



*Kanton Luzern
Stadt Luzern
Gemeinde Emmen*

Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord

*vom Regierungsrat des Kantons Luzern zustimmend zur Kenntnis genommen am
14. Dezember 2010*

vom Stadtrat Luzern erlassen am 22. Dezember 2010

vom Gemeinderat Emmen genehmigt am 22. Dezember 2010

Auftraggeberschaft

Kanton Luzern

vertreten durch die federführende

*Dienststelle Raumentwicklung, Wirtschafts- T 041 228 51 83
förderung und Geoinformation (rawi) F 041 228 64 93*

*Mike Siegrist, Abteilungsleiter Raumplanung T 041 228 51 89
Murbacherstrasse 21 rawi@lu.ch
6002 Luzern www.rawi.lu.ch*

Stadt Luzern

Baudirektion

Hirschengraben 17

6002 Luzern

T 041 208 85 72

F 041 208 85 72

baudirektion@stadtluzern.ch

http://www.baudirektion.stadtluzern.ch

Gemeinde Emmen

Direktion Bau und Umwelt

Rüeggisingerstrasse 22

6021 Emmenbrücke

T 041 268 01 11

F 041 268 09 59

emmen@emmen.ch

www.emmen.ch

Bearbeitung

Metron Raumentwicklung AG

Peter Wolf

Regula Schneider

Dipl. Ing. TU/SIA

dipl. Architektin ETH/SIA

Metron Raumentwicklung AG

Postfach 480

Stahlrain 2

CH 5201 Brugg

T 056 460 91 11

F 056 460 91 00

info@metron.ch

www.metron.ch

Begleitung

Team Pool

Städtebau und Architektur

Verkehrsplanung

Landschaftsarchitektur

pool Architekten, Andreas Sonderegger

ewp AG Luzern, Benno Singer

Berchtold.Lenzin Landschaftsarchitekten,

Roman Berchtold

Titelbild: Modellfoto Bebauungskonzept Team Pool (Dezember 2008)

Inhaltsverzeichnis

0 Zusammenfassung	2
1 Masterplan als Koordinationsinstrument	3
1.1 Instrument Masterplan	3
1.2 Verbindlichkeit	3
1.3 Integration in kantonale und kommunale Planungen	3
1.4 Abstimmung mit Grundeigentümerinteressen	4
2 Verbindliche Vorgaben	5
2.1 Agglomerationsprogramm	5
2.2 ESP Luzern Nord	6
2.3 Verkehrsprojekt Seetalplatz	7
2.4 Schieneninfrastrukturplanung SBB	7
2.5 Hochwasserschutzprojekt	8
3 Übergeordnetes Konzept - Stadtzentrum Luzern Nord	10
3.1 Entwicklungsschwerpunkt und Zentrumsentwicklung Luzern Nord	10
3.2 Verfahren Testplanung Stadtzentrum Luzern Nord	10
3.3 Konzept Team Pool	12
3.4 Angrenzende Gebiete	14
4 Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord	17
4.1 Masterplaninhalte	17
4.2 Querschnittsorientierte Koordinationsaufgaben	17
4.3 Einteilung in Teilräume	21
4.4 Bebauung / Dichte / Orientierung	24
4.5 Nutzung inkl. Verkehrserzeugung	28
4.6 Öffentliche Freiräume	35
4.7 Hochwasserschutz	40
4.8 Strassenraum / Verkehr	40
4.9 Umwelt und Energie	47
5 Projektorganisation und weitere Umsetzung	49
5.1 Projektorganisation	49
5.2 Weitere planerische Schritte	53
5.3 Etappierung	60
Anhang	63
Anhang 1: Masterplan	63
Anhang 2: Situation Seetalplatz mit Infrastrukturprojekten	65
Anhang 3: Bebauungskonzept Team Pool	67
Anhang 4: Projektstudie Bahnhof Emmenbrücke	69
Anhang 5: Nachweis Verkehrsaufkommen	75
Anhang 6: Nachfolgeorganisation	84
Anhang 7: Aufgabenbereiche und Zusammensetzung der neuen Gremien	86
Unterschriften	88

0 Zusammenfassung

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

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

Mit dem vorliegenden Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord wird ein gemeindeübergreifendes Planungsinstrument zur Koordination der Verkehrs-, Bau-, Nutzungs-, Freiraum- und Hochwasserschutzaspekte festgelegt.

Der Masterplan basiert auf den Ergebnissen einer Testplanung, die von Juni 2008 bis März 2009 durchgeführt wurde. Das Begleitgremium hat den Beitrag des Teams Pool Architekten zur Weiterbearbeitung empfohlen. Die wesentlichen Stadtbausteine zur Bildung einer neuen urbanen Mitte sind: Regionales Zentrum um den neuen Bahnhofplatz und den Seetalplatz; in Reussegg ein zum Fluss sich öffnendes Quartier für urbanes Wohnen; in Reussbühl ein aufgewertetes gewachsenes Quartier mit einem neuen, städtischen Gesicht zum Fluss. Die drei Teilgebiete grenzen aneinander und an die Kleine Emme, die mit neu gestalteten Ufern zum Stadtfluss wird. Eine derartige Entwicklung erfordert eine schrittweise und somit prozesshafte Umsetzung einer starken urbanen Vision, deren Bausteine die Belange Städtebau und Landschaftsgestaltung, Verkehrs- und Nutzungsplanung sowie Wasserbau und Ökologie integral betrachten.

Der Masterplan übersetzt die Konzepte der Testplanung und enthält Regelungen in Bezug auf Bebauungs- und Gestaltungsprinzipien, Angaben zur Nutzung und Richtwerte zur Verkehrserzeugung. Er wird mit der Unterzeichnung bzw. Genehmigung für die beteiligten Partner und für die kommunale wie kantonale Verwaltung selbstbindend und enthält auch das Organigramm und die Pflichtenhefte für die weitere Umsetzung.

