

Testplanung

Freiräume für die Stadt der Zukunft

Teilüberdeckung Autobahn A2 Luzern-Süd



Die Entwicklung des Grossraums Luzern-Süd ist von mannigfaltigen Beziehungen zwischen Siedlung und Mobilitätsinfrastrukturen geprägt. Dies führte in den vergangenen Jahrzehnten zu einer ganz spezifischen Urbanitätsform, die sich nicht nur von den Kernstädten, sondern auch von den ländlichen Gebieten unterscheidet. Gegenwärtig erlebt Luzern-Süd einen beschleunigten Verstädterungsprozess, der sich unter anderem in auftretenden Konflikten zwischen der A2 und dem Siedlungsraum äussert.

Unser Testplanungsbeitrag zeigt auf, wie darauf reagiert werden soll: mit der siedlungsverträglichen Integration der A2. Mittels einem zusammenhängenden, biodiversen Freiraumgerüst wird die Grundlage für die Stadt von morgen angelegt, die Verbindungs- und Erschliessungsqualität radikal verbessert und neue urbane Intensität resp. Nutzungsvielfalt erzeugt. Dabei entstehen die so wichtigen lärmabgewandten Naherholungsräume, die eine sinnvolle bauliche Verdichtung überhaupt erst ermöglichen. Um diese Transformation zu erreichen, wird an bereits laufende Planungen angeknüpft und das Vorhandene in Wert gesetzt. Mit dem vorgeschlagenen „Tripartiten Realisierungsmodell“ können Bund, Kanton und Gemeinde gemeinsam den gesetzlichen Auftrag der Siedlungsverträglichkeit von kritischer Infrastruktur vorbildhaft umsetzen – und dabei auf die finanzielle Beteiligung der aufzunehmenden Grundstücke zählen.



Die A2 als siedlungsverträgliche und integrierte Infrastruktur

Die Idee der Totalüberdeckung deckt Potentiale auf

Die Totalüberdeckung wurde getestet. Sie ist aus technischen, wirtschaftlichen, sozialräumlichen und städtebaulichen Gründen nicht erstrebenswert. Sie zeigt jedoch unterschiedliche Potentiale für Mehrwerte auf verschiedenen Massstabsebenen auf:

- A) Ost-West: Verbindungen für das Dreieck Kriens – Luzern Süd – Horw
- B) Nord-Süd: Ein zusammenhängender parkähnlicher und ökologisch relevanter Freiraum vom Sonnenberg zum Pilatus
- C) An Ort und Stelle: Lokale Stadträume mit neuen, ergänzenden Nutzungen

Keine Totalüberdeckung heisst nicht, kein Projekt anzustreben

Demzufolge soll das Kind nicht mit dem Bade ausgeschüttet werden. Keine Totalüberdeckung heisst nicht, dass man die Übung abbrechen soll. Dem Gebot der Siedlungsverträglichkeit von Mobilitätsinfrastrukturen soll selbstverständlich Rechnung getragen werden. Insbesondere auch, weil die A2 durch das territoriale Dreieck zwischen Kriens, Luzern und Horw führt, eine sich im rasanten Wachstum befindende Schwemmebene mit hervorragender Ausganglage für weitere Verdichtungsprozesse.

.



Eine ökologische, sozial- und stadträumliche Infrastruktur für die dichte und heterogene Stadt der Zukunft

Mittels Teilüberdeckungen und weiteren, die A2 begleitenden Freiräumen entsteht ein zusammenhängender Freiraum, der folgende vier Qualitäten für die verdichtete Stadt aufweist:

1. Vernetzung getrennter Stadträume durch ein robustes Freiraumgerüst

Eine attraktive Nord-Süd Vernetzung des Grossraums zwischen Pilatus und Sonnenberg sowie auch Ost-West Verbindungen vernetzen bestehenden Quartiere, lösen die trennende Wirkung der A2 bestmöglich auf und nehmen dabei Rücksicht auf eine behutsame Stadtentwicklung. Sie sind das fehlende Puzzlestück im Freiraumgerüst zwischen Kriens, Horw und Luzern. Das Ziel ist ein erlebbares und intuitiv verständliches grünes Netzwerk, das die Vielfalt angrenzender Stadtlandschaften miteinander verknüpft und emotional zusammenbringt.

