

Verkehr und Infrastruktur (vif)

Arsenalstrasse 43
Postfach
6010 Kriens 2 Sternmatt
Telefon 041 318 12 12
vif@lu.ch
www.vif.lu.ch

K 2 / 4 / 13 / 17 / 31 Luzern

10764 Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr

Gemeinde Luzern
Abschnitt Schlossberg – Fluhmühle

Objekt

Koordinaten 666'120 / 212'620 bis 664'400 / 212'220
Kilometer K 13, Km 1.700 – 2.000
K 17, Km 0.700 – 1.000
K 31, Km 0.000 – 1.000

**Koordinationsplanung
Kunstabauten, Landschaft, Städtebau
Bericht Vorprojekt optimiert**

Vorprojekt optimiert

Verfasser Feddersen & Klostermann Eduard Imhof, Architekt	Dokument-Nr. 370 207A	Reg.-Nr. (Kunstabauten) -
	Dokument-Nr. Projektverfasser 3859.7 v9.0	Reg.-Nr. (Wasserbau) -
Dateiname Spange Nord Bericht KoPla v8.indd	Format A4	Massstab -
Status Vernehmlassung	Datum / erstellt 15.11.2013 / rmk / pr	Datum / geprüft
	Version / Änderungsdatum 21.10.2016 / rmk	Datum / geprüft
Projektleitung Verkehr und Infrastruktur (vif)	eingegangen	geprüft
	Freigabe /	

Inhaltsverzeichnis

1. Koordinationsplanung Gestaltung 2

Zielsetzungen, der rote Faden
Architekturkonvent
Arbeitsgruppen und Stadtbaukommission

2. Stadträumliche Bedeutung 4

Teilbereiche
Spange Nord als Teil des Gesamtsystems Bypass Luzern
Zum Perimeter

3. Themen Spange Nord 7

Die Projektelemente

Fluhmühlebrücke (neue Brücke über die Reuss)	8
Quartier Fluhmühle (mit Strassenprojekt K13)	9
Reussufer / St. Karli	10
Querung Cityring	11
Friedhof Friedental Eingangsbereich	13
Tunnel Friedental, Portale Ost und West	15
Friedentalstrasse	18
Urnerhof	20
Rosenberg	22
Schlossberg	23
Schulhausplatz Maihof	27
Zürichstrasse	28

FlaMa Innenstadt

Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr	29
---	----

4. Bypass Luzern Gesamtprojekt 30

Die Projektelemente Bypass Luzern Nord und Süd

Bypass Nord und Bypass Süd
in separatem Bericht

Illustrationen: Wo keine anderen Angaben, F&K
Version: v9.0, Schlussfassung zur vernehmlassung, 21.10.2016, rmk

1. Koordinationsplanung Gestaltung

Zielsetzung, der rote Faden

Das Vorprojekt nach kantonalem Verfahren entspricht in etwa dem Generellen Projekt des Bundes. Es bestimmt die Linienführung, das Konzept der Funktionen der Infrastrukturbauten und die Kostenfolgen. Weiterführend sind die Bauabläufe und die damit verbundenen Raumfreihaltung zu überprüfen.

Im Sinne einer landschaftsgestalterischen und städtebaulichen Perspektive ist auch die Auswirkung des Gesamtprojektes Bypass Luzern im räumlichen Umfeld untersucht worden. Hieraus ergeben sich Hinweise zu einem Handlungsbedarf für die Stadt Luzern und für Dritte, wie Grundeigentümer aber auch Quartiervereine usw.

Die Umsetzung des Projektes ist mit dem Vorprojekt erst vorgezeichnet, liegt aber zeitlich noch in weiter Ferne. Trotzdem wird ein planungsrechtlicher Einfluss spürbar. Damit verbunden ist eine stadtplanerische Relevanz und eine städtebauliche Strategie.

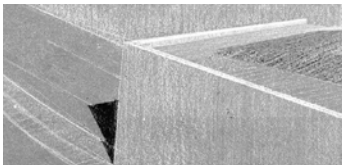
Die Koordinationsplanung Gestaltung will für das Projekt Bypass Luzern eine gestalterische kohärente Gesamtidee aufzeigen und auf die möglichen Entwicklungen im Raum eingehen. Teilweise sind hierbei sogar Impulswirkungen auszumachen. Diese können von der Stadt Luzern vorab weiterentwickelt werden. Ziel ist die koordinierte Vorbereitung des Raumes auf mögliche Entwicklungen und Optionen. Dabei werden infrastrukturelle, freiräumliche und architektonische Aspekte grundsätzlich gleichwertig betrachtet.

Das konzeptionelle Denken folgt einem roten Faden. Dieser ist nicht unbedingt allein in räumlich formalen Aspekten zu finden. Es geht um die Einpassung der technischen Bauwerke in die jeweilige Situation, die im gesamten Bearbeitungsraum des Vorprojektes unterschiedlich sein können. Ziel ist die Schaffung von Grundlagen für Mehrwerte gegenüber allen Betroffenen und Beteiligten.

Architekturkonvent

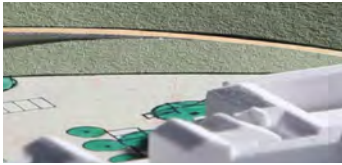
Die Beauftragten der Teilprojekte stimmen die Bearbeitung auf die Zielsetzungen der Gesamtbetrachtung ab. Neben den Hauptaufgaben der Ingenieurkompetenz sind die Kompetenzen der gestalterischen Umsetzung in einem eigenen Arbeitsraum koordiniert. Die Arbeitsgruppe tagt im sogenannten Architekturkonvent, womit die selbstständige aber interdisziplinäre Zusammenarbeit und ein koordinierter Austausch über alle Teilprojekte hinweg gepflegt wird.

Die Bearbeitungsmethodik im Architekturkonvent stellt sich wie folgt dar:



1. Kunstbauten: Unmittelbare visuelle Beziehung für die Benutzenden der Autobahn

- Vorgabe für die weiteren Projektierungsphasen Bypass Luzern
- Arbeitsmittel: Perspektivische Zeichnungen



2. Landschaft: Visuelle Bezüge, Orientierung, Auftritt Luzern Plus

- Vorgabe für die Projektierung Bypass in Koordination mit den direkt betroffenen Projekten
- Arbeitsmittel: Modelle, Integration ins Modell 1:1000 Luzern Nord



3. Städtebau: Mögliche Impulswirkungen für eine zukünftige städtebauliche Entwicklung

- Weiterführung der Ideen bei den Planungshoheiten Kanton und Standortgemeinden, Strassenplanung Kanton, Quartierplanung, Gestaltungsplanung, BZO-Revision
- Arbeitsmittel: Planskizzen, Verfahrensvorschläge

Mitglieder Architekturkonvent Teil Spange Nord

- Daniel Ender, Projektleiter, Dienststelle Verkehr und Infrastruktur
- Eduard Imhof, Architekt
- Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH
Lorenz Eugster, Alexander Schüch
- Feddersen & Klostermann, Städtebau - Architektur - Landschaft
Philipp Rüegg, Rainer Klostermann

Arbeitsgruppen Städtebau Spange Nord und Stadtbaukommission

Die Zwischenresultate wurden in Arbeitsgruppen und in Sitzungen der Stadtbaukommission (SBK) präsentiert und diskutiert. Aus diesen Diskussionen gehen wesentliche Inputs ins Projekt, aber auch Handlungsanweisungen und Vertiefungen zu Händen der Stadtentwicklung Luzern und für spätere Projektierungsphasen hervor.

2. Stadträumliche Bedeutung

Die Teilbereiche



Fluhmühle

Reussmatt
Lochhof

Friedental

Rosenberg

Schlossberg

Teilbereiche aus stadträumlicher und städtebaulicher Sicht

Die städtebauliche Beurteilung und Qualitätssicherung bezieht sich auf Räume, die ausserhalb des engeren Projektperimeters und damit auch ausserhalb der Entscheidungskompetenz des Auftraggebers (vif) liegen. Trotzdem sollen im Sinne einer ganzheitlichen Qualitätssicherung die Beurteilung und die Vorschläge zur Lösungsfindung, die Feststellung von Potentialen und eines möglichen Handlungsbedarfes auf die stadträumliche Beurteilung abgestellt werden. Unter diesem Gesichtspunkt ist auch der frühzeitige Einbezug der Quartiervereine und der Stadtbaukommission zu verstehen.

Spange Nord als Teil des Gesamtsystems Bypass Luzern Verkehrsstrategische Überlegungen

- Umlenkung des Agglomerationsverkehr auf die zukünftige Stadtautobahn
- Entlastung des Stadtzentrums Luzern
- Massnahmen zu Gunsten ÖV und LV im Zentrum Luzern werden möglich (Projektteil «Massnahmen für den ÖV»)

Die Darstellung unten zeigt die Einzugsgebiete der Spange Nord als Teil des Gesamtsystems Bypass Luzern und deutet die verkehrliche Wirkung im innerstädtischen Teil an.

- Legende
- Ausbau Nord **1**
 - Tunnel Bypass **2**
 - Stadtautobahn **3**
 - Spange Nord **4**
 - Massnahmen für den ÖV **5**



Zum Perimeter

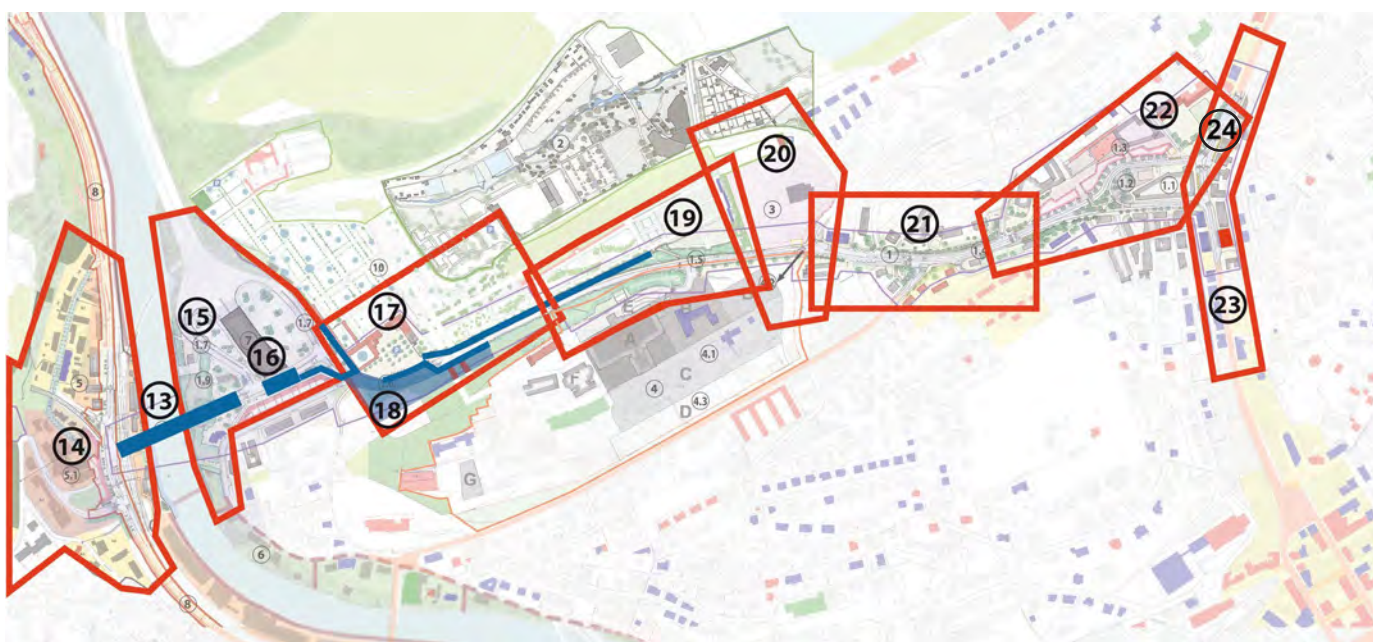
Das Kantonsstrassenprojekt 10764 Luzern, Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr ist das Teilprojekt Nr. 7 im Gesamtsystem Bypass Luzern und setzt sich selber aus den folgenden Teilprojekten zusammen:

7.1 Spange Nord: Der Projektperimeter «Spange Nord» erstreckt sich vom Schlossberg / Maihof, über den Anschluss Lochhof bis zur Fluhmühle. Dort schliesst er an die Kantonsstrasse «K 13» an, für die zur Zeit ebenfalls ein Strassenprojekt ausgearbeitet wird.

