

STADT SICHT LUZERN

«Laden Sie die
**STADT
SICHT
APP.**
Einkaufen leicht
gemacht!»

Ideen sind gefragt.

14

**GEDANKLICHE LEERE
MITTEN IN DER STADT**

25

**NICHT MECKERN –
KONSTRUKTIV SEIN!**

31

**BRAUCHT LUZERN
EINEN GEBIETSMANAGER?**



Bruno Affentranger
Chefredaktor
BA Media Luzern

LIEBE LESERINNEN UND LESER

Es ist nicht einfach, ja geradezu unmöglich festzustellen, ob etwas, das man gerade eben erlebt, einmal von historischem Wert sein wird. So, dass man sich daran erinnern wird. Ich schreibe hier nicht von Ereignissen, die sich auf unserer gemeinsamen Festplatte einbrennen. Nicht von Events, welche die Welt in Atem halten. Nicht von kontinentalen Erschütterungen. Es geht um die kleinen Verschiebungen der Platten in unserem Alltag. Weiss man, wann genau dieses Gefühl oder jene Überzeugung ihren ersten Riss gesehen hat, der sich im Laufe der Zeit vergrössert und irgendwann das Ganze zerspringen lässt? Im Rückblick vielleicht, aber genau in diesem Augenblick? Wir wagen es trotzdem.

In diesen Monaten wird viel von der Attraktivierung der Innenstadt gesprochen. Warum gerade jetzt? Wir glauben, dass wir alle zusammen Zeugen einer anbrechenden neuen Zeit werden. Aus drei Gründen: **Erstens** stehen die Geschäftsmodelle von alteingesessenen Unternehmen auf dem Prüfstand. Die Digitalisierung erfordert nicht nur Anpassungen, sondern eine Neuausrichtung von lieb gewonnenen Geschäftsmodellen. Die alten Gewinnmöglichkeiten schwinden, neue entstehen. Das Internet pulverisiert das Hergebrachte. Das erfahren nicht nur die Anbieter, sondern auch wir Konsumenten täglich.

In unserem Magazin STADTSICHT widmen wir uns deshalb in jeder Ausgabe diesem Thema. Digitales bewegt uns. Zudem bieten wir eine digitale Innenstadt an: unsere STADTSICHT APP, die sich Schritt für Schritt entwickelt. Testen Sie dieses Angebot! Laden Sie die kostenlose App im Store oder auf unserer Website stadtsicht-luzern.ch herunter. Die App fördern wir mit unserer Kooperationspartnerin myKompass AG und der Axon Active AG.

Zweiter Grund für die anhaltende Attraktivierungsdiskussion ist der Platzbedarf von Geschäften in der Innenstadt, der soeben

schrumpft. Künftig gilt es, frei werdende Flächen sinnvoll zu besetzen. Bislang undenkbar Kombinationen von Geschäften sind zu wagen. Ein Restaurant wird zum Beispiel auch zu einem Verkaufslokal von Schuhen, einer Designstätte von Sneakers und einem Büro- und Meetingraum, geschmückt durch das Angebot von Blumen und Pflanzen, die im urbanen Raum wachsen. Ein maximaler Freiheitsgrad der Akteure wäre nötig, damit diese Versuche entstehen und die entsprechenden Aussenauftritte möglich werden. Doch die regulativen und politischen Kräfte in dieser Stadt atmen offenbar die Vergangenheit und reiben sich in Profilierungskämpfen auf. In diesem Umfeld ist es furchtbar schwierig, den frischen Ideen den nötigen Sauerstoff zu verschaffen. Sie wären vorhanden. Sie spriessen. Doch unser Umgang mit ihnen ist im urbanen Zentrum der Zentralschweiz liederlich. Darüber wollen wir in diesem Magazin nachdenken.

Der dritte Grund für eine Attraktivierung ist ein handfester. Der in seiner ganzen Konsequenz schwer abschätzbare Markteintritt der «Mall of Switzerland» steht bevor. Nicht wenige Geschäftstreibende in der Innenstadt fürchten angesichts eines zusätzlichen, neuen Shoppingcenters gravierende Kundenverluste. Angst aber ist stets ein schlechter Ratgeber. Sie verunmöglicht das Kreieren von Neuem und führt zu rückwärtsge wandten Strategien. Wir möchten Gegensteuer geben. Wir wollen nicht klagen, sondern liefern. Vorschläge von ausserhalb, Ideen von innen. Selber gehen wir bewusst voran. Das Magazin STADTSICHT als Ideenplattform und überparteiliches Forum für das freie Denken werden wir dieses Jahr viermal publizieren. Wir glauben, dass es ein solches Sprachrohr braucht in dieser spannenden, gerade beginnenden Zeit.

Wir wünschen viel Lesevergnügen und ebenso viel Denkspass.



