Stadt
Luzern

Baudirektion

Die Stadt Luzern im Jahr 2022

Bau- und Zonenordnung: Perspektiven für die Stadtentwicklung



Inhaltsverzeichnis

1 Liebe Luzernerinnen, liebe Luzerner ... 10

2 Einleitung ... 12

3 Befunde und Herausforderungen ... 14

3.1 Verkehr ... 15

3.2 Städtebau und Architektur ... 16

3.3 Landschaft ... 18

3.4 Umwelt ... 19

3.5 Wirtschaft und Finanzen ... 20

3.6 Bildung ... 21

3.7 Soziales ... 21

3.8 Kultur, Sport, Events ... 22

3.9 Der Blick über die Grenzen ... 23

4 Szenarien der Stadtentwicklung ... 24

4.1 Szenario I - Tourismusstadt ... 25

4.1.1 Zukunftsbilder von Bosshard & Luchsinger, Architekten AG, Luzern ... 26

4.2 Szenario II - Wohnstadt ... 36

4.2.1 Zukunftsbilder von Diener & Diener, Architekten, Basel ... 38

4.3 Szenario III - Grossstadt ... 43

4.3.1 Zukunftsbilder von Feddersen & Klostermann, Städtebau, Architektur, Landschaft, Zürich ... 44

5 Blick zurück ... 52

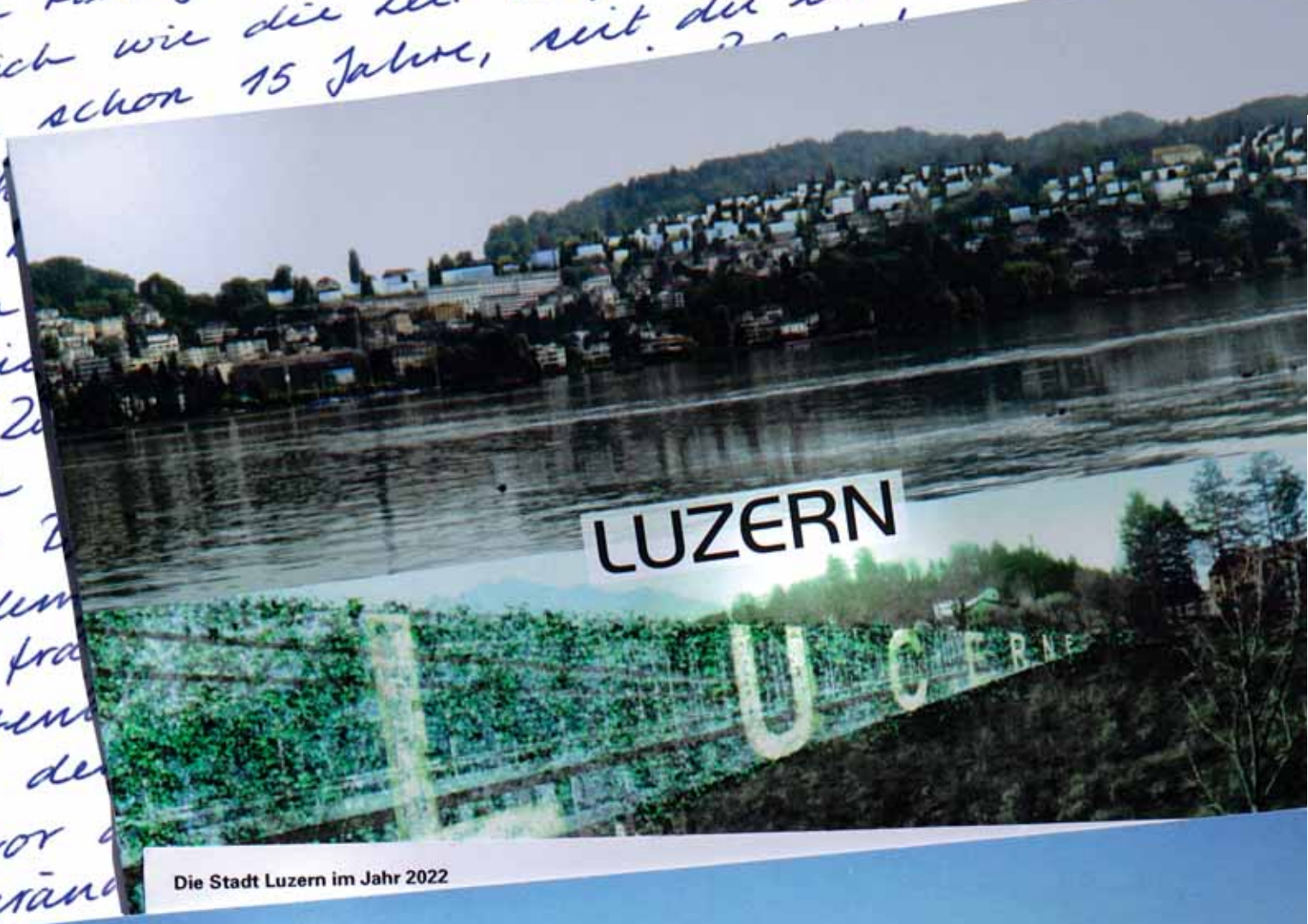
6 Ihre Meinung ist uns wichtig ... 58

7 Impressum ... 59

Luzern, 29. August 2022

Liebe Ruth

Ich habe mich riesig gefreut über deinen Brief. Unglaublich wie die Zeit vergeht. Sind es tatsächlich schon 15 Jahre, seit du und Pierre nach Philadelphia gezogen sind? Selbstverständlich kannst du während deines dreimonatigen Europaaufenthalt bei uns wohnen. Schliesslich liegt Luzern im Zentrum von Europa. Zudem haben wir den Flughafen ja praktisch vor der Haustüre. Seit dem Ausbau der Bahnstrecke nach Zürich brauche ich mit dem Zug nur noch rund 40 Minuten. Allerdings frage ich mich, ob du während deines Aufenthaltes überhaupt gross verreisen willst. In deinem Brief schreibst du ja, dass du vor allem sehen möchtest, wie sich Luzern verändert hat. Und da ist einiges passiert. Luzern ist zwar nach wie vor eine Kleinstadt, wenn man sie mit Philadelphia vergleicht. Trotzdem ist sie in den letzten Jahren stark gewachsen. Heute zählt Luzern bereits 80'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Du wirst dich fragen, wo die alle wohnen. Kannst du dich noch daran erinnern, wie wir während der Primarschule beim Kloster Bethlehemberg den Hang hinuntergeschlittelt sind? Das wäre heute kaum mehr möglich. Wir wohnen nämlich seit drei Jahren genau dort, wo du damals kopfvoran in den Baum gerast bist. Wir haben uns hier in einem gemütlichen Sechs-Familien-Haus eingerichtet: grosse, helle Räume, nette Nachbarn, viele Spielis für Sonja und Kevin und natürlich eine herrliche Aussicht auf den See und in die Berge. Ein Glücksfall, vor allem weil Paula und ich bereits damit geliebäugelt



Die Stadt Luzern im Jahr 2022



äugelt hatten, nach Weltwil zu ziehen. Bei diesen Aussichten haben wir uns aber entschieden, im heissgeliebten Luzern zu bleiben und die Pendlerei nach Zürich in Kauf zu nehmen - zumal ich in rund zehn Minuten in der Stadt bin. Dies vor allem wegen der Dietschiberg-Railway, die alle fünf Minuten zum See runterfährt. Norbert war von alledem so begeistert, dass er sich überlegt, von Bern, wo er jetzt wohnt, nach Luzern zu ziehen. Denn im Gütschwald planen sie ein verrücktes Projekt. „Wohnen im Wald" oder so ähnlich heisst es. Doch bitte rege dich jetzt nicht auf. Luzern ist nicht zur Betonwüste geworden. „Deine Wälder" wurden nicht abgeholzt. Im Gegenteil: Beim Eichhof ist sogar ein neues Wäldchen entstanden. Kaum zu glauben, was?

Ich muss dir liebe Grüsse von meiner Mutter ausrichten. Sie ist seit fünf Jahren pensioniert. Und sie geniesst es. Die letzten Jahre vor der Pensionierung waren für sie nicht ganz einfach. Ihre Firma ist wie viele andere auf Grund der Wohnbauoffensive aus der Stadt in die Agglomeration gezogen. Dieser Wechsel hat sie sehr belastet, weil die Firma den Umzug genutzt hat, um den Betrieb umzustrukturieren. Aber jetzt ist sie wieder ganz die alte. Sie und die ganze Familie freuen sich auf deinen Besuch.

Liebe Grüsse

Stefan, Paula, Kevin, Sandra


LUZERN

Sandra Hofer
Ruopigenstrasse 23
CH-6014 Littau-Luzern

Frankfurter Allgemeine Zeitung
Redaktion
Hannes Michels
Hellerhofstrasse 9
BRD-60327 Frankfurt am Main

Luzern, 28. August 2022

Artikel **«Luzern: Ein Provinzstadt mausert sich zur Grossstadt»**

Sehr geehrter Herr Michels

Mit Interesse habe ich Ihren Artikel in der neuen Ausgabe der «Frankfurter Allgemeinen» gelesen. Mich hat beeindruckt, wie Sie die rasante Entwicklung, die Luzern in den letzten rund 15 Jahren gemacht hat, auf den Punkt bringen. Damals wurde Luzern und seine Pläne noch belächelt. Ich freue mich deshalb, wenn Sie als Wirtschaftsexperte die Entwicklungen als beispielhaft darstellen.

Wie Sie richtig feststellen, ist es nicht allein die Grösse, die Luzern zu einer der wichtigsten Grosstädte in der Schweiz macht. Schliesslich hat Lausanne ebenfalls rund 120‘000 Einwohnerinnen und Einwohner. Wie Sie bin ich der Überzeugung, dass der Grund dafür in der Tatsache zu suchen ist, dass Luzern unter anderem dank einer cleveren Wirtschafts- und Ansiedlungspolitik die Voraussetzungen für diese Entwicklung geschaffen hat.

Bei allem Lob möchte ich Ihnen aber sagen, dass der Aufstieg zum schweizweit wichtigsten Sozialversicherungszentrum nicht nur auf Eigenleistungen zurückzuführen ist. Ohne die Einführung einer Einheitskrankenkasse in der Schweiz wäre diese Entwicklung – zumindest in diesem Tempo – nicht möglich gewesen. Gleichzeitig wäre Luzern ohne die immensen Investitionen im Verkehrsbereich kaum in der Lage, den stark angewachsenen Verkehr zu bewältigen.

Als weitere Faktoren für den Aufschwung nennen Sie die sehr gut ausgebauten Verkehrswege mit dem leistungsfähigen S-Bahnnetz, das überdurchschnittliche Bildungsangebot und die sehr gute Zusammenarbeit mit den Kantonen Aargau, Ob- und Nidwalden. Mir fehlt in Ihrem Artikel allerdings der Hinweis auf das intakte Orts- und Landschaftsbild. Schon früh wurde erkannt, dass dies das wichtigste Kapital von Luzern ist. Dieses Bewusstein ist in Luzern tief verankert, und ich bin überzeugt, dass die Altstadt, die historischen Bauten und Einrichtungen und – wie Sie schreiben – das «idyllische Seeufer» oder die «lieblichen Kuppen und Hügel» auch den noch folgenden Entwicklungen nicht zum Opfer fallen werden. Nur wenn die Lebensqualität in der Stadt aufrecht erhalten werden kann, sind weitere Entwicklungen möglich. Es gibt vor allem in den USA, aber auch bei Ihnen in Deutschland genügend Beispiele, die aufzeigen, dass ohne eine intakte Kernstadt eine nachhaltige Entwicklung erschwert wird.

Wie Sie richtig feststellen, ist das Entwicklungspotenzial ausserhalb der Kernstadt – vor allem in den Stadtteilen Emmen und Ebikon – noch lange nicht ausgeschöpft. Gerade vor wenigen Tagen wurde publik, dass die «Swiss Market Research» Interesse hat, zwischen Luzern und Eschenbach Ihren Hauptsitz einzurichten. Wie Sie sicher erahnen können, nennen die Verantwortlichen als Hauptgründe: die Nähe zum Flugplatz Emmen, zum Hauptbahnhof Luzern-Nord und zum Stadtzentrum Emmen. Zum Schluss noch ein Detail: Die 23 Meter breite Hauptverkehrsachse durch das Stadtzentrum Emmen heisst richtig «Seetal-Boulevard».

Freundliche Grüsse
Sandra Hofer


GRAND HOTEL
RL SPITTELER
LUZERN
Switzerland
LUZERN
Das ist unser Zimmer!

Birgit Hartlauer

Von: birgit.hartlauer@postler.at
Gesendet: Mittwoch, 24. August 2022, 09:27
An: gerald.dorfmeister@postler.at
Betreff: An liaben Gruaß aus Luzern

Servus Papa!

Ja, du hattest recht. In Luzern kann man seinen Urlaub traumhaft verbringen. Am Anfang waren wir uns nicht sicher, ob der Schein trügt: die klasse Landschaft, die niedliche Altstadt, die putzigen Straßencafés und die herrlichen Spazierwege rings um den See sind schon fast ein bissl kitschig. Jedoch ist uns schnell bewusst geworden, dass es keine Show ist. Die historischen Gebäude, die Denkmäler, die Parkanlagen – man spürt förmlich die Geschichte dieser Stadt. Luzern ist neu, jedoch ist der alte Charme geblieben. Die alten Dampfschiffe fahren wie eh und je, in eurem Lieblingsrestaurant werden noch immer diese Pastetli gemacht und natürlich haben wir an unserem ersten Tag gleich eine romantische Ausfahrt mit dem Tretboot unternommen. Hermann ist hin und weg von dieser belebten Stadt. Er würde gleich hier wohnen wollen. Er probiert andauernd, die Leute mit seinem Schweizerdeutsch zu beeindrucken.

Seit Mutti und du hier gewesen seid, haben sich vor allem die Hotels verändert. Am Seebecken entlang wurden neue moderne Komplexe errichtet, die sich nahtlos ins Landschaftsbild einfügen. Ich habe mir sagen lassen, dass die Luzerner in den letzten zwanzig Jahren die Übernachtungszahlen pro Jahr um 200 Tausend auf 1‘200‘000 ausbauen konnten. Wir haben uns in eines der neuen Hotels einquartiert, das «Carl Spitteler». Es ist zirka 200 Meter vom «National» entfernt, wo Ihr auf eurer Hochzeitsreise gewohnt habt. Unser Hotel hat auch 5 Sterne, ist jedoch nicht so klassisch, sondern topmodern und die Architektur beeindruckt uns immer wieder aufs Neue. Die Bedienung ist ausgezeichnet. Die Herzlichkeit der Luzerner trägt besonders viel zu unserem Wohlbefinden bei. Es ist nicht ganz günstig, aber es lohnt sich allemal. Wir müssen uns immer wieder einen Ruck geben, etwas zu unternehmen. Die Versuchung ist zu groß, stundenlang am Balkon zu liegen, um den See und die Berge zu genießen.

Gestern sind wir zum ersten Mal auf dem Golfplatz gewesen. Diesmal war das Glück auf meiner Seite. Hermann hätte sich mir schon fast geschlagen geben müssen. Sehr positiv überrascht waren wir von dem neuen Golfhotel Dietschiberg. Auf dessen Dachterrasse im 16. Stock wurden uns leckere Fruchtcocktails serviert. Wenn wir nicht gerade Golf spielen oder es uns auf dem Balkon gut gehen lassen, radeln wir durch die Stadt. Die Fahrräder werden kostenlos vom Hotel zur Verfügung gestellt. Zwar sind auch die Stadtbusse und das Schiff-Shuttle über den See gratis, doch mit dem Rad kommt man dank dem ausgeklügelten Radroutennetz – da könnte sich Salzburg eine Scheibe abschneiden – noch schneller ans Ziel und man entdeckt noch dazu einiges. Morgen in der Früh steht eine Nostalgietour auf dem Programm. Mit der Dampflok geht’s auf der alten Bergstrecke durch Kehrtunnels und am Kirchlein von Wassen vorbei Richtung Gotthard. Hermann lässt dir ausrichten, dass er für dich alles auf Video aufnehmen wird. An liaben Gruaß an die Mutti.

Pfiati
Birgit und Hermann

1 Liebe Luzernerinnen, liebe Luzerner



Eine der spannendsten Aufgaben für einen Baudirektor ist es, die Revision einer Bau- und Zonenordnung (BZO) mitgestalten zu können. Die BZO ist das raumplanerische Instrument, um einer festgelegten Entwicklung eines Gemeinwesens in räumlicher Hinsicht zum Durchbruch zu verhelfen. Mit anderen Worten: Vorerst muss Klarheit bestehen, wie sich ein Gemeinwesen entwickeln will. Eine hochpolitische Fragestellung.

Gemeinsamer Lebensraum

Auf die Stadt Luzern bezogen heisst dies, dass sich die Planung nicht mehr auf die heute sehr engen Stadtgrenzen beschränken darf. Die Entwicklung unseres Lebensraums muss sich über die politischen Grenzen hinaus richten. Massgebend für den Entwicklungsperimeter soll der als gemeinsam empfundene Lebensraum sein, nicht die willkürlichen politischen Grenzen. Es gibt keine plausible Erklärung, warum beispielsweise die Grenze zwischen Luzern und Kriens so wie heute verläuft. Wenn wir uns einig sind, dass wir eine starke Stadtregion sein wollen, müssen wir die gewünschte Entwicklung auch gemeinsam definieren und die Nutzungsplanung darauf ausrichten. Dieses Erfordernis ergibt sich unabhängig von der Fusionsfrage, einzig und allein auf Grund der Tatsache, dass unser Lebensraum faktisch zusammengewachsen ist.

Hochhauszone?

