



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 16. März 2016 (StB 136)

B+A 7/2016

Gesamtprojekt Kleinstadt

Teilprojekt Oberflächengestaltung

**Vom Grossen Stadtrat mit einer
Protokollbemerkung beschlossen
am 19. Mai 2016**

(Definitiver Beschluss des Grossen
Stadtrates am Schluss dieses Dokuments)

Bezug zur Gesamtplanung 2016–2020

Leitsatz Gesellschaft

Die Stadt Luzern zeichnet sich durch eine solidarische Gemeinschaft aus dank

- lebendiger und sicherer Quartiere mit starken Freiwilligenstrukturen und hoher Lebensqualität,
- attraktiver öffentlicher Räume und eines vielfältigen Wohnraumangebots,
- eines qualitativ hochstehenden und vielfältigen Bildungs-, Kultur-, Sport- und Freizeitangebots,
- flexibler und effizienter Beratungs-, Unterstützungs- und Betreuungsangebote,
- der Förderung der Integration aller Bevölkerungsgruppen.

Leitsatz Umwelt

Die Stadt Luzern trägt Sorge zur Umwelt, indem sie

- die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft anstrebt,
- die Mobilitätsnachfrage mit flächen- und energieeffizienten Verkehrsarten abdeckt und Emissionen wie Schadstoffe und Lärm reduziert,
- energiesparende Bauweisen unterstützt,
- den Gebrauch erneuerbarer Ressourcen fördert,
- den einzigartigen Lebensraum naturnah weiterentwickelt,
- die „Stadt der kurzen Wege“ mit einer dichten, gemischten Nutzungsstruktur fördert.

Städtische Ressourcen

Die Stadt Luzern verfügt über

- einen mittelfristig ausgeglichenen Finanzhaushalt,
- einen fairen Ausgleich der Zentrumslasten,
- eine kundenfreundliche und effiziente Verwaltung,
- qualifizierte und engagierte Mitarbeitende sowie motivierende Führungskräfte,
- eine wertstabile und zeitgemässe Infrastruktur.

Wirkungsziel Verkehr

Ziel ist, dass Luzern attraktiv und für alle sicher und zuverlässig erreichbar ist. Bis 2020 verbessert die Stadt die Verkehrssicherheit und reduziert die Verkehrsunfälle mit Verletzten auf weniger als 150 pro 50'000 Einwohner/innen. Der Modalsplit nach Distanzen auf Stadtgebiet hat per 2020 folgende Werte erreicht: MIV: 36 Prozent, ÖV: 47 Prozent, Fussverkehr: 11 Prozent, Velo: 4 Prozent, übrige: 2 Prozent.

Allgemeine Verwaltung

Fünfjahresziel 0.1 Die Stadt Luzern hält gegenüber den Gemeinden der Agglomeration und dem Kanton fest, dass sie an einer transparenten und verlässlichen Zusammenarbeit nach wie vor interessiert ist.

Verkehr

Fünfjahresziel 6.1 Durch verändertes Mobilitätsverhalten hat sich der Modalsplit von 2010 (MIV: 41 Prozent, ÖV: 45 Prozent, Velo: 2 Prozent, zu Fuss: 9 Prozent, übrige: 3 Prozent) per 2020 zu folgenden Werten entwickelt: MIV: 36 Prozent, ÖV: 47 Prozent, Velo: 4 Prozent, zu Fuss: 11 Prozent, übrige: 2 Prozent.

Umwelt und Raumordnung

Fünfjahresziel 7.1 Die Bedeutung, Nutzung und Gestaltung der urbanen öffentlichen Räume sowie der naturnahen Freiräume ist mit einem gesamtstädtischen Konzept definiert, und dieses liegt dem Parlament vor; erste Massnahmen sind umgesetzt. In der Innenstadt sind Bahnhofstrasse, Grendel und Hirschmattquartier aufgewertet.

Fünfjahresziel 7.4 Durch innovative Siedlungsplanung, Mobilitätsmanagement und kluge Nutzungsdurchmischung wird die „Stadt der kurzen Wege“ erreicht.

Projektplan

I62015.01	Kleinstadt Gesamtprojekt Realisierung
I62015.14	Kleinstadt Gesamtprojekt Planungskredit

Übersicht

Die Werkleitungen in der Kleinstadt sind in einem schlechten Zustand: Der Krienbachkanal ist instabil und droht einzustürzen, das komplexe Entwässerungssystem in der Burgerstrasse soll im Zuge der notwendigen Sanierung der Werkleitungen vereinfacht werden, punktuell befinden sich die Wasser-, Brunnen-, Erdgas- und Elektroleitungen in einem schlechten Zustand, und auch die privaten Hausanschlüsse sollen in die Sanierung integriert werden.

Die Kleinstadt, zwischen Reuss, Jesuitenkirche und Hirschengraben, gehört zu den ältesten Stadtteilen von Luzern. Sie wird als „mindere Stadt“ bezeichnet – im Vergleich zur „mehreren Stadt“, dem Teil der Luzerner Altstadt auf der rechten Reussseite (Grossstadt). Die Kleinstadt unterliegt als Teil der Luzerner Altstadt der Schutzzone A und somit einem umfangreichen Ortsbildschutz. Der Zustand des Oberflächenbelags und der Beleuchtung vermag diesen Ansprüchen und der Bedeutung der Kleinstadt als Teil einer umfassenden Luzerner Altstadt nicht gerecht zu werden.

Vor diesem Hintergrund will der Stadtrat die Chance nutzen, die Werkleitungssanierung mit einer Neugestaltung der Oberflächen zu einem Gesamtprojekt in enger Zusammenarbeit mit REAL Recycling Entsorgung Abwasser Luzern und ewl Energie Wasser Luzern zu verbinden. Mit einem Gesamtprojekt lassen sich einerseits monetär quantifizierbare Synergiekosten in der Höhe von knapp 1 Mio. Franken einsparen. Andererseits bietet ein Gesamtprojekt die Gewähr für ein quartierverträgliches Projekt, indem die Arbeiten der verschiedenen Partner koordiniert und konzentriert ablaufen und dem Quartier in Aussicht gestellt werden kann, dass in den kommenden Jahren keine weiteren Belastungen durch planbare Sanierungs- und Ausbesserungsarbeiten entstehen.

Um den Qualitätsgewinn an der Oberfläche mit einer dem Quartier würdigen Gestaltungslösung zu erreichen, ist ein mehrheitlich gepflasterter Belag aus einheimischem Naturstein vorgesehen, der die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllt und dank neuer Wasserführung auch grosse Regenmengen bewältigen kann. Durch die Aufhebung der Trottoirs soll ein flexibel nutzbarer Raum geschaffen werden. Die energieeffiziente und zielgerichtete Beleuchtung in Abstimmung auf den Plan Lumière steigert das Sicherheitsempfinden, verbessert die Orientierung im Quartier und trägt insgesamt zu einer höheren Aufenthaltsqualität in der Kleinstadt bei. Das passende Verkehrsregime soll der Gestaltung entsprechen, die Verkehrssicherheit weiter erhöhen und ebenfalls zu einer besseren Aufenthaltsqualität beitragen.

Das Oberflächengestaltungsprojekt schafft eine massgebliche Verbesserung der Rahmenbedingungen für Bevölkerung, Gäste und Gewerbe. Dies gilt insbesondere auch für den Detailhandel, für welchen gut gestaltete Stadträume und optimale Verkehrsregimes auch für Fussgängerinnen und Fussgänger nachweislich einen wesentlichen Erfolgsfaktor darstellen. Das Projekt leistet mit der Attraktivierung der Kleinstadt einen wichtigen Beitrag im Sinne des „Forums Attraktive Innenstadt“, mit welchem der Stadtrat die Luzerner Innenstadt als attraktiven Stadtteil erhalten und stärken will.

Im Fokus des vorliegenden Berichtes und Antrages steht das Teilprojekt Oberflächengestaltung. Für dieses Teilprojekt wird ein Kredit in der Höhe von 4,44 Mio. Franken beantragt. Die Umsetzungsarbeiten des Gesamtprojekts sollen im Winter 2016/2017 beginnen und Mitte 2018 beendet sein.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangslage	8
1.1 Gesamtprojekt und Teilprojekte	8
1.2 Perimeter	9
1.3 Handlungsbedarf	10
2 Zielsetzungen	12
3 Grundlagen	13
3.1 Historische Einordnung der Kleinstadt	14
3.2 Masterplan Gestaltung der Strassenbeläge Kleinstadt Luzern	15
3.3 Denkmalpflegerische Bedeutung der Kleinstadt	16
3.4 Kleinstadt als Teil der attraktiven Innenstadt Luzern	16
3.5 Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)	17
3.6 Heutiges Verkehrsregime	17
3.7 Veloparkierungskonzept Innenstadt	18
3.8 Schnittstellen zu weiteren Projekten	19
4 Teilprojekt Oberflächengestaltung	20
4.1 Stadträumliche Aufwertung und Gestaltung der Oberflächen	20
4.2 Perimeter der Gestaltung der Oberflächen	21
4.3 Oberflächenmaterialien	22
4.4 Oberflächenentwässerung als taktile Orientierungshilfe	25
4.5 Kennzeichnung Burgertor und Kriensertor	26
4.6 Verkehrsregime	27
4.7 Beleuchtung	28
4.8 Bepflanzung	29
4.9 Krienbrügglibrunnen	29
5 Teilprojekt Werkleitungssanierung	30
6 Projektorganisation Gesamtprojekt Kleinstadt	31

7 Terminplanung	32
8 Kommunikation des Gesamtprojekts Kleinstadt	33
9 Kosten und Finanzierung	34
9.1 Übersicht Gesamtprojektkosten	34
9.2 Monetär quantifizierbare Synergien	35
9.3 Kostentragung Teilprojekt Oberflächengestaltung	36
9.4 Finanzierung Teilprojekt Oberflächengestaltung und Folgekosten	39
9.4.1 Bezug zur Gesamtplanung	39
9.4.2 Folgekosten	40
9.4.3 Finanzierung weiterer Teilprojekte	40
9.4.4 Finanzierung Siedlungsentwässerung	40
9.4.5 Finanzierung Veloparkierung	41
9.5 Kreditrechtliche Zuständigkeit und zu belastende Konti	41
10 Parlamentarische Vorstösse	41
11 Antrag	42

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Ausgangslage

1.1 Gesamtprojekt und Teilprojekte

Das **Gesamtprojekt Kleinstadt** beinhaltet die Sanierung der Werkleitungen sowie eine Neugestaltung der Oberflächen. Bei den Werkleitungen besteht grosser und dringender Handlungsbedarf. Dieser wird im Rahmen des **Teilprojekts Werkleitungssanierung** angegangen. Diese Sanierung bedeutet einen grossflächigen Eingriff im Bereich der Oberflächen. Anstelle einer reinen Wiederherstellung dieser Flächen durch die Werke soll die Chance zur Neugestaltung der Oberflächen genutzt werden, um das sich bietende Synergiepotenzial zu nutzen. Dieses **Teilprojekt Oberflächengestaltung** steht im Fokus des vorliegenden Berichtes und Antrages. Während die Kredite für das Teilprojekt Werkleitungssanierung von den zuständigen Organen der einzelnen Bauherren (Werkleitungsbetreiber) bereits bewilligt bzw. in Aussicht gestellt sind, beantragt der Stadtrat mit dem vorliegenden Bericht und Antrag den Kredit für das Teilprojekt Oberflächengestaltung. Zur Erläuterung des Antrages enthält dieser Bericht eine ausführliche Beschreibung der Eckwerte des Teilprojekts Oberflächengestaltung. Im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung wird jedoch auch ein Überblick über das Gesamtprojekt und die dafür relevanten Parameter geboten.

Teilprojekt Werkleitungssanierung

Im Gebiet der Kleinstadt Luzern sind verschiedene Sanierungsmassnahmen an Werkleitungen geplant. Insbesondere ist die statische Gebrauchstauglichkeit des Verbandskanals von REAL nicht mehr gegeben. Nebst dem Verbandskanal von REAL, dem sogenannten Krienbachkanal (Einsturzgefahr der Kanaldecke), besteht auch in den parallel verlaufenden Siedlungsentwässerungsleitungen, dem Trockenwetterkanal aus Natursteinen sowie bei den Hausanschlüssen ein erheblicher Sanierungsbedarf. Die Leitungen müssen in ihrer Linienführung und Dimensionierung optimiert und als Folge daraus neu gebaut, verfüllt oder ausgebessert werden. ewl meldet ebenfalls einen Sanierungsbedarf bei ihren Erdgas-, Wasser- und Elektroleitungen an. Die hohe Dringlichkeit der Werkleitungssanierung erlaubt keinen Aufschub dieses Teilprojekts. Die Sanierungsarbeiten und die damit verbundenen Belastungen für das Quartier sind unausweichlich und werden auch ohne Teilprojekt Oberflächengestaltung im Winter 2016/2017 gestartet.

Teilprojekt Oberflächengestaltung

Als 2012 der Sanierungsbedarf der Werkleitungen offensichtlich wurde, wurden das Aufwertungspotenzial der Oberflächen ermittelt und ein Masterplan erarbeitet. Ein auf diesem Masterplan basierendes Projekt für die Gestaltung der Strassenoberflächen strebt unter Berücksichtigung

sichtigung der heutigen Nutzungen im Quartier eine funktionale, zeitgemässe und der Bedeutung des Quartiers würdige Lösung für die Neugestaltung an. Dank dieser stadträumlichen Aufwertung soll die Kleinstadt als Teil der Altstadt wahrgenommen werden. Im Zuge dieser Massnahmen können auch die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllt, die Entwässerungssituation auf der Oberfläche verbessert, die Beleuchtung auf den Plan Lumière abgestimmt und die Parkplatzanordnung für Velos optimiert werden. Die Umsetzung dieser Gestaltungslösung soll auf die Sanierungsarbeiten der Werkleitungen abgestimmt werden und damit in Form eines Gesamtprojekts erfolgen. Die äusserst knappe Überdeckung zwischen Krienbachkanal und Strassenoberfläche und das dichte Leitungsnetz im Untergrund erlauben aufgrund der hohen technischen Abhängigkeit, die untereinander besteht, keine isoliert betrachtete Umgestaltung.