INHALT

- 03 Start in Zahlen
- 05 Editorial
- 06 Inhalt, Impressum
- 07 Autoren, Partner

STARTER

- 09 Luzern ist die Klassenschönste: Wer hat es gesagt?
- 09 Kennen Sie livinginluzern.swiss?
- 09 Fünf Millionen Franken später
- 11 Der «Bio-Weisswein des Jahres» aus Meggen
- 11 Von früh bis spät – im Kunstmuseum
- 11 Das ist nun wirklich unser Bier

COVERSTORY

- 14 Gedankliche Leere mitten in der Stadt
- 22 Idee 1: Start.up-Büros unter der Autobahn
- 24 Warum Ideen es bei uns schwer haben
- 25 Idee 2: Eine ganze Stadt am Wasser
- 26 Warum ein Architekt uns seine Ideen schenkt
- 28 Idee 3: Velo- und Flanierweg, aber bitte ohne Asphalt
- 31 Idee 4: Schafft einen Gebietsmanager für LuzernZentrum!

KREATIV

- 35 Wenn Hände arbeiten – Besuch in der Winzerszene

THINK TANK

- 40 Luzern ist digital fit unterwegs
- 41 Eine kleine Übersicht über die Akteure in der digitalen Transformation

GESCHICHTE

- 43 Vor 125 Jahren hat diese Stadt den Fremdenverkehr zu organisieren begonnen – ein Rückblick
- 45 Bilder von dazumal

GENUSS

- 46 Essen in der Stadt – ein paar Tipps

NEU

- 48 Die STADTSICHT APP für Luzern wächst
- 49 Alles über unsere attraktive Werbe- und Informationsplattform

AUSSICHTEN

- 50 Harte Fragen für die Zukunft

IMPRESSUM

STADTSICHT

ist ein Produkt der BA Media GmbH mit Sitz in der Stadt Luzern. Die Zeitschrift erscheint 2017 viermal und wird in alle Briefkästen der Stadt Luzern verteilt.

STADTSICHT wird von verschiedenen Organisationen unterstützt, ist jedoch politisch unabhängig und inhaltlich keinem Verband und keiner Ideologie verpflichtet. Herausgeber und Redaktion behalten sich alle journalistischen Freiheiten vor.

Herausgeber

Bruno Affentranger, Angel Gonzalo, BA Media GmbH, Luzern

Chefredaktion

Bruno Affentranger, BA Media GmbH

Redaktion

Angel Gonzalo, Lukas Hadorn («LucerneMagazine»), Bianca Litscher, sukibamboo.com

Fotograf

Marco Sieber, marcosieber.ch

Korrektorat

No limits Schmid, nolimits-schmid.com

Layout/Produktion

aformat Luzern, aformat.ch

Verlag

BA Media GmbH
Obergrundstrasse 26, 6003 Luzern
affentranger@bamedia.ch
gonzalo@bamedia.ch

Inserateverkauf

BA Media GmbH
Manuela Willimann
willimann@bamedia.ch

Druck

Vogt-Schild Druck AG,
Gutenbergstr. 1, 4552 Derendingen

Anschrift

STADTSICHT, BA Media GmbH,
Obergrundstrasse 26, 6003 Luzern
stadtsicht@bamedia.ch
bamedia.ch
Facebook: stadtsicht.ch

Unterstützungspartner

Wirtschaftsverband der Stadt Luzern,
City Vereinigung Luzern,
Musegg Parkhaus AG, weitere

Auflage

54 000 Exemplare

Erscheinungsdaten 2017

9. März / 1. Juni / 15. September /
30. November 2017

Redaktionsschluss jeweils drei Wochen vor Erscheinen

**TRISTE AUSSICHTEN
AN DER REUSS.**

(Autobahnviadukt Lehn, Februar 2017)

A blurred photograph of a highway bridge. The bridge has a concrete structure with a series of vertical supports. In the foreground, a car is blurred, moving across the bridge. The background shows a line of trees and a clear sky.

**WIR BRAUCHEN
DRINGEND
NEUE IDEEN.**



DAS WÄRE EINE IDEE!
ABER WIE GEHEN WIR MIT IDEEN UM?

IDEE GUT – AUSFÜHRUNG SCHLECHT

Diese Stadt hat ein Problem im Umgang mit den Ideen, die sie dringend benötigt. Eindeutig. Von einer Erneuerung aus dem Zentrum heraus fehlt jegliche Spur. Warum ist das so?

TEXT BRUNO AFFENTRANGER BILD MARCO SIEBER

Es könnte so schön sein. In seiner Vision «Luzern – Aufbruch aus der Mitte» formuliert der Luzerner Stadtrat, wie sich die Stadt bis 2035 entwickeln soll. 2015 hat der Grossstadtrat diesem Papier zugestimmt, der Auftrag ist klar. Das urbane Zentrum soll sich neu erfinden. Verdichten. Noch raffiniertere Nutzungskombinationen kriegen. Den Entwicklungen der Digitalisierung und der abnehmenden Verkaufsflächen Rechnung tragen. Für Bewohnerinnen, Zentrumsbenutzer und Touristen weiterhin attraktiv sein.