Die aktuelle BZO hört an der heutigen städtischen Gemeindegrenze auf, ist introvertiert. Vor diesem Hintergrund wurde danach gestrebt, dass alles innerhalb der engen Grenzen der Stadt stattfinden kann. Deshalb ist zu erklären, dass in der BZO von 1994 in der Nähe des Bahnhofs umfassende Gewerbezonen installiert wurden. Es ist problematisch, zentrumsnah, unmittelbar im Bereich von mit öffentlichen Verkehrsmitteln hervorragend erschlossenen Bereichen Zonen auszuscheiden, die für güterintensive und damit verkehrserzeugende Produktionsbetriebe geeignet sind. Derartige Arbeitszonen gehören in Gebiete, wo die strassenmässige Erschliessung günstig ist.

Wenn der Gedanke weiterentwickelt wird, welche Chancen die zentrumsnahen Gebiete eröffnen, stellt sich zwangsläufig die Frage nach der dortigen inneren Verdichtung. Das Gebiet um den Hauptbahnhof ist mit dem öffentlichen Verkehr derart gut erschlossen, dass sich die Frage stellt, ob nicht in unmittelbarer Umgebung eine bis anhin nicht angedachte Entwicklung ermöglich werden soll. Warum nicht im Bereich des Güterbahnhofareals eine Hochhauszone vorsehen? Warum dort nicht umfassend Platz schaffen für Dienstleistungsbetriebe und Wohnraum? Wieso nicht noch vermehrt eine Wohnform ermöglichen, die darauf ausgerichtet ist, sämtliche Mobilitätsbedürfnisse ohne eigenes Auto wahrnehmen zu können? Warum nicht hochwertige Dienstleiter unmittelbar beim Bahnhof ansiedeln, die durch den öffentlichen Verkehr optimal erschlossen sind? Warum nicht in der Nachbarschaft des KKL Luzern eine Bauform der heutigen Zeit zulassen, die ein gewollter Kontrast zur Altstadt ennet der Reuss darstellt?

Mit Sorgfalt

Solche Überlegungen anzustellen, heisst gleichzeitig zu reflektieren, was sich nicht ändern darf. Sehr schnell ist erkannt, dass die soeben erwähnte Altstadt in ihrer Integrität erhalten werden muss. Auch das Hirschmatt- und Neustadtquartier hat sich sehr willkommen entwickelt. Zu diesen Stadtteilen ist Sorge zu tragen. Identitätsstiftend für die Stadt sind im weiteren die rechtsufrigen touristischen Ausprägungen. Ganz allgemein darf festgehalten werden, dass die heutige städtische Dichte wohltuend ist. Verdichtungen (wie die oben angesprochene punktuelle Hochhauszone im Güterbahnhofgebiet) müssen sehr sorgfältig angegangen werden.

Diskutieren Sie mit

Diese paar Stichworte zeigen: Wir haben für ein uns anvertrautes Erbe Verantwortung zu übernehmen, müssen jedoch gleichzeitig die Weichen für eine gedeihliche Entwicklung der Stadtregion stellen. Es ist eine schöne Herausforderung, sich dieser Aufgabe zu stellen. In diesem Sinne lade ich Sie ein, sich am Planungsprozess zu beteiligen, mit zu diskutieren und mit zu entscheiden. Teilen Sie uns Ihre Wünsche und Anregungen zur Stadtentwicklung mit. Ziel dieser Mitwirkung ist, dass sich möglichst viele Einwohnerinnen und Einwohner jeden Alters dazu äussern, wie sie sich die Stadt Luzern in Zukunft vorstellen.

Freundliche Grüsse



Kurt Bieder
Baudirektor

2 Einleitung

Die einleitenden Briefe zeigen, wie Luzern sich im Jahr 2022 präsentieren könnte. Es sind Zukunftsvisionen, die wir Ihnen im Kapitel 4 näher vorstellen. Unter dem Titel „Szenarien der Stadtentwicklung“ werden mögliche Entwicklungsrichtungen für Luzern beschrieben. Drei namhafte Architektenteams haben die Szenarien mit Zukunftsbildern ergänzt. Es sind dies:

Bosshard & Luchsinger, Architekten AG Luzern

Diener & Diener Architekten, Basel

Feddersen & Klostermann, Städtebau, Architektur, Landschaft, Zürich

Anlass für diese Arbeiten ist die bevorstehende Revision der Bau- und Zonenordnung (BZO) der Stadt Luzern. Gemäss Planungs- und Baugesetz des Kantons Luzern haben die Gemeinden zirka alle zehn Jahre ihre Bau- und Zonenordnungen zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen. Nachdem die BZO der Stadt Luzern seit 1994 in Kraft ist, drängt sich eine Revision zum heutigen Zeitpunkt auf. Die BZO bestimmt die bauliche Entwicklung der Stadt. In einem solchen Planwerk liegt eine gewaltige Kraft – die Kraft der Veränderung und Weiterentwicklung unseres Lebensraums. Der Blick in die Zukunft ist anspruchsvoll. Welche Entwicklungen müssen wir ermöglichen und wo müssen wir allenfalls Schranken setzen? Die BZO muss beides zugleich erfüllen. Also müssen wir uns grundsätzlich mit möglichen Entwicklungen auseinandersetzen und dabei diskutieren, was uns wertvoll ist und was wir bewahren wollen. Ziel ist es, dem Grossen Stadtrat und dem Luzerner Stimmvolk im Jahr 2009 eine überarbeitete Bau- und Zonenordnung vorzulegen. Dazu wurde ein mehrstufiges Vorgehen gewählt.

Ausgangslage

An einer ersten Klausur haben Fachleute aus den unterschiedlichsten Bereichen (siehe Kapitel 7: Impressum) die Befunde und Herausforderungen diskutiert. Es ging dabei darum, aus gesamtheitlicher Sicht eine Situationsanalyse vorzunehmen und die zentralen Herausforderungen der Stadtentwicklung zu benennen. Die Resulate dieser Diskussionen finden Sie im Kapitel 3.

Diskussion

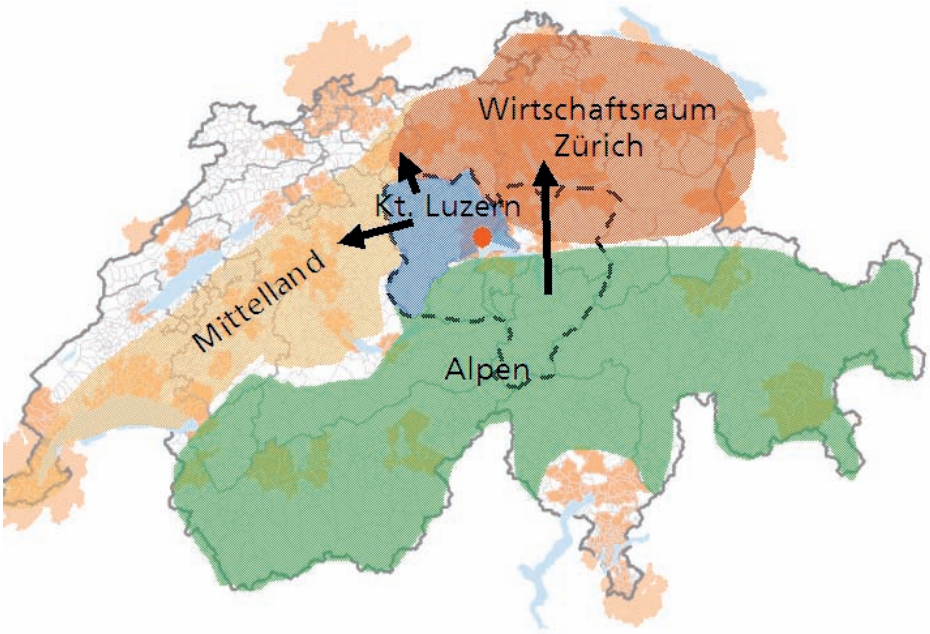
An zwei weiteren Klausuren wurden die drei Szenarien mit den Zukunftsbildern entworfen. Sie sollen zu einer breiten Diskussion in der Bevölkerung anregen. Dabei stehen folgende Fragen im Zentrum:

- Welches sind Ihre Ideen und Anregungen zur Luzerner Stadtentwicklung?
- Was muss sich auf jeden Fall ändern?
- Was darf sich auf kleinen Fall ändern?
- Wo würden Sie Schwerpunkte und Prioritäten setzen?

Wie geht es weiter?

Gestützt auf die Rückmeldungen aus der öffentlichen Diskussion werden die beauftragten Fachleute ein so genanntes Raumentwicklungskonzept ausarbeiten und es Anfang 2008 wieder in eine öffentliche Vernehmlassung geben. In diesem Konzept werden die erwünschte Entwicklung unseres Lebensraumes und die massgebenden Handlungsfelder weiter konkretisiert. Damit wird die Grundlage für eine zielgerichtete Überarbeitung der Gesamtplanung und der Bau- und Zonenordnung geschaffen.

3 Befunde und Herausforderungen



Auf internationaler Ebene leuchtet der Name Luzern in die Welt hinaus. Die Lage der Stadt am See und am Rande der Alpen, die historische Altstadt und die Luzerner Festivals begründen den internationalen Ruf. Luzern ist die grösste Stadt in der Zentralschweiz und Hauptstadt des Kantons. Luzern liegt am Rande der Alpen, des Mittellandes und des Wirtschaftsraums Zürich. Das Einzugsgebiet von Luzern schwindet aber: Der südöstliche Teil der Zentralschweiz orientiert sich vermehrt nach Zürich und der nordwestliche Kantonsteil in Richtung Aargau-Bern.

An einer Klausur haben Fachleute aus den unterschiedlichsten Bereichen die Befunde und Herausforderungen diskutiert. Es ging dabei darum, aus gesamtheitlicher Sicht eine Situationsanalyse vorzunehmen und die zentralen Herausforderungen der Stadtentwicklung zu benennen. Die reichhaltige Auslegeordnung der verschiedenen Disziplinen zeigt, dass unterschiedliche Anforderungen an die Stadtentwicklung gestellt werden. Je nach Blickwinkel und Fachbereich sind die Ansprüche und Wünsche anders. Der Handlungsbedarf ist nicht überall gleich gross, trotzdem müssen für eine nachhaltige Strategie mit klaren Zielvorstellungen alle Aspekte in den Planungs- und Meinungsbildungsprozess einbezogen werden. Es geht dabei nicht um Partikularinteressen, sondern um eine Vernetzung unter sämtlichen Fachrichtungen.

Die anschliessende Zusammenfassung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Der gesamte Bericht „Klausur Befunde und Herausforderungen“ vom 7. November 2006 kann bei der Stadtplanung Luzern bezogen werden. Die Adresse finden Sie auf der Rückseite dieses Berichtes.

3.1 Verkehr

Zusammenfassung der Referate von Roland Koch, Bereichsleiter Verkehrsplanung und Bau Stadt Luzern, und Markus Reichenbach, smt AG Ingenieure und Planer, Bern

- **Im Zentrum der Schweiz:** Die Erreichbarkeit ist ein Schlüsselfaktor im Standortwettbewerb. Luzern liegt im Zentrum der Schweiz und droht bahnmässig umfahren und strassenmässig überfahren zu werden. Die direkten internationalen Bahnverbindungen von Luzern sind in den letzten Jahren laufend abgebaut worden. Die Nord-Südachse (A2) kreuzt sich mit der A4 und der A8 in Luzern. Überlastungen auf den Autobahnen behindern auch den regionalen Strassenverkehr sowie den öffentlichen Busbetrieb.
- **Kopfbahnhof:** Die zentrale Lage des Bahnhofs macht Luzern für Bahnreisende interessant. Zudem ist der Bahnverkehr gut mit dem Busverkehr verknüpft. Der Kopfbahnhof bringt aber bahnbetriebliche Nachteile mit sich. Zudem fehlt ein S-Bahnnetz im engeren Stadtumfeld. Kriens ist mit seinen 25'000 Einwohnern nur ungenügend ans Zentrum Luzern angebunden.
- **Seebrücke als Nadelöhr:** Das bestehende Netz der Verkehrshauptachsen der Stadt Luzern ist sehr stark kanalisiert. Das Netz ist zudem radial aufgebaut. Alle wichtigen innerstädtischen Verkehrsverbindungen führen durch das Zentrum der Stadt Luzern. Der Bahnhofplatz und die Seebrücke sind das Nadelöhr im städtischen Verkehrssystem.
- **Verkehrsstaus:** Als Folge dieses zentrischen Verkehrsnetzes bilden sich bei der kleinsten Unregelmässigkeit im Verkehrsablauf Staus, die sich rasch vom Zentrum her auf das übrige Stadtgebiet ausweiten. Da der öffentliche Verkehr in der Stadt und der Agglomeration zu einem hohen Prozentsatz durch den Bus abgedeckt wird, ist das Stadtzentrum von Luzern bei Verkehrsstaus kaum mehr erreichbar.
- **Agglomerationsprogramm:** Um dieser Entwicklung entgegen zu wirken, hat der Stadtrat kurz nach der Jahrtausendwende das Konzept „Luzern macht mobil" entwickelt, das in der Folge ins Agglomerationsprogramm des Kantons Luzern überführt wurde. Das Konzept beinhaltet eine Reihe neuer Infrastrukturen für den öffentlichen und den Individualverkehr. Unter anderem sieht es einen Umfahrungsring um das Stadtzentrum von Luzern vor. Die dadurch frei werdenden Verkehrskapazitäten in der Innenstadt sollen dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr zur Verfügung gestellt werden.
- **Ein Miteinander auf allen Ebenen:** Die grösste Herausforderung, die sich im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm stellt, ist die notwendige politische Einigung auf Kantons- und Gemeindeebene. Nur bei einer Einigung der politischen Lager, aber auch bei der Siedlungsentwicklung (Stadt/Agglomeration und Land) wird es möglich sein, die notwendigen finanziellen Mittel für die Realisierung des Agglomerationsprogramms zu reservieren. Eine weitere grosse Herausforderung besteht in der sinnvollen Etappierung der einzelnen Massnahmen. Dabei ist nie ausser Acht zu lassen, dass nur die Realisierung des Gesamtsystems den gewünschten Nutzen bringt. Es braucht also ein Miteinander auf allen Ebenen.

3.2 Städtebau und Architektur

Zusammenfassung des Referates von Peter Röllin, Kultur- und Kunstwissenschafter, Rapperswil, und Hans Cometti, Architekt, Luzern

- **Landschaft als Stadtplanerin:** Die Alpenfaltung und der Rückgang der Eiszeit haben die geografische Abrückung Luzerns vom heutigen Mittelland vollzogen. Der Hauptkorridor und Zugang nach Luzern (Reussport-Gütsch-Untergrund) ist bis heute der „natürliche" Pförtner geblieben. Landschaft als urbane Bühne: Luzern ist Seekopfstadt mit Steilküsten und ehemals sumpfigen Matten am weitarmigen, fjordartigen Vierwaldstättersee. Die See- und Gebirgslandschaft bildet eine übermächtige Konstante. Die mittelalterliche Kernstadt mit der weithin sichtbaren, turmbewehrten Museggmauer besetzt als einmalige „Stadtlandschaft" den dortigen Nagelfluhsporn.
- **Tourismus als Identifikation:** Der Tourismus ist Wirtschaftsfaktor Nummer Eins von Luzern und verleiht der Stadt an bester Uferlage, aber auch im Hirschmattquartier eine vom Tourismus geprägte und bereicherte Urbanität. Die Schaufassade und Aussichtsterrasse Schwanenplatz-Schweizerhofquai mit Fortsetzung Nationalquai mit der mondänen Hotel- und Casinofolge verschaffen der Öffentlichkeit und den Touristen die städtebauliche Öffnung zum See- und Alpenkranz. Das KKL Luzern ergänzt als neues Wahrzeichen die Kapellbrücke optimal und ist Beispiel eines vorbildlich gelungenen Stadtmarketings.
- **Von der Landschaft vorgezeichnete Korridorräume:** Die dominanten und heute lauten Verkehrsachsen sind geografisch in ihrem Verlauf fast identisch mit den historischen Ausfallstrassen. Sie schaffen zwar starke Zäsuren im Stadtkörper und zwischen den Quartieren, funktionieren aber auch als orientierungsstarke Pulsadern. Sie begünstigen die öffentlichen und privaten Verkehrsflüsse in den von der Landschaft vorgezeichneten Korridorräumen.
- **Verunklärung durch die Autobahn:** Dagegen sucht sich die Autobahn A2 zwischen Reusszopf/Reussegg und Kriens-Grosshof durch Tunnelbauten (Reussporttunnel und Sonnenbergtunnel) grossräumige Abkürzungen in Richtung Gotthard. Die Autobahnführung folgt nur beschränkt der Landschaft, überwindet sie vielmehr. Dadurch ist ihr Auf- und Abtauchen im Stadtkörper verwirrend, insbesondere im Raum St.Karli-Brücke-Kasernenplatz hat die Stadtgestalt in den vergangenen Jahrzehnten eine enorme Verunklärung erfahren. Für die Durchreisenden auf der Autobahn ist die Stadt nicht wahrnehmbar.
- **Hirschmatt und Bruch sind mustergültig:** Das Baugesetz 1864 begründete im Bereich Hirschmatt einen Quartierraster, der rechtwinklig zur Schlussgeraden (heute Pilatusstrasse) zur 1859 eröffneten Bahnstrecke Olten-Luzern Bezug nahm. Die Drehung des Bahnhofs und der eisernen Einfallachsen 1893 bis 1896 haben das Quartier Hirschmatt nicht nur neu definiert, sondern die Quartierstrassen als Duchgangsachsen gekappt. Dies kommt der heutigen Quartierqualität zugute und unterstützt die Anliegen der Quartierberuhigung. Die „natürlichen" Rahmen (Geländesprünge, Ausfallstrassen, Eisenbahneinschnitte) und die getroffenen Massnahmen hinsichtlich Quartierschutz, Langsamverkehr und Standortgunst für Kleingewerbe sind in den Quartieren Hirschmatt und Bruchstrasse auffällig und mustergültig.