Der Masterplan ist die Grundlage für die rechtliche Sicherung der Entwicklungsmassnahmen im Zonenplan und in nachfolgenden Bebauungsplänen. Er soll mit diesen Instrumenten soweit verfeinert werden, dass gestützt darauf Teilräume zeitlich unabhängig voneinander entwickelt werden können, ohne dabei den städtebaulichen Gesamtansatz zu gefährden. Damit kann sich im ganzen Gebiet rund um den Seetalplatz das grosse Potenzial der vielen unbebauten, unternutzten oder sanierungsbedürftigen Immobilien entfalten und sich sukzessive eine Entwicklung hin zu einem wirtschaftlich bedeutenden, urbanen neuen Stadtzentrum Luzern Nord einstellen.

1 Masterplan als Koordinationsinstrument

1.1 Instrument Masterplan

Die Ausarbeitung des Masterplans ist als Massnahme 6A des ESP Richtplans Luzern Nord im Jahre 2006 beschlossen worden. Im Dezember 2006 wurde von allen Beteiligten (Dienststellen rawi, vif, immo des Kantons, Stadt Luzern, Gemeinden Littau und Emmen) ein Letter of Intent unterzeichnet, der die Inhalte der Massnahme näher definiert sowie eine Kosten- und Terminvereinbarung enthält.

Der Masterplan wird als Koordinations- und Steuerungsinstrument eingesetzt. Unter dem Begriff Masterplan wird ein selbstbindendes, informelles Planungsinstrument verstanden (kein Planungsinstrument gemäss PBG). Er wird nicht einer öffentlichen Auflage / Mitwirkung unterzogen und bildet somit auch keinen behördenverbindlichen Richtplan im Sinne des PBG.

Der Masterplan bildet die strategische Ausrichtung der räumlichen Entwicklung ab. Er kann grundeigentümergebundene Festlegungen nach sich ziehen (z.B. im Rahmen von Nutzungsplanungen und Bebauungs- oder Gestaltungsplänen). Er dient auch der Projektbeurteilung (Beratungen von Bauherren, Wettbewerbe, Voranfragen, Baugesuche).

1.2 Verbindlichkeit

Der Masterplan wird mit der Unterzeichnung durch die Auftraggeberschaft (kant. Dienststellen rawi, vif, immo und kommunale Exekutiven) sowie mit der Genehmigung durch den Grossen Stadtrat der Stadt Luzern¹ selbstbindend für die beteiligten Partner und für die kommunale wie kantonale Verwaltung.

Selbstbindend sind mit der Unterzeichnung für die beteiligten Partner und für die kommunale wie kantonale Verwaltung alle **grau hinterlegten Textteile** des vorliegenden Masterplans. Selbstbindend sind auch alle Planeinträge, sofern sie in der Legende nicht als orientierend gekennzeichnet sind.

1.3 Integration in kantonale und kommunale Planungen

Der Masterplan ist abgeleitet aus den übergeordneten Planungen Kantonaler Richtplan, Agglomerationsprogramm und ESP Richtplan Luzern Nord (Siehe Kapitel 2). Er steht in

¹ Gemäss Art. 2 des Bau- und Zonenreglements (BZR) für den Stadtteil Littau vom 29. Oktober 2008 müssen Masterpläne dem Grossen Stadtrat zur Genehmigung vorgelegt werden. Erst mit dieser Genehmigung erreicht der Masterplan seine entsprechende Verbindlichkeit.

keinem Widerspruch zu den Kantonalen Planungen oder den Planungen der Gemeinden. Er konkretisiert die übergeordneten Ziele und soll mit nachfolgenden Instrumenten in grundeigentümergebundene Planungen überführt werden. Zudem soll er in die umgebenden Strukturen integriert werden bzw. die Entwicklung der angrenzenden Quartiere soll auf den Masterplan abgestimmt werden.

1.4 Abstimmung mit Grundeigentümerinteressen

Im Rahmen des Gesamtprozesses waren bzw. sind regelmässige Grundeigentümerinformationen vorgesehen. Eine spezifische Vernehmlassung des zukünftig selbstbindenden Masterplans war bzw. ist deshalb nicht notwendig. Der Masterplan soll in weiteren planerischen Schritten in grundeigentümergebundene Instrumente überführt werden. Hierzu sind dann die entsprechenden Mitwirkungsphasen und Einsprachemöglichkeiten vorgesehen.

2 Verbindliche Vorgaben

2.1 Agglomerationsprogramm

Mit dem Agglomerationsprogramm Luzern und der entsprechenden Verankerung im Kantonalen Richtplan 2009 wird die künftige Entwicklung von Siedlung, Verkehr, Umwelt und Wirtschaft im Raum Luzern koordiniert. Das Programm umfasst insbesondere 24 Massnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs, des motorisierten Individualverkehrs, des Langsamverkehrs, der kombinierten Mobilität und der Verkehrslenkung sowie im Bereich der Raumordnung und des Umweltschutzes. Damit trägt das Agglomerationsprogramm massgeblich dazu bei, dass sich die Region Luzern wirtschaftlich nachhaltig entwickeln kann, dass sie für Unternehmer attraktiver wird, dass sich die Qualität des Lebensraumes Luzern als Wohn- und Freizeitraum erhöht und dass die Umweltsituation gesamthaft verbessert werden kann. Es stärkt durch das Wachstum und die Erreichbarkeit des Wirtschaftsraumes auch die ländlichen Räume. Schliesslich bildet es auch die Voraussetzung für die massgebliche finanzielle Mitbeteiligung des Bundes an den Investitionskosten und für die generelle Unterstützung der Agglomeration Luzern. Der Planungsprozess des Agglomerationsprogramms wurde und wird begleitet vom Planungsbüro ecoptima ag, Bern.

