

EINE INSEL FÜR LUZERN - DIE WIEDERENTSTEHUNG DES INSELIS

INSELN DES AUSRUHENS KÖNNEN DIE LANDSCHAFT DES LEBENS VERÄNDERN
NACH ORIGINALZITAT VON JOHN HARVEY

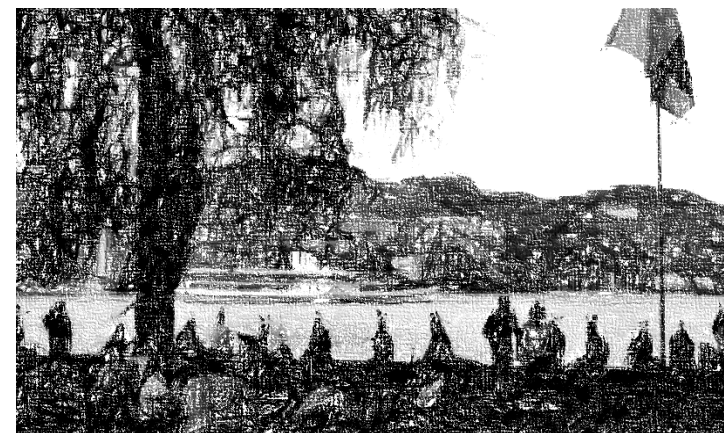
ABB.: DIE KAUERENDE, STEINSKULPTUR VON OTTO CHARLES BÄNNINGER (1897-1973) AUF DEM INSELI



DIE STANDORTGUNST VON STÄDTEN WIRD WESENTLICH DURCH DIE
ATTRAKTIVITÄT IHRER FREIRÄUME BESTIMMT.

Die Herausforderung für die Planung des öffentlichen Raumes ist es, ein „Image“ zu schaffen, das wiedererkennbar und charakteristisch für den bestimmten Ort ist: ein Raum, der durch seine Gestaltung schon ausgleichend auf das Verhalten der Nutzer wirkt. im Idealfall ein Raum mit einer Aura, einer Atmosphäre, die weit über das rein Zweckmässige hinausweist- (Gabriela g. Kiefer in „Wie findet Freiraum Stadt? Bericht_ der_ Baukultur_2010-Band 2, Birkhäuser Basel)

Abb.: Das Inseli - Luzerns schönster Freiraum (Foto-Grafik- Inseli-Nord / arch-idee)

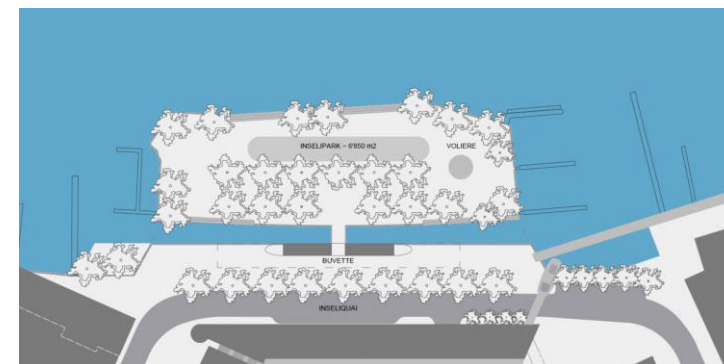


EINE INSEL FÜR LUZERN DIE WIEDERENTSTEHUNG DES INSELIS

3

I N H A L T S V E R Z E I C H N I S SEITE

1	DIE WIEDERENTSTEHUNG DES INSELIS	4
2	ZUR GESCHICHTE DES INSELIS	5
3	SICHERHEITSAKPEKTE ÖFFENTLICHER AREALE	8
4	AUSZUG AUS KONZEPTVARIANTEN 2012/2013	9
5	DER MARKANTE WERTZUWACHS EINER NEUGESTALTUNG DES INSELIS REVID.2016	11
6	VORSCHLAG NEUGESTALTUNG DES INSELIS/ERLÄUTERUNG REVID.2016	13
7	VORSCHLAG ZUR NEUGESTALTUNG DES INSELIS/BILDER REVID.2016	14
8	OPTION FÜR EINE STÄDTEBAULICHE VERDICHTUNG AM INSELIQUAI	18
9	OPTION FÜR EINE EV.ÜBERGANGSLÖSUNG DER CAR-PP AM INSELIQUAI	20
10	VORSCHLAG FÜR EINE DEFINITIVE LÖSUNG DER VERLAGERUNG DER CAR-PP	21
11	DIE SCHIFFLÄNDEN AN DER EGG UND BEIM INSELIKANAL	22
12	ANGABEN ZUM VERFASSER	25



Die nachfolgend angefügten Visualisierungen sind der aus dem Jahr 2012 erarbeiteten Projektstudie „Die Wiederentstehung des Inselis“ entnommen, die unter www.stadtamwasser.info veröffentlicht ist. Es bestehen deshalb einzelne Abweichungen zu der nachfolgenden aktualisierten Projektfassung. Dies betrifft insbesondere die überarbeiteten Texte auf Seite 10-12.

Vom Wert der Landschaft und dem historischen Erbe der Stadt: Einzigartige und exponiert liegende Landschaftsbereiche - wie das Inseli oder die Halbinsel Tribschenhorn - zählen zu den besonders schützenswerten Uferlandschaften am Vierwaldstättersee. Die in grösseren Zeitabständen immer wieder geforderten Überbauungen dieser Areale zeugen von einer Geringschätzung dieser Werte, die letztendlich den Verlust dieser einzigartigen Uferlandschaft zur Folge hätte. Das Gebiet Inseli ist in der aktuellen Nutzungsplanung der Grünzone zugeteilt mit Überlagerung durch Uferschutz- und Gewässerschutzzone, Gefahrenbereiche und archäologische Fundstellen. Im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) ist das Inseli einer Umgebungszone mit höchstem Erhaltungsziel zugeordnet («Erhalten der Beschaffenheit als Kulturland oder Freifläche»).

Gestaltung und Qualität öffentlicher Räume bestimmen in hohem Mass die Attraktivität einer Stadt. Helvetia-, Linden-, Bleicher- Sempachergarten, Alter Friedhof, Löwendenkmal und Gletschergarten bilden die grünen Nischen in der Stadt Luzern; die Quaianlagen am See, die Parkanlage auf der Allmend, die „Ufschötti“, das Tribschenhorn und das **Inseli** beim Bahnhof ergänzen die wertvollen Erholungsräume und tragen wesentlich zum einmaligen Reiz der „Stadt am Wasser“ bei. In besonderem Masse trifft dies für das Inseli zu, dessen Name an die früher vorhandene Insel erinnert und die 1955 durch eine Aufschüttung mit dem Inseliquai verbunden wurde. Das Inseli wurde damit zur Halbinsel - aufgeteilt in eine Parkplatzfläche für Reisecars im aufgeschütteten Bereich und in die Parkanlage auf der ehemaligen Insel. Trotz dieser nachteiligen Veränderung bildet der Park mit seinem Baumbestand heute ein Ruhepol inmitten des hektischen Stadtlebens. Nicht nur von der Wasserfläche her betrachtet, unterbrechen die markanten Baumkronen des Inselis die Fassadenfluchten aus Stein, Metall und Glas der grossdimensionierten Bauten am Ufer und bewirken, dass sich dieser Ort ideal in die Landschaft mit ihren grünen Hügeln und bewaldeten Kuppen einbindet. Aufschlussreich in diesem Zusammenhang ist die Begründung des Stadtrates Luzern zum Erwerb des Inselis durch die Stadt im Jahre 1924. (vgl. Seite 6 : Franz Zelger, „An der Schwelle des modernen Luzern“)

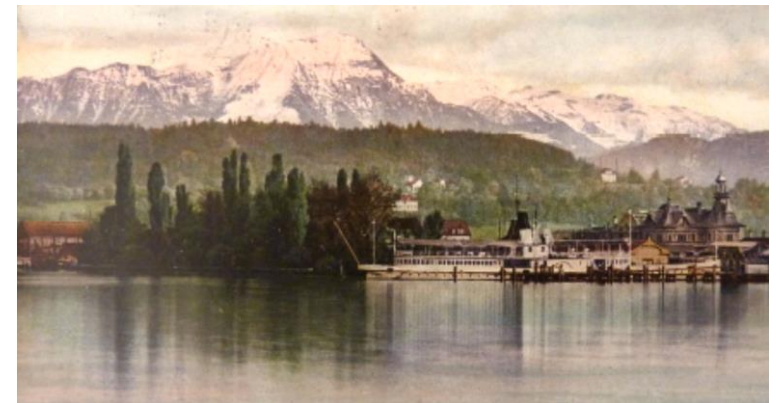
Das linke Seeufer vom Bahnhof bis zur „Ufschötti“ weist ein grosses städtebauliches Entwicklungspotential auf. Am linken Seeufer steht mittelfristig das zurzeit sistierte Wettbewerbsverfahren „Entwicklung Inseliquai-Alpenquai“ an. Im „Entwicklungskonzept (ESP) Bahnhof und Umgebung 2009“ der Stadt Luzern sind im Bereich der Car-PP und des Inselis folgende Massnahmen erwähnt: „Die Car-PP sind zu verlegen. Dadurch kann das Inseli und der Inseliquai wieder als öffentlicher Freiraum aufgewertet werden.“ Die Insel soll wieder erlebbar gemacht werden. Als alternativer Standort für die Reisebusse wurde im ESP das Gelände entlang der Rösslimattstrasse (zwischen Güterareal SBB und Ecke SUVA) vorgeschlagen.

Im Rahmen meiner Studie „Ideen zur Aufwertung der Stadt am Wasser“ wurden diverse Konzepte für einzelne Abschnitte des Reuss- und des Seeufers erarbeitet. Im nachfolgenden Bericht wird der geschichtliche Hintergrund des Inselis recherchiert, Bedeutung, Veränderungen und Nutzungen dieses Ortes näher betrachtet und Vorschläge für die Wiedererstehung dieses reizvollen Eilandes im Luzerner Seebecken gemacht. Wesentliche Voraussetzung für die Wiederentstehung des Inselis ist eine Verlagerung der Car-Parkplätze. Vorschläge dazu finden sich in der Studie Car-Konzept „C-Netz“ unter www.stadtamwasser.info.

Für die zu treffenden Entscheidungen und als Grundlage für nachfolgende Planungen (Machbarkeitsstudie / Wettbewerb Neugestaltung linkes Seeufer) dürften diese Vorarbeiten für die Aufwertung des Inselis von Nutzen sein. Die Verwendung der Konzeptstudien oder von Teilen davon ist nur mit schriftlicher Zustimmung des Verfassers der Studie erlaubt.