1.2 Perimeter

Der Planungsperimeter des Gesamtprojekts Kleinstadt bildet das südliche Eingangsportal zur Luzerner Altstadt. Er umfasst die gesamte Bürgerstrasse zwischen Reusssteg und Hirschengraben, den Abschnitt der Bahnhofstrasse zwischen Bürgerstrasse und kantonalem Verwaltungsgebäude sowie Teilbereiche des Franziskanerplatzes. Umgestaltet werden alle Oberflächen im Planungsperimeter. Diese sind in der nachfolgenden Abbildung 1 hellrot eingefärbt. Es handelt sich um eine Fläche im Umfang von ungefähr 4'600 m². Die Erneuerung der Werkleitungen konzentriert sich auf die Bereiche Bahnhofstrasse West, Bürgerstrasse, Philipp-Anton-von-Segesser-Platz und auf den nördlichen Franziskanerplatz.



Abb. 1: Planungs- und Betrachtungsperimeter Gesamtprojekt Kleinstadt

Die gesamte Kleinstadt soll zukünftig eine einheitliche Gestaltung erhalten. Diese soll in Ergänzung zum aktuellen Planungssperimeter für die Pfistergasse und am Reusssteg im Rahmen künftiger werterhaltenden Massnahmen realisiert werden. Damit ein einheitliches Gestaltungskonzept entworfen werden konnte, wurde neben dem Planungssperimeter auch ein Betrachtungssperimeter definiert. Dieser ist in Abbildung 1 in dunkelroter Farbe markiert.

1.3 Handlungsbedarf

Dringender Handlungsbedarf zeigt sich im Bereich der Werkleitungen. Die bestehenden Werkleitungen sind alt und teilweise in sehr schlechtem Zustand. Die Gefahr von Leitungsbrüchen nimmt zu. Besonders prekär ist die Lage beim Krienbachkanal. Dieser Verbandskanal von REAL ist instabil und die Kanaldecke droht einzustürzen. Um das Befahren der Strasse vorläufig zu sichern, wurde diese Decke 2011 provisorisch mit Stützen abgestützt. Die Lebensdauer der Stützen ist begrenzt, sodass der Krienbachkanal dringend saniert werden muss.

Neben dem ausgewiesenen Sanierungsbedarf der alten Leitungen kann das Entwässerungssystem in der Burgerstrasse, welches über Jahrzehnte entstanden ist, mit mehreren parallelen Kanälen (Krienbachkanal, Trockenwetterkanal, Natursteinkanal, Kanal Ost) als komplex bezeichnet werden. Dieses soll im Zusammenhang mit den Arbeiten vereinfacht werden. Des Weiteren sind die privaten Hausanschlüsse im Planungssperimeter in einem schlechten Zustand und werden im Sinne einer Gesamtsanierung in das öffentliche Projekt integriert.

Weiterer Sanierungsbedarf besteht punktuell bei Wasser-, Brunnen- und Erdgasleitungen der ewl. Zusätzlich sind der lokale Ausbau, Umbau und die Potenzierung der Elektroanlagen (ebenfalls ewl) vorgesehen.

Mit der Realisierung der Werkleitungen wird im Winter 2016 begonnen, auch wenn der entsprechende Kredit für die Umgestaltung der Oberflächen noch nicht vorliegen sollte. Ein Aufschub der Instandsetzung des einsturzgefährdeten REAL-Verbandskanals ist aus Sicherheitsgründen nicht mehr möglich. Nach Abschluss des Teilprojekts Werkleitungssanierung wären zwar die unterirdischen Leitungen umfassend erneuert und aufgewertet. Auf der Oberfläche bliebe jedoch ein „Flickenteppich“ zurück. Neben dem optischen Makel wäre die Oberfläche aufgrund der zahlreichen Schnitt- und Bruchstellen qualitativ schlecht, wenig dauerhaft, unterhaltsintensiv und nicht behindertengerecht.

Vor diesem Hintergrund wurde die Situation im Bereich der heutigen Oberflächen (Betrachtungssperimeter) analysiert, in welchem sich folgender Handlungsbedarf zeigt:

- **Die Oberflächengestaltung ist unattraktiv und wird der Bedeutung des Ortes nicht gerecht:**

Die Kleinstadt als eines der ersten besiedelten Gebiete der Stadt Luzern hat aus historischer Sicht eine hohe Bedeutung und stellt Teil einer umfassenden Luzerner Altstadt dar. Die Oberflächen weisen heute einen heterogenen Strassenbelag auf. Pflastersteine wech-

seln sich mit Schwarzbelag ab, und vergangene Grabarbeiten haben zu Fehlstellen in den Oberflächen und zu Provisorien geführt. Diese Oberflächen vermögen den Anspruch an einen einheitlich gestalteten Stadtraum in einem historischen Stadtteil nicht zu erfüllen.

- **Die Nutzungsflexibilität ist begrenzt:**

Die Oberflächen sind unterteilt in Strassen und zu schmale Trottoirs. Diese Aufteilung erlaubt wenig Flexibilität hinsichtlich verschiedener Nutzungen, wie beispielsweise der Boulevardgastronomie oder Nutzung durch Märkte. Die vorhandenen Trottoirs sind zu schmal und erfüllen die geforderten Minimalbreiten nicht.

- **Die Veloabstellplätze sind überbelegt:**

Das Veloparkierungskonzept Innenstadt Luzern weist im Gebiet der Kleinstadt einen zusätzlichen Bedarf an Veloabstellplätzen aus.

- **Das Verkehrsregime entspricht nicht der heutigen Nutzung und Gestaltung:**

Insbesondere die Bahnhofstrasse, der Philipp-Anton-von-Segesser-Platz und der Bereich Franziskanerplatz sind heute schon sehr beliebte und belebte Zonen mit viel Fussgänger- und Veloverkehr auf teilweise engem Raum. Das heutige Verkehrsregime ist dieser Situation nicht angemessen.

- **Die Oberflächenentwässerung weist funktionale Mängel auf:**

Die heutige Oberflächenentwässerung mit Einlaufschächten führt bei starken Regenfällen zu Überflutungen der Untergeschosse der angrenzenden Gebäude.

- **Die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) sind nicht erfüllt:**

Die heutige Verkehrsfläche entspricht nicht den gesetzlichen Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes.

- **Die Beleuchtung des Quartiers ist nicht zeitgemäss:**

Die Vorgaben des städtischen Beleuchtungsleitbilds in Form des Plan Lumière sind nicht erfüllt. Die Beleuchtung ist nicht effizient und die Ausleuchtung der Strassenräume vermag die heutigen Sicherheits- und Umweltaanforderungen nicht zu erfüllen.

- **Der Krienbrügglibrunnen leckt:**

Der Natursteinkanal unterhalb des Krienbrügglibrunnens ist eingestürzt. Als Folge davon ist die Tragfähigkeit des Unterbaus des Brunnens nicht mehr gewährleistet. Dies zeichnet sich insbesondere dadurch ab, dass der Brunnen Wasser verliert und leckt.

2 Zielsetzungen

Auf der Basis des umfangreichen Handlungsbedarfs werden mit dem Gesamtprojekt Kleinstadt Ziele in verschiedenen Bereichen verfolgt:

- **Werkleitungserneuerungen:**
Mit der Sanierung des gesamten unterirdischen Leitungsnetzes wird die Ver- und Entsorgungssicherheit gewährleistet.
- **Stadträumliche Aufwertung:**
Die Neugestaltung der Oberflächen führt zu einer stadträumlichen Aufwertung, die der grossen historischen Bedeutung des Ortes gerecht wird, die Kleinstadt als integralen Teil der Altstadt erkennbar macht, eine zukunftsorientierte Nutzungsflexibilität (z. B. Unterflursteckdosen, Wegfall schmaler Trottoirs usw.) ermöglicht und damit insgesamt zu einer höheren Aufenthaltsqualität führt.
- **Attraktivierung Innenstadt**
Das Oberflächengestaltungsprojekt schafft eine massgebliche Verbesserung der Rahmenbedingungen für Bevölkerung, Gäste und Gewerbe. Dies gilt insbesondere auch für den Detailhandel, für welchen gut gestaltete Stadträume und optimale Verkehrsregimes auch für Fussgängerinnen und Fussgänger nachweislich einen wesentlichen Erfolgsfaktor darstellen. Das Projekt leistet daher einen konkreten Beitrag im Sinne des „Forums Attraktive Innenstadt“, mit welchem der Stadtrat die Luzerner Innenstadt als attraktiven Stadtteil erhalten und stärken will.
- **Oberflächenentwässerung:**
Dank einer neuen Wasserführung über Rinnen ist die Entwässerung der Oberflächen auch bei starken Regenfällen unproblematisch.
- **Erfüllung Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG):**
Das Quartier ist gemäss den gesetzlichen Vorgaben behindertengerecht umgebaut.
- **Verkehrsregime:**
Die neu gestalteten Oberflächen schaffen die Basis für ein auf das Umfeld abgestimmtes neues Verkehrsregime.
- **Veloparkierung:**
Die gemäss Veloparkierungskonzept vorgeschlagenen Massnahmen zur Optimierung der Abstellflächen im Planungssperimeter sind umgesetzt.
- **Beleuchtung:**
Die Beleuchtung entspricht dem Konzept nach Plan Lumière, und zusätzliche Kandelaber im Bereich des Philipp-Anton-von-Segesser-Platzes unterstreichen die Raumgestaltung. Eine effiziente und zielgerichtete Beleuchtung spart Strom und minimiert die Lichtver-

schmutzung, wodurch ein höheres Sicherheitsempfinden und eine bessere Orientierung im Quartier erreicht werden.

- **Erneuerung Foundation Krienbrügglbrunnen:**

Um die Tragfähigkeit des Unterbaus wiederherzustellen und die Stabilität der Brunnenwände zu gewährleisten, werden die Foundation der Brunnenanlage erneuert und die Zu- und Ableitungen ersetzt.

Das Projekt Neugestaltung Kleinstadt bündelt im Rahmen einer Gesamtbetrachtung die im Perimeter anstehenden Bedürfnisse und bietet eine ganzheitliche Lösung an. Eine Verbindung von Werkleitungssanierung und Neugestaltung der Oberflächen ermöglicht eine einmalige und umfassende Sanierung des gesamten öffentlichen Raums. Eine Gesamterneuerung ermöglicht die Berücksichtigung der vielfältigen Anliegen und führt dank der Nutzung von Synergien zu einer wirtschaftlichen Lösung. Als zentrale Elemente des Gesamtprojekts stehen daher folgende Zielsetzungen im Vordergrund:

- **Realisierung eines volkswirtschaftlich effizienten Projekts**

Das Gesamtprojekt schafft Akzeptanz, Verständnis und Mehrwert bei Anwohnenden, Gastrobetrieben und Gewerbe. Aufeinanderfolgende Eingriffe in den Strassenkörper mit zeitlicher Verzögerung belasten das Quartier erheblich, da Immissionen und Emissionen mehrfach ertragen werden müssen. Nur mit einem Gesamtprojekt, welches „kurz und heftig“ realisiert wird, kann dem Quartier in Aussicht gestellt werden, dass es in den kommenden Jahren keine weiteren Belastungen durch planbare Sanierungs- und Ausbesserungsarbeiten mehr erdulden muss.

- **Qualitätsgewinn und Kosteneinsparungen dank Nutzung von Synergien**

Gemeinsames Bauen ermöglicht die Vermeidung von „Schnittmengen“ im Fundationsbereich der Oberflächen, verhindert ein Flickwerk durch verschiedene Aufgrabungen an den Oberflächen und bringt massgebliche Einsparungen an Kosten mit sich.

3 Grundlagen

Dieses Kapitel enthält Aussagen über Grundlagen im Sinne von Rahmenbedingungen und Schnittstellen, welche im Gesamtprojekt Kleinstadt bereits berücksichtigt wurden und auch in der weiteren Erarbeitung der Detailplanung mit einbezogen werden. Die Überlegungen zu den Auswirkungen bzw. zur Aufnahme im Teilprojekt Oberflächengestaltung werden in Kapitel 4 im Detail aufgenommen und erläutert.

3.1 Historische Einordnung der Kleinstadt

Die Luzerner Altstadt besteht aus der, von der Reuss her gedachten rechtsseitigen Grossstadt („mehrere Stadt“) und der linksseitigen Kleinstadt („mindere Stadt“). Historisch gesehen bildet damit die Kleinstadt einen Teil der Luzerner Altstadt. Die Stadt Luzern entstand am ersten historisch dokumentierten Übergang über die engste Stelle der Reuss, dem Reusssteg. Dieser lag an der Fernverkehrsverbindung, die über den Gotthardpass führte und wichtigen Pilgerroute entsprach. Das Gebiet ist seit dem frühen Mittelalter besiedelt und ist einer der ältesten und aus historischer Sicht wertvollsten Stadtteile Luzerns.

Das Stadtgebiet entwickelte sich beidseits des Reussstegs zur eigentlichen Luzerner Altstadt. Die Kleinstadt bildete schon im 13. Jahrhundert ein ansehnliches Dreieck, das von Reuss und Krienbach begrenzt wurde. Davon zeugt eine Erwähnung des Kriensertors um 1269. Südlich war die Kleinstadt durch den Burggraben des Freihofes bis zu ebendiesem Kriensertor geschützt. Weder schriftliche noch bauliche Dokumente weisen auf einen noch älteren Kern hin. Die Strassenzüge und das stadträumliche Muster lassen es möglich erscheinen, dass eine noch ältere Bebauung, wie eine kleine Häusergruppe am Brückenkopf, bestanden hat.