Die Koordination von Siedlung und Verkehr sind Kernanliegen des Agglomerationsprogramms. Baulandreserven für das prognostizierte Bevölkerungswachstum sind grundsätzlich an zentraler Lage ausreichend vorhanden, weisen aber entlang von Verkehrsachsen starke Defizite aus (insbesondere bezüglich Erschliessung und Erreichbarkeit, u. a. im Gebiet Reussbühl-Emmenfeld). Deshalb sind dringliche Massnahmen im Bereich Verkehr notwendig. Ziele sind die markante Verbesserung des öffentlichen Verkehrs (Schienenverkehr, Bus), die Förderung des Langsamverkehrs (Velofahrende, Fussgänger), die Optimierung und Leistungssteigerung des Strassennetzes sowie Lenkungsmassnahmen. Die Behebung der städtebaulichen Defizite wird im Rahmen der kommunalen Planungen („Charta Emmen“, Chance Littau, Ortsplanungsrevisionen, Quartierrichtpläne) sowie im Rahmen des Masterplans Luzern Nord angegangen.

Als übergeordnete Schlüsselmassnahmen figurieren im Agglomerationsprogramm und im kantonalen Richtplan 2009 die Verbesserung des Bahnknotens bzw. der Bahnhofzufahrt Luzern mittels Tiefbahnhof Luzern inkl. Option Durchgangsbahnhof (Massnahme M9) und der Autobahn-Bypass Luzern der A2 (M4). Die Zuständigkeit für die Finanzierung dieser beiden wichtigen Massnahmen liegt beim Bund und sie sollen über Bahn 2030 und die Engpassbeseitigung Nationalstrassen realisiert werden. Der Regierungsrat rechnet fest damit, dass die Verbesserung des Bahnknotens Luzern in der Vorlage Bahn 2030 berücksichtigt werden wird (vgl. auch Kap. 2.4). Für den Autobahn-Bypass Luzern wird im Auftrag des ASTRA und in Koordination mit dem Kanton Luzern in den nächsten Monaten bzw. Jahren das Generelle Projekt ausgearbeitet.

Weitere für den vorliegenden Masterplan relevante, noch nicht realisierte Massnahmen des Agglomerationsprogrammes Luzern sind:

- M3.1 Optimierung Seetalplatz
- M3.2 Umfahrungen Meierhöfli / Emmen
- M5 Spange Luzern Nord (in Koordination mit dem Bypass der A2)
- M8.2 Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke inkl. der Schlaufe zum Rontal
- M14 Angebotsausbau öffentlicher Verkehr nach 2012
- M18 Verkehrssystemmanagement (VSM) und Buspriorisierung
- M21.2 ESP-Planung Luzern Nord
- M22.4 Ortsplanung Emmen
- M22.10 Ortsplanung Luzern
- M23 Verbindliche Umsetzung Detailhandelskonzept in den Ortsplanungen

2.2 ESP Luzern Nord

Im April 2007 wurde der gemeindeübergreifende Richtplan für den Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Luzern Nord² zum Erlass in den Gemeinden freigegeben und von diesen anschliessend beschlossen. Der Regierungsrat des Kantons Luzern genehmigte den Richtplan am 18. März 2008.

Das Hauptanliegen des Richtplans ist die Koordination von Siedlung und Verkehr sowie der Schutz der Lebensräume und der Umwelt in den Arbeitsgebieten von kantonaler und regionaler Bedeutung. Der Richtplan zeigt auf, wie sich die Arbeitsplatzgebiete nachhaltig entwickeln sollen. Er legt konkrete räumliche Massnahmen fest, wie die Beschränkung von publikums- bzw. verkehrsintensiven Einrichtungen, die Nutzungsdifferenzierungen in den Arbeitszonen, die erforderlichen Umzonungen von reinen Arbeitszonen in Misch- und Zentrumszonen, die Definition von Freiräumen und der Verkehrsentwicklung usw. Die festgelegten Massnahmen dienen als verbindliche Grundlage für die Ortsplanungsrevisionen der Gemeinden. Erst mit der Verankerung in den Nutzungsplanungen der Gemeinden wurden bzw. werden die Inhalte grundeigentümerverbindlich (wie z.B. die Einführung der Kreativzone in Emmen).

Die einzelnen Gebiete des ESP Luzern Nord wurden hinsichtlich ihres zusätzlichen Nutzungspotentials untersucht. Für das Bahnhofquartier Emmenbrücke beispielsweise ergab diese Untersuchung ein zusätzliches Potential für je 570 Einwohner und Arbeitsplätze (Heute: 320 Einwohner, 300 Arbeitsplätze).

² Richtplan ESP Luzern Nord, Teil 1: Emmen Littau Luzern, Plan und Erläuterungsbericht.

2.3 Verkehrsprojekt Seetalplatz

Für den Knoten Emmen / Littau (Seetalplatz) hat der Kanton Luzern – gestützt auf die Agglomerationsprogramm-massnahmen M3.1 und M18 sowie den kantonalen Richtplan 09 mit der Koordinationsaufgabe M3-1 - das Projekt „Kantonsstrasse K13, Knoten Emmen-Littau (Seetalplatz) und Leistungssteigerung Gesamtverkehrssystem Luzern Kaser-nenplatz bis Rothenburg“ in Bearbeitung. Der Kanton hat die Zweckmässigkeit möglicher Strasseninfrastrukturausbauten untersuchen lassen. Als Bestvariante ist die Variante „Epsilon“ hervorgegangen, welche im Rahmen der Testplanung zum „Epsilon optimiert“ (Ring im Einbahnsystem) weiterentwickelt wurde.