- **Städtebauliche Akzente:** Die gebaute Stadt, die sich aus dem Stadtkern, der Altstadt heraus, immer weiter entwickelt und ausgedehnt hat, besteht aus wichtigen städtebaulichen Akzenten, Fixpunkten, Monumenten und anonymeren, aber nicht weniger wichtigen Bauwerken, Gebäuden und Wohnsiedlungen. Neueste Architekturrosinen sind inzwischen, neben der historischen Stadt und deren Monumente, mitverantwortlich für einen eigentlichen Architekturtourismus. Luzern muss darauf achten, dass die für eine Stadt und für deren Attraktivität prägenden Bauwerke und Freiräume geschützt und gepflegt werden. Dies gilt nicht nur für die historische Bausubstanz. Es gilt auch darauf zu achten, dass neue, schützenswerte Stadtarchitektur entsteht und gefördert wird. Denn eine schöne und intakte Stadt muss sich weiterentwickeln können, um attraktiv zu bleiben.

- **Verdichtung:** Die innere Verdichtung der bestehenden Stadtstruktur ist ein wichtiges Thema der heutigen Zeit und für die Zukunft. Denn eine qualitätsvolle Verdichtung schafft Mehrwert. Neue attraktiv gebaute Angebote vorab in den Bereichen Kultur, Dienstleistung, Hotels und Restaurants generieren neue Besucher, Arbeitsplätze und Lust auf schöner wohnen, was wiederum ein gutes Wohnungsangebot voraussetzt.

- **Chancen in der Agglomeration:** Im Westen und Norden greifen fünf Tallandschaften von Luzern in das Mittelland: Emme, Wigger, Surental und Reuss. Sie bestimmen die historische Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, aber auch die Agglomerationsgebiete der vergangenen Jahrzehnte. Die „fünf Finger" erfordern für die Zukunftsstadt Luzern erhebliche städtebauliche Klärungen. Die Chancen dürften sehr unterschiedlich sein. Reussbühl-Emmenbrücke fällt als Negativbeispiel auf. Grössere Chancen für grossräumige Gestaltung gibt es in den Grenzübergängen Luzern-Horw (Mattenhof-Zihlmatt-Waldegg), Luzern-Kriens (Eichhof) und Luzern-Littau (Luzernerstrasse-Grenzhof). Städtebaulicher wie architektonischer Handlungsbedarf besteht vor allem im Grenzbereich Luzern-Adligenswil (Schädrütistrasse-Bruggenacher). Erhöhte Aufmerksamkeit gilt auch der Qualitätssicherung peripherer, in die Jahre gekommener Grossüberbauungen auf Stadtgebiet aus den 70er Jahren, wie etwa Schönbühl im Tribschenquartier.

3.3 Landschaft

Zusammenfassung des Referates von André Schmid, Schmid Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich

- **Geprägt von den landschaftlichen Ressourcen:** Es gibt kaum eine vergleichbare Mittelstadt der Schweiz, die dermassen stark von seinen landschaftlichen Ressourcen geprägt ist und daraus seine Identität ableitet wie Luzern. Nicht die gebaute Stadt war seit dem 18. Jahrhundert die Attraktion der zahlreichen Touristen, sondern die Einbettung der Stadt in die Seenlandschaft und die Nähe zu den Alpen.
- **Molasserippen:** Die Stadt Luzern ist eingebettet in eine Molassenrippenlandschaft mit einer Ausrichtung von Südwesten nach Nordosten und mit tertiären Ablagerungen wie Sandsteine und Nagelfluh. Durch die eiszeitliche Formung des Seebeckens quer dazu sind diese Rippen bei Luzern über den offenen See gut einsehbar. Die sogenannten „grünen Kronen" sind markante Erhebungen und haben für das Stadtbild eine grosse Bedeutung.
- **Konkurrenz:** In den Südostlagen konkurrenzieren sich offenes Land und gehobenes Wohnen. Hier findet man ehemalige Landwirtschaftsflächen, die weit gehend als beliebte Wohngebiete bebaut sind. Die Nordhänge sind für gehobene Wohnlagen meist weniger attraktiv und oft mit Wald bestückt.
- **Der See und seine Ufer:** Das rechte Seeufer ist durch seine Lage privilegiert mit Alpenblick und Südexposition. Mit den Quaianlagen und dem Lido findet sich ein angemessener Übergang zwischen steilem, dicht überbauten Hang und See. Das linke Seeufer ist flach, heterogen und Stadtentwicklungsgebiet. Was westlich der Geleiseanlagen des Hauptbahnhofs zu einer klar strukturierten und belebten Neustadt geworden ist, ist östlich davon Ende des 19. Jahrhunderts aus Gründen der Ökonomie und des instabilen Baugrunds ins Stocken geraten. Auch weil man damals dieses im Blickfeld der anderen Seeseite liegende Ufer möglichst grün halten wollte. Allerdings fehlt eine übergeordnete Freiraumidee. Auch der Seebezug der Quartiere Tribschen, Schönbühl und Matthof fehlt.
- **Das Reusstal:** Der Queraufschluss der Molasselandschaft wird in der Verengung des Reusstales richtig erlebbar. Die Rippen Gütsch-Bramberg und Zimmeregg-Reussegg werden durchschnitten. In der Talenge zwängen sich alle Verkehrsstränge durch. Eine übergeordnete Besiedlungsidee entlang der Reuss unterhalb der Spreuerbrücke ist nicht zu erkennen.
- **Ausserhalb des Seebeckens:** Den Siedlungsgebieten ausserhalb des Spannungsfeldes von Rippenlandschaft und querliegendem Seebecken fehlen der innere landschaftliche Zusammenhalt und die Orientierung zum See. Die Agglomeration Luzern hat auffallend zwei Seiten: die dem See zugewandte spektakuläre und die dem See abgewandte gewöhnliche, teilweise unschöne. Sind Kriens, Horw und Ebikon noch durch Hügelzüge begrenzt, so öffnen sich in Emmen die Bezüge in alle Richtungen.

3.4 Umwelt

Zusammenfassung des Referates von Gregor Schmid, Leiter Umweltschutz Stadt Luzern

Die Stadt Luzern bekennt sich mit Rücksicht auf die kommenden Generationen zu einer langfristigen Gestaltung des Lebensraums Luzern in wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Sicht und ist damit dem Grundsatz der Nachhaltigkeit verpflichtet.

- **Energie:** Luzern ist seit 1992 Mitglied beim Klimabündnis und seit 1999 Energiestadt. Die Stadt betreibt eine fortschrittliche Energiepolitik und verfügt über gute konzeptionelle Grundlagen (Energiekonzept, Richtplan Energie). Mit dem Energiefonds (Einlage 500'000 Franken pro Jahr) werden Projekte unterstützt, die dem Energiesparen, der vermehrten Nutzung von erneuerbarer Energie und der Förderung der rationellen Energienutzung dienen. Allerdings hat Luzern vor allem im Bereich der fossilen Energieträger eine hohe Auslandabhängigkeit. Zudem haben die meisten Gebäude eine ungenügende Energieeffizienz. Das Potenzial zur Nutzung erneuerbarer Energien ist bei weitem nicht ausgeschöpft. Es gibt auch städtebauliche Einschränkungen wie Schutzzonen und geschützte Objekte, die zum Teil im Widerspruch zu den erforderlichen Effizienzmassnahmen stehen.

- **Natur und Landschaft:** Luzern hat eine überdurchschnittliche Vielfalt an Lebensräumen und an Arten. Die bauliche Verdichtung und die intensiven Nutzungen führen allerdings zu einer zunehmenden Beeinträchtigung, Zerstörung und Isolation wertvoller Lebensräume und Landschaften. Es muss deshalb darauf geachtet werden, dass weitere Verdichtungen im bereits bebauten Raum und prioritär in Gebieten mit hervorragender öffentlicher Erschliessung gefördert werden. Im Gegenzug müssen Grünräume freigehalten und aufgewertet werden. Die naturschutzfachliche Datengrundlage in Luzern ist gut (Biotop- und Artinventare). Allerdings fehlt ein stadtweiter Richtplan Landschaft, der die Inventare und Teilplanungen zusammenführt und ergänzt. Nur ein geringer Teil der wertvollen Lebensräume, Naturobjekte und Vernetzungskorridore ist zudem über verbindliche Schutzinstrumente gesichert.

- **Immissionsschutz (Luft, Lärm):** Die Wohnquartiere sind weit gehend verkehrsberuhigt. Die hohe Siedlungsdichte ermöglicht ein effizientes öffentliches Verkehrssystem. Rund ein Drittel der Bevölkerung lebt in Gebieten mit überschrittenem Stickstoffdioxid- und Feinstaub-Jahresgrenzwert. Die Ozonbelastung ist flächendeckend zu hoch. Über 20 Prozent der Bevölkerung wohnen in Gebäuden mit überschrittenen Lärmgrenzwerten. An verkehrsdominierten Standorten droht eine Verschlechterung der sozialen, gesundheitlichen und wirtschaftlichen Situation. Die Nutzung der städtischen Infrastruktur durch Personen aus der ganzen Zentralschweiz führt zudem zu unerwünschten Immissionen (Lärm, Luftschadstoffe, Sicherheit, Vandalismus) für die ansässige Bevölkerung.

3.5 Wirtschaft und Finanzen

Zusammenfassung der Referate von Dr. Hans Naef, GSP AG, Zürich, und Fridolin Schwitter, Beauftragter für Wirtschaftsfragen Stadt Luzern

- **Städtische Gebiete wachsen zusammen:** Die Agglomerationen werden als die bedeutenden Motoren der Entwicklung der Schweiz angesehen. In den benachbarten Grossregionen wachsen städtische Gebiete zunehmend zusammen: Zürich-Winterthur-Frauenfeld oder Zürich-Zug. Luzern wird auf absehbare Zeit hinaus ein Solitär bleiben. Daraus ergeben sich klare Limiten für die wirtschaftliche Entwicklung. Die Agglomeration Luzern steht vor der Herausforderung, ihre Interessen gegenüber Bund und Kanton wirkungsvoller zu vertreten.
- **Metropole Zürich:** Dem Sog der Metropole Zürich kann sich die Stadt Luzern nicht entziehen. Ihre Konkurrenz heisst Aarau, Schaffhausen, St. Gallen, Wil, Winterthur oder Zug, mit ähnlichen Standortquotienten. Mit besseren Verkehrsbeziehungen nach Zürich besteht die Gefahr der Abwanderung von hochqualifizierten Arbeitskräften. Als gut vernetztes Mittelzentrum kann sich Luzern aber als Tourismus- und Festivalstadt profilieren.
- **Steuerwettbewerb:** In der Zentralschweiz ist Luzern durch den verschärften Steuerwettbewerb mit Zug, Schwyz, Nidwalden und Obwalden herausgefordert. Die stabile und verhältnismässig gute Lage im Bereich der öffentlichen Finanzen wird mit einer zu hohen Steuerbelastung finanziert. Der „Exodus" von Steuerpflichtigen mit einer überdurchschnittlichen Steuerkraft muss gestoppt werden.
- **Volkseinkommen:** Das Netto-Volkseinkommen zu Faktor Kosten liegt etwa 20 Prozent unter dem Schweizer Durchschnitt und Luzern auf dem 21. Rang aller Kantone. Das Volkseinkommen zeigte zudem in den letzten Jahren geringere Zuwachsraten als im nationalen Mittel.
- **Beschäftigung:** Die Beschäftigung im Raum Luzern hat in den letzten Jahren zwar zugenommen, im Vergleich zu benachbarten Regionen (insbesondere Zug) aber weniger stark.
- **Cluster-Bildung:** Im Raum Luzern kann kein regionaler Cluster identifiziert werden. Daraus ergeben sich gewisse Nachteile für die Wirtschaft, weil sowohl horizontale als auch vertikale Cluster eigentliche Motoren der Entwicklung sein können.
- **Ausbildungsstand der Bevölkerung:** Bezüglich des Ausbildungsstandes der Bevölkerung ist die Region Luzern günstig positioniert. Sie kann durchaus mit anderen grösseren Städten mithalten. Die Verfügbarkeit von „human capital" ist eine wichtige Voraussetzung für (überdurchschnittliche) Wertschöpfung.
- **Finanzhaushalt:** Die kurz- und mittelfristige Rechnungslage der Stadt Luzern ist stabil. Mit rund 90 Millionen Franken ist die Verschuldung moderat (Stand Ende 2005). In dieser Beurteilung sind die ausserordentlichen Erträge und die verhältnismässig zu tiefe Investitionsquote der letzten Jahre zu berücksichtigen. Die stabile Rechnungslage kann mittel- und langfristig nur durch höhere Wertschöpfung und die Generierung von weiteren Ertragspotenzialen gesichert werden. Luzerns Hauptstärken im Standortwettbewerb sind die Lebens- und die Aufenthaltsqualität. Diese müssen erhalten bleiben.

3.6 Bildung

Zusammenfassung des Referates von Urs Purtschert, Jurist Bildungsdirektion Stadt Luzern

- **Standortvorteil:** Das sehr vielfältige Bildungsangebot in der Stadt Luzern ist unbestritten ein Standortvorteil gegenüber anderen Schweizer Städten vergleichbarer Grösse. Ergänzt durch das hervorragende kulturelle Angebot, den schönen See und die Berge ist Luzern eine sehr attraktive Stadt für Studierende. Luzern hat bei der Schulentwicklung und der Unterrichtsqualität im Volksschulbereich (Schulen mit Profil, Schulen mit Zukunft) im gesamtschweizerischen Vergleich eine Leaderposition. Nachdem sich etliche Bereiche der Sozialversicherungen bereits in Luzern befinden (grosse Krankenversicherer, SUVA, Eidgenössisches Versicherungsgericht) hat die aufstrebende Universität ein Kompetenzzentrum für Sozialversicherung geschaffen. Die Konzentration der Ausbildungen auf einem relativ kleinen Raum mit kurzen Distanzen ist für Familien, aber auch für Studierende attraktiv. Leider hat es aber in der Region zu wenig Arbeitsstellen für sehr gut qualifizierte Arbeitskräfte, sodass sehr viele nach ihrem Studium nach Zürich, Basel und Bern gehen.
- **Raumknappheit:** Die Stadt Luzern bietet von der Volksschule bis zur tertiären Ausbildung das ganze Spektrum an Bildung an. Mit dem Wachstum der tertiären Stufen – Fachhochschule und Universität – ist die Nachfrage nach Schulraum in der Stadt Luzern seitens des Kantons stark gestiegen. Die Bedürfnisse der Pädagogischen Hochschule Luzern und der Universität konnten mit dem neuen Uni-Gebäude hinter dem Bahnhof befriedigt werden. Für die weiteren Entwicklungen fehlt aber ein kantonal-städtisches Raumentwicklungskonzept Bildung. Darin müsste die Frage geklärt werden, ob alle Angebote primär in der Stadt sein müssen. Als einzige grössere Ausbildungsstätte liegt heute nur die HTA (Hochschule für Technik und Architektur) nicht auf Luzerner, sondern auf Horwer Boden. Bestehende grosse Gebäude, die nicht mehr entsprechend ihrer ursprünglichen Bestimmung genutzt werden, sollten in die Planung für weiteren Schulraum miteinbezogen werden. Zudem sollte vermehrt Wohnraum für studentisches Wohnen geschaffen werden.

3.7 Soziales

Zusammenfassung des Referates von Marcel Schuler, Stabschef Sozialdirektion Stadt Luzern

20 Jahre im Voraus zu planen und Entwicklungen vorauszusehen ist im Sozialbereich schwierig. Soziale Entwicklungen erfolgen oftmals schnell, innerhalb weniger Jahre und wenn jeweils Massnahmen zu einzelnen Problemstellungen greifen, haben sich die Problemlagen schon wieder verändert.

- **Hochwertiger Lebensraum:** Für soziale Anliegen heisst das, dass allgemein hochwertiger Lebensraum erhalten bleibt und nach Möglichkeit zusätzlich geschaffen werden kann. Die Stadt Luzern soll auch hochwertigen Lebensraum für Menschen zur Verfügung stellen, die aus verschiedensten Gründen nicht oder wenig mobil sind und ihren Wohnort schlecht wechseln können oder die durch ihre bescheidenen Einkommensverhältnisse eingeschränkt sind: Kinder und Jugendliche, alte Menschen, Familien und Einzelpersonen mit kleinem Einkommen. Die Stadt

Luzern soll auch diesen Menschen Lebensräume bieten, wo sie soziale Kontakte knüpfen und pflegen können, wo sie Gemeinschaft und eine gewisse Geborgenheit erleben und einander im Rahmen von Nachbarschaftshilfe beistehen können.

- **Quartierentwicklung:** Obwohl die Stadt Luzern eine kleine Stadt ist und in der Innenstadt ein sehr reges, geschäftiges Leben herrscht, findet der grössere Teil des sozialen und gesellschaftlichen Lebens in den Stadtquartieren statt. Allgemeine Entwicklungen müssen deshalb auf die Quartierentwicklung abgestimmt sein. Die Lebensräume sind zudem nicht identisch mit den politischen Räumen. Deshalb darf eine Entwicklung nicht nur auf die Stadtgrenzen von Luzern begrenzt sein. Die Nachbargemeinden müssen in die Diskussion einbezogen werden. Die Aufgaben sind vielfältig: Die Quartiere müssen als durchmischtes Lebens-, Arbeits- und Wohngebiet gestärkt und aufgewertet werden. Räume, wie Spielplätze, Treffpunkte für Jugendliche und Familien, wo soziale Entwicklung stattfinden kann, müssen gestärkt und neu geschaffen werden.

