

ST. KARLI BRÜCKENKÖPFE

Städtebauliche Studie Brückenköpfe
Machbarkeitsstudie Reussinsel & Dammgärtli

Datum 22.09.2021



Impressum



AUFTRAGGEBER

Stadt Luzern, Stadtplanung /
Stadt Luzern, Immobilien Strategieentwicklung
Hirschengraben 17
6002 Luzern

Vertreten durch

Livia Schälli, Nico Hardegger, Raphael Schweighauser



PROJEKTBEARBEITUNG

Hosoya Schaefer Architects AG
Mélanie Jeannet, Raphael Disler
Michael Wüllenweber, Urs Küng



S2L Landschaftsarchitekten
Jan Stadelmann, Daia Stutz, Aicha Halder

TEAMverkehr.zug
TEAMverkehr.zug Oscar Merlo, Flurin Casanova

Inhalt

	Einleitung	4			
1	analyse und Leitsätze	10	3	Vertiefungsvarianten	36
1.1	Ort und Identität	10	3.1	Interventionen Verkehr	38
1.2	Leitsätze	14	3.2	Teilraum Nord	46
			3.3	Teilraum Süd: Uferband (Vertiefungsvariante 01)	50
2	Variantenstudie	22	3.4	Teilraum Süd: Reusspark (Vertiefungsvariante 02)	5
2.1	Variante 1: Prägende Achsen	22	3.5	Teilraum Süd: Reusspark plus Dammgärtli (Vertiefungsvariante 03)	66
2.2	Variante 2: Scharnier mit Landmarken	26	3.6	Erschliessung Reussinsel und Dammgärtli	72
2.3	Variante 3: Starke Teilidentitäten	30	3.7	Variantenvergleich Machbarkeitsstudie	75
2.4	Variantenvergleich	35	4	Bau- und Zonenordnung, Vorgaben Arealentwicklung & weiteres Vorgehen	78
				Abbildungsverzeichnis	8
				Anhang	86

Einleitung

Bericht

INHALT

Der vorliegende Bericht beinhaltet die Resultate der städtebaulichen Studie «St. Karli-Brückenköpfe», welche vom Planungsteam der Büros Hosoya Schaefer Architects AG (Federführung), S2L Landschaftsarchitekten und TEAMverkehr.zug ag in Zusammenarbeit mit der Dienstabteilung Stadtplanung der Stadt Luzern erarbeitet wurden.

GLIEDERUNG

Der Bericht gliedert sich aufbauend auf dem Prozess der städtebaulichen Studie in die folgenden Kapitel:

1. Analyse und Leitsätze

Dieser Teil beinhaltet die Analyse des Perimeters und dessen Umgebung sowie die aus der Analyse hervorgegangenen Leitsätze für den weiteren Entwurf.

2. Variantenstudie

Die Variantenstudie umfasst drei städtebauliche Varianten, die im Zuge der 1. Arbeitsgruppensitzung erarbeitet wurden.

3. Vertiefungsvarianten

Aus den in der Variantenstudie erstellten Entwürfen wurden im nachfolgenden Prozess eine Bestvariante auf der nördlichen Reussuferseite resp. drei Vertiefungsvarianten auf der südlichen Reussuferseite zur Weiterbearbeitung ausgewählt. Die entsprechenden Vertiefungen wurden im Zuge der zweiten und dritten Arbeitsgruppensitzung aufgrund der Rückmeldungen überarbeitet und weiter detailliert.

4. Planungsrecht und weiteres Vorgehen

Abschliessend wird für den Bereich Reussinsel und Dammgärtli die aus dem Prozess und insbesondere aus den Vertiefungsvarianten hervorgegangenen Erkenntnisse als mögliche Anpassungen des Planungsrechts festgehalten und Empfehlungen zum weiteren Vorgehen abgegeben.

Ausgangslage

Das Quartier Basel- und Bernstrasse nimmt innerhalb der Stadt Luzern eine besondere Stellung ein. Es liegt an der Peripherie der Innenstadt zwischen Reuss und Gütschwald. Stadträumlich geprägt ist es zudem durch die Kantonsstrassen Basel- und Bernstrasse, der spezifischen topografischen Lage durch Reussufer und Gütschwald sowie den auf einem Damm höher gelegenen Bahngleisen. Aufgrund der vergleichsweise günstigen Mieten und einer relativ hohen Mieterfluktuation stellt das Quartier eine Art Ankunftsart für viele Neuzuziehende in der Stadt Luzern dar und gilt als "Multikulti-Quartier". Das Quartier weist zudem einen der höchsten Kinderanteile der Stadt auf. Seinen Charakter verdankt das Quartier unter anderem der kleinteiligen Nutzungsdurchmischung mit diversen Nischen für Gewerbe, Kultur, selbstständig Erwerbende und Kunstschaffende.

Anfang der 2000er-Jahre wurde befürchtet, dass die überdurchschnittlich hohe Zahl von einkommensschwachen Haushalten zu einer Eigendynamik und weiteren Verschlechterung des Sozialprestiges

des Quartiers führen würden. Um diesen Entwicklungen entgegenzuwirken, initiierte die Stadt Luzern gemeinsam mit der Hochschule Luzern im Jahr 2001 ein Projekt zur nachhaltigen Entwicklung des Quartiers Basel- und Bernstrasse. Mit der Gründung des gemeinnützigen Vereins BaBeL im Jahr 2007 wurden in den vergangenen Jahren insbesondere im sozialen Bereich diverse Massnahmen angestossen und umgesetzt.

Das Gebiet ist baulich dicht und mit Freiraum unterversorgt. Viele öffentliche Räume weisen ein erhebliches Aufwertungspotential auf. Mit dem Bericht und Antrag 12/2017 «Quartierentwicklung» fokussiert sich der Quartierentwicklungsprozess deshalb auf die baulich-räumlichen Potentiale des Gebiets Basel- und Bernstrasse und die Möglichkeiten für deren Nutzung. Die Umsetzung des Auftrags erfolgt in drei Phasen:

I. Erarbeitung eines Entwicklungskonzepts mit einem Zukunftsbild und Leitlinien für die nächsten 15 Jahren (2019)

II. Ausarbeitung von Detailstudien für die Fokusgebiete (2021-2022)

III. Realisierungsprojekte und/oder planungsrechtliche Sicherung (ab 2023/2024)

Das Entwicklungskonzept Basel- und Bernstrasse wurde im Jahr 2019 unter Federführung des Planerteams Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau erarbeitet. Dabei wurden folgende zentrale Themen behandelt: die städtebaulichen Entwicklungspotentiale, die Nutzbarkeit und Gestaltung der öffentlichen Räume, die Erreichbarkeit sowie das soziale Zusammenleben im Quartier. Auf der Grundlage des Zukunftsbildes und den Mitwirkungsergebnissen (Mitwirkungsbericht I & II), definiert das Entwicklungskonzept drei Fokusgebiete, die in einem zweiten Schritt konkretisiert werden sollen. Eines davon soll mit folgendem Auftrag in einer Detailstudie umgesetzt werden.

Das Fokusgebiet St. Karli-Brückenköpfe weist ein grosses räumliches Entwicklungspotential auf, das insbesondere für

eine verbesserte Freiraumversorgung und für die Stärkung des Fuss- und Veloverkehr genutzt werden soll. Hinzu kommt, dass mit dem Strassenprojekt Bypass und dem auslaufenden städtischen Baurechtsvertrag Reussinsel ein zeitnahe Handlungsdruck besteht. Die Stadt möchte bei der Entwicklung und Gestaltung der St. Karli-Brückenköpfe eine aktive Rolle einnehmen. Mit der städtebaulichen Studie und mit der integrierten Machbarkeitsstudie für die städtischen Areale Reussinsel und Dammgärtli sollen die Entwicklungsvorstellungen konkretisiert und aufgezeigt werden.

STUDIENPERIMETER

1. Schulhaus St. Karli (Betrachtungsbereich)
2. Emmi-Areal
3. Kirchen-Gebäude
4. Reussinsel Nr. 28 und 32 (Betrachtungsbereich)
5. Parkplatz Reussinsel (westlich davon AXA Areal)
6. Baugenossenschaft Reussinsel
- 7a. St. Karli-Brücke (Kreuzstutz)
- 7b. St. Karli-Brücke (Spitalstrasse)
8. Dammgärtli



Abb.: 01 Studienperimeter gem. Pflichtenheft «Städtebauliche Studie St. Karli-Brückenköpfe», Quelle: Stadt Luzern, Stadtplanung

Ziele

Mit der Erarbeitung dieser Studie sollen die Vorstellungen aus dem Entwicklungskonzept Basel- und Bernstrasse für den Perimeter der St. Karli-Brückenköpfe weiterverfolgt und präzisiert werden. Dabei steht die Abstimmung von Siedlung, Freiraum und Mobilität im Vordergrund. Weiter sind die Absichten aus dem Entwicklungskonzept Basel- und Bernstrasse zu den Qualitätsansprüchen an den Städtebau, der Quartierverträglichkeit und der Wohn- und Lebensqualität im Perimeter rund um die St. Karli-Brückenköpfe zu konkretisieren. Hierfür soll ein robustes Gesamtkonzept mit einer langfristigen Etappierbarkeit (bis zu 15 Jahren) und qualitativ ansprechenden Zwischenzuständen ausgearbeitet werden. Auf der Grundlage der städtebaulichen Studie soll zudem eine Machbarkeitsstudie für die Perimeter «Reussinsel» und «Dammgärtli» durchgeführt werden, mit dem Ziel, die Vergabe der städtischen Grundstücke an eine gemeinnützige Bauträgerin vorzubereiten.

Mit der Erarbeitung der städtebaulichen Studie und der Machbarkeitsstudie werden folgende Ziele verfolgt:

- Unter Berücksichtigung der bestehenden Bau- und Eigentümerstrukturen sollen mögliche Volumen- und Verdichtungspotenziale mit einer hohen städtebaulichen-architektonischen Qualität aufgezeigt werden.
- Mit der geplanten Erschliessung soll die Anbindungen an das gesamtstädtische Netz für alle Verkehrsarten aufgezeigt sowie die Ziele der Mobilitätsstrategie weiterverfolgt werden. Für den Fuss- und Veloverkehr sollen sowohl entlang wie auch quer über die Reuss optimierte Wegführungen und eine Bereinigung der bestehenden Konfliktstellen angestrebt werden.
- Mit der Neugestaltung der St. Karli-Brückenköpfe soll eine qualitativ hochstehende Freiraumversorgung mit Bezug zum Wasser sichergestellt werden. Die Aufwertung von öffentlichen und halböffentlichen Freiräumen trägt zur Nutzungsvielfalt bei und verbessert die Lebensqualität im Quartier. Hinsichtlich der bevorstehenden Baustelleninstallation beim Dammgärtli für das Projekt Bypass sollen im näheren Umfeld vergleichbare Freiräume mit der Möglichkeit für einen Spielplatz ausgelotet und mit einem entsprechenden Gestaltungskonzept definiert werden, welche kurzfristig als Alternativen zur Verfügung stehen und langfristig zur Verbesserung der Freiraumversorgung beitragen sollen.
- Bei der Neugestaltung des Freiraums sollen die Themen Klimaanpassung und Ökologie im Fokus stehen. Zudem soll die Längs- und Quervernetzung entlang der Reuss gestärkt werden.
- Im Rahmen der Machbarkeitsstudie soll die Eignung verschiedener Bebauungsszenarien mit jeweils unterschiedlichen Dichten und oder Höhen erarbeitet werden, die die Erkenntnisse der städtebaulichen Entwicklungsstudie auf die Gebäudeebene anwenden. Dabei sind eine städtebauliche Qualität, eine sozialräumliche Durchmischung sowie eine ressourcen-

schonende Siedlungs- und Bauform anzustreben. Die Bebauungsszenarien sollen zudem Rückschlüsse ermöglichen, anhand derer die städtebauliche Studie weiter präzisiert und geschärft werden kann.

Laufende Entwicklungen

Zum Zeitpunkt des Verfahrens sind die nebenstehenden laufenden Entwicklungen bekannt.

Für den Perimeter bedeutend sind insbesondere der Zugangsstollen zum Tunnel Bypass Luzern, die Variantenstudien zur Rad- und Gehwegführung Reussinsel sowie der an den Perimeter angrenzende zukünftige «Neubau Wohnhaus Reussinsel III» der AXA Investment Managers Schweiz AG.

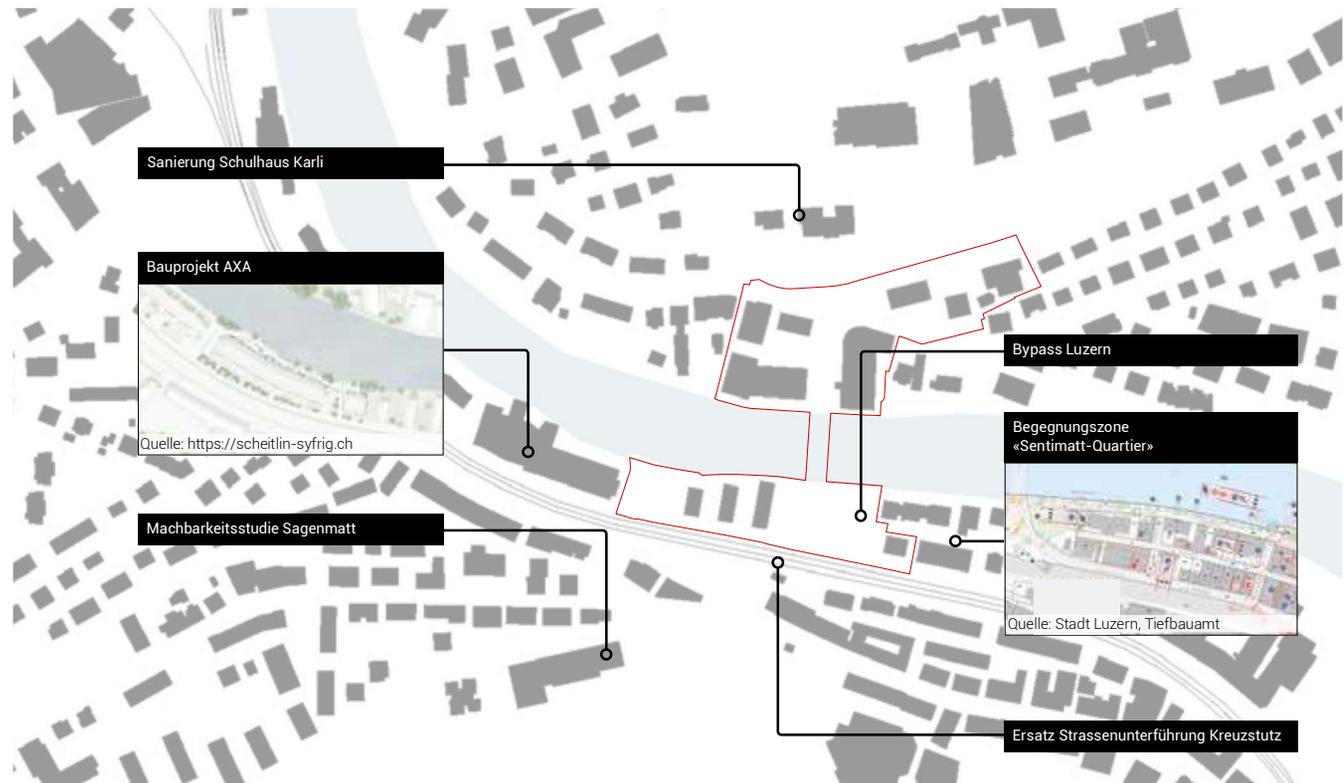


Abb.: 02 Laufende Entwicklungen im und ausserhalb des Studienperimeters

Entwicklungskonzept Basel- und Bernstrasse

Das Entwicklungskonzept Basel- und Bernstrasse dient als Ausgangspunkt sowohl der Analyse als auch der Interpretation der Rolle des Brückenkopfs. Im Zuge der Erarbeitung des vorliegenden Entwurfs wurden u.a. Erkenntnisse zum Freiraum und zum Strassen- und Wegenetz als Grundlage verwendet. Diese sind als Auszug nachfolgend aufgeführt.

FREIRAUM

Erkenntnisse der Freiraumanalyse:

- Das Quartier Basel- und Bernstrasse ist mit **Freiraum unterversorgt**. Die mangelnde Freiraumversorgung manifestiert sich insbesondere entlang der Baselstrasse und im Bereich der Sentimatt.
- In der Zugänglichkeit der **Naturräume Reuss und Gütschwald** liegt ein erhebliches **Aufwertungspotential**.
- Es existieren bereits Ideen und Untersuchungen, wie die Freiraumversorgung verbessert werden könnte, auf diesen gilt es aufzubauen.
- Die **Topografie** ist eine zentrale Herausforderung im Quartier, weil sie zu einer **«Flaschenhals»-Problematik in Bezug auf den Verkehr** geführt hat und für den **Fuss- und Veloverkehr eine Schwierigkeit** darstellt.
- Für grosswirkende freiräumliche Verbesserungen ist die Stadt auf Dritte angewiesen (Kanton, ASTRA und SBB).

STRASSEN- UND WEGENETZ

Erkenntnisse der Strassen- und Wegenetzanalyse:

- Das Quartier Basel- und Bernstrasse profitiert von der ausserordentlich **hohen Zentralität** der Hauptachsen, leidet aber gleichzeitig auch darunter. Zentralität generiert **Potentiale für Nutzungen, Kopräsenz und soziale Beziehungen**, aber auch **Verkehrsströme und Lärm**.
- Im Untersuchungsgebiet **fehlt ein leistungsfähiges Netzwerk aus sekundären Quer- und Parallelstrassen**. Die quartierinternen Verbindungswege verlaufen weitgehend über die auch im grossen Massstab bedeutenden und entsprechend hoch belasteten Hauptachsen.
- Die St. Karli-Brücke hat für die **stadträumliche Vernetzung auf Quartierebene** eine hohe Bedeutung und könnte zum **Quartiertreffpunkt** werden.
- Übergeordnete Wegeverbindungen zwischen Reuss und Gütschwald fehlen fast völlig.

Bauliche Entwicklung

-  Bestand, schützenswert
-  Bestand
-  Entwicklung im Bestand
-  Veränderung oder Verdichtung
-  Neubau

Bauliche Nutzung

-  öffentlich
-  Gewerbe
-  Gewerbe, Dienstleistung und Wohnen

Freiräume und Verkehr

-  Querschnittsprojekt "Kreuzplätze"
-  Querschnittsprojekt "Sentipark"
-  Hauptstrasse mit Aufenthaltsqualität
-  Erweiterung öffentlicher Raum
-  Strasse mit Velo-Priorität
-  Verkehrsberuhigtes Strassen- und Wegenetz
-  Pocket (-Park) mit Aneignungspotenzial
-  Grünraum / Erholungsraum mit Fussgänger-Priorität

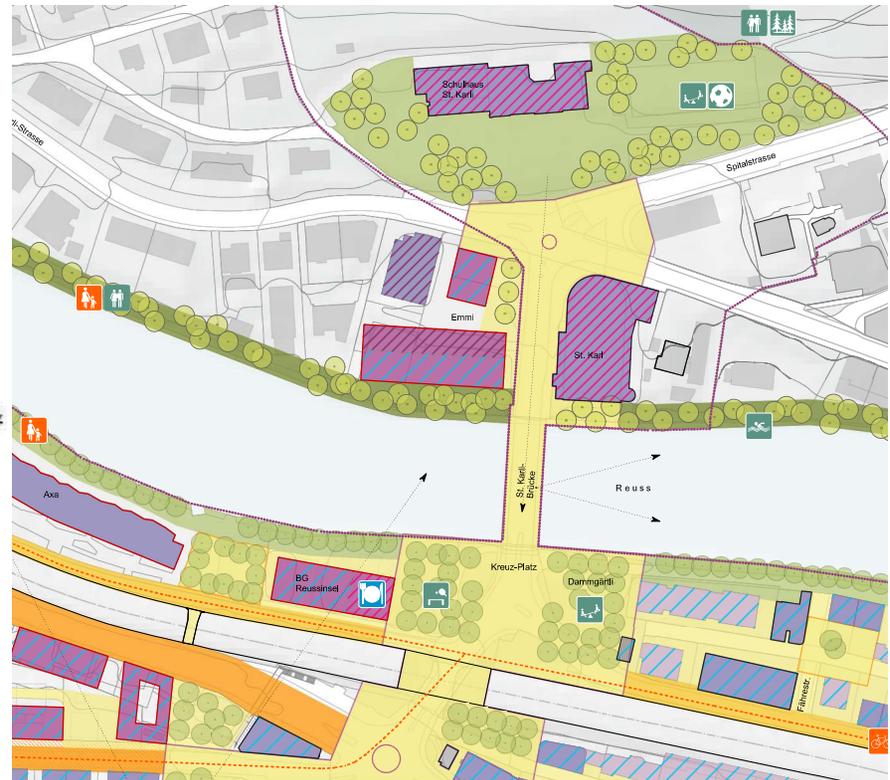


Abb.: 03 Ausschnitt Zukunftsbild Brückenköpfe «Entwicklungskonzept Basel- und Bernstrasse, Schlussbericht»,
Quelle: Stadt Luzern, Stadtplanung

1 Analyse und Leitsätze

1.1 Ort und Identität

Lage

BEDEUTUNG FÜR DIE REGION

Der Studienperimeter rund um die St. Karli-Brückenköpfe befindet sich mit dem Verkehrsscharnier Kreuzstutz an einer verkehrlich zentralen regionalen Lage. Parallel zur Reuss und entlang der

prägenden Topografieachse verläuft die Basellstrasse, welche von Emmen her als Eingang nach Luzern funktioniert. Weiter verlaufen auch die Bahnlinie, die Autobahn sowie die wichtigsten Velorouten entlang der Reuss.

Orthogonal dazu stellt der Kreuzstutz mit der St. Karli-Brücke die Verbindung zwischen Littau und Ebikon her. Die St. Karli-Brücke ist dabei die «letzte Brücke» innerhalb des eigentlichen Stadtgebiets und verbindet die Bernstrasse mit der Spi-

talstrasse. Die zentrale verkehrliche Lage hat entsprechende Auswirkungen für die angrenzenden Quartiere. Mit den umliegenden Entwicklungen (vgl. S. 7-9) gerät der Perimeter zudem weiter in den Fokus.

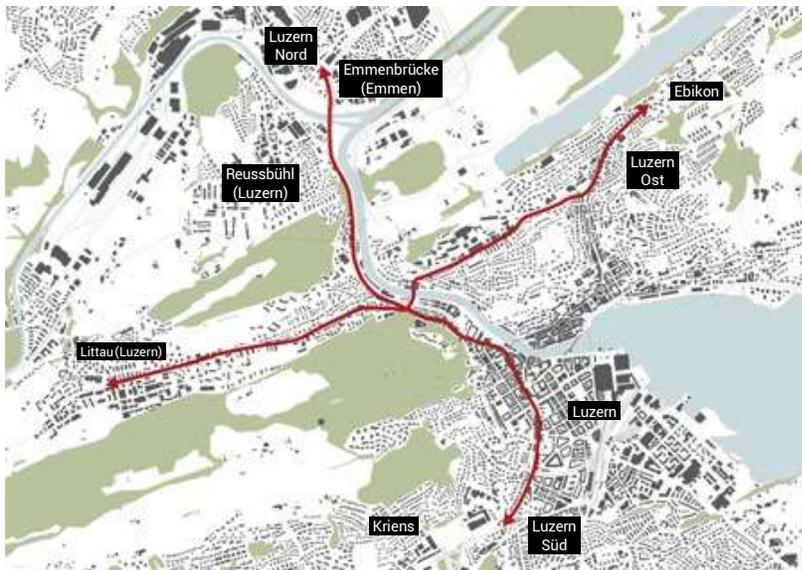


Abb.: 04 Analyse Grossraum Luzern: Luzern mit Luzern Nord, Süd und Ost, Hintergrundplan: © OpenStreetMap contributors

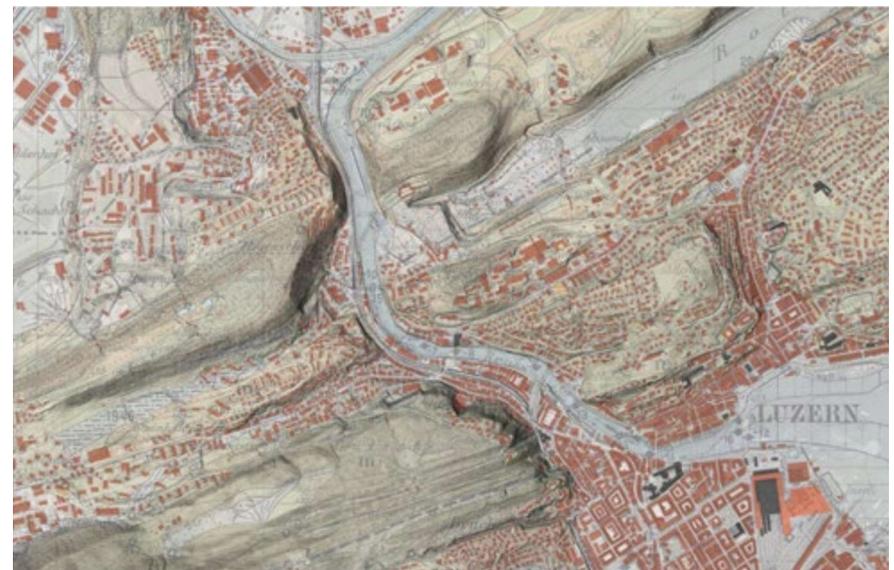


Abb.: 05 Analyse Topografie, Quelle: www.map.geo.admin.ch

Historische Entwicklung

1899: ST. KARLI AM HISTORISCHEN STADTRAND MIT REUSSFÄHRE

Am Ende des 19. Jahrhunderts befindet sich der Perimeter noch am Stadtrand. Schnell setzt das Wachstum der Industrie entlang der Reuss ein, wobei auch das Strassennetz nördlich der Bahn und 1896 der Bahndamm entstehen. Nördlich der Reuss besteht eine kleine Siedlung mit dem Herrenhaus und der St. Karls- Kapelle, beide aus dem frühen 17. Jahrhundert. Eine Fähre verbindet die beiden Ufer der Reuss.

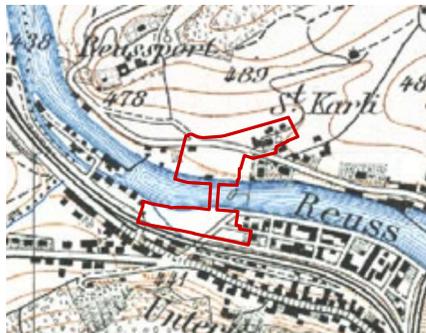


Abb.: 06 Perimeter 1899

Karten Abb. 06-09: Topografische Kartenwerke, Bundesamt für Landestopografie swisstopo

1913: BRÜCKE UND SCHULHAUS

Mit der Entstehung des Spitals Anfang des 20. Jahrhunderts werden die Spitalstrasse und die St. Karli-Brücke gebaut. Sie verbinden den Kreuzstutz und die Bernstrasse mit dem Maihof resp. Ebikon. Mit dem Bau des Schulhauses (1909 - 1911) nimmt die Bedeutung des Ortes zu. Die neue Trüllhofstrasse erschliesst Land für ein wachsendes Quartier östlich der Kirche.

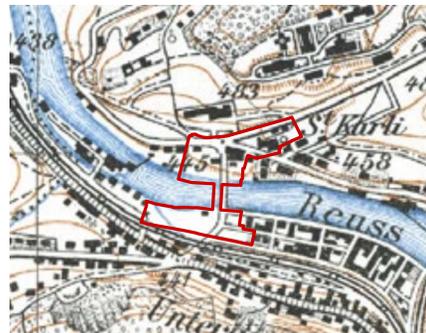


Abb.: 07 Perimeter 1913

1954: KIRCHE UND GENOSSENSCHAFT REUSSINSEL

1927 bauen die Zentralschweizerischen Käserei- und Milchgenossenschaften in das Bord der Reuss einen hohen Sockel für ein unterirdisches Käselager. Kurz nach der Einweihung der St. Karli-Kirche entsteht das Pfarrhaus 1937 nach den Plänen von Auf der Maur. Noch während dem Bau der Genossenschaft Reussinsel in den 1940er-Jahren ist die Reussinsel deutlich als Insel erkennbar.

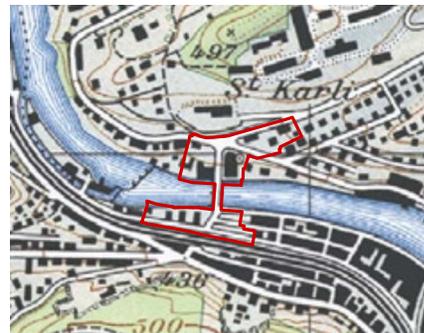


Abb.: 08 Perimeter 1954

1976: AUTOBAHN

Im Jahr 1963 wird das Käselager der Emmi erweitert und durch ein Verwaltungsgebäude ergänzt. Mit dem Bau der Autobahn in den 1970er-Jahren prägt eine neue grosse Infrastruktur das Tal. Zu diesem Zeitpunkt wird auch der Kanal, welcher die Reussinsel von der Stadt trennt, geschlossen.

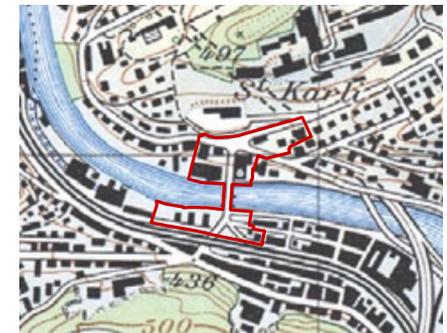


Abb.: 09 Perimeter 1976

Räumliche Herausforderungen

Räumlich ist insbesondere die dominierende Infrastruktur auffallend. Zusammen mit den Gebäuden, welche nur einen geringen Bezug zum öffentlichen Raum aufweisen, den ungenutzten Restflächen und den fehlenden Erdgeschossnutzungen resultiert ein unbelebter Raum mit wenig Aufenthaltsqualitäten.

