

Stadtzentrum Luzern Nord
Städtebauliches Leitbild



Erklärung zum Städtebaulichen Leitbild für des Stadtzentrum Luzern Nord

Die Gemeinde Emmen und die Stadt Luzern, der Regionale Entwicklungsträger LuzernPlus, der Verkehrsbund Luzern und die Wirtschaftsförderung Luzern bekennen sich zu einer koordinierten Entwicklung des Stadtzentrums Luzern Nord. Das Entwicklungspotenzial ist gross. Daher ist die Kohärenz zwischen den einzelnen Vorhaben von zentraler Bedeutung. Dazu bedarf es einer übergeordneten Sichtweise, welche das Gebiet als Einheit auffasst.

Das vorliegende städtebauliche Leitbild basiert auf dem Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord vom Dezember 2010. Es bildet die gestalterische Grundlage für die zukünftigen Bebauungen und öffentlichen Räume in Luzern Nord.

Die grundeigentümergebundene Umsetzung des städtebaulichen Leitbildes erfolgt mit Bebauungsplänen für die einzelnen Areale. Im Rahmen von Wettbewerbsverfahren sollen einerseits qualitativ gute städtebauliche Lösungen erreicht und andererseits den Grundeigentümern und Investoren die der Dynamik der Entwicklung entsprechenden Umsetzungsspielräume gegeben werden.

Für die Gemeinde Emmen

Für den Gemeinderat

Rolf Born
Gemeindepräsident



Patrick Vogel
Gemeindeschreiber

Für die Stadt Luzern

Stefan Roth, Stadtpräsident

Für den Entwicklungsträger LuzernPlus

Pius Zängerle, Präsident

Für den Verkehrsbund Luzern

Daniel Meier, Geschäftsführer

Für die Wirtschaftsförderung Luzern

Walter Stalder, Direktor

Impressum

Herausgeber:

Stadt Luzern

Gemeinde Emmen

Masterplan:

Metron Raumentwicklung AG, Brugg

pool Architekten, Zürich

ewp AG, Luzern

Berchtold.Lenzin Landschaftsarchitekten, Zürich

Städtebauliches Leitbild:

pool Architekten, Zürich

Berchtold.Lenzin Landschaftsarchitekten, Zürich

art light GmbH, St. Gallen

Visualisierungen:

raumgleiter GmbH, Zürich

Inhalt/Redaktion:

pool Architekten, Zürich

Städtebauliches Begleitgremium Luzern Nord

Berchtold.Lenzin Landschaftsarchitekten, Zürich

art light GmbH, St. Gallen

Zürich, 06. Februar 2014

Inhalt

1 Grundlagen

1.1	Planungsgebiet	8
1.2	Verkehr	8
1.3	SBB	8
1.4	Hochwasser	8
1.5	Instrument Masterplan	9
1.6	Städtebauliches Konzept	9
1.7	Übersicht planungsrechtliche Umsetzung	10
1.8	Weitere planungsrechtliche Schritte	11
1.8.1	Anpassung Grundordnung	11
1.8.2	Bebauungspläne	11
1.8.3	Konkurrenzverfahren	11

2 Städtebauliches Konzept Stadtzentrum Luzern Nord

2.1	Übergreifende Idee	12
2.2	Städtebaulicher Ansatz	12
2.3	Stadtraum Kleine Emme	13
2.4	Neue Verkehrslösung am Seetalplatz	13
2.5	Bebauung	14
2.5.1	Teilraum A Zentrum Luzern Nord	14
2.5.2	Teilraum B Wohnen am Fluss im Reussegg	14
2.5.3	Teilraum C Lebendiges Stadtquartier Reussbühl	14
2.6	Übersichtsplan	15
2.7	Öffentliche Freiräume	16
2.7.1	Bahnhofplatz Neu	16
2.7.2	Seetalplatz	16
2.7.3	Reussbühl-Platz	16
2.7.4	Ufergestaltung Kleine Emme, linkes Ufer	16
2.7.5	Ufergestaltung Kleine Emme, rechtes Ufer	16
2.7.6	Reusszopf	16
2.8	Strassenraum / Verkehr	17
2.8.1	Bahnhofstrasse	17
2.8.2	Gerliswilstrasse	17
2.8.3	Brückenbauten	17
2.8.4	Konzept motorisierter Individualverkehr (MIV)	18

2.8.5	Konzept öffentlicher Verkehr (ÖV)	18
2.8.6	Konzept Radverkehr	19
2.8.7	Konzept Fussverkehr	19
2.9	Nachhaltigkeit	20
2.10	Umwelt und Energie	20
2.10.1	Lärmschutz	20
2.10.2	Energie	20
2.10.3	Meteorwasser	20
2.10.4	Dachbegrünung	20

3 Architektonisches Leitbild Stadtzentrum Luzern Nord

3.1	Übergeordnete Festlegungen	21
3.1.1	Nutzungsverteilung über das Planungsgebiet	21
3.1.2	Trauflinien/Höhenentwicklung	21
3.1.3	Materialisierung	21
3.1.4	Öffnungsanteil Fassade	21
3.2	Referenzen Fassaden	22
3.3	Beispiel für Fassaden zum Bahnhof-/Seetalplatz	23
3.4	Teilraumgliederung	24
3.5	Teilraum A Stadtzentrum Luzern Nord	25
3.5.1	A1 Reussegg / Bahnhofplatz Süd	25
3.5.2	A2 Bahnhofquartier	26
3.5.3	A3 Bahnhofquartier / Bahnhofstrasse	27
3.5.4	A4 Seetalplatz Nord, Zentrum Seetalplatz	28
3.5.5	A5 Seetalplatz Nord, Uferbebauung	29
3.6	Teilraum B Reussegg	30
3.6.1	B1 / B2 / B3 Reussegg	30
3.6.2	B1 Reussegg - Seetalplatz Süd	31
3.6.3	B2 / B3 Reussegg	31
3.7	Teilraum C Reussbühl	32
3.7.1	C1-C3 Bebauung Reussbühlquai	32
3.7.2	C1 Reussbühlquai	33
3.7.3	C2 Reussbühlquai	33
3.7.4	C3 Reussbühlquai	33
3.7.5	C4-C6 Einzelbauten im historischen Kern Reussbühl	34
3.7.6	C7 CKW-Areal	35
3.7.7	C8 Zollhaus / Rothenstrasse	36
3.7.8	C9 Zollhaus / Rothenstrasse	37
3.7.9	C10 Kirche	38
3.8	Masterplan	39

4 Freiraumkonzept Stadtzentrum Luzern Nord

4.1	Freiraumkonzept	40
4.1.1	Finanzierung öffentliche Räume	41
4.1.2	Finanzierung Bäume	42
4.2	Alleenkonzept	43
4.2.1	Baumarten für Stadtplätze und Strassenräume	44
4.2.2	Bauscheiben für Strassenräume	45
4.2.3	Baumarten für Uferbereiche Kleine Emme und Reusszopf	46
4.3	Übersicht Freiräume	47
4.4	Stadtplätze	48
4.5	Bahnhofplatz	49
4.5.1	Etappen	51
4.5.2	Detaillierung	53
4.6	Seetalplatz	55
4.6.1	Detaillierung	57
4.7	Strassenräume	60
4.7.1	Bahnhofstrasse	61
4.7.2	Gerliswilstrasse	63
4.7.3	Reusseggstrasse	67
4.7.4	Reussbühlstrasse	69
4.7.5	Rothenstrasse	71
4.7.6	Reussbühlquai (verlängerte Rothenstrasse)	74
4.7.7	Hauptstrasse	77
4.8	Weitere Bereiche	79
4.8.1	Emmenfeldpromenade	80
4.8.2	Knoten Schiff	82
4.8.3	Bahndamm	84
4.8.4	Temporäre Gestaltung vor KinoMaxx	86
4.9	Ausstattung / Mobiliar	88
4.10	Quellenverzeichnis zum Freiraumkonzept	89

5 Beleuchtungskonzept Stadtzentrum Luzern Nord

5.1	Übergeordnetes Gestaltungskonzept	90
5.1.1	Strassenbeleuchtung	98
5.1.2	Beleuchtung Plätze und Ufer	91
5.1.3	Beleuchtung Plätze und Ufer, Etappe 3	93
5.1.4	Mögliches Leuchtenmobiliar	94
5.2	Unterführungen	95
5.2.1	Beleuchtung Auto- und Fussgängerunterführungen	95
5.2.2	Beleuchtung Rad- und Fussgängerunterführungen	96
5.3	Architekturbeleuchtung	98
5.3.1	Akzentbeleuchtung Brücken	98
5.3.2	Akzentbeleuchtung Brückentor	100
5.3.3	Akzentbeleuchtung Fassaden	101
5.3.4	Akzentbeleuchtung Eingänge und Vordächer	102
5.4	Beleuchtung Fahrrad- und Fusswege	103

6 Nachhaltigkeitsziele Stadtzentrum Luzern Nord

6.1	Herausforderung	104
6.2	Fünf Leitsätze	104
6.3	Zielkontrolle	107

1 Grundlagen

1.1 Planungsgebiet

Im Norden Luzerns liegt der grösste Entwicklungsschwerpunkt des Kantons Luzern und mit dem Seetalplatz auch die wichtigste Verkehrs-Drehscheibe der Zentralschweiz.

Hier treffen die Autobahnen A2 (Hamburg-Frankfurt-Mailand) und die A14 (Zürich, Bodensee) zusammen. Seit der Eröffnung der Autobahn nach Zürich im Jahre 2009 ist der Hauptbahnhof Zürich von hier in 35 Minuten erreichbar. LuzernNord liegt seither „näher“ am Zentrum Zürichs als manches Zürcher Stadtquartier. Dies erklärt teilweise das sprunghaft angestiegene Interesse am Wohn- und Wirtschaftsraum LuzernNord.

Der zentrale Seetalplatz ist Ausgangspunkt für die wichtigsten Verkehrsachsen des Kantons Luzern. Zahlreiche Bus- und S-Bahnlinien erschliessen von hier nicht nur das gesamte Kantonsgebiet sondern auch die benachbarten Regionen. Ein neuer Bushof soll diese zentrale Stellung noch ausbauen und Zentrumsfunktionen des Bahnhofs Luzern übernehmen.

Der Langsamverkehr verfügt entlang den Flussufern von Reuss und Emme über ein attraktives und weiträumiges Radwegnetz.

1.2 Verkehr

Der Seetalplatz ist der Knotenpunkt lokaler, regionaler und überregionaler Verkehrsströme aus allen Richtungen. 53'000 Fahrzeuge befahren den Verkehrsknoten täglich. Von den regelmässigen Staus zu den Hauptverkehrszeiten sind auch die fünf über den Seetalplatz führenden Buslinien betroffen. Sicheres Velofahren ist nur in Teilbereichen des Platzes möglich und den Fussgängerinnen und Fussgängern stehen wenige unbeliebte Unterführungen zur Verfügung.



Planungsgebiet

1.3 SBB

Der Bahnhof Emmenbrücke soll mittel- bis längerfristig zu einem wichtigen Umsteigeknoten ausgebaut werden. Aufgrund der Lage im Netz und des vorgesehenen Fahrplankonzeptes sollen die Gleis- und Publikumsanlagen erweitert werden. Damit soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass Fernverkehrszüge die Regionalzüge überholen können und dass der Bahnhof die Funktion eines wichtigen Umsteigeknotens erfüllen kann. Dadurch entstehen entsprechende Platzbedürfnisse welche in der Planung berücksichtigt werden müssen.

1.4 Hochwasser

Der Projektperimeter umfasst den rund 700 Meter langen Flussabschnitt vor der Mündung der Kleinen Emme in die Reuss. Die heutige Situation im Reusszopfgebiet ist in vielen Belangen nicht zufriedenstellend. Die Kleine Emme verläuft kanalartig und weist ungenügende Abflusskapazitäten auf. Die beiden Zollhausbrücken und insbesondere der SBB-Damm stauen Hochwasser zurück und leiten es in die umliegenden Quartiere. Das Gerinne ist ökologisch stark beeinträchtigt. Zudem bieten sich Möglichkeiten zur Erholungsnutzung nur im Reusszopfgebiet, entlang der Kleinen Emme bestehen nur einige wenige Fusswegabschnitte.

Die Hochwasserereignisse der Jahre 2005 und 2007 zeigten, dass die Abflussverhältnisse an der Kleinen Emme ungenügend sind. Im August 2005 traten im Siedlungsgebiet von Emmen und Luzern Schäden von mehr als CHF 200 Mio. auf.

Der ökomorphologische Zustand wird vor allem in Siedlungsgebieten als stark beeinträchtigt bezeichnet. Für die Ufergestaltung wird eine gestalterische Begleitung vorgeschlagen. Der Abgleich mit dem Städtebaulichen Begleitgremium ist sicherzustellen.



Hochwasser 2005

1.5 Instrument Masterplan

Der Agglomerationsraum Luzern unterliegt seit längerem einer starken Entwicklungsdynamik, die sich auch in Zukunft fortsetzen dürfte. Die Stadt und die umliegenden Gemeinden wachsen funktional und räumlich zusammen. Im Gebiet Bahnhof Emmenbrücke - Seetalplatz - Reussbühl bietet sich derzeit im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Verkehrswege und des Flussraumes die einmalige Chance, für den Norden der Stadtregion Luzern einen urbanen Brennpunkt städtebaulich zu artikulieren, verkehrsplanerisch effizient zu regeln und landschaftsräumlich auszugestalten.

Für die koordinierte bauliche Entwicklung des Gebiets dient der Masterplan als Grundlage.

Das Agglomerationsprogramm und die kantonalen Infrastrukturprojekte, die Planungen zum Entwicklungsschwerpunkt Luzern Nord, die Schieneninfrastrukturplanungen der SBB sowie die kommunalen Planungen sind wichtige Grundlagen des Masterplans. Das Projekt der neuen Verkehrslösung am Seetalplatz sowie das Hochwasserschutzprojekt der Kleinen Emme bilden verbindliche kantonale Vorgaben und sind im Masterplan abgebildet.

Diese beiden Projekte werden als erstes realisiert. Mit dem Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord wird ein gemeindeübergreifendes Planungsinstrument zur Koordination der Verkehrs-, Bau-, Nutzungs-, Freiraum und Hochwasserschutzaspekte festgelegt.

Das übergeordnete Ziel ist eine qualitativ hochwertige städtebauliche Entwicklung des Stadtzentrums "Luzern Nord".

1.6 Städtebauliches Konzept

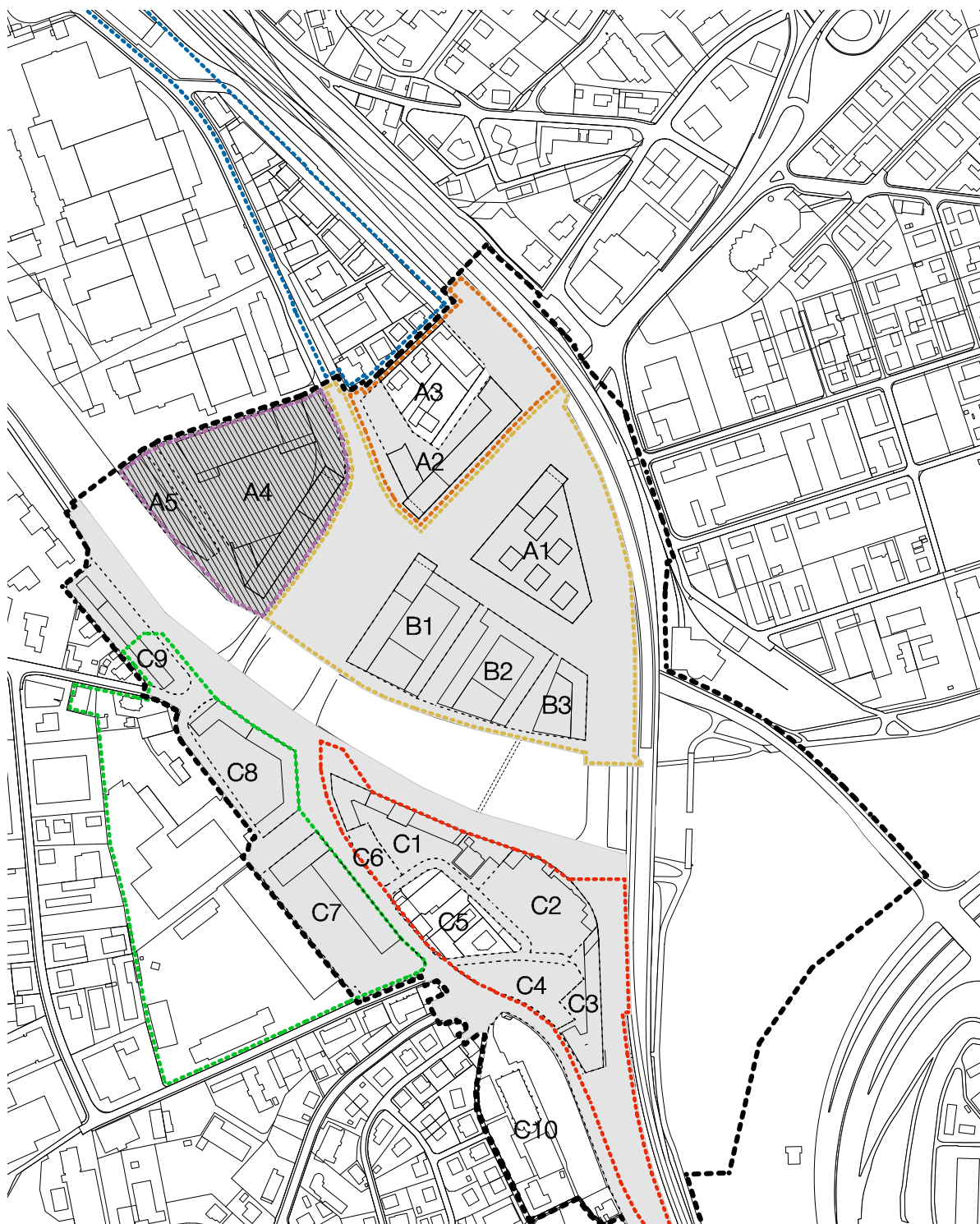
Die Ergebnisse der Testplanung im Bereich Städtebau, Freiraum- und Verkehrsplanung vom Team Pool bilden die Grundlage für das vorliegende städtebauliche Konzept.

Das Konzept beschreibt insbesondere die angestrebte stadträumliche und architektonische Qualität und macht Aussagen zu Freiraum, Verkehr, Nutzung, Erschliessung, Nachhaltigkeit und Etappierung. Ziel ist die Realisierung einer städtebaulich überzeugenden Gesamtentwicklung des Areal mit attraktiven Freiräumen. Für die Erreichung dieses Zieles übernimmt das Konzept eine wichtige Rolle und ist wegweisend für die Weiterentwicklung der einzelnen Teilgebiete.



Heutige Situation

1.7 Übersicht planungsrechtliche Umsetzung



- Masterplanperimeter
- Bebauungsplan Reussbühl West
- Bebauungsplan Reussbühl Ost
- Rahmenbebauungsplan Seetalplatz Ost
- Rahmenbebauungsplan Seetalplatz Nord

- Bebauungsplan Bahnhofplatz Nord
- zusätzliches Teilgebiet Bahnhof - Central
- ▨ Teiländerung Zonenplan
- Wettbewerbspflicht

Übersicht planungsrechtliche Umsetzung

1.8 Weitere planungsrechtliche Schritte

1.8.1 Anpassung Grundordnung

In Emmen muss die Bau- und Zonenordnung für die Baufelder A4/A5 an den Masterplan angepasst werden. Darüber hinaus sind die weiteren Nutzungszonen und deren Lärmempfindlichkeitsstufen im Masterplangebiet gestützt auf die vorliegenden Nutzungsfestlegungen und Lärmbeurteilungshinweise zu überprüfen und ggf. anzupassen.

1.8.2 Bebauungspläne

Die planungsrechtliche und grundeigentümergebundene Umsetzung des Masterplans erfolgt praktisch ausschliesslich mittels Bebauungsplänen.

Für Luzern sollen, wie in der Zonenordnung vorgesehen, zwei (beidseits der Hauptstrasse liegende) Bebauungspläne erarbeitet werden. Konkurrenzverfahren für städtebaulich relevante Baufelder sollen in der Regel anschliessend folgen (s. nachfolgendes Kapitel.).

Für Emmen muss aufgrund der Eigentumsstruktur und der Flächenverfügbarkeit ein differenzierter Weg gewählt werden. Daher werden auf Emmener Seite 3 (Rahmen-) Bebauungspläne vorgeschlagen. Damit soll verhindert werden, dass Baufelder, die aufgrund der Eigentümerstruktur und Flächenverfügbarkeit schneller bebaubar sind (A1, B1-B3), durch ggf. lange Planung- oder Landumlegungsverfahren in Baufeldern mit schwierigeren Eigentümerstrukturen (A2) blockiert werden.

Für die Baufelder A1 und B1-B3 inkl. der Platzflächen-Bahnhofplatz Neu und Seetalplatz bietet ein Rahmenbebauungsplan (Seetalplatz Ost) mit reduziertem Inhalt und Verweis auf den Masterplan die erforderliche Rechtssicherheit für die betroffenen Grundstücke. Dieser Rahmenbebauungsplan muss u. a. eine Landumlegung und einen Kostenteiler für die Plätze beinhalten.

Für das Baufeld A2 (Bahnhofplatz Nord) ist aufgrund der zwingenden Höhendominanz ein Bebauungsplan auszuarbeiten. Gleichzeitig muss hier u.a. auch die Landumlegung geregelt werden.

Im Baufeld A3 (Bahnhofsquartier) können von der Grundordnung abweichende Bauvorhaben im Rahmen von Gestaltungsplänen realisiert werden.

Im Baufeld A4 (Seetalplatz Nord) ist eine Änderung der Zonierung notwendig. Darauf aufbauend muss für die gewünschte Höhendominanz im Baufeld A4 - und voraussichtlich auch für die weitere bauliche Entwicklung im nördlichen Teil des Baufeldes A4 - ohnehin ein Bebauungsplan erarbeitet werden. Zur Sicherung der Masterplaninhalte wird ein Rahmenbebauungsplan über die beiden Baufelder A4/A5 empfohlen.

Im Hinblick auf die verbindliche Umsetzung des Freiraumkonzeptes umfassen die Bebauungsplanperimeter nebst den Baufeldern auch die angrenzenden Strassenräume, Vorzonen und Plätze.

1.8.3 Konkurrenzverfahren

Für städtebaulich relevante Baufelder ist nach Vorgaben der Gemeinden ein Konkurrenzverfahren durchzuführen. In Emmen sind dies A1, A2, A4, A5, B1-B3. In Luzern sind dies C1, C2, C3, C7, C8. Um die grundeigentümergebundene planungsrechtliche Festsetzung über das gesamte Masterplangebiet möglichst schnell und unabhängig von konkreten Projekten umsetzen zu können, erfolgen die Konkurrenzverfahren für die Einzelvorhaben in der Regel nach bzw. gestützt auf die Bebauungspläne, denn die Regelungsdichte insbesondere der Rahmenbebauungspläne wird nur unwesentlich grösser sein als im vorliegenden Masterplan. Die Durchführung des Konkurrenzverfahrens zeitlich parallel zur bzw. im Rahmen der Bebauungsplanerarbeitung kann fallweise geprüft werden; auch die umgekehrte Reihenfolge, d.h. zuerst ein Konkurrenzverfahren und darauf abgestützt der Bebauungsplan, kann fallweise geprüft werden (städtebaulich sensibler Bereich, konkrete Bauabsichten mit hoher Umsetzungsdringlichkeit o.ä.). Bei den Konkurrenzverfahren ist der Qualitätssicherung besondere Beachtung zu schenken (Programm, Jury, Teilnehmerfeld udgl.)

Im Zusammenhang mit einem Wettbewerb zur Gestaltung des Seetalplatzes ist eine Kooperation von Landschaftsarchitekt und Kunst am Bau anzustreben.

Im Hinblick auf die Umsetzung der im Leitbild entwickelten Qualitäten soll das Städtebauliche Begleitgremium Einsitz in den verschiedenen Jurys haben.

2 Städtebauliches Konzept Stadtzentrum Luzern Nord

Das städtebauliche Konzept basiert auf den Ergebnissen einer Testplanung, die von Juni 2008 bis März 2009 durchgeführt wurde und deren Weiterbearbeitung durch das Gewinerteam Pool.

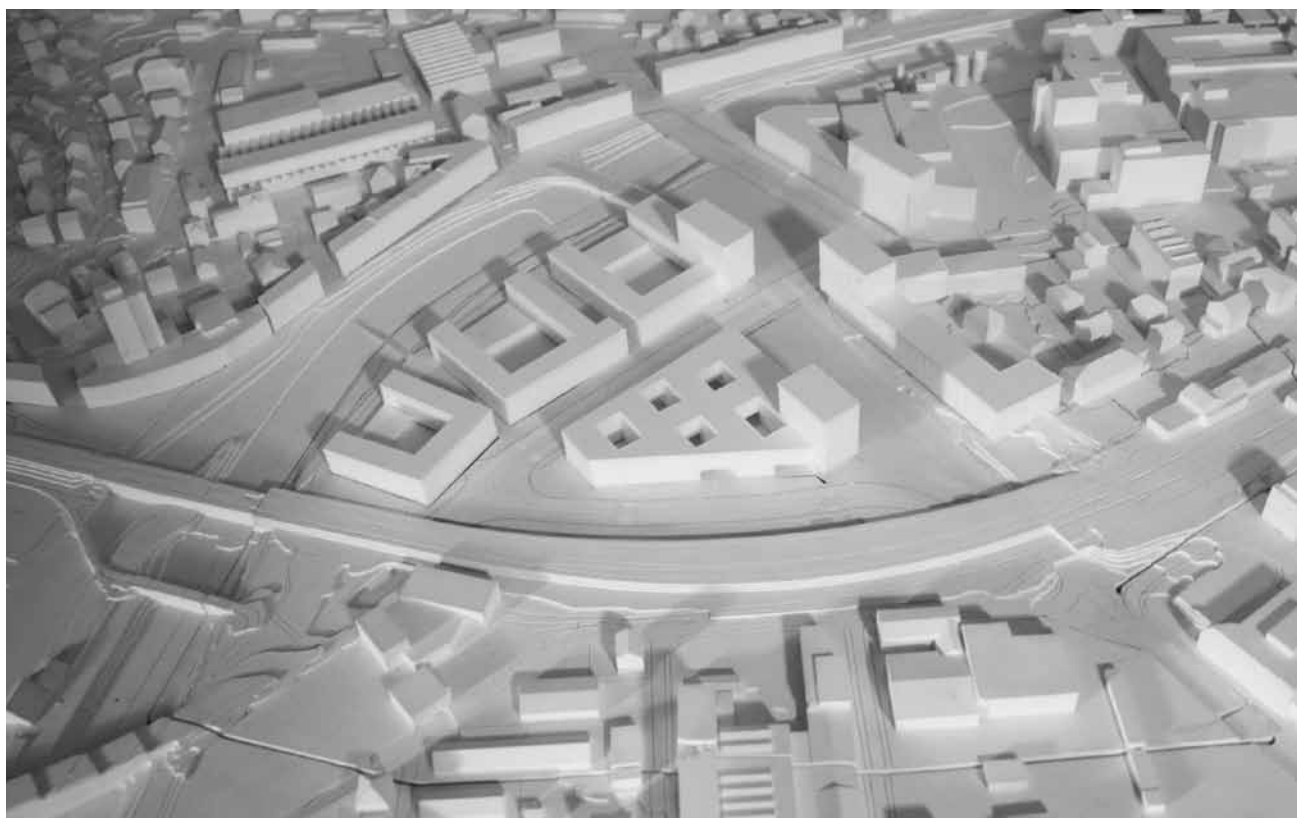
2.1 Übergreifende Idee

Die wesentlichen Stadtbausteine zur Bildung einer neuen urbanen Mitte sind: Ein regionales Zentrum um den neuen Bahnhofplatz und den Seetalplatz; bei der Reussegg ein zum Fluss sich öffnendes Quartier für urbanes Wohnen; in Reussbühl ein aufgewertetes gewachsenes Quartier mit einem neuen, städtischen Gesicht zum Fluss.

Die drei Teilgebiete grenzen aneinander und an die Kleine Emme, die mit neu gestalteten Ufern zum Stadtfluss wird. Eine derartige Entwicklung erfordert eine schrittweise und somit prozesshafte Umsetzung einer starken urbanen Vision, deren Bausteine die Belange Städtebau und Landschaftsgestaltung, Verkehrs- und Nutzungsplanung sowie Wasserbau und Ökologie integral betrachten.

2.2 Städtebaulicher Ansatz

In den Plänen und Modellen dargestellt sind hypothetische Vollausbau-Szenarios. Die städtebauliche Konzeption zielt darauf ab, dass einzelne Gebäude und Infrastruktur-Teilbauwerke möglichst unabhängig voneinander erstellt werden können. In einer ersten Phase wird der Flussraum der Kleinen Emme durch das Hochwasserschutzprojekt umgestaltet, dann soll die Umsetzung der Verkehrsführung sowie die Strassenraum- und Platzgestaltung folgen. Durch diese Massnahmen werden wesentliche Elemente zur Adressbildung geschaffen. Die resultierende Aufwertung des Gebietes wird mit der anschliessenden Realisierung von einzelnen Bauetappen sukzessive unterstützt. Neubauten auf bereits bebauten Parzellen werden wenn möglich einem langfristigen Planungshorizont zugeordnet.



Modellfoto

2.3 Stadtraum Kleine Emme

Die Kleine Emme wird zum Stadtfluss und damit zur städtebaulichen Aufgabenstellung. Wenn das Gebiet zwischen Bahnhof Emmenbrücke und Reussbühl sich zum Stadtzentrum von Luzern Nord entwickelt, wird der Flussraum der Kleinen Emme massiv aufgewertet. Nebst den verkehrlichen, den wasserbautechnischen und den ökologischen Problemstellungen gewinnen deshalb auch die städtebauliche und architektonische Qualität der Neu- und Umbauten an Bedeutung. Die Herausforderung besteht darin, die Teilbauwerke der verschiedensten Fachdisziplinen als eine einzige Problemstellung zu betrachten und integral zu lösen. Auch wenn im vorgestellten Projekt die Verkehrsebene städtisch erscheint, bleibt die Kleine Emme ein wilder Fluss. Die aufwändigen Hochwasserschutzmassnahmen sind integraler Teil des Gesamtbauwerks. Ökologisch aufgewertet wird vor allem das Schwemmgebiet Reusszopf, doch bilden die Uferböschungen und die Sohlenbereiche des Flussbetts ebenfalls unabdingbare Elemente der Naturraumvernetzung.

2.4 Neue Verkehrslösung am Seetalplatz

Die neue Verkehrslösung am Seetalplatz kombiniert die von der ehemaligen Gemeinde Littau ersehnte Umfahrung Reussbühl mit einem lichtsignalgesteuerten Ring im Einbahnsystem, der zwei mal die Emme quert und mit dem Autobahzubringer Reussegg verbindet. Durch die Entflechtung der Ströme und die massive Reduktion der Linksabbieger können die für 2030 prognostizierten Verkehrsmengen bewältigt werden. Die Querungsmöglichkeiten der zu Fuss Gehenden werden im ganzen Gebiet verbessert. Die Situation der Radfahrenden wird durch eigene Radstreifen und neue Verbindungsstücke aufgewertet.

Die Strassenräume sind gegenüber dem Ausgangszustand schmaler und siedlungsverträglicher konzipiert. Der öffentliche Busverkehr wird auf einem Eigentrassee geführt und kann so deutlich beschleunigt werden. Mit dieser neuen Verkehrslösung wird der Grundstein für die Entwicklung eines gut funktionierenden und durchlässigen Zentrums gelegt. Auf beiden Seiten der Emme kann eine urbane Mischung entstehen: Spannungsvolle gemischt-nutzige Quartiere mit attraktiven Strassenräumen trotz Verkehrsbelastung, aber auch ruhigere Zonen – öffentliche Promenaden und Plätze zum Flanieren, Erholungsgebiete am Fluss, vom Verkehr geschützte Höfe und Gärten.



Flussraum der Kleinen Emme

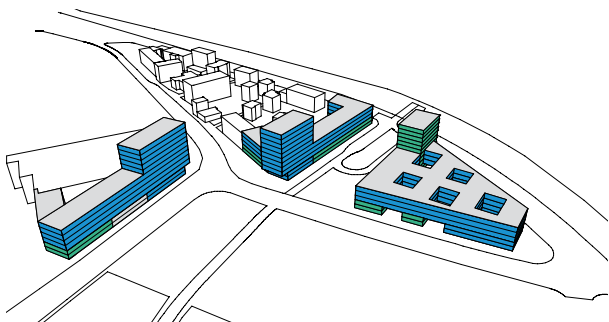
2.5 Bebauung

2.5.1 Teilraum A Stadtzentrum Luzern Nord

Seetalplatz und Bahnhofplatz, zwei sich ergänzende Stadtplätze, bilden den prominenten räumlichen Rahmen für das Stadtzentrum Luzern Nord. Die akzentuierend in die Strassenfluchten gesetzten Hochhäuser markieren den Ort mit dem ikonografischen Programm einer Skyline. Diese wirkt als Chiffre für aktuelle Urbanität und schafft durch ihre Dichte auch funktional die Voraussetzungen für ein Zentrum mit Geschäfts-, Büro- und Wohnnutzungen.

Im Triangel zwischen Bahnhofplatz, Reussegg- und neuer Seetalstrasse wird ein gewerblicher Gebäudekomplex vorgeschlagen. Dessen gute Verkehrslage lässt nebst Dienstleistungsnutzungen auch ein Verwaltungs- oder Ausbildungszentrum zu, denkbar wäre auch eine Hotelnutzung. Am Bahnhofplatz gegenüber liegt ein das Gerliswil-Quartier markant abschliessendes Geschäfts- und Bürohaus. Ein ähnlicher, ebenfalls von einem Hochhaus überragter Bau ummantelt den Kino MaxX-Komplex.

In der langfristigen Perspektive wird auch der Bahnhof Emmenbrücke in die Entwicklung mit einbezogen. Ein zeichenhaftes Dach in der Achse der Seetalstrasse markiert den Bahnhof Emmenbrücke auf weite Distanz. Eine grosszügige und übersichtliche Unterführung, die Strasse, Busspur und Perronzugänge überdeckt, rückt Emmen näher an den neuen Bahnhofplatz. Die Wege von den Zügen zum Bushof auf dem Bahnhofplatz sind kurz und direkt.



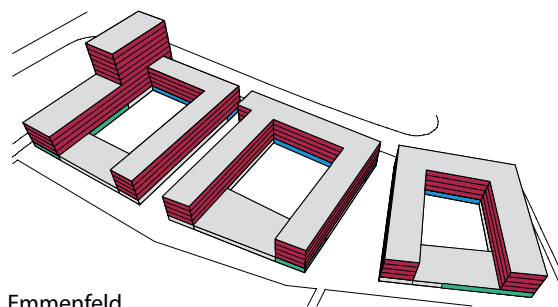
Zentrum Luzern Nord

2.5.2 Teilraum B Wohnen am Fluss im Reussegg

Zwischen Seetalplatz und Bahndamm, Autobahnzubringer und kleiner Emme liegt ein Entwicklungsgebiet mit dem Handicap Verkehr und Lärm, aber auch mit gewichtigen Trümpfen wie zentrale Lage, optimale Verkehrserschliessung, Flussanstoss und Südwestausrichtung.

Mit einer geeigneten Konzipierung der Gebäude- und Wohnungstypen sind die Voraussetzungen für ein urbanes, zentrumsnahes Wohnen über gemischtnutzigen Gebäudesockeln gut.

Mit der Emmenpromenade liegt der Naherholungsraum mit Anschluss ins Grüne direkt vor der Haustür.



Emmenfeld

2.5.3 Teilraum C Lebendiges Stadtquartier

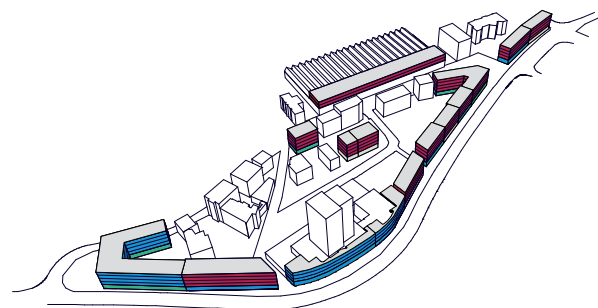
Reussbühl

Reussbühlquai und Reussbühl-Umfahrung ermöglichen die Abklassierung der bisherigen Hauptstrasse. Mit der Verlagerung des Individualverkehrs und deren Umbau zum attraktiven verkehrsberuhigten Strassenraum mit hoher Aufenthaltsqualität wird sie zum natürlichen Zentrum eines belebten, gemischt genutzten Quartiers. Aus der verkehrsbelasteten Durchgangsstrasse kann zwischen alten, renovierten Häusern, lebensfreundlich gestalteten Höfen und neu eröffneten Läden eine verkehrsberuhigte Begegnungszone (Tempo-30-Zone) entstehen.

Auf dem CKW-Areal bietet sich das Potential für eine Neunutzung, die Alt und Neu, hohe und niedrige Baukörper, Gassen und Höfe zu einer lebendigen Vielfalt mit diversen Nutzungen verwebt.

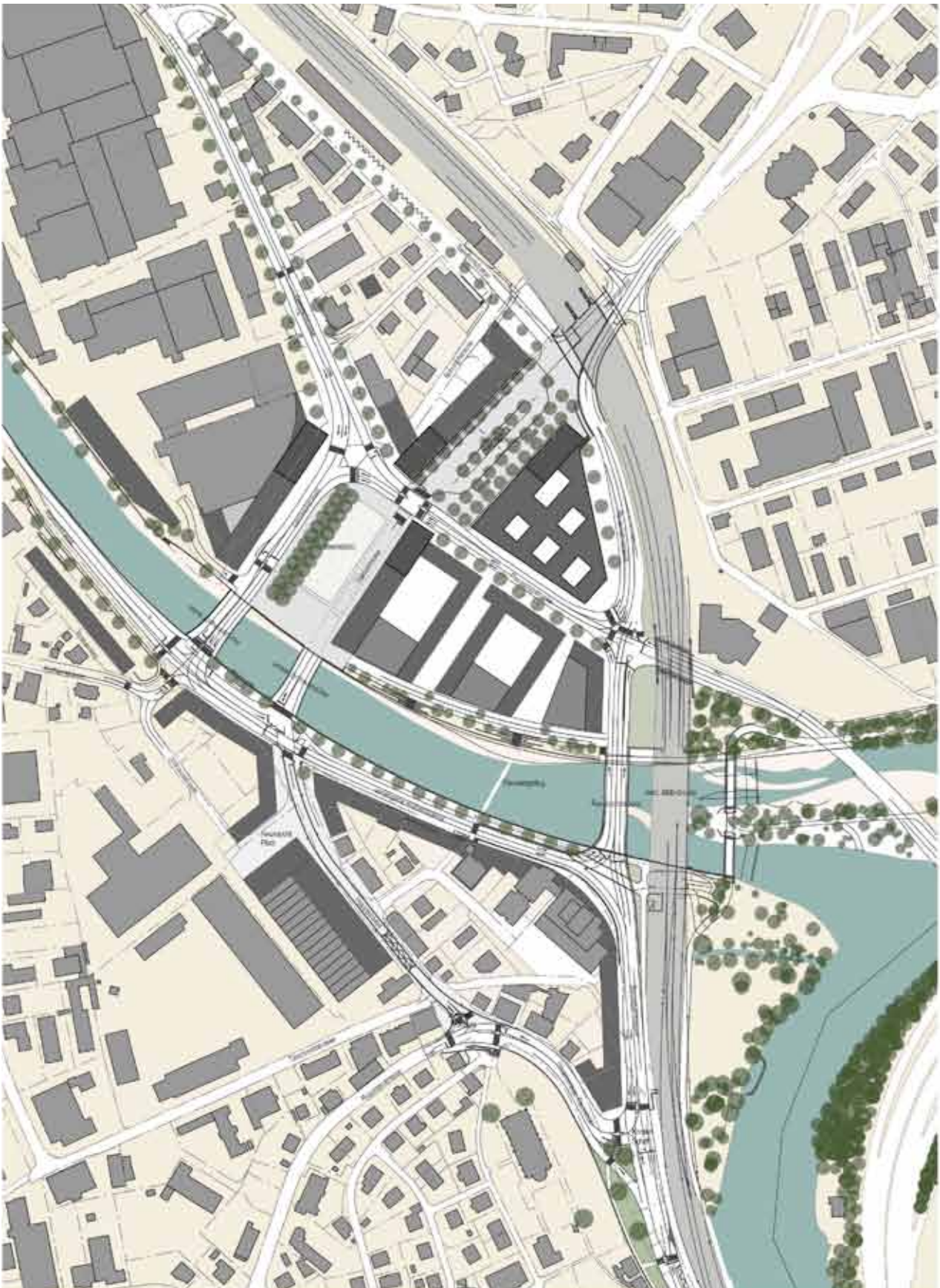
Die Neubebauung am Reussbühlquai schafft eine urbane Flussfront, die das Siedlungsgebiet abschliesst. Sie wirkt als Schutzwall für die Entwicklung des aufgewerteten Ortskerns.

Während auf den Parzellen der privaten Grundeigentümer mittel- bis langfristig Neubauten entstehen können, füllen temporäre Lärmschutzwände die Lücken in der Häuserfront (Teil Strassenprojekt).



Reussbühl

2.6 Übersichtsplan



Übersichtsplan ohne Masstab

2.7 Öffentliche Freiräume

2.7.1 Bahnhofplatz Neu

Der neue Bahnhofplatz wird durch ein Baumdach geprägt. Darunter befinden sich die Haltstellen für die Busse, in den Randbereichen bieten sich Sitzgelegenheiten für Kurzaufenthalt (z.B. Wartezeiten bis Busabfahrt, kurze Mittagspause mit Sandwich etc.) oder die Möglichkeit für Aussencafés. Eine Multifunktionalität ist durch die dauernde Nutzung als Bushof weitgehend ausgeschlossen. Der Bahnhofplatz soll Kontrast und Ergänzung zum offenen Seetalplatz bilden, die Materialisierung und Baumartenwahl aufeinander abgestimmt sein. Das Baumdach ist auf die Anforderungen des Trolleybusbetriebs (Fahrleitungen) abzustimmen. Eine Belagsauszeichnung über den ganzen Bahnhofplatz z.B. als Betonbelag ist auch aus technischen Erwägungen (Belastungen durch Bremsen, Anfahren und Wenden von Bussen) sinnvoll. Der ganze Bahnhofplatz sollte als Begegnungsort dienen und daher weitgehend ohne Absätze ausgebildet werden (nur Haltekanten Bus).