Die Absicht ist gut, doch wo stehen wir bald zwei Jahre danach? In der Mitte, immer noch, und doch am Rande aller Entwicklungen. Der Stadttumbau findet anderswo statt, nicht im Zentrum. Das vergangene Jahr wird nicht als eines in Erinnerung bleiben, in dem sich diese Stadt neue Architektur gegeben hätte, also die bauliche Manifestation von idealen, politisch erstrittenen und zusammen mit Privaten initiierten und finanzierten Vorstellungen. Weniger noch. Der Jahrgang 2016 steht für den frühen politischen Abbruch der Prozesse zweier Ideen: Salle Modulable und Parkhaus Musegg. Letzteres bleibt auf dem Tapet und wird auf Umwegen weiterdiskutiert. Ob man es ablehnt oder nicht,

steht noch nicht zur Debatte. Erst geht es um die Schärfung des Lösungsansatzes für den Carverkehr, der sich möglicherweise als zu wenig effizient und zu altbacken herausstellen wird. Es wird sich weisen, ob sich die Idee zum mehrheitsfähigen Projekt wandelt.

Ideologien versperren die freie Sicht

Wer die Sicht von aussen auf Luzern wagt, kommt zu einer klaren Feststellung: Angesichts der blockierten Vorhaben Rösslimatt und Eichwald, den zähen Planungen am Bundes- und am Pilatusplatz, dem völlig verfrühten Gerangel um die grosse EWL-Parzelle, den zu erwartenden weiteren Verzögerungen bei vielen dieser Projekte kann man sicherlich nicht von einem entfesselten Stadttumbau sprechen. Wer es dennoch tut, denkt in Jahrhundertschritten. Die digitale Transformation der Lebenswelten jedoch verlangt jedoch ein etwas höheres Tempo.

Warum aber nur bewegt sich seit dem Bau des Stadions oder – noch viel extremer – seit der Eröffnung des KKL Luzern im Jahr 1998 in Zentrumsnähe kaum mehr etwas?

An Ideen selber mangelt es nicht. Aber noch immer denken viele an fertige, für Dezennien gefertigte Bauten, wenn sie von

Projekten sprechen. Sie blenden Erfolgsfaktoren aus; nur zwei seien hier erwähnt: die Etappierung von realen Umsetzungen oder die modularen Ausbau- und Umnutzungsmöglichkeiten, die neuesten Bauten innewohnen müssten. Niemand konstruiert heute mehr mitten in einer Stadt ein Monument, das lediglich einem Zweck dienen und unverändert bleiben soll. Die politischen Mehrheiten an der Urne oder im Parlament lassen dies gar nicht erst zu.

Doch nicht die Ideen selber sind das Problem. Es ist der Umgang damit. Entweder finden sie keine Förderer, die klug und doziert vorgehen, oder sie werden in zu frühen Stadien partizipatorisch erledigt oder politisch gekapert und verkommen damit zum Spielball der Fraktionen. Vorgefasste Meinungen und Ideologien versperren nicht selten die freie Sicht auf das Neue, das danach gar nie in jenen sauerstoffreichen Raum gelangt, den es zum Wachsen und Gedeihen benötigen würde. Es scheint, als habe Luzern die Fähigkeit verloren, Prozesse erfolgreich zu Ende zu führen.

Das ist beklagenswert. Denn in den Köpfen der Bewohnerinnen und Bewohner existieren durchaus Ideen. Auch unverbrauchte. Unmögliche. Verblüffende. Auf der folgenden Seite präsentieren wir Ihnen eine.

HÖRT AUF ZU MECKERN – SEID KONSTRUKTIV!

Ein Privater denkt für alle anderen mit. Der Luzerner Architekt **Frieder Hiss** hat sich jahrelang damit befasst, die Stadt Luzern urban weiterzuentwickeln. Daraus ist eine thematisch zusammenhängende Sammlung von Projektstudien mit Namen «Stadt am Wasser» entstanden. Der «Lehnen-Viadukt» ist eine der realistischsten Lösungen.

TEXT **ANGEL GONZALO** UND **BRUNO AFFENTRANGER**

Das veränderte Einkaufsverhalten, der zunehmende Verkehr, die wachsende Bevölkerung setzen unserer Stadt zu. Die Suche nach Lösungen gestaltet sich schwierig. Luzern braucht Neuentwicklungen. Der Luzerner Architekt **Frieder Hiss** hat zahlreiche städtebauliche Ideen auf rein privater Initiative entwickelt, die das Potenzial haben, ganze Quartiere zu verändern – etwa die Gestaltung des «Inseli» und dessen Wiederentdeckung als Insel, ein autofreier Kasernenplatz oder ein neues Quartier unter der Autobahn an der Reuss, um nur einige zu nennen. Im Zeitraum von über zwölf Jahren sind in Zusammenarbeit mit weiteren Architekten ausführlich recherchierte Projektvorschläge entstanden, die anregend sind und die städtebauliche Gestaltung der «Stadt am Wasser» zusammenhängend thematisieren (siehe Box).