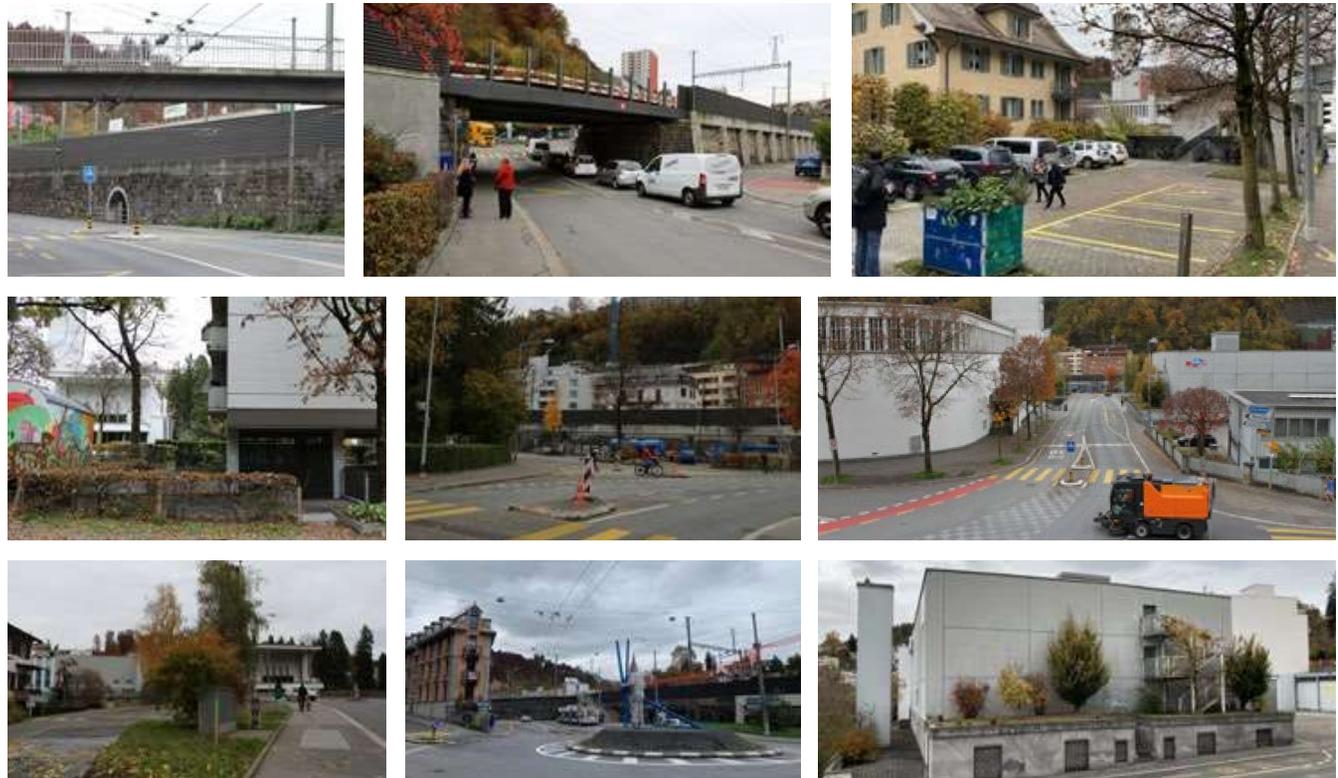


Abb.: 11 Vorgefundene räumliche Situationen

1.2 Leitsätze

Leitsatz 1: Neue Freiräume für die Quartierbewohner*innen!

> Vielfältiges & aneigenbares Freiraumangebot schaffen

Trotz der Nähe zu Erholungsräumen wie dem Hirschpark, den beiden Reussuferseiten oder dem Gütschwald ist das Gebiet mit Freiraum unterversorgt. Dies unter anderem aufgrund der fehlenden Zugänglichkeit zu den erwähnten Gebieten.

Es gilt ein vielfältiges und aneigenbares Freiraumangebot zu schaffen. Dabei soll insbesondere das Reussufer zugänglich gemacht werden. Auch bei den Restflächen und Brachen besteht Aufwertungspotenzial.

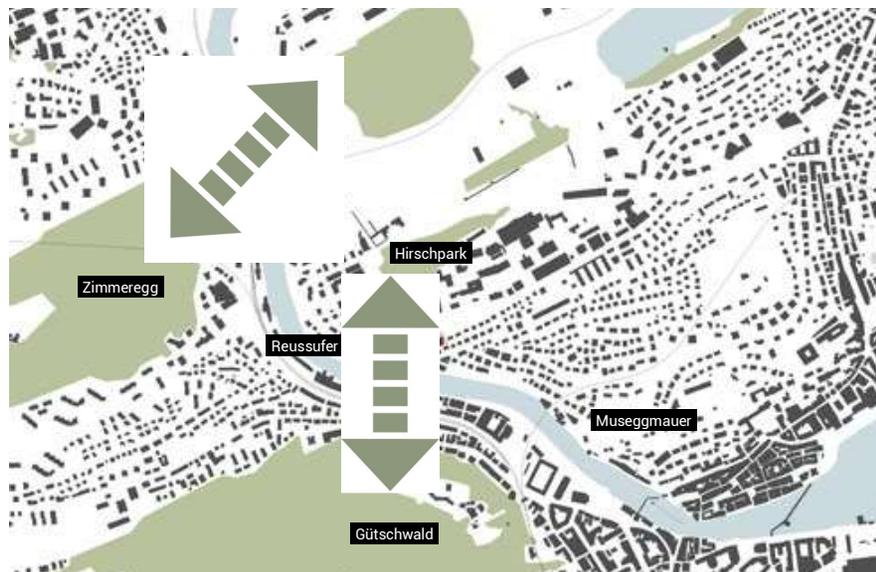


Abb.: 12 Analyse umliegende Naherholungsraume, Hintergrundplan: © OpenStreetMap contributors



Abb.: 13 Restflächen und Brachen

Leitsatz 2: Mehr Reuss fürs Quartier!

> Fluss als Aufenthalts- & Bewegungsraum in Wert setzen

Die Reuss ist praktisch über die ganze Länge vom Ausfluss aus dem Vierwaldstättersee bis hin zum Nordpol nur schwer zugänglich. Es gilt den Fluss als Aufenthalts- und Bewegungsraum in Wert zu setzen.

Die beiden Uferseiten sollen zugänglich und entsprechend ihrer bisherigen Ausprägung weiterentwickelt werden: Das südliche Reussufer als Promenade mit Park, das nördliche Ufer terrassiert mit Übergang zum naturnahen Uferweg.



Abb.: 14 Terrassenstruktur südliche Flussseite, Bild ©2021 Google



Abb.: 16 Nördliche Flussseite mit Emmi

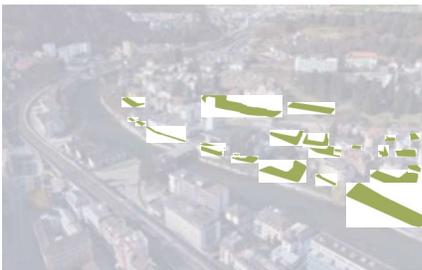


Abb.: 15 Terrassenstruktur nördliche Flussseite, Bild ©2021 Google



Abb.: 17 Blick Richtung Westen

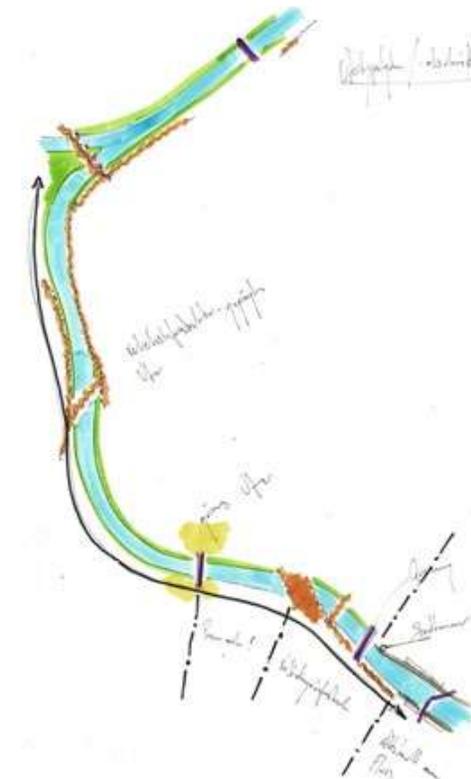


Abb.: 18 Analyse Reussufer mit Übergängen

Leitsatz 3: Lokale Vernetzung fördern!

> Strassen & Wege als qualitätsvolle Freiräume gestalten

Die Vielzahl an Infrastrukturen stellen vor Ort wesentliche Hindernisse dar und verursachen negative Emissionen, ohne einen grossen Mehrwert für die lokalen Bewohner*innen zu generieren. Es gilt die Strassen und Wege als qualitätsvolle Freiräume zu gestalten. Dabei sind insbesondere die St. Karli-Brücke und die Spitalstrasse zentrale Anknüpfungspunkte.



Abb.: 19 Durchgang Bahn



Abb.: 20 Ungenügende Durchgängigkeit des Reussuferwegs



Abb.: 21 Brücke St. Karli

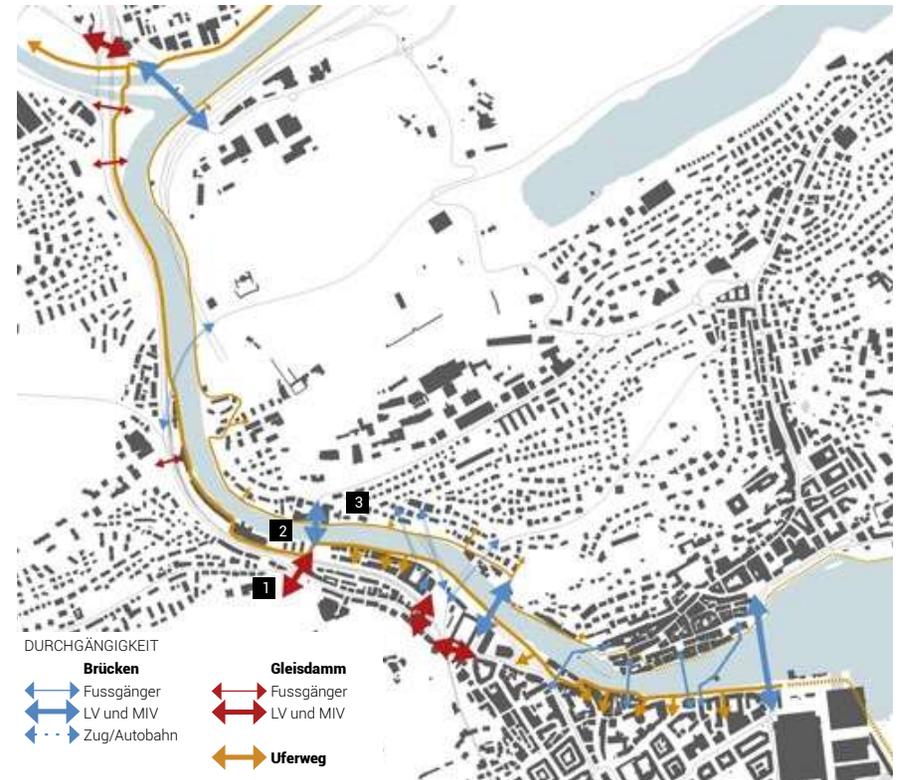


Abb.: 22 Analyse Übergänge Reuss und Bahndamm, Hintergrundplan: © OpenStreetMap contributors

Leitsatz 4: Integration des Emmi-Areals ins Quartier!

> Attraktivierung und bessere Integration des Emmi-Areals in den Stadtraum

Das Gebiet rund um die St. Karli-Brücke ist von verschiedenen historischen Gebäuden geprägt, welche es zu erhalten bzw. zu schützen gilt. Umso wichtiger ist es, die übrige Bausubstanz bestmöglich zu integrieren. So kommt der Attraktivierung

und besseren Integration des Emmi-Areals in den Stadtraum eine wesentliche Rolle zu.

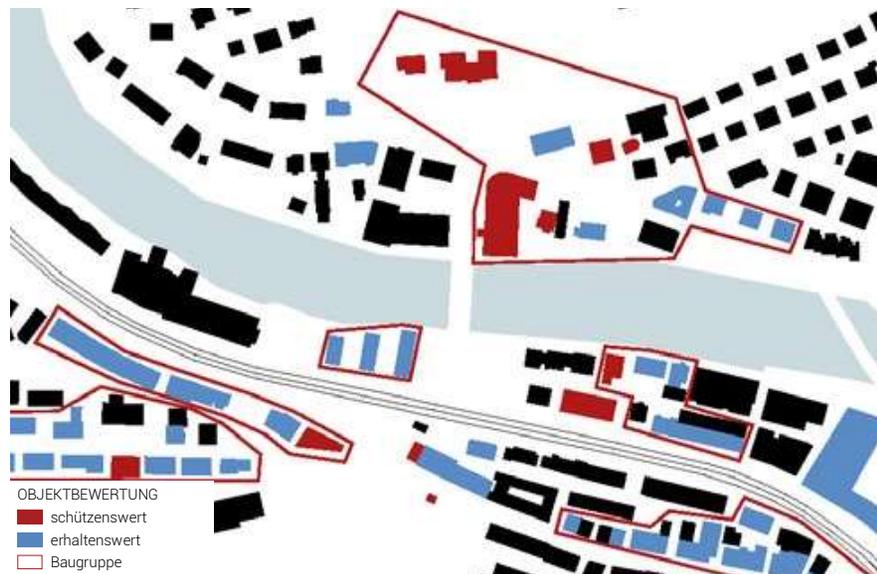


Abb.: 23 Analyse Bauinventar

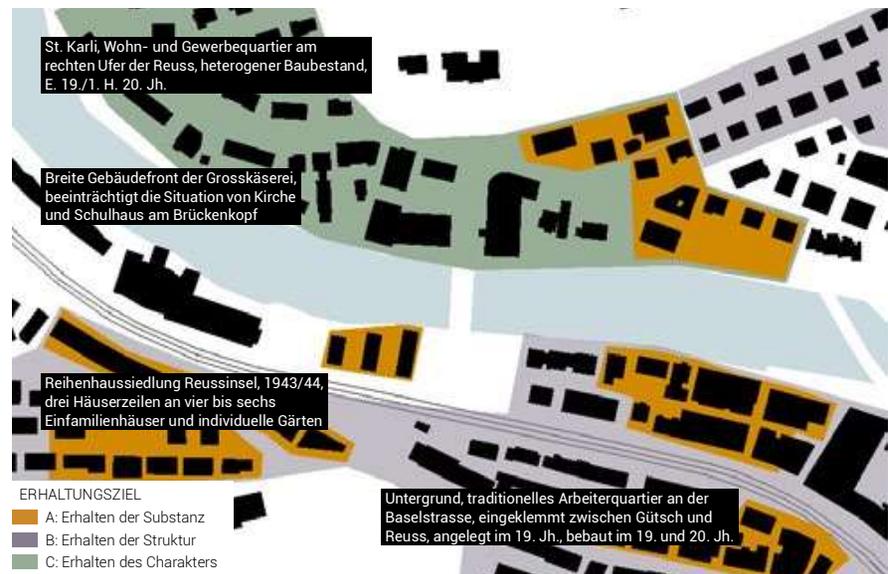


Abb.: 24 Analyse ISOS

Leitsatz 5: Publikumsorientierte EG-Nutzungen stärken!

> Potential der zentralen & frequentierten Lage besser nutzen

Die St. Karli-Brücke hat für die stadträumliche Vernetzung auf Quartiersebene eine hohe Bedeutung. Sie verbindet das kinderreiche Basel- und Bernstrasse Quartier auf der südlichen Flusseite mit dem Schulhaus und der Kirche (beides «zielorientierte Nutzungen») auf der nördlichen Seite und bildet eine zentrale Stelle als Schnittpunkt zwischen verschiedenen Teilgebieten. Trotzdem befinden sich nur wenige publikumsorientierte Erdgeschosse und Aussenräume im Gebiet. Dies vor allem in der östlichen Verlängerung der Sentimattstrasse entlang des Reussufers. Es gilt das Potential der zentralen und frequentierten Lage auch im Bereich der St.Karli-Brückenköpfe besser nutzen. Dabei sind entsprechende Erdgeschoss- und Aussenraumgestaltungen zentral.



Abb.: 25 Analyse Erdgeschossnutzungen

Leitsatz 6: Verdichtung als Gewinn für den öffentlichen Raum!

> Gezielte, qualitätsvolle Verdichtung unter der Prämisse der Aufwertung und Erweiterung des öffentlichen Raumes

Das Gebiet rund um die St. Karli-Brückenköpfe weist Verdichtungspotenzial auf. Zugleich besteht eine hohe Nachfrage nach hochwertigen Aussenräumen. Es gilt eine gezielte, qualitätsvolle Verdichtung unter der Prämisse der Aufwertung und

Erweiterung des öffentlichen Raumes herbeizuführen.



Abb.: 26 Analyse Dichte

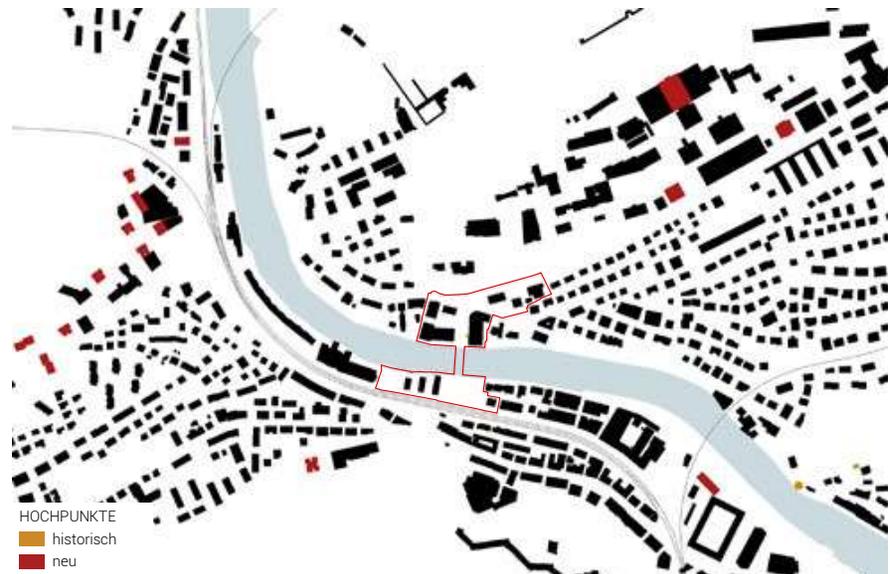


Abb.: 27 Analyse bauliche Hochpunkte

Leitsatz 7: Strassenraum effizient nutzen!

> Reduktion der Verkehrsflächen zugunsten Stadtraum, Restflächen besser nutzen

Dem motorisierten Individualverkehr kommt insbesondere im Bereich der St. Karli-Brücke und der Spitalstrasse eine Vorrangstellung zu.

Es gilt, die Verkehrsflächen zugunsten des Stadtraums zu reduzieren und die Restflächen besser zu nutzen.

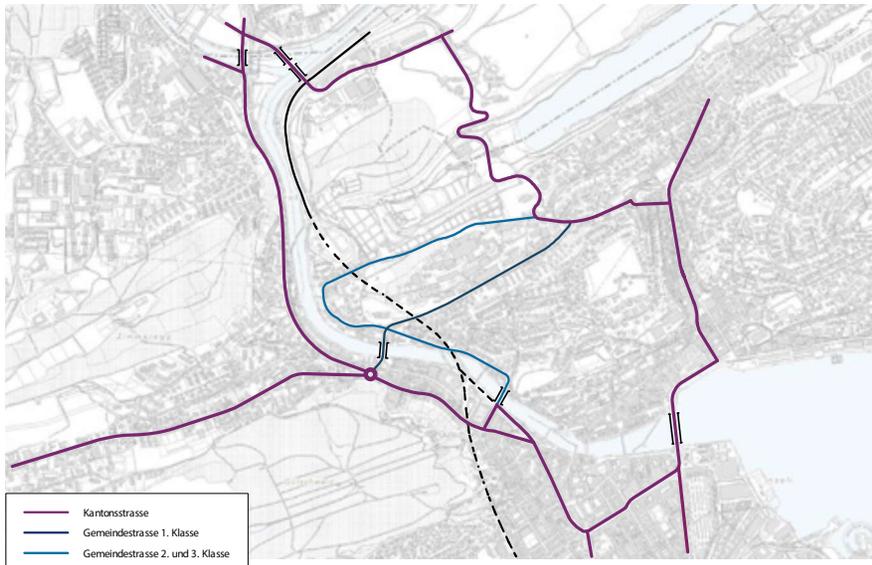


Abb.: 28 Analyse motorisierter Individualverkehr, übergeordneter Massstab

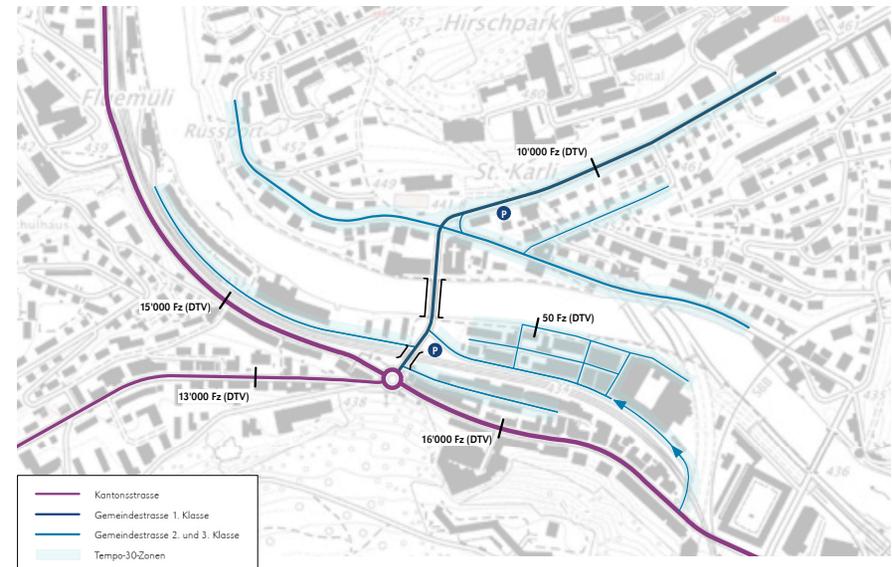


Abb.: 29 Analyse motorisierter Individualverkehr, Umgebung Perimeter

Leitsatz 8: Fussgänger*innen & Velofahrer*innen priorisieren!

> Qualität für den Fuss- und Veloverkehr erhöhen, Sicherheit verbessern

Die St. Karli-Brücke bildet ein regional geprägter, komplexer Knotenpunkt mit verschiedenen sich kreuzenden Langsamverkersrouten, der aber vorwiegend durch den MIV geprägt ist.

Es gilt, die Qualität für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen und die Sicherheit zu verbessern.

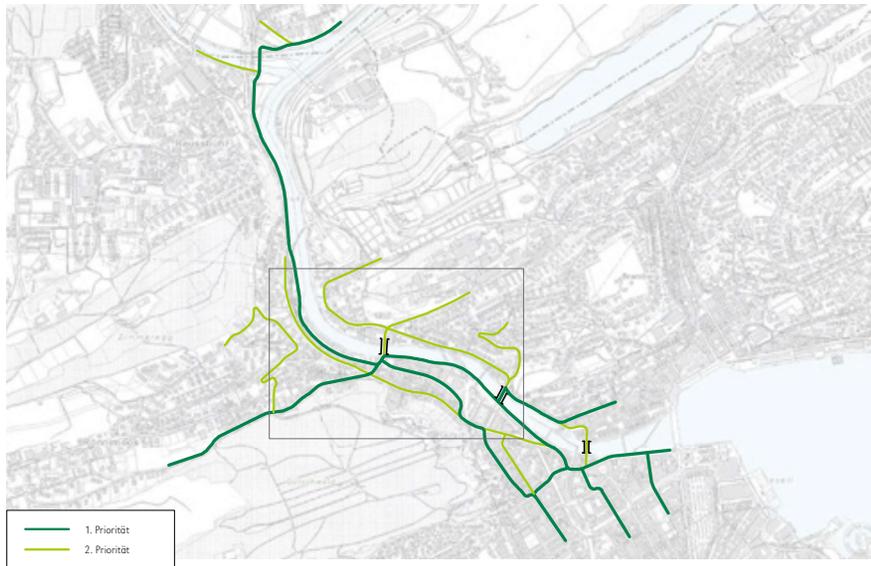


Abb.: 30 Analyse Fuss- und Veloverkehr (Alltag), übergeordneter Massstab

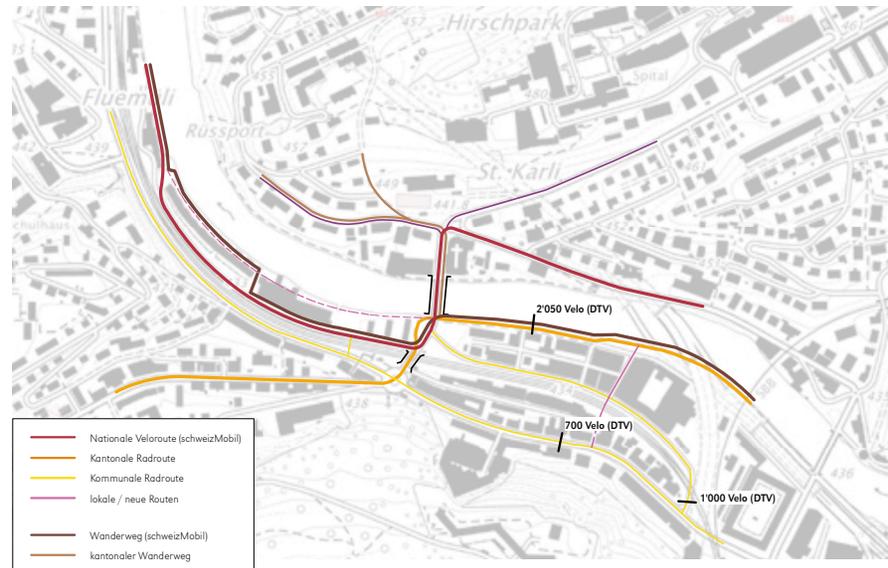


Abb.: 31 Analyse Fuss- und Veloverkehr, Umgebung Perimeter

2 Variantenstudie

2.1 Variante 1: Prägende Achsen

Konzept

Der Perimeter ist von zwei übergeordneten Achsen geprägt: Bernstrasse - St. Karli-Brücke - Spitalstrasse als Nord-Süd Verbindung von Littau zum Kantonsspital und der Reussuferweg als Ost-West Verbindung von Luzern nach Emmen. Diese Variante fokussiert auf diese zwei Achsen und zeichnet sie mit einer jeweils spezifischen Identität aus.

Die Spitalstrasse ist gesäumt von kleinen Pocket-Squares (kleine Kiesplätze mit Bäumen) welche unterschiedlich bespielt werden können. Die Fahrbahn ist möglichst reduziert und die Quermöglichkeiten sind verbessert. Einzelne Neubauten entlang der Strasse fassen diese und die Pocket-Squares und rhythmisieren den Strassenraum.

Entlang der Reuss wird der Weg als grosszügige Promenade ausformuliert. Diese wird durch zwei Längsbauten entlang des Bahndamms gefasst. Im Bereich Sentimatt hat die Promenade einen städtischen Charakter, welcher sich in Richtung Emmen zu einem landschaftlichen Charakter wandelt. Durch den Rücksprung der Promenade im Bereich der Reussinsel entsteht ein parkartiger Streifen zur Reuss.

NUTZUNG EG
zielorientiert
publikumsorientiert
ruhiges Gewerbe
Wohnen / wohner-
gänzende Angebote

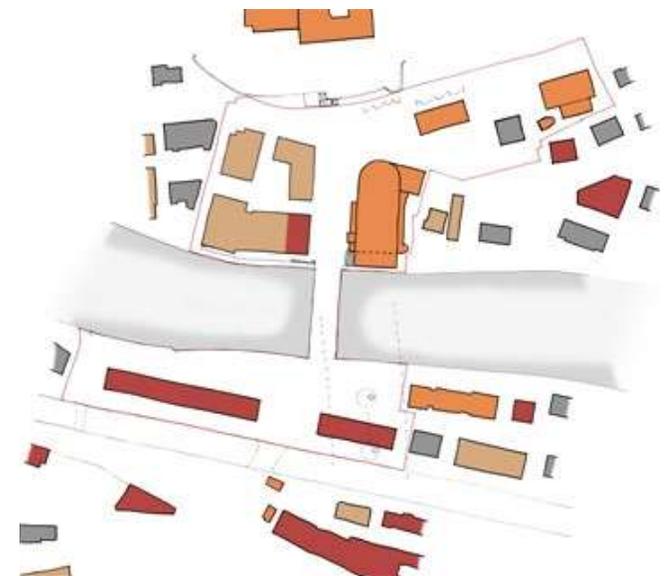


Abb.: 32 Skizze mit Nutzungen Erdgeschoss



Abb.: 33 Skizze Situation

Kennzahlen

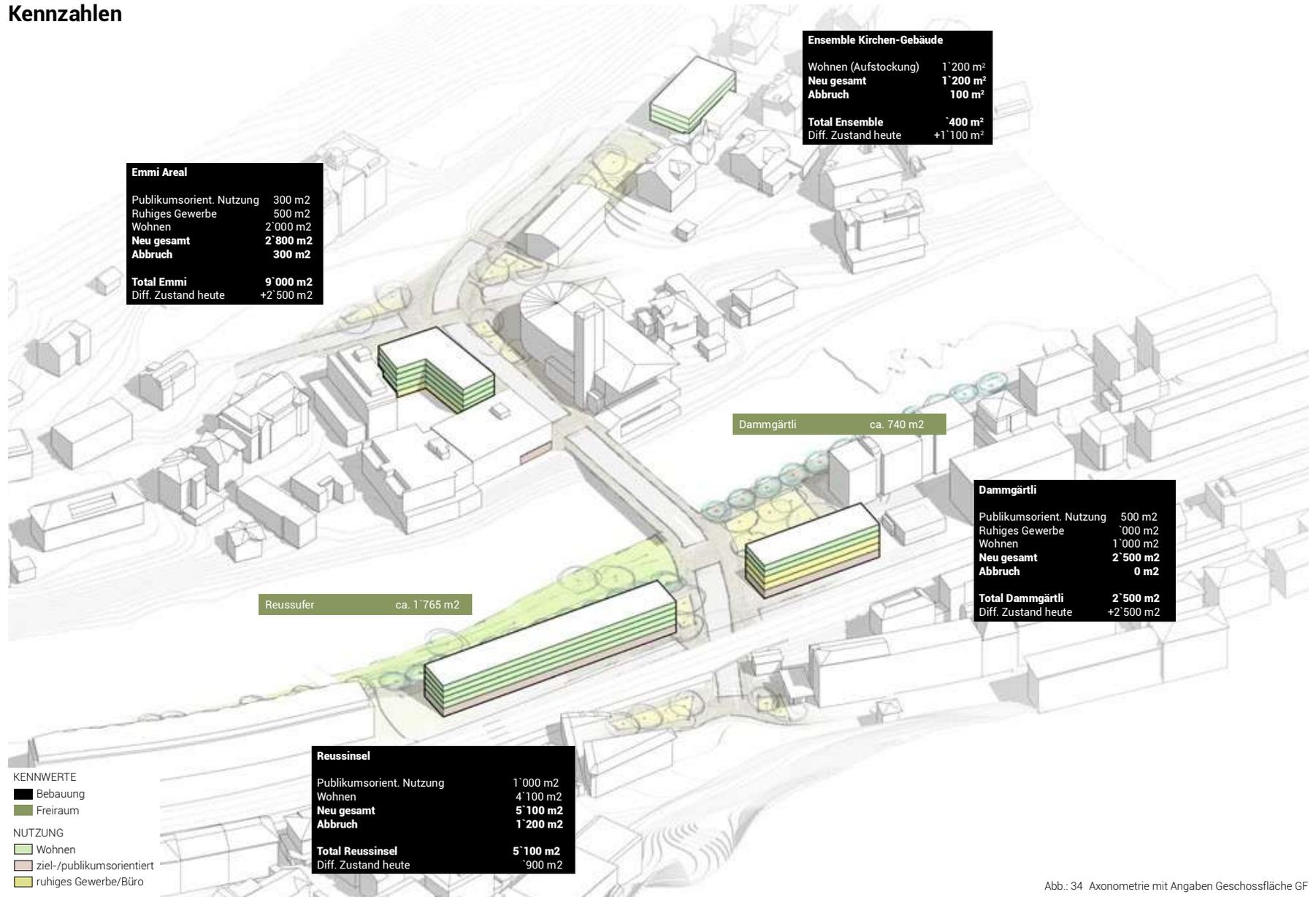


Abb.: 34 Axonometrie mit Angaben Geschossfläche GF

Modellfotos



Abb.: 35 Fotos Arbeitsmodell

2.2 Variante 2: Scharnier mit Landmarken

Konzept

Zwei grössere Plätze, beim heutigen Dammgärtli sowie auf dem Emmi-Areal gegenüber der Kirche, bilden eine Platzabfolge entlang der Brücke. Als Scharniere verbinden sie einerseits Platzräume über die Strasse der St. Karli-Brücke hinweg und lösen diese punktuell auf, sie schaffen andererseits aber auch entlang der Strasse wichtige Quartierverbindungen im Bereich Sentimatt-Kreisel – Reuss und Emmi – Kirche St. Karli – Pfarreizentrum.