3.8 Kultur, Sport, Events

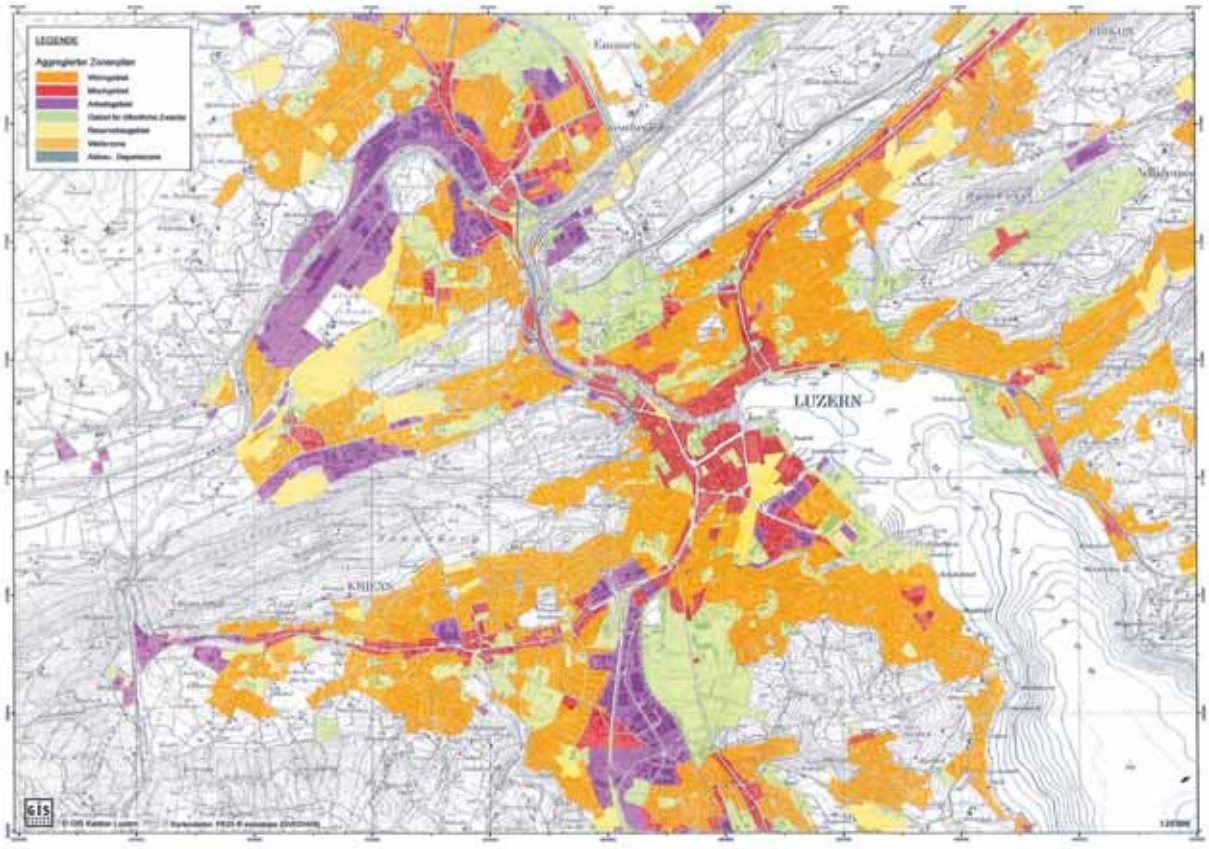
Zusammenfassung des Referates von Rosie Bitterli, Chefin Kultur und Sport Stadt Luzern

- Bei den Festivals gehört Luzern zu den nationalen und internationalen Playern. Bei den übrigen Sparten spielt die Stadt die zweite Geige zusammen mit Lausanne, Bern, Winterthur, St. Gallen und Lugano. Pro Einwohner lässt sich Luzern die Kultur etwa gleichviel kosten wie Basel und Genf.
- Die Kulturraumoffensive ist abgeschlossen und grundsätzlich erfolgreich. Allerdings muss das Kulturhaus Boa geschlossen werden, weil das Nebeneinander von Wohnen und öffentlichem Kulturbetrieb die Aufrechterhaltung der Boa nicht mehr erlaubt. Der Kulturbetrieb wird nun in den Kulturwerkplatz verlegt – auf ein stadtnahes Areal ausserhalb der Gemeindegrenzen von Luzern. Dies zeigt die Problematik: Die grosse Nutzungsdichte in der Stadt Luzern lässt wenig Freiraum für die hier lebenden und sich entwickeln wollenden Kulturschaffenden. Auch Nischen für Ateliers müssen zunehmend dem Investoren-Druck weichen. Gleichzeitig ist die Kulturförderung und das Kulturangebot sehr zentral organisiert. Die Aussengemeinden und die Region Luzern bieten sehr wenig. Das verlangt viel Infrastruktur in der Stadt.
- Der Löwenplatz ist ein wichtiger Brennpunkt für die Museumslandschaft in Luzern. Um diese Wichtigkeit zu erhalten, ist es nötig, den Löwenplatz vermehrt als ein Zentrum der Museums- und Touristenstadt zu gestalten.
- Ähnliches gilt für den Sport. Die Stadt Luzern hat zwar eine grosse Zahl an Anlagen, sowohl für den Breiten- und Freizeitsport als auch für die Schulen. Doch auch diese Anlagen müssen erneuert und den geänderten Bedürfnissen der Bevölkerung angepasst werden.
- Auch die verschiedenen Events sind eine Herausforderung an die Stadtgemeinschaft. Alle wollen ins Stadtzentrum oder vor das KKL Luzern. Vor allem im Sommer gibt es (zu) viele Events. Sie prägen das Stadtbild und das Stadtleben zum Teil übermässig.

3.9 Der Blick über die Grenzen

Zonenpläne sind ein wichtiges Planungsinstrument für die räumliche Entwicklung einer Gemeinde. Jede Gemeinde in der Agglomeration hat einen Zonenplan erlassen, der jedoch an der Gemeindegrenze aufhört. Werden die verschiedenen Zonenpläne der Gemeinden zusammengezogen dargestellt, wird ersichtlich, dass die Bauzonen nicht an den Gemeindegrenzen aufhören. Auch die Überbauungen sind vielerorts bereits zusammengewachsen. Im überbauten Gebiet sind die Gemeindegrenzen heute kaum mehr feststellbar. Als Beispiel sei das Eichhofgebiet erwähnt, wo die Grenze zwischen Kriens und Luzern quer durch das Brauereiareal verläuft.

Im Hinblick auf die weitere Entwicklung der Siedlungsgebiete aber auch mit Blick auf die anstehenden Verkehrsfragen in der Agglomeration, besteht ein erheblicher Abstimmungsbedarf. Erweiterungen oder Anpassungen der Bauzonen im Grenzbereich der Gemeinden müssen künftig besser aufeinander abgestimmt werden. Raumplanung darf nicht an politischen Grenzen halt machen. Eine intensivere Zusammenarbeit von Luzern mit seinen Nachbargemeinden wird in Zukunft vermehrt notwendig sein und wird teilweise auch bereits praktiziert.



Aggregierter Zonenplan der Agglomeration Luzern.

4 Szenarien der Stadtentwicklung

Nachstehend finden Sie drei Szenarien zur möglichen Entwicklung der Stadt Luzern. Sie sind illustriert mit Zukunftsbildern. Sie zeigen bewusst teilweise überzeichnete Extrementwicklungen. Ziel dieser Darstellungen ist es, die Meinungsbildung anzuregen und Diskussionen auszulösen. Die Szenarien und Zukunftsbilder zeichnen zwar sehr unterschiedliche Entwicklungen. Für alle gelten aber die folgenden Voraussetzungen:

- Luzern verpflichtet sich zu einer nachhaltigen Entwicklung.
- Die urbanen Strukturen, Silhouetten, Räume, Bauten und Anlagen werden mit Sorgfalt gepflegt und gefördert (Ortsbildpflege und Stadtgestaltung).
- Auf der Grundlage des Agglomerationsprogramms werden Verkehrsprojekte realisiert, die eine stadtverträgliche Verkehrsführung respektive Stadtentlastung ermöglichen. Der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr werden gefördert.
- Mit einer verstärkten Wirtschaftsförderung werden Voraussetzungen für die Erweiterung des Arbeitsplatzangebotes geschaffen. Die Wirtschafts- und Steuerpolitik wird auf die Erhöhung des Steuerpotenzials ausgerichtet.
- Mit seinem erstklassigen Bildungsangebot ist Luzern konkurrenzfähig mit anderen vergleichbaren Städten.
- Luzern stärkt seine Position als Kulturstadt der Schweiz.
- Die Entwicklungen auf der Allmend mit dem Bau der Sportarena, dem Ausbau der Zentralbahn, der Entwicklung des Messewesens und der Erhaltung der Natur und Erholungsräume, sorgen dafür, dass die Allmend zu einem neuen Treffpunkt in der Zentralschweiz wird.
- Luzern nimmt seine sozialen Verpflichtungen wahr und fördert die Lebensqualität. Luzern gilt als familienfreundliche Stadt.
- Luzern setzt die Fusion mit der Gemeinde Littau um und schafft die Voraussetzungen für weitere Zusammenschlüsse mit Nachbargemeinden.

4.1 Szenario I - Tourismusstadt

Ausgangslage

Luzern ist heute schon ein wichtiges Zentrum des Fremdenverkehrs in der Schweiz. Die Logiernächte in den Hotelbetrieben schwankten im Zeitraum von 1993 bis 2005 zwischen 800'000 und einer Million. Der Tourismus in Luzern unterscheidet sich von jenem in anderen Städten vor allem dadurch, dass der Anteil von Business-Touristen eher gering sein dürfte. Trotz dem höheren Anteil von eigentlichen Freizeit-Touristen ist die durchschnittliche Aufenthaltsdauer mit 1,7 Tagen aber nicht länger als in Grossstädten.

Ansatz

Wenn sich Luzern zu einer eigentlichen Tourismusstadt entwickeln will, dann dürfte dies aufgrund der Rahmenbedingungen nicht ganz einfach sein. Es gibt aber durchaus Vorbilder, die zeigen, dass auch Städte, die nicht zur Grossstadt-Kategorie zählen oder am Meer liegen, als eigentliche Tourismusstädte Erfolg haben können. Beispiele dafür sind die norditalienischen Städte, aber auch Destinationen wie Salzburg, Innsbruck oder Heidelberg. Sehr oft bildet die historische Substanz die Basis für die touristische Attraktivität. Selten geht von Gebäuden und Objekten, die im 20. Jahrhundert entstanden sind, eine touristische Anziehungskraft aus, die auch international wahrgenommen wird. Das KKL Luzern ist eine gelungene Ausnahme dieser Regel.

Das Tourismus-Szenario geht davon aus, dass entweder weitere Einrichtungen von der Ausstrahlungskraft eines KKL Luzern geschaffen werden oder aber, dass das Seeufer so zu entwickeln ist, dass eine einzigartige Tourismuslandschaft entsteht. Weiter ist den Bedürfnissen des Tourismus in allen Bereichen Vorrang einzuräumen. Das Spektrum möglicher Massnahmen ist weit und reicht von tourismusorientierter Pflege der Bausubstanz über Massnahmen im Verkehrsbereich bis hin zu Ladenöffnungszeiten, die sich auf die Bedürfnisse der Gäste ausrichten.

Voraussetzungen

Wenn in Luzern eine oder mehrere zusätzliche touristische Einrichtungen geschaffen werden sollen, die auch auf internationalem Parkett Gewicht haben, so muss dafür an zentraler Lage ein verkehrsmässig erstklassig erschlossenes Grossgelände zur Verfügung stehen oder das Seeufer muss primär für touristische Belange weiterentwickelt werden. Im Prinzip muss das Publikum diese Einrichtungen vom Bahnhof aus zu Fuss erreichen können. Solche Installationen müssen zentraler gelegen sein als etwa das Verkehrshaus.

Eine weitere wichtige Voraussetzung für solche Einrichtungen ist, dass sie – wenn möglich – nicht ausgeprägt saisonabhängig benutzt werden. Der Tourismus in Luzern muss einen weiteren Schritt vom „Schönwetterimage" weg machen. Nur so wird er zu einem stabilen Wirtschaftsfaktor. Mit dem KKL Luzern konnte dieser Ansatz bereits auf eindrückliche Weise realisiert werden.

Vor- und Nachteile

Die verstärkte Ausrichtung auf den Tourismus bringt der Stadt Luzern Einnahmen. Der Zustrom dieser Gelder ist allerdings stark von den globalen Konjunkturentwicklungen abhängig. Die Entwicklung des Tourismusbereichs bedeutet, dass auf einen Wirtschaftssektor gesetzt wird, in dem die direkte Wertschöpfung (Beherbergungsgeschäft, Verpflegung) nicht besonders gross ist. Profitieren können aber Branchen wie zum Beispiel der Detailhandel. Dort ist eine zusätzliche Wertschöpfung möglich, ohne dass nennenswerte Investitionen erforderlich sind.

Umsetzung

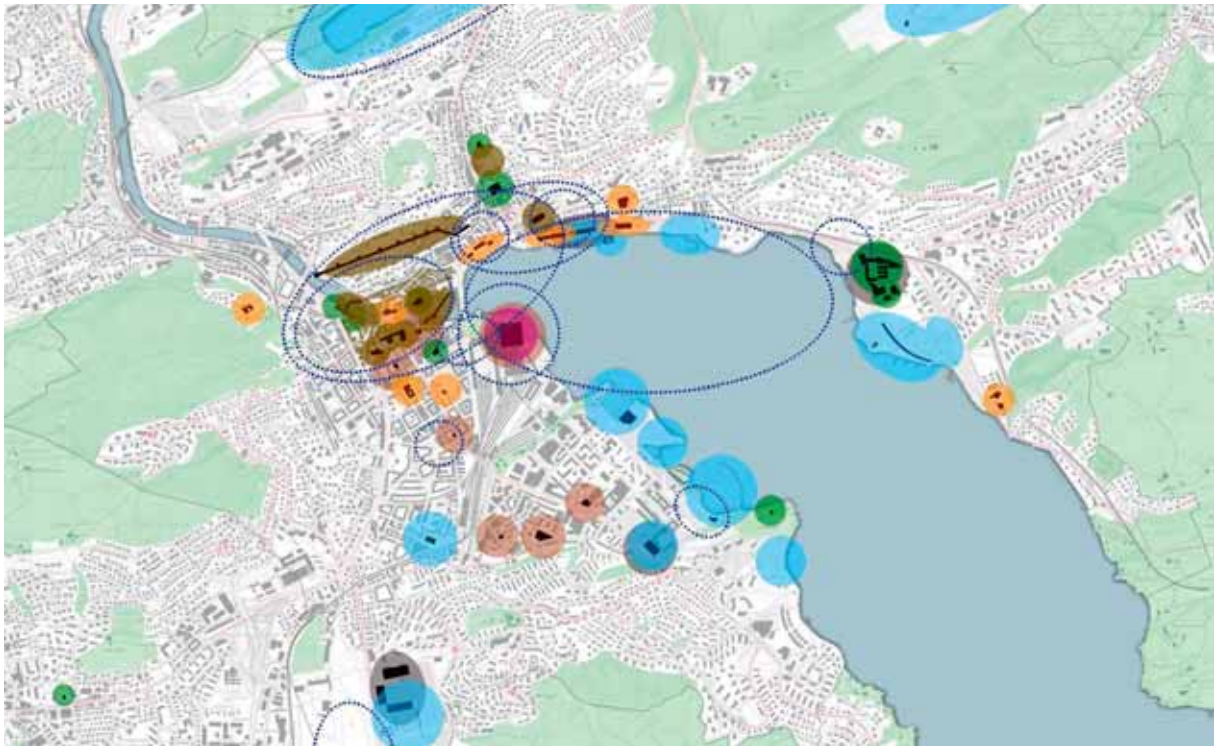
Ein erstes Problem bei der Umsetzung ist, dass zuerst Einrichtungen mit Magnetcharakter definiert werden müssen, die sich für die Ansiedlung in Luzern eignen. Wird ein erfolgversprechendes Projekt gefunden, ist die Finanzierung sicherzustellen. Dabei ist fraglich, ob dies ohne öffentliche Gelder möglich ist. Auch die Bereitstellung eines geeigneten grossen Areals „an bester Lage“ oder grosser Bereiche des Seeufers dürfte nicht einfach sein. Sind diese Hürden genommen, dürfte die Verpflichtung von Architekten mit internationalem Renommee vergleichsweise einfach sein. Nicht übersehen werden darf, dass die Massnahmen, die das Tourismusgeschäft ankurbeln beziehungsweise erleichtern sollen, Widerstand bei der Wohnbevölkerung auslösen können.

4.1.1 Zukunftsbilder von Bosshard & Luchsinger, Architekten AG, Luzern

Das Zukunftsbild zeigt auf, wie sich das Seeufer zu einer einzigartigen Tourismuslandschaft weiterentwickeln könnte. Am und im See werden neue touristisch nutzbare Bauten und Anlagen vorgeschlagen. Durch eine enge Vernetzung der bestehenden und der neuen touristischen Angebote rund um das Seebecken und mit deren Einbindung in die Tourismuslandschaft Zentralschweiz baut Luzern seine Position als Tor zum Alpenraum weiter aus.