Unter dem Oberbegriff «Stadt am Wasser» fassen Hiss und Mitinitianten wie der Architekt **Markus Heggli** ihre Projekte zusammen, weil Luzern rund acht Kilometer Uferlänge aufweist. See und Fluss, Mündungsbucht und Reuss regen **Frieder Hiss** an, der bislang alle Aufwendungen privat und selber finanziert hat.

Ein Viadukt im Reusstal

Ein Projekt, das ins Auge sticht, befasst sich mit der Nutzung des brachliegenden Areals unter dem rund 300 Meter langen Lehnen-Viadukt zwischen Reussegg und Lochhof. Diese schon weit entwickelte Projektidee von **Frieder Hiss** sieht Räume in vorfabrizierter Bauweise vor, die als Büros, Ateliers, Werkstätten, Denk- und Kulturlabors genutzt werden könnten. Stadtverwaltungsvertreter, die regionale Entwicklungsorganisation **LuzernPlus** sowie alle Fraktionen des Grossstadtrats und auch

«STADT AM WASSER»

Die Sammlung an Ideen im bereits gezeichneten und vermessenen Zustand ist beeindruckend. Sie beginnt beim Kasernenplatz-Quartier und endet im Reusstal. Für die aktuell vor allem verkehrstechnisch keineswegs zu Ende gedachte Bahnhofstrasse steuern **Hiss** und **Co.** ein unterirdisches Veloparking für 1000 Fahrräder bei. Das **Inseli** kriegt seinen Inselkanal zurück. Der Theaterplatz wird in historischer Linie aufgewertet und ins ganze planerische Denken eingebettet, etwas, das bei sämtlichen städtischen Vorhaben in den letzten Jahren nicht mehr zu erkennen war. Ein Car-Konzept lockt ebenfalls, von dem sich übrigens auch die Planer innerhalb des Stadthauses inspirieren lassen, die in diesem Frühling ihre Ideen darlegen werden. Die Liste ist lang, die Konzepte sind bereits fein ausgearbeitet, was hunderttausende von Franken gekostet hat – ohne Aussicht auf Anerkennung oder Erfolg. Alles einzusehen auf [stadtamwasser.ch](#)

kantonale Stellen haben den Vorschlag positiv aufgenommen – interessant, ausbaufähig, dringend abzuklären, lauten die Reaktionen.

Erste Pläne zeigen eine filigrane Struktur. Fast scheint es, als würde die Konstruktion über der Reuss schweben. Was optisch überzeugt, ist auch pragmatisch betrachtet nützlich, denn das Projekt verbindet einen bislang nicht genutzten Raum mit dem neuen urbanen Zentrum Luzern Nord und schafft so die Anbindung ans Zentrum. Ausserdem bietet es attraktive Nutzflächen, wo man sie üblicherweise nicht erwartet.

LEHNEN-VIADUKT – DAS IST DAS PROJEKT

Raum für 300 bis 400 Arbeitsplätze in einzelnen, voneinander getrennten Einheiten
Total 3000 bis 4000 m² Nutzfläche
Vorgefertigte Tragkonstruktionen, die in keiner Verbindung zur Konstruktion des Autobahn-Viadukts stehen
Neues urbanes Quartier mit wettergeschützter Passage
Wertschöpfung und bauliche Verdichtung in Zentrumsnähe
Eignung für Büros, Ateliers, Praxen, Schulungsräume, Wohnateliers
Aufwertung der Erholungsbereiche am rechten Reussufer, ästhetische Aufwertung
Die Bauten liegen 1,6 Meter über dem Maximalpegelstand der Reuss von 2012.

Vorbild Viadukt in Zürich

In Zürich wurde ein ähnliches Projekt mit Erfolg realisiert: Unter den Bögen des 1894 erbauten Bahnviaduktes **Letten** ist schon vor Jahren ein urbaner Treffpunkt mit Markthalle und Marktgasse entstanden. Eine Genossenschaft mit überparteilicher Beteiligung (von **Grün** bis **SVP!**) hat den Bau auf rund 500 Metern Länge begleitet.

Im Grunde gefällt die Viadukt-Idee auch in Luzern, doch die spezielle Lage unter der Autobahn erfordert umfangreiche Abklärungen, unter anderem beim Bundesamt für Strassen (**ASTRA**).

Der nächste logische Schritt wäre eine Machbarkeitsstudie, die als Grundlage für interessierte Bauträger dient. Bislang ist diese Machbarkeitsstudie an deren Finanzierung gescheitert. Unter 200 000 Franken wäre sie nicht zu haben – das sprengt das Portemonnaie der Privatpersonen. Die Stadt Luzern als zuständige Gemeinde wäre ab dem heutigen Zeitpunkt gefordert.

Frieder Hiss, warum schenken Sie uns Ideen?

INTERVIEW BRUNO AFFENTRANGER BILDER MARCO SIEBER

STADTSICHT: Wie entstand die Idee zur Stadt am Wasser?