2. Ein biodiverses Lebensraummosaik

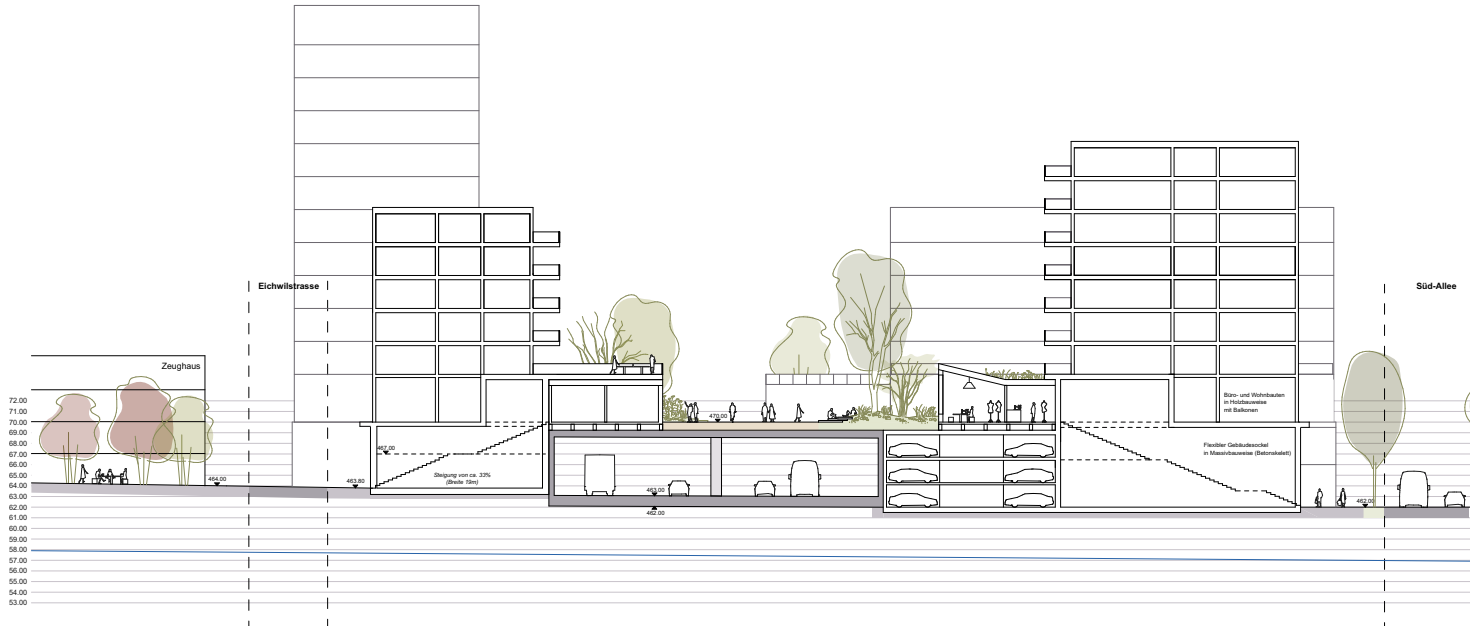
Der dabei entstehende neue Freiraum entlang der A2 fördert die ökologische Vernetzung und trägt wesentlich zur stadtklimatischen Kühlung bei. Als Kompensationsfläche für die ansonsten rückläufige Biodiversität sind Ränder und Überdeckungen von linearen Mobilitätsinfrastrukturen praktisch die letzten Ressourcen für ökologische Nischen, Biotope und Vernetzungskorridore in der dicht besiedelten Agglomeration.