7.2 Massnahmen für den öffentlichen Verkehr: Dabei handelt es sich um die Einrichtung von durchgehenden Busspuren vom Kupferhammer in Kriens bis zum Luzernerhof. Dies erfolgt in erster Linie mit signalisationstechnischen Massnahmen. Die Eingriffe in den Strassenraum sind gering. Aus städtebaulicher Sicht werden diese Elemente vom Strassen-eigentümer nur in Sonderfällen vertieft betrachtet.

3. Spange Nord Übersicht der Projektelemente und Themen

Im folgenden die Beschreibung der städtebaulich und stadtraumgestalterisch relevanten Elemente und Bereiche entlang des Projektes Spange Nord, von West nach Ost.



- 13 *Fluhmühlebrücke (neue Brücke über die Reuss)*
- 14 *Quartier Fluhmühle und Kantonsstrasse K 13*
- 15 *St. Karli / Reussmatt*
- 16 *Querung Stadtautobahn / Erschliessung Reussmatt*
- 17 *Friedental Eingangsbereich Friedhof*
- 18 *Tunnel Friedental, Portale Ost und West*
- 19 *Friedentalstrasse (mit Planung Kantonsspital)*
- 20 *Urnerhof*
- 21 *Rosenberg*
- 22 *Schlossberg*
- 23 *Zürichstrasse / Maihofstrasse*
- 24 *Schulhausplatz Maihof*

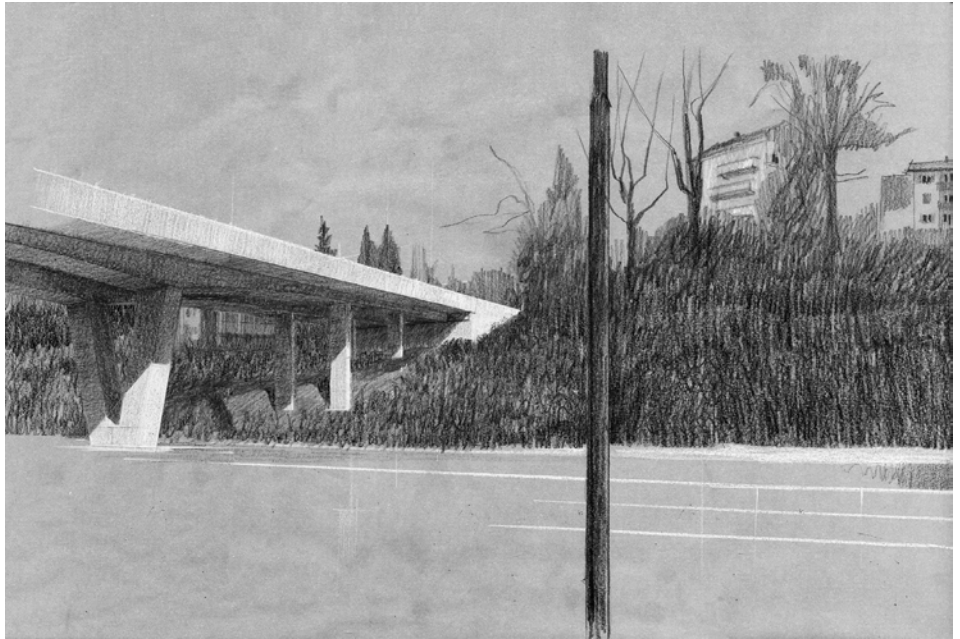
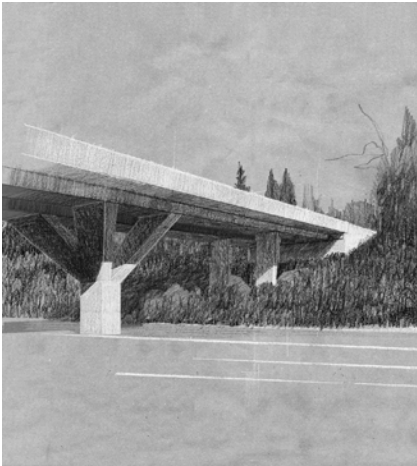
- 25 *Innenstadt: Massnahmen für den öffentlichen Verkehr mit durchgehenden Busspuren, flankierende Massnahmen*

Fluhmühlebrücke (13)

Die Fluhmühlebrücke wird den Flussraum im Bereich Reussmatt - Fluhmühle stark prägen. (Vergl. dazu «Quartier Fluhmühle» und «St. Karli / Reussmatt»). Vorbestimmt sind die möglichen Stützenstellungen der Brückenkonstruktion. Ein schlanker Brückenkörper mit Anprallschutz und möglichst geringen Lärmschutzaufbauten sollen das Bauwerk im Flussraum elegant wirken lassen.

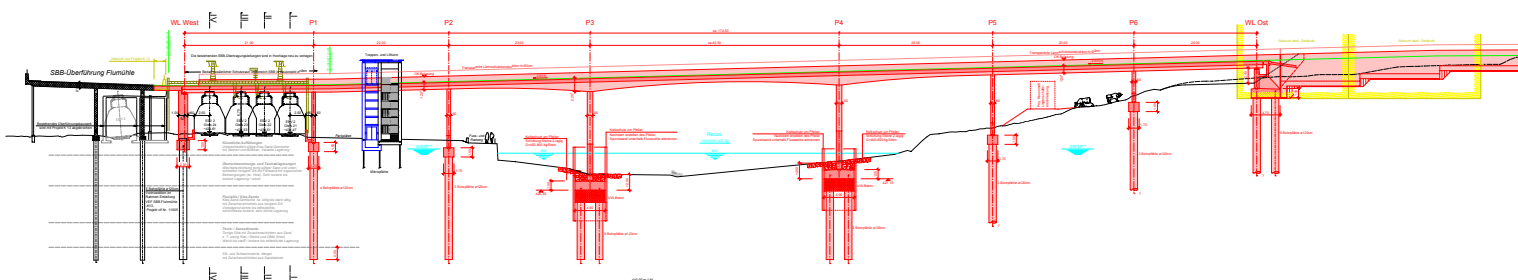
Ausführungsplanung Brücke

Die Fluhmühlebrücke wird die höchste Fahrbahnlage aller Brücken über die Reuss innerhalb der Stadt Luzern haben. Diese stadtlandschaftliche Lage, sowie die Bedeutung macht die Gestaltung zu einem wichtigen Thema. In der Phase Bauprojekt soll dazu ein Projektwettbewerb durchgeführt werden (siehe dazu auch das Dokument «Fluhmühlebrücke - Festlegungen für ein QS-Verfahren»)



oben: Visualisierung der Brücke, Blick Richtung Reussmatt, linke Darstellung: mögliche Variante der Stütze
unten: Plan Längsschnitt der Brücke, links Fluhmühle, rechts Uferpartie Reussmatt

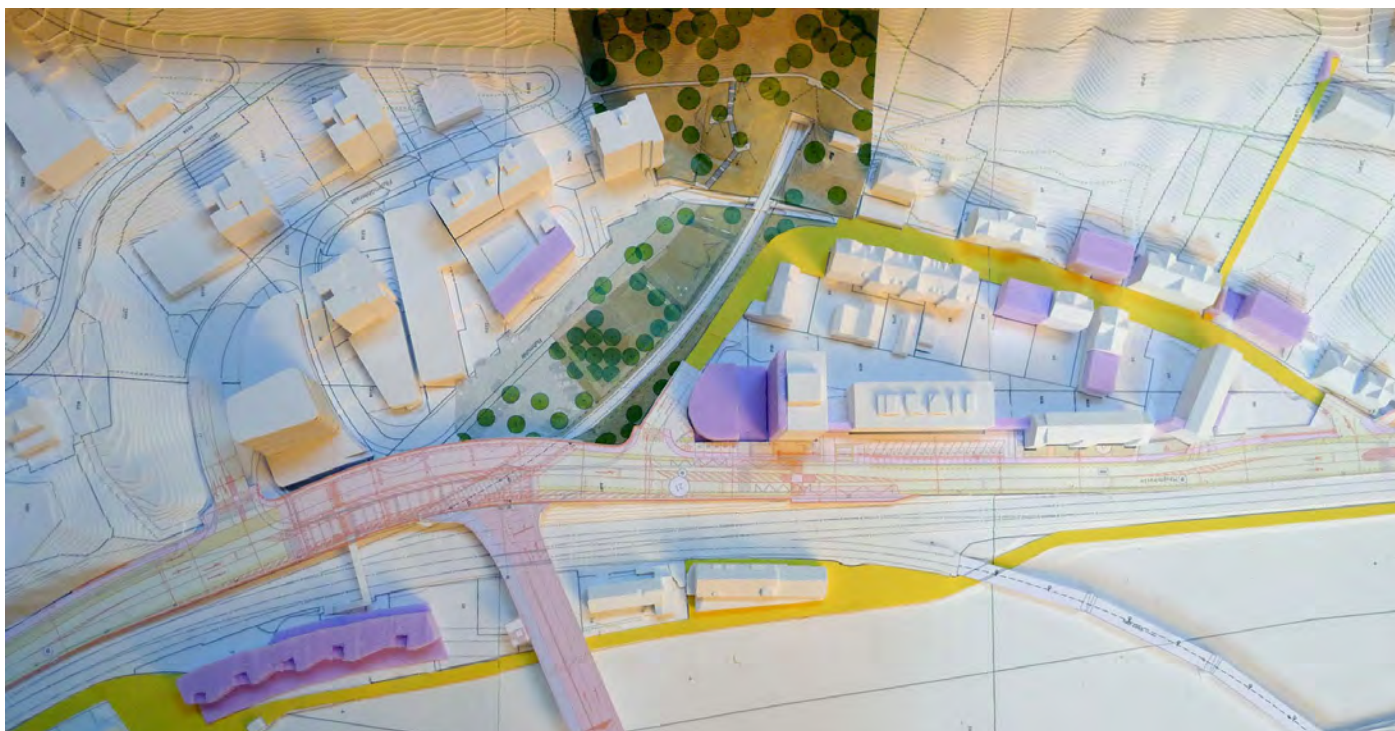
Fluhmühlebrücke - Brückenlängsschnitt 1:200



Quartier Fluhmühle und Kantonsstrasse «K 13» (14)



Für das Quartier Fluhmühle ist ein räumliches Entwicklungskonzept in Arbeit. Das Quartier wird sich gleichzeitig neu auf das Kantonsstrassenprojekt «K 13» ausrichten. Letzteres sieht entsprechende Massnahmen vor, die einen späteren Einbau der Fluhmühlebrücke ermöglichen. Das Entwicklungskonzept des Quartiers ist damit auch eingebunden. Noch offen sind städtebauliche Anpassungen an das Projekt «K 13». Derzeit wird eine neue Bebauung im südlichen Teil entwickelt. Geprüft wird eine Bebauung mit Sockelgeschossen und einem Hochhaus. Die quartierinterne Grünanlage soll ins Zentrum des Quartiers verschoben werden.



Städtebauliche Entwicklungsstudie Fluhmühle (Feddersen & Klostermann, Stand März 2014)

Am Quartierrand erkennbar ist die mögliche Neubebauung am möglichen, zukünftigen Brückenkopf mit Hochhausoption und einer angepassten Bebauungsmöglichkeit am Reussufer.