Luzern, 15. Oktober 2012 / Frieder Hiss / **R 15. September 2016**

Abb. Alte Postkarte (Privatbesitz) „Erinnerung an eine baumbestandene Insel südöstlich der Stadt Luzern“



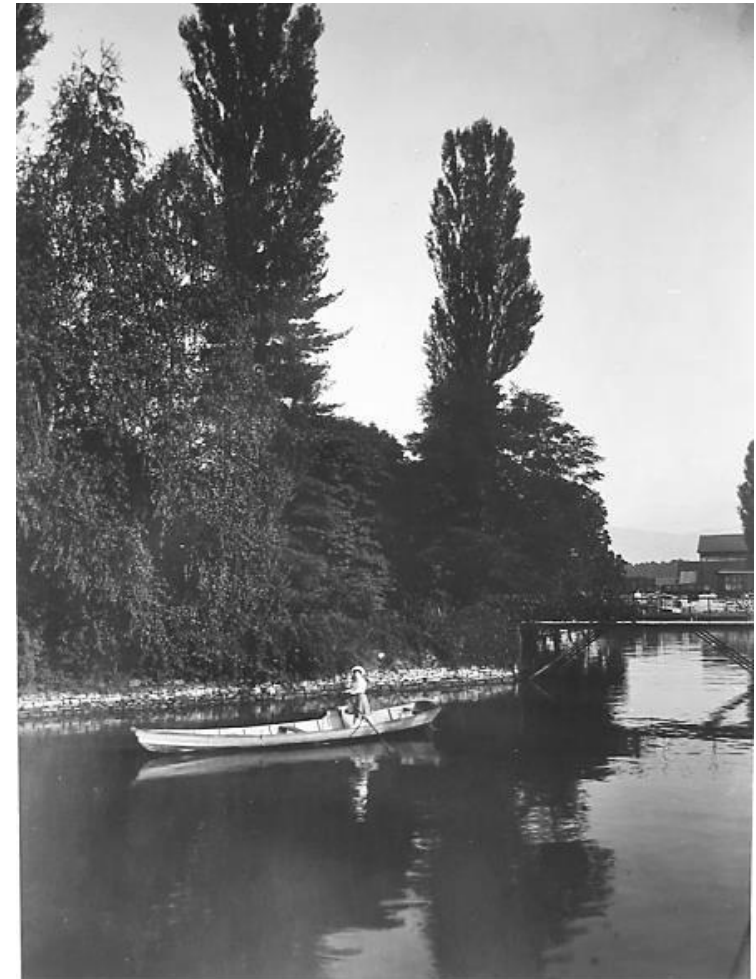
ZUR GESCHICHTE DES INSELIS

VOM SCHILFBEWACHSENEN INSELI ZUR BAUMBESTANDENEN HALBINSEL MIT CAR-PP

Die Metamorphose einer Insel: Mit Schilf bewachsenes Eiland, Brutstätte für Wasservögel - Junkersitz mit Parkanlage - Heimstätte - Bierwirtschaft - öffentliche Parkanlage - Ort der Erholung mit prächtiger Aussicht - Treffpunkt für Jung und Alt - Spielplatz - Festwiese, ausgestattet mit öffentlicher Bedürfnisanstalt - Volière - Verlust des Inselcharakters durch Aufschüttung für Car-Parkplätze - Start- und Zielort für Tausende von Reisenden - Raum für Events, Grossanlässe - Treffpunkt für Randgruppen - Angstraum mit Randalen, Übergriffen und Gewalt - Jahrmarkt mit Schiessbuden und Karrussells, Zuckerwatte und Gemüseraffeln - Wege, Plätze und Wiese für Besucher und Besucherinnen - Planungsraum für eine Überbauung mit der Salle Modulable - Standort „anstössiger“ Skulpturen - Ort für kulturelle Aktivitäten wie Konzerte, Lesungen, Tanz, Gespräche und **Ideen....**

Allseitig von Wasser umgeben.... Eine **Insel** ist eine in einem Meer oder Binnengewässer liegende, auch bei Flut über den Wasserspiegel hinausragende Landmasse, die vollständig von Wasser umgeben ist [...] Ist eine Landmasse nur an drei Seiten von Wasser umschlossen, oder besteht eine natürliche, ganzzeitig nicht überschwemmte Verbindung zu einer größeren Landmasse, spricht man nicht von einer Insel, sondern von einer Halbinsel.

Abb.1-3 Flugaufnahme Inseli Luzern von W. Mittelholzer ca. 1925 / „Insel-Idyll (Bildarchiv Inseli Stadtarchiv) / „Canale Grande“ beim Inseliquai, Foto Caspar Hirsbrunner um.1905 (F2a-Inseli-0-04—d.tif, Stadtarchiv Luzern)



VOM SCHILFBEWACHSENEN INSELI ZUR BAUMBESTANDENEN HALBINSEL MIT CAR-PP

„Die Schönheit der Nacht und des Sees, gegen die ich eben erst gleichgültig gewesen, überraschte mich ganz plötzlich, wie etwas ganz Neues. Unwillkürlich erfaßte ich in einem Augenblick alles: den regnerischen Himmel mit den grauen Wolkenfetzen auf dem dunklen Blau, vom aufgehenden Mond beleuchtet; den dunkelgrünen spiegelglatten See mit den sich in ihm spiegelnden Lichtern; die fernen nebelgrauen Berge; das Quaken der Frösche aus der Fröschenburg und die taufrischen Schreie der Wachteln am anderen Ufer.“

Aus den Aufzeichnungen des Fürsten D. Nechjudow von Leo Tolstoi, Kapitel 32

Das Gebiet östlich vom Seidenhof bis gegen Tribtschen bestand im 18. Jahrhundert aus völlig unbebauten, von Gräben durchzogenen und mit Pappeln bewachsenen Riedmatten. Auf dem „See-Mattli“, da wo im letzten Jahrhundert die Häusergruppe zum „Merkur“ stand, errichtete Gerbermeister Franz Josef Schiffmann zu Beginn des 19. Jahrhunderts eine Gerberei mit Wohnhaus und legte dort auch einen Fischweiher an. Scherzweise benannte der Volksmund diese Liegenschaft, wo in der Umgebung die Frösche quakten, mit dem stolzen Namen: „Die Fröschenburg“. Gegen Südosten befand sich das mit Schilf bewachsene Inseli. Nach dem Schumacher'schen Stadtplan 1790 stand damals noch kein Haus darauf. 1816 wurde das Inseli um 1600 Gulden von Anton zur Gilgen erworben, worauf es 1819 an dessen Bruder Oberst Alois zur Gilgen d'Orelli überging. Damals bestand bereits ein Haus nebst Garten. Als Fridolin Balthasar 1823 das Inseli erwarb, erhielt es nach französischem Muster einen schönen Baumbestand an Rosskastanien und Silberpappeln. Der „Inseli-Balthasar“ und seine Vögel waren stadtbekannt.

Weitere Eigentumswechsel erfolgten 1859 an Gottfried Hauser, 1861 an die Gebrüder Hauser „zum Schweizerhof“. Der nachfolgende Besitzer Staatsmann Ph. A.v. Segesser erwarb 1867 das Grundstück, um für seine Familie eine Heimstätte zu gründen. 1870-1877 wurde die Insel durch Aufschüttungen vergrößert. 1911 drohte die öffentliche Versteigerung der Insel als frei überbaubares Areal für „vorzügliche Spekulationsobjekte“, geeignet für Villen, Herrschaftssitze, Mietobjekte oder Hotels. Die grössere Ausdehnung der Insel ging verlustig, indem im Jahre 1893 der südliche Teil, im Ausmass von 1562 m², nebst Schiffshütte von der Centralbahngesellschaft für den Umladeverkehr Bahn-Schiff gegen eine Entschädigung expropriert und auf Seetiefe ausgebaggert wurde. 1924 kam zwischen dem Stadtrat und den Erben Segesser ein Kaufvertrag zustande, wonach ein Kaufpreis von Fr. 270'000.- vereinbart wurde. Der Junkersitz wurde später in wenig pietätvoller Weise zur Bierwirtschaft degradiert und das morastige Ufer durch Anbringen eines Wellenbrechers (Steinhaufen) befestigt und geschützt.

Wie der Autor Franz Zelger ausführt, *„ist dem Stadtrat im Übrigen durchaus beizupflichten, wenn er sich damals dahin aussprach, dass, vom See und dem rechten Ufer aus gesehen, der landschaftliche Reiz der Insel ganz besonders in die Erscheinung trete, dass sie in wirksamer Weise einen Teil des Bahnhof- und Werftgebietes maskiere und dass sie daher einen wohlthuenden Ruhepunkt im Uferbild bilde. Tatsächlich stellt das Inseli einen ganz bedeutenden Schönheitswert der Luzerner Seebucht dar.“*¹

¹ paraphrasiert nach Franz Zelger, „An der Schwelle des modernen Luzern“, Baugeschichtliche Entwicklung Allgemein kulturelles Leben, verlegt bei Eugen Haag in Luzern 1930. Seite 140 – 142 „Die Fröschenburg und das Inseli“.

Abb. von oben nach unten: Vue de la ville de Lucerne prise sur la petite ile. Aquarell v. A. Schmid / Ausschnitt aus F. Schmid's Panorama der Stadt Luzern und ihrer Umgebung, um 1820/1825 / Stadtplan von J.T. Segesser 1841 (Stadtarchiv Luzern)



VOM SCHILFBEWACHSENEN INSELI ZUR BAUMBESTANDENEN HALBINSEL MIT CAR-PP

1927 erfolgte der Abbruch des Landhauses auf der Insel. Der zwischen Insel und Festland liegende Kanal wies eine Breite von bis zu 24 Metern auf und bot Platz für zahlreiche am Ufer vertäute Boote. Bereits 1933 bestand jedoch die Absicht, den Kanal der das Inseli vom Festland trennt, aufzufüllen und an dieser Stelle einen grossflächigen Parkplatz für Autos zu schaffen. Die geplante Veränderung, die den Charakter des Inselis massiv verändert hätte, stiess bei der Bevölkerung auf deutliche Ablehnung. Gut zwei Jahrzehnte später (1954-55) wurde die Auffüllung zu Parkplatzzwecken dann doch realisiert und das Inseli wurde damit zur Halbinsel; seeseitig mit einer Parkanlage, landseitig mit einer Schotterfläche für die Parkierung von Cars. Die Überlassung des Seegebietes durch den Kanton erfolgte unentgeltlich, war jedoch mit der Auflage verbunden, dass der öffentliche Zweck der neugeschaffenen Gartenanlage garantiert werde.² Mit dem Einbezug einer intensiv genutzten Verkehrsfläche verlor das Inseli jedoch nicht nur seinen ursprünglichen Charakter als kleines Eiland im Luzerner Seebecken sondern büsste auch seine idyllische Ruhe und Schönheit ein. Im Zuge der Neugestaltung des Inseliparkes wurde 1954 die seit 50 Jahren im Sempachergarten („Vögeligärtli“) bestehende Volière auf das Inseli verlegt, wo eine bunte und sangesfreudige Vogelschar und schwatzende Beos Besucher und Besucherinnen erfreuten, bis 2007 die Aufhebung der Volière erfolgte.

