



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 8. Februar 2017 (StB 66)

B+A 3/2017

Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen

Planungskredit

**Vom Grossen Stadtrat mit zwei
Protokollbemerkungen beschlossen
am 6. April 2017
(Definitiver Beschluss des Grossen
Stadtrates am Schluss dieses Dokuments)**

Bezug zur Gesamtplanung 2017–2021

Leitsatz Gesellschaft

Die Stadt Luzern zeichnet sich durch eine solidarische Gemeinschaft aus dank

- lebendiger und sicherer Quartiere mit starken Freiwilligenstrukturen und hoher Lebensqualität,
- attraktiver öffentlicher Räume und eines vielfältigen Wohnraumangebots,
- eines qualitativ hochstehenden und vielfältigen Bildungs-, Kultur-, Sport- und Freizeitangebots,
- flexibler und effizienter Beratungs-, Unterstützungs- und Betreuungsangebote,
- der Förderung der Integration aller Bevölkerungsgruppen.

Leitsatz Wirtschaft

Die Stadt Luzern verfügt über hervorragende wirtschaftliche Rahmenbedingungen, die es ihren bestehenden und neuen Unternehmen erlauben,

- sich auf ihren jeweiligen Märkten erfolgreich und verantwortungsvoll zu behaupten,
- der Luzerner Bevölkerung und Gästen qualitativ hochstehende Produkte und Dienstleistungen zu offerieren,
- attraktive Arbeitsplätze anzubieten,
- für Kundschaft, Mitarbeitende und Lieferanten gut erreichbar zu sein.

Leitsatz Umwelt

Die Stadt Luzern trägt Sorge zur Umwelt, indem sie

- die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft anstrebt,
- die Mobilitätsnachfrage mit flächen- und energieeffizienten Verkehrsarten abdeckt und Emissionen wie Schadstoffe und Lärm reduziert,
- energiesparende Bauweisen unterstützt,
- den Gebrauch erneuerbarer Ressourcen fördert,
- den einzigartigen Lebensraum naturnah weiterentwickelt,
- die „Stadt der kurzen Wege“ mit einer dichten, gemischten Nutzungsstruktur fördert.

Städtische Ressourcen

Die Stadt Luzern verfügt über

- einen mittelfristig ausgeglichenen Finanzhaushalt,
- einen fairen Ausgleich der Zentrumslasten,
- eine kundenfreundliche und effiziente Verwaltung,
- qualifizierte und engagierte Mitarbeitende sowie motivierende Führungskräfte,
- eine wertstabile und zeitgemässe Infrastruktur.

Wirkungsziel Verkehr

Ziel ist, dass Luzern attraktiv und für alle sicher und zuverlässig erreichbar ist. Bis 2020 verbessert die Stadt die Verkehrssicherheit und reduziert die Verkehrsunfälle mit Verletzten auf weniger als 150 pro 50'000 Einwohner/innen. Der Modalsplit nach Distanzen auf Stadtgebiet

hat per 2020 folgende Werte erreicht: MIV: 36 Prozent, ÖV: 47 Prozent, Fussverkehr: 11 Prozent, Velo: 4 Prozent, übrige: 2 Prozent.

Wirkungsziel Wohnen

Ziel ist, dass in der Stadt Luzern ein ausgewogenes Wohnraumangebot für alle Bevölkerungsgruppen zur Verfügung steht und bis Ende 2020 mindestens 600 neue gemeinnützige Wohnungen realisiert oder im Bau sind.

Wirkungsziel Wirtschaft

Ziel ist, dass die Stadt rasch über zusätzliche, attraktive Dienstleistungs- und Arbeitsflächen an zentraler Lage verfügt. So wird in enger Zusammenarbeit mit der SBB das Projekt „Rössli-matt“ in erster Priorität vorangetrieben. Damit wird bis 2018 eine zusätzliche Bruttogeschossfläche im Umfang von rund 15'000 bis 20'000 m² an zentralster Lage bereitgestellt. Weiter ist die Planungsphase für die städtischen Schlüsselareale abgeschlossen.

Soziale Wohlfahrt

Fünfjahresziel 5.3 Basierend auf der Umsetzungsstrategie zur Initiative „Für zahlbaren Wohnraum“ sind zwischen 2015 und 2020 600 zusätzliche gemeinnützige Wohnungen verfügbar oder im Bau. Die städtische Wohnraumpolitik trägt zur Erhaltung der hohen Lebensqualität und des vielfältigen Wohnungsangebots bei. Massnahmen für die soziale Durchmischung der Quartiere und zur Förderung von vielfältigem Wohnraum für alle Bevölkerungsschichten sind eingeleitet.

Verkehr

Fünfjahresziel 6.1 Durch verändertes Mobilitätsverhalten hat sich der Modalsplit von 2010 (MIV: 41 Prozent, ÖV: 45 Prozent, Velo: 2 Prozent, zu Fuss: 9 Prozent, übrige: 3 Prozent) per 2020 zu folgenden Werten entwickelt: MIV: 36 Prozent, ÖV: 47 Prozent, Velo: 4 Prozent, zu Fuss: 11 Prozent, übrige: 2 Prozent.

Fünfjahresziel 6.4 Der Velo- und der Fussverkehr sind systematisch gefördert. Lücken im Velonetz sind geschlossen, die Situation für Fussgänger ist verbessert, und die Sicherheit ist erhöht. Der Verknüpfung Fussgänger zu ÖV ist besondere Beachtung zu schenken.

Umwelt und Raumordnung

Fünfjahresziel 7.1 Die Bedeutung, Nutzung und Gestaltung der urbanen öffentlichen Räume sowie der naturnahen Freiräume ist mit einem gesamtstädtischen Konzept definiert, und dieses liegt dem Parlament vor; erste Massnahmen sind umgesetzt. In der Innenstadt sind Bahnhofstrasse, Grendel und Hirschmattquartier aufgewertet.

Fünfjahresziel 7.4 Durch innovative Siedlungsplanung, Mobilitätsmanagement und kluge Nutzungsdurchmischung wird die „Stadt der kurzen Wege“ erreicht.

Volkswirtschaft

Fünfjahresziel 8.1 Die durch die Bau- und Zonenordnung geschaffenen Entwicklungspotenziale werden, wo geeignet, in Mitwirkungsverfahren ausgeschöpft.

