



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 16. Januar 2019 (StB 26)

B+A 3/2019

Stadtraumstrategie

- **Strategien für die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Stadtraums**
- **Umsetzungsprojekte**
- **Ausgabenbewilligung Neugestaltung Pfistergasse/Reusssteg**

**Vom Grossen Stadtrat mit
zwei Änderungen
beschlossen am 21. März 2019.
(Definitiver Beschluss des Grossen
Stadtrates am Schluss dieses Dokuments)**

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

Strategischer Schwerpunkt gemäss Gemeindestrategie

- **Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum steigern**
Leitsatz: In der Stadt Luzern sind Strassen, Plätze und Grünräume als attraktive Aufenthalts-, Begegnungs- und Bewegungsräume gestaltet.

Legislaturgrundsätze und -ziele gemäss Legislaturprogramm

Allgemeine Verwaltung

Legislaturziel Z4 Entsprechend dem Bedarf in der Bevölkerung sind Prozesse und Gefässe eingeführt, welche die Partizipation verschiedener Anspruchsgruppen sicherstellen.

Öffentliche Ordnung und Sicherheit

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

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

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

Soziale Sicherheit

Legislaturziel Z15.2 Die Stadt Luzern erlangt das Unicef-Label «Kinderfreundliche Gemeinde».

Legislaturziel Z15.3 Die Positionierung der Stadt Luzern als altersfreundliche Stadt wird gestärkt.

Verkehr

Legislaturziel Z18.2 Die Stadt Luzern zeichnet sich durch eine attraktive Gestaltung der Strassenräume aus.

Legislaturgrundsatz L19	In Luzern sind alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs. Das Verkehrssystem bewältigt die Mobilitätsbedürfnisse flächen- und energieeffizient sowie emissionsarm.
Legislaturziel Z19.1	Die Verkehrssicherheit wird erhöht. Die Anzahl der Verkehrsunfälle reduziert sich auf weniger als 100 pro 50'000 Einwohner/innen.
Legislaturziel Z19.2	In der Stadt Luzern werden die Immissionsgrenzwerte Strassenlärm gemäss den gesetzlichen Vorgaben eingehalten.
Legislaturziel Z19.3	Die Stadt Luzern setzt einen hindernisfreien Zugang zum öffentlichen Verkehr gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) und gemäss einer nachvollziehbaren Prioritätenordnung um.
Legislaturziel Z19.4	Die Stadt Luzern verfügt über konkrete Umsetzungskonzepte zur Optimierung der Parkierung von Zweirädern, Autos und Cars.
Legislaturziel Z19.5	Der Modalsplit entwickelt sich in Richtung der langfristigen Zielwerte der Mobilitätsstrategie, indem die Anteile des Fuss-, des Velo- und des öffentlichen Verkehrs weiter zunehmen. Der Anteil der autofreien Haushalte steigt, und Sharingangebote (Velo, Auto) werden vermehrt genutzt.

Umweltschutz und Raumordnung

Legislaturziel Z20.3	Die Stadt Luzern entwickelt eine Strategie zum Umgang mit den Auswirkungen des Klimawandels.
Legislaturziel Z20.4	Die urbanen Grünräume werden als attraktive Aufenthalts- und Begegnungsräume gestaltet und betrieben. Die naturnahen Freiräume bleiben sowohl innerhalb wie ausserhalb des Siedlungsraums erhalten, werden aufgewertet und besser vernetzt, die Biodiversität wird gefördert. Die Stadt Luzern ist Grünstadt Schweiz mit Gold-Level.
Legislaturziel Z20.5	Die Stadt praktiziert eine Veranstaltungspolitik, die ein Gleichgewicht zwischen den Interessen von Veranstaltenden, Bevölkerung sowie Handel und Gewerbe sicherstellt. Die Ergebnisse des Projekts «Stadtraum Luzern» werden dabei berücksichtigt.
Legislaturziel Z20.6	Mit einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung und vielseitig nutzbaren Freiräumen stärkt die Stadt Luzern die Lebensqualität.

Legislaturziel Z21

Die konkrete Planung für die Weiterentwicklung ausgewählter Quartierzentren liegt unter Einbezug der Quartierbevölkerung sowie der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer vor.

Volkswirtschaft**Legislaturziel Z23**

Die Bedürfnisse der Gäste, die Anliegen der Luzerner Bevölkerung und die Interessen von Stadt und Region Luzern sind sorgfältig aufeinander abgestimmt.

Legislaturziel Z25

Die Innenstadt verfügt über einen breiten Angebotsmix, der für unterschiedliche Anspruchsgruppen ein gutes Aufenthalts- und Einkaufserlebnis bietet.

Projektplan

I414004	Umgestaltung Bahnhofstrasse/Theaterplatz
I414014	Erweiterung Cheerstrasse/Gopigen
I414053	Bushof Littau
I414017	Spitalstrasse Etappe 2
I414018	Lindenstrasse, Betriebs- und Gestaltungskonzept
I414020	Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz 2023
I414021	Grendel bis Löwengraben, Neugestaltung
I414050	Neugestaltung Pfistergasse/Reusssteg
I414054	Neugestaltung St.-Karli-Quai und Geissmattbrücke
I511001	Neugestaltung Inseli
I511004	Entwicklungskonzept Linkes Seeufer / Tribschen
I511010	Tribschenstrasse / QZ Tribschen (Betriebs-/Gestaltungskonzept)
I511009	QZ Wesemlin (Betriebs-/Gestaltungskonzept)
I511008	QZ Würzenbach (Betriebs-/Gestaltungskonzept)

Übersicht

Bis 2035 soll die Stadt Luzern um knapp 16'000 Einwohnerinnen und Einwohner und ebenso viele Arbeitsplätze wachsen. Um dieses prognostizierte Wachstum innerhalb der bestehenden Siedlungsgebiete zu ermöglichen, ist eine sorgfältige Interessenabwägung zwischen den Themen Siedlung, Mobilität und Freiraum nötig. Dem öffentlichen Stadtraum als Teilaspekt des Freiraums kommt dabei eine besondere Bedeutung zu.

Mit dem vorliegenden Bericht liegt erstmals eine gesamtstädtische Strategie zur Nutzung und Gestaltung der öffentlichen Stadträume vor. Der Stadtrat legt darin die strategischen Stossrichtungen und daraus abgeleitet Planungsgrundsätze für die kommenden 15 Jahre fest. Dies sind zentrale Grundlagen, um den in der Gemeindestrategie 2019–2028 definierten Schwerpunkt «Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum» konsequent zu verfolgen. Gleichzeitig ist die Stadtraumstrategie als Ergänzung zu den bereits bestehenden strategischen Instrumenten Raumentwicklungskonzept und Mobilitätsstrategie zu sehen.

Unter Stadtraum wird der öffentliche Raum verstanden, der in erster Linie durch Bebauung, Verkehrsflächen und gestaltete Freiflächen geprägt ist (z. B. Strassen, Plätze und Stadtparks). Der öffentliche Stadtraum ist für die Entwicklung und die Identität der Stadt Luzern prägend. Hier spielt sich das gesellschaftliche und wirtschaftliche Leben ab, und es ist eine klare Tendenz feststellbar, dass der öffentliche Stadtraum weiter an Bedeutung gewinnt. Bevölkerung, Arbeitnehmende und Gäste erwarten multifunktionale Räume, die ihren persönlichen Ansprüchen entsprechen. Diese vielfältigen Ansprüche führen zwangsläufig zu Nutzungskonflikten, die der Stadtrat mit einer vorausschauenden Planung entschärfen will.

Die Stadtraumstrategie orientiert sich an der Philosophie des dänischen Stadtplaners Jan Gehl, wonach der öffentliche Stadtraum insbesondere für Fussgängerinnen und Fussgänger attraktiv sein muss. Mit diesem Fokus hat der Stadtrat folgende vier Stossrichtungen festgelegt:

- Der Stadtrat will durch eine Neuverteilung der Flächen verstärkt Raum mit hoher Aufenthaltsqualität für Begegnungen und optimale Voraussetzungen für den Fussverkehr schaffen.
- Der Stadtrat will eine vielfältige Nutzung ermöglichen und einen niederschweligen Zugang zum öffentlichen Stadtraum für verschiedene Gruppen sichern und damit zu einer Belebung der Stadt beitragen.
- Der Stadtrat möchte durch die Abstimmung der Nutzungen und eine darauf ausgerichtete Gestaltung Identifikations- und Begegnungsräume schaffen und eine Stadt der kurzen Wege ermöglichen.
- Der Stadtrat möchte Synergien nutzen und den öffentlichen Stadtraum gemeinsam mit den betroffenen Partnern und unter Einbezug der Bevölkerung weiterentwickeln.

Diese Stossrichtungen werden anschliessend in Planungsgrundsätzen und einer Liste von Projekten für den Zeitraum 2019–2023 konkretisiert. Die Projekte wurden aus dem vom Parlament zurückgewiesenen B+A 9/2018: «Attraktive Luzerner Innenstadt» übernommen, aktualisiert und mit Projekten aus den Quartieren ergänzt. Bei der Umsetzung der Projekte wird dem Einbezug der direkt Betroffenen und der Nutzung von Synergien ein hoher Stellenwert eingeräumt.

Dem Grossen Stadtrat wird in fünf Jahren ein Bericht vorgelegt, in welchem die Strategie überprüft, die Wirkung der umgesetzten Projekte aufgezeigt und neue Projekte vorgestellt werden.

Der Stadtrat beantragt dem Grossen Stadtrat, den Bericht und Antrag «Stadtraumstrategie» zustimmend zur Kenntnis zu nehmen und für die Erarbeitung eines Vor-, Bau- und Auflageprojekts zur Neugestaltung der Pfistergasse und des Reussstegs Fr. 700'000.– zu bewilligen. Gleichzeitig sollen der B+A 9/2018: «Attraktive Luzerner Innenstadt» und die Motionen 221 2016/2020: «Verbesserung der Innenstadtaufenthaltsqualität trotz Carparkingblockade weiterführen» und 96: «Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum: Public Space Public Life (Luzern lebt)» abgeschrieben werden.

Der B+A 20/2018: «Initiative «Aufwertung der Innenstadt: Kein Diskussionsverbot – Parkhaus Musegg vors Volk!»» wird ebenfalls mit vorliegendem Bericht und Antrag zur Abschreibung beantragt.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ziele des Stadtrates	8
2 Einführung	9
2.1 Eine Stadtraumstrategie für die Stadt Luzern	9
2.2 Abstimmung Siedlung, Freiraum und Mobilität	10
3 Ausgangslage	11
3.1 Bedeutung des öffentlichen Stadtraums	11
3.2 Trends und Herausforderungen	12
3.3 Analyse des öffentlichen Stadtraums	15
3.4 Einbezug der Öffentlichkeit	17
4 Stadtraumstrategie	19
4.1 Zielbild 2035	19
4.2 Strategische Stossrichtungen und Planungsgrundsätze	20
A) Raum für Begegnungen schaffen	20
B) Vielfalt ermöglichen und Zugang sichern	21
C) Nutzungen aufeinander abstimmen	23
D) Synergien nutzen	24
5 Umsetzungsprojekte	25
5.1 Übersicht Projekte 2019–2023	25
5.2 Details Projekte 2019–2023	28
5.3 Ausblick ab 2024	34
5.4 Umsetzung und Zusammenarbeit	35
6 Politische Vorstösse	37
7 Ausgabenrechtliche Ausführungen	39
8 Antrag	40
 Anhang	
1 Übersichtsplan Projekt «Stadtraum Luzern»	
2 Stadtraumkonzept Innenstadt Luzern	

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Ziele des Stadtrates

Der öffentliche Stadtraum ist für den Stadtrat ein wichtiges Element der Stadtentwicklung. Vielseitig nutzbare, zugängliche und qualitativ gestaltet öffentliche Stadträume sind zentral für eine hohe Lebensqualität. Der Stadtrat hat deshalb die Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum als ein Schwerpunkt der Gemeindestrategie 2019–2028 definiert.

Dem Stadtrat ist es wichtig zu betonen, dass der öffentliche Stadtraum im Grundsatz allen gehört. Es werden jedoch unterschiedliche Nutzungsansprüche an den öffentlichen Stadtraum gestellt, die nicht alle zur selben Zeit am selben Ort erfüllt werden können. Als Ort des kulturellen und sozialen Lebens muss er einerseits eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen und für verschiedene Nutzergruppen zugänglich sein: Er muss Alltagsnutzungen von Anwohnenden, Gästen und Arbeitnehmenden gerecht werden, aber auch die Möglichkeit zur Durchführung von Veranstaltungen bieten. Andererseits hat er wichtige Verkehrsfunktionen und ist sowohl Raum für Fortbewegung als auch Parkierung. Zudem muss er hohe ökologische Anforderungen in Bezug auf Biodiversität und Stadtklima erfüllen. Die Aufgabe der Stadt ist es, eine sorgfältige Interessenabwägung vorzunehmen.

Mit der vorliegenden Stadtraumstrategie setzt der Stadtrat deshalb die strategischen Leitplanken für die künftige Entwicklung des öffentlichen Stadtraums in Bezug auf dessen Nutzung und Gestaltung. Er hat dazu vier strategische Stossrichtungen definiert. Der Stadtrat will

- durch eine Neuverteilung von Flächen verstärkt **Raum** mit hoher Aufenthaltsqualität für **Begegnungen** und optimale Voraussetzungen für den Fussverkehr schaffen;
- eine **vielfältige Nutzung** ermöglichen und einen **niederschweligen Zugang** zum öffentlichen Stadtraum für verschiedene Gruppen sichern und damit zu einer Belebung der Stadt beitragen;
- durch die **Abstimmung der Nutzungen** und eine darauf ausgerichtete Gestaltung Identifikations- und Begegnungsräume schaffen und eine Stadt der kurzen Wege ermöglichen;
- **Synergien nutzen** und den öffentlichen Stadtraum gemeinsam mit den betroffenen Partnern und unter Einbezug der Bevölkerung weiterentwickeln.

Zu einer lebenswerten Stadt gehört, dass sich alle frei und sicher im öffentlichen Stadtraum bewegen können. Es ist dem Stadtrat deshalb ein grosses Anliegen, dass bei der Planung des Stadtraums – im Sinne des dänischen Stadtplaners Jan Gehl¹ – ein menschlicher Massstab angewendet wird. Dies bedeutet, dass der öffentliche Stadtraum mit der Geschwindigkeit eines Fussgängers oder einer Fussgängerin erlebt werden muss. Deshalb liegt in der vorliegenden Stadtraumstrategie ein besonderer Fokus auf den zu Fuss gehenden Personen.

¹ Vgl. Gehl, Jan (2015): Städte für Menschen. Berlin: Jovis Verlag.

2 Einführung

2.1 Eine Stadtraumstrategie für die Stadt Luzern

Die Stadtraumstrategie enthält die strategischen Stossrichtungen und die daraus abgeleiteten Planungsgrundsätze für die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Stadtraums in den kommenden 15 Jahren. Der Zeithorizont ist mit dem Raumentwicklungskonzept 2018 und der Mobilitätsstrategie abgestimmt. Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag liegt erstmals eine **gesamstädtische Strategie** zur Nutzung und Gestaltung öffentlicher Stadträume vor (vgl. Kapitel 4). Unter Stadtraum wird der öffentliche Raum verstanden, der durch die Siedlung, welche ihn umgibt, die Verkehrs- und die gestalteten Freiflächen sowie Bepflanzungen geprägt ist. Dabei handelt es sich um Strassenräume, Stadt- und Quartierplätze sowie Stadtparks wie beispielsweise das Vögelgärtli. Der Stadtraum ist somit ein Teilaspekt des Freiraums.²

Im Kapitel 5 werden die **Umsetzungsprojekte** für die nächsten fünf Jahre aufgezeigt. Dabei handelt es sich einerseits um bereits laufende Projekte, andererseits um neue Projekte, welche im Zusammenhang mit der nun vorliegenden Stadtraumstrategie gestartet werden sollen. Als Umsetzungsprojekte wurden Stadträume gewählt, welche in einem übergeordneten Planungsinstrument aufgeführt sind, wo sich in den kommenden Jahren ohnehin Änderungen ergeben werden oder politische Vorstösse vorhanden sind (Synergien). Die Umsetzung der Projekte erfolgt mit dem notwendigen Pragmatismus und im Abgleich mit weiteren Investitionsvorhaben. Für die Projektierung des Projekts «Neugestaltung der Pfistergasse und des Reussstegs» wird mit vorliegendem Bericht und Antrag die Ausgabenbewilligung beantragt. Die mittel- und langfristigen Projekte für die Jahre ab 2024 werden im Ausblick skizziert. Im Sinne eines Controllings soll die Strategie laufend überprüft und in fünf Jahren mit einem Bericht und Antrag eine nächste Tranche von Projekten dem Parlament vorgelegt werden.

Mit B+A 9/2018: «Attraktive Luzerner Innenstadt» hat der Stadtrat neben der Carthematik auch bereits Massnahmen zur Aufwertung der Luzerner Innenstadt aufgezeigt. Aufgrund der Rückweisung des B+A 9/2018 am 28. Juni 2018 durch den Grossen Stadtrat werden die darin aufgeführten Ausführungen zur Innenstadt, das «Stadtraumkonzept Innenstadt Luzern» sowie die dazugehörigen Projekte im vorliegenden Bericht und Antrag integriert. Der B+A 9/2018 wird mit vorliegendem Bericht und Antrag zur Abschreibung beantragt. Der B+A 20/2018 vom 19. September 2018: «Initiative «Aufwertung der Innenstadt: Kein Diskussionsverbot – Parkhaus Musegg vors Volk!»» wird ebenfalls mit vorliegendem Bericht und Antrag zur Abschreibung beantragt.

² Unter dem Begriff «Freiraum» werden alle nicht durch Gebäude bebauten Flächen verstanden. Er umfasst sowohl Grünräume wie Gärten, Parkanlagen, Friedhöfe, Spielplätze, Familiengärten, Sportanlagen, Schulhausanlagen, Stadträume (wie Strassen, Plätze, Stadtparks) als auch Gewässer und Naherholungsräume (wie Wälder und offene Landschaft). Der Freiraumbegriff bezieht sich sowohl auf private Grundstücke als auch auf solche im öffentlichen Eigentum.

2.2 Abstimmung Siedlung, Freiraum und Mobilität

Ziel des Stadtrates ist es, das prognostizierte Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum innerhalb der bestehenden Siedlungsgebiete durch Umstrukturierung und Verdichtung aufzufangen. Dies führt zu einem Zielkonflikt zwischen Siedlung und Freiraum. Werden Frei- und Grünräume in ihrem quantitativen Bestand und ihrer räumlichen Vernetzung stark eingeschränkt, können sie ihre ökologischen und sozialen Funktionen nicht mehr erfüllen. Im Zuge der inneren Verdichtung muss daher besonders verantwortungsvoll mit den bestehenden Freiräumen umgegangen werden. Dazu gehört auch der öffentliche Stadtraum, auf welchen der Nutzungsdruck im Zuge der Verdichtung steigt.

Die Freiraumanalyse³ über die gesamte Stadt Luzern hat aufgezeigt, welche Gebiete heute mit Freiraum unterversorgt sind. Ein sorgfältiger Umgang mit dem Stadtraum ist dort besonders wichtig. Zudem spielen öffentliche Stadträume im Hinblick auf die Förderung der Biodiversität und ihrer stadtklimatischen Funktionen eine bedeutende Rolle.⁴ Aus der baulichen Entwicklung entstehen neben Freiraum- auch Mobilitätsbedürfnisse. Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung kann durch das Verkehrsangebot und die Gestaltung von öffentlichen Stadträumen, insbesondere der Strassenräume und Plätze, beeinflusst werden. Mit gut gestalteten öffentlichen Stadträumen kann ein Beitrag zum Grundsatz aus der Mobilitätsstrategie «In Luzern sind alle sicher und gern unterwegs.» geleistet werden.

Mit der Abstimmung von Siedlung, Freiraum und Mobilität sollen Zielkonflikte, die mit der inneren Verdichtung entstehen, frühzeitig erkannt und so weit als möglich vermieden werden. Dafür braucht es eine angemessene und weitsichtige Interessenabwägung. Die Stadtraumstrategie des Stadtrates zeigt auf, welchen Beitrag der öffentliche Raum zur Zielerreichung der angestrebten Stadtentwicklung leisten soll. Die Strategie ist aus diesem Grund eng mit dem B 11/2018: «Raumentwicklungskonzept 2018» und dem B 10/2018: «Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern» abgestimmt.



Abb. 1: Weggisgasse; Foto Stadt Luzern



Abb. 2: Tribschenstrasse; Foto Stefano Schröter

³ StadtLandschaft (2017): Freiraumanalyse der Stadt Luzern. Veröffentlicht mit B 11/2018: «Raumentwicklungskonzept 2018».

⁴ Wichtige Grundlagen sind hierbei das Label «Grünstadt Schweiz», das städtische Biodiversitätskonzept und die im Auftrag des Grossen Stadtrates zu erarbeitende Klimaanpassungsstrategie, die voraussichtlich Mitte 2019 vorliegen wird.

3 Ausgangslage

3.1 Bedeutung des öffentlichen Stadtraums

Die Stadt Luzern ist stark durch ihre landschaftliche Einbettung geformt: Die von der Landschaft vorgezeichneten Korridorräume bilden die Ausfallachsen, und die in die Stadt hineingreifenden Hügelrücken mit ihren wertvollen Landschafts- und Naherholungsräumen prägen das Stadtbild. Das Lebensgefühl der städtischen Bevölkerung sowie der Tourismus gründen auf ebendieser einzigartigen Einbettung der Altstadt in die Seelandschaft mit den grünen Kuppen als markanten Erhebungen und den Bergen als Szenerie.

Die Alt- und die Kleinstadt als zusammenhängende Stadträume rahmen mit ihren engen Gassen und Plätzen die Reuss ein. Das rechte Seebecken ist durch klassische Seepromenaden, weitläufige Uferparks und Stadthäuser, Hotels und Villen aus dem 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts geprägt. Die ab Mitte des 19. Jahrhunderts entstandenen Quartiere Hirschmatt, Bruch und Wey hingegen stehen für die Stadterweiterung mit Strassen im Schachbrettmuster und Stadtplätzen, die heute mehrheitlich durch den Verkehr dominiert sind.

Die Ausfallachsen und heutigen Stadtachsen verbanden ursprünglich die Stadt mit den umliegenden Dörfern und anderen Handelszentren. In ihrem Verlauf widerspiegelt sich die enge topografische Situation der Stadt Luzern. Die Seebrücke als Nadelöhr, welche die beiden Seeseiten verbindet, wurde 1870 eröffnet. Durch den starken Bevölkerungszuwachs der Städte im 19. Jahrhundert wuchs die Bedeutung des öffentlichen Raums: als Strassenraum zur Fortbewegung und zum Transport von Gütern, als Stadtplätze für Märkte, als Ort für Begegnungen, aber auch als Ort der politischen Meinungsäusserung oder als öffentliche Parks zur Erholung.

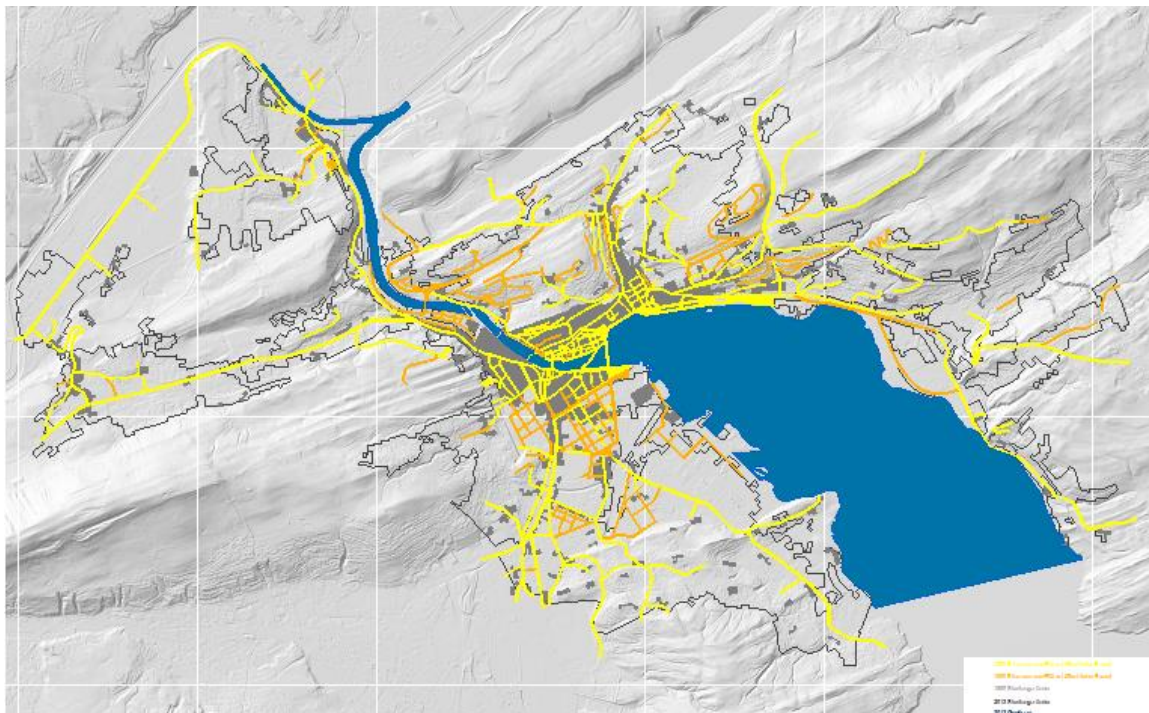


Abb. 3: Strassenraum und Plätze. Gelb 1890 und orange 1930. Dunkelgrau Siedlungskörper 1890

Die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg war durch eine lange Phase der Hochkonjunktur gekennzeichnet. Dies hatte auch entscheidende Auswirkungen auf den Stadtraum. Es fand ein Wandel von der fussgängerorientierten zur autofreundlichen Stadt statt. Mit der Massenproduktion von Autos wurden viele Strassen autogerecht ausgestaltet, und das Tempo der Fortbewegung nahm zu. Gleichzeitig konnten sich immer mehr Familien das Eigenheim im Grünen leisten, und der Einkauf wurde in Shoppingcentern ausserhalb der Kernstädte erledigt. Eine Verödung der Innenstadt wurde beklagt. Der Strassenraum und viele Plätze wurden immer mehr zu einem Durchgangsort und wurden immer weniger zum Verweilen, Begegnen oder Einkaufen genutzt.

Zudem wurde die Stadtplanung nach dem Zweiten Weltkrieg stark von den Prinzipien der Funktionalstrennung dominiert. Anstelle der kleinteilig gemischten Nutzung von Quartieren trat eine stärkere Zuteilung von Gebieten für klar definierte Funktionen: Wohnen, Arbeiten, Einkaufen usw. Dies prägte auch den öffentlichen Stadtraum, indem auch hier die verschiedenen Nutzungen stärker getrennt wurden (z. B. Einkaufspassage, Strasse für Autoverkehr, Trottoir für Fussverkehr).

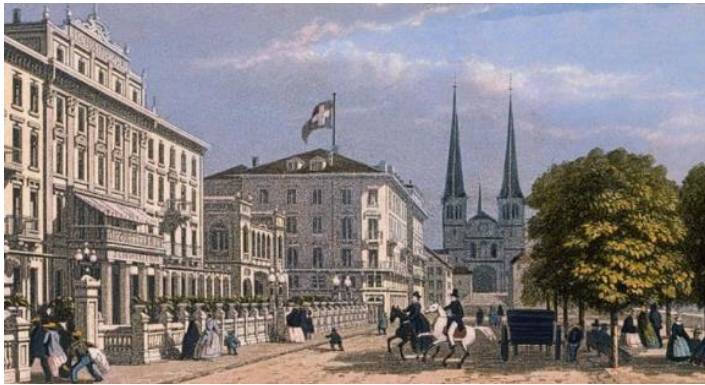


Abb. 4: Schweizerhofquai. Kolorierte Aquatinta, nach 1870; Zentral- und Hochschulbibliothek Luzern, Sondersammlung



Abb. 5: Innenstadt Luzern, August 1963; Foto Werner P. Wyler

Der öffentliche Stadtraum war stets prägend für die Entwicklung und die Identität einer Stadt. Auf den Strassen, Plätzen und in den Stadtparks spielt sich das gesellschaftliche und wirtschaftliche Leben ab. Er muss für alle zugänglich sein und durch die Nutzerinnen und Nutzer angeeignet werden können. Ohne einen breiten gesellschaftlichen Aushandlungsprozess darüber, wie der Stadtraum genutzt werden darf und soll, besteht die Gefahr, dass er nur noch einseitig genutzt wird. Dadurch würde er seine integrative, identitäts- und gemeinschaftsbildende Wirkung verlieren.

3.2 Trends und Herausforderungen

Seit rund 15 Jahren ist **eine Renaissance des öffentlichen Stadtraums festzustellen**. Seit der Jahrtausendwende haben Städte wieder an Attraktivität gewonnen und wachsen. Der Wunsch nach Begegnungsräumen in der Stadt und insbesondere am Wasser hat, trotz – oder gerade wegen – der Digitalisierung vieler Lebensbereiche stark zugenommen. Die Flexibilisierung von Lebensformen geht mit einem veränderten Freizeitverhalten und einem verstärkten Aufenthalt im öffentlichen Stadtraum einher. Es wird vermehrt die Forderung nach Nutzungsdurchmischung und Aneignung des öffentlichen Stadtraums durch die Bevölkerung gestellt. Wissenschaftliche Studien bestätigen dies: Beispielsweise zeigen Studien des dänischen Stadtplaners und Architekten Jan

Gehl, dass die Beurteilung der Planung des öffentlichen Stadtraums anhand der Wahrnehmung einer zu Fuss gehenden Person eine wichtige Rolle spielt und sich positiv auf die Belebung und Sicherheit einer Stadt und deren öffentliche Räume auswirken.