3. Lärmabgewandte Freiräume als Grünrauminfrastruktur und Mehrwertpotential

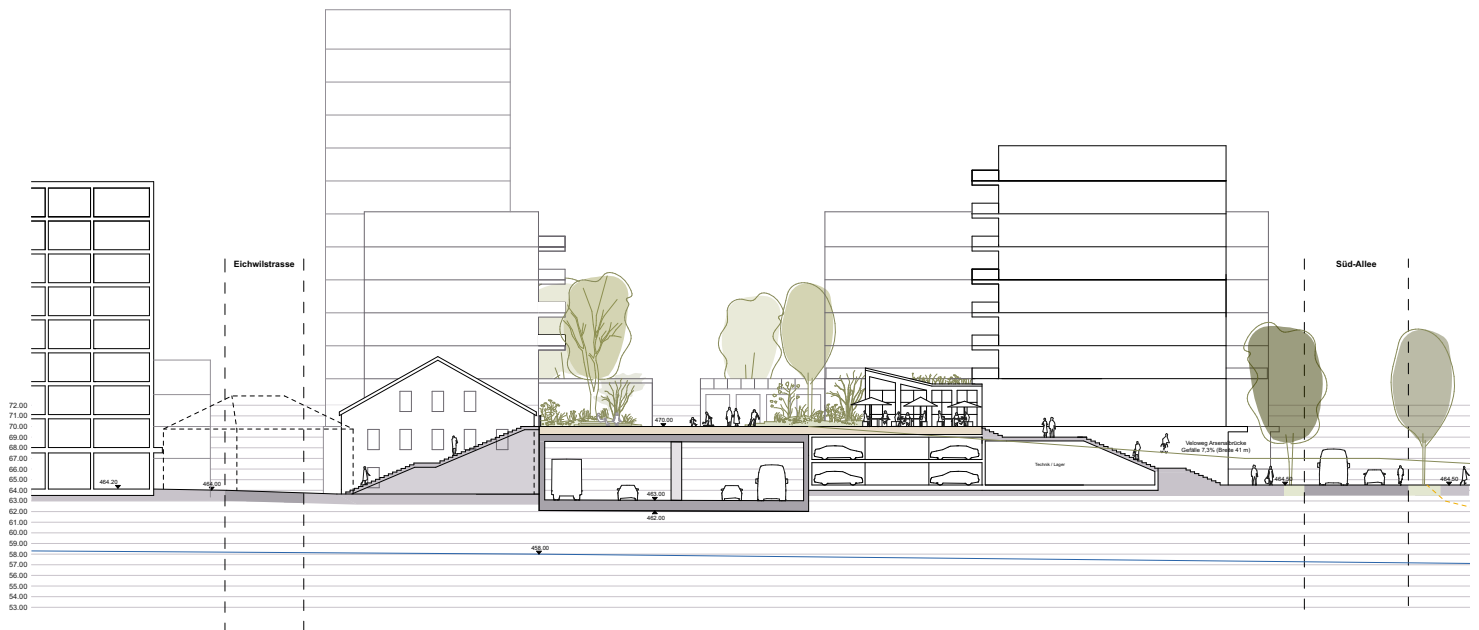
Nebst dieser ökologischen Funktion, dienen die geplanten Freiräume entlang der A2 als Naherholungsräume. Demzufolge werden sie topografisch so moduliert, dass möglichst viele Flächen (gemäss neuen Auflagen im USG) im Lärmschatten resultieren. Diese ruhigen, siedlungsnahen Grünräume mit hoher Aufenthaltsqualität gelten als planerisch anrechenbare Freiflächen für die bauliche Verdichtung. Somit können sie auch durch Beteiligung der umliegenden, aufzuzonenden Grundstücke mit- resp. refinanziert werden. Dazu soll ein möglichst grosser «Verdichtungsperimeter» festgelegt werden, in dem (z.B. mittels einer Projekt AG und städtebaulicher Verträge) das dazu passende Finanzierungsmodell entwickelt und angewendet wird.

4. Respektvoller Umgang und in Wertsetzung des Vorhandenen durch das robuste grüne Freiraumgerüst