Fünfjahresziel 8.2 Die Stadt unterstützt die Schaffung von neuen, wertschöpfungsintensiven Arbeitsplätzen.

Fünfjahresziel 8.3 Die Stadt erstellt eine Nutzungsstrategie im Rahmen des „Forums Attraktive Innenstadt“.

Fünfjahresziel 8.4 Die Stadt ist sich der Wichtigkeit der Wirtschaft bewusst und fördert die Vielfalt der Unternehmen durch optimierte Rahmenbedingungen.

Projektplan

| | |
|--------|------------------------------------|
| I62460 | Konzept Carparkierung |
| I79003 | Entwicklungskonzept linkes Seeufer |
| I79015 | Neugestaltung Inseli (Antrag) |

Übersicht

„Linkes Seeufer: Von der Schmutzdecke zur Uferpromenade“, so lautete der Titel der Motion 435, Sonja Döbeli Stirnemann und Laura Grüter Bachmann namens der FDP-Fraktion vom 8. September 2008, welche die Aufwertung des linken Seeufers forderte. Weil die personellen Ressourcen für die Inangriffnahme der entsprechenden Planungen und die finanziellen Mittel für die Umsetzung von Aufwertungsmaßnahmen fehlten, wurden bisher keine planerischen Schritte ausgelöst. Zudem war das linke Seeufer als Standort für die Halle Modulable vorgesehen, was andere Entwicklungen blockierte.

Mit der Initiative „Lebendiges Inseli statt Blechlawine“ rückt das linke Seeufer wieder in den Fokus der Stadt- und Freiraumplanung. Durch den Verzicht auf die Realisierung der Halle Modulable am Standort Inseli ist zudem eine planerische Unsicherheit behoben.

Als Grundlage für die mittel- bis langfristige Entwicklung des linken Seeufers soll ein Entwicklungskonzept erarbeitet werden, welches primär die Funktion, Nutzung und Gestaltung des Seeufers zwischen Europaplatz und Tribschenhorn klärt. Das linke Seeufer hat einen engen funktionalen und räumlichen Bezug zum Gebiet Tribschen, welches sich in den letzten Jahren stark verändert hat und sich auch in den nächsten Jahren weiter verändern wird. Im Sinne eines Betrachtungsperimeters wird das Gebiet Tribschen ebenfalls in die Planung mit einbezogen, damit langfristige Entwicklungsstrategien für den gesamten Raum des linken Seeufers und des Tribschenquartiers - jedoch mit unterschiedlichem Konkretisierungsgrad - erarbeitet werden können.

Das „Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribschen“ soll nach Abschluss der Planung direkt durch die Umsetzung von einzelnen Projekten (z. B. Aufwertung einzelner öffentlicher Räume, Gebietsentwicklungen) umgesetzt werden bzw. bietet die Grundlage für weitere Planungsschritte (z. B. Teilrevision BZO, Erarbeitung Bebauungspläne und Gestaltungspläne).

Das „Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribschen“ liefert zudem die übergeordneten Grundlagen für die Aufwertung des von der Carparkierung befreiten Inselis. Nach Abschluss des „Entwicklungskonzeptes für das linke Seeufer und das Gebiet Tribschen“ kann im Jahr 2020 der Wettbewerb zur Aufwertung des Inselis (B+A 4/2017) durchgeführt werden.

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag beantragt der Stadtrat die Planungsmittel von insgesamt Fr. 775'000.– für die Durchführung einer Ideenstudie nach SIA-Ordnung 143 (Testplanung) und die Erarbeitung des „Entwicklungskonzeptes für das linke Seeufer und das Gebiet Tribschen“.

| Inhaltsverzeichnis | Seite |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1 Das linke Seeufer: das Seeufer der Einheimischen und der Seezugang des Gebietes Tribtschen | 7 |
| 1.1 Heterogene Entwicklung des linken Seeufers und des Tribtschenquartiers im 20. Jahrhundert | 7 |
| 1.2 Politische Vorstösse / Initiative | 8 |
| 1.3 Herausforderungen für die künftige Stadtentwicklung | 9 |
| 1.4 Zwei Perimeter für Entwicklung linkes Seeufer und Gebiet Tribtschen | 9 |
| 2 Vorgehen | 10 |
| 2.1 Gesamtschau linkes Seeufer | 10 |
| 2.2 Ziele für Entwicklung linkes Seeufer und Gebiet Tribtschen | 11 |
| 2.3 Ideenstudie nach SIA-Ordnung 143 (Testplanung) als Verfahren für das Entwicklungskonzept linkes Seeufer und Gebiet Tribtschen | 12 |
| 2.4 Themen | 14 |
| 2.4.1 Grundlagen | 14 |
| 2.4.2 Bereich Seeufer (Bearbeitungsperimeter) | 16 |
| 2.4.3 Gebiet Bahnhof (Bearbeitungsperimeter) | 17 |
| 2.4.4 Verkehrserschliessung (Bearbeitungsperimeter) | 17 |
| 2.4.5 Bereich Alpenquai/Tribtschenstrasse (Betrachtungsperimeter) | 17 |
| 3 Übersicht Finanzen | 17 |
| 4 Kreditrechtliche Zuständigkeit und zu belastendes Konto | 19 |
| 5 Antrag | 19 |

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

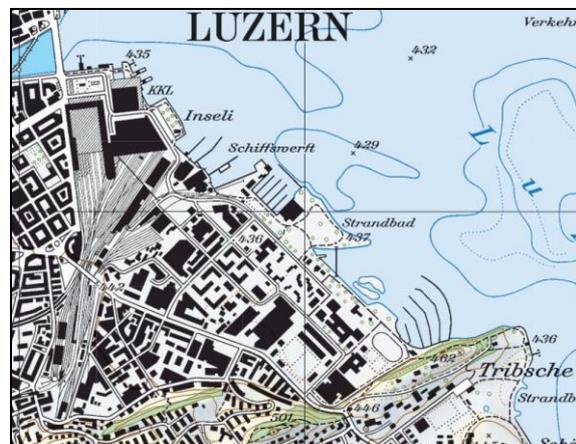
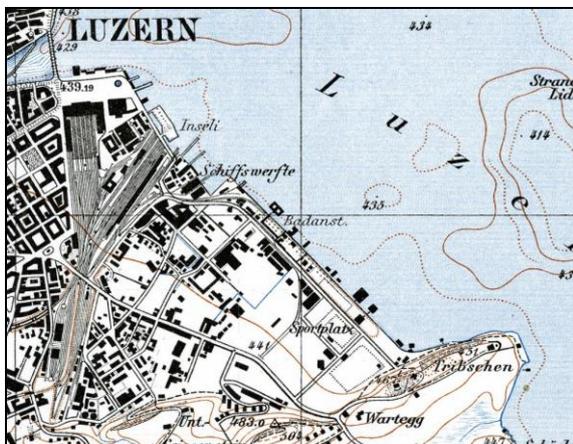
Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Das linke Seeufer: das Seeufer der Einheimischen und der Seezugang des Gebietes Tribtschen