Der Nutzungsdruck auf den öffentlichen Stadtraum durch Events und Veranstaltungen hat auch in der Stadt Luzern zugenommen. Die Bewilligung von **kommerziellen Nutzungen** wie Veranstaltungen und Standaktionen ist von 388 Bewilligungen im Jahr 1997 auf 1'078 Bewilligungen im Jahr 2017 gestiegen. Die Folge ist eine stellenweise Übernutzung öffentlicher Räume. Besonders in der kleinräumigen Innenstadt kann es zu Konflikten zwischen solchen kommerziellen Nutzungen, Veranstaltungen und Alltagsnutzungen kommen. Mit der zunehmenden Kommerzialisierung des öffentlichen Stadtraums geht auch eine Privatisierung einher. So sind gewisse Teile von Stadträumen nicht mehr für alle frei zugänglich. Durch partiellen Konsumzwang oder die Belegung durch eine Veranstaltung werden Alltagsnutzungen temporär verdrängt und bestimmte Bevölkerungsgruppen von der Nutzung eines Raums ausgeschlossen. Gleichzeitig hat die wirtschaftliche Nutzung des öffentlichen Stadtraums aber auch eine belebende Wirkung. Eine Innenstadt ohne Boulevardgastronomie oder sommerliche Freiluftveranstaltungen ist heute undenkbar. Hier gilt es, eine ausgewogene Nutzung der öffentlichen Stadträume zu erreichen, die allen Bedürfnissen gerecht wird.

Im Städtevergleich und insbesondere bei Tourismusdestinationen, wie Luzern eine ist, wird die Qualität der Stadträume bezüglich Nutzung und Gestaltung zu einem immer wesentlicheren **Standortfaktor**. Der öffentliche Stadtraum stellt die Verbindung zwischen Sehenswürdigkeiten und touristischen Angeboten dar und ist somit Teil der Visitenkarte einer Stadt. Der öffentliche Stadtraum ist jedoch nicht nur für den Tourismus als Standortfaktor entscheidend, sondern auch als Lebens- und Identifikationsraum für die Bewohnerinnen und Bewohner sowie für Unternehmen, die Arbeitsplätze anbieten.

Gemäss dem mittleren **Entwicklungsszenario** des Kantons könnte die Stadt Luzern bis 2035 rund 97'800 Einwohnerinnen und Einwohner und gleich viele Arbeitsplätze haben (2015–2035: je plus 16'500). Das im Raumentwicklungskonzept 2018 ausgewiesene Wachstum soll innerhalb der bestehenden Bauzonen und durch Innenverdichtung stattfinden. Das prognostizierte Wachstum führt zu einer Steigerung der Mobilitätsnachfrage und erhöht die Forderung nach Freiräumen. Die stetig steigende Mobilität und das veränderte Mobilitätsverhalten beeinflussen den öffentlichen Stadtraum und seine Aufenthaltsqualität wesentlich. Die innerstädtischen öffentlichen Räume sind bereits heute stark durch den Verkehr und die entsprechenden Emissionen geprägt.

Die Anforderungen an den öffentlichen Stadtraum ändern sich auch aufgrund des **demografischen Wandels**. Der Anteil der erwerbstätigen Bevölkerung nimmt kontinuierlich ab, jener der Rentnerinnen und Rentner nimmt gemäss den Prognosen von LUSTAT im Kanton Luzern von 17 Prozent im Jahr 2016 auf 26 Prozent im Jahr 2023 zu. Einerseits wird sich dadurch das Verkehrsverhalten vermehrt Richtung Freizeit und Besorgung bewegen. Andererseits steigt die Bedeutung von Begegnungsräumen in den Quartieren, und die Ausgestaltung des öffentlichen Stadtraums für mobilitätseingeschränkte Bevölkerungsgruppen wird wichtiger.

Infolge des Klimawandels ist es in der Region Luzern heute im Jahresmittel zwei Grad wärmer als in vorindustrieller Zeit. Vor diesem Hintergrund und der weiter zu erwartenden Zunahme der sommerlichen Wärmebelastung gewinnt das Thema **Stadtklima** an Bedeutung. Für empfindliche Bevölkerungsgruppen und besonders für ältere Personen stellen Hitzeinseln ein gesundheitliches Risiko dar. In der Stadt Luzern ist insbesondere die Innenstadt davon betroffen, da sie einen hohen Anteil an versiegelten Flächen aufweist. Studien zeigen, dass begrünte Flächen und insbesondere grosskronige Bäume eine deutlich kühlende Wirkung erzielen. Auch Wasser besitzt eine äusserst positive und regulierende Wirkung auf das Stadtklima. Zur besseren Entfaltung dieser Wirkung braucht es eine bessere Vernetzung von kühlenden Inseln und ein gutes Zirkulationssystem. Weil mit einer Zunahme von Starkniederschlägen zu rechnen ist, müssen Oberflächen vermehrt wasserdurchlässig ausgestaltet und genügend Platz für die Regenwasserversickerung vorgesehen werden. Ferner muss die Biodiversität in den Städten gefördert werden. Diese Ansprüche müssen ebenfalls im öffentlichen Raum berücksichtigt werden.

Sicherheit und **Sauberkeit** im öffentlichen Stadtraum sind sensible Themen und oft subjektiv geprägt. Einerseits ist es anspruchsvoll, überall Sicherheit gewährleisten zu können und dabei nicht jede Ecke des öffentlichen Stadtraums unter Dauerkontrolle zu stellen. Der öffentliche Raum muss auch ein freier Ort im gesellschaftlichen Sinne sein, ein Ort, an dem Unkontrolliertes geschehen darf. Andererseits muss auf (kurzfristige) Entwicklungen, welche die Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Stadtraum stören, adäquat und unmittelbar reagiert werden können. In diesem Themenbereich braucht es eine Balance zwischen Intervenieren und Gewährenlassen.

Die **Koordination** der skizzierten Bedürfnisse und **Ansprüche** an den öffentlichen Stadtraum ist eine äusserst anspruchsvolle **Daueraufgabe der Stadt**. Einerseits ist die adäquate Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Stadtraums eine wesentliche Dimension der Stadtentwicklung, dessen Planung mit strategischem Weitblick angegangen werden muss. Andererseits ist der öffentliche Stadtraum auch Ort kurzfristiger gesellschaftlicher Veränderungen (z. B. neue Formen von Veranstaltungen wie Streetfood-Festival oder neue Nutzungen wie Foodtrucks, Trendsportarten und Interventionen mit Pop-up-Mobiliar), die teilweise ein Handeln ohne Planungsvorlauf verlangen. Die verschiedenen Fachstellen in der Stadtverwaltung, welche mit Teilaspekten des öffentlichen Stadtraums beauftragt sind, sind daher gefordert, ihre Tätigkeit angemessen zu koordinieren und gut aufeinander abzustimmen.



Abb. 6: Europaplatz; Foto Stadt Luzern



Abb. 7: Inseli; Foto Stefano Schröter

3.3 Analyse des öffentlichen Stadtraums

Eine wichtige Voraussetzung für die Weiterentwicklung öffentlicher Stadträume ist es, entsprechende Analysegrundlagen zu haben. Im Vergleich zur Siedlungs- und Mobilitätsplanung lag dazu in der Stadt Luzern noch nichts Vergleichbares für den öffentlichen Raum vor. Aus diesem Grund wurden zuerst die öffentlichen Stadträume durch ein externes Planungsbüro analysiert (vgl. Anhang 2 «Stadtraumkonzept Innenstadt Luzern»). Im Folgenden werden die wichtigsten Erkenntnisse zusammengefasst:

Alt- und Kleinstadt

Der Alt- und der Kleinstadt, welche auf die Fussgängerinnen und Fussgänger ausgerichtet ist, kommt sowohl für die Wohnbevölkerung, für die in Luzern Arbeitenden wie auch für Touristinnen und Touristen eine grosse Bedeutung zu. Die mehrheitlich publikumsorientiert genutzten Erdgeschosse tragen wesentlich zur Belebung dieser Stadtgebiete bei. Die Kleinteiligkeit mit Bauten, Gassen und Plätzen ist prägend. Im Falle des Kornmarktes und in Teilen der Kleinstadt ist eine hohe gestalterische Qualität festzustellen. Über das ganze Gebiet besteht aber Verbesserungspotenzial. Noch sind an vielen Orten Trottoirs (z. B. Kapellplatz, Mühlenplatz) vorhanden, was die Nutzbarkeit der Plätze einschränkt, es mangelt an Sitzmöglichkeiten ohne Konsumzwang, und gewisse Plätze werden trotz Fahrverbot und Fussgängerzone von Autos zur Parkierung genutzt.

Seeufer

Die Uferpromenade der rechten Seeseite ist gesäumt von Stadthäusern, Hotels, Villen und Baumreihen und dadurch prägend für das Stadtbild Luzerns. Der Bereich zwischen Seebrücke und Verkehrshaus ist eine beliebte und intensiv genutzte Flaniermeile. In gewissen Bereichen sind Nutzungsangebote und Sitzmöglichkeiten nur spärlich vorhanden, und der bei den Touristinnen und Touristen beliebte Schweizerhofquai ist durch die verkehrsreiche Strasse beeinträchtigt (Lärm, fehlende Durchgängigkeit). Die Gestaltung der Parkanlagen und verbindenden Promenaden des linken Seeufers sind in die Jahre gekommen. Parkierungsanlagen (z. B. Alpenquai) besetzen teilweise hochwertige Standorte direkt am See. Das Seebecken mit seiner ausgedehnten Flachwasserzone ist ein bedeutender Lebensraum für Pflanzen und Tiere.

Flussräume

Die Reuss ist der «urbane» Fluss, der vom Seebecken über das Wehr bis zum Reusszopf interessante Erlebnisräume bietet. Jedoch sind die Uferwege an einigen Stellen ungenügend. Zudem bietet die Aufenthaltsqualität am Ufer an verschiedenen Stellen erhebliches Aufwertungspotenzial. Die Kleine Emme ist der «wilde» Fluss, welcher grosses Potenzial für Naturerlebnis und extensive Naherholung bietet. Auch hier sind die Wege entlang des Ufers ungenügend, und der Zugang zum Wasser ist vielerorts kaum möglich. Zudem kommt den Flussräumen vor dem Hintergrund der Klimaerwärmung eine wachsende Bedeutung als kühle Orte zu.

Stadtparks

Die Stadt Luzern verfügt über vergleichsweise wenige Stadtparks. Dies lässt sich mit der Nähe zum Wasser, Wald und zur offenen Landschaft begründen. Das Vögeligärtli, das Bleichergärtli oder das Dammgärtli haben den Charakter von kleinen Oasen in der Stadt. Sie sind aber stark genutzt

und müssen unterschiedlichen Interessen und Nutzerbedürfnissen genügen. Zudem kommt ihnen in der wärmebelasteten Innenstadt stadtklimatisch eine zunehmende Bedeutung zu.

Stadtplätze

Neben Stadtplätzen in der Alt- und der Kleinstadt gibt es verschiedene weitere Plätze, die zumeist verkehrsdominierte Drehscheiben sind wie der Bundes-, Pilatus-, Löwen-, Bahnhof-, Schwanen- oder Kasernenplatz. Einige Plätze (z. B. Schwanen- und Bundesplatz) haben ihre ursprüngliche Funktion als Aufenthaltsort und Treffpunkt daher weitgehend verloren. Sie bilden vielmehr Knotenpunkte mit hohem Verkehrsaufkommen. Manche Plätze (z. B. Löwen- und Pilatusplatz) sind als Grosskreisel ausgestaltet, die Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr sind mangelhaft (lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, Umwege), und die Dominanz des Verkehrs beeinträchtigt die Nutzung der Plätze als Aufenthaltsorte. Zudem sind die Trottoirs oft zu schmal, und/oder es fehlen Angebote, welche diese Stadträume zu Lebensräumen machen (z. B. Sitzplätze, Schatten, Cafés).

Stadtachsen

Auf den Stadtachsen wie der Basel-, Bern-, Luzerner-, Zürich-, Pilatus-, Zentral-, Obergrund- und Haldenstrasse ist das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs stellenweise hoch. Dies beeinträchtigt das Sicherheitsgefühl und die Bewegungsqualität für den Fuss- und den Veloverkehr. Daher wirken diese Stadtachsen als Trennungen im Stadtkörper und schränken – auch aufgrund mangelhafter Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr – die Ausdehnung der Innenstadt ein.

Quartierplätze

Die Quartierplätze liegen im Bereich von Quartierzentren (vgl. Raumentwicklungskonzept 2018) und dienen als Begegnungs- und Aufenthaltsorte. Die Stadt Luzern verfügt bisher nur über wenige gut funktionierende Quartierplätze, wie beispielsweise den Helvetiaplatz oder den Dorfplatz Geissenstein. In vielen Quartierzentren dominiert der Durchgangsverkehr, und es fehlt ein Platz mit entsprechender Aufenthaltsqualität.



Abb. 8: Helvetiaplatz; Foto Stefano Schröter



Abb. 9: Dorfplatz Geissenstein; Foto Stadt Luzern

3.4 Einbezug der Öffentlichkeit

Um ein möglichst breit abgestütztes Bild des heutigen öffentlichen Stadtraums in der Stadt Luzern zu erhalten, wurden verschiedene Foren und Veranstaltungen genutzt, um die Wahrnehmung der Quartierbevölkerung und des Gewerbes zum öffentlichen Stadtraum zu ermitteln. In welchen Stadträumen fühlen sich Luzernerinnen und Luzerner wohl? Welche meiden sie? Wo halten sie sich besonders gerne auf?

An folgenden Veranstaltungen wurde mit unterschiedlichen Stakeholdern und Quartierbewohnerinnen und -bewohnern über den öffentlichen Stadtraum diskutiert:

- An den **Stadtteilkonferenzen** 2015 wurde als Auftakt zum Projekt «Stadtraum Luzern» mit den Quartierkräften über den öffentlichen Stadtraum und seine unterschiedlichen Nutzungen und über die Bewilligungspraxis der Stadt bei Veranstaltungen diskutiert.



Abb. 10: Stadtteilkonferenzen 2015; Fotos Stadt Luzern

- An der **Innenstadtkonferenz** vom Juni 2016 wurde der Fokus auf den öffentlichen Raum in der Innenstadt gelegt. Mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur wurde die nutzungsmässige Charakterisierung der Innenstadtgebiete geschärft, der Handlungsbedarf zur Aufwertung einzelner Gebiete bezeichnet und Verbesserungsvorschläge zusammengetragen. Im Januar 2017 lag der Fokus der Innenstadtkonferenz auf dem Löwenplatz, dem Bundesplatz und auf dem Raum zwischen Bahnhofstrasse und Pilatusstrasse. An der Innenstadtkonferenz vom Juni 2017 lag der Fokus auf den Herausforderungen und Potenzialen des öffentlichen Stadtraums im Allgemeinen.



Abb. 11: Innenstadtkonferenzen 2016 und 2017; Fotos Stadt Luzern

- Aufgrund des starken Zusammenhangs zwischen Siedlungsentwicklung und öffentlichem Raum wurden im Januar 2018 drei **Quartiergespräche** im Rahmen von Mitwirkungsveranstaltungen zum Raumentwicklungskonzept dafür genutzt, die Quartierzentren zu diskutieren. In Kleingruppen wurden folgende Fragen diskutiert: Was zeichnet die Quartierzentren in Ihrem

Stadtteil aus? Was fehlt in den Quartierzentren in Ihrem Stadtteil? Gibt es Handlungsbedarf bezüglich des öffentlichen Stadtraums?



Abb. 12: Quartiergespräche 2018; Fotos Stadt Luzern

Wesentliche Anregungen aus diesen Veranstaltungen wurden aufgenommen und in die Beschreibung der Stadträume und des jeweiligen Handlungsbedarfs aufgenommen. Diese Beschreibungen sind in der GIS-Plattform verfügbar (vgl. Kapitel 5.4).

4 Stadtraumstrategie

4.1 Zielbild 2035

Luzern ist das Zentrum der Zentralschweiz. Die Stadt ist beliebter Lebensort, attraktiver Arbeits- und Bildungsstandort, regionales Zentrum für Dienstleistungen, Kultur und Freizeit sowie eine international bekannte, weltoffene Tourismusdestination. Willkommenskultur, Gastfreundschaft, Toleranz und gegenseitiger Respekt sind Grundlagen für ein respektvolles Miteinander und gutes Zusammenleben. Der Stadtrat pflegt und fördert diese Haltung und das Bewusstsein dafür. Das Zielbild für den Stadtraum zeigt auf, wie sich der Stadtrat den öffentlichen Stadtraum in der lebenswerten Stadt Luzern im Jahr 2035 vorstellt.

Kurze Wege und lebendige Quartiere: Lebendige Quartiere mit intakten Versorgungs- und Begegnungsstrukturen ermöglichen kurze Wege. Die jeweiligen Quartierzentren sind mit einem attraktiven öffentlichen Stadtraum (z. B. Quartierplatz oder Strassenraum mit Begegnungsräumen) ausgestattet und zu Fuss innerhalb kurzer Zeit erreichbar.

Hohe Aufenthaltsqualität und gutes Stadtklima: Der Strassenraum, die Stadtplätze und die Parkanlagen leisten einen wichtigen Beitrag zu einer hohen Aufenthaltsqualität im öffentlichen Stadtraum. Einheimische, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie Besucherinnen und Besucher bewegen sich gerne draussen und fühlen sich sicher, unabhängig davon, ob sie in einem Wohnquartier das Gespräch mit Nachbarn, in einem Naherholungsgebiet die Ruhe oder in der Innenstadt das pulsierende Leben geniessen. Das Stadtklima ist optimiert, indem Hitzeinseln in den städtischen Quartieren reduziert sind. Es besteht eine vielfältige Stadtnatur mit einer hohen Biodiversität, welche die Chance für spannende Naturerlebnisse bietet.

Prosperierender Hauptort und vielseitige Tourismusstadt: Eingebettet in die Landschaft mit See und Bergen ist Luzern mit seinen historischen Stadtgebieten eine der wichtigsten Tourismusstädte der Schweiz. Die Aufenthalts- und Nutzungsqualität des öffentlichen Stadtraums unterstützt diese Bedeutung. Damit ist die Funktion der Innenstadt als Zentrum gestärkt. Davon profitieren die Bevölkerung der Stadt und der Region, die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der vielen Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe sowie der Tourismus.

4.2 Strategische Stossrichtungen und Planungsgrundsätze

Im Folgenden werden die vier strategischen Stossrichtungen des Stadtrates zur Erreichung des Zielbilds 2035 erläutert (vgl. Kapitel 1). Der Stadtrat will

- A) durch eine Neuverteilung von Flächen verstärkt **Raum** mit hoher Aufenthaltsqualität für **Begegnungen** und optimale Voraussetzungen für den Fussverkehr schaffen;
- B) eine **vielfältige Nutzung** ermöglichen und einen **niederschweligen Zugang** zum öffentlichen Stadtraum für verschiedene Gruppen sichern und damit zu einer Belebung der Stadt beitragen;
- C) durch die **Abstimmung der Nutzungen** und eine darauf ausgerichtete Gestaltung Identifikations- und Begegnungsräume schaffen und eine Stadt der kurzen Wege ermöglichen;
- D) **Synergien nutzen** und den öffentlichen Stadtraum gemeinsam mit den betroffenen Partnern und unter Einbezug der Bevölkerung weiterentwickeln.

Für jede Stossrichtung werden Planungsgrundsätze definiert, welche es im Sinne von Handlungsanweisungen bei der Planung und Gestaltung des öffentlichen Stadtraums zu berücksichtigen gilt. Aufgrund der engen fachlichen Verflechtung sind einige Grundsätze mit denjenigen des Raumentwicklungskonzepts 2018 und der Mobilitätsstrategie kongruent. Sie werden nachfolgend aufgeführt, aber nicht weiter erläutert. Die Ausführungen dieser Grundsätze können direkt dem Bericht B 11/2018 vom 25. April 2018: «Raumentwicklungskonzept 2018» bzw. dem Bericht B 10/2018 vom 25. April 2018: «Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern» entnommen werden.

A) Raum für Begegnungen schaffen

Stossrichtung

Der Stadtrat will durch eine Neuverteilung von Flächen verstärkt Raum mit hoher Aufenthaltsqualität für Begegnungen und optimale Voraussetzungen für den Fussverkehr schaffen.

Planungsgrundsätze

Aus dem Raumentwicklungskonzept und der Mobilitätsstrategie:

- Die Stadt prüft im Rahmen von Siedlungsentwicklungen, ob neue vielfältig nutzbare Freiräume erstellt werden können.
- Die Stadt sichert vorhandene Freiräume und nutzt ihre Potenziale.
- Die Stadt sichert den Wert und die Charakteristik des Baumbestands für das Stadtbild.
- Die Stadt gestaltet den Strassenraum als Lebensraum.
- Die Stadt fördert das Parkieren in Sammelparkierungsanlagen in den Quartieren und der Innenstadt.

Die Stadt orientiert sich bei der Gestaltung des öffentlichen Stadtraums am menschlichen Massstab.

Mit der Orientierung am menschlichen Massstab wird mit der Gestaltung öffentlicher Stadträume die Priorität auf den Fussverkehr gelegt. Dort, wo der Fussverkehr Vortritt hat, wird auf Trottoirs verzichtet (z. B. Altstadt, Kleinstadt). Es werden aber nicht nur Fusswege und genügend breite Trottoirs, sondern auch Begegnungsmöglichkeiten geschaffen und die Erlebbarkeit des öffentlichen Stadtraums gesteigert. Dazu gehören unter anderem Orientierungspunkte und identitätsstiftende

Elemente wie Sitzplätze, Brunnen, Angebote für soziale Aktivitäten (z. B. Gartenschach Vögelgärtli, Musikpavillon Nationalquai), Kunst im öffentlichen Raum, gute Gestaltung und gute Signalik. Menschliche Sinneswahrnehmungen und Grössenordnungen werden in der Planung von Beginn an berücksichtigt. Damit werden Atmosphäre, Belebung und Sicherheit der Stadträume gefördert. Dies wird im Rahmen von konkreten Projekten zur Aufwertung von Stadträumen durch die Anwendung geeigneter Planungsverfahren (z. B. Betriebs- und Gestaltungskonzepte, Konkurrenzverfahren) und durch den Einbezug der Bevölkerung sichergestellt.

Die Stadt optimiert die Verkehrsführung und schafft bei verkehrsdominierten Plätzen zusammenhängende Aufenthaltsbereiche.

Es werden bessere Bedingungen für den Fussverkehr und das Stadtleben geschaffen, um der starken Nachfrage nach urbaner Lebensqualität und einer Stadt der kurzen Wege Rechnung zu tragen. Bei verkehrsdominierten Plätzen werden Verkehrsführung und Flächenaufteilung zugunsten des Fussverkehrs optimiert (z. B. Bundesplatz). Handelt es sich um Kantonsstrassen, so erfolgt dies in Kooperation mit dem Kanton. Es werden möglichst grosse, zusammenhängende Aufenthaltsbereiche für Fussgängerinnen und Fussgänger im Zusammenspiel mit den angrenzenden Gebäuden und Nutzungen geschaffen. Damit werden auch Boulevardgastronomie oder Wochenmärkte sowie Treffpunkte im Quartier ermöglicht (z. B. Helvetiaplatz, Bahnhofstrasse, Dorfplatz Geissenstein). Mit Geschwindigkeitsreduktionen oder gestalterischen Elementen (z. B. temporäres Strassenbild Theaterplatz, Belagswechsel Klosterplatz, Bepflanzung) können der Flächenbedarf des motorisierten Verkehrs und die Lärmemissionen reduziert werden.

Die Stadt schafft klimatisch angenehme Bedingungen im öffentlichen Stadtraum.

Es werden stadtklimatische Bedingungen berücksichtigt, damit öffentliche Stadträume zu allen Jahreszeiten eine hohe Aufenthaltsqualität bieten und das Wohlbefinden der Menschen fördern. Hitzeinseln im Sommer werden vermieden, indem möglichst wenig Flächen versiegelt werden. Mit Bäumen, Fassaden- und Dachbegrünungen wird für ausreichende Beschattung, eine erhöhte Biodiversität und eine Kühlwirkung durch die Verdunstung von Wasser gesorgt. Zudem wird auf eine gute Durchlüftung, geeignete, wenig Wärme speichernde Materialien von Belägen und einen zweckmässigen Witterungsschutz (z. B. Bäume, Unterstand bei Busstationen) geachtet.

B) Vielfalt ermöglichen und Zugang sichern

Stossrichtung

Der Stadtrat will eine vielfältige Nutzung ermöglichen und einen niederschweligen Zugang zum öffentlichen Stadtraum für verschiedene Gruppen sichern und damit zu einer Belebung der Stadt beitragen.

Planungsgrundsätze

Aus dem Raumentwicklungskonzept und der Mobilitätsstrategie:

- Die Stadt setzt sich für eine attraktive Nutzung und Gestaltung der Stadtplätze in der Innenstadt ein.
- Die Stadt setzt sich für eine hohe Verkehrssicherheit und Hindernisfreiheit ein.

- Die Stadt nutzt das Potenzial der Reuss, der Kleinen Emme, des Rotsees und des Seebeckens und entwickelt die Ufergebiete weiter.
- Die Stadt fordert eine hohe Qualität und eine biodiversitätsfreundliche Gestaltung der Grünräume.
- Die Stadt ermöglicht die temporäre Nutzung von brachliegenden Flächen in geeigneten Gebieten.

Die Stadt ermöglicht eine hohe Nutzungsvielfalt und Nutzungsflexibilität der öffentlichen Stadträume.

Da die öffentlichen Stadträume von diversen Gruppen beansprucht werden und je nach Tages- oder Jahreszeit unterschiedliche Nutzungen aufweisen, werden sie möglichst multifunktional und aneignungsoffen geplant. Eine aufwärtskompatible Gestaltung sichert ihre Nutzungsflexibilität auch in Zukunft. Wo sinnvoll, wird daher mobiles Mobiliar verwendet, Elektroanschlüsse für Wochenmärkte und Veranstaltungen werden installiert oder Parkierungsflächen so gestaltet, dass sie temporär auch als Veranstaltungsflächen oder für Boulevardgastronomie genutzt werden können (z. B. Hirschmattquartier). Es wird berücksichtigt, dass es auf Plätzen mit Boulevardgastronomie immer auch Aufenthaltsbereiche ohne Konsumationszwang gibt, dass die Anlieferung für das Gewerbe sichergestellt ist und eine Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ermöglicht wird. Da nicht alle öffentlichen Stadträume alle vorhandenen Bedürfnisse abdecken können, findet eine Abwägung unter Einbezug eines grösseren Perimeters statt. Dadurch findet eine Differenzierung der Funktionen der einzelnen Stadträume statt, und es werden auch Räume für den Rückzug sichergestellt. Ergänzend zu qualitativ gut gestalteten Stadträumen wird es immer Stadträume geben, deren Nutzung nicht abschliessend definiert ist und deren Gestaltung einen provisorischen Charakter aufweist.

Die Stadt sichert den Zugang zum öffentlichen Stadtraum für alle Bevölkerungsgruppen.

Es werden Voraussetzungen geschaffen, dass alle den öffentlichen Stadtraum selbstständig begehen und nutzen können und sich darin zu allen Tageszeiten sicher fühlen. Bei der Weiterentwicklung des öffentlichen Stadtraums werden die Bedürfnisse aller, und insbesondere diejenigen von schwächeren Bevölkerungsgruppen wie Kindern, älteren Personen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, berücksichtigt. Dies bedingt eine gute und hindernisfreie Erschliessung (z. B. BehiG-konforme Bushaltestellen, Sitzgelegenheiten) sowie eine Vernetzung zwischen den öffentlichen Stadträumen (z. B. längere Grünphase für den Fussverkehr, Lift Löwencenters). Ein gutes Sicherheitsniveau im öffentlichen Stadtraum wird – sofern notwendig – mit betrieblichen Massnahmen zur Förderung der sozialen Kontrolle sichergestellt (z. B. durch die Einrichtung von Buvettes, die Sicherstellung einer guten Übersicht oder den Einsatz der SIP – Sicherheit Intervention Prävention). Dabei werden auch genderspezifische Anliegen berücksichtigt. Der Privatisierung von Stadträumen wird wo möglich entgegengewirkt (z. B. im Rahmen von Arealentwicklungen, öffentlicher Fussweg entlang des Lidos während Winterhalbjahr).

C) Nutzungen aufeinander abstimmen

Stossrichtung

Der Stadtrat will durch die Abstimmung der Nutzungen und eine darauf ausgerichtete Gestaltung Identifikations- und Begegnungsräume schaffen und eine Stadt der kurzen Wege ermöglichen.

Planungsgrundsätze

Aus dem Raumentwicklungskonzept und der Mobilitätsstrategie:

- Die Stadt stärkt die Quartierzentren als Begegnungsorte mit Versorgungsstrukturen.
- Die Stadt setzt sich für eine attraktive Gestaltung der Strassenräume und des öffentlichen Raums in den Quartierzentren ein.
- Die Stadt setzt sich für eine attraktive Nutzung und Gestaltung der Stadtplätze in der Innenstadt ein.

Die Stadt sorgt für eine Ausgewogenheit der unterschiedlichen Nutzungsansprüche im öffentlichen Stadtraum.