Die beiden Plätze setzen unterschiedliche Schwerpunkte für das Quartier. Der nördliche als Vorplatz zur Kirche, im Sinne eines neuen «Dorfplatzes»/»Kirchplatzes», der südliche als «Stadtplatz» rund um die heutige Eiche, am gut frequentierten Dammgärtli inklusive Spielplatz.

Der Platz am Haupteingang der Kirche wird mit einer winkelförmigen Bebauung räumlich gefasst. Das Areal des Pfarreizentrums wird nördlich zur Platzabfolge hin mit zwei Längsbauten begleitet, dazwischen entstehen kleinere Platznischen, die das «Kirchen-Ensemble» zusammenhalten.

Die Reussinsel wird mit Punktbauten und einem dazwischenliegenden privaten bzw. halbprivaten Freiraum als dazugehöriges Wohnumfeld ausformuliert. Hier kann bis in das Erdgeschoss im Grünen gewohnt werden, sämtliche Wohnungen mit Sicht zur Reuss. Der östliche Punktbau bildet als Abschluss der Reussinsel ein markantes Gegenüber zum Platz beim Dammgärtli mit öffentlichen Nutzungen im Erdgeschoss.

Der Reussweg wird als Flussuferweg und Promenade unter der Brücke hindurch nördlich der Parzelle geführt. Der Veloweg wird im Westen zurück auf die Dammstrasse geleitet.

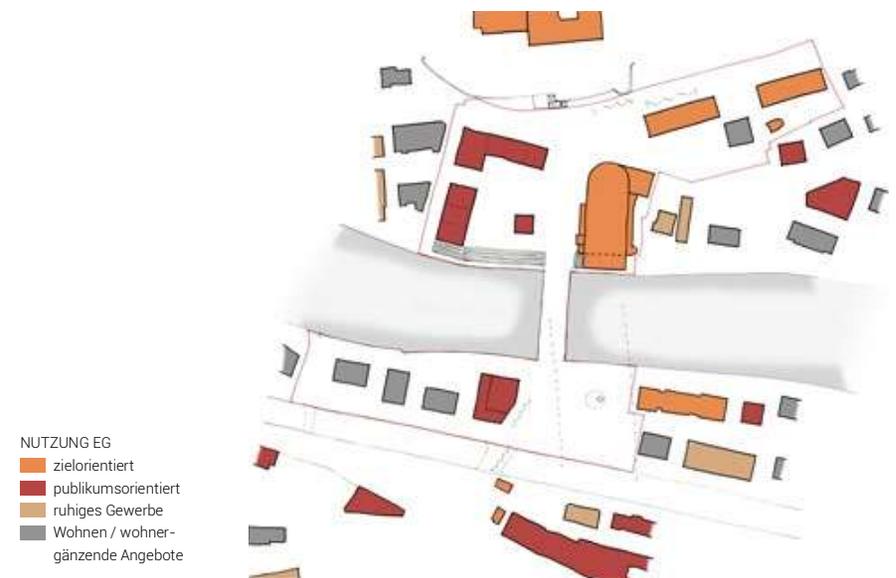


Abb.: 36 Skizze mit Nutzungen Erdgeschoss



Abb.: 37 Skizze Situation

Kennzahlen

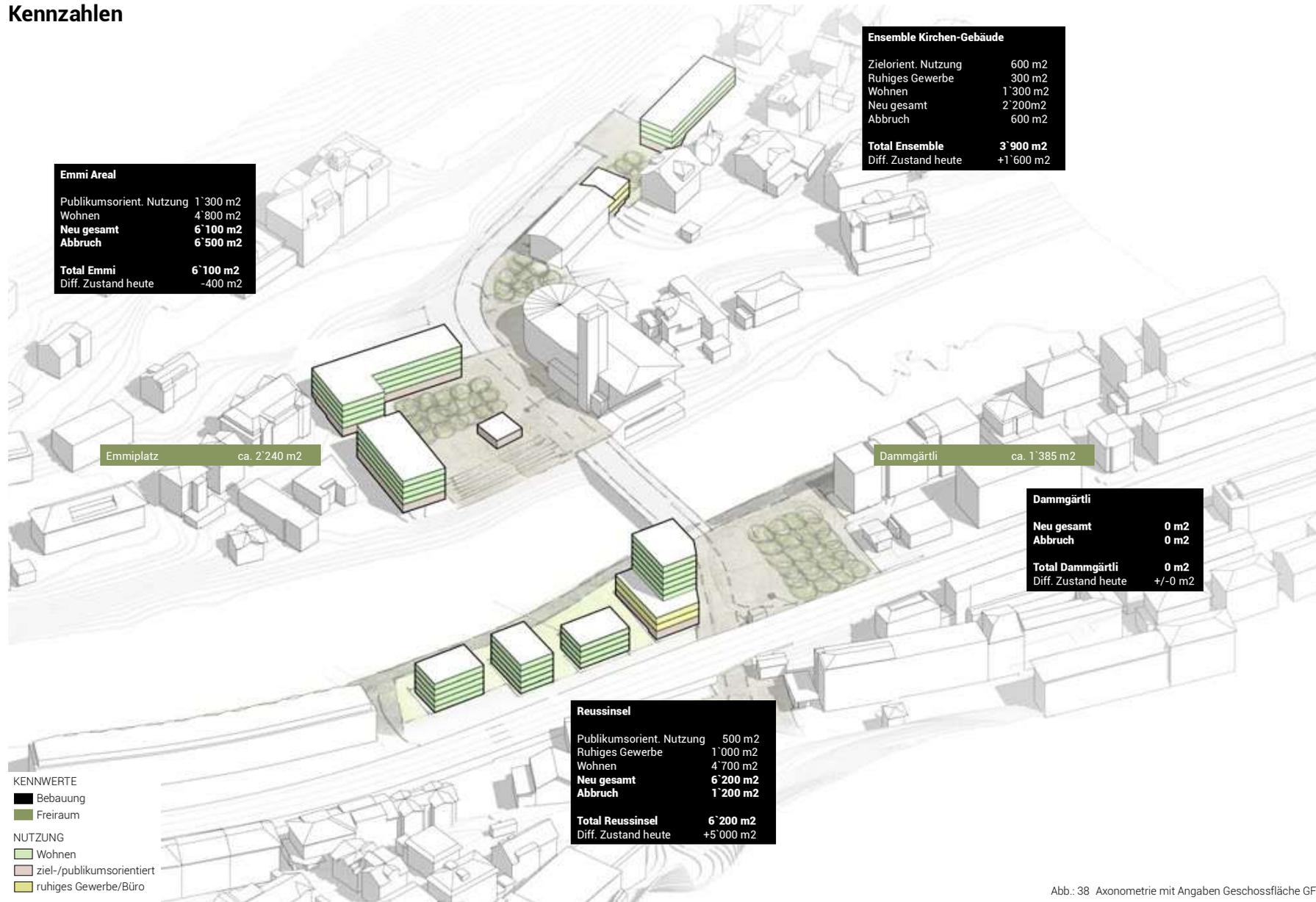


Abb.: 38 Axonometrie mit Angaben Geschossfläche GF

Modellfotos

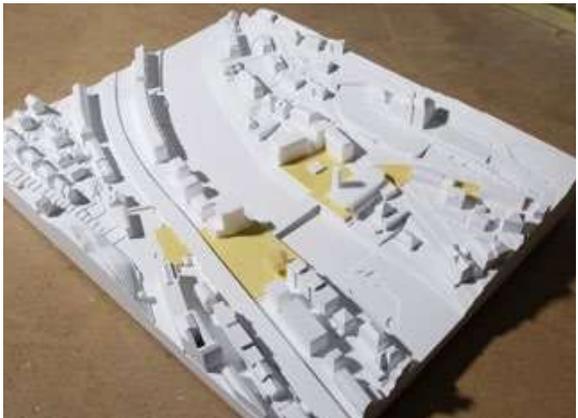
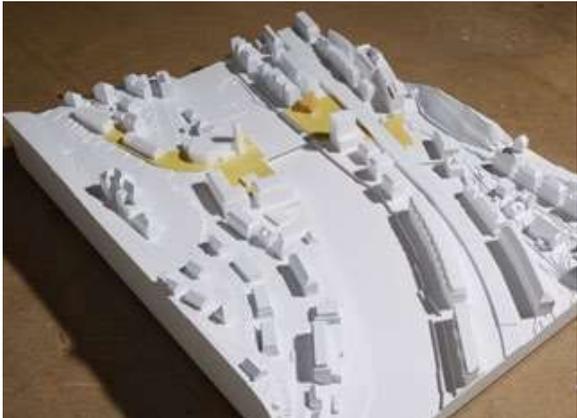
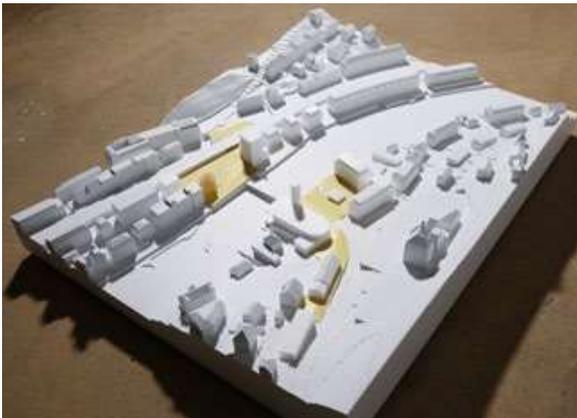


Abb.: 39 Fotos Arbeitsmodell

2.3 Variante 3: Starke Teilidentitäten

Konzept

Diese Variante versteht die Stadtstruktur im Bereich St. Karli als heterogene Komposition von Quartierschollen (vgl. S. 12). Entsprechend werden für sämtliche Schollen eigene Qualitäten und Strategien entwickelt, welche ein spannungsvolles Nebeneinander erzeugen - von dicht bis zu landschaftlich weit.

Die Emmi wird mit einer hofartigen Bebauung schrittweise verdichtet. Eine grosszügige öffentliche Ufertreppe bildet das Gegenüber des Parks an der Reussinsel. Durch einen Abbruch des Pfarrhauses besteht im Bereich der Kirche die Chance eines neu gestalteten Auftaktes. Das Areal des Pfarreiheims bekommt dank einer dichten Punktbau-Komposition zur Kirche hin einen neuen Auftakt, während das Innere der Scholle den grünen Gartencharakter des angrenzenden Quartiers neu interpretiert.

Die Achse St. Karli-Brücke - Spitalstrasse ist das verbindende Element der einzelnen Schollen. Sie wird für den Langsamverkehr aufgewertet und die Querungen an den neuralgischen Stellen werden verbessert.

Die Quartierscholle Sentimatt wird mit einem Eckgebäude zur St. Karli-Brücke hin abgeschlossen. Die Promenade wird, als verbindendes Element zwischen den Schollen Sentimatt und Reussinsel, von der Reuss zum Bahndamm geführt. Die Reussinsel wird zu einem grosszügigen und attraktiven Park am Wasser für das freiräumlich unterversorgte Quartier transformiert.

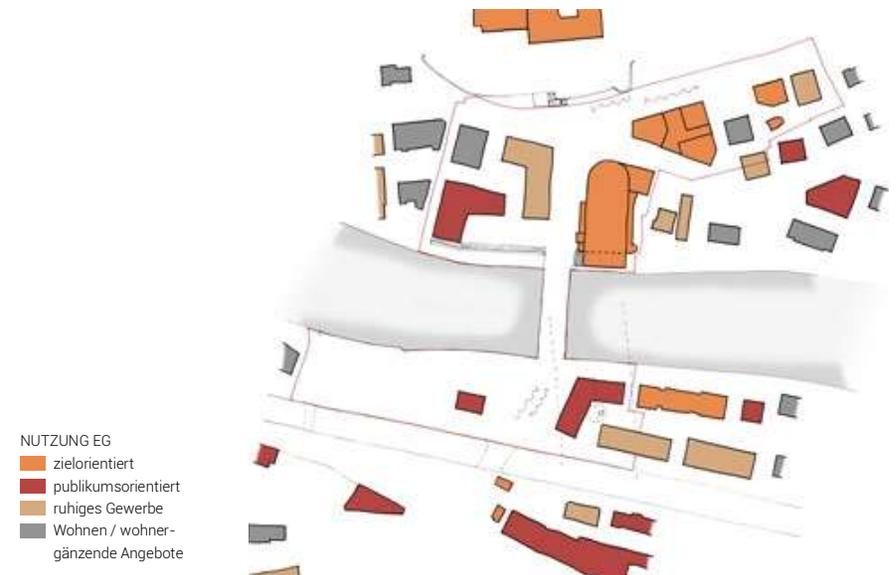


Abb.: 40 Skizze mit Nutzungen Erdgeschoss



Abb.: 41 Skizze Situation

Kennzahlen

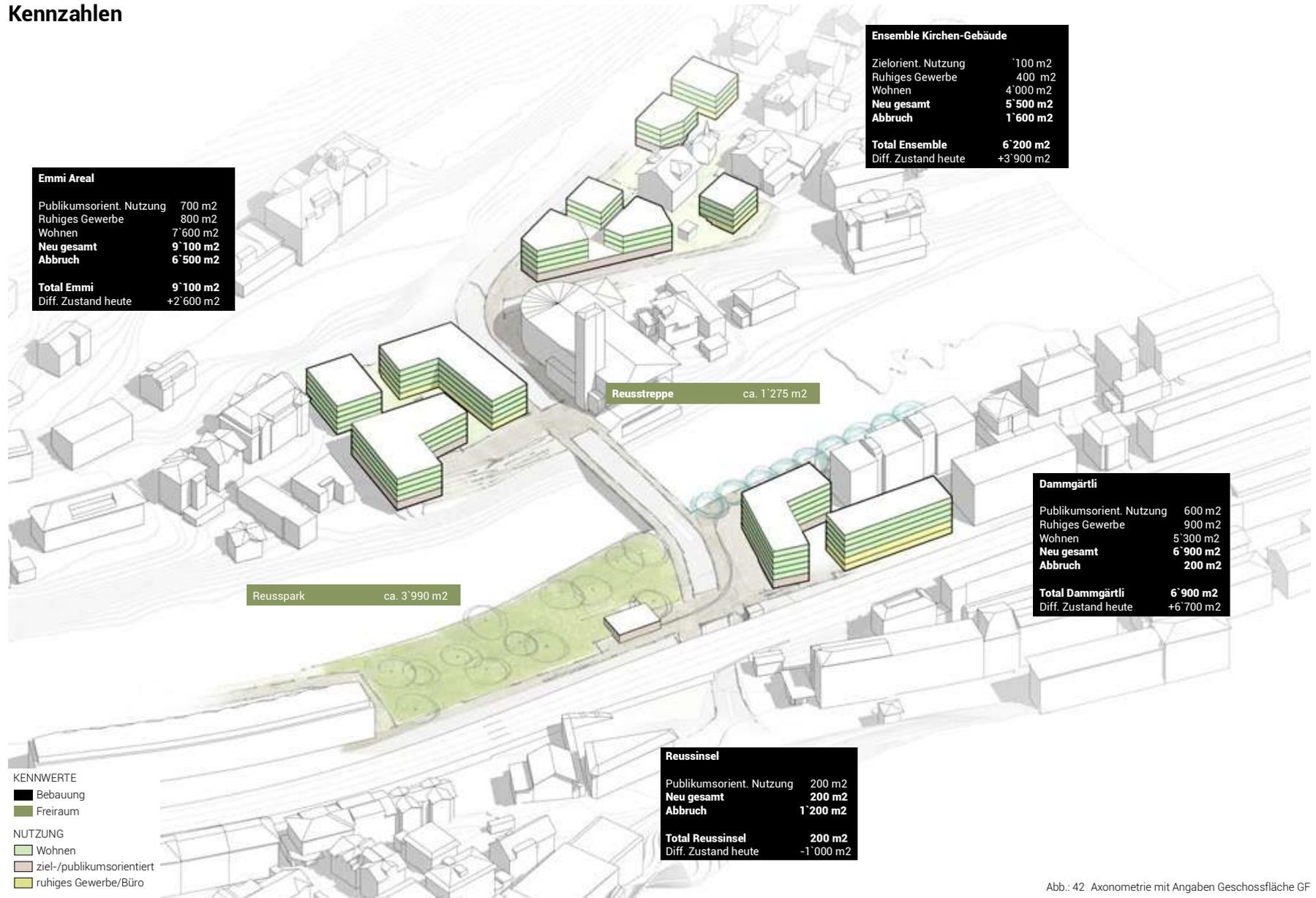


Abb.: 42 Axonometrie mit Angaben Geschossfläche GF

Modellfotos



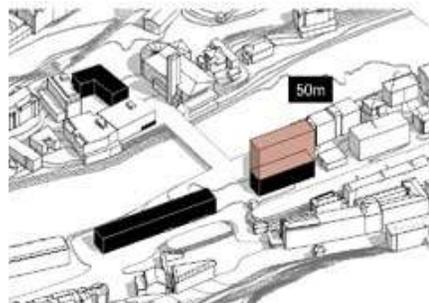
Abb.: 43 Fotos Arbeitsmodell

Exkurs: Option Hochhaus

In der vorliegenden Variantenstudie wurde auch der Option eines Hochhauses auf dem Perimeter Dammgärtli resp. Reussinsel nachgegangen. Die abgebildeten Höhen basieren auf der entsprechenden Studie des Schnitts durch die Reuss.

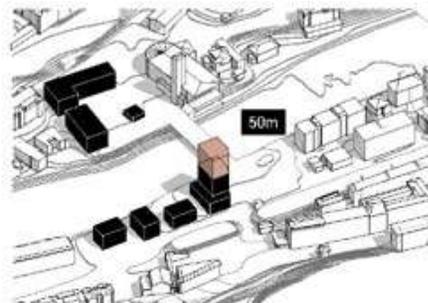
Aufgrund der Konkurrenzsituation zum gegenüberliegenden Kirchturm der St. Karli-Kirche und der aus der Analyse hervorgegangenen Erkenntnis, dass neuere Hochpunkte v.a. entlang der Hangkanten vorzufinden sind, wurden Hochpunkte auf den Arealen Dammgärtli und Reussinsel in Form eines Hochhauses ausgeschlossen.

VARIANTE 01



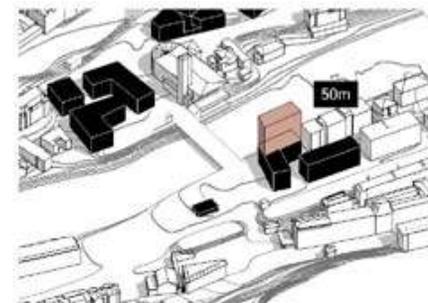
DAMMGÄRTLI + REUSSINSEL
 Fläche ohne Hochpunkt: 7'600 m²
 Mehrfläche Hochpunkt: 5'000 m²
Total 12'600 m²

VARIANTE 02



DAMMGÄRTLI + REUSSINSEL
 Fläche ohne Hochpunkt: 7'200 m²
 Mehrfläche Hochpunkt: 1'700 m²
Total 7'900 m²

VARIANTE 03



DAMMGÄRTLI + REUSSINSEL
 Fläche ohne Hochpunkt: 7'100 m²
 Mehrfläche Hochpunkt: 1'300 m²
Total 10'400 m²

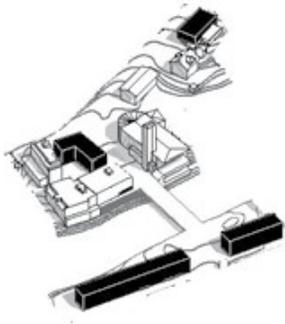
Abb.: 44 Optionen Aufstockung Variante 01 - 03



Abb.: 45 Schnitt durch die Reuss mit Höhenvergleich Aufstockung

2.4 Variantenvergleich

Variante 01: Prägende Achsen



NORD

- + Weiterbauen Bestand
> Nebeneinander von Alt und Neu
- Minimaler öffentlicher Mehrwert
- Fehlender Bezug zum nördl. Flussufer
- Privater Innenhof Emmi, keine zusätzlichen öffentliche Räume

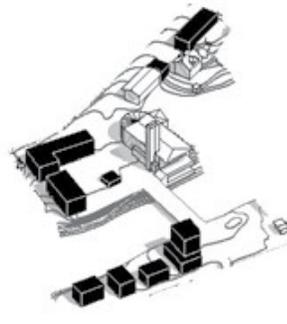
SÜD

- + Grosser Freiraum entlang Flussufer mit Bezug zur Reuss
- +/- Weiterführung lineare Bebauung im Süden
> Lärmoptimierte Grundrisse, räumlich wenig abwechslungsreich
- +/- Erhalt der Eiche trotz genügend Raum fragwürdig (siehe Exkurs S. 87)

ALLGEMEIN

- Ähnliche Gebäudetypologien

Variante 02: Scharnier mit Landmarken



NORD

- + Neudenken Emmi-Areal mit grossem Stadtraum und Vorbereich Kirche
- +/- Weiterbauen Kirchen-Ensemble

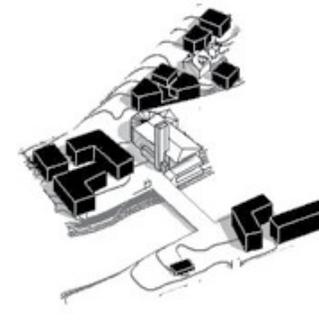
SÜD

- + Erhalt der Eiche
- +/- Privater Freiraum an der Reuss mit Möglichkeit zum EG-Wohnen
- +/- Kontrast Wohnen im Grünen vs. Lage mit regionaler Ausstrahlung
- +/- Punktbauten sind mit Wahrscheinlichkeit über seitliche Loggias lärmtechnisch lösbar, kein Lärmgutachten vorhanden
- Freiraum Reussinsel mit minimalem Mehrwert für die Öffentlichkeit
- Begrenzte Zugänglichkeit Reussufer

ALLGEMEIN

- + Breites Spektrum an Gebäudetypologien
- + Sehr grosse Aussenräume an Brückenköpfen inkl. vergrössertes Dammgärtli
- Option hohes Haus oder Hochhaus wird aus städtebaulicher und aus denkmalpflegerischer Sicht ausgeschlossen

Variante 03: Starke Teilidentitäten



NORD

- + Neudenken Emmi-Areal mit Terrasse und Abtrepplung zum Fluss
- + Verlagerung grösserer gemeinschaftl. Nutzungen Kirchen-Ensemble zur Kreuzung hin
- +/- Einbezug Parz. Nr. 1151 (Chin. Restaurant) als Hypothese
- Abriss erhaltenswertes Gebäude an der Kreuzung aus denkmalpflegerischer Sicht kritisch

SÜD

- + Grosser öffentlicher Parkraum mit Möglichkeit für grosszügigen Spielplatz
- + Neuer klarer Abschluss Gebäude Sentimatt
- +/- Einbezug Parz. Nr. 878 (EWL) als Hypothese
- +/- Einbahnverkehr Dammstrasse mit erheblichem Aufwand verbunden, andere platzsparende Varianten für die Einmündung Dammstrasse sind denkbar
- +/- > nnahme: Lärmoptimierte Grundrisse funktionieren, kein Lärmgutachten vorhanden

ALLGEMEIN

- + Abwechslungsreiche räumliche Abfolgen
- + Breites Spektrum an Gebäudetypologien
- + Beidseitig gute Zugänglichkeiten zur Reuss

3 Vertiefungsvarianten

Übersicht Entwicklung der Varianten

VARIANTENSTUDIE
STÄDTEBAULICHE STUDIE

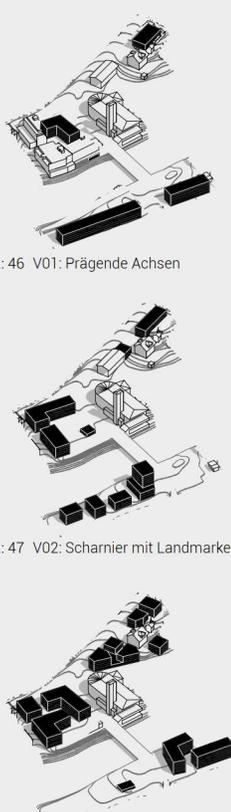


Abb.: 46 V01: Prägende Achsen

Abb.: 47 V02: Scharnier mit Landmarken

Abb.: 48 V03: Starke Teilidentitäten



VERTIEFUNG
STÄDTEBAULICHE STUDIE

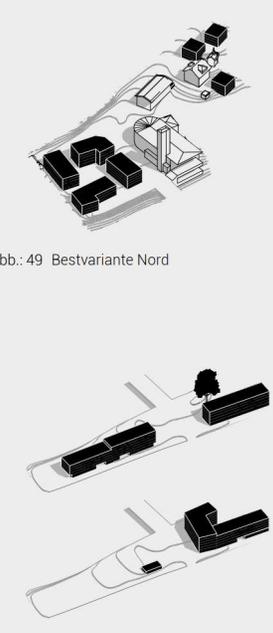


Abb.: 49 Bestvariante Nord

Abb.: 50 Weiterentwicklung Süd 1 & 2



MACHBARKEITSSTUDIE

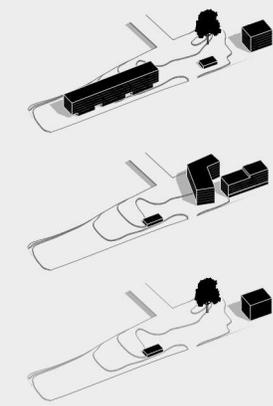


Abb.: 51 Vertiefungsvarianten Süd 1-3

TEILRAUM NORD

Gemäss den Rückmeldungen aus den Sitzungen der Projektsteuerung, Arbeitsgruppe und der Stadtbaukommission wurden für die Areale Emmi und Kirche verschiedene Aspekte aus der ersten Variantenstudie weiterverfolgt und zu einer Bestvariante ausgearbeitet.

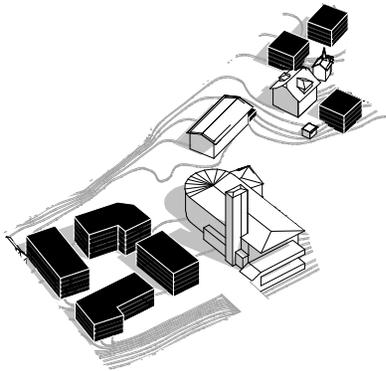


Abb.: 52 Bestvariante nördliches Reussufer

TEILRAUM SÜD

Im Bereich des Dammgärtlis und der Reussinsel wurden basierend auf der städtebaulichen Studie drei Szenarien erarbeitet. Die Auswahl ermöglicht die Abwägung zwischen Baumerhalt (Eiche auf Dammgärtli), neuer grosser Grünfläche auf der Reussinsel und gemeinnützigem Wohnungsbau.

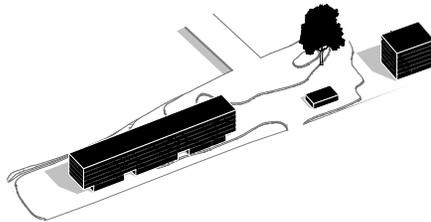


Abb.: 53 Südliches Reussufer:
Uferband (Vertiefungsvariante 01)

Unten sind die ausgearbeiteten Varianten der Machbarkeitsstudie im Bereich des südlichen Reussufers zur Übersicht axonometrisch dargestellt. Die entsprechenden Szenarien werden im kommenden Kapitel vertieft.

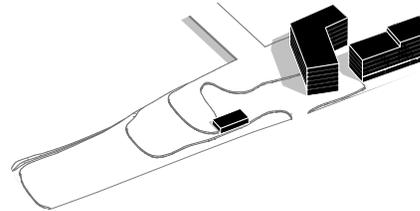


Abb.: 54 Südliches Reussufer:
Reusspark (Vertiefungsvariante 02)

GEMEINSAME GRUNDLAGE

Allen Varianten gemeinsam sind die Interventionen zum Verkehr, die aus dem Variantenstudium hervorgegangen sind und im nächsten Kapitel erläutert werden.

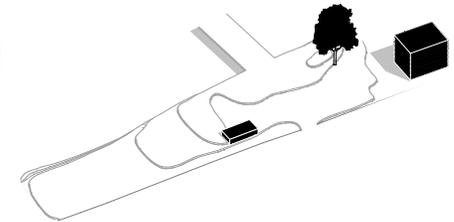


Abb.: 55 Südliches Reussufer:
Reusspark plus Dammgärtli (Vertiefungsvariante 03)

3.1 Interventionen Verkehr

Die Massnahmen beim Verkehr tragen dazu bei, die Strassenräume im Perimeter siedlungsorientierter auszugestalten, die Verkehrssicherheit im Strassenraum insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen und die Siedlungsqualität zu verbessern.

TEMPOREGIME

Die bestehende Tempo-30-Zone Spitalstrasse wird neu über die St. Karli-Brücke bis zum Kreisel ausgeweitet. Damit befindet sich das gesamte Gebiet nördlich des Kreisels Kreuzstutz in einer zusammenhängenden **Tempo-30-Zone**. Eine Ausnahme bildet der zwischen der Kirche und dem Pfarreizentrum liegende «Kreuzplatz». Dieser soll neu als Begegnungszone ausgestaltet werden.