Frieder Hiss: Stadtplanerische Arbeiten in Deutschland führten dazu, dass ich mich nach dem Studium mit städtebaulichen Themen befasste. Nach dem Zuzug nach Luzern fühle ich mich hier seit 36 Jahren wohl und mit der Stadt sehr verbunden. Mich faszinierte die Lage von Luzern – der Stadt am Wasser – und so entstanden im Lauf der Jahre unabhängig von Auflagen und Programmen eine Vielzahl von Ideen, Skizzen und Konzepten und schliesslich 15 Projektstudien. So unter anderem das Konzept einer Museumserweiterung auf Höhe des Flussgrundes der Reuss, das den dringenden Raumbedarf des Natur-Museums lösen sollte und auf reges Interesse stiess. Die Idee eines multifunktionalen Raumes mit Panoramaverglasung und Ausblick in und über das Wasser der Reuss könnte im Zusammenhang mit den derzeit aktuellen Kooperationslösungen des Natur-Museums wieder Bedeutung bekommen.

Was bezwecken Sie mit Ihren Ideen?

Die Projektstudien können Grundlage für die wichtige Diskussion und Meinungsbildung sein und zur Auslösung weiterer Schritte wie Machbarkeitsstudien, Testplanungen und Wettbewerbsverfahren geeignet sein. Dabei gilt es aber zu beachten, dass städtebauliche Konzepte auf Strategien räumlicher Entwicklungen basieren und auf einen längerfristigen Zeitraum ausgerichtet sind. Unkoordinierte Einzelmassnahmen sind nachteilig. Planung und Politik haben zudem unterschiedliche Zeithorizonte. Während die Politik dem Zyklus der vierjährigen Legislaturperioden folgt, ist die Raumplanung auf den Zeitraum der Richtplanung von zwanzig bis vierzig Jahren ausgerichtet. In der Planung braucht es Kontinuität. Umso wichtiger ist es, Strategien der räumlichen Entwicklung gemeinsam zu erarbeiten.

Geschieht das in der Stadt derzeit?

Nein. Die Neugestaltung des Theaterplatzes zum Beispiel ist weder mit der Planung der Halle Modulable noch mit dem Wettbewerb zur Neugestaltung der Bahnhofstrasse geklärt worden. Eine Neugestaltung setzt Entscheidungen über den Umgang mit dem bestehenden Theaterbau,

und im Falle eines Neubaus über dessen Situierung, voraus. Diese Entscheide sollten möglichst nicht aufgrund von Sachzwängen erfolgen. Im Velokonzept der Stadt Luzern wird zudem erwähnt, dass Lösungen im Bereich des Bahnhofes möglichst unabhängig vom geplanten Tiefbahnhof erfolgen sollen. Weshalb richtet sich dann der Fokus für neue Veloparkplätze – es fehlen 1400 Stück im Umsteigebereich auf den öffentlichen Verkehr – auf den Bahnhofplatz und das Gleisfeld?

Warum sehen Sie das als Problem?

Sollte sich die in drei Jahrzehnten geplante Realisierung des Tiefbahnhofes weiter verzögern oder nicht umsetzen lassen, wäre eine Velostation

mit bis zu tausend Plätzen an zentralster Lage in der Bahnhofstrasse unabhängig vom Tiefbahnhof durchaus vernünftig. Sie hätte direkten Anschluss an das Untergeschoss der Bahnhofhalle und würde zudem durch eine Doppelnutzung der Erschliessungsgasse auch als Velotunnel für die nationale Veloroute mit 4000 Velobewegungen täglich während der Teilsperungen an 180 Tagen pro Jahr zu einer spürbaren Entlastung des oberirdischen Veloverkehrs führen. Eine Planung auf lange Sicht vermeidet spätere kostenintensive Anpassungen. Eine Integration dieser Idee in die laufende Planung wäre jetzt noch möglich. Ich finde es daher positiv, dass die SP Stadt Luzern als Initiant

der Aufwertung der Bahnhofstrasse dieser Lösung offen gegenübersteht, sofern sich weitere Parteien dieser Haltung anschliessen würden.

Sind Sie politisch angetrieben?

Ja. Im Lauf der letzten Jahre erfolgte eine Vielzahl von Kontakten mit Stadt, Kanton, Parteien, Verbänden, Planern, deren Inhalte durchaus politisch waren. Es geht bei städtebaulichen Themen grundsätzlich um Politik: Unsere Städte werden immer einseitiger, verlieren den Branchenmix. Sie werden entvölkert und ihre Funktion als lebendiger Marktplatz geht verloren. Sie laufen Gefahr, auswechselbar und unattraktiv zu werden. Das Hirschmattquartier zeigt glücklicherweise noch auf, wie lebendig und gut durchmischt Stadtquartiere sein können. Die Sehenswürdigkeiten der Altstadt können hingegen nicht darüber hin-





wegtäuschen, dass sich nachteilige Veränderungen ergeben. So wichtig der Tourismus ist, die Innenstadt darf nicht veröden.