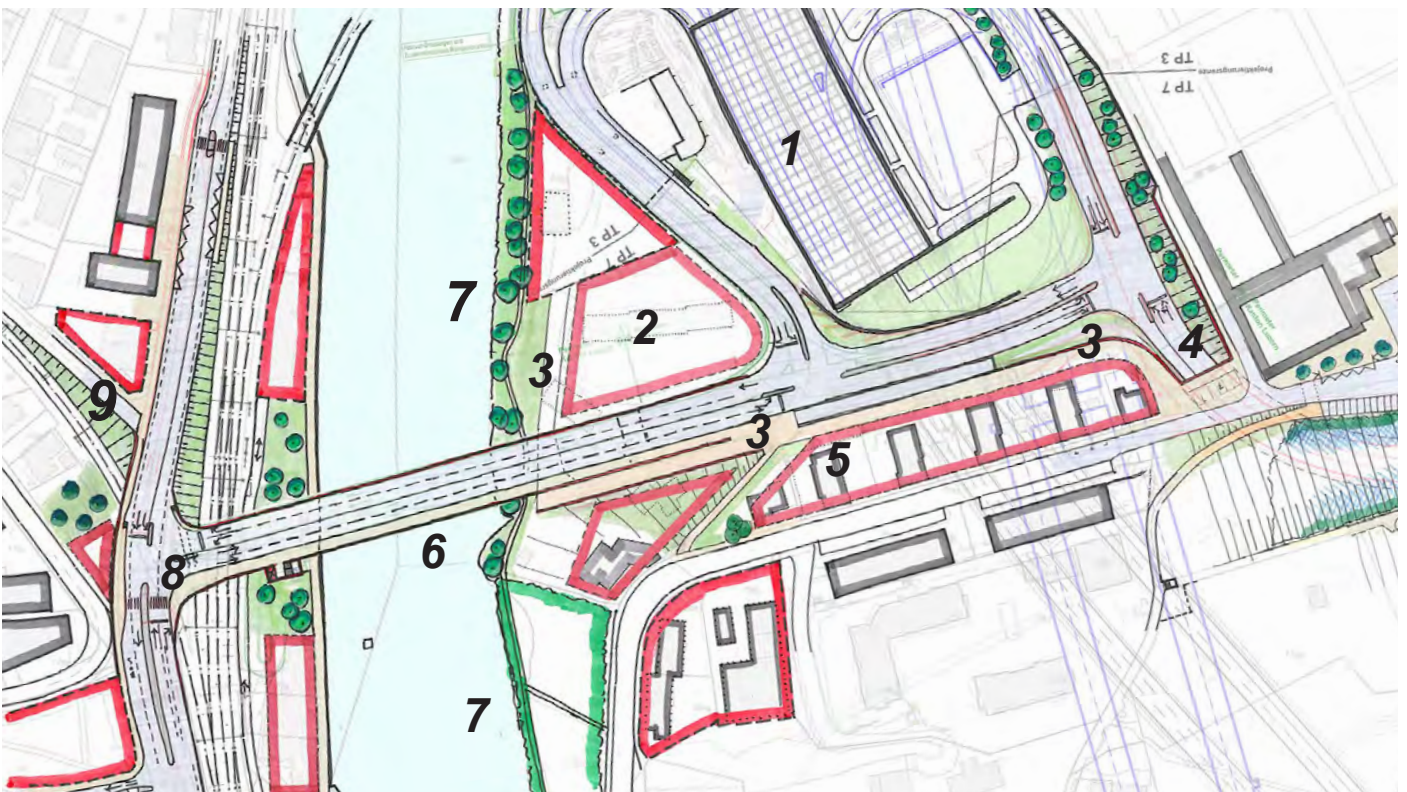
St. Karli / Reussmatt (15)



Das Gebiet Reussmatt wird mit der Linienführung der Spange Nord einschneidend geprägt. Städtebaulicher und stadtplanerischer Handlungsbedarf entsteht aber schon heute mit der Portalsituation Reussporttunnel und voraus wirkend mit einer allfälligen Festlegung von Freihaltebereichen für eine zukünftige Fluhmühlebrücke. Sowohl das Quartier an der Sankt-Karli-Strasse, als auch am Reussufer ist die Weiterentwicklung und die Mittelfristplanung zu überdenken. Neben der zukünftigen Erschliessung bestehen am Reussufer auch Fragen zum öffentlichen Interesse und zu den Sportnutzungen.

Die Themen im Bereich Reussmatt und Fluhmühle:

- 1 Eindeckung Autobahn
- 2 Gebiet Reussmatt, Baugebiet
- 3 neue Zufahrt Gebiet Reussmatt und Tunnelzentrale
- 4 neues Westportal, Platzgestaltung auf Portal (PP möglich)
- 5 Lochhof, mögliche spätere Baufelder
- 6 Fluhmühlebrücke mit Rad- und Gehweg
- 7 Aufwertung Reussufer
- 8 Projekt Kantonsstrasse «K 13»
- 9 Fluhmühle-Lindenstrasse Quartierentwicklungskonzept (siehe oben)



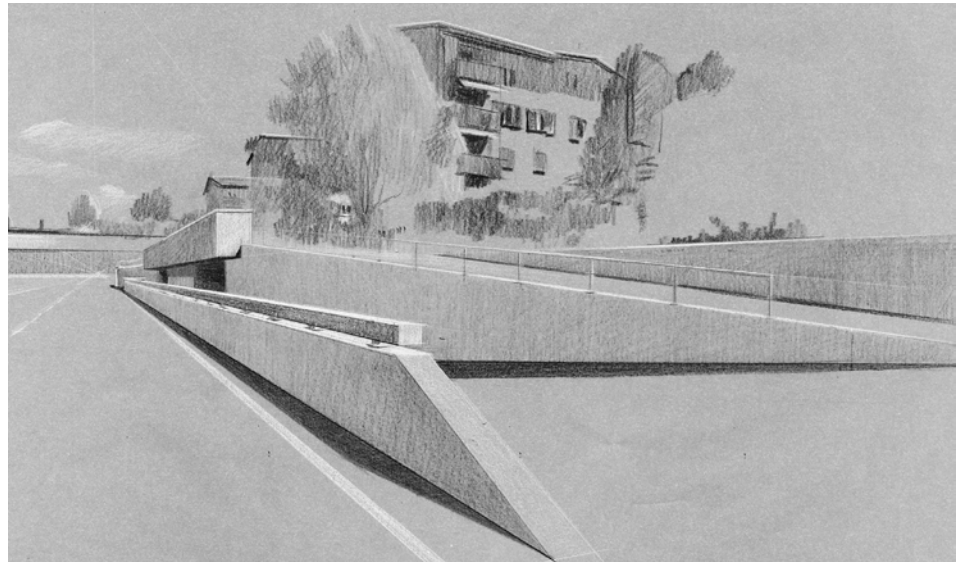
Querung Cityring und Erschliessung Reussmatt(16)



*zwei Kartenausschnitte
aus den Jahren 1954 (oben)
und 1976 (unten)*

Die Bebauung über dem heutigen Portal des Reussporttunnels stammt aus den 50-iger Jahren. Später wurde das Quartier zwischen der Friedhofsmauer und dem Reussufer vom Autobahnbau und dem damit verbundenen Anschluss Lochhof überrascht. Die Bebauung ist heute neben der Ausrichtung auf die Sankt-Karli-Strasse auch von der Seite Portal erschlossen. Diese Nordseite wird sich mit den Bauwerken der Spange Nord nochmals verändern. Vorgesehen ist neben der neuen Strasse in der Achse zur Fluhmühlebrücke eine prominente Velowegverbindung hinauf zum Friedhofvorplatz. Dieser Verkehrsraum soll gleichzeitig als Erschliessungsstrasse ins Gebiet Reussmatt dienen.

Mit dem absehbaren Lebenszyklus der Bebauung sollte im städtebaulichen Kontext über eine sinnvolle Neubebauung nachgedacht werden.



Oben: Die Skizze zeigt die Situation über dem Reussporttunnel zwischen Fluhmühlebrücke und Tunnel Friedental: Die heutige Bebauung, davor der ansteigende Veloweg der Verbindung Friedental - Fluhmühle und darunter die neue Strasse Anschluss Lochhof und die Erschliessung der heutigen Materialdepots.

Unten: Blick aus der Sankt-Karli-Strasse Richtung Norden mit Anschluss Lochhof. (Zeichnungen Eduard Imhof)



Handlungsbedarf Stadt Luzern zu den Themen (15, 16)

Den möglichen Veränderungen im Gebiet Reussmatt / St. Karli sollte eine Massnahmen- und Entwicklungsplanung der Stadt Luzern folgen. Der Kanton wird ein mögliches Verfahren unterstützen, soweit es die Interessen der Spange Nord betrifft.

Die zukünftige Bebauung und Aussenraumgestaltung soll (z.B. mit einem Masterplan und einem Leitbild) untersucht, auf ihre Potentiale geprüft und für Behörden und Grundeigentümer in geeigneter Form festgelegt werden.

Die Themen:

- Sankt-Karli-Strasse mit neuer Bedeutung und Nutzung
- Die Bebauung über dem Portal Reussport, Erhalt oder Neubebauung, adäquate Ergänzung am Portal West des Friedentaltunnels, sowie an weiteren Parzellen an der Sankt-Karli-Strasse
- Die Festlegung der Freihaltebereiche der Brücke
- Bebaubarkeit Reussmatt mit Zwischennutzungen und Perspektiven für die Zukunft



*Eingang der Friedhofanlage
Zustand heute, Luftbild*

Friedental Eingangsbereich Friedhof (17)

Der Eingang und die Eingangsachse hat visuell einen Bezug zum südlichen bewaldeten Hügel. Die dort integrierte Tunnelbaute beeinflusst diese Sichtachse. Einerseits soll sich der Tunnelbau im Massstab der Topographie unterordnen, andererseits kann die Chance für eine Bereinigung der heutigen Strassenrandsituation und für die bessere Begehbarkeit des Hügels genutzt werden.