STRASSENRAUMGESTALTUNG

Der Strassenraum der übergeordneten Spitalstrasse / St. Karli-Brücke, wird umgestaltet und verkehrsberuhigt. Die heute vorhandene Trennwirkung soll durch die neue Strassengestaltung reduziert und die Querung der Strasse für den Fuss- und Veloverkehr vereinfacht werden. Die Strasse wird dazu auf Höhe des nördlichen und südlichen Brückenkopfes, wo verschiedene Einmündungen bestehen, mit einem **Mehrzweckstreifen** ausgestattet. Der Mehrzweckstreifen befindet sich in der Mitte der Fahrbahn und vereinfacht das

Abbiegen sowie das Queren der Strasse, insbesondere für Fussgänger*innen und Velofahrer*innen. Weiter trägt er zu einer optischen Aufwertung des Strassenraums bei.

Die grosszügigen Knotengeometrien auf Höhe der Einmündungen südlich und nördlich der St. Karli-Brücke werden verkleinert und kompakter ausgestaltet. Die Restflächen stehen den zu Fuss Gehenden zur Verfügung und geringe Querungsdistanzen erlauben ein einfacheres Queren der Strasse. Die heutige **Einmündung** in die **Dammstrasse** führt mitten über den Platz beim Dammgärtli und zerschneidet diesen stark. Die Einmündung der Dammstrasse in die St. Karli-Brücke soll neu an den Bahndamm verlegt und die Fläche um das Dammgärtli freigespielt werden. Die Knotensichtweiten und die Befahrbarkeit für grössere Fahrzeuge wurden überprüft und können eingehalten werden.

Die drei bestehenden **Fussgängerstreifen** im Perimeter entlang der Spitalstrasse / St. Karli-Brücke bleiben erhalten und gewährleisten den zu Fuss Gehenden / Schulkindern sichere Querungsmöglichkeiten.

Die heutigen Platzverhältnisse auf der St. Karli-Brücke sind für zu Fuss Gehende nicht sehr grosszügig und die Trottoirs sind knapp 2.0m breit. Die bestehende

separate Busspur auf der Brücke soll daher zu Gunsten eines breiteren Trottoirs und Velostreifens zurückgebaut werden. Der **Rückbau** der **Busspur** ermöglicht es, das Trottoir einseitig auf 3.5 m zu verbreitern und trägt für die Schüler des Schulhauses St. Karli zu einer höheren Schulwegsicherheit bei. Die Strasse wird im Bereich der St. Karli-Brücke neu als **Kernfahrbahn** ausgestaltet.

Die **Bushaltestelle «Kreuzstutz»** befindet sich heute in der SBB-Unterführung und wird neu in Richtung Dammgärtli verlegt. Eine behindertengerechte Ausgestaltung der neuen Fahrbahnhaltestelle wurde geprüft und ist möglich. Ob Voll- oder Teilausbau muss, noch geprüft werden.

Im Zusammenspiel mit dem Platz beim Dammgärtli entsteht eine neue, städtebaulich attraktive Situation.

FUSS- UND VELOWEGNETZ

Ein engmaschiges Fuss- und Velowegnetz durchzieht den Perimeter. Ein wichtige Schulwegverbindung führt auf der westlichen Strassenseite der St. Karli-Brücke entlang.

Für den Veloverkehr konzentriert sich die Verbindung Innenstadt-Emmen entlang der Reuss neu auf die **Strassen Reussinsel und Dammstrasse**. Die Reussinsel

soll wie die Dammstrasse zur Velostrasse ausgebaut werden. Mit dieser neuen Veloführung kann der Nutzungskonflikt zwischen schnell fahrenden Velos und zu Fuss Gehenden im Bereich der Sentimattstrasse enflechtet werden. Diese steht künftig in erster Linie dem Fussverkehr zur Verfügung und gewinnt somit an Aufenthaltsqualität.

FAZIT

Zusammengefasst kann mit der neugestalteten und neu in die städtebauliche Setzung integrierte St. Karli-Strasse die Situation für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden. Das Verkehrskonzept beim südlichen Brückenkopf funktioniert für alle drei städtebaulichen Vertiefungsvarianten gleich und kann somit unabhängig des Variantenentscheides realisiert werden.

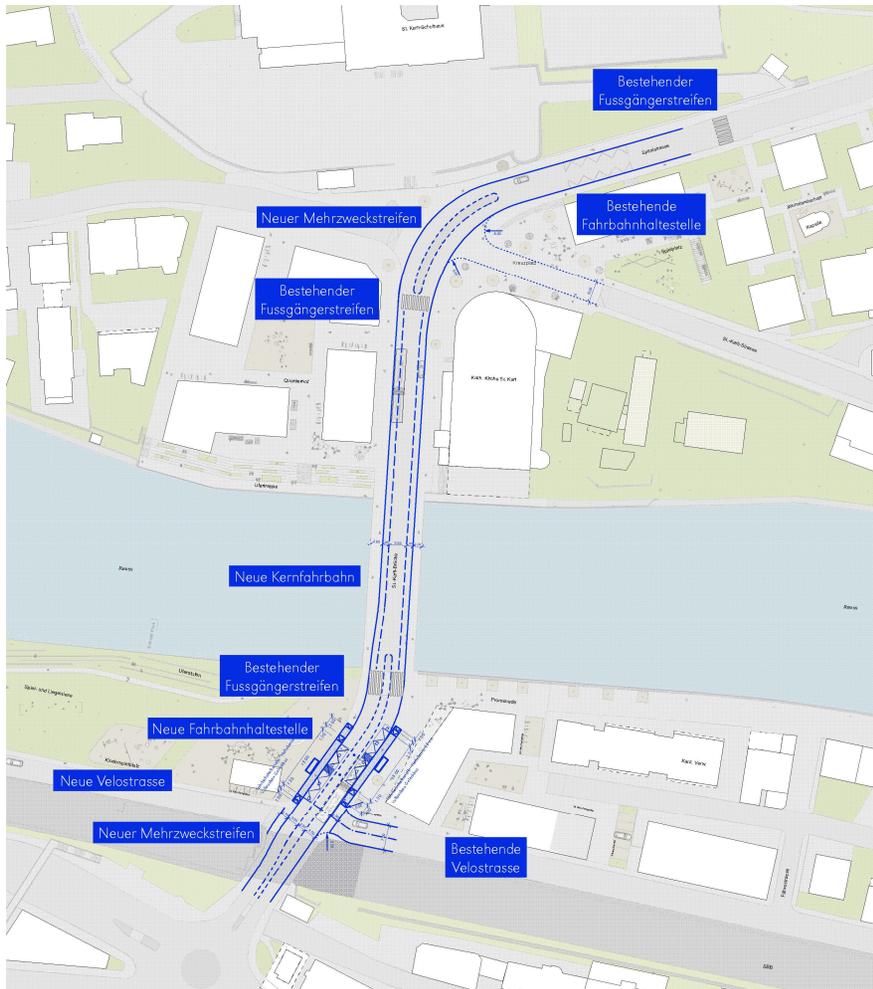


Abb.: 56 Übersicht Massnahmen Verkehr

INTERVENTIONEN BUS

Nachfolgend sind die Interventionen zum Rückbau der Busspur auf der St. Karli-Brücke sowie der Nachweis zur Verlegung der Bushaltestelle aufgeführt. Diese sind in einer nächsten Phase noch vertieft zu überprüfen.

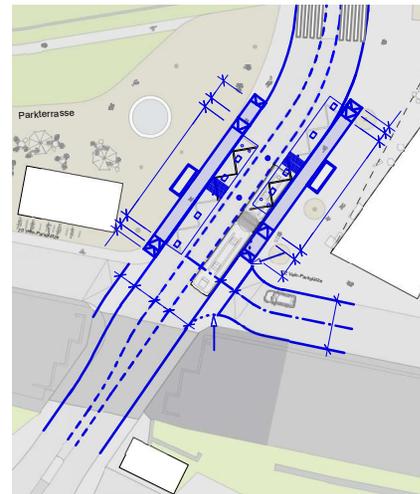


Abb.: 57 Neue Lage Bushaltestelle

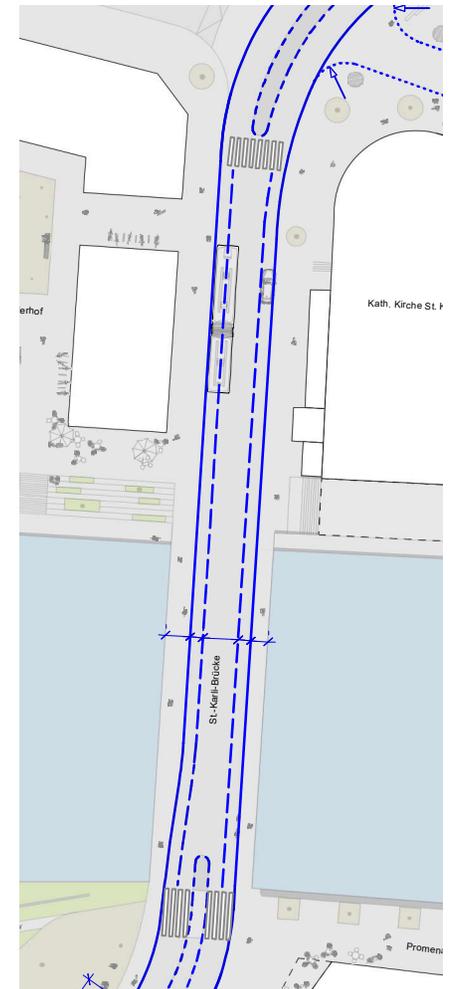


Abb.: 58 Rückbau Busspur



Abb.: 59 Fusswegnetz

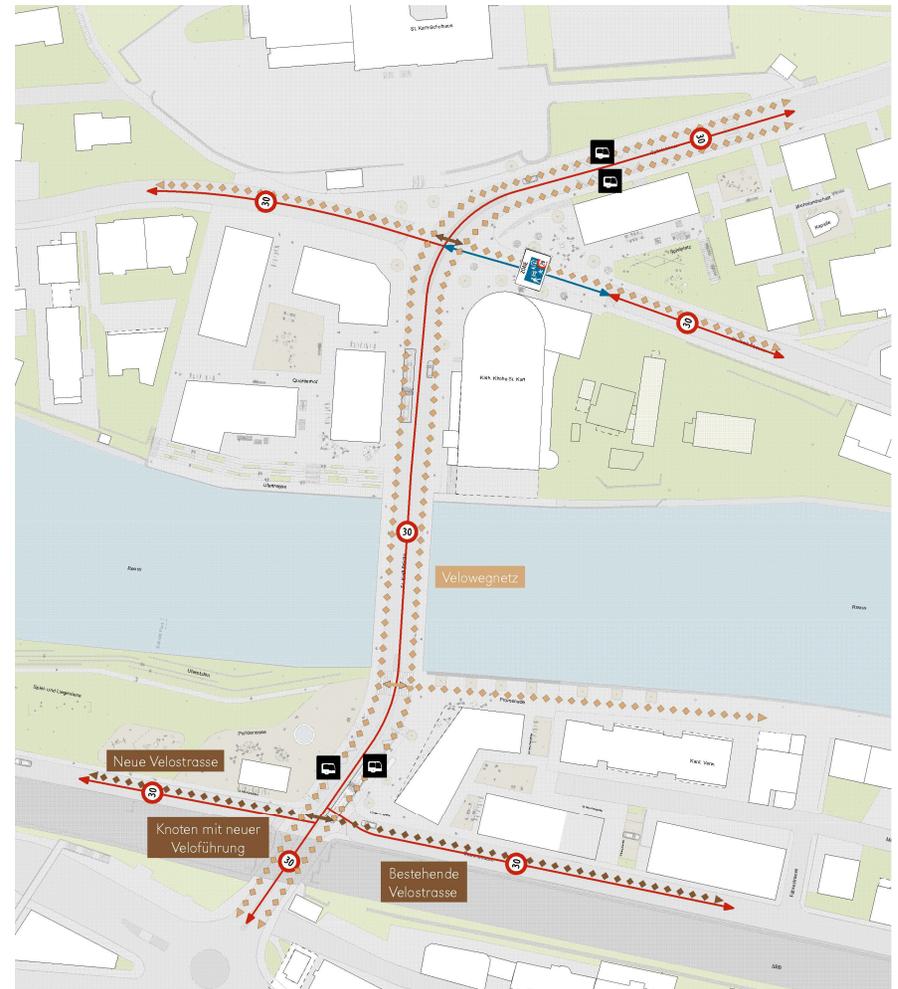


Abb.: 60 Velowegnetz

EINMÜNDUNG DAMMSTRASSE / REUSSINSEL

Die Ausgestaltung der Einmündungen Dammstrasse und Reussinsel in die Strasse St. Karli-Brücke ist in zwei Varianten denkbar.

VARIANTE TROTTOIRÜBERFAHRT

Die Einmündungen werden als Trottoirüberfahrt ausgebildet. Für Fussgänger ist ein direktes Queren der Dammstrasse und Reussinsel auf Höhe der Wunschlinien möglich. Die Knotensichtweiten wurden nach der VSS-Norm 40 273a geprüft und sind für den motorisierten Individualverkehr und den Veloverkehr gegeben. Die Sichtweite auf fahrzeugähnliche Geräte (FäG) auf dem Trottoir ist im Bereich der SBB-Unterführung eingeschränkt. Diese Lösung entspricht nicht den Standards der Stadt Luzern zum Fussverkehr. Gemäss Standards sind Trottoirüberfahrten, die wichtige Velorouten queren, zu vermeiden.

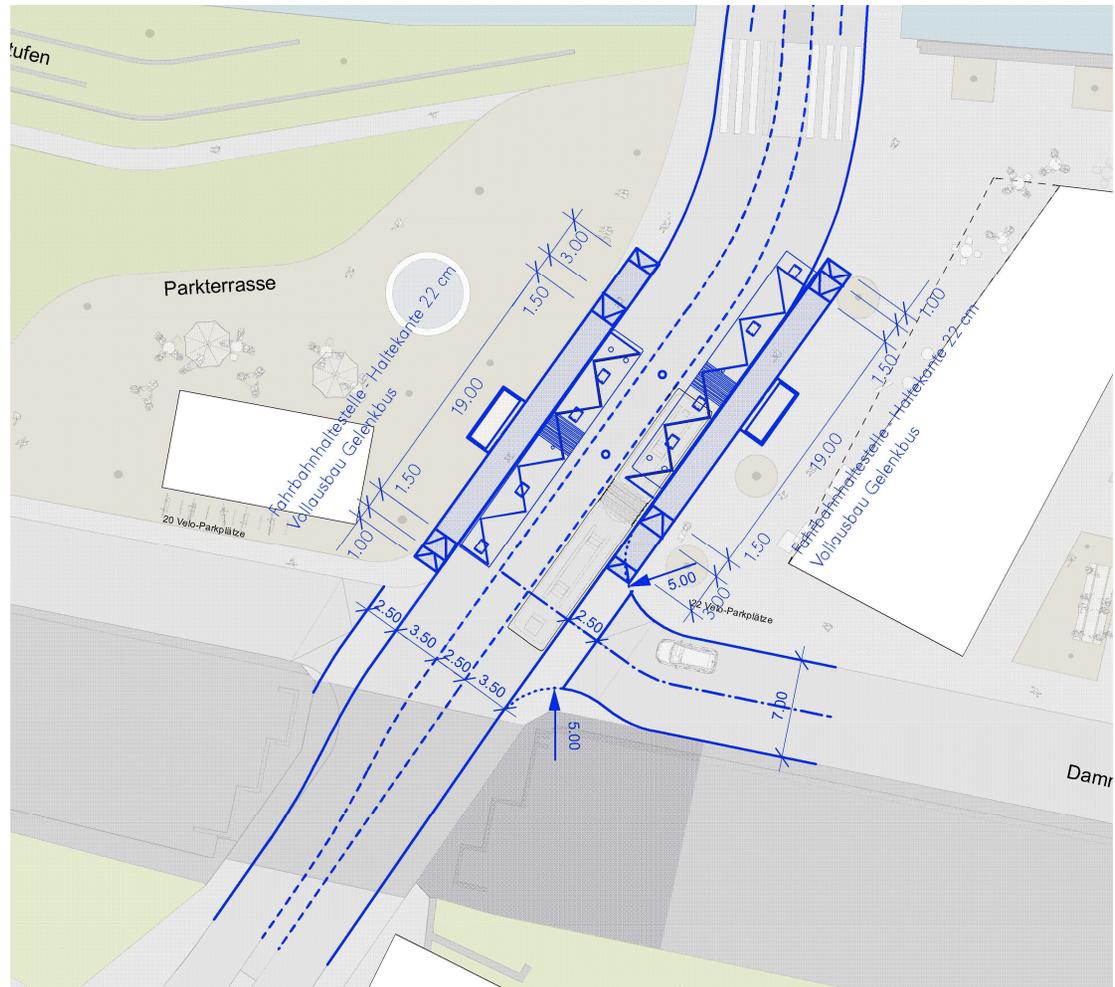


Abb.: 61 Einmünder Trottoirüberfahrt

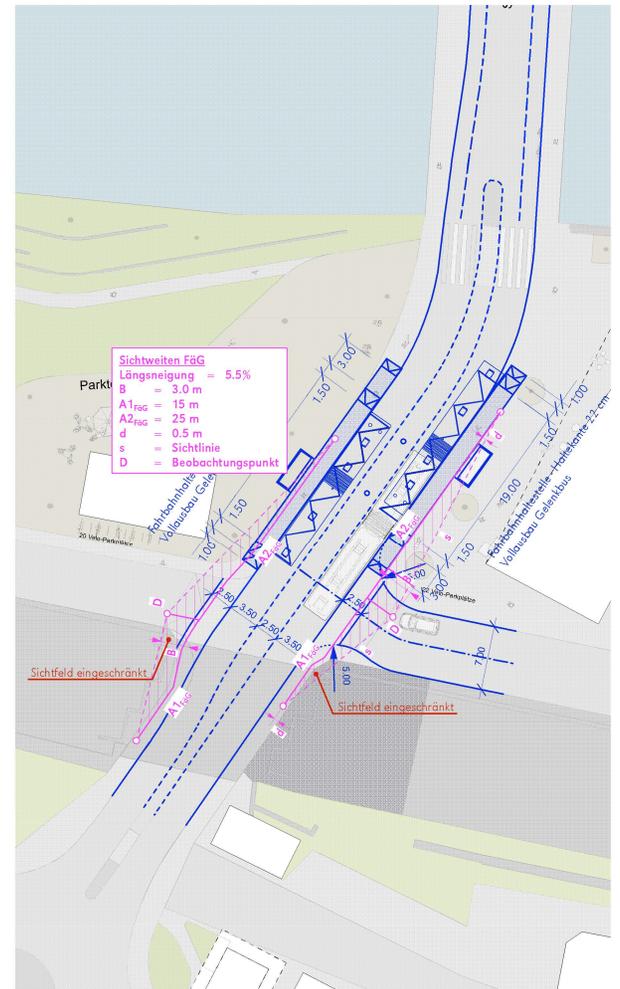
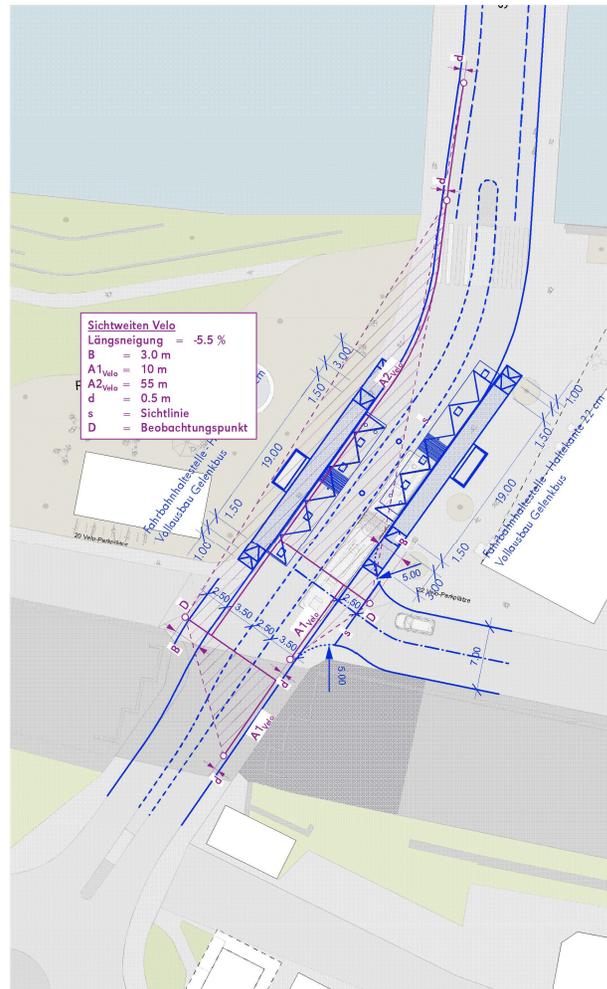
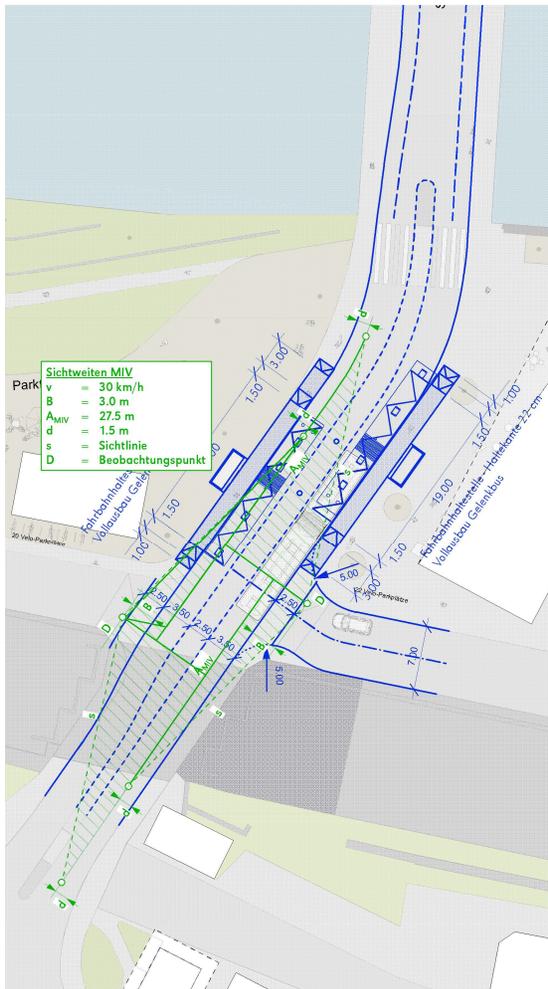


Abb: 62 Einmünder Trottoirüberfahrt Knotensichtweite

VARIANTE FUSSGÄNGERSTREIFEN

In dieser Variante werden die Einmündungen mit zurückversetzten Fussgängerstreifen ausgestattet. Die Querungsstelle wird von der Strasse St. Karli-Brücke 5 m zurückversetzt angeordnet. Sie ist über ein Trottoir entlang dem Bahndamm erschlossen und erfordert für Fussgänger einen kleinen Umweg. Die Fahrbahnbreite im Einmündungsbereich ist aufgrund des erforderlichen Trottoirs reduziert und beträgt zwischen 4.40 m und 5.00 m.

Die Anhaltesichtweiten auf die Fussgängerstreifen können im Bereich der SBB-Unterführung nach VSS-Norm 40 241 nicht eingehalten werden. Zusätzlich wurden die Vorgaben der bfu an Sichtweiten bei Fussgängerstreifen (reduzierte Anhaltesichtweite an Knoten) überprüft. Diese werden eingehalten.

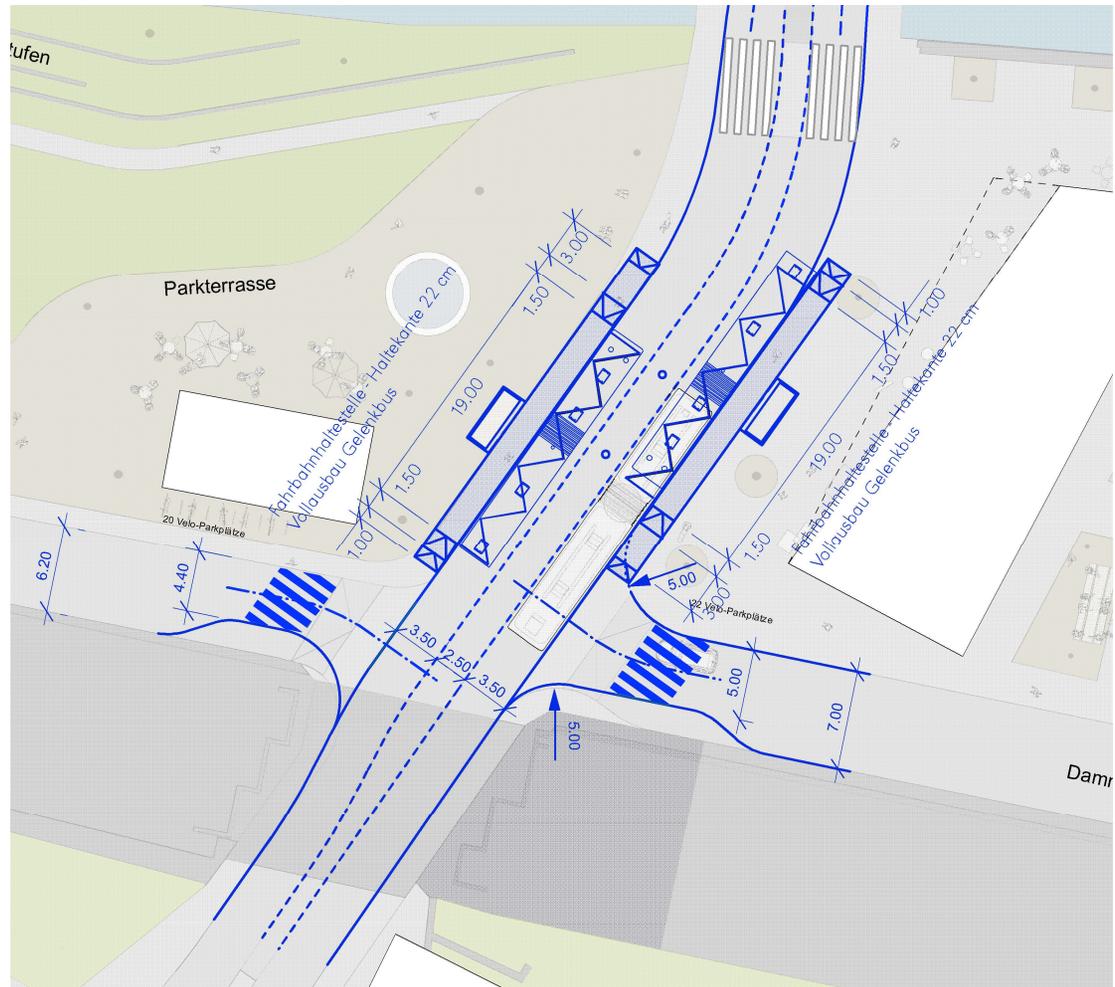


Abb.: 63 Einmünder Fussgängerstreifen

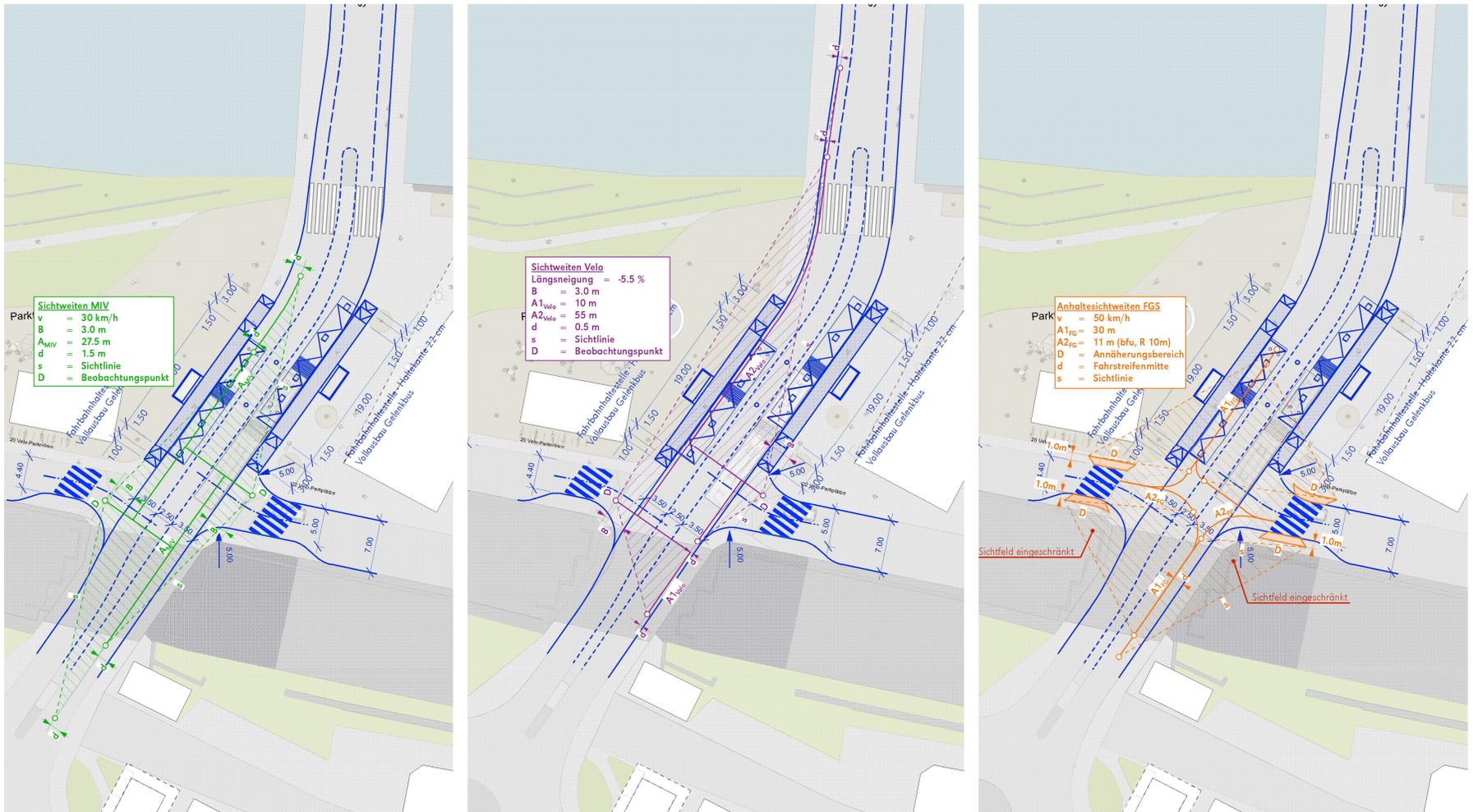


Abb.: 64 Einmünder Fußgängerstreifen Knotensichtweite

EXKURS:

VERWORFENE VARIANTE

EINBAHNSTRASSE DAMMSTRASSE

Auf der Dammstrasse wurde im Rahmen der Studie die Einführung eines Einbahnregimes (Fahrtrichtung Baselstrasse) geprüft. Damit könnte der Einmünder Dammstrasse / Bernstrasse stark redimensioniert werden. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass die Machbarkeit einer neuen Wegfahrt vom Quartier Sentimatt in Richtung Osten in die Baselstrasse kaum möglich ist. Der Knoten Damm-/Baselstrasse müsste aufwändig angepasst werden und die Leistungsfähigkeit des Knotens mit einer neuen Lichtsignalanlage wäre in Frage gestellt. Daher wurde das Einbahnregime nicht weiterverfolgt.