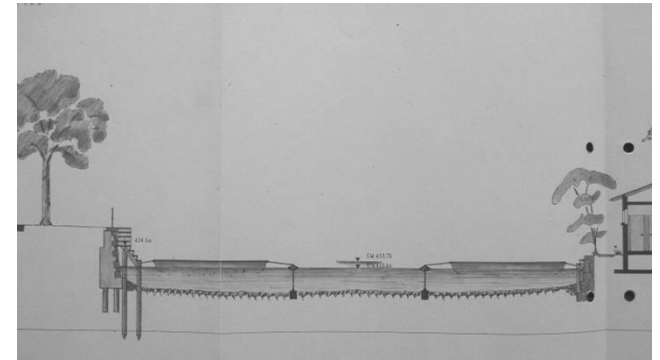
Der aufgeschüttete grossflächige Parkplatz weckte das Interesse der Marktfahrer und 1967 wurden die Warenstände während der Luzerner Herbstmesse vom Bahnhofplatz auf das Inseli verlegt. Da damals im Herbst kaum Cars nach Luzern kamen, konnte der Lunapark diese Fläche nutzen. Während der Jahre zuvor waren die Schaubuden jeweils auf dem Inseliquai aufgestellt worden. 1991 bestanden Pläne, die Luzerner Herbstmesse vom Inseli auf die Allmend zu verlegen. Dafür sollte ein Volkspark auf dem Inseli entstehen. Wie der Chronik des Schweizerischen Marktfahrerverbandes SMV (1910-2010) entnommen werden kann, wurde „dank aufwendigem Propagandakampf in der Luzerner Presse, geführt von der Luzerner Sektion und der IG Messen und Märkte, das Projekt eines Volksparkes vom Stimmvolk an der Urne abgelehnt.“ Bis zum Bau des KKL beschränkte sich das Mäas-Areal ausschliesslich auf das Inseli und den Inseli-Carparkplatz. Die Neugestaltung des Europaplatzes und des Bahnhofplatzes führte zu einer kontinuierlichen Erweiterung des Areals Lunapark in diese Richtung. Die jetzige Dimension, ein kompaktes Konzept mit Warenmäs und Lunapark ohne Dezentralisierung, soll gemäss den Wünschen der „Interessengemeinschaft Luzerner Herbstmesse und Märkte“ vorteilhafterweise so bestehen bleiben.³

Das versteckt hinter abgestellten Cars, dichten Hecken und einer öffentlichen WC-Anlage liegende „Inseli-Areal“ wurde während Jahren insbesondere in den Abend- und Nachtstunden zum Treffpunkt für Personen und Gruppen, deren Verhalten die Sicherheit beeinträchtigten und zu einer Stigmatisierung des Inselis führten. Die damit verbundenen Probleme und gravierenden Nachteile veranlasste die Stadt zu entsprechenden Massnahmen und ein neues Nutzungskonzept wurde realisiert, das im nachfolgenden Kapitel beschrieben ist.

² vgl. Schreiben Baudirektion des Kantons vom 6. Mai 1952 an Stadtrat betr. Inanspruchnahme von Seegebiet für Parkplätze am Inseliquai in Luzern. Stadtarchiv Luzern.

³ paraphrasiert aus Interview Heinz Steinmann „Diese Woche nachgefragt“ bei Aerny Bucher in Anzeiger Luzern v. 10. Okt. 2012

Abb. 1: „Bootsparkierungsanlage am Inselikanal“, Querschnitt 14.5.1946 BD der Stadt Luzern. Abb. 2: Foto des urspr. Kanals, Photo Archiv Baudirektion, Foto F. Wolf, 1954, Abb. 3: Car-PP nach Aufschüttung ca. 1962, Foto Max A. Wyss (Stadtarchiv)



SICHERHEITSASPEKTE ÖFFENTLICHER AREALE



„Stark frequentiert sind insbesondere während der Sommermonate das linke Seeufer mit dem Inselipark und der Ufschöttli und der Bahnhofplatz als zentraler Treffpunkt. Eine vielfältige und intensive Nutzung eines attraktiven öffentlichen Raumes kann jedoch auch zu Konflikten führen. Negative Begleiterscheinungen sind Verschmutzungen, Lärm, übermässiger Alkoholkonsum sowie Gewalt. Um dem vorzubeugen und allen Personen einen friedlichen Aufenthalt im öffentlichen Raum zu ermöglichen, hat die Stadt Luzern seit 2008 mit Erfolg eine Vielzahl präventiver, repressiver, baulicher und organisatorischer Massnahmen ergriffen: Präsenz der SIP und der Luzerner Polizei an Brennpunkten, verstärkte Reinigung bis 22 Uhr im

Zentrum, Umgestaltungen sowie Vereinbarungen mit Take-aways und Nachtlokalen zur Eindämmung von Littering und Lärm. Einen weiteren, sehr wichtigen Beitrag leisten auch temporäre Sommerbars. (...) Diese Betriebe hatten von der Stadt den Auftrag, ein besser durchmisches Publikum anzulocken und so den öffentlichen Raum aktiv zu beleben. Die schönen öffentlichen Räume sollten nicht nur einer einzigen Publikumsgruppe, z.B. Jugendlichen oder Randständigen, überlassen werden, wodurch für die Allgemeinheit sogenannte „No-go-Areas“ entstünden. Weiter sind die Bars in einem grösseren Perimeter um den Betrieb herum für Ruhe und Ordnung verantwortlich. Bei guter Witterung sind sie während der Sommermonate bis 24.00 Uhr geöffnet. (...) Das Konzept zur Beruhigung und Aufwertung des öffentlichen Raumes bewährt sich und die Sommerbars fanden bei der Bevölkerung sehr grossen Anklang und scheinen nicht mehr wegzudenken zu sein.“⁵

Auf dem Inseli in Luzern sorgen verschiedene Aktionen vor Ort für ein friedliches Zusammensein aller Altersgruppen. Diese Durchmischung trägt nachweislich zu mehr Sicherheit und Sauberkeit in diesem öffentlichen Raum bei. Die in der Studie vorgeschlagene Neugestaltung sieht zudem folgende Massnahmen vor: Durch partielle Rodungsarbeiten (Entfernung einzelner Sträucher und der Sichtschutz-Hecke entlang des ursprünglichen Parkplatzes) und durch die Platzierung der notwendigen Infrastruktur-Einrichtungen auf dem Inseliquai (Pavillon für Buvette, Information, Material, öffentliche WC-Anlage) entsteht eine offen gestaltete und sicherere Parkanlage auf dem Inseli. Die Situierung der vorerwähnten Einrichtungen bei der Zugangsbrücke zum Inseli erleichtert die Übersicht über das Areal und erlaubt auch eine einfache Sperrung des Zutrittes in den Nachtstunden. Das Nutzungskonzept der Stadt für öffentliche Räume sowie Toleranz, Offenheit und insbesondere die intensive Nutzung des Inselis als attraktiver Erholungsraum für alle Bevölkerungsgruppen sind ideale Voraussetzungen für die Aufwertung des Inseli-Areales.

⁵ aus Antwort des Stadtrates zur Interpellation Nr. 226 2010/2012 von Edith Lanfranchi-Laube und Korintha Bärtsch namens der G/JGI-Fraktion vom 8. August 2011. (StB 1087 vom 7.12.2011)

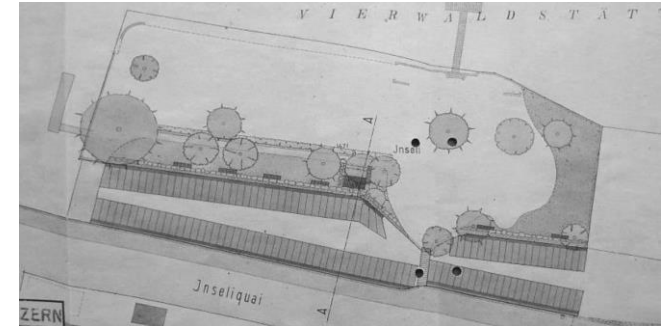
Abb. rechts: Hb Luftaufnahme 8.7.1965 /Stadtarchiv). Luftaufnahme Inseli 1985 Comet Flugbild (Stadtarchiv), „Reges Leben in der Voliere“, Mai 1980, Fotograf unbekannt. (Stadtarchiv) Abb. oben: Private „Sicherungsmaßnahmen“ auf dem Inseli während Veranstaltungen (Foto 10057_web)



DIE WIEDERENTDECKUNG DES INSELIS IM LUZERNER SEEBECKEN

AUSZUG AUS KONZEPTVARIANTEN 2012/2013 ARCH-IDEE, VERFASST VON FRIEDER HISS

Der aus dem Jahr 1946 stammende Plan des Tiefbauamtes Luzern zeigt das Inseli vor der Aufschüttung des Inseli-Kanales. Nebst den zwei Brücken sind im Plan die „Bootsparkierungsanlage“ im bis zu 24 m breiten Inselikanal ersichtlich. (Stadtarchiv Luzern)



Das neugestaltete Inseli gemäss dem Vorschlag der Stadtplanung 2009: Die 1955 aufgefüllte Parkplatzfläche wird grossteils der ursprünglichen Insel zugeschlagen und ein schmaler Kanal führt entlang der ursprünglichen Ufermauer des Inseliquais. Je nach Konzept sichert die Verbreiterung der Insel Raum für Veranstaltungen (LUNA-Park etc.); bedingt jedoch ein Freihalten dieser Flächen und lässt zudem die ursprüngliche Grösse der Insel ausser Acht. Das vergrösserte Areal wird zufolge des schmalen Kanales nur eingeschränkt als Insel wahrgenommen. Der Fussgängerbereich beim Inseliquai ist zudem sehr knapp bemessen.

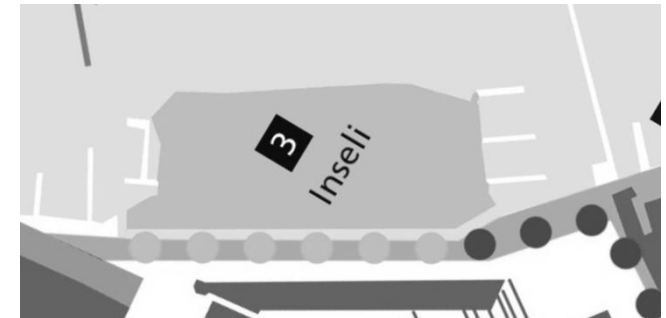


Abb.2 : Planausschnitt aus „Dokumentation Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof und Umgebung“, Mai 2009, Stadt Luzern, Kanton Luzern, SBB-Immobilien, Post-Immobilien.