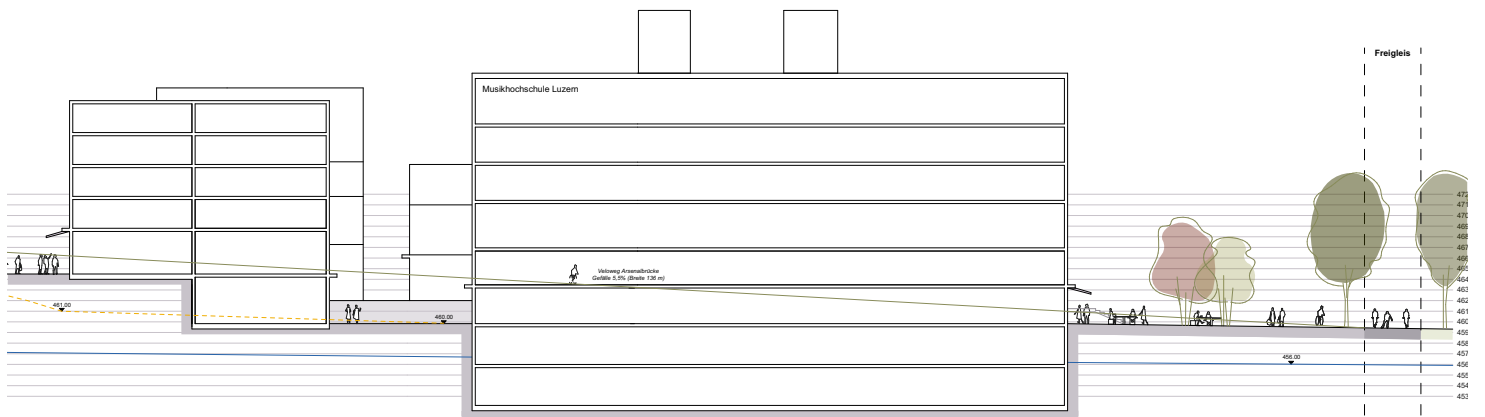
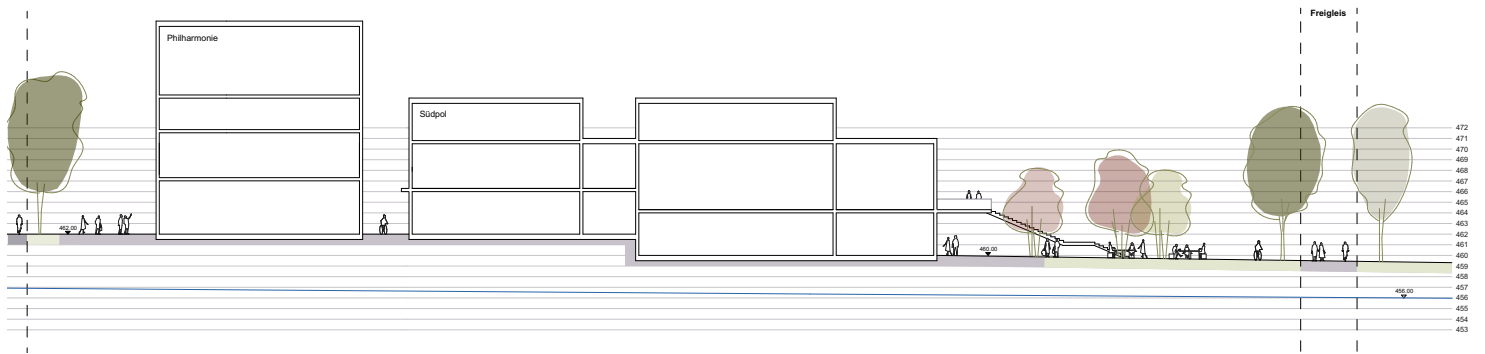
Der Raum entlang der A2 wird durch den entstehenden Freiraum radikal umgedeutet: Die Rückseite wird zur Vorderseite, und neue Begegnungsräume entstehen. Dabei wird sowohl der Erhalt wie auch die Weiterentwicklung von einzelnen Stadträumen gefördert. Das Ziel ist ein heterogenes und lebhaftes Gebiet im Dreieck Kriens, Luzern, Horw. Dazu zählt auch der Erhalt des bestehenden Gewerbequartiers mit seinen Nischen-Nutzungen und die Weiterentwicklung von neuen Gewerbestandorten an der nördlichen Arsenalstrasse. Angestrebt wird die Transformation der momentan vernachlässigten Gebiete entlang der Autobahn in produktive Ränder, unter anderem mittels Synergien und Netzwerken zwischen bestehendem Gewerbe und neuen urbanen Produktionen, Nutzung von Clustereffekten, quartiernahe Arbeitsplätze und die Vereinfachung von lokalen Kooperationen.