Abb.: 66

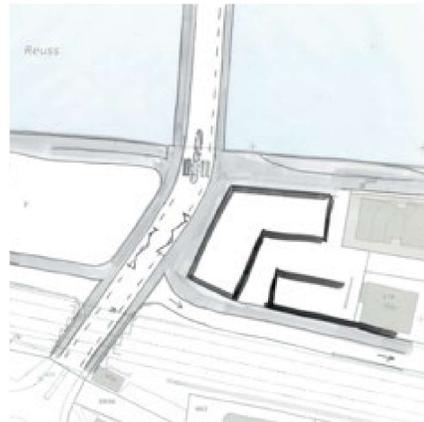


Abb.: 65

EXKURS

ENTSORGUNG

Durch die Verschiebung des Einmüenders der Dammstrasse hin zum Bahndamm entfällt die Möglichkeit dort die bestehende Entsorgungsstelle weiterhin unterbringen zu können. Als Ersatzstandort für eine Unterflurstation könnte der Parkplatz weiter östlich an der Dammstrasse beim Senti-matt-Schulhaus in Frage kommen.

Alternativ – aber aus städtebaulicher und verkehrlicher Sicht problematischer – wäre eine Unterbringung der Entsorgungsstelle auf den neuen Parkplätzen am östlichen Perimeterrand des Dammgärtlis möglich.

Die Möglichkeit wurde mittels Schleppkurven für die Vertiefungsvariante 02 geprüft.

Eine Längsanordnung wird bevorzugt, da diese Variante ohne Überschleppung von Trottoirflächen und Eingriff in private Grundstücke (Parkierung, Verkehrsschilder, Durchfahrtsrecht, etc.) möglich wäre. Sie würde jedoch den Verkehrsfluss behindern und eine Durchfahrt erschweren. Die Leitungen der Gleichrichterstation könnten ein weiteres Hindernis darstellen.

Im Bereich der Reussinsel ist keine Unterbringung der Entsorgungsstelle möglich, da hier keine Lkw-Wendemöglichkeit



Abb.: 67 Bevorzugter Alternativstandort Parkplatz
Dammstrasse, Quelle: www.map.geo.admin.ch

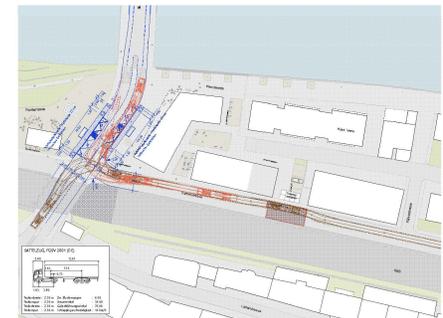


Abb.: 68 Standort Dammgärtli (nicht bevorzugt):
Option Längsanordnung

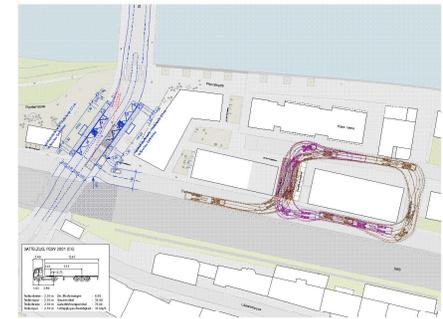


Abb.: 69 Standort Dammgärtli (nicht bevorzugt):

3.2 Teilraum Nord

Konzept

Der Teilraum Nord wird mit zwei verschiedenen Strategien entwickelt: Das Areal der Emmi wird schrittweise zu einem Ensemble von Bauten welche sich um einen Hof gruppieren verdichtet. In Anlehnung an seine Geschichte entsteht ein werkhofartiger Platz im Innern der Bebauung. Zur Reuss hin schafft eine breite Ufertreppe einen öffentlichen Freiraum am Fluss. Sie formuliert eine Art Brückenkopfsituation zusammen mit der Terrasse der Kirche St. Karli.

Das Areal der Pfarrei wird im Gegensatz zur Emmi nur punktuell verdichtet und der Bestand eingebunden, bzw. umgenutzt. Es ist dabei eine Verlagerung der Quartiernutzungen hin zum Kreuzplatz vorgesehen, im Osten des Areals liegt der Fokus auf die Transformation hin zu neuen Wohnnutzungen.

Ergänzt mit neuen Wegverbindungen wird Durchlässigkeit geschaffen, welche die Kapelle zugänglicher und sichtbarer macht. Der Freiraum dazwischen wird gartenartig als Wohnumfeld angelegt. Der neue Kreuzplatz zwischen der Kirche und dem Pfarreiareal wird zum verbindenden Scharnier für den Quartierteil. Der baumbestandene

Platz wird durch das Pfarreizentrum mit einer neuen öffentlichen Nutzung im Erdgeschoss und der Kirche aufgespannt. Die St. Karli-Strasse führt als Begegnungszone über den Platz.

NUTZUNG

- Wohnen
- ziel-/publikumsorientiert
- ruhiges Gewerbe/Büro
- Keller/Technik

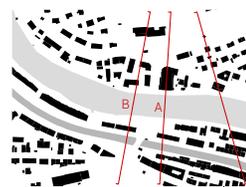


Abb.: 70 Schnittlinien

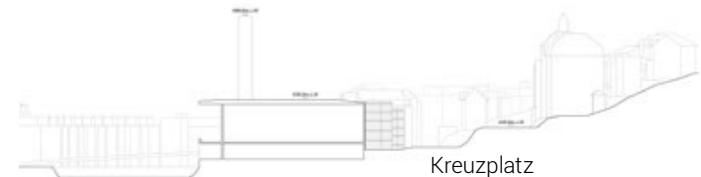


Abb.: 71 Schnitt A-A

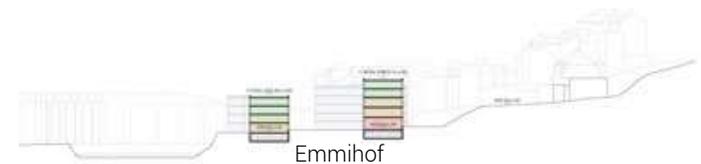


Abb.: 72 Schnitt B-B

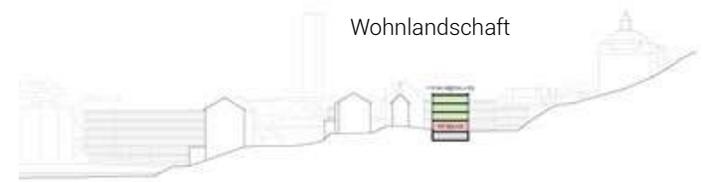


Abb.: 73 Schnitt D-D



Abb.: 74 Situationsplan



NUTZUNG

- Wohnen
- ziel-/publikumsorientiert
- ruhiges Gewerbe/Büro

Abb.: 75 Axonometrie mit ungefähren Angaben BGF

Weiterbearbeitung

Nebenstehend sind die gesammelten Rückmeldungen aufgeführt, welche es in der weiteren Bearbeitung zu beachten gilt.

Grundsätzliches zur Setzung im Teilraum Nord:
 > Die Gebäudesetzung und Volumen sind in den nächsten Planungsschritten als wichtiges Gegenüber zur geschützten St. Karli-Kirche weiter zu prüfen, Abklärungen mit der Denkmalpflege sind vorzunehmen.



Abb.: 76 Situationsplan

3.3 Teilraum Süd: Uferband (Vertiefungsvariante 01)

Konzept

Diese Variante zeichnet sich durch eine Abfolge von drei unterschiedlichen Freiräumen entlang der Reuss aus. Das Dammgärtli wird in seiner heutigen Form als Quartiergarten inkl. der grossen Eiche und weiterer Bäume erhalten und in Richtung Bahndamm mit einem Kiesplatz ergänzt. Die Dammstrasse wird direkt am Bahndamm geführt und der Knoten entsprechend ausgestaltet. Im Osten schliesst ein Punktbau das Dammgärtli in Richtung Sentimattquartier ab. Das Dammgärtli als räumlich prägendes gegenüber der Kirche, und somit auch die Achse Meyerstrasse, bleibt unverbaut.

Westlich der St.Karli-Brücke schafft ein sechsgeschossiger Zeilenbau mit einem durchlässigen Erdgeschoss zwei unterschiedliche räumliche Situationen: Zur Reuss hin entsteht eine Promenade für Fussgänger*innen mit einer begrünten Ufertreppe zum Fluss hinunter. Westlich der Bebauung entsteht ein kleiner halböffentlicher Siedlungsplatz als Übergang zur anschliessenden AXA-Überbauung mit einem kleineren Spielplatz für die unmittelbare Nachbarschaft. Alternativ könnte auch ein grösserer Spielplatz im Bereich des Dammgärtli angeboten werden. Der Radweg wird entlang des Bahndammes geführt und die Bushaltestellen liegen neu auf Höhe des Dammgärtlis.



Abb.: 77 Erdgeschoss

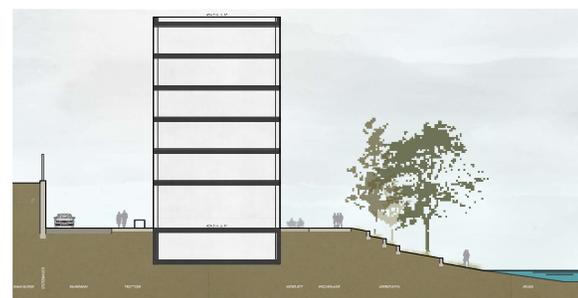


Abb.: 78 Schnitt Reussinsel



Abb.: 79 Schnitt Dammgärtli

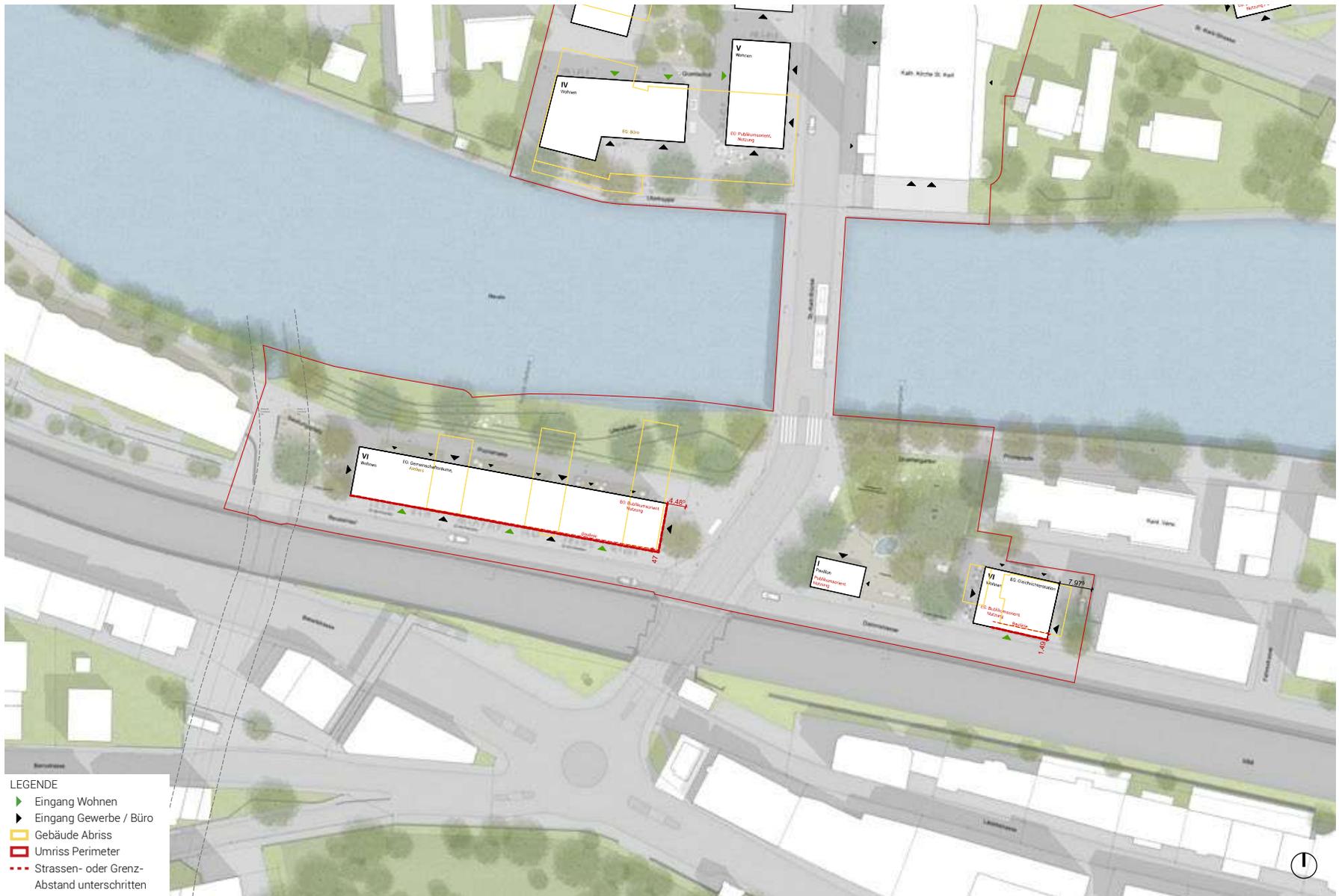


Abb.: 80 Situationsplan

Schnitte und Kennwerte

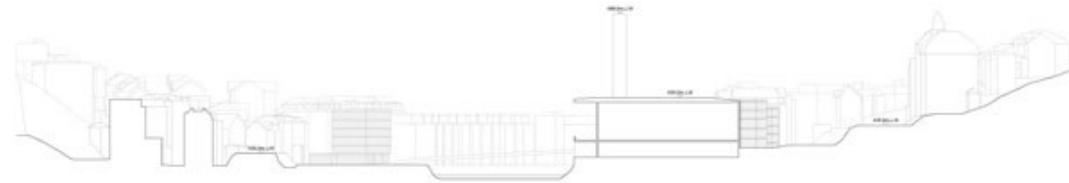


Abb.: 82 Schnitt A-A

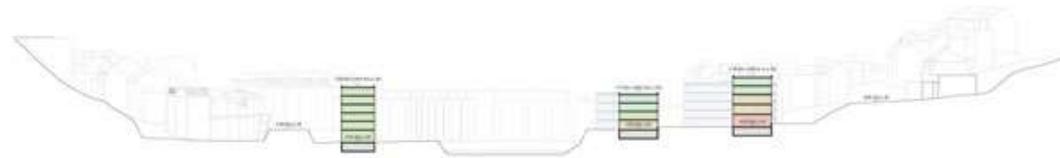


Abb.: 83 Schnitt B-B

- NUTZUNG
- Wohnen
 - ziel-/publikumsorientiert
 - ruhiges Gewerbe/Büro
 - Keller/Technik

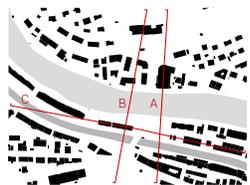
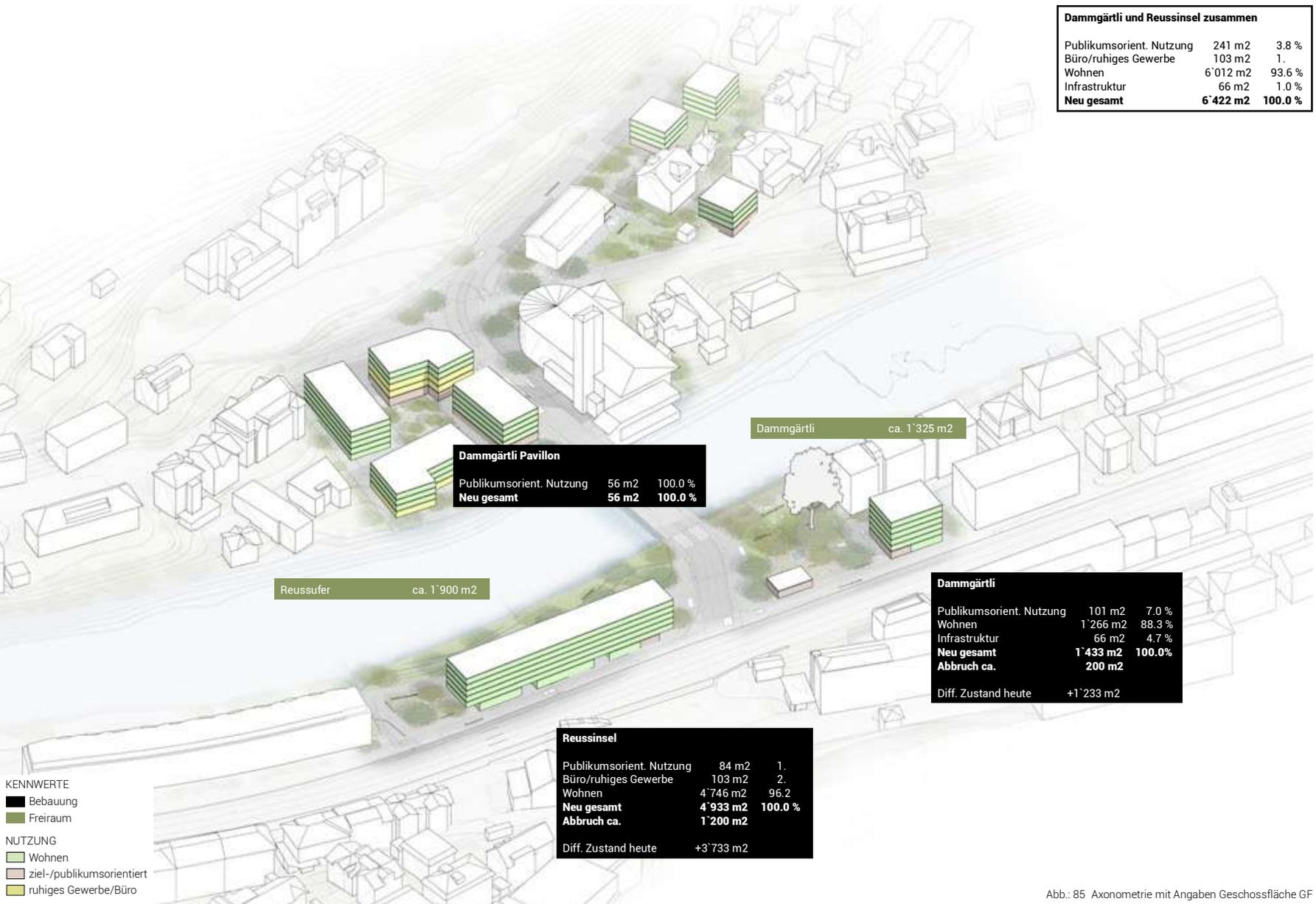


Abb.: 81 Schnittlinien



Abb.: 84 Schnitt C-C



KENNWERTE
 ■ Bebauung
 ■ Freiraum

NUTZUNG
 ■ Wohnen
 ■ ziel-/publikumsorientiert
 ■ ruhiges Gewerbe/Büro

Dammgärtli und Reussinsel zusammen		
Publikumsorient. Nutzung	241 m2	3.8 %
Büro/ruhiges Gewerbe	103 m2	1.0 %
Wohnen	6'012 m2	93.6 %
Infrastruktur	66 m2	1.0 %
Neu gesamt	6'422 m2	100.0 %

Dammgärtli Pavillon		
Publikumsorient. Nutzung	56 m2	100.0 %
Neu gesamt	56 m2	100.0 %

Dammgärtli ca. 1'325 m2

Reussufer ca. 1'900 m2

Dammgärtli		
Publikumsorient. Nutzung	101 m2	7.0 %
Wohnen	1'266 m2	88.3 %
Infrastruktur	66 m2	4.7 %
Neu gesamt	1'433 m2	100.0 %
Abbruch ca.	200 m2	
Diff. Zustand heute	+1'233 m2	

Reussinsel		
Publikumsorient. Nutzung	84 m2	1.0 %
Büro/ruhiges Gewerbe	103 m2	2.0 %
Wohnen	4'746 m2	96.2 %
Neu gesamt	4'933 m2	100.0 %
Abbruch ca.	1'200 m2	
Diff. Zustand heute	+3'733 m2	

Abb.: 85 Axonometrie mit Angaben Geschossfläche GF

Wohnungsspiegel

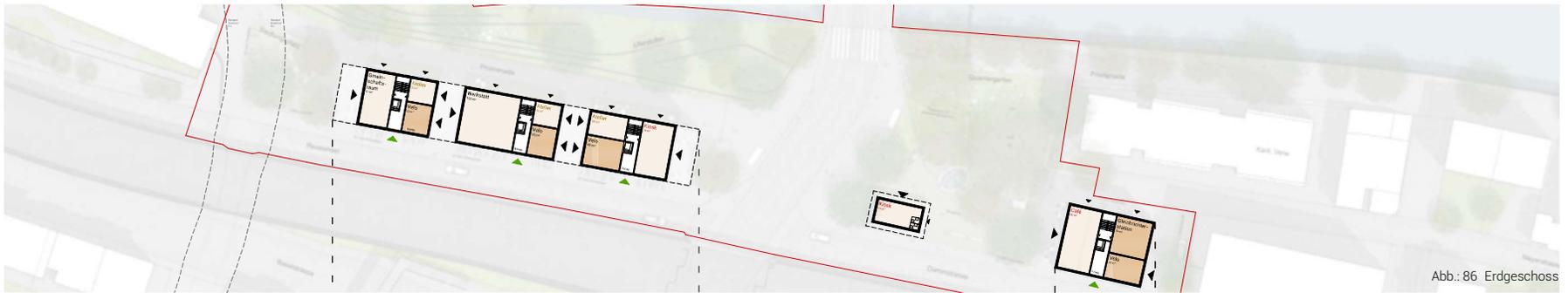


Abb.: 86 Erdgeschoss

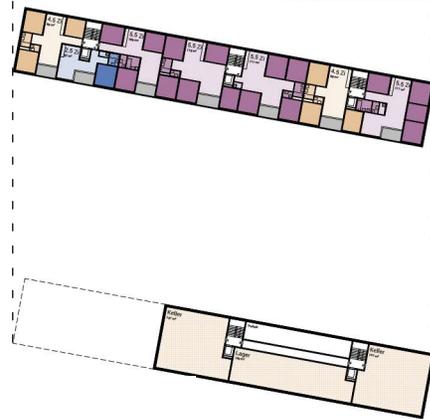


Abb.: 87 Regelgeschoss 1.-5. OG



Abb.: 88 Untergeschoss

WOHNUNGSSPIEGEL		
Grösse	Reussinsel	Dammgärtli
5.5 Zi (ca. 110 m ²):	20	0
4.5 Zi (ca. 90 m ²):	10	0
3.5 Zi (ca. 70 m ²):		5
2.5 Zi (ca. 50 m ²):	5	10
Total Wohnungen:	35	15

Grundrisse

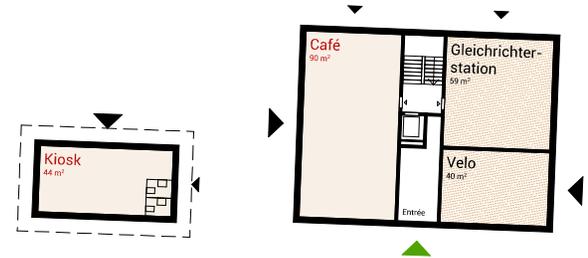


Abb.: 89 Erdgeschoss Mstb. 1-500

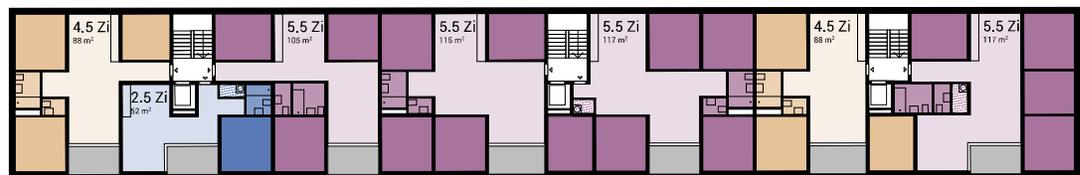


Abb.: 90 Regelgeschoss Mstb. 1-500

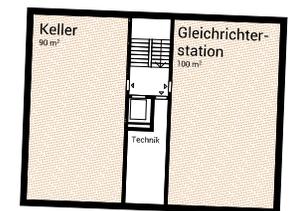
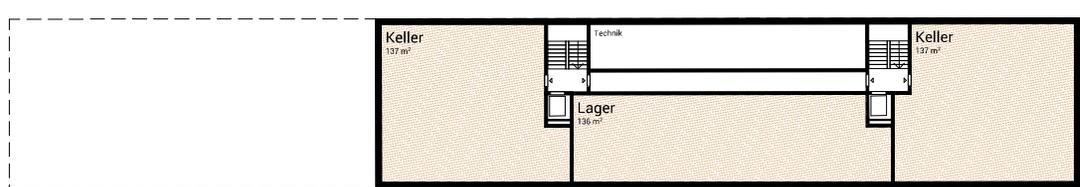


Abb.: 91 Untergeschoss Mstb. 1-500

Flexible Wohnungsgrundrisse - Optionen Regelgeschoss

Das Quartier zeichnet sich heute durch einen hohen Jugendquotienten und gleichzeitig vielen Kleinwohnungen im Bestand aus. Als Grundlage für die Studie wurde von der Projektsteuerung der Bedarf für möglichst familienfreundliche Wohnungen im preisgünstigen Segment geäussert und entsprechend für alle Varianten als Ziel gesetzt.

Denkbar sind neben Wohnraum für Familien und grössere Gemeinschaften (z.B. Cluster-Wohnen) auch Wohnungen in Form von Atelierwohnungen und anderen neuen Wohnformen.

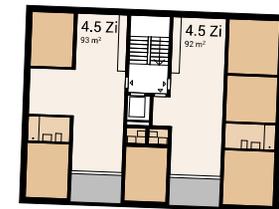
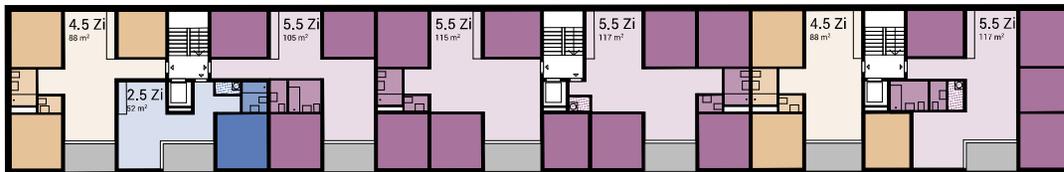


Abb.: 92 Regelgeschoss Alternative 1 - Fokus Familienwohnen Mstb. 1-500

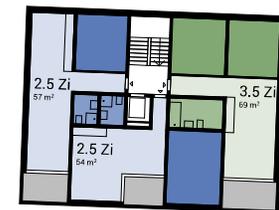


Abb.: 93 Regelgeschoss Alternative 2 - Wohnungsmix Standard Mstb. 1-500

Modellfotos



Abb.: 94 Fotos Arbeitsmodell

3.4 Teilraum Süd: Reusspark (Vertiefungsvariante 02)

Konzept

Dank der baulichen Konzentration auf der östlichen Seite der St.Karli-Brücke gelingt ein freiräumlicher Befreiungsschlag für das Quartier. Ein neuer Quartierpark an der attraktiven Lage zwischen Bahndamm und Reuss schafft ein neues Angebot für das mit Freiraum stark unterversorgte Quartier.

Viele neue Bäume und ökologisch wertvolle Bereiche charakterisieren den Park. Dieser kann für verschiedene Bedürfnisse und Altersgruppen zoniert werden und unter Anderem auch neue Spielplatzmöglichkeiten anbieten. Eine platzartige Situation schafft den Übergang vom Park zur St.Karli-Brücke mit den Bushaltestellen.

Östlich der Strasse schliesst ein Eckgebäude das Sentimattquartier ab. Diese Front mit öffentlichen Erdgeschossnutzungen und einer grosszügigen Vorzone bildet das Gegenüber des Parks und gleichzeitig den Auftakt der Sentimattpromenade in Richtung Altstadt. Die Meyerstrasse wird räumlich abgeschlossen und endet in einer Art langezogenem Quartierhof mit neuen Wegverbindungen.