Für die neue Verkehrsführung am Seetalplatz im Masterplanperimeter liegt mit Stand 31. März 2010 das Vorprojekt vor. Es wurde im Rahmen der Koordination Luzern Nord / See-talplatz mit dem Masterplan und dem Hochwasserschutzprojekt abgestimmt und fliesst als verbindliche Vorgabe in den Masterplan ein. Ohne Zustimmung der kantonalen Stimmberechtigten im Herbst 2011 zu diesem Strassenprojekt kann dementsprechend der Masterplan in der vorliegenden Form nicht umgesetzt werden.

Im Masterplan bzw. im Anhang 2 „Situation Seetalplatz mit Infrastrukturprojekten“ ist das überarbeitete Vorprojekt der neuen Verkehrslösung am Seetalplatz mit Stand 4. Oktober 2010 dargestellt. Beim Knoten Schiff wurde später aufgrund der geänderten SBB-Interessenslinie (Juni 2010) die Verkehrsführung noch geringfügig angepasst. Im Bereich des Kirchenhügels in Reussbühl (Hauptstrasse zwischen Knoten Schiff und Knoten Froh-burg) stellen die Pläne bzw. der Anhang 2 den aktuellen Vorschlag der vif (mit 3 Spuren) vom September 2010 dar. Die Auswirkungen auf die städtebauliche Situation bzw. die entsprechende Interessensabwägung zwischen verkehrlicher Nutzung und Ortsbildschutz muss in einem nächsten Schritt vorgenommen werden (vgl. Kap. 5.2.9).

Für dieses Strassenprojekt gilt das Strassengesetz bzw. der kantonsübliche Ausbaustan-dard. Darüber hinaus gehende Gestaltungswünsche (z. B. Plätze, Gebäudevorbereiche, weitere Strassenräume) müssen mit dem Strassenprojekt abgestimmt werden und sind bezüglich der Kosten von den Gemeinden bzw. Grundeigentümern zu tragen.

2.4 Schieneninfrastrukturplanung SBB

Für die Bewältigung der zukünftigen erwarteten Nachfrage im öffentlichen Verkehr sind schweizweit diverse Angebots- und Infrastrukturausbauten insbesondere auf der Schiene erforderlich. Konkrete Vorschläge liegen unter dem Projekttitel „Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte“ (ZEB) bzw. „Bahn 2030“ vor. Die an ZEB anknüpfende Weiterentwick-lung des Angebotes und der Ausbau der Bahninfrastruktur wird dabei unter dem Titel Bahn 2030 diskutiert.

Auch im Kanton Luzern sind aus überkantonaler Sicht Infrastrukturausbauten erforder-lich. Generell soll eine bessere Vernetzung der Zentralschweiz mit Zürich angestrebt werden und dementsprechend sollen insbesondere die Kapazitätsengpässe auf der

Bahnlinie Luzern-Zürich behoben werden. Vorgesehen, sowie im Agglomerationsprogramm Luzern (vgl. Kap. 2.1) und im neuen kantonalen Richtplan 2009 in M5-2 verankert, sind einerseits der Ausbau der Bahnhofzufahrt Luzern mit einer Realisierung der Variante Tiefbahnhof mit neuer Direkteinführung von Ebikon zu einem unterirdischen Kopfbahnhof Luzern, der später auch zu einem Durchgangsbahnhof ausgebaut werden kann (Koordinationsstand Zwischenergebnis; Agglomerationsprogramm-massnahme M9), sowie andererseits die neue direkte Verbindung Emmenbrücke – Rotsee mit einem Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke (Koordinationsstand Vororientierung; Agglomerationsprogramm-massnahme M8.2).

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

Die Luzerner National- und Ständeräte setzen sich stark dafür ein, dass der Bund die nötigen Gelder für eine Verbesserung des Schienenverkehrs insbesondere auch im Kanton Luzern zur Verfügung stellt. In die nationale Polit-Diskussion wurde (Interpellation Nationalrat Felix Müri, Juli 2007) auch die Forderung nach einem Schnellzughalt in Emmenbrücke mit direkten Verbindungen nach Zürich, Basel und Bern eingebracht. Dies würde einen kurz- bis mittelfristigen Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke bedingen. In erster Linie braucht es dazu eine Perronverlängerung, der Bahnhof könnte aber allenfalls auch zum Bahnhof „Luzern Nord“ aufgewertet werden.

2.5 Hochwasserschutzprojekt

An der Kleinen Emme werden im Perimeter des Masterplans und auch weiter flussaufwärts- und flussabwärts Hochwasserschutzmassnahmen geplant.

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

Der ökomorphologische Zustand wird vor allem in Siedlungsgebieten als stark beeinträchtigt bezeichnet. Teile der Uferbereiche und des Reusszopfes werden heute bereits durch Erholungssuchende genutzt. Aufweitungen von Sohlenbereichen und die Abflachung von Böschungen schaffen neue attraktive Räume für die Erholungsnutzung und die Verbesserung der ökologischen Verhältnisse.

Mit dem Projekt mit Aufweitungen wird die Verbesserung der Abflussverhältnisse erreicht. Die Aufweitung kann im Reusszopf mit der Schaffung eines zweiten Flussastes erreicht werden. Im Projekt sind zudem auf Seite Luzern Massnahmen für den Überlastfall vorgesehen, welcher bei einem Extremfall (1.3 x Hochwasser 2005) eintreten kann.

metron

Massnahmen im Mündungsbereich zur Reuss sowie entlang des Reussufers (Teilraum 5b) dienen als Ersatzmassnahmen für Ufereingriffe des Projektes Epsilon optimiert.

Im Juni 2010 war das Bauprojekt in der öffentlichen Auflage. Das Hochwasserschutzprojekt wurde bzw. wird im Rahmen der Koordination Seetalplatz laufend mit dem Verkehrsprojekt und dem Projekt Masterplan abgestimmt, es gilt als wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung des vorliegenden Masterplans.