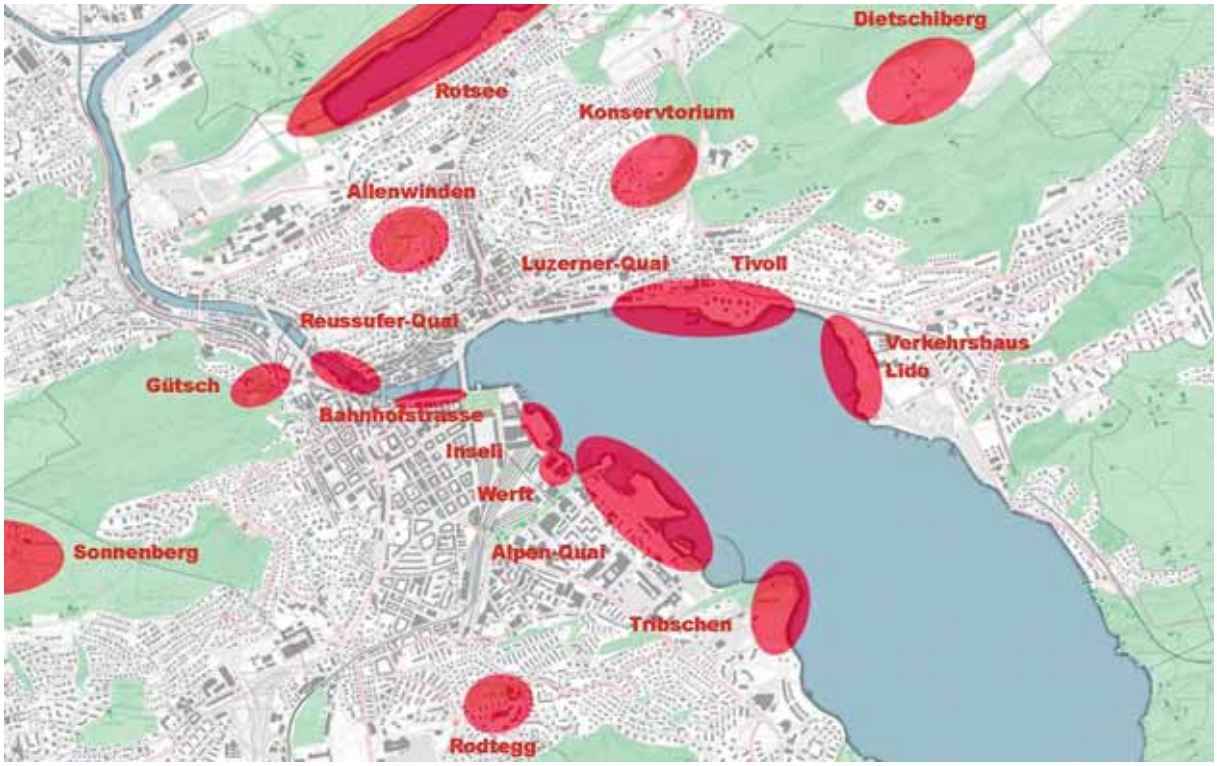


Die grössten Attraktionen, die Luzern zu bieten hat und seit jeher vermarktet werden, sind der See und die Landschaft. Am Tourismus wird festgehalten, jedoch nicht ohne ihn weiter zu entwickeln und den heutigen Bedürfnissen anzupassen.



Die Bestandesaufnahme der Tourismuseinrichtungen zeigt, dass sich diese heute rund um das Seebecken befinden. Dazu gehören:

- das Kultur- und Kongresszentrum Luzern (rot),
- die Altstadt, und Monumente wie Museggmauer, Löwendenkmal oder Kapellbrücke (braun),
- Museen (grün),
- Theater (rosa),
- Kongress- und Tagungsorte wie Casino, Swiss Life Arena oder Festhalle (grau),
- Sporteinrichtungen wie Strandbäder, Hallenbad, Fussballstadion oder Schiffshäfen (blau),
- Ereignisgastronomie und -Hotellerie wie z. B. Gütsch, The Hotel, Montana, Palace oder Schweizerhof (orange),
- Veranstaltungsorte für Festivals und Events wie Seenachtsfest, Luzern Festival, Open-Air-Kino, Herbst-, Wochen-, und Weihnachtsmärkte, Fasnacht, Blue Balls Festival oder Zirkus Knie (gestrichelte blaue Linien).



Eine weitere Bestandesaufnahme zeigt, dass es trotz der intensiven touristischen Nutzung rund um das Seebecken noch nicht ausgeschöpftes Potenzial gibt.



Zentrales Motiv des Szenarios „Tourismusstadt“ ist deshalb die Aufwertung des öffentlichen Raumes rund ums Seebecken. Verbindungen sollen genauer ausformuliert, neue geschaffen und brachliegende Potenziale aktiviert werden.



Am linken Seeufer entsteht eine neue Front. Die Bauten sind transparent gestaltet und haben einen öffentlichen Charakter.



Der Alpenquai soll umgestaltet und multifunktional genutzt werden mit Einrichtungen für Kultur und Bildung, Hotellerie, Erholung und Freizeit, Wassersport, temporäre Nutzungen wie Zirkus, Trendsportveranstaltungen und andere Aktivitäten öffentlichen Charakters. Die Lagen am See sind nicht für private Wohnnutzungen gedacht, sondern sind öffentlich zugänglich.



Das Inseli wird wieder ein beschaulicher kleiner Park inmitten der Stadt, mit verglaster Voliere und sorgfältig gestalteten Grünanlagen inmitten des wunderbaren Baumbestands.





Dienstleistung und Gewerbe sowie Schulungsräume im attraktiven Werftareal werten diesen Standort als zentrales städtebauliches Gelenk am linken Seeufer auf.



Die Anlagen des Bootshafens sind vielfältig nutzbar für Freizeit, Kultur und Tourismus.



Eine Mehrzweckhalle für grössere Anlässe und Ausstellungen (zum Beispiel als Begleitung von Kongressen) ist eines der Aktivitätszentren am Alpenquai.



Ein Hotel an atemberaubender Lage zwischen Tribschenhorn und Seebucht, mit der Hotelfront, Dietschiberg und Lido auf der gegenüberliegenden Seeseite.





Die bestehenden Ruderclubs werden in die Gesamtanlage integriert und aufgewertet. Der Yachthafen ist Zentrum des beliebten Segelsports auf dem Vierwaldstättersee.

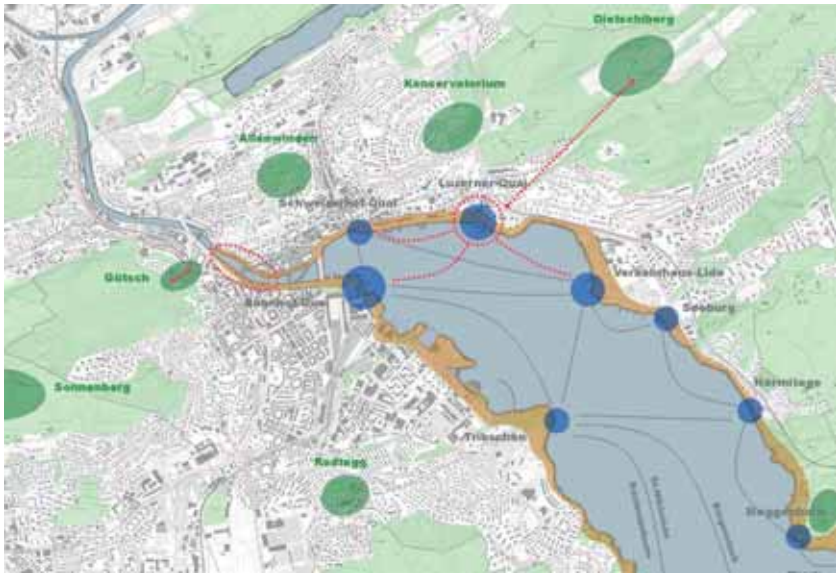




Das rechte Seeufer wird durch behäbige Hotelarchitektur geprägt. Die Front zum See hin soll mit Hotel-Neubauten ergänzt und abgeschlossen werden.



Ein markantes Golfhotel zeichnet die Hügelkuppe des Dietschibergs aus. Um das Hotel zu erschliessen, wird die Dietschibergbahn reaktiviert.



Die Verbindungen dem See entlang und vom See zu den angrenzenden Quartieren sollen aufgewertet werden. Dank intensiver Vernetzung über den See hinweg – unter anderem mit einem Stadtschiff – werden kleinere und grössere, neue und alte touristische Attraktionen miteinander verbunden.





Die öffentlichen Bereiche dem See entlang werden erweitert und bis zum Verkehrshaus verlängert. Federleichte Stege schwimmen über dem Wasser und lassen den See erleben.



Das Verkehrshaus wird zum logistischen Zentrum der reise- und ausflugsorientierten touristischen Aktivitäten in der Zentralschweiz.



Entlang des Sees oder vom See aus erreichbar, liegen viele Highlights. Es besteht noch einiges an Potenzial für neue Angebote. Diese „points of interests“ werden qualitativ und funktional aufgewertet.





Bergbahnen und Badeplätze, Seerestaurants, Fischbeizen, gemütliche Lauben und schattige Gartencafés, Seebars und lauschige Winkel verlocken zu einem Stelldichein an den Gestaden des Vierwaldstättersees.

Räumliche Konsequenzen

- Zur Realisierung der von Bosshard & Luchsinger vorgeschlagenen Bauten und Anlagen am und im See wären diverse Um- beziehungsweise Einzonungen notwendig. Diese liegen im Kompetenzbereich der Stadt. Umzonungen und Bauvorhaben in öffentlichen Gewässern benötigen zudem die Zustimmung des Kantons.
- In diesem Zukunftsbild steckt die Frage, wieweit am und im See weitere Bauten und Anlagen vertretbar sind und wie sie genutzt werden sollen. Die Seeufersilhouette würde ein neues

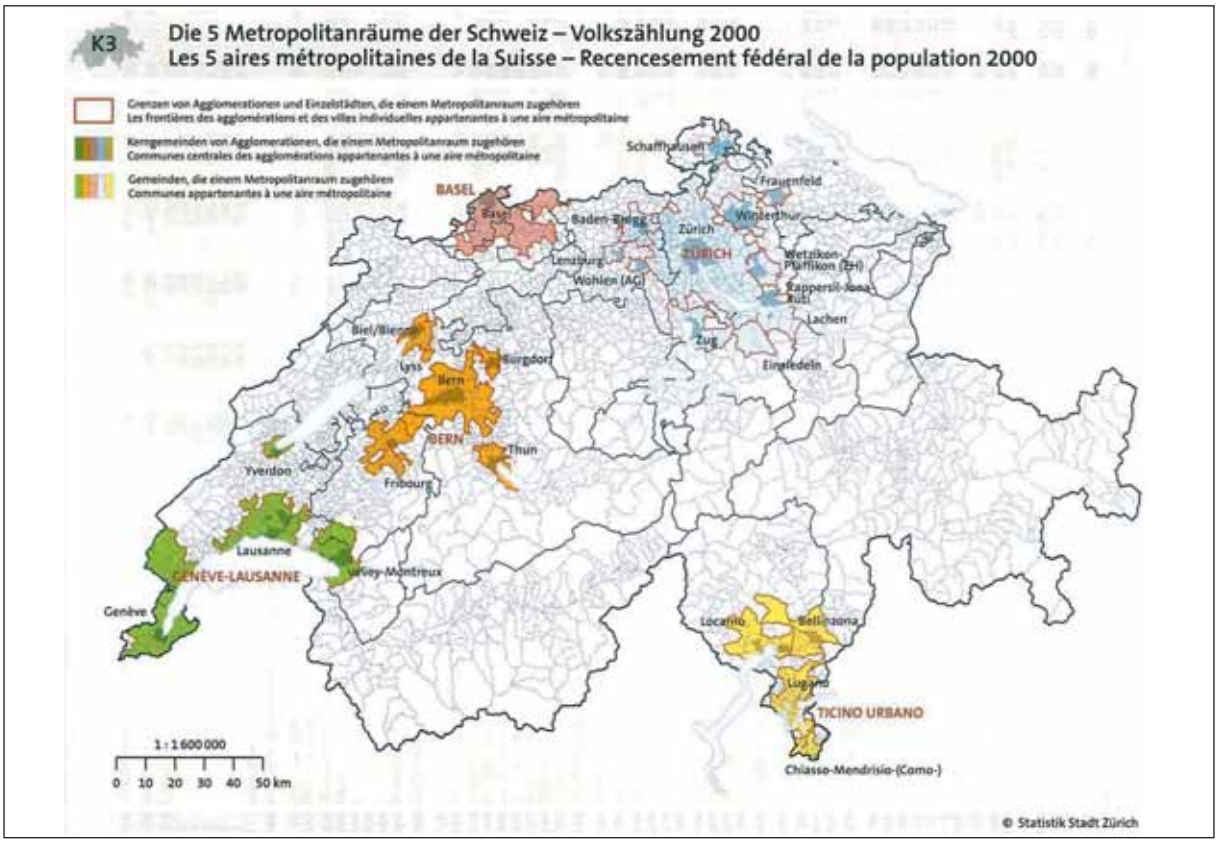
Gesicht bekommen. Allerdings könnte gerade das linke Seeufer damit wesentlich aufgewertet werden. Davon würden nicht nur die Touristen profitieren.

- Für das vorgeschlagene Hochhaus auf dem Dietschiberg müssten die planungsrechtlichen Grundlagen ebenfalls angepasst werden. Hier stellt sich die Frage, ob es vertretbar ist, mit einem solchen Hochhaus auf der für das Stadtbild massgebenden grünen Kuppe ein solch dominantes Zeichen zu setzen.
- Hinter dem Bahnhof sind bauliche Verdichtungen wegen der guten Erreichbarkeit sinnvoll. Ob diese Bauten allerdings ausschliesslich touristisch genutzt werden sollen, ist fraglich.

4.2 Szenario II - Wohnstadt

Ausgangslage

Das Szenario Wohnstadt geht davon aus, dass sich Luzern im Metropolitanraum Zürich als Wohnstandort integriert und als einer der bevorzugten Wohnorte profiliert. Der Metropolitanraum Zürich umfasst heute Agglomerationen mit 1,7 Millionen Einwohnern und 1 Million Beschäftigten. Er dehnt sich laufend aus und umfasst in der Zentralschweiz bisher Zug und Teile des Kantons Schwyz. Stadt und Agglomeration Luzern gehören nicht zum Metropolitangebiet von Zürich.



Ansatz

Der Raum Zürich hat in der Schweizer Wirtschaft ein immer stärkeres Gewicht. Allein im Kanton Zürich werden heute 21,6 Prozent des Bruttoinlandprodukts der Schweiz erwirtschaftet. Im ganzen Metropolitangebiet dürften es rund 30 Prozent sein. Das Szenario geht davon aus, dass grosse Teile der Agglomeration von Luzern in absehbarer Zeit zum Metropolitangebiet von Zürich gehören. Die entscheidende Frage wird sein, welche Stellung Luzern in diesem Gebilde mit über 2 Millionen Einwohnern und 1,2 Millionen Beschäftigten haben wird. Entscheidend wird sein, ob Luzern eine aktive Rolle einnehmen will.

Voraussetzungen

Es ist eine Tatsache, dass im Metropolitanraum Zürich erstklassige Wohngebiete in zunehmendem Masse fehlen. Die Ansprüche an solche Lagen ergeben sich nicht nur hinsichtlich einer guten

Mikroqualität (Standort und unmittelbares Umfeld), sondern erstrecken sich über all jene Bereiche, die für die Lebensqualität entscheidend sind:

- erstklassige Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen
- gute Bildungs- und Ausbildungsmöglichkeiten
- umfassende Kultur- und Freizeitangebote
- kompetente medizinische Versorgung

In der Stadt und Agglomeration Luzern sind alle entsprechenden Einrichtungen vorhanden.

Vor- und Nachteile

Wenn sich Luzern mittel- und langfristig als erstklassige Wohnstadt im Metropolitanraum Zürich sieht, dann kann dies – entsprechendes Handeln vorausgesetzt – mit Vorteilen verbunden sein. Diese ergeben sich dann, wenn eine stärkere Ausrichtung auf die vorhandenen oder geplanten Infrastruktureinrichtungen erfolgt, die sich insbesondere im Zentrum des Zürcher Metropolitangebietes befinden. Damit diese effektiv auch benutzt werden können, ist eine Verbesserung der Verkehrsverbindungen in Richtung Zug-Zürich-Zürich-Flughafen und eventuell auch weiter nötig. Die Eröffnung der Südumfahrung von Zürich und des Üetlibergtunnels in zwei Jahren ist ein Schritt in diese Richtung. Die fiskalische Belastung in Luzern zu reduzieren dürfte eine wesentliche Voraussetzung sein, um eine überdurchschnittliche Qualität als Wohngebiet zu erreichen.

Die Nachteile, die sich bei Umsetzung dieses Szenarios ergeben, sind in vermeintlichen oder effektiven Abhängigkeiten zu sehen. Bestimmte Einrichtungen werden im eigenen Umfeld nicht oder nur noch in beschränkter Form zur Verfügung stehen. Entscheidungen, die einen treffen können, werden allenfalls anderswo gefällt. Es stellt sich aber die Frage, ob entsprechende Entwicklungen bis zu einem gewissen Grad nicht ohnehin und unabhängig von diesem Szenario ablaufen.

Umsetzung

Wenn Luzern eine Funktion als herausragendes Wohngebiet im Metropolitanraum von Zürich haben will, dann ist dies nur möglich, wenn erstklassige Wohnlagen zur Verfügung stehen. Luzern wird topographisch bedingt immer ein Randgebiet im Metropolitangebiet sein. Dieser Nachteil kann nur durch eine herausragende Wohnqualität kompensiert werden. Das bedeutet konkret:

- erstklassige periphere Lagen mit Aussicht und Bezug zur Natur
- zentrumsnahe Wohnlagen, unter anderem ausgerichtet auf Kleinhaushaltungen
- erstklassige ÖV-Erschliessung
- immissionsfreie Lagen
- überdurchschnittliche Besonnung/Belichtung

Die Ausrichtung des Angebots auf bestimmte Zielgruppen dürfte eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg sein. Nicht zuletzt müssen auch die administrativen Voraussetzungen so sein, dass sich für Investoren interessante Rahmenbedingungen ergeben, entsprechende Vorhaben auch umzusetzen.