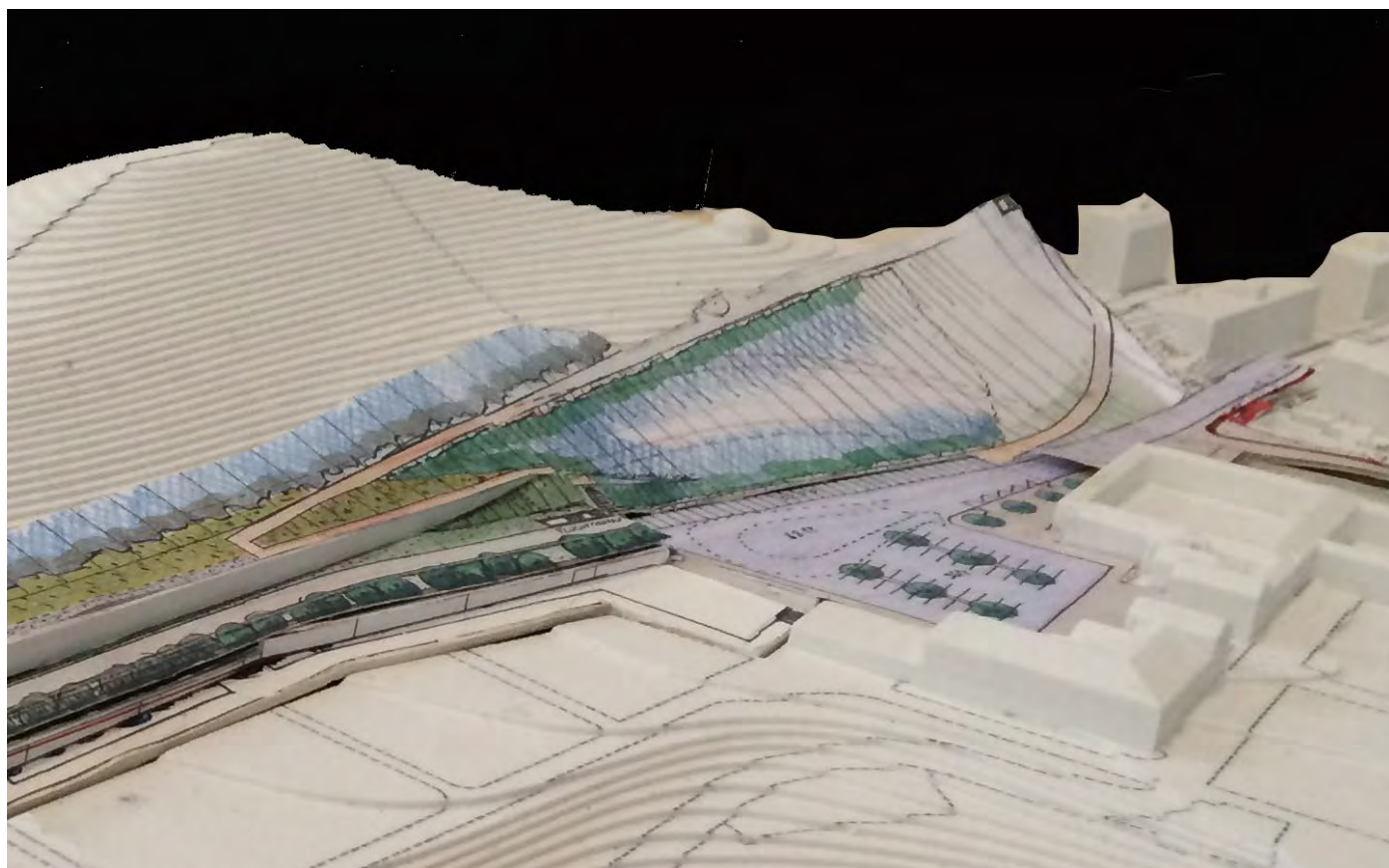
Der Platz

Es geht um die Neuorganisation des Platzes, die Einbindung der Buswendeschleife, die Parkplatzanordnung, die Bepflanzung und Beleuchtung.

Der Hügel

Heute führt die Hauptachse mit ihrer Sichtbeziehung ohne besonderen Bezug und entsprechende Ausformulierung in einen bewaldeten Abhang unter dem Weg zur Hirschanlage.

Aus verschiedenen Variantenstudien und der kritischen Würdigung der SBK geht ein Landschaftskonzept hervor. Dieses verfolgt das Konzept einer Begehbarkeit und optimalen Bepflanzung abgestimmt auf die Vorgaben des Tunnelbauwerkes. Diese wird in eine begehbare und begrünte Hanglandschaft integriert.



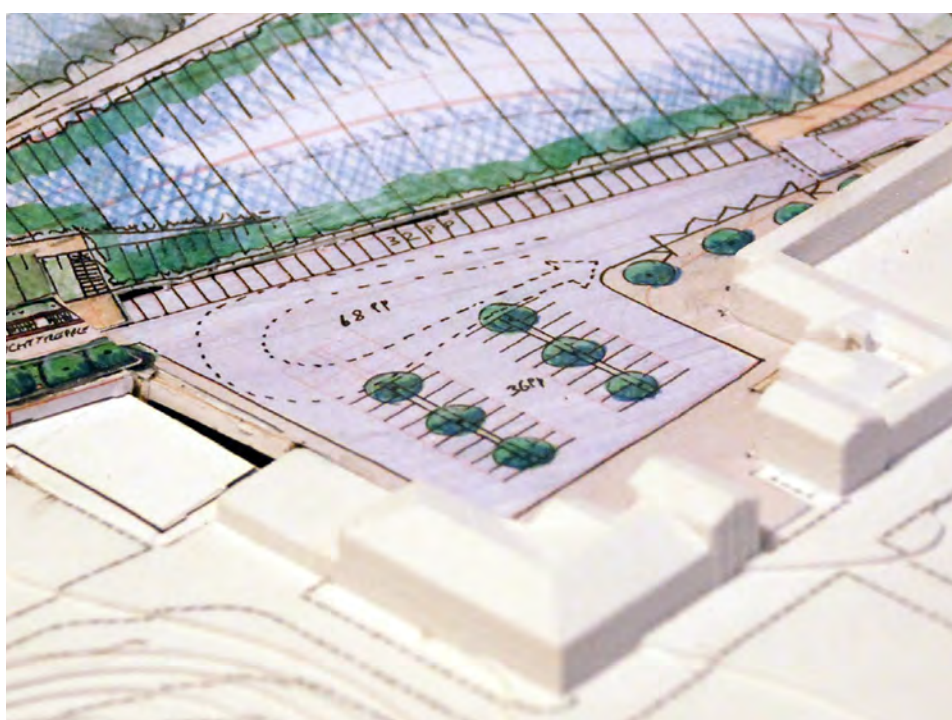
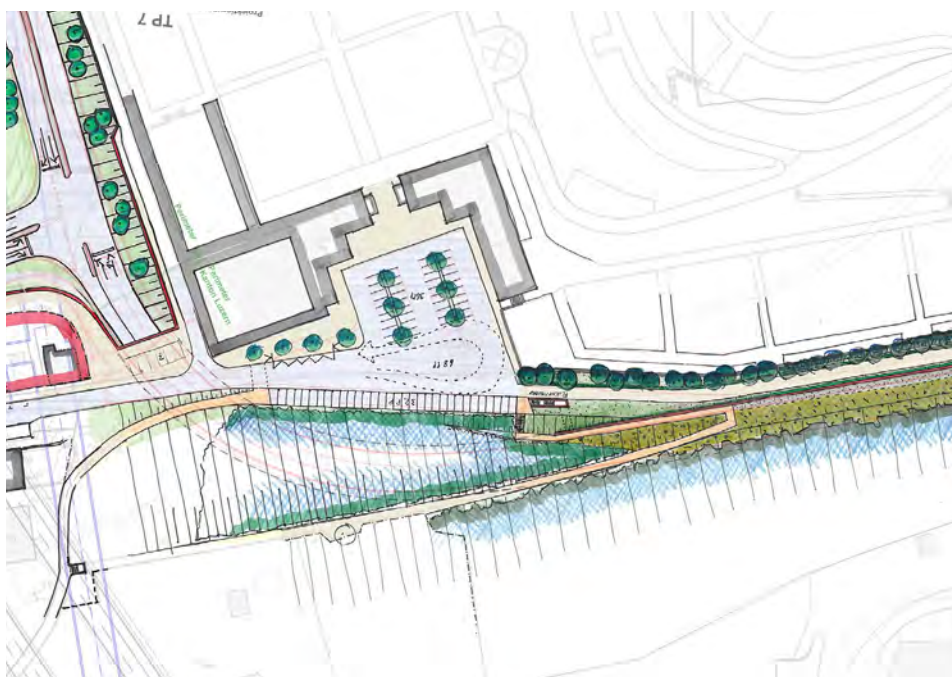
Das Modellfoto zeigt die vorgeschlagene Hang- und Böschungsstruktur und den vorgesehenen Platz mit der Buswendeschleife und den Parkplätzen am Friedhofseingang.

Die Platzgestaltung lässt die Sichtachse frei und positioniert die Nutzungen, wie Parkplätze und Möblierungselemente seitlich. Damit kann auch eine Beleuchtung feiner als heute seitlich angeordnet werden. So werden auch im Dämmerlicht Sichtachsen besser betont. Das Konzept berücksichtigt zudem den heutigen attraktiven Baumbestand im Platz.

In die Terrainmodellierung über dem Tunnel wird ein Fussweg integriert, der den Friedhofsvorplatz mit dem Hirschkamp und den oben liegenden Aussichtspunkten verbindet.

*Darstellungen der Portalsituation
mit begehbaren Landschaft
und den Übergängen zum
Eingangsbereich und zum Friedhof*

*oben: Planausschnitt
unten: Photo Modell*



Tunnel Friedental, Portale Ost und West (18)

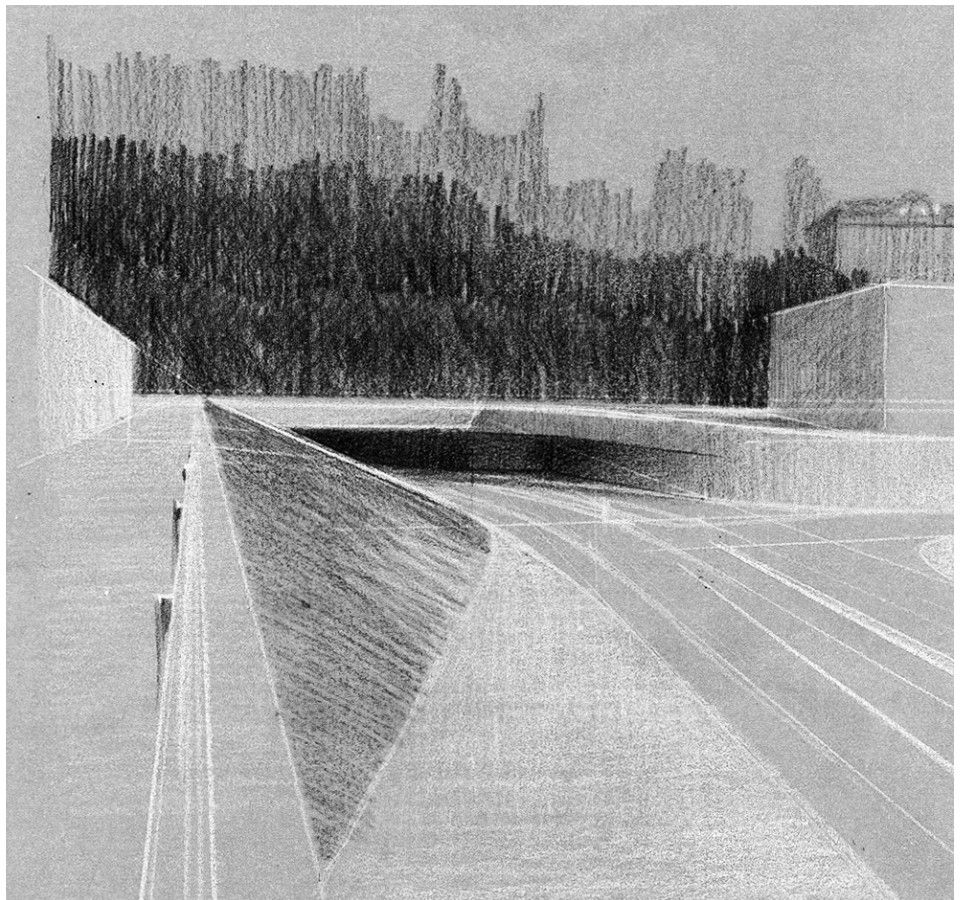
Die Tunnelportale stehen jeweils im Kontext zu ihrem Umraum und der topografischen Lage. Ziel ist die integrale Umsetzung aller Funktionen und der Versuch zu Gegenwerten mit städtebaulichen und landschaftsgestalterischen Themen, die den Eingriff und die Veränderung im Raum aufnehmen, idealerweise neu bewerten.

Das Westportal

Die Portallage ist direkt vom anschliessenden Knoten abhängig. Über dem Portal bleibt dennoch eine gute räumliche Kontinuität zwischen Friedhofsvorbereich, der Zufahrt zum Krematorium entlang der Friedhofsmauer und den Wegbeziehungen Richtung Reuss. So liegt der Veloweg und die neue Erschliessungsstrasse über der Stützmauer und dem Portalkranz und zeichnet deren Verlauf nach. Gegen den Friedhof kann mit einem System von Stützmauern und Böschungen eine adäquate Terrainmodellierung erfolgen. Im Portalbereich bleibt durch die geschwungene Öffnung genügend Raum für die technischen Räume und deren Zufahrt.