Bei der Gestaltung des öffentlichen Stadtraums werden neben verkehrlichen Rahmenbedingungen auch die stadträumlichen Anforderungen und gesellschaftliche Bedürfnisse berücksichtigt und untereinander abgewogen (z. B. Verkehr, Logistik, Aufenthalt, Alltagsnutzungen, Veranstaltungen). Dazu werden die unterschiedlichen Bedürfnisse (z. B. Anwohnende, Gewerbe, Gäste, Arbeitnehmende) erhoben, und, wo sinnvoll, die verschiedenen Anspruchsgruppen durch geeignete partizipative Verfahren in den Prozess der Interessenabwägung einbezogen (z. B. geplante Betriebs- und Gestaltungskonzepte [BGK] Tribtschenstrasse, BGK Bundesplatz). Da sich die Bedürfnisse über die Zeit verändern können, gilt es auch nach der (Um-)Gestaltung eines Stadtraums dessen Nutzungen im Auge zu behalten und mögliche Konflikte frühzeitig zu erkennen. Wo sinnvoll, werden die Nutzungen auf Stadtplätzen über einen Bespielungsplan koordiniert. Die Interessenabwägung zwischen Veranstaltungen und Alltagsnutzungen erfolgt stets unter gesamtheitlicher Betrachtung aller öffentlichen Stadträume.

Die Stadt sorgt dafür, dass bei der Weiterentwicklung der Grünanlagen sowohl ihre stadtoökologische Bedeutung als auch die Nutzungsbedürfnisse berücksichtigt werden.

Die Parkanlagen (z. B. Inseli, Vögeligärtli, Ufeschöttli) werden so weiterentwickelt, dass sie als innerstädtische Grünräume einen positiven Beitrag zur Stadtoökologie und zu einem ausgeglichenen Stadtklima leisten. Der wertvolle Baumbestand wird erhalten. Die Biodiversität der Grünanlagen wird gestärkt. Bei der Gestaltung der Uferanlagen am linken Seeufer wird auf eine harte Verbauung verzichtet und ihrer wichtigen ökologischen Bedeutung Rechnung getragen. Die Weiterentwicklung der Grünanlagen erfolgt nach den Grundsätzen von «Grünstadt Schweiz». Dabei wird ihre Bedeutung als Erholungsräume für die Bevölkerung, für Arbeitnehmende und Gäste der Stadt berücksichtigt, und es findet eine Interessenabwägung statt. In den Grünanlagen haben die Alltagsnutzungen gegenüber temporären Veranstaltungen Vorrang.

Die Stadt stimmt die Gestaltung des öffentlichen Stadtraums mit den angrenzenden Nutzungen in Gebäuden und Freiräumen ab.

Als raumbildende Elemente werden die Gebäude mit ihren Fassaden und den Nutzungen in den Erd- und Obergeschossen in die Gestaltung des Stadtraums miteinbezogen. Durch eine Betrachtung

tion von Fassade zu Fassade, unabhängig von Grundeigentumsverhältnissen, werden die gegenüberliegenden Bauten und Nutzungen zueinander in Verbindung gebracht. Der Strassenraum wird so als Ganzes erlebbar gemacht und seine Gestaltung mit der angrenzenden Nutzung abgestimmt (z. B. Anlieferung für Gewerbe, private Gärten, Gastronomie). Dazu wird der Dialog mit den betreffenden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern gesucht. Die Gassen und Plätze der Altstadt und der Kleinstadt werden so gestaltet, dass sie als historisches und zusammenhängendes Gefüge erkennbar sind. Im Rahmen von Sondernutzungsplänen werden – sofern sinnvoll – baurechtliche Vorgaben zur Fassadengestaltung, zu Erdgeschossnutzungen und -gestaltung gemacht.

D) Synergien nutzen

Stossrichtung

Der Stadtrat möchte Synergien nutzen und den öffentlichen Stadtraum gemeinsam mit den betroffenen Partnern und unter Einbezug der Bevölkerung weiterentwickeln.

Planungsgrundsätze

Aus dem Raumentwicklungskonzept und der Mobilitätsstrategie:

- Die Stadt fördert kooperative Planungsprozesse bei grösseren Planungsprojekten.
- Die Stadt fördert partizipative Planungsprozesse bei bedeutsamen Projekten für die Quartiere.

Die Stadt sucht und nutzt mit ihren Partnern Synergien zur Weiterentwicklung der öffentlichen Stadträume.

Bei der Weiterentwicklung öffentlicher Stadträume werden die Bevölkerung, Gewerbebetriebe und Interessenvereinigungen in einem angemessenen Rahmen eingebunden. Durch diesen Einbezug können Synergien für die Quartierentwicklung erreicht werden. Bauliche Eingriffe im öffentlichen Stadtraum werden mit allen relevanten Partnern (z. B. ewl, Kanton, REAL, Investoren) so koordiniert, dass sowohl das Funktionieren der Werkleitungen unter dem Boden als auch die gewünschte Nutzung und Gestaltung über dem Boden gewährleistet sind. Da bauliche Eingriffe grosse finanzielle Mittel erfordern, aber auch zu Verkehrsumleitungen oder Lärmemissionen führen können, werden Synergien effizient genutzt. Mögliche Kombinationen von Werkleitungsarbeiten und der Aufwertung des öffentlichen Stadtraums werden angestrebt (z. B. Kleinstadt, Hirschmattquartier).

Die Stadt ermöglicht eine raumverträgliche kommerzielle Nutzung zur Belebung des öffentlichen Stadtraums.

Der steigenden Nachfrage nach kommerziellen Nutzungen im öffentlichen Stadtraum wird unter der Voraussetzung Rechnung getragen, dass dieser weiterhin für alle zugänglich und nutzbar bleibt. Die wirtschaftliche Nutzung des öffentlichen Stadtraums durch z. B. Boulevardgastronomie, Veranstaltungen oder Buvettes wird ermöglicht, wenn sie zur gewünschten Belebung und/oder zur Sicherheit eines Stadtraums beiträgt. Sie muss zudem kompatibel sein mit den Gegebenheiten vor Ort (z. B. Erschliessung). Auf die bestehenden Nutzungen in angrenzenden Bauten sowie das jeweilige Ortsbild wird Rücksicht genommen. Bei der Bewilligung einer kommerziellen Nutzung wird jeweils sichergestellt, dass auch eine nicht kommerzielle Nutzung weiterhin möglich bleibt (z. B. Sitzgelegenheiten ohne Konsumationszwang).

5 Umsetzungsprojekte

Im Folgenden werden die Projekte zur Umsetzung der Ziele und Stossrichtungen des Stadtrates für den Zeitraum 2019–2023 aufgezeigt. Im Sinne eines Controllings soll die Strategie laufend überprüft und in fünf Jahren mit einem Bericht und Antrag eine nächste Tranche von Projekten dem Parlament vorgelegt werden.

Neben den bereits laufenden Projekten wird mit dem vorliegenden Bericht und Antrag aufgezeigt, welche weiteren Projekte in den nächsten fünf Jahren angegangen werden sollen. Die mit dem B+A 9/2018: «Attraktive Luzerner Innenstadt» aufgeführten Projekte wurden übernommen. Das veränderte Vorgehen in Bezug auf die Carparkierung, die Verzögerungen aufgrund der Rückweisung des B+A 9/2018 sowie die Gesamtbetrachtung inklusive der Quartiere haben leichte Anpassungen auf der Zeitachse zur Folge. Diese sind in Fussnoten erläutert. Zunächst wird eine Übersicht über alle Projekte gegeben (vgl. Kapitel 5.1) und danach auf die neuen Projekte im Detail eingegangen (vgl. Kapitel 5.2).

Basierend auf den personellen und finanziellen Ressourcen sowie vor dem Hintergrund der bereits laufenden Projekte wurde für die Jahre 2019–2023 eine Priorisierung der Projekte vorgenommen. Folgende Kriterien waren für die Priorisierung massgebend:

1. Verankerung in einem übergeordneten Planungsinstrument (z. B. Raumentwicklungskonzept 2018, Mobilitätsstrategie);
2. Überwiesene politische Vorstösse;
3. Synergien zu anderen Aufgaben wie Werkleitungen, BehiG;
4. Dringlichkeit.

Diese Priorisierung ist wichtig, um eine hohe Qualität zu garantieren. Die für die Projekte erforderlichen personellen Ressourcen in der Dienstabteilung Stadtplanung werden dem Parlament mit B+A 2 vom 16. Januar 2019: «Personelle Ressourcen Stadtplanung. Ausgabenbewilligung» parallel vorgelegt. Aus diesem Grund werden mit vorliegendem Bericht und Antrag keine personellen Ressourcen beantragt. Ohne den im B+A 2/2019 aufgezeigten Stellenausbau um 130 Stellenprozente und die Überführung befristeter in unbefristete Stellen sind die nachfolgenden Projekte nicht umsetzbar. Es besteht demnach eine direkte Verknüpfung mit dem B+A 2/2019.

Die Erfahrung zeigt, dass das Aufgabenfeld des öffentlichen Stadtraums politisch beeinflusst ist. Neben Daueraufgaben und bereits geplanten Projekten kommen weitere zusätzliche Projekte dazu (z. B. über Initiativen), die oftmals mit höchster Priorität und unter hohem Zeitdruck bearbeitet werden müssen. Eine konkrete Projektplanung und Aufwandschätzung über mehr als zwei Jahre ist demnach mit Unsicherheit verbunden. Die bereits heute bekannten Projekte ab 2024 werden daher ohne genauere Zeitangaben aufgelistet (vgl. Kapitel 5.3).

5.1 Übersicht Projekte 2019–2023

Nachfolgend wird eine Übersicht der anstehenden Projekte für den Zeitraum 2019–2023 gegeben. Für die gesamtheitliche Übersicht sind die bereits laufenden Projekte (a–i) ebenfalls aufgeführt. Die angegebenen Zeiträume sind Annahmen basierend auf Erfahrungswerten. Die Zeitpläne der Pro-

jekte müssen immer im Hinblick auf die notwendigen Investitionskosten und im Abgleich mit anderen Investitionsvorhaben (Schulhäuser usw.) überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

Projekt	Zeitraum
Laufende Projekte	
a Neugestaltung Grendel/Löwengraben	▪ 2019 Realisierung/Abschluss
b Neugestaltung Bleichergärtli	▪ 2019 Realisierung/Abschluss
c Neugestaltung Bahnhofstrasse	▪ 2019–2021 Vor-/Bau-/Auflageprojekt und B+A Realisierungskosten ▪ 2022–2023 Realisierung/Abschluss
d Entwicklungskonzept linkes Seeufer und Gebiet Tribtschen / Neugestaltung Inseli	▪ 2019–2020 Testplanung/Entwicklungskonzept linkes Seeufer ▪ 2020–2021 Wettbewerb Inseli ▪ 2021–2022 Vor-/Bau-/Auflageprojekt und B+A Realisierungskosten ▪ 2023 Baubeginn
e Städtebauliche Entwicklungsstudie Basel- und Bernstrasse	▪ 2019 Städtebauliche Entwicklungsstudie ▪ ab 2020 Folgearbeiten (ggf. Bebauungsplan)
f Lindenstrasse (Betriebs- und Gestaltungskonzept)	▪ 2019 Vor-/Bau-/Auflageprojekt ▪ 2020 B+A Realisierungskosten ▪ ab 2021 Realisierung
g Spitalstrasse (Betriebs- und Gestaltungskonzept)	▪ 2019 BGK ▪ 2020 Vor-/Bau-/Auflageprojekt und B+A Realisierungskosten ▪ ab 2021 Realisierung
h Cheerstrasse / Bushof Littau Bahnhof	▪ ab 2020 Realisierung
i Grünfläche (Eigentum Kanton) zw. Franziskanerplatz und Innenhof Regierungsgebäude, Aufwertung unter Beibehaltung heutiger Nutzungen	▪ 2019 Projekt (Federführung Kanton) ▪ ab 2020 Realisierung
Prioritäre Aufwertungsprojekte	
A Neugestaltung Pfistergasse und Reusssteg*	▪ 2020–2022 Vor-/Bau-/Auflageprojekt ▪ 2023 B+A Realisierungskosten ▪ ab 2024 Realisierung
B Neugestaltung St.-Karli-Quai/Pärkli bei der Geissmattbrücke*	▪ 2020 B+A Planungskosten ▪ 2020–2022 Nutzungskonzept/Konkurrenzverfahren und B+A Projektierungskosten ▪ 2023–2025 Vor-/Bau-/Auflageprojekt und B+A Realisierungskosten ▪ 2026 Baubeginn
C Bundesplatz* (Betriebs- und Gestaltungskonzept)	▪ 2019–2020 BGK ▪ ab 2021 Projektierung Kanton
Aufwertungsprojekte	
D Tribtschenstrasse inkl. Quartierzentrum Tribtschen (Betriebs- und Gestaltungskonzept)	▪ 2022–2023 BGK ▪ 2024–2027 B+A Projektierungskosten, Vor-/Bau-/Auflageprojekt und B+A Realisierungskosten ▪ 2028 Baubeginn
E Luzerner-/Bernstrasse inkl. Quartierzentren Littau Dorf/Fanghöfli, Luzernerstrasse/St. Michael, Bernstrasse (Betriebs- und Gestaltungskonzept)	▪ 2019–2020 BGK ▪ ab 2021 Projektierung Kanton
F Quartierzentrum Würzenbach (Betriebs- und Gestaltungskonzept)	▪ 2023–2024 BGK ▪ 2025–2026 Vor-/Bau-/Auflageprojekt und B+A Realisierungskosten ▪ ab 2027 Baubeginn
G Quartierzentrum Wesemlin (Betriebs- und Gestaltungskonzept)	▪ 2021–2022 BGK ▪ 2023–2024 Vor-/Bau-/Auflageprojekt und B+A Realisierungskosten ▪ ab 2025 Baubeginn
H Zürichstrasse (Betriebs- und Gestaltungskonzept)	▪ 2020 BGK ▪ ab 2021 Projektierung Kanton
I Konzept Plätze und Gassen Altstadt*	▪ 2020–2021 Erarbeitung Konzept ▪ Realisierung laufend im Rahmen von Werkleitungssanierungen
Nutzungsmanagement	
K Pilot Instrument Bespielungsplan	▪ 2020 Entwicklung Instrument Bespielungsplan ▪ 2021–2023 Pilotphase

* Projekte, welche aus B+A 9/2018: «Attraktive Luzerner Innenstadt» übernommen wurden.

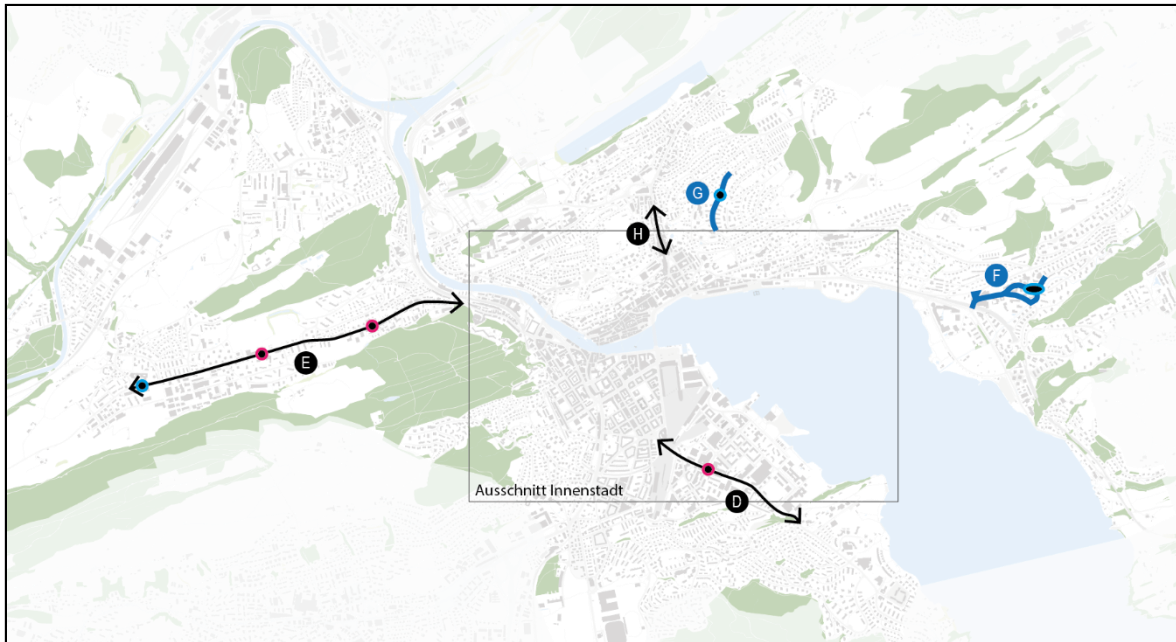


Abb. 13: Übersicht I Umsetzungsprojekte

- D BGK Tribschenstrasse inkl. Quartierzentrum Tribschen
- E BGK Luzerner-/Bernstrasse inkl. Quartierzentren Littau Dorf/Fanghöfli, Luzernerstrasse/St. Michael, Bernstrasse
- F Quartierzentrum Würzenbach (BGK)
- G Quartierzentrum Wesemlin (BGK)
- H BGK Zürichstrasse

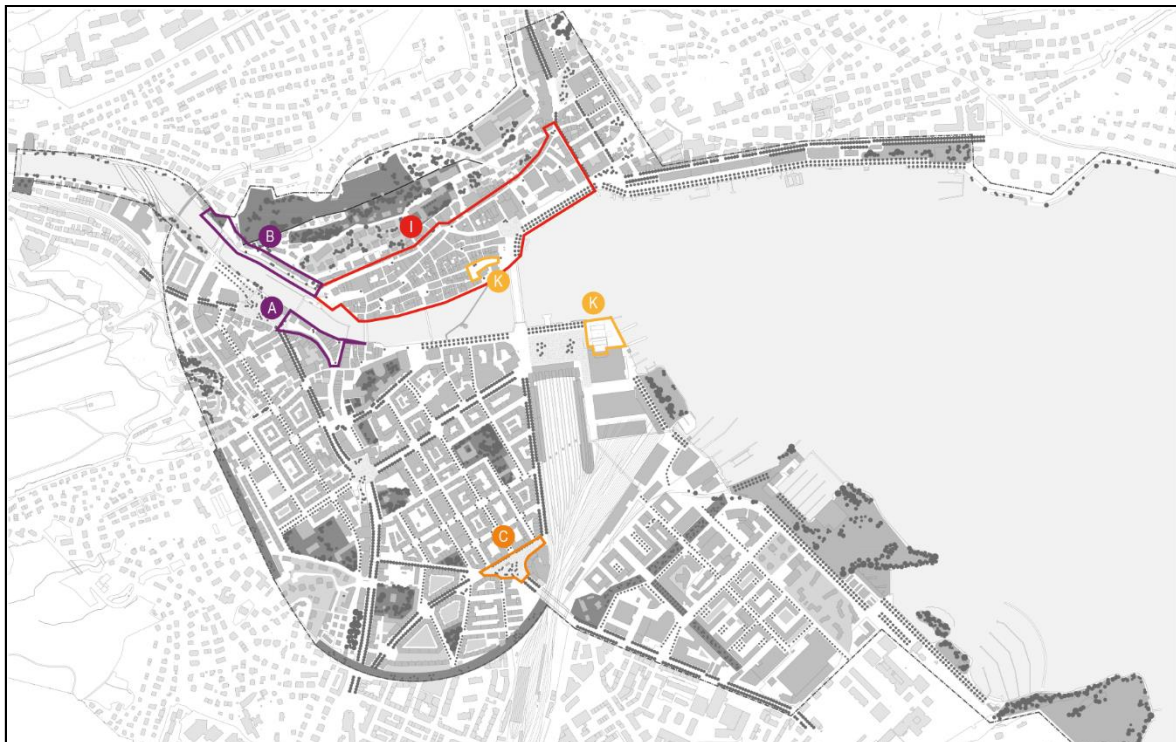


Abb. 14: Übersicht II Umsetzungsprojekte

- A Neugestaltung Pfistergasse und Reusssteg
- B Neugestaltung St.-Karli-Quai und Pärkli bei der Geissmattbrücke
- C Bundesplatz (BGK)
- I Konzept Plätze und Gassen Altstadt
- K Pilot Instrument Bespielungsplan (Kapellplatz, Europaplatz)

5.2 Details Projekte 2019–2023

A) Neugestaltung Pfistergasse und Reusssteg	
Ziel	Mit der Neugestaltung der Beläge in der Pfistergasse und beim Reusssteg soll die Kleinstadt ein einheitliches und qualitativ hochstehendes Erscheinungsbild erhalten. Gleichzeitig sollen die Werkleitungen saniert werden.
Vorgehen	Basierend auf den Vorarbeiten zur Neugestaltung der Oberflächen in der Kleinstadt (Burgerstrasse, westliche Bahnhofstrasse, Franziskanerplatz) soll für die Pfistergasse und den Reusssteg ein Vor-/Bau- und Auflageprojekt erarbeitet werden. Auf dieser Grundlage soll dem Parlament 2023 der B+A mit den Realisierungskosten vorgelegt werden.
Synergien	Sanierung Werkleitungen
Grundlagen	Gestaltungskonzept Kleinstadt / «Stadtraumkonzept Innenstadt Luzern» / Motion 221 2016/2020: «Verbesserung der Innenstadtaufenthaltsqualität trotz Carparkingblockade weiterführen» / GIS-Plattform
Zeithorizont	2020–2022 Vor-/Bau-/Auflageprojekt (Federführung Tiefbauamt) 2023 B+A Realisierungskosten ab 2024 Realisierung
Kosten	Fr. 700'000.– (Investitionsrechnung) für Vor-/Bau-/Auflageprojekt → Die Ausgabenbewilligung liegt in der Kompetenz des Grossen Stadtrates und wird mit dem vorliegenden B+A beantragt. Der Budgetkredit ist bereits im AFP eingestellt.

B) Neugestaltung St.-Karli-Quai und Pärkli bei der Geissmattbrücke

Ziel	Der St.-Karli-Quai und das Pärkli bei der Geissmattbrücke sollen zu Stadträumen mit hoher Aufenthaltsqualität und wenn möglich mit einem Zugang zum Wasser umgestaltet werden.
Vorgehen	Analog zum Prozess bei der Neugestaltung Bahnhofstrasse soll mit allen relevanten Partnern (Quartierverein, Gewerbe sowie verschiedenen Interessen- und Nutzergruppen) ein Nutzungskonzept für den St.-Karli-Quai und das Pärkli bei der Geissmattbrücke entwickelt werden. Anschliessend ist mit einem Konkurrenzverfahren ein Projekt zur Neugestaltung zu definieren, bevor Vor-/Bau- und Auflageprojekt folgen.
Synergien	Da die Werkleitungen der Siedlungsentwässerung und von ewl in einem sehr schlechten Zustand sind und sofort erneuert werden müssen, werden diese bereits Anfang 2020 mit kleinstmöglichem Eingriff saniert. Die Arbeiten werden rund zwei Monate dauern. Die Bedürfnisse von REAL werden in das Projekt für die Neugestaltung aufgenommen.
Grundlagen	«Stadtraumkonzept Innenstadt Luzern» / Motion 221 2016/2020: «Verbesserung der Innentstadtaufenthaltsqualität trotz Carparkingblockade weiterführen» / GIS-Plattform
Zeithorizont	2020 B+A Planungskosten (Federführung DA Stadtplanung) ⁵ 2020–2022 Nutzungskonzept/Konkurrenzverfahren 2022 B+A Projektierung (Federführung DA Tiefbauamt) 2023–2025 Vor-/Bau-/Auflageprojekt und B+A Realisierungskosten 2026 Baubeginn
Kosten	Die Kosten für das Nutzungskonzept und das Konkurrenzverfahren werden ungefähr im Rahmen von Fr. 500'000.– (Investitionsrechnung) liegen. → Die Ausgabenbewilligung liegt in der Kompetenz des Grossen Stadtrates. Die Planungskosten sowie das detaillierte Vorgehenskonzept werden mit einem separaten B+A 2020 beantragt, da dafür vertiefte Abklärungen notwendig sind.



Abb. 15: Vision für einen neugestalteten St.-Karli-Quai (Quelle: Stadtraumkonzept Innenstadt Luzern)

⁵ Im B+A 9/2018: «Attraktive Luzerner Innenstadt» war der Start bereits für das Jahr 2019 vorgesehen. Durch die Rückweisung des B+A durch das Parlament sind nun weder die finanziellen noch die personellen Ressourcen für das Jahr 2019 eingestellt. Zudem hat die Erfahrung mit der Bahnhofstrasse gezeigt, dass es fundierte Abklärungen im Vorfeld braucht, um den Prozess genau zu bestimmen und die Kosten abzuschätzen. Aus diesen Gründen wird die Ausgabenbewilligung mit separatem B+A Anfang 2020 beim Parlament beantragt.

C) Bundesplatz (Betriebs- und Gestaltungskonzept)	
Ziel	Am Beispiel des Bundesplatzes soll aufgezeigt werden, dass Plätze trotz starker Verkehrsbelastung auch Aufenthaltsqualität bieten können.
Vorgehen	Unter Einbezug aller relevanten Partner (Quartierbevölkerung, lokale Gewerbebetriebe, Interessen- und Nutzergruppen, Kanton) werden verschiedene Varianten zur Aufwertung des Bundesplatzes geprüft und anschliessend in einem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) vertieft. Diese Arbeit dient als Vorbereitung für die Sanierung der Hauptverkehrsachse Obergrundstrasse–Bundesstrasse–Bundesplatz durch den Kanton (Bauprogramm für Kantonsstrassen 2019–2022). Da der Bundesplatz im Eigentum des Kantons liegt, ist das genaue Vorgehen mit ihm gemeinsam zu entwickeln. Erste Gespräche dazu haben bereits stattgefunden.
Synergien	Verkehrstechnische Sanierung (Federführung Kanton) / Sanierung Werkleitungen
Grundlagen	«Stadtraumkonzept Innenstadt Luzern» / Bauprogramm für Kantonsstrassen 2019–2022 / Motion 120 2016/2020: «Stadtraum mit Aufenthaltsqualität: Bundesplatz von Grund auf neu planen», am 25. Oktober 2018 als Postulat überwiesen / GIS-Plattform
Zeithorizont	2019–2020 Erarbeitung BGK (Federführung DA Stadtplanung) ab 2021 Projektierung (Federführung Kanton)
Kosten	Fr. 200'000.– (Erfolgsrechnung) für Erarbeitung Varianten und BGK → Die Ausgabenbewilligung liegt in der Kompetenz der Baudirektion. Im Budget 2019 sind Fr. 100'000.– für die Erarbeitung der Varianten und des BGK enthalten. Im Budget 2020 werden ebenfalls Fr. 100'000.– aufgenommen.



Abb. 16: Vision für einen neugestalteten Bundesplatz (Quelle: Stadtraumkonzept Innenstadt Luzern)

D) Tribschenstrasse inkl. Quartierzentrum Tribschen (Betriebs- und Gestaltungskonzept)	
Ziel	Das Quartierzentrum Tribschen ist neu zu entwickeln und die Hauptverkehrsachse Tribschenstrasse als zentraler Lebensraum des Tribschen-Quartiers mit hoher Aufenthaltsqualität zu gestalten.
Vorgehen	Für die Tribschenstrasse und die angrenzenden Strassenräume ist ein BGK unter Einbezug der relevanten Partner (Quartierverein, Gewerbe sowie verschiedene Interessens- und Nutzergruppen) zu erarbeiten, welches Funktionen der Strassenräume bezüglich Nutzungen, Verkehr und Gestaltung klärt. Diese Arbeiten sollen basierend auf dem Entwicklungskonzept «Linkes Seeufer und Gebiet Tribschen» erfolgen.
Synergien	Raumentwicklungskonzept (Quartierzentrum) / Sanierung Bushaltestellen nach BehiG
Grundlagen	Raumentwicklungskonzept (Quartierzentrum) / GIS-Plattform
Zeithorizont	2022–2023 BGK (Federführung DA Stadtplanung) 2024–2026 B+A Projektierungskosten, Vor-/Bau-/Auflageprojekt (Federführung DA Tiefbauamt) 2027 B+A Realisierungskosten 2028 Baubeginn
Kosten	Fr. 200'000.– (Investitionsrechnung) für BGK (inkl. Verkehrsmodell und Partizipation) → Die Ausgabenbewilligung liegt in der Kompetenz der Baudirektion. Die notwendigen Budgetkredite werden in den AFP für die Jahre ab 2022 aufgenommen.

E) Luzerner-/Bernstrasse inkl. Quartierzentren Littau Dorf/Fanghöfli, Luzernerstrasse/St. Michael, Bernstrasse (Betriebs- und Gestaltungskonzept)	
Ziel	Mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept über die Luzerner- und Bernstrasse soll geklärt werden, wie diese zentrale Verbindungsachse verkehrstechnisch zukünftig funktioniert und wie mit einer entsprechenden Gestaltung auf die drei Quartierzentren Littau Dorf, Luzernerstrasse/St. Michael und Bernstrasse reagiert werden kann.
Vorgehen	Für die Luzerner-/Bernstrasse sieht der Kanton ein Betriebs- und Gestaltungskonzept vor, welches Funktionen der Strassenräume bezüglich Nutzungen, Verkehr und Gestaltung klärt. Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, wird dies unter Federführung des Kantons erfolgen. Die Stadt setzt sich dafür ein, dass dieses BGK erstellt wird und dass die Quartierbewohnenden, das Gewerbe und Interessen- und Nutzergruppen entsprechend einbezogen werden. Im Bereich der Quartierzentren wird die Stadt zudem Teilstudien erarbeiten lassen.
Synergien	Raumentwicklungskonzept (Quartierzentrum) / Sanierung Bushaltestellen nach BehiG
Grundlagen	Raumentwicklungskonzept (Quartierzentren) / Bauprogramm für Kantonsstrassen 2019–2022 / Motion 74 2016/2020: «Littau Zentrum entwickeln», am 26. April 2018 als Postulat überwiesen / GIS-Plattform
Zeithorizont	2019–2020 BGK (Federführung Kanton, Projektbegleitung durch Stadt) ab 2021 Projektierung
Kosten	Fr. 100'000.– (Erfolgsrechnung) für drei Teilstudien im Bereich der Quartierzentren → Die Ausgabenbewilligung liegt in der Kompetenz der Baudirektion. Die notwendigen Budgetkredite werden in den AFP für das Jahr 2020 aufgenommen.