Für das Hochwasserschutzprojekt gilt das Wasserbaugesetz bzw. der kantonsübliche Ausbaustandard, er ist im vorliegenden Bauprojekt definiert. Darüber hinaus gehende Gestaltungswünsche sind klassische Gemeindeaufgaben.

3 Übergeordnetes Konzept - Stadtzentrum Luzern Nord

3.1 Entwicklungsschwerpunkt und Zentrumsentwicklung Luzern Nord

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

Für die koordinierte bauliche Entwicklung des Gebiets dient der Masterplan als Grundlage. Der Masterplan hat zum Ziel, die Entwicklung des Raumes bezüglich

- städtebaulicher Entwicklung mit Nutzungskonzept,
- Aktivierung der spezifischen wirtschaftlichen Potenziale,
- Gestaltung der Strassen- (insb. Hauptstrasse), Aussen- und Freiräume,
- zentrumsverträglicher Verkehrslösungen für alle Verkehrsträger auf der Grundlage des Vorprojektes Kantonstrasse K13, Knoten Emmen-Littau (Seetalplatz) und Leistungssteigerung Gesamtverkehrssystem Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg vom 31. März 2010,
- optimale Einbettung der Hochwasserprojekte Kleinen Emme sowie
- Einbezug aller umweltrelevanten Aspekte

unter Berücksichtigung aller massgebenden Akteure zu koordinieren.

Der Masterplan ist die Grundlage für die rechtliche Sicherung der Entwicklungsmassnahmen im Zonenplan und in nachfolgenden Bebauungs- und Gestaltungsplänen. Er soll mit diesen Instrumenten soweit verfeinert werden, dass gestützt darauf Teilräume zeitlich unabhängig voneinander entwickelt werden können, ohne dabei den städtebaulichen Gesamtansatz zu gefährden. Damit kann sich im ganzen Gebiet rund um den Seetalplatz das grosse Potenzial der vielen unbebauten, unternutzten oder sanierungsbedürftigen Immobilien entfalten und sich sukzessive eine Einwicklung hin zu einem wirtschaftlich bedeutenden, urbanen neuen Stadtzentrum Luzern Nord einstellen.

3.2 Verfahren Testplanung Stadtzentrum Luzern Nord

3.2.1 Allgemeines

Im Rahmen eines Testplanungsverfahrens wurden die oben beschriebene Vision für diesen neuen Stadtteil und ein dafür geeignetes städtebauliches Konzept überprüft. Das Ziel ist eine qualitativ hochwertige städtebauliche Entwicklung des Stadtzentrums „Luzern Nord“.

Das Ergebnis der Testplanung bildete die Grundlage für die Erarbeitung des vorliegenden Masterplanes.

Das Verfahren wurde zwischen Juni 2008 und März 2009 durchgeführt. Es wurde als Studienauftrag in Form einer Testplanung in Anlehnung an SIA142 organisiert. Das Testplanungsverfahren war ein kooperativer Planungsprozess mit vier eingeladenen Teams.

Für die Testplanung wurden durch die Auftraggeberschaft vier Architekturbüros mit Erfahrung und guten Referenzen in den Bereichen Städtebau/Architektur ausgewählt. Die Architekturbüros waren verpflichtet, mit Fachleuten aus den Bereichen Verkehrsplanung und Landschaftsarchitektur zusammen zu arbeiten. Die Architekturbüros übernahmen die Gesamtverantwortung über das Team und waren federführend.

Während des Testplanungsverfahrens wurden drei Workshopveranstaltungen durchgeführt, bei denen die Teams jeweils ihre Konzepte vorstellten und mit dem Begleitgremium diskutierten.

Aus den Zwischenpräsentationen der Teams ist hervorgegangen, dass sich die vorgegebene Verkehrslösung Epsilon nur in beschränkter Masse mit dem Ziel einer qualitativ hochwertigen städtebaulichen Entwicklung des Stadtzentrums „Luzern Nord“ vereinen lässt. Der Handlungsspielraum bei der Verkehrslösung am Seetalplatz wurde daher während des Verfahrens wiederholt diskutiert und entsprechend angepasst.

3.2.2 Auftraggeber

Kanton Luzern, Stadt Luzern, Gemeinden Emmen und Littau
vertreten durch Kanton Luzern, Dienststelle rawi

3.2.3 Teilnehmende

Team enf

- Städtebau und Architektur ernst niklaus fausch architekten eth/sia gmbh
- Verkehrsplanung stadt raum verkehr Birchler+Wicki
- Landschaftsarchitektur Raymond Vogel Landschaftsarchitekten SIA
- Wasserbau Staubli, Kurath & Partner

Team KCAP

- Städtebau und Architektur KCAP Architects + Planners
- Verkehrsplanung Buchhofer Brabe AG
- Landschaftsarchitektur KCAP Architects + Planners

Team Lussi+Halter

- Städtebau und Architektur Lussi + Halter Partner AG
- Verkehrsplanung Teamverkehr ZUG AG
- Landschaftsarchitektur Köpfler Partner GmbH Landschaftsarchitekten BSLA
- Bauingenieure BlessHess AG Dipl. Bauingenieure ETH SIA USIC

Team Pool

- Städtebau und Architektur pool Architekten
- Verkehrsplanung ewp AG Luzern
- Landschaftsarchitektur Berchtold.Lenzin Landschaftsarchitekten
- Städtebautheorie Prof. Dr. Angelus Eisinger

3.2.4 Entscheid und Empfehlung des Begleitgremiums

Aufgrund der Resultate der Testplanung empfahl das Begleitgremium den Vorschlag des Teams Pool als Grundlage für die Ausarbeitung des Masterplanes „Stadtzentrum Luzern Nord“.