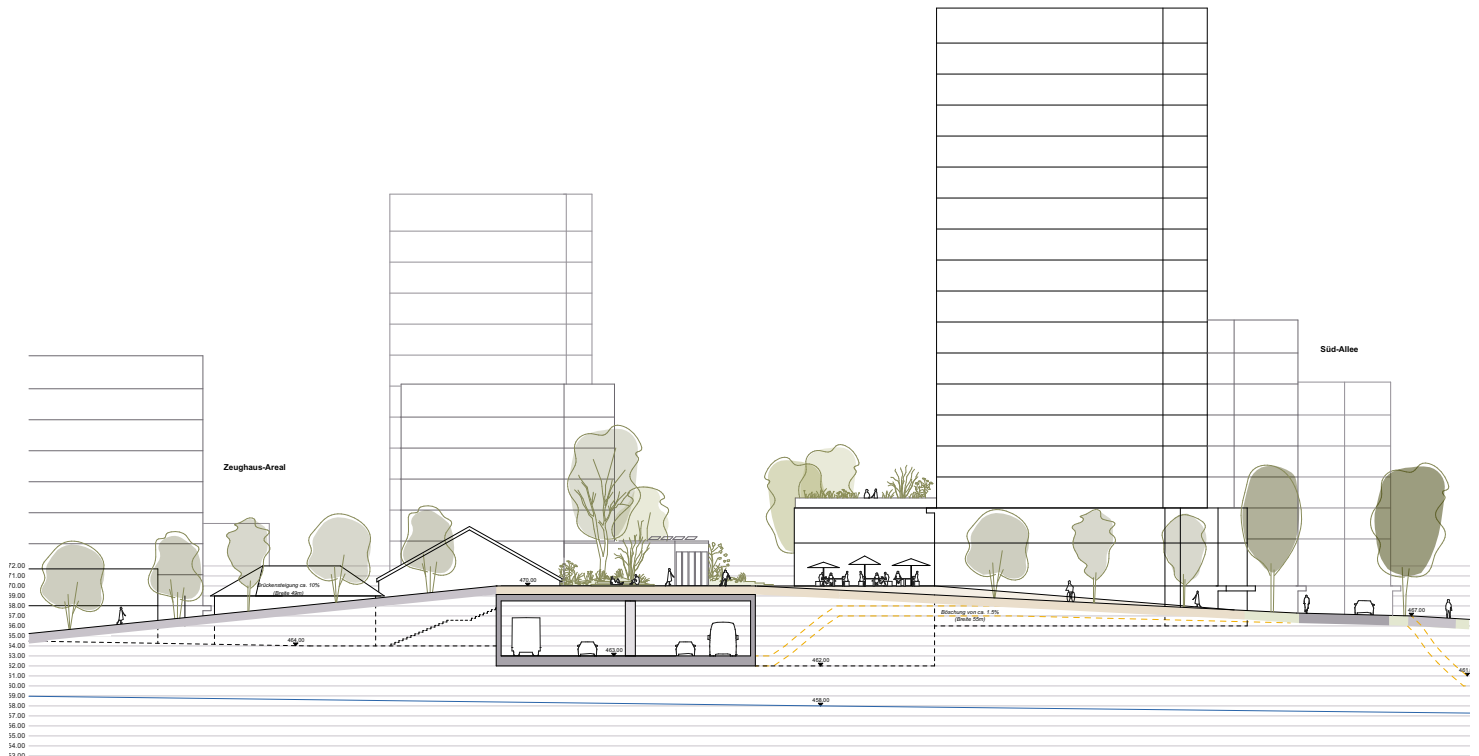


Querschnitt Kaserne-Südpol

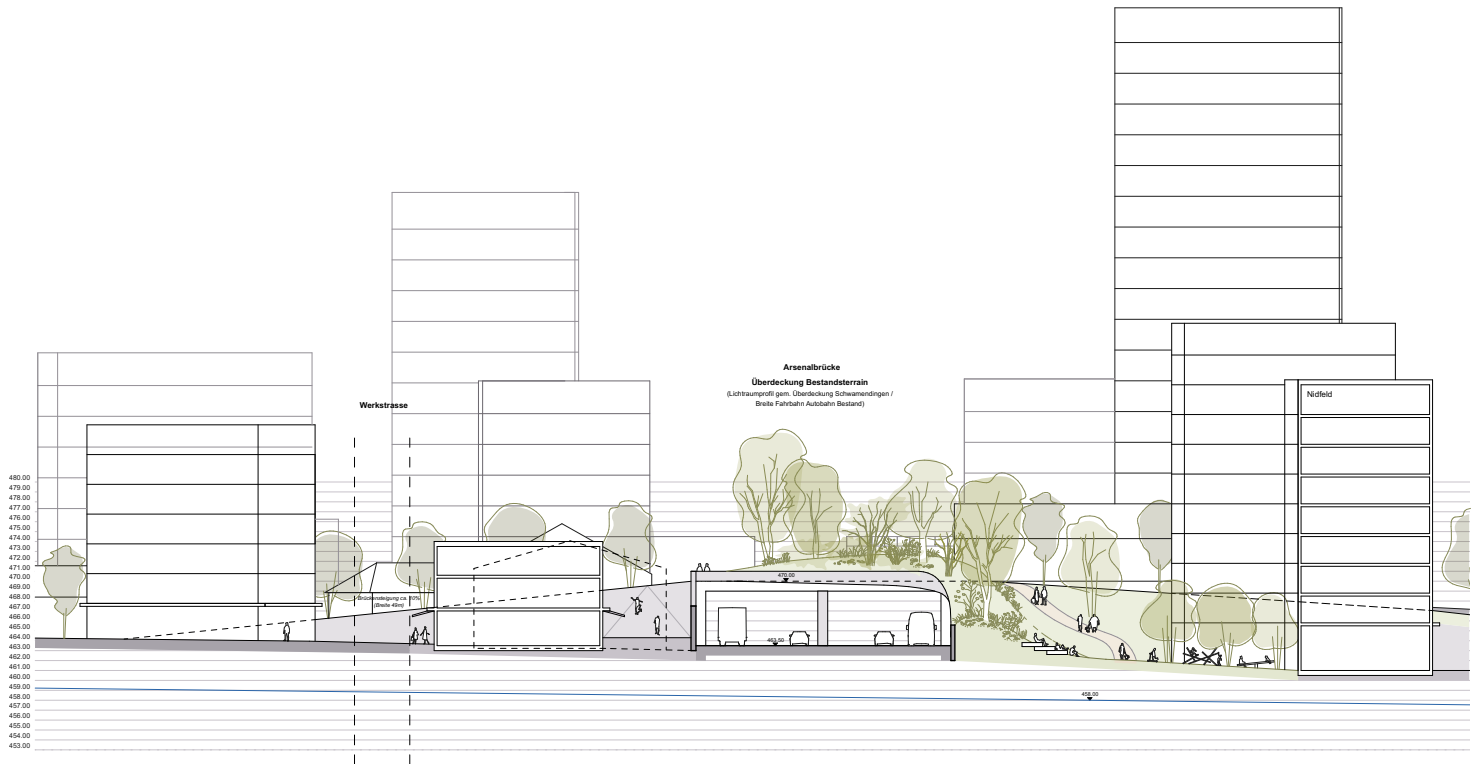


Querschnitt Kaserne-Musikhochschule

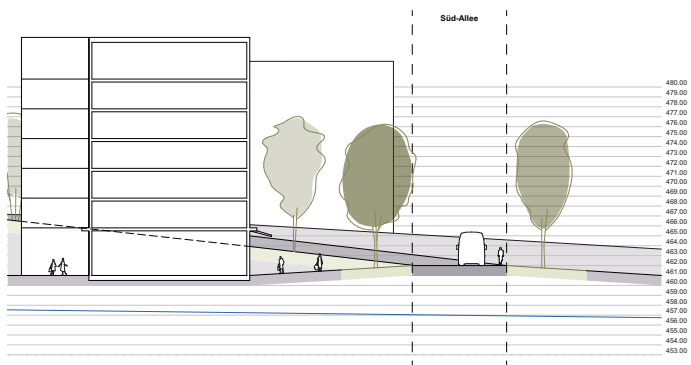
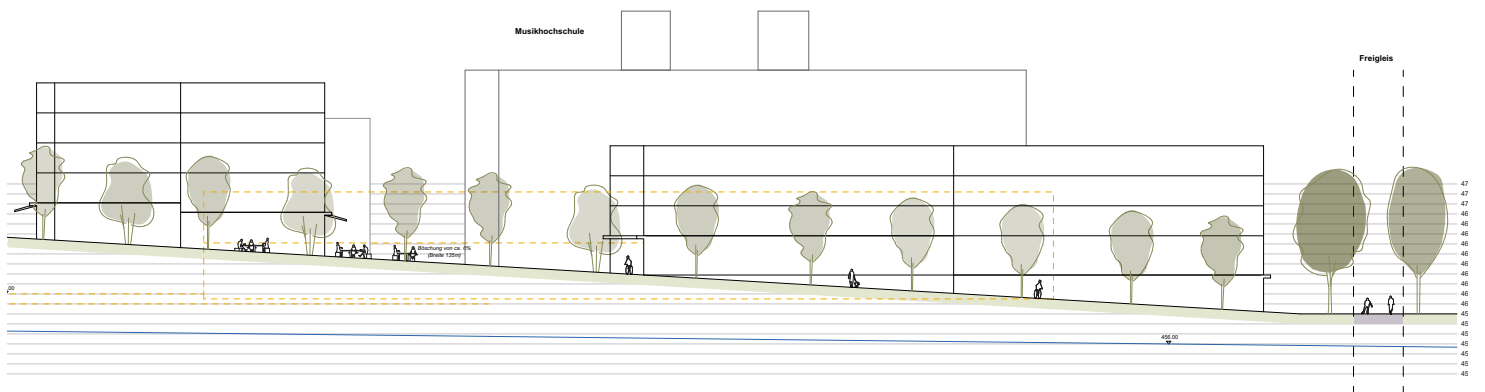




Querschnitt Arsenalbrücke



Querschnitt Nidfeld



Eine tripartite Strategie

Drei neuralgische Stellen

Wir haben drei Stellen ausgemacht, die als neuralgische Punkte die aufgedeckten Potentiale für das gesamte Freiraumgerüst aktivieren sollen: Das Nordportal bei der Grosshofbrücke, der Abschnitt zwischen der Arsenalbrücke und dem Wydenhofweg und das Südportal bei der Horwerstrasse. Jeder der drei Orte soll entwickelt werden. Dabei sind jeweils folgende drei Ziele zu verfolgen:

- A) Je eine neue Ost-West Verbindung herstellen
- B) Gemeinsam eine neue grüne Nord-Süd Verbindung erzeugen
- C) Lokaler Mehrwert und neue Qualitäten an Ort und Stelle schaffen

Ein tripartites Paradebeispiel

Bund, Kanton und Gemeinde haben die Chance, gemeinsam den gesetzlichen Auftrag nach kritischer Infrastruktur UND nach derer Siedlungsverträglichkeit vorbildhaft umzusetzen. Es entsteht ein gemeinsames tripartites Projekt.