Die in der Studie enthaltenen Vorschläge einer Neugestaltung sehen vor:

Konzept A berücksichtigt die ursprüngliche Gestaltung des Inseli-Kanales mit einer Breite von bis zu 24 Metern vor der 1955 erfolgten Aufschüttung für Parkplätze. Die Insel wird als kleines, im See liegendes Eiland wahrgenommen. Die Ufermauern des Inselis und des Inseliquais entsprechen weitgehend der historischen Situation vor Aufschüttung des Inseli-Kanales. Die für die Car-Parkplätze gewonnene Landfläche wird wieder zur Wasserfläche. Der Fussgängerbereich beim Inseliquai ist dadurch zu knapp bemessen. Eine Erweiterung der Erholungsfläche durch einen Landvorsprung (Halbinsel) ist bei diesem Konzept nicht vorgesehen.

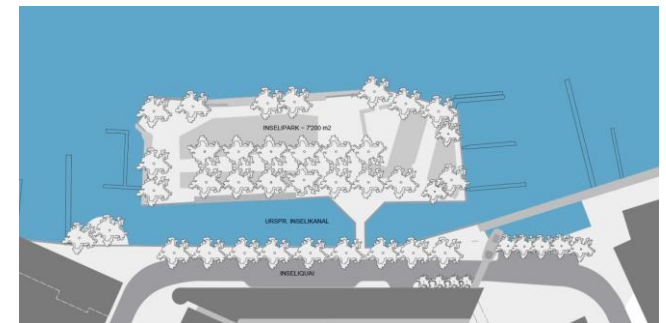
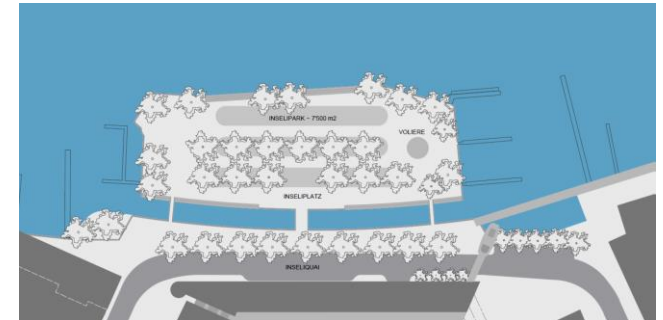


Abb. 3 : Konzeptvariante A 2012/2013 arch-idee

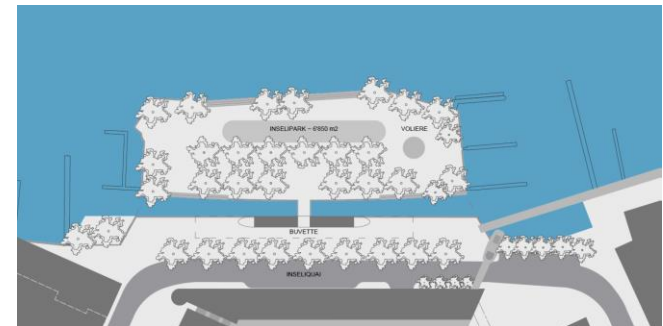
DIE WIEDERENTDECKUNG DES INSELIS IM LUZERNER SEEBECKEN

AUSZUG AUS KONZEPTVARIANTEN 2012/2013 ARCH-IDEE, VERFASST VON FRIEDER HISS

Konzept B weist eine zurückhaltende Vergrößerung der Insel auf. Ein leicht gekrümmter Kanal von ca. 8 bis 10 m Breite trennt die Insel deutlich vom Festland. Der Inselquai wird zum Kanal hin leicht verbreitert. Eine mittlere befahrbare Brücke und 2 seitliche Fussgängerstege schaffen die Verbindung zur Insel. Die an der Nordseite am Quai liegende bestehende Bauminzel sowie der bestehende Fussgänger-Steg zum Alpenquai schliessen harmonisch an den neugestalteten Inseli-Quai an.



Konzept C übernimmt die landseitige Uferlinie des ehemaligen Inselis. Ein Kanal von ca. 7 m Breite trennt die Insel vom Festland. Ein am Inselquai auskragender Landvorsprung von ca. 2'770m² Fläche ermöglicht zusätzliche Nutzungen für Erholung und Veranstaltungen. Der Engpass für Fussgänger zwischen Europaplatz und der Verbindung zum Alpenquai wird zudem beseitigt. Eine grosszügige Promenade entlang des reizvollen Kanales steht in spannungsvollem Dialog mit der baumbestandenen Insel. Die Situierung der Infrastruktur-Einrichtungen beim Zugang zur Insel erhöht die Sicherheit und lässt das idyllische Inseli frei von Bauten. Die an der Nordseite am Quai liegende bestehende Bauminzel schliesst an den neugestalteten Inseli-Quai an. Diese Lösung entspricht weitgehend dem Charakter bzw. der Grösse des ursprünglichen Inselis vor der Aufschüttung des Kanales und lässt Raum für weitere städtebauliche Entwicklungen. Dieses Konzept ist in der Dokumentation mit leichten Veränderungen visualisiert.



Konzept C1 nutzt die sich mit dem Landvorsprung ergebende Option für eine städtebauliche Weiterentwicklung: Mit der Erstellung eines schmalen viergeschossigen Längsbaues resultiert eine Geschossfläche von ca. 4'000m² (HNF ca. 2'800m²) und bietet Raum für öffentliche und/oder private Nutzungen. (Erweiterung UNI, Insel-Restaurant, Café, Hotel etc.) Das UG mit einer Geschossfläche von zusätzlich ca. 1'000 m² (HNF ca. 750m²) bietet Platz für Lager, Küche, Technik, öffentl. WC-Anlage etc. Das Erdgeschoss wird partiell als „Luftgeschoss“ ausgeführt, um die Sichtverbindung vom Quai zum Inseli zu erhalten. Diese Lösung ermöglicht an attraktiver und zentraler Lage der Stadt eine bauliche Verdichtung und schafft damit bessere Voraussetzungen für die Realisierung einer Neugestaltung des Inselis. Dieses Konzept ist in der Dokumentation visualisiert.

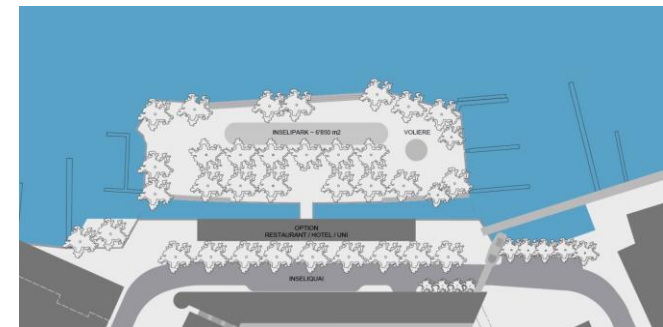


Abb. 1 : Konzeptvariante B / 2012/13 arch-idee

Abb. 2- 3: Freilegung des Inselkanales mit Respektierung der landseitigen Uferlinie, Konzept C und C1 / 2012/13 arch-idee

DER MARKANTE WERTZUWACHS EINER NEUGESTALTUNG DES INSELIS

REVIDIERTE FASSUNG SEPTEMBER 2016

Grundlage für die aufgeführten zwölf Merkmale einer Neugestaltung bildet die 2012/13 durch Frieder Hiss erarbeitete Projektstudie „Die Wiederentstehung des Inselis“, die der Stadt Luzern im Jahr 2013 übergeben wurde. Es ist zu hoffen, dass die darin enthaltene Bestandsaufnahme und die daraus resultierenden Konzepte und Anregungen in die laufende Vorbereitung der beabsichtigten Testplanung des linken Seeufers mit einfließen können.

1. Die im vorgenannten Konzept empfohlene Freilegung und **Neugestaltung des Inselis berücksichtigt die Flucht der ursprünglichen landseitigen Uferlinie der Insel vor der 1955 erfolgten Aufschüttung** für die Car-Parkplätze. Die daraus resultierende Inselfläche von ca. 6'880 m² entspricht der Fläche des heutigen Inselis ohne Car-PP und damit in etwa auch der ursprünglichen Grösse der Insel vor der Aufschüttung.
2. Anstelle des grossflächigen Car-Parkplatzes¹ **entsteht neu eine vielfältig nutzbare öffentliche Fläche und der idyllische Inselikanal, an dessen Ufern landseitig die neugestaltete Halbinsel und seeseitig das wieder freigelegte Inseli liegt. Die Breite des Kanales beträgt mit Rücksicht auf die erwünschte Vergrößerung der öffentlichen Nutzfläche jedoch nur noch ca. ein Fünftel der ursprünglichen Breite von bis zu 24 m.** Die Wasserfläche des ca. 5 m breiten Kanales beträgt neu ca. 750 m², die Fläche des Landvorsprungs am Inseliquai ca. 2'922 m². Dies entspricht zusammen der ursprünglichen Wasserfläche bzw. der Fläche des aufgeschütteten Car-Parkplatzes von ca. 3'672 m². ¹Vorschläge für die Verlagerung der Car-PP finden sich im Car-Konzept „C-Netz“

FLÄCHEN: Inseli: 6'880 m², Halbinsel (ehemalig. Car-PP): 2'922 m², Inselikanal: 750 m² (ehemalig. Car-PP) = total 10'552 m². Die Erholungsfläche vergrössert sich somit um über 53 %. Die Kanalfläche liegt bei ca. 7% der Gesamtfläche.