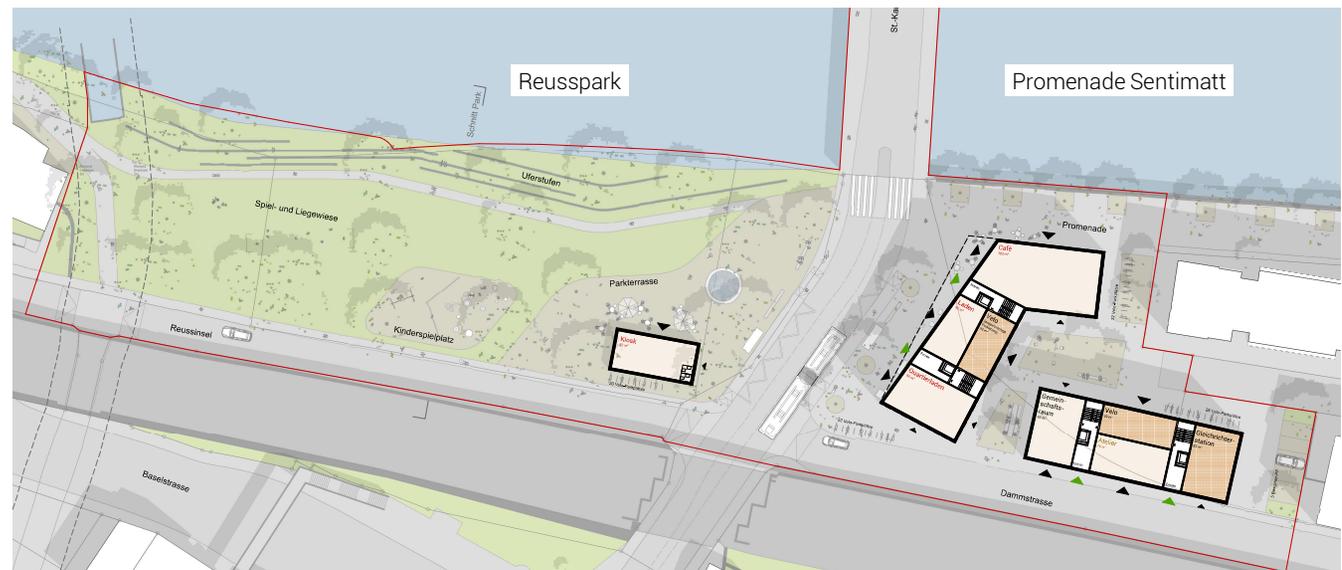


Abb.: 95 Erdgeschoss



Abb.: 96 Schnitt Reussinsel



Abb.: 97 Schnitt Dammgärtli

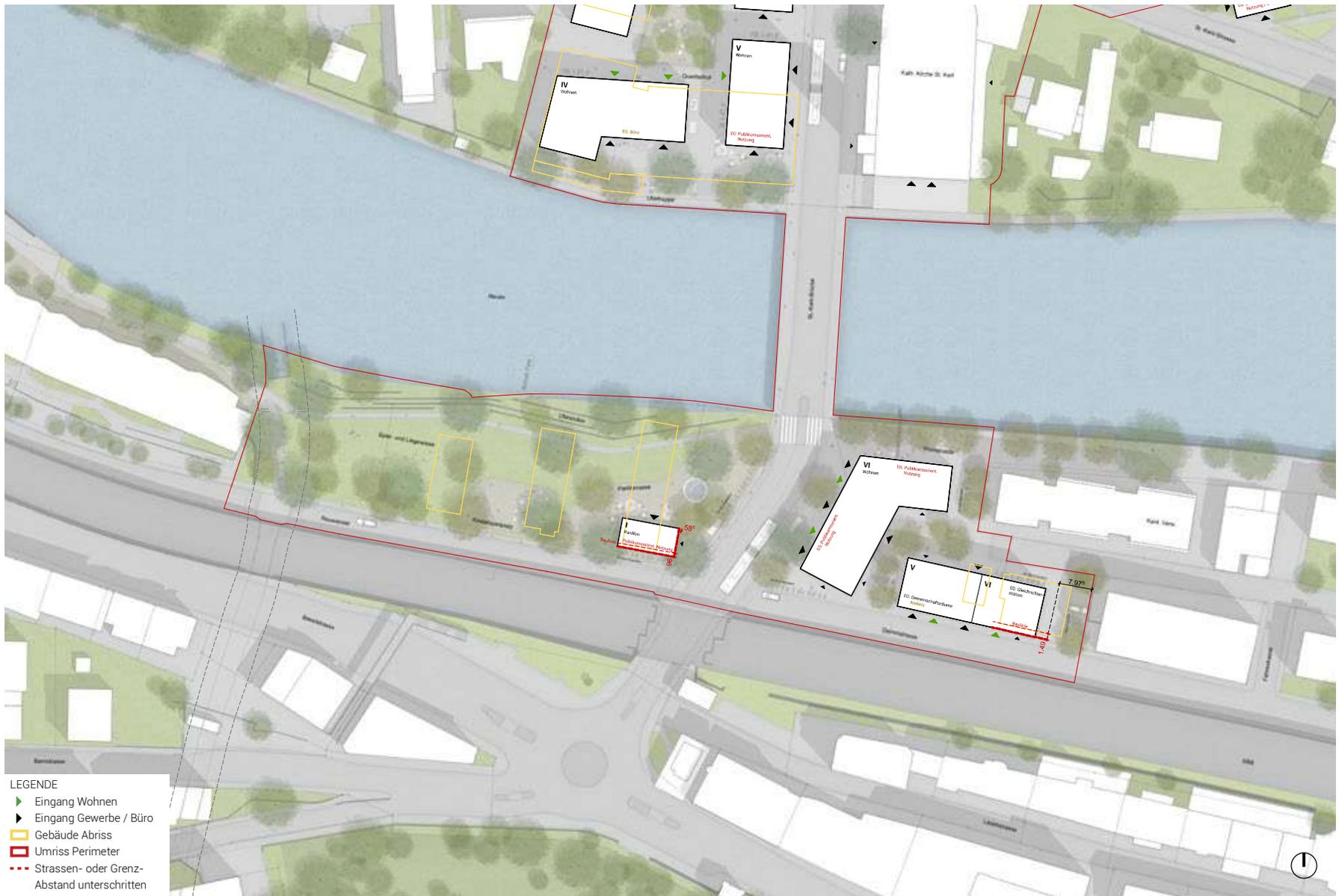


Abb.: 98 Situationsplan

Schnitte und Kennwerte

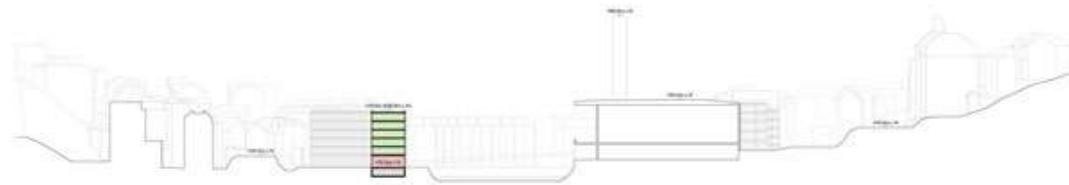


Abb.: 100 Schnitt A-A



Abb.: 101 Schnitt B-B

- NUTZUNG
- Wohnen
 - ziel-/publikumsorientiert
 - ruhiges Gewerbe/Büro
 - Keller/Technik



Abb.: 99 Schnittlinien



Abb.: 102 Schnitt C-C

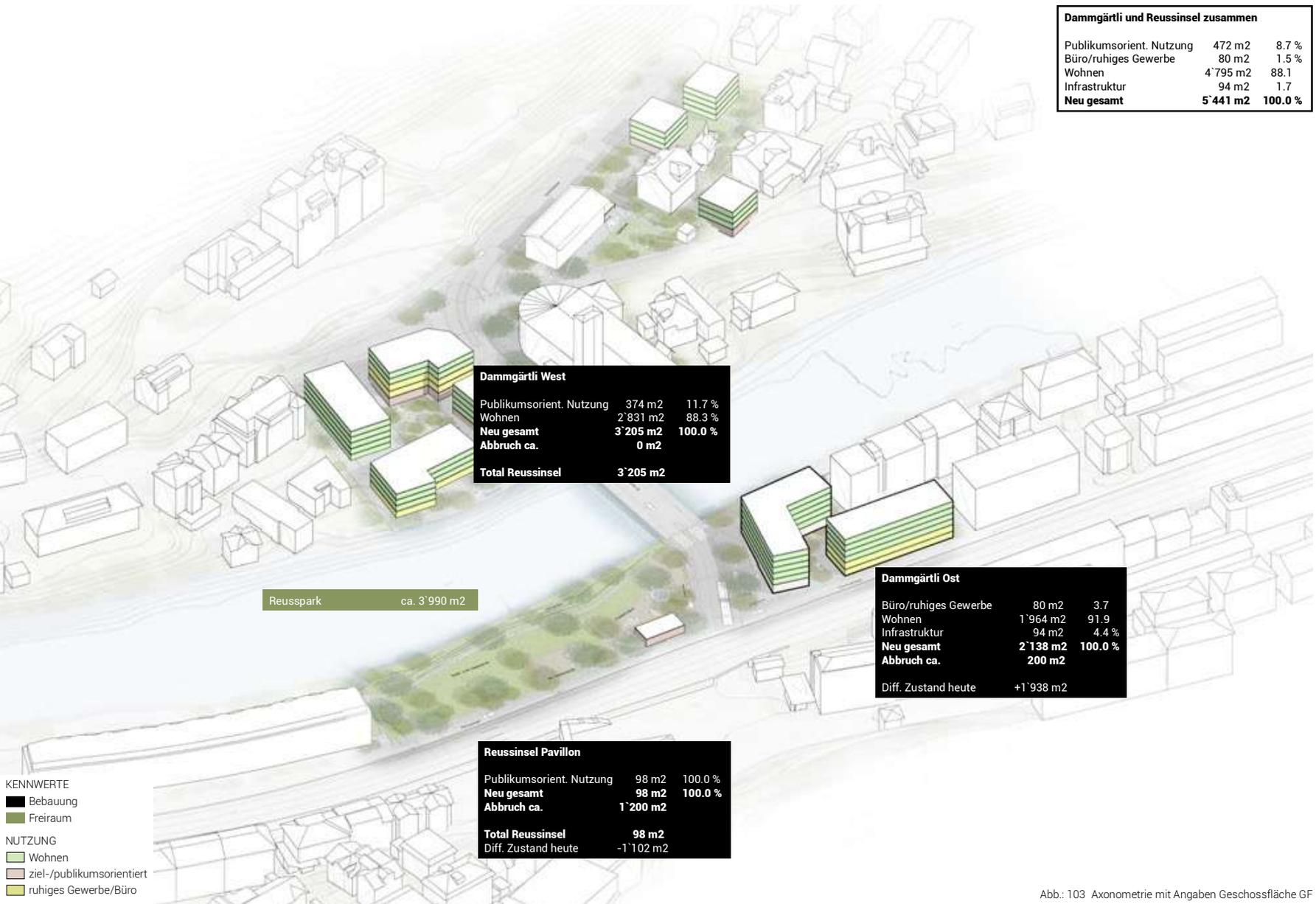


Abb.: 103 Axonometrie mit Angaben Geschossfläche GF

Wohnungsspiegel



Abb.: 104 Erdgeschoss

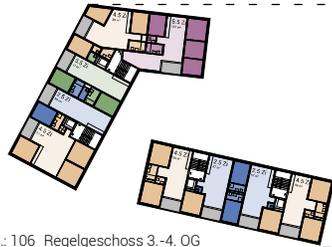


Abb.: 106 Regelgeschoss 3.-4. OG

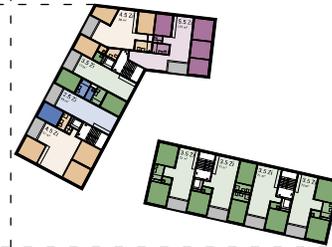


Abb.: 105 Regelgeschoss 1.-2. OG

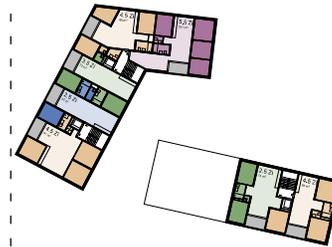


Abb.: 107 Dachgeschoss

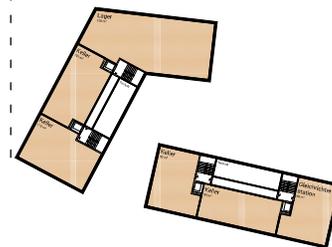


Abb.: 108 Untergeschoss

WOHNUNGSSPIEGEL

Grösse	Dammgärtli West	Dammgärtli Ost
5.5 Zi (ca. 110 m ²):	5	0
4.5 Zi (ca. 90 m ²):	10	5
3.5 Zi (ca. 70 m ²):		9
2.5 Zi (ca. 50 m ²):	5	4
Total Wohnungen:	25	18

Grundrisse

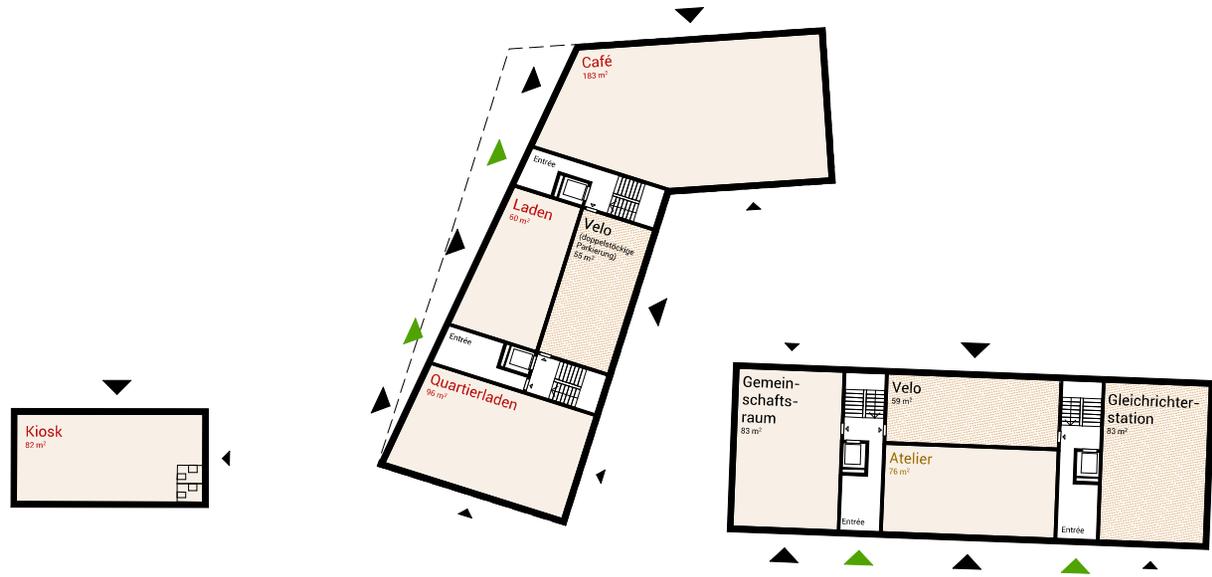


Abb.: 110 Regelgeschoss 1.-2. OG Mstb. 1-500



Abb.: 111 Regelgeschoss 3.-4. OG Mstb. 1-500



Abb.: 112 Dachgeschoss Mstb. 1-500

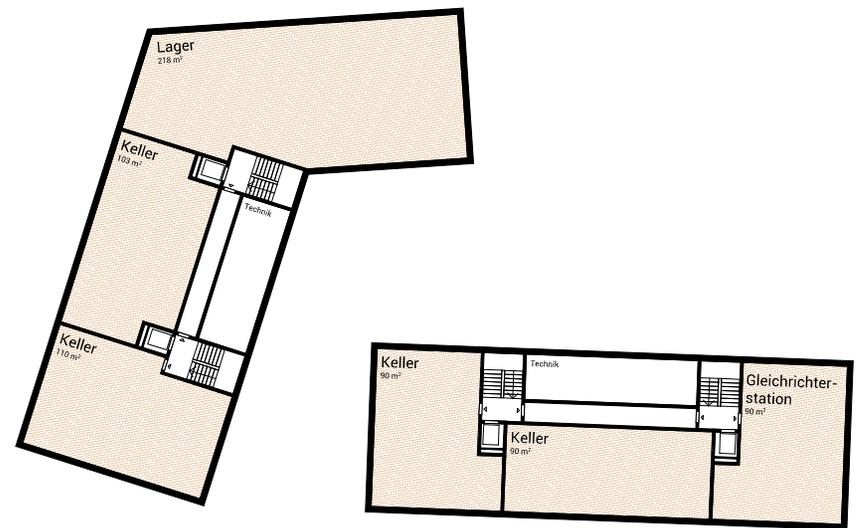


Abb.: 113 Untergeschoss Mstb. 1-500

Modellfotos



Abb.: 114 Fotos Arbeitsmodell

3.5 Teilraum Süd: Reusspark plus Dammgärtli (Vertiefungsvariante 03)

Konzept

Das Dammgärtli und der neue Reusspark bilden zusammen einen neuen grosszügigen Stadtraum und schaffen den Brückenschlag über die Strasse St. Karli-Brücke hinweg. Das Dammgärtli und der Reusspark nehmen gestalterisch Bezug aufeinander und ergänzen sich im Nutzungsangebot: Das Dammgärtli ist der verwunschene schattige Quartiergarten mit Kinderspielfeld, der Reusspark ist weitläufiger, offener und hat, auch dank der Parkterrasse und dem Pavillon, einen öffentlicheren Charakter als das Dammgärtli. Das mit Freiraum deutlich unterversorgte Quartier erfährt eine massive Aufwertung dank diesem breiten Angebot an Freiräumen, Atmosphären und Nutzungen. Der Freiraum wird zum Vermittler zwischen dem Sentimattquartier und der nördlichen Bebauung entlang der Reuss und löst elegant die städtebaulich schwierige Schnittstelle.



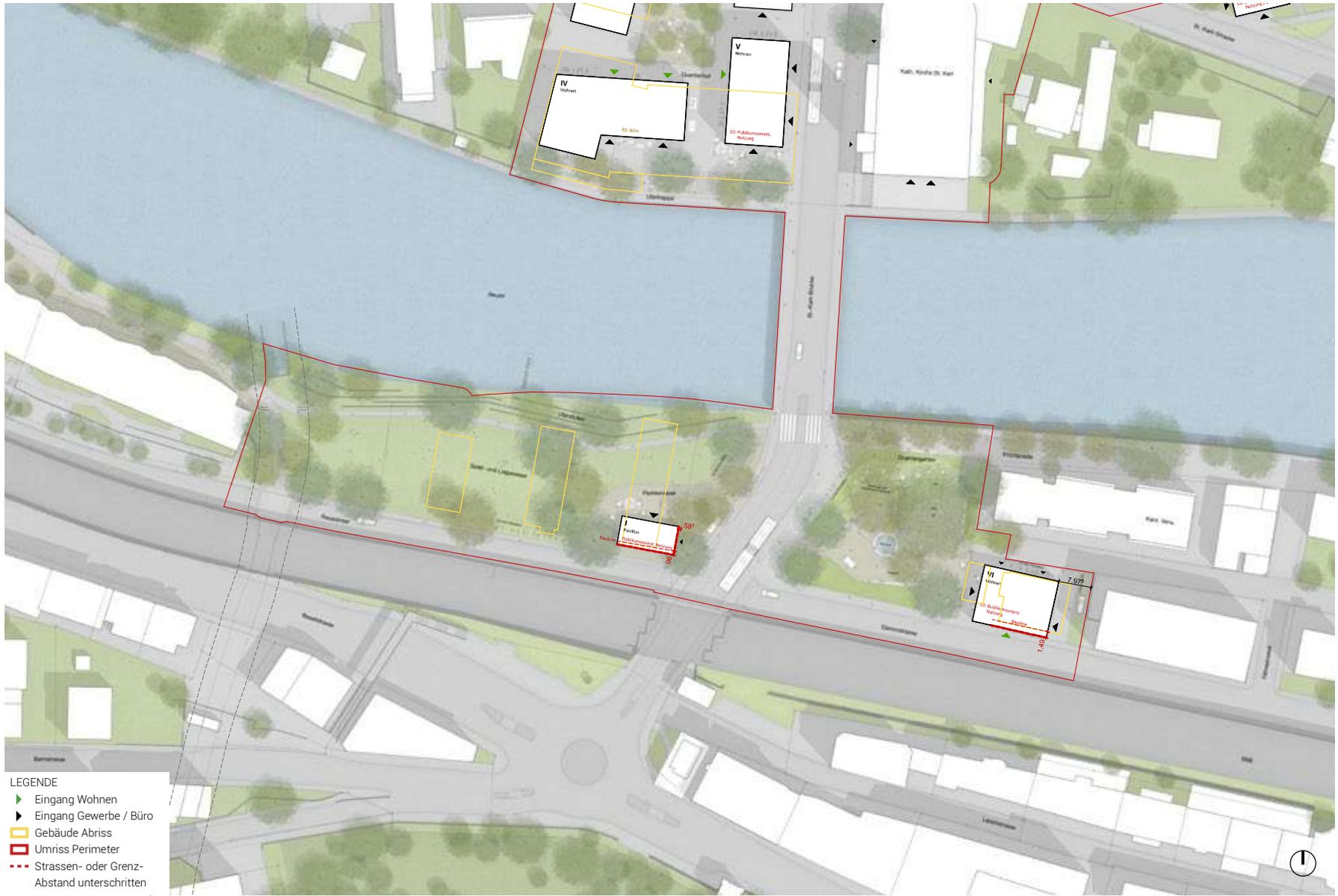
Abb.: 115 Erdgeschoss



Abb.: 116 Schnitt Reussinsel



Abb.: 117 Schnitt Dammgärtli



Schnitte und Kennwerte

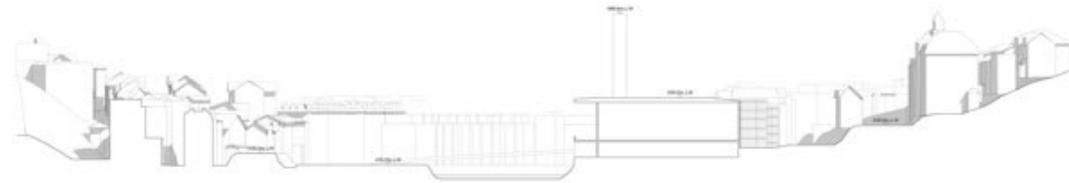


Abb.: 120 Schnitt A-A

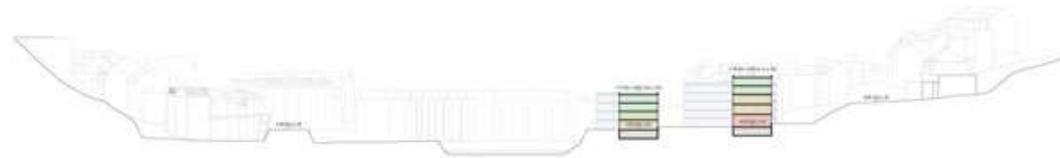


Abb.: 121 Schnitt B-B

- NUTZUNG
- Wohnen
 - ziel-/publikumsorientiert
 - ruhiges Gewerbe/Büro
 - Keller/Technik

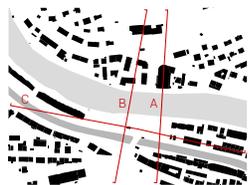


Abb.: 119 Schnittlinien

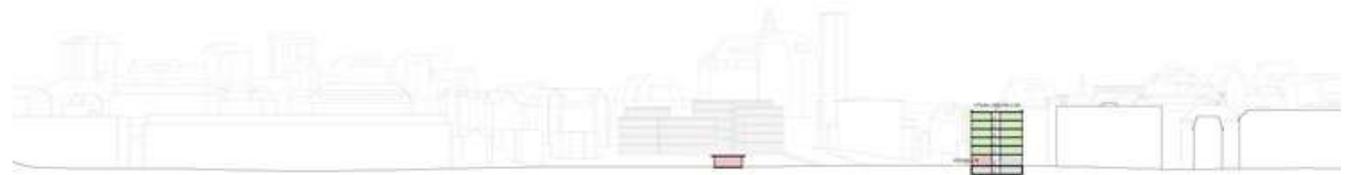
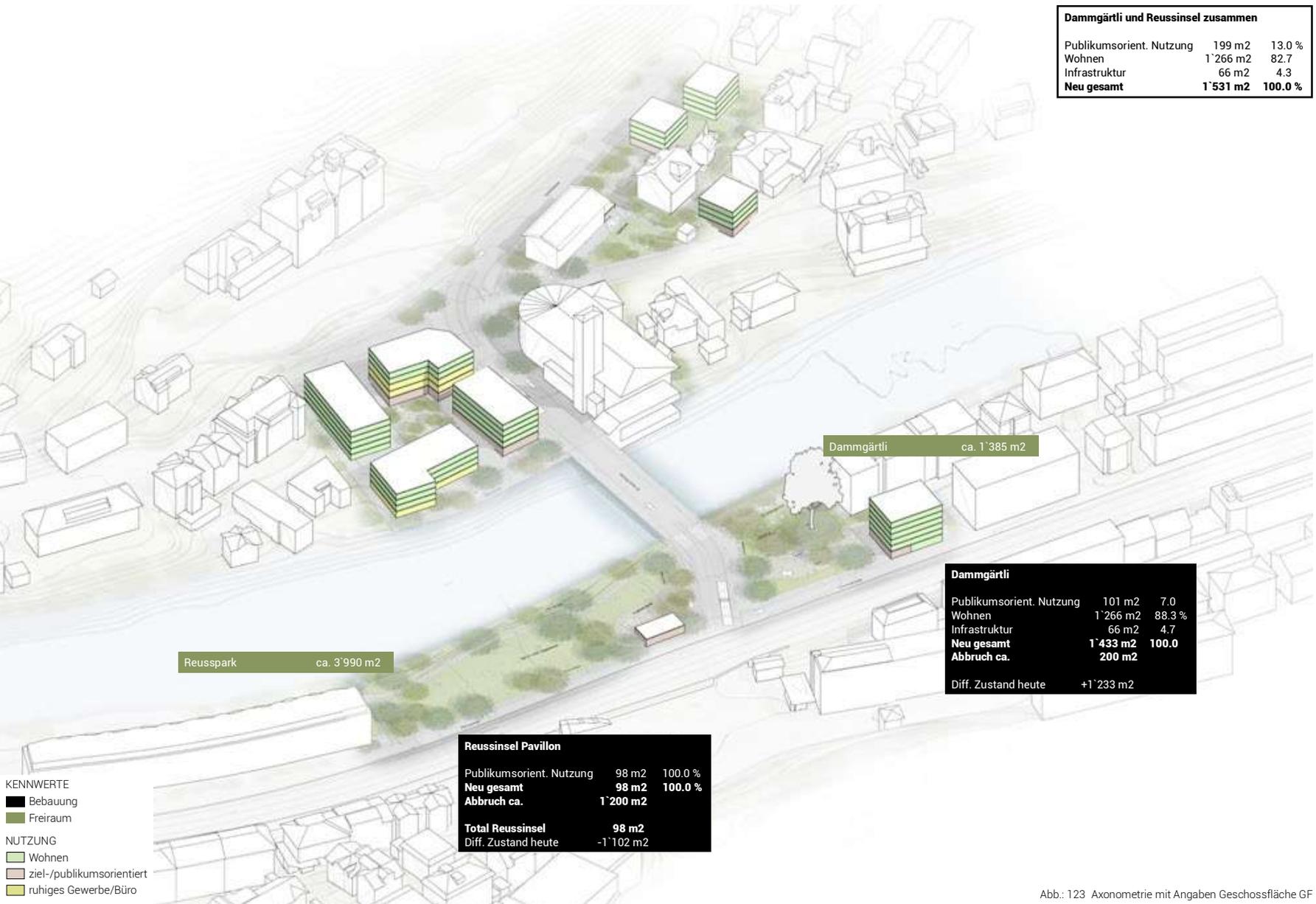


Abb.: 122 Schnitt C-C



KENNWERTE
 ■ Bebauung
 ■ Freiraum

NUTZUNG
 ■ Wohnen
 ■ ziel-/publikumsorientiert
 ■ ruhiges Gewerbe/Büro

Reusspark ca. 3'990 m²

Reussinsel Pavillon		
Publikumsorient. Nutzung	98 m ²	100.0 %
Neu gesamt	98 m²	100.0 %
Abbruch ca.	1'200 m²	
Total Reussinsel	98 m²	
Diff. Zustand heute	-1'102 m ²	

Dammgärtli ca. 1'385 m²

Dammgärtli		
Publikumsorient. Nutzung	101 m ²	7.0
Wohnen	1'266 m ²	88.3 %
Infrastruktur	66 m ²	4.7
Neu gesamt	1'433 m²	100.0
Abbruch ca.	200 m²	
Diff. Zustand heute	+1'233 m ²	

Dammgärtli und Reussinsel zusammen		
Publikumsorient. Nutzung	199 m ²	13.0 %
Wohnen	1'266 m ²	82.7
Infrastruktur	66 m ²	4.3
Neu gesamt	1'531 m²	100.0 %

Abb.: 123 Axonometrie mit Angaben Geschossfläche GF

Wohnungsspiegel

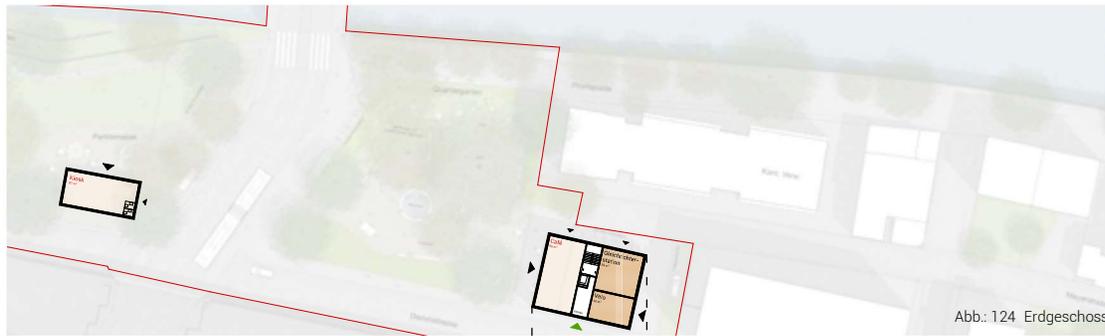


Abb.: 124 Erdgeschoss

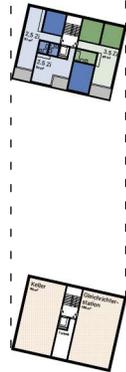


Abb.: 125 Regelgeschoss 1.-5. OG

WOHNUNGSSPIEGEL	Dammgärtli
Grösse	
5.5 Zi (ca. 110 m ²):	0
4.5 Zi (ca. 90 m ²):	5
3.5 Zi (ca. 70 m ²):	10
2.5 Zi (ca. 50 m ²):	15
Total Wohnungen:	15

Abb.: 126 Untergeschoss

Grundrisse Mstb. 1:500

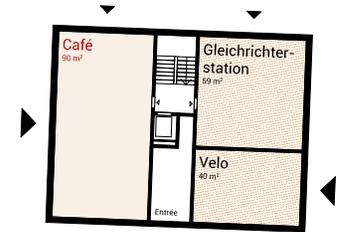


Abb.: 127 Erdgeschoss Mstb. 1-500

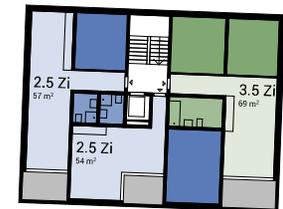


Abb.: 128 Regelgeschoss Mstb. 1-500

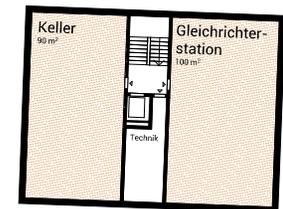


Abb.: 129 Untergeschoss Mstb. 1-500

Modellfotos



Abb.: 130 Fotos Arbeitsmodell

3.6 Erschliessung Reussinsel und Dammgärtli

Autoparkierung

Für die Berechnung der Parkplätze wurde das sich in Revision befindende Konzept Autoparkierung verwendet. Der Perimeter befindet sich neu in der Zone 2, für welche nur wenige Parkplätze vorgesehen sind.

Für das Areal ist autoarmes/autofreies Wohnen vorgesehen. Daher wurden für die Bewohnenden und Mitarbeitenden keine Parkplätze ausgewiesen. Ein Anteil an Car-Sharing Parkplätzen findet jedoch auf dem Areal Platz. Ein Ansatz der die Erreichung der Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft unterstützt.