4.2.1 Zukunftsbilder von Diener & Diener Architekten, Basel

Die Stadt Luzern hat sich weit über die Grenzen des historischen Mauerrings ausgedehnt. Das Bild der Stadt am See vor den Hügeln blieb jedoch erhalten. Das nachfolgende Zukunftsbild verdichtet diese Figur als die Identität stiftende Silhouette Luzerns. Der Stadtkörper von Luzern soll innerhalb des bestehenden Waldkranzes weiter entwickelt und der Dietschiberg und der Gerlisberg sollen als attraktive Wohngebiete überbaut werden. Im Gütschwald ensteht nach skandinavischem Vorbild eine Waldresidenz. Als neu interpretierte grüne Krone umrahmen und begrenzen die Wälder den Luzerner Stadtkörper und stellen als Naherholungsgebiete zugleich das Bindeglied zu den umliegenden Siedlungsgebieten dar. Die einzelnen Siedlungsgebiete der Agglomeration sollen baulich nicht weiter zusammenwachsen, sondern sich als eigenständige Lebensräume mit ihren charakteristischen Eigenheiten profilieren und gegenseitig ergänzen.



Luzern ist von Hügeln umgeben, die die Stadt von den Nachbargemeinden trennen. Die Waldstücke auf diesen Hügeln bilden einen eigentlichen Bannwald. Die Erweiterung der Stadt soll diese natürliche Zäsur nicht auflösen. Auch wenn die Entwicklung Luzerns hinaus in die Nachbargemeinden führt, soll diese Stadtfigur die Identität der einzelnen Siedlungsräume stärken, unabhängig von ihrem politischen Status.

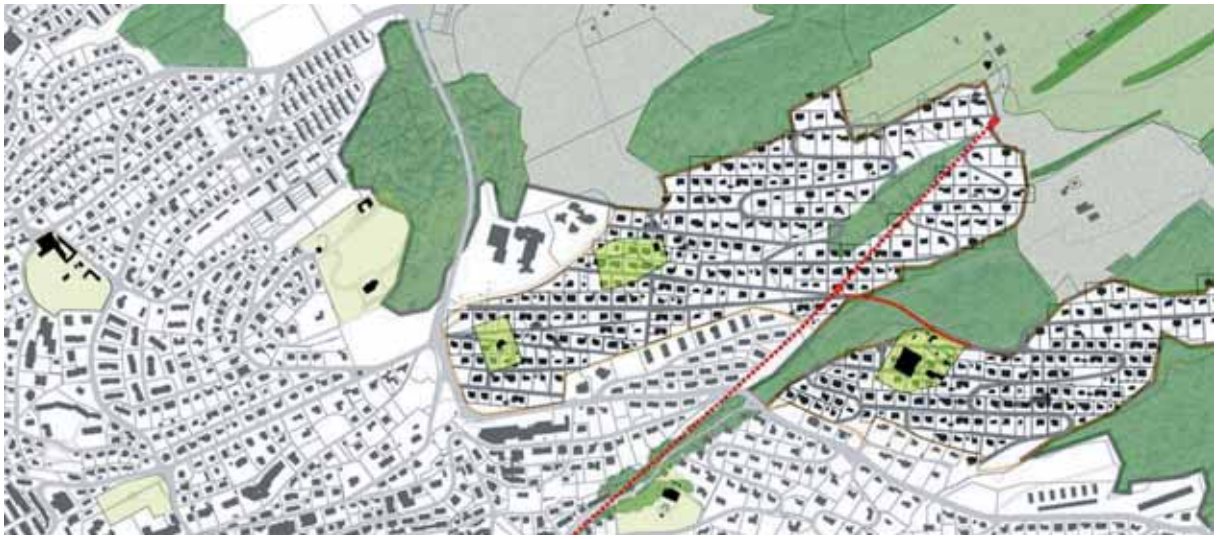


An der Grenze zwischen Luzern und Kriens, im Bereich der Autobahn A2, wird durch Aufforstung der bereits bestehende Eichwald erweitert. Das neue städtische Waldstück ist eine Erweiterung des Waldkranzes. Es akzentuiert den Gemeindeübertritt und wirkt als grünes Stadttor. Es signalisiert den Verkehrsteilnehmenden die Einfahrt in den Stadtkörper Luzern.





Zwischen den beiden Waldstücken Greter- und Zimmereckwald, über die Reuss und die Autobahn verbindet ein neuer begrünter Steg Luzern mit Littau. Der für Fussgänger und Radfahrer entwickelte Steg rahmt den Eintritt in den Stadtraum Luzerns und kennzeichnet mit den beiden bewaldeten Hügeln das Tor nach Süden.



Am Dietschiberg und am Gerlisberg gibt es Potenziale, die Stadt weiter zu entwickeln und an bester Lage zwei neue Wohnquartiere mit Sicht auf das Seebecken und Luzern zu schaffen.





Die neuen Wohnquartiere erstrecken sich bis hin zu den Bäumen der Waldkrone. Die Freiräume zwischen den Häusern sind wie Parks mit hochstämmigen Bäumen angelegt, die die neuen Quartiere mit den bestehenden vernetzen. Die Dietschibergbahn wird erneuert und verbindet die neuen Wohnquartiere und den Landschaftsraum Dietschiberg mit der Seeuferpromenade.

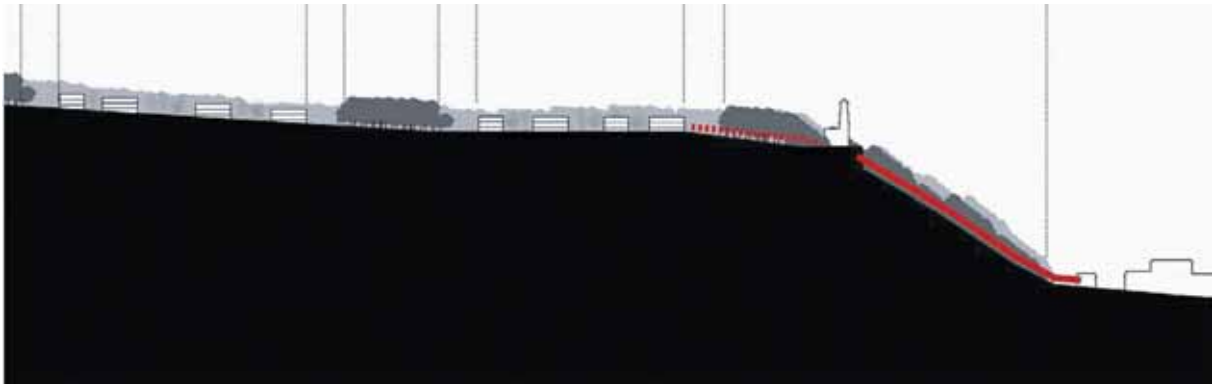
Es entsteht Wohnraum für etwa 6000 Bewohnerinnen und Bewohner. Die Häuser für soziales, mittelständiges und exklusives Wohnen spiegeln die Szenerie der grandiosen, urbanisierten Landschaft in die Bühne des Seebeckens zurück wie die Logen in einem Theater. Sie vermögen so die Stadtfigur Luzerns zwischen See und Waldsilhouette zu schärfen.



Die Waldresidenz Gütsch ist ein Entwurf für die Urbanisierung eines Waldstücks in unmittelbarer Nähe des Stadtzentrums von Luzern.



Das Waldstück wird nach eidgenössischem Waldgesetz gerodet und bebaut. Das heisst, dass an einem anderen Ort Ersatz für die gerodeten Flächen geschaffen werden müsste. Aus dem Status des Waldes entlassen, können die Bäume jedoch bis nah an die neuen Häuser erhalten werden. Dies ergibt einen Stadtraum mit einer besonderen Atmosphäre.



Das neue Stadtquartier Gütsch ist nur aus der Vogelperspektive sichtbar; von der Stadt her betrachtet bleibt es hinter der Waldkrone verborgen.

Räumliche Konsequenzen

- Mit der vorgeschlagenen Überbauung des Dietschibergs und des Gerlisbergs und dem Bau einer Waldresidenz im Gütschwald könnte sehr attraktiver Wohnraum für mehrere tausend Einwohner geschaffen werden. Nicht zu unterschätzen wäre dabei das zusätzliche Verkehrsaufkommen, das eine solche Überbauung nach sich ziehen würde.

- Mit diesem Vorschlag wird die Erhaltung der „Grünen Krone von Luzern" im bisherigen Umfang zur Diskussion gestellt. Nach der geltenden Bau- und Zonenordnung gehören zur „grüne Krone" neben dem Wald auch die vorgelagerten Landschaftskammern. Diese sind in der geltenden Bau- und Zonenordnung in der Regel der Landwirtschaftszone mit einer überlagerten Landschaftsschutzzone zugeordnet. Der Vorschlag im stadtnahen Gütschwald Wohnbauten zu erstellen, bedingt eine Änderung der Forstgesetzgebung.

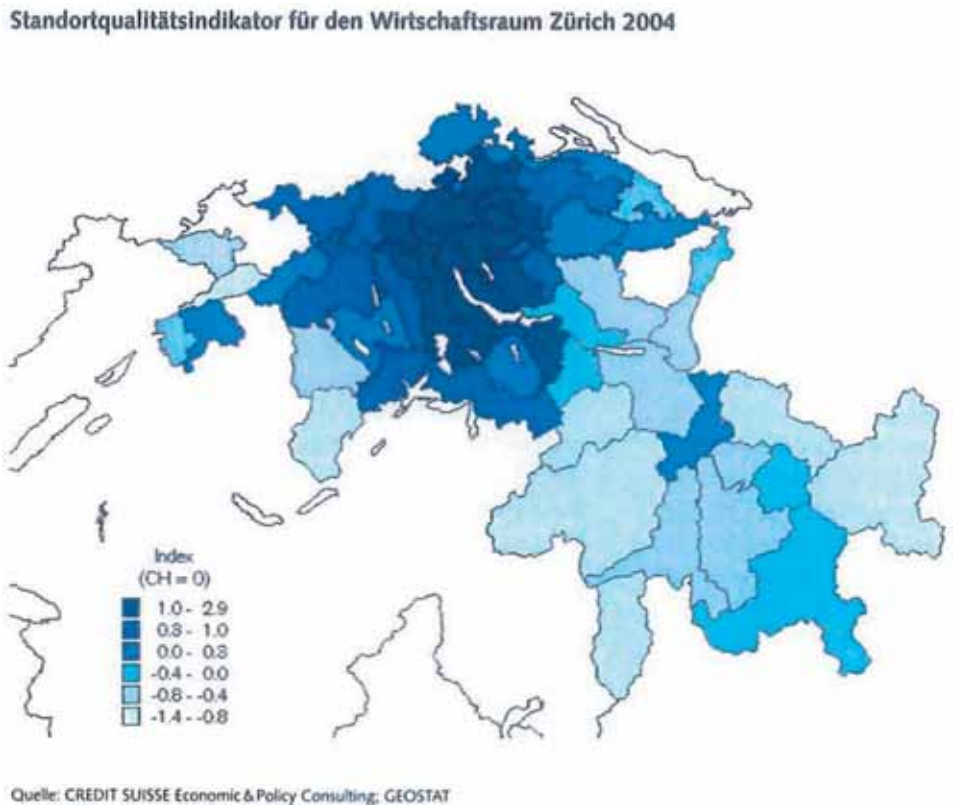
- Eine Überbauung des Dietschibergs und des Gerlisbergs würden die Landwirtschaft in diesem Gebiet massiv einschränken und das attraktive Naherholungsgebiet abwerten. Zudem müsste für das Schlösschen Utenberg und das Kloster Gerlisberg ein angemessener Umgebungsschutz gewährleistet werden. Eine solche Überbauung setzt auf jeden Fall ein städtebaulich hochwertiges und verbindliches Entwicklungskonzept voraus.

- Mit dem Zukunftsbild von Diener und Diener ist die Frage nach dem Entwicklungspotenzial innerhalb der Stadtgrenzen von 2007 gestellt. Im Sinne des haushälterischen Umgangs mit dem Boden – einem grundsätzlichen Ziel der Raumplanung – ist alternativ zur vorgeschlagenen Ausdehnung der Bauzonen auch eine Verdichtung der bestehenden Siedlungsgebiete zu prüfen. Dazu ist vorerst das mögliche Verdichtungspotenzial gestützt auf die vorhandenen Rechtsgrundlagen (Zonenplan, Bebauungspläne) zu eruieren. Zudem könnten mit einer Anpassung der Bau- und Zonenordnung durch Erhöhung des zulässigen Nutzungsmasses oder einer Heraufsetzung der Höhenbeschränkungen an geeigneten Stellen Anreize für eine Verdichtung des Siedlungsgebietes geschaffen werden. Wo dies denkbar wäre, muss im Verlaufe der weiteren Arbeiten noch abgeklärt werden.

4.3 Szenario III - Grossstadt

Ausgangslage

Luzern ist heute schon unangefochten das gesellschaftliche und – mit Einschränkungen – auch das wirtschaftliche Zentrum der Zentralschweiz. Auch in seiner Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt, Ausbildungsstandort und Kulturzentrum ist Luzern konkurrenzlos. Luzern weist heute schon eine relativ hohe Standortqualität unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten auf.



Ansatz

Das Szenario geht davon aus, dass die Funktion als „Hauptstadt der Zentralschweiz" bewusst gefördert wird und Luzern in die Kategorie der Schweizer Grossstädte aufsteigt. Dies würde etwa ein Gleichziehen mit Lausanne bedeuten, das 120'000 Einwohnerinnen und Einwohner und ein Agglomerationsgebiet von 300'000 Menschen hat. Allein eine Eingemeindung von Vororten genügt nicht, um dieses Ziel zu erreichen: Durch die Synergieeffekte, die sich aus einem Zusammenschluss mit anderen Gemeinden in der Region ergeben, werden Mittel frei. Mit diesen freigesetzten Mitteln können weitere Entwicklungsprozesse ausgelöst und eine höhere Attraktivität der Region und somit ein grösseres Einzugsgebiet erreicht werden. So kann der „Aufstieg" zur Grossstadt gelingen.

Voraussetzungen

Eine Grossstadt unterscheidet sich von den mittelgrossen Städten dadurch, dass sie über ein breiteres Spektrum infrastruktureller Einrichtungen in praktisch allen Bereichen verfügt. Ein Unter-

scheidungsmerkmal ist auch, dass entsprechende Einrichtungen mehrfach vorhanden sind, was den profilierten Auftritt erleichtern kann.

Ein solcher Ausbau der Infrastruktur erfordert entsprechende Mittel: Der Vorfinanzierungsbedarf wird massiv sein, der volkswirtschaftliche Nutzen aber stellt sich erst nach einer Generation ein.

Eine Grossstadt zu sein beziehungsweise zu werden, verlangt wahrscheinlich auch, dass in mindestens einem Bereich der Wirtschaft ein Schwerpunktstatus erreicht wird (Zürich = Finanzzentrum; Basel = Forschungs- und Produktionsstandort im Chemie-/Pharmabereich, Bern = Verwaltungszentrum). Ansätze in Luzern könnten allenfalls der Sozialversicherungsbereich oder die Luftfahrt sein. Ein Ausbau der Infrastruktur verlangt natürlich auch, dass dafür geeignete grössere Areale zur Verfügung stehen. Ob dies innerhalb der heutigen Stadtgrenzen möglich wäre, ist eine andere Frage.

Vor- und Nachteile

Wenn Luzern den Sprung zur Grossstadt schafft, dann heisst dies nicht zuletzt auch, sich im Standort- und Verdrängungswettbewerb durchzusetzen. Eine Entwicklung in diese Richtung geht bis zu einem gewissen Grad immer auch auf Kosten anderer Gemeinwesen (in der Zentralschweiz). Der Weg zur Grossstadt dürfte auch zu Veränderungen in der Sozialstruktur der Stadt führen, die möglicherweise unerwünscht sind. Eine Grossstadt kann aber in der Regel nur funktionieren, wenn sich die Wirtschaft auf grössere Kontingente von Arbeitskräften mit niedrigem Lohnniveau abstützen kann, mehrheitlich Ausländerinnen und Ausländer.

Der Aufstieg zur Grossstadt würde aber für die Bevölkerung eine Reihe von Vorteilen bringen, insbesondere was die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen betrifft. In diesen Bereichen könnte auch das Preisniveau günstig beeinflusst werden. Auf der anderen Seite ist aber auch mit Kostensteigerung zu rechnen, zum Beispiel beim Mietenniveau für Wohnflächen.

Umsetzung

Auch wenn die Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur gelingt und Standortfragen gelöst werden können, dürfte der Aufstieg zur Grossstadt letzten Endes nur möglich sein, wenn auch die privaten Investoren diesen Weg gehen wollen. Dies dürfte voraussetzen, dass ein entsprechendes wirtschaftsfreundliches Klima geschaffen wird. Private Investoren (mit freier Standortwahl) werden aktiv, wenn sie einen Vorteil erkennen. Dieser muss grösser sein als an konkurrierenden Standorten.