3. **Die positiven Auswirkungen:** Eine breite, bekiesete Promenade auf der Halbinsel zwischen dem wieder freigelegten Inselikanal und den bestehenden Alleegebäuden am Inseliquai schafft zusätzlichen Erholungsraum entlang des reizvollen Kanales („piccolo canale“) und steht im spannungsvollen Dialog mit der baumbestandenen Insel. **Der 150 m lange Kanal mit seinen Brücken und uferseitigen Sitzstufen und Anlegestellen kann von Ruderbooten, Weidlingen und Fährbooten befahren werden, nimmt damit das historische Erbe dieses Ortes auf und führt zu einer einmaligen Bereicherung der Stadt am Wasser.**
4. **Mit dem verbreiterten Quai wird die nachteilige Engstelle für Fussgänger zwischen Europaplatz und der Verbindung zum Alpenquai beseitigt.** Der bestehende Werftsteg liegt präzise in der Axe der neuen, grosszügig gestalteten Quai-Anlage. Diese Fläche mit festem Untergrund schafft zudem die Voraussetzung für die Installationen der Herbst-Mäas. Sie lässt langfristig zudem Raum für eine ev. städtebauliche Verdichtung durch einen massiv gestalteten Längsbau (mit Luftgeschoss im EG) am Inseliquai.
5. **Die vorgeschlagene Situierung der Infrastruktur-Einrichtungen (Buvette, Kiosk, Rollstuhl-WC im EG, Lager für Aussenmöblierung, Technik, öffentl. WC-Anlage im UG) auf dem Inseliquai unmittelbar bei der Brücke lässt die baumbestandene Insel frei von festen Bauten.**
6. **Durch die Wiedererstellung des Inselikanales entsteht als markanter Wertzuwachs eine Verdopplung der Uferlänge gegenüber der heutigen Situation: Der äusserst wertvolle Erholungsbereich am Wasser vergrössert sich daher um 300 Meter!** Das freigelegte Inseli und die neuentstandene Halbinsel sind vielseitig nutzbar für Erholung, Spaziergänge, Freiluft-Restaurants,

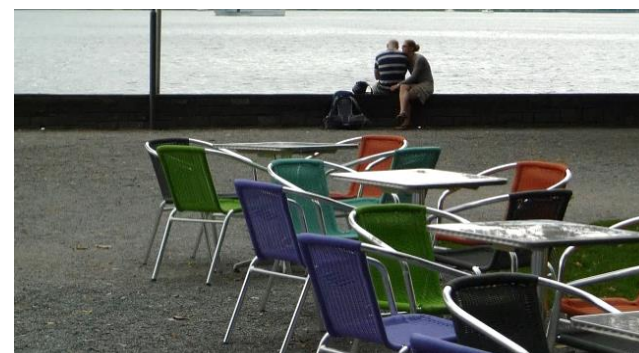


Sommerbars, Tanz, Konzerte, Lesungen...

7. Die Mäas auf dem Inseli – bzw. die Warenmesse wie auch der auf dem bisherigen Car-PP situierte Teilbereich des Luna-Parkes sind weiter gesichert. Der ca. 5m breite Kanal kann während der zweiwöchigen Mäas mit transportablen Elementen abgedeckt werden. In diesem Bereich kann vorteilhafterweise die Fussgänger-Passage des Luna-Parkes erfolgen.
 8. Im Zuge einer Ausgleichsmassnahme zum wiederentstandenen Inselikanal ist zu prüfen, ob der zwischen Inseli und dem Gebäude der HSLU liegende Ufereinschnitt westlich des Werftsteges aufgeschüttet und so zusätzliche öffentliche Fläche hinzugewonnen werden kann. Die Rampe zur Einwasserung der Boote bliebe bestehen.
 9. Das ebenfalls durch arch-idee erarbeitete Car Konzept „C-Netz“ sieht mittelfristig eine Verlagerung der Car-PP „Inseli/Werft“ zu den vorgeschlagenen neuen Car-Terminals „Mattenhof“ und/oder „Allmend-Messe“ und dem „Parkhaus Musegg“ vor. Als zeitlich limitierte Sofortmassnahme werden 5-6 Kurz-Halteplätze längs des Inseliquais sowie insgesamt 8-12 Car-PP im Bereich des PH Frohburg (ehemal. Postbahnhof) sowie im Bereich des obgenannten Ufereinschnittes beim Werftsteg vor. Als zusätzliche Sofortmassnahme wird die oberirdische Parkierung der Cars in unmittelbarer Nähe der bestehenden, westseitig der Horwerstrasse situierten Erschliessung der ZB-Station „Allmend-Messe“ vorgeschlagen. So ergibt sich eine Entlastung von Bahnhof und Stadtzentrum durch den Car-Verkehr ohne zeitliche Nachteile für den Car-Tourismus und es entstehen damit akzeptable Voraussetzungen für die Freilegung und Neugestaltung des Inselis.
 10. Bauliche Massnahmen konzentrieren sich auf die Wiedererstellung des Kanales, die Gestaltung der Uferseiten und der Brückenübergänge sowie auf die weitgehend chaussierten Wege und Plätze der Halbinsel und die Erstellung der Infrastruktur-Einrichtungen. (Buvette, Kiosk, Lager, Rollstuhl-WC im EG) sowie Lager für Aussenmöblierung, Technikraum, WC-Anlagen im UG). Beim neuentstandenen Inseli drängen sich mit Ausnahme der der teilweisen Neugestaltung der See- und Kanalufer keine aufwändigen Veränderungen auf. Dies beinhaltet die Chance, mit begrenzten Kosten ein Maximum an Wertzuwachs zu erhalten.
 11. Durch die Wiederentstehung des Inseli-Kanales erhält Luzern sein Inseli zurück und durch die Verlagerung der Car-PP entsteht ein markanter Zuwachs von öffentlichem Freiraum. Aufgrund seiner wichtigen Funktion für die Öffentlichkeit und seiner Zuordnung zu den besonders schützenswerten Uferlandschaften am Vierwaldstättersee mit höchstem Erhaltungsziel (ISOS) ist der Erhalt dieses wertvollen und einmaligen Ortes auch für kommende Generationen gewährleistet.
 12. Mit der Freilegung des Inselis und der neugestalteten landseitigen Halbinsel entsteht einer der schönsten Erholungsbereiche für die Bevölkerung der Stadt und Region Luzern und für die Besucher aus nah und fern. Mit der Realisierung wird ein seit Jahrzehnten diskutiertes Anliegen erfüllt und die Verbundenheit der Bevölkerung zu ihrer Stadt wesentlich gestärkt
- Für die Unterstützung des Vorhabens einer Freilegung und Aufwertung des „Inselis“ wird von den „Initianten für die Wiederentstehung des Inselis“ ein Spenden-Crowdfunding vorgeschlagen. Die Spendernamen könnten als gestalterisches Element auf dem neugestalteten Inseli ersichtlich sein.

Abb. 1 und 2: Lunapark auf dem Car-PP und Herbststimmung auf dem Inseli, Foto arch-idee.

Abb. 3 Ufergestaltung / Foto Paul Bauer aus Vortrag „Stadt am Fluss – Beispiele aus Zürich 10.04.2008“)



VORSCHLAG ZUR NEUGESTALTUNG DES INSELIS / ERLÄUTERUNG

REVIDIERTE FASSUNG SEPTEMBER 2016

Das Inseli wird ab Frühjahr 2012 zusätzlich von über 3'000 Studierenden und Mitarbeitern der Universität und durch die BewohnerInnen der City-Bay-Überbauung als Erholungsraum genutzt. Mit der geplanten Aufwertung wird das äusserst idyllisch gelegene Inseli noch attraktiver und dementsprechend intensiv genutzt werden. Damit die Erholungsfunktion gewahrt bleibt, dürften folgende Massnahmen vorteilhaft sein:

- Klare Priorität der Nutzung der Insel als öffentlicher Erholungsraum.
- Verzicht auf Grossanlässe, lärmintensive Veranstaltungen mit Ausnahme der Herbst-Mäas.
- Verzicht auf Bauten, aufwändige Installationen und Absperrungen und eine Übernutzung des Areales.
- Offen gestaltete Parkanlage auf dem Inseli und dem Inseli-Quai mit Bezug zum Wasser
- Übersichtliche Zugangssituation über die Brücke(n) zur Insel
- Ein dem Projekt und der Nutzung angepasstes Sicherheitskonzept
- Schliessung des Areales in den Nachtstunden nach Erfordernis. (ev. Kanal-Zugbrücke für Bootsverkehr u. Sicherheit)
- Eine rege Nutzung der Insel durch alle Bevölkerungsgruppen als ideale Voraussetzung zur Vermeidung von Problemzonen und unerwünschter Nutzungen.

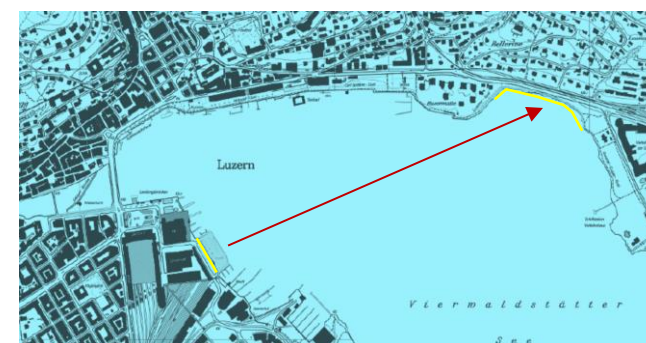
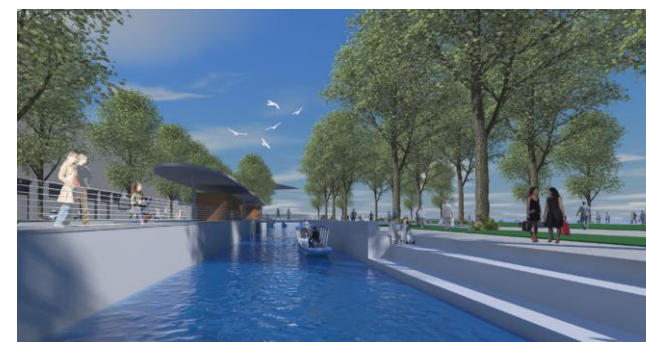
INSELIPARK Fläche der Parkanlage ca. 6'880 m² entspricht in etwa der ursprünglichen Inselgrösse vor der Aufschüttung

Anstelle des heutigen Landvorsprungs mit grossflächigem Bus-Parkplatz und dahinter liegendem Inselipark entsteht wieder das **Inseli** in seiner ursprünglichen Form im Luzerner Seebecken: Allseitig vom Wasser umflossen; vom Festland mit einem idyllischen Kanal abgetrennt und erreichbar über eine Brücke. Ein Ort des Ausruhens im Schatten der mächtigen Platanen und ein Ort des Flanierens und des Entspannens am See, offen und sicher für alle Besucher- und Besucherinnen. Mit Ausnahme der mobilen Einrichtungen (Buvette, Aussenmöblierung, Spielplatzeinrichtung) frei von festen Bauten und Einrichtungen und doch vielseitig nutzbar für Erholung, Spaziergänge, Freiluft-Restaurants, Sommerbars, Tanz, Konzerte, Lesungen usw. Der Uferbereich zum See und zum wieder freigelegten Kanal wird teilweise mit Sitzstufen ausgestattet.