1.1 Heterogene Entwicklung des linken Seeufers und des Tribtschenquartiers im 20. Jahrhundert

2009 wurde die Motion 435 2004/2009: „Linkes Seeufer: Von der Schmutzdecke zur Uferpromenade“ vom Grossen Stadtrat überwiesen. Ausgelöst durch diesen Vorstoss wurden verschiedene Massnahmen getroffen (sanfte Aufwertung Inseli, Buvettes Inseli/Ufschöttli). Diese Massnahmen haben zur Aufwertung des Gebietes geführt, eine Uferpromenade ist das linke Seeufer damit aber noch nicht geworden. Das linke Seeufer ist im Gegensatz zum rechten Seeufer weiterhin heterogen genutzt und zusammenhangslos gestaltet.

Zwischen Europaplatz und Tribtschenhorn reihen sich unterschiedlichste Nutzungen an das Seeufer: Zwischen beliebten öffentlichen Grünräumen wie Inseli, Ufschöttli und Tribtschenhorn finden sich Hafenanlagen (Motorbootshafen, Segelbootshafen), Carparkplätze (Inseli und Alpenquai), die Werft der Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee (SGV), Bildungsinstitute (Hochschule Luzern, Kantonsschule Alpenquai mit Sportanlagen), ein Gleisanschluss für den Verlad von Kies, der sogenannte technische Sporn mit Sicherheitsinfrastrukturanlagen sowie verschiedene Clubhäuser für Wassersport. Im Bereich der Kantonsschule Alpenquai sind künstlich geschüttete Vogelbrutinseln (Naturschutzzone) dem Seeufer vorgelagert. Ein durchgängiger Zugang zum See ist nicht vorhanden. Auch der Fussweg vom Europaplatz zum Tribtschenhorn weist nicht in allen Bereichen die gewünschte Qualität bezüglich Sicherheitsgefühl und Erholungswert auf.



Linkes Seeufer und Gebiet Tribtschen 1945 und 2013 (Quelle: www.map.geo.admin.ch)

Am linken Seeufer wurden zudem in verschiedenen Zeitabschnitten Seeaufschüttungen (z. B. mit dem Ausbruchmaterial aus dem Sonnenbergtunnel) vorgenommen. Damit wurde die zu Beginn des 20. Jahrhunderts noch stringente Uferlinie verunklärt. Dieses stadtplanerische Verhalten in der Nachkriegszeit zeigt, dass das linke Seeufer als minderwertig und das Tribschenquartier mit Werkhof und Industrieanlagen in dieser Zeit eher als Infrastrukturquartier wahrgenommen wurde. Der Zugang zum Gewässer wurde damals nicht als prioritär und eine hochwertige Nutzung und Gestaltung des Ufers daher als nicht notwendig erachtet. Seit dem ausgehenden 20. Jahrhundert hat sich jedoch das Gebiet Tribschen zumindest partiell zu einem beliebten zentrumsnahen Stadtgebiet fürs Wohnen und Arbeiten (Dienstleistung) entwickelt. Aber auch diese Quartierentwicklung ist teilweise zusammenhangslos erfolgt. Jede Arealentwicklung wurde in sich isoliert betrachtet (SUVA, Tribschenstadt, Emmi-Hauptsitz usw.). Dem gesamten Quartier fehlt ein verbindendes Identifikationsmerkmal. Zudem ist kein räumlicher Bezug zwischen dem Seeufer und dem Wohn- und Arbeitsgebiet Tribschen vorhanden.

Das linke Seeufer wird heute oft als das Ufer der Einheimischen bezeichnet und hat damit eine wichtige Funktion für die ganze Stadt, gerade auch wegen der verschiedenen Veranstaltungen (Lozärner Mäas, Open-Air-Kino usw.), welche jeden Sommer stattfinden. Zudem ist das linke Seeufer der Seezugang des Gebietes Tribschen.

1.2 Politische Vorstösse / Initiative

In den letzten Jahren wurden zum linken Seeufer verschiedene politische Vorstösse eingereicht. Diese Vorstösse verfolgen unterschiedliche Themen (Erhaltung Grünanlagen, Schaffung von Seebadeanlagen, Planungen für die Aufwertung der Uferbereiche). Allen Vorstössen gemeinsam ist aber das Bestreben nach Aufwertung und Steigerung der Aufenthaltsqualität am linken Seeufer. Die Vorstösse zeigen die Aktualität des Themas und die Notwendigkeit, planerische Schritte in die Wege zu leiten.

Im Zusammenhang zum linken Seeufer stehen folgende politischen Vorstösse:

1. Motion 435, Sonja Döbeli Stirnemann und Laura Grüter Bachmann namens der FDP-Fraktion vom 8. September 2008: „Linkes Seeufer: Von der Schmutzedecke zur Uferpromenade“
2. Interpellation 497, Daniel Wettstein namens der FDP-Fraktion vom 16. März 2009: „Seeuferweg Tribschen“
3. Postulat 331, András Özvegyi und Jules Gut namens der GLP-Fraktion vom 22. März 2016: „Seebadi am linken Ufer“

Die Vorstösse wurden vom Grossen Stadtrat überwiesen bzw. behandelt.

Zudem wurde im Mai 2015 die Initiative „Lebendiges Inseli statt Blechlawine“ eingereicht, welche die Verlagerung der Carparkierung am Inseliquai verlangt. Die Haltung des Grossen Stadtrates zur Initiative „Lebendiges Inseli statt Blechlawine“ soll im Rahmen von B+A 4/2017 festgelegt werden.