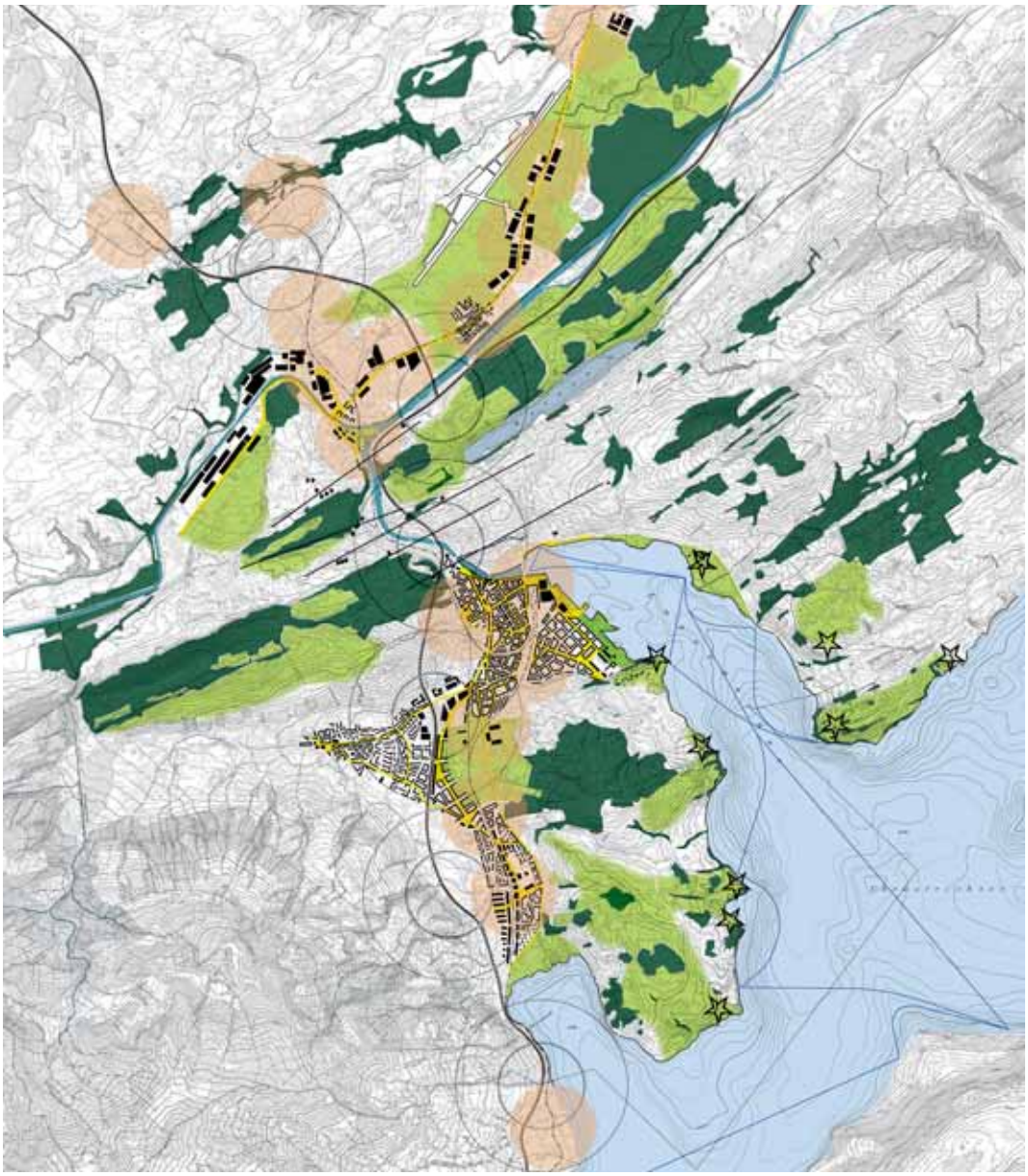
4.3.1 Zukunftsbilder von Feddersen & Klostermann, Städtebau, Architektur, Landschaft, Zürich

Das Zukunftsbild nimmt an, dass die innerstädtischen Entwicklungspotenziale für eine grossstädtische Entwicklung nicht ausreichen und sich die Entwicklung hin zur Grossstadt entlang der Hauptverkehrsachsen nach Norden und Süden abspielen muss. Grosstadt wird dabei nicht alleine als quantitative Grösse verstanden. Grossstadt wird in diesem Zukunftsbild anhand von städtebaulichen Qualitätsmerkmalen definiert. Grossstädtische Verdichtungspotenziale werden im Tribschengebiet, im Raum Emmen-Waldibrücke sowie im Dreieck Luzern-Horw-Kriens identifiziert. Hier werden dichte gemischte Stadtquartiere vorgeschlagen und mit Referenzbildern illustriert.

Im deutschsprachigen Raum spricht man von einer Grossstadt, wenn sie mehr als 100‘000 Einwohnerinnen und Einwohner hat. In der Schweiz erfüllen fünf Städte dieses Kriterium:

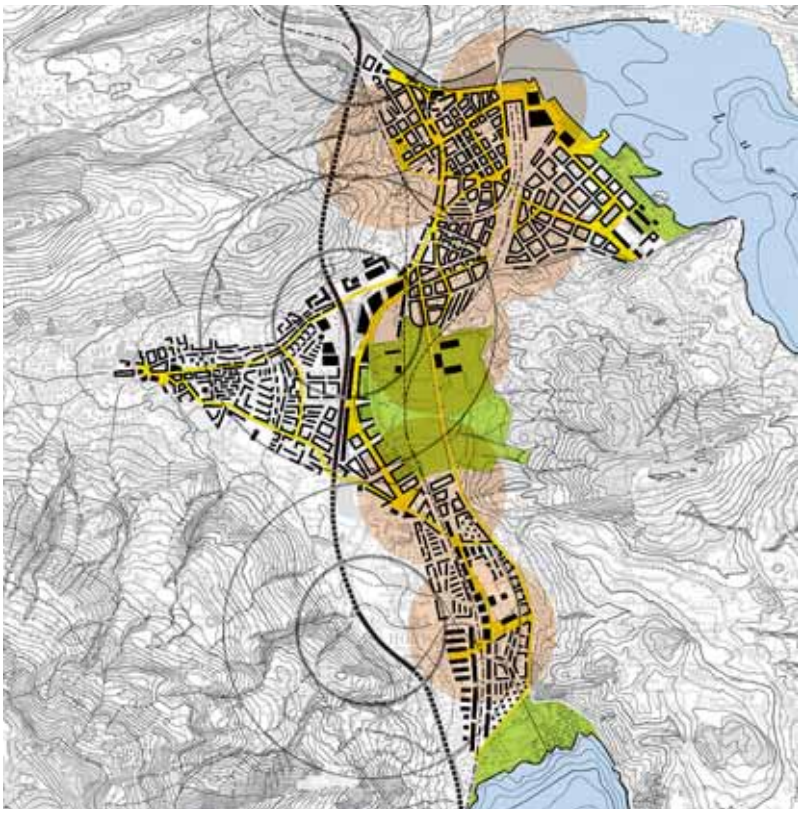
Zürich	345‘000
Genf	178‘500
Basel	165‘500
Bern	122‘300
Lausanne	117‘400

In der Agglomeration Luzern leben 185‘000 Menschen. Diese Zahl alleine ergibt aber noch nicht den Eindruck einer Grossstadt. Wichtig sind auch infrastrukturelle und räumliche Merkmale. Es gibt in der Agglomeration zwei Grossräume, mit Entwicklungspotenzial. Ein Schwerpunkt ist das Gebiet im Norden in Emmen vom Seetalplatz bis Waldibrücke, ein weiterer im Süden im Dreieck Luzern-Kriens-Horw.



Kernstadt Luzern-Horw-Kriens

Das Dreieck Luzern-Kriens-Horw mit der Allmend als Herz und Central Park ist aufgrund der Lage und der guten Erschliessung das Rückgrat der künftigen Grossstadt Luzern. Vom jetzigen Zentrum Luzern entwickelt sich die Stadt vor allem im Tribschenquartier, rund um die Allmend und im Gebiet Mattenhof zwischen Luzern und Horw.



Wie dies aussehen könnte, dokumentieren Bilder aus Den Haag, Zürich und New York:









Wohnen auf der Allmend





Die Allmend hat dank der Zentralbahn und der nahen Autobahn eine hohe Erschliessungs- und Lagequalität. Diese Qualität wird ergänzt durch die Parklandschaft der Allmend. Rund um die Allmend, die zu einer Art Central Park entwickelt werden soll, gibt es genügend Flächen für hochwertiges Wohnen mit Aussicht in die Parklandschaft. In der ersten Reihe sind Wohnnutzungen vorgesehen, ab der zweiten Reihe sind auch Mischnutzungen (Arbeiten und Wohnen) denkbar. Hinzu kommen die Aktivierung der städtebaulichen Potenziale der Freiflächen bei der S-Bahn-Station Mattenhof und die Entwicklung des Gewerbegebiets an der Niederfeldstrasse zu einem Mischquartier.

Die Stadt dehnt sich bis zum Tribschenhorn aus





Der Bereich zwischen Bahnhof, See und dem Richard-Wagner-Museum wird heute sehr unterschiedlich genutzt. Mit dem geplanten Universitätsgebäude und der angedachten S-Bahn-Haltestelle Steghof-Langensand wird die Standortqualität des Tribschenquartiers weiter steigen. Es wird ein städtisches Wohn- und Mischgebiet mit arbeitsplatzintensiven Nutzungen sowie Verkaufsflächen mit grundversorgungs- und zentrenrelevanten Sortimenten angestrebt.

Die bestehende Blockrandbebauung soll bis zum Tribschenhorn (Swiss Life Arena) weitergeführt werden. Die kaum genutzten Areale werden überbaut und so die stark genutzten Areale miteinander verbunden. Auch der Inseliquai und der Alpenquai werden miteinander verbunden. Für das Quartier wird eine flächendeckende Dichte von 150 Personen pro Hektare (Vergleich gesamtstädtisch: zirka 60 Personen pro Hektare) und eine Richtzahl von 2300 Personen (Bewohner und Arbeitsplätze) angestrebt. Die Entwicklung ist auf der Basis eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes zu koordinieren und zu gestalten. Dazu gehören Vorstellungen zur Entwicklung des Gleisareals, der Seehäfen und der VBL-Garagen.

Neue Kernstadt Luzern-Nord

Ein neues Quartier Seetal

Die bestehende Verkehrsinfrastruktur mit dem Autobahn- und Kantonsstrassenknoten Seetalplatz und teilweise auch mit dem Flugplatz sowie die Möglichkeit zur grossflächigen Entwicklung haben in Emmen zur Ansiedlung von grossflächigen Produktionsbetrieben und Einkaufszentren geführt. In diesem Bereich liegen die Stärken und auch die Identität dieses Gebietes. Für die weitere Entwicklung des Raumes vom Seetalplatz Richtung Emmen und Waldibrücke ist eine gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr notwendig. Dazu könnte man das bestehende Industriegleis zwischen der Ruag und Waldibrücke für den öffentlichen Schienenverkehr aktivieren und somit die Qualität der Erschliessung deutlich verbessern. So wäre der Grundstein für die weitere Entwicklung gelegt, und man könnte die Entwicklung eines Arbeitsplatz- und Einkaufsschwerpunktes vorantreiben.

Das Potenzial ist vorhanden, mit Neuansiedlungen und Erweiterungen die bestehende Nutzungen um einen Drittel der Fläche auszudehnen. Die Seetal-/Hochdorfstrasse soll zu einem 23 Meter breiten, identitätsbildenden Boulevard mit einem schienengebundenen Nahverkehrsmittel ausgebaut werden.

Wichtig bei der Gestaltung ist, dass sich die Bauten gut in die Landschaft integrieren und das Erscheinungsbild des Boulevard stärken. Wie dies aussehen könnte zeigen Bilder aus La Chaux-de-Fonds und Emmen:



La Chaux-de-Fonds.



Emmen. (Bild: Ueli Zbinden)



Emmen. (Bild: Ueli Zbinden)

Hochhäuser im St. Karli-Quartier



Das Château Gütsch und die Stadtmauer mit ihren Türmen setzen der Altstadt eine Krone auf und zeichnen die bewegte Topgrafie nach. Das Motiv der Landmarks zeigt sich auch entlang der Reuss vom St. Karli Quartier über den Reussport, die Reussegg bis nach Ruopigen. Die Hügellandschaft ist ein guter Hintergrund für herausragende Gebäude. Die Landmarks sind eine Orientierungshilfe, wenn man sich durch diese vielfältige Landschaft bewegt.

Denkbar ist, in diesem Raum weitere Hochhäuser primär zu Wohnzwecken zu bauen. Die geplanten Hochhäuser sollen dazu dienen, die heute schon räumlich dichte Situation weiter zu konzentrieren und so Freiflächen zu erhalten. Die möglichen Standorte, die Höhe der Gebäude und das Erscheinungsbild sind mit einem Hochhauskonzept zu definieren. Ein wichtiger Aspekt ist, dass die Wirkung der neuen Landmarks auf die vorhandene Stadtmauer mit ihren Türmen abgestimmt wird. Wie dies aussehen könnte, zeigen Bilder aus Zug:





Räumliche Konsequenzen

- Das Wirtschaftswachstum fokussiert sich auf die vorgeschlagenen Entwicklungsschwerpunkte, was grundsätzlich Sinn macht. Die Entwicklung soll entlang der Bahnachsen stattfinden, was deren Ausbau voraussetzt, damit die notwendigen Kapazitäten auch bereitgestellt werden können.
- Die übrigen Stadtteile, insbesondere auf dem rechten Ufer könnten unangetastet bleiben. Die guten Wohnlagen und der attraktive Erholungsraum am See und auf den umliegenden Hügeln würden erhalten. Die Allmend bekäme den Stellenwert eines Central Parks.
- Die planungsrechtlichen Grundlagen müssten sowohl auf Stadtgebiet als auch in den angrenzenden Gemeinden erheblich angepasst werden. Mit einer solchen Entwicklung würde der Agglomerationsraum weiter zusammenwachsen. Dies erfordert insbesondere im Hinblick auf die städtebauliche Qualitätssicherung und die Erschliessung der Gebiete eine engere Kooperation oder weitere Fusionen mit den Nachbargemeinden.

5 Blick zurück

Seit wann geniesst Luzern sein (gross-)städtisches Ambiente, das viele Touristen lieben? Warum ist die Stadt Luzern und ihre Geschichte so sehr mit dem Tourismus verknüpft? Oder allgemein: Welches sind die wesentlichen Schritte der städtischen Entwicklung Luzerns in den letzten 200 Jahren? Antworten auf diese Fragen werden Sie im vorliegenden Text finden.

1798–1832	Stadtentwicklung und Siedlungsverdichtung in engen Grenzen
1832–1879	Aufbruch zur modernen Stadt und Stadterweiterung
1879–1915	Aufbauphase der Grossstadt und Verschiebung des Stadtzentrums
1915–1945	Krise in der Weltkriegsepoche und das Erwachen der sozialen Stadt
1945–1971	Hochkonjunktur, Ausbau der städtischen Infrastruktur und raumplanerische Grundlagen der modernen Stadt
1971–2007	Ende der Hochkonjunktur und Kurskorrektion bei der städtischen Planung und Umweltschutz

1798–1832: Stadtentwicklung und Siedlungsverdichtung in engen Grenzen

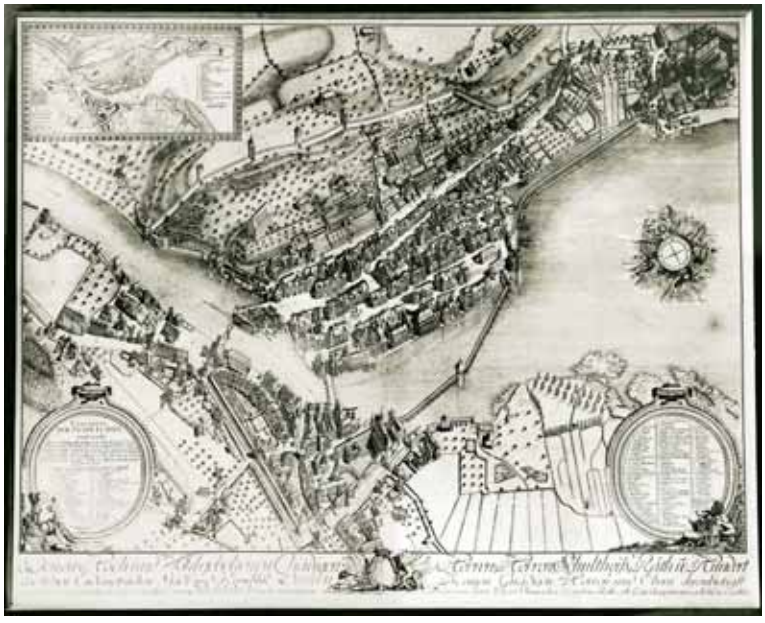


Abb. Schumacherplan

Obwohl sich die Bevölkerung von 1798 bis Mitte der 1830er Jahre fast verdoppelte, dehnte sich die Besiedlung kaum über den umschliessenden Mauerring auf beiden Seiten der Reuss aus. Die bauliche Entwicklung dieser Zeit verlief in ruhigen Bahnen, und die Siedlungsverdichtung konzentrierte sich auf den vorhandenen Stadtraum. Erst mit dem Niederreissen der Stadtmauern und der Stadttürme um 1830 wuchs die Stadt über ihre ursprüngliche Stadtgrenze hinaus.

Drei wesentliche Tendenzen der Stadtentwicklung lassen sich für den Übergang ins 19. Jahrhundert feststellen: Erstens blieb das Zentrum der Innerschweizer Bauernrepubliken bis weit ins 19. Jahrhundert hinein von der Landwirtschaft geprägt. Die grossen Bauernhöfe rund um das städtische Gebiet waren die Landreserven, die Luzern in seiner modernen Wachstumsphase aufgeben konnte, ohne auf Eingemeindungen angewiesen zu sein (im Unterschied zu Zürich). Zweitens konzentrierte sich die Stadtentwicklung vor allem längs den Ausfallstrassen nach Basel und Bern mit entsprechenden Wachstumszonen. Und drittens war die Enthüllung der Löwendenkmal im Antoni-Steinbruch 1821 das erste Zeichen für die Entwicklung des Weyquartiers zum künftigen Zentrum des Tourismus in der Stadt Luzern.

1832–1879: Aufbruch zur modernen Stadt und Stadterweiterung



Abb. Ansicht der Stadt Luzern, 1850, Lithographie von Johann Baptist Isenring

Das alte Luzern begann sich ab 1833 mit dem Abbruch des Sentitores und der Sentimauer räumlich zu öffnen und auszudehnen. Eine der niedergelegten Wehrbauten war die Hofbrücke, an deren Stelle das Hotel Schweizerhof errichtet beziehungsweise der Schweizerhofquai aufgeschüttet wurde. Dadurch konnte das prächtige Alpenpanorama touristisch genutzt werden.