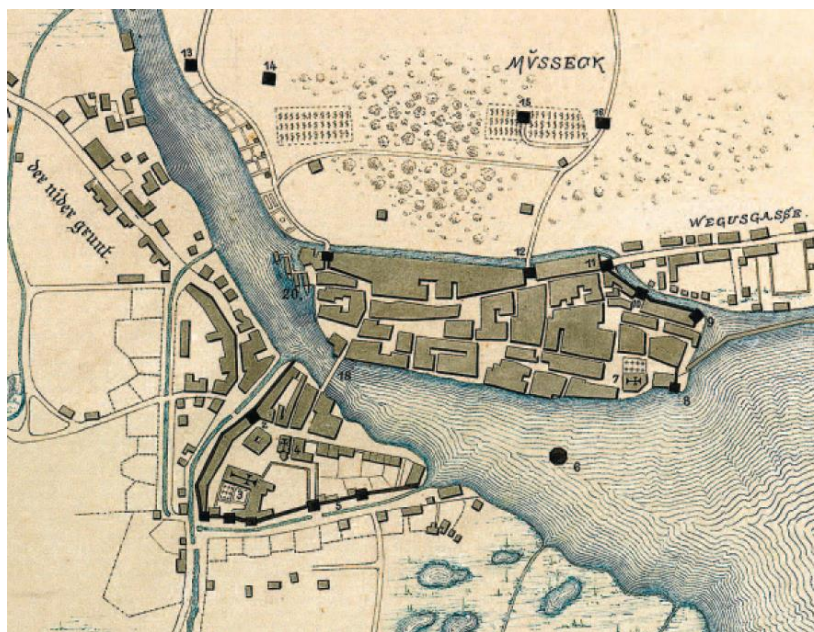


Abb. 2: Planausschnitt aus dem Jahr 1250

Den ersten Befestigungsring bildet die heutige Bahnhofstrasse. In einer Phase der Stadterweiterung wurde der zweite Befestigungsring im Bereich des Hirschengrabens realisiert. Das Burgtor stellte den westlichen Stadteingang dar und wurde auch Littauertor genannt. Jenseits des Hirschengrabens lagen dereinst die Vorstädte. Nach dem Stadtbrand von 1833 wurde eine allgemeine Öffnung der befestigten Stadt verfolgt.

Die Kleinstadt weist eine Bebauung durch grossbürgerliche Patrizierhäuser auf. Daneben fanden städtische Institutionen wie Spital und Ähnliches ihren Platz in der Kleinstadt. Die Bebauung entlang der Burgerstrasse ist eine der ältesten in der Stadt Luzern. Der Zugang zur Reuss entlang des Krienbachs war damals schon eine wichtige Verbindung innerhalb der Stadt.

Das Franziskanerkloster ist heute noch ein äusserst prägender Bestandteil des Stadtgefüges, und der Rittersche Palast wurde noch vor dem Rathaus (1485) am Kornmarkt erstellt. Das Wirtshaus Wilder Mann ist eines der frühen vortouristischen Rasthäuser entlang der Pilgerstrasse Richtung Gotthard. Somit sicherte sich Luzern seine Bedeutung als nördlicher Ausgangspunkt zum Gotthardpass.

Als „der Platz“ wurde bis ins 19. Jahrhundert der Teil der heutigen Bahnhofstrasse zwischen Ritterschem Palast, Jesuitengymnasium und der ehemaligen Kantonsbibliothek bezeichnet. Der Hirschengraben wurde im Zuge der allgemeinen Umwandlung von Stadtgräben in Strassenzüge, in der Mitte des 19. Jahrhunderts zur Strasse umgebaut.

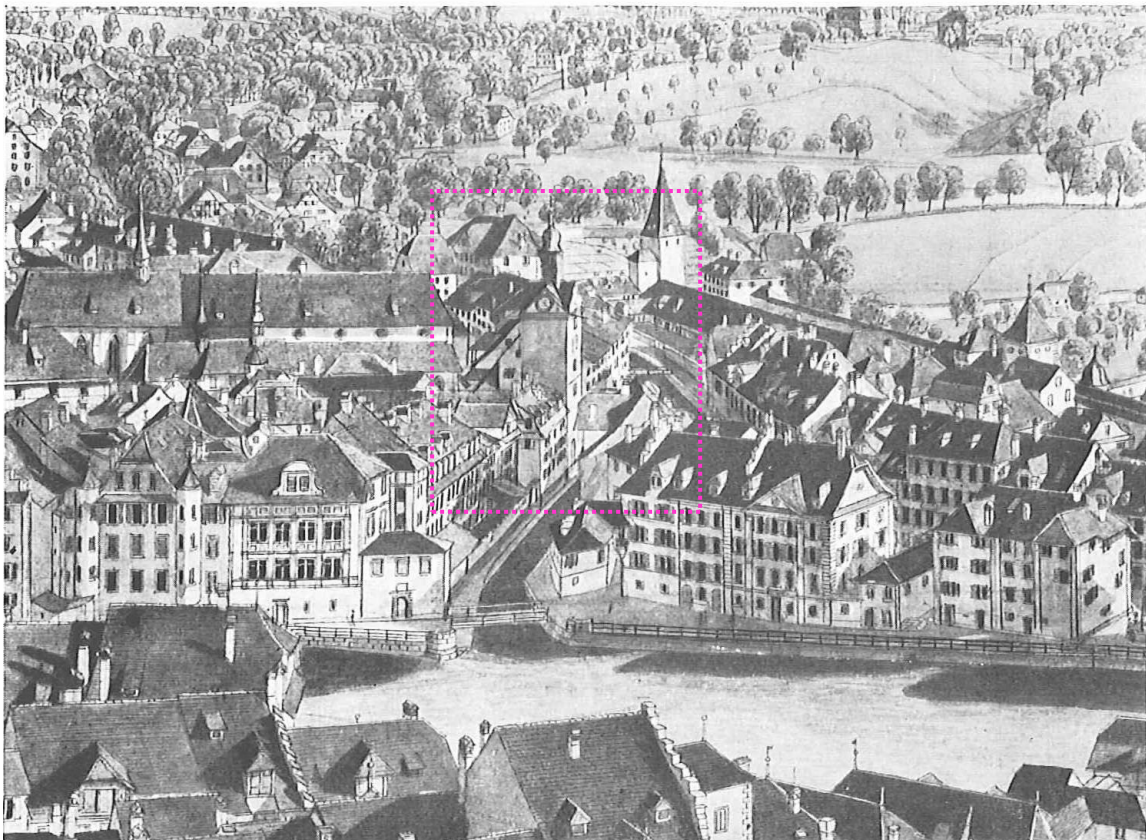


Abb. 3: Teil der Kleinstadt mit Krienbach und Litzimauer. Ausschnitt des Museggpanoramas von Franz Schmid, Aquarell um 1820/25. Quelle: Die Kunstdenkmäler des Kantons Luzern, Adolf Reinle, 1953; ISOS Ortsbilder von nationaler Bedeutung, Kanton Luzern, herausgegeben vom Eidgenössischen Departement des Innern, 2006

3.2 Masterplan Gestaltung der Strassenbeläge Kleinstadt Luzern

Das Konzept des Masterplanes aus dem Jahre 2012, welches durch das Büro Rigert und Bisang Architekten ausgearbeitet wurde, schlägt eine Vereinheitlichung der Oberflächen von Klein- und Grossstadt zur integralen Luzerner Altstadt vor. Der Masterplan sieht in der Kleinstadt zukünftig eine zusammenhängend gestaltete Fläche von Fassade zu Fassade vor und ersetzt

somit den bisherigen klassischen Strassenraum durch einen urbanen Stadtraum für vielfältige Nutzungen und Nutzergruppen.

Gemäss Masterplan sind für den Bereich des Betrachtungsperimeters des Projekts Kleinstadt Reihen- oder Bogenpflasterungen möglich. Im engeren Planungsperimeter sieht der Masterplan in den Gassen wie auch auf dem Philipp-Anton-von-Segesser-Platz Bogenpflasterungen vor. Innerhalb des Perimeters Kleinstadt wird ein einheitlicher Stein vorgeschlagen. Für die Zufahrt zum Parkhaus bzw. im Bereich der südlichen Burgerstrasse wird im Masterplan keine Aussage zur Strassenraumgestaltung gemacht.

3.3 Denkmalpflegerische Bedeutung der Kleinstadt

Beide Teile der Altstadt liegen gemäss städtischer Bau- und Zonenordnung in der Schutzzone A und unterstehen damit einem umfangreichen Ortsbildschutz. Dies setzt bei jeglichen baulichen und funktionalen Veränderungen den Erhalt der Einheit von Bauvolumen und Freiraum/Stadtraum ins Zentrum der Überlegungen. Im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ISOS wird dieser Schutzstatus mit dem Erhaltungsziel A versehen, was einen Erhalt der ursprünglichen Substanz fordert und eine Würdigung der herausragenden Bedeutung der Kleinstadt sowie deren räumlicher und architekturhistorischer Bedeutung darstellt. Alle Bauten, Anlageteile und Freiräume sollen entsprechend integral erhalten sowie störende Eingriffe beseitigt werden.

Der mittelalterliche Kontext wurde zwischen dem 17. und 20. Jahrhundert baulich überformt und erfährt eine Beruhigung durch die öffentlichen Räume. Dieser Effekt soll durch eine einheitliche und hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raumes und der Verkehrsflächen gestärkt werden. Die Strassenräume sollen ohne Trottoir ausgebildet werden. Ein besonderes Augenmerk ist auf die gestalterische Einbindung des Krienbrügglibrunnens zu richten. Eine Einbindung ins Gesamtkonzept ist zwingend.

3.4 Kleinstadt als Teil der attraktiven Innenstadt Luzern

Der Stadtrat will die Luzerner Innenstadt als Zentrum der Stadt und Region stärken. Unter dem Titel „Aufbruch aus der Mitte“ hat der Stadtrat deshalb das „Forum Attraktive Innenstadt“ lanciert. In den Handlungsfeldern „Nutzungen“, „Öffentlicher Raum“, „Verkehr/Parkierung“ und „Image/Marketing/Kommunikation“ werden Grundlagen für die Entwicklung der Innenstadt erarbeitet, wesentliche Projekte koordiniert und in „Innenstadtkonferenzen“ der Austausch mit den externen Partnern in der Innenstadt etabliert. Ziel ist es, die Innenstadt für die Luzerner Bevölkerung, das Gewerbe und die Gäste der Stadt als attraktiven Stadtteil zu erhalten und zu stärken.

Der Perimeter des Gesamtprojekts Kleinstadt ist auch Ort für zahlreiche Nutzungen wie Boulevardgastronomie, Märkte und Veranstaltungen in der Stadt Luzern. Die Kleinstadt hat ihren eigenen, ruhigeren Charme und ist neben dem vielfältigen Kleingewerbe auch als Wohnlage

beliebt. Die Kleinstadt wird durch Restaurants, Bars und Ladengeschäfte belebt. Neben den vielfältigen Anliegen und Bedürfnissen vonseiten der Wohnbevölkerung, der Gäste, der Gewerbetreibenden und der Gastgewerbebetriebe sind dem Stadtrat insbesondere auch die Anliegen des Detailhandels wichtig.

Eine erste Expertenstudie aus dem Handlungsfeld „Nutzungen“ zum Thema Detailhandel (Marco Fuhrer, Fuhrer&Hotz AG, und Felix Thurnheer, immocompass) zeigt, dass für die positive Entwicklung des Detailhandels gut gestaltete Stadträume und auf die Kundschaft – meist Fussgängerinnen und Fussgänger – ausgerichtete Verkehrsregimes elementar sind. Die mit dem Projekt Kleinstadt angestrebte würdige Neugestaltung der Oberflächen trägt damit in Verbindung mit der parallel geplanten Änderung des Verkehrsregimes massgeblich dazu bei, die Rahmenbedingungen für den Detailhandel zu verbessern. Das Oberflächengestaltungsprojekt Kleinstadt entspricht nicht nur der generellen Strategie, welche mit dem „Forum Attraktive Innenstadt“ verfolgt wird, sondern leistet einen massgeblichen, konkreten Beitrag zur Attraktivierung der Innenstadt von Luzern, indem mit der Neugestaltung die Kleinstadt als Teil einer umfassenden Altstadt wahrnehmbar wird.

3.5 Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)

Die heutige Verkehrsfläche entspricht nicht den gesetzlichen Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes, welches seit 2004 in Kraft ist. Das Gesetz hat zum Zweck, Benachteiligungen zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind. Es setzt Rahmenbedingungen, die es Menschen mit Behinderungen erleichtern, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen und insbesondere selbstständig soziale Kontakte zu pflegen, sich aus- und fortzubilden und eine Erwerbstätigkeit auszuüben. Zudem profitieren auch alle übrigen Menschen von möglichst hindernisfreien Bauten.

Bestehende Bauten und Anlagen müssen gemäss Gesetzesvorgabe behindertengerecht umgebaut werden. Entsprechend der städtischen Strategie gemäss Gesamtplanung sollen nach Möglichkeit in Projekten aller Art Synergien genutzt und die Vorgaben dieses Gesetzes laufend umgesetzt werden.

3.6 Heutiges Verkehrsregime

Im Gebiet der Kleinstadt besteht heute das generelle Innerortsregime von Tempo 50. Einzelne Strassen sind, wie nachfolgend ausgeführt, mit speziellen Verkehrsanordnungen belegt:

- Die Bahnhofstrasse ist im Einbahnverkehr von der Burgerstrasse in Richtung Jesuitenplatz befahrbar, ausgenommen davon ist der Radverkehr, welcher auch in Gegenrichtung fahren darf.
- Die Zufahrt über die Reussbrücke zum Güterumschlag in der Altstadt (Fussgängerzone) ist nur werktags in der Zeit von 6.00 bis 10.00 Uhr gestattet. Während der übrigen Zeit kann in Ausnahmefällen eine Bewilligung eingeholt werden.

- Die Pfistergasse ist mit Einbahnverkehr belegt und ist nur vom Kasernenplatz her befahrbar.

Das Parkhaus Kesselturm mit Platz für 350 Fahrzeuge kann von der Pfistergasse kommend wie auch vom Hirschengraben her über die Burgerstrasse erreicht werden. Die Ausfahrt aus dem Parkhaus erfolgt ausschliesslich über die Burgerstrasse und anschliessend über den Hirschengraben.

Auf der Achse Pfistergasse–Bahnhofstrasse verläuft eine bedeutende Veloachse durch die Kleinstadt von Luzern. Diese ist sowohl im kantonalen wie auch im kommunalen Richtplan enthalten. Die Route ist für den Radverkehr in beiden Richtungen befahrbar. Die beiden Radwegrouten (Jesuitenvorplatz–Krienbrüggli–Rütligasse und Pfistergasse–Geissmattbrücke) sind wichtig für einen gut funktionierenden Veloverkehr in der Stadt Luzern.