F) Quartierzentrum Würzenbach (Betriebs- und Gestaltungskonzept)	
Ziel	Das Quartierzentrum Würzenbach soll durch eine Neugestaltung des Strassenraums mit einer hohen Aufenthaltsqualität im Bereich zwischen Bahnunterführung und dem Schulhaus Schäd-rüti (Kreuzbuchstrasse und Würzenbachstrasse) gestärkt werden.
Vorgehen	Für den Bereich des Quartierzentrums Würzenbach (Kreuzbuchstrasse, Würzenbachstrasse) soll ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden, welches die Funktionen der Strassenräume bezüglich Nutzungen, Verkehr und Gestaltung klärt. Die Quartierbevölkerung, das Gewerbe und verschiedene Interessen- und Nutzergruppen werden in geeigneter Form einbezogen. Heute vorhandene Unklarheiten bezüglich Bushof und Arealentwicklungen führen unter Umständen zu einer Anpassung des Vorgehens und der Planungskosten.
Synergien	Raumentwicklungskonzept (Quartierzentren) / Sanierung Bushaltestellen nach BehiG / Sanie-rung Werkleitungen / Quartierentwicklungsprojekt / Bushof / Schulhaus Würzenbach
Grundlagen	Raumentwicklungskonzept (Quartierzentren) / GIS-Plattform
Zeithorizont	2023–2024 BGK (Federführung DA Stadtplanung) 2025–2026 Vor-/Bau-/Auflageprojekt und B+A Realisierungskosten (Federführung DA Tiefbau- amt) ab 2027 Baubeginn
Kosten	Fr. 150'000.– (Investitionsrechnung) für BGK (inkl. Partizipation) → Die Ausgabenbewilligung liegt in der Kompetenz der Baudirektion. Die notwendigen Budget- kredite werden in den AFP für die Jahre ab 2023 aufgenommen.

G) Quartierzentrum Wesemlin (Betriebs- und Gestaltungskonzept)	
Ziel	Das Quartierzentrum Wesemlin ist weiterzuentwickeln. Der Abendweg und die angrenzenden Strassenräume im Bereich des Quartierzentrums sind als Lebensräume mit hoher Aufenthalts- qualität zu gestalten.
Vorgehen	Für den Bereich des Quartierzentrums (Abendweg, angrenzende Strassenräume, Klostergar- ten) ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept zu erarbeiten, welches die Funktionen der Strassenräume bezüglich Nutzungen, Verkehr und Gestaltung klärt. Nach Möglichkeit ist der Klostergarten in die Nutzung miteinzubeziehen.
Partizipation	Quartierverein, Gewerbe sowie verschiedene Interessen- und Nutzergruppen
Synergien	Raumentwicklungskonzept (Quartierzentren) / Sanierung Bushaltestellen nach BehiG / Sanie- rung Werkleitungen / Projekt Katholische Kirchgemeinde Luzern Wesemlin-Treff (Bauab- schluss/Bezug Herbst 2021)
Grundlagen	Raumentwicklungskonzept (Quartierzentrum) / GIS-Plattform
Zeithorizont	2021–2022 BGK (Federführung DA Stadtplanung) 2023–2024 Vor-/Bau-/Auflageprojekt und B+A Realisierungskosten (Federführung DA Tiefbau- amt) ab 2025 Baubeginn
Kosten	Fr. 100'000.– (Investitionsrechnung) für BGK (inkl. Partizipation) → Die Ausgabenbewilligung liegt in der Kompetenz der Baudirektion. Die notwendigen Budget- kredite werden in den AFP für die Jahre ab 2021 aufgenommen.

H) Zürichstrasse (Betriebs- und Gestaltungskonzept)	
Ziel	Mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept über die Zürichstrasse soll geklärt werden, wie diese zentrale Verbindungsachse verkehrstechnisch zukünftig funktioniert.
Vorgehen	Die Stadt setzt sich dafür ein, dass für die Zürichstrasse ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet wird, welches Funktionen der Strassenräume bezüglich Nutzungen, Verkehr und Gestaltung klärt. Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, wird dies unter Federführung des Kantons erfolgen. Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die Quartierbewohnenden, das Gewerbe und Interessen- und Nutzergruppen entsprechend einbezogen werden.
Synergien	Raumentwicklungskonzept (Quartierzentrum) / Sanierung Bushaltestellen nach BehiG
Grundlagen	Raumentwicklungskonzept (Quartierzentren) / Bauprogramm für Kantonsstrassen 2019–2022 / GIS-Plattform
Zeithorizont	2020 BGK (Federführung Kanton) ab 2021 Projektierung
Kosten	Die Federführung und somit die Finanzierung liegen beim Kanton.

I) Konzept Plätze und Gassen Altstadt	
Ziel	Das stadträumliche Erscheinungsbild und die Nutzbarkeit der Gassen und Plätze in der Altstadt sollen optimiert werden. Die Plätze und Gassen sollen mit einem zusammenhängenden, wenn immer möglich wasserdurchlässigen Belag ohne Niveau-Unterschiede von Fassade zu Fassade gestaltet werden.
Vorgehen	Es soll ein Konzept für die Oberflächengestaltung der Gassen und Plätze erarbeitet werden. Dieses soll etappiert mit der Erneuerung von Werkleitungen umgesetzt werden.
Synergien	Sanierung Werkleitungen
Planungsgrundlage	«Stadtraumkonzept Innenstadt» / GIS-Plattform / Motion 221 2016/2020: «Verbesserung der Innenstadtaufenthaltsqualität trotz Carparkingblockade weiterführen»
Zeithorizont	2020–2021 Erarbeitung Konzept (Federführung DA Stadtplanung) ⁶ Realisierung laufend im Rahmen von Werkleitungssanierungen (Federführung DA Tiefbauamt)
Kosten	Fr. 80'000.– (Erfolgsrechnung) für Erarbeitung des Konzepts → Die Ausgabenbewilligung liegt in der Kompetenz der Dienstabteilung Stadtplanung. Der Budgetkredit wird in den AFP für die Jahre 2020/2021 aufgenommen.

⁶ Im B+A 9/2018: «Attraktive Luzerner Innenstadt» war der Start bereits für das Jahr 2019 vorgesehen. Aufgrund der Rückweisung des B+A verzögert sich der Start um ein Jahr.

K) Pilot Instrument Bespielungsplan	
Ziel	Mithilfe von Bespielungsplänen sollen für dicht genutzte Stadträumen (z. B. Kapellplatz) Art und Intensität der Nutzung (Alltagsnutzungen, Veranstaltungen) und unterschiedliche Interessen geklärt werden. Dies dient der DA Stadtraum und Veranstaltungen als Grundlage für die Bewilligung von Veranstaltungen.
Vorgehen	2018 wurde der Prozess zur Erarbeitung eines Bespielungsplans Kapellplatz gestartet. Dieser soll Anfang 2019 abgeschlossen werden. Ab 2019 werden durch die DA Stadtraum und Veranstaltung die Nutzungsintensität weiterer Plätze der Altstadt (Mühleplatz, Kornmarkt, Weinmarkt, Hirschenplatz) erfasst. Für den Europaplatz wird 2020 ebenfalls als Pilotvorhaben ein Bespielungsplan erarbeitet. Basierend auf diesen Grundlagen wird die DA Stadtraum und Veranstaltungen in einer Pilotphase Erfahrungen sammeln. Nach dieser Pilotphase wird entschieden, ob das Instrument sinnvoll ist und an weiteren Plätzen zum Einsatz kommen soll.
Synergien	Standplatz Europaplatz Buvette
Grundlagen	GIS-Plattform / Entwurf Bespielungsplan Kapellplatz / Reglement über die Nutzung des öffentlichen Grundes
Zeithorizont	2019 Erfassung Nutzungsintensität der Plätze in der Altstadt (Federführung DA Stadtraum und Veranstaltungen) 2020 Entwicklung Instrument Bespielungsplan (Federführung DA Stadtplanung in enger Zusammenarbeit mit DA Stadtraum und Veranstaltungen) 2021–2023 Pilotphase (Federführung DA Stadtraum und Veranstaltungen)
Kosten	Fr. 20'000.– (Erfolgsrechnung) für die Entwicklung des Instruments Bespielungsplan → Die Ausgabenbewilligung liegt in der Kompetenz der Dienstabteilung Stadtplanung. Der notwendige Budgetkredit wird im AFP 2020 aufgenommen.

5.3 Ausblick ab 2024

Nachfolgend werden die absehbaren Projekte ab 2024 aufgelistet:

Planung

- Diverse Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Stadtachsen
- Aufwertung Schwanenplatz: basierend auf den Ergebnissen aus dem «Strategieprozess Carregime»
- Aufwertung Löwenplatz: basierend auf den Ergebnissen aus dem «Strategieprozess Carregime» (Motion 96 vom 24. Mai 2017: «Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum: Public Space Public Life (Luzern lebt)»)
- Machbarkeitsstudie Boulevard auf dem Gleis (Postulat 93 vom 24. Mai 2017: «Boulevard auf dem Gleis (Luzern lebt)»), die Auftragsklärung für die Machbarkeitsstudie erfolgt 2022.
- Neugestaltung Franziskanerplatz und Innenhof Regierungsgebäude: Grundeigentum Kanton; Zeitpunkt offen bzw. nach Verlegung Kantonsverwaltung nach Luzern Nord (Motion 96 vom 24. Mai 2017: «Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum: Public Space Public Life (Luzern lebt)»)
- Weiterentwicklung Quartierzentren (z. B. Steghof, Maihof, Ruopigen)
- Aufwertung Dorfplatz Littau (Motion 74 vom 18. April 2017: «Littau Zentrum entwickeln»)
- Durchgangsbahnhof Luzern

Realisierung

- Realisierung der Projekte aus der Planungsphase 2019–2023

5.4 Umsetzung und Zusammenarbeit

Mit dem Projekt «Stadtraum Luzern – Strategien für die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raums» wurde eine Analyse der Stadträume in der Stadt Luzern durchgeführt. 150 Stadträume wurden detaillierter analysiert und Handlungsempfehlungen zur Nutzung und Gestaltung dieser Stadträume abgeleitet. Die Analyse und die Handlungsempfehlungen sind in einer GIS-Plattform⁷ festgehalten. Für sechs unterschiedliche Stadträume⁸ wurden zusätzlich Interviews mit Stakeholdern vor Ort geführt. Auch diese Erkenntnisse sind in der GIS-Plattform enthalten.

Erstmals liegt mit dieser GIS-Plattform ein Instrument vor, welches ein umfassendes Wissen zum öffentlichen Raum beinhaltet. Sie dient in Zukunft

- als **Arbeitsgrundlage** mit Informationen zu 150 Stadträumen für alle Dienstabteilungen und deren Aufgaben im öffentlichen Stadtraum (z. B. Klärung, ob ein Stadtraum für eine Veranstaltung geeignet ist);
- als **Planungsgrundlage** mit Handlungsempfehlungen für Projekte und Massnahmen im öffentlichen Stadtraum (z. B. Pfistergasse, Bundesplatz);
- als verwaltungsinternes **Koordinationsinstrument**, um einerseits kurzfristigen Interventionsbedarf (z. B. Sitzbänke, WC-Anlage) im öffentlichen Stadtraum zu erkennen und andererseits mittel- und langfristig Projekte zur Neugestaltung von Stadträumen zu initiieren. Damit können auch Schnittstellen zu weiteren verwaltungsinternen Prozessen (z. B. Finanzplanung, Planungskoordination) sichergestellt werden.

Die Inhalte der GIS-Plattform werden laufend aktualisiert, wenn sich in den Stadträumen Veränderungen ergeben. Zu jedem der 150 Stadträume existiert ein Objektblatt mit allen wesentlichen Angaben (siehe Abb. 17). Zudem sind die Stadtraumtypologien und der jeweilige Handlungsbedarf kartografisch dargestellt (siehe Abb. 18).

Mithilfe der GIS-Plattform können alle verwaltungsinternen Fachbereiche, welche im öffentlichen Raum Aufgaben erfüllen, in ein koordiniertes Vorgehen bei der Bewirtschaftung und Planung des öffentlichen Stadtraums miteinbezogen werden.

Bei der Bearbeitung von Stadtraumprojekten gilt es zukünftig, die Projektziele auf die Stadtraumstrategie auszurichten und Lösungsansätze mit den Planungsgrundsätzen abzugleichen. Das bedeutet, dass beim Projektstart eine Einordnung in die strategischen Stossrichtungen und Planungsgrundsätze erfolgt – vergleichbar mit der Zuordnung eines Projekts zu den Zielen der Gemeindestrategie bei Berichten und Anträgen an den Grossen Stadtrat.

⁷ GIS = Geografisches Informationssystem.

⁸ Innenhof Regierungsgebäude/Jesuitenkirche; Baselstrasse/Lädeliplatz; Mariahilf-Schulhaus/Museggpärkli; Tribtschenhorn; Kapellplatz; Littau Dorf/Fanghöfli.

6 Politische Vorstösse

Im Folgenden werden die politischen Vorstösse der letzten Jahre aufgeführt, welche den öffentlichen Stadtraum betreffen und welche überwiesen und noch nicht abgeschlossen wurden. Im grauen Kasten wird jeweils der aktuelle Stand der Prüfung oder Umsetzung des Vorstosses dargestellt und ausgeführt, ob der Vorstoss mit dem vorliegenden Bericht und Antrag (B+A) abgeschlossen werden soll.

- **Motion 221, Cyrill Studer Korevaar, Claudio Soldati und Yannick Gauch namens der SP/JUSO-Fraktion vom 3. August 2018: «Verbesserung der Innenstadtaufenthaltsqualität trotz Carparkingblockade weiterführen».** Die Motionäre fordern, dass die im zurückgewiesenen B+A 9/2018 vorgeschlagenen Verbesserungen zur Attraktivierung der Innenstadt in einen eigenen B+A ausgelagert werden.

Mit dem B+A 9/2018: «Attraktive Luzerner Innenstadt» wurden fünf Projekte zur Aufwertung von Stadträumen beantragt. Vier dieser Projekte stehen in keinem Zusammenhang zum noch nicht geklärten Carregime. Zeithorizont und Vorgehen der vier Projekte werden im vorliegenden B+A aufgezeigt: Neugestaltung Pfistergasse/Reusssteg, Neugestaltung St.-Karli-Quai / Pärkli Geissmattbrücke, Betriebs- und Gestaltungskonzept Bundesplatz und Konzept Plätze und Gassen Altstadt. Die Ausgabenbewilligung für die beiden Projekte «Bundesplatz» und «Plätze und Gassen Altstadt» liegt in der Kompetenz des Stadtrates. Die beiden Projekte sind bzw. werden im Aufgaben- und Finanzplan aufgenommen (siehe Kapitel 5.2). Für die Projekte «Pfistergasse/Reusssteg» und «St.-Karli-Quai / Pärkli Geissmattbrücke» liegt die Ausgabenbewilligung in der Kompetenz des Grossen Stadtrates. Die Ausgabenbewilligung für den Projektierungskredit zur Neugestaltung Pfistergasse/Reusssteg wird mit dem vorliegenden B+A beantragt. Für das Projekt zur Neugestaltung St.-Karli-Quai / Pärkli Geissmattbrücke werden noch vertiefte Abklärungen bezüglich Vorgehen und Kosten gemacht. Dieses Projekt wird 2020 mit einem separaten B+A dem Grossen Stadtrat vorgelegt.

→ Der Stadtrat nimmt die Motion entgegen. Die Motion wird mit vorliegendem B+A umgesetzt und zur Abschreibung beantragt.

- **Motion 120, Mario Stübi und Yannick Gauch namens der SP/JUSO-Fraktion vom 14. August 2017: «Stadtraum mit Aufenthaltsqualität: Bundesplatz von Grund auf neu planen».** Der Stadtrat soll in einem Planungsbericht aufzeigen, inwiefern eine grundlegende Neugestaltung des Stadtraums in der Grössenordnung Zentralstrasse bis Helvetiaplatz bzw. Kleintheater bis und mit Langensandbrücke umsetz- und finanzierbar ist. Der Bundesplatz gilt als ausschliesslich verkehrsorientierter Stadtraum, wobei sein Potenzial jenseits seiner Funktion als Verkehrsknoten nicht berücksichtigt wird.

Die Motion wurde am 25. Oktober 2018 als Postulat überwiesen. Der Stadtrat ist bereit, die städtischen Vorstellungen für diesen Stadtraum zu konkretisieren und dem Kanton für die Umsetzung des Kantonsstrassenprojekts einen partizipativen Ansatz vorzuschlagen. Im Jahr 2019 soll die Erarbeitung eines BGK für den Bundesplatz gestartet werden. Die Budgetkredite sind im AFP 2019 eingestellt und für das Jahr 2020 vorgesehen. Dieses BGK soll exemplarisch für die Gestaltung von Stadtachsen in der Stadt Luzern dienen.

- **Motion 96, Korintha Bärtsch und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion vom 24. Mai 2017: «Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum: Public Space Public Life (Luzern lebt)».** Die Motion fordert den Stadtrat auf, die Luzerner Innenstadt (öffentlicher Raum) gemäss den Grundsätzen von Jan Gehl zu analysieren.

Die Motion wurde am 25. Oktober 2018 teilweise überwiesen. Die Forderungen der Motion sind in die Analyse der öffentlichen Stadträume im Rahmen des «Stadtraumkonzepts Innenstadt Luzern» sowie in die Erarbeitung des vorliegenden B+A mit den strategischen Stossrichtungen und Planungsgrundsätzen eingeflossen.

→ Die teilweise überwiesene Motion wird mit dem vorliegendem B+A zur Abschreibung beantragt.

- **Postulat 93, Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion vom 24. Mai 2017: «Boulevard auf dem Gleis (Luzern lebt)».** Das Postulat fordert, dass geprüft wird, ob der Bahngleiseinschnitt zwischen Neustadtstrasse und Paulusplatz sowie zwischen Sälistrasse und Heimbach-Schulhaus überdeckt und als vielfältig nutzbarer öffentlicher Stadtraum zugänglich gemacht werden kann.

Das Postulat wurde am 16. November 2017 überwiesen. Der Stadtrat nimmt in die kommende Aufgaben- und Finanzplanung 2019–2022 die Auftrags- und Grundlagenklärung (Perimeter, Einfluss der Planung Durchgangsbahnhof, Ziel einer potenziellen Überdeckung) als Vorbereitung einer Machbarkeitsstudie auf. Basierend auf der Auftrags- und Grundlagenklärung wird der Stadtrat eine Neu Beurteilung des weiteren Vorgehens in Bezug auf die grundsätzliche Durchführung vornehmen und den allfällig idealen Zeitpunkt für die Durchführung der Machbarkeitsstudie für die Überdeckung des Bahneinschnitts festlegen.

- **Motion 74, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion und Roger Sonderegger namens der CVP-Fraktion vom 18. April 2017: «Littau Zentrum entwickeln».** Die Motionärin und der Motionär fordern, dass in einem Planungsbericht konkrete Massnahmen aufgezeigt werden, wie der Stadtrat die Anforderungen aus dem Masterplan «Zentrumszone / Stadtteilzentrum Littau» bzgl. Strassenraum Luzernerstrasse, Quartierzentrum Fanghöfli und Aufwertung Dorfplatz Littau umsetzen will.

Die Motion wurde am 26. April 2018 als Postulat überwiesen. Auf den Zwischenschritt eines Planungsberichts wird verzichtet, da im Raumentwicklungskonzept die Weiterentwicklung von Quartierzentren und die Gestaltung des Strassenraums als Lebensraum definiert wird. Im Zusammenhang mit dem Quartierzentrum Fanghöfli setzt sich der Stadtrat beim Kanton dafür ein, dass ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Luzernerstrasse erarbeitet wird. Die Entwicklung eines neuen Quartierplatzes wird über den Gestaltungsplan gemeinsam mit der Grundeigentümerschaft weitergeführt. Der Fokus liegt in den nächsten fünf Jahren beim Quartierplatz und der Luzernerstrasse (vgl. BGK Luzerner-/Bernstrasse). Die gestalterische Aufwertung des Dorfplatzes erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

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

Die Motion wurde am 4. Juni 2009 überwiesen. Mit B+A 3/2017: «Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen» wurde das Vorgehen aufgezeigt. Die Arbeiten für die Erarbeitung des Entwicklungskonzepts wurden im Frühling 2018 aufgenommen.

7 Ausgabenrechtliche Ausführungen

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag wird die Ausgabenbewilligung der Projektierung des Projekts «Pfistergasse und Reusssteg» beantragt. Für die Bewilligung eines entsprechenden Sonderkredits ist nach Art. 69 lit. b Ziff. 4 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 (GO; sRSL 0.1.1.1.1) der Grosse Stadtrat zuständig. Dessen Beschluss unterliegt nach Art. 68 lit. b Ziff. 3 GO dem fakultativen Referendum. Die zu tätigen Aufwendungen sind dem Fibukonto 5010.02, Kostenträger 4148130, Projekt I414050.01, zu belasten.

8 Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat,

- den Bericht «Stadtraumstrategie» zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.
- für die Erarbeitung eines Vor-/Bau- und Auflageprojekts «Neugestaltung Pfistergasse/Reussteg» einen Sonderkredit von Fr. 700'000.– zu bewilligen;
- den B+A 9/2018 vom 25. April 2018: «Attraktive Luzerner Innenstadt. Stellungnahme zur Initiative «Aufwertung der Innenstadt: Kein Diskussionsverbot – Parkhaus Musegg vors Volk!». Vorschlag des Stadtrates» von der Geschäftskontrolle abzuschreiben;
- den B+A 20/2018 vom 19. September 2018: «Initiative «Aufwertung der Innenstadt: Kein Diskussionsverbot – Parkhaus Musegg vors Volk!» von der Geschäftskontrolle abzuschreiben;
- die Motion 221, Cyrill Studer Korevaar, Claudio Soldati und Yannick Gauch namens der SP/JUSO-Fraktion vom 3. August 2018: «Verbesserung der Innenstadtaufenthaltsqualität trotz Carparkingblockade weiterführen», zu überweisen und gleichzeitig als erledigt abzuschreiben;
- die teilweise überwiesene Motion 96, Korintha Bärtsch und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion vom 24. Mai 2017: «Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum: Public Space Public Life (Luzern lebt)», als erledigt abzuschreiben.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 16. Januar 2019



Beat Züsli
Stadtpräsident



Dr. Urs Achermann
Stadtschreiber



Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 3 vom 16. Januar 2019 betreffend

Stadtraumstrategie

- **Strategien für die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Stadtraums**
- **Umsetzungsprojekte**
- **Ausgabenbewilligung Neugestaltung Pfistergasse/Reusssteg,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016, Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 27 Abs. 2 und 3, Art. 68 lit. b Ziff. 3 und Art. 69 lit. b Ziff. 4 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 52, Art. 55h und Art. 55i des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. Vom Bericht «Stadtraumstrategie» wird zustimmend Kenntnis genommen.
- II. Für die Erarbeitung eines Vor-/Bau- und Auflageprojekts «Neugestaltung Pfistergasse/Reusssteg» wird ein Sonderkredit von Fr. 700'000.– bewilligt.
- III. Der B+A 9/2018 vom 25. April 2018: «Attraktive Luzerner Innenstadt. Stellungnahme zur Initiative «Aufwertung der Innenstadt: Kein Diskussionsverbot – Parkhaus Musegg vors Volk!». Vorschlag des Stadtrates» wird von der Geschäftskontrolle abgeschrieben.
- IV. Der B+A 20/2018 vom 19. September 2018: «Initiative «Aufwertung der Innenstadt: Kein Diskussionsverbot – Parkhaus Musegg vors Volk!»» wird von der Geschäftskontrolle abgeschrieben.
- V. Die Motion 221, Cyrill Studer Korevaar, Claudio Soldati und Yannick Gauch namens der SP/JUSO-Fraktion vom 3. August 2018: «Verbesserung der Innenstadtaufenthaltsqualität trotz Carparkingblockade weiterführen», wird überwiesen und gleichzeitig als erledigt abgeschrieben.
- VI. Die teilweise überwiesene Motion 96, Korintha Bärtsch und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion vom 24. Mai 2017: «Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum: Public Space Public Life (Luzern lebt)», wird als erledigt abgeschrieben.
- VII. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem fakultativen Referendum.

Definitiver Beschluss des Grossen Stadtrates von Luzern, (unter Berücksichtigung der im Grossen Stadtrat beschlossenen Änderungen)

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 3 vom 16. Januar 2019 betreffend

Stadtraumstrategie

- **Strategien für die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Stadtraums**
- **Umsetzungsprojekte**
- **Ausgabenbewilligung Neugestaltung Pfistergasse/Reusssteg,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016, Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 27 Abs. 2 und 3, Art. 68 lit. b Ziff. 3 und Art. 69 lit. b Ziff. 4 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 52, Art. 55h und Art. 55i des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. Vom Bericht «Stadtraumstrategie» wird **zustimmend** Kenntnis genommen.
- II. Der Sonderkredit von Fr. 700'000.– für die Erarbeitung eines Vor-/Bau-/Auflage- und **Ausführungsprojekts** «Neugestaltung Pfistergasse/Reusssteg» wird **abgelehnt**.
- III. Der B+A 9/2018 vom 25. April 2018: «Attraktive Luzerner Innenstadt. Stellungnahme zur Initiative «Aufwertung der Innenstadt: Kein Diskussionsverbot – Parkhaus Musegg vors Volk!». Vorschlag des Stadtrates» wird von der Geschäftskontrolle abgeschrieben.
- IV. Der B+A 20/2018 vom 19. September 2018: «Initiative «Aufwertung der Innenstadt: Kein Diskussionsverbot – Parkhaus Musegg vors Volk!.» wird von der Geschäftskontrolle abgeschrieben.
- V. Die Motion 221, Cyrill Studer Korevaar, Claudio Soldati und Yannick Gauch namens der SP/JUSO-Fraktion vom 3. August 2018: «Verbesserung der Innenstadtaufenthaltsqualität trotz Carparkingblockade weiterführen», wird überwiesen und gleichzeitig als erledigt abgeschrieben.

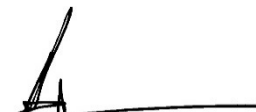
VI. Die teilweise überwiesene Motion 96, Korintha Bärtsch und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion vom 24. Mai 2017: «Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum: Public Space Public Life (Luzern lebt)», wird als erledigt abgeschrieben.