2.7.2 Seetalplatz

Der Seetalplatz soll einen Kontrast und Ergänzung zum Bahnhofplatz bilden, die Materialisierung (z.B. Betonbelag für Fahrbereich ÖV und Randbereiche) und Baumartenwahl sollen aufeinander abgestimmt sein. Eine einfach gehaltene Platzmitte ermöglicht unterschiedlichste, wenig lärmempfindliche Aktivitäten und Veranstaltungen (Multifunktionalität, wie z.B. Markt, kleiner Rummelplatz, etc.). Es ist ein Bezug zur Kleinen Emme (Aufenthaltsbereiche) und zur angrenzenden Emmenpromenade auszubilden.

Die multifunktionale Platzfläche sollte weitgehend ohne Absätze erstellt werden und unmittelbar Bezug auf die Bauweise des Baufeldes B1 nehmen.

Die Abgrenzung zwischen Seetalplatz und Strasse sollte über eine doppelte Baumreihe erfolgen.

2.7.3 Reussbühl-Platz

Eigenständiger, multifunktionaler Platz, der dem Charakter des ursprünglich industriell geprägten Areals entspricht. Position, Platzgestaltung und Nutzung sollen in Bezug zu den Neubauten C7 und C8 stehen.

Die Platzbeleuchtung kann im Entwurf in Abhängigkeit der Nachnutzung der angrenzenden Bauten zu einem präsenten Thema werden.

2.7.4 Ufergestaltung Kleine Emme, linkes Ufer

Der gestalterische Ausdruck der Ufergestaltung soll dem wilden Charme der Kleinen Emme entsprechen und attraktive, städtische Erholungsnutzung neben Naturräumen ermöglichen. Sie bildet einen starken Kontrast zum befestigten, gegenüberliegenden Reussbühlquai.

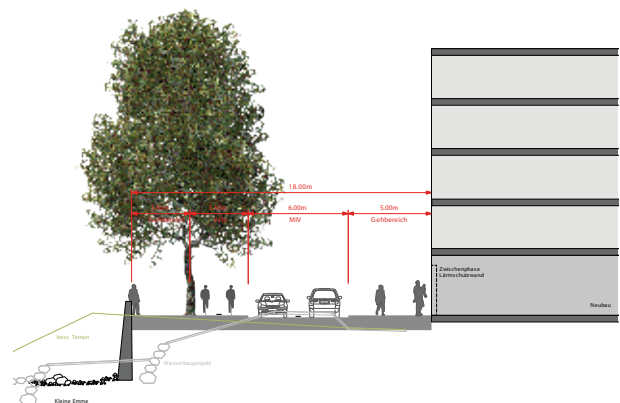
In Flussnähe erfolgt eine kiesige Gestaltung, die oberen Böschungsbereiche sind mit Wiesenflächen durchgrünt. Es wird eine lockere Bestockung mit ufertypischen Baumarten wie z.B. Weiden, Eschen, Pappeln, Linden etc. realisiert. Die Emmenpromenade entlang der Bauten B1 bis B3 ist als attraktiv gestaltete Spazier- und Aufenthaltszone zu gestalten und ist Bestandteil der gesamten Ufergestaltung. Die Promenade sollte durch ein spezielles Beleuchtungskonzept betont werden. Der Bezug zwischen Seetalplatz und Promenade (Materialisierung, Sitzgelegenheiten, etc.) ist herauszubilden.

2.7.5 Ufergestaltung Kleine Emme, rechtes Ufer

Das rechte Ufer wird als städtischer Quai, erhoben über Flussraum und durch eine Reihe von grossen Bäumen geprägt (z.B. Platanen). Es bildet einen starken Kontrast zur gegenüberliegenden Emmenpromenade.

2.7.6 Reusszopf

Die Gestaltung des Reusszopfs ist durch das Hochwasserschutzprojekt weitgehend vordefiniert. Im Schwemmbereich sind jedoch extensive Freizeitnutzungen möglich. Intensivere Freizeitnutzung ist in südlich gelegenen Gebieten möglich.



Ufergestaltung Kleine Emme, rechtes Ufer

2.8 Strassenraum / Verkehr

Auf dem Seetalplatz ist ein vollständig neues Verkehrsregime geplant. Der motorisierte Strassenverkehr wird über fünf Hauptanschlüsse in einen grossen Einbahnring geführt. Der öffentliche Busverkehr erhält zusammen mit dem Fussverkehr und den Radfahrenden ein eigenes Trasse mit neuer Linienführung von Reussbühl bis zum Bahnhof Emmenbrücke, wo ein neuer Bushof erstellt wird. Auf eine einheitliche Gestaltung der Haltestellen im gesamten Planungsgebiet wird Wert gelegt. Die zwei bestehenden Zollhausbrücken werden abgebrochen und durch Neubauten ersetzt. Insgesamt werden drei neue Strassenbrücken gebaut. Die bestehenden Stahlfachwerkbrücken der Bahn über die Kleine Emme werden verlängert. Zwei weitere neue Brücken über die Mündungsarme der Kleinen Emme werden der Erschliessung des Reusszopfgebietes und als Langsamverkehrsverbindung dienen.

2.8.1 Bahnhofstrasse

Zur Anbindung des Neuen Bahnhofplatzes und des städtischen Zentrums an den Bahnhof ist die direkte Verbindung parallel zur Bahn notwendig. Die Bahnhofstrasse soll langfristig in gerader Linienführung, parallel zu den Geleisen, direkt in die Seetalstrasse führen. Dies ermöglicht eine optimalere Gestaltung des Bahnhofplatzes und dessen räumlicher Fassung sowie der Nutzung des Baufeldes A2. Hierfür muss der Bau des Hotels Bahnhof weichen. Auch für den öffentlichen Verkehr und dessen Benutzer ergeben sich dadurch Vorteile. Durch ein Näherrücken des Bushofs an die Bahnanlagen verkürzen sich die Umsteigewege. Der Gestaltungsspielraum für die Positionierung von Reservestandplätzen für Busse wird grösser, das Baumdach kann in seiner gesamten vorgesehenen Ausdehnung realisiert werden.

2.8.2 Gerliswilstrasse

Die Gerliswilstrasse soll den Charakter einer beidseitig von Baumreihen begleiteten, breiten Stadtstrasse mit möglichst grosszügigen Gehbereichen erhalten.

2.8.3 Brückenbauten

Eine ganze Gruppe von Brücken überspannt zukünftig die Kleine Emme. Diese Brücken werden fast alle neu und gestalterisch koordiniert gebaut. Die unterschiedlichen Funktionen erfordern eine Typisierung in Stege, Strassen- und Eisenbahnbrücken.

obere / untere Zollhausbrücke, Reussbühlbrücke
Diese drei Brücken bilden eine gestalterische Einheit. Für die beiden Zollhausbrücken wird von schlichten, einfeldrigen Betonbrücken ausgegangen. Spannweiten und Übergänge im Widerlagerbereich sind mit der Ufergestaltung koordiniert. Die Reussbühlbrücke ist dementsprechend gleich gestaltet. Vom Typ her ist sie eine zweifeldrige Betonbrücke.

SBB – Brücken

Die SBB-Doppelspur überquert die Kleine Emme mit zwei schützenswerten einspurigen Stahlfachwerkbrücken. Die Realisierung der Hochwasserschutzmassnahmen macht die Verlängerung dieser Brücken um ein zusätzliches Brückenpaar notwendig. Eine grosszügige, ebenmässige Lösung im Sinne einer Verdopplung des bestehenden Brückenpaares ermöglicht eine optische Öffnung des Flussraums ins Delta der Kleinen Emme.

Reusseggsteg

Der Reusseggsteg für Fuss- und Radverkehr ist als leichte, symmetrische Hängebrücke konzipiert. Die Finanzierung ist noch offen, die Option sollte aber bestehen bleiben.

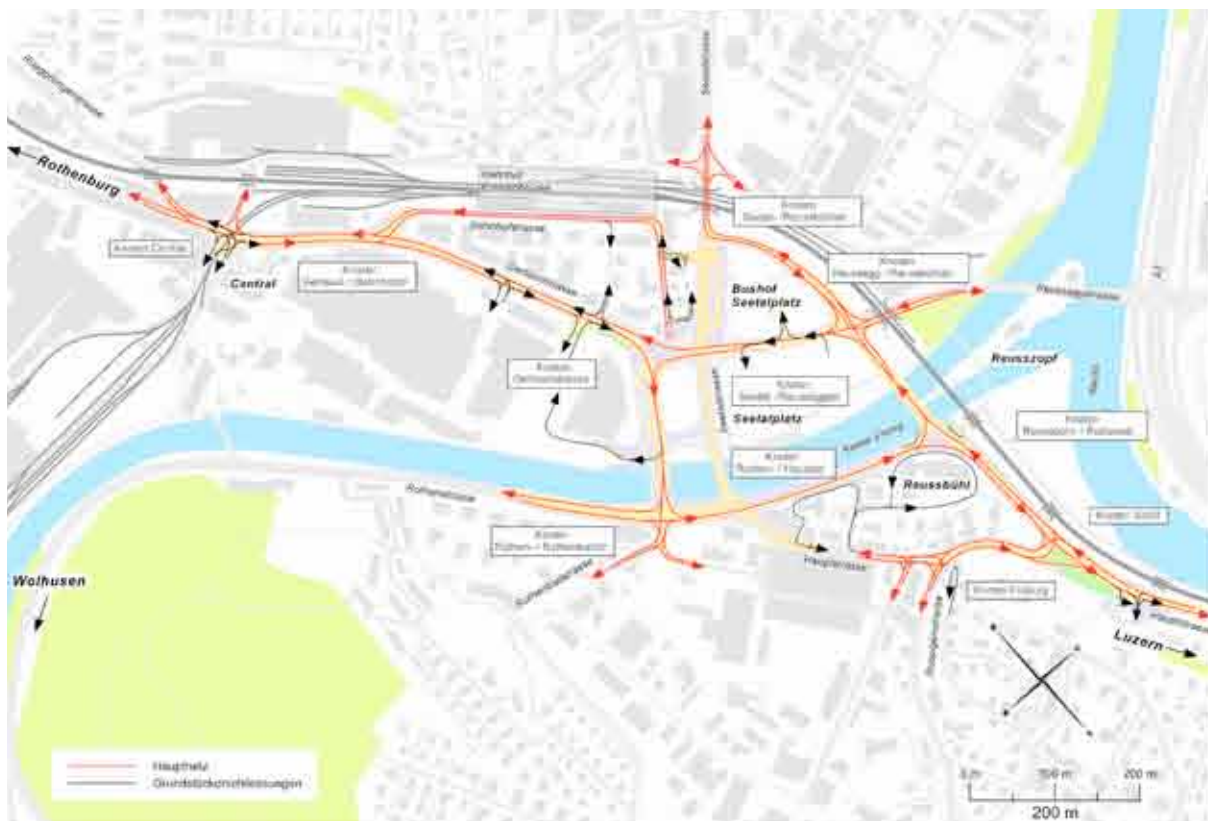
nördliche und südliche Reusszopfbrücken

Die beiden Reusszopfbrücken sind verkleinerte Versionen der selben Konzeption wie die Zollhausbrücken.



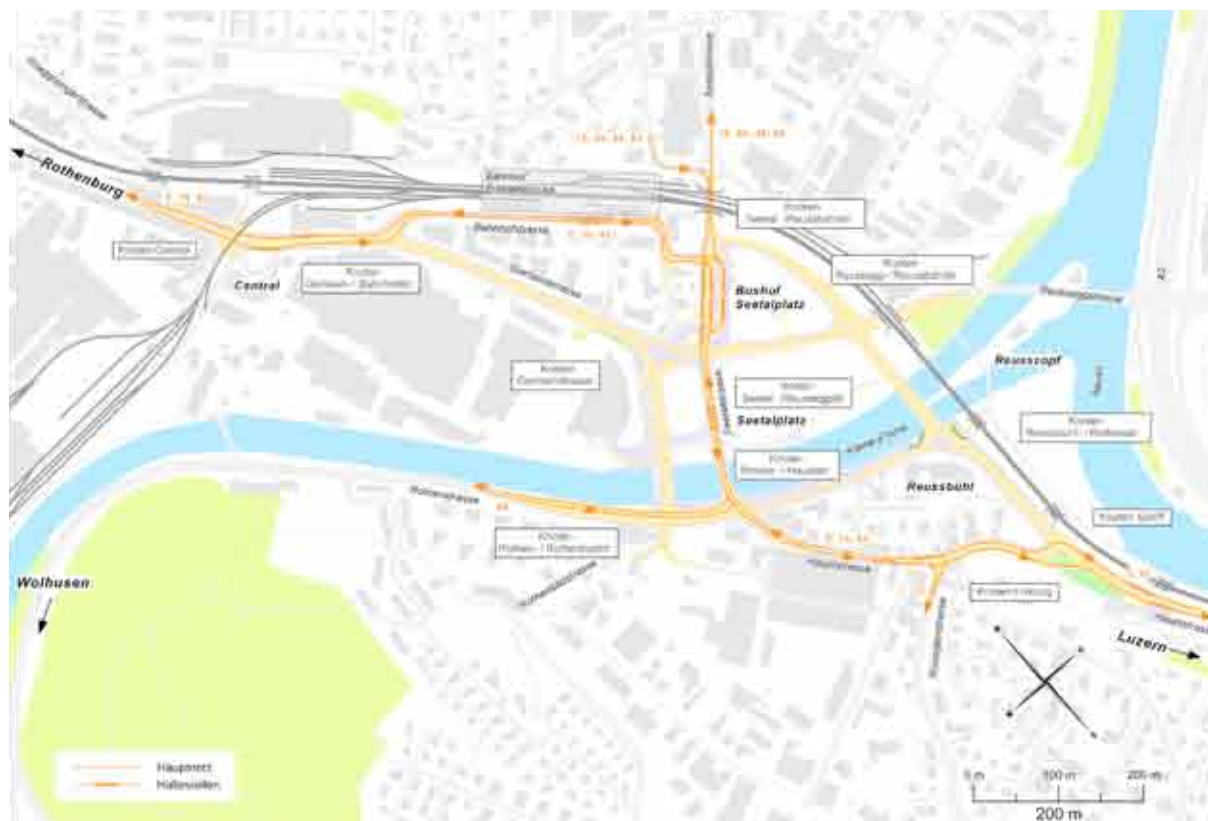
Brücken im Bereich Stadtzentrum Luzern Nord

2.8.4 Konzept motorisierter Individualverkehr (MIV)



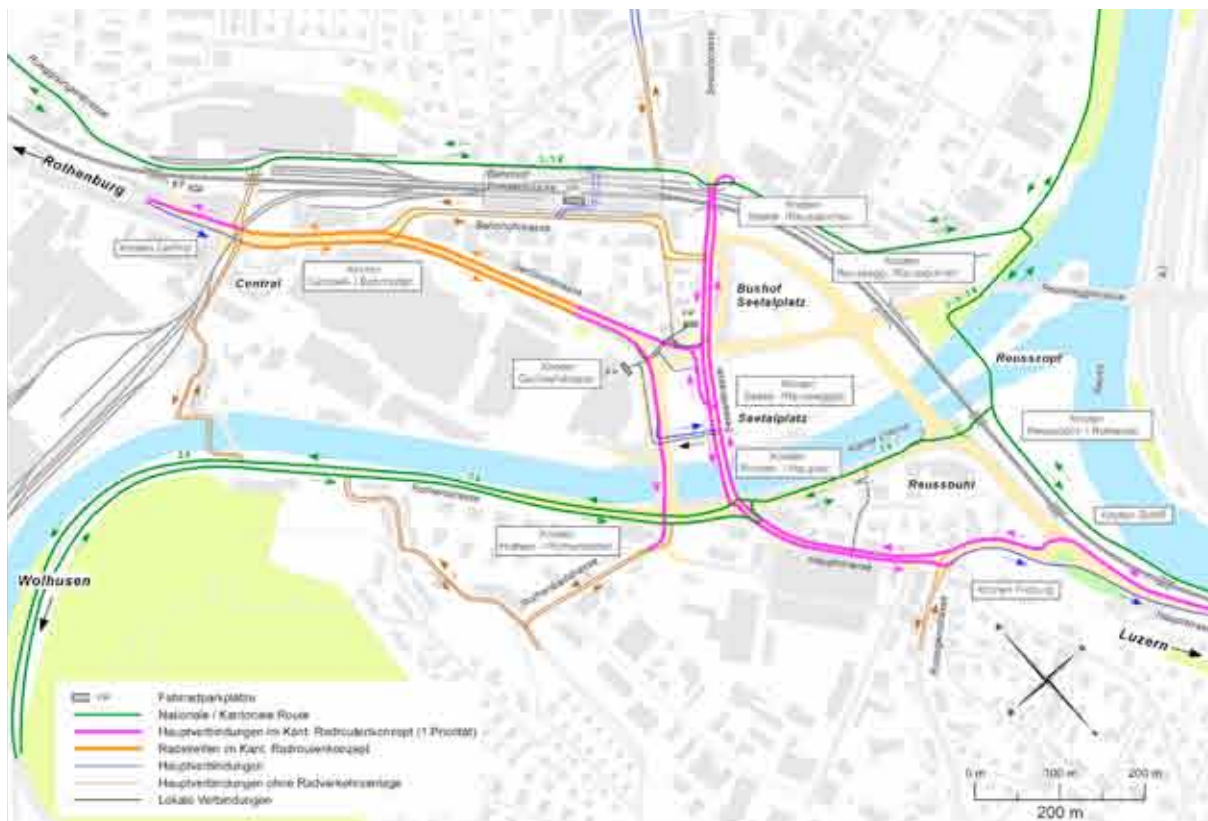
Übersichtsplan Verkehrsprojekt Seetalplatz, Stand bereinigtes Bauprojekt 12.07.2012, IG Epsilon plus

2.8.5 Konzept öffentlicher Verkehr (ÖV)



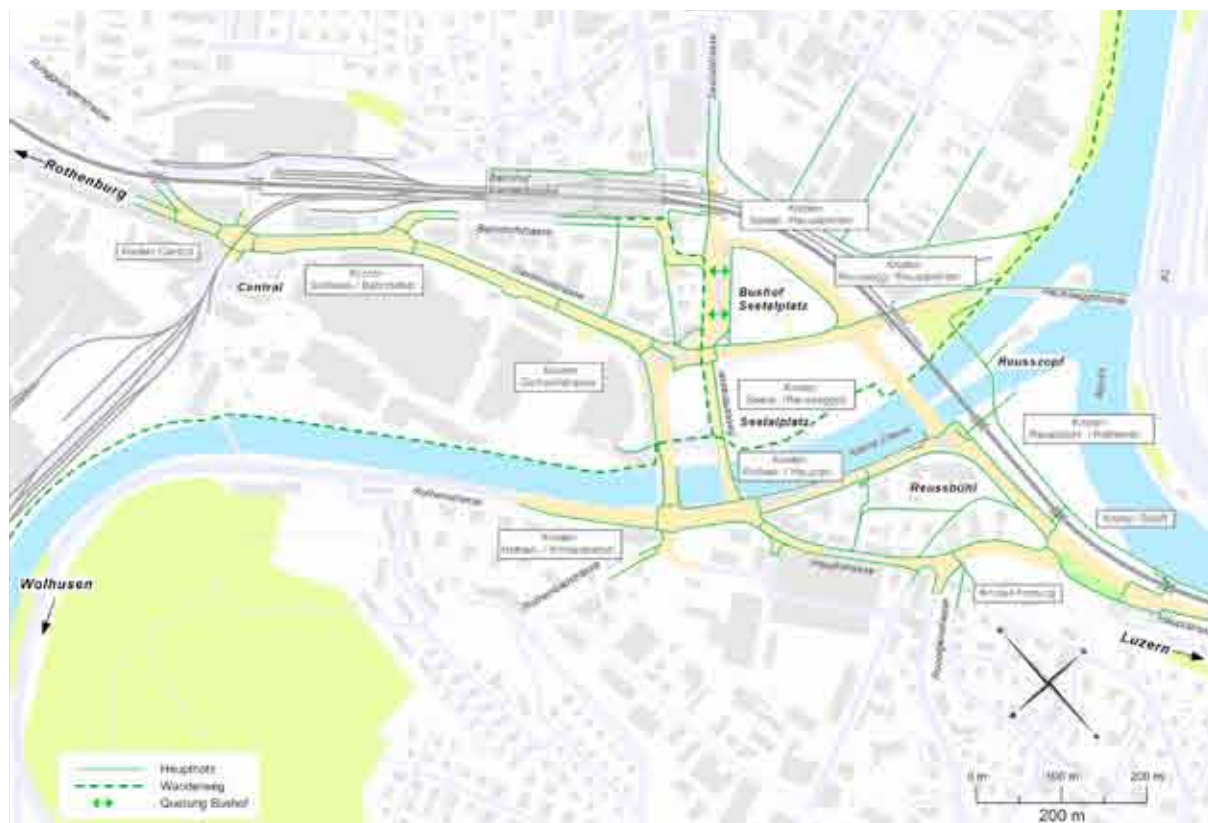
Übersichtsplan Verkehrsprojekt Seetalplatz, Stand bereinigtes Bauprojekt 12.07.2012, IG Epsilon plus

2.8.6 Konzept Radverkehr



Übersichtsplan Verkehrsprojekt Seetalplatz, Stand bereinigtes Bauprojekt 12.07.2012, IG Epsilon plus

2.8.7 Konzept Fussverkehr



Übersichtsplan Verkehrsprojekt Seetalplatz, Stand bereinigtes Bauprojekt 12.07.2012, IG Epsilon plus

2.9 Nachhaltigkeit

Im Sinne der Nachhaltigkeit soll sich das Stadtzentrum Luzern Nord über den ganzen Lebenszyklus durch überdurchschnittliche Gebäudeenergieeffizienz, Verwendung erneuerbarer Energien, Einsatz von gesundheitlich unbedenklichen und vorzugsweise regionalen Baumaterialien, einem geringen Bodenverbrauch, hohe Luftqualität, Verhinderung von Naturgefahren, einem guten Verhältnis von Arbeitsplätzen und Wohnnutzung sowie einer guten Branchenstruktur, hohe Aufenthaltsqualität in Innen- und Aussenbereichen, gute soziale Durchmischung, arealinterne Quartierinfrastrukturen, gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr und einer optimalen Erschliessung für den Veloverkehr auszeichnen.

Die konkreten Massnahmen müssen im Rahmen der Gesamtzielsetzung für jedes einzelne Projekt abgewogen und optimiert werden.



Schwarzplan

2.10 Umwelt und Energie

2.10.1 Lärmschutz

Zur Einhaltung der massgeblichen Belastungsgrenzwerte sind siedlungsverträgliche Lösungen zu suchen. Diese sollten etappiert erstellt werden können und die Entwicklung des Gebietes nicht beeinträchtigen. Lärmschutzwände sind langfristig im ganzen Zentrumsgebiet nicht erwünscht. Als temporäre Massnahme sind sie nur dann vorzusehen, wenn alle anderen Massnahmen nicht zumutbar oder nicht verhältnismässig sind. In aller Regel sind somit Lärmschutzmassnahmen an bzw. in den künftigen Gebäuden sowie ggf. zweckmässige Etappierungen der neuen Baukörper vorzusehen.

2.10.2 Energie

Gemäss Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord gilt für alle Neubauten gilt mindestens der Minergie- oder ein vergleichbarer Energiestandard. In den Bebauungsplänen können höhere Energiestandards gefordert werden, wenn dies mit den städtebaulichen Aspekten vereinbar ist.

Soll das Stadtzentrum Luzern Nord neue Chancen für ressourceneffiziente und wettbewerbsfähige Lebens- und Arbeitsstile eröffnen, muss die Planungsaufgabe über die heute gängige Praxis hinausgehen und die 2000-Watt-Gesellschaft anstreben.

Betreffend Energieversorgung ist der im Entwurf vorliegende Teilrichtplan Wärme Luzern Nord und Ost zu konsultieren.

2.10.3 Meteorwasser

Wo möglich und gesetzlich zulässig, soll Meteorwasser der Versickerung oder einem Vorfluter zugeführt werden. Versickerungsanlagen tragen zur Schaffung von Lebensräumen und damit zur Biodiversität bei.

2.10.4 Dachbegrünung

Flachdächer sollten nach Möglichkeit mit extensiver Dachbegrünung versehen werden. Dabei sind standorttypische und ökologisch wertvolle Begrünungen zu verfolgen. Das Extensivsubstrat über Abdichtung, Schutzschicht und Speichermatte muss entsprechend eine Minimalstärke von 8cm in gesetztem Zustand aufweisen. Bei Solaranlagen auf Flachdächern können die Gemeinden die Flächenanteile für Solaranlagen und Begrünung projektbezogen festlegen.

2.10.5 Biodiversität

Der Aussenraum - inklusive Dächer und Fassaden - soll so gestaltet werden, dass eine Artenvielfalt von Pflanzen und Kleinlebewesen unterstützt wird. Die Erhaltung, Schaffung und Vernetzung von verschiedenartigen Lebensräumen bietet unterschiedlichen Pflanzen und Tieren die Möglichkeit, einen Standort zu besiedeln und ihre Funktion im Ökosystem zu erfüllen. Eine standortgerechte, vielfältige Bepflanzung, welche Pflanzen und Tieren Lebensraum bietet, trägt wesentlich zur Aufenthaltsqualität des Aussenraums bei.

3 Architektonisches Leitbild Stadtzentrum Luzern Nord

Das architektonische Leitbild basiert auf dem städtebaulichen Konzept Stadtzentrum Luzern Nord und präzisiert dies im Bereich Typologie, Proportion und Materialisierung. Damit kann dem neuen Stadtteil eine einheitliche Identität verliehen werden.

3.1 Übergeordnete Festlegungen

Der Stadtteil soll sich über verschiedene Architekturen auszeichnen, welche die Identität des Ortes prägen.

3.1.1 Nutzungsverteilung über das Planungsgebiet

- Das Stadtzentrum Luzern Nord als regionales Zentrum ist ein gemischt genutzter, in drei Teilräume gegliederter Stadtteil. Schwerpunkte öffentlich zugänglicher Nutzung sind am neuen Bahnhofplatz und am Seetalplatz. Schwerpunkte der Wohnnutzung sind beiderseits der Kleinen Emme, namentlich Emmenfeld und am neuen Reussbühlquai.

In Reussbühl steht die Aufwertung eines gemischt genutzten Quartierzentrums im Vordergrund.

- die Art und das Mass sowie die Dichte einer künftigen Nutzungsverteilung auf dem Areal sollen sich nachfragegemäss entwickeln können und sind auf die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrsprojektes abzustimmen

- Verkehrsintensive Einrichtungen wie Fachmärkte und Einkaufszentren sind ausgeschlossen

- für soziale Nutzungen wie Kinderkrippen, Kindergarten und Spitex sind bei Bedarf die entsprechenden Flächen zur Verfügung zu stellen

3.1.2 Traufnlinien/Höhenentwicklung

- Höhendominanten der Baufelder A2 und B1 sind als städtebauliche Merkzeichen zwingend auszubilden

- In den Baufeldern A1 und A4 wird die Erstellung von Hochhäusern ebenfalls ermöglicht

- Der neue Reussbühl-Platz kann zwischen den Baufeldern C7 und C8 ebenso durch ein höheres Gebäude markiert werden

3.1.3 Materialisierung

- die Fassaden im gesamten Planungsgebiet sollten einen hohen geschlossenen Anteil aufweisen, der mineralisch/steinern auszuführen ist. Die Farbe von verputzten Flächen ist dem mineralischen Ton anzugleichen.

- bei den Fassaden der Erd- bzw. 1.Obergeschosse mit gewerblich und öffentlicher Nutzung an öffentlichen Plätzen ist ein hoher Glasanteil möglich

3.1.4 Öffnungsanteil Fassaden

- Fassaden der Erd- bzw. 1.Obergeschosse mit gewerblich und öffentlicher Nutzung an öffentlichen Plätzen werden über zwei Geschosse ausgebildet und weisen einen höheren Öffnungsanteil auf, als die darüberliegenden Geschosse. Zusätzlich werden diese durch ein Vordach über dem 1.Obergeschoss betont.



Neuer Bushof

3.2 Referenzen Fassaden



Mailand, Asnago Vender



Sullivan Center, Chicago, Sullivan



Europaallee Zürich, Graber Pulver Architekten

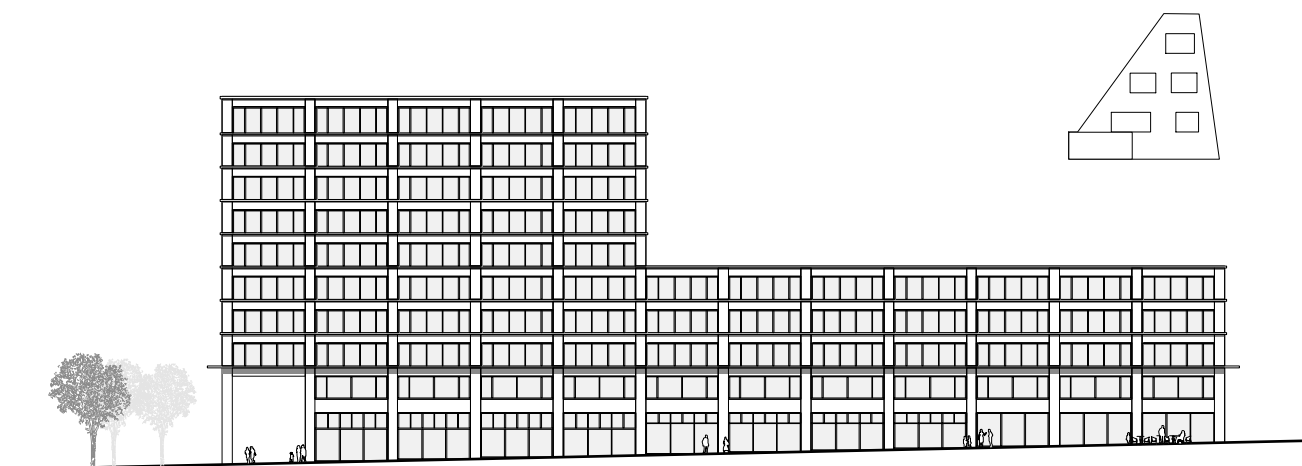


Haus Ober, Zürich

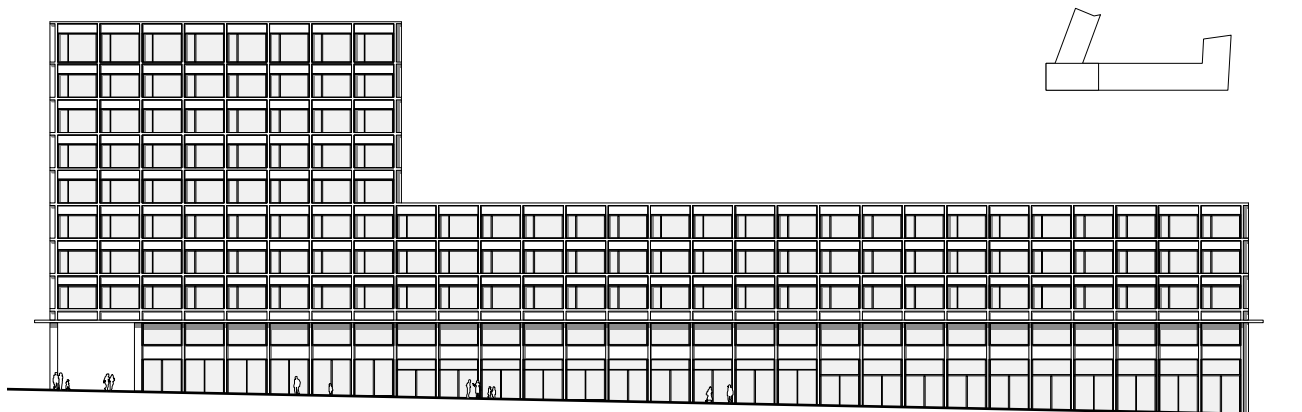


Städtebauliche Situation, Le Havre, August Perret

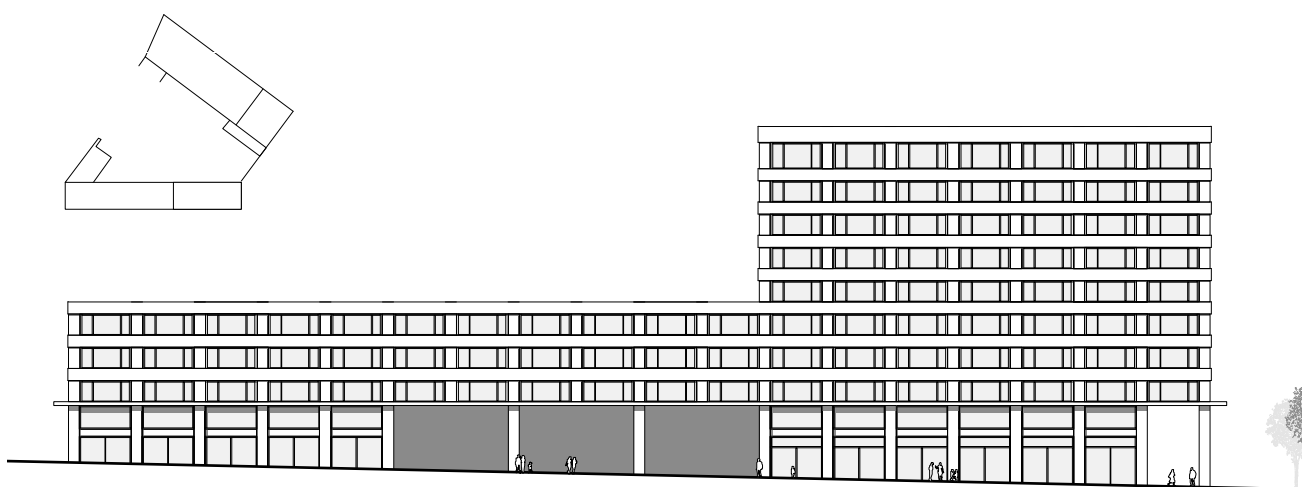
3.3 Beispiele für Fassaden zum Bahnhof- und Seetalplatz



Fassade A1 M 1|750

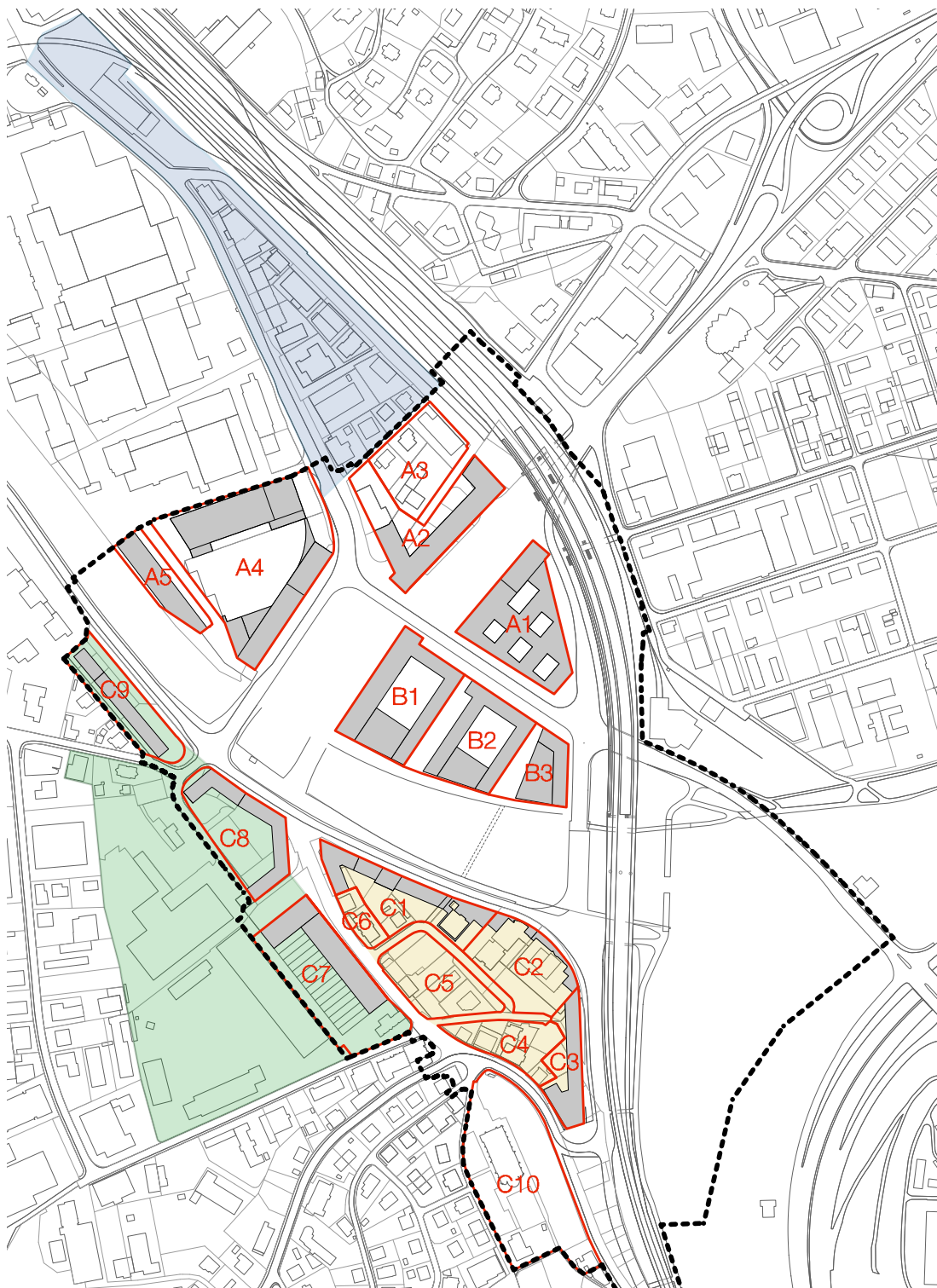


Fassade A2 M 1|750



Fassade A4 M 1|750

3.4 Teilraumgliederung



Baufelder Teilraum

- | | | | |
|----------|-----------------------------|----------|-------------------------|
| A1 | Reussegg/Bahnhofplatz Süd | C7/C8/C9 | Reussbühl West/ CKW |
| A2/A3 | Bahnhofquartier | C10 | St. Philipp Neri Kirche |
| A4/A5 | Seetalplatz/Nord, Kino MaxX | ----- | Masterplanperimeter |
| B1/B2/B3 | Reussegg/Kleine Emme | ■ | Areal Reussbühl West |
| C1/C2/C3 | Reussbühl Ost/Reussbühlquai | ■ | Areal Reussbühl Ost |
| C4/C5/C6 | Reussbühl Ost | ■ | Areal Bahnhof - Central |

3.5 Teilraum A Stadtzentrum Luzern Nord

In diesem zentralen Bereich soll ein Geschäftsviertel mit City-Eigenschaften entstehen.

3.5.1 A1 Reussegg / Bahnhofplatz Süd

Die Höhenunterschiede an der Platzfassade betragen gemäss Vorprojekt Strasse bis zu 2.32m; entlang der Reusseggstrasse bis zu 2.72 m. Dies stellt erhöhte Anforderungen an die Ausbildung der EG-Zone.

Bautypologie

Geschlossene Bebauung mit vertikaler Akzentsetzung innerhalb der Pflichtbaulinie als Mantellinie. Die Höhen-dominante ist nicht zwingend zu realisieren.

Gebäudestellung und Orientierung

Eingänge, Erdgeschossnutzungen und Fassaden orientieren sich zum Platz. Die Erdgeschosse sind mit mindestens 4 m Geschosshöhe auszubilden.

Zonenzuordnung

Spezielle Kernzone (K-S) überlagert mit Kreativzone

Geplante Baumasse

Richtwert Bruttogeschossfläche 27'600 m² aus Modell

Maximalwert durch Verkehrsmenge beschränkt

Kopf ca. 10 Geschosse (max. Höhe 470m über NN)

Sockel ca. 5 Geschosse (max. Höhe 453m über NN)

Nutzungsverteilung

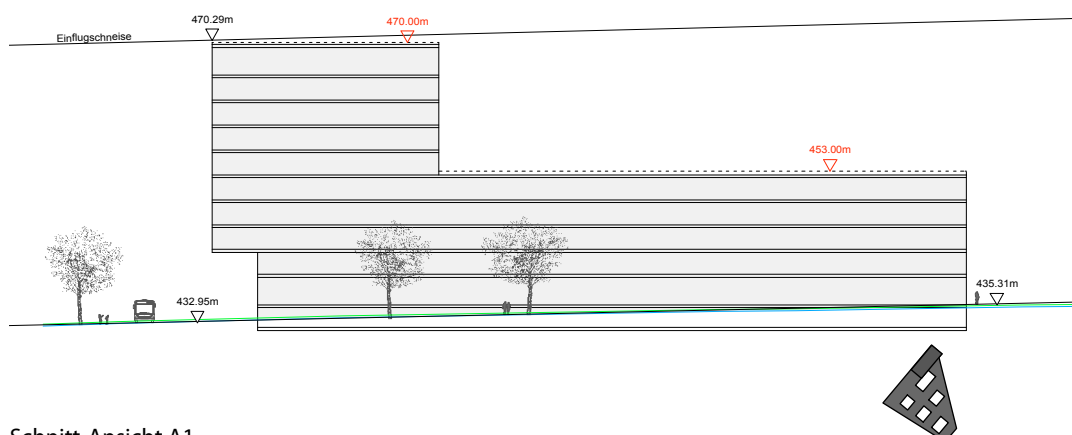
Schwerpunkt Büro, Dienstleistungsbetrieb mit Publikumsverkehr, Hotel.

Ausbildung EG

EG-Nutzungen Seite Bahnhofplatz Neu und 50% EG-Bereich Reusseggstrasse nur für Gastronomie, Hotel, Freizeit, Kultur, Einkauf, Dienstleistung mit Publikumsverkehr, Polizeiposten.

Nutzungsanteile

Untergeordneter Anteil an Wohnnutzung zulässig.



Schnitt-Ansicht A1

3.5.2 A2 Bahnhofquartier

Bautypologie

Zu den Plätzen geschlossene Bebauung mit vertikaler Akzentsetzung. Die Höhendominante ist zwingend zu realisieren.