Wie die Bebauung westlich des Portal dereinst aussieht, ist eine offene Frage der Stadtentwicklung (siehe Thema Reussmatt weiter oben).

*Zeichnung zum Westportal, links
die Friedhofsmauer und Zufahrt
Krematorium,
Zeichnung Eduard Imhof*



*unten: Modellphoto der Situation
Westportal Friedentaltunnel*





oben: die heutige Situation in der Friedentalstrasse vor dem geplanten Portal Ost.

Das Ostportal

Das Bauwerk steht im landschaftsgestalterischen Kontext zum Friedhofseingang. Es kann daher nur als Gesamtlösung entworfen sein. Diesbezüglich wurde das Thema besonders vertieft mit der SBK diskutiert und durch die EKD beurteilt. Als Ergebnis der Vernehmlassung wurde der Tunnel gegenüber der ursprünglichen Lösung um rund 200 m verlängert und das Ostportal verschoben, um die Beeinträchtigung des Friedhofs vor Immissionen zu reduzieren. .

Das Wesen des Bauwerkes selbst spiegelt sich in einer klaren Anordnung der Betonkonstruktion, die hangseitig in eine strassenbegleitende Leitmauer übergeht. Der Portalsturz selbst ist so ausgebildet, dass er keine zusätzlichen Absturzsicherungen braucht und allfällige Wegweisungen und Signalisationen im Sichtbereich der Strasse aufnehmen kann. Damit soll die losgelöste Positionierung von Signalisationsanlagen vor dem Portal vermieden werden.

Die Portallage und Tunnellänge ergibt sich aus einer umfangreichen Studie. Sie beleuchtete die Kosten, die Umwelt, die Gestaltung, die Sicherheit, den Betrieb und die Tunneltechnik. Die Lage des Portals der gewählten Variante nutzt die gegebene Topografie aus.

Auf der Seite zum Friedhofsareal wird mit lang gezogenen Heckenelementen die Abgrenzung zwischen dem Rad-Gehweg und der Friedhofmauer betont.

rechts: Photo Modell Ostportal, darunter die bestehende Friedhofmauer und eine auf ein Minimum eingeschränkte neue Stützmauer der Strassenanlage im Portalbereich





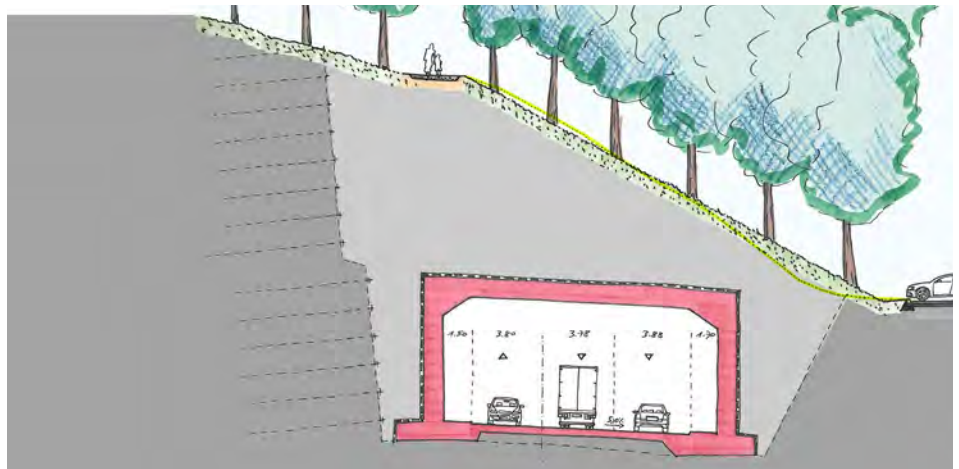
oben: Ansicht Portalbereich
 (Eduard Imhof)

Topographie - Tunnel - Rad-Gehweg

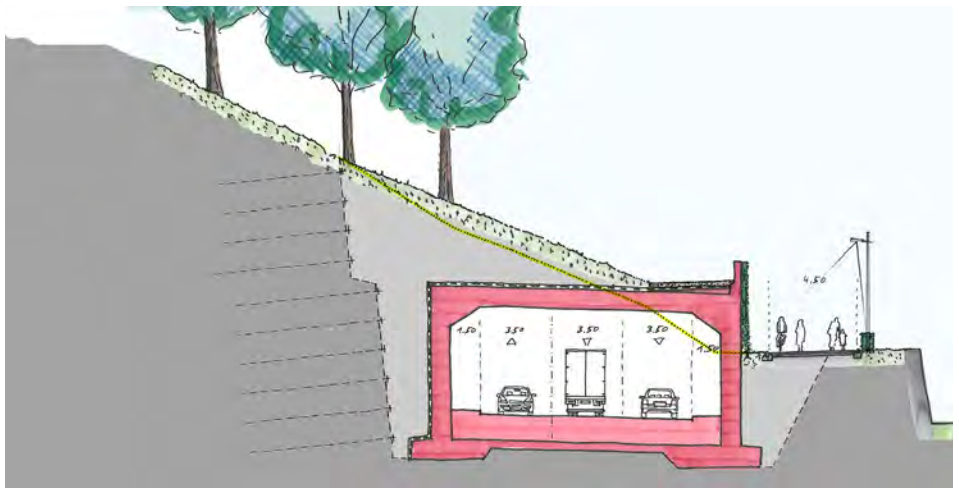
Die Friedentalstrasse existiert als Raum bereits heute. Allerdings wird die gesamte Verkehrsanlage in der neuen Funktion mit Durchgangsverkehr breiter. Das gilt für den östlichen Abschnitt, wo Strasse und Rad-Gehweg zusammen liegen. Im westlichen Bereich gilt es, die Einbettung des Tunnels in die Topographie zu bewältigen.

Im Bereich Tunnel reduziert sich die heutige Strasse auf den Rad- und Gehweg oberhalb der bestehenden Friedhofsmauer. Die Friedhofsanlage wird dadurch in ihrer Substanz nicht beeinträchtigt. Auf der Friedhofsseite wird die heutige Hecke analog wieder ins Projekt aufgenommen.

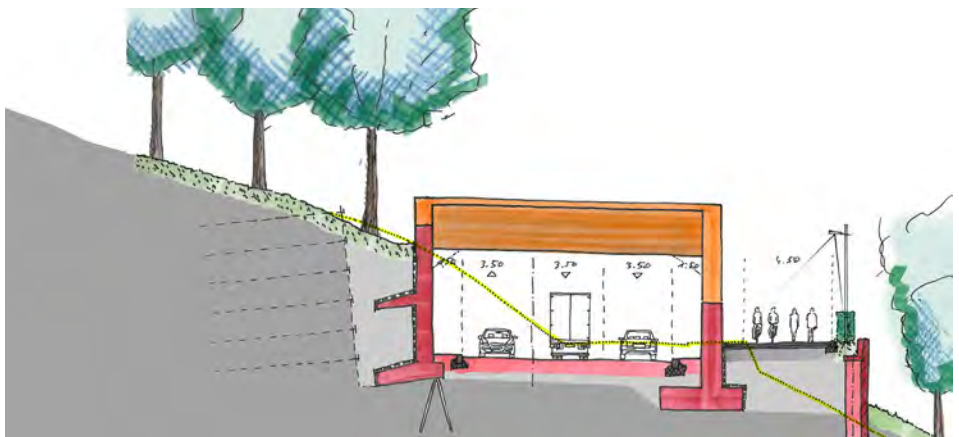
Darstellungen rechts:
 Querschnitte durch den
 Tunnelabschnitt am Friedhof
 Friedental



Tunnel total eingedeckt und neu
 aufgeforstet



Tunnel mit begrünter Seitenwand
 am Radweg sichtbar



Tunnelportal, Radweg und neue
 Stützmauer



oben:
Die heutige Friedentalstrasse mit
Hecke, Trottoir und Fahrbahn

Friedentalstrasse (19)

Einbettung Strassenzug und Bauwerke

Die Friedentalstrasse existiert als Raum bereits heute. Allerdings wird die gesamte Verkehrsanlage in der neuen Funktion mit Durchgangsverkehr breiter. Das gilt für den östlichen Abschnitt, wo Strasse und Rad/Gehweg zusammenliegen. Danach gilt es, die Einbettung des Tunnels in die Topographie zu bewältigen.

Strasse und Rad- Gehwegbereich werden beleuchtet. Es soll auf eine minimale Blendung geachtet werden, die eine Fernsicht in den Raum des Friedhofes weiterhin ermöglicht. Auf der Friedhofseite wird die heutige Hecke analog wieder ins Projekt aufgenommen.

Darstellungen unten: Schnitt durch die neue Friedentalstrasse und die Böschung zum Friedhof.



Bebauungsplan und Verkehrserschliessung Spital

Sowohl verkehrstechnisch als auch städtebauliche ist ein Anschluss der Parkierung Spital an die neue Friedentalstrasse sinnvoll. In der Vorstudie wurden verkehrliche Anschlüsse an den Knoten Friedentalstrasse - Sedelstrasse geprüft. Diese mussten aus verkehrsbetrieblichen Gründen verworfen werden.

Städtebaulich ist es plausibel, dass sich der Zu- und Wegfahrverkehr des Spitalareals von der Spitalstrasse weg an die Friedentalstrasse verlagern lässt.

Fazit: Die neue Friedentalstrasse ist für einen Ausbau der Spitalerschliessung im Bereich der heutigen nordseitigen Zufahrt vorbereitet. Ein Erschliessungskonzept Spital steht allerdings noch aus. Die notwendigen Knotenausbauten müssen aber durch das Kantonsspital erfolgen und sind nicht Bestandteil der vorliegenden Planung.



oben: Bebauungsplan Spital Stand 2012

Ein Verkehrskonzept ist als Folgeschritt vorgesehen und muss in jedem Fall mit der Spange Nord koordiniert werden.

unten: Durch die Überlagerung des Bebauungsplanes mit dem Projekt Spange Nord wird die räumliche Veränderung an der Friedentalstrasse noch deutlicher. Der Planausschnitt zeigt das Untersuchungsgebiet vom Urnerhof östlich des Spitals bis zur bewaldeten Hangkante westlich. Roter Kreis = heutiger Anschluss Dienstzufahrt.

Urnerhof (20)



Die heutige Friedentalstrasse mit dem «Engpass» zwischen bestehendem Gebäude links und der Parkierung rechts

Die Stadt Luzern plant in näherer Zukunft eine Wohnsiedlung auf dem Areal Urnerhof. Damit ergeben sich städtebaulich relevante Bedingungen für die Erschliessung und den baulichen Ausdruck und Bezug zu den Aussenräumen der Sedel- und der Friedentalstrasse. Mit Blick auf den Planungsprozess sind folgende Vorgaben festgehalten:

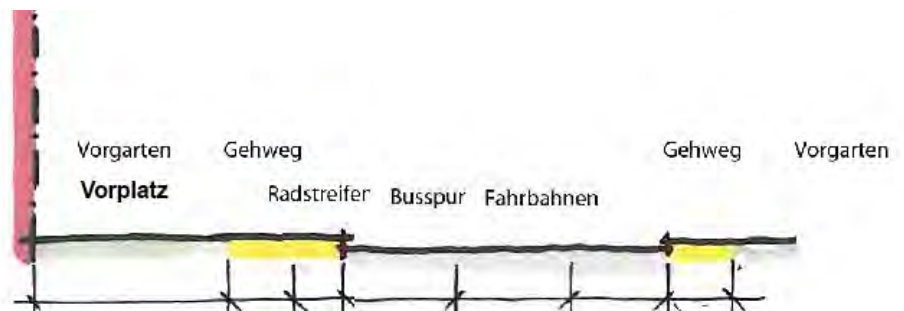
- **(1)** Das bestehende Gebäude an der Friedentalstrasse wird durch die neue Knotengestaltung tangiert. Entweder weicht die Strasse gegen Süden zu Lasten der dortigen Parkierung aus oder aber das Gebäude wird im Zusammenhang mit der Neuüberbauung abgebrochen.
- **(2)** Eine Erschliessung des Areals muss in der Achse der Einfahrt Sedelstrasse bei der Jugendherberge liegen.
- **(3)** An der Sedelstrasse muss ein entsprechender Querschnitt mit der Option Busspur und den Breiten für den Rad-Gehweg berücksichtigt werden.
- **(4)** Die Erschliessung des israelitischen Friedhofes muss aus dem Areal Urnerhof erfolgen, da ein direkter Anschluss an die Sedelstrasse nicht mehr zulässig sein wird.