Luzern, 21. März 2019

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Daniel Furrer
Ratspräsident

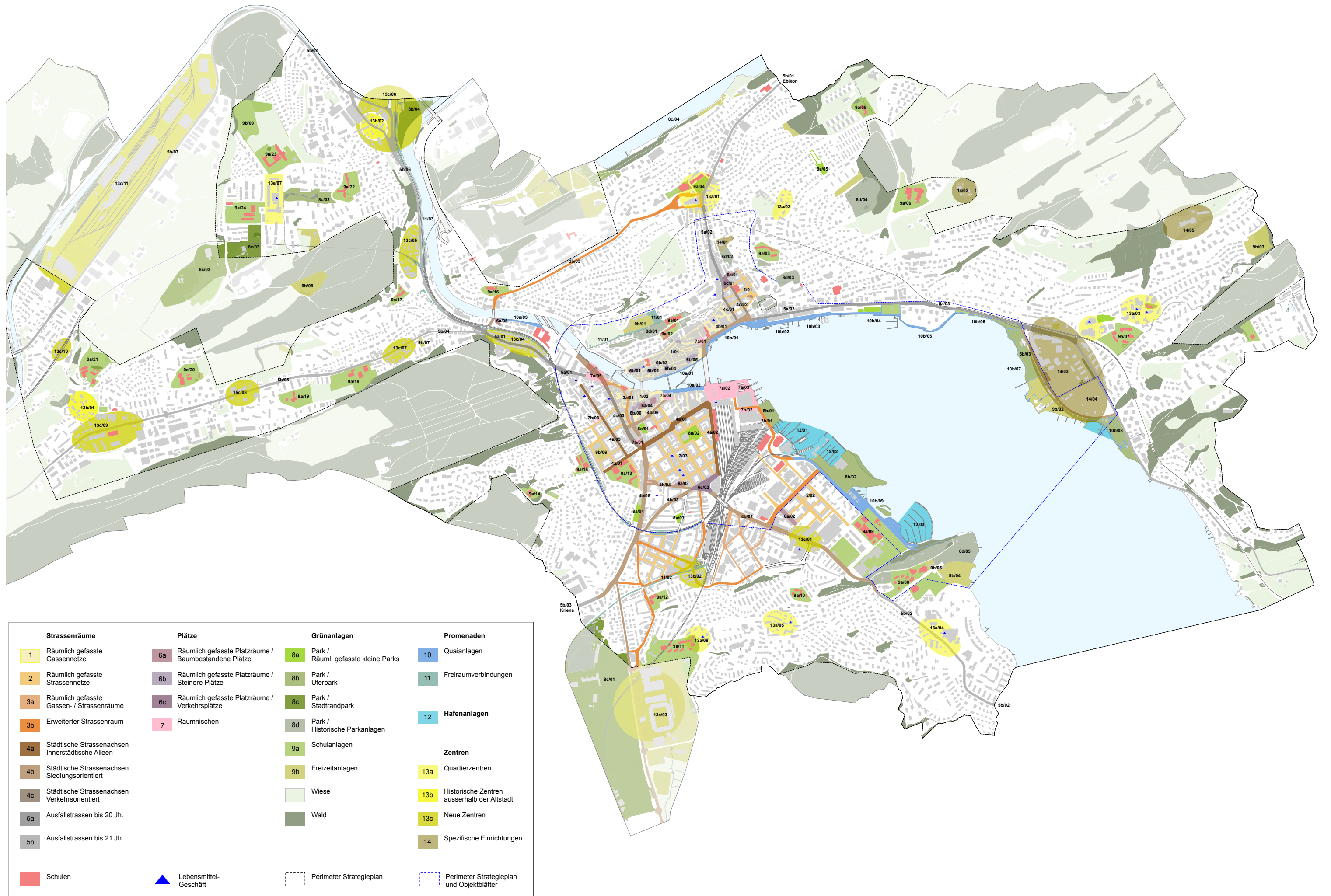


Dr. Urs Achermann
Stadtschreiber



Anhang 1

Übersichtsplan Projekt «Stadtraum Luzern»



Strassenräume	Plätze	Grünanlagen	Promenaden
1 Räumlich gefasste Gassennetze	6a Räumlich gefasste Platzräume / Baumbestandene Plätze	8a Park / Räuml. gefasste kleine Parks	10 Quaianlagen
2 Räumlich gefasste Strassennetze	6b Räumlich gefasste Platzräume / Steinere Plätze	8b Park / Uferpark	11 Freiraumverbindungen
3a Räumlich gefasste Gassen- / Strassenräume	6c Räumlich gefasste Platzräume / Verkehrsplätze	8c Park / Stadtrandpark	12 Hafenanlagen
3b Erweiterter Strassenraum	7 Raumnischen	8d Park / Historische Parkanlagen	
4a Städtische Strassenachsen Innerstädtische Alleen		9a Schulanlagen	Zentren
4b Städtische Strassenachsen Siedlungsorientiert		9b Freizeitanlagen	13a Quartierzentren
4c Städtische Strassenachsen Verkehrsorientiert		Wiese	13b Historische Zentren ausserhalb der Altstadt
5a Ausfallstrassen bis 20 Jh.		Wald	13c Neue Zentren
5b Ausfallstrassen bis 21 Jh.			14 Spezifische Einrichtungen
Schulen	Lebensmittel-Geschäft	Perimeter Strategieplan	Perimeter Strategieplan und Objektblätter

Anhang 2

Stadtraumkonzept Innen- stadt Luzern

Stadtraumkonzept Innenstadt Luzern



Im Auftrag der
Stadt Luzern, Stadtplanung

Hager Partner AG - urbaNplus GmbH - Bosshard&Luchsinger AG- Zimraum

Projekt

Stadtraumkonzept Innenstadt
Luzern

Auftraggeber

Stadt Luzern, Stadtplanung

Landschaftsarchitektur

Hager Partner AG
Bergstrasse 50
CH-8032 Zürich

www.hager-ag.ch
info@hager-ag.ch
T + 41 44 266 30 30
F + 41 44 266 30 20

Monika Schenk (Projektleitung)

Elisabeth Thiel

Karol Kruk (Visualisierungen)

Architektur und Städtebau

urbaNplus / Stefan Kurath / GmbH
Badenerstrasse 281
8003 Zürich

Stefan Kurath

Architektur

Bosshard & Luchsinger AG
Mythenstrasse 7
6003 Luzern

Max Bosshard

Dr. Joëlle Zimmerli**Raum und Gesellschaft**

Zimraum
Müllerstrasse 48
8004 Zürich

Joëlle Zimmerli

23.2.2018

Inhalt

1	Aufgabe und Ziel	7
2	Management Summary	8
3	Zur Aufwertung des Stadtraums in der Luzerner Innenstadt	12
3.1	Ausgangslage	12
3.2	Stellenwert der Massnahmenvorschläge	13
3.3	Generelle Ziele für die Aufwertung der Stadträume	13
3.4	Massnahmen zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität in der erweiterten Innenstadt	14
4	Charakterisierung der wichtigsten Stadtgebiete	17
5	Altstadt	20
5.1	Bestandssituation Altstadt	20
5.2	Zielvorstellung Altstadt	21
5.3	Räume mit Aufwertungspotential	22
6	Kleinstadt	25
6.1	Bestandssituation Kleinstadt	25
6.2	Zielvorstellung Kleinstadt	26
6.3	Räume mit Aufwertungspotential	27
7	Hirschengraben - Stadthaus - Hauptpost	29
7.1	Bestandssituation Hirschengraben - Stadthaus - Hauptpost	29
7.2	Zielvorstellung Hirschengraben - Stadthaus - Hauptpost	30
7.3	Räume mit Aufwertungspotential	31
8	Weyquartier	34
8.1	Bestandssituation Weyquartier	34
8.2	Zielvorstellung Weyquartier	34
8.3	Räume mit Aufwertungspotential	35
9	Hirschmattquartier	36
9.1	Bestandssituation Hirschmattquartier	36
9.2	Zielvorstellungen Hirschmattquartier	37
9.3	Räume mit Aufwertungspotential	37

10	Bruchquartier	38
10.1	Bestandssituation Bruchquartier	38
10.2	Zielvorstellung Bruchquartier	38
10.3	Räume mit Aufwertungspotential	39
11	Seeufer	40
11.1	Bestandssituation Seeufer	40
11.2	Zielformulierung Seeufer	42
11.3	Räume mit Aufwertungspotential	43
12	Reussufer	45
12.1	Bestandssituation Reussufer	45
12.2	Zielvorstellung Reussufer	46
12.3	Räume mit Aufwertungspotential	47
13	Musegghügel	50
13.1	Bestandssituation Musegghügel	50
13.2	Zielvorstellung Musegghügel	51
13.3	Räume mit Aufwertungspotential	51
14	Stadt Parks	53
14.1	Bestandssituation Stadt Parks	53
14.2	Zielvorstellung Stadt Parks	54
14.3	Räume mit Aufwertungspotential	54
15	Stadtachsen	56
15.1	Bestandssituation Stadtachsen	56
15.2	Zielvorstellung Stadtachsen	57
15.3	Räume mit Aufwertungspotential	57
16	Verkehrsdominierte Plätze und Raumnischen	59
16.1	Bestandssituation verkehrsdominierte Plätze und Raumnischen	59
16.2	Zielvorstellung verkehrsdominierte Plätze und Raumnischen	60
16.3	Räume mit Aufwertungspotential	61
17	Zusammenfassung der wichtigsten Aufwertungspotentiale	64
18	Konsultierte Grundlagen und Quellen	69

1 Aufgabe und Ziel

Im Zusammenhang mit den laufenden Diskussionen in der Stadt Luzern für eine Innenstadt mit hoher Nutzungsvielfalt und Aufenthaltsqualität soll ein Konzept aus fachlicher Sicht zur Aufwertung der innerstädtischen Stadträume erarbeitet werden. Grundlage dazu bilden die Ergebnisse aus dem Projekt «Stadtraum Luzern», die Lösungsansätze für die Car-Parkierung sowie das Parkierungskonzept. Das Stadtraumkonzept Innenstadt bzw. Auszüge davon sollen Bestandteil von alternativen Vorschlägen des Stadtrates zur Initiative «Aufwertung der Innenstadt: Kein Diskussionsverbot – Parkhaus Musegg vors Volk!» werden. Folgende Fragen sind im Rahmen des Konzeptes zu beantworten:

1. Welches sind die generellen Ziele für die Aufwertung der öffentlichen Stadträume in der Luzerner Innenstadt?
2. Welche Stadträume der Luzerner Innenstadt sollen im Zusammenhang von Parkplatzverschiebungen aufgewertet werden und warum (Fokus der Aufwertung für jeden Stadtraum)?
3. Welche Stadträume sollen mit welcher Priorität aufgewertet werden?
4. Welche generellen Massnahmen (z.B. Optimierung Sitzgelegenheiten, Optimierung Anlieferungsregime Altstadt, ...) tragen zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt bei?
5. Das Konzept soll einfach lesbare Pläne, Skizzen und «Visualisierungen» für die Vermittlung in der Öffentlichkeit und für die politische Diskussion enthalten.

Im Gegensatz zur Freiraumanalyse, welche als Grundlage für das Raumentwicklungskonzept erarbeitet wurde (siehe Arbeitsbericht vom März 2017, StadtLandschaft GmbH im Auftrag der Stadt Luzern) geht es bei diesem Auftrag in erster Linie um das Aufwertungspotential bestehender öffentlicher Räume in der erweiterten Innenstadt. Hinweise aus der Freiraumanalyse etwa über die Freiraumversorgung flossen in diese Arbeit mit ein.

Ebenfalls eingeflossen sind die im Rahmen des Alleenkonzpts (Stadtgrün, 2005) erarbeiteten Überlegungen zur Strassenraumgestaltung bzw. zur stadträumlichen Hierarchisierung der Strassen.

2 Management Summary

Dank der Lage am See, der Reuss, der umgebenden Hügel und der historischen Altstadt verfügt Luzern über ein hochwertiges Netz an attraktiven öffentlichen Räumen mit sehr vielfältiger Ausprägung. Andererseits ist vor allem die Innenstadt Luzerns wegen der topographischen Lage am Ausfluss der Reuss und der wertvollen historischen Substanz sowohl aus verkehrlicher Sicht ein Engpass sowie vom baulichen Entwicklungspotential her eingeschränkt. Ersteres führt zu einer hohen Verkehrsbelastung über die Seebrücke als Nadelöhr, letzteres zu einer hohen baulichen Dichte mit relativ wenig Grünräumen in der Innenstadt und einem entsprechenden Nutzungsdruck auf diese Flächen. Auf der Basis der Erhebungen und Analysen aus dem Projekt Stadtraum Luzern galt es, Aufwertungspotentiale für den öffentlichen Stadtraum in der Innenstadt und in den angrenzenden Quartieren auszuloten und aufzuzeigen. Hauptziel ist die Aufwertung bzw. Attraktivierung der Innenstadt für Bewohnerinnen und Bewohner sowie Besuchende der Innenstadt, sei es für Arbeit, Kultur- und Freizeitangebote, Dienstleistungen oder Einkaufen. Mit dazu gehören wird die Umsetzung geeigneter Verkehrslösungen, wie zum Beispiel die Lösung der Carparkierung. Die damit notwendigen Massnahmen zur Lenkung der Personenströme dienen in erster Linie den Touristen, haben aber auch positive Effekte für alle Nutzenden der öffentlichen Räume.

Das hier vorgestellte Stadtraumkonzept baut auf den morphologisch hergeleiteten Typologien des primären Stadtraums auf und zeigt Ziele, Gestaltungsansätze und Nutzungsmöglichkeiten sowie daraus abgeleitete Massnahmen zur Aufwertung dieser Stadträume auf. Die vorgestellten Visionen und Massnahmenvorschläge sind hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit sowie der Abwicklung der Personenströme in der Innenstadt zu vertiefen. Das Konzept vertritt eine fachliche Sicht ohne politische Wertung.

Wichtige Rahmenbedingungen für attraktive öffentliche Räume sind angemessene Bewilligungen für die Nutzung von Erdgeschoss und Erdgeschossvorzonen an gut frequentierten Strassen für Gewerbe und Detailhandel, ein ausgewogenes Veranstaltungsangebot auf Plätzen, Gassen und in den Uferparks sowie die Berücksichtigung von Nutzungsbedürfnissen von Bevölkerung, Tourismus und Gewerbe. Zusammenfassend lässt sich der öffentliche Stadtraum der erweiterten Innenstadt Luzerns prioritär mit folgenden Schwerpunkten schrittweise aufwerten:

Mit hoher Priorität in Bezug auf den Realisierungszeitpunkt sollen Ziele umgesetzt werden, welche die Stadt unabhängig von externen Partnern (z.B. Kanton) realisieren kann:

- **Attraktiver Kern:** Die Gassen und Plätze der Alt- und Kleinstadt sanieren, gestalterisch aufwerten und als zusammenhängenden Stadtteppich von Fassade zu Fassade entwickeln. Öffentlichkeitswirksame Erdgeschossnutzungen fördern. Den nordöstlichen Teil des Hirschengrabens im Stil eines klassischen Boulevards aufwerten. In den Innenhöfen und im Umfeld von Regierungsgebäude und Stadthaus grüne Oasen schaffen (Innenhof Stadthaus)
- **Stadt am Fluss:** Uferbereiche beidseits der Reuss als durchgehende Langsamverkehrsverbindungen sichern und punktuell zu Aufenthaltsbereichen am Wasser aufwerten (Bahnhofstrasse, St.Karliquai, Dammgärtli, Pärkli bei der Geissmattbrücke)
- **Lebenswerte Quartiere:** Die negativen Auswirkungen des MIV eingrenzen und erträglich gestalten, Geschwindigkeit reduzieren und Strassenräume für den Langsamverkehr sicher und attraktiv gestalten, sowie belebende Nutzungen in Erdgeschoss und an Plätzen ermöglichen (insb. Weyquartier, Bruchquartier, Neustadt). Neue Grünräume und Verbindungen zu den übergeordneten Erholungsräumen Musegg, See- und Reussufer schaffen (zB. Gleisüberdeckung, Grünraum Rösslimatt).

Mit mittlerer Priorität in Bezug auf den Realisierungszeitpunkt sollen verkehrsreiche Plätze und Hauptverkehrsachsen optimiert werden. Hier bestehen Abhängigkeiten zu externen Partnern wie z.B. dem Kanton. Als komplexe Projekte brauchen sie genügend zeitlichen Vorlauf. Planerische Schritte sind entsprechend frühzeitig anzugehen, insbesondere im Hinblick auf die Veränderungen der Carparkierung und deren Auswirkungen auf die Innenstadt. Im Fokus steht die verbesserte Führung der Personenströme entlang der Touristen-Hauptachsen (Wegeführung/ Gestaltung:

- **Platz schaffen:** Bei verkehrsdominierten Plätzen die Verkehrsführung optimieren und randlich verkehrsfreie Aufenthaltsbereiche im Zusammenspiel mit den angrenzenden Gebäuden und Nutzungen schaffen (Bundesplatz, Kasernenplatz, Löwenplatz, Pilatusplatz, Bahnhofplatz/Europaplatz)
- **Repräsentative Stadtachsen:** Mit geschwindigkeitsreduzierenden Massnahmen die Dominanz des motorisierten Verkehrs abschwächen und Stadtachsen als repräsentative Alleen mit breiten Trottoirs, belebten Erdgeschossen und hoher Bewegungsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden gestalten (Hirschengraben nordwestlicher Teil, Obergrundstrasse, Baselstrasse, Haldenstrasse, Zürichstrasse, Zentralstrasse, Bundesstrasse, Seebrücke).

Zu einem späteren Realisierungszeitpunkt sollen die Schwerpunkte Stadtpark Musegg und Stadt am See angegangen werden:

- **Stadt am See:** Seeuferparks und Promenaden am See beidseitig zu einem zusammenhängenden Parkband weiter entwickeln, gestalterisch auffrischen und durch verschiedene niederschwellige Nutzungsangebote und Zugang zum Wasser beleben (Testplanung linkes Seeufer und Tribtschen startet 2018).
- **Stadtpark Musegg:** Grünräume beidseits der Museggmauer unter Berücksichtigung historischer Strukturen mit einem übergeordneten Konzept als zusammenhängenden Stadtpark mit unterschiedlichen Atmosphären und Nutzungsschwerpunkten in Wert setzen, räumlich klären und zu einem Naherholungsgebiet weiterentwickeln.



Attraktiver Kern: Beispiel Seidenhofstrasse

Die teils mit repräsentativen Bauten gesäumten Strassen könnten zu Fussgängerzonen mit Anlieferung und einer von Fassade zu Fassade durchgehend einheitlich gestalteter Oberfläche aufgewertet werden.





Attraktiver Kern: Beispiel Schwanenplatz

Ohne Cars entsteht ein offener, repräsentativer Stadtplatz mit Blick auf den See. Ein hochwertiger Belag, vielleicht ein Brunnen, Sitzmöglichkeiten, Gastroangebote und temporäre Nutzungen z.B. für Markt tragen zur Attraktivität bei.



Stadt am Fluss: Beispiel St.Karli-Quai

Mit einer Reduktion der Parkfelder und einer Begegnungszone oder einem Fahrverbot mit Zubringer könnte aus dem St.Karli-Quai eine attraktive Uferpromenade werden.





Platz schaffen: Bundesplatz

Mit einer Neuorganisation und platzsparenden Optimierung der Strassen könnte der Bundesplatz zu einem veritablen Stadtplatz mit einem grosszügigem Aufenthaltsbereich mit Bezug zu den umliegenden Gebäuden werden.



3 Zur Aufwertung des Stadtraums in der Luzerner Innenstadt

3.1 Ausgangslage

Die Qualität der Stadträume in Luzern ist grundsätzlich hoch. Die weitgehend erhaltenen historischen Stadtteile der Alt- und Kleinstadt mit ihren engen Gassen und Plätzen rahmen beidseits die Reuss, verbunden mit der Kapellbrücke und dem Wasserturm, dem wohl beliebtesten Fotosujet der Stadt. Den Hintergrund bilden die umliegenden grünen Kuppen der Molassezüge mit der Museggmauer und den -türmen. Im Vordergrund liegen das Seebecken mit den klassischen Seepromenaden und weitläufigen Uferparks, welche zusammen mit den stattlichen Stadthäusern, Hotels und Villen aus dem 19. und angehenden 20. Jahrhundert die eindrucksvolle Stadtsilhouette rahmen.

Andererseits ist die Innenstadt Luzern gerade wegen der topographischen Lage am Ausfluss der Reuss und der wertvollen historischen Substanz sowohl aus verkehrlicher Sicht ein Engpass sowie vom baulichen Entwicklungspotential her eingeschränkt. Ersteres führt zu einer hohen Verkehrsbelastung über die Seebrücke als Nadelöhr, letzteres zu einer hohen baulichen Dichte mit relativ wenig Grünräumen in der Innenstadt und einem entsprechenden Nutzungsdruck auf diese Flächen.

Aus verkehrlichen Gründen sind demzufolge die Ausfallstrassen und die prägenden, oft schon im 19. Jahrhundert als repräsentative Stadträume angelegten Strassen und Plätze in der Innenstadt (Hirschengraben NO, Pilatusstrasse, Schweizerhofquai, Löwen-/Alpenstrasse, Zürichstrasse, Obergrundstrasse, Zentral- und Haldenstrasse) prioritär auf den Strassenverkehr ausgerichtet und meist doppelspurig im Einrichtungsverkehr angelegt. Die Geschwindigkeit der Fahrzeuge wird aus Sicht der Fussgänger und Velofahrenden als generell hoch empfunden, die Querungsmöglichkeiten für Fussgänger sind eingeschränkt und mit langen Wartezeiten an den Lichtsignalen verbunden. Manche der Plätze sind zu Grosskreiseln ohne jegliche Aufenthaltsqualitäten umfunktioniert. Gleichzeitig sind die Stadtachsen und -plätze wichtige und grundsätzlich attraktive Stadträume mit hochwertigen Fassaden und bedeutender Orientierungs- und Verbindungsfunktion in die umliegenden Quartiere. Die Verkehrsbelastung in Kombination mit den hohen Geschwindigkeiten und schlechten Querungsmöglichkeiten schränken die Aufenthalts- und Bewegungsqualität massgeblich ein, was sich trennend auf die Innenstadt auswirkt und zusätzlich den Nutzungsdruck auf die nicht durch den Verkehr belasteten Räume verstärkt.

Die Innenstadt von Luzern übernimmt auf drei Ebenen eine wichtige Rolle: Als Ort für Tourismus, als Versorgungs- und Ausgangszentrum für Menschen aus der Stadt und Region sowie als Lebensraum für die Quartierbevölkerung sowie Erwerbstätigen. Diese stellen sehr unterschiedliche Ansprüche an die öffentlichen Räume in Bezug auf Repräsentativität, Aufenthalts- und Durchgangsqualität, Ruhe, Unterhaltung und Konsum.

Als äusserst beliebtes Tourismusziel werden Luzerns historische Gassen, die innerstädtischen Reussufer mit der Kapellbrücke und die Seepromenaden über alle Jahreszeiten hinweg sehr gut besucht. Wichtige Verbindungsrouen etwa zwischen Löwendenkmal und Schweizerhofquai führen entlang stark befahrener Stadtachsen mit sehr schmalen Trottoirs. Auch die enge Hertensteinstrasse gehört zu den beliebten Flaniergassen zwischen Schwanen- und Löwenplatz. Die unterschiedlichen Fortbewegungs-Geschwindigkeiten können hier mitunter ein eiliges Vorankommen erschweren. Ebenfalls verbunden mit der Beliebtheit der Stadt bei Reisenden sind die bekannten Probleme um die Carparkierung und Anhaltstellen, welche in einer parallel laufenden Studie des städtischen Tiefbauamtes untersucht werden.

Zur Aufwertung der öffentlichen Räume in der Innenstadt gehört der Umgang mit den unterschiedlichen Ansprüchen an den Stadtraum und eine Gestaltung, die einen möglichst niederschweligen Zugang und eine vielfältige Nutzung des öffentlichen Raums unterstützt.

3.2 Stellenwert der Massnahmenvorschläge

Die nachfolgend vorgeschlagenen Aufwertungs-Massnahmen sind aus fachlicher Perspektive, auch mit Aussensicht, und ohne politische Wertung formuliert. Nicht alle Vorschläge sind sofort umsetzbar, nicht alle mögen gleich zielführend sein. Die Zusammenstellung zeigt Optionen auf, die im Weiteren bezüglich Umsetzbarkeit, Priorisierung, Abhängigkeit von anderen Massnahmen sowie einer Nutzenabwägung vertieft betrachtet werden müssen.

Die parallel erarbeitete Carparkierungsstudie sowie ein grundsätzlich überarbeitetes Parkierungskonzept des städtischen Tiefbauamtes bilden die Voraussetzung für die Umsetzung vieler dieser Massnahmenvorschläge.

3.3 Generelle Ziele für die Aufwertung der Stadträume

Die Innenstadt gilt als die Visitenkarte Luzerns, die von Bewohnerinnen und Bewohnern wie auch von Gästen gleichermaßen aufgesucht wird und wohl am stärksten zur Identifikation mit der Stadt beiträgt. Dem öffentlichen Raum kommt dabei eine äusserst grosse Bedeutung zu. Gute Stadträume bieten Schutz, Komfort und die Möglichkeit von sinnlichen Erlebnissen (siehe z.B. Jan Gehl et. al: 2006)

Schutz:

Gutes Sicherheitsempfinden dank belebter Räume mit sozialer Kontrolle, sich in Raum und Zeit überschneidende Nutzungen, Schutz vor negativen Umwelteinflüssen (Schatten, Sonne, Wind), Schutz vor Verkehr und Lärm.

Komfort:

Einladende Angebote zum Aufenthalt, ausruhen und um sich zu unterhalten (Sitzen, Gehen, Stehen), angenehme Bewegungsqualität (Distanzen, ausreichend Platz, Verbindungen), Zugänglichkeit und Beleuchtung

Sinnliche Erfahrung:

Jahreszeiten, Ausblicke und Fernblicke, Raumproportionen, menschlicher Massstab, Enge und Weite, Fassaden, erlebbare historische Elemente, Erlebnis von Naturelementen wie Wasser, Flora und Fauna, Möglichkeiten zum Beobachten, Spiel und Sport, Attraktionen, Gastronomie und Vergnügen, gute Gestaltung (Ausstattung, Materialisierung, Oberflächenstrukturen, Ausblicke)

Generelle Ziele für die Aufwertung von Stadträumen sind demnach:

- Hohe Aufenthaltsqualität durch komfortable Raumproportionen, angenehmes Stadtklima und unterschiedliche Angebote für Aufenthalt, Spiel und Sport.
- Hohe Bewegungsqualität durch ausreichendes Platzangebot, angepasstes Geschwindigkeitsspektrum und durchgängige Raumfolgen.
- Inszenierung und Erlebbarkeit kulturhistorischer naturschöner Gegebenheiten.
- Gute ökologische Funktionen (Retention, Versickerung, Biodiversität, Mikroklima)
- Adäquate Nutzungen und gesellschaftliche Interaktionen.
- Gewährleistung von Sicherheit und Sauberkeit.

Nutzung

Die Nutzung und Nutzbarkeit öffentlicher Räume ist oft prägend, ob ein Raum als attraktiv wahrgenommen wird. Diesbezüglich sind folgende Punkte hervorzuheben:

- Niederschweligen Zugang zu öffentlichen Räumen gewährleisten.
- Bewilligungen für temporäre und regelmässige Nutzungen nach nachvollziehbaren Kriterien erteilen.
- Nutzungsansprüche und Nutzungskonflikte über Bedürfniserhebungen, Partizipation und Anhörungen moderieren.

Dabei muss natürlich nicht jeder Stadtraum alles gewährleisten. Vielmehr ergeben sich die jeweiligen Schwerpunkte aus seiner Stellung und Funktion im Stadtraumgefüge. In den Kapiteln 5-16 werden die verschiedenen Stadtraumtypologien charakterisiert und spezifische Aufwertungsziele für einzelne, wichtige Stadträume beschrieben.

3.4 Massnahmen zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität in der erweiterten Innenstadt

Allgemeine Bemerkungen:

Viele Einschränkungen der Stadtraumqualität lassen sich nur durch verkehrliche Massnahmen beheben und zwar sowohl aus Aspekten der Sicherheit wie auch der Aufenthalts- und Bewegungsqualität. Hier besteht ein Interessenskonflikt zwischen dem Wunsch nach möglichst zentraler (Car-)Parkierung und Aufenthalts- bzw. Bewegungsqualität für den Langsamverkehr. Möglichst breit getragene Lösungen bedingen eine optimale Abstimmung zwischen den Konzepten zur Stadtraumqualität und zur (Car-)Parkierung.

Aus Sicht Stadtraumqualität ist weniger Durchgangsverkehr und die Reduktion von (oberirdischen) Parkplätzen, sowie eine Reduktion der Geschwindigkeit anzustreben. Letzteres führt zu einer Annäherung der Geschwindigkeit zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Nach wie vor erscheint der Strassenverkehr als dominant, obwohl inzwischen verschiedene Untersuchungen zeigen, dass z.B. Tempo 30 in Innenstädten sehr viele Vorteile für alle mit sich bringen und Tempo 50 die Ausnahmesituation sein sollte (siehe z.B. SVI, Optimale Geschwindigkeiten in Siedlungsgebieten, 2015). Im Wissen, dass die verkehrlichen Herausforderungen nicht kurzfristig gelöst werden können, werden nachfolgend trotzdem die damit einhergehenden Potentiale zur Verbesserung der Aufenthalts- und Bewegungsqualität entlang der Stadtachsen aufgezeigt. Umso bedeutender ist deshalb auch die Aufwertung jener Stadträume, die nicht oder nur wenig durch den Durchgangsverkehr belastet sind.

Die in Luzern sehr häufig anzutreffende säulen- und pyramidenförmigen Hainbuchen betonen sehr stark die Vertikalität des Strassenraums («Schluchtwirkung») und erscheinen mit ihren dichten und sehr regelmässigen Baumkronen sehr auffällig und streng. Um den Charakter der jeweiligen Strasse, insbesondere in Bezug auf Proportionen und Fassadengliederung Rechnung zu tragen sollte darauf geachtet werden, vermehrt unterschiedliche, der jeweiligen Situation entsprechende Baumarten zu wählen.

Bei Bewilligungen für die Nutzung des öffentlichen Raums durch Veranstaltungen und Aktivitäten ist auf vergleichbare Massstäbe zu achten. Nutzungsansprüche und Konflikte sollten aktiv über Bedürfniserhebungen, Partizipation und Anhörungen moderiert und bei Bedarf über Beispielungspläne geregelt werden.

Massnahmen zur Aufwertung der unterschiedlichen Stadträume

Um die vorgenannten Ziele zu erreichen stehen für die unterschiedlichen Stadträume folgende Massnahmen zur Aufwertung im Vordergrund. Sie werden in den folgenden Kapiteln detailliert beschrieben:

Historische Gassennetze

- Gestalterische Aufwertung der Plätze und Gassennetze der Alt- und Neustadt mit hochwertigem, stufenlosen Belag von Fassade zu Fassade, Aufenthaltsqualität insbesondere durch Brunnen, Sichtbezüge und Sitzmöglichkeiten, öffentlichkeitswirksame Nutzungen insb. in den Erdgeschossen fördern, eingeschränktes Zufahrts- und Parkierungsregime (evt. überprüfen/durchsetzen).

Quartierstrassen

- Aufwertung der Quartierstrassennetze für den Langsamverkehr, Strassenraumgestaltung mit starkem Querbezug sowie hoher Bewegungs- und punktueller Aufenthaltsqualität, breite Trottoirs und Vorzonen mit Nutzungsmöglichkeiten, Bäume, Sitzmöglichkeiten, beschränkten Angeboten für Kurzzeitparkierung.

Strassen und Plätze

- Schaffung von verkehrsfreien Bereichen mit Aufenthaltsqualität und Nutzungsmöglichkeit bei Verkehrsknoten durch Neuorganisation/Bündelung/Reduzierung der Fahrspuren.
- Aufwertung der Stadtachsen durch attraktive Strassenraumgestaltung (z.B. Bäume, Beläge), breitere Trottoirs mit Nutzungsmöglichkeiten für Läden in den Erdgeschossen.
- Höhere Bewegungsqualität entlang und quer zu den Stadtachsen durch Anpassung/Reduktion der Durchfahrtsgeschwindigkeit, Reduktion der Fahrspuren und Verbesserung der Querungsmöglichkeiten.
- Möglichkeit für Veranstaltungen und Märkte mit historischer Kulisse an geeigneten Lagen.

Stadtparks

- Nutzungsdruck auf bestehende Parks durch geeignete Gestaltung und Bespielungspläne entschärfen.
- In die Stadt reichende Grünräume wie die Musegg als gut erreichbare und durchgängige Naherholungsräume aufwerten.
- Breitere Nutzbarkeit der Schul- und Sportanlagen durch geeignete Angebote, Nutzungsüberlagerungen und zusammenhängende Gestaltung fördern.
- Innenhöfe insbesondere von Institutionen zugänglich machen und aufwerten.