Gebäudestellung und Orientierung

Eingänge und Fassaden orientieren sich zu den Plätzen.

Zonenzuordnung

6-geschossige Kernzone (K6) überlagert mit Kreativzone mindestens 3 maximal 6 Geschosse

Geplante Baumasse

Richtwert Bruttogeschossfläche 20'000 m² aus Modell
Maximalwert durch Verkehrsmenge beschränkt
Kopf ca. 10 Geschosse (max. Höhe 472m über NN)
Sockel ca. 5 Geschosse (max. Höhe 453m über NN)

Nutzungsverteilung

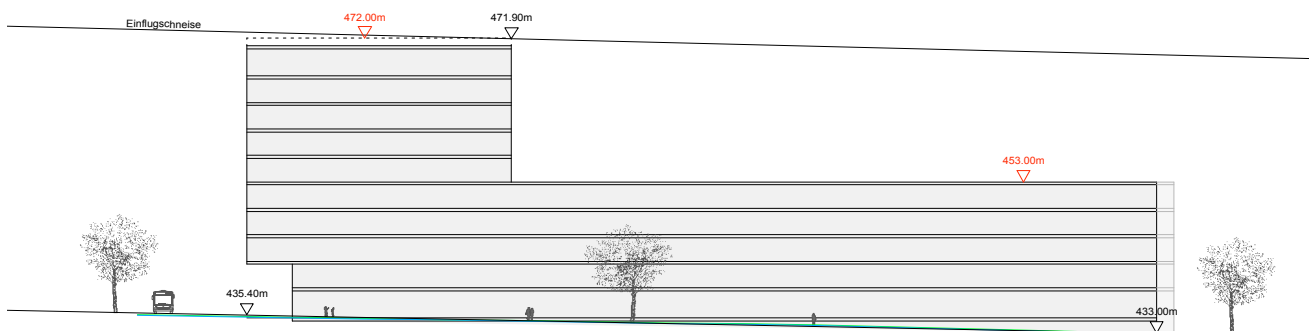
Schwerpunkt Büro, Dienstleistungsbetrieb mit Publikumsverkehr

Ausbildung EG

EG-Nutzungen Seite Bahnhofplatz Neu und Gerliswilstrasse nur für Gastronomie, Hotel, Kultur, Einkauf, Dienstleistung mit Publikumsverkehr.

Nutzungsanteile

Untergeordneter Anteil an Wohnnutzung zulässig.



Schnitt-Ansicht A2

3.5.3 A3 Bahnhofquartier / Bahnhofstrasse

Bebauung gemäss Regelbauweise in Bau- und Zonenordnung

Zonenzuordnung

6-geschossige Kernzone (K6) überlagert mit Kreativzone mindestens 3 maximal 6 Geschosse

Nutzungsverteilung

Schwerpunkt Wohnen und publikumsorientierte Dienstleistung gegenüber Bahnhof

Ausbildung EG

Bahnhofstrasse gegenüber Bahnhof (heute Post) nur für Dienstleistung mit Publikumsverkehr oder Gastronomie, Freizeit, Einkauf.

Nutzungsanteile

Wohnanteil mindestens 70%

3.5.4 A4 Seetalplatz Nord, Zentrum Seetalplatz

Bautypologie für den Neubau entlang des Seetalplatzes
Geschlossene Bebauung mit vertikaler Akzentsetzung
als Ummantelung eines existierenden Komplexes. Die
Höhendominante ist nicht zwingend zu realisieren.

Gebäudestellung und Orientierung für den Neubau
entlang des Seetalplatzes
Eingänge, Erdgeschossnutzungen und Fassaden orien-
tieren sich zum Platz.

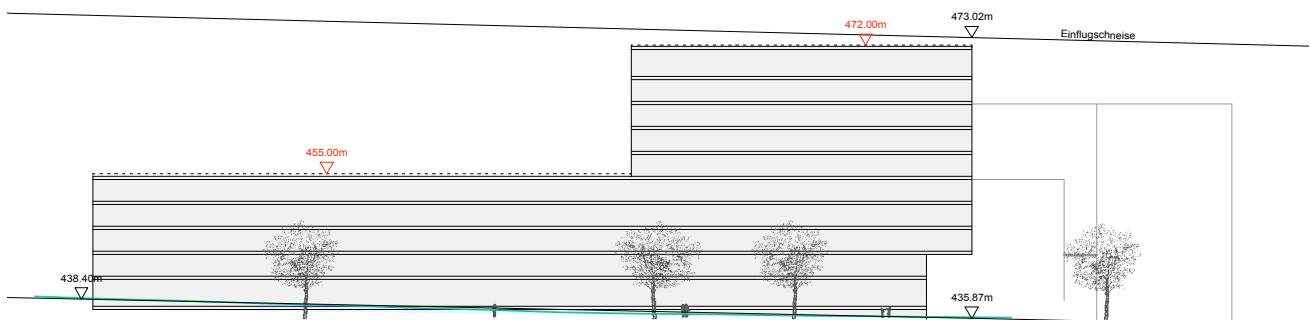
Zonenzuordnung
Industriezone (A)

Geplante Baumasse für den Neubau entlang des See-
talplatzes
Richtwert Bruttogeschossfläche 16'200 m² aus Modell
Maximalwert durch Verkehrsmenge beschränkt
Hinzu kommen auf dem Baufeld A4 die bestehende
Geschossfläche des Kinos sowie die im nördlichen
Arealteil geplante weitere bauliche Nutzung über ca.
13'000m² BGF
Kopf ca. 10 Geschosse (max. Höhe 472m über NN)
Sockel ca. 5 Geschosse (max. Höhe 455m über NN)

Nutzungsverteilung
Schwerpunkt Büro, Dienstleistung, Verkauf. In zweiter
Bautiefe Freizeit (Kino)

Ausbildung EG
EG-Nutzungen nur für Dienstleistung mit Publikumsver-
kehr oder Gastronomie, Kultur, Einkauf.

Nutzungsanteile
Untergeordneter Anteil an Wohnnutzung zulässig.



Schnitt-Ansicht A4

3.5.5 A5 Seetalplatz Nord, Uferbebauung

Bautypologie

Wohnungsbau als Zeilenbau

Gebäudestellung und Orientierung

Wohnnutzungen orientieren sich zur Kleinen Emme

Zonenzuordnung

Industriezone (A)

Geplante Baumasse

Richtwert Bruttogeschossfläche 9'300 m² aus Modell

Maximalwert durch Verkehrsmenge beschränkt

5 Geschosse (max. Höhe 457m über NN)

Nutzungsverteilung

Schwerpunkt Wohnen

Nutzungsanteile

Wohnanteil bis 80%

3.6 Teilraum B Reussegg

3.6.1 B1 / B2 / B3 Reussegg

Bautypologie

Geschlossene Bebauung entlang der Pflichtbaulinien.
Die Höhendominante im Baufeld B1 ist zwingend zu realisieren.

Gebäudestellung und Orientierung

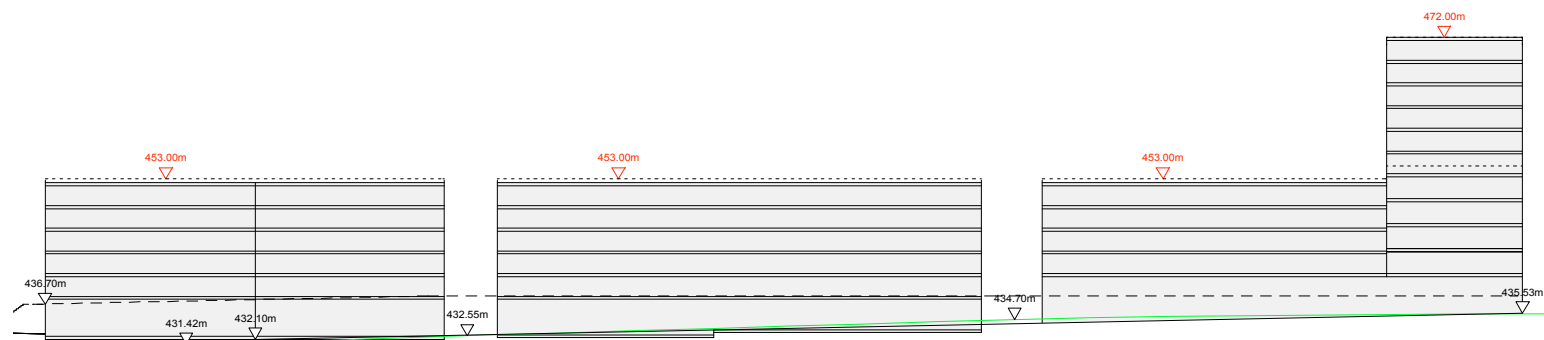
Öffnung der Bebauung zum Fluss.
Eingänge und Fassaden orientieren sich zur Strasse, Seetalplatz oder Passagen.
Strassenseitige Erdgeschossfronten mit grossem Öffnungsanteil/Fussgängerdurchlässen.

Zonenzuordnung

Spezielle Kernzone (K-S) überlagert mit Kreativzone

Geplante Baumasse

Richtwert Bruttogeschossfläche 36'000 m² aus Modell
Maximalwert durch Verkehrsmenge beschränkt
Kopf ca. 10 Geschosse (max. Höhe 472m über NN)
Sockel ca. 5 Geschosse (max. Höhe 453m-455m über NN)
UG teilweise ausbaubar



Schnitt-Ansicht B1/B2/B3



3.6.2 B1 Reussegg - Seetalplatz Süd

Nutzungsverteilung
Schwerpunkt Wohnen; Büro, Dienstleistung in den
Obergeschossen möglich

Ausbildung EG
EG-Nutzungen Seetalplatz nebst Eingangsbereichen
nur für Dienstleistung mit Publikumsverkehr oder Gast-
ronomie, Freizeit, Einkauf.

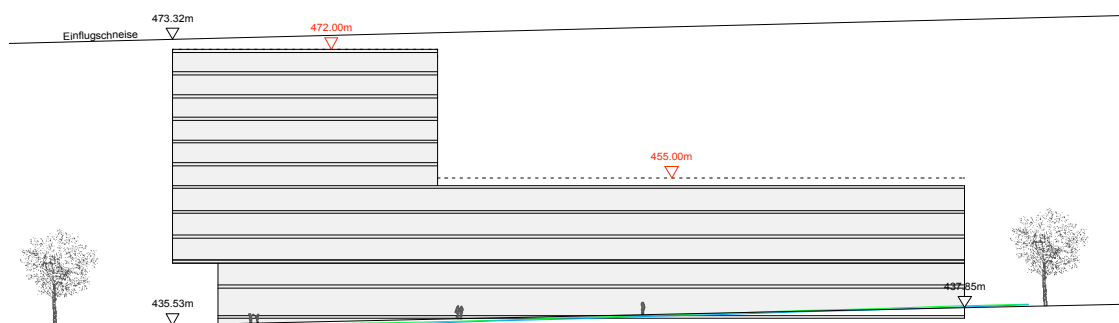
Nutzungsanteile
Wohnanteil mindestens 50%
Wohnungstypen auf Lärmbelastung/Lärmschutzvor-
schriften abgestimmt

3.6.3 B2 / B3 Reussegg

Nutzungsverteilung
Schwerpunkt Wohnen; Büro, Dienstleistung im 1. Ober-
geschoss möglich

Ausbildung EG
EG für gewerbliche oder öffentliche Nutzung bzw.
Wohnnebennutzung.

Nutzungsanteile
B2: Wohnanteil mindestens 80%
B3: Wohnanteil mindestens 60%



Schnitt-Ansicht B1

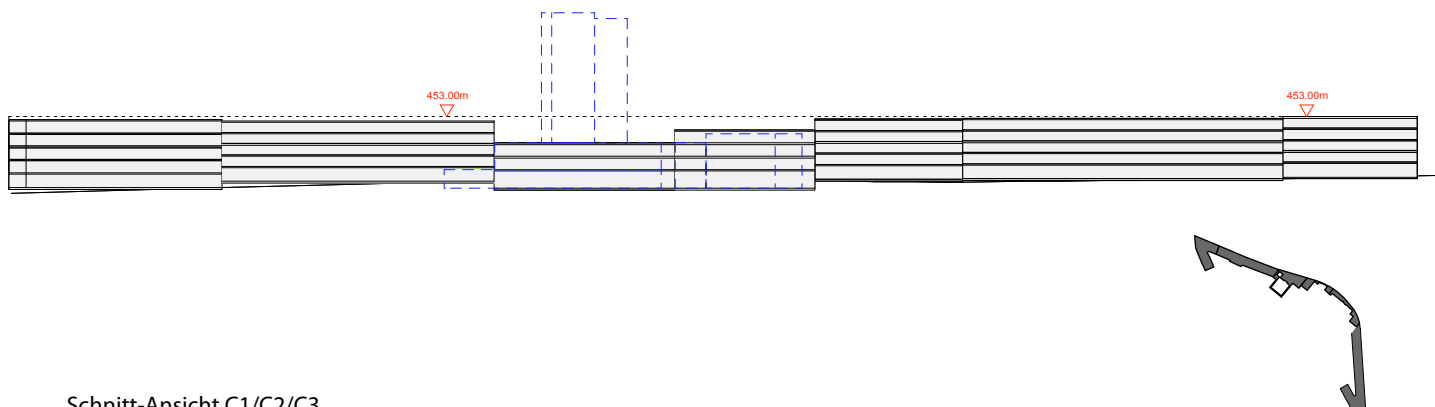
3.7 Teilraum C Reussbühl

3.7.1 C1- C3 Bebauung Reussbühlquai

Mit dem Reussbühlquai entsteht eine städtische Adresse. Die im Endausbau geschlossene Bebauung lässt sich schrittweise entwickeln. Sie verbindet bestehende Elemente wie das Hochhaus mit neuen Setzungen. Ufermauer, Baumreihe, Strasse und Fassadenfront sind in ihrem Charakter urban und aufeinander abgestimmt. Die aneinander gereihten, hofseitig sich öffnenden Wohnhäuser schützen sich selbst und das Quartier vor dem Strassenlärm.

Zonenzuordnung
Zentrumszone (Ze)
Hochhäuser zulässig

Geplante Baumasse
Richtwert Bruttogeschossfläche 37'000 m² aus Modell
Maximalwert durch Verkehrsmenge beschränkt
5 Geschosse (max. Höhe 453m über NN)



Schnitt-Ansicht C1/C2/C3

3.7.2 C1 Reussbühlquai *

Bautypologie

Geschlossene Blockrandbebauung

Wohnungstypen sind auf Lärmbelastung/Lärmschutzvorschriften abzustimmen

Gebäudestellung und Orientierung

Eingänge und Fassaden orientieren sich zur Strasse und Fluss.

Strassenseitige Erdgeschossfronten mit grossem Öffnungs-/Fensterflächenanteil.

Nutzungsverteilung

Schwerpunkt Wohnen; Büro, Dienstleistung im 1. Obergeschoss möglich

Ausbildung EG

EG für gewerbliche oder öffentliche Nutzung bzw. Wohnnebennutzung

Nutzungsanteile

Wohnanteil bis 80%

3.7.3 C2 Reussbühlquai *

Bautypologie

Ummantelung des bestehenden Hochhaussockels mit einer zusätzlichen gewerblichen Raum- und Fassadenschicht.

Herstellung einer geschlossenen Bebauung mit C1 und C3.

Gebäudestellung und Orientierung

Eingänge und Fassaden orientieren sich zur Strasse und Fluss.

Nutzungsverteilung

Schwerpunkt Wohnen; Büro, Dienstleistung im 1.-3. Obergeschoss möglich; Ummantelung des bestehenden Hochhaussockels mit einer zusätzlichen gewerblichen Raum- und Fassadenansicht.

Ausbildung EG

EG für gewerbliche oder öffentliche Nutzung bzw. Wohnnebennutzung

Nutzungsanteile

Wohnanteil bis 80%

3.7.4 C3 Reussbühlquai *

Bautypologie

Geschlossene Blockrandbebauung.

Ausbildung Kopfbau Schiff als „Tor zu Reussbühl“.

Wohnungstypen auf Lärmbelastung/Lärmschutzvorschriften abgestimmt.

Teilweise Ausbildung des Erdgeschosses als offene Halle mit verglastem, demontierbarem Abschluss zur Strasse gemäss Vorgabe Hochwasserschutz.

Gebäudestellung und Orientierung

Eingänge und Fassaden orientieren sich zur Strasse und Fluss.

Strassenseitige Erdgeschossfronten mit grossem Öffnungs-/Fensterflächenanteil.

Nutzungsverteilung

Schwerpunkt Büro, Dienstleistung.

Kopfbau Schiff als repräsentativer Bürobau.

Ausbildung EG

EG für gewerbliche oder öffentliche Nutzung

Nutzungsanteile

Wohnanteil mindestens 20%

* Teilbereich der Testplanung Areal Reussbühl Ost

3.7.5 C4-6 Einzelbauten im historischen Kern Reussbühl *

Bautypologie

Erhaltenswerte Einzelbauten entlang Hauptstrasse /

Ruopigenstrasse.

Neubauten als Einzelbauten gemäss Vorschriften Regel-
bauweise.

Aufwertung Umgebungsflächen: Gärten, Höfe, Vorplät-
ze.

Zonenzuordnung

Zentrumszone (Ze)

Hochhäuser zulässig

Ausnutzung

max. AZ

Nutzungsverteilung

Schwerpunkt Wohnen; Einkauf; Büro, Dienstleistung im

1. Obergeschoss möglich

Ausbildung EG

EG für gewerbliche oder öffentliche Nutzung bzw.

Wohnnebennutzung.

Nutzungsanteile

Wohnanteil mindestens 70%

* Teilbereich der Testplanung Areal Reussbühl Ost

3.7.6 C7 CKW-Areal *

Bautypologie

Teilabriss Shedhalle für Platzanlage im Nordwesten und gewerblicher Neubau. Prüfung des teilweisen Erhalts der Halle und der Fassade zur Hauptstrasse bei Projektierung Neubau CKW.

Zonenzuordnung

Zentrumszone (Ze)

Ausnutzung

max. AZ

Geplante Baumasse

Richtwert Bruttogeschossfläche 16'000 m² aus Modell
Maximalwert durch Verkehrsmenge beschränkt
Kopf ca.7 Geschosse (max. Höhe 463m über NN)
4 Geschosse im übrigen Areal

Nutzungsverteilung

Gewerbliche und/oder gemischt genutzte Neubauten.
Neunutzung Schwerpunkt Handel, Verkauf, Dienstleistungen, Wohnen, Freizeit, Kultur.

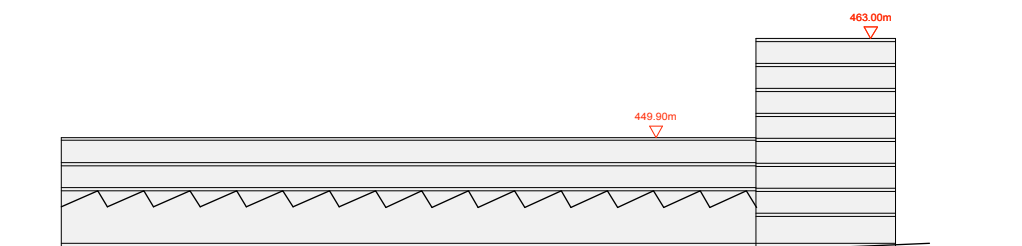
Ausbildung EG

Öffnung der Bebauung zum Strassenraum.

Nutzungsanteile

Nutzung gemäss Erhalt-/Neubaukonzept

* Teilbereich der Testplanung Areal Reussbühl West



Schnitt-Ansicht C7



3.7.7 C8 Zollhaus/Rothenstrasse *

Das Baufeld C8 ist als südwestliche Platzwand des Seetalplatzes zu verstehen und soll dementsprechend als geschlossene Fassade ausgebildet werden. Um die wirtschaftlichen Spielräume für eine Neubebauung zu erhöhen, wird die maximale Ausnutzung deutlich nach oben gesetzt.

Bautypologie

Geschlossene Blockrandbebauung mit hohem Wohnanteil. Wohnungstypen auf Lärmbelastung/Lärmschutzvorschriften abgestimmt.

Gebäudestellung und Orientierung

Eingänge und Fassade orientieren sich zu Platz, Strasse und Fluss. Strassenseitige Erdgeschossfront mit grossem Öffnungsanteil/Fussgängerdurchlass

Zonenzuordnung

Zentrumszone (Ze)

Geplante Baumasse

6 Geschosse (max. Höhe 458m über NN)
Richtwert Bruttogeschossfläche 12'000 m² aus Modell
Maximalwert durch Verkehrsmenge beschränkt

Nutzungsverteilung

Schwerpunkt Wohnen; Büro Dienstleistung im 1.Obergeschoss möglich

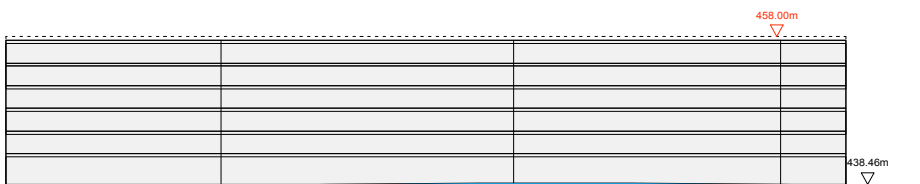
Ausbildung EG

EG für gewerbliche oder öffentliche Nutzung bzw. Wohnnebennutzung.

Nutzungsanteile

Wohnanteil mindestens 70%

* Teilbereich der Testplanung Areal Reussbühl West



Schnitt-Ansicht C8



3.7.8 C9 Zollhaus/Rothenstrasse *

Bautypologie

Geschlossene Blockrandbebauung mit hohem Wohnanteil. Wohnungstypen auf Lärmbelastung/Lärmschutzvorschriften abgestimmt.

Gebäudestellung und Orientierung

Eingänge und Fassade orientieren sich zu Platz, Strasse und Fluss. Strassenseitige Erdgeschossfront mit grossem Öffnungsanteil/Fussgängerdurchlass

Zonenzuordnung

4-geschossige Wohnzone/Zentrumszone

Wohnzone: 4 Geschosse, AZ 0,7,

Gebäuelänge 40m

Abweichung im Rahmen von GP (Mindestfläche 4'000 m²)

2 zusätzliche Geschosse und AZ-Erhöhung um 15% mit Konkurrenzverfahren

Geplante Baumasse

5 Geschosse (max. Höhe 463m über NN)

Richtwert Bruttogeschossfläche 6'000 m² aus Modell

Maximalwert durch Verkehrsmenge beschränkt

Nutzungsverteilung

Schwerpunkt Wohnen; Büro Dienstleistung im 1.Obergeschoss möglich

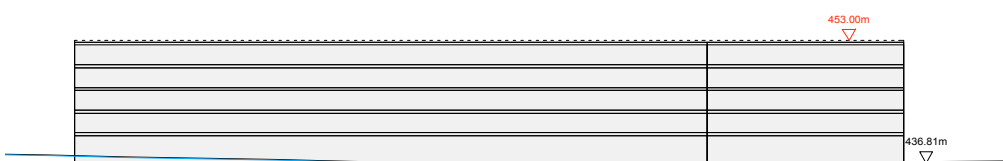
Ausbildung EG

EG für gewerbliche oder öffentliche Nutzung bzw. Wohnnebennutzung.

Nutzungsanteile

Wohnanteil mindestens 70%

* Teilbereich der Testplanung Areal Reussbühl West



Schnitt-Ansicht C9

3.7.9 C10 Kirche

Kirchenhügel Reussbühl mit Katholischer Pfarrkirche St. Philipp Neri und Friedhofanlage

Das bedeutende Ensemble des Historismus mit altem Baumbestand steht in engem räumlichen und visuellen Zusammenhang mit dem alten Ortskern Reussbühl.

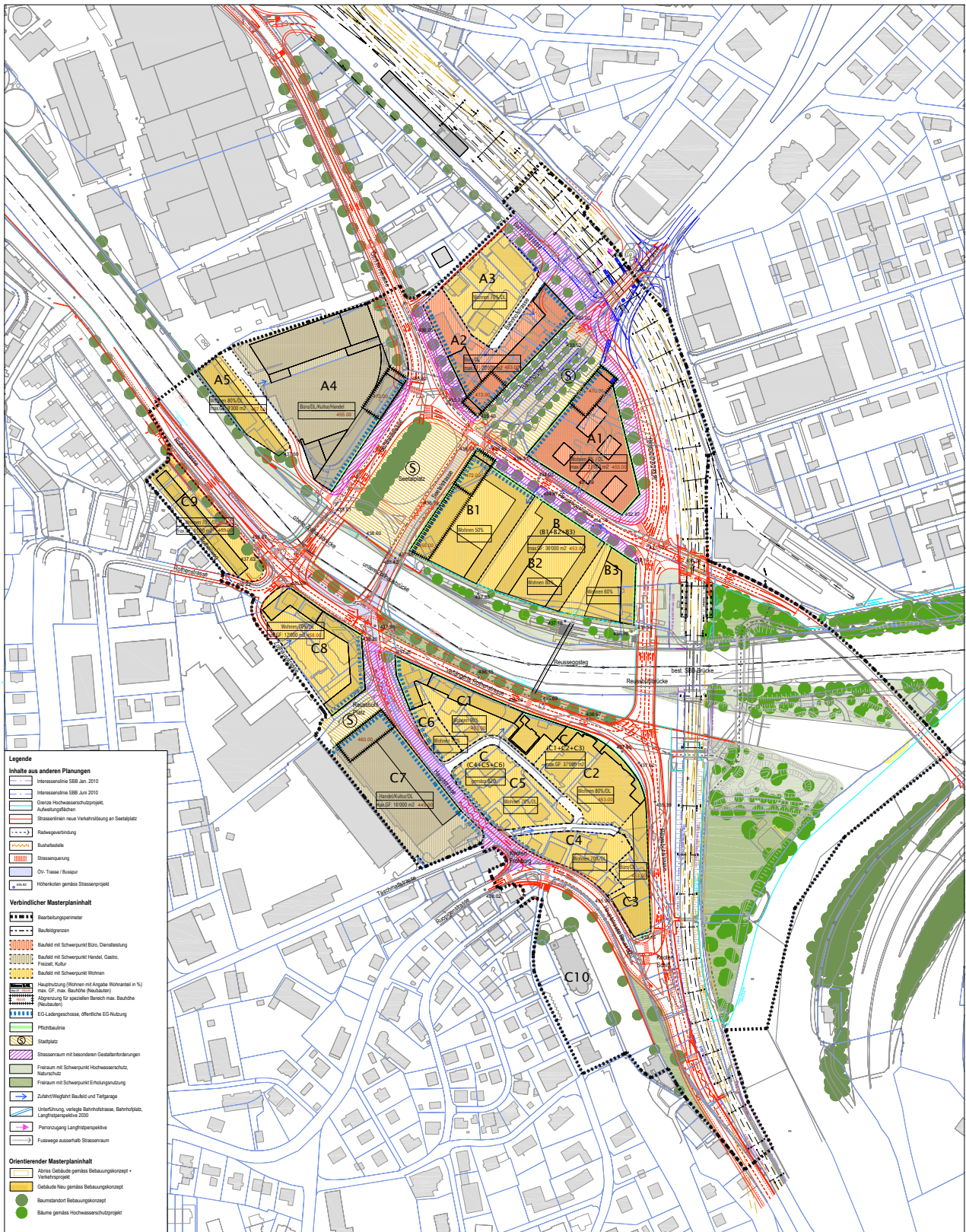
Erhalt des Ensemblecharakters

Bezüge zwischen der historischen Bebauung Reussbühl und dem Kirchenhügel sollen unter Beachtung der verkehrlichen Aspekte möglichst erhalten werden.

Gestaltung des Übergangs am Hügelfuss

Mauerfuss Hauptstrasse bei Erneuerung wenn möglich nicht höher als Bestand.

3.8 Masterplan Luzern Nord



Architektur | Raumentwicklung | Verkehr | Landschaft | Umwelt

metron

Kanton Luzern, Stadt Luzern, Gemeinde Emmen
 Projekt-Nr. 14-06-914-05
 Datei Luzern_Altstadtplan_v13.dwg
 Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord
 Masterplan Mst. 1:1000
 Beschlussfassung
 Metron Raumentwicklung AG T: 056 460 91 11 www.metron.ch
 Stahtrain 2 / 5200 Brugg F: 056 460 91 00 info@metron.ch

Grundlagen

Bebauungskonzept
 Testplanung Überarbeitung
 postfach@luzern.ch
 Berchtold Lenzin Landschaftsarchitekten
 ewp Verkehrsplanung
 Angelus Ellinger Städtebauteorie
 Stand 16.11.2010

Verkehrsprojekt

10246.3 Knoten Emmen-Littau (Seetalplatz)
 IG Epikolon plus - SNZ
 Stand 04.10.2010

Hochwasserschutzprojekt

Hochwasserschutzprojekt Abschnitt A und Abschnitt 1
 IG Bernholz + Eichler / Baucher + Deller
 Reusszug Konzept Erholung und Ökologie
 ASP Landschaftsarchitekten AG
 Stand 27.09.2010

Masterplan Luzern Nord ohne Masstab

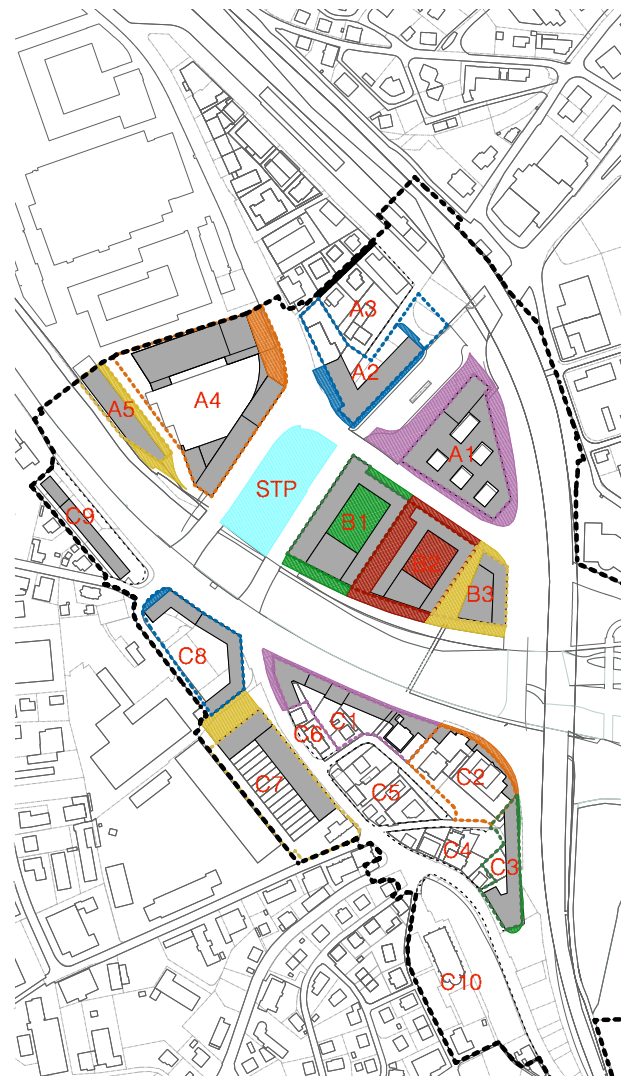
4 Freiraumkonzept Stadtzentrum Luzern Nord

Im Zuge der Arbeiten am Masterplanprojekt Stadtzentrum Luzern Nord wurde von Berchtold.Lenzin Landschaftsarchitekten ein Freiraumkonzept für den gesamten Planungsperimeter entwickelt. Ziel dieses integrativen Bestandteils des städtebaulichen Gesamtkonzepts sind attraktive Stadträume. Diese haben sowohl den unterschiedlichen Nutzungs- und Entwicklungsansprüchen eines neuen Stadtteils als auch den verkehrlichen und wasserbautechnischen Erfordernissen zu entsprechen.

4.1 Freiraumkonzept

Das Konzept wurde in Zusammenarbeit mit dem Bauprojekt Luzern Nord, Gesamtverkehrssystem „Seetalplatz“ entwickelt und koordiniert. Kernstück des Freiraumkonzeptes bilden die beiden neuen Stadtplätze Bahnhofplatz und Seetalplatz. Die beiden Plätze beziehen sich aufeinander und ergänzen sich sowohl in ihrer Gestaltung als auch in ihren Nutzungsmöglichkeiten. Formen, Materialisierung und Baumauswahl sind aufeinander abzustimmen. Der Bahnhofplatz wird vor allem durch seine Hauptfunktion als Busbahnhof und Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs definiert. Im Kontrast dazu steht der Seetalplatz mit seiner grossen und offenen Fläche, der eine flexible und multifunktionale Nutzung zulässt. Im Rahmen eines Projektwettbewerbes wird in den kommenden Monaten die definitive Gestaltung für den Seetalplatz ausgelobt werden. Eine wichtige Fortsetzung finden diese urbanen Freiräume mit dem Uferbereich der Kleinen Emme, dem gegenüberliegenden Reussbühlquai und der in eine Zone mit Mischverkehr umzugestaltenden Hauptstrasse Reussbühl. Weitere Interventionsgebiete sind ausserdem die unterschiedlichen Strassenräume, Platz- und Eingangssituationen, aber auch im Zuge des Ausbaus entstehende temporäre Brachen. Das Freiraumkonzept stimmt die einzelnen Teilbereiche aufeinander ab und verleiht dem neuen Stadtteil ein einheitliches Gesicht bei Gestaltung und Ausstattungen. Parallel und im Austausch mit Masterplan und Verkehrsprojekt wurde ein Beleuchtungskonzept entwickelt, der „Plan lumière“ für das neue Stadtzentrum Luzern Nord.

Die Kosten für die Freiraumgestaltung im Areal des Masterplanes Luzern Nord sind durch die Grundeigentümer anteilmässig mitzutragen. Der Verteilschlüssel zwischen öffentlicher Hand und den einzelnen Grundeigentümern ist vor Inkraftsetzung der Bebauungspläne festzulegen. Für die Gestaltung vom Seetalplatz ist eine gemeinsame Finanzierung durch die Gemeinde unter Beteiligung von Dritten vorgesehen.

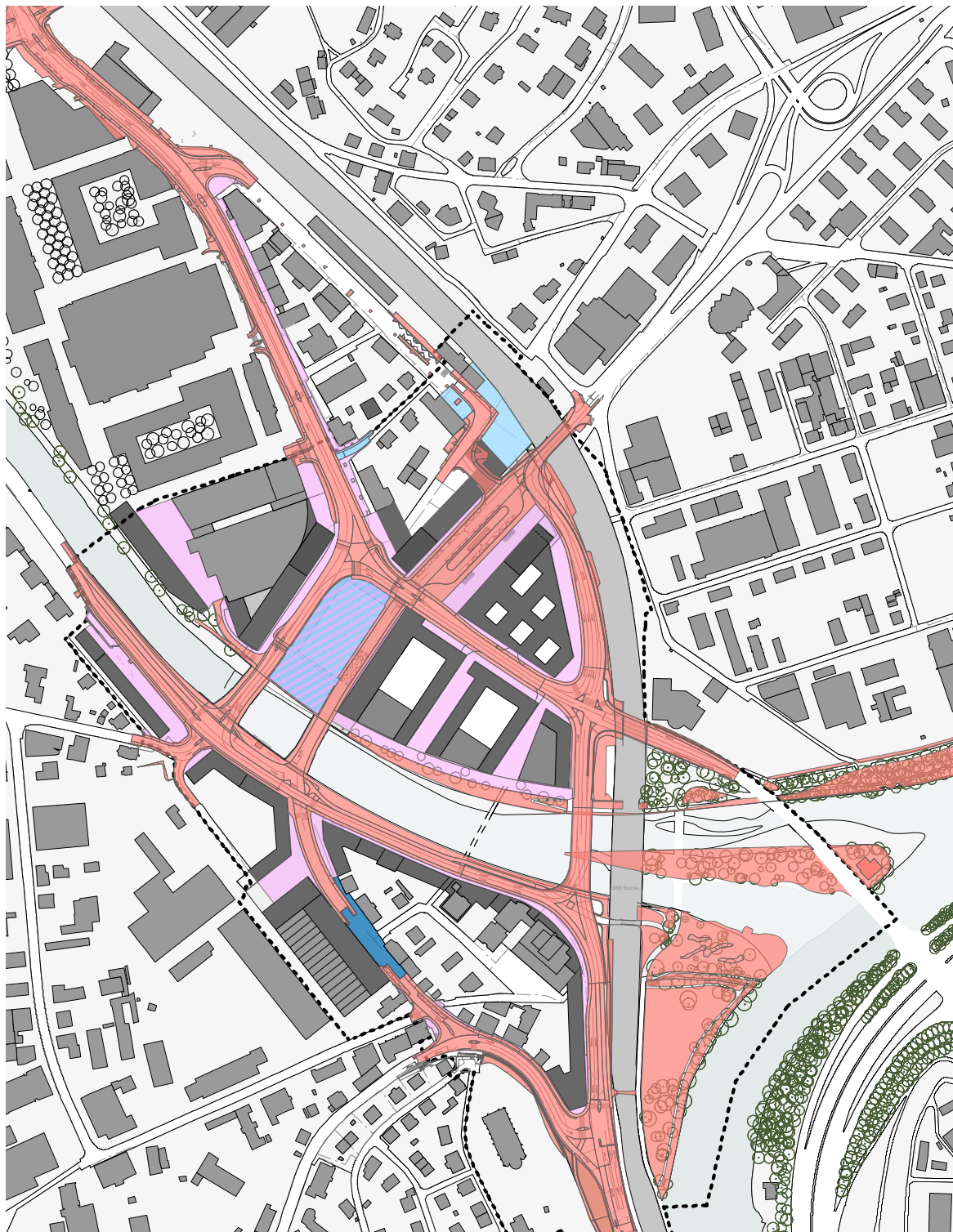


Zuordnung Freiräume:






öffentl. Freiräume, die zwingend mit der angrenzenden Bebauung mitrealisiert werden sollen (A-C)

Kostenbeteiligung Seetalplatz durch Dritte (STP)

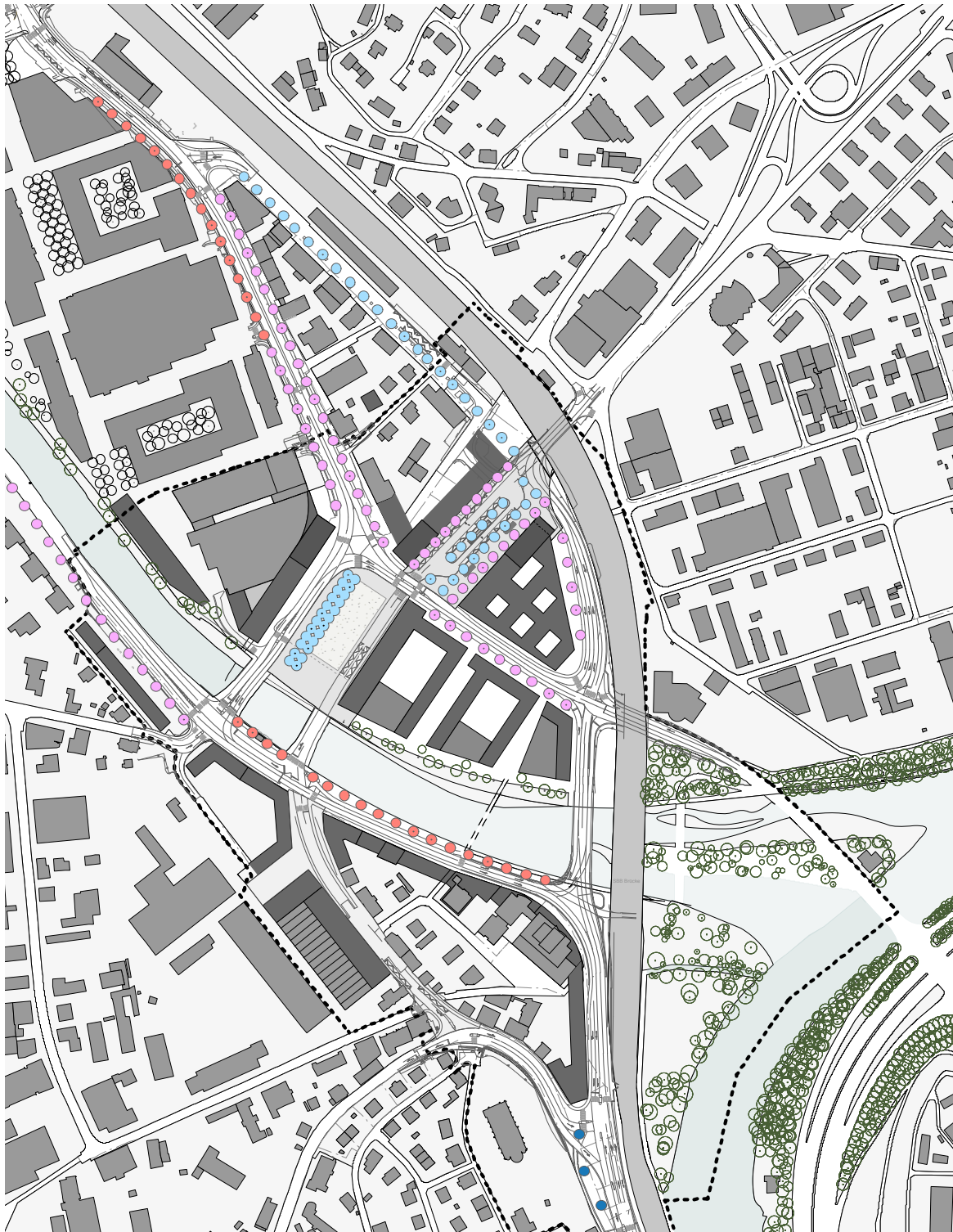
4.1.1 Finanzierung öffentliche Räume



Übersicht Finanzierung öffentliche Räume ohne Massstab (Diskussionsstand vom 28. Juni 2013)

- | | |
|--|--|
|  Kanton Luzern |  Stadt Luzern |
|  Gemeinde Emmen |  Gemeinde Emmen unter Beteiligung von Dritten |
|  Dritte | |

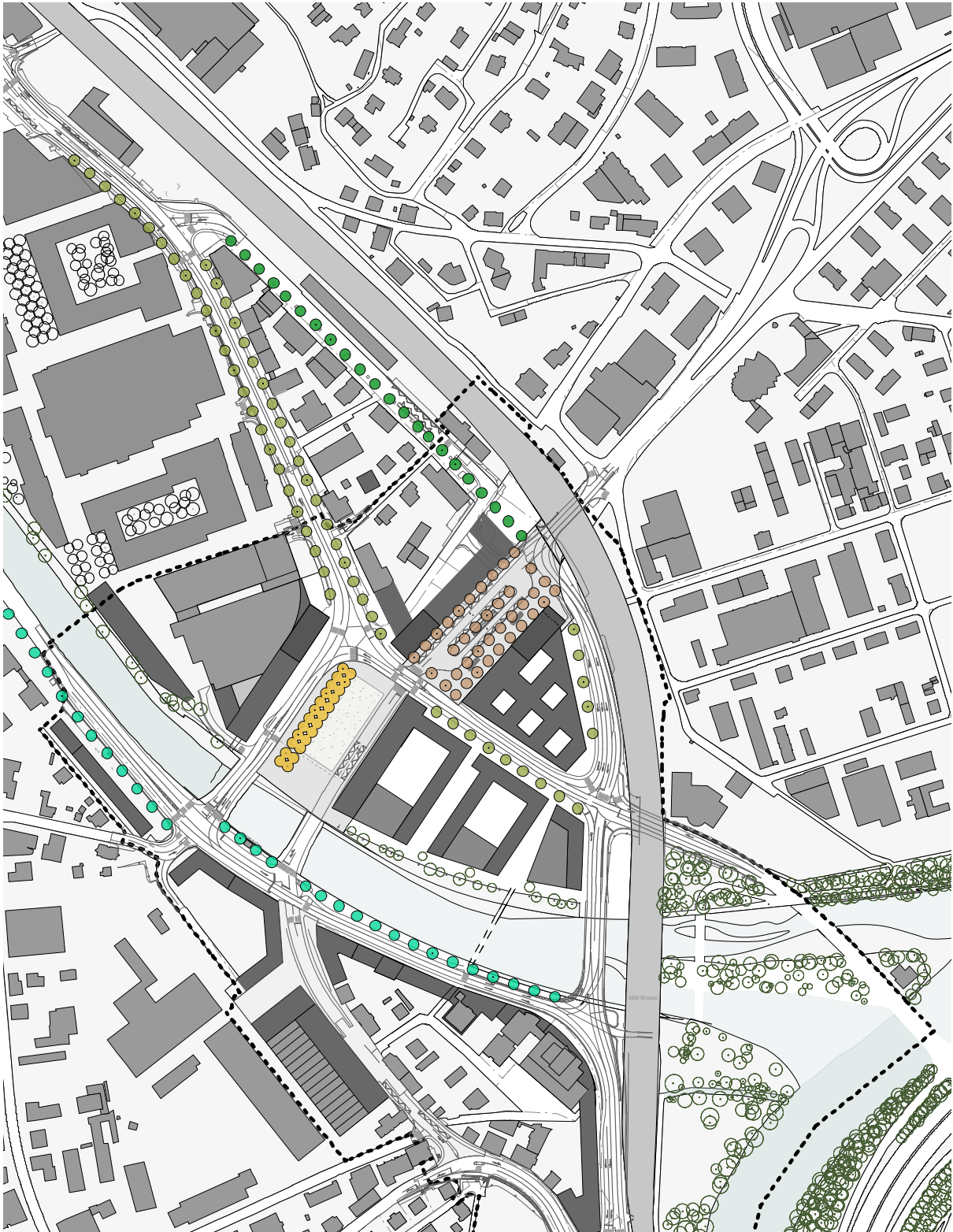
4.1.2 Finanzierung Bäume



Übersicht Finanzierung Bäume ohne Massstab (Diskussionsstand vom 28. Juni 2013)

- Kanton Luzern
- Gemeinde Emmen
- Dritte
- Stadt Luzern

4.2 Alleenkonzept



Alleenkonzept M 1|4000

- | | |
|---|--|
|  Ahorn - <i>Acer platanoides</i> 'Cleveland' |  Gleditschie - <i>Gleditsia triacanthos</i> 'Skyline' |
|  Linde - <i>Tilia platyphyllos</i> 'Rubra' |  Schnurbaum - <i>Sophora japonica</i> |
|  Platane - <i>Platanus acerifolia</i> | |

4.2.1 Baumarten für Stadtplätze und Strassenräume

Nicht alle Baumarten sind für das Stadtklima geeignet, Abstrahlungshitze von befestigten Flächen und kleine Baumgruben lassen die meisten Baumarten verkümmern. Die Auswahlmöglichkeiten beschränken sich auf bewährte Stadtbäume, die teilweise Selektionen von bei uns heimischen Arten sind, teilweise aber auch aus Klimazonen stammen, die Ähnlichkeit mit den erwähnten Bedingungen in der Stadt aufweisen. Wo möglich soll als Grundsatz die Regel „einheimisch vor exotisch“ angewendet werden.