Die heutige Sedelstrasse: Eine direkte Zufahrt zum israelitischen Friedhof wird aus Sicherheitsgründen in Frage gestellt.



Möglicher Querschnitt an der Sedelstrasse. Das in Planung befindliche Projekt Sedelstrasse Langsamverkehr sieht dies teilweise bereits vor. Es geht nun um die Definition einer Baufeldgrenze bzw. Baulinie, die mit dem Strassenraum nachhaltig kompatibel ist.



Fazit und Handlungsbedarf für die Stadt Luzern

Die oben genannten Punkte sollten in geeigneter Form in den Planungsprozess zum Urnerhof und den östlich davon gelegenen Gebieten einbezogen werden.

Aus Sicht Spange Nord ist insbesondere eine handlungsanweisende Entscheidung zum Umgang mit dem bestehenden Gebäude angezeigt. Entscheidungsgrundlage ist die räumliche Beurteilung der möglichen neuen Strassenanlage, die ruhiger verläuft, wenn das Gebäude wegfallen würde. Städtebaulich könnte das mit der Neubausituation im Planungsgebiet Urnerhof zu deren Vorteil umgesetzt werden. Es stellt sich also die Frage, ob die Chance einer integralen baulichen Neuformulierung jetzt in diesem Sinne genutzt werden soll.

Rosenberg (21)

Die heutige Friedentalstrasse liegt im Bereich des Gebietes Rosenberg in einem topografisch bedingten Einschnitt. Eine Verbreiterung und Neugliederung der Strasse ist im Zusammenhang mit der Spange Nord erforderlich. Damit werden die Stützkonstruktionen entlang der Strasse zu einem wichtigen Gestaltungselement. Besonders zu beachten sind die Fussgängerräume.

Die erforderlichen Abstützungen entlang der Strasse werden durchgehend in Beton ausgebildet. Die Topografie muss angepasst und neu bepflanzt werden.

Die wichtigsten Themen zu den angrenzenden Stadträumen:

- die Stützmauern in Beton
- Park an der Spitalstrasse
- Aufgänge / Eingänge ins Quartier Rosenberg
- Anbindung Langsamverkehr (Velowege)

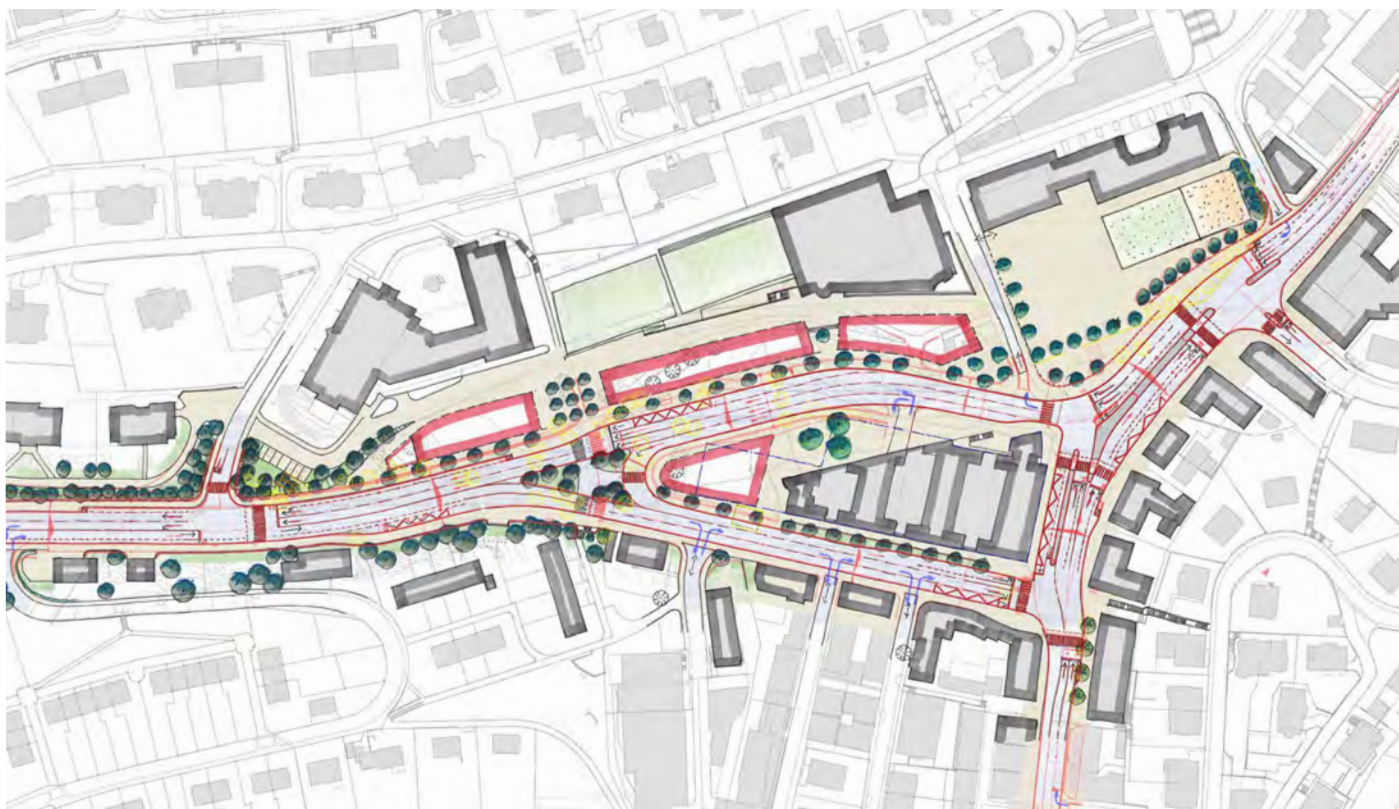
*rechts: Der verbreiterte
Strassenzug zwischen den
Quartiereinheiten Rosenberg (1),
Libellenstrasse (2) und Friedberg
(3)*



Schlossberg (22) **Städtebauliche Ansprüche an den Schlossberg**

Der Schlossberg degradiert sich in seinem städtebaulichen Erscheinungsbild schon seit geraumer Zeit zum Verkehrsknoten ohne Bezug zum Quartier. Die gebaute Kante gegen das Wesmeln führt in die (zu enge) Schlucht der Zürichstrasse. Die Maihofstrasse, mit klarer gebauter Akzentuierung löst sich räumlich zum Maihofschulhaus auf, wird dort zu einer grossen Verkehrsfläche und findet mit der Vallasterstrasse keinen neuen Bezug. Dies geschieht ausgerechnet dort, wo man eigentlich den städtischen Verkehr wieder sammeln möchte und eine innerstädtische Verbindungsachse propagiert.

Mit dem Projekt Spange Nord soll der Schlossberg neben der Verbindungsfunktion zum Friedenstal verstärkt auch zum ÖV-Umsteigepunkt ausgebaut werden. Dies ist ein wichtiges „Nebenprodukt“ der neuen Verkehrsführung MIV im Einbahnring Vallasterstrasse - Friedentalstrasse. Das bedingt aber gute Aufenthaltsflächen für Fussgänger. Die Anbindung der Aussenräume des Schulhauses und der Sportanlagen gehören dazu. Unbedingt muss aber die westliche Ausdehnung des Stadtkörpers beachtet werden. Hier braucht der städtebauliche Ansatz Visionen, die mit der Projektierung Spange Nord angemacht werden, aber seitens Stadt vertieft werden müssen. Die SBK hat deswegen festgestellt, dass zusammen mit Überlegungen zu einer neuen Strassenführung die stadt-raumverbindende Strategie Maihof -Schlossberg - Rosenberg geprüft werden müsste, genauso wie auch der ganze Strassenzug der Zürichstrasse.



Die Beweggründe für die gerade Linienführung

Die Vallasterstrasse soll zu einer Stadtstrasse werden, die nicht als «Zentrumsumfahrung» abbiegt, sondern eine starke städtebauliche Identität aufweist. Daher wird versucht, sie mit Plätzen, Bebauungen und Aufenthaltsflächen für Fussgänger aufzuwerten.

Die Aussenräume auf der Seite Maihofschulhaus sollen angesichts der grossen Freiflächen gemeinsam betrachtet werden. Die zusammenfassende räumliche Beziehung ist nötig, um dem Stadtraum eine neue attraktive Bedeutung zu geben, die sowohl für den Strassenverkehr, als auch für die Fussgänger einen Übergang zu den Quartieren am Rosenberg ermöglicht. Dies kann und sollte auch nach wirtschaftlichen Kriterien geschehen. Daher wird nach einer strassenbegleitenden Bebauung gesucht, die mit entsprechenden Aussenräumen und Plätzen eine Struktur im Stadtteil Schlossberg entwirft. Das Gebäudefragment zwischen Friedentalstrasse und Vallasterstrasse könnte damit besser eingebunden werden. Ziel ist also eine neue Hauptachse Maihofstrasse - Friedentalstrasse mit entsprechender städtebaulicher Ausbildung.

Die Lösungsvariante trägt der baurechtlichen Situation der Grossüberbauung im Strassendreieck Vallasterstrasse - Zürichstrasse - Friedentalstrasse Rechnung.



*Die Variante mit gerader
Linienführung den ausgeprägten
Neubaugebieten und einer
Platzgestaltung mit Neupflanzung*