Abb.: 131 Auszug Konzept Autoparkierung, März 2020, Stadt Luzern

RICHTWERTE BESUCHERPARKPLÄTZE

Wohnen	1 PP pro 1'000 m2 GF
Büro	1 PP pro 300 m2 GF
Gewerbe	1 PP pro 75 m2 GF

Objekt	Parkplätze für Bewohnende 1 Parkplatz ist erforderlich pro	Parkplätze für Besuchende und Kundschaft 1 Parkplatz ist erforderlich pro	Parkplätze für Beschäftigte 1 Parkplatz ist erforderlich pro
Wohnung	100 m ² GF (mind. aber 1 Parkplatz pro Wohnung)	1000 m ² GF	
Alterswohnung, Studentenwohnungen	4 Wohnungen	1000 m ² GF	
Büro, Labor, Praxis		300 m ² GF	75 m ² GF
Lagerraum, Archiv		300 m ² GF	
Läden		75 m ² GF	200 m ² GF
Fabrikation, Werkstätte		500 m ² GF	150 m ² GF
Restaurant, Café		8 Sitzplätze	30 Sitzplätze
Hotel, Pension		6 Betten + 1 Carabettelfläche pro 50 Betten	15 Betten
Kulturraum, Saalbaute, Unterhaltungsstätte usw.		10 Sitzplätze	

GF = Geschossfläche
Tab. 13: Parkplatznormbedarf für Autos und Cars

Parkplatzkategorie	Zone 1		Zone 2		Zone 3		Zone 4	
	Max. %	Min. %						
Bewohnende	0	0	30	0	70	30	100	80
Besuchende und Kundschaft	0	0	30	0	60	20	100	50
Beschäftigte	0	0	20	0	50	10	100	50

Tab. 16: Zonenbezogene Reduktion

BESUCHERPARKPLÄTZE UFERBAND (V01)

	Geschossfläche GF	PP Besucher gem. Benutzerkategorie	PP Besuchende reduziert (30%)
Wohnen	6'012 m ²	6.0 PP	1.8 PP
Büro	103 m ²	0.4 PP	0.1 PP
Gewerbe	241 m ²	3.2 PP	1.0 PP
Zwischentotal			2.9 PP
zusätzl. Car-Sharing			1 PP
Total (gerundet)			4 PP

BESUCHERPARKPLÄTZE REUSSPARK (V02)

	Geschossfläche GF	PP Besuchende gem. Benutzerkategorie	PP Besuchende reduziert (30%)
Wohnen	4'795 m ²	4.8 PP	1.4 PP
Büro	80 m ²	0.3 PP	0.1 PP
Gewerbe	472 m ²	6.3 PP	1.9 PP
Zwischentotal			3.4 PP
zusätzl. Car-Sharing			1 PP
Total (gerundet)			5 PP

BESUCHERPARKPLÄTZE REUSSPARK PLUS DAMMGÄRTLI (V03)

	Geschossfläche GF	PP Besuchende gem. Benutzerkategorie	PP Besuchende reduziert (30%)
Wohnen	1'266 m ²	1.3 PP	0.4 PP
Büro	66 m ²	0.2 PP	0.1 PP
Gewerbe	199 m ²	2.7 PP	0.8 PP
Zwischentotal			1.3 PP
zusätzl. Car-Sharing			1 PP
Total (gerundet)			3 PP

Veloparkierung

Objekt	Benutzer- kategorie	Abstellplätze für Bewohnende 1 Abstellplatz ist erforderlich pro	Abstellplätze für Besu- chende und Kundschaft 1 Abstellplatz ist erforderlich pro	Abstellplätze für Beschäftigte 1 Abstellplatz ist erforderlich pro
Wohnung	Zimmer	(m Richtwert für Bewoh- nende enthalten)		
Altenwohnung	4 Wohnungen	1 000 m ² GF		
Büro, Labor, Praxis		50 m ² GF	5 Arbeitsplätze	
Lagerraum, Archiv			5 Arbeitsplätze	
Laden		50 m ² GF	5 Arbeitsplätze	
Fabrikation, Werkstätte		500 m ² GF	150 m ² GF	
Restaurant, Café		5 Sitzplätze*	5 Arbeitsplätze	
Hotel, Pension		10 Betten	5 Arbeitsplätze	
Kulturraum, Saalbaude, Unterhaltungsstätte usw.		10 Sitzplätze*	5 Arbeitsplätze	

GF = Geschossfläche
* inklusive (saisonaler) Sitzplätze im Außenbereich auf Baugrundstück und Boulevardfläche, soweit diese die
Sitzplätze im Innern übersteigen.

Tab. 14: Normbedarf Fahrradabstellplätze

Abb.: 132 Auszug Konzept Autoparkierung, März 2020, Stadt Luzern

Herleitung Besuchende Büro und Gewerbe:
> 1 VAP pro 5 Arbeitsplätze mit 1 Arbeits-
platz 30 m² GF

> Bei mit Wohnen verwandten Nutzungen
im EG (z.B. Gemeinschaftsräume) wurde
der gleiche Verteilschlüssel (Büro und
Gewerbe) angewandt.

NORMBEDARF VELOABSTELLPLÄTZE

	Bewohnende/ Mitarbeitende	Besuchende
Wohnen	1 VAP pro Zimmer	
Büro	1 VAP pro 50 m ² GF	1 VAP pro 150 m ² GF
Gewerbe	1 VAP pro 50 m ² GF	1 VAP pro 150 m ² GF

VELOPARKPLÄTZE UFERBAND (VARIANTE 01)

	Gebäude West	Gebäude Ost	Freiraum
Wohnen	185 VAP	50 VAP	
Büro, Gewerbe, Wohnen EG	19 VAP	8 VAP	
Total	204 VAP	58 VAP	30-50 VAP
> davon 2/3 im Gebäude	136 VAP	39 VAP	
> davon 1/3 im Freiraum	68 VAP	19 VAP	30-50 VAP

VELOPARKPLÄTZE REUSSPAREK (V02)

	Gebäude Ost 1	Gebäude Ost 2	Freiraum
Wohnen	115 VAP	73 VAP	
Büro, Gewerbe, Wohnen EG	15 VAP	12 VAP	
Total	130 VAP	85 VAP	50-100 VAP
> davon 2/3 im Gebäude	86 VAP	57 VAP	
> davon 1/3 im Freiraum	44 VAP	28 VAP	50-100 VAP

VELOPARKPLÄTZE REUSSPARK PLUS DAMMGÄRTL (V03)

	Gebäude Ost	Freiraum
Wohnen	50 VAP	
Büro, Gewerbe, Wohnen EG	8 VAP	
Total	58 VAP	50-100 VAP
> davon 2/3 im Gebäude	39 VAP	
> davon 1/3 im Freiraum	19 VAP	50-100 VAP

Nachweis Parkierung



Abb.: 133 Nachweis Parkierung Uferband (Vertiefungsvariante 01)



Abb.: 134 Nachweis Parkierung Reusspark (Vertiefungsvariante 02)

Für die Veloparkierung wurde davon ausgegangen, dass ca. 2/3 der notwendigen Abstellplätze im Erdgeschoss der Gebäude und 1/3 im Aussenraum angeordnet werden.

LEGENDE

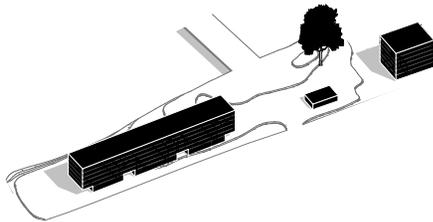
- Besucherparkplätze
- Veloabstellplätze aussen
- Veloabstellplätze innen



Abb.: 135 Nachweis Parkierung Reusspark plus Dammgärtli (Vertiefungsvariante 03)

3.7 Variantenvergleich Machbarkeitsstudie

Uferband (Vertiefungsvariante 01)



FREIRAUM

- + Erhalt Eiche möglich
- /+ Erhalt Parksituation beim Dammgärtli sowie neuer linearer Park bei Reussinsel mit Zugang zur Reuss (eher schmaler, kleiner Freiraum entlang Flussufer)
- /+ Lediglich Integration v. kleinem Spielplatz (für Bewohner*innen) in Freiraum bei Reussinsel möglich > von St.Karli-Brücke schwierig auffindbar
- Nutzbarkeit und Gestaltungsmöglichkeiten des Parks eingeschränkt aufgrund von stark abfallendem Terrain und starker Linearität

STÄDTEBAU

- + Selbstverständliche Weiterführung der linearen Bebauung
- + Etwas mehr BGF als Vertiefungsvariante 02 (ca. 15%)
- /+ Aktivierung des Aussenraums durch publikumsorientierte Nutzung im EG zum Dammgärtli und Ateliers bzw. Gemeinschaftsflächen zur Reussinsel zufriedenstellend
- /+ Lärmschutzmassnahmen zu prüfen, bisher kein Lärmgutachten vorhanden (Bahnlärm in Studie berücksichtigt, Strassenlärm Brücke zu prüfen)
- Ähnliche Volumen, welche die Reusspromenade begleiten:
 - > Chance Verzahnung Flussufer/Dammstrasse im EG, Trennwirkung dennoch nicht gänzlich vermeidbar
 - > Fehlende halbprivate Aussenflächen für die Bewohner*innen
 - > Ähnliche Gebäudetypologien und Wohnqualitäten

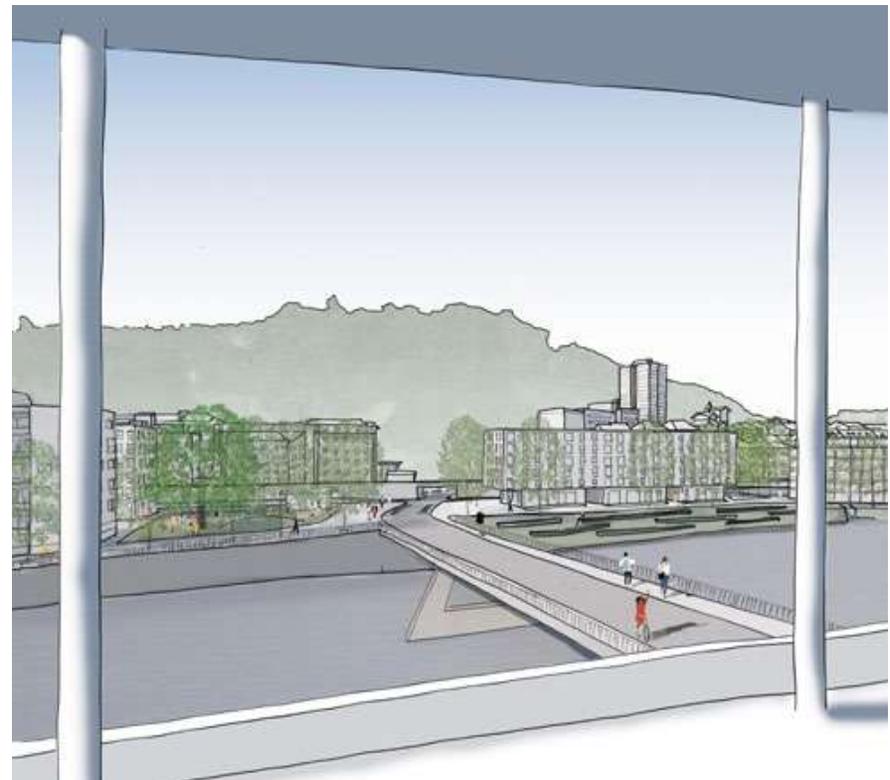
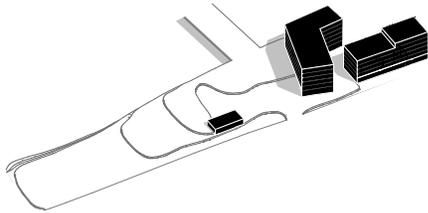


Abb.: 136 Vertiefungsvariante Uferband, Blick von der Kirchenterrasse

Reusspark (Vertiefungsvariante 02)



FREIRAUM

- + Grosser öffentlicher Parkraum entlang Flusssufer mit Bezug und Zugang zur Reuss
- + Integration grosser Spielplatz in Freiraum möglich
- + Hohe Nutzbarkeit und Gestaltungsmöglichkeit des Parks, abwechslungsreiche räumliche Abfolgen
- Erhalt Eiche nicht möglich

STÄDTEBAU

- + Neuer, klarer städtebaulicher Abschluss des Sentimatt-Quartiers
- + Städtischer Blockabschluss mit kleinem aber gut einsehbarem Innenhof:
 - > ermöglicht Freispielen von Park
 - > geschützter, halbprivater Innenhof
 - > Unterschiedliche Wohnqualitäten
- + Gute Aktivierung des Aussenraums durch publikumsorientierte Nutzungen im EG zur Reuss und Spitalstrasse sowie durch Pavillon zum Park
- /+ Lärmschutzmassnahmen zu prüfen, bisher kein Lärmgutachten vorhanden (Bahnlärm in Studie berücksichtigt, Strassenlärm Brücke zu prüfen)
- /+ Etwas weniger BGF als Vertiefungsvariante 01

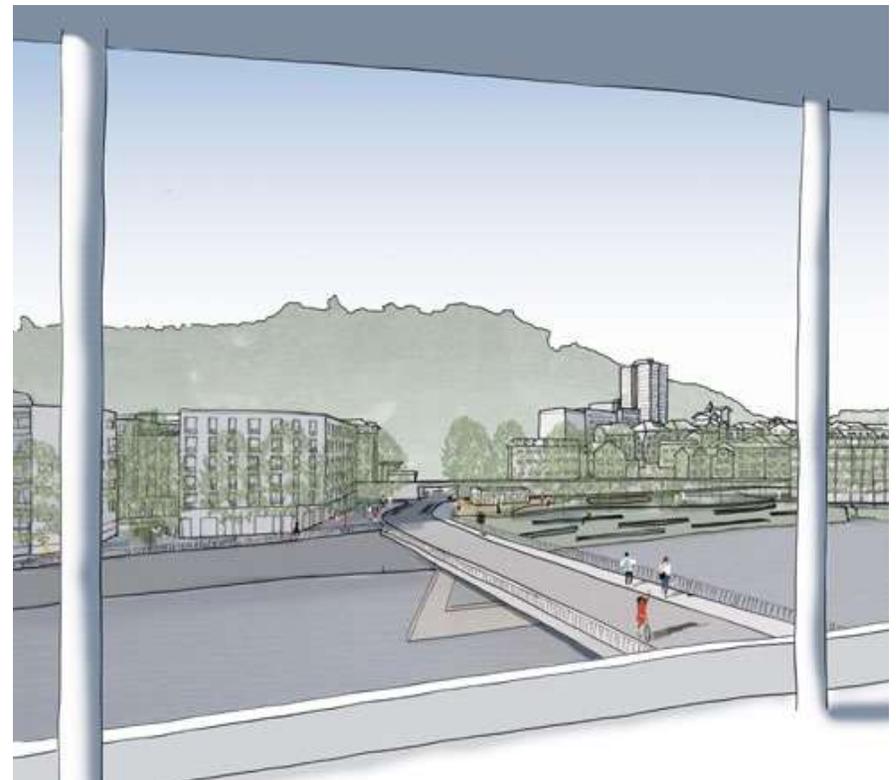
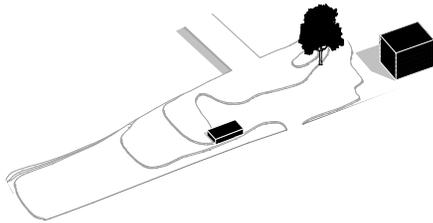


Abb.: 137 Vertiefungsvariante Reusspark, Blick von der Kirchenterrasse

Reusspark plus Dammgärtli (Vertiefungsvariante 03)



FREIRAUM

- + Erhalt Eiche möglich
- + Erhalt Parksituation beim Dammgärtli sowie neuer grosszügiger Park bei Reussinsel mit Zugang zur Reuss
- + Integration Spielplatz weiterhin beim Dammgärtli möglich
- + Hohe Nutzbarkeit und Gestaltungsmöglichkeit des Parks mit freier Gestaltung ohne Nutzungsdruck Spielplatz

STÄDTEBAU

- + Selbstverständlicher Befreiungsschlag durch die miteinander in Verbindung stehenden Freiräume beidseitig des südlichen Brückenkopfes
- /+ Aktivierung des Aussenraums durch Pavillon im Park
- / as Damgärtli wird nicht durch neue Erdgeschossnutzungen, sondern durch deine Programmierung (Spielplatz) belebt
- Weniger Wohnraum im Vergleich zu den zwei weiteren Vertiefungsvarianten

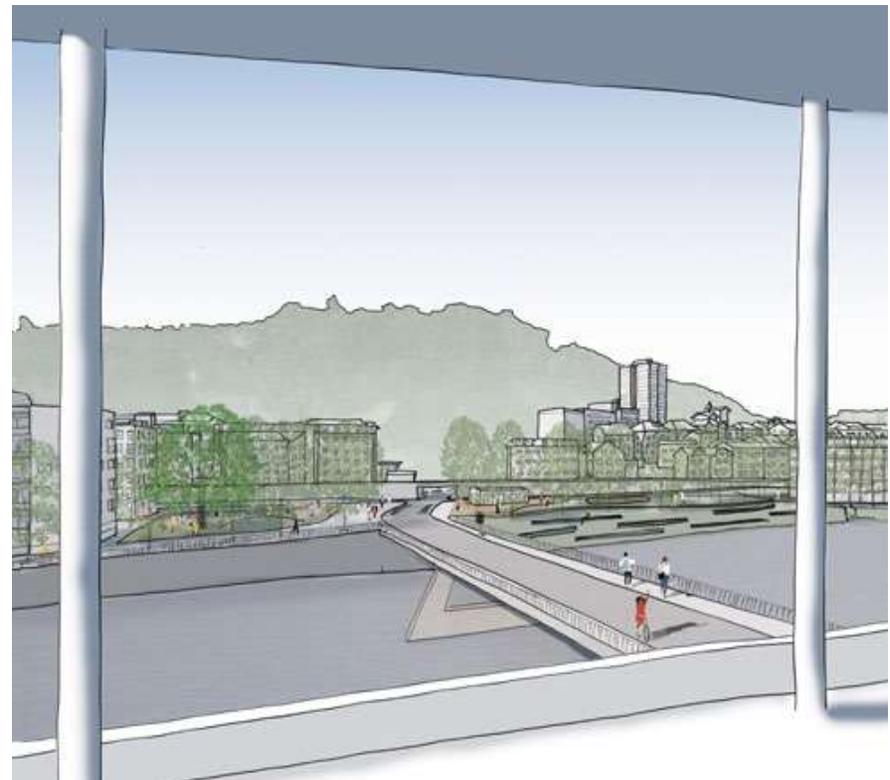


Abb.: 138 Vertiefungsvariante Reusspark plus Dammgärtli, Blick von der Kirchenterrasse

4 Bau- und Zonenordnung, Vorgaben Arealentwicklung & weiteres Vorgehen

Bestehendes Planungsrecht und neue Parzellenstruktur

BESTEHENDES PLANUNGSRECHT

Für das Areal sind heute die nebenstehend aufgeführten Zonen massgebend.

NEUE PARZELLENSTRUKTUR

Im Anschluss werden, als Grundlage für die 3 Varianten der Machbarkeitsstudie, die Parzellen entsprechend den jeweiligen Entwürfen arrondiert. Dabei handelt es sich um eine approximative Festlegung, welche in der weiteren Ausarbeitung noch präzisiert werden muss. Entsprechend ist auch die Überbauungsziffer nur als Richtwert zu verstehen und beinhaltet keine Spatzung.

ANPASSUNG BAU- UND ZONEN-ORDNUNG UND VORGABEN

AREALENTWICKLUNG

Für alle Varianten ist eine Revision der Bau- und Zonenordnung notwendig. Der Vorschlag muss nach dem Variantenentscheid und im Laufe der Erarbeitung des konkreten Projekts nochmal überprüft werden, u.a. ist der Umgang mit der Ortsbildschutzzone B zu klären. Vorgaben, welche nicht in der Bau- und Zonenordnung gemacht werden, sind anderweitig in die weitere Arealentwicklung einfließen zu lassen.

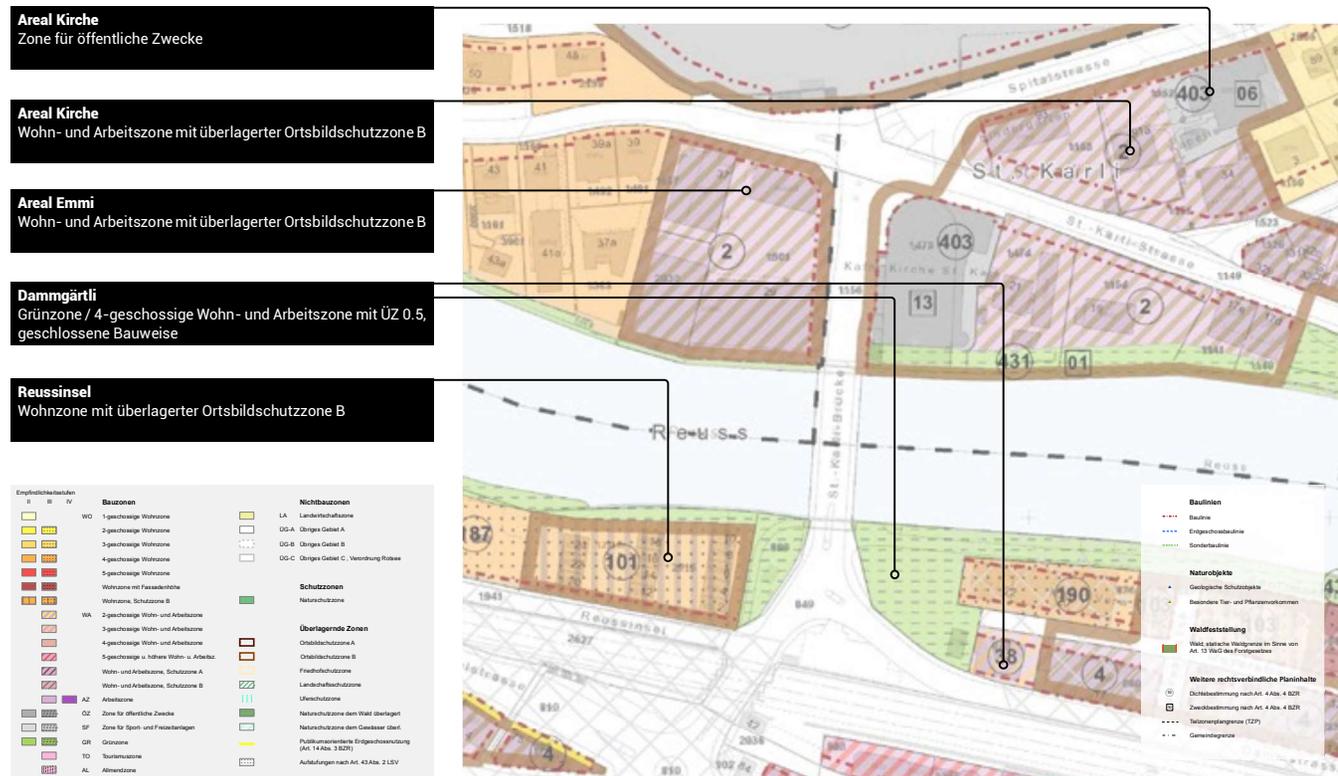


Abb.: 139 Auszug BZO Stadt Luzern, Quelle: <https://map.stadt Luzern.ch/citymap/bzo.aspx>

Vorschlag Anpassung Bau- und Zonenordnung und Vorgaben Arealentwicklung: Uferband (Vertiefungsvariante 01)

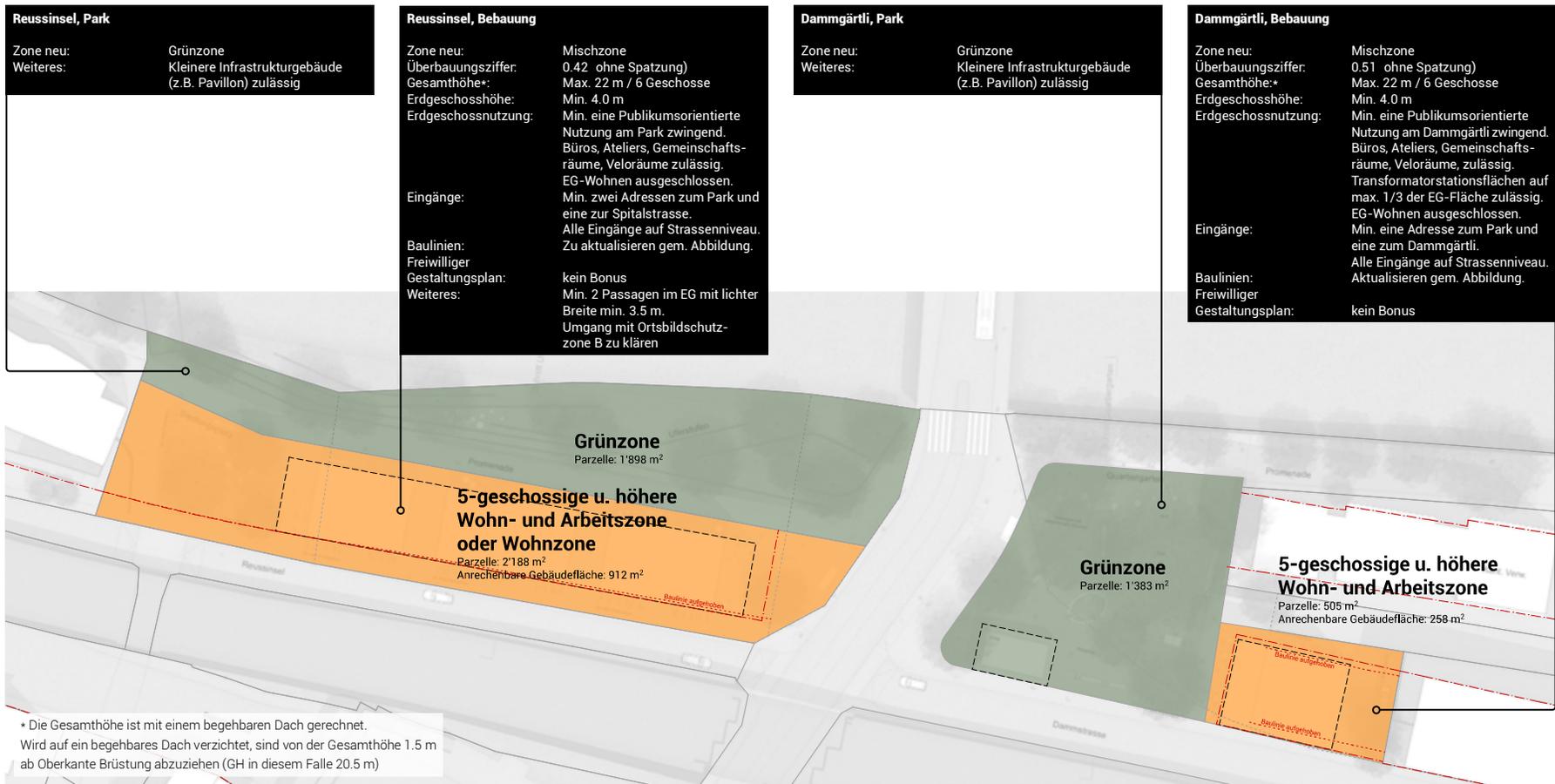


Abb.: 140 Vorschlag BZO: Uferband (Vertiefungsvariante 01)

Vorschlag Anpassung Bau- und Zonenordnung und Vorgaben Arealentwicklung: Reusspark (Vertiefungsvariante 02)

Reussinsel, Park

Zone neu: Grünzone
 Weiteres: Kleinere Infrastrukturgebäude (z.B. Pavillon) zulässig
 Baulinien: Aufgehoben
 Weiteres: Umgang mit Ortsbildschutzzone B zu klären

Dammgärtli, Bebauung

Zone neu: Mischzone
 Überbauungsziffer: 0.50 ohne Spatzung
 Gesamthöhe*: Max. 22 m / 6 Geschosse
 Erdgeschosshöhe: Min. 4.0 m
 Erdgeschossnutzung: Min. eine Publikumsorientierte Nutzung zwingend. Büros, Ateliers, Gemeinschaftsräume, Veloräume, zulässig. Transformatorstationsflächen auf max. 1/8 der EG-Fläche zulässig. EG-Wohnen ausgeschlossen.
 Eingänge: Min. zwei Adressen zur Spitalstrasse und eine zur Sentimattstrasse. Alle Eingänge auf Strassenniveau. Zu aktualisieren gem. Abbildung.
 Baulinien: Freiwilliger
 Gestaltungsplan: kein Bonus
 Weiteres: Max. Gebäudelänge: 70 m



* Die Gesamthöhe ist mit einem begehbaren Dach gerechnet.
 Wird auf ein begebares Dach verzichtet, sind von der Gesamthöhe 1.5 m ab Oberkante Brüstung abzuziehen (GH in diesem Falle 20.5 m)

Abb.: 141 Vorschlag BZO: Reusspark (Vertiefungsvariante 02)

Vorschlag Anpassung Bau- und Zonenordnung und Vorgaben Arealentwicklung: Reusspark plus Dammgärtli (Vertiefungsvariante 03)

Reussinsel, Park

Zone neu: Grünzone
 Weiteres: Kleinere Infrastrukturgebäude (z.B. Pavillon) zulässig
 Baulinien: Aufgehoben
 Weiteres: Umgang mit Ortsbildschutzzone B zu klären

Dammgärtli, Park

Zone neu: Grünzone
 Weiteres: Kleinere Infrastrukturgebäude (z.B. Pavillon) zulässig

Dammgärtli, Bebauung

Zone neu: Mischzone
 Überbauungsziffer: 0.51 (ohne Spatzung)
 Gesamthöhe:* Max. 22 m / 6 Geschosse
 Erdgeschosshöhe: Min. 4.0 m
 Erdgeschossnutzung: Min. eine Publikumsorientierte Nutzung am Dammgärtli zwingend. Büros, Ateliers, Gemeinschaftsräume, Veloräume, zulässig. Transformatorstationsflächen auf max. 1/3 der EG-Fläche zulässig. EG-Wohnen ausgeschlossen.
 Eingänge: Min. eine Adresse zum Park und eine zum Dammgärtli. Alle Eingänge auf Strassenniveau. Aktualisieren gem. Abbildung.
 Baulinien: Freiwilliger
 Gestaltungsplan: kein Bonus

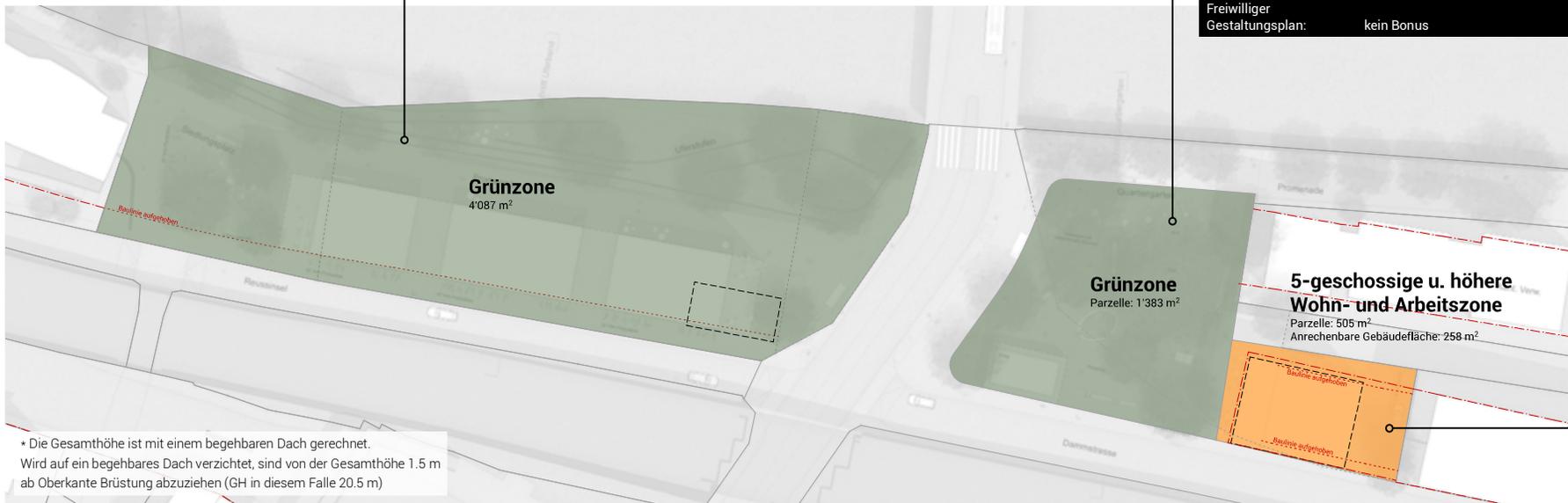


Abb.: 142 Vorschlag BZO: Reusspark plus Dammgärtli (Vertiefungsvariante 03)

Fazit und Empfehlung Vertiefungsvariante

Die Variante «Reusspark plus Dammgärtli» (Vertiefungsvariante 03) ist ein städtebaulicher Befreiungsschlag. Durch die beidseitige Anordnung von Freiräumen, welche miteinander in Beziehung stehen, wird diese städtebauliche Schnittstelle zum verbindenden Ort für das Quartier.