Im Sinne der übergeordneten Gestaltungsabsichten werden die Stadtplätze und die Strassenräume in Luzern Nord durch bestimmte Baumarten mit ihren Eigenschaften betont. Ein wichtiger Bestandteil ist das Zusammenspiel der beiden Stadtplätze.

Beim Bahnhofplatz bilden Gleditschien ein luftiges Baumdach, das durchaus nahe an den Fassaden stehen kann. Der Seetalplatz wird von einer kräftigen Doppelreihe mit charaktervollen Schnurbäumen geprägt,

die zur stark befahrenen Gerliswilstrasse abgrenzt und einen schönen Hintergrund bietet.

Für Alleen und Baumreihen in den Strassenräumen werden mehrheitlich Sommerlinden der Sorte ‚Rubra‘ eingesetzt. Es sind insgesamt nicht sehr viele Bäume und somit dient eine einheitliche Wahl der Stärkung der Achsen, die an die Stadtplätze heranführen. Ausnahme bildet die Bahnhofstrasse mit Spitzahorn, die teilweise erst kürzlich gepflanzt wurden.

Beim Reussbühlquai wird die Dynamik der geschwungenen Ufermauer durch Platanen verstärkt. Diese Baumart soll auch längerfristig die Rothenstrasse entlang der Wohnbauten prägen und die Nähe zum Flussraum betonen.

Die Vorschläge stehen im Einklang mit der „Strategie für die Pflege und Erneuerung der Luzerner Stadtbäume“ der Stadtgärtnerei Luzern vom Januar 2012.

Baumarten für Stadtplätze



Gleditschie - *Gleditsia triacanthos* 'Skyline'



Schnurbaum - *Sophora japonica*

Baumarten Strassenräume



Spitzahorn - *Acer platanoides* 'Cleveland'



Sommerlinde - *Tilia platyphyllos* 'Rubra'



Platane - *Platanus acerifolia*



4.2.2 Baumscheiben für Strassenbäume



Copal Steel, eckig, gelocht



Gusseisen, eckig, Muster



Gusseisen, rund, Muster

4.2.3 Baumarten für Uferbereiche Kleine Emme und Reusszopf

Entlang der Kleinen Emme sowie im Gebiet Reusszopf sollen standorttypische und einheimische Ufergehölze eingesetzt werden. Hier ist genug Platz für mächtige „Landschaftsbäume“, die im Laufe der Jahre zu Charakterbäume heranwachsen können. Insbesondere im Bereich Reusszopf kann an geeigneten Orten die Stieleiche (*Quercus robur*) gefördert werden (vgl. „Strategie für die Pflege und Erneuerung der Luzerner Stadtbäume“ der Stadtgärtnerei Luzern vom Januar 2012).



Weide



Erlen



Pappeln



Esche

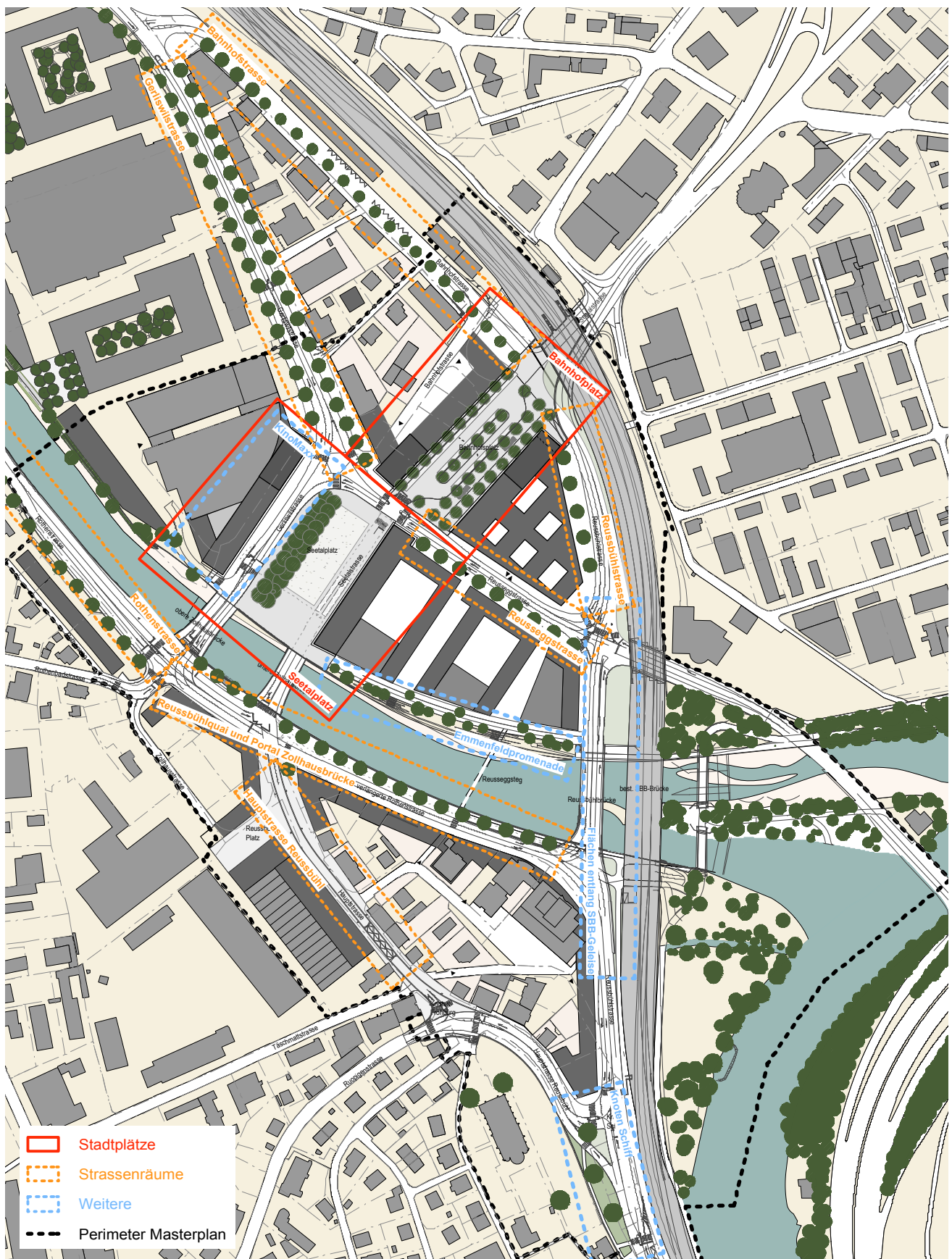


Linde



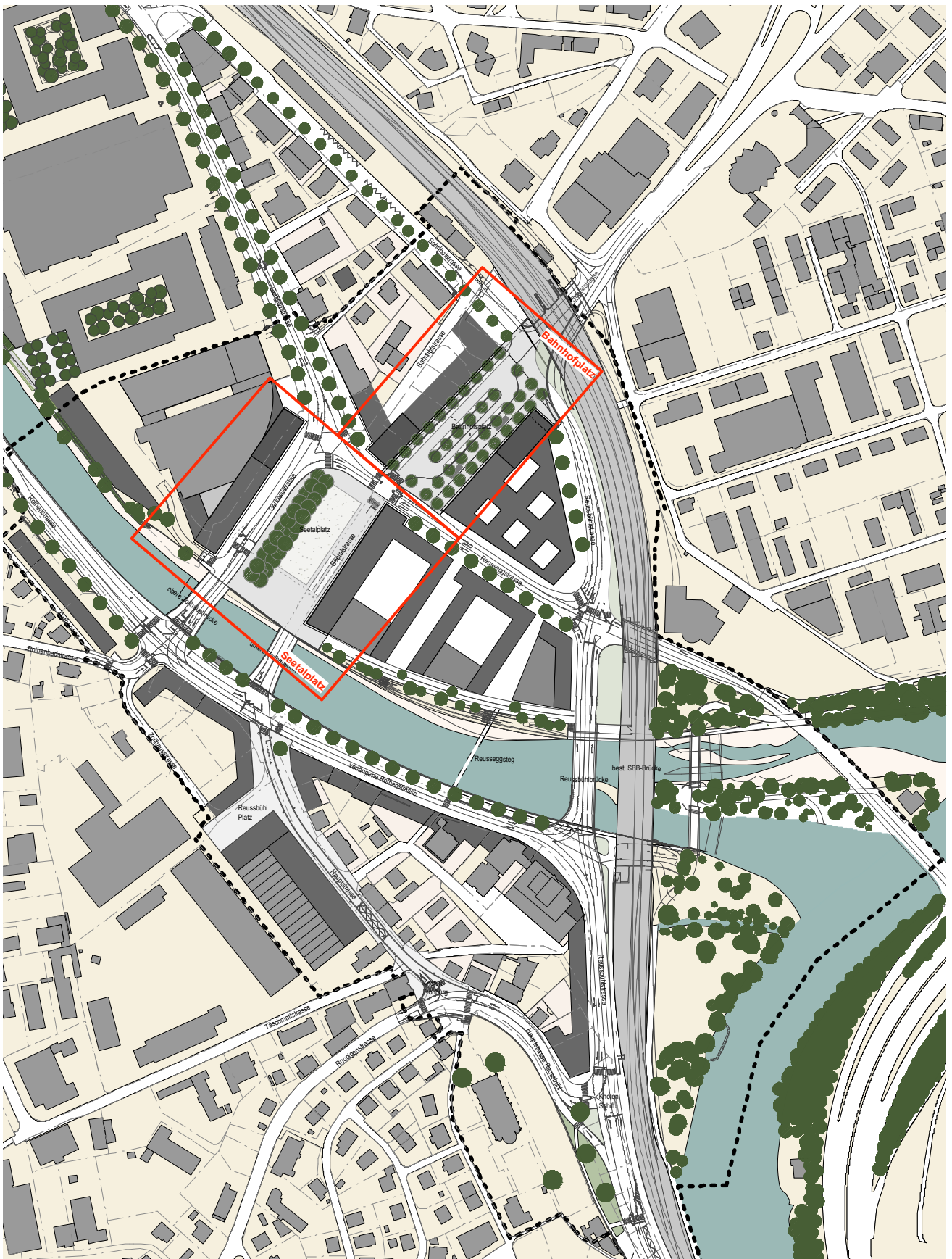
Eiche

4.3 Übersicht Freiräume



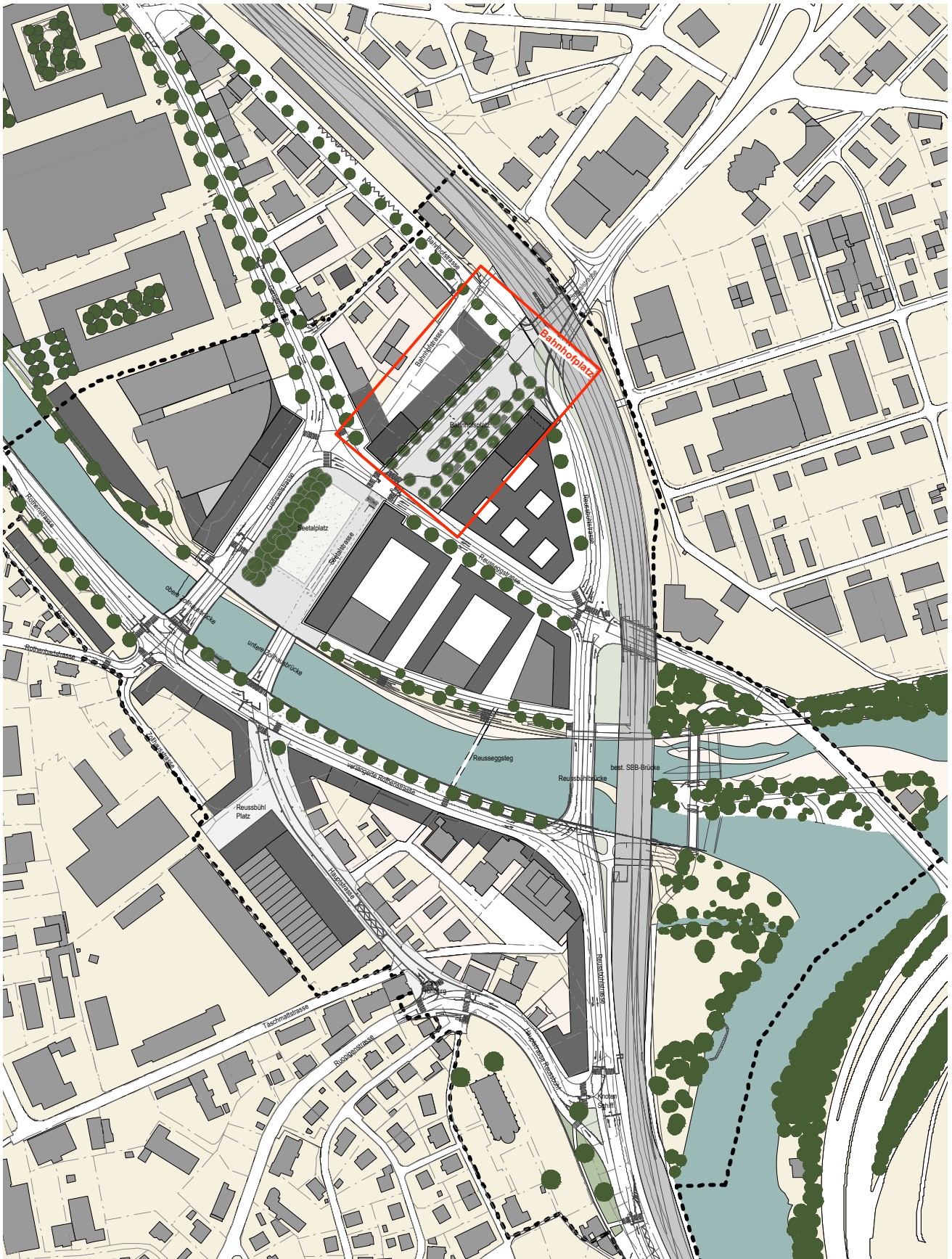
Übersicht Freiräume M 1|4000

4.4 Stadtplätze



Übersicht Stadtplätze M 1|4000

4.5 Bahnhofplatz



Übersicht Bahnhofplatz M 1|4000

Der neue Bahnhofplatz wird durch ein vierreihiges Baumdach geprägt, das sich über den gesamten Platz spannt und an die Anforderungen des Trolleybusbetriebes (Fahrleitungen und Lichtraumprofil) angepasst ist. Er ermöglicht einen funktionalen und zukunftsgerichteten Busbahnhof mit kurzen und direkten Umsteigeverbindungen. Darüber hinaus entsteht ein übersichtlicher Stadtplatz mit Aufenthaltsqualität. Die Randbereiche bieten sich für Kurzeitaufenthalte und die Einrichtung von Strassencafés an. Der gesamte Bahnhofplatz ist ausschliesslich für öffentlichen Verkehr, Fussgänger und Velofahrer ausgelegt.

Die Bushaltestellen verteilen sich auf drei Haltekanten und sind an die Anforderungen der verschiedenen Buslinien angepasst. Haltestellenkonzept und Dimensionierung garantieren einen flexiblen und fließenden Busverkehr. Es sind Wendemöglichkeiten in beide Fahrrichtungen, aber auch der Einsatz von Doppelgelenkbussen möglich. Mitberücksichtigt ist ein zukünftiger Ausbau des Bahnhofs, der die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus im Bereich der Unterführung noch optimieren wird. Alle Haltekanten verfügen über witterungsgeschützte Wartebereiche, die mit Sitzgelegenheiten und Ticketautomaten ausgestattet sind. Bis zur Erstellung der Neubauten sind für die beiden äusseren Haltekanten Standard-Wartedächer der Luzerner Verkehrsbetriebe vorgesehen. Später entfallen diese

Provisorien und ihre Funktion wird durch durchgehende Vordächer übernommen, die entlang aller Platzfassaden vorgesehen sind.

Das Wartedach auf dem mittleren Perron wird in der ersten Etappe zentral positioniert. Gleich von Anfang an steht es prominent an seiner definitiven Position. Seiner Gestaltung im Zusammenhang mit dem Baumdach ist deshalb besondere Beachtung zu schenken. Vorgesehen ist eine leichte, offene Metallkonstruktion. Die offene Konstruktionsweise gewährleistet Durchblick und Querungsmöglichkeiten. Zusätzlich montierbare, verglaste Paneele bieten Schutz vor Regen und Wind. Auch dieser Wartebereich verfügt über einen eigenen Ticketautomaten und Sitzgelegenheiten.

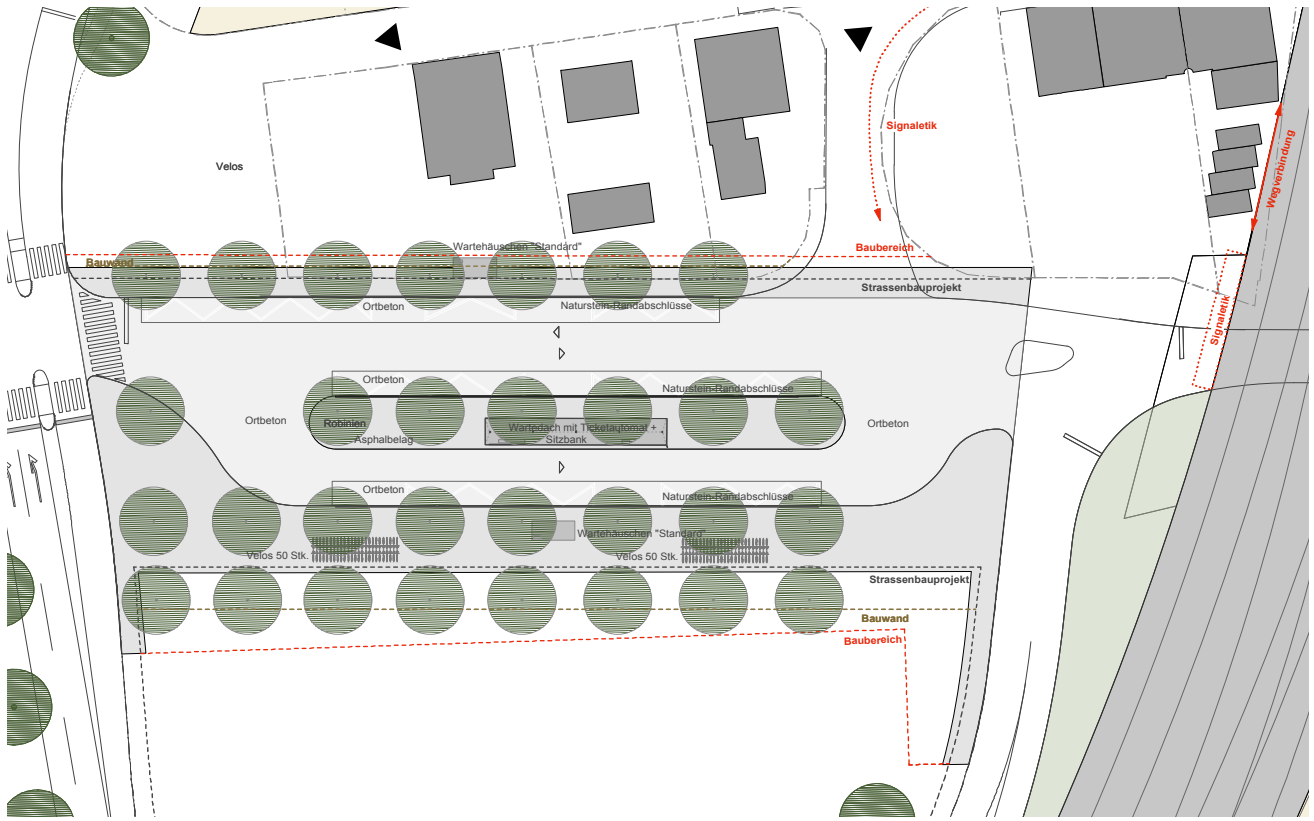
Als Baumart für den Busbahnhof ist die Gleditschie vorgesehen. Sie überzeugt durch ihre luftige Baumkrone, Eignung als widerstandsfähiger Strassenbaum und lässt die Ausbildung von hohen Stammhöhen zu.

Alle Fussgängerbereiche, einschliesslich der in der Mitte liegenden Warteinsel, sind mit Asphaltbelag versehen. Die Randabschlüssen aus Naturstein entsprechen den kantonalen Normalien und gewährleisten Langlebigkeit. Aufgrund der hohen Belastung durch die Busse besteht der gesamte Fahrbereich aus technischen Gründen aus Betonbelag. Veloabstellbereiche werden auf beiden Seiten des Bahnhofplatzes platziert.

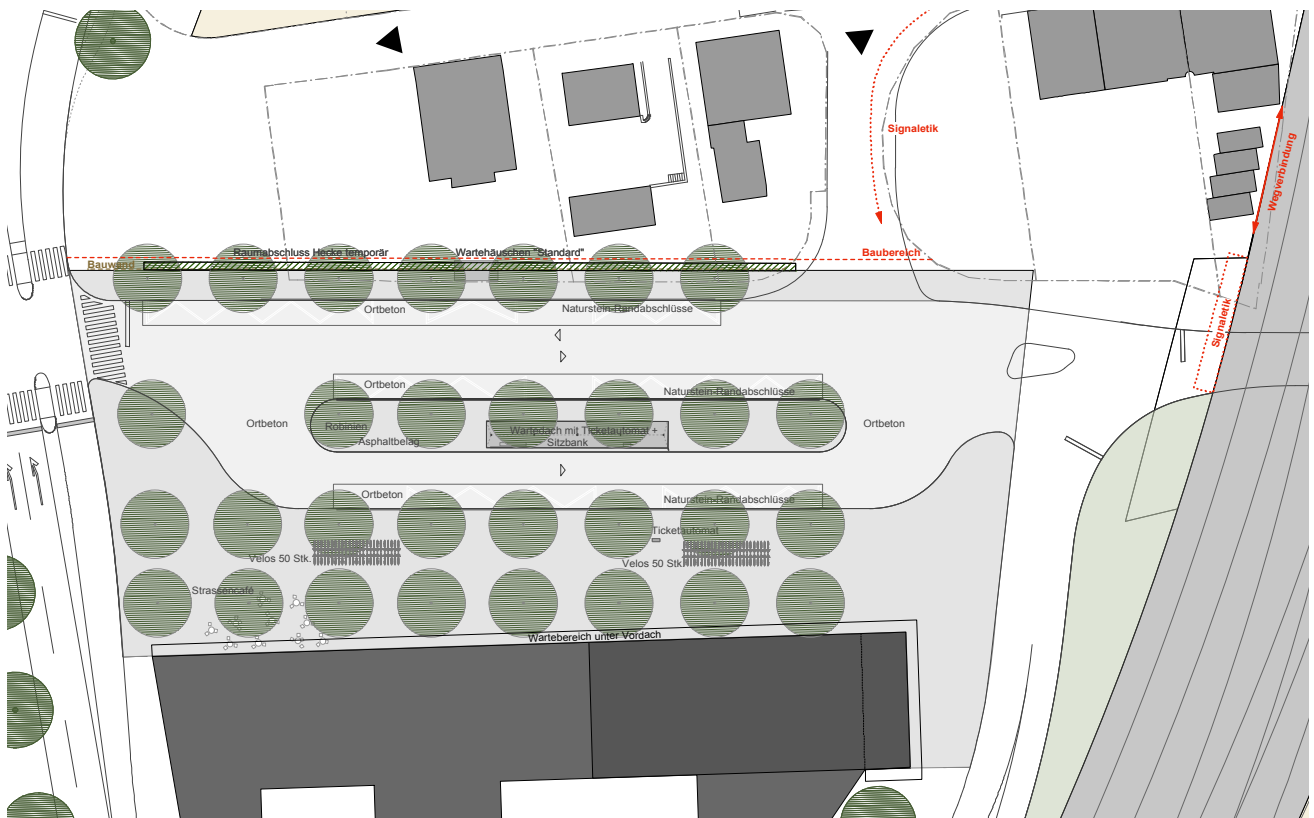


Ausschnitt Bahnhofplatz/Seetalplatz M 1|2000

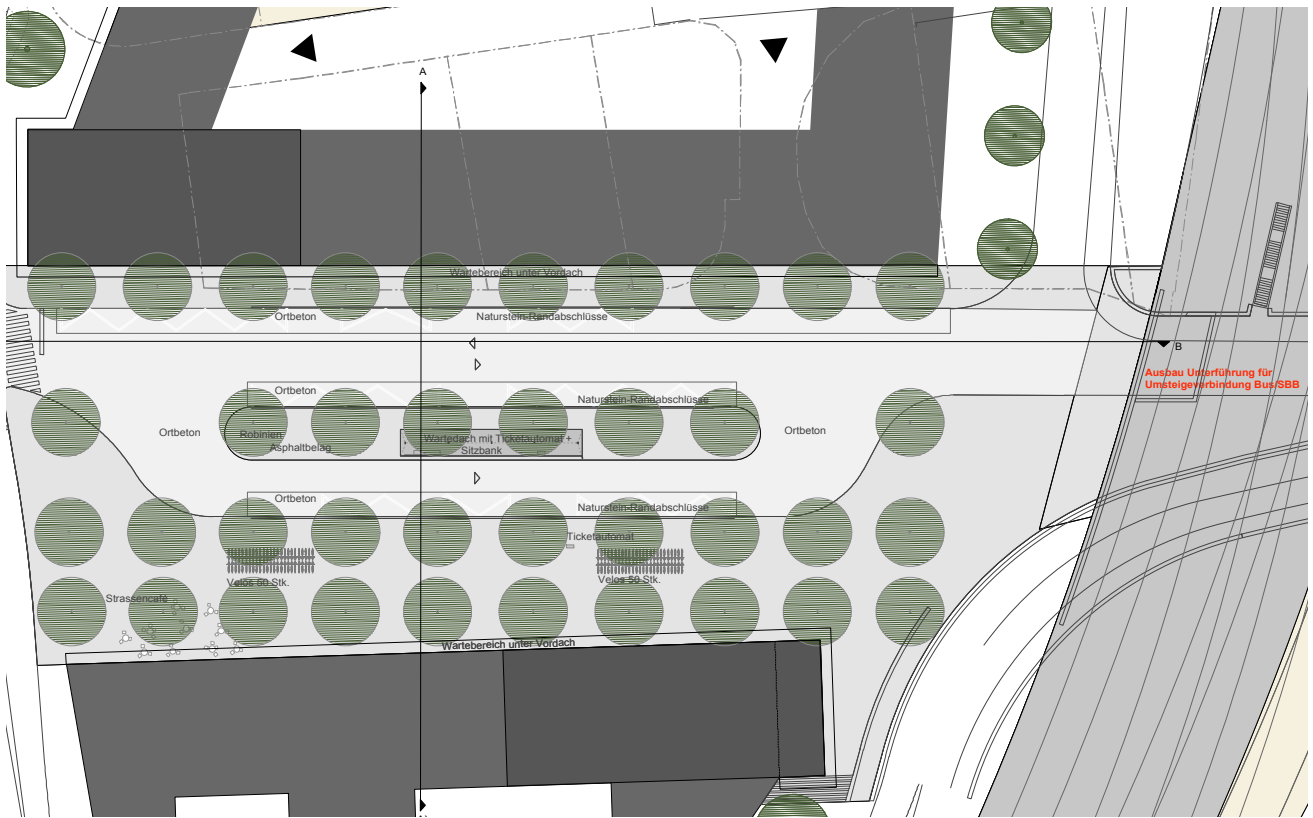
4.5.1 Etappen



Ausschnitt Bahnhofplatz Etappe 1 M 1|1000



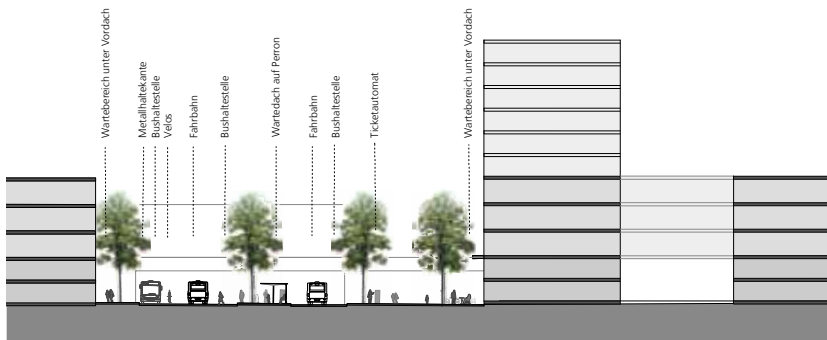
Ausschnitt Bahnhofplatz Etappe 2 M 1|1000



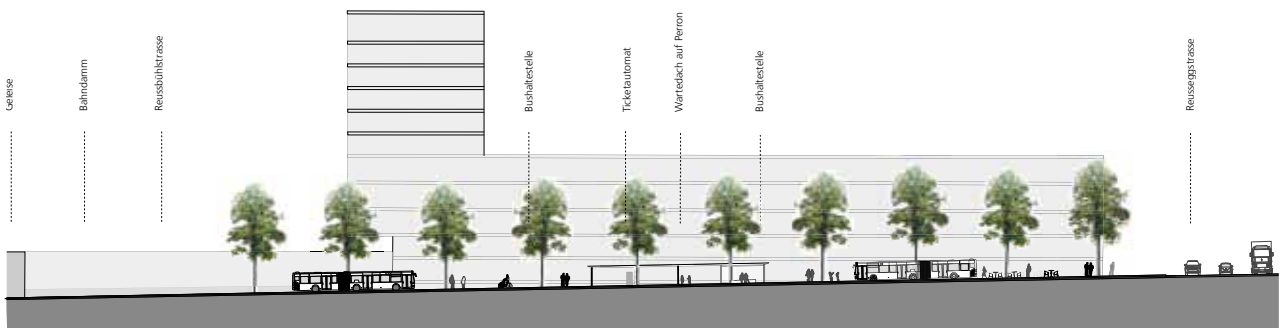
Ausschnitt Bahnhofplatz Etappe 3 M 1|1000

4.5.2 Detailierung

Schnitt AA



Schnitt BB



Schnitte Bahnhofplatz Etappe 3 M 1|1000



Referenzbeispiel für Vorbereich Bahnhofplatz



Referenzbeispiel Signaletikmassnahmen

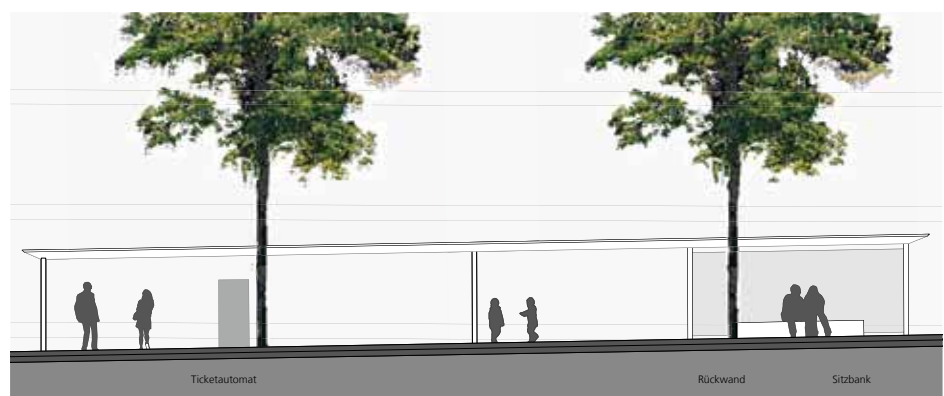
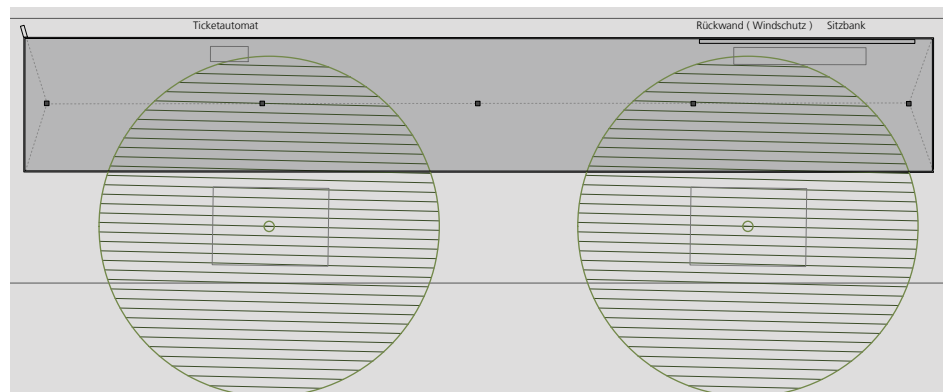
Anforderungen an Haltestellenausrüstung
 Auszug aus Protokoll: Projektsitzung Bushof Seetalplatz
 Nr. 02-11 (04. Januar 2011)

Bezüglich Haltestellen- resp. Bushofausrüstung wurden folgende Elemente vorgesehen:
 1 Fahrgastinformation (z.B. Smartinfo) pro Haltestelle (Linie 2)
 1 Ticketautomat pro Haltestelle
 1 Fahrplanstele pro Haltestelle
 Witterungsschutz (Unterstand oder Perrondach)
 Sitzgelegenheiten
 Beleuchtung

Übergeordnete Ausrüstung:
 Veloabstellplätze
 Signaletik
 ev. Betriebsgebäude mit WC für Buschauffeure

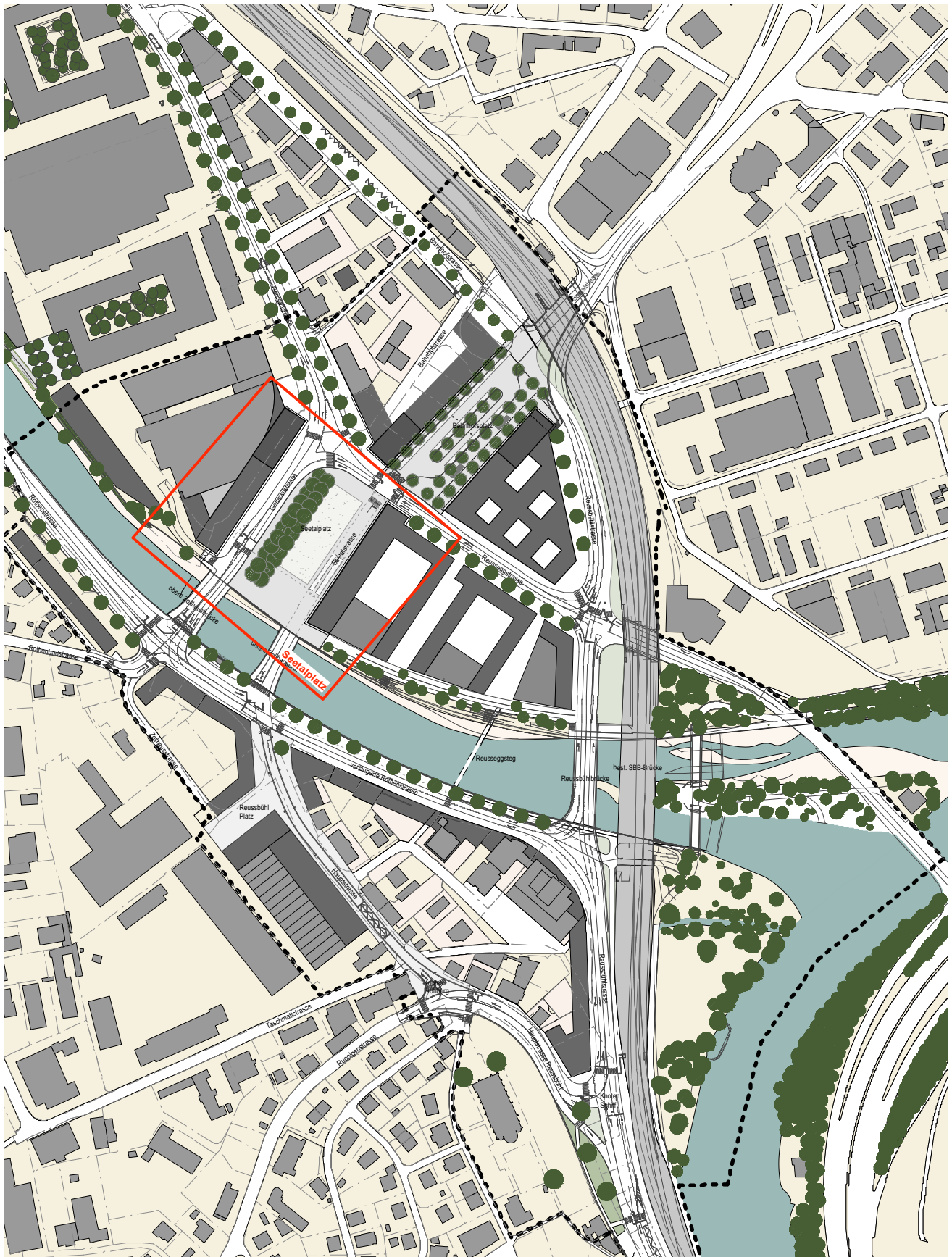
Bauliche Ausgestaltung:
 Ganzer Platz aus Asphaltbelag, Bushaltestellenbereiche aus Beton
 Sämtliche Zugänge behindertengerecht
 Randabschlüsse Natursteine, Anschlag bei Bushaltestellen 15 - 16 cm

Hinweise:
 Der Ticketautomat ist im vorderen Drittel des Perrons vorzusehen.
 Auf den Perrons sind Abfalleimer vorzusehen.
 Statt eines eigentlichen Betriebsgebäudes kann auch ein Aufenthaltsraum mit WC für die Chauffeure erstellt werden.
 Zukünftig ist vorgesehen, dass die Fahrgastinformationen (z.B. Smartinfos) für alle Linien verfügbar sind.
 Bei der Ausgestaltung des Busbahnhofs ist zu beachten, dass im Bereich der Ein- und Aussteigebereiche der Busse genügend Platz zur Verfügung steht (Abstand zu Bäumen mind. 1,20m für Rollstühle und Kinderwagen).
 Seitlich und längs sind genügend Flächen für die Schneerräumung vorzusehen.