KANAL und INSELIQUAI Wasserfläche des Kanales ca. 750 m² / Fläche des Landvorsprungs Inseliquai ca. 2'922 m² entspricht zusammen in etwa der ursprünglichen Wasserfläche bzw. der Fläche des heutigen Car-Parkplatzes von ca. 3'672 m²

NACHHALTIGE REALISIERUNG: Das für die Freilegung des Inseli-Kanals anfallende Aushubmaterial kann umweltschonend mittels Nauen abtransportiert werden. Je nach Qualität kann ein Teil des Materials für die Aufwertung des Uferbereiches bei der gegenüberliegenden Trotthli-Bucht verwendet werden. (Anschüttungen als Wellenschutz für den Schilfgürtel und für Brutinseln für Wasservögel) siehe „Revitalisierungsmassnahmen in der Trotthlibucht“. www.stadtamwasser.info

Abb. 1: Car-PP im heutigen Zustand, Abb. 2: Die Halbinsel wird wieder zur Insel, Abb.3: Situationsplan mit Inseli und Trotthlibucht



VORSCHLAG ZUR NEUGESTALTUNG DES INSELIS / BILDER

REVIDIERTE FASSUNG SEPTEMBER 2016



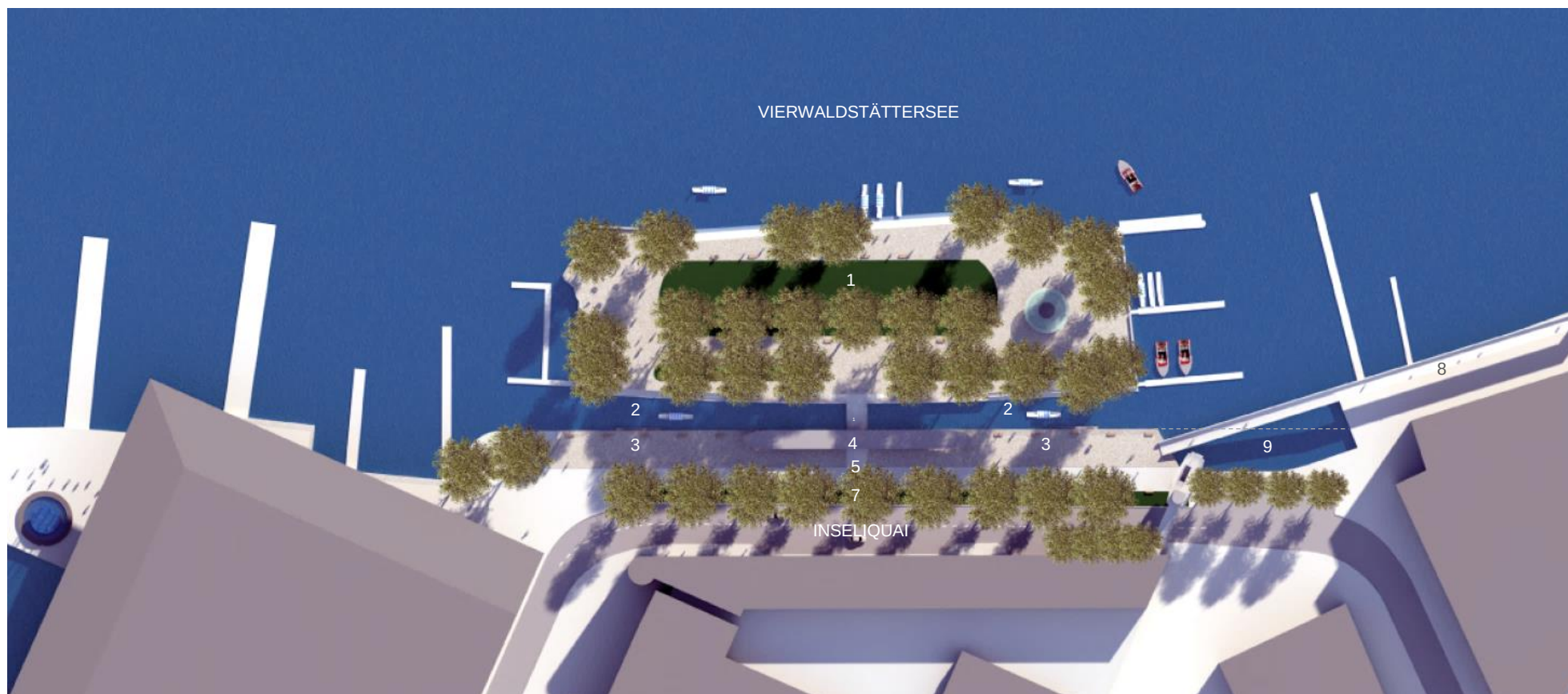
Abb. 1: Die markante Platanen-Allee auf dem Inseli.

Abb. 2: Die baumbestandene Insel vom See her gesehen.

Abb. 3: Inseli Süd mit unverbaute Sicht zum Rigi.

Abb. 4: In Nachbarschaft zum Inseli: die Schiffswerft.





DIE NEUGESTALTUNG DES INSELIS / SITUATIONSPLAN MIT LEGENDE

- 1 INSEL-PARK in ursprüngl. Grösse mit Flanier- u. Ruhebereich, Spielplatz, Bootsanlegestellen F. ca. 6'900m²
- 2 INSEL-KANAL NEU, L.: 150m, B.: 6m, mit Sitzstufen und Bootsstegen am Inselufer, Brücke(n) z. Festland F. ca. 750m²
- 3 HALBINSEL NEU (Zusätzlicher öffentlicher Bereich für vielfältige Nutzungen, Sommercafé) F. ca. 2'922m²
- 4 PAVILLON MIT BUVETTE / OEFFENTL. WC, MAGAZIN sowie ZUGANGSBRÜCKE zum Inseli
- 5 PROMENADE NEU
- 6 BAUMINSEL BESTEHEND
- 7 BAUMALLEE BESTEHEND (entlang Inseliquai)
- 8 WERFTSTEG zum Alpenquai (bestehend)
- 9 BEST. UFEREINSCHNITT (ev. teilw. Ausgleichsmassnahme Wasserfläche)





Anstelle des grossflächigen Car-Parkplatzes entsteht neu eine vielfältig nutzbare öffentliche Fläche und der idyllische Inseli-Kanal, an dessen Ufern landseitig die neugestaltete Halbinsel und seeseitig das wieder freigelegte Inseli liegt. Durch die Wiedererstellung des Inselikanales entsteht als markanter Wertzuwachs eine Verdopplung der Uferlänge gegenüber der heutigen Situation: Der äusserst wertvolle Erholungsbereich am Wasser vergrössert sich daher um 300 Meter! Der 150 m lange Kanal mit seinen Brücken und uferseitigen Sitzstufen und Anlegestellen kann von Ruderbooten, Weidlingen und Fährrbooten befahren werden, nimmt damit das historische Erbe dieses Ortes auf und führt zu einer einmaligen Bereicherung der Stadt am Wasser.

Abb.: Blick Richtung Norden: Inseliquai mit Parkanlage und Buvette, Kanal mit Zug-Brücke zum Inseli mit offen gestalteter Parkanlage



Eine einladende Promenade zwischen der wieder freigelegten Kanalrinne und den bestehenden Alleeerbäumen am Inselquai schafft zusätzlichen Erholungsraum entlang des reizvollen Kanales („piccolo canale“) und steht in spannungsvollem Dialog mit der baumbestandenen Insel. Mit dem verbreiterten Quai wird die Engstelle für Fussgänger zwischen Europaplatz und der Verbindung zum Alpenquai beseitigt. Es entsteht zudem Platz für eine Pavillonbaute mit Buvette, Kiosk, Information, Magazin, Stuhllager, Technik, öffentl. WC und für einen grösszügigen öffentlichen Platz auf der Halbinsel. Die Situierung der Infrastruktur-Einrichtungen beim Zugang zur Insel erhöht die Sicherheit und lässt die „Grüne Insel“ frei von Bauten.

Abb.: Blick Richtung Nordwesten auf das Inseli



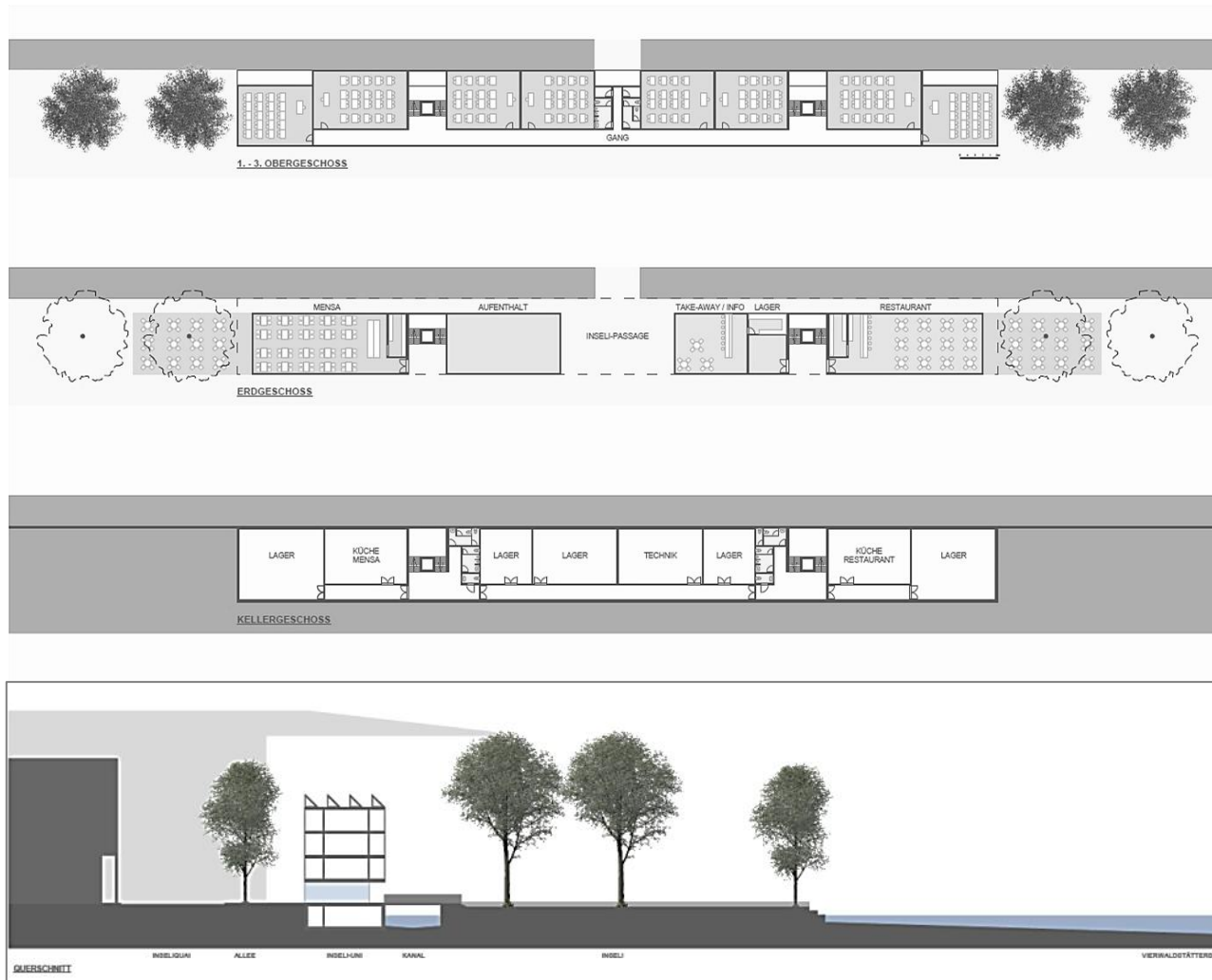
Der Landvorsprung am Inseliquai bietet zudem die Möglichkeit für eine partielle bauliche Nutzung und damit Raum für öffentliche und private Nutzungen (Insel-Restaurant, Café, Hotel oder Erweiterung Universität / PHZ etc. mit einer Bruttogeschossfläche von bis zu ca. 3'800 m²). Das Untergeschoss mit einer GF von ca. 1'000 m² bietet Platz für Lager, Küche, Technik, öffentl. WC-Anlage etc. Das Erdgeschoss wird partiell als „Luftgeschoss“ ausgeführt, um die Sichtverbindung vom Quai zum „Inseli“ zu erhalten. Diese Lösung ermöglicht an attraktivster und zentraler Lage der Stadt Luzern eine bauliche Verdichtung und schafft mit einer damit verbundenen Wertschöpfung bessere Voraussetzungen für die Realisierung einer Neugestaltung des „Inselis“. Das Volumen einer Neubebauung wäre mittels Modellstudien und eines Gestaltungsplanes zu klären.