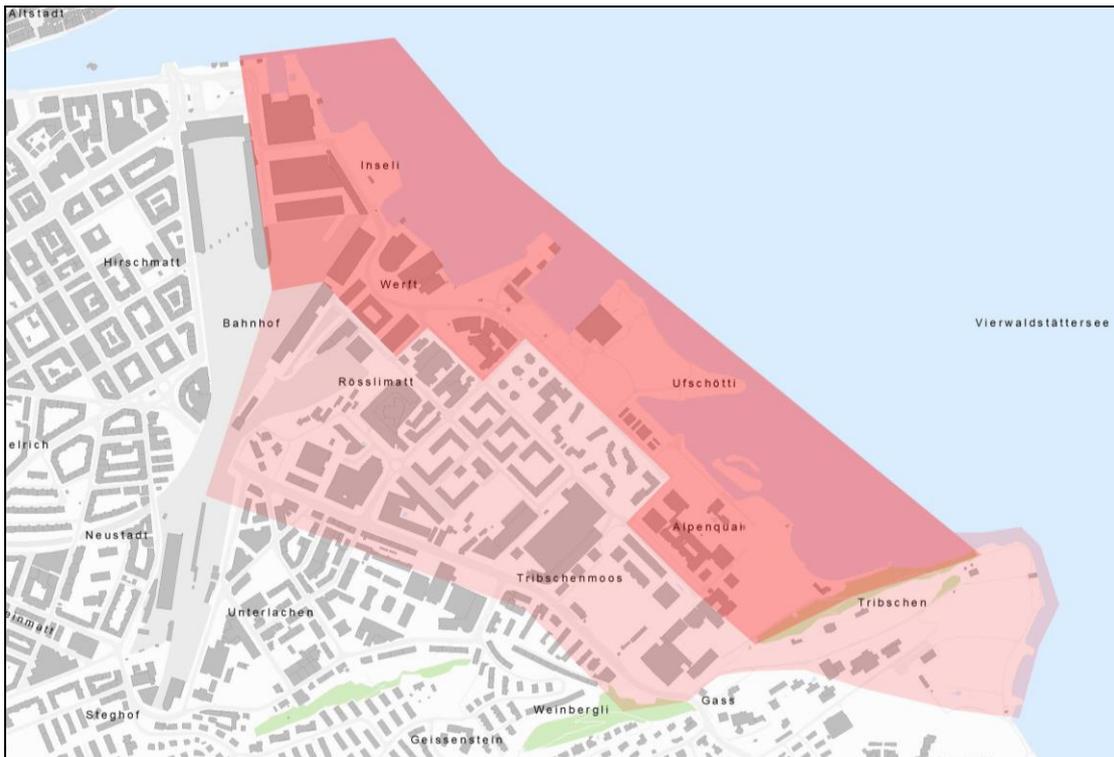
Mit dem „Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen“ können Grundlagen geschaffen werden für die langfristige Umsetzung der mit den politischen Vorstössen und der Initiative angeregten Veränderungen am linken Seeufer.

1.3 Herausforderungen für die künftige Stadtentwicklung

In den kommenden Jahren werden sich im Bereich zwischen Seeufer und Tribtschenstrasse sowie Tribtschenhorn und Gleisfeld verschiedene Veränderungen ergeben: In mehreren Etappen wird sich die Rösslimatt am Rand des Gleisfeldes (SBB-Areal) zu einem neuen Wohn- und Geschäftsquartier entwickeln. Der Vertrag mit der SEEKAG für den Seeverlad läuft 2028 aus. Die Carparkierung in der Stadt Luzern soll neu organisiert werden. Zudem besteht die Absicht, im Uferbereich ein neues Bootshaus für die Seepolizei, die Feuerwehr und das Seefahrtsinspektorat zu erstellen. Im Gebiet Tribtschen zeichnen sich langfristig Veränderungen bei verschiedenen Arealen ab. Eine langfristige Doppelnutzung von Sportanlagen (z. B. FC Kickers / Kantonsschule) ist zu prüfen, um Platz für die zentrale Siedlungsentwicklung zu schaffen. Das linke Seeufer ist der Zugang zum Wasser für das Gebiet Tribtschen. Die Entwicklung des Gebietes Tribtschen wird auch das linke Seeufer beeinflussen. Mit dem „Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen“, das die unterschiedlichen Zeithorizonte der beiden Gebiete berücksichtigt, kann die Stadt Grundlagen legen, um aus einem heterogenen, aber zentrumsnahen Stadtquartier, welches sich in den letzten Jahren verändert hat, ein städtisches und gemischt genutztes Quartier zu gestalten.

1.4 Zwei Perimeter für Entwicklung linkes Seeufer und Gebiet Tribtschen

Das „Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen“ umfasst zwei verschiedene Perimeter: Das linke Seeufer (Bearbeitungsperimeter) soll prioritär und daher detaillierter behandelt werden. Das Gebiet Tribtschen (Betrachtungsperimeter), welches einen funktionalen Bezug zum linken Seeufer hat, soll im Sinne einer langfristigen Vision in einer höheren Abstraktionsstufe bearbeitet werden.



Bearbeitungsperimeter (dunkel) und Betrachtungsperimeter (hell) linkes Seeufer und Gebiet Tribschen

2 Vorgehen

2.1 Gesamtschau linkes Seeufer

Der gesamte Bereich des linken Seeufers und des Gebietes Tribschen und im Speziellen beim Inseliquai hat sich in den letzten Jahren verändert und wird sich auch in den kommenden Jahren weiter verändern. Die zahlreichen politischen Vorstösse, welche dieses Gebiet betreffen, zeugen auch von der Bedeutung dieses Raums für die Stadtentwicklung. Der Stadtrat beabsichtigt, die gesamte mittel- bis langfristige Entwicklung des linken Seeufers und des Gebietes Tribschen koordiniert anzugehen. Aus diesem Grund unterbreitet er dem Grossen Stadtrat mit dem vorliegenden Bericht und Antrag noch einen weiteren Bericht sowie einen Bericht und Antrag, die alle miteinander koordiniert sind:

- B 2/2017: „Carparkierung Stadt Luzern“
- B+A 4/2017: „Initiative ‚Lebendiges Inseli statt Blechlawine‘“

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-------------|---------------------------------|-------------------------------------------|------|------|-----------|
| Carparkierung | B | | Abbau Carpark- plätze Inseli | | | | |
| Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribschen | B+A | Testplanung | | Entwicklungskonzept | | | |
| Neugestaltung Inseli | B+A | | | Zwischennutzung Carpark- platz Inseli | | | |
| | Volks- abstim- mung | | | Wettbewerb Bauprojekt B+A Baukredit | | | Baubeginn |

Mit dem „Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribschen“ werden die Grundlagen für die langfristige Entwicklung des gesamten linken Seeufers geschaffen. Zudem werden mit dem „Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribschen“ auch die Grundlagen für die Aufwertung des von der Carparkierung befreiten Inselis gelegt. Einige Rahmenbedingungen, welche das Inseli betreffen (Erschliessung über Inseliquai, ÖV-Linie, Hafen südlich Inseli, Perimeter Lozärner Määs usw.) haben einen räumlichen Bezug zum gesamten linken Seeufer und Gebiet Tribschen. Daher müssen diese auf der übergeordneten Ebene, im Rahmen des „Entwicklungskonzeptes für das linke Seeufer und das Gebiet Tribschen“ gelöst werden. Sollten die Carparkplätze vor der baulichen Aufwertung des Inselis an einen anderen Standort verlagert werden können, ist eine Zwischennutzung des heutigen Carparkplatzes anzustreben.

2.2 Ziele für Entwicklung linkes Seeufer und Gebiet Tribschen

Mit der Erarbeitung des „Entwicklungskonzeptes für das linke Seeufer und das Gebiet Tribschen“ werden folgende generellen Ziele verfolgt:

- Klärung der übergeordneten Grundlagen für die Umgestaltung des von der Carparkierung befreiten Inseliquais und Inselis
- Schaffung und Erhaltung attraktiver öffentlicher Räume ohne abschliessende Nutzungsbestimmungen für die öffentlichen Räume
- Erarbeitung einer Grundlage für die langfristige Entwicklung des linken Seeufers und des Gebietes Tribschen mit der notwendigen planerischen Offenheit
- Optimale Abstimmung von Siedlung, Freizeitnutzung und Verkehr auf Ebene eines städtischen Quartiers
- Erarbeitung von Entscheidungsgrundlagen für sich abzeichnende Arealentwicklungen
- Erarbeitung von Entscheidungsgrundlagen für die Beurteilung der Chancen und Risiken von Erschliessungsanlagen
- Steigerung der Biodiversität im Gebiet

2.3 Ideenstudie nach SIA-Ordnung 143 (Testplanung) als Verfahren für das Entwicklungskonzept linkes Seeufer und Gebiet Tribtschen

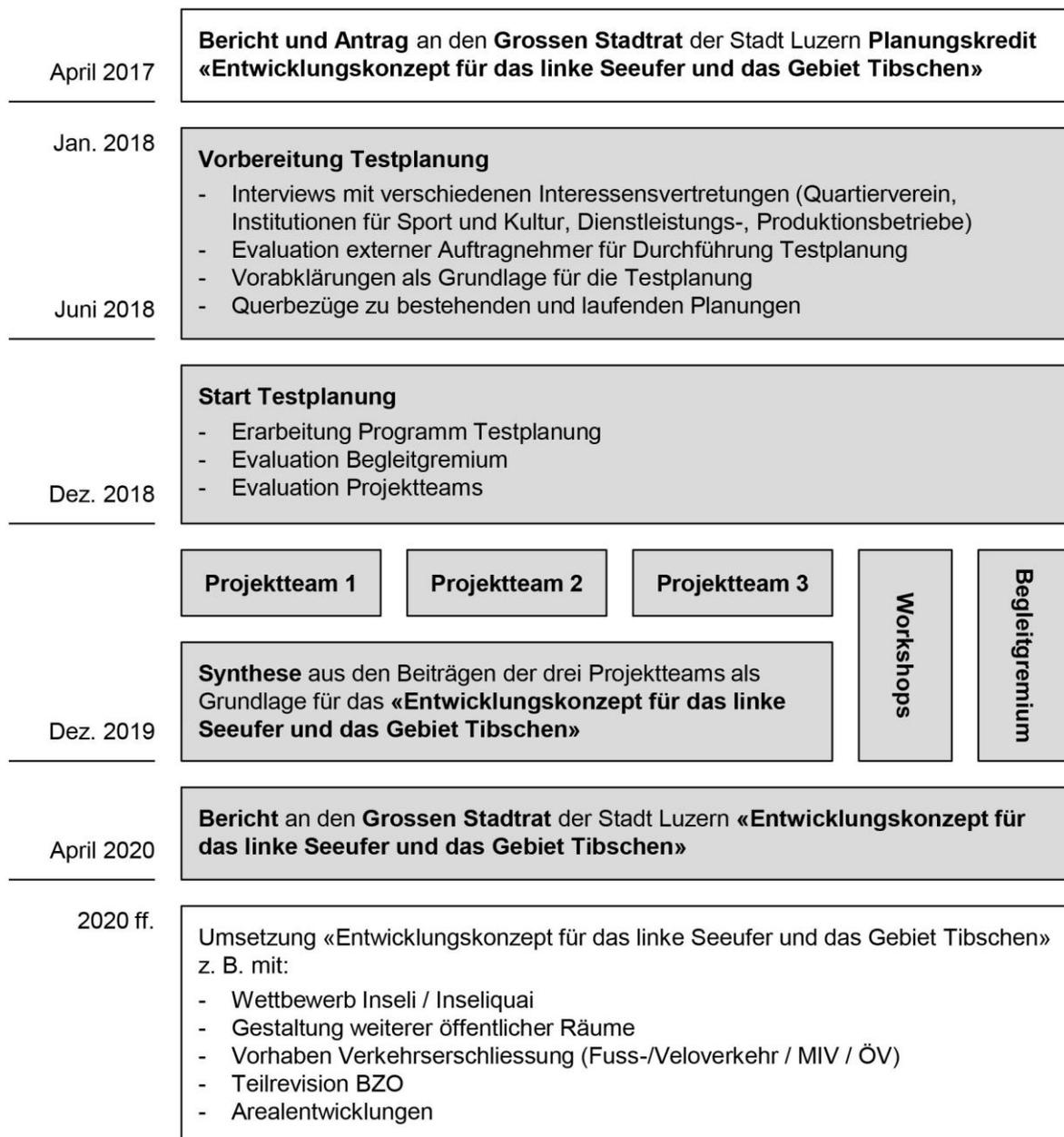
Die langfristige Entwicklung des linken Seeufers und des Gebietes Tribtschen ist vielschichtig. Die Komplexität bezüglich der Planungsthemen (öff. Raum, Bebauung, Nutzungen, Verkehr, Biodiversität) sowie der unterschiedlichen Entwicklungsabsichten ist hoch, und der Perimeter umfasst ein grosses Gebiet. Unterschiedliche Entwicklungsstrategien sind zu erarbeiten und zu beurteilen. Daher ist die Ideenstudie nach SIA-Ordnung 143 (Testplanung) das geeignete Verfahren.