Wartedach Bushof M 1|200

4.6 Seetalplatz



Übersicht Seetalplatz M 1|4000

Der Seetalplatz bildet Kontrast und Ergänzung zum Bahnhofplatz. Er definiert sich durch eine offen gehaltene Platzmitte, die von einer kräftigen Doppelbaumreihe zur Gerliswilstrasse gefasst wird. Die Gestaltung schafft zum einen attraktive Aufenthaltsbereiche nahe der Kleinen Emme, zum anderen lässt sie vielseitige Nutzungen und Veranstaltungen wie z.B. einen Markt, einen kleinen Rummelplatz, etc. zu.

Wie beim Bahnhofplatz wird auch beim Seetalplatz Asphalt als einfacher Stadtbelag eingesetzt. Die beiden Busplatten bei den Haltestellen bilden wiederum eine das Gesamtbild kaum störende Ausnahme. Die Hartflächen umrahmen einen grossen, offenen Kiesplatz, der als unbefestigte Fläche einen zusätzlichen Nutzungsspielraum bietet.

Für die Doppelbaumreihe wird Schnurbaum (*Sophora japonica*) vorgeschlagen, ein Stadtbaum mit malerischem Wuchs und stattlicher Grösse.

Nahe der Kleinen Emme und der Emmenfeldpromenade wird mit gut positionierten Sitzgelegenheiten ein attraktiver Aufenthaltsbereich geschaffen. Durch die verschiedene Ausformulierung können die runden Elemente zum Sitzen, darauf liegen, als Podest oder auch als kleine Bühne genutzt werden.

Als weiteres Gestaltungselement liegen kreisrunde Pflanzflächen in den Belagsflächen. Sie sind im Wechsel aus Sommerflor und niedrigen, immergrünen Heckenkörpern bepflanzt. Die Tupfen verdichten sich entlang der Strassen zu einem Pflanzenband, das beim Vorbeifahren als dynamisches und farbenfrohes Gestaltungselement wahrgenommen wird und den Seetalplatz als Zentrum betont. Es sollen immer wieder neue, wechselnde Pflanzenbilder mit einem hohen Gestaltungsanspruch entwickelt und umgesetzt werden, die zur Identität vom Stadtzentrum Luzern Nord beitragen können.

Aufgrund der Nähe zum Bahnhofplatz soll erst nach Erstellung der neuen Bebauung eine Bushaltestelle eingerichtet werden. Der witterungsgeschützte Wartebereich wird dann ebenfalls über einen Dachvorsprung vom Gebäude übernommen. Auf weitere Wardedächer ist zu verzichten.

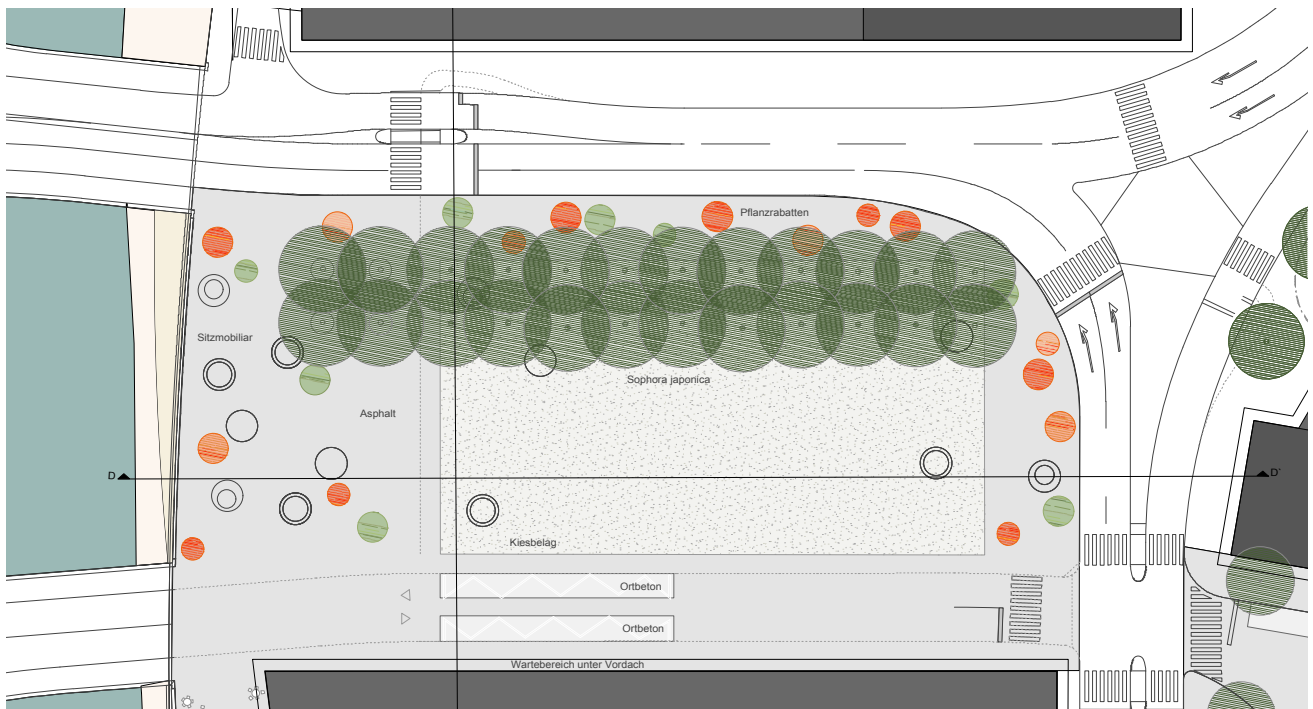
>> Für den Seetalplatz wird in den kommenden Monaten ein Projektwettbewerb durchgeführt. Im Rahmen dieses Verfahrens sind die genannten Konzept- und Materialisierungsvorschläge einschliesslich Baumpflanzungen nicht verbindlich und haben nur orientierenden Charakter. Die genauen Rahmenbedingungen sind im Wettbewerbsprogramm festzulegen.



Ausschnitt Seetalplatz/Bahnhofplatz M 1|2000

4.6.1 Detaillierung

Grundriss

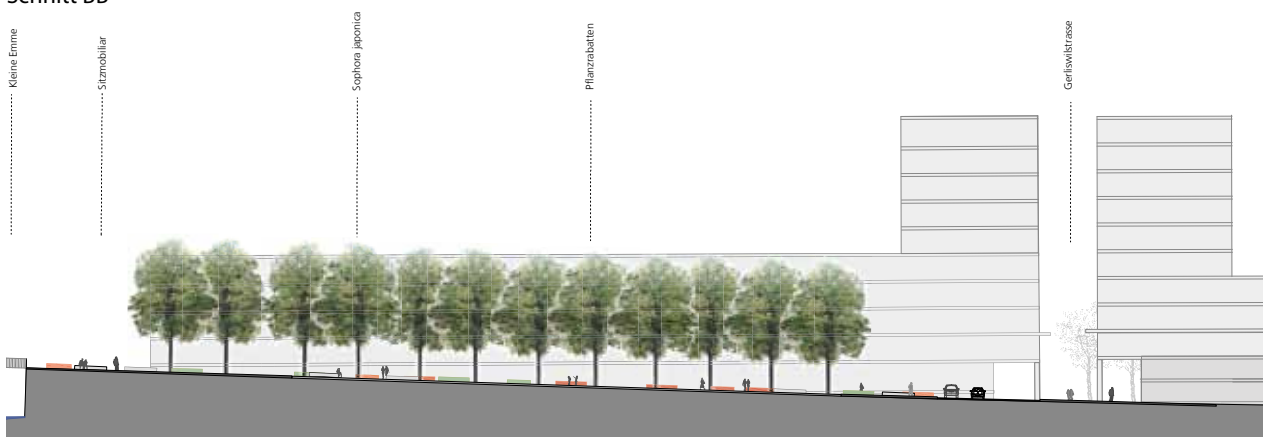


Ausschnitt Seetalplatz M 1|1000

Schnitt AA



Schnitt BB



Schnitte Seetalplatz M 1|1000

Pflanzrabatten

Sommerflor

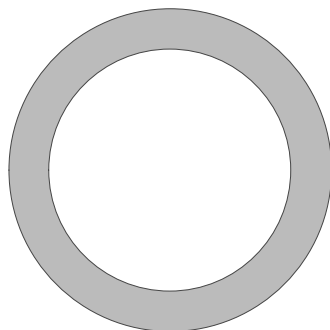
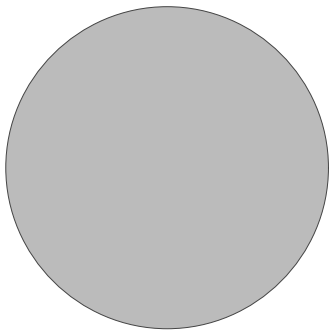


Immergrüner Heckenkörper

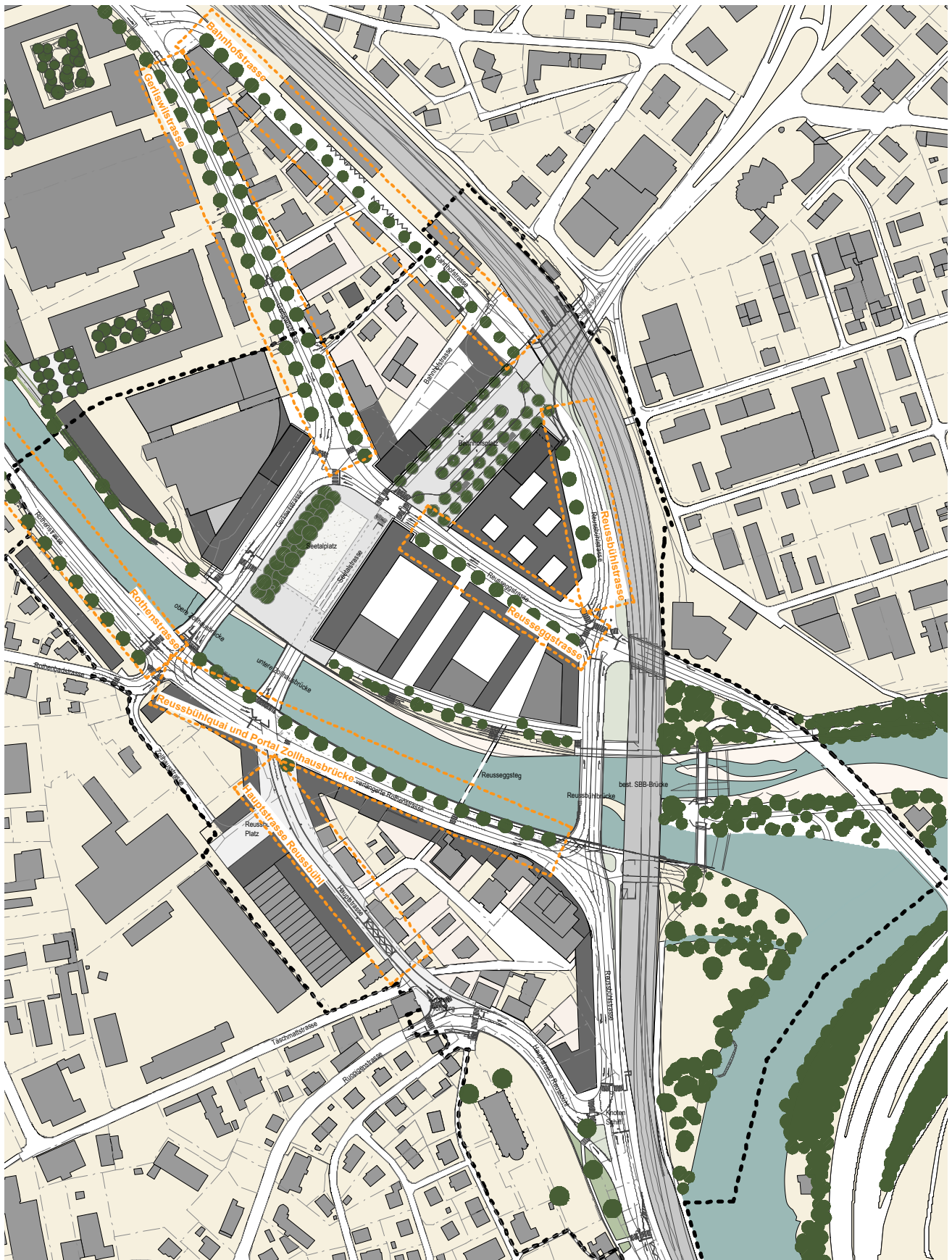


Mobilier

Rundbank



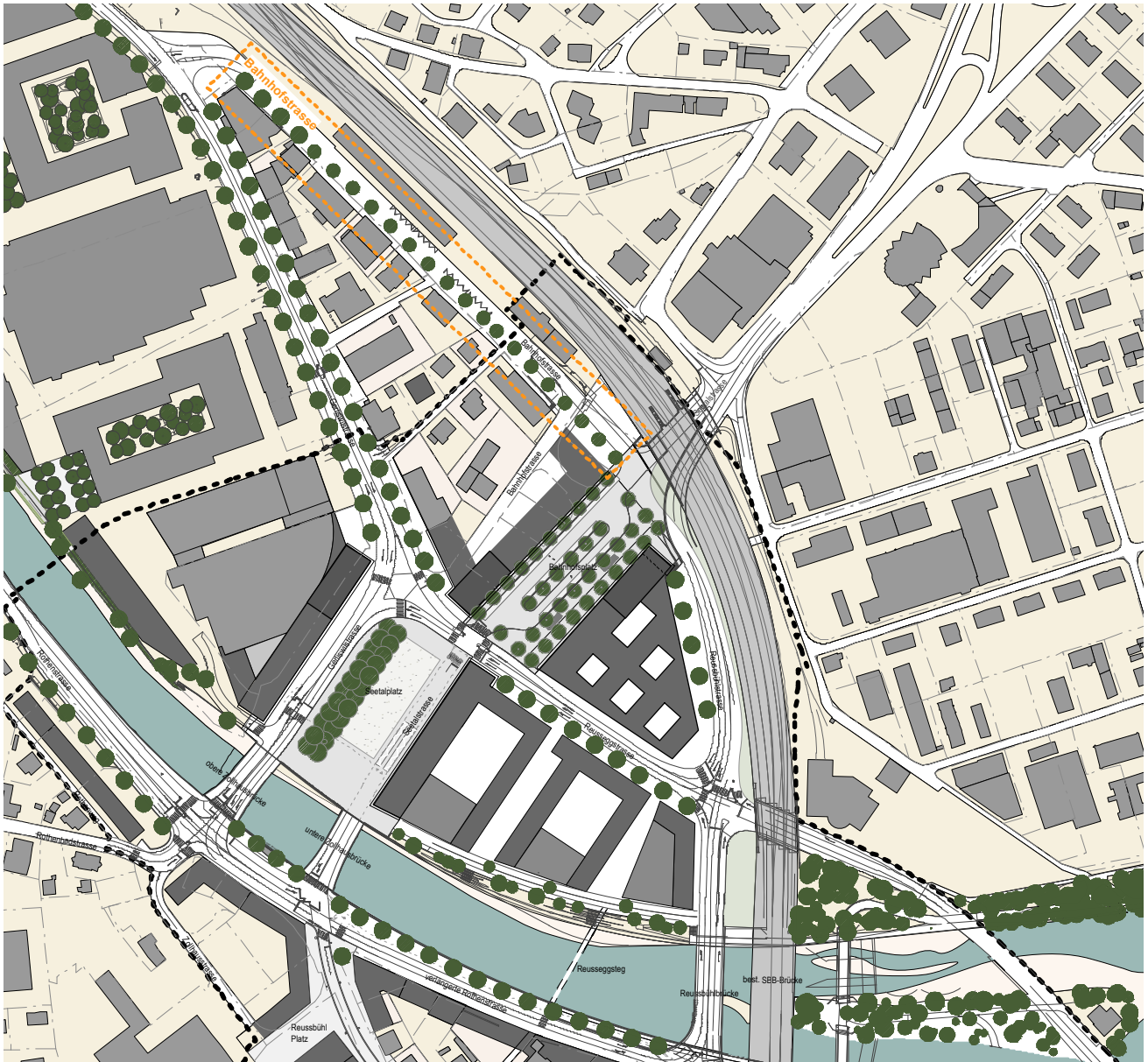
4.7 Strassenräume



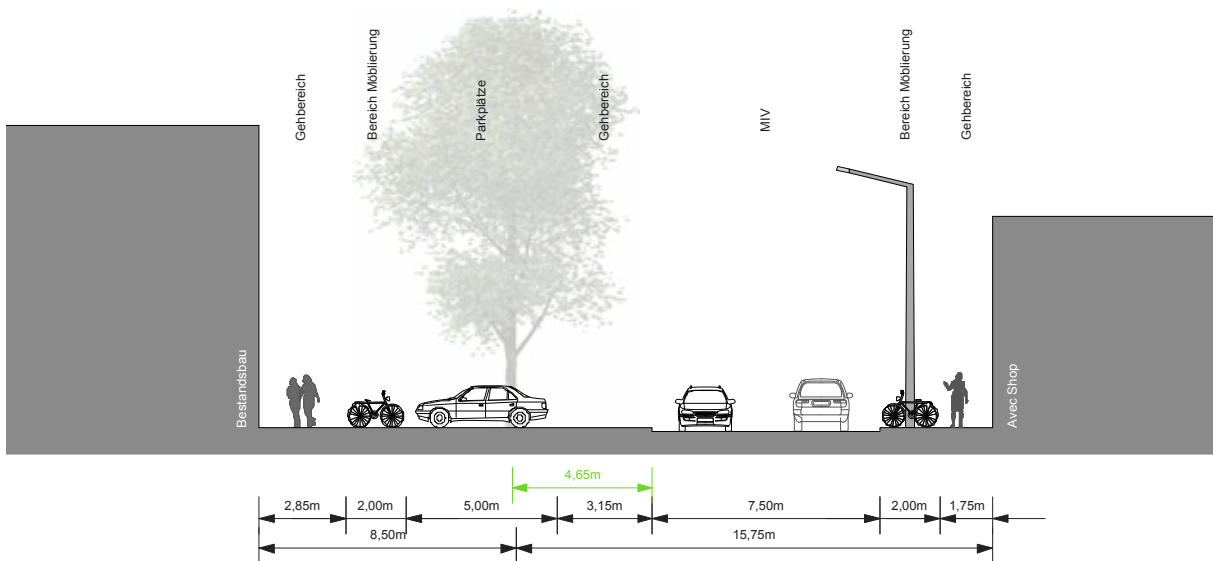
Übersicht Strassenräume M 1|4000

4.7.1 Bahnhofstrasse

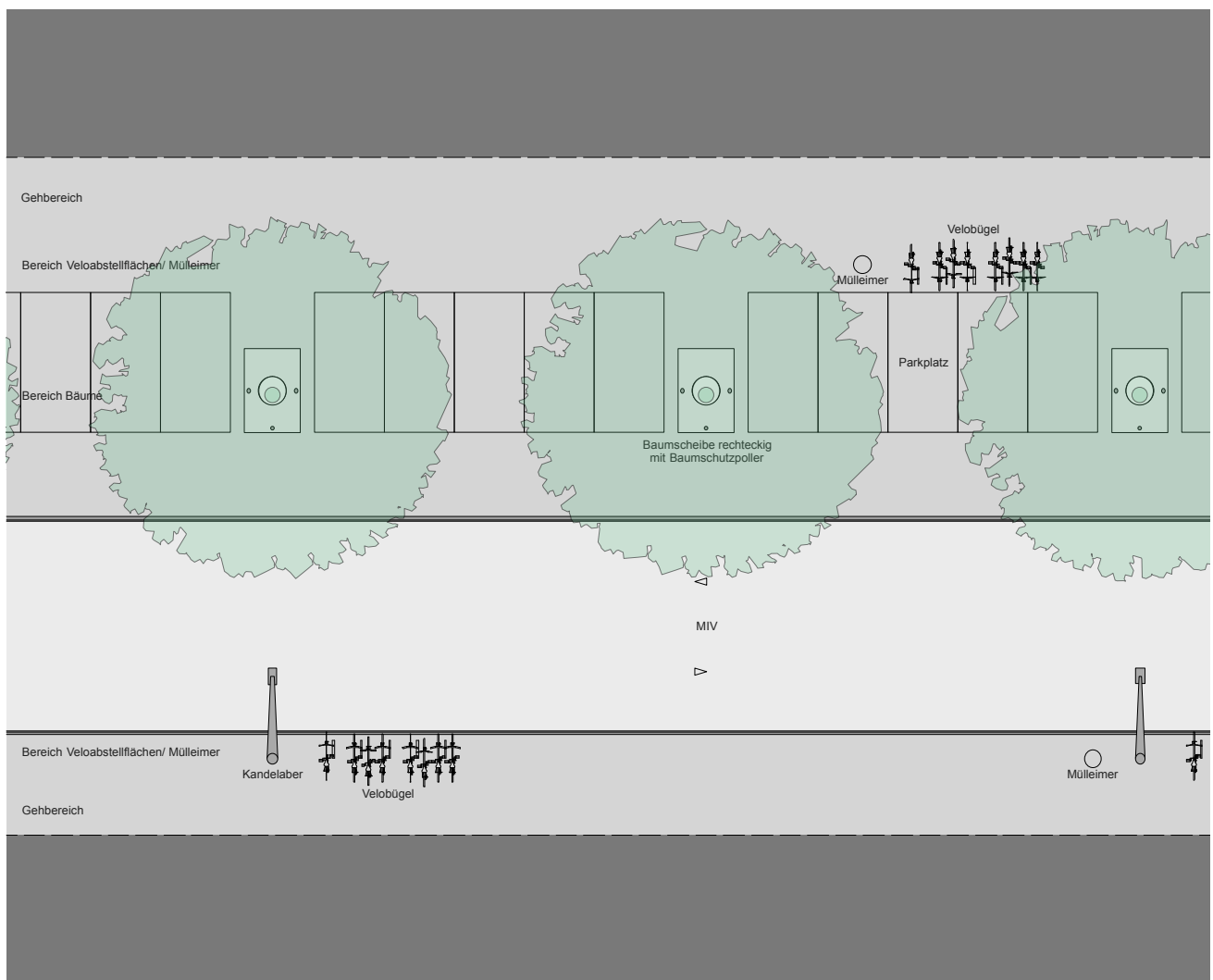
Das Strassenbild wird durch die Lage am Bahnhof geprägt und weist zwei sehr unterschiedliche Seiten auf. Den Geleisen entlang dominieren die Bahnhofs- und Bahn-Nebennutzungen mit Imbiss- und Einkaufsgelegenheiten sowie Vorfahrt. Die gegenüberliegende Strassenseite wird durch eine Reihe Spitzahorn gesäumt, die teilweise erst kürzlich gepflanzt wurden. Sie werden längerfristig sehr zur Beruhigung der Vorbereiche zu den ganz unterschiedlichen Nutzungen beitragen. Es besteht wenig Handlungsbedarf für die kommenden Jahre, längerfristig besteht jedoch noch beträchtliches Aufwertungspotenzial im Zusammenhang mit der geplanten Verschiebung vom Bahnhof und der Verlängerung der Bahnhofstrasse.



Übersicht Bahnhofstrasse M 1|4000



Strassenquerschnitt Bahnhofstrasse M 1|250

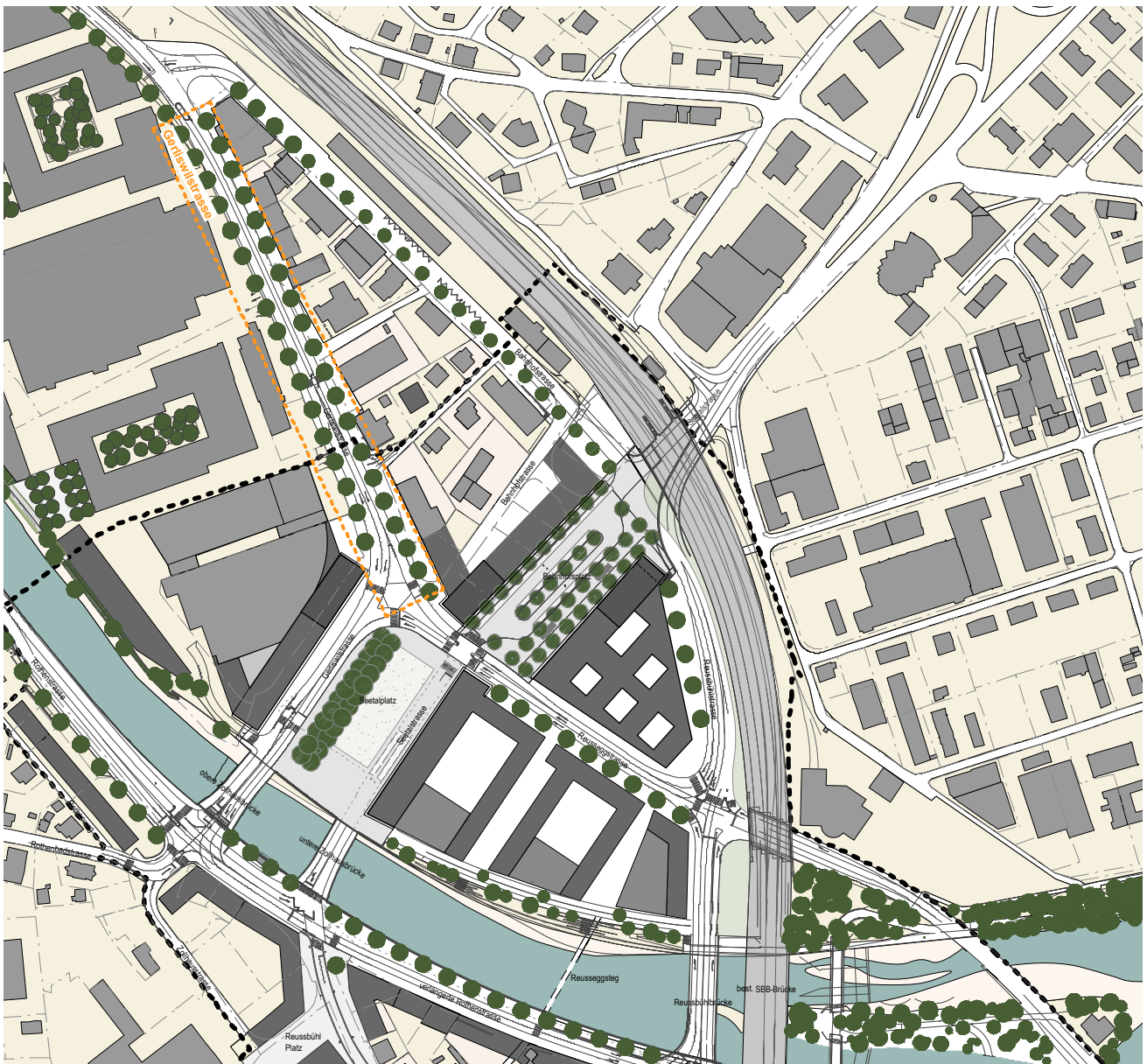


Ausschnitt Bahnhofstrasse M 1|250

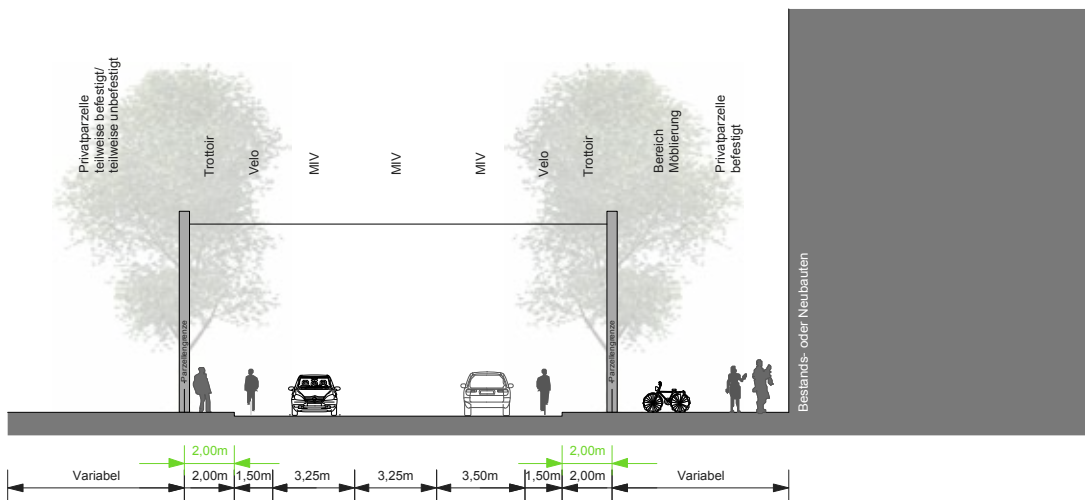
4.7.2 Gerliswilstrasse

Die Gerliswilstrasse bildet eine kräftige Achse mit Alleebäumen auf beiden Strassenseiten, die sich zum Seetalplatz hin aufweitet. Die Seite entlang vom Areal Monosuise wird sich durch die geplanten Umnutzungen in grösseren Abschnitten entwickeln können. Die gegenüberliegende Seite weist ebenfalls ein hohes Potenzial für attraktive Vorzonen zu bestehenden und neuen Bauten auf. Diese werden sich durch die kleinteiligen Besitzverhältnisse jedoch nicht einfach umsetzen lassen. Um dieses Ziel längerfristig erreichen zu können, soll das Freiraumkonzept darauf hin wirken, dass jeweils im Zusammenhang mit Bauvorhaben die Auflagen besteht, ein Stück vom öffentlichen Raum

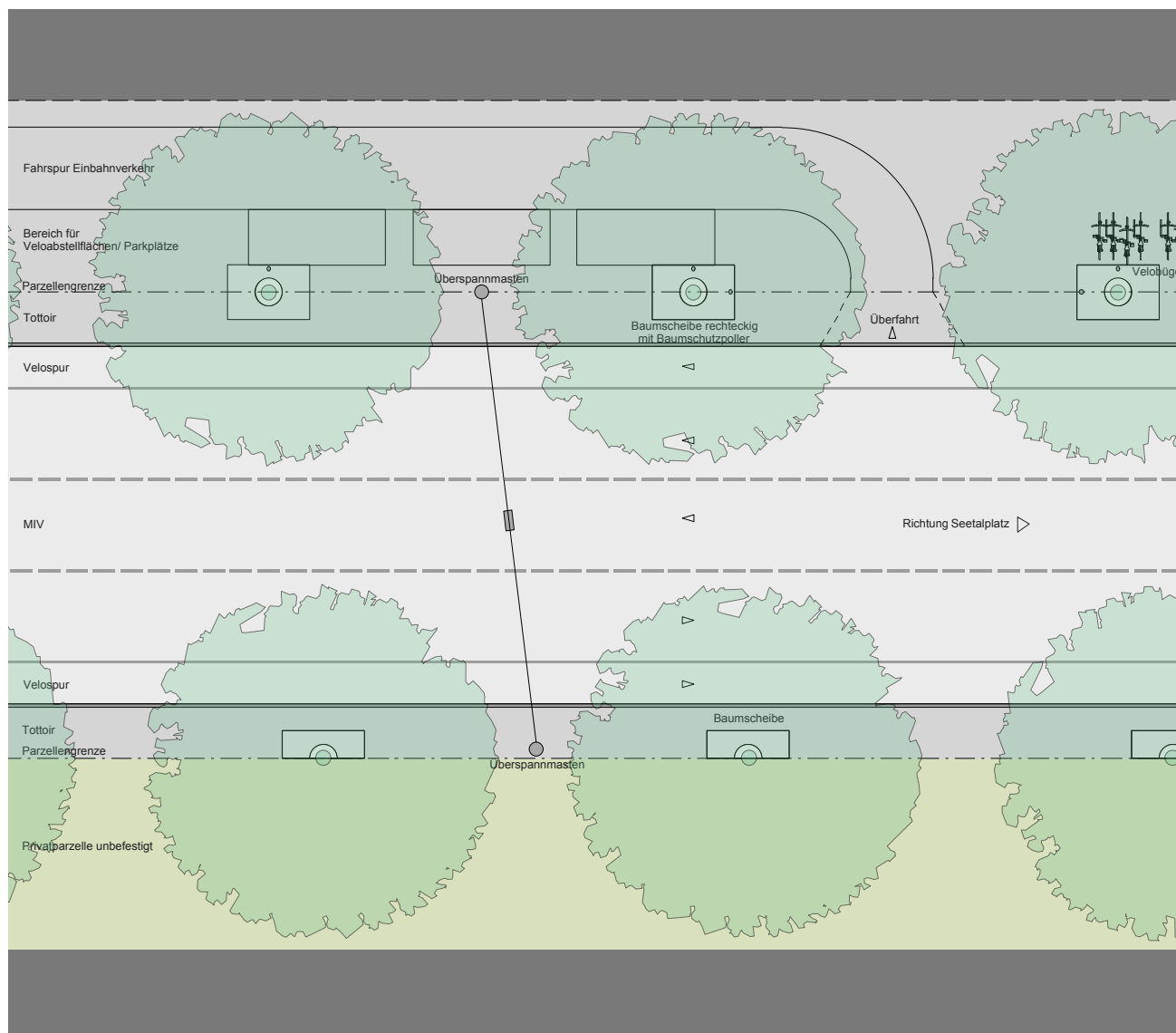
mitzubauen. Dabei sollen die privaten Flächen weitestgehend frei von Parkierungen bleiben, um für anderen Nutzungen wie Strassencafés, Aussenverkauf und dgl. Raum zu lassen.



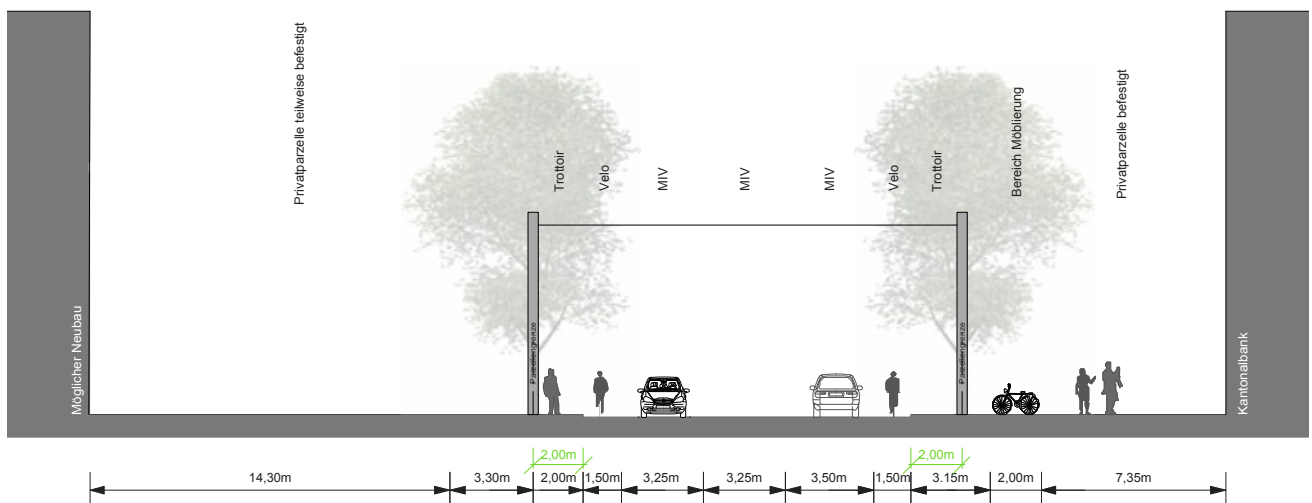
Gerliswilstrasse M 1|4000



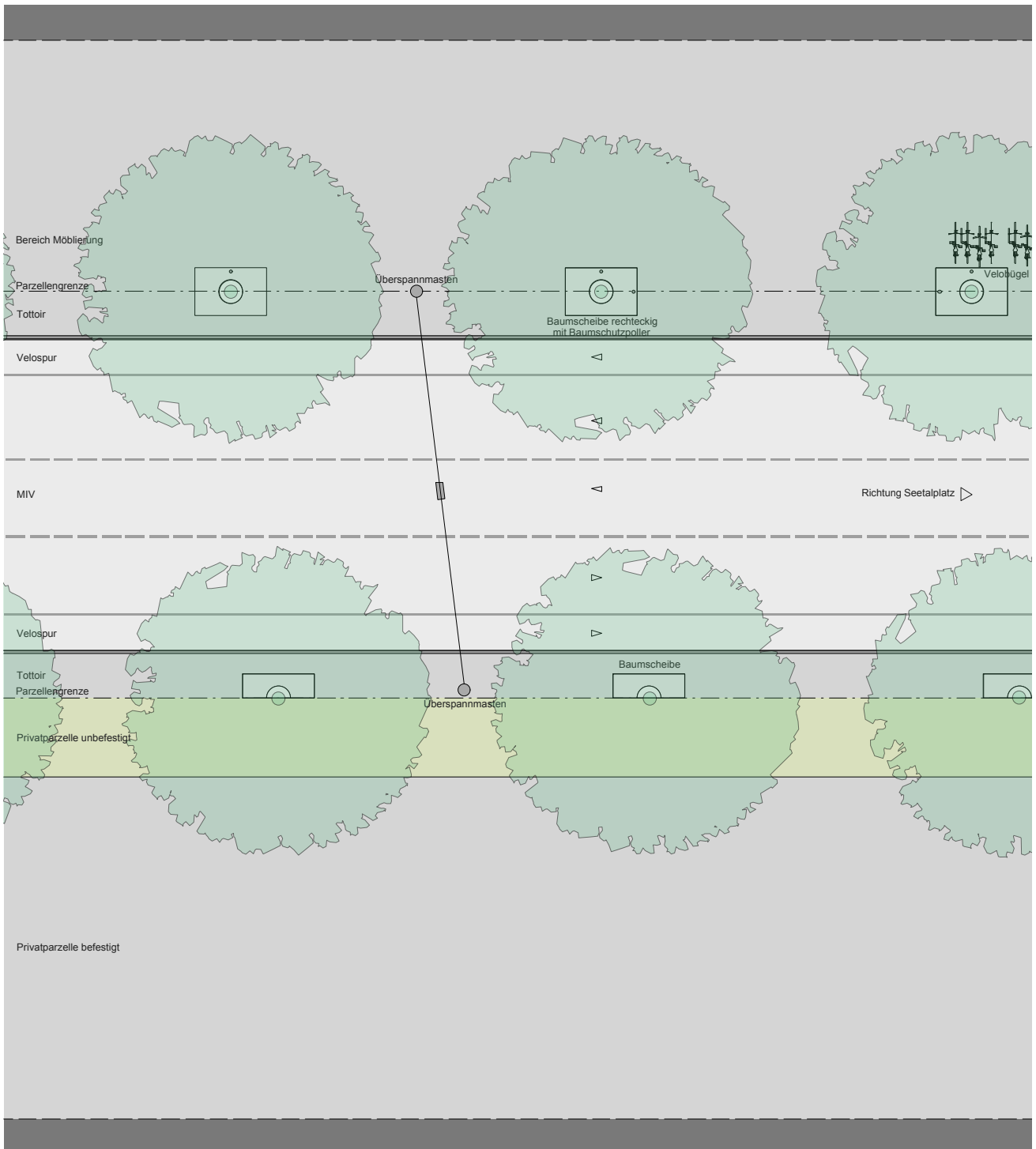
Strassenquerschnitt Gerliswilstrasse Situation 1 M 1|250



Ausschnitt Gerliswilstrasse Situation 1 M 1|250



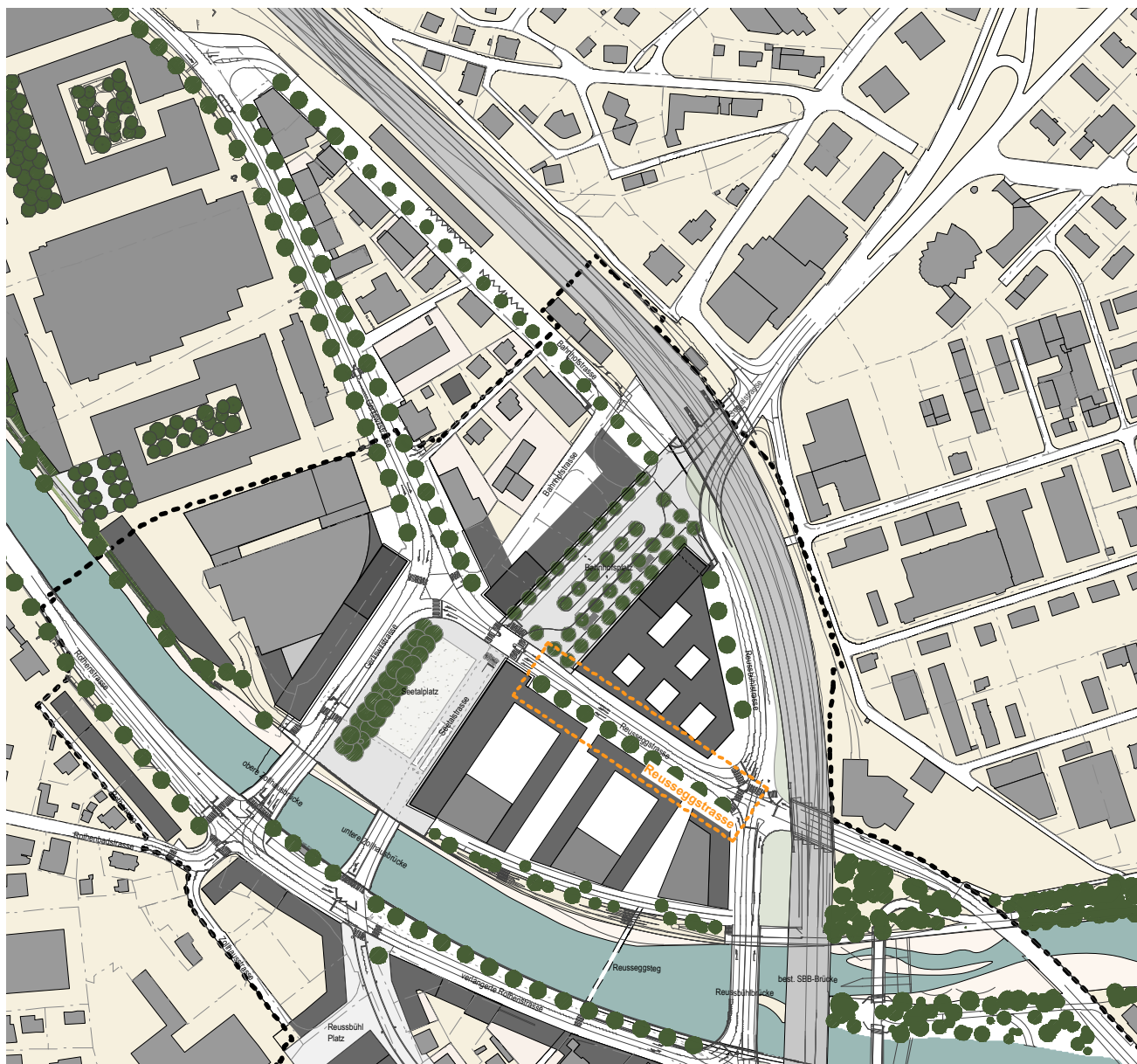
Strassenquerschnitt Gerliswilstrasse Situation 2 M 1|300