Haben sich Ihre Erwartungen erfüllt?

Stadtplanerische Visionen mit Erwartungen zu verbinden ist aus vielen Gründen eher problematisch. Hingegen ist festzustellen, dass im Lauf der Jahre einzelne Ideen Beachtung fanden und politische Vorstösse und Planungen beeinflussten. Dies ermutigt nach wie vor, für die Ideen zur Aufwertung der Stadt am Wasser einzutreten.

Was ist Gegenstand des nächsten Engagements?

Ein Aufruf für die Wiederentstehung der Mole in der Reuss und des Inselis im See. Denn das Inseli übt eine wichtige Funktion als Erholungsraum aus, dient aber auch für kurzzeitige Anlässe wie die Määs, Freiluftkonzerte, Tanzanlässe. Luzern ist eine Stadt am Wasser und mit einer Freilegung des Inselis durch die Wiederherstellung eines schmalen Kanals würde Luzern zu Recht als die «italienischste Stadt nördlich des Gotthards» bezeichnet!

Was gab den Anstoss für das Projekt-Start-up unter dem Lehen-Viadukt?

Der unter dem 350 Meter langen Lehen-Viadukt liegende Uferbereich liegt brach, lediglich ein schmaler Fussweg in der Böschung führt von der Reussmatte flussabwärts zur Reussegg. Ökologisch gesehen wird dieser Uferabschnitt als stark beeinträchtigt und taxiert. Mit der Sanierung des Seetalplatzes weitet sich der empfundene Zentrumsbereich von Luzern gegen Nordwesten aus. Dem Reusstal kommt aufgrund der Lage an einer Verkehrs- und Entwicklungsachse wesentliche Bedeutung zu. Die in meiner Studie vorgeschlagenen Massnahmen zur Ver-

FRIEDER HISS

absolviert ein Architekturstudium an der Staatlichen Akademie der Bildenden Künste in Stuttgart. Darauf erfolgen stadtplanerische Arbeiten in Deutschland. Seit 1980 lebt er in Luzern als selbstständiger Architekt. Daneben engagiert er sich im Schweizerischen Werkbund. Er war Verwaltungsrat der Wohnkommission beider Hochschulen Zürich, in der Kultur-Stiftung «Polis», als Prüfungsexperte Hochbauzeichner und seit 2008 als Vorstandsmitglied und Fachberater im Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee. Seit 2004 ist Hiss Verfasser der «Ideen für eine attraktive Stadt am Wasser». Dabei wurde er unter anderem unterstützt durch Enea De Nuccio, Markus Heggli und Sabine Hiss.

besserung der Erschliessung und der Nutzung brachliegender Flächen tragen zur erwünschten Entwicklung und Aufwertung von Stadt und Agglomeration bei. Die vorliegende Projektidee zeigt eine Möglichkeit auf, die erwünschte Verbindung der Stadt Luzern mit dem in Planung stehenden neuen urbanen Zentrum Luzern Nord zu intensivieren.

Was bräuchte die Idee Lehen-Viadukt als nächstes?

Die Projektidee müsste jetzt weiterverfolgt werden, damit die in der Agglomerationsplanung gesetzten Ziele einer verstärkten Entwicklung von brachliegenden Flächen erreicht werden. Das heisst: Kanton, Stadt, Bund, damit die ASTRA, müssten bereit sein, eine Machbarkeitsstudie auszulösen. Dieses Projekt weist Pioniercharakter auf. Diese Studie wäre Grundlage für nachfolgende Planungsschritte und Kontaktnahmen mit möglichen Investoren, Stiftungen und Genossenschaften. Wichtig ist auch die Bereitschaft für eine wohlwollende Vorprüfung der Machbarkeitsstudie durch die zuständigen Bewilligungsinstanzen. Aufgrund der speziellen Situierung – die modularen Raumzellen befinden sich unter den 8 Fahrspuren des A2-Viaduktes im Uferbereich der Reuss – dürfte diese Ausgangslage ein Novum bei der Beurteilung gesetzlicher Auflagen darstellen.

Ein Gebietsmanager für LuzernZentrum?

DAS GESPRÄCH FÜHRTE BRUNO AFFENTRANGER

In der Innenstadt Luzerns sind viele Neu- oder Umgestaltungsprojekte blockiert oder kommen gar nicht in die Phase der Entscheidungsfindung. Wer nach LuzernSüd, LuzernNord oder LuzernOst blickt, hat hingegen das Gefühl, dass ausserhalb der Kernstadt neue Ideen umgesetzt und baulich verwirklicht werden. Rund um den Seetalplatz in LuzernNord, vom Grosshof über den Mattenhof bis zum Schlund in LuzernSüd, zwischen Ebikon und Root, mit der kommenden «Mall of Switzerland» in LuzernOst. Warum gelingt das, wenn es in der Stadt nicht geht? Kann eine Stadt sich nur an ihren Rändern verändern? Pius Zängerle, Präsident von LuzernPlus, dem Netzwerk für die regionale Entwicklung Luzerns, sagt, warum auch die Kernstadt Luzern dazu in der Lage wäre.