Abbildung 1 und 2 : Konzept mit städtebaulicher Verdichtung (Blick Richtung Norden)



DIE OPTION FÜR EINE STÄDTEBAULICHE VERDICHTUNG AM INSELIQUAI

GRUNDRISSSE SCHNITT



Der durch den vorgeschlagenen Bau entstehende Landverlust im Bereich der heutigen Car-PP beträgt weniger als 10 % der Gesamtfläche der Inseli-Parzelle. Eine damit verbundene Wertschöpfung schafft die Voraussetzungen für eine erwünschte und angemessene städtebauliche Verdichtung sowie für die Finanzierung eines Inseli-Kanales und damit für die Wiederentstehung des Inselis in seinen ursprünglichen Abmessungen. Bei Annahme eines Landpreises von Fr. 5'000.-/m² * ergibt sich für die vorgenannte überbaute Fläche von ca. 1'000 m² ein Betrag von 5 Mio. CHF, die für die seit Jahren geplanten Aufwertungsmassnahmen des linken Seeufers verwendet werden können. Diese Massnahmen würden mit Sicherheit die Attraktivität der Stadt markant erhöhen, ohne die städtischen Finanzen zu belasten. Die Fläche des ehemaligen Car-PP von 3'672 m² würde sich durch den Längsbau um ca. 1'000 m² verringern. Während der zweiwöchigen Mäas könnte dieser Flächenverlust bspw. auf dem Schotterplatz ausgeglichen werden, der zum Inseli in 300 m Distanz liegt, bzw. in 3-4 Minuten über den Werftsteg erreichbar ist.

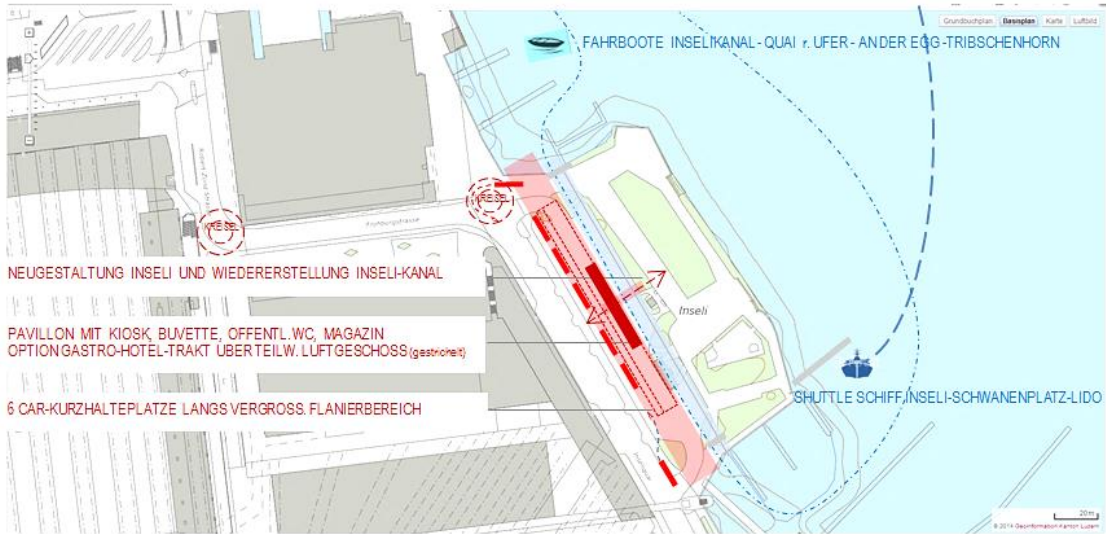
**Die im Zusammenhang mit der Salle Modulable vorgenommene Landwertschätzung ging von einem hypothetischen Preis zwischen 9 – 13'000 CHF pro m² aus.*

Abb.: Schemagrundrisse UG, EG, Obergeschosse und Querschnitt

DIE OPTION FÜR EINE BEFRISTETE ÜBERGANGSLÖSUNG FÜR 6 CAR-KURZHALTEPLÄTZE LÄNGS DES INSELIQUAIS WEITERE OPTIONEN SIEHE CAR-KONZEPT C-NETZ



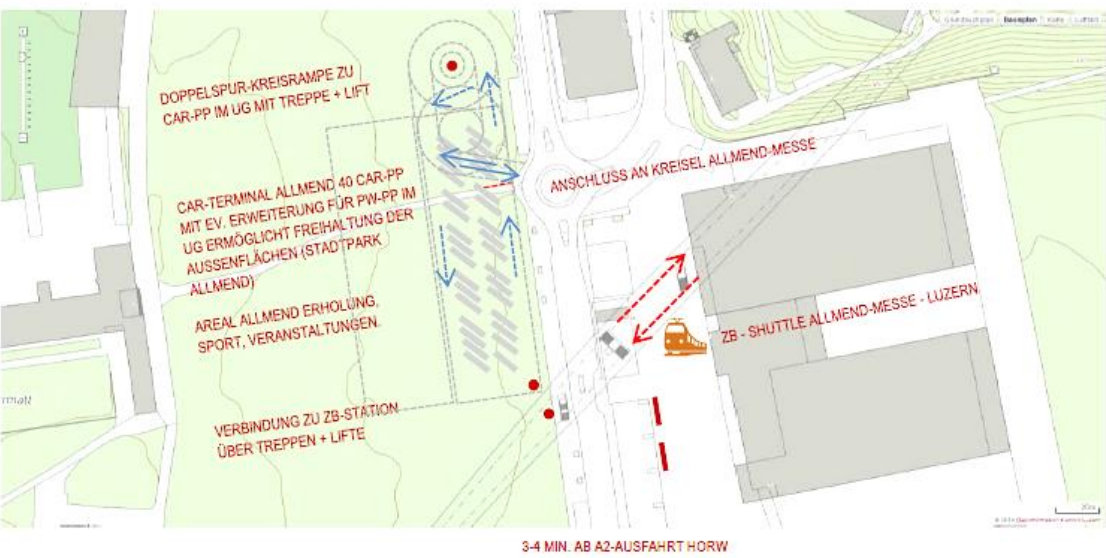
Der verbreiterte Inseliquai bietet Platz für Erholung wie auch für max. 6 Kurz-Halteplätze für Cars längs der Strasse.



Ort:	CAR-HALTEPLÄTZE INSELI QUAI * 6 HP (Neugestaltung INSELI)
Situation:	Best. intensiv genutzter Car-PP mit teilw. Infrastruktur, Vorteilhafte Lage in Nähe Bahnhof, Schiffsanlegestellen, Altstadt. Hohe Verkehrsbelastung Wartezeiten bei Stau, Trennende Verkehrsfläche anstelle urspr. Kanal
Massnahmen:	1. Aufhebung der 32 Car-PP im Bereich der Seeaufschüttung 2. Neugestaltung der freiwerdenden Platzfläche. Wiederherstellung des Inseli-Kanales u. des Inselis in seinen ursprünglichen Abmessungen. Option: Wertschöpfung durch Neubau am Inseliquai. 3. * Übergangslösung mit 6 Car-Kurz-HP längs vergrössertem Inseli-Quai / Wegfahrt über neuen Kreisel Richtung Werft, Werkhofstrasse. 4. Einbindung in Gesamt-Carkonzept „C-Netz“ bzw. Verlagerung der Car-PP zu neuen Car-Terminals Allmend und Mattenhof.
Auswirkung	Markante städtebauliche und touristische Aufwertung durch die Freilegung des ursprünglichen Inselis als Ort der Erholung.
Zeitaufwand	siehe entspr. Angaben bei den Alternativ-Standorten Mattenhof und Allmend-Messe mit idealer Shuttle-Verbindung ins Zentrum. ¹ ¹ Die Zufahrt mit dem Car ins Stadtzentrum beträgt mind. 15 Minuten; bei hohem Verkehrsaufkommen und Stau beträchtlich mehr!

DER VORSCHLAG FÜR EINE DEFINITIVE LÖSUNG DER VERLAGERUNG DER CAR-PP ZUM CAR-TERMINAL ALLMEND

WEITERE OPTIONEN SIEHE CAR-KONZEPT C-NETZ



Ort:	CAR-TERMINAL ALLMEND-MESSE (40 PP)
Situation:	Messeareal mit sehr guter Verkehrsanbindung (PW, Bahn und Bus) Distanz ab A2-Ausfahrt Horw 2.4 km bzw. 3-5 Minuten! Fahrzeit S-Bahnverbindung zu Bahnhof Luzern 2 Minuten !
Massnahmen:	1. Phase: Car-PP oberirdisch (zeitlich begrenzte provis. Massnahme) 2. Phase: Car-Terminal unter Terrain mit 40 Abstellplätzen mit direkter Anbindung über Doppelspur-Wendelrampe an Kreisel Allmend-Messe. Mittelperron zu Vertikalverbindungen auf Niveau EG und zu Bahnstation Zentralbahn. Situierung des Car-Terminals erfolgt im nordöstlichen Randbereich der Allmend in nächster Nähe zum Kreisel.
Auswirkung	Attraktive Shuttle-Verbindung zum Stadtzentrum für Cartouristen.
Zeitaufwand:	Bus-Perron bis Bahn-Perron 3 Min. / Wartezeit 0 bis max. 7.5 Min. / Ein- und Aussteigen 2 Min. / Bahnfahrt 2 Min. = Total Zeitaufwand ab Bus-Terminal bis Bahnhof Luzern 7-15 Minuten. Das Ankunftsgeis liegt in nächster Nähe zum Europa- und Bahnhofplatz. ¹
¹ Zum Vergleich: Die Zufahrt mit dem Car ins Zentrum beträgt mind.15 Minuten; bei hohem Verkehrsaufkommen und Stau beträchtlich mehr !	