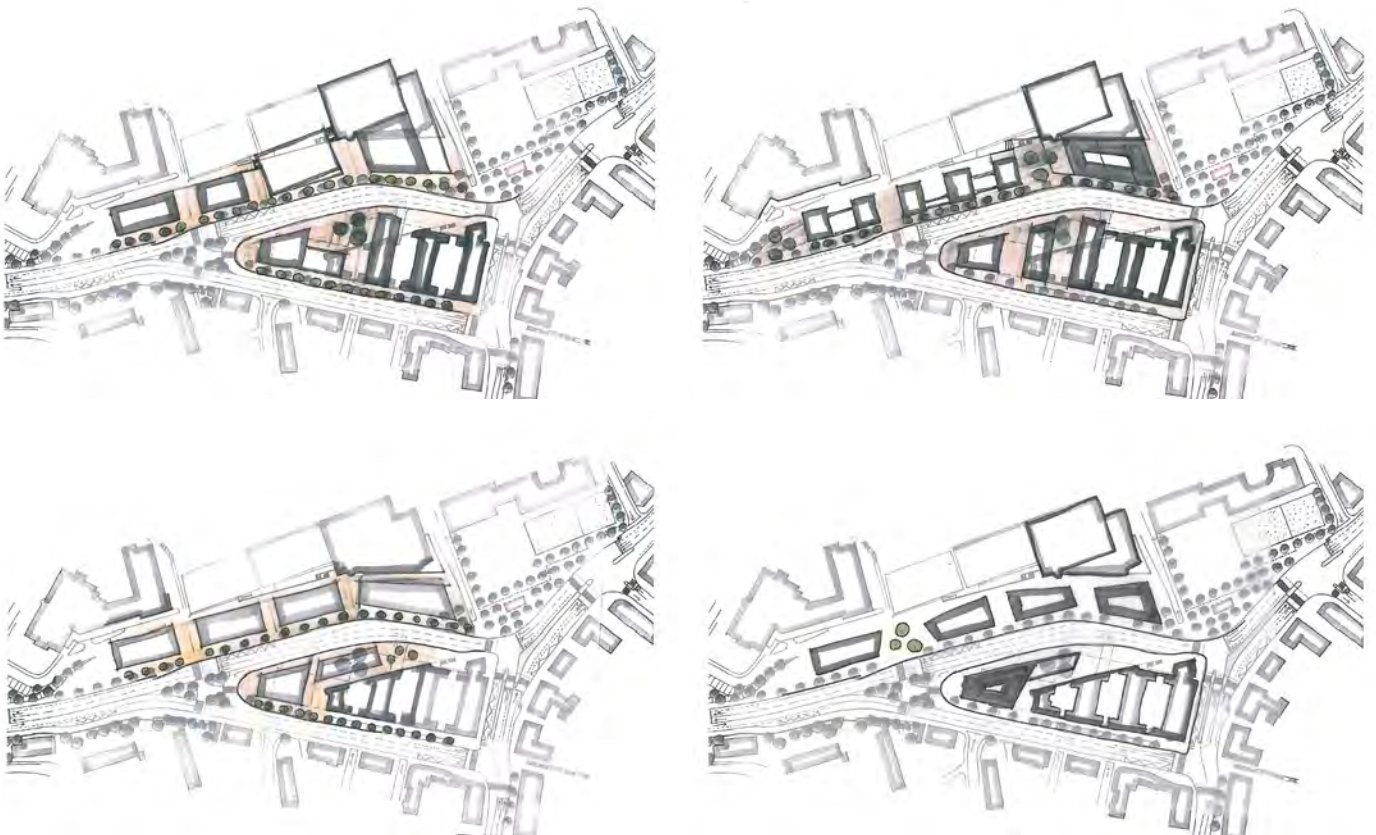


*Die Variante mit gebogenem und
dadurch breiterem Strassenzug
und einer Bebauungsmöglichkeit
unter Aufgabe der Sportplätze,
aber mit möglichem Erhalt der
heutigen Eichen*

Schlossberg als urbaner Teil der Stadt

Der Vorschlag der neuen Linienführung der Vallasterstrasse spiegelt eine intensive Fachdiskussion mit Spezialisten und mit der SBK wider. Sie ermöglicht vor allem auf deren Nordseite neue urbane Lebensräume, insbesondere Baufelder und Platzbereiche. Hier soll ein Gegenwert zur heutigen Situation aufgezeigt werden. Dies kann nur integral mit einer städtebaulichen Entwicklungsbild erfolgen. Mit dem Stand der Strassenplanung reduziert sich der Fokus auf die drei grossen Eichen. Ein Fällen derselben ist nur mit dem erwähnten Mehrwert in einer Gesamtbetrachtung zu erarbeiten. Der Stadtrat hat sich betreffend der Abwägung alte oder neue Linienführung Vallasterstrasse für eine Beibehaltung der alten Linienführung ausgesprochen.

unten: Skizzen zu Bebauungsvarianten mit der vorgeschlagenen neuen gestreckten Linienführung der Vallasterstrasse. Der Raum wirkt urbaner und kann städtisch belebt werden.



Handlungsbedarf Stadt Luzern

Für die vorgeschlagenen Bebauungsfelder und Aussenraumsituation spricht sich die SBK im Grundsatz positiv aus. Eine städtebauliche Studie sollte die Bebauungspotentiale überprüfen. Diese Überprüfung wird durch die Wahl der Linienführung des Strasse beeinflusst, wird aber unabhängig vom Entscheid in jedem Fall empfohlen (siehe auch folgende Seite).

Die Beibehaltung der Vallasterstrasse im heutigen Verlauf

Eine Überprüfung dieser Option liegt auf der Hand. Die Variante hat Vorteile aus Sicht Umsetzung des Verkehrsraumes Strasse und kann den Standort der drei Eichen erhalten.

Die städtebaulichen Potentiale sind hingegen weit geringer. Bemängelt wird die um gute 2,4 m breitere Verkehrsfläche, wegen der Kurve. Dagegen steht der Verlust von Flächen neben der Strasse. Kompensiert wird dies mit dem Erhalt der drei grossen alten Eichen. Eine stadträumliche Weiterentwicklung mit den Eichen und den restlichen Aussenräumen ist allerdings weniger ergiebig. Eine neue Bebauung nordseitig wäre denkbar, es müsste aber auf die Sportplätze verzichtet werden. Es ist zudem schwierig, dem Raum mit den drei Eichen starke stadträumliche Bedeutung zuzuordnen. Mit seiner Umgebung und Bebauung bleibt der Raum eher eine Restfläche.

Die Varianten zur Prüfung der gebogenen Strassenvariante mit Bebauungsmöglichkeiten



Maihof Strassenraum und Schulhausplatz (23)

Das Maihof-Schulhaus ist eines der grössten Primarschulhäuser der Stadt Luzern. Die Schulanlage wurde 1906 vom Luzerner Architekten Othmar Schnyder erbaut.

Der Kanton prüft zurzeit die Unterschutzstellung der Schulanlage Maihof, da sie als Kulturdenkmal von erheblichem künstlerischem, historischem, heimatkundlichem und wissenschaftlichem Wert gilt. Sie ist das bedeutendste Beispiel des späten Historismus und des Heimatstils unter den städtischen Schulhäusern.

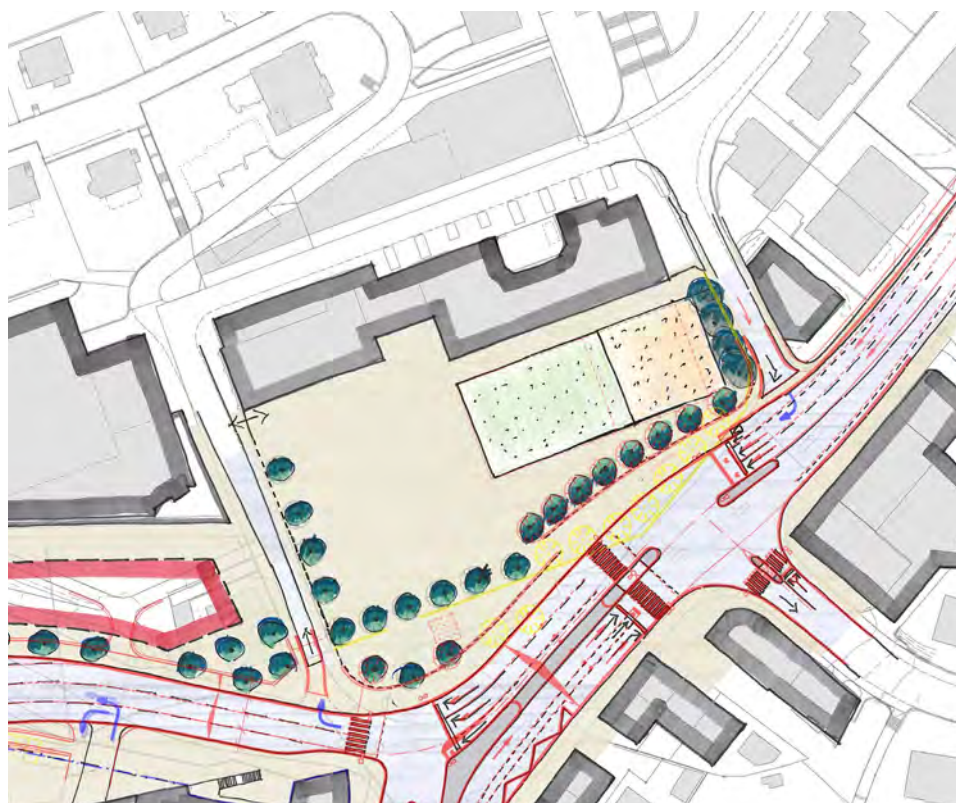
Durch die Verbreiterung und Neuorganisation der Fahrspuren für den MIV und die Velos entstehen im Eingangsbereich und im östlichen Teil an der heutigen Abgrenzung des Schulhausplatzes neue räumliche Bedingungen: Die vorgeschlagene Neugestaltung der Grenze Schulhausplatz und Fussgänger / Velobereich sieht eine möglichst konfliktfreie Aufteilung der Einfriedung und der Eingangssituation vor. Durch die neue Anordnung des Fussgängerstreifens entsteht eine direkte Anbindung zum Eingang in den Schulhof. Hier muss allerdings mit dem Veloweg eine geschickte Lösung gefunden werden. Dies kann mit einer Zurücksetzung der Einfriedung und der parallel zu Fahrrichtungen gestellten Eingangssituation erreicht werden.

Die ursprünglich orthogonal angelegte Einfriedung des Pausenplatzes wurde in den 80iger Jahren in der östlichen Seite durch die Strassenerweiterung «angeknabbert». Mit der Neugestaltung wird die aussenräumliche Konzeption an neuer Lage aber typologisch analog und grosszügiger wieder hergestellt.



*oben: Skizzen der Anpassungen
Pausenplatz und Vorplatzbereich
Maihofschulhaus
mit Optimierungen für Velo- und
Fussgängerbereiche*

*rechts: Planausschnitt
Pausenplatz Maihofschulhaus*



Zürichstrasse (24)

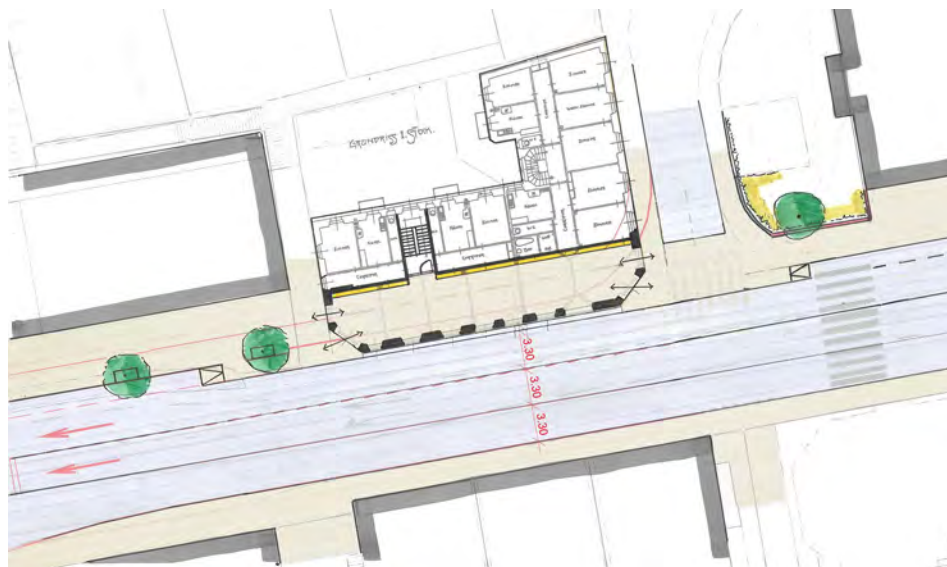


Das Gebäude steht in einem Raumperimeter, der die Funktionen der Strasse aufnehmen muss. Verkehrsbetriebliche Überlegungen bestätigen die Notwendigkeit zweier Fahrspuren bergaufwärts. Im Bereich des Gebäudes muss daher Raum für die zu Fussgehenden und Velofahrenden im Erdgeschoss gesucht werden. Das Gebäude ist im Entwurf zum Bauinventar der Stadt Luzern als erhaltenswert eingestuft.

Nach einer eingehenden Prüfung stehen folgende Varianten im Blickfeld:

- Umbau der Erdgeschossstruktur mit Anpassung der Eingänge und des Treppenhauses.
- Neubau in Varianten mit Geschossflächenkompensation mittels Gebäudehöhe.

Die Liegenschaft an der Zürichstrasse: Skizzen zu einer Idee, den Sockelbereich als Arkade zu öffnen. Abklärungen zu den Grundrissen (Treppenhaus) ergeben eine grundsätzliche Machbarkeit. Diese Lösung wird allerdings von der SBK in Frage gestellt. Sie rät zu einem Wettbewerbsverfahren.