Für die Parkierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) befinden sich heute im Planungssperimeter des Gesamtprojekts Kleinstadt 22 öffentliche MIV-Oberflächenparkplätze auf städtischem Gebiet und 76 weitere öffentlich zugängliche Parkplätze auf kantonalen oder privaten Flächen (inkl. Parkplätze Regierungsgebäude).

Für die Veloparkierung in der Innenstadt wurde im Jahr 2015 ein Konzept erarbeitet, welches ebenfalls Grundlage des Oberflächengestaltungsprojekts ist und im nachfolgenden Kapitel separat kurz beschrieben wird.

3.7 Veloparkierungskonzept Innenstadt

Im „Veloparkierungskonzept Innenstadt von Luzern“ wird der Bedarf an Abstellplätzen für die Zeithorizonte 2020 und 2035 prognostiziert. Die Anforderungen an die Veloabstellplätze werden festgelegt und die Ausrüstung der Veloabstellanlagen (Überdachung, Parkiersysteme usw.) bestimmt. Es werden Massnahmen vorgeschlagen, um die notwendige Anzahl Veloabstellplätze zu erreichen. Der entsprechende Bericht und Antrag zur Umsetzung und Finanzierung einer ersten Etappe von Massnahmen wurde vom Grossen Stadtrat mit B+A 35/2015 vom 18. November 2015 am 28. Januar 2016 beschlossen.

Das Veloparkierungskonzept Innenstadt weist auch für das Gebiet Kleinstadt konkreten Handlungsbedarf für zusätzliche Abstellplätze aus. Zusätzlich zu den bereits heute bestehenden 51 Velo- und 3 Motoabstellplätzen in der Pfistergasse und der Burgerstrasse sind gemäss Veloparkierungskonzept Innenstadt im Bereich der gesamten Kleinstadt (Betrachtungssperimeter) zusätzlich 50 Veloparkplätze zu schaffen.

3.8 Schnittstellen zu weiteren Projekten

Der Perimeter des Gesamtprojekts Kleinstadt befindet sich in unmittelbarer Nähe zu den Perimetern anderer aktueller Projekte in der Stadt Luzern.

- Der **Pilatusplatz** als einer der am stärksten belasteten Verkehrsknoten der Schweiz grenzt unmittelbar an den südlichen Planungssperimeter Kleinstadt. In den kommenden Jahren sind im Bereich Pilatusplatz (Hirschengraben, Obergrundstrasse) einige Baumassnahmen notwendig. Der sanierungsbedürftige Krienbachkanal setzt sich über den Pilatusplatz in die Obergrundstrasse fort. Zudem müssen weitere Werkleitungen in diesem Bereich saniert werden. Des Weiteren sind Änderungen in der Linienführung der Busse und eine Anpassung der Bushaltestellen geplant. Ebenso soll die Querung des Pilatusplatzes für Velofahrende verbessert werden.
- Die **Bahnhofstrasse** bildet den linksseitigen Uferbereich der Reuss und verbindet den Bahnhofplatz entlang des Theater- und Jesuitenplatzes mit der Kleinstadt. Im Herbst 2013 haben die Stimmberechtigten der Stadt Luzern die Initiative „Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern“ angenommen. Das daraus resultierende Projekt der Neugestaltung der Bahnhofstrasse (Wettbewerb) ist in Erarbeitung.

Die Entwicklungen dieser Projekte werden laufend verfolgt, und es besteht ein regelmässiger Austausch mit den entsprechenden Projektverantwortlichen. Die Sanierungsmassnahmen insbesondere in den Randbereichen des Kleinstadtperimeters werden mit den angrenzenden Massnahmen der Schnittstellenprojekte abgestimmt, damit ein mehrfacher Eingriff an zentraler Lage in der Stadt Luzern vermieden werden kann.

4 Teilprojekt Oberflächengestaltung

4.1 Stadträumliche Aufwertung und Gestaltung der Oberflächen

Die Kleinstadt soll grundsätzlich durch eine durchgehende Oberflächengestaltung als städtebauliche Einheit erkennbar sein und sich mit der rechtsufrigen Altstadt („Grossstadt“) als Altstadt von Luzern vereinen. Dieses historische Verständnis des Stadtraumes soll durch eine zeitgemässe und nachhaltige Gestaltung umgesetzt werden.

Dabei ist prinzipiell in der gesamten Kleinstadt eine Pflasterung der Verkehrs- und Aufenthaltsbereiche vorzunehmen, was auch der Festlegung im Masterplan entspricht.

Durch die Verwendung einer Natursteinpflasterung soll die charakteristische Materialisierung der Altstadt von Luzern weitergeführt werden. Durch die Pflasterung und das Aufheben der eindeutigen Unterscheidung Fahrbahn/Trottoir wird automatisch eine Verkehrsberuhigung erfolgen. Diese neu gestalteten und von Fassade zu Fassade entwickelten Strassenräume sind für eine vielfältige und flexible Nutzung ideal.

Eine durchgehende, ohne Trottoirabsatz ausgestaltete Oberfläche stellt die innerstädtische Dimension von Zwischenraum und Bebauung in ein angemessenes Verhältnis. Sie stellt einen ursprünglichen und stimmigen Zustand wieder her. Die Unterteilung des Verkehrsraumes ist eine Erfindung des 20. Jahrhunderts und wurde erst mit der starken Zunahme des MIV notwendig. Durch eine einheitliche niveaugleiche und gepflasterte Gestaltung des Raumes zwischen den Hausfassaden kann eine vielfältig nutzbare Freifläche entstehen, der Stadtraum erhält seine ursprüngliche Funktion als Lebens-, Verkehrs- und Bewegungsraum zurück.

Eine neue funktionale und mit dem Umfeld abgestimmte Oberfläche führt zu einer attraktiveren Kleinstadt, was wiederum einen positiven Einfluss auf den Tourismus und das angesiedelte Gewerbe hat.

4.2 Perimeter der Gestaltung der Oberflächen

Die einzelnen Strassenabschnitte innerhalb des Planungsperimeters sind in der nachfolgenden Abbildung farblich dargestellt.

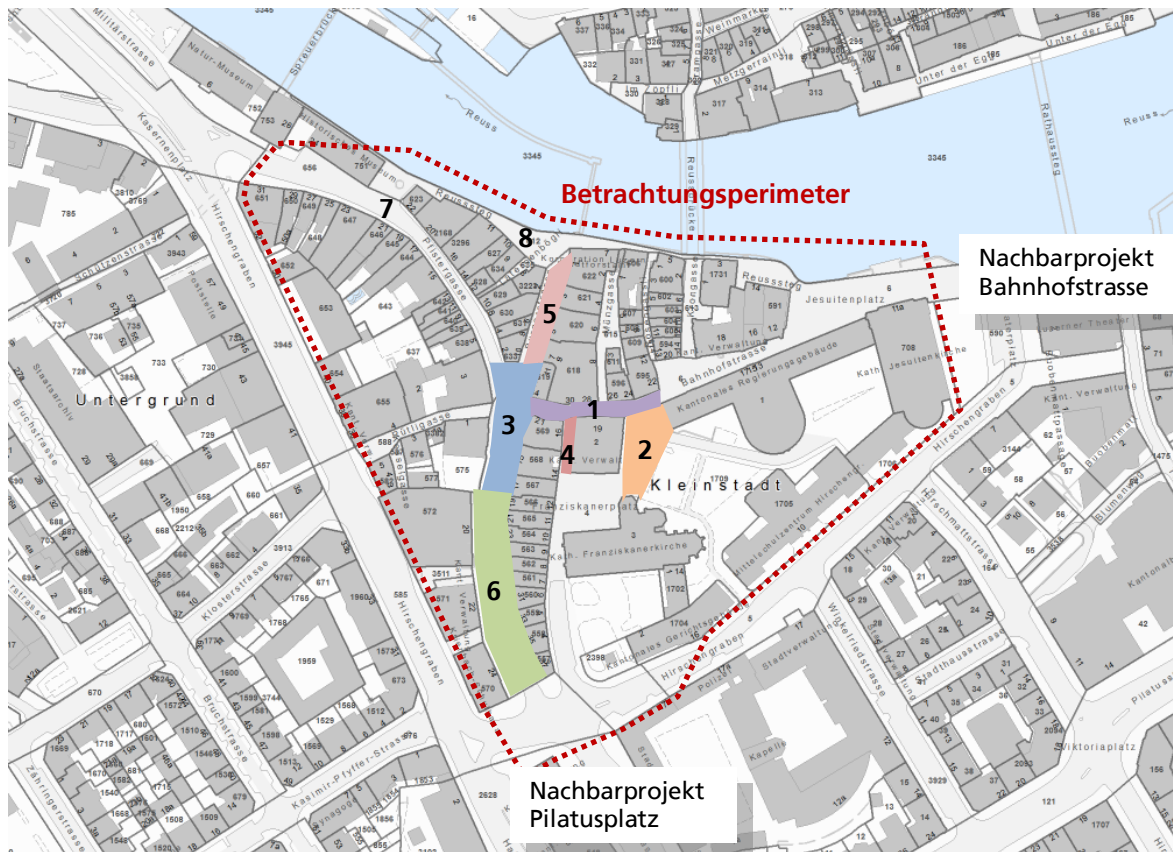


Abb. 4: Perimeter Massnahme Oberflächengestaltung, Abschnitte der Bürgerstrasse, Bahnhofstrasse und des Franziskanerplatzes (Fläche zirka ca. 4'600 m²)

Der Planungsperimeter umfasst nachfolgende Strassenabschnitte:

1	Bahnhofstrasse	490 m ²
2	Zugang Franziskanerplatz	700 m ²
3	Philipp-Anton-von-Segesser-Platz	1'100 m ²
4	Seitengasse	110 m ²
5	Nördliche Bürgerstrasse	500 m ²
6	Südliche Bürgerstrasse	1'700 m ²
Total Oberflächengestaltung		4'600 m²

Die im Betrachtungsperimeter liegenden Strassenabschnitte Pfistergasse (7) und Reusssteg (8) sind nicht Bestandteil des vorliegenden Teilprojekts Oberflächengestaltung und werden zu einem späteren Zeitpunkt umgestaltet, wenn in diesen Bereichen Werkleitungsarbeiten anstehen.

4.3 Oberflächenmaterialien

Als prägendes Gestaltungselement im historischen Kontext der Altstadt kommt der Materialwahl für die Oberflächengestaltung eine besondere Bedeutung zu. In dieser historischen Umgebung bietet sich eine Pflasterung mit Natursteinen an. Viele Pflasterungen in der Altstadt von Luzern bestehen aus Guberstein (Material). Der Guberstein ist ein Quarzsandstein aus Alpnach. Nach Luzerner Tradition ist der Guberstein vorzugsweise in einem einheitlichen Format zu verwenden. Im Pflasterungsmuster sind die „Luzerner Muster“ wieder aufzugreifen, das heisst Reihen- und/oder Bogenpflasterung.

Der Guberstein in der rechtsufrigen Altstadt hat jedoch eine raue Oberfläche. Im Gegensatz dazu soll in der Kleinstadt ein geschnittener und geflammt Stein zum Einsatz kommen, welcher die Anforderungen an die Ebenheit erfüllt, die das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) fordert. Die Stadt Sursee hat zum Beispiel in ihrer Unterstadt diese Art von Pflasterung bereits erfolgreich umgesetzt. Diese ist bei der Bevölkerung sehr beliebt.

Um zusätzlich die Rolltauglichkeit zu verbessern, damit eine annähernd plane Oberfläche entsteht, sind nachfolgende Massnahmen vorgesehen:

- Die Fugenbreiten betragen nach Möglichkeit 6 bis 8 mm. Dabei sind die Seitenflächen so zu bearbeiten, dass sie den Grundriss der Sichtfläche möglichst wenig überragen.
- Die Abweichung in den Sichtflächen beträgt maximal 3 mm.

Für die Oberflächen der Kleinstadt sind Pflastersteine in Form von Guberstein geflammt und geschnitten in ungebundener Bauweise vorgesehen.

Bahnhofstrasse (1)

Die Bahnhofstrasse wird durch ihre Anbindung an die bereits aufgewerteten Bereiche vor der Jesuitenkirche und dem Regierungsgebäude prioritär behandelt. Eine Weiterführung der Bogenpflasterung und des bereits verwendeten Gubersteins ist naheliegend und sinnvoll.

Belag	Reihenpflasterung 8/11
Fassadenanschluss	Reihe, Guber-Pflasterstein 8/11
Entwässerung	Natursteinrinne mit rechteckigem Einlaufschacht gleicher Breite
Beleuchtung	Seilpendelleuchten gemäss Plan Lumière

Zugang Franziskanerplatz (2)

Der Zugang zum Franziskanerplatz wird in seiner Gestaltung an die Bahnhofstrasse angelehnt und bindet damit die Kleinstadt stärker zusammen. Der bereits zu früherem Zeitpunkt eigenständig gestaltete Franziskanerplatz wird damit optimal ins Gesamtbild des homogen gestalteten Quartiers eingebunden.

Belag	Bogenpflasterung 11/13
Fassadenanschluss	Reihenpflasterung, Guber-Pflasterstein 10
Entwässerung	Natursteinrinne mit rechteckigem Einlaufschacht gleicher Breite
Beleuchtung	Jubiläumsleuchte Wandmontage, Seilpendelleuchten gemäss Plan Lumière



Abb. 5: Bahnhofstrasse und Zugang zu platz heute



Abb. 6: Bahnhofstrasse und Zugang Franziskaner-Franziskanerplatz Oberflächenpflasterung künftig (Symbolbild)

Philipp-Anton-von-Segesser-Platz (3)

Der Philipp-Anton-von-Segesser-Platz liegt im Zentrum des Gestaltungsperimeters der Oberflächen. Die angrenzenden Strassenräume werden ausgehend von diesem identitätsstiftenden Platz gestaltet.