„Luzern wird vielerorts mit positiven Emotionen und Werten identifiziert. Diese Wahrnehmung soll verstärkt werden.(...) Es besteht eine grosse Nachfrage für einzigartige, urbane, kulturelle und naturnahe Erlebnisse, wie sie die Destination Luzern zu bieten hat“. (aus Touristikleitbild Kanton Luzern) - Was wäre, wenn - wie in früheren Zeiten – am Reussufer an der Egg wieder die typischen Flachboote vertäut würden, und daran erinnern, dass die Bedeutung der Stadt eng mit See und Fluss verbunden ist? In den folgenden Szenarien sind drei Projekte für die Stadt am Wasser skizziert:

DER MARKT AM WASSER

DIE MARKTBOOTE AN DER EGG - DAS KENNZEICHEN DER STADT AM WASSER.



SZENARIO 1: Der Verkauf bäuerlicher Produkte durch MarktfahrerInnen direkt ab den an der Egg vertäuten Booten erfolgt in der Sommerzeit, bspw. einmal wöchentlich. An einzelnen Markttagen wird die Fahrt der mit Waren beladenen Marktboote auf der Reuss und das Anlegen der Weidlinge an der Egg zum Ereignis für Gäste und Einheimische. Nicht nur um die Engpässe der Anlieferung und des Abtransportes von Marktständen und Waren über die engen Zufahrten und Uferstreifen zu mindern, sind zudem alternativ Transporte über den Seeweg zu prüfen. Motorisierte Marktboote der bäuerlichen Produzenten würden bspw. von Küssnacht, Hertenstein, Weggis, Horw... direkt zum Markt am Wasser an der Egg fahren. Der reizvolle Wochenmarkt „Unter der Egg“ würde dadurch um einen Markt am Wasser bereichert, der in der Schweiz einmalig sein dürfte und den Bekanntheitsgrad von Luzern zusätzlich steigern würde. (Bis 1970 (!) fuhr ein Marktnauen beladen mit landwirtschaftlichen Produkten von Weggis nach Luzern zu den Landebrücken am Bahnhofquai und von dort wurden die Waren mittels Handkarren zum Markt transportiert.)

DER REIZ VON WASSERFAHRTEN

DIE SCHIFFLÄNDEN AN DER EGG UND BEIM INSELIKANAL – AUSGANGSPUNKT FÜR WASSERFAHRTEN MIT FÄHRBOOTEN ZU IDYLLISCHEN UFERN IM LUZERNER SEEBECKEN.



SZENARIO 2: In Kontaktnahme mit Kanton, Stadt, Luzern Tourismus, City-Vereinigung, ALI-Fond, Marktfahrer-Organisation, Pontonieren wird vorgeschlagen, das vorliegende Konzept zu einer Machbarkeitsstudie weiter zu bearbeiten. Parallel dazu wird die Bildung einer Trägerschaft, Stiftung oder eines Vereins geprüft. Mit sozial ausgerichteten Institutionen, wie bspw. IG Arbeit, Stiftung Brändi u.w. sollen Möglichkeiten einer Zusammenarbeit geprüft werden. Für interessierte Personen bestände die Möglichkeit zur Ausbildung zum Pontonier. Diese anforderungsreiche, nebenberufliche Ausbildung kann für junge Schweizer BürgerInnen als vormilitärischer Kurs unentgeltlich absolviert werden. Ein Englischkurs und die Aneignung von guten Kenntnissen über die Stadt Luzern befähigten sie zudem, Gäste mit längerer Aufenthaltsdauer in Luzern während den Wasserfahrten über Geschichte und Sehenswürdigkeiten der Stadt zu informieren. Kleine Wasserfahrten erfolgten mit Weidlingen zum Inselikanal, grössere Ausfahrten zum idyllischen Tribschhorn, Meggenhorn und Seeburg erfolgten mit elektrobetriebenen Fährbooten mit Verdeck.

DIE MUSIK- UND THEATERSTADT AM WASSER – TEMPORÄRE KULTURELLE EREIGNISSE

DAS WASSER DIENT ALS QUELLE DER INSPIRATION, DER FLUSSRAUM ALS KONZERTSAAL, EINE SCHWIMMENDE PLATTFORM ALS BÜHNE. UFERPROMENADEN, BRÜCKEN UND STEG BILDEN DEN ZUSCHAUERRAUM.

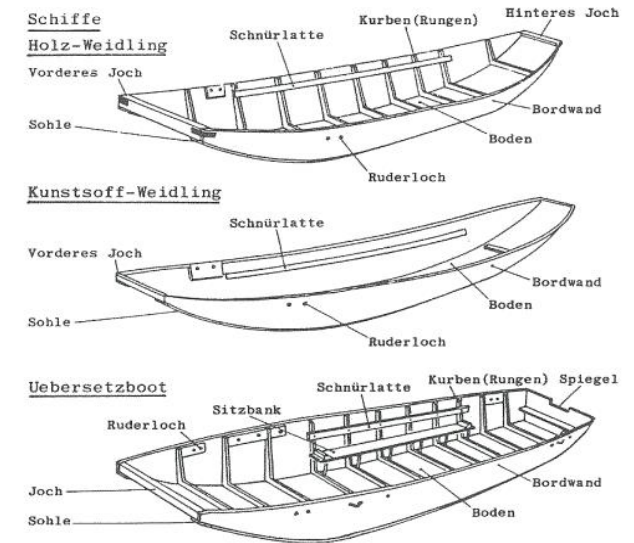


SZENARIO 3: Anregungen bieten Anlässe in anderen Städten wie bspw. das „Kultur-Floss“ in Basel (www.imfluss.ch) oder das Projekt „See-Pianist“ am Bodensee. (www.stadt-als-buehne.ch) Foto rechts unten: Marcel Stieger, „See-Pianist“ Szenenhafte Eingriffe in einen Stadtkörper. Ein Projekt von Mark Riklin und Selina Ingold. Zwei Wochen lang spielte der Musiker Roman Rutishauser auf einem Flügel zu Wasser. Ohne festes Programm, ohne feste Spielzeiten. Die Fortsetzung des Projektes erfolgte auf dem Zürichsee bei Lachen...

Der vorgenannte Text ist auszugsweise der Projektidee „Markt- und Fährboote“ entnommen. (siehe www.stadtamwasser.info)



Beschauliche Wasserfahrten mit den Weidlingen zu stillen Buchten. Foto: arch-idee.
Abbildung: Weidlinge und Übersetzboote (Fährboote)



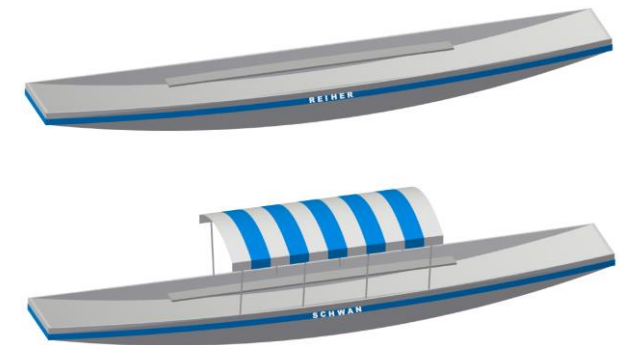
Weidlinge und Fährboote

Ein Weidling (urspr. Waidling) ist ein Flachbodenboot mit hochgezogener Bug- und Heckpartie, in der Regel ca. 9.00 m lang und ca. 1.50 m breit; die nutzbare Innenfläche liegt bei etwa 12 m². In Österreich ist er unter dem Namen Zille bekannt. Dieser Bootstyp geht auf die Kelten zurück und ist mit rund 5000 Jahren wohl einer der ältesten Schiffsbautypen der Welt. Er wird heute meist aus Kunststoff gefertigt, wobei auch Ausführungen in Holz oder Leichtmetall existieren. Der Weidling wird traditionell im tiefen Wasser mit einem oder 2 Stehrudern und im flachen Uferbereich mit einem oder zwei sogenannten Stacheln flussaufwärts geschoben. An dafür geeigneten Ufern kann der Weidling auch vom Land aus gezogen werden, diesen Vorgang nennt man Treideln. Übersetz- oder Fährboote weisen eine grössere Breite und ein gerades Heck auf.

Die Boote können auch mit einem Aussenbordmotor (bspw. mit leisem Elektroantrieb) versehen werden. Heute sind Weidlinge und Fährboote - vereinzelt auch mit Verdecken - insbesondere in der Schweiz an Flüssen und Seen verbreitet. Sie werden sowohl im Privatbereich als Freizeit- oder Vergnügungsboote, als auch, zu Übersetzbooten modifiziert, bei den Wasserfahrern (Pontonieren, Genietruppen) der schweizerischen Armee verwendet.

Abb. oben rechts: Ponto Thun, Pontonierhandbuch, URL: http://www.meggie.ch/pontothun/00_site/10_05_pontohandwerk.htm

Abb. unten rechts: Luzerner Weidlinge für Wasserfahrten an idyllische Ufer. (Projekt „Luzern: Venedig nördlich des Gotthards“)





Die Faszination einer der schönsten Landschaften im Herzen der Zentralschweiz: Schiffplände beim Tribtschenhorn / Foto: arch-idee

ANGABEN ZUM VERFASSER DER STUDIE

Architekturstudium in Stuttgart, seit 1980 in Luzern als selbständiger Architekt tätig. Zum Aufgabenbereich des Ateliers „arch-idee“ zählen die Erstellung von Planungsgrundlagen und Analysen, die Ausarbeitung von Konzeptideen, Machbarkeitsstudien, Projekten sowie die Beratung und Begleitung während der Realisierungsphase. Danebst über Jahre Mitarbeit im Vorstand des Schweizerischen Werkbundes der OG Zürich und der OG Innerschweiz, in der Kulturstiftung „POLIS“, im Verwaltungsrat der Wohnkommission beider Hochschulen Zürich (WOKO). Nebenberufliche Tätigkeit als Prüfungsexperte bei den LAP für ZeichnerInnen Fachrichtung Architektur und zur Zeit als Fachberater und Vorstandsmitglied beim Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee. Als Verfasser der „Ideen für eine attraktive Stadt am Wasser“ engagiere ich mich für stadtplanerische Konzepte auf weite Sicht.

Visualisierungen: arch-idee - Enea De Nuccio. Sämtliche Fotos stammen – wo nicht anders vermerkt – aus meinem Archiv. Folgenden Personen danke ich für ihre Unterstützung bei meiner Arbeit: Peter Tüfer, Dipl. Arch. ETH/SIA, Stefan Grebler, Dipl. Arch. FH; Bauökonom NDK, Luzern, Markus Heggli, Dipl. Architekt ETH/SIA, Luzern.

Luzern, 15. Januar 2013 / Frieder Hiss (Die letzte Aktualisierung der Dokumentation erfolgte im September 2016)