Die Bewohner*innen des Quartiers erhalten im Nutzungsangebot und im Öffentlichkeitsgrad aufeinander abgestimmte Freiräume mit einer jeweils hohen Qualität. Es gelingt, die Strasse St. Karli-Brücke in diesen öffentlichen Stadtraum sehr selbstverständlich zu integrieren. Wichtig scheint eine gemeinsame Entwicklung von Dammgärtli, Reusspark und dem Strassenraum.

Durch das weitestgehende Nicht-Bebauen von Reussinsel und Dammgärtli bleibt der Raum für künftige Generationen und heute noch unbekannte Bedürfnisse adaptierbar und wandelbar. Mit der Variante «Reusspark plus Dammgärtli» können die wegfallenden Wohnungen der heutigen Bebauung Reussinsel zwar kompensiert werden, jedoch wird auf die Realisierung von zusätzlichem Wohnraum verzichtet.

Es ist eine sensible Interessensabwägung zwischen Wohnraum, Freiraum, Uferzugänglichkeit und Eichenerhalt vorzunehmen. Hierfür ist ebenfalls das Quartier miteinzubeziehen.

Weiteres Vorgehen Freiraum

ABSTUFUNG REUSS

Für die weitere Planung der Abtreppung zur Reuss sind die gewässerrechtlichen und wasserbaulichen Rahmenbedingungen zu klären.

Weiter sind bei der Ausgestaltung der Freiräume an der Reuss die ökologischen Gegebenheiten zu berücksichtigen und neben der Zugänglichkeit für den Menschen auch geschützte Orte für Fische zu integrieren.

VERFAHREN REUSSPARK UND DAMMGÄRTLI

Für eine qualitativ hochwertige Weiterentwicklung des Reussparks bzw. des Dammgärtlis ist neben den massgebenden Rahmenbedingungen (Baumerhalt generell, Zugangsstollen Astra, Entsorgungsstelle, Etappierungsplan etc.) ein geeignetes Verfahren für die Einbindung der Quartierbevölkerung zu definieren.

Für die weitere Entwicklung des Reussparks und Dammgärtli inklusive des Strassenraums bietet sich ein Konkurrenzverfahren über den Gesamtperimeter (Studienauftrag, Wettbewerb) an.

Weiteres Vorgehen Städtebau

BEBAUUNGSVARIANTEN

Je nach Variantenentscheid sind die folgenden Themen weiter zu vertiefen. Bei einer Uferbebauung gemäss der «Vertiefungsvariante Uferband» (V01) ist auf die Durchlässigkeit im Erdgeschoss des Gebäudes auf der Reussinsel zu achten. Die Unterschiedlichkeit der Freiräume am Fluss sind in ihren Charakteren zu stärken. In der «Vertiefungsvariante Reusspark» (V02) ist das Ende der Meyerstrasse bezüglich Sichtbeziehungen, Durchlässigkeit und dem Übergang zum halbprivaten Innenhof zu vertiefen. Das Gebäudevolumen als neues Gegenüber von Park und Kirche ist zu präzisieren.

LÄRMSCHUTZ

Für die hier vorliegende Studie stand kein Lärmgutachten zur Verfügung. Allfällige Auswirkungen auf die Grundrissanordnung oder Gebäudebesetzung sind im weiteren Prozess zu prüfen.

BAURECHTLICHE ANPASSUNGEN UND QUALITÄTSSICHERUNG

Nach der Festsetzung der bevorzugten Vertiefungsvariante bietet es sich für Gebäude auf dem Dammgärtli bzw. der Reussinsel an, ein entsprechendes qualitätssicherndes Verfahren in Form eines Studienauftrags oder Wettbewerbs durchzuführen. Ein GP Bonus wird in der weiteren Planung ausgeschlossen.

Weiteres Vorgehen Verkehr

Für die weitere Planung sind im Rahmen eines Vorprojekts folgenden Abklärungen vorzunehmen:

- Die genaue Lage der Bushaltestelle Kreuzstutz ist im Rahmen des Agglomerationsprogrammes Luzern 4. Generation und zusammen mit dem VVL weiter zu prüfen.
- Die Leistungsfähigkeit des Knotens Kreuzstutz muss sichergestellt werden. Weiter sind Behinderungen des ÖV auf den Zufahrtsachsen zu minimieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen (Zuständigkeit beim Kt. Luzern).
- Die Einführung und Lage der Begegnungszone beim «Kreuzplatz» ist genauer zu prüfen, u.a. da die St. Karli-Strasse eine wichtige Baulichtsachse ist.
- Die Verlängerung der Tempo-30-Zone auf der St. Karli-Brücke / Bernstrasse bis zum Kreisel Kreuzstutz ist mit dem Kanton Luzern zu koordinieren (Signalisationshöhe bei Kanton da Gemeindestrasse 1. Klasse)
- Die genaue Ausgestaltung der Einmündungen Dammstrasse und Reussinsel im Zusammenhang mit der Fusswegführung ist mit dem Tiefbauamt, Bereich Mobilität der Stadt im weiteren Projektverlauf genauer zu prüfen.

Abbildungsverzeichnis

Abb.: 01 Studienperimeter gem. Pflichtenheft «Städtebauliche Studie St. Karli-Brückenköpfe», Quelle: Stadt Luzern, Stadtplanung	5	Hintergrundplan: © OpenStreetMap contributors	16
Abb.: 02 Laufende Entwicklungen im und ausserhalb des Studienperimeters	7	Abb.: 23 Analyse Bauinventar	17
Abb.: 03 Ausschnitt Zukunftsbild Brückenköpfe «Entwicklungskonzept Basel- und Bernstrasse, Schlussbericht», Quelle: Stadt Luzern, Stadtplanung	9	Abb.: 24 Analyse ISOS	17
Abb.: 04 Analyse Grossraum Luzern: Luzern mit Luzern Nord, Süd und Ost, Hintergrundplan: © OpenStreetMap contributors	10	Abb.: 25 Analyse Erdgeschossnutzungen	18
Abb.: 05 Analyse Topografie, Quelle: www.map.geo.admin.ch	10	Abb.: 26 Analyse Dichte	19
Abb.: 06 Perimeter 1899		Abb.: 27 Analyse bauliche Hochpunkte	19
Karten Abb. 06-09: Topografische Kartenwerke, Bundesamt für Landestopografie swisstopo	11	Abb.: 28 Analyse motorisierter Individualverkehr, übergeordneter Massstab	2
Abb.: 07 Perimeter 1913	11	Abb.: 29 Analyse motorisierter Individualverkehr, Umgebung Perimeter	20
Abb.: 08 Perimeter 1954	11	Abb.: 30 Analyse Fuss- und Veloverkehr (Alltag), übergeordneter Massstab	21
Abb.: 09 Perimeter 1976	11	Abb.: 31 Analyse Fuss- und Veloverkehr, Umgebung Perimeter	21
Abb.: 10 Analyse Schollenstruktur, Quelle: www.map.geo.admin.ch	12	Abb.: 32 Skizze mit Nutzungen Erdgeschoss	22
Abb.: 11 Vorgefundene räumliche Situationen	13	Abb.: 33 Skizze Situation	23
Abb.: 12 Analyse umliegende Näherholungsraume, Hintergrundplan: © OpenStreetMap contributors	14	Abb.: 34 Axonometrie mit Angaben Geschossfläche GF	24
Abb.: 13 Restflächen und Brachen	14	Abb.: 35 Fotos Arbeitsmodell	25
Abb.: 14 Terrassenstruktur südliche Flussseite, Bild ©2021 Google	1	Abb.: 36 Skizze mit Nutzungen Erdgeschoss	26
Abb.: 15 Terrassenstruktur nördliche Flussseite, Bild ©2021 Google	15	Abb.: 37 Skizze Situation	27
Abb.: 16 Nördliche Flussseite mit Emmi	15	Abb.: 38 Axonometrie mit Angaben Geschossfläche GF	28
Abb.: 17 Blick Richtung Westen	15	Abb.: 39 Fotos Arbeitsmodell	29
Abb.: 18 Analyse Reussufer mit Übergängen	15	Abb.: 40 Skizze mit Nutzungen Erdgeschoss	30
Abb.: 19 Durchgang Bahn	16	Abb.: 41 Skizze Situation	31
Abb.: 20 Ungenügende Durchgängigkeit des Reussuferwegs	16	Abb.: 42 Axonometrie mit Angaben Geschossfläche GF	32
Abb.: 21 Brücke St. Karli	16	Abb.: 43 Fotos Arbeitsmodell	33
Abb.: 22 Analyse Übergänge Reuss und Bahndamm,		Abb.: 44 Optionen Aufstockung Variante 01 - 03	34
		Abb.: 45 Schnitt durch die Reuss mit Höhenvergleich Aufstockung	34
		Abb.: 46 V01: Prägende Achsen	36
		Abb.: 47 V02: Scharnier mit Landmarken	36
		Abb.: 48 V03: Starke Teilidentitäten	36
		Abb.: 49 Bestvariante Nord	36
		Abb.: 50 Weiterentwicklung Süd 1& 2	36
		Abb.: 51 Vertiefungsvarianten Süd 1-3	36

Abb.: 52 Bestvariante nördliches Reussufer	37	Abb.: 80 Situationsplan	51
Abb.: 53 Südliches Reussufer: Uferband (Vertiefungsvariante 01)		Abb.: 81 Schnittlinien	52
Abb.: 54 Südliches Reussufer: Reusspark (Vertiefungsvariante 02)	37	Abb.: 82 Schnitt A-A	52
Abb.: 55 Südliches Reussufer: Reusspark plus Dammgärtli (Vertiefungsvariante 03)	37	Abb.: 83 Schnitt B-B	52
Abb.: 56 Übersicht Massnahmen Verkehr	39	Abb.: 84 Schnitt C-C	52
Abb.: 57 Neue Lage Bushaltestelle	39	Abb.: 85 Axonometrie mit Angaben Geschossfläche GF	53
Abb.: 58 Rückbau Busspur	39	Abb.: 86 Erdgeschoss	54
Abb.: 59 Fusswegnetz	40	Abb.: 87 Regelgeschoss 1.-5. OG	54
Abb.: 60 Velowegnetz	40	Abb.: 88 Untergeschoss	54
Abb.: 61 Einmünder Trottoirüberfahrt	41	Abb.: 89 Erdgeschoss Mstb. 1-500	55
Abb.: 62 Einmünder Trottoirüberfahrt Knotensichtweite	42	Abb.: 90 Regelgeschoss Mstb. 1-500	55
Abb.: 63 Einmünder Fussgängerstreifen	43	Abb.: 91 Untergeschoss Mstb. 1-500	55
Abb.: 64 Einmünder Fussgängerstreifen Knotensichtweite	44	Abb.: 92 Regelgeschoss Alternative 1 - Fokus Familienwohnen Mstb. 1-500	56
Abb.: 65 Vertiefungsbereich Verkehr: Südlicher Brückenkopf	45	Abb.: 93 Regelgeschoss Alternative 2 - Wohnungsmix Standard Mstb. 1-500	56
Abb.: 66 Vertiefungsbereich Verkehr: Einfahrt Baselstrasse	45	Abb.: 94 Fotos Arbeitsmodell	57
Abb.: 67 Bevorzugter Alternativstandort Parkplatz Dammstrasse, Quelle: www.map.geo.admin.ch	4	Abb.: 95 Erdgeschoss	58
Abb.: 68 Standort Dammgärtli (nicht bevorzugt): Option Längsanordnung	45	Abb.: 96 Schnitt Reussinsel	58
Abb.: 69 Standort Dammgärtli (nicht bevorzugt): Option Queranordnung	45	Abb.: 97 Schnitt Dammgärtli	58
Abb.: 70 Schnittlinien	46	Abb.: 98 Situationsplan	59
Abb.: 71 Schnitt A-A	46	Abb.: 99 Schnittlinien	60
Abb.: 72 Schnitt B-B	46	Abb.: 100 Schnitt A-A	60
Abb.: 73 Schnitt D-D	46	Abb.: 101 Schnitt B-B	60
Abb.: 74 Situationsplan	47	Abb.: 102 Schnitt C-C	60
Abb.: 75 Axonometrie mit ungefähren Angaben BGF	48	Abb.: 103 Axonometrie mit Angaben Geschossfläche GF	61
Abb.: 76 Situationsplan	49	Abb.: 104 Erdgeschoss	62
Abb.: 77 Erdgeschoss	50	Abb.: 105 Regelgeschoss 1.-2. OG	62
Abb.: 78 Schnitt Reussinsel	50	Abb.: 106 Regelgeschoss 3.-4. OG	62
Abb.: 79 Schnitt Dammgärtli	50	Abb.: 107 Dachgeschoss	62
		Abb.: 108 Untergeschoss	62
		Abb.: 109 Erdgeschoss Mstb. 1-500	63
		Abb.: 110 Regelgeschoss 1.-2. OG Mstb. 1-500	63
		Abb.: 111 Regelgeschoss 3.-4. OG Mstb. 1-500	63

Abb.: 112 Dachgeschoss Mstb. 1-500	64	Abb.: 140 Vorschlag BZO: Uferband (Vertiefungsvariante 01)	79
Abb.: 113 Untergeschoss Mstb. 1-500	64	Abb.: 141 Vorschlag BZO: Reusspark (Vertiefungsvariante 02)	80
Abb.: 114 Fotos Arbeitsmodell	65	Abb.: 142 Vorschlag BZO: Reusspark plus Dammgärtli (Vertiefungsvariante 03)	
Abb.: 115 Erdgeschoss	66	Abb.: 143 Prüfung Eichenerhalt bei einer südliche Bebauung des Dammgärtlis	87
Abb.: 116 Schnitt Reussinsel	66	Abb.: 144 Zugangsstollen Ost (1.2) > Standort Astra	88
Abb.: 117 Schnitt Dammgärtli	66	Abb.: 145 Zugangsstollen West (1.7) > Standort Stadt	88
Abb.: 118 Situationsplan	67	Abb.: 146 Zugangsstollen Ost (1.2) > Standort Astra	89
Abb.: 119 Schnittlinien	68	Abb.: 147 Zugangsstollen West (1.7) > Standort Stadt	89
Abb.: 120 Schnitt A-A	68	Abb.: 148 Erdgeschoss	90
Abb.: 121 Schnitt B-B	68	Abb.: 149 Regelgeschoss 1.-5. OG	90
Abb.: 122 Schnitt C-C	68	Abb.: 150 Untergeschoss	90
Abb.: 123 Axonometrie mit Angaben Geschossfläche GF	69	Abb.: 151 Erdgeschoss	91
Abb.: 124 Erdgeschoss	70	Abb.: 152 Regelgeschoss 1.-5. OG	91
Abb.: 125 Regelgeschoss 1.-5. OG	70	Abb.: 153 Untergeschoss	91
Abb.: 126 Untergeschoss	70	Abb.: 154 Erdgeschoss	92
Abb.: 127 Erdgeschoss Mstb. 1-500	70	Abb.: 155 Regelgeschoss 1.-4. OG	92
Abb.: 128 Regelgeschoss Mstb. 1-500	70	Abb.: 156 Dachgeschoss	92
Abb.: 129 Untergeschoss Mstb. 1-500	70	Abb.: 157 Untergeschoss	92
Abb.: 130 Fotos Arbeitsmodell	71	Abb.: 158 Erdgeschoss	93
Abb.: 131 Auszug Konzept Autoparkierung, März 2020, Stadt Luzern	72	Abb.: 159 Regelgeschoss 1.-4. OG	93
Abb.: 132 Auszug Konzept Autoparkierung, März 2020, Stadt Luzern	73	Abb.: 160 Dachgeschoss	93
Abb.: 133 Nachweis Parkierung Uferband (Bestvariante 01)	74	Abb.: 161 Untergeschoss	93
Abb.: 134 Nachweis Parkierung Reusspark (Bestvariante 02)	74	Abb.: 162 Erdgeschoss	94
Abb.: 135 Nachweis Parkierung Reusspark plus Dammgärtli (Bestvariante 03)	74	Abb.: 163 Regelgeschoss 1.-5. OG	94
Abb.: 136 Bestvariante Uferband, Blick von der Kirchenterrasse	75	Abb.: 164 Untergeschoss	94
Abb.: 137 Bestvariante Reusspark, Blick von der Kirchenterrasse	76	Abb.: 165 Erdgeschoss	95
Abb.: 138 Bestvariante Reusspark plus Dammgärtli, Blick von der Kirchenterrasse	77	Abb.: 166 Regelgeschoss 1.-5. OG	95
Abb.: 139 Auszug BZO Stadt Luzern, Quelle: https://map. stadt Luzern.ch/citymap/bzo.aspx	78	Abb.: 167 Untergeschoss	95

Anhang

Beilagen

SITUATIONSPLAN UFERBAND (VERTIEFUNSVARIANTE 01)

Hosoya Schaefer Architects AG, S2L Landschaftsarchitekten
22.09.2021

SITUATIONSPLAN REUSSPARK (VERTIEFUNSVARIANTE 02)

Hosoya Schaefer Architects AG, S2L Landschaftsarchitekten
22.09.2021

SITUATIONSPLAN REUSSPARK PLUS DAMMGÄRTLI (VERTIEFUNSVARIANTE 03)

Hosoya Schaefer Architects AG, S2L Landschaftsarchitekten
22.09.2021

FORMBLÄTTER FLÄCHEN

Hosoya Schaefer Architects AG
22.09.2021

Vorläufige Etappierungs Ideen Uferband (Vertiefungsvariante 01) Stand 25. Mai 2021

2021:
ZUSTAND HEUTE



2023-2025:
SANIERUNG BASELSTRASSE

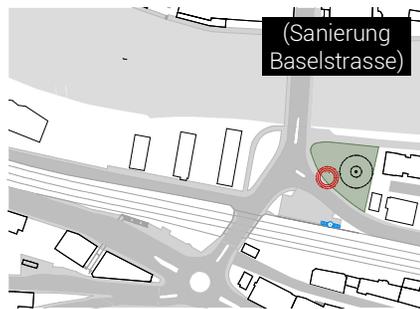


Abb.: 144 Zugangsstollen Ost (1.2) > Standort Astra

2025-2037:
BAU BYPASS



AB 2037:
ENDZUSTAND



- LEGENDE
- Spiel- und Aufenthaltsfläche
 - Installationsfläche Bypass
 - Zugangsstollen
 - Eiche (mit CRZ und TPZ)
 - 🚚 Sammelstelle Entsorgung

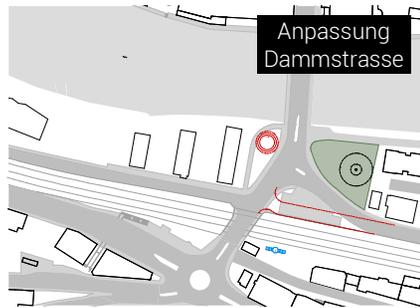


Abb.: 145 Zugangsstollen West (1.7) > Standort Stadt



ZUGANGSSTOLLEN OST > STANDORT ASTRA

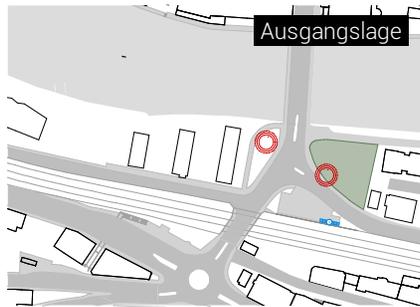
- Lange Zeit schwierige Auffindbarkeit Spielplatz (AXA)
- /+ Möglichkeit für späte Umlegung Dammstrasse, aber nicht zwingend (bei mittelfristigem Erhalt Dammstrasse einspurige Sperrung notwendig)
- /+ Erster Neubau nach Abriss Gebäude Reussinsel erstellbar

ZUGANGSSTOLLEN WEST > STANDORT STADT

- Rückbau Gebäude Reussinsel in Teilen
- /+ Frühe Umlegung Dammstrasse
- /+ Erster Neubau nach Umlegung Dammstrasse erstellbar
- + Dammgärtli durchgehend nutzbar

Vorläufige Etappierungsideen Reusspark (Vertiefungsvariante 02) Stand 25. Mai 2021

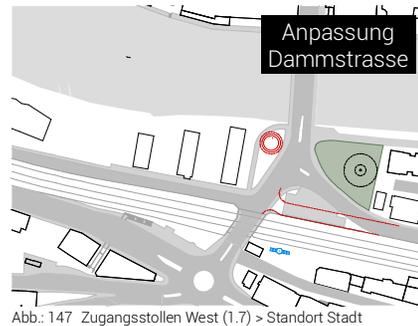
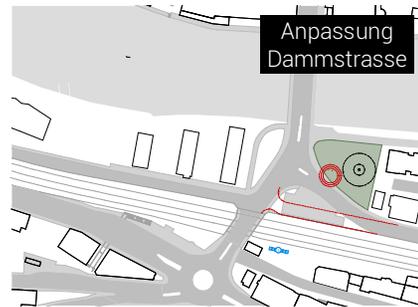
2021:
ZUSTAND HEUTE



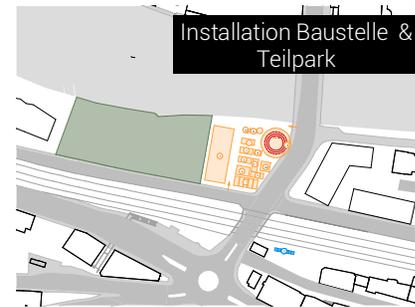
LEGENDE

- Spiel- und Aufenthaltsfläche
- Installationsfläche Bypass
- Zugangsstollen
- Eiche (mit CRZ und TPZ)
- Sammelstelle Entsorgung

2023-2025:
SANIERUNG BASELSTRASSE



2025-2037:
BAU BYPASS



AB 2037:
ENDZUSTAND



ZUGANGSSTOLLEN OST > STANDORT ASTRA

- /+ Frühe Umlegung Dammstrasse
- /+ Neubau Brückenkopf erst nach Fertigstellung
- Bypass erstellbar (Integration Zugangsstollen in Gebäude)
- + Frühe Erstellung Park
- Kein gemeinnütziger Wohnraum

ZUGANGSSTOLLEN WEST > STANDORT STADT

- Adressierung Park lange durch Baustelle versperrt (Zwischennutzung denkbar)
- /+ Frühe Erstellung Teilpark
- /+ Frühe Umlegung Dammstrasse
- + Alle Neubauten bereits nach Umlegung Dammstrasse erstellbar

Flächenspiegel Uferband (Vertiefungsvariante 01)



Abb.: 148 Erdgeschoss

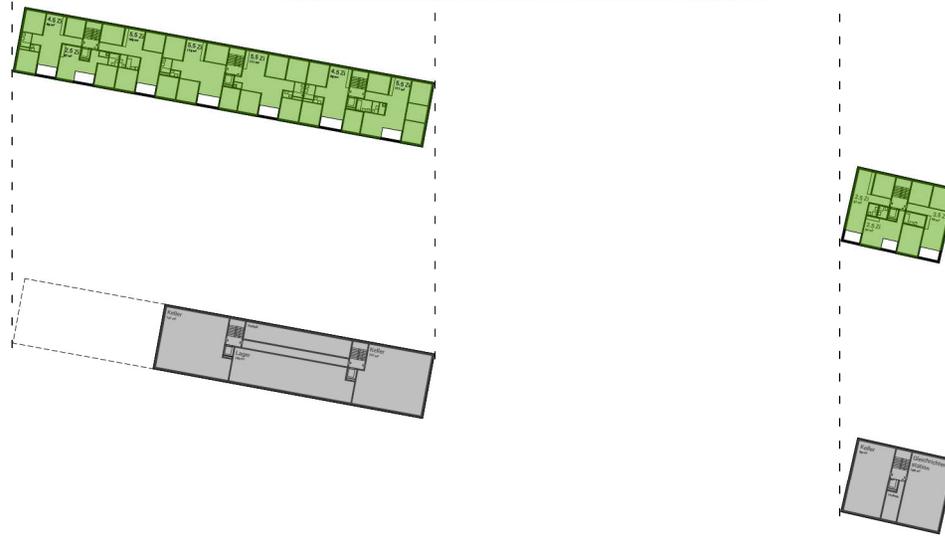


Abb.: 149 Regelgeschoss 1.-5. OG

Abb.: 150 Untergeschoss

FLÄCHEN GEM. SIA 416

- GF Wohnen o.i.
- GF Gewerbe/Büro o.i.
- GF Allgemein
(Lager, Technik, etc.)



Abb.: 151 Erdgeschoss

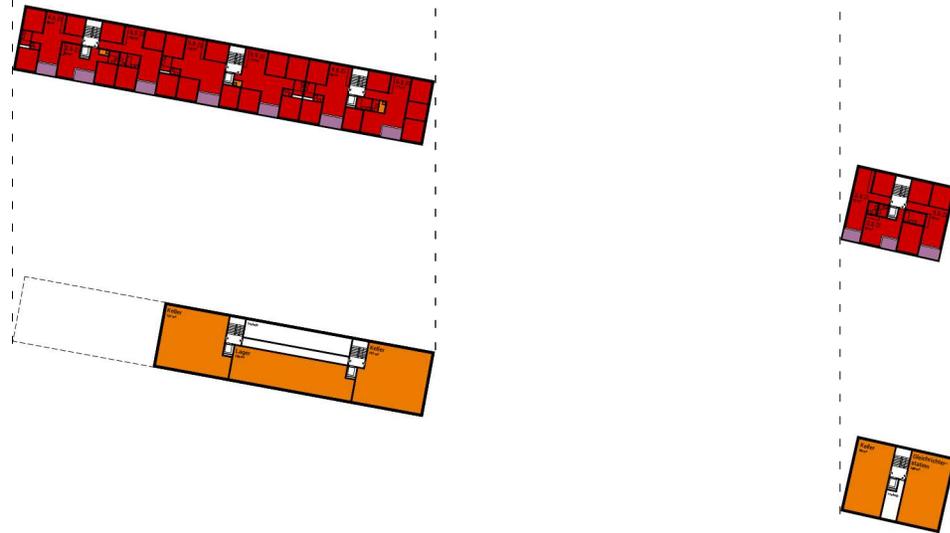


Abb.: 152 Regelgeschoss 1.-5. OG

Abb.: 153 Untergeschoss

FLÄCHEN GEM. SIA 416

- Hauptnutzfläche HNF
- Nebennutzfläche NNF
- Aussenfläche
- weitere

Flächenspiegel Reusspark (Vertiefungsvariante 02)



Abb.: 154 Erdgeschoss

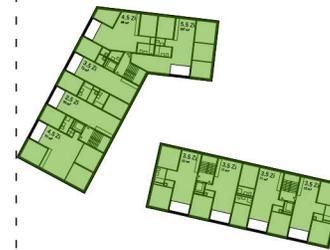


Abb.: 155 Regelgeschoss 1.-4. OG



Abb.: 156 Dachgeschoss

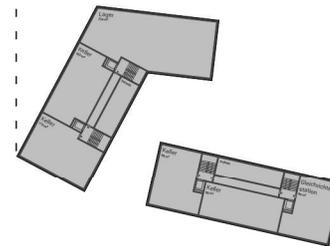


Abb.: 157 Untergeschoss

FLÄCHEN GEM. SIA 416

- GF Wohnen o.i.
- GF Gewerbe/Büro o.i.
- GF Allgemein
(Lager, Technik, etc.)



Abb.: 158 Erdgeschoss

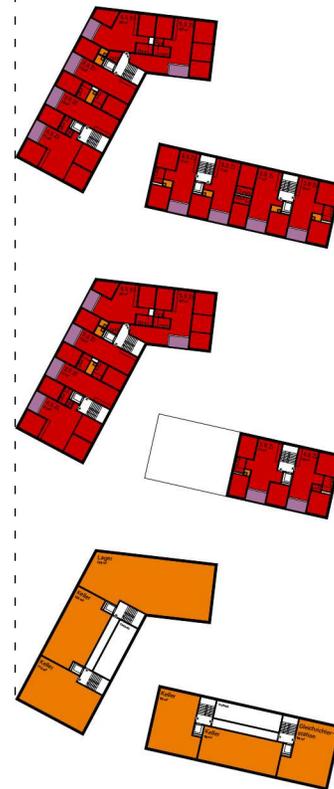


Abb.: 159 Regelgeschoss 1.-4. OG

Abb.: 160 Dachgeschoss

Abb.: 161 Untergeschoss

FLÄCHEN GEM. SIA 416

- Hauptnutzfläche HNF
- Nebennutzfläche NNF
- Aussenfläche
- weitere

Flächenspiegel Reusspark plus Dammgärtli (Vertiefungsvariante 03)



Abb.: 162 Erdgeschoss



Abb.: 163 Regelgeschoss 1.-5. OG

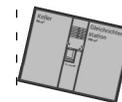


Abb.: 164 Untergeschoss

FLÄCHEN GEM. SIA 416

- GF Wohnen o.i.
- GF Gewerbe/Büro o.i.
- GF Allgemein
(Lager, Technik, etc.)



Abb.: 165 Erdgeschoss



Abb.: 166 Regelgeschoss 1.-5. OG

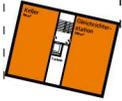


Abb.: 167 Untergeschoss

FLÄCHEN GEM. SIA 416

- Hauptnutzfläche HNF
- Nebennutzfläche NNF
- Aussenfläche
- weitere