Belag	Bogenpflasterung 11/13
Fassadenanschluss	Reihenpflasterung, Guber-Binderstein 10
Entwässerung	Einheitliche Gestaltung entsprechend neuer Oberflächengestaltung durch runde Einlaufschächte
Beleuchtung	Der Leuchtenbestand der Jubiläumsleuchten (Kandelaber) wird im Platzbereich durch gleiche Kandelaber ergänzt



Abb. 7: Philipp-Anton-von-Segesser-Platz mit Bahnhofstrasse heute (Rütligasse Blickrichtung Bahnhofstrasse)



Abb. 8: Philipp-Anton-von-Segesser-Platz mit Bahnhofstrasse, Pflasterung künftig (Symbolbild)

Seitengasse (4)

Belag	Reihenpflasterung 8/11
Fassadenanschluss	Reihe, Guber-Pflasterstein 10
Entwässerung	Natursteinrinne mit rechteckigem Einlaufschacht gleicher Breite
Beleuchtung	2 Jubiläumsleuchten Wand gemäss Plan Lumière

Nördliche Burgerstrasse (5)

Die nördliche Burgerstrasse ist die eigentliche Verbindung des Philipp-Anton-von-Segesser-Platzes zur Reuss und heute bereits eine Lage mit Aufenthaltsqualität, was sich nicht zuletzt durch die Boulevardgastronomie zeigt. Durch eine Fortsetzung der Natursteinpflasterung des Platzes wird eine entsprechende räumliche Verbindung zur Reuss gestärkt.

Belag	Bogenpflasterung 11/13 Guberstein
Fassadenanschluss	Reihe, Guber-Pflasterstein 10
Entwässerung	Natursteinrinne mit rechteckigem Einlaufschacht gleicher Breite
Beleuchtung	Bestehende Jubiläumsleuchten Kandelaber gemäss Plan Lumière
Verkehr	Bestehende Veloparkierung erweitern

Südliche Burgerstrasse (6)

Dieser Bereich der Burgerstrasse stellt den Hauptzugang zur Kleinstadt dar und wird auch als Zugang zum Parkhaus befahren. Die Ausführung ist in einem Schwarzbelag vorgesehen. Die Strasse wird eingeebnet, d. h., der Höhenunterschied zwischen Gehweg und Strasse entfällt. Die historischen Gebäude sind jeweils durch mindestens eine Reihe Natur-Bindersteine vom Schwarzbelag abzuheben, um ihre historische Bedeutung zu unterstreichen. Die Oberflächenentwässerung erfolgt über eine Natursteinrinne, welche vom Philipp-Anton-von-Segesser-Platz Richtung Süden weitergezogen wird.

Belag	Schwarzbelag
Fassadenanschluss	Reihenpflasterung, Guber-Pflasterstein 10
Entwässerung	Natursteinrinne mit rechteckigem Einlaufschacht gleicher Breite
Beleuchtung	Seilpendelleuchten gemäss Plan Lumière



Abb. 9: Foto, südliche Burgerstrasse Blickrichtung Philipp-Anton-von-Segesser-Platz



Abb. 10: Foto, südliche Burgerstrasse Blickrichtung Philipp-Anton-von-Segesser-Platz Oberfläche künftig (Symbolbild)

4.4 Oberflächenentwässerung als taktile Orientierungshilfe

Im Bereich der Oberflächenentwässerung bestehen komplexe Abhängigkeiten zu den Werkleitungsmassnahmen. Nebst dem baulichen Ersatz der Leitungen im Untergrund wird an der Oberfläche eine neue Wasserführung geschaffen, welche vorwiegend über Rinnen erfolgt. Die Rinnen werden in der südlichen Burgerstrasse und in der Bahnhofstrasse so verlegt, dass optisch ein Bereich für die Fussgänger und ein Bereich für die Autofahrer entsteht. Neben der optischen Führung werden die Rinnen auch als taktile Kontrast zur Führung der Sehbehinderten genutzt. Diese führen allseitig bis an den Philipp-Anton-von-Segesser-Platz.



Abb. 11: Konzept der Oberflächenentwässerung mittels Wasserrinnen als Führungselement bzw. als taktile Führung für Sehbehinderte. Legende: braun = bestehende Rinnen / grün = neue Rinnen an der Oberfläche

Das Wasser aus den Rinnen wird über viereckige Strassenabläufe, welche in den Rinnen eingelassen sind, in die Schmutzwasserkanalisation abgeleitet. Im Bereich des Krienbachkanals werden zur Vermeidung von Geruchsemissionen sogenannte Schluckschächte (syphoniert) erstellt, welche über Schlammssammler an die Schmutzwasserleitung angeschlossen werden.

4.5 Kennzeichnung Burgertor und Kriensertor

Als Reminiszenz an die historischen Stadttore und Türme werden deren einstmalige Standorte sichtbar gemacht. Innerhalb des Planungsperimeters befinden sich zwei ehemalige Stadttore (Krienser- und Burgertor). Zudem befinden sich innerhalb des Betrachtungsperimeters zusätzlich das Bruch- und das Baslertor. Das angedachte Gestaltungskonzept der Tore soll vorerst beim Krienser- und Burgertor angewendet werden. Werden später Erhaltungsmaßnahmen im Bereich der anderen beiden Tore notwendig, können auch diese nach demselben Gestaltungskonzept gekennzeichnet werden.



Abb. 12: Standorte der Tore ehemaliger Befestigungsring Quelle: Martin Martini, Stadt Luzern von Süden, Kupferstich von 1597

Es besteht ein Konzept, die Tore symbolhaft darzustellen. Bei den ehemaligen Torstandorten sollen gut zugänglich auf einer Infosteile neben einem Textbeitrag weiterführende Verweise auf digital abrufbare Informationen angebracht werden. Es können historische Daten, Bilder usw. mittels Smartphone abgerufen werden. Der genaue Inhalt und eine definitive Ausgestaltung werden in Absprache mit der kantonalen Denkmalpflege im Rahmen der Detailprojektarbeiten ermittelt.

Es ist angedacht, die Infosteile an die nahe liegende Gebäudefassade anzubringen. Dadurch wird die Gefahr des Umfahrens der Stele verhindert. Im Gehwegbereich wird ein Cortenstahlband (Intarsie) in die Oberfläche eingelassen. Auf dem Stahlband sind der Torname und die Jahreszahlen der Entstehung des Tores eingraviert. Das Cortenstahlband kann durch Spots

punktuell beleuchtet werden. Die Spots können an der Stele, an der Fassade oder an der nahe gelegenen Beleuchtung angebracht werden.

4.6 Verkehrsregime

Im Zug der neu gestalteten Oberflächen und mit dem Ziel der Aufwertung des innenstädtischen Aufenthaltsraums ist eine Veränderung des heutigen Verkehrsregimes zweckmässig. Ein temporeduziertes Regime erhöht die Verkehrssicherheit, steigert die Aufenthaltsqualität und entspricht der zukünftigen Gestaltung ohne Trottoirs. Mit dem vorliegenden Gestaltungsprojekt wird in der Kleinstadt eine optimale Grundlage für das Einrichten eines temporeduzierten Verkehrsregimes geschaffen. Mit dem heutigen Wissensstand beabsichtigt der Stadtrat, in den Strassenabschnitten des Bearbeitungsperimeters in der Kleinstadt im Wesentlichen eine Begegnungszone einzuführen. Mit Blick auf den Betrachtungsperimeter und darüber hinaus auf angrenzende Projekte ist aber grundsätzlich eine differenzierte Einrichtung von Tempo-30-, Begegnungs- und Fussgängerzonen in den verschiedenen Strassenzügen der Kleinstadt vorgesehen. Das Verkehrsregime der Kleinstadt wird daher parallel zum Oberflächengestaltungsprojekt und in Abstimmung mit der Entwicklung der angrenzenden Projekte „Bahnhofstrasse“ und „Pilatusplatz“, bei welchen Anpassungen am Verkehrs- und Temporegime (Bahnhofstrasse) sowie an der Verkehrsführung (Bahnhofstrasse, Pilatusplatz) vorgesehen sind, geprüft und weiterentwickelt. Die Bundesgesetzgebung verlangt vor der Einführung eines temporeduzierten Verkehrsregimes ein Gutachten. Dieses wird zeigen, welches die adäquate Lösung für das Temporegime in der Kleinstadt darstellt. Auf dieser Basis soll das temporeduzierte Verkehrsregime Kleinstadt angeordnet und im Rahmen der Fertigstellung des Gestaltungsprojekts Mitte 2018 umgesetzt werden.

Die Anzahl der für die MIV-Parkierung vorgesehenen Parkplätze bleibt durch das Gesamtprojekt Kleinstadt unverändert. Im Zusammenhang mit der Umsetzung der Vorgaben aus dem Veloparkierungskonzept Innenstadt ist mit einer räumlichen Verschiebung von voraussichtlich zwei MIV-Parkplätzen innerhalb des Quartiers auszugehen. Konkret werden in der Burgerstrasse südlich des Philipp-Anton-von-Segesser-Platzes anstelle der vier nur noch zwei MIV-Parkplätze angeboten. Die beiden Parkplätze werden durch einen zusätzlichen Parkplatz in der südlichen Burgerstrasse und einen zusätzlichen Parkplatz im Bereich des Zugangs zum Franziskanerplatz ersetzt.

Auch wenn das Gesamtprojekt Kleinstadt von einer ausgeglichenen MIV-Parkplatzbilanz ausgeht, sind mittelfristig aufgrund von übergeordneten Konzepten und Projekten Änderungen am Parkplatzregime in der gesamten Innenstadt und damit auch innerhalb des Planungsperimeters Kleinstadt nicht ausgeschlossen. Das vorliegende Gestaltungskonzept ist flexibel und verhindert entsprechende Änderungen nicht.

Zusätzlich zu den bereits heute bestehenden 51 Velo- und 3 Motoabstellplätzen in der Pfistergasse und der Burgerstrasse sind gemäss Veloparkierungskonzept Innenstadt im Bereich der Kleinstadt (also im Betrachtungsperimeter) zusätzlich 50 Veloparkplätze zu schaffen. Im Projektperimeter Kleinstadt können von diesen 50 zusätzlich geforderten Abstellplätzen für

Velos deren 38 platziert werden. 45 Motoabstellplätze werden mit einem neuen Parkfeld von 6 Metern Länge beibehalten. Die bestehende Anlage vor dem Wilden Mann wird mittels Anordnung von demontierbaren Pfosten von heute 11 auf 20 Plätze verdichtet. In der Burgerstrasse südlich des Philipp-Anton-von-Segesser-Platzes entsteht eine neue Anlage mit 29 Veloabstellplätzen (inkl. demontierbaren Pfosten).

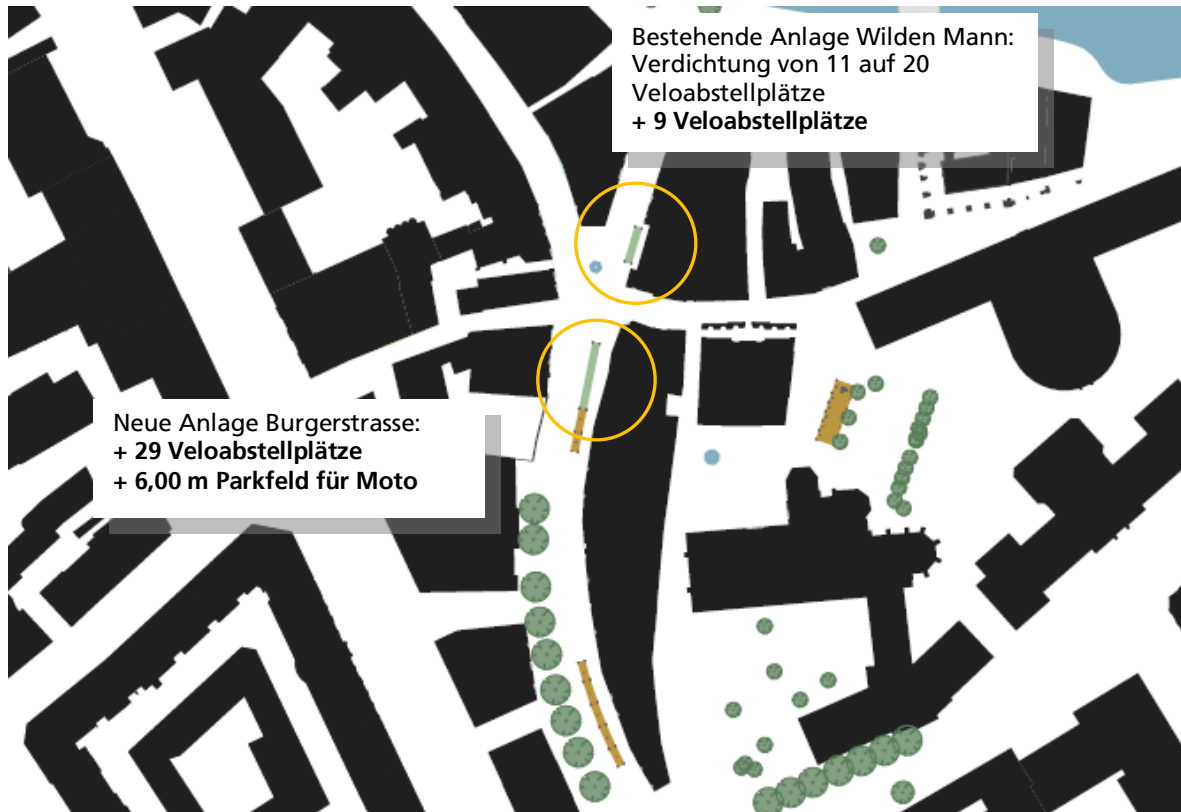


Abb. 13: Veloparkierung in der Burgerstrasse

4.7 Beleuchtung

Im Bereich der Beleuchtung werden Optimierungen in Abstimmung mit dem städtischen Beleuchtungsleitbild Plan Lumière vorgenommen. Unter Berücksichtigung der historischen Gebäude sind konkret folgende Massnahmen vorgesehen:

- In Abstimmung mit dem bestehenden Beleuchtungsinventar werden in der nördlichen Burgerstrasse die bestehenden Kandelaber im Rinnenbereich beibehalten. Die Kandelaber werden jedoch zusätzlich mit Stromsteckdosen ausgerüstet, welche bei Veranstaltungen (Märkte) genutzt werden können. Dadurch kann auf wiederkehrende temporäre Installationen verzichtet werden.
- Die Lage der Kandelaber auf dem Philipp-Anton-von-Segesser-Platz wird optimiert und durch zwei weitere Kandelaber ergänzt. Dadurch wird eine räumliche Fassung des Platzes erzielt. Als Kandelaber werden die „Jubiläumsleuchten“ verwendet, welche heute in der Altstadt anzutreffen sind.
- Bei einer Seitengasse zur Burgerstrasse wird die heute fehlende Beleuchtung mit zwei neuen Wandleuchten verbessert.