Reussufer

- Durchgängige, attraktive Verbindungen entlang des Ufers und in die angrenzenden Quartiere schaffen
- Punktuell Aufenthaltsmöglichkeiten mit Bezug zum Wasser schaffen.

Seeufer

- Durchgängige, attraktive Verbindungen entlang des gesamten Ufers und in die angrenzenden Quartiere schaffen.
- Auffrischung der Parkanlagen und Erweiterung der niederschwelligen Angebote für Aufenthalt, Gastronomie, Spiel und Sport sowie Zugang zum Wasser.
- Aufhebung von Park- und Boots-Trockenplätzen direkt am Ufer zugunsten von Platz- oder Grünräumen.
- Orte für grössere Veranstaltungen (Openairkino, Sportanlässe) anbieten.

Neue öffentliche Räume in der erweiterten Innenstadt

Auch wenn es bei diesem Projekt primär um die Aufwertung bestehender Stadträume geht, sei an dieser Stelle auf neue Potentiale, die teils bereits andernorts erwähnt bzw. angegangen wurden, verwiesen:

- Auslagerung bzw. Umorganisation der Hafen- und Werftanlagen prüfen, so dass entlang des Ufers eine durchgehende, möglichst ebenerdige Weg- bzw. Promenadenverbindung entsteht.
- Schaffung von neuen öffentlichen (Grün-)Räumen mit Verbindung zum See oder zur Reuss in den sich im Umbruch befindenden Quartieren (Rösslimattareal SBB, Unterlachen/Tribschen, Bern-/Baselstrasse etc.) im Zusammenhang mit Quartierplanungen/Arealüberbauungen und unter Nutzung der Mehrwertabgabe.
- Überdeckung Gleisbogen zwischen Langensandbrücke und Reuss mit Schaffung linearer Grünraumstrukturen (Machbarkeitsstudie).

4 Charakterisierung der wichtigsten Stadtgebiete

Die räumlich über die Altstadt erweiterte Innenstadt von Luzern gliedert sich in unterschiedliche Teilgebiete. Unter Stadtgebieten werden Stadtteile mit mehr oder weniger einheitlichen Eigenschaften verstanden, welche räumlich als Quartiere, thematisch als räumliche Abfolge oder topologisch aufgrund ihrer Bedeutung und räumlichen Verortung voneinander abgegrenzt werden können. Im Zusammenhang mit einer Aufwertung werden folgende Gebiete bearbeitet:

Historisch gewachsene, räumliche Einheiten (Quartiere)

- Altstadt
- Kleinstadt
- Hirschengraben-Stadthaus (zwischen Pilatusstrasse und Hirschengraben)
- Weyquartier
- Hirschmattquartier
- Bruchquartier

Im Überblicksplan sind für den Gesamtzusammenhang weitere Quartiere dargestellt, die ausserhalb der eigentlichen Innenstadt liegen. Diese Quartiere sind einem Veränderungsprozess ausgesetzt und werden deshalb nicht vertieft betrachtet:

- Tribschenquartier
- Neustadtquartier

Thematische oder topologische Einheiten

- Seeufer
- Reussufer
- Musegghügel
- Stadtparks
- Stadtachsen
- Verkehrsdominierte Plätze und Raumnischen

Den Stadtgebieten werden strategische Ziele zugeordnet. Um diese zu erreichen, werden Massnahmen vorgeschlagen. Ebenfalls wurden innerhalb der Stadtgebiete konkrete Stadträume mit Aufwertungspotentialen identifiziert und mögliche Gestaltungsansätze anhand von Referenzbildern und Visualisierungen dargestellt.

Die Stadträume korrespondieren mit den morphologisch bestimmten Stadträumen des Projekts Stadtraum Luzern. Entsprechend können sie auch als Typen bestimmter kultureller Bedingtheiten voneinander unterschieden werden. Der Hinweis auf die Typologien gibt damit auch Hinweise zu Entstehungsgeschichte, Verwandtschaften und gestalterischen Kriterien.

Durch die Summe der aufgeführten Massnahmen kann in kleinen Schritten und über Jahre hinweg die Attraktivität der Innenstadt und der angrenzenden Quartiere gesteigert werden. Die Ziele und Massnahmen geben ein Grundgerüst vor, aus dem sich die anschliessende Ausarbeitung von Vertiefungsbereichen ableitet.



Stadträume erweiterte Innenstadt Luzern

5 Altstadt

5.1 Bestandssituation Altstadt

Erkenntnisse aus Ortsbegehungen und Ortskenntnissen:

- Die Altstadt besitzt durch ihre geschichtliche Vergangenheit viele Identifikationsmerkmale und ist ein wichtiger Touristenmagnet.
- Sehr unterschiedliche Beläge. Ein grosser Teil der Gassen und Plätze hat noch Trottoirs mit Absatz.
- Es gibt wenig konsumfreie Sitzmöglichkeiten.
- Häufig sind die Plätze mit Autos und Lieferwagen verstellt.



Grendel: Fahrgasse mit Trottoirs, Belagsschäden, kaum Sitzmöglichkeiten, parkierte Autos



Kornmarkt: Trottoirs mit Absatz, Platz verstellt durch parkierte Autos. Schöner Brunnen

5.2 Zielvorstellung Altstadt

Das Netz aus Gassen und Plätzen der Altstadt soll als historisches Gefüge und Einheit erkennbar sein. Beläge sollen grundsätzlich als durchgängiger Stadtteppich von Fassade zu Fassade gehen, mit einer hochwertigen Materialisierung, welche dem historischen Kontext gerecht wird (z.B. Natursteinpflaster). Die Plätze sollen als Aufenthalts- und Veranstaltungsorte, mitunter auch bildlich z.B. als beliebte Fotosujets die Identifikation der Stadt-, Quartierbevölkerung und Touristen mit der Stadt Luzern stärken.



Hertensteinstrasse mit durchgängigem Belag und Natursteinrinne



Durchgängiger Pflasterbelag, Nutzung der Vorzonen

Massnahmen zur Aufwertung:

- Zusammenhängende, stufenlose Belagsfläche von Fassade zu Fassade entwickeln.
- Ausreichend Sitzmöglichkeiten ohne Konsumzwang anbieten.
- Aussenbereiche/Vorzonen für Erdgeschossnutzungen gestalterisch definieren.
- Verkehr innerhalb der Altstadt eingrenzen und verkehrsberuhigtes Gassennetz ausweiten.
- Veranstaltungen mit Bezug zur Alt- und Innenstadt ermöglichen (z.B. Märkte, Musik, Feste).
- Zulieferregime für Anwohner und Gewerbe so regeln, dass nur wirklich nötige Fahrten/Parkbewilligungen erteilt werden.

5.3 Räume mit Aufwertungspotential

Schwanenplatz

- Typologie: Raumnische
- Aufwertungspotential: Nutzung, Belag, Ausstattung, Aufwertungspotential durch Neuorganisation Carparkierung
- Nutzergruppen: Mehrwert für breite Zielgruppe, heute Konflikte bzw. eingeschränkte Nutzbarkeit durch Beanspruchung als Ein- und Ausladepunkt für Cars und entsprechend grossen Touristengruppen.

Ohne Cars entsteht ein offener, mit temporären Nutzungen wie z.B. Markt beispielbarer, repräsentativer Stadtplatz mit Sichtbezug auf den See. Hochwertiger Belag auf einer zusammenhängenden, stufenlosen Fläche von Fassade zu Fassade. Aufenthaltsqualität durch Brunnen und randlich angeordnete Sitzelemente. In beschränktem Masse Nutzung der Erdgeschossvorzonen durch Gastroangebote und Läden in den umliegenden Erdgeschossen ermöglichen.



Belagsschäden, verstellt durch Carhalteplätze



Funktionale Fläche statt repräsentativer Stadtplatz



Schwanenplatz: Heutige Situation (Foto SLU)



Visualisierung: Repräsentativer Stadtplatz am Rande der Altstadt



Visualisierung: Repräsentativer Stadtplatz mit Einbezug Strassenraum bis zum Schweizerhofquai

Kapellplatz

- Typologie: Räumlich gefasster Stadtplatz, steinern
- Aufwertungspotential: Nutzung, Belag, Ausstattung
- Aufwertungspotential durch Überprüfung Zufahrts-/Parkregime und Entlastung von nicht quartierbezogenen Veranstaltungen.
- Nutzergruppe: Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Stadtbevölkerung, Touristen, Erwerbstätige, Passanten, Quartierbevölkerung. Heute Konflikte durch nicht quartiergerechte Veranstaltungen und häufige Beanspruchung als Parkplatz.

Der Kapellplatz ist in vielerlei Hinsicht bereits ein guter Ort, respektive der Bewilligungen sehr häufig durch parkierte Autos verstellt. Strengere Kontrolle und ggf. Überprüfen des Parkreglements. Die Nutzung der Vorzonen durch Gastroangebote und Läden sowie durch die Kirche sollte möglich werden. Evt. Bespielungskonzept mit Anwohnern, Gewerbe und weiteren Beteiligten ausarbeiten. Die Baumreihe ist zwar als Grünelement wertvoll, passt aber nicht in die Altstadt. Bei Abgang mit 1-2 Einzelbäumen ersetzen. Belag vereinheitlichen und ohne Absatz von Fassade zu Fassade ausbilden.



Unterschiedliche Beläge, Randsteine



Baumreihe wertvoll, aber untypisch für Altstadt

6 Kleinstadt

6.1 Bestandssituation Kleinstadt

Erkenntnisse aus den Ortsbegehungen

- Die Kleinstadt besitzt durch ihre geschichtliche Vergangenheit viele Identifikationsmerkmale.
- Mit der aktuellen Sanierung im Zusammenhang mit den Werkleitungen erhält ein grosser Teil des Gassennetzes der Kleinstadt einen hochwertigen, stufenlosen Belag aus Naturstein.
- Vor allem im Bereich um das Regierungsgebäude und die Franziskanerkirche sind die Potentiale noch nicht komplett ausgeschöpft: Der Innenhof des Regierungsgebäudes ist in erster Linie ein Parkplatz und wird trotzdem von Arbeitstätigen, Schülern und Quartierbewohnern als Rückzugsraum genutzt.



Viele Identifikationsmerkmale



Reusssteg: Attraktiver Bezug zum Wasser mit Blick auf die Museggmuer/Türme



Neuer, hochwertiger Natursteinbelag in den Gassen



Verstelter, unattraktiver Raum zwischen Franziskanerplatz und Regierungsgebäude

6.2 Zielvorstellung Kleinstadt

Das Netz aus Gassen und Plätzen der Kleinstadt soll als historisches Gefüge und Einheit erkennbar sein. Beläge sollen grundsätzlich als durchgängiger Stadtteppich von Fassade zu Fassade angelegt sein, mit hochwertiger Materialisierung im historischen Kontext (z.B. Natursteinpflaster). Der Bereich östlich des Franziskanerplatzes, also zwischen Chor, Regierungsgebäude und Mittelschulzentrum sowie der Hof des Regierungsgebäudes sollen zu eher grünen Stadträumen mit ruhigen Nutzungen entwickelt werden. Sie sind Rückzugsorte und sollen grundsätzlich nicht bespielt werden.

Massnahmen zur Aufwertung:

- Zusammenhängende, stufenlose Belagsfläche von Fassade zu Fassade entwickeln (mit der aktuellen Sanierung schon fast vollständig umgesetzt).
- Ausreichend Sitzmöglichkeiten ohne Konsumzwang anbieten.
- Freiräume vom ruhenden Verkehr befreien, weiterentwickeln und in das Stadtgefüge integrieren.
- Wert der Höfe und kleineren Platzsituationen als Aufenthaltsräume durch Neugestaltung steigern, aber nicht bespielen.
- Subjektive Sicherheit erhöhen (zum Beispiel durch Beleuchtung von Durchgängen).



Franziskanerplatz: neuer hochwertiger Belag



Franziskanerplatz: Aussengastronomie



Charmante ruhige Nischen



Angemessene Nutzung

6.3 Räume mit Aufwertungspotential

Pfistergasse

- Typologie: Räumlich gefasster Gassenraum
- Aufwertungspotential: Belag, Nutzung, Ausstattung
- Aufwertungspotential durch Aufheben von Parkfeldern: Ja
- Nutzergruppen: Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Stadtbevölkerung.

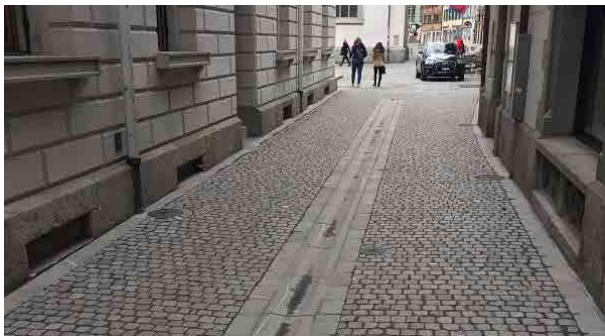
Nach Abschluss der Kleinstadt-Sanierung, wird das Aufwertungspotential und -bedarf der Pfistergasse deutlich. Mit einem durchgehenden Belag und angemessenem Platz für Nutzungen im Zusammenhang mit den Erdgeschossen würde die Pfistergasse ebenso attraktiv wie die restliche Kleinstadt. Auch die platzartige Aufweitung kurz vor dem Kasernenplatz, die heute noch durch Auto- und Veloparkierung verstellt ist, sollte in die Aufwertung einbezogen werden.



Pfistergasse mit Fahrbahn, Trottoirs und Anlieferverkehr



Pfistergasse: Mit Parkierung verstellte Platzaufweitung vor Kasernenplatz



Referenzbild: Belagskonzept Natursteinpflaster mit Mittelrinne (Seitengasse Franziskanerplatz-Bahnhofstrasse)



Referenzbild: Franziskanerplatz: Offener Platz mit einheitlichem, stufenlosen Belag von Fassade zu Fassade



Alternativ: Belagskonzept mit Asphaltbelag und Mittelrinne aus Naturstein (Referenz: Hertensteinstrasse)

Hof des Regierungsgebäudes

- Typologie: Räumlich gefasster Innenhof, baumbestanden
- Aufwertungspotential: Neugestaltung als durchgängiger Hofraum, Ausstattung
- Aufwertungspotential durch Aufheben von Parkfeldern: Ja
- Nutzergruppen: Mehrwert für breite Zielgruppe, insbesondere Stadtbevölkerung, Erwerbstätige und angrenzende Schulen.

Ruhiger, grüner Innenhof mit hoher Aufenthaltsqualität für Alltagsnutzung (Mittagspause, Erholung, Skulpturengarten...). Keine grossen Veranstaltungen oder Märkte, diese können z.B. auf dem Franziskanerplatz oder auf der Burgerstrasse stattfinden. Kleine Veranstaltungen wie Apéro, Aussenunterricht oder Ähnliche erlauben.



Östlicher Hof des Regierungsgebäudes mit Parkplatz



Westlicher Hof des Regierungsgebäudes



Referenzbild: Erholungsraum mit Sonnen- und Schattenplätzchen



Referenzbild: Grüner ruhiger Innenhof mit Aufenthaltsqualität



Referenzbild: Skulpturengarten



Referenzbild: Skulpturengarten

7 Hirschengraben - Stadthaus - Hauptpost

7.1 Bestandssituation Hirschengraben - Stadthaus - Hauptpost

Erkenntnisse aus Ortsbegehungen und Ortskenntnissen:

Repräsentative Bauten, teils alter Baumbestand und gut proportionierte Strassenräume wie der auf dem ehemaligen Festungsgraben entstandene Hirschengraben kommen heute durch die meist sehr funktionale Gestaltung nicht wirklich zur Geltung. Auffallend sind generell schmale Trottoirs, breite Fahrspuren und durchgehende Längsparkierung. Teils verstärken säulenförmige Baumreihen, ein segregierter Strassenraum und mit Sträuchern bepflanzte Baumscheiben die schluchtartige Wirkung. Flora-, Seidenhof- und Theaterstrasse wirken teils «hinterhofartig».



Stadthaushof: Wenig einladend, wenig Aufenthaltsqualität



Hirschengraben: Schöne Allee aber zu wenig Platz für Fussverkehr



Platzaufweitung vor dem Regierungsgebäude



Theaterstrasse: Unattraktiver Stadtraum trotz hochwertiger Lage



Seidenhofstrasse: Segregierung, verstärkt durch bepflanzte Baumscheiben. Säulenbaumreihe unterstreicht «Schluchtcharakter».

7.2 Zielvorstellung Hirschengraben - Stadthaus - Hauptpost

Mit der Neugestaltung und Verkehrsberuhigung der Bahnhofstrasse wird das Quartier zwischen Pilatusstrasse und Reuss, insbesondere auch der östliche Hirschengraben um das Regierungsgebäude wesentlich weniger stark durch den MIV frequentiert werden. Der Hirschengraben und die Querstrassen zwischen Pilatusstrasse und Bahnhofstrasse werden als fussverkehrsfreundliche Verbindungsräume (Fussgängerzonen, T30 oder Begegnungszone) aufgewertet. Der Hirschengraben mit seiner stattlichen Breite, den repräsentativen Bauten und dem alten Baumbestand wird wieder zu einem eigentlichen Boulevard in Verlängerung der Bahnhofstrasse. Die Aufweitung vor dem Stadthaus wird als Platz, der Hof des Stadthauses als Grünraum mit Aufenthaltsqualität einladender und somit entsprechend den repräsentativen Bauten gestaltet. Die rechtwinklig zum Hirschengraben laufenden Strassen wie die Theater-, Seidenhof- und Florastrasse sind zu einem wesentlichen Teil als nördliche Fortsetzung des Hirschmattquartiers zu lesen, entsprechend sollte wo sinnvoll das dort angewendete neue Gestaltungsprinzip weitergeführt werden.

Massnahmen zur Aufwertung:

- Hirschengraben zu fussverkehrsfreundlichem, dem repräsentativen Umfeld entsprechenden Boulevard entwickeln.
- Strassen zu fussverkehrsfreundlichen, dem Umfeld entsprechenden städtisch eleganten Strassenräumen entwickeln. Wo sinnvoll Gestaltungsprinzip aus dem Hirschmattquartier übernehmen/anwenden.
- Bezüge zu den Fassaden und nutzbare Vorzonen vor Erdgeschossen herstellen.
- Querbezüge dank Lücken in der Längsparkierung schaffen.
- Innenhöfe zu grünen Rückzugsorten entwickeln.



Referenzbild: Durch Aussengastronomie genutzte Vorzone (St.Gallen)



Referenzbild: begrünter, verkehrsberuhigter Strassenraum (Poststrasse, St.Gallen)



Referenzbild: Innenhöfe als grüne Rückzugsorte



Künftige Bahnhofstrasse (Wettbewerbsprojekt Koepflipartner 2016)

7.3 Räume mit Aufwertungspotential

Stadthaushof

- Typologie: Innenhof
- Aufwertungspotential: Ausstattung, Bepflanzung
- Aufwertungspotential durch Aufheben von Parkfeldern: Nein
- Nutzergruppe: Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Stadt- und Quartierbevölkerung, Erwerbstätige, Passanten

Die ökologisch wertvolle Wiesenfläche über einer Tiefgarage lockt an schönen Tagen viele Menschen in der Mittagspause und zur Erholung an. Ergänzung mit Sitzgelegenheiten, Liegewiese, wenn möglich randlich ein bis zwei grosse, schattenspendende Einzelbäume, Wasserelemente, vielseitigere Bepflanzung.



Stadthaushof mit Magerwiese



Referenzbild: Fontanapark in Chur

Hirschengraben (nordöstlicher Teil)

- Typologie: Räumlich gefasster Strassenraum (Boulevard)
- Aufwertungspotential: Verkehrsberuhigung, Aufwertung mit Bewegungs- und Aufenthaltsqualität
- Aufwertungspotential durch Aufheben von Parkfeldern: Ja
- Nutzergruppe: Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Stadt- und Quartierbevölkerung, Erwerbstätige, Passanten

Der Hirschengraben verbindet als klassischer, auf dem ehemaligen Festungsgraben entstandener Boulevard repräsentative Bauten wie das Stadthaus, die Mittelschule und das Regierungsgebäude mit der Bahnhofstrasse beim Theaterplatz. Der breite, mit grossen Bäumen gesäumte Strassenraum kann durch Verkehrsberuhigung mit Reduktion der Fahrbahnbreite zugunsten Trottoir und Platzaufweitungen zu einem repräsentativen Strassenraum mit hoher Bewegungs- und Aufenthaltsqualität aufgewertet werden.



Hirschengraben mit Platzaufweitung vor dem Regierungsgebäude



Referenzbild: Platzaufweitung mit Aufenthaltsqualität

Theater-, Seidenhof- und Florastrasse

- Typologie: Räumlich gefasste Strassen
- Aufwertungspotential: Verkehrsberuhigung, Strassenraumgliederung, Belag, Nutzung, Ausstattung
- Aufwertungspotential durch Aufheben von Parkfeldern : Ja
- Nutzergruppe: Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Stadt- und Quartierbevölkerung, Passanten, Erwerbstätige.

Die teils mit repräsentativen Bauten gesäumten Strassen zwischen Pilatus- und Bahnhofstrasse könnten grösstenteils zu Fussgängerzonen (mit Anlieferung) mit einer von Fassade zu Fassade durchgehend einheitlich gestalteten Oberfläche aufgewertet werden. Förderung attraktiver Erdgeschossnutzungen durch Ermöglichung von stellenweisen Vorzonen zur Mitnutzung des Strassenraums. Mittelfristig Ersatz der streng vertikalen Baumreihen durch kleinere Strassenbäume.



Seidenhofstrasse



Referenzbild (Wien): Fussgängerzone, Belag Fassade zu Fassade, klein- bis mittelkronige Bäume, Aussengastronomie



Seidenhofstrasse: Heutige Situation



Visualisierung: Seidenhofstrasse als attraktiver Begegnungsraum

8 Weyquartier

8.1 Bestandssituation Weyquartier

Erkenntnisse aus Ortsbegehungen und Ortskenntnissen:

- Die Kreuzung/Einmündung Weystrasse/Stadthofstrasse hat Potential, sich als qualitativ ansprechender Platz im Zusammenspiel mit dem Gassennetz des Hofquartiers rund um die Kirche zu entwickeln.
- Die durchgehenden Längsparkfelder bewirken eine Trennung des Strassenraums und verhindern, dass man die Strassenseite bequem wechseln kann.
- Potentiale zur Aufwertung der Strassenräume durch die Reduktion und Bündelung von Längsparkfelder besteht insbesondere in den Querstrassen.



Bestandsbild Weystrasse



Bestandsbild Kreuzung Wey-/Stadthofstrasse

8.2 Zielvorstellung Weyquartier

Die Verkehrsachsen und Quartierstrassen sollen als ansprechende Stadträume gestaltet sein. Die Quartierstrassen sollten als Begegnungszonen ausgebildet werden, der Belag von Fassade zu Fassade reichen und wo sinnvoll Gastronomie und Detailhandel zur Verfügung stehen. Die Strassenräume sollen attraktive Wegverbindungen zwischen Altstadt, See und Löwendenkmal bilden. Mittelfristig soll der Verkehrsfluss verlangsamt/dosiert werden, um Bewegungsqualität für alle Verkehrsteilnehmende zu erreichen.

Massnahmen zur Aufwertung:

- Quartierstrassen wo möglich als Begegnungszonen ausbilden.
- Trottoirs verbreitern, Nutzungsvorzone im Zusammenhang mit Erdgeschossnutzung schaffen.
- Parkfelder aufheben und Querbezüge zwischen Strassenraum und Fassaden stärken.
- Ansprechendes Erscheinungsbild und Aufenthaltsorte schaffen.
- Bewegungsqualität für Langsamverkehr fördern.
- Den Verkehr mittelfristig im Gegenverkehr wenn möglich z.B. auf die Alpenstrasse beschränken und die Löwenstrasse nur noch für Langsamverkehr und evt. Busverkehr ausbilden.
- Verkehrsfreie Platzräume/Platzbereiche schaffen (z.B. vor Bundesgerichtsgebäude, Löwenplatz, Kreuzung Weystrasse/Dreilindenstrasse)

8.3 Räume mit Aufwertungspotential

Gesamter Strassenraum

- Typologie: Räumlich gefasstes Strassennetz
- Aufwertungspotential: Strassenraumgliederung, Belag, Nutzung, Ausstattung
- Aufwertungspotential durch Aufheben von Parkfeldern: Ja
- Nutzergruppe: Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Stadt- und Quartierbevölkerung, Erwerbstätige, Passanten, Touristen

Begegnungs- oder Fussgängerzonen (mit Anlieferung) mit einer von Fassade zu Fassade durchgehend einheitlich gestalteten Oberfläche. Förderung attraktiver Erdgeschossnutzungen, stellenweise Vorzonen zur Mitnutzung des Strassenraums ermöglichen, Begrünung mit Strassenbäumen.



Referenzbild: Fussgängerzone mit hoher Bewegungsqualität (Oslo)



Referenzbild: Begegnungszone mit hoher Bewegungs- und Aufenthaltsqualität (Wien)

Kreuzung Weystrasse/Stadthofstrasse

- Typologie: Räumlich gefasster Park (Hof)
- Aufwertungspotential: Ausstattung
- Aufwertungspotential durch Aufheben von Parkfeldern: Ja
- Nutzergruppe: Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Stadt- und Quartierbevölkerung, Erwerbstätige, Passanten, Touristen

Verkehr wenn möglich im Gegenverkehr z.B. auf die Dreilindenstrasse beschränken. An der Kreuzung Weystrasse/Stadthofstrasse zusammenhängende Platzfläche entwickeln in Verbindung mit der Vorzone des Gasthauses Hofgarten.



Referenzbild: Quartierplatz mit Brunnen und Sitzmöglichkeit unter Bäumen (Zürich Hottingerplatz)



Referenzbild: Platz mit Aussengastronomie (Zürich Kalkbreite)

9 Hirschmattquartier

9.1 Bestandssituation Hirschmattquartier

Erkenntnisse aus Ortsbegehungen und Ortskenntnissen:

- Im Zuge der Neugestaltung wurden in einem Teil der Strassenzüge die Trottoirs verbreitert, Baumreihen gepflanzt, die Randsteine auf 3cm gesenkt, Parkfelder reduziert und in den Bereich des Trottoirs verlegt. Damit können mit künftigen Parkfeld-Reduktionen ohne bauliche Massnahmen breitere Fussgängerbereiche und Erdgeschossvorzonen geschaffen werden (Markierung und Parkuhren entfernen).
- Die durchgehenden Längsparkfelder bewirken eine Segregation des Strassenraums und verhindern, dass man die Strassenseite bequem wechseln kann.
- Es besteht ein weitergehendes Potential zur Aufwertung der Strassenräume durch die Reduktion der Längsparkfelder.
- Keine einheitliche Lösung der Veloparkierung



Neugestaltete Hirschmattstrasse mit breiten Vorzonen



In den Seitenstrassen fast durchgehende Längsparkfelder, welche den Querbezug einschränken



Attraktive Kreuzungssituationen mit Aussengastronomie, aber wild parkierten Velos im Vordergrund

9.2 Zielvorstellungen Hirschmattquartier

Quartierstrassen sollen belebende Nutzungen zulassen und die Bedürfnisse der Anwohner, Gewerbetreibenden, Gastronomen und Touristen gleichermaßen erfüllen. Mit der Aufwertung der Strassenräume im Hirschmattquartier wurde bereits eine sehr gute Ausgangslage geschaffen.

Massnahmen zur Aufwertung:

- Soweit beeinflussbar Kreuzungsbereiche zu attraktiven Aufenthaltsorten mit Erdgeschossnutzungen entwickeln.
- Längsparkfelder reduzieren, bündeln bzw. aufheben, so dass gute Querbeziehungen über den Strassenraum hinweg entstehen.
- Bereiche für ausreichend Veloparkierung ausscheiden.
- Velodurchgängigkeit gewährleisten.

9.3 Räume mit Aufwertungspotential

Gesamtes Strassennetz

- Typologie: Räumlich gefasstes Strassennetz
- Aufwertungspotential: Querbeziehungen, Attraktivierung Vorzonen
- Aufwertungspotential durch Aufheben von Parkfeldern: Ja
- Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Stadt- und Quartierbevölkerung, Erwerbstätige, Passanten

Durch die Neugestaltung wurden sehr gute Voraussetzungen geschaffen und bereits eine hohe Strassenraumqualität erreicht. Mit der Aufhebung von Parkfeldern kann dieser Nutzen noch weiter ausgeschöpft und die Qualität des Gesamtraums durch verstärkte Querbeziehungen und attraktive Vorzonen noch verbessert werden.



Referenzbild Strassenraum mit breiten, durch angrenzende Geschäfte nutzbaren Vorzonen (Zürich Europaallee)



Referenzbild Strassenraum mit breiten Fussgängerbereichen und guten Querbeziehungen (St.Gallen Poststrasse)

10 Bruchquartier

10.1 Bestandssituation Bruchquartier

Erkenntnisse aus Ortsbegehungen und Ortskenntnissen:

- Potentiale zur Aufwertung der Strassenräume bestehen durch die Reduktion von Längsparkfeldern, der Begrünung mit Strassenbäumen und der Schaffung von Plätzen an Kreuzungen und bei Aufweitungen.
- Mit siedlungsorientierter Strassenraumgestaltung können die Stadträume im Bruchquartier ähnlich wie im Hirschemattquartier aufgewertet, verkehrsberuhigt und breiter nutzbar werden.
- Da das Quartier generell mit Freiräumen unterversorgt ist, sollten Querstrassen wo möglich zu Begegnungszonen oder mittels Fahrverbot zu «Wohn- oder Spielstrassen» umgestaltet werden (insbesondere um die Sportanlage Bruch und die Schulanlage Dula/Säli)



Gibraltarstrasse mit belebender Erdgeschossnutzung



Dufourstrasse bei der Sportanlage Bruch: Potential für grüneren und breiter nutzbaren Strassenraum



Kasimir-Pfyfferstrasse: Fahrbahnverschmälerung mit Veloparkierung. Potential für grünen und breiter nutzbaren Strassenraum.