Basierend auf einem Programm, welches sowohl die harten Rahmenbedingungen für die Quartierentwicklung als auch die Aufgabenstellung zu verschiedenen Themen und Entwicklungsabsichten beschreibt, werden drei interdisziplinär zusammengesetzte Projektteams (Städtebau, Landschaftsarchitektur, Verkehrsplanung) beauftragt, unterschiedliche Entwicklungsstrategien zu erarbeiten.

Im Rahmen von mehreren Workshops werden die unterschiedlichen Entwicklungsstrategien mit einem Begleitgremium, welches aus externen Fachpersonen und auch den wesentlichen stadtinternen Themenverantwortlichen besteht, diskutiert. Der Einbezug des Quartiervereins und Anspruchsgruppen aus dem Gebiet und der Stadt wird sichergestellt.

Basierend auf den unterschiedlichen Entwicklungsstrategien wird eine sogenannte Synthese als Grundlage für ein langfristiges „Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen“ erarbeitet. Ein Umsetzungsprogramm, welches Bestandteil der Synthese ist, legt fest, welche Elemente des Entwicklungskonzeptes auf welchem Weg umgesetzt werden. So können einzelne Elemente des Entwicklungskonzeptes direkt mittels Projekten (z. B. Aufwertung einzelner öffentlicher Räume, Gebietsentwicklungen) umgesetzt werden oder bilden die Grundlage für weitere Planungsschritte (z. B. Teilrevision BZO, Erarbeitung Bebauungspläne und Gestaltungspläne).

Das „Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen“ inklusive Umsetzungsprogramm wird dem Grossen Stadtrat mittels Bericht vor der Umsetzung vorgelegt.



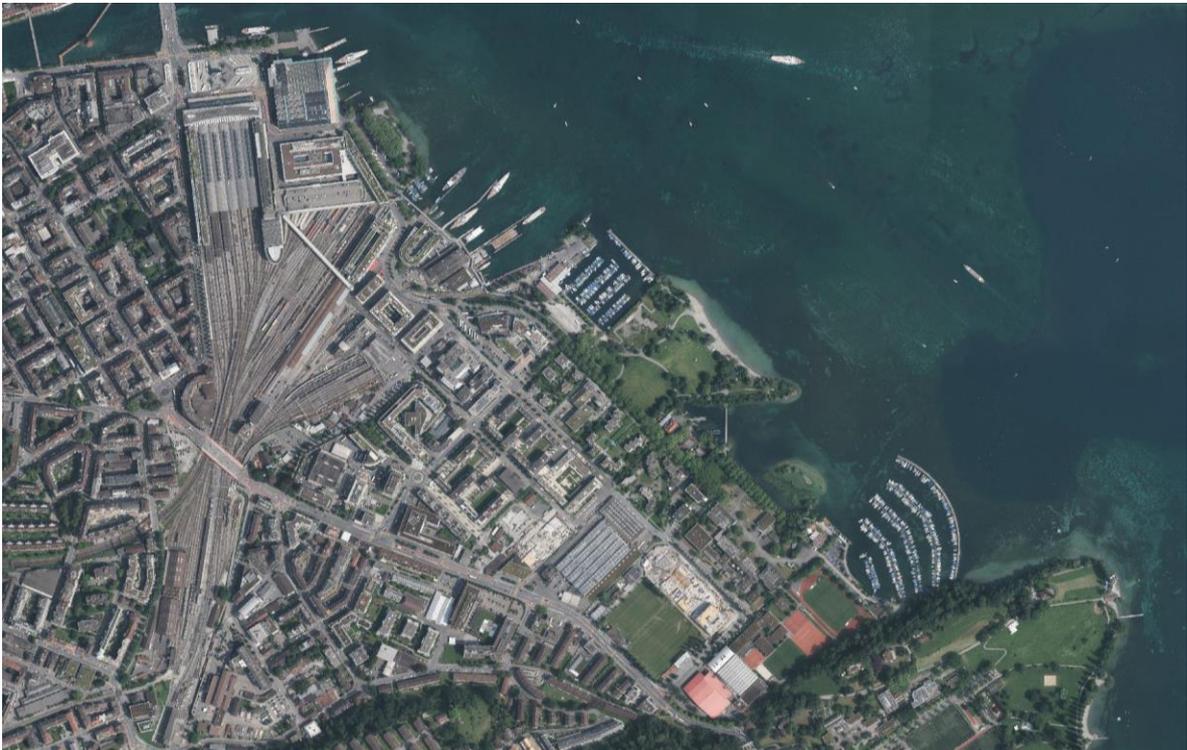
Vorgehensschema „Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribschen“

2.4 Themen

2.4.1 Grundlagen

Folgende Grundlagen werden als Vorgabe für das Entwicklungskonzept erachtet:

- Raumentwicklungskonzept 2017 (REK) als Grundlage für BZO-Revision (aktuell in Arbeit)
- Stadtraum Luzern – Strategien für die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raums (aktuell in Arbeit)
- Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern
- Mobilitätsstrategie Luzern
- Konzept Carparkierung (B 2/2017)
- Machbarkeitsstudie Seepolizei, Feuerwehr, Seefahrtsinspektorat
- ESP Bahnhof¹
- Projekt für den Durchgangsbahnhof Luzern
- Bootshafenkonzept
- Konzept Sicherung Naturwerte am Seeufer