4.8 Bepflanzung

Die Baumreihe in der Burgerstrasse bleibt bestehen. In Abhängigkeit zur neuen Oberfläche werden die bestehenden Einfassungen und Rabatten angepasst. Die Wahl von offenen Baumscheiben gewährt, dass die Wurzelanläufe, welche sehr hoch an der Oberfläche liegen, nicht beeinträchtigt werden.

Der nördlichste Baum in der Burgerstrasse bildet für den Fussgänger ein Hindernis. Das Kreuzen der Passanten oder das Passieren mittels Kinderwagen ist nur erschwert möglich.

Zur Verbesserung der Fussgängerquerung wird dieser Baum entfernt.

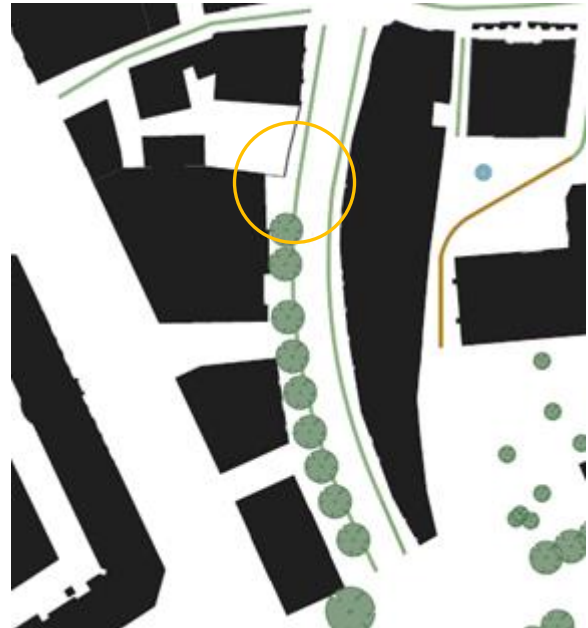


Abb. 14: Bepflanzung

4.9 Krienbrügglibrunnen

Der Krienbrügglibrunnen ist ein historisches Exemplar der öffentlichen Brunnenanlagen in der Stadt Luzern. Die diversen Brunnen, verteilt auf dem Gebiet der Stadt Luzern, bilden den geschichtlichen Kern der öffentlichen Wasserversorgung. Sie gehören zudem zu den touristischen Attraktion der Stadt und können auch in der heutigen Zeit in Notlagen zur Versorgung der Bevölkerung dienen.

Im Rahmen des Teilprojekts Oberflächengestaltung sind die Verbesserung der Fundation sowie die Erneuerung der Zu- und Ableitung zum Brunnen enthalten. Diese Massnahmen sind erforderlich, um den Brunnen (Trog und Brunnenstock mit Figur) im Anschluss an die Oberflächengestaltung nachhaltig sanieren zu können. Um die Verkehrserschliessung des Quartiers während der Werkleitungsarbeiten zu ermöglichen, muss der Brunnentrog abtransportiert werden, was gleichzeitig dem Schutz der wertvollen Substanz dient. Im Anschluss an das Oberflächenprojekt wird der Brunnen wieder an Ort und Stelle zurückgeführt.

Die Sanierung des eigentlichen Brunnenstocks mit Figur ist nicht Bestandteil des vorliegenden Berichtes und Antrages, sondern gehört zur Unterhalts- und Erneuerungsstrategie der öffentlichen Brunnen. Ein entsprechender Rahmenkredit wird voraussichtlich noch in diesem Jahr beim Parlament beantragt.

5 Teilprojekt Werkleitungssanierung

Nachfolgende Instandsetzungen oder Ausbauten der Leitungsinfrastruktur finden statt. Ein detaillierter Beschrieb der Einzelmassnahmen ist den Auflageakten „Technischer Bericht“ zu entnehmen.

REAL Recycling Entsorgung Abwasser Luzern:

- Krienbach (REAL-Verbandskanal)

ewl Energie Wasser Luzern:

- Elektroanlagen
- Erdgasleitungen
- Trink- und Brunnenwasserleitungen

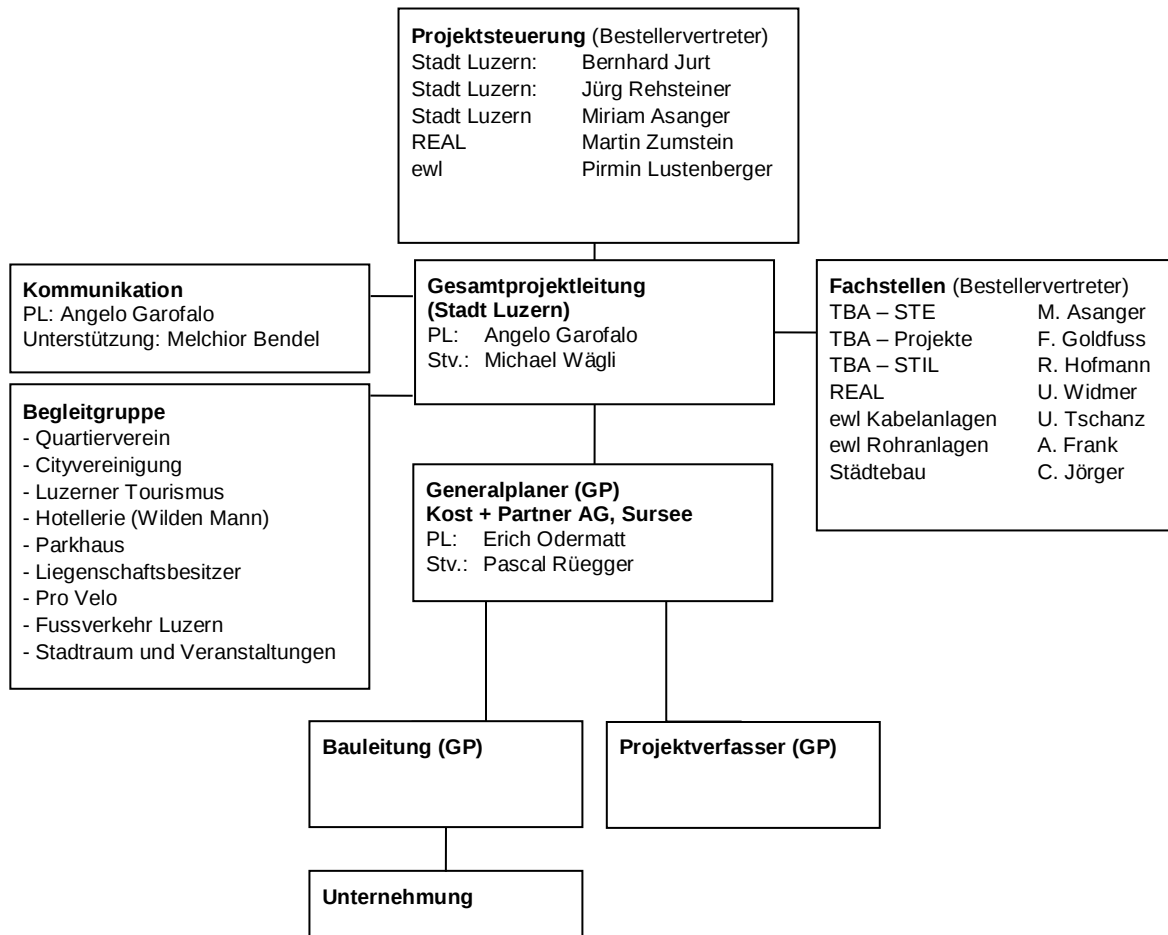
Stadt Luzern Siedlungsentwässerung:

- Kanalisation und Sammelleitungen
- Reinwasserleitung
- Trockenwetterkanal
- Natursteinkanal
- Kanal Ost
- Kanalisation Bahnhofstrasse und Zugang Franziskanerplatz

Private Liegenschaftsbesitzer:

- Grundstücksentwässerungen und Hausanschlüsse (private Finanzierung)

6 Projektorganisation Gesamtprojekt Kleinstadt



Die verschiedenen Bauherren als Bestellervertreter haben sich insbesondere aufgrund der positiven Erfahrungen mit dem Gesamtprojekt Hirschmatt entschlossen, für die Durchführung des Projekts Kleinstadt eine Gesamtprojektleitung einzusetzen. Die Gesamtleitung obliegt der Stadt Luzern (Tiefbauamt). Sie ist der Projektsteuerung untergeordnet, in welcher die einzelnen Bauherren vertreten sind. Die Projektsteuerung und die Gesamtprojektleitung treffen sich für wichtige Entscheidungen und Meilensteine des Projekts.

Der Gesamtprojektleitung sind Fachstellen zugeordnet, welche durch den Teilprojektleiter der einzelnen Bauherren gestellt werden. Sie sind für die Detailausarbeitung der einzelnen Teilprojekte verantwortlich.

7 Terminplanung

Die nachfolgende Grafik zeigt die Terminplanung des Gesamtprojekts auf.

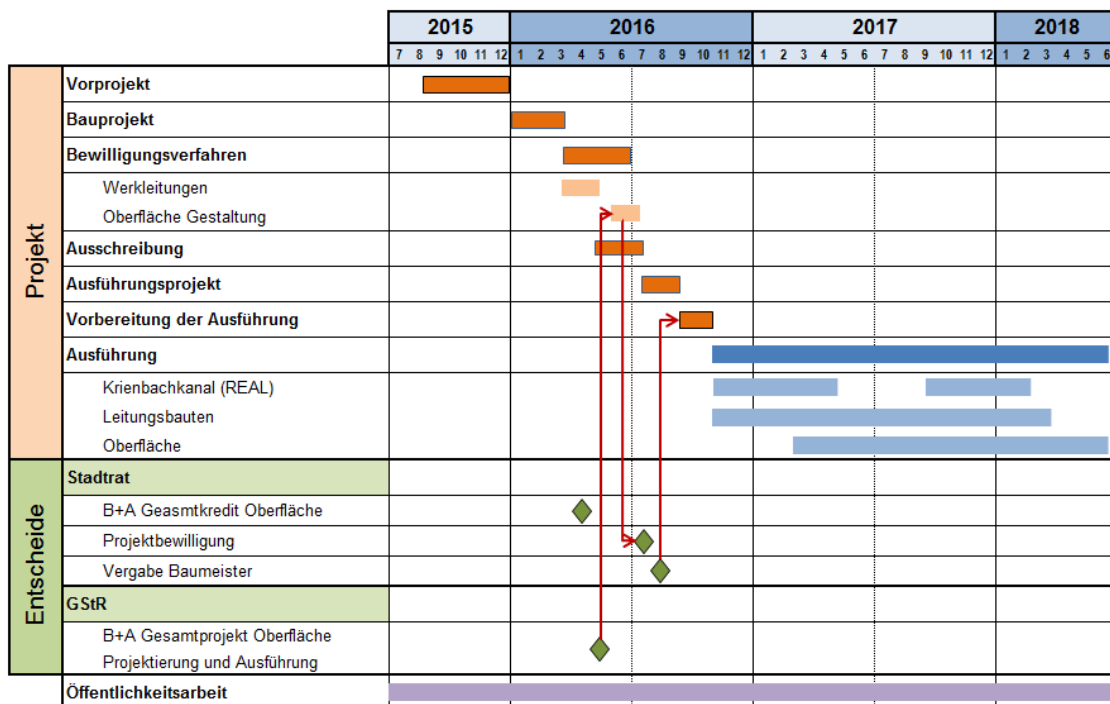


Abb. 15: Terminplan

Im Jahr 2016 ist neben der Kreditbewilligung in erster Linie die Fortsetzung der Projektierungsarbeiten vorgesehen. Es wird das Bauprojekt ausgearbeitet, auf dessen Basis die Projektauflage und die Baumeisterausschreibung erfolgt. Parallel zur Baumeisterausschreibung wird das Ausführungsprojekt ausgearbeitet. Die Vergabe an den Baumeister ist im Herbst 2016 vorgesehen. Der Abschluss der Bauarbeiten soll Mitte 2018 erfolgen.

Mit der Realisierung der Werkleitungen wird im Winter 2016 begonnen, auch wenn der entsprechende Kredit für die Umgestaltung der Oberflächen nicht vorliegen sollte. Ein Aufschub der Instandsetzung des REAL-Verbandskanals ist nicht mehr möglich.

Im Hinblick auf einzelne ausgewählte Nutzungen können zum aktuellen Zeitpunkt folgende Aussagen gemacht werden:

- Flohmarkt: Dieser Markt findet in den Sommermonaten wöchentlich entlang der nördlichen Burgerstrasse / des Reussstegs statt. Die Durchführung ist auch während der Bauarbeiten mehrheitlich möglich.
- Weihnachtsmarkt: Aus Rücksicht auf den „Lozärner Wiehnachtsmärt“ im Dezember auf dem Franziskanerplatz wird die Bauausführung so terminiert, dass eine Räumung der Baustelle im Bereich des Franziskanerplatzes und auf den Zufahrtsachsen in die Altstadt vor Beginn des Marktes erfolgen kann.

- Lauf-Events (Luzerner Stadtlauf und Swiss City Marathon Lucerne):
Es ist vorgesehen, die vom jeweiligen Lauf betroffenen Strassenflächen zu räumen und für den Lauf entsprechend vorzubereiten.
- Fasnacht: Während der Fasnachtszeit wird auf die Bauaktivitäten verzichtet.

8 Kommunikation des Gesamtprojekts Kleinstadt

Die Umgestaltung Kleinstadt stellt als komplexes Projekt in einem intensiv genutzten Stadt-
raum hohe Anforderungen an die Kommunikation – sowohl in der Planung als auch in der
Bauphase. Aufgrund dieser Ausgangslage wird im Rahmen der Projektierung und Ausführung
intensive Partner- und Informationsarbeit geleistet.