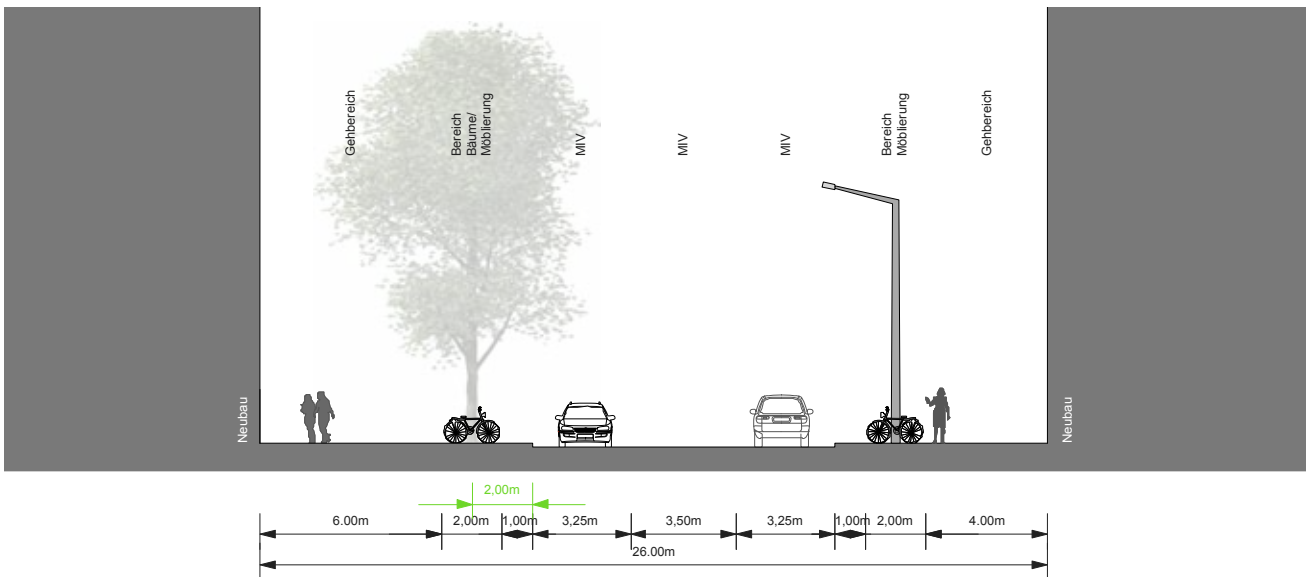
Ausschnitt Gerliswilstrasse Situation 2 M 1|250

4.7.3 Reusseggstrasse

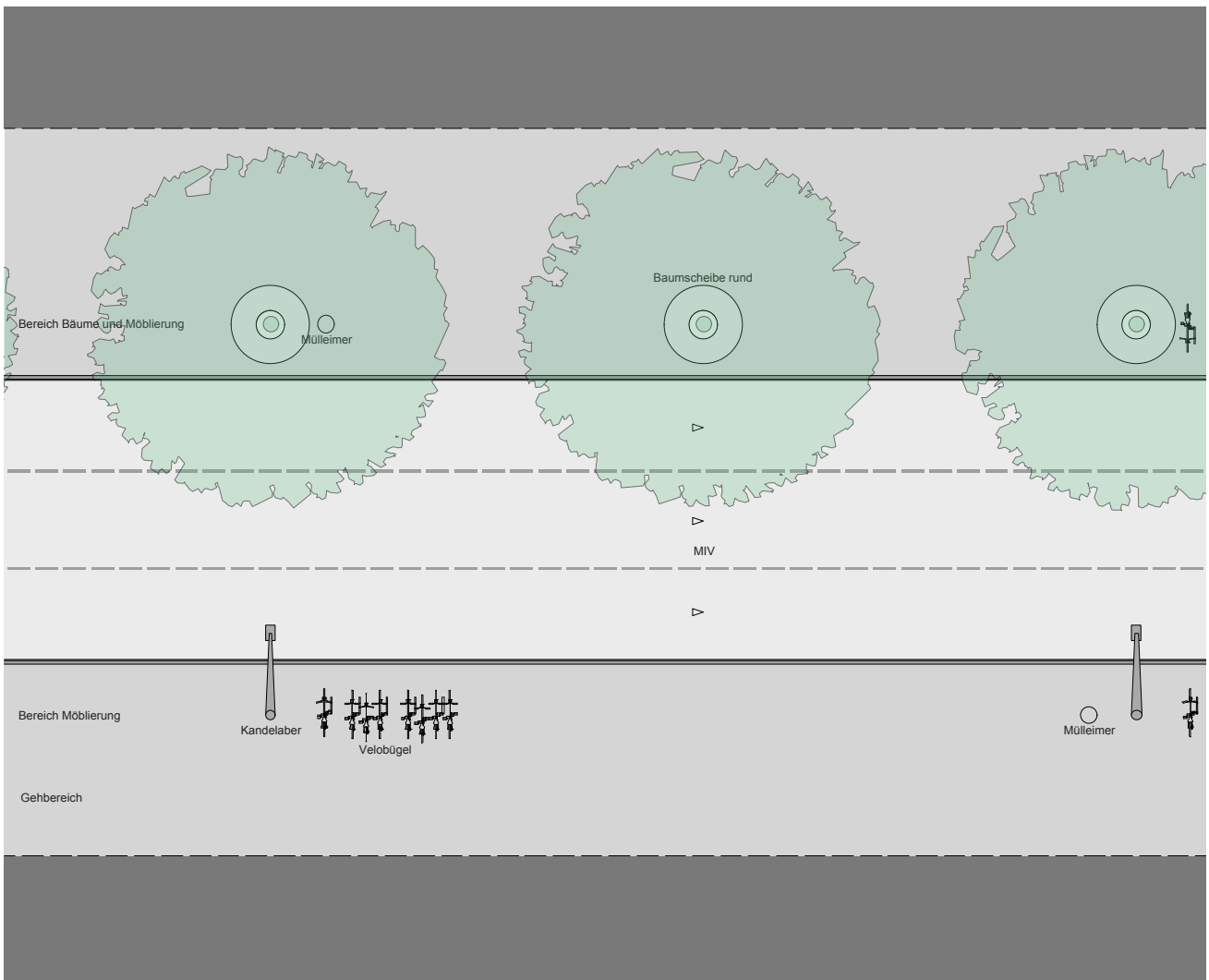
Durch die starke Verkehrsbelastung sind hier kaum Aus-sennutzungen zu erwarten. Die grosszügigen Fussgängerbereiche verleihen den Erschliessungs- und Durchgangsfunktionen einen städtischen Auftritt. Die neuen Wohnbauten werden durch eine Baumreihe optisch von der Verkehrsachse abgetrennt.



Reusseggstrasse M 1|4000



Strassenquerschnitt Reussegstrasse M 1|250



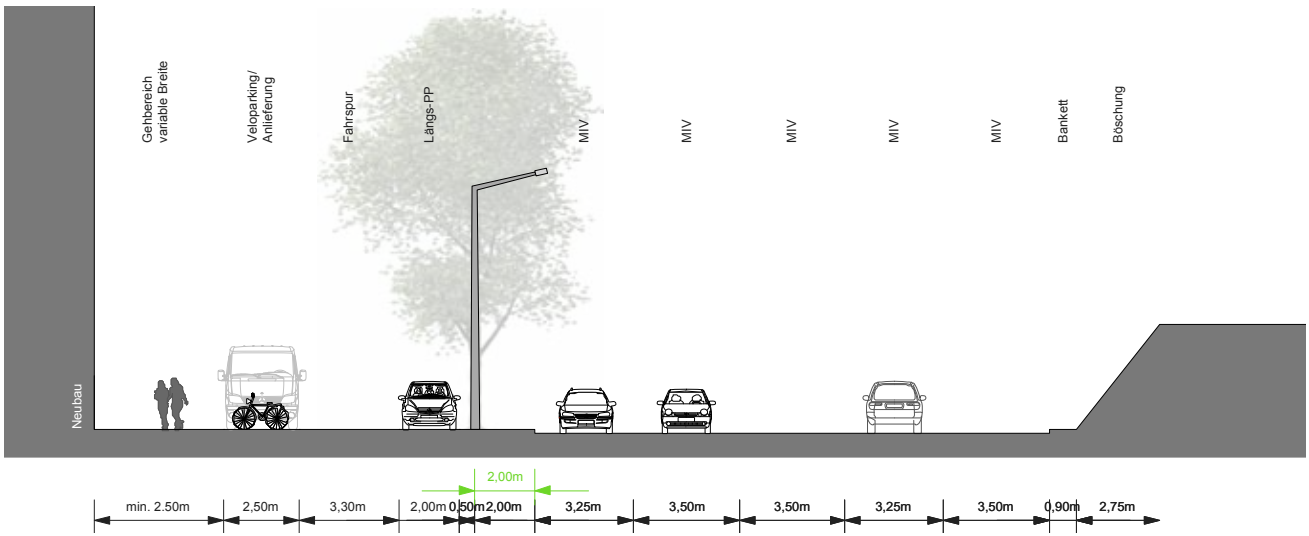
Ausschnitt Reussegstrasse M 1|250

4.7.4 Reussbühlstrasse

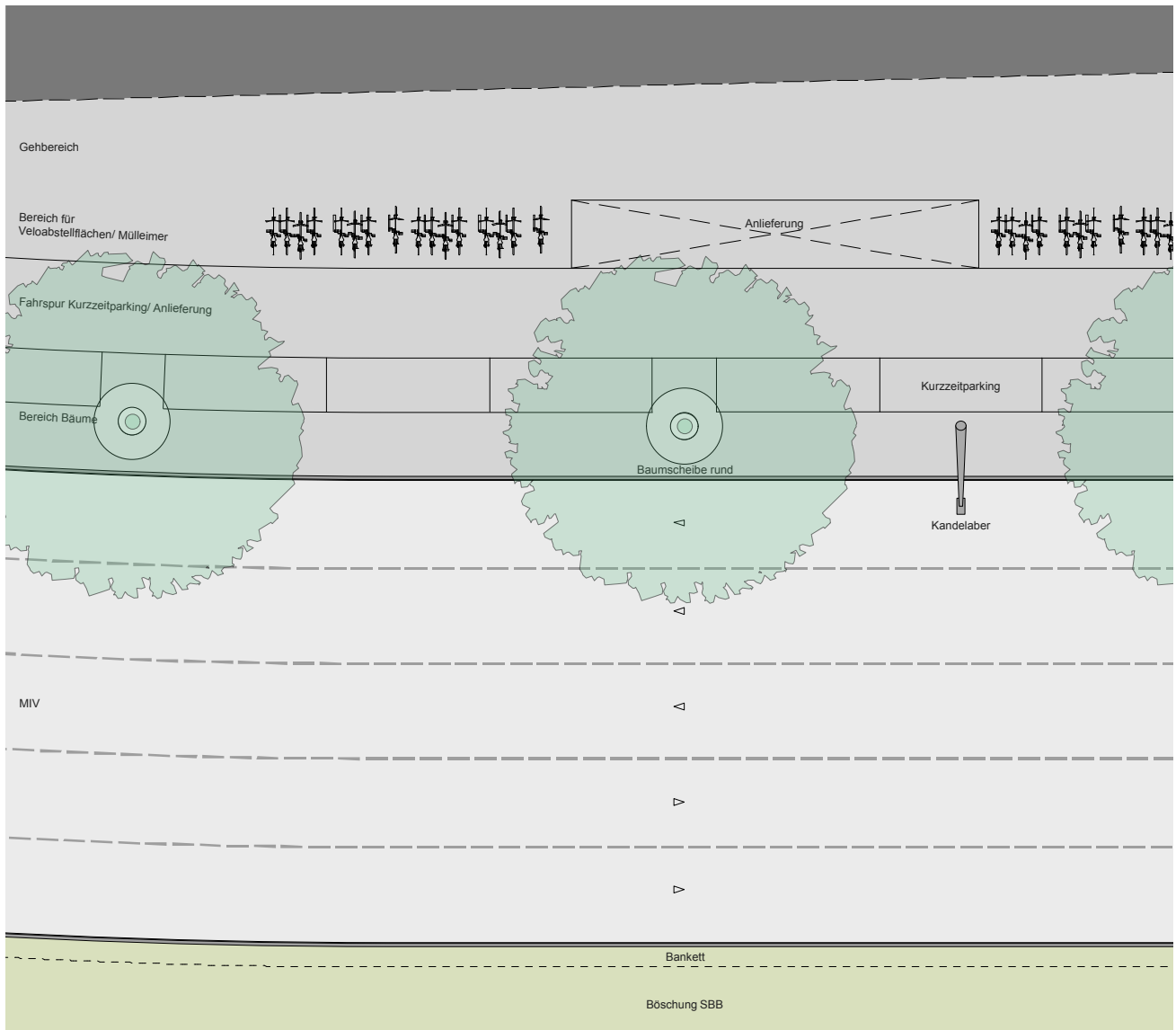
Der Vorbereich zum Baufeld ist teilweise recht breit, was zusätzlich zu den Erschliessungs- und Durchgangsfunktionen Raum für Anlieferung und Kurzzeitparkplätze bieten wird. Eine Baumreihe bildet eine Raumgrenze zum stark frequentierten Strassenbereich.



Reussbühlstrasse M 1|4000



Strassenquerschnitt Reussbühlstrasse M 1|250



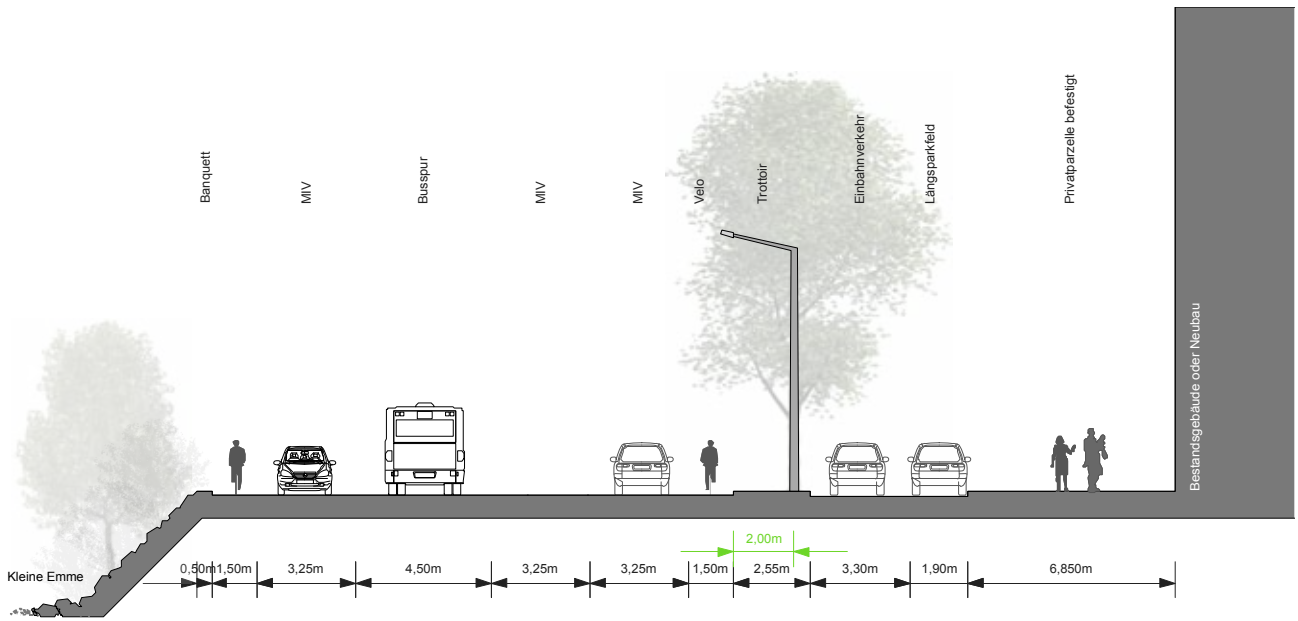
Ausschnitt Reussbühlstrasse M 1|250

4.7.5 Rothenstrasse

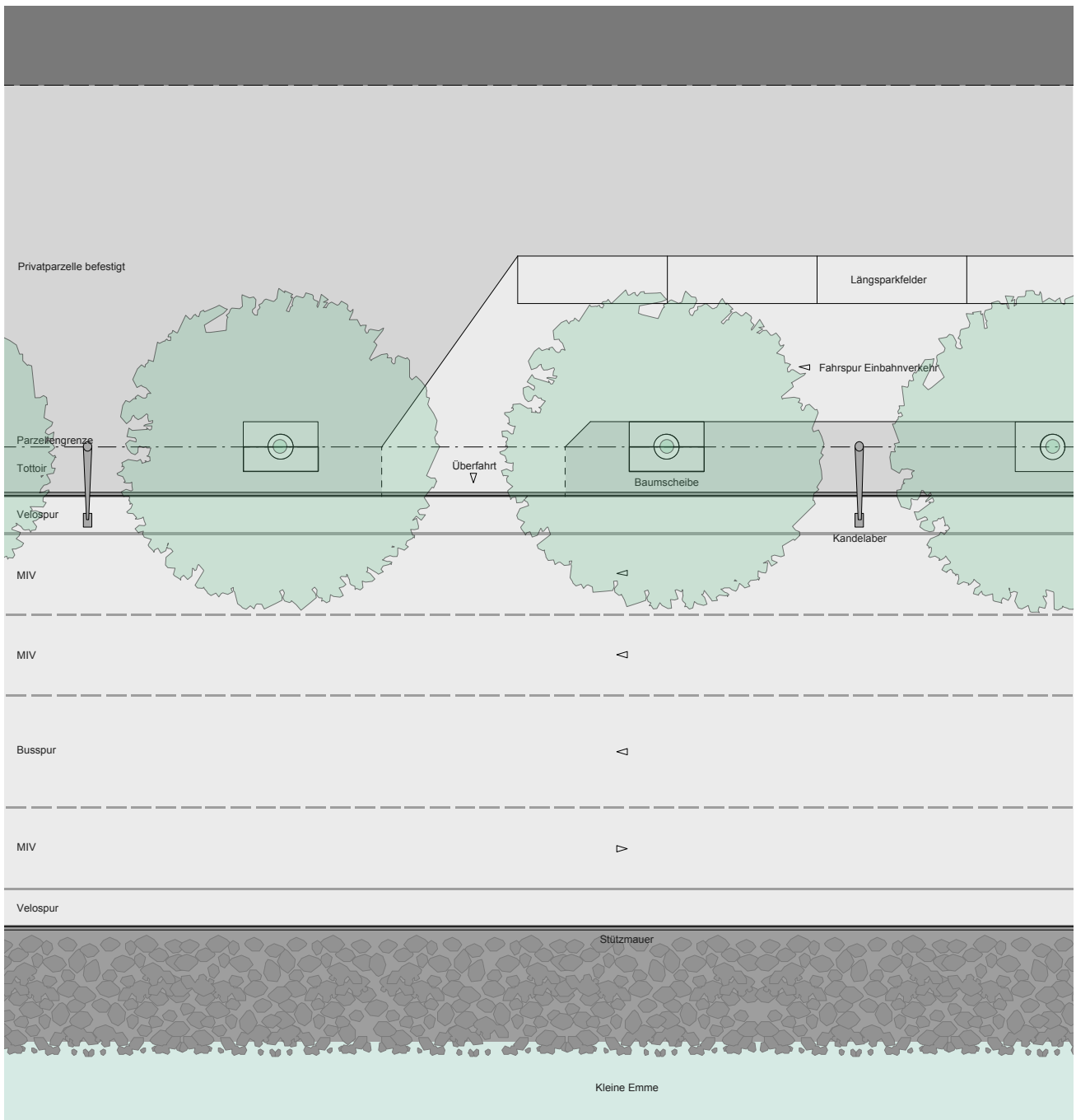
Sie führt in das neue Stadtzentrum hinein und bildet eine Fortsetzung zum Reussbühlquai (verlängerte Rothenstrasse). Um diesen Bezug zu stärken, sollen die heutigen Säulenpappeln längerfristig durch Platanen ersetzt werden. Die lockere Bestockung mit typischen Ufergehölzen entlang der Kleinen Emme ist im Rahmen von Unterhalt und Pflege zu belassen.



Übersicht Rothenstrasse M 1|4000



Strassenquerschnitt Rothenstrasse M 1|250

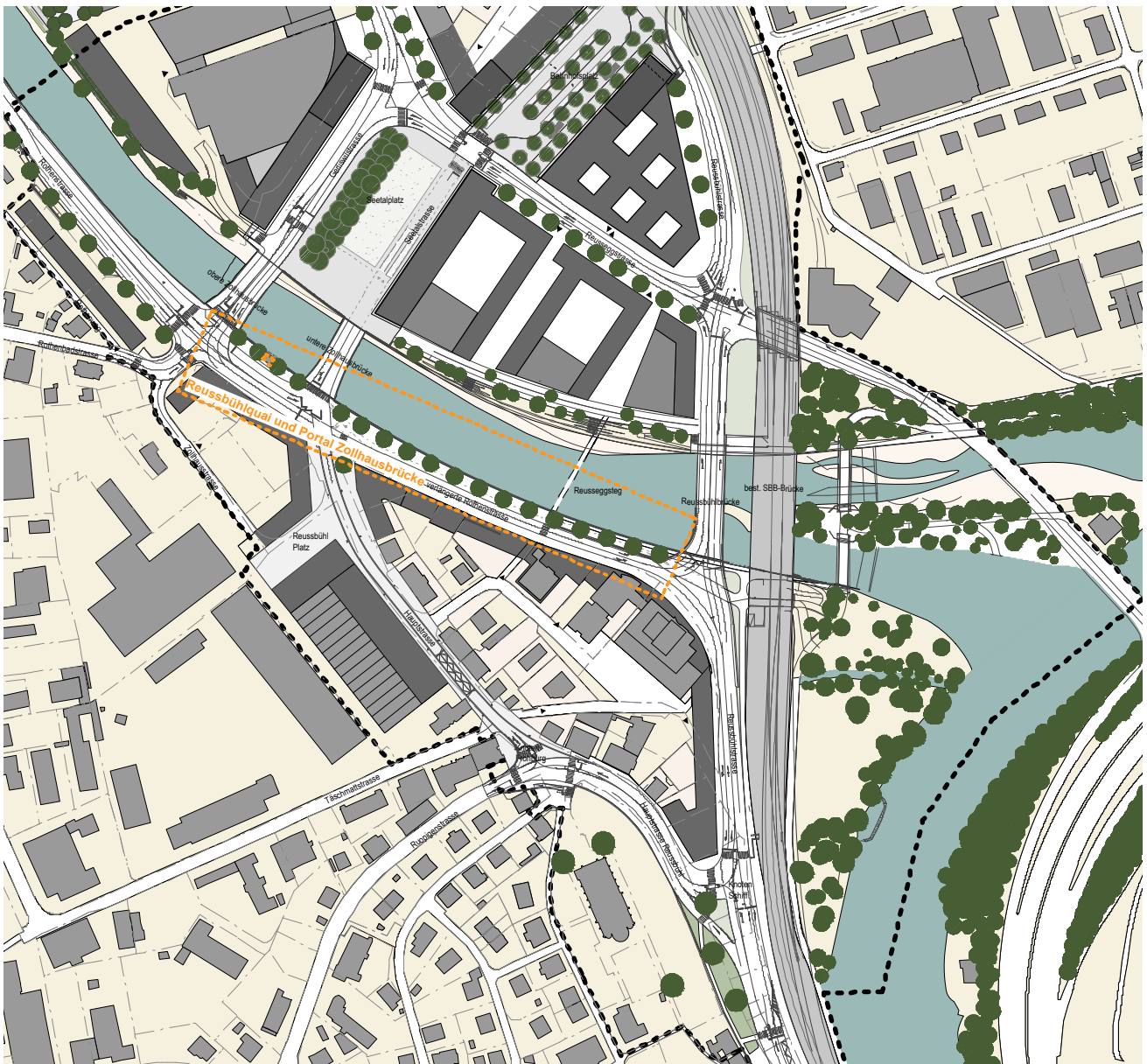


Ausschnitt Rothenstrasse M 1|250

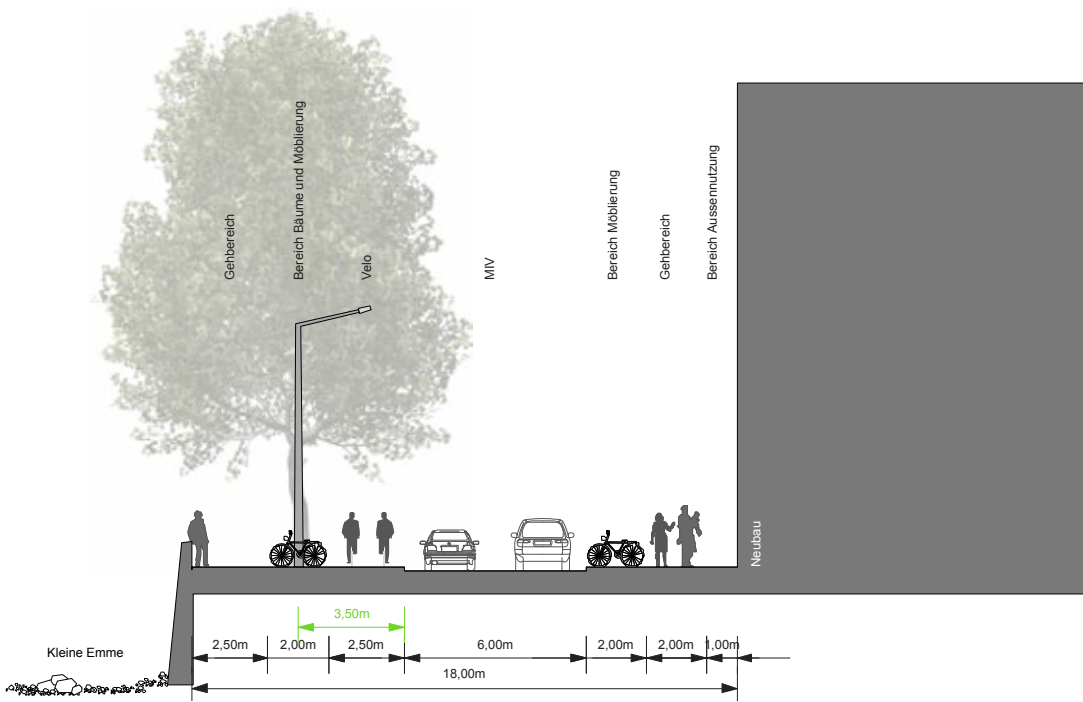
4.7.6 Reussbühlquai (verlängerte Rothenstrasse)

Der Reussbühlquai wird als städtischer Quai ausgebildet und setzt einen starken Kontrast zum gegenüberliegenden Uferbereich der Emmenfeldpromenade. Eine geschwungene Ufermauer bildet eine strenge Kante zum Flussraum, deren Verlauf durch eine Reihe von grossgewachsenen Platanen zwischen Quai und Strasse unterstrichen wird. Fussgänger wie auch Velofahrer werden hier entlang geführt. Das kunsthistorisch wertvolle Brückenportal, Überbleibsel einer hölzernen Vor-

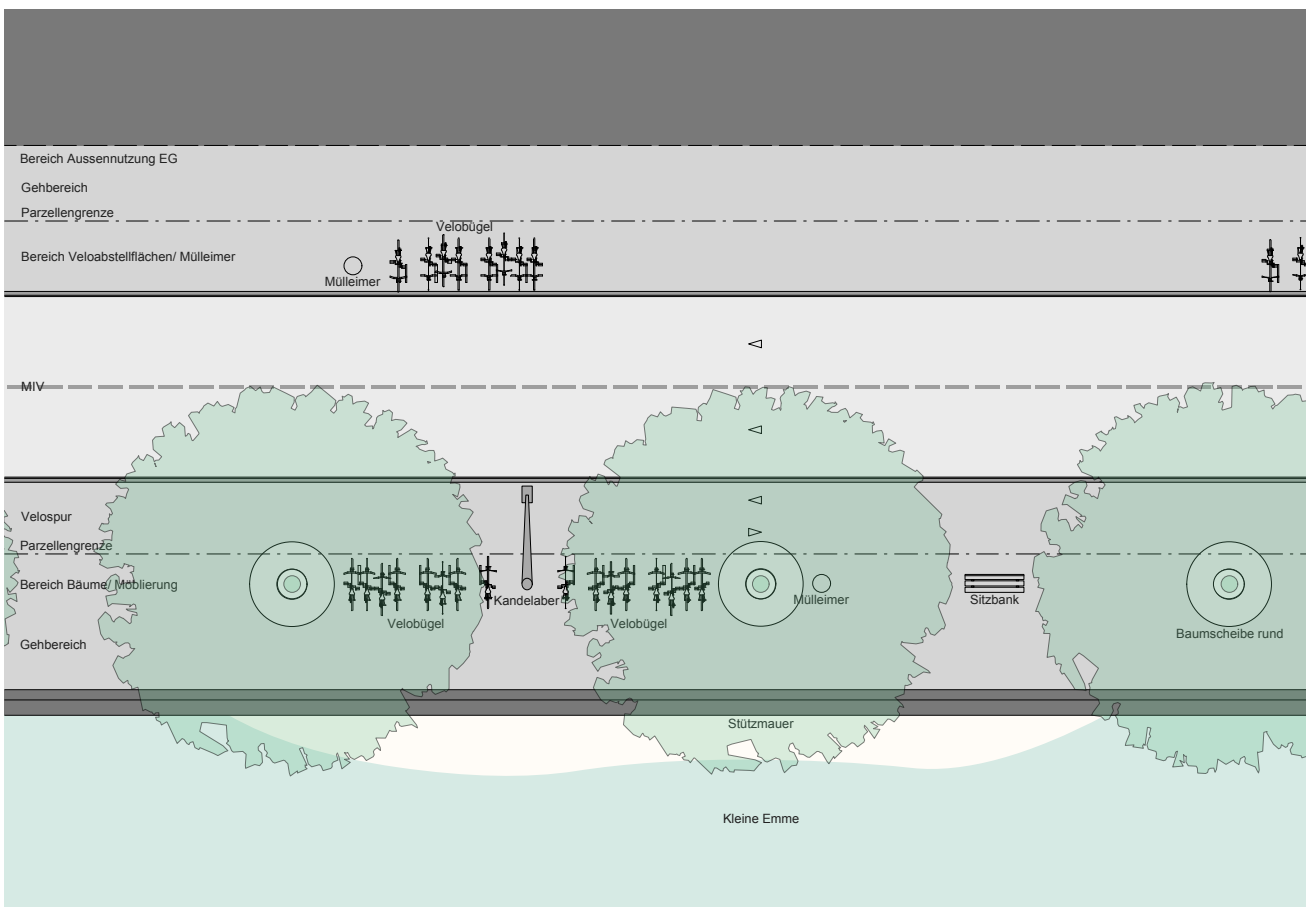
gängerbrücke, bleibt nahe am heutigen (und ursprünglichen) Standort bestehen. Durch den Abbruch der heute vorhandenen, jedoch neuzeitlichen und historisch nicht verbürgten Flügelmauern entsteht eine zusammenhängende Asphaltfläche, die offene Wegebeziehungen vor dem Portal zulässt. Runde Baumscheiben mit Gusseisenabdeckungen werden für den gesamten Reussbühlquai vorgesehen.



Übersicht Reussbühlquai M 1|4000



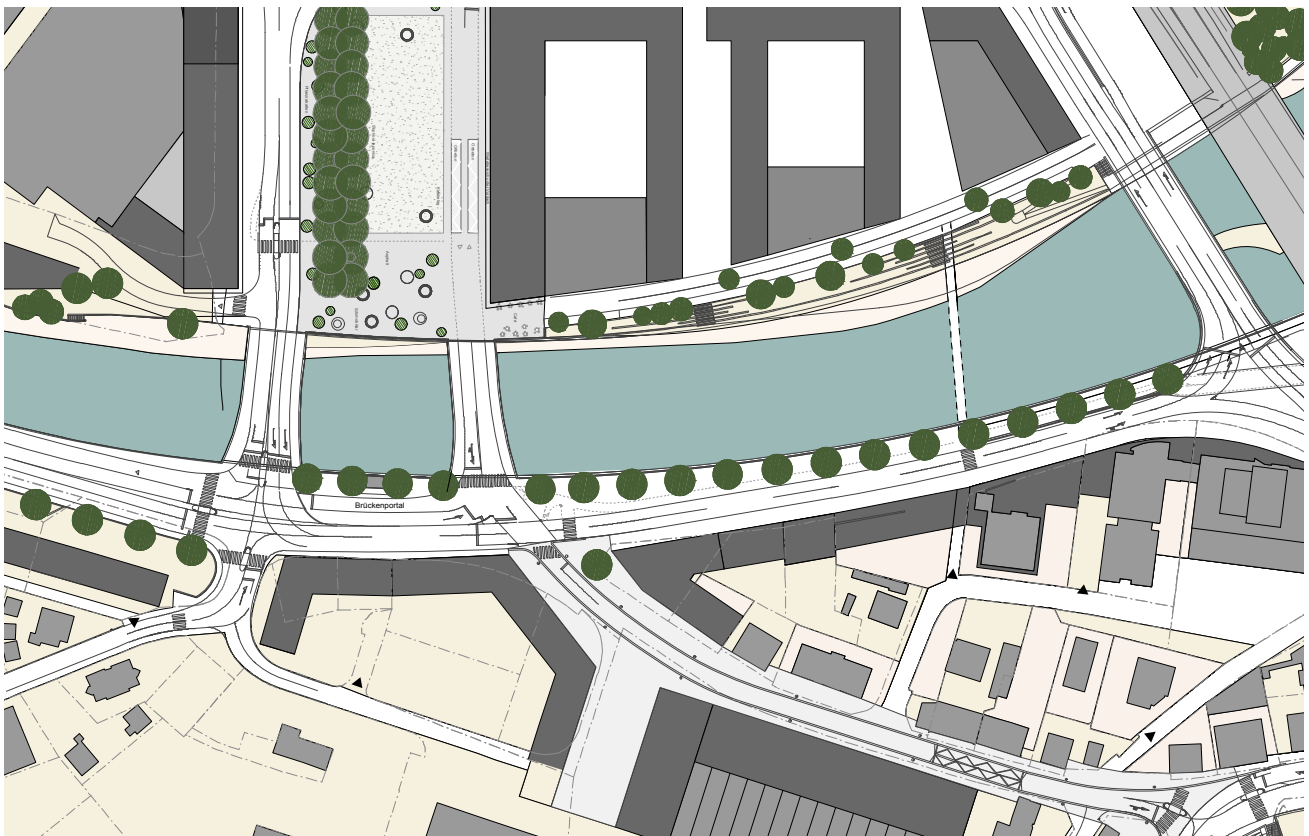
Strassenquerschnitt Reussbühlquai M 1|250



Ausschnitt Reussbühlquai M 1|250

Lärmschutz am Reussbühlquai

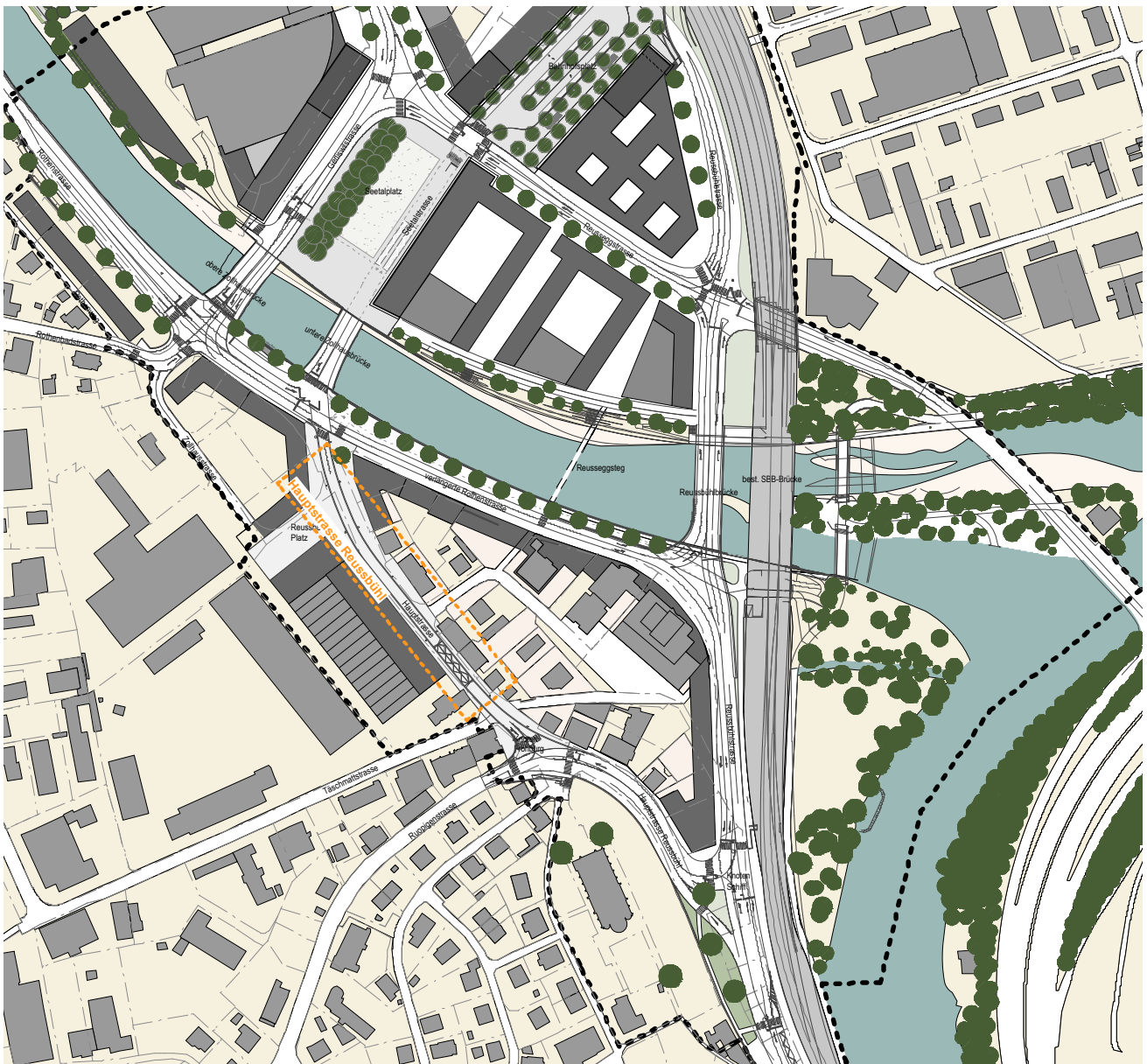
Zur Einhaltung der massgeblichen Belastungsgrenzwerte sind siedlungsverträgliche Lösungen zu suchen. Diese sollten etappiert erstellt werden können und die Entwicklung des Gebietes nicht beeinträchtigen. Lärmschutzwände sind langfristig im ganzen Zentrumsgebiet nicht erwünscht. Als temporäre Massnahme sind sie nur dann vorzusehen, wenn alle anderen Massnahmen nicht zumutbar oder nicht verhältnismässig sind. In aller Regel sind somit Lärmschutzmassnahmen an bzw. in den künftigen Gebäuden sowie ggf. zweckmässige Etappierungen der neuen Baukörper vorzusehen.



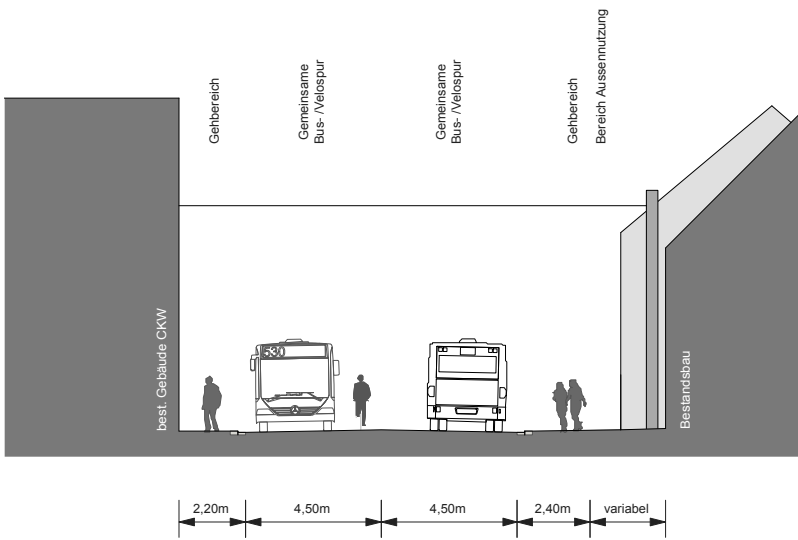
Ausschnitt Reussbühlquai und Brückenportal M 1|2500

4.7.7 Hauptstrasse Reussbühl

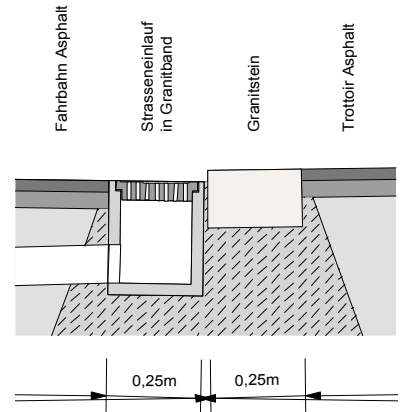
Der Bereich entlang der CKW-Halle wird zur ÖV- und Langsamverkehrsachse mit wenig Erschliessungsverkehr für Anwohner. Es ist von einer Tempo 30-Zone auszugehen, damit die Durchfahrt der Busse nicht beeinträchtigt wird. Dieser enge Strassenraum soll optisch von Fassade zu Fassade gestaltet werden und mit Ausnahme der höheren Bushaltekanten sind minimale, gut querbare Randabschlüsse vorzusehen, die mit der nötigen Oberflächenentwässerung kombiniert sind. Durch die Befreiung vom Durchgangsverkehr kann dadurch trotz der Engstelle eine attraktive Zone mit Mischverkehr entstehen.