Orthofoto linkes Seeufer und Gebiet Tribtschen (Quelle: GIS Luzern)

¹ Der ESP Bahnhof hat verschiedene Themen, welche in den Kapiteln 2.4.2 bis 2.4.5 aufgegriffen werden, teilweise behandelt. Der ESP Bahnhof (Stand Juni 2013) wurde jedoch mit Ausnahme des Stadtrates von keinem Partner (Kanton Luzern, SBB, LuzernPlus) unterzeichnet. Damit ist dieses Planungsinstrument nicht genehmigt, und die Massnahmen können somit nicht umgesetzt werden. Zudem geht der ESP Bahnhof von Grundlagen aus, die teilweise überholt sind (z. B. Theaterstandort Inseli). Der ESP Bahnhof ist für das „Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen“ eine Grundlage, dessen Inhalte im Rahmen des Entwicklungskonzeptes überprüft werden.



Legende linkes Seeufer (Bearbeitungsperimeter):

- A. Kultur- und Kongresszentrum Luzern
- B. Bahnhofgebiet Ost mit Bahnhofparking P3
- C. Inseli/Inseliquai mit Carparkplatz und Bootshafen südlich des Inselis
- D. Technischer Sporn mit Kiesverlad, Seepolizei, Hafeninfrastruktur
- E. Motorbootshafen
- F. Ufschötti
- G. Clubhäuser Wassersportvereine
- H. Naturschutzzone Brutinseln Alpenquai
- I. Kantonsschule Alpenquai mit Sportplätzen
- J. Segelbootshafen

Legende für das Gebiet Tribschen (Betrachtungsperimeter):

- K. Strandbad Tribschen
- L. Eissportzentrum Luzern
- M. Sportplatz FC Kickers
- N. Busdepot Verkehrsbetriebe Luzern (vbl)
- O. Tribschenstadt
- P. Areal Rösslimatt
- Q. Areal Schüür

2.4.2 Bereich Seeufer (Bearbeitungsperimeter)

Folgende Themen sind im Bereich Seeufer zu klären:

- Langfristige Nutzung und Gestaltung Inseli nach Verlagerung der Carparkierung
- Standort und Perimeter Herbstmesse (Lozärner Mäas) inkl. Lunapark (sofern das Thema im Projekt Stadtraum Luzern nicht abschliessend geklärt werden kann)

Das Thema Standort und Perimeter für die Lozärner Mäas inkl. Lunapark wird im Projekt Stadtraum Luzern im Rahmen der heute vorhandenen Freiräume behandelt. Ziel ist, dass die Mäas in der Innenstadt verbleibt. Mit der Testplanung können evtl. neue Freiräume am linken Seeufer geschaffen werden. Es wird im Rahmen der Testplanung geprüft, wie den Ansprüchen des Lunaparks Rechnung getragen werden kann: Durch eine Verdichtung bestehender Standorte, durch eine (teilweise) Verschiebung auf benachbarte Standorte und/oder durch entsprechende Gestaltung des Inselis (tragfähiger Schotterplatz). Perimeter und Standort der Mäas inkl. Lunapark werden in diesem Rahmen neu beurteilt, und das Ergebnis fliesst in den Wettbewerb zum Inseli ein.

- Standortevaluation für ein allfälliges Freibad
- Standortevaluation für ein allfälliges Restaurant
- *Prüfung, ob der Kiesverlad nach Ablauf des Vertrags 2028 an einen Standort ausserhalb des vorgeschlagenen Bearbeitungsperimeters verlagert werden kann.
- *Prüfung, wo Bootshaus für Seepolizei, Feuerwehr und Seefahrtsinspektorat innerhalb des vorgeschlagenen Bearbeitungsperimeters realisiert werden kann.
- Langfristige Nutzung und Gestaltung des technischen Sporns nach Ablauf der Konzession für den Kiesverlad
- *Prüfung der langfristigen Standorte für Bootsanlageplätze (Verlagerung der Bootsplätze beim Inseli und des Motorbootshafens an andere Standorte innerhalb oder ausserhalb des Bearbeitungsperimeters)
- Klärung des Potenzials für die Nutzung und Gestaltung des Ufers im Bereich des heutigen Motorbootshafens
- Klärung der Eignung der heutigen Standorte für diverse Veranstaltungen (Open-Air-Kino, Das Zelt, Public Viewings, Open-Air-Veranstaltungen Lucerne Festival usw.), bei Bedarf Aufzeigen alternativer Standorte
- Langfristige Nutzung und Gestaltung Uferbereich Kantonsschule Alpenquai
- Bewegungsachsen für den Fuss- und den Veloverkehr entlang dem Seeufer
- Massnahmen zur Steigerung der Biodiversität im Siedlungsgebiet und entlang dem Ufer
- Klärung möglicher ökologischer und landschaftlicher Aufwertungspotenziale (inkl. Vernetzung) unter Berücksichtigung vorhandener Naturwerte im Seeuferbereich,
- Prüfung von Massnahmen zur Steigerung der öffentlichen Sicherheit im Siedlungsgebiet und entlang der Uferbereiche
- Standorte für öffentliche Infrastrukturanlagen (z. B. WC usw.) entlang dem Ufer

*Diese Themen sind als Vorabklärungen vor der Testplanung zu bearbeiten.

2.4.3 Gebiet Bahnhof (Bearbeitungsperimeter)

Folgende Themen sind im Gebiet Bahnhof zu klären:

- *Langfristige Nutzung der vorhandenen Rangier-Gleisanlagen
- Entwicklungsperspektive (Nutzung und Städtebau) für das östliche Bahnhofareal (Inseliquai, Robert-Zünd-Strasse, Bahnhofparking P3)

*Diese Themen sind als Vorabklärungen vor der Testplanung zu bearbeiten.