Für die Kommunikation werden folgende Ziele gesetzt:

- Planung und Ausführung aus einer Hand: Es gibt **ein** gemeinsames Projekt, **eine** Projekt-
leitung und **einen** Auftritt nach aussen.
- Die Quartierkräfte werden früh in die Planung einbezogen und informiert.
- Die Quartierbewohnerinnen und -bewohner sowie die Bevölkerung werden frühzeitig
und laufend über das Projekt informiert.
- Die Begleitgruppe für die Behindertengleichstellung wirkt aktiv mit und berät die Bau-
herrschaft bei der Lösungssuche für die bauliche Ausgestaltung der Oberflächen.
- Für die Märkte im Betrachtungssperimeter wird zeitgerecht eine Lösungen für allfällige
Behinderungen gesucht.

Eine Begleitgruppe wird durch die Gesamtprojektleitung periodisch ins Projekt integriert, auf
dem neusten Stand gehalten und über den Projektfortschritt informiert. Ziel dieser intensiven
Partner- und Informationsarbeit ist es, Inputs bei den direkt Betroffenen abzuholen und in
das Projekt einfliessen zu lassen, alle Partnerinnen und Partner und ihre Bedürfnisse abzuho-
len und einzubinden sowie Ängste abzubauen.

Die Partnerarbeit wird laufend fortgesetzt. Die Partnerinnen und Partner schätzen die
direkte, offene und frühzeitige Kommunikation und die kurzen Wege, wenn Fragen und
Probleme auftauchen. Der Kontakt zwischen den verschiedenen Partnern und der Projektlei-
tung ist intensiv und konstruktiv.

Während der gesamten Bauzeit muss der Zugang durch die Blaulichtorganisationen (Feuer-
wehr, Polizei und Rettungskräfte) und die Anlieferung zu den Liegenschaften, Geschäften
und Restaurants gewährleistet sein. Die Zu- und Wegfahrten werden bauphasenbezogen
kommuniziert und signalisiert. Die Blaulichtorganisationen gelangen im Ereignisfall jederzeit
über die der Bauphase entsprechende und kommunizierte Zufahrt an ihren Einsatzort.

9 Kosten und Finanzierung

9.1 Übersicht Gesamtprojektkosten

Die Kosten für das Gesamtprojekt Kleinstadt setzen sich wie folgt zusammen (Kostenstand Bauprojekt mit Stand 29. Februar 2016 und Kostengenauigkeit +/-10 % – NPK-Index Oktober 2010 = 100 Punkte. Alle Angaben sind in Franken inkl. 10 % Unvorhergesehenes und 8 % MWSt):

Beschrieb	Kosten (Fr.)	
1. Landerwerb		
▪ Dienstbarkeiten, Vereinbarungen, Grundbuch	26'000.–	
Total Landerwerb		26'000.–
2. Baukosten		
▪ REAL Krienbachkanal	3'602'000.–	
▪ Erdgasleitungen	79'000.–	
▪ Wasserleitungen	220'000.–	
▪ Elektroleitungen	293'000.–	
▪ Datenleitung upc cablecom	24'000.–	
▪ Kanalisationsleitungen		
- Öffentliche Kanalisationen	1'568'000.–	
- Private Hausanschlüsse Abwasser	offen ¹	
▪ Oberflächengestaltung		
- Oberflächen	3'980'000.–	
- Öffentliche Beleuchtung	64'000.–	
- Brunnen (Foundation und Erschliessung)	59'500.–	
▪ Veloparkierung von-Segesser-Platz	27'500.–	
Total Baukosten		9'917'000.–
3. Honorare		
▪ Projektierung und Bauleitung	742'000.–	
▪ Bauherreneigenleistungen	435'000.–	
- Gesamtprojektleitung, Bauherrenunterstützung, Kostencontrolling, Kommunikation		
▪ Technische Arbeiten und Nebenleistungen	480'000.–	
- Vermessung, Geologie, Beweissicherung, Grundwasserüberwachung, Bewilligungen usw.		
Total Honorare		1'657'000.–
Total Gesamtprojektkosten		11'600'000.–

¹ Die Kosten für die privaten Hausanschlüsse können mit Stand Bauprojekt noch nicht beziffert werden. Entsprechende Abklärungen durch Spezialisten sind Bestandteil des Ausführungsprojekts. Eine erste grobe Annahme geht von Fr. 63'000.– aus (Kostentragung durch Eigentümer der Privatliegenschaften).

9.2 Monetär quantifizierbare Synergien

Mit der gemeinsamen Realisierung der Teilprojekte Werkleitungssanierung und Oberflächen-gestaltung als Gesamtprojekt sind neben den in Kapitel 2 erwähnten nicht monetär quantifi-zierbaren Synergienutzen auch massgebliche Kosteneinsparungen in der Höhe von ungefähr Fr. 970'000.– möglich.

Nachfolgende Querschnitte zeigen die Situation, welche sich durch die Werkleitungsmassnahmen in der Burgerstrasse ergibt. Aus den Querschnitten ist ersichtlich, dass die heutigen Oberflächen für die Sanierung / den Neubau der Werkleitungen grösstenteils zerstört werden (rote Flächen).

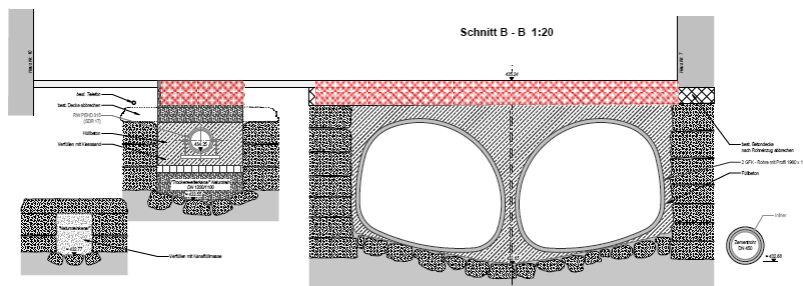


Abb. 16: Querschnitt der Werkleitungssanierungen in der nördlichen Burgerstrasse, Bereich Liegenschaft Café Mardi gras

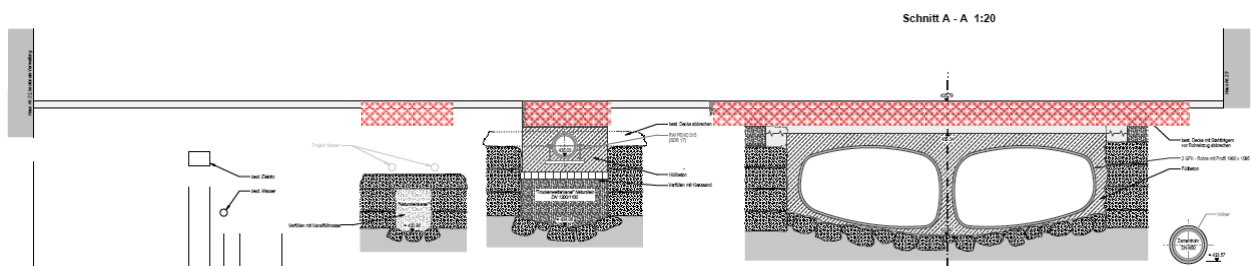


Abb. 17: Querschnitt der Werkleitungssanierungen in der südlichen Bürgerstrasse, Bereich Liegenschaft Parkhaus Kesselturm

Für die Werkleitungsträger gilt der Grundsatz, die heutige Situation wiederherzustellen. In den betroffenen Strassenzügen der Kleinstadt bestehen die Oberflächen grösstenteils aus einem Schwarzbelag. Die Werkleitungsträger sind entsprechend verpflichtet, einen normkonformen Strassenaufbau mit Schwarzbelag bzw. im Bereich des Philipp-Anton-von-Segesser-Platzes in Pflasterung zu erstellen.

Durch den gemeinsamen Bau von Werkleitungen und Oberflächen entstehen Bereiche, in welchen sich die Leistungen der Oberflächeninstandsetzung mit der Oberflächengestaltung überschneiden. Durch einen gemeinsamen Bau muss der Ersatz / die Erneuerung der Fahrbahn nur einmal erbracht werden, und es entsteht ein Synergieeffekt. Dieser Effekt im Bereich der reinen Baukosten kann mit Fr. 250'000.– quantifiziert werden.

Weiter ist zu beachten, dass die Oberflächenentwässerung, welche schlecht funktioniert, in jedem Falle zu ersetzen ist. Die Lage der neu zu erstellenden Einläufe wäre angepasst auf die heutige Fahrbahnsituation wiederherzustellen. Folgt die Umgestaltung erst später, muss aufgrund der veränderten Wasserführung die komplette Einlaufsituation ein zweites Mal erstellt werden, was zu höheren Kosten führt. Dieser Effekt im Bereich der reinen Baukosten kann mit Fr. 140'000.– quantifiziert werden.

Auch nachfolgende „technische Arbeiten“ müssen bei gleichzeitiger Ausführung von Werkleitu- und Oberflächengestaltungsprojekt nur einmal erbracht werden:

- Zustandsaufnahmen
- Beweissicherung
- Teile der Baustelleneinrichtungen
- Miete gemeinsam genutzter Plätze für die Baustelleneinrichtungen
- Provisorien für die Verkehrsführung während des Baus (Bauphasen)
- Überwachung
- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit
- Koordinationsaufwand

Bei separater Realisierung der Teilprojekte würden diese Aufwendungen ein zweites Mal notwendig. Dieser zusätzliche Aufwand im Bereich der „technischen Arbeiten“ beträgt zirka Fr. 480'000.–.

Aufgrund der Tatsache, dass mit dem Gesamtprojekt ein „Flickwerk“ verhindert wird, können im baulichen Unterhalt der Strasse über die nächsten zehn Jahre Kosten eingespart werden. Diese Einsparungen belaufen sich gemäss Management Strassenunterhalt auf zirka Fr. 100'000.–, da bei einer neuen Anlage in den ersten Jahren keine werterhaltenden Ausgaben an den Oberflächen erforderlich sind.

9.3 Kostentragung Teilprojekt Oberflächengestaltung

Die Kosten für das Teilprojekt Oberflächen setzen sich wie folgt zusammen (Kostenstand Bauprojekt mit Stand 29. Februar 2016 und Kostengenauigkeit +/-10 % – NPK-Index Oktober 2010 = 100 Punkte. Alle Angaben sind in Fr. inkl. 8 % MWSt und 10 % Unvorhergesehenes):

Zusammenstellung Teilprojekt Oberflächen-gestaltung	Stadt Luzern Oberflächen
1. Landerwerb	Fr. 26'000.–
2. Baukosten	Fr. 4'103'500.–
- Oberflächen	3'980'000.–
- Öffentliche Beleuchtung	64'000.–
- Brunnen (Foundation und Erschlies-sung)	59'500.–
3. Honorare	Fr. 610'500.–
Total Teilprojekte Stadt Luzern	Fr. 4'740'000.–

Diese Kosten für das Teilprojekt Oberflächengestaltung lassen sich wie folgt auf die einzelnen Strassenabschnitte aufteilen:

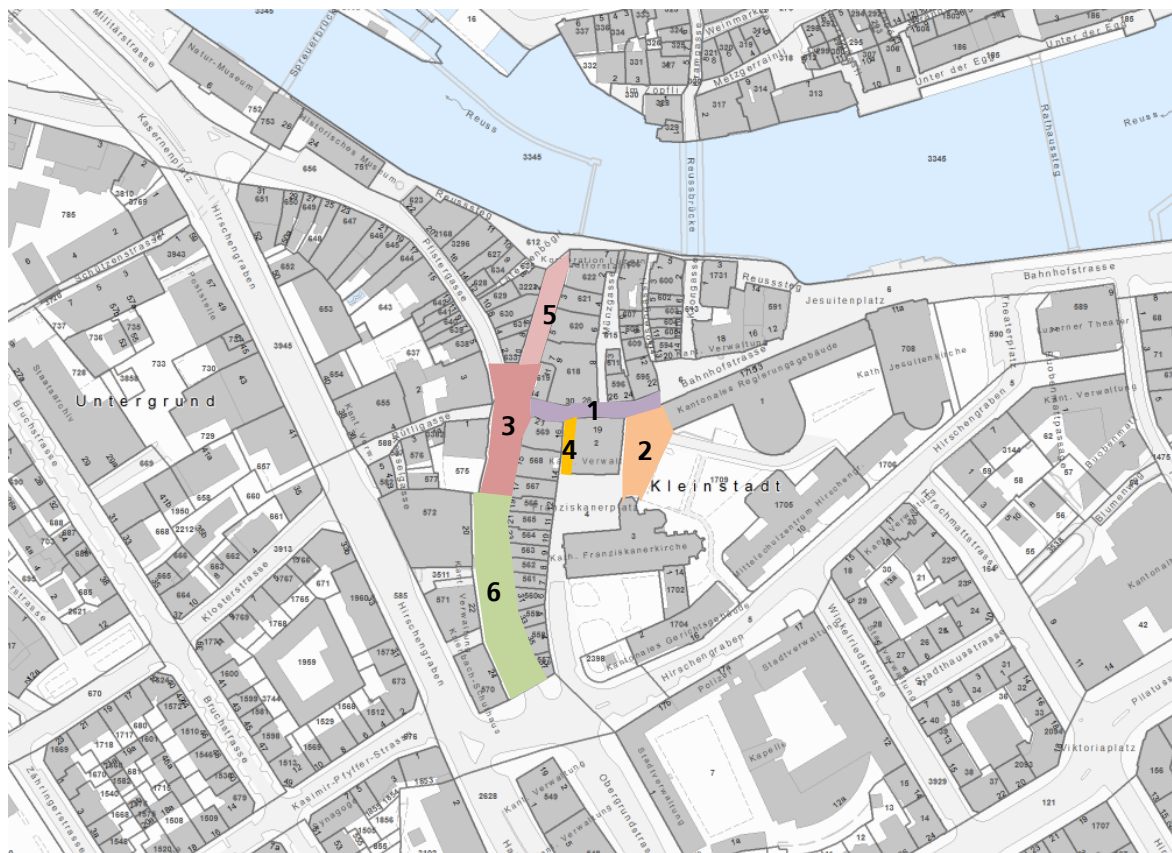


Abb. 18: Perimeter Massnahme Oberflächengestaltung, Abschnitte der Burgerstrasse, Bahnhofstrasse und des Franziskanerplatzes (Fläche zirka ca. 4'600 m²)