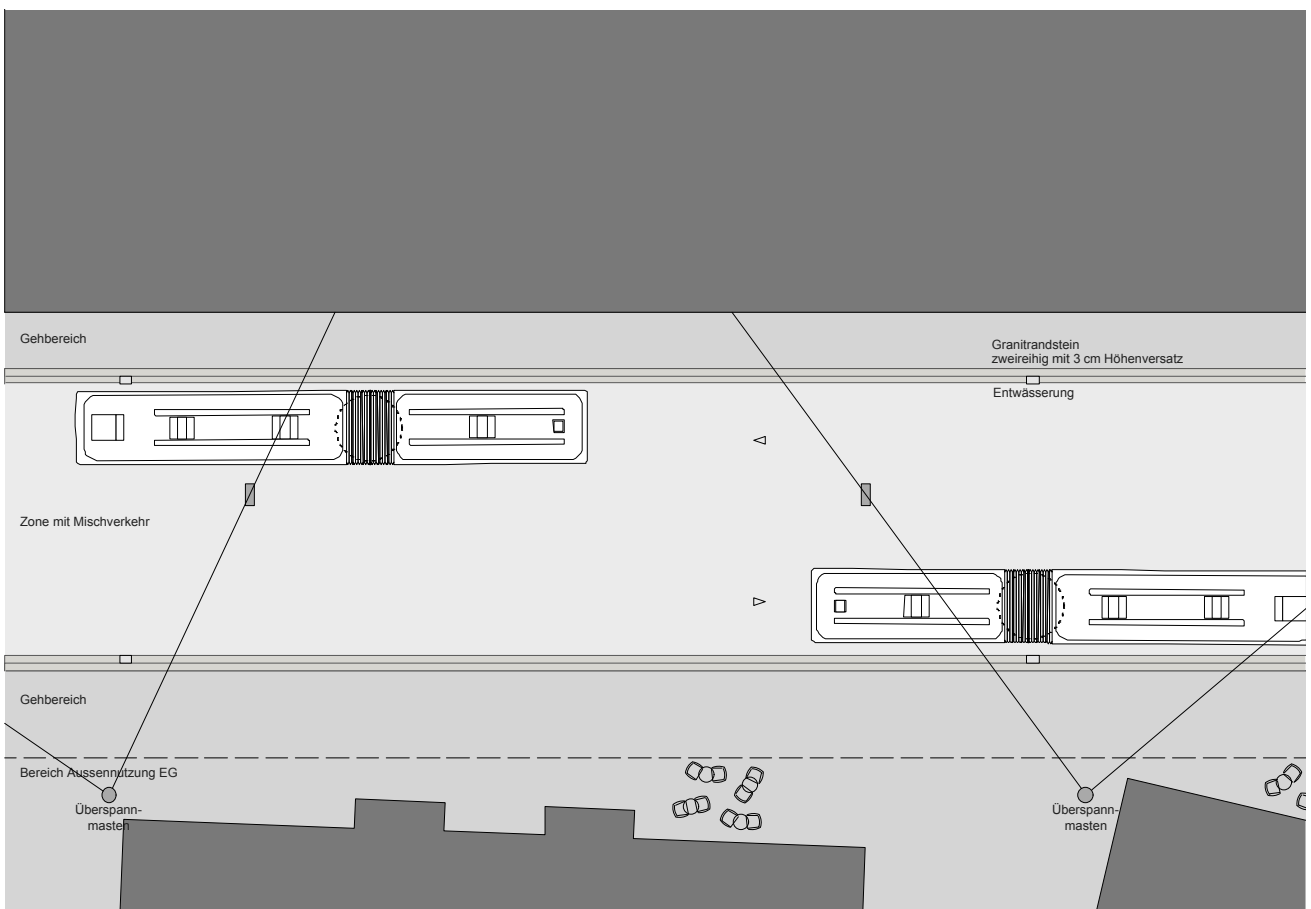
Übersicht Hauptstrasse M 1|4000



Strassenquerschnitt Hauptstrasse M 1|250

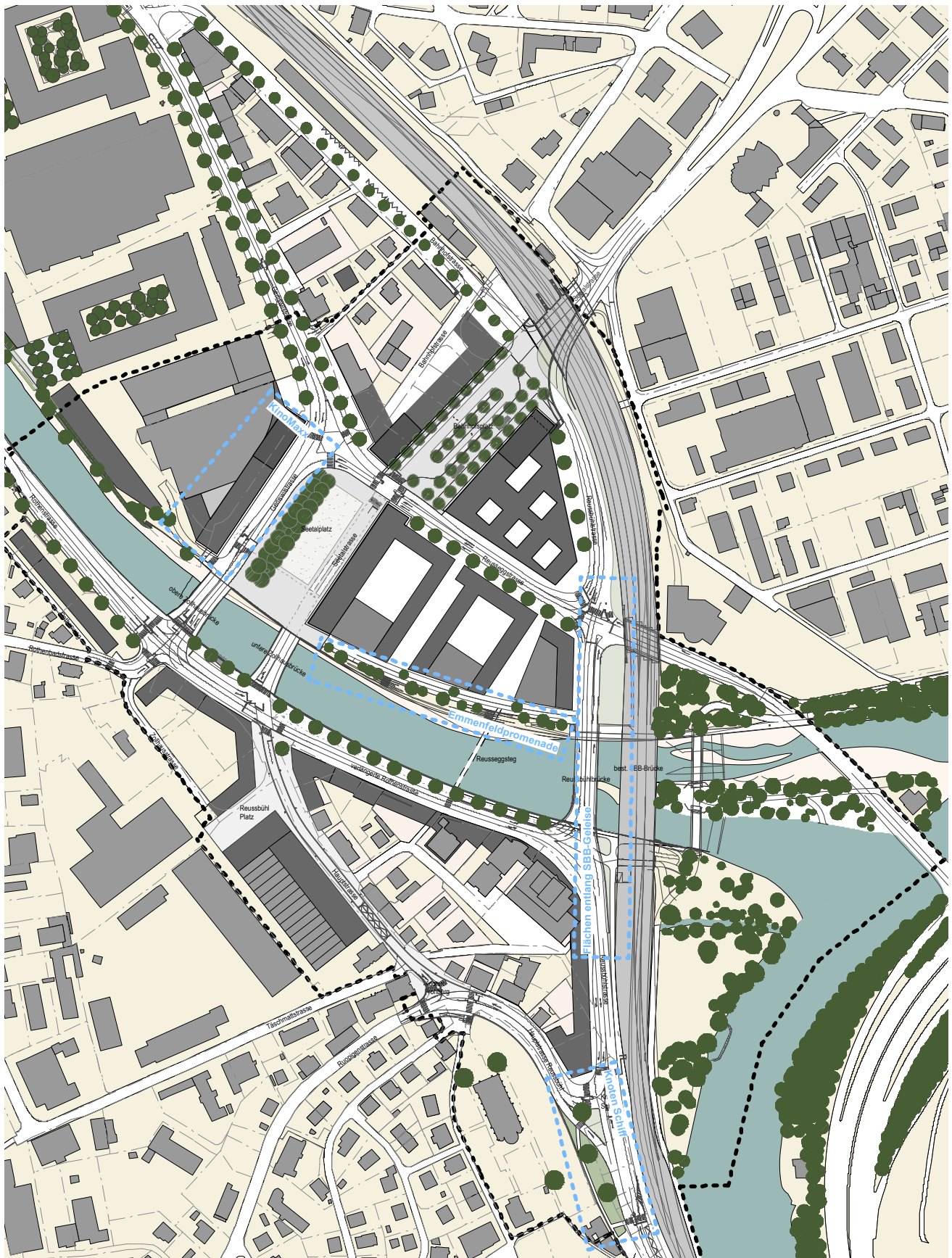


Detail Randabschlüsse M 1|20



Ausschnitt Hauptstrasse M 1|250

4.8 Weitere Bereiche

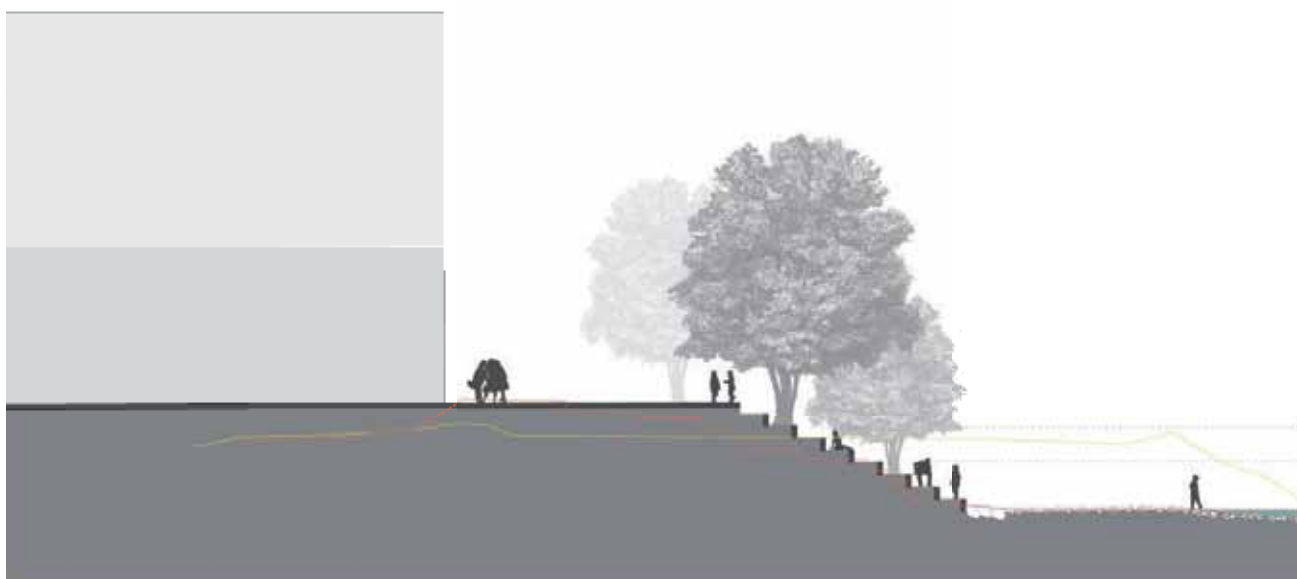


Übersicht weitere Bereiche M 1|4000

Hier entsteht an gut besonnener und attraktiver Lage eine urbane Spazier- und Aufenthaltszone mit direktem Bezug zur Kleinen Emme. Die grosszügig dimensionierten Vorbereiche entlang der neuen Bebauungen lassen vielfältige Nutzungen wie Aussenrestaurants und dgl. zu. Erhaben über dem Flussraum führt die befestigte Promenade daran vorbei, von wo an ausgewählten Stellen über Treppenstufen ein erleichterter Zugang zum Wasser angeboten wird. Diese sind in zurückhaltender Gestaltung in die durchgrünte Flussuferböschung gelegt. Grosse, einheimische Ufergehölze wie Weiden,

Eschen, Pappeln und Linden bilden einen stimmungsvollen und lockeren Rahmen sowie Beschattung an schönen Tagen.

Als zu verfolgende Option soll der Reusseggsteg die beiden Ufer verbinden. Der genaue Standort ist zwischen Emmen und der Stadt Luzern zu definieren. Aufgrund Anforderungen an den Hochwasserschutz darf der Steg keine Pfeiler haben.



Prinzip schnitt Emmenfeldpromenade M 1|250

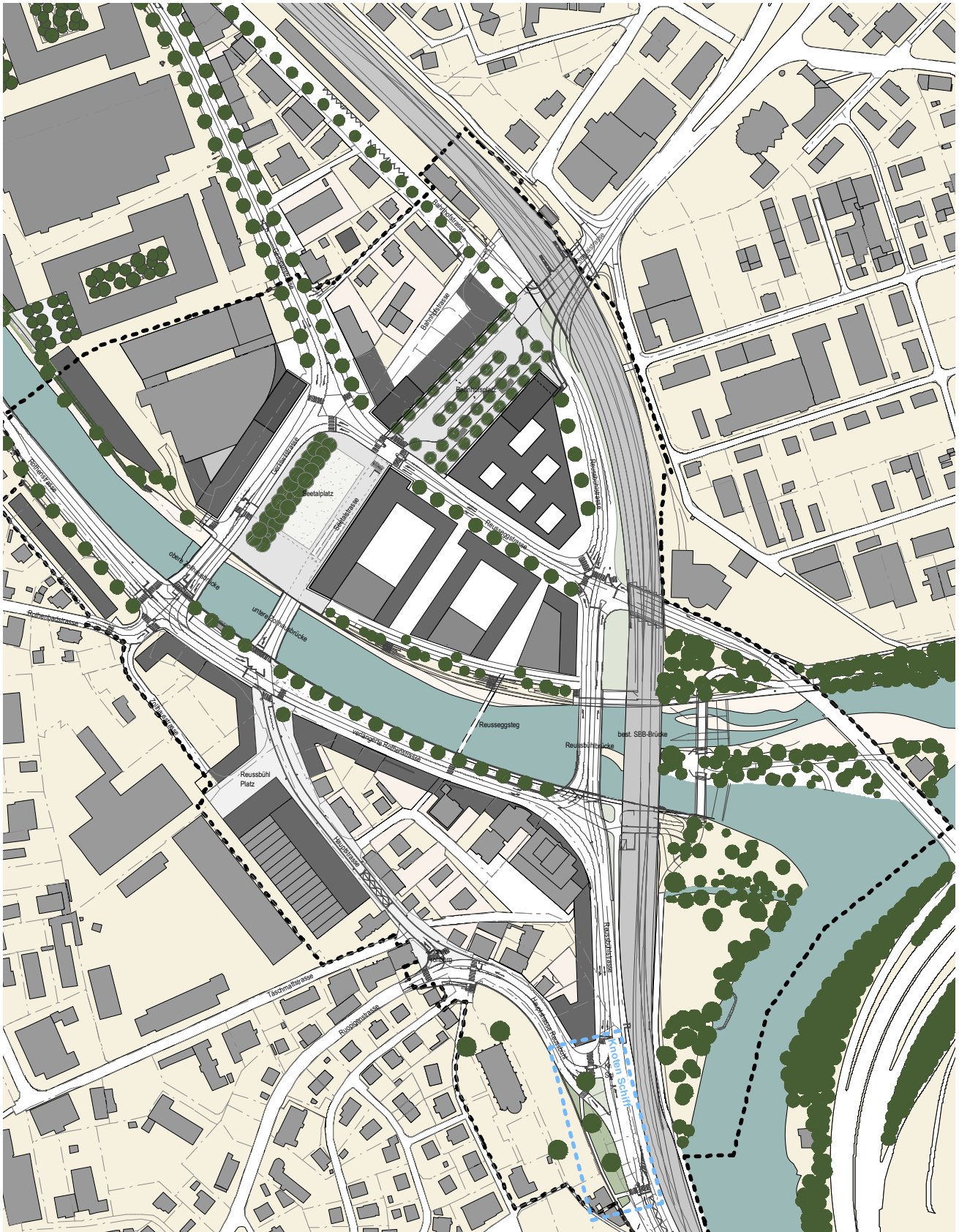


Referenzbeispiel für Stufen



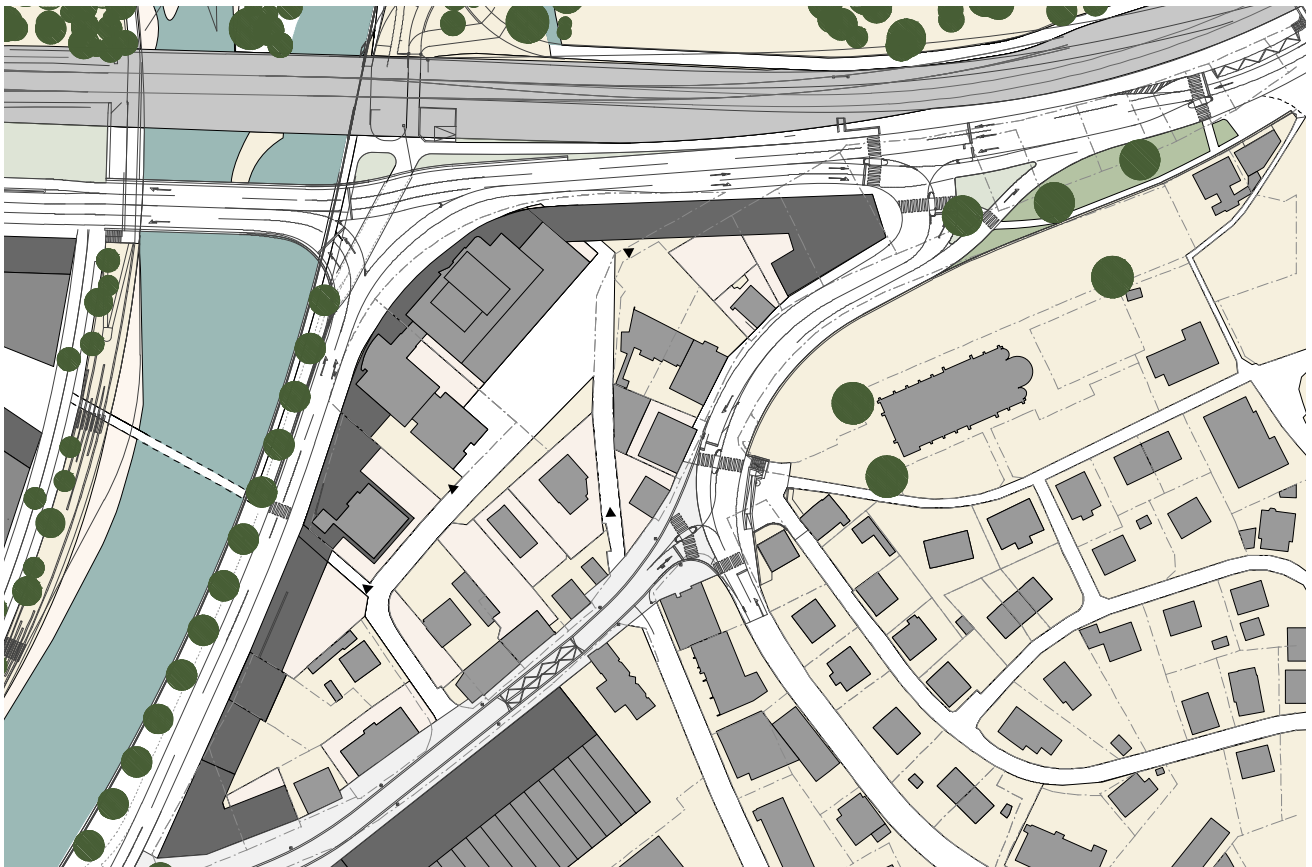
Referenzbeispiel für Ufergehölze

4.8.2 Knoten Schiff



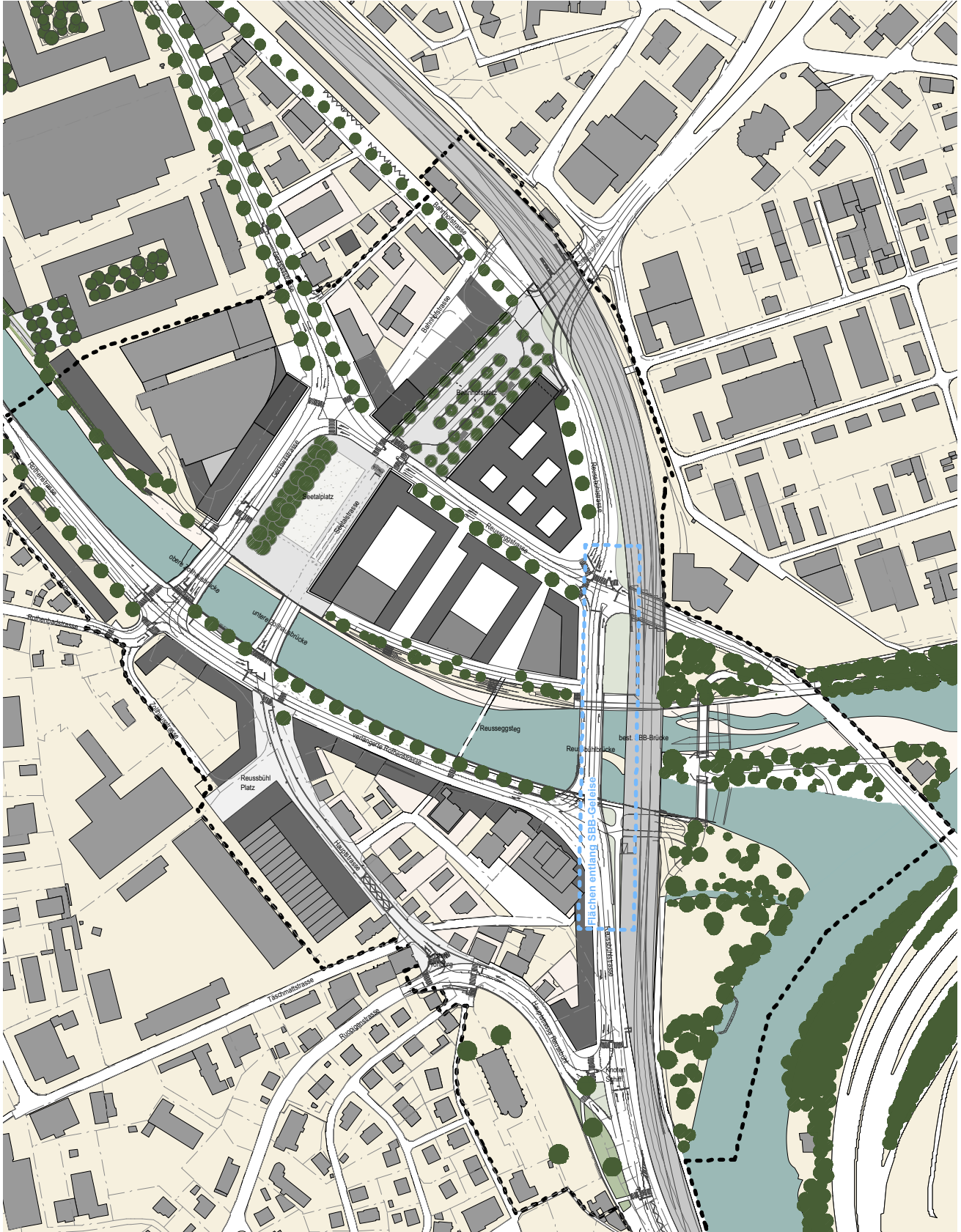
Übersicht Knoten Schiff M 1|4000

Der Ankunftsort von Luzern her kommend wird durch die neue Verkehrsführung stark geprägt. Diesem Umstand soll durch Zusammenfassung als Grünfläche mit einzelnen, grosswachsenden Bäumen entgegen gewirkt werden und es soll eine beiläufige Ankunftssituation mit Sichtbeziehungen zur erhöht positionierten Philipp-Neri-Kirche entstehen. Der Geländeübergang am Fuss des Kirchenhügels wird weiterhin von einer niedrigen Mauer auf ganzer Länge begleitet. Hier entlang verläuft mit etwas Abstand zur Strasse die Fussgänger Verbindung. Grössere Verkehrsinseln sind mit Ausnahme der Gehbe-
reiche als Kiesflächen auszubilden, wo sich eine bunte und artenreiche Trockenvegetation entwickeln kann.



Ausschnitt Knoten Schiff M 1|2500

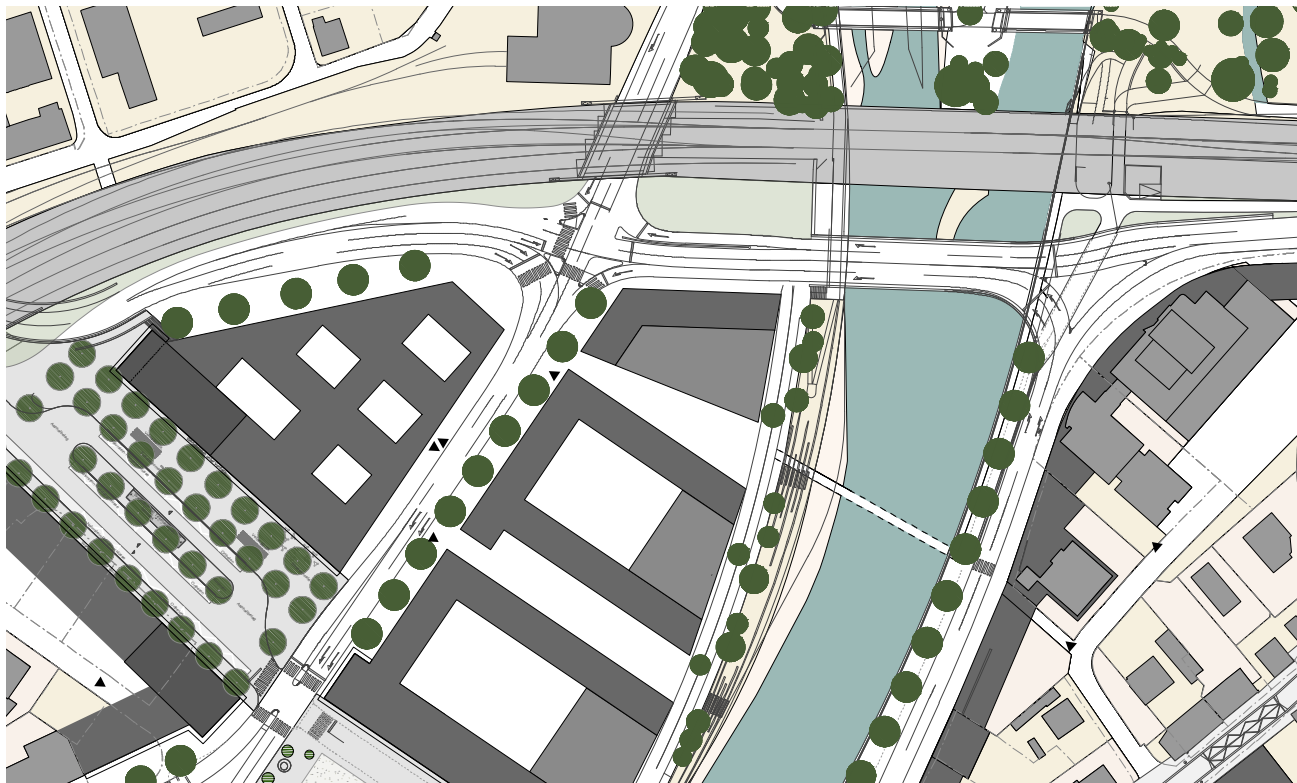
4.8.3 Bahndamm



Übersicht Bahndamm M 1|4000

Entlang vom Bahndamm erstrecken sich unterschiedlich breite Flächen, die sich keinem unmittelbaren Nutzen zuschlagen lassen. Diese sollen im Verbund mit den begrünten Bahnböschungen als ökologisch wertvol-

le Ausgleichsflächen zusammengefasst und je nach Bodenverhältnissen als extensive Trocken- oder auch Feuchtwiesen erstellt und gepflegt werden.



Ausschnitt Bahndamm M 1|2500

Randflächen entlang Bahndamm



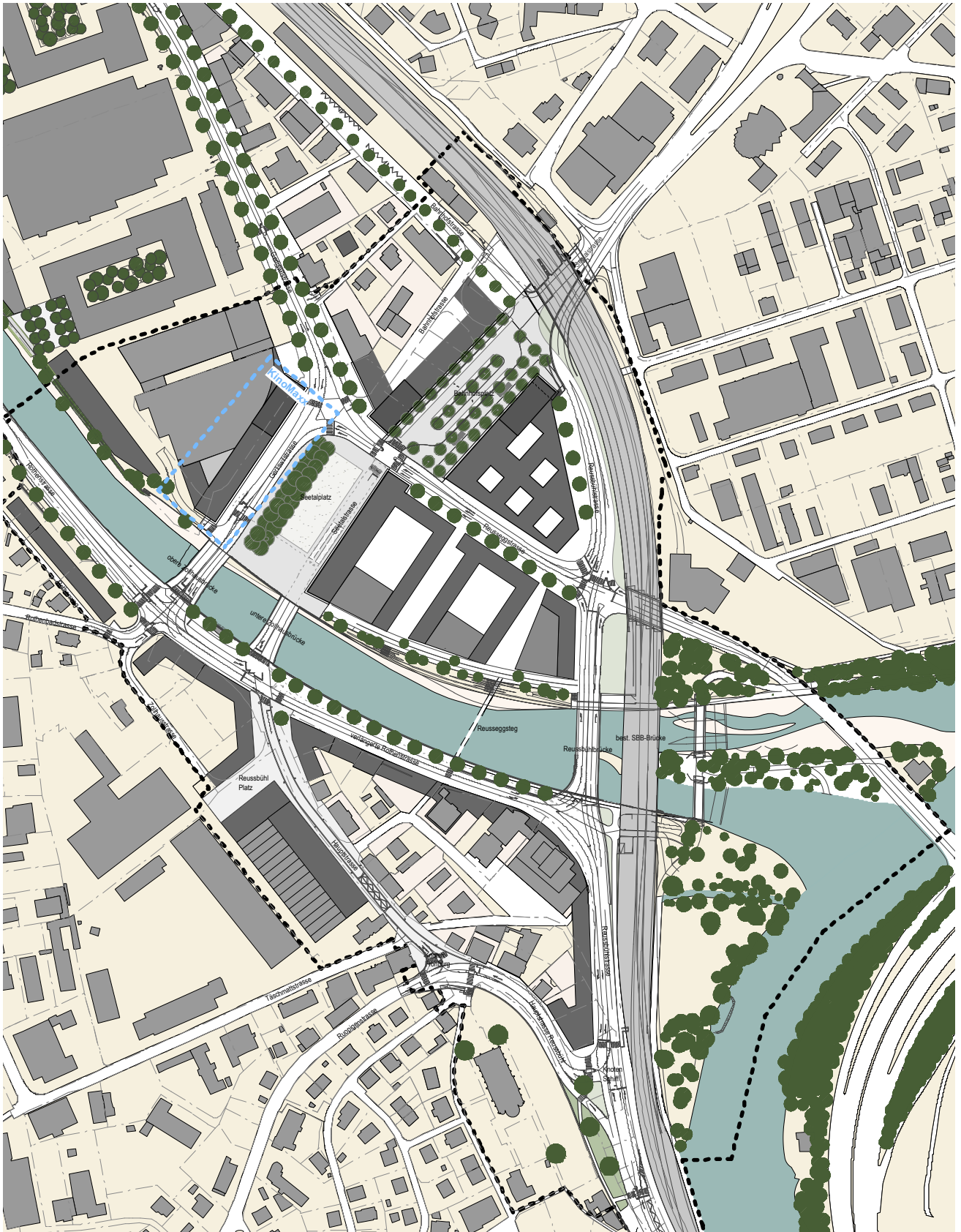
Hochstaudenflur / Feuchtwiesen



Ruderalflora / Trockenwiesen



4.8.4 Temporäre Gestaltung vor KinoMaxx



Übersicht Temporäre Gestaltung Kino Maxx M 1|4000

Der Masterplan zielt auf eine Erweiterung des heutigen Kinokomplexes bis an den Gehbereich der neuen Strassenführung ab. Bis dahin soll die räumliche Besetzung durch lockere Baumgruppen aus vorzugsweise raschwachsenden Bäumen (z.B. Birken) übernommen werden, um eine Konkurrenz zum offenen Seetalplatz zu verhindern. Es entsteht ein attraktiver Fussgänger- und Aufenthaltsbereich beim heutigen KinoMaxx mit Sitzgelegenheiten vor und unter den Baumgruppen. Der Belag wird mit Asphalt versehen. Die Baumgruppen wachsen aus darin eingelassenen, grösseren Kiesflächen.



Ausschnitt Temporäre Gestaltung vor dem KinoMaxx M 1|2000



Referenzbeispiel: Elsässertor, Basel

4.9 Ausstattung / Mobiliar

Für das gesamte Gebiet Luzern Nord wird – unabhängig der Gemeindegrenzen – eine einheitliche Ausstattung und Stadtmöblierung des öffentlichen Raumes angestrebt. Als Grundlage bezüglich Ausstattung und Stadtmöblierung sollen die Standards der Stadt Luzern angewendet werden. Ein Elementekatalog wird derzeit durch die Stadt Luzern erarbeitet und steht in rund 2 Jahren zur Verfügung.

4.10 Quellenverzeichnis zum Freiraumkonzept

Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord 1:1000, 16.11.2010
Metron Raumentwicklung AG, Brugg

Verkehrsprojekt 10246 Seetalplatz inkl. HWS-Projekt 1:1000, Version A 12.07.2012
IG Epsilon plus – SNZ, c/o Emch+Berger WSB AG, Emmenbrücke

Freiraumkonzept Masterplan Viscosistadt / Areal Monosuisse 1:500, 17.12.2012
Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten, Zürich

Strategie für die Pflege und Erneuerung der Luzerner Stadtbäume, Januar 2012
Stadtgärtnerei Luzern

5 Beleuchtungskonzept Stadtzentrum Luzern Nord

Im Zuge der Arbeiten am Masterplanprojekt Stadtzentrum Luzern Nord wurde von art light GmbH ein Beleuchtungskonzept für den gesamten Planungsperimeter entwickelt. Ziel dieses integrativen Bestandteils des städtebaulichen Gesamtkonzepts sind attraktive Stadträume und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität im urbanen Raum.

5.1 Übergeordnetes Gestaltungskonzept



Hierarchie der verschiedenen Strassen

5.1.1 Strassenbeleuchtung

Eine Hierarchie der verschiedenen Strassen und Räume wird durch die Lichtfarbe definiert.

Die stark befahrenen Hauptachsen werden durch Peitschenkandelaber oder Seilpendelleuchten mit einer Lichtpunkthöhe (LPH) von 10.00m gleichmässig ausgeleuchtet.

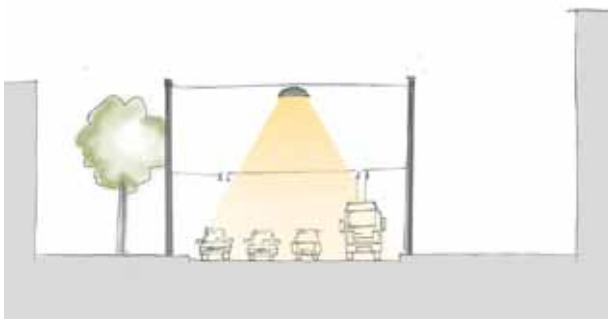
Die Leuchten sind mit Natriumdampfhochdrucklampen bestückt, die eine gelb-orange Lichtfarbe erzeugen und eine geringe Farbwiedergabe aufweisen.

Für die Ausleuchtung des Strassenraumes werden grundsätzlich Peitschenkandelaber eingesetzt.

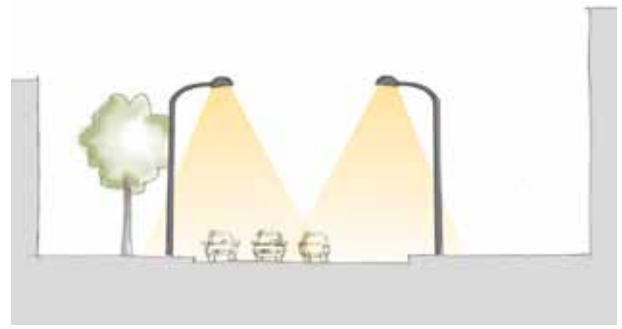
Entlang der Busstrecke werden Seilpendelleuchten verwendet.

Plätze, Ufer und Fussgängerzonen werden mit Seilpendelleuchten mit einer LPH von 10.00m oder Mastansatzleuchten mit einer LPH von 5.00m beleuchtet.

Die Leuchten sind in diesen Bereichen mit warmweissen Halogenmetaldampflampen bestückt. Die Farbwiedergabe ist im Gegenteil zur Beleuchtung der Hauptachsen sehr gut und die warmweisse Lichtfarbe erzeugt eine behagliche und angenehme Atmosphäre.

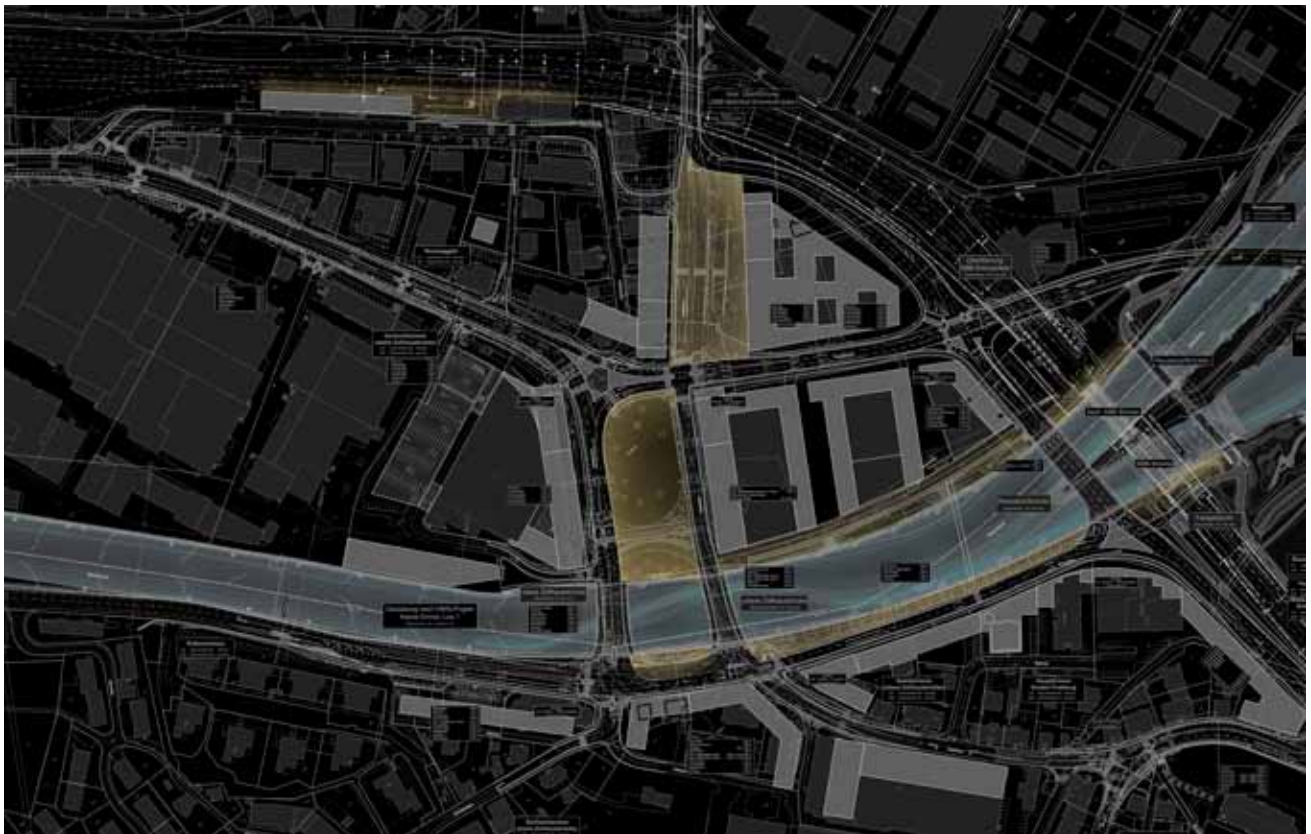


Beleuchtung Strasse - Busstrecke



Beleuchtung Strasse

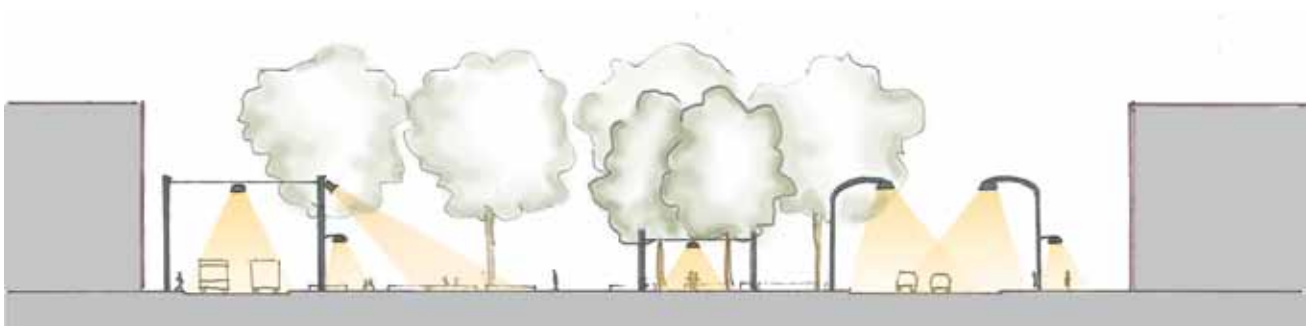
5.1.2 Beleuchtung Plätze und Ufer



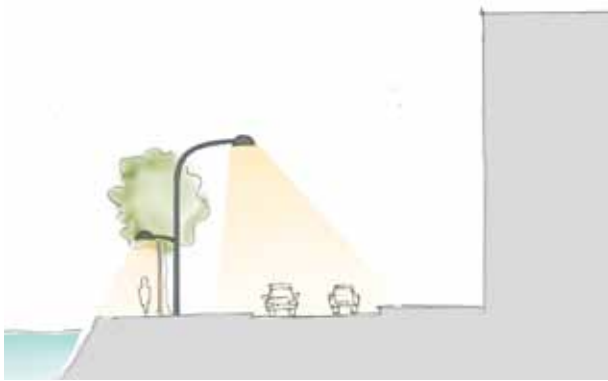
Übersicht Plätze und Ufer



Beleuchtung Bushof Seetalstrasse



Beleuchtung Seetalplatz



Beleuchtung Ufer

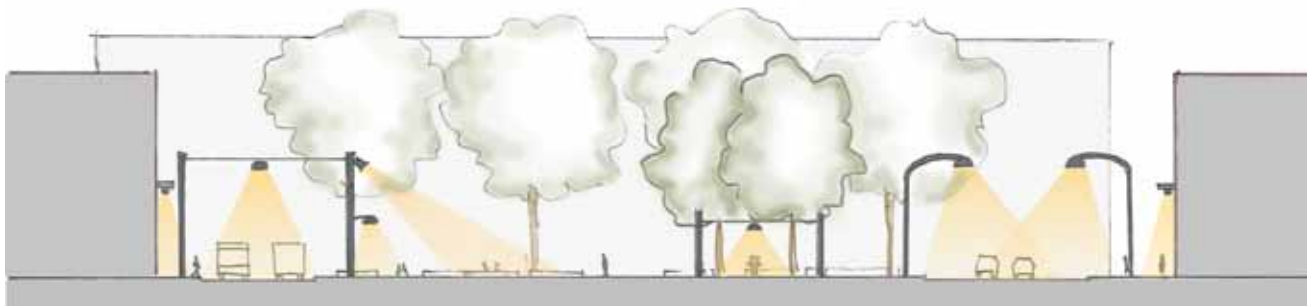


Beispiel: Beleuchtung Gehweg durch Mastansatzleuchten

5.1.3 Beleuchtung Plätze und Ufer, Etappe 3



Beleuchtung Bushof Seetalstrasse, Etappe 3



Beleuchtung Seetalplatz, Etappe 3



Beleuchtung Ufer



Beispiel: Beleuchtung Platz durch Seilpendelleuchten

5.1.4 Mögliches Leuchtenmobiliar

Das gestalterische Beleuchtungskonzept basiert auf einem dekorativen Leuchtenmobiliar. Um die urbane Qualität des Raumes besser zu definieren, arbeitet dieses Konzept mit verschiedenen Lichtpunkthöhen und unterschiedlichen Lichtfarben. Zum jetzigen Zeitpunkt empfehlen wir konventionelle Leuchtmittel der LED vorzuziehen, da gemäss unseren Erfahrungen die LED noch keinen adäquaten Ersatz für Strassenbeleuchtungen darstellt. Die LED wird jedoch zur Zeit ständig weiterentwickelt und verbessert. Aus diesem Grund sollte vor Baurealisierung der Stand der LED-Technologie nochmals geprüft werden.