Handlungsbedarf für die Stadt und den Grundeigentümer

Aus der Diskussion mit der SBK geht folgendes Vorgehen hervor:

- Die Liegenschaften, das heisst der Bebauungsblock als Ganzes ist einer Überprüfung mittels Planungswettbewerb zu unterziehen. Dabei soll einerseits die Baulinie beachtet werden, andererseits sind aus städtebaulichen Überlegungen heraus bis zur heutigen Fassade auskragende Lösungen zu prüfen. Die Wirkung des heutigen Baukörpers soll also weiterhin als Referenz gelten. Die räumliche Einengung der Zürichstrasse akzentuiert einerseits die Strasseneinmündung der Wesmelinstrasse und bereitet andererseits den Auftritt des räumlichen Höhepunktes am Schlossberg vor.
- Die Stadt Luzern und die Eigentümerschaft sind zu gegebener Zeit aufgefordert, in Zusammenarbeit mit dem Kanton ein Wettbewerbsverfahren vorzubereiten.

FlaMa Innenstadt: Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr (25)

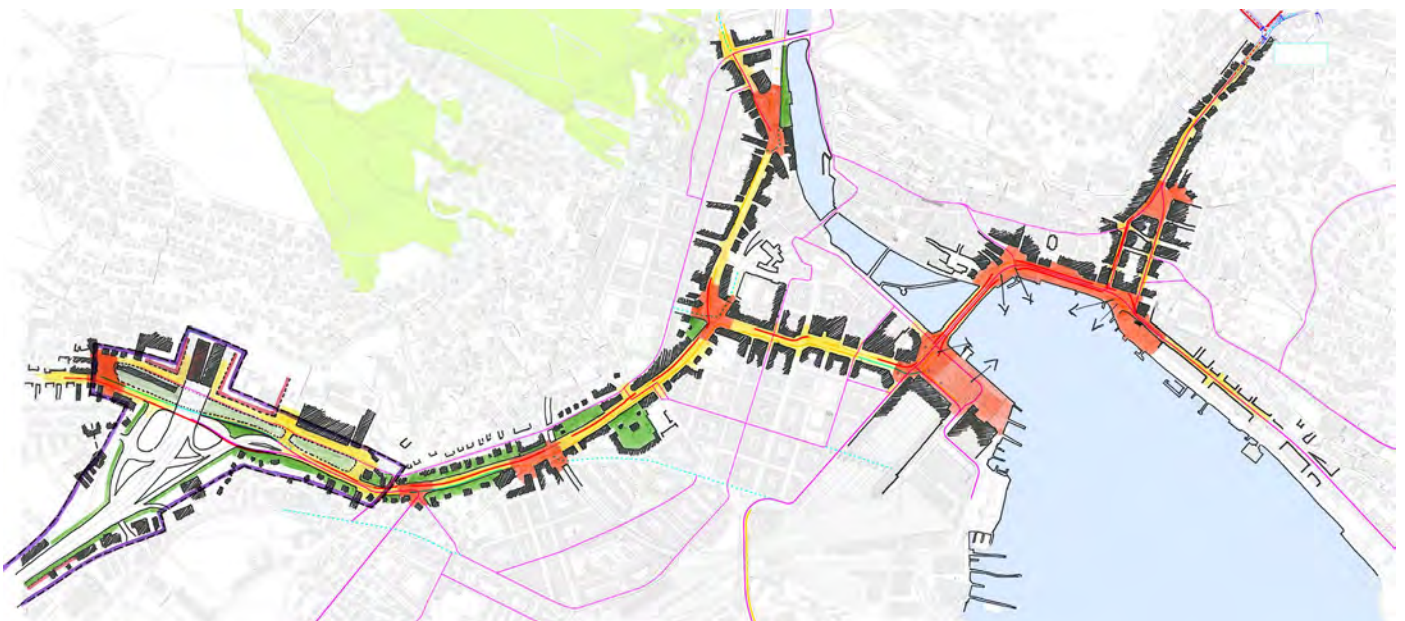
Die verkehrliche und auch atmosphärische Wirkung in der Innenstadt ist eine wichtige Konsequenz der gesamten Planung Bypass Luzern. Schliesslich soll damit Lebensraum gewonnen werden. Es werden Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr vorgeschlagen. Die Umsetzung findet teilweise schon vorher statt.

Für die Stadt Luzern bleibt damit hinsichtlich einer städtebaulichen Entwicklung und der Stadtraumgestaltung ein grosser Handlungsbedarf. Die grossen Visionen stehen in der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern als Absicht, die konkreten und teilweise ebenso langfristig aufzugleisenden räumlichen Umsetzungskonzepte sind aber noch zu darzustellen. Sektorielle Planungsvorschläge, wie Entlastung Schwanenplatz mit dem Parkhaus Musegg, die Spange Süd, Spange Süd weisen zu wenig klar auf eine Gesamtlösung hin. Es bleibt der Bezug zum Agglomerationsprogramm.

Handlungsbedarf

Für die Stadt entsteht rund um die flankierenden Massnahmen ein ganzes Paket von Raumentwicklungsmassnahmen. Dies kann auf den Ebenen Stadtraumgestaltung, Nutzungsansiedlung, Quartiersanierungen verstanden werden. So wie die Gebiete Luzern Nord, Luzern Süd und nun auch Luzern Ost neue Identitäten suchen, so ist dies auch für die Innenstadt ein Thema.

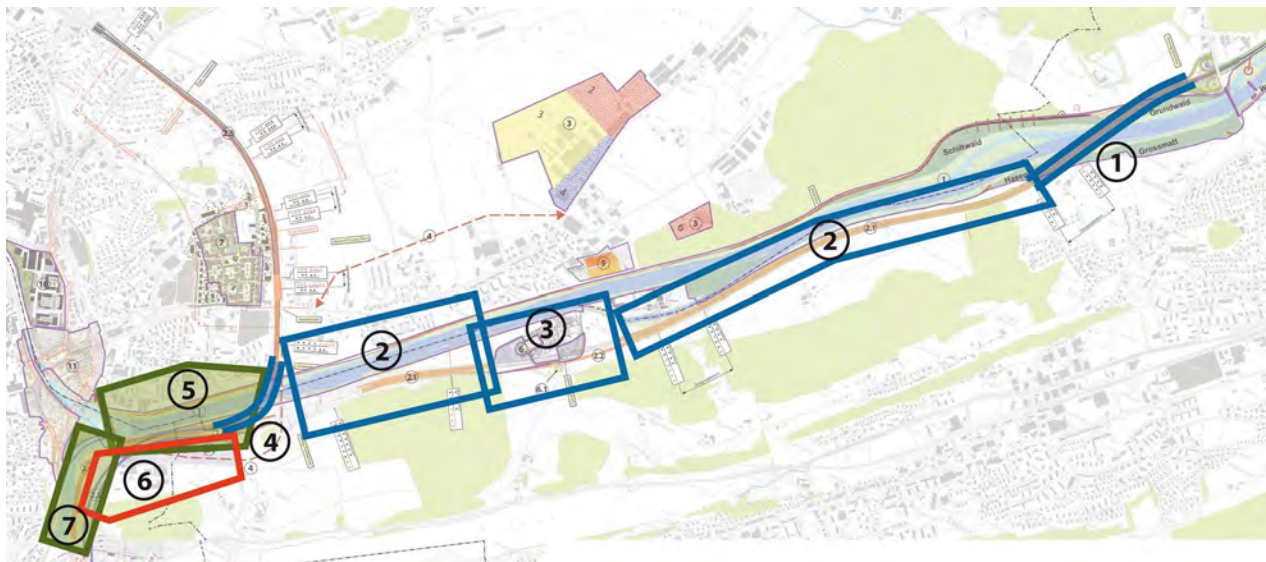
Die Verkehrsplanung wird so zu einem städtebaulichen Thema. Das Projekt Spange Nord ist Teil davon.



Die Stadträume entlang der flankierenden Massnahmen zum ÖV und zum Langsamverkehr. Die Stadträume werden sich in der Nutzung verändern und damit verändert sich auch das Bild des Raumes, seine Aufenthaltsqualität. Verkehrsräume sind Lebensräume.

4. Bypass Luzern Gesamtprojekt

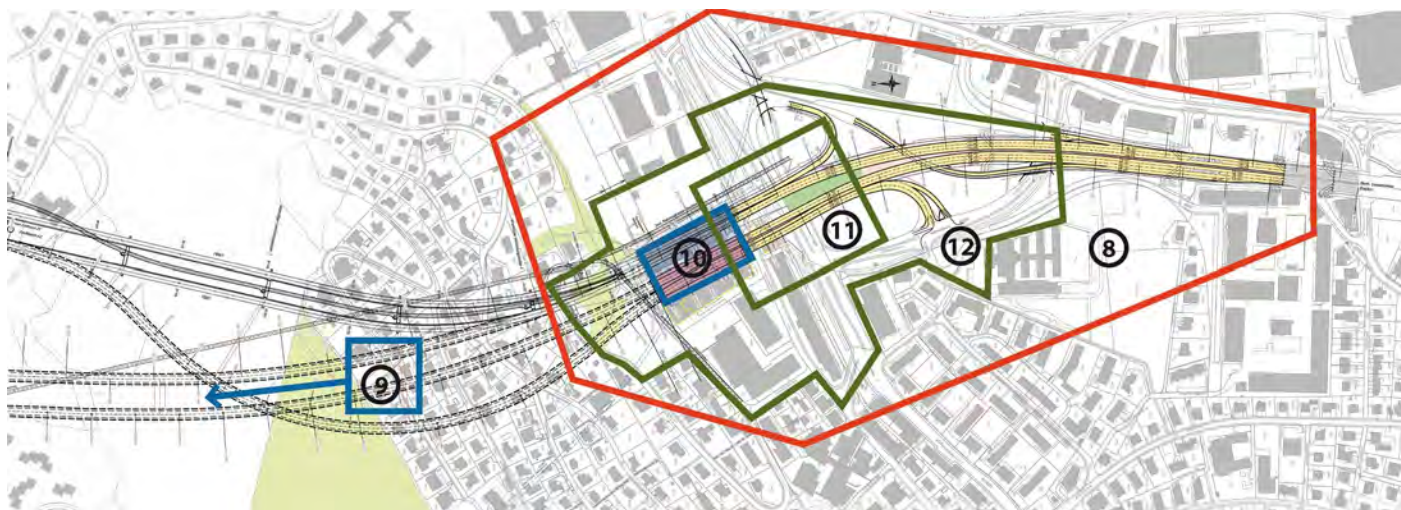
Die Projektelemente Bypass Luzern Nord



- 1 Reussbrücken Buchrain
- 2 Vorzonenbereiche West und Ost Tunnel Rathausen
- 3 Tunnel Rathausen
- 4 Grueblischachenbrücken
- 5 Tunnel Bypass Portal und Vorzone Nord
- 6 Quartier Ibach - Reusseggstrasse
- 7 Cityring

Die Abschnitte Bypass Luzern Nord liegen in einem Stadtentwicklungsschwerpunkt. Umwelt und Landschaftsentwicklungen gehören ebenfalls zum engsten Umraum des Projektes Bypass Luzern.

Die Projektelemente Bypass Luzern Süd



- 8 Stadtraum am Süd-Portal
- 9 Lüftungszentrale Gütschwald
- 10 Süd-Portal
- 11 Stadtebene am Süd-Portal
- 12 Portal-Stadtlandschaft

Hinweis: Am Südportal wird in der kommenden Zeit ein Brückenwettbewerb durchgeführt. Es sollen Fragen bezüglich Städtebau und Bauwerksgestaltung untersucht werden. Insbesondere interessiert die genaue Lage des Portal im Zusammenhang mit dem Brückenbauwerk und den Ansprüchen des Lärmschutzes.