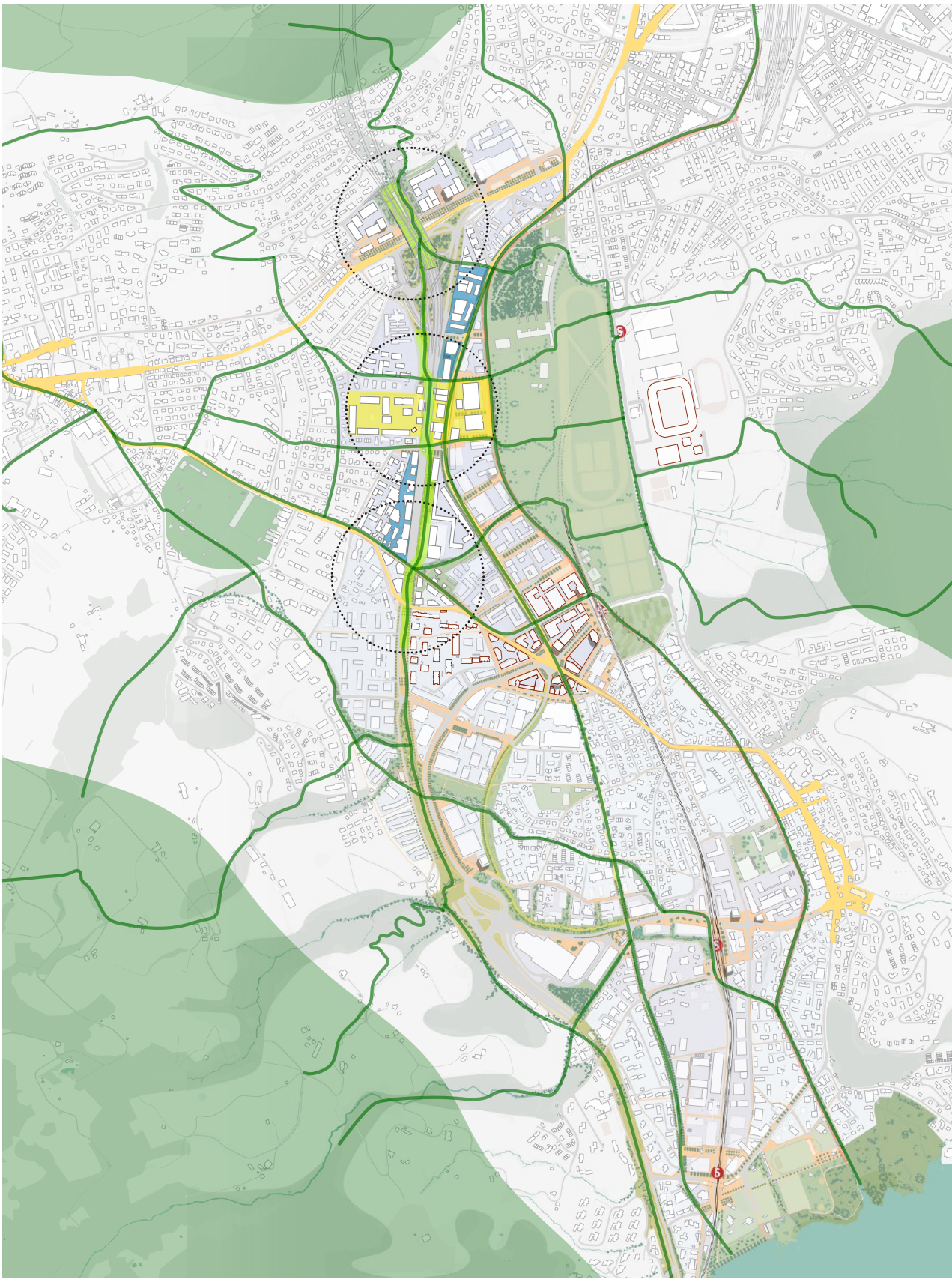
Die drei Bausteine sollen demnach gemeinsam entwickelt und koordiniert werden, wobei die Schirmherrschaft pro Baustein zugeteilt werden kann:

- Bund: Schirmherrschaft für das Portal Nord und die infrastrukturelle Gesamtkoordination
- Kanton: Schirmherrschaft für das Südportal samt der Horwerstrasse (Kantonsstrasse)
- Gemeinde Kriens: Schirmherrschaft für den Mittelteil zwischen Arsenalbrücke und Wydenhofstrasse, stadtplanerische Gesamtkoordination für eine behutsame Krienser Stadtentwicklung samt Aufzoning und Mitentwicklung der Projekt AG.

Anknüpfen an bestehende Planungen

Die Koordination des Vorhabens soll das Projekt zudem an die bestehenden Planungen anknüpfen, sie zusammenbringen und dabei zu neuem Schwung verhelfen:

- Die Planung der Grosshofbrücke des ASTRA's samt Aufwertung der Luzernerstrasse zwischen Kriens und Luzern beim Nordportal
- Der Masterplan und die Entwicklungsstrategie «Luzern-Süd», insbesondere für den Teil rund um die Nidfeldstrasse in der Mitte des untersuchten Abschnitts
- Das bestehende Konzept der autobahnbegleitenden Grünräume der Gemeinde Kriens



Schritt für Schritt zur siedlungsverträglichen Infrastruktur der Zukunft

Entwicklungsprozess

Trotz dem zweifelsohne unvorhersehbaren und asynchronen Charakter der Zukunft sollen grob drei Entwicklungsschritte skizziert werden, die zu einem gewissen Grad in einer logischen zeitlichen Abfolge stattfinden sollen.