Speziell zu beachten sind die grossen Lichtpunkt-Abstände mit welchen, auf Wunsch des Kantons, geplant wurde. Um eine normgerechte Beleuchtungsanlage zu erhalten wird dadurch die Wahl des Leuchtenmobiliars eingeschränkt.



Pos. 001
Siteco_DL ® 500 MAXI
5NA24691NT6AS08
Bestückung: 1 x HSE (Osram) minimum 100 W
LPH 10.00 m

Pos. 002
Siteco_DL ® 500 MAXI
5NA24691NT6AS08
Bestückung: 2 x HSE (Osram) minimum 100 W
LPH 10.00 m



Pos. 003
Siteco_Seilpendelleuchte DL ® 500 MAXI
5NA24691NT6SR08
Bestückung: 1 x HST (Philips) minimum 100 W
LPH 10.00 m

Pos. 004
Siteco_Seilpendelleuchte DL ® 500 MAXI
5NA24671CW0KR08
Bestückung: 1 x HIT-CE-od (Philips) minimum 90 W
LPH 10.00 m

Pos. 005
Siteco_Seilpendelleuchte DL ® 500 MAXI
5NA24671QT6SR08
Bestückung: 1 x HIT-CE-od (Philips) minimum 150 W
LPH 10.00 m



Pos. 008
Siteco_Seilpendelleuchte DL ® 500 MIDI
5NA247E1HT0MS08
Bestückung: 1 x HIE-CE (Osram) minimum 35 W
LPH 5.00 m

Um eine quantitative Aussage und Definition des Leuchtenmobiliars machen zu können, muss vor Ausführung eine Kontrollberechnung, basierend auf den aktuellen Kennwerten der Leuchten, durchgeführt werden.

5.2 Unterführungen



Übersicht Unterführungen

5.2.1 Beleuchtung Auto- und Fussgängerunterführungen

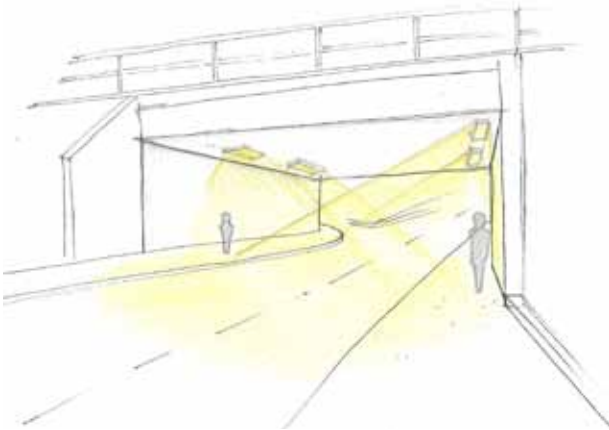


Übersicht Auto- und Fussgängerunterführungen

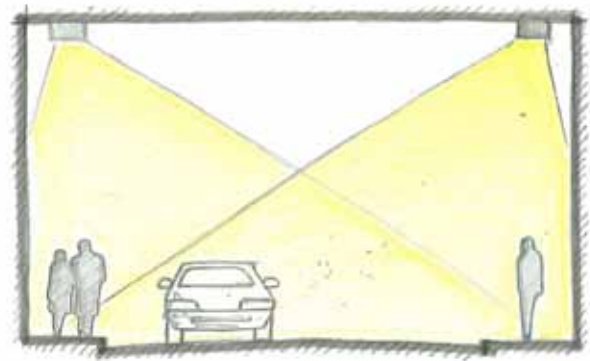
Die Unterführungen sollten qualitativ aufgewertet werden. Das betrifft sowohl die Auto-Unterführungen, als auch die Fussgänger- und Fahrrad-Unterführungen. Diese werden allerdings unterschiedlich behandelt. Die Auto-Unterführungen werden durch asymmetrisch- strahlende Fahrbahnleuchten, die beidseitig angeordnet sind, beleuchtet. Neben der funktionalen Beleuchtung würde eine Aufwertung der vertikalen Flächen durch Farbe/Kunst die Unterführungen attraktiver machen.



Fahrbahnleuchte für Unterführungen



Auto- und Fussgängerunterführungen, Perspektive



Auto- und Fussgängerunterführungen, Schnitt

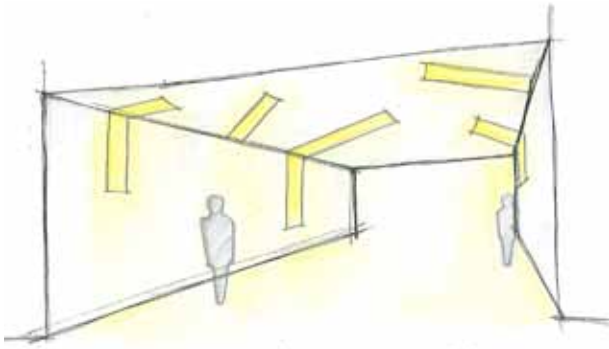
5.2.2 Beleuchtung Rad- und Fussgängerunterführungen



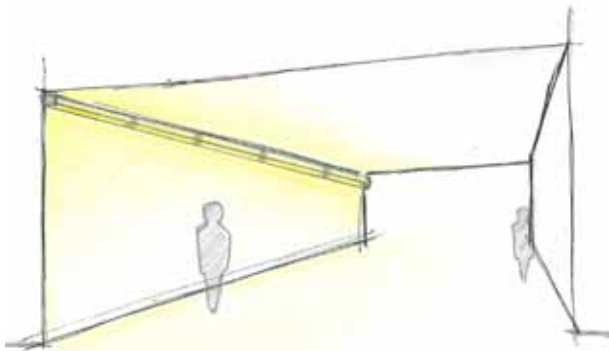
Übersicht Rad- und Fussgängerunterführungen

Im Gegensatz zu den Auto-Unterführungen wird in diesem Fall weniger Wert auf eine rein funktionale Beleuchtung gelegt, sondern zusätzlich der dekorative Aspekt berücksichtigt.

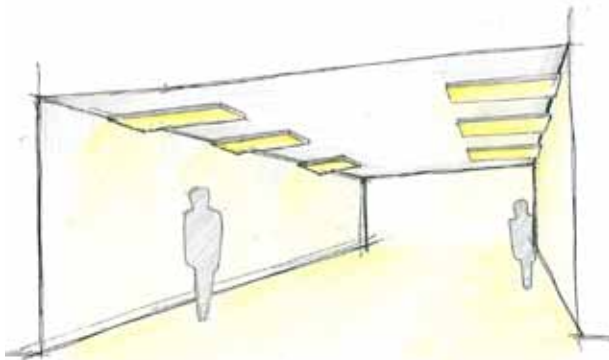
Auch hier könnte eine Kombination aus Beleuchtung und Aufwertung der vertikalen Flächen durch Farbe/ Kunst die Unterführung attraktiver machen.



Fussgängerunterführungen, Variante 1

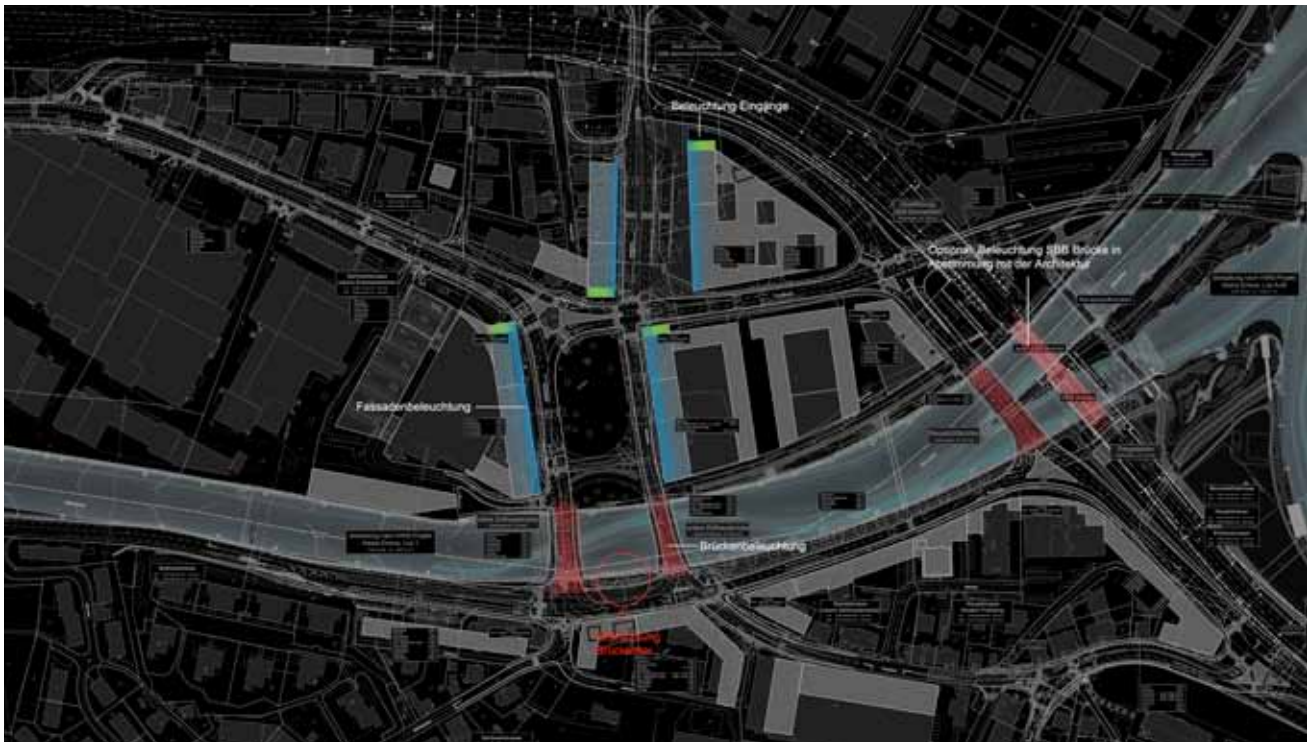


Fussgängerunterführungen, Variante 2



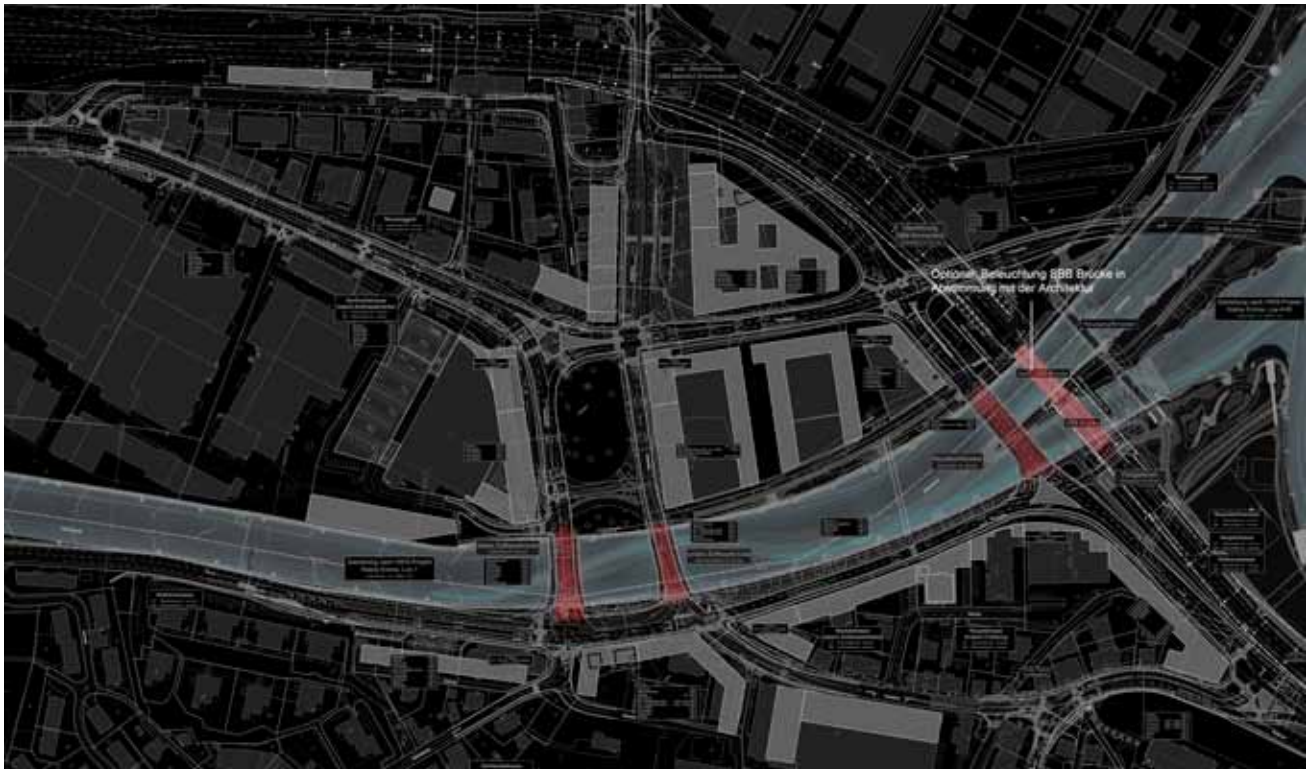
Fussgängerunterführungen, Variante 3

5.3 Architekturbeleuchtung



Übersicht Architekturbeleuchtung

5.3.1 Akzentbeleuchtung Brücken



Übersicht Akzentbeleuchtung Brücken

Durch eine Akzentuierung der Brückenkonstruktion wird ein Mehrwert für den Raum geschaffen.



Beispiele: Akzentbeleuchtung Brücke



Akzentbeleuchtung Brücke, Var.1

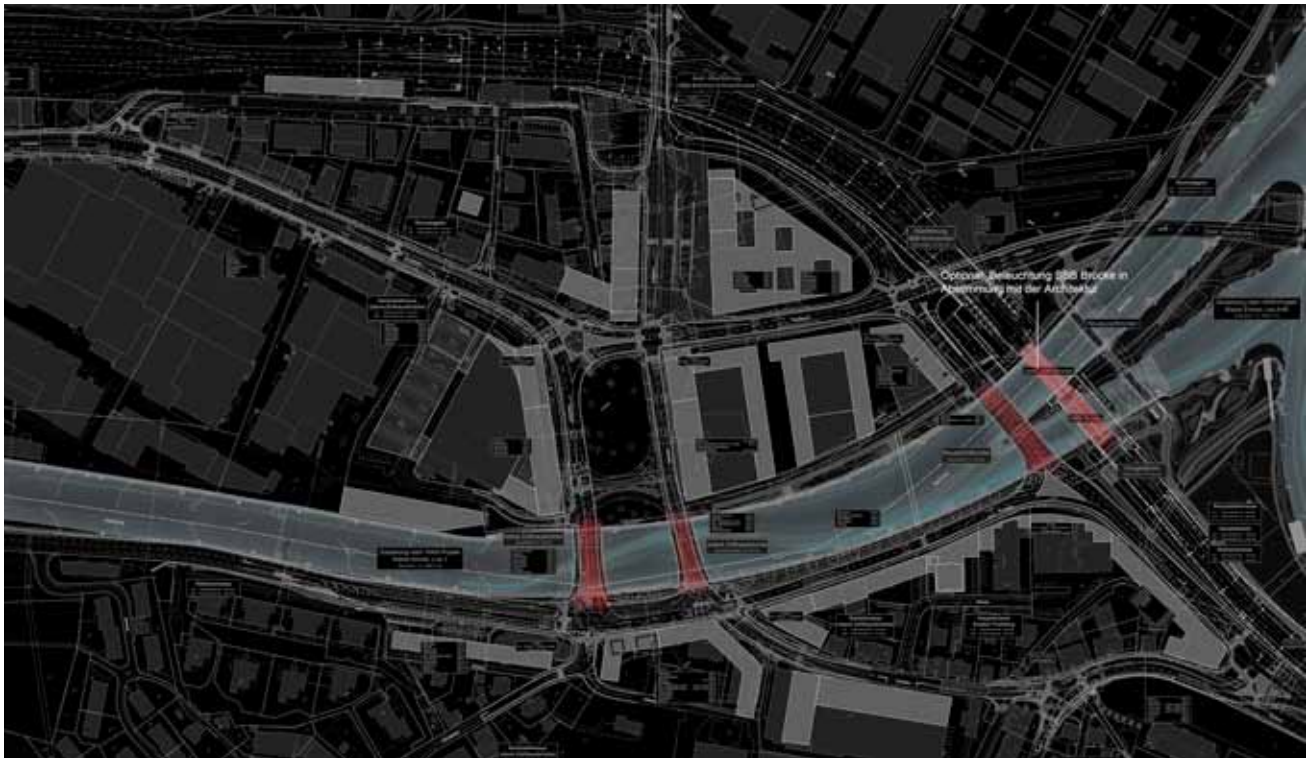


Akzentbeleuchtung Brücke, Var.2



Akzentbeleuchtung Brücke, Var.3

5.3.2 Akzentbeleuchtung Brückentor



Übersicht Akzentbeleuchtung Brückentor



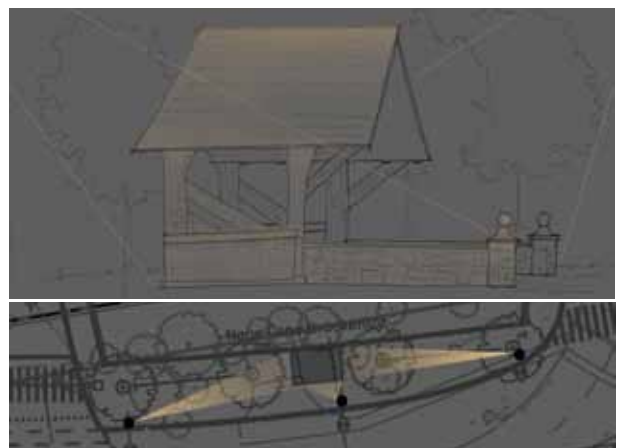
Diffuse Beleuchtung



Akzentbeleuchtung Stützen und Brüstung (Aussenseite)

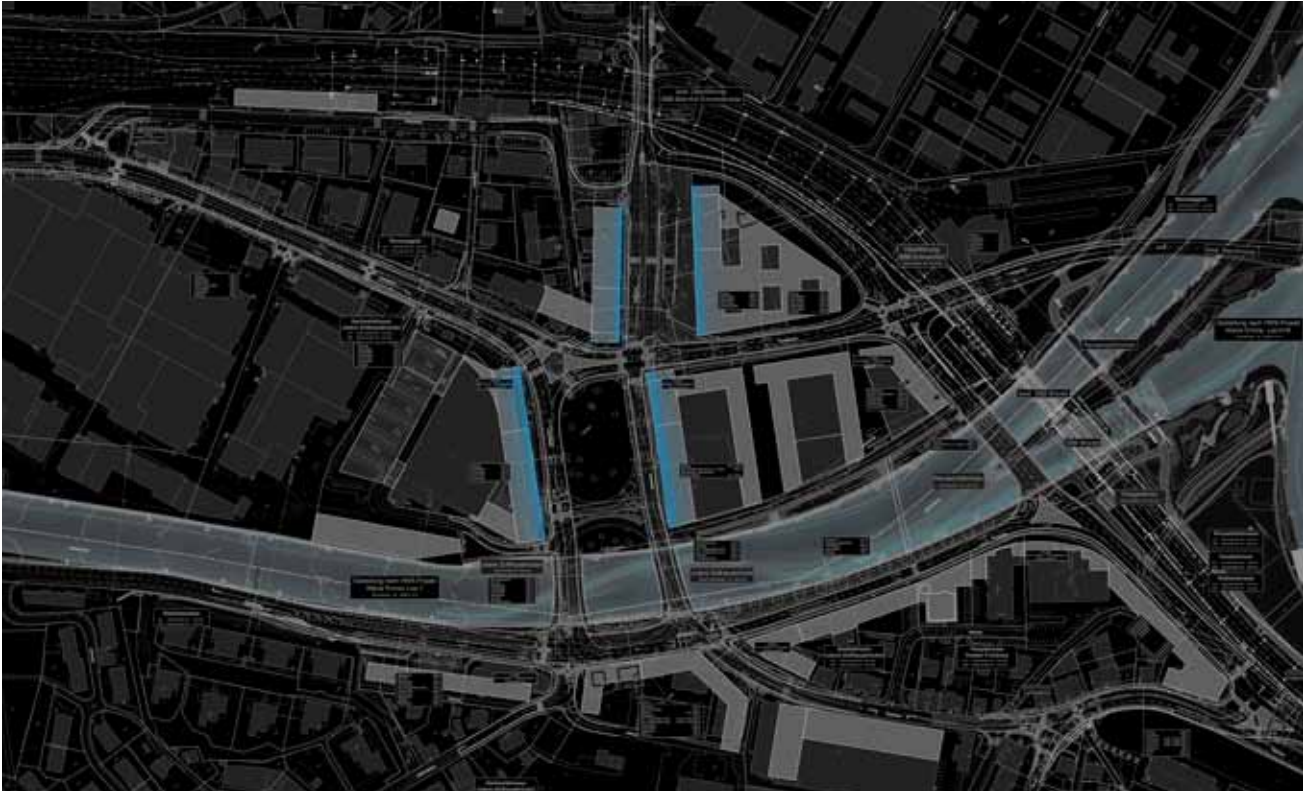


Akzentbeleuchtung Brüstung (Innenseite) und Dach-
untersicht



Anstrahlung mit Strahler an Mastleuchten befestigt

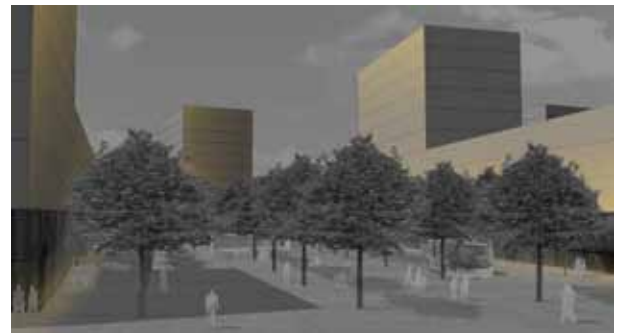
5.3.3 Akzentbeleuchtung Fassaden



Übersicht Akzentbeleuchtung Fassaden



Beispiel: Beleuchtung Fassade

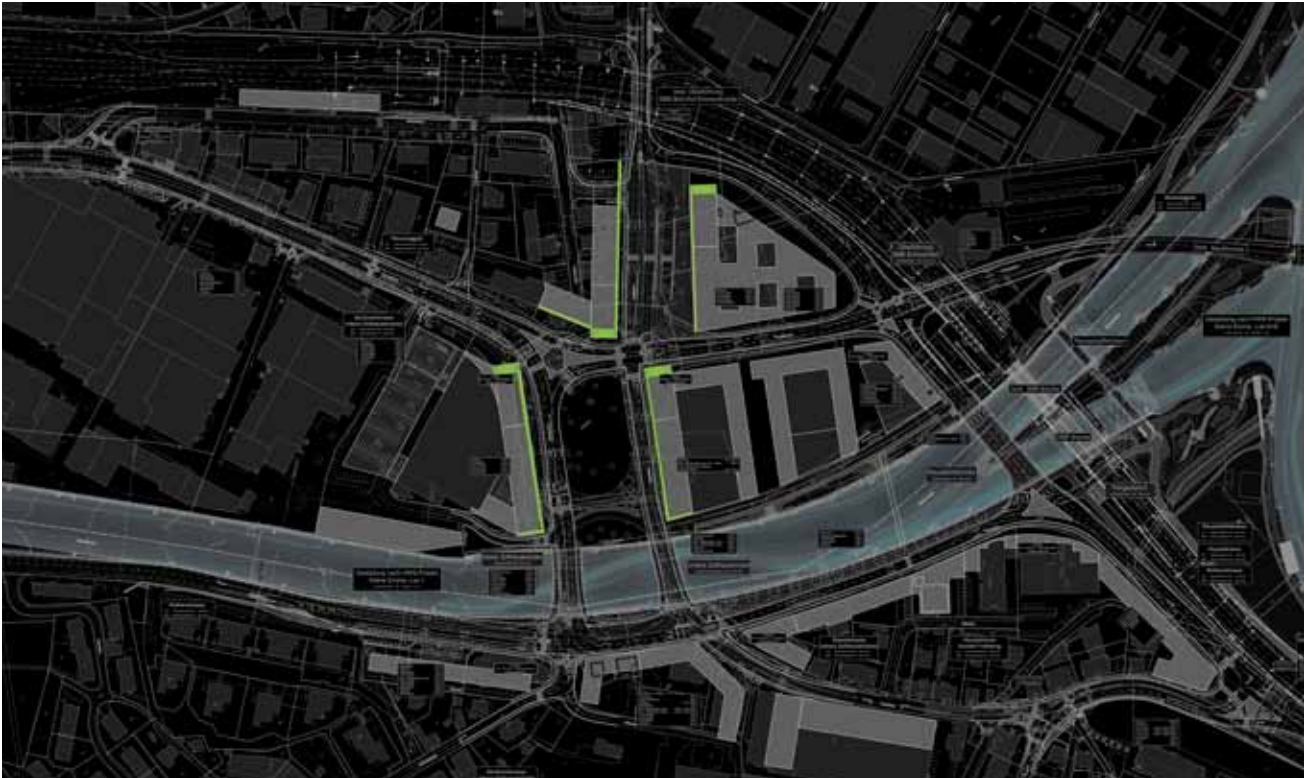


Beleuchtung Fassade, Var. 1



Beleuchtung Fassade, Var. 2

5.3.4 Akzentbeleuchtung Eingänge und Vordächer



Übersicht Akzentbeleuchtung Eingänge und Vordächer



Beispiel: Beleuchtung Eingang

Um den Platz räumlich zu fassen, sollten Fassaden und Gebäudeeingänge eine architektonische Beleuchtung erhalten.

Die Orientierungsfähigkeiten und das Sicherheitsempfinden werden durch die Sichtbarkeit der Architektur erhöht. Die räumlichen Platzabfolgen werden auch in den Nachtstunden erlebbar gemacht.

Der Strassenraum wird im gebäudenahen Bereichen über Leuchten in den Vordächern beleuchtet.

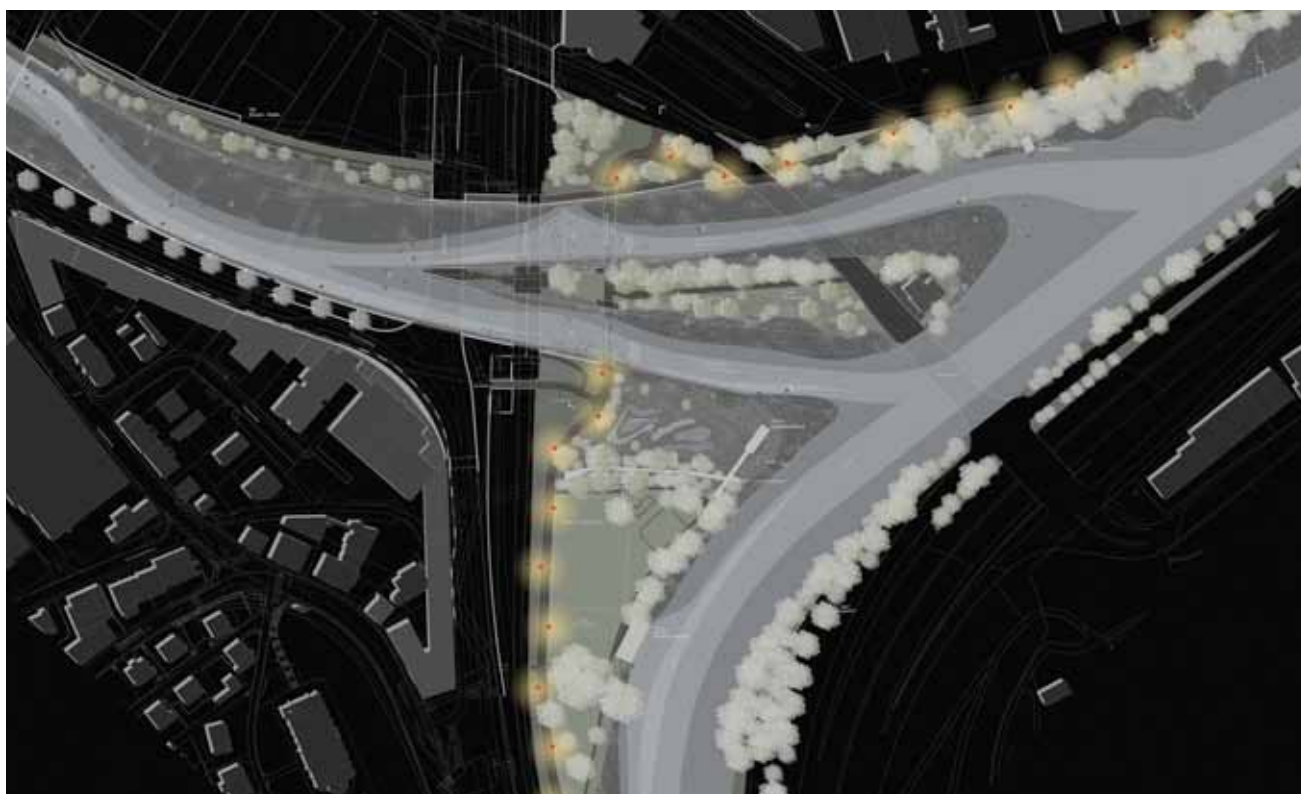


Beleuchtung Vordächer



Beleuchtung Eingang

5.4 Beleuchtung Fahrrad- und Fusswege



Beleuchtungsvorschlag Fahrrad- und Fussweg



Beispiel: Beleuchtung Gehweg mit Masten



Beispiel: Beleuchtung Gehweg mit Masten



Beispiel: Beleuchtung Gehweg mit Masten

Die Beleuchtung des Reusszopf-Naturgebiet erfolgt durch einseitig angeordnete Mastleuchten. Analog zu der Uferbeleuchtung sind diese Mastleuchten mit einer LPH von 5.00m auch mit warmweissen Halogenmetalllampen oder LED-Einsätzen bestückt. Um ein einheitliches Erscheinungsbild zu erhalten, sollten diese Leuchten die gleiche Formensprache aufweisen, wie die Leuchten entlang dem Flussufer.

6 Nachhaltigkeitsziele Stadtzentrum Luzern Nord

6.1 Herausforderung

Das Stadtzentrum Luzern Nord soll zu einem neuen wirtschaftlichen Zentrum heranwachsen. Die Entwicklung dieses Stadtraums soll den relevanten Anforderungen der Nachhaltigkeit Genüge leisten und über den ganzen Lebenszyklus ausgelegt werden.

Massgebend für die erfolgreiche Planung und die Umsetzung einer nachhaltig orientierten Entwicklung ist es, nicht nur ökologischen und ökonomischen Ansprüchen gerecht zu werden. Das bestehende räumliche, funktionelle und soziale Gefüge soll sich mit dem neuen Stadtzentrum so verknüpfen, dass es die Bedürfnisse der heutigen und künftigen Bewohnenden und Nutzenden zu befriedigen vermag.

Das Stadtzentrum Luzern Nord soll so geplant, gebaut und betrieben werden, dass ein dauerhafter wertbeständiger und Mehrwert generierender Lebensraum entsteht, der die soziale, wirtschaftliche und ökologische Verantwortung langfristig zu wahren vermag.

Grundsätzlich orientiert sich die Entwicklung des Stadtzentrums Luzern Nord bezüglich Nachhaltigkeit an der vom Bund angestrebten Energiewende sowie an anderen bereits bestehenden gesetzlichen und normativen Vorgaben. Dementsprechend sind Aspekte wie der schonende Umgang mit den natürlichen Ressourcen, die Minimierung des Ausstosses von Schadstoffen und die Reduktion der Lichtverschmutzung oder der Erhalt der Biodiversität und des natürlichen Wasserkreislaufs integrale Bestandteile der Anforderungen an das Stadtzentrum Luzern Nord.

6.2 Fünf Leitsätze

Die fünf Leitsätze zur Sicherung der nachhaltigen Entwicklung des Stadtzentrums Luzern Nord verstehen sich als Schwerpunktthemen, welche die geltenden gesetzlichen Bestimmungen und Normen zur Nachhaltigkeit ergänzen.

Während über viele Kriterien der ökologischen Nachhaltigkeit ein breiter Konsens besteht, ist das Wissen in Bezug auf Aspekte der sozialen Nachhaltigkeit noch lückenhaft. Da gerade aber die Befriedigung der individuellen und zivilgesellschaftlichen Bedürfnisse der heutigen und künftigen Bewohnenden und Nutzenden für die nachhaltige und wertbeständige Entwicklung des neuen Stadtzentrums ausschlaggebend sein werden, steht der Mensch im Zentrum der fünf Leitsätze.

Grundvoraussetzung für die langfristig wertbeständige Entwicklung des Stadtzentrums Luzern Nord ist, dass es die bestehenden Qualitäten des Ortes berücksichtigt und sich auf die Bedürfnisse der Bewohnenden und Nutzenden ausrichtet. Dies ermöglicht, die alltäglichen Anforderungen der Bewohnenden und Nutzenden über die Zeit zu erfüllen und zu einem identitätsstiftenden, gesellschaftlich, wirtschaftlich und ökologisch attraktiven Standort heranzuwachsen.

Leitsatz 1: Energiewende durch Vernetzung

Urbane Infrastrukturen werden aufgrund der langen Laufzeiten und des Ressourcenbedarfs für Jahrzehnte festgelegt. Damit bestimmen Infrastrukturmassnahmen die Zukunftsfähigkeit und die Wandelbarkeit ganzer Areale. Soll das Stadtzentrum Luzern Nord neue Chancen für ressourceneffiziente und wettbewerbsfähige Lebens- und Arbeitsstile eröffnen, muss die Planungsaufgabe über die heute gängige Praxis hinausgehen und die 2000-Watt-Gesellschaft anstreben.

Handlungsoptionen

- 1.1 Maximierung der Effizienz von Prozessen, Beleuchtung und Elektrogeräten, der Gebäudehülle, der Gebäudeheizung, der Warmwasser-Bereitstellung und der induzierten Mobilität.
- 1.2 Maximierung von passiven Wärmegewinnen und Optimierung der Tageslichtnutzung durch die Gebäudegestaltung.
- 1.3 Nutzung der Abwärme aus internen Wärmequellen und umliegenden Produktions- und Dienstleistungsbetrieben.
- 1.4 Wo immer möglich fossile durch erneuerbare Energieträger ersetzen.
- 1.5 Vorzugsweise Verwendung von lokalen, erneuerbaren, energie-extensiven und gesundheitlich unbedenklichen Baumaterialien.
- 1.6 Realisierung eines integrierten Energiemanagements auf der Ebene der Areale (z.B. Teilraum oder ganzer Planungsperimeter).

Leitsatz 2: Identität durch Gebrauch

Identität mit dem Lebensraum garantiert Stabilität und Lebendigkeit. Im Stadtzentrum Luzern Nord sollen deshalb Ortsqualitäten überwiegen, die durch den alltäglichen Gebrauch der Nutzenden entstehen. Planung und Gestaltung müssen hierfür die Grundlage bilden, indem sie Gebäude wie auch öffentliche und private Freiräume mit unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten bereitstellen.

Handlungsoptionen

- 2.1 Über einen Ausbau bestehender Nutzungsnischen und neuer nutzungsneutraler Räume und Freiflächen ein Angebot an Möglichkeitsräumen schaffen.
- 2.2 Vernetzung mit benachbarten Siedlungsräumen anstreben, dies auch auf der Ebene der Gebrauchsqualitäten.
- 2.3 Initiierung, Ermöglichung und Sicherstellung von quartierprägenden Detailhandelseinrichtungen, Dienstleistungen, Kulturangeboten und Orten sozialen Austausches.
- 2.4 Schaffen von Infrastrukturen, Aktivitäten und Initiativen auch für nichtkommerzielle soziale, soziokulturelle und kulturelle Begegnungen.
- 2.5 Organisieren von Aktivierungsveranstaltungen für die Aneignung der privaten Räume, der direkten Wohnumgebung sowie der öffentlichen Räume im Rahmen eines Integrationsprojekts.
- 2.6 Ergänzend sind in privaten Freiräumen öffentlich zugängliche und nutzbare Flächen vorzusehen, wobei die Durchlässigkeit der Baufelder zu beachten ist.

Leitsatz 3: Stadtzentrum für alle

Das Stadtzentrum Luzern Nord soll mit einer vielfältigen Struktur entwickelt werden, die Offenheit und Flexibilität für die sich verändernden Randbedingungen garantiert. Dies erfordert anpassungsfähige Gebäude, Freiräume und Nutzungen sowie eine Einbindung aller Akteure und Interessensvertreter.

Handlungsoptionen

3.1 Berücksichtigung von unterschiedlichen Realisierungszeitpunkten in den Baufeldern. Ermittlung und Förderung von temporären Gestaltungen und Nutzungen unter Abwägung von Chancen und Risiken.

3.2 Eine gute sozioökonomische Durchmischung durch unterschiedliche Wohnungsangebote anstreben.

3.3 Eine auf die Bedürfnisse des Quartiers ausgerichtete Branchenstruktur und ein sinnvolles Verhältnis von Arbeitsplätzen und Wohnbevölkerung anstreben.

3.4 Partizipative Verfahren weiterentwickeln, sowohl bezogen auf den Grad der Mitwirkung als auch auf die Repräsentativität der Bevölkerung, Akteure und Interessensvertreter.

3.5 Einrichten eines regelmässigen und niederschweligen, betreuten Forums für Belange der Entwicklung des Stadtzentrums Luzern Nord.

Leitsatz 4: Lebensqualität durch Langsamverkehr

Die Förderung des Langsamverkehrs stärkt die Standortqualität des Stadtzentrums Luzern Nord. Begleitende Massnahmen sollen helfen, die Standort- und Lebensqualität im neu entstehenden Zentrum zu verbessern.

Handlungsoptionen

4.1 Ausbau eines feinmaschigen und abwechslungsreichen Fussweg- und Veloroutennetzes, welches die wichtigen Ziele im Siedlungsgebiet verbindet. Dabei sollen auch "Genussstrecken", zum Beispiel am Fluss, angeboten werden.

4.2 An Verkehrsknoten gestalterische und technische Sicherheitsvorkehrungen treffen.

4.3 Querungen von Achsen des motorisierten Verkehrs, Verbindungen zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder Zugänge zu öffentlichen Bauten und Anlagen sind sicher und möglichst barrierefrei zu gestalten.

4.4 Wohnquartiere sollen für den Fuss- und Veloverkehr durchlässig gestaltet werden und eine gute Anbindung an das übergeordnete Wegnetz haben.

4.5 Gut erreichbare und geschützte Veloabstellplätze mit Servicestationen, vor allem an Bahn- und Bushöfen sowie an anderen zentralen Orten in ausreichender Anzahl bereitstellen.

Leitsatz 5: Ort als Wertschöpfungsfaktor

Die Wertschöpfung einer Stadt oder einer Region hängt vom Zusammenspiel der verschiedenen harten und weichen Standortfaktoren ab. Im Stadtzentrum Luzern Nord sollen die spezifischen Standortfaktoren ausgelotet und so gefördert werden, dass ein wirtschaftlich und gesellschaftlich attraktiver Ort entsteht. Die verfügbaren finanziellen Mittel sollen möglichst in der Region eingesetzt werden, um Arbeitsplätze und Identifikation mit dem Ort zu schaffen.

Handlungsoptionen

5.1 Wo möglich, Berücksichtigung von regionalen Unternehmen zur Stimulierung der Wirtschaft und der Identifikation mit dem Ort.

5.2 Bereitstellung eines diversifizierten Arbeitsplatzangebotes zur Steigerung der Stabilität des Ortes und der Region.

5.3 Weiterentwickeln von vorhandenen Alleinstellungsmerkmalen zur Schaffung eines attraktiven Stadtzentrums.

5.4 Aktivitäten, die sich positiv auf die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze und die Entwicklung ansässiger oder neuer Firmen auswirken.

6.3 Zielkontrolle

Das Erreichen der Nachhaltigkeitsziele wird durch spezifische, dem jeweiligen Vorhaben angepasste Beurteilungskataloge kontrolliert. Diese basieren auf den 5 Leitsätzen.