2.4.4 Verkehrserschliessung (Bearbeitungsperimeter)

Folgende Themen sind im Themenbereich Verkehrserschliessung zu klären:

- Verkehrserschliessung des gesamten Gebietes linkes Seeufer / Tribschen für alle Verkehrsarten (ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr)
- Lage und Dimension von öffentlichen Parkieranlagen für die im Gebiet stattfindenden Nutzungen (allenfalls unterirdisches Parking im Bereich Inseliquai)
- Verbindungsachsen für den Fuss- und den Veloverkehr zwischen dem linken Seeufer und dem Gebiet Tribschen mit dem Hirschmattquartier und dem Gebiet um den Bahnhof (Prüfung der Notwendigkeit einer zusätzlichen Passerelle über das Gleisfeld)

2.4.5 Bereich Alpenquai/Tribschenstrasse (Betrachtungsperimeter)

Folgende Themen sind im Bereich Alpenquai/Tribschenstrasse zu klären:

- *Prüfung von langfristigen Doppelnutzungen bei Sportanlagen
- Langfristige Entwicklungsperspektive (Nutzung und Städtebau) für verschiedene Areale (z. B. Areal des Eiszentrums Luzern, Areal Schüür, Fussballplatz FC Kickers, vbl Busdepot usw.)
- Potenzial für Orte mit Quartierzentrumsfunktion (Vorrang Detailhandel)
- Potenzial des öffentlichen Raums als Identifikationsmerkmal des heterogenen Quartiers
- Funktion und Gestaltung verschiedener Strassenräume insbesondere Tribschenstrasse, Werkhofstrasse, Alpenquai und Eisfeldstrasse
- Nutzung und Gestaltung der öffentlichen Räume als Verbindung zwischen bestehenden Quartierteilen und der Rösslimatte (Arealentwicklung SBB)
- Stadträumlicher Anschluss des Quartiers an die Langensandbrücke

*Diese Themen sind als Vorabklärungen vor der Testplanung zu bearbeiten.

3 Übersicht Finanzen

Für die Durchführung der Testplanung und die Erarbeitung des „Entwicklungskonzeptes für das linke Seeufer und das Gebiet Tribschen“ sind folgende Finanzmittel notwendig (die Finanzmittel umfassen die im Vorgehensschema auf Seite 13 grau markierten Arbeitsschritte).

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| ▪ Vorbereitung Testplanung (Vorstudien, Vorabklärungen, Interviews usw.) | Fr. 100'000.– |
| ▪ Externer Auftragnehmer für Durchführung der Testplanung | Fr. 120'000.– |
| ▪ Entschädigung Begleitgremium | Fr. 70'000.– |
| ▪ Entschädigung drei Projektteams (je Fr. 80'000.–) | Fr. 240'000.– |
| ▪ Durchführung Workshops | Fr. 20'000.– |
| ▪ Synthese / Erarbeitung „Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen“ | Fr. 100'000.– |
| Total (inkl. MWSt) | Fr. 650'000.– |
| ▪ Personelle Ressourcen (Stelle Projektleitung 50 % für zwei Jahre) | Fr. 125'000.– |
| Total (inkl. MWSt) | Fr. 775'000.– |

In der Gesamtplanung 2018–2022 sind für das Projekt I79003.01 Investitionsausgaben von Fr. 650'000.– Investitionskredit vorgesehen, aufgeteilt in die Jahrestanchen: 2018: Fr. 150'000.–, 2019: Fr. 400'000.– und 2020: Fr. 100'000.–.

Mit dem heutigen Stellenetat der Dienstabteilung Stadtentwicklung und des Ressorts Stadtgestaltung – ab 1. Januar 2018 nach Umsetzung der Reorganisation der Stadtverwaltung (REO) zusammengefasst in der Dienstabteilung Stadtplanung – kann das Projekt nicht bewältigt werden. Laufende Projekte wie z. B. die Zusammenführung der BZO Littau und Luzern (Raumentwicklungskonzept), Stadtraum Luzern, Bahnhofstrasse, Löwenplatz lasten die vorhandenen personellen Ressourcen aus. Dass die Motion 435 2004/2009: „Linkes Seeufer: Von der Schmutzdecke zur Uferpromenade“ nicht umgesetzt wurde, hängt damit zusammen, dass die personellen Ressourcen in den letzten Jahren dazu fehlten bzw. durch andere Projekte gebunden waren. Das Projekt erfordert personelle Ressourcen für eine Projektleiterstelle mit dem Pensum von 50 Prozent für zwei Jahre. Diese Stelle kann aufgrund der Fristen der Personalbesetzung erst per 1. Januar 2018 geschaffen und besetzt werden. Daher können die Arbeiten am „Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen“ erst 2018 begonnen werden.

Es ergeben sich somit auch neu folgende Jahrestanchen:
2018: Fr. 200'000.–, 2019: Fr. 450'000.– und 2020: Fr. 125'000.–.

4 Kreditrechtliche Zuständigkeit und zu belastendes Konto

Der Planungskredit für das „Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen“ ist gemäss Art. 69 lit. a Ziff. 4 der Gemeindeordnung (GO) durch den Grossen Stadtrat zu bewilligen. Dieser ist für den Beschluss abschliessend zuständig.

Die mit dem beantragten Kredit zu tätigen Aufwendungen sind dem Fibukonto 581.01, Projekt I79003.01, zu belasten.

5 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen, für die Erarbeitung eines „Entwicklungskonzeptes für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen“ einen Kredit von Fr. 775'000.– zu bewilligen.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 8. Februar 2017


Beat Züsli
Stadtpräsident


Toni Göpfert
Stadtschreiber



Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 3 vom 8. Februar 2017 betreffend

Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen Planungskredit,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 29 Abs. 1 lit. b und Art. 69 lit. a Ziff. 4 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

Für die Erarbeitung eines „Entwicklungskonzeptes für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen“ wird ein Kredit von Fr. 775'000.– bewilligt.

Luzern, 6. April 2017

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Katharina Hubacher
Ratspräsidentin



Toni Göpfert
Stadtschreiber



Protokollbemerkungen des Grossen Stadtrates

Zu B+A 3/2017 Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen;
Planungskredit:

Die Protokollbemerkung 1 zu Kapitel 1.4 „Zwei Perimeter für Entwicklung linkes Seeufer und Gebiet Tribtschen“ auf Seite 9 f. lautet:

„Der Betrachtungsperimeter wird bis zum Geissensteinring ausgedehnt.“

Die Protokollbemerkung 2 zu Kapitel 2.4.2 „Bereich Seeufer (Bearbeitungsperimeter)“ auf Seite 16 lautet:

„Auf die Standortevaluation für ein allfälliges Freibad wird verzichtet.“