STADTSICHT: Warum hat LuzernPlus Erfolge in der Entwicklung von Gebieten ausserhalb der Kernstadt?

Pius Zängerle: In den letzten acht Jahren zeigen sich sicherlich dank einer Mischung von Standort- und potenzialbedingten Faktoren schöne Erfolge. Der Umgang mit den vorhandenen Chancen prägt die Entwicklungen in den drei Gebieten ausserhalb der Kernstadt Luzern.

Können Sie das konkreter formulieren?

In den umliegenden drei «neuen» Zentren herrscht eine Dynamik. Diese ergibt sich durch die Existenz von Brachen und den Möglichkeiten zur Um- oder zur Neunutzung. Zweitens zwingt die Bevölkerungsentwicklung wie in anderen Agglomerationen auch in gewisser Weise zu dieser Dynamik, nicht nur im urbanen Zentrum. Das lässt sich in Bern, in Lausanne und allen voran in Zürich verfolgen. Diese Entwicklung hat einige Jahre später auch Luzern erfasst.

Weshalb diese Dynamik in den Nebenzentren, während das Zentrum erstarbt?

Dass sich viele Möglichkeiten in der Kernstadt nicht entwickeln, hängt mit der mangelnden Bereitschaft zusammen, selber den urbanen Charakter dieser Kernstadt voranzubringen.



LUZERNPLUS – PIUS ZÄNGERLE

Der Gemeindeverband LuzernPlus ist die anerkannte Kooperationsplattform und Interessenvertretung für Aktivitäten und Institutionen, die sich innerhalb der Region Luzern der gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit widmen. Insgesamt 25 Gemeinden machen mit, darunter die Stadt Luzern, Horw, Kriens, Emmen, Ebikon, Meggen und andere. Geschäftsführer ist Kurt Sidler, Präsident ist Pius Zängerle seit der Gründung im Jahr 2010. Zängerle (53) ist Direktor des Krankenversicherer-Verbands Curafutura mit Sitz in Bern. Der frühere CVP-Kantonsrat und u. a. Stiftungsratspräsident des KKL Luzern gilt als politisch und gesellschaftlich breit vernetzt mit Erfahrung in öffentlichen Ämtern wie auch in der Privatwirtschaft.

Was verstehen Sie unter einem Voranbringen des urbanen Charakters der Kernstadt Luzern?

Darunter verstehe ich das mutige Weiterentwickeln der Substanz des urbanen Zentrums. Dabei hilft der Blick über die Grenzen Luzerns oder der Zentralschweiz hinaus. Das Beispiel Zürich verrät, wie man mit dem Thema umgehen kann. Zürich hat sich – in ebenfalls schmerzhaften Prozessen – auf der Achse Bahnhof in Richtung Westen völlig neu entwickelt. Hier findet seit zwanzig Jahren ein enormer Entwicklungsschub statt. Einige Initialzündungen haben sich entlang der Stadtachse vom Westen beginnend bis zum Hauptbahnhof fortgesetzt. Hier versucht eine Stadt, parallel zu fahren: Sie bewahrt die bereits entwickelte Urbanität und ist dennoch bereit, grosse Flächen zeitgemäss zu überbauen. So entwickelt sie sich weiter, verkauft sich dabei nicht und schafft stets neue, zeitgemässe Merkmale eines städtischen Zentrums.

Wer muss dafür den Anstoss geben?

Es braucht eine gute Mischung der öffentlichen Bereitschaft zu solchen Entwicklungen, und die Bereitschaft von Privaten, sich zu engagieren.

Wen meinen Sie mit den «Privaten»?

Private sind die Bevölkerung, Quartiervereine, Investoren, Eigentümer. Ohne eine Aufbruchstimmung auch im Privaten ist eine Weiterentwicklung im Kern nicht möglich.

Erkennen Sie diese gemeinsame Stimmung in den Entwicklungsgebieten LuzernNord, LuzernOst und LuzernSüd?

Sie existiert, vor bald zehn Jahren beginnend in LuzernSüd, dann in LuzernNord und mittlerweile auch in LuzernOst. In allen diesen Gebieten sagt man klar: Das Rontal ist noch nicht

gebaut – der Seetalplatz ist noch nicht gebaut – der Mattenhof ist noch nicht gebaut.

Die Stadt ist noch nicht gebaut?

Genau. Ich beziehe mich auf die berühmten Worte der ehemaligen Zürcher Stadträtin Ursula Koch, die in den Achtzigerjahren sagte: Die Stadt ist gebaut. Wir beziehen bewusst Gegenposition. Es gibt enorm viele Potenziale. Nichts ist fertig. Wir stehen inmitten spannender Entwicklungen. Diese Haltung ist in der Kernstadt Luzern zu wenig vorhanden. Es fehlt eine breite Bewegung.