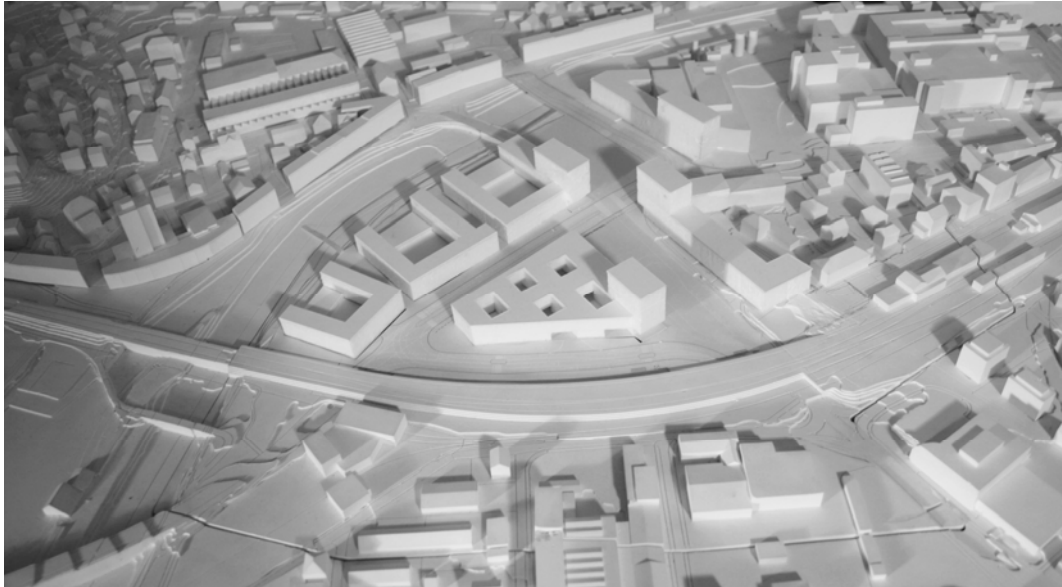
Das Team Pool hat für die Beurteilung zwei Vorschläge eingereicht. Eine davon auf Basis der Verkehrslösung Epsilon, ein zweiter mit einer alternativen Verkehrslösung. Das Begleitgremium hat im Rahmen der ersten Beurteilung einstimmig beschlossen, den Testplanungsbeitrag auf Basis der Verkehrslösung „Epsilon“ des Teams Pool als Grundlage für den Masterplan weiterzuempfehlen. Gleichzeitig wurde dem Team der Auftrag erteilt, die alternative Verkehrslösung „Epsilon optimiert“ (Ring im Einbahnsystem) in enger Zusammenarbeit zwischen Team Pool und dessen Verkehrsplaner sowie vif und metron vertieft zu überprüfen und optimieren.

An der zweiten Beurteilungssitzung hat das Begleitgremium die überarbeiteten und optimierten Projekte des Teams Pool verglichen und ohne Gegenstimme beschlossen, den Testplanungsbeitrag „Epsilon optimiert“ (Ring im Einbahnsystem) des Teams Pool im Hinblick auf eine bestmögliche Entwicklung eines zukunftsgerichteten Stadtzentrums Luzern Nord als Grundlage für den Masterplan weiterzuempfehlen. Die vorgeschlagene Lösung vereinbart die städtebaulichen und verkehrlichen Anforderungen optimal und schafft das grösste Potential für eine nachhaltige Stadtentwicklung an diesem Ort.

3.3 Konzept Team Pool

3.3.1 Übergreifende Idee

Drei unterschiedliche Quartiere werden als Bausteine der neuen urbanen Mitte von Luzern Nord definiert: als regionales Zentrum um den neuen Bahnhofplatz und dem Seetalplatz eine kleine City; im Reussegg ein zum Fluss sich öffnendes Quartier für urbanes Wohnen; in Reussbühl ein aufgewertetes gewachsenes Quartier mit einem neuen, städtischen Gesicht zum Fluss. Die drei Teilgebiete grenzen aneinander und an die Kleine Emme, die mit neu gestalteten Ufern zum Stadtfluss wird. Eine derartige Entwicklung erfordert eine schrittweise und somit prozesshafte Umsetzung einer starken urbanen Vision, deren Bausteine die Belange Städtebau und Landschaftsgestaltung, Verkehrs- und Nutzungsplanung, Wasserbau und Ökologie integral betrachten.



*Modellfoto städtebauliches Konzept
(Bebauungskonzept Pool Architekten, Stand Dezember 2008)*

3.3.2 Städtebaulicher Ansatz

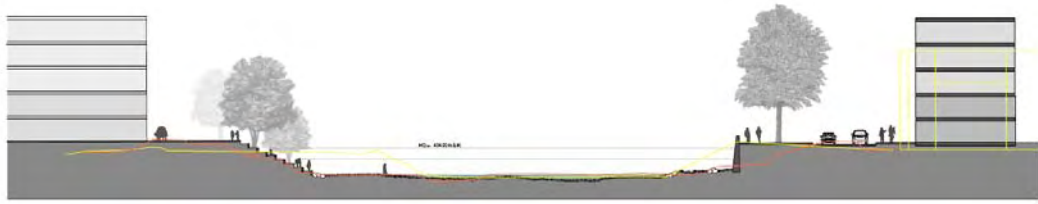
In den Plänen (vgl. Anhang 3: Bebauungskonzept Team Pool) dargestellt sind hypothetische Vollausbau-Szenarios. Die städtebauliche Konzeption zielt darauf ab, dass einzelne Gebäude und Infrastruktur-Teilbauwerke möglichst unabhängig voneinander erstellt werden können. Voraussichtlich wird in einer ersten Phase der Flussraum der Kleinen Emme durch das Hochwasserschutzprojekt umgestaltet, dann soll die Umsetzung der Verkehrsführung sowie die Strassenraum- und Platzgestaltung folgen. Durch diese Massnahmen werden wesentliche Elemente zur Adressbildung geschaffen. Die resultierende Aufwertung des Gebietes wird mit der anschliessenden Realisierung von einzelnen Bauetappen sukzessive unterstützt. Neubauten auf bereits bebauten Parzellen werden wenn möglich einem langfristigen Planungshorizont zugeordnet.