Abschnitte Oberflächengestaltung	Fläche	Ausführung, Material	Projekt-kosten	Fr./m ²
1 Bahnhofstrasse	490 m ²	Pflästerung	3'380'000.–	1'166.–
2 Zugang Franziskanerplatz	700 m ²	Pflästerung		
3 Philipp-Anton-von-Segesser-Platz	1'100 m ²	Pflästerung		
4 Seitengasse	110 m ²	Pflästerung		
5 Nördliche Burgerstrasse	500 m ²	Pflästerung		
Abschnitte Pflästerung total	2'900 m²			
6 Südliche Burgerstrasse	1'700 m ²	Belag	1'215'000.–	715.–
Abschnitt bituminöser Belag total	1'700 m²			
Oberflächen gesamt (1–6)	4'600 m²		4'595'000.–	999.–
Beleuchtung (inkl. Honorare)	Ergänzungen Plan Lumière		75'500.–	
Brunnen (inkl. Honorare)	Zu-/Ableitungen/Fundament		69'500.–	
Total Oberflächengestaltung			4'740'000.–	

Folgende Übersicht zeigt die Quadratmeterpreise von anderen Projekten im Bereich der Oberflächengestaltung:

Projekt	Ausführung	Fläche in m ²	Fr./m ²	Baujahr
Sechseläutenplatz, Zürich, ausgeführt	Naturstein	14'427	1'002	2013
Rennweg, Zürich, ausgeführt	Belag in Kombination mit Naturstein	2'131	991	1999
Schweizerhofquai (Strasse und Quai)	Schwarzbelag	12'300	626	2011
Neugestaltung Grendel-Löwen-graben, Design to Cost, Vorgabe Projekt	Schwarzbelag	6'100	606	2018-19

Generell sind Kostenvergleiche mit anderen Projekten schwierig, da sich die Projekte in verschiedener Hinsicht teilweise massgeblich voneinander unterscheiden. So beinhalten beispielsweise die Kosten für den bituminösen Schwarzbelag beim Projekt Kleinstadt einen kompletten Neuaufbau mit einer Kiesfundation und einer bituminösen Trag- und Deckschicht, während bei der Neugestaltung Grendel die Kosten auf einem Hocheinbau basieren. Bei einem Hocheinbau werden Beläge abgefräst und mit neuem bituminösem Belag ersetzt. Es handelt sich dabei um einen Teilaufbau, und eine Kiesfundation ist nicht notwendig.

Vorwiegend im Abschnitt der südlichen Burgerstrasse sind zudem Altlasten im Ausbausphalt mit mehr als 20'000 mg/kg an polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) vorhanden. Dieses Material muss auf eine Reaktorstoffdeponie geführt werden. Diese zusätzlichen Kosten bei der Triage und in der Entsorgung sind entsprechend im Projekt Kleinstadt mit eingerechnet.

Das Oberflächengestaltungsprojekt Kleinstadt sieht aufgrund der historischen Bedeutung des Quartiers einen hohen Anteil an gepflasterten Strassenabschnitten vor. In Verbindung mit dem Anspruch einer behindertengerechten Umsetzung sind folgende Überlegungen zu den Kosten anzufügen:

- Die Kosten einer behindertengerechten Pflasterung gegenüber einer normalen Pflasterung sind vor allem auf den Einkauf von aufwendig bearbeiteten Natursteinen zurückzuführen. Diese Steine sind gegenüber normalen Pflastersteinen zirka 50–60 % teurer.
- Damit die Oberflächenebenheit garantiert werden kann, sind schmale Fugen und keine Höhenversätze der Steine nötig. Diese geforderte Verlegegenauigkeit bringt eine arbeitsintensivere Verlegung der Steine mit sich.
- Aufgrund der erhöhten Nachfrage nach Pflasterungsleistungen und den beschränkten Ressourcen der Fachkräfte sind die Quadratmeterpreise für diese Leistungen seit 2012 um bis zu 15 % gestiegen.

9.4 Finanzierung Teilprojekt Oberflächengestaltung und Folgekosten

Die Gesamtkosten dieses Teilprojekts Oberflächengestaltung belaufen sich auf Fr. 4'740'000.–. Davon wurde für 2014 der Planungskredit (I62015.14) im Umfang von Fr. 200'000.– mit dem Voranschlag 2014 beantragt und durch den Grossen Stadtrat bewilligt. Zudem wird im Rahmen des Projekts Gesamtprojekt Kleinstadt auch die Wiederinstandstellung der Oberflächen von bereits abgeschlossenen Werkleitungserneuerungen im Bereich der Bahnhofstrasse ausgeführt. Die Finanzierung in der Höhe von Fr. 100'000.– dieser Arbeiten erfolgt über die Spezialfinanzierung Grabenaufbrüche (2001.80 Belag nach Grabenaufbruch). Die verbleibende und vorliegend zu kreditierende Summe beträgt somit Fr. 4'440'000.–.

▪ Planungskredit 2014 (I62015.14)	Fr. 200'000.–
▪ Entnahme aus Rückstellungen Grabenaufbrüche (2001.80)	Fr. 100'000.–
▪ Kredit Oberflächengestaltung (Projekt I62015.01)	<u>Fr. 4'440'000.–</u>
Total Oberflächengestaltung	Fr. 4'740'000.–

9.4.1 Bezug zur Gesamtplanung

In der Gesamtplanung 2016–2020 sind für das Projekt (I62015) Investitionsausgaben exklusive Planungskredit 2014 (0,20 Mio. Franken) von insgesamt 2,40 Mio. Franken eingestellt, aufgeteilt in folgende Jahrestanchen: 2016: Fr. 0,300 Mio., 2017: Fr. 1,200 Mio., 2018: Fr. 0,900 Mio.

Die Differenz von 2,140 Mio. Franken ist in erster Linie auf nachfolgende Faktoren zurückzuführen:

- Der Projektperimeter bzw. der Umfang der Oberflächengestaltung wurde gegenüber der ursprünglichen Grundlage der Kostenschätzung gemäss Masterplan von 2'550 m² auf neu 4'600 m² erweitert. Der gesamte Abschnitt 6, südliche Burgerstrasse, ist nicht Bestandteil des Masterplans und wurde aufgrund dessen in der ersten Kostenschätzung nicht mitberücksichtigt. Die Umgestaltung dieses Abschnittes wurde erst im Rahmen des Vorprojekts aus städtebaulichen Gründen ins Projekt integriert. Daraus ergeben sich Zusatzkosten in der Grössenordnung von ungefähr Fr. 1'215'000.–.
- Die Notwendigkeit des Ersatzes der Oberflächen-Entwässerungsleitungen in der Burgerstrasse und am Philipp-Anton-von-Segesser-Platz wurde erst im Rahmen des Vorprojekts aufgrund der ausführlichen Zustandserfassungen erkannt. Dieser bringt Kosten von ungefähr Fr. 375'000.– mit sich.
- Untersuchungen am Strassenaufbau zeigten auf, dass die bituminösen Oberflächenbeläge mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) belastet sind und speziell auf einer Reaktorstoffdeponie zu entsorgen sind. Es ist mit ungefähr Fr. 180'000.– Mehrkosten zu rechnen.
- Die Beleuchtung wurde erst im Rahmen des Vorprojekts aufgenommen und mit den angedachten neuen Bodensteckdosen für die Märkte kombiniert. Dies bedeutet Kosten in der Grössenordnung von ungefähr Fr. 75'500.–.
- Die hohe Anforderung an die Oberflächenbeschaffenheit bedingt eine aufwendige Steinbearbeitung, welche zirka 25 % teurer zu stehen kommt als eine herkömmliche Pflasterung. Für die vorgesehene Fläche im Umfang von 2'900 m² entstehen dadurch Mehrkosten in der Höhe von ungefähr Fr. 250'000.–.

9.4.2 Folgekosten

Direkte Folgekosten ergeben sich aus diesem Bericht und Antrag nicht.

Die durch das Tiefbauamt zu verantwortenden Flächen verändern sich nicht. Auch die Unterhaltsaufwendungen seitens des Strasseninspektorats sowie der Stadtgärtnerei bleiben unverändert.

9.4.3 Finanzierung weiterer Teilprojekte

Die Kosten der Werkleitungsarbeiten von ewl für Wasser, Erdgas und Elektroanlagen und von REAL für die komplette Instandsetzung des Krienbachkanals sind bereits durch die zuständigen Organe bewilligt bzw. im Fall von REAL mit der Traktandierung an der Delegiertenversammlung vom 17. Mai 2016 in Aussicht gestellt.

9.4.4 Finanzierung Siedlungsentwässerung

Für die Kanalisation Burgerstrasse ist der Baukredit mit B+A 2/2013 vom 16. Januar 2013: „Erneuerung der öffentlichen Siedlungsentwässerungsanlagen der Stadt Luzern, 5. Etappe, 2. Teil, Rahmenkredit“ bereits bewilligt.

▪ Kanalisation Burgerstrasse	5. Etappe / 2. Teil	Fr. 1'430'000.–
▪ Total bereits bewilligte Kredite		Fr. 1'430'000.–
▪ Bereits getätigter Aufwand für Zustandserfassungen und Vorprojekte		Fr. 16'000.–
▪ Noch verfügbarer Kredit		Fr. 1'414'000.–

Die Kredite der Siedlungsentwässerung sind jeweils ohne Mehrwertsteuer zu verstehen. Die Mehrwertsteuer für den Bereich Siedlungsentwässerung ist mit einem Betrag von 140'000.– eingesetzt. Dieser Ausweis erfolgt aus Gründen der Nachvollziehbarkeit mit der Gesamtkostenzusammenstellung gemäss Kapitel 9.1, Übersicht Gesamtprojektkosten. Die Siedlungsentwässerung rechnet aufgrund der hohen Investitionen die Mehrwertsteuer nach dem effektiven Verfahren ab (bezahlt die volle Umsatzsteuer von 8 Prozent, kann dafür den vollen Vorsteuerabzug geltend machen). Dies führt dazu, dass der notwendige Kredit um den Mehrwertsteuerbetrag niedriger wird als die im Kapitel 9.1 ausgewiesenen Gesamtkosten.

Die aktuelle Kostenschätzung des Projekts Kleinstadt (29. Februar 2016) für die Massnahmen an den städtischen Kanalisationen beläuft sich auf Fr. 1'725'000.– exkl. MWSt (Genauigkeit +/-10 %). Diese Massnahmen werden über den B+A 2/2013: „Erneuerung der öffentlichen Siedlungsentwässerungsanlagen der Stadt Luzern, 5. Etappe, 2. Teil“ (I71010) zulasten der Spezialfinanzierung Abwasser finanziert, in welchem Fr. 1'430'000.– für dieses Projekt beantragt worden sind. Die Kostenüberschreitung von 20 % kann laut den aktuellen Prognosen der anderen über diesen Kredit finanzierten Projekte innerhalb des B+A 2/2013 ohne Kreditüberschreitung aufgefangen werden. Es ist geplant, die Sanierung der privaten Hausanschlüsse Abwasser über diesen Kredit vorzufinanzieren und danach den Liegenschaftseigentümern in Rechnung zu stellen. Die Kostenschätzung für die Hausanschlüsse Abwasser ist noch ausstehend (erste grobe Annahme zirka Fr. 63'000.–).

Die Aufwendungen für die öffentliche Kanalisation in der Höhe von Fr. 1'725'000.– werden dem Konto 501.05 belastet. Die Siedlungsentwässerung ist spezialfinanziert.

9.4.5 Finanzierung Veloparkierung

Die Aufwendungen für die Realisierung der zusätzlichen Veloabstellplätze in der Höhe von Fr. 29'000.– inkl. MWSt sind bereits mit dem B+A 35/2015: „Veloparkierungskonzept Innenstadt von Luzern, Umsetzung erste Etappe“ am 28. Januar 2016 vom Grossen Stadtrat bewilligt worden und sind separat finanziert. Die Veloparkierung Bürgerstrasse ist eine konkrete Umsetzungsmassnahme aus diesem B+A. Sie wird gleichzeitig mit dem Gesamtprojekt Kleinstadt realisiert.

9.5 Kreditrechtliche Zuständigkeit und zu belastende Konti

Die beantragte Finanzierung ist in Form eines Sonderkredits nach Art. 61 Abs. 1 der Gemeindeordnung (GO) zu bewilligen. Gemäss Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2 in Verbindung mit Art. 68 lit. b Ziff. 1 GO unterliegt der Beschluss dem fakultativen Referendum.

Die Aufwendungen für die Projektierung und die Realisierung für den Teil der Neugestaltung der Oberflächen Kleinstadt Gesamtprojekt in der Höhe von Fr. 4'440'000.– werden in der Investitionsrechnung dem Konto 501.05 (Sanierung), Projekt I62015.01, belastet.

10 Parlamentarische Vorstösse

Im Planungsperimeter der Neugestaltung Kleinstadt sind in den vergangenen Jahren keine politischen Vorstösse eingegangen und vom Grossen Stadtrat behandelt worden.

11 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen deshalb, für die Oberflächengestaltung des Projekts Kleinstadt einen Kredit von 4,440 Mio. Franken zu bewilligen. Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussantrag.

Luzern, 16. März 2016



Stefan Roth
Stadtpräsident



Toni Göpfert
Stadtschreiber

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 7 vom 16. März 2016 betreffend

Gesamtprojekt Kleinstadt

Teilprojekt Oberflächengestaltung,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 61 Abs. 1, Art. 68 lit. b Ziff. 1 und Art. 69 lit. a Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. Für die Oberflächengestaltung des Projekts Kleinstadt wird ein Kredit von 4,440 Mio. Franken bewilligt.
- II. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern, 19. Mai 2016

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Laura Grüter Bachmann
Ratspräsidentin



Toni Göpfert
Stadtschreiber



Protokollbemerkung des Grossen Stadtrates

Zu B+A 7/2016 Gesamtprojekt Kleinstadt:

Die Protokollbemerkung zu Kapitel 4.6 „Verkehrsregime“ auf Seiten 27 ff. lautet:

„Für die gepflästerten Strassenabschnitte wird die Signalisation Tempo 20, Begegnungszone, geprüft.“