Es scheinen viele Ideen vorhanden zu sein, doch sie schaffen es nicht in die Entscheidungsphase.

Das ist schade.

Kennen Sie die Idee von Frieder Hiss, die Start-up-Büros unter dem Autobahnviadukt Lehn entlang der Reuss vorsehen?

Ich kenne das Projekt gut, es ist sehr spannend. Es liegt auf Stadtgebiet. Die Gemeinde wäre dazu in der Lage, solche Projekte zu befördern oder ihnen zumindest die Türen nicht zu versperren. Ich kenne weitere solcher Projekte, denen in Luzern im Moment aufgrund einer eher bewahrenden Haltung eher wenig Chancen gegeben werden. In der Kernstadt fehlt die Aufbruchstimmung – hier stelle ich ein Verharren im Bewahrenden und Reagierenden fest.

Wer setzt denn in den Gebieten von LuzernPlus den Impuls?

Der Grundimpuls ist vor zehn Jahren gesetzt worden: In Partnerschaft mit Kriens, Horw und Luzern wurde ein Leitbild für die Entwicklung von LuzernSüd, vom Grosshof bis zum Schlund, erstellt. Bestandteil dieses Planes war es, an der Schnittstelle von öffentlicher Hand und Privaten eine Person einzuset-

zen, welche die Entwicklung aktiv unterstützen würde. Dieser sogenannte Gebietsmanager sollte nicht in einer Verwaltung angesiedelt sein. Er signalisiert Privaten, dass Möglichkeiten zur Verwirklichung von Projekten existieren, die auch öffentlichen Interessen dienen. Damit bringt er Projekte in Gang. Begonnen haben wir in LuzernSüd. Entsprechend agieren wir auch in LuzernNord und in LuzernOst.

Ein Gebietsmanager als Erfolgsfaktor?

Wenn er so aufgestellt und genügend unabhängig ist, ist er ein wesentlicher Erfolgsfaktor.

Dennoch können politische Prozesse scheitern.

Ja. Das ist immer möglich. Jüngstes Beispiel im Gebiet LuzernSüd ist die Ablehnung des Parkplatzreglements in Kriens. Das ist nicht das Ende der Entwicklung, denn die Struktur ist inzwischen genug robust, Rückschläge zu ertragen oder Neuaufträge des Soveräns aufzunehmen.

Können Sie sich vorstellen, dass LuzernPlus künftig neben den bislang schon bestehenden drei Räumen neu auch einen Gebietsmanager für LuzernZentrum anbietet?

Das kann ich mir gut vorstellen, doch Voraussetzung wäre die relative Unabhängigkeit. Das ist einer der Erfolgsfaktoren für einen Gebietsmanager. Er muss glaubwürdig eine Brücke zwischen öffentlichen und privaten Interessen bauen können.

«Es gibt enorm viele Potenziale. Nichts ist fertig. Wir stehen inmitten spannender Entwicklungen. Diese Haltung ist in der Kernstadt Luzern zu wenig vorhanden. Es fehlt eine breite Bewegung.»



ten aufgrund frei gewordener Räume und vor allem dank privater Initiative eine Kraft, die Mehrheiten begeistert. Sie – vor allem die «High Line» – lehren uns, dass die Konzepte zum Erfolg führen, wenn sie bei Anwohnern, Architekten, Stadtplanern, Künstlern sowie interessierten Bürgerinnen und Bürgern Unterstützung finden.

Grundvoraussetzung dafür ist eine kollektive Begeisterung. New York hat dies in typisch amerikanischer Weise mit einer privaten Initiative gelöst – mit den «Friends of the High Line». Dieser Verein hat nicht nur den Abriss des stillgelegten Hochbahntrassees verhindert, sondern mit Engagement, Ideenworkshops und Spendenaufrufen die Realisierung einer viel beachteten, öffentlichen Parkanlage möglich gemacht. Seit 2009 begeistert «New Yorks grüne Ader», wie die «High Line» oft genannt wird, Einheimische wie Touristen. Der Besuch der lang gezogenen Oase mitten in der sinnlich erfahrbaren Grossstadt lohnt sich.

In Luzern wären eine solche Begeisterung und etwas mehr Mut ebenfalls denkbar, ja gar wünschenswert. Diese Stadt ist nicht Paris und schon gar nicht New York, doch sie verfügt über eine zwei Kilometer lange Promenade, die nur darauf wartet, von allen genutzt zu werden.

Die neue Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Entwicklungsgebiet Luzern Süd verdient es einfach, mehr zu sein als bloss eine asphaltierte, fünf Meter breite Schneise zwischen Häusern. Spätestens im Mai, wenn die Strecke wie geplant mit einem Velofest offiziell eröffnet wird, wäre der Zeitpunkt da, um darüber nachzudenken, was sich dereinst auf der «Lucerne City Line» alles abspielen könnte. Eine originelle Namensgebung wäre sicher ein guter Anfang – die damit einhergehende Gründung eines Freundeskreises in Vereinsform bestimmt auch.