3.3.3 Stadtraum Kleine Emme

Die Kleine Emme wird zum Stadtfluss und damit zur städtebaulichen Aufgabenstellung. Wenn das Gebiet zwischen Bahnhof Emmenbrücke und Reussbühl sich zum Zentrum von Luzern Nord entwickelt, wird der Flussraum der Kleinen Emme massiv aufgewertet. Nebst den verkehrlichen, den wasserbautechnischen und den ökologischen Problemstellungen gewinnen deshalb auch die städtebauliche und architektonische Qualität der Neu- und Umbauten an Bedeutung. Die Herausforderung besteht darin, die Teilbauwerke der verschiedensten Fachdisziplinen als eine einzige Problemstellung zu betrachten und integral zu lösen.

Auch wenn im vorgestellten Projekt die Verkehrsebene städtisch erscheint, bleibt die Kleine Emme ein wilder Fluss. Die aufwändigen Hochwasserschutzmassnahmen sind integraler Teil des Gesamtbauwerks (vgl. Anhang 2: Situation Seetalplatz mit Infrastrukturprojekten). Ökologisch aufgewertet wird vor allem das Schwemmgebiet Reusszopf,

doch bilden die Uferböschungen und die Sohlenbereiche des Flussbetts ebenfalls unabdingbare Elemente der Naturraumvernetzung.



*Schnitt Stadtraum Kleine Emme
(Bebauungskonzept Pool Architekten, Stand September 2009)*

3.3.4 Neue Verkehrslösung am Seetalplatz

Die neue Verkehrslösung am Seetalplatz (vgl. Anhang 2: Situation Seetalplatz mit Infrastrukturprojekten) kombiniert die von der Gemeinde Littau ersehnte Umfahrung Reussbühl mit einem lichtsignalgesteuerten Ring im Einbahnsystem, der zwei mal die Emme quert und mit dem Autobahnzubringer Reussegg verbindet.

Durch die Entflechtung der Ströme und die massive Reduktion der Linksabbieger können die für 2030 prognostizierten Verkehrsmengen bewältigt werden. Die Querungsmöglichkeiten der zu Fuss Gehenden werden im ganzen Gebiet verbessert. Die Situation der Rad fahrenden wird durch eigene Radstreifen und neue Verbindungsstücke aufgewertet. Die Strassenräume sind gegenüber dem Ausgangszustand schmaler und siedlungsverträglicher konzipiert. Der öffentliche Busverkehr wird auf einem Eigentrassee geführt und kann so deutlich beschleunigt werden.

Mit dieser neuen Verkehrslösung wird der Grundstein für die Entwicklung eines gut funktionierenden und durchlässigen Zentrums gelegt. Auf beiden Seiten der Emme kann eine urbane Mischung entstehen: Spannungsvolle gemischtnutzige Quartiere mit attraktiven Strassenräumen trotz Verkehrsbelastung, aber auch ruhigere Zonen – öffentliche Promenaden und Plätze zum Flanieren, Erholungsgebiete am Fluss, vom Verkehr geschützte Höfe und Gärten.

3.4 Angrenzende Gebiete

3.4.1 Meierhöfli, Emmen

Das heute teils gewerblich, teils als Wohnquartier genutzte Gebiet liegt heute trotz seiner Nähe zu Bahnhof und Fluss eher peripher. Mit dem Ausbau des Zentrums Luzern Nord besteht erhebliches Aufwertungspotential. Vorstellbar wäre langfristig der Umbau zu einem verdichteten gemischt genutzten Quartier. Ein Handicap für die Entwicklung stellt die Abschottung durch die Seetalstrasse und den Bahndamm dar. Wenn es gelingt, die Anbindung des Quartiers an den Bahnhof Emmenbrücke für den Langsamverkehr zu verbessern, besteht eine erhöhte Chance, das Aufwertungs- und Verdichtungspotential dieses zentral gelegenen Gebietes langfristig zu realisieren.

3.4.2 Bahnhof Emmenbrücke Ost, Hochdorferstrasse

Dieses Gebiet ist geprägt durch verschiedene grössere Bauten mit gewerblicher Nutzung und Verkaufseinrichtungen, einerseits östlich entlang der Bahngleise und andererseits entlang der Seetalstrasse bis hin zum Emmen Center. Weiter abseits dieser beiden Verkehrsstrukturen in nördlicher Richtung finden sich vor allem Wohnbauten mit unterschiedlicher Dichte und Bausubstanz. Das allfällige Aufwertungs- und Verdichtungspotenzial im Zusammenhang mit der Entwicklung zu Stadtzentrum Luzern Nord sollte genauer untersucht werden.

3.4.3 Monosuisse-Areal, Nexis Fibers, Emmenweid

Es handelt sich bei diesem Areal um ein bisheriges Arbeitsplatzgebiet, das geprägt ist durch industrielle Bauten: grossflächige, z.T. mehrgeschossige Gebäude mit unterschiedlich guter Bausubstanz. Es soll sich langfristig zu einem durchmischten Zentrumsgebiet entwickeln. Die industrielle Nutzung ist dementsprechend raumprägend, sie steht aber auch in einem internationalen Wettbewerb, was dazu führen kann, dass kurz-, mittel- und langfristig andere Nutzungen im Areal gefragt sein könnten. Einzelne kulturelle bzw. Zwischennutzungen wurden und werden diskutiert bzw. realisiert.

Für das Areal der Monosuisse – direkt nördlich angrenzend an die Baufelder A4 und A5 des Masterplans - wird derzeit ein spezifischer Masterplan erarbeitet.