Bruchstrasse mit Allee und Parkfeldern zwischen den Bäumen hat Aufwertungsbedarf

10.2 Zielvorstellung Bruchquartier

Die Quartierstrassen sollen Orte der sozialen Interaktion sein und ein attraktives Wohnumfeld bieten.

Massnahmen zur Aufwertung:

- Siedlungsorientierte, verkehrsberuhigende Strassenraumgestaltung mit hoher Bewegungsqualität für Langsamverkehr.
- Wo möglich Nebenstrassen als Begegnungszonen aufwerten (z.B. Gibraltarstrasse, Kasimir-Pfyfferstrasse).
- Längsparkfelder reduzieren und bündeln bzw. aufheben für bessere Querbeziehungen oder für Erdgeschosse nutzbare Vorzonen.
- Soweit beeinflussbar Kreuzungen und Platzbereiche zu attraktiven Aufenthaltsorten mit Erdgeschossnutzungen entwickeln.

10.3 Räume mit Aufwertungspotential

Gesamtes Strassennetz

- Typologie: Räumlich gefasstes Strassennetz
- Aufwertungspotential: Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung, Attraktivierung Vorzonen und Platzbereiche bei den Kreuzungen
- Aufwertungspotential durch Aufheben von Parkfeldern: Ja
- Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Quartierbevölkerung, Kinder/Familien, Jugendliche, Senioren, Erwerbstätige

Das Bruchquartier hat wie das Hirschmattquartier belebte Strassenzüge, im Vergleich aber mehr Wohnungen und Schulen. In der Bruchstrasse als Velohauptroute wird momentan der Belag erneuert: Hohes Potential zur Aufwertung hat die Bruchstrasse weiterhin, sowie die Zähringer- und Vonmattstrasse, vor allem im Zusammenhang mit der Sportanlage Bruch. Auch die Querstrassen (Pilatus- bis Dufourstrasse sowie Kasimir-Pfyfferstrasse) könnten mit einem geeigneten Betriebskonzept mindestens teilweise zu Begegnungszonen oder sogar verkehrsfrei werden (Velos erlauben). Namentlich die Klosterstrasse ist sehr breit und könnte durch Reduktion der Fahrbahnbreite attraktive Randbereiche erhalten.



Referenzbild: Begegnungszone (Rorschach, Projet Urbain)



Referenzbild: Röschibachplatz, Zürich Wipkingen (Begegnungszone)

Vorplatz Meridiani

- Typologie: Räumlich gefasster Platzraum, baumbestanden
- Aufwertungspotential: Quartierplatz
- Aufwertungspotential durch Aufhebung von Parkfeldern: Nein.
- Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Quartierbevölkerung, Kinder/Familien, Jugendliche, Senioren, Erwerbstätige

Der kleine baumbestandene Platz hat heute schon Qualität. Durch Verschmälerung der Fahrbahn auf der Klosterstrasse und entsprechender Temporeduktion kann der Platz aufgeweitet und ähnlich attraktiv wie z. B. der Helvetiaplatz in Luzern werden.



Referenzbild: Helvetiaplatz Luzern



Referenzbild: Zürich Brupacherplatz

11 Seeufer

11.1 Bestandssituation Seeufer

Zum Seeufer zählen alle Wege, Promenaden, Quaianlagen und Uferparks, die sich in direkter Verbindung zum See befinden.



Erkenntnisse aus Ortsbegehungen und Ortskenntnissen:

Promenaden

- Die Uferpromenaden der rechten Seeseite bilden mit ihren Baumreihen eine starke, Identität stiftende Sequenz und sind ein wichtiger Teil der Stadtsilhouette.
- Das auch bei den Touristen beliebte Schweizerhofquai wird durch die verkehrsreiche Strasse beeinträchtigt.
- Nutzungsangebote sind neben Sitzmöglichkeiten spärlich vorhanden.
- Aussengastronomie ist mit Ausnahme des Nationalquais eher wenig vorhanden.

Uferparks

- Die Uferzone zwischen Europaplatz und der Ufeschöttli ist nur unzureichend ausgebildet und unterbricht die ansonsten weitgehend durchgängige Sequenz.
- Die Gestaltung der Parkanlagen und verbindenden Promenaden ist in die Jahre gekommen, heterogen und in Bezug auf Sicherheit und Erlebniswert in manchen Bereichen mangelhaft.
- Nutzungsangebote wie temporäre oder fixe Gastroangebote, Spielplätze, Sportinfrastrukturen wie Beachvolleyball, Bademöglichkeiten, öffentliche Gartenanlagen oder Skulpturenparks sind sowohl auf der linken wie rechten Seeseite eher spärlich und verstreut.
- Verbindungen und Bezüge zwischen den Neubauquartieren und dem Seeufer sind nicht etabliert. Ansätze zur Verbesserung sind z.B. beim Entwicklungskonzept Rösslimatt mindestens teilweise angedacht.
- Parkierung und Boot-Trockenplätze besetzen hochwertige Standorte direkt am See. Eine Reduktion oder Verlagerung könnte wertvolle neue Uferparks schaffen.



Alpenquai: Parkfelder und wenig attraktiver Gehweg



Alpenquai/Kantonsschule: in die Jahre gekommene Ausstattung



Dachterrasse Ufshötti: Mangelndes Sicherheitsgefühl



Segelboothafen Tribshorn: Viel Raum für wenig Nutzer und Trockenbootplätze an sehr attraktiver Lage.

11.2 Zielformulierung Seeufer

Eine durchgehende Abfolge mit attraktivem Freiraum und unterschiedlichen Angeboten soll sich am Uferbereich erstrecken. Die Seeufer haben eine sehr hohe Aufenthaltsqualität, zeichnen sich durch eine hohe Gestaltungsqualität aus und bieten niederschweligen Zugang zum Wasser sowie zu Spiel- und Sportflächen. Vielfältige Nutzungsangebote bestehen und sind örtlich konzentriert und so angeordnet, dass sich ruhige und laute Angebote nebeneinander vertragen. Unterschiedlichen Fortbewegungsgeschwindigkeiten wird Rechnung getragen. Ein angemessenes und vielfältiges gastronomisches Angebot (temporär und fix) steht zur Verfügung.

Massnahmen zur Aufwertung der Promenaden:

- Die Baumreihen entlang der Promenaden sind als Teil der Stadtsilhouette zu erhalten.
- Komfortablen Langsamverkehr gewährleisten, indem abschnittsweise ausreichend Platz für schnelle (Jogger, Velo) und langsame (Spazieren, Flanieren) Fortbewegung vorgesehen und klar gekennzeichnet wird.
- Möglichst durchgängige Verbindungen zwischen den Freianlagen ausbauen, attraktiv und sicher gestalten.
- Ruhige Nutzungen entlang der Promenaden durch ausreichend Sitzmöglichkeiten und evt. kontemplativen Angeboten (Gärten, Skulpturen, Outdoor-Ausstellungen) fördern.
- Durch vielfältige gastronomische Infrastrukturen das Nutzungsangebot vor allem am rechten Seeufer ergänzen und entwickeln sowie Platz für Veranstaltungen (Uferserenaden, Rosenshow, Pétanque etc.) im Zusammenhang mit den eher kontemplativen Angeboten schaffen.

Massnahmen zur Aufwertung der Uferparks:

- Attraktivere Gestaltung unter Berücksichtigung der Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit, Sicherheit, Bezug zum Wasser, Durchwegung. Bestehende (künstliche) Topographie überprüfen.
- Aktive Nutzungen durch niederschwellig zugängliche Angebote in den Uferparks fördern (Spielwiesen, temporäre Gastronomie, extensive Spiel- und Sportinfrastrukturen für Schwimmen, Outdoorfitness oder Pétanque, ausreichend WC Anlagen, Duschen und Umziehmöglichkeiten anbieten).
- Möglichst viel öffentlich zugängliche Uferbereiche, auch solche mit Bademöglichkeiten, gewährleisten.
- Umwandeln von Parkfeldern und Bootstrockenplätzen in neue Uferparks und bestehenden Freiraum attraktiver und zugänglich machen.
- Publikumsintensive Veranstaltungen mit entsprechenden räumlichen Angeboten, Infrastrukturen und Bewilligungspraxis am See ermöglichen (z.B. Kino, Konzerte, Sportevents).



Referenzbild: Uferpark mit Seezugang (Ufschötti)



Referenzbild: Klassische Seepromenade (Nationalquai)

11.3 Räume mit Aufwertungspotential

Die Seeufer gehören gewiss zu den wertvollsten und repräsentativsten Stadträume Luzerns. Die Nutzungsanforderungen haben sich über die Jahre verändert, die Gestaltung und Ausstattung sind vielerorts in die Jahre gekommen und bedürfen einer Aufwertung. Allerdings fehlten in den letzten Jahren die finanziellen Mittel dafür. Der Bedarf wurde längst erkannt und mit politischen Vorstössen unterstrichen. Aktuell soll für das gesamte linke Seeufer in den kommenden Jahren über ein Testplanungsverfahren ein gesamtheitliches Entwicklungskonzept erarbeitet werden. Nachstehend sind für einzelne Abschnitte mögliche Massnahmen skizziert.

Gesamtes orographisch linkes Seeufer

- Typologie: Uferpark
- Aufwertungspotential: Gestaltung, Nutzung, Bezug zum Wasser
- Aufwertungspotential durch Aufhebung von Parkfeldern: Ja.
- Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Stadt- und Quartierbevölkerung, Kinder/Familien, Jugendliche, Studenten, Senioren, Touristen

Der gesamte Uferbereich vom Inseli bis zum Tribschenhorn als zusammenhängenden Uferpark mit durchgehender Promenade entwickeln. Niederschwellige Nutzungsangebote für Freizeit, Spiel und Erholung anbieten, Möglichkeiten für Grossveranstaltungen wie Kino am See, Seenachtsfest und Ähnliche schaffen.



Referenzbild: Uferpark mit Sport- und Spielangeboten

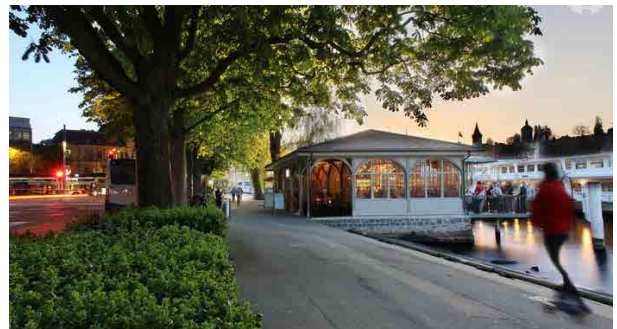


Referenzbild: Niederschwelliger Zugang zum Wasser (Thun)

Europaplatz und Schiffsanlegestelle

- Typologie: Quaianlage, teils begrünt
- Aufwertungspotential: Gestaltung, Bepflanzung, Ausstattung
- Aufwertungspotential durch Aufhebung von Parkfeldern: Nein
- Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Stadt- und Quartierbevölkerung, Kinder/Familien, Jugendliche, Studenten, Senioren, Erwerbstätige, Touristen

Die heutige Situation mit der teils dichten Bepflanzung und einer eher zufällig wirkenden Verbindung zum Europaplatz sollte räumlich geklärt und bereinigt werden. Die Schiffsanlegestelle kann als Teil der begrünter Quaianlage verstanden und mit Nutzungen wie Sitzgelegenheiten oder Gastro ergänzt werden. Mit dem Seebistro Luz besteht bereits ein attraktives Gastroangebot. Den Übergängen vom Bahnhofplatz- und vom Inseli quai in den repräsentativen Platzraum um das KKL ist gestalterische Aufmerksamkeit zu schenken.



Schiffplände mit Seebistro Luz

Inseli

- Typologie: Uferpark
- Aufwertungspotential: Gestaltung, Nutzung, Ausstattung
- Aufwertungspotential durch Aufhebung von Carparkierung: Ja.
- Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Stadt- und Quartierbevölkerung, Kinder/Familien, Jugendliche, Studenten, Senioren, Touristen

Mit der geplanten Aufhebung der Carparkierung kann der beliebte, sehr zentral gelegene Uferpark mit Spielplatz, Büvette und Volière mit zusätzlichen Nutzungsangeboten erweitert und etwas entlastet werden. Die Durchgängigkeit zu den südlich folgenden Parkbereichen kann verbessert werden.



Referenzbild: Vielseitige Nutzungen unter Bäumen (Bern)

Hafenareal und Werft

- Typologie: Hafenanlage
- Aufwertungspotential: Verbindung zwischen den Seeuferparks, Teil der Promenade
- Aufwertungspotential durch Aufhebung von Parkfeldern: Ja.
- Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Stadt- und Quartierbevölkerung, Kinder/Familien, Jugendliche, Studenten, Senioren, Touristen

Die unzugänglichen Werftanlagen besetzen einen stadtnahen, als Verbindungsstück wichtigen Teil des linken Seeufers. Der Fussgängersteg bietet nur unzulänglichen Ersatz, aber eine interessante Aussicht auf die Schiffe und das Panorama. Sollte der Hafen längerfristig an der Stelle verbleiben, könnte ein Ausbau des Stegs in eine breitere Terrasse in Sinne einer «High line» in Erwägung gezogen werden.



Hafenanlage mit Fussgängersteg



Referenzbild: High line New York

Alpenquai

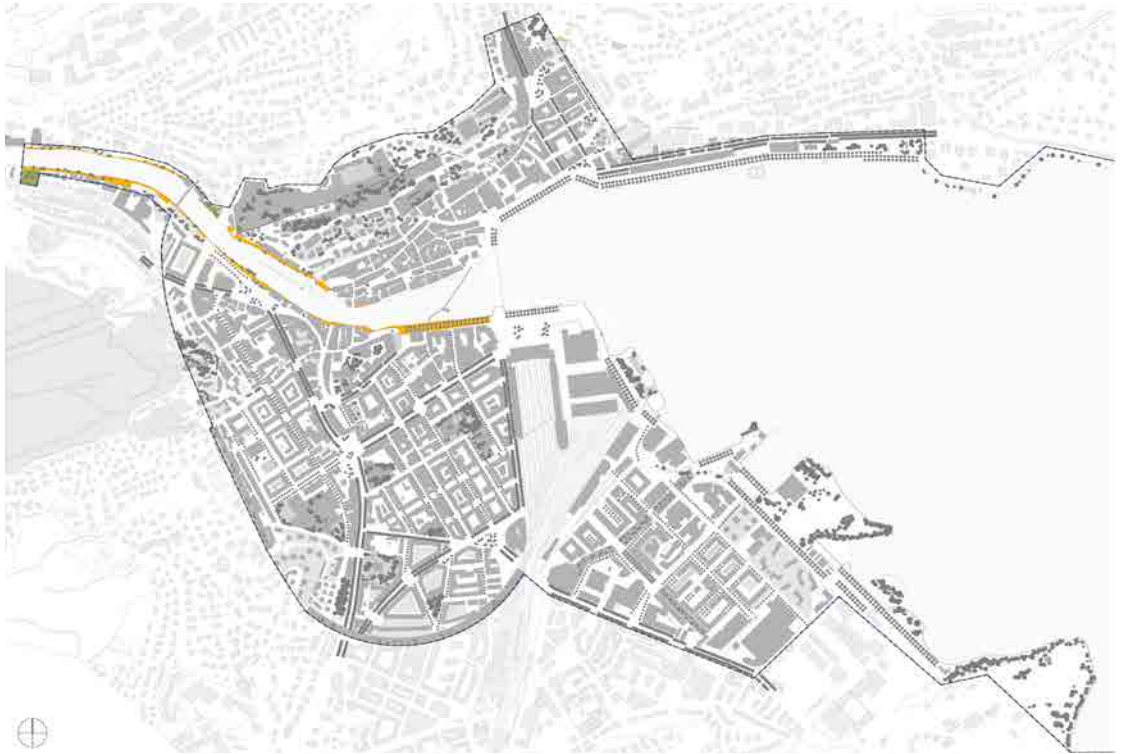
- Typologie: ehemalige Quaianlage, begrünt
- Aufwertungspotential: Gestaltung, Nutzung
- Aufwertungspotential durch Aufhebung von Parkfeldern: Ja. Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Stadt- und Quartierbevölkerung, Kinder/Familien, Jugendliche, Studenten, Senioren, Touristen

Aufwerten der bestehenden Doppelbaumreihe einschliesslich Umfeld als Flanier- und Aufenthaltsbereich. Erarbeiten einer übergeordneten Gesamtkonzeption. Synergien durch Nutzungsüberlagerungen bei Sportanlagen suchen und nutzen.

12 Reussufer

12.1 Bestandssituation Reussufer

Zum Reussufer zählen alle Quaianlagen und Wege, die sich in direkter Verbindung zum Ufer der Reuss befinden.



Erkenntnisse aus Ortsbegehungen und Ortskenntnissen:

- Grundsätzlich attraktiv gelegene, aber oft nicht auf Aufenthalt ausgerichtete Stadträume mit Wasserbezug.
- Entlang des Reussufers befinden sich wenig Ausstattungselemente, die zum Verweilen einladen.
- Einzelne Stellen sind durch Verkehr oder Verkehrsinfrastrukturen beeinträchtigt bzw. Angsträume.
- Der Weg ist häufig zu schmal für Velos und Fussgänger nebeneinander, die Durchgängigkeit der Verbindungen fehlen.



Reussufer beim Kasernenplatz



Reussuferweg: Durchgang unter der Autobahn

12.2 Zielvorstellung Reussufer

Entlang des Reussufers sollen attraktive und durchgängige Wegeverbindung mit punktuellen Aufenthaltsorten und Zugang zum Wasser den Fluss erlebbar machen. Im Bereich der Innenstadt sind die Ufer städtisch und baulich befestigt, je weiter flussabwärts desto naturnaher werden die Ufer.

Massnahmen zur Aufwertung:

- Durchgängigen Uferweg möglichst beidseitig der Reuss entwickeln.
- Komfortablen Langsamverkehr gewährleisten, indem bereichsweise ausreichend Platz für schnelle und langsame Fortbewegung vorgesehen und kommuniziert wird.
- Punktuelle Aufwertungen entlang des Reussufers schaffen und Sichtbeziehungen sowie Wasserzugänge herstellen.
- (Temporäre) Aussengastronomie am Fluss zulassen/bewilligen.
- Im Bereich der Unterführungen Sentimatt Sicherheit durch Übersicht und Beleuchtung schaffen.



Referenzbild: Uferweg mit Sitzgelegenheiten



Referenzbild: Steg zur Schliessung von Lücken (Aare bei Olten, allerdings zu schmal für Velo und Fussgänger nebeneinander)

12.3 Räume mit Aufwertungspotential

Sentimattstrasse

- Typologie: Quaianlage, begrünt
- Aufwertungspotential: Belag, Ausstattung, Zugang zum Wasser
- Aufwertungspotential durch Aufhebung von Parkfeldern: Ja.
- Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Quartierbevölkerung, Kinder/Familien, Jugendliche, Senioren, Erwerbstätige

Die Sentimattstrasse verläuft entlang einer leichten Innenkurve der Reuss. Als verkehrsarme Nebenstrasse besteht Aufwertungspotential zu einem attraktiven, grünen Freiraum am Wasser mit Quartiersbezug.



Die Terrasse des beliebten Restaurants Reussfähre



Uferweg mit schönem Baumbestand



Referenzbild: Grünraum am Wasser (Zürich Wipkingerpark)



Referenzbild: Zugang zum Wasser (Zürich Wipkingerpark)

Bahnhofstrasse

- Typologie: Quaianlage, steinern
- Aufwertungspotential: Quaianlage mit Aufenthalts und Bewegungsqualität
- Aufwertungspotential durch Aufhebung von Parkfeldern: Ja.
- Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Stadt- und Quartierbevölkerung, Kinder/Familien, Jugendliche, Studenten, Senioren, Touristen, Erwerbstätige, Passanten

Für die Neugestaltung der Bahnhofstrasse wurde 2016 ein Wettbewerb durchgeführt. Die weitere Projektierung des Bauprojekts ist im Gange.

St. Karliquai

- Typologie: Quaianlage
- Aufwertungspotential: Promenade am Wasser
- Aufwertungspotential durch Aufhebung von Parkfeldern: Ja.
- Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Stadt- und Quartierbevölkerung, Kinder/Familien, Jugendliche, Studenten, Senioren, Touristen, Erwerbstätige, Passanten

Das St. Karliquai verfügt als altstadtnaher, durch den Nölly-Turm abgeschlossener, südexponierte Quaianlage über ein hervorragendes Potential für einen attraktiven Stadtraum am Fluss.

Die bestehende Auskragung sollte bis auf die Ufermauer zurückgebaut werden, die Parkplätze aufgehoben und ein Fahrverbot mit Zubringerdienst oder eine Begegnungszone eingeführt werden. Ein durchgängiger Belag signalisiert die für alle Verkehrsteilnehmenden gemeinsame Nutzung, Sitzmöglichkeiten und eventuell eine (wie die beispielsweise am Zürcher Limmatquai bei Hochwasser absperrbare) Plattform im Fluss könnten zum Aufenthalt am Wasser einladen. Einzelbäume oder auch eine Baumreihe könnten die Aufenthaltsqualität zusätzlich unterstreichen und im Sommer zu einem angenehmen Klima beitragen. Das Gewerbe in den Ergeschossen sowie das bestehende Hotel dürften ihre Vorzonen z.B. für Aussengastronomie nutzen.



St. Karliquai: Heutige Situation



Visualisierung Variante ohne Bäume



Visualisierung Variante mit Bäumen

13 Musegghügel

13.1 Bestandssituation Musegghügel

Der Musegghügel besteht aus einer Reihe von Grünräumen, Schul- und Freizeitanlagen beidseits entlang der ehemaligen Stadtmauer oberhalb der Altstadt.



Erkenntnisse aus Ortsbegehungen und Ortskenntnissen:

- Vielfältige Sichtbeziehungen zur Stadt, See und Landschaft sind vorhanden aber nicht oder nur schlecht genutzt. Die Anlage südlich der Mauer ist stark zugewachsen und bedarf einer räumlichen Klärung.
- Bei Dunkelheit ist die subjektive Sicherheit nicht gewährleistet.
- Wichtiger Durchgangsraum, insbesondere für Quartierbewohner.
- Die Zugänge zum Museggareal sind für Ortsunkundige eher schwer zu finden.
- Die Museggstrasse wird von Autofahrern oft als Umfahrungsmöglichkeit missbraucht.



Verkehrsberuhigte Museggstrasse mit angrenzenden Schulnutzungen



Parkanlage mit schönem Baumbestand aber Sicherheits- und Nutzungsdefiziten

13.2 Zielvorstellung Musegghügel

Der Musegghügel soll eine innerstädtische Naherholungszone mit Aussichtsterrassen, unterschiedlichen Atmosphären, vielseitigen Nutzungsangeboten und durchgehenden, subjektive Sicherheit vermittelnden Wegeverbindungen für die Bevölkerung sein.

Massnahmen für die Aufwertung

- Die verschiedenen Freiräume räumlich klären, zueinander in Bezug setzen und weiterentwickeln.
- Potentialorte aktivieren, damit sie einen Weitblick in die Landschaft sowie Blickachsen in die Stadt zulassen (Vegetation zurückschneiden, Bänke in Blickrichtung anordnen, Aufenthaltsorte etablieren).
- Erreichbarkeit durch sichere und direkte Wegeverbindungen ermöglichen (Räumliche Klärung und Öffnung, Bezüge schaffen, Beleuchtung verbessern, stärkeren Bezug zu den umliegenden Quartieren herstellen).
- Temporäre Nutzungen wie Gastroangebot, Urban Gardening (evt. im Zusammenarbeit mit dem Kulturhof Hinter Musegg), Openairkino, «Mauer-Serenaden» oder Lichtinszenierungen an der Museggmauer sowie Ganzjahresnutzungen wie Outdoorfitness oder Spielpfade prüfen.
- Parkfelder entlang Museggstrasse aufheben und Begegnungszonen prüfen.

13.3 Räume mit Aufwertungspotential

Grünräume nördlich und südlich der Musegg

- Typologie: Stadtpark
- Aufwertungspotential: Räumliche Klärung, Beleuchtung, Ausstattung, Bepflanzung, Gesamtzusammenhang innerhalb der Grünflächen und zum Umfeld stärken
- Aufwertungspotential durch Aufhebung von Parkfeldern: Nein.
- Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Stadt- und Quartierbevölkerung, Schulen, Kinder/Familien, Jugendliche, Studenten, Senioren

Die Grünräume beidseits der Museggmauer bieten heute schon vielseitige Angebote wie dem Kulturhof Hinter Musegg mit Hofladen und Kleintierbetreuung für Kinder, Sportanlagen, verschiedene Aufenthaltsorte mit Aussicht zum Pilatus und über die Stadt, Vogelbeobachtungsmöglichkeiten an den Museggtürmen, einzelne verstreute Skulpturen zwischen schönem Baumbestand. Im Grunde genommen ist es heute schon ein Naherholungsraum, dessen Gesamtzusammenhang und Zugänglichkeit aber gestärkt werden sollte. Vor allem der Bereich südlich der Mauer bedarf einer räumlichen Klärung einschliesslich der Bepflanzung. Der gesamte Grünraum beidseits der Museggmauer sollte als ein Stadtpark mit unterschiedlichen Atmosphären, Ausprägungen, Sichtbeziehungen über Stadt und Landschaft und Nutzungsangeboten verstanden werden. Mit einem Gesamtkonzept könnten die bereits bestehenden Angebote und Attraktionen unter Berücksichtigung der historischen Strukturen im Hinblick auf eine bessere Vernetzung und Abfolge, subjektive Sicherheit und Zugänglichkeit untersucht werden und konkrete Aufwertungsmassnahmen zur Wegführung, Aufenthaltsorte, Erlebbarkeit der historischen Gegebenheiten sowie ergänzende Nutzungsangebote aufgezeigt werden.

Museggstrasse

- Typologie: Quartierstrasse
- Aufwertungspotential: siedlungsorientierter Strassenraum, evt. Begegnungszone mit Nutzung für angrenzende Schulen
- Aufwertungspotential durch Aufhebung von Parkfeldern: Ja.
- Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Quartierbevölkerung, Schulen, Kinder/Familien, Jugendliche, Studenten, Senioren

Die Museggstrasse ist eine untergeordnete Quartierserschliessung mit angrenzenden Wohn- und Schulnutzungen. Entsprechend könnte sie als Begegnungszone ausgestaltet und als erweiterter Schulhof bzw. erweitertes Wohnumfeld genutzt werden.



Referenz Begegnungszone mit Schulhofnutzung (Wallisellen, Schulhaus Alpenstrasse)

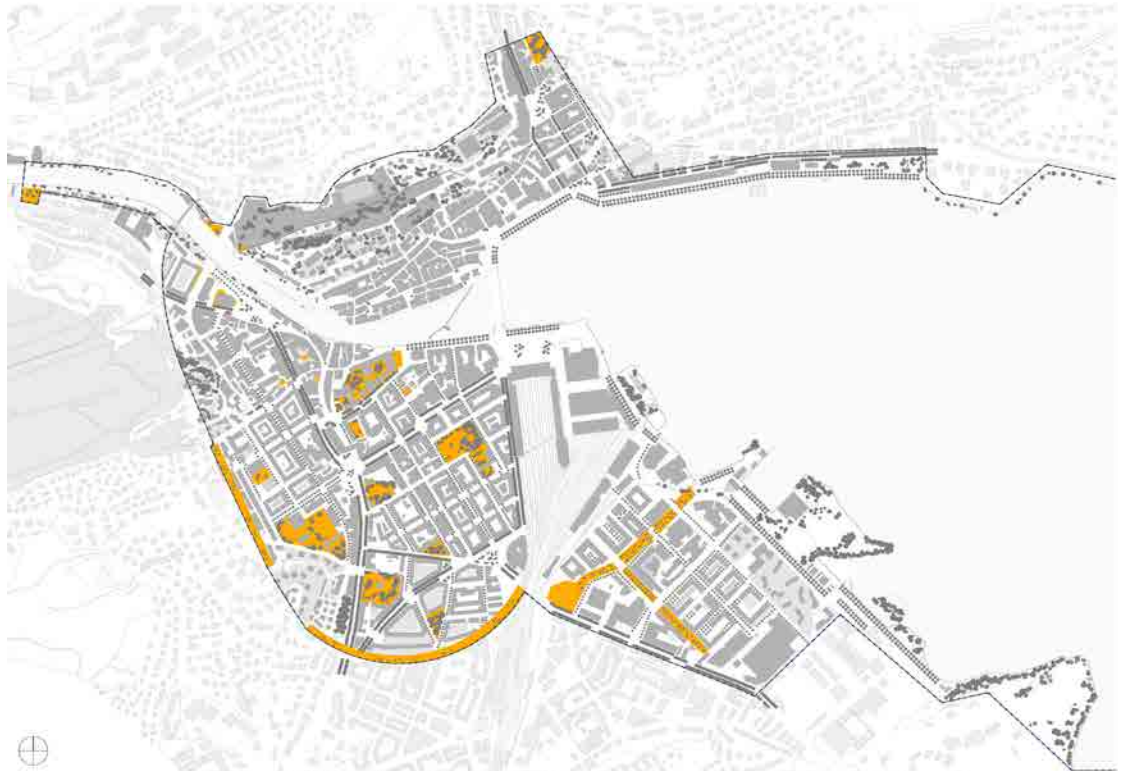


Referenz: Strasse als Wohnumfeld (Winterthur, Agnesstrasse)

14 Stadtparks

14.1 Bestandssituation Stadtparks

Zu den Stadtparks zählen Helvetiaplatz, Vögeligärtli, Bleichergärtli und das Dammgärtli sowie mögliche neue wie z.B. die Gleisüberdeckung (Machbarkeitsstudie in Vorbereitung).