1. In einem ersten, kurzfristigen Entwicklungsschritt wird das räumliche Freiraumgerüst mittels modularer Topografie erstellt. Damit wird erstens die Vernetzung der Quartiere und die stadträumliche Integration des Autobahnraums durch flache Rampen sichergestellt, zweitens ein zusammenhängender lärmgeschützter Freiraum entlang der A2 geschaffen und drittens die Zukunft für produzierendes Gewerbe samt Nischen-Nutzungen an lärmexponierten Lagen gesichert. Diese topografische Modulation berücksichtigt die bestehende Höhenlage der Südallee und schafft zudem für die zukünftige Verdichtung unterirdischen Raum für Parking, Anlieferung und Logistik – ohne Erdaushub. Die A2 soll überdeckte wie auch offene Autobahnstrecken aufweisen. Die Überdeckungen sind strategisch so gesetzt, dass die Nutzungsdiversität im Raum Luzern Süd langfristig gesichert werden kann. Somit entsteht, räumlich betrachtet, eine „X-Figur“, mit je einem Gewerbe- und einem Grünraumstrang entlang der Autobahn. In der Mitte (zwischen Arsenalbrücke und Wydenhofweg) kreuzen, ergänzen und überlagern sich die beiden Stränge räumlich und mit ihren Nutzungen.

2. In einem zweiten, mittelfristigen Schritt wird die graduelle Transformation der umliegenden Quartiere in Gang gesetzt. Diese umfasst folgende Vorhaben:

- Weiterentwicklung von neuen Gewerbestandorten an der nördlichen Arsenalstrasse.
Ermöglichung von Synergien und Netzwerken zwischen bestehendem Gewerbe und neuen urbanen Produktionen. Nutzung von Clustereffekten, quartiernahe Arbeitsplätze, Vereinfachung von Kooperationen
- Schaffung von neuen Parzellen für zusätzlichen dringend benötigten Wohnungsbau bei allen drei Bausteinen. Hier haben Bund, Kanton und Stadt Möglichkeiten, durch spezifische Zonierungen auf preisgünstiges und nachhaltiges Wohnen Einfluss zu nehmen.
- Offenes, an die umliegenden Quartiere angebundenes Zeughausareal mit Potential für neue Wohn-, Arbeits-, Forschungs- und Kulturformen im Kontext von Musikhochschule, Südpol und Symphonieorchester.
- Behutsame Quartierentwicklung mit neuem Gemeinschaftszentrum entlang der reparierten Horwerstrasse am verlängerten Südportal zwischen Schlund und Nidfeld.
- Weiterentwicklung der Transformation rund um das Sonnenbergtunnelportal mit urbanen Nutzungen inkl. Aufwertung der Luzernerstrasse samt Integration des Eichhofareals und der neuen Entwicklungen rund um den Kupferhammer.

3. In einem dritten, langfristigen Entwicklungsschritt können Nutzungen wie zum Beispiel das Gefängnis oder das Strassenverkehrsamt an Orte mit geringerem Entwicklungsdruck verlagert werden oder im besten Fall das Gefängnis als gesellschaftliche Institution über Arbeitsplätze und offene Strafformen in das Quartier integriert werden. So würde nicht nur ein neues, grünes Stadtquartier nördlich der Kaserne, sondern auch ein neues produktives Quartier auf dem schmalen Streifen zwischen Autobahn und Südalle (nördlich des Südpols) entstehen.

Lernende Planung

Nicht alle projektrelevanten Schritte können gleichzeitig erfolgen. Umso wichtiger ist die Gestaltung des Planungsprozesses in Form eines strategischen Ansatzes. Dieser verknüpft das schrittweise Vorgehen mit dem Zielbild einer siedlungsverträglichen A2- und darf dabei sowohl das grosse Ganze, als auch die relevanten Einzelteile nicht aus den Augen verlieren. Da die Strategie verschiedene Akteursgruppen mit kurz-, mittel- und langfristigen Perspektiven verknüpft, ist sie nach dem Credo der „lernenden Planung“ zu gestalten: Einerseits einfach, zielgerichtet und klar; und andererseits offen für zukünftige Veränderungen, für neue Erkenntnisse im weiteren Planungsprozess – und damit auch koordiniert und moderiert. Im Sinne eines sprichwörtlich gemeinsamen Vorhabens entsteht so die siedlungsverträgliche und integrierte Infrastruktur der Zukunft.







Impressum

S2L Landschaftsarchitekten, Zürich

Elisa Fomasi, Simon Grimm, Alejandro Koella, Mira Meyer, Jan Stadelmann, Daia Stutz

Salewski Nater Kretz Architekten, Zürich

Simon Kretz, Felix Ledergerber

Soziologie & Raum, Zürich

Barbara Emmenegger

XM Architekten, Basel

Piotr Brzoza, Marianne Girke, Daniel Kiss, Daichi Yanagisawa