Obwohl die Häuser in der Luzerner Grossstadt im 19. Jahrhundert aus Stein gebaut wurden, war Feuer in diesem engbesiedelten Gebiet eine ständige Bedrohung. 1833 kam es zu einer grösseren Feuersbrunst zwischen Unter der Egg und der Kornmarktgasse, der zahlreiche Bauten zum Opfer fielen. In der Folge wurde die bestehende Feuerverordnung revidiert, und die Bauordnung musste 1835 und 1838 den neuen Anforderungen angepasst werden. Zudem erliess der Kanton 1864 ein eigenes Baugesetz für die Stadt Luzern, das mit Bebauungsplänen das rasche Stadtwachstum lenken sollte. Die Stadtplaner erhoben das so genannte Schachbrettmuster in den flächigen Wachstumszonen zum baulichen Leitbild und versuchten in den Quartieren Hirschmatt, Bruch und Wey ein grossstädtisches Ambiente zu schaffen. 1867 wurde schliesslich die Bauverordnung für die Stadt Luzern erlassen.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zeigten sich in Luzern bereits erste Ansätze eines grossstädtischen Ambientes. Neben baulichen Veränderungen gab es auch infrastrukturelle Anpassungen. Folgende Veränderungen prägten das Stadtbild Luzerns: Zum einen wurde 1837 bis 1839 das Stadttheater auf privater Basis gebaut. Es wurde 1845 von der Stadt übernommen. Zum anderen wurde 1856 die Bahnlinie Basel-Olten-Emmenbrücke eröffnet. Wegen des Streits um den Bahnhofstandort und wegen aufwendiger Tunnelbauten verzögerte sich jedoch der Anschluss der Stadt an die Bahnlinie auf 1859, das Eröffnungsjahr der Luzerner Centralbahn (erster Bahnhof). Fünf Jahre später wurde die Eisenbahnlinie Luzern-Zug-Zürich eröffnet, und 1875 folgte die Verbindungslinie Bern-Langnau-Luzern-Zürich. Weiter wurde 1870 die Seebrücke trotz grossem Widerstand eröffnet. Auch im Weyquartier gab es grossstädtische Veränderungen: Von 1871 bis 1873 wurde der Stadthofkomplex als Grundstein der so genannten Hofbauweise gelegt (Stadthofstrasse). Doch der Ausbau Luzerns ging zunächst nur zögernd voran. Das erste Arbeiterquartier entstand längs der Neustadt- und Bireggstrasse in simpler Zeilenbauweise und ausgegrenzt aus der unmittelbaren Wachstumszone der Hirschmatt, im unbebauten Grasland zwischen Obergrundstrasse und Tribschenmoos.

1879–1915: Aufbauphase der Grossstadt und Verschiebung des Stadtzentrums



Abb. Flanieren beim Kursaal, zirka 1910, Fotograf unbekannt



Abb. Militärstrasse, Aufnahme von 1910/12, Fotograf unbekannt

Die Stadt Luzern erlebte in der Phase der Jahrhundertwende ein enormes Wachstum. Die Bevölkerung stieg zwischen 1870 und 1910 von 14‘400 auf 39‘300 Personen – ein Wachstum, das vorher und nachher nie mehr erreicht wurde. Verantwortlich für diesen Anstieg war insbesondere die Entwicklung des Tourismus zum wichtigsten Wirtschaftszweig der Luzerner Industrie, der Tausende von Arbeitskräften aus der Landschaft, anderen Kantonen und auch aus dem Ausland anzog.

Im Bereich der Stadtentwicklung zeigten sich zunehmend grossstädtische Züge. Insbesondere die Verkehrs- und Versorgungsinfrastrukturen hatten nachhaltige Auswirkungen auf das Siedlungsbild der Stadt Luzern. 1896 wurde der zweite Bahnhof Luzern als selbstbewusster Beweis für die prosperierende Tourismusstadt eröffnet. Mit der Drehung des Bahnhofs um neunzig Grad wurde Platz frei für die weitere Überbauung und Verstädterung des Hirschmattgebietes. Somit verschob sich das Stadtzentrums endgültig von der rechten auf die linke Reussseite.

Neben der 1875 eröffneten Strecke Langnau-Luzern via Littau prägte verkehrstechnisch die Kriens-Luzern-Bahn den städtischen Raum. Sie verkehrte ab 1886 zwischen Kriens und dem Pilatus-

platz in Luzern. 1898 übernahm die Stadt Luzern diese Bahn. Sie bediente ab 1899 als städtische Trambahn die Linien Hotel Europe-Bahnhof-Kriens und Maihof-Bahnhof-Kreuzstutz. Mit der Bahn sollte der Verkehr zwischen den Stadtquartieren und den boomenden Industrievororten erleichtert, aber auch die Verbindung der wichtigsten touristischen Ziele sichergestellt werden.

Als Folge des wirtschaftlichen Aufschwungs und des Bevölkerungswachstums musste die Stadt Luzern ihre Versorgungsinfrastruktur anpassen: Die Einwohnergemeinde überliess die Versorgung mit Gas und Strom aus Mangel an finanziellen, technischen und personellen Ressourcen zunächst privaten Unternehmern. Die problematischen Monopole (hohe Preise und schlechte Qualität) rechtfertigten aber bald die Kommunalisierung der Versorgungsanlagen, so dass die von 1873 bis 1875 errichtete Druckwasserversorgung in städtische Hand überging. Die einzelnen Haushalte konnten nun mit Wasser versorgt werden.

Als Ergebnis des wirtschaftlichen Aufschwungs und der entsprechenden räumlichen Anpassung zeigte sich im Stadtraum Luzerns eine immer stärkere räumliche Verteilung (Segregation) der verschiedenen Gesellschaftsschichten: Ärmeren Bewohnern waren insbesondere die Quartiere Untergrund, Moos und Obergrund vorbehalten, für die reichere Bevölkerung entstand an sonniger Lage zwischen Hofbezirk und Dreilinden ein erstes Villenquartier.

1915–1945: Krise in der Weltkriegsepoche und das Erwachen der sozialen Stadt

Die Epoche der Weltkriege wirkte sich bremsend auf die Entwicklung der Stadt Luzern aus: Der wirtschaftliche Höhenflug des boomenden Tourismus erlitt nach dem Beginn des Ersten Weltkrieges einen argen Dämpfer. Da auch die Bauwirtschaft in einer tiefen Krise steckte, stieg die Zahl der Arbeitslosen und der Wohnung suchenden Familien drastisch an. Alarmiert durch die herrschende Wohnungsnot befürwortete das Stimmvolk 1920 einen Gegenvorschlag des Stadtrates gegen eine Wohnungsbau-Initiative der sozialdemokratischen Partei, die die Stadt dazu verpflichten wollte, günstigen Wohnraum zu schaffen. Der Gegenvorschlag hingegen sah vor, dass private und genossenschaftliche Initiativen finanziell gefördert werden. In kurzer Zeit wurden so neue Siedlungen gebaut.

1945–1971: Hochkonjunktur, Ausbau der städtischen Infrastruktur und raumplanerische Grundlagen der modernen Stadt

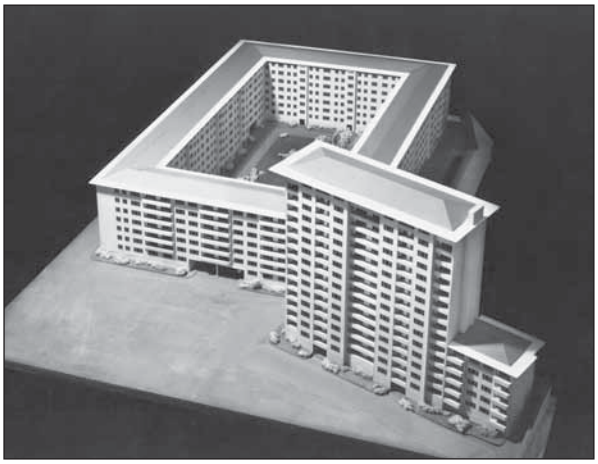


Abb. Baselstrasse, Modell der Überbauung Sentihof, 1953



Abb. Verkehrschaos in der Innenstadt, Aug. 1963, Foto von Werner P. Wyler

Die Zeit von 1945 bis 1971 war gesamtschweizerisch eine Zeit des aussergewöhnlichen Wachstums: Die Wirtschaft erlebte eine lange Phase der Hochkonjunktur, was sich auf die Lebensbedingungen und den Lebensstandard der Bevölkerung auswirkte. Die Wohnfläche pro Person stieg markant an, das Automobil entwickelte sich endgültig vom Luxus- zum Allgemeingut: Während 1939 erst rund 1850 Automobile in der Stadt registriert waren, stieg diese Zahl bis 1970 auf 17'000. Dieses starke Wachstum begann sich erst mit der Ölkrise 1973 leicht abzuschwächen.

So beschleunigte sich der Ausbau der Stadt Luzern nach 1945. Durch die Hochkonjunktur und das wirtschaftliche Wachstum bestand ein vielfältiger Anpassungsdruck in Infrastrukturbereichen, der die Behörden insbesondere in den Bereichen Strassen- und Wohnungsbau, Schulen sowie Kläranlagen zum Handeln zwang und das Gesicht Luzerns nachhaltig veränderte. Bereits 1964 waren die meisten Baulandreserven in der Stadt Luzern aufgebraucht, lediglich in den Quartieren Obergütsch, Hirtenhof-Schönbühl, Büttenen, Würzenbach, Dorenbach und Unterlöchli-Oberlöchli war noch überbaubares Land frei. Verantwortlich für die Siedlungsentwicklung war vor allem die steigende Bevölkerungszahl: Während 1945 noch 58'900 Menschen in Luzern wohnten, waren es auf dem Höhepunkt 1966/67 bereits 73'500. In der Folge ging die Bevölkerungszahl wieder zurück und pendelte sich bei rund 60'000 Personen ein.

Die veränderten Raumbedürfnisse von Wohnen, Arbeit, Verkehr und Freizeit erforderten bei den immer enger werdenden Platzverhältnissen einen besser geplanten und überlegten Umgang mit der Ressource Boden. Zudem musste der mutmassliche Bedarf an öffentlichen Einrichtungen für die Zukunft abgeschätzt werden. So wurde Anfang der 60er Jahre die Revision des Baugesetzes für die Einwohnergemeinde Luzern angegangen. Auslösende Faktoren waren die fortschreitende Entwicklung im Bauwesen, die neuen Erkenntnisse im Städtebau sowie die steigenden Bedürfnisse des Verkehrs. Das Gesetz wurde 1963 genehmigt und sah als wesentliche Neuerungen die Einführung eines Zonenplans und eines Stadtplanungsbüros sowie neue Gebäudehöhen vor. Zudem sollte mit der Schaffung von Nutzungszonen die Trennung der Wohnquartiere von den Industriegebieten und des überbaubaren Bodens von den Freiflächen erreicht werden.

1971–2007: Ende der Hochkonjunktur und Kurskorrektion bei der städtischen Planung und Umweltschutz

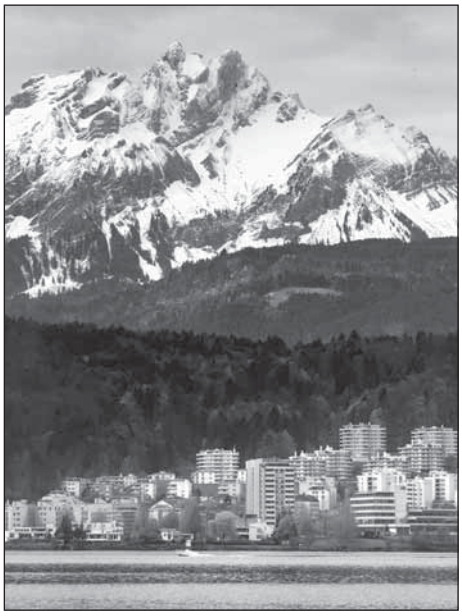


Abb. Panorama, Hirtenhof, 1987, Foto von Peter A. Meyer

Mit der Ölkrise 1973 ging die Epoche der Hochkonjunktur zu Ende, und die Schweizer Wirtschaft erlebte die schwerste Rezession der Nachkriegszeit. Gleichzeitig begannen sich immer weitere Kreise der Bevölkerung über die Konsequenzen des Fortschritts Gedanken zu machen. Wachstum wurde fragwürdig, weil es auf Kosten der Umwelt ging. Die entstehende Volksbewegung, die von der politisch mobilisierten Jugend genährt wurde, beabsichtigte aber nicht nur die Natur vor Wirtschaft und Technik zu schützen, sondern die Lebensqualität allgemein zu heben: Die Städte sollten nicht zu Asphalt- und Betonwüsten verkommen, sondern wieder wohnlich werden und Raum bieten für die Freizeit. Doch trotz der artikulierten Technikkritik ging die Entwicklung der Stadt Luzern unaufhörlich weiter.

Das Bundesgesetz über Raumplanung von 1979 führte zu einer Kurskorrektur bei der städtischen Raumplanung. Im Rahmen der „offenen Gemeindeplanung" sollten sich künftig neben Experten auch die Bevölkerung zu Planungsfragen äussern können. Ab 1982 begannen die Stadtbehörden die „offene Quartierplanung" umzusetzen. Sie versuchten damit, das in der Hochkonjunktur entstandene Misstrauen der Bevölkerung gegenüber dem Staat zurückzugewinnen.

Zudem gehörte der Schutz der Umwelt spätestens seit den 80er Jahren zu einer bedeutenden Querschnittsaufgabe von Politik und Verwaltung. Zuvor war die Polizei bereits verantwortlich für Gewässerschutz, Lärmschutz und Kontrolle der Lufthygiene. Umweltschutz im engeren Sinne – der Schutz des Lebensraumes von Mensch und Tier und die Nachhaltigkeit und Reduktion des Verbrauchs natürlicher Ressourcen – wurde aber erst durch die Anti-AKW-Bewegung in den 70er Jahren und durch die „Waldsterbe"-Debatte in den 80er Jahren in die breite Öffentlichkeit getragen. Er löste in der stadtluzernischen Politik und Verwaltung einige Aktivitäten aus: Per Stadtratsbeschluss wurden 1985 die Stelle eines Umweltschutzbeauftragten, das Öko-Forum, die Umweltbibliothek und das Umweltmobil für schulische Zwecke geschaffen. 1989 verpflichtete sich die Stadt Luzern, ihre Rechtssetzungs-, Verwaltungs- und Vollzugstätigkeit auf die Erfordernisse des Umweltschutzes auszurichten, die Wohngebiete vom Motorfahrzeugverkehr zu entlasten, den öffentlichen und den Langsamverkehr zu fördern, die Abfallmengen zu verringern sowie den Einsatz umweltschonender Energie zu fördern.

Heute ist die Stadt Luzern mit ihren rund 58'000 Einwohnerinnen und Einwohnern das Zentrum der Agglomeration beziehungsweise der Zentralschweiz und gehört zu den sechs grössten Agglomerationen der Schweiz. Dank seiner einmaligen Lage am Alpenrand und am Wasser entwickelte sich dieser Lebensraum zum Arbeits- und Wohnort mit hoher Lebensqualität. Auch heute verpflichtet sich die Stadt Luzern – mit Rücksichtnahme auf die kommenden Generationen – zu einer nachhaltigen Entwicklung in wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Hinsicht.

6 Ihre Meinung ist uns wichtig

Mit den drei Zukunftsbildern von Luzern als Tourismus-, Wohn- oder Grossstadt möchte der Stadtrat eine breite Diskussion auslösen. Beteiligen Sie sich daran und beantworten Sie die Fragen: Ihre Antworten helfen, die Weichen für Luzerns Entwicklung richtig zu stellen. Alle Antworten werden von der Stadtplanung ausgewertet und fliessen in die Revision der Bau- und Zonenordnung der Stadt Luzern ein.

1. Welches sind Ihre Ideen und Anregungen zur Luzerner Stadtentwicklung?

2. Was muss sich auf jeden Fall ändern?

3. Was darf sich auf keinen Fall ändern?

4. Wo würden Sie Schwerpunkte und Prioritäten setzen?

Schicken Sie Ihre Antworten an:

Stadt Luzern

Stadtplanung

Hirschengraben 17

6002 Luzern

E-Mail: Zukunft@StadtLuzern.ch

7 Impressum

Stadt Luzern

Bieder Kurt, Baudirektor
Bischof Ueli, Assistent Kommunikation
Bitterli Mucha Rosie, Chefin Kultur und Sport
Brunner Roger, Assistent Stadtentwicklung
Dossenbach Urs, Projektleiter Kommunikation
Frischknecht Ruedi, Projektleiter Stadtentwicklung
Ineichen Mark, Leiter Ressort Planung
Koch Roland, Bereichsleiter Verkehrsplanung
Purtschert Urs, Jurist Bildungsdirektion
Schmid Gregor, Leiter Umweltschutz
Schuler Marcel, Stab Sozialdirektion
Schwitter Fridolin, Beauftragter für Wirtschaftsfragen

Kontur Projektmanagement AG, Bern

Wirth Andreas, Dipl. Architekt ETH SIA, Planer FSU
Kaspar Simon, Dipl. Ing. Raumplaner FH, Planer FSU

Expertenteam

Cometti Hans, Architekt, Luzern
Naef Hans, GSP AG, Zürich
Reichenbach Markus, smt AG Ingenieure und Planer, Bern
Röllin Peter, Kultur- und Kunstwissenschafter, Rapperswil
Schmid André, Schmid Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich

Architektenteams

Bosshard & Luchsinger Architekten AG Luzern
Diener & Diener Architekten, Basel
Feddersen & Klostermann, Städtebau, Architektur, Landschaft, Zürich

Ausstellung, Gestaltung, Druck

Skouhous & Bombelli Graphic Designers, Ausstellung
Yvonne Portmann, Gestaltung, Postkarten, Plakate
Christine Weber, Wort & Ohr, Ton- und Videobeiträge
Beag Druck AG, Emmenbrücke

Luzern, 24. August 2007

Kontakt, Fragen, Bestellen von Berichten:
Stadt Luzern
Stadtplanung
Hirschengraben 17
CH-6002 Luzern
Telefon: 041 208 85 64
Fax: 041 208 85 17
E-Mail: Zukunft@StadtLuzern.ch