Erkenntnisse aus Ortsbegehungen und Ortskenntnissen:

Die kleinen, i.d.R. räumlich gefassten „Stadtgärtli“ sind gut und gern genutzte grüne Oasen im Stadtgefüge. Einige sind eher übernutzt bzw. müssen viele, manchmal divergierende Bedürfnisse abdecken (Aussengastronomie, Spielplatz, Naherholung, ect.). Es besteht ein ausgewiesenes Bedürfnis nach mehr Stadtparks in der Innenstadt. So sind gemäss Freiraumanalyse der Stadt Luzern (StadtLandschaft GmbH, Arbeitsbericht vom 3. März 2017) insbesondere die südwestliche Innenstadt (Hirschmatt, Kleinstadt, Neustadt, Bruchquartier) unterversorgt in Bezug auf Freiräume.



Beliebt und intensiv genutzt: Vögeligärtli mit Wiese und Spielbereich



Niederschwellige Nutzung: Schach im Vögeligärtli zum Mitspielen und Zuschauen

14.2 Zielvorstellung Stadtparks

Die Stadtparks sollen schnell erreichbare innerstädtische Naherholungsräume bieten und die Bedürfnisse verschiedener Gruppen und Altersklassen berücksichtigen. Sie bieten niederschwellige Spielmöglichkeiten, Aufenthaltsqualität und sind offen für temporäre soziokulturelle Interventionen.

Massnahmen zur Aufwertung:

- Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit der Freianlagen wo nötig durch Neugestaltung steigern (teils erfolgt, z.B. Helvetiaplatz, demnächst Bleichergärtli im Zusammenhang mit Neubau Himmelrich).
- Spiel- und Sport-Nutzungen durch passende (leichte, niederschwellige) Infrastrukturen fördern (z.B. Schachspiel, Pingpong, Spielkisten).
- Rahmenbedingungen für Bespielung definieren und Initiativen aus dem Quartier aufnehmen (Bespielungspläne).
- Umgang mit Abfall und Lärm in kooperativen Verfahren klären.
- Uneingeschränkte Zugänglichkeit von zweckgebundenen Freiräumen (z.B. Schulhäuser) beibehalten.
- Breitere Nutzbarkeit der Schul- und Sportanlagen durch geeignete Angebote, Nutzungsüberlagerungen und zusammenhängende Gestaltung fördern.
- Erreichbarkeit durch sichere Wegeverbindungen ermöglichen.
- Innenhöfe insbesondere von Institutionen zugänglich machen und aufwerten.
- Neue Grünräume wie z.B. Gleisüberdeckung (Machbarkeitsstudie in Vorbereitung) oder bei Umnutzungen und Arealüberbauungen prüfen bzw. im Zusammenhang mit Mehrwertabgabe einfordern.

14.3 Räume mit Aufwertungspotential

Pärkli bei der Geissmattbrücke

- Typologie: Stadtpark
- Aufwertungspotential: Gestaltung und Ausstattung, Bezug zur Reuss
- Aufwertungspotential durch Aufhebung von Parkfeldern: Nein
- Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Quartierbevölkerung, Kinder/Familien, Jugendliche, Senioren

Der kleine Park mit schönem Baumbestand wirkt heute als ungenutzte Restfläche. Eine gestalterische Aufwertung mit breiteren Nutzungsmöglichkeiten und evt. Abtreppe zum Wasser wäre zu prüfen. Die Stelle ist unter anderem bei Fluss-Surfern beliebt.



Bestandsbild: Pärkli an der Geissmattbrücke als Restfläche trotz attraktiver Lage und schönem Baumbestand



Referenzbild: Abtreppe zum Fluss (Zürich Wipkingerpark)

Dammgärtli

- Typologie: Stadtpark
- Aufwertungspotential: Erweiterung unter Einbezug angrenzender Strassenräume (Dammstrasse, Sentimattstrasse), Gestaltung und Ausstattung, Bepflanzung, Bezug zur Reuss
- Aufwertungspotential durch Aufhebung von Parkfeldern: Ja.
- Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Quartierbevölkerung, Kinder/Familien, Jugendliche, Senioren

Als einer der wenigen Grünräume kommt dem Dammgärtli eine grosse Bedeutung für das Quartier zu. Es wirkt heute durch die Aufschüttung, die Umgrenzung und den dichten Baumbestand schattig und beengt, die Aufenthaltsqualität ist mässig. Der Unterbruch der Dammstrasse oder deren Umgestaltung zur Begegnungszone und die Erweiterung des Parks über die Dammstrasse hinweg mitsamt Aufhebung des Parkplatzes wie auch der Einbezug der Sentimattstrasse (Aufenthaltsorte am Fluss) sollte geprüft werden. Mit einer Auslichtung des Baumbestands, Bereinigung der Topographie, Erneuerung der Ausstattung und Öffnung zum Fluss könnte schon viel erreicht werden. Weitere Nutzungsangebote wie z.B. einer Spielwiese oder einem Planschbecken sollten unter Einbezug der Quartierbevölkerung in Erwägung gezogen werden.



Bestandsbild: Dammgärtli



Referenzbild: Bezug zum Fluss etablieren (Rheinfelden)

15 Stadtachsen

15.1 Bestandssituation Stadtachsen

Zu den Stadtachsen gehören die wichtigen Erschliessungsachsen durch die Stadt, also:

- Baselstrasse – Hirschengraben Nord-West – Obergrundstrasse
- Zürichstrasse – Alpenstrasse/Löwenstrasse – Schweizerhofquai – Seebrücke – Pilatusstrasse – Haldenstrasse
- Zentralstrasse (Langensand – Tribtschenstrasse – Bundesstrasse)



Erkenntnisse aus Ortsbegehungen und Ortskenntnissen:

- Begünstigt durch mehrere Spuren im Einrichtungsverkehr ist der motorisierte Verkehr tendenziell schnell unterwegs auf den Stadtachsen, wirkt dadurch dominant und beeinträchtigt durch die hohe Geschwindigkeit das Sicherheitsgefühl und die Bewegungsqualität des Velo- und Fussverkehrs.
- Die Lichtsignalanlagen sind auf einen hohen Durchfluss des motorisierten Verkehrs ausgerichtet und erschweren das Vorankommen des Fussverkehrs.
- Breite Fahrspuren und mehrere Spuren im Einrichtungsverkehr (insbesondere in der Löwenstrasse/Alpenstrasse, Pilatusstrasse, Obergrundstrasse) haben eine stark trennende Wirkung.
- Baumreihen zwischen den Verkehrsspuren vor allem auf erhöhter Mittelinsel (Zürichstrasse und am Bahnhof) bewirken eine zusätzliche Trennung.
- Die Trottoirbereiche sind tendenziell sehr schmal und werden gerade in der Innenstadt den publikumsintensiven Einrichtungen an den Strassen und den Touristenströmen nicht gerecht. Trottoirs sind auch wichtig für die Geschäfte entlang der Strassen (Schaufensterschleudern, Auslagen etc.)
- Die Stadtachsen sind nicht nur wichtig für den motorisierten Verkehr, sondern auch als Velo- und Fussverbindungen in die Quartiere und zwischen den Quartieren.

15.2 Zielvorstellung Stadtachsen

Innerhalb der Innenstadt sollten die Stadtachsen möglichst siedlungsorientiert gestaltet werden, so dass sie einerseits für den Fussverkehr nicht als Zäsuren und andererseits von Autofahrern als belebte Stadträume mit Bewegungsqualität wahrgenommen werden, in denen sie sich rücksichtsvoll verhalten müssen. Alle Verkehrsteilnehmenden (Fussverkehr, Velo, PW und ÖV) sollen sicher, komfortabel und fliessend vorankommen. Möglichst breite Trottoirs sollen von Geschäften, insb. Gastronomie und Detailhandel als Aufenthalts- und Ausstellungsflächen mitgenutzt werden können, häufige und sichere Querungsmöglichkeiten sind erwünscht.

Massnahmen:

- Stadtraum durch Baumreihen (Alleen) aufwerten.
- Sichere Verbindungen für Velos gestalten, z.B. durch separate Fahrspuren.
- Trottoirbereiche verbreitern und Vorzonen im Zusammenhang mit Erdgeschossnutzung schaffen.
- Lichtsignalanlagen für den Langsamverkehr optimaler schalten und Wartezeiten für den Fussverkehr reduzieren.
- Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs mit gestalterischen Massnahmen verringern.

15.3 Räume mit Aufwertungspotential

- Typologie: städtische Strassenachse verkehrsorientiert bzw. Ausfallstrassen (Begrenzung der historischen Innenstadt).
- Aufwertungspotential: siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung mit breiten Trottoirs, guten Querungsmöglichkeiten und komfortablem Platzangebot für alle Verkehrsteilnehmenden (Velo, Auto, Fussverkehr...)
- Aufwertungspotential durch Aufhebung von Parkfeldern: Nein.
- Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Stadtbevölkerung, Erwerbstätige, Passanten, Touristen

Hoher Aufwertungsbedarf, insbesondere hinsichtlich Strassenraumgliederung und Gestaltung weisen folgende Strassenräume auf:

- **Hirschengraben (nordwestlicher Teil)**
- **Obergrundstrasse**
- **Baselstrasse**
- **Haldenstrasse/Schweizerhofquai/Seebrücke**
- **Zürichstrasse**
- **Zentralstrasse**
- **Alpenstrasse/Löwenstrasse**

Mittlerer Aufwertungsbedarf, vor allem hinsichtlich Geschwindigkeiten/Mehrspurigkeit/Querungsmöglichkeiten weisen folgende Stadtachsen auf:

- **Schweizerhofquai**
- **Pilatusstrasse**
- **Bundesstrasse**

Die Stadtachsen sind wichtige und grundsätzlich attraktive Stadträume mit hochwertigen Fassaden und bedeutender Orientierungs- und Verbindungsfunktion in die umliegenden Quartiere. Die Strassenräume sollen durch attraktive Strassenraumgestaltung (Bäume, Beläge) so ausgebildet werden, dass für alle Verkehrsteilnehmenden eine hohe Bewegungsqualität resultiert und die repräsentative Qualität der Strassenräume als Gesicht der Stadt wieder stärker zur Geltung kommt. Eine reduzierte Durchfahrtsgeschwindigkeit, eine Reduktion der Fahrspuren und die Führung im Gegenverkehr führen insgesamt zu einer Entschleunigung und ist zielführend zur Aufwertung der Stadträume.



Die Pilatusstrasse kommt mit ihrer Allee und den breiten Trottoirs noch am ehesten dem Bild eines repräsentativen Strassenraums nahe.



Verkehrsorientierte Obergrundstrasse ohne Aufenthalts- und Bewegungsqualität.

16 Verkehrsdominierte Plätze und Raumnischen

16.1 Bestandssituation verkehrsdominierte Plätze und Raumnischen

Zu den innerstädtischen Verkehrsdrehscheiben zählen Bundesplatz, Pilatusplatz, Löwenplatz, Bahnhofplatz/ Europaplatz und Kasernenplatz. Sie entstanden an Kreuzungspunkten wichtiger Stadtachsen.



Erkenntnisse aus Ortsbegehungen und Ortskenntnissen:

- Einige Plätze haben ihre ursprüngliche Funktion als Aufenthaltsort und Treffpunkt weitestgehend verloren und sind nur noch ein Knotenpunkt mit hohem Verkehrsaufkommen (Bundesplatz, Pilatusplatz, Kasernenplatz und Bahnhofplatz, Löwenplatz).
- Manche der Plätze sind als Grosskreisel oder Teile von Grosskreiseln ausgestaltet (Bundesplatz, Pilatusplatz). Der Verkehr fließt praktisch hindernisfrei an den Rändern, während die Mitte zur unnutzbaren bzw lediglich zum Überqueren der Strassen tauglichen Verkehrsinsel wird.
- Die Trottoirbereiche sind tendenziell sehr schmal.

16.2 Zielvorstellung verkehrsdominierte Plätze und Raumnischen

Die Plätze sollen repräsentative Orientierungs- und Treffpunkte in der Stadtstruktur sein. Hier treffen verschiedene Strassenräume zusammen, hier kommt man aus den Quartieren oder von ausserhalb der Stadt an und bewegt sich dann weiter z.B. Richtung Innenstadt. Als Ankunftsorte und Drehscheiben sind sie in der Regel hoch frequentiert. Die Verkehrsführung sollte schlüssig und einfach mit guten Querungsmöglichkeiten für Velo- und Fussverkehr sein. Verkehrsfreie Teilräume mit Bezug zu den umliegenden Gebäuden schaffen Aufenthaltsqualität und lassen platzspezifische Nutzungen wie beispielsweise Aussengastronomie oder Verweilen/Beobachten zu. Bei Raumnischen mit Bezug zur Landschaft (Bahnhofplatz, Europaplatz, Kasernenplatz) sollte diese Qualität zum Tragen kommen.

Massnahmen:

- Platzräume bewusst mit Nutzungen belegen, die sie zu zentralen Orten des städtischen Lebens machen (Bushaltestellen, Sitzmöglichkeiten, Trinkbrunnen, Buvette, Kiosk etc.).
- Aufenthaltsbereiche mit Ausrichtung auf den Ort des Geschehens etablieren.
- Nutzungsvorzoneen im Zusammenhang mit Erdgeschossnutzung schaffen.
- Verkehrsführung optimieren, um dem Platzgeschehen mehr Raum zu geben.
- Bewilligungen für Aussengastronomie und temporäre Nutzungen auf den verkehrsfreien Teilräumen erteilen.
- Veranstaltungen durch eine offene Raumgestaltung fördern.
- Wichtige Identifikationsmerkmale wie Denkmäler oder Brunnen freispielen um sie so stärker zu akzentuieren.



Löwenplatz, Aussengastronomie in grösstenteils verkehrsfreier Nische



Zwischennutzung auf leerem Baufeld beim Pilatusplatz

16.3 Räume mit Aufwertungspotential

Löwenplatz

- Typologie: Verkehrsknoten
- Aufwertungspotential: Neuorganisation Verkehrsführung, Freispielen von Vorzonen im Zusammenhang mit den umgrenzenden Bauten, Ausstattung
- Aufwertungspotential durch Aufhebung von Carparkierung: Ja.
- Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Stadtbevölkerung, Erwerbstätige, Passanten, Touristen

Mit der Aufhebung der Carparkfelder könnte die Verkehrsführung optimiert und z.B. vor dem Bourbaki-panorama eine grössere zusammenhängende Platzfläche geschaffen werden. Aufwertung mit Bäumen und geeigneter Ausstattung, Zulassen von adäquaten Nutzungen (Aussengastronomie, Markt).

Kasernenplatz

- Typologie: Raumnische, Verkehrsknoten
- Aufwertungspotential: Neuorganisation Verkehrsführung, Freispielen von Vorzonen, Ausstattung, Bezug zum Reussufer und zur Kleinstadt (Pfistergasse) verstärken.
- Aufwertungspotential durch Aufhebung von Carparkierung: Ja.
- Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Stadt- und Quartierbevölkerung, Erwerbstätige, Passanten

Eine Neuorganisation der Einmündung der Baselstrasse über den heutigen Carpark des Natur- und historischen Museums Luzern und wenn möglich eine Spurreduktion auf der Basel-/Obergrundstrasse könnte vor den Südfassaden eine nutzbare Vorzone schaffen, welche über eine grosszügige Fussverkehrsquerung mit der Pfistergasse und dem Reussufer verbunden wird. Aufwertung mit Bäumen und geeigneter Ausstattung, Zulassen von adäquaten Nutzungen (Aussengastronomie, evt. Schach oder Boule am Reussufer)

Pilatusplatz

- Typologie: Verkehrsknoten
- Aufwertungspotential: Neuorganisation Verkehrsführung, Freispielen von zusammenhängenden Vorzonen rund um den Platz, bessere Querungsmöglichkeiten.
- Aufwertungspotential durch Aufhebung von Parkfeldern: Nein, nur Taxiwarteplätze.
- Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Stadtbevölkerung, Erwerbstätige, Passanten

Der Pilatusplatz ist Teil eines Grosskreisels mit Verkehrsführung am Rande, während mittig eine praktisch nicht nutzbare Grünfläche besteht. Durch optimierte Verkehrsführung könnten rund um den Platz nutzbare Vorzonen geschaffen werden. Aufwertung mit Bäumen und geeigneter Ausstattung (zur Zeit läuft eine Neuplanung des Platzes inklusive Aufwertung des öffentlichen Raums).

Bahnhofplatz

- Typologie: Raumnische, Verkehrsknoten
- Aufwertungspotential: Neuorganisation Busterminal und Zufahrten, Freispielen von Vorzonen, Fussgängerfreundlichkeit, Ausstattung, Bezug zum See und Europaplatz klären
- Aufwertungspotential durch Aufhebung von Parkfeldern: Nein.
- Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Stadtbevölkerung, Erwerbstätige, Passanten, Touristen

Der Platz wirkt durch die Buswartehäuschen, Dächer, den Torbogen, wie auch die Verkehrsdurchfahrt zum Parkhaus verstellt und unübersichtlich. Für Wartende besteht keine Aufenthaltsqualität, es gibt z.B. keine Boulevardgastronomie und kaum Verweilmöglichkeiten. Gestaltung heute zweckmässig, aber wenig attraktiv und «in die Jahre gekommen». In Zusammenspiel mit Europaplatz und Schiffflände könnte ein repräsentativer Ankunftsort entstehen. Neuorganisation des Bushofs und Entflechtung Zufahrt Parkhaus/Vorfahrt prüfen.

Bundesplatz

- Typologie: Verkehrsplatz
- Aufwertungspotential: Neuorganisation Verkehrsführung mit weniger Platzbedarf, Freispielen von zusammenhängenden Vorzonen vor den Gebäuden, Aufwertung mit Bäumen und geeigneter Ausstattung, Umnutzung des WC-Häuschens zu Gastroangebot, Kiosk oder Ähnliches.
- Aufwertungspotential durch Aufhebung von Parkfeldern: Ja
- Mehrwert für breite Zielgruppe, insb. Stadt- und Quartierbevölkerung, Erwerbstätige, Passanten

Der Bundesplatz gehört ebenfalls zu den Plätzen, die als eine Art Grosskreisel funktionieren. Die entstehenden mittigen Inseln mit einzelnen grossen Bäumen werden heute als Parkplatz und Abstell- bzw. Unterhaltsfläche genutzt. Die Querung für den Fuss- und Veloverkehr ist kompliziert, ebenso die Verkehrsführung mit dem teils doppelspurigen Kreisel. Mit einer platzsparenden, vereinfachten Verkehrsführung, wie sie in der Motion 120 vom August 2017 skizziert ist, liesse sich z.B. vor der Südfassade ein gut nutzbarer Platzraum im Stil des Helvetiaplatzes oder Bleichergärtlis ausbilden. Die Bestandesbäume sowie das umzunutzende WC Häuschen können in die Platzgestaltung integriert werden.



Bundesplatz: Heutige Situation



Visualisierung Variante Stadtplatz mit Brunnen



Visualisierung Variante «Bundesgärtli» mit randlicher Staudenpflanzung

17 Zusammenfassung der wichtigsten Aufwertungspotentiale

Zusammenfassend lässt sich der primäre Stadtraum der erweiterten Innenstadt Luzerns mit vielen Einzelmassnahmen sowie prioritär mit nachfolgenden Schwerpunkten massgeblich aufwerten. Einerseits braucht es robuste gestalterische Konzepte, andererseits sind als wichtige Rahmenbedingungen im Bezug auf die Nutzungsmöglichkeiten folgende Punkte im Auge zu behalten (siehe auch Projekt «Stadtraum Luzern», Detailinformationen und Handlungsempfehlungen pro Objekt):

- Bewilligungen: Erdgeschossvorzonen an grossen Strassen dem Detailhandel und Gewerbe zur Verfügung stellen, Klein- und Grossveranstaltungen wo geeignet auf Plätzen und in Parks ermöglichen, Beispielungskonzepte für stark genutzte Stadtparks erstellen.
- Nutzungsbedürfnisse: Aushandlung von Nutzungsmöglichkeiten sowie Ausstattungen von öffentlichen Räumen über partizipative Verfahren, Nutzungserhebungen und Anhörungen. Erarbeiten von Nutzungskonzepten.



Referenzbild: Erdgeschossvorzonen



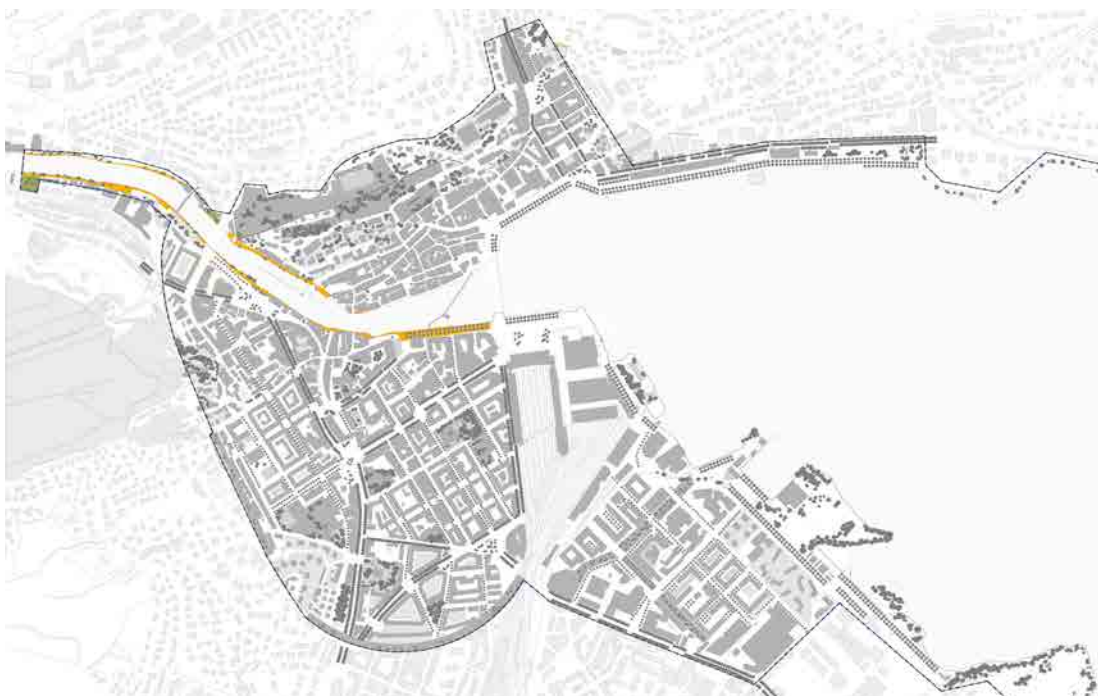
Referenzbild: Partizipation

Aufwertungsschwerpunkte:

- **Attraktiver Kern:** Die Gassen und Plätze der Alt- und Kleinstadt sanieren, gestalterisch aufwerten und als zusammenhängenden Stadtteppich von Fassade zu Fassade entwickeln. In den Innenhöfen und im Umfeld von Regierungsgebäude und Stadthaus grüne Oasen schaffen (Innenhöfe Regierungsgebäude und Stadthaus)



- **Stadt am Fluss:** Uferbereiche beidseits der Reuss als durchgehende Langsamverkehrsverbindungen sichern und punktuell zu Aufenthaltsbereichen am Wasser aufwerten (Bahnhofstrasse, St.Karliquai, Dammgärtli, Pärkli bei der Geissmattbrücke)



- **Lebenswerte Quartiere:** Die negativen Auswirkungen des MIV eingrenzen und erträglich gestalten, Geschwindigkeit reduzieren und Strassenräume für den Fuss- und Veloverkehr sicher und attraktiv gestalten sowie belebende Nutzungen ermöglichen (insb. Weyquartier, Bruchquartier, Neustadt). Neue Grünräume und Verbindungen zu den übergeordneten Erholungsräumen Musegg, See- und Reussufer schaffen (zB. Gleisüberdeckung, Grünraum Rösslimatt).



- **Platz schaffen:** Bei verkehrsdominierten Plätzen die Verkehrsführung optimieren und randlich verkehrsfreie Aufenthaltsbereiche im Zusammenspiel mit den angrenzenden Gebäuden und Nutzungen schaffen (Bundesplatz, Kasernenplatz, Löwenplatz, Pilatusplatz, Bahnhofplatz/Europaplatz)

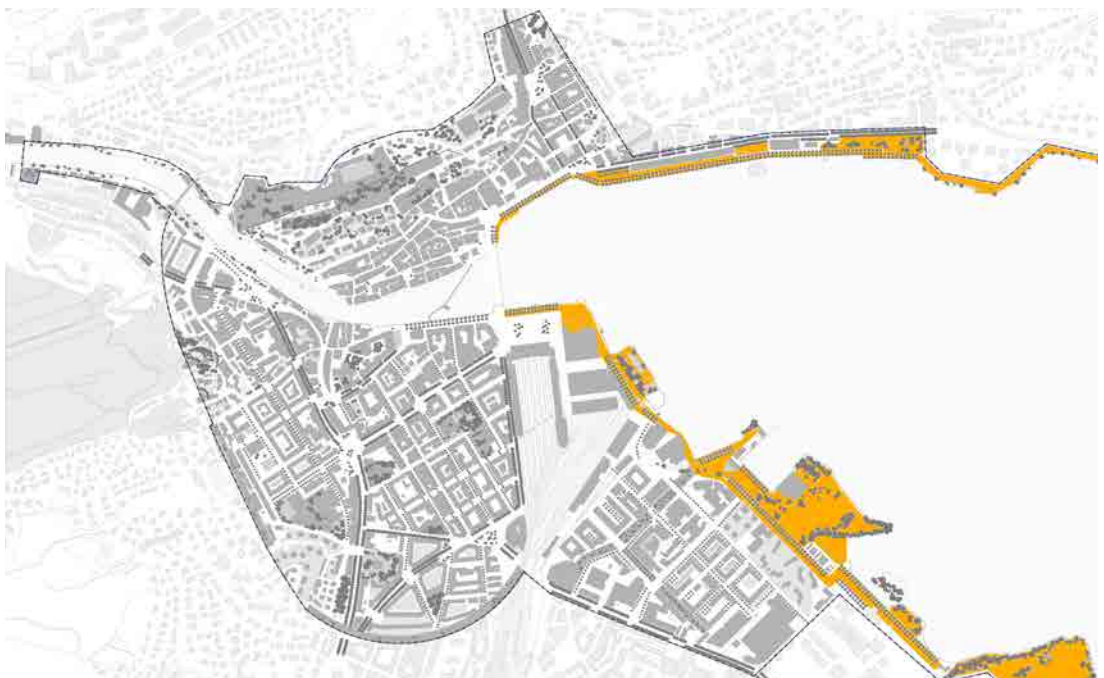


- **Repräsentative Stadtachsen:** Mit geschwindigkeitsreduzierenden Massnahmen Dominanz des motorisierten Verkehrs abschwächen und Stadtachsen als repräsentative Alleen mit breiten Trottoirs, belebten Erdgeschossen und hoher Bewegungsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden gestalten (Hirschengraben nordwestlicher Teil, Obergrundstrasse, Baselstrasse, Haldenstrasse, Zürichstrasse, Zentralstrasse, Bundesstrasse, Seebrücke).



Bei den grossflächigen innerstädtischen Grünräumen werden die Aufwertung bei den Uferparks- und Promenaden sowie in der Musegg als grosse Potentiale angesehen:

- **Stadt am See:** Seeuferparks und Promenaden am See beidseitig zu einem zusammenhängenden Parkband weiter entwickeln, gestalterisch auffrischen und durch verschiedene niederschwellige Nutzungsangebote und Zugang zum Wasser beleben (Testplanung linkes Seeufer und Tribtschen startet 2018).



- **Stadtpark Musegg:** Grünräume beidseits der Museggmauer unter Berücksichtigung historischer Strukturen mit einem übergeordneten Konzept als zusammenhängenden Stadtpark mit unterschiedlichen Atmosphären und Nutzungsschwerpunkten in Wert setzen, räumlich klären und zu einem Naherholungsgebiet weiterentwickeln.



18 Konsultierte Grundlagen und Quellen

Verwaltungsinterne Dokumente:

- Urbanplus/Stefan Kurath/GmbH, Hager Partner AG, Bosshard&Luchsinger AG, Dr. Joëlle Zimmerli Raum und Gesellschaft im Auftrag der Stadt Luzern, Dezember 2017, Zwischenstand Projekt Stadtraum GIS
- StadtLandschaft GmbH im Auftrag der Stadt Luzern, März 2017; Freiraumanalyse, Arbeitsbericht als Grundlage für das Raumentwicklungskonzept
- Stadt Luzern, Baudirektion, 2016, Potential für eine stadträumliche Aufwertung im Zusammenhang mit dem Projekt Parkhaus Musegg
- Stadtgärtnerei Luzern, Fritz Bächle, 2012, Strategie für die Pflege und Erneuerung der Luzerner Stadtbäume

Zitierte Literatur:

- SVI Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten, 2015, Optimale Geschwindigkeiten in Siedlungsgebieten
- Fritz Bächle, 2016, Hirschmattquartier Luzern - neue Qualitäten im Strassenraum, Anthos 2-16
- Jan Gehl et. al., 2006, New City Life, The Danish Architectural Press Copenhagen
- Elisabeth Bühler et.al, 2010, Sozial nachhaltige Parkanlagen (NFP 54), vdf Verlag



- Bearbeitungsperimeter
- Plätze
- Saeufer
- Reussufer
- Uferparks
- Stadtparks
- Altstadt
- Kleinstadt
- Weyquartier
- Hirschmattquartier
- Hirschengraben-Stadthaus-Hauptpost
- Bruchquartier
- Neustadtquartier
- Musegghügel
- Tribschenuartier

Konzeptplan Stadträume erweiterte Innenstadt Luzern