3.4.4 Rothenhalde, Pilatusblick

Das Wohnquartier besteht aus neuen und älteren Ein- und Mehrfamilienhäusern. Dank der regen Bautätigkeit in den letzten Jahren sind nur noch wenige freie Baugrundstücke vorhanden. Das Quartier ist relativ dicht bebaut, hat jedoch trotzdem Grünflächen zwischen den Häusern. Die älteren Häuser sind teilweise saniert. Von den meisten Grundstücken besteht ein schöner Fernblick. Die Strassen im Wohnquartier sind mit Tempo 30 markiert.

Das Quartier grenzt an den Rothenwald, der ein beliebtes Naherholungsgebiet ist. Im Bereich Rothenstrasse – Rothenwald befindet sich ein Familiengartenareal.

Die Lärmbelastung durch die Rothenstrasse stellt ein Problem dar. Bisher ist das Quartier nur entlang der Rothenstrasse mit der Linie Nr. 5 der Emmer Busbetriebe erschlossen. Aufwertungspotential besteht bezüglich ÖV-Erschliessung und Radwegerschliessung. Entlang der Rothenbadstrasse haben einige Grundstücke Erneuerungsbedarf.

3.4.5 Rothenring, Täschmattstrasse Reussbühl

Dieses Gebiet am Rothenring ist ein typisches Gewerbegebiet mit mittleren und grösseren Gewerbebetrieben. Die Bebauung besteht aus sehr alten bis ganz neuen Gewerbe-

bauten. Ein grosser Teil der Aussenflächen ist asphaltiert und dient als Lager und Abstellflächen. Das Gewerbegebiet müsste teilweise erneuert und könnte verdichtet werden.

Ein Teil des Quartiers liegt in der Zentrumszone Reussbühl. Gemäss Art. 8 BZR Littau darf die Zentrumszone Reussbühl nur im Rahmen von Bebauungsplänen überbaut werden. Östlich und westlich der Hauptstrasse ist je ein Bebauungsplan über die gesamte Zentrumszone zu erstellen. Dies bedeutet, dass westlich der Hauptstrasse ein Bebauungsplan erstellt werden muss, der über den Perimeter des Masterplanes Stadtzentrum Luzern Nord hinausgeht.

3.4.6 Ruopigenstrasse, Obermättlistrasse

Das Gebiet an der Ruopigenstrasse bildete zusammen mit den Gebäuden an der Hauptstrasse das ehemalige Dorfzentrum Reussbühl. Die ursprünglichen Zentrumsnutzungen wie die Post, die Raiffeisenbank und der Polizeiposten wurden aufgehoben. Der Lebensmittelladen und das Café Molki existieren jedoch noch. Hier ist die Zentrumsfunktion wieder zu stärken und die Läden sind zu erhalten.

Die Luft- und Lärmbelastung durch den Verkehr auf der Ruopigenstrasse ist hoch. Das Verkehrsaufkommen wird nach der Umsetzung des Masterplanes Luzern Nord eher zunehmen. Aus diesem Grund sind hier flankierende Massnahme sowie eine Aufwertung des Strassenraumes dringend notwendig. Im Gebiet Obermättlistrasse bis Heiterweid handelt es sich um ein älteres Wohnquartier. Die Bebauung besteht mehrheitlich aus Mehrfamilienhäusern, die zwischen 1900 und 1940 erstellt wurden. Entlang der Waldstrasse befinden sich Reiheneinfamilienhäuser mit Baujahr 1967. Die Bauten sind zum grössten Teil saniert. Vom Gebiet Heiterweid hat man einen schönen Weitblick. Man sieht jedoch auch auf die Autobahn sowie die Bahnlinie und hat entsprechende Lärmmissionen. Die Strassen in den Wohnquartieren sind mit Tempo 30 markiert.

4 Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord

4.1 Masterplaninhalte

Der Plan macht Aussagen zur Einteilung von Baufeldern, deren Ausnutzung, Geschos-sigkeiten und Nutzungsvorgaben sowie zur Erschliessung der Baufelder. Des Weiteren sind im Plan die übergeordneten Aussagen zum Verkehr (vgl. auch Kap. 2.3 und 5.2.9) und zu den Freiräumen insb. dem Hochwasserschutz integriert.

Ergänzend zum Plan sind im nachfolgenden Text weitere verbindliche Inhalte in Form von Festlegungen (grau hinterlegte Textabschnitte) dargestellt. Planinhalt und textliche Festlegungen bilden zusammen das Instrument Masterplan.

Für die Regelungsdichte in einem Masterplan bestehen keine übergeordneten bzw. rechtlichen Vorgaben. Im Masterplan Luzern Nord ist die Regelungsdichte relativ hoch. Dies liegt in erster Linie an der gemeindeübergreifenden Koordinationsaufgabe für diesen bedeutenden Stadtraum gemäss ESP-Richtplan und an der Komplexität der verschiedensten Themenbereiche. Insbesondere ist der Masterplan das einzige gemeindeüber-greifende Planungsinstrument. Die nachfolgenden Zonenpläne und Bebauungs- und Gestaltungspläne werden für einzelne Teilgebiete auf Basis der Festlegungen des Mas-terplans ausgearbeitet. Die Regelungsdichte in diesen Instrumenten wird nicht wesentlich höher sein.

4.2 Querschnittsorientierte Koordinationsaufgaben

4.2.1 Erläuterungen

Aus den parallel laufenden verschiedenen Projekten zum Strassenbau und zum Hoch-wasserschutz mit bereits höherem Konkretisierungsgrad ergibt sich ein erhöhter Koordi-nations- und Steuerungsaufwand. Auch für die weitere Projektierung im Hochbau, im öffentlichen Raum und für die Umstrukturierung und Erneuerung einzelner Baufelder ist eine gemeindeübergreifende Projektsteuerung zur Sicherung der Masterplaninhalte und zur Qualitätssicherung notwendig.

4.2.2 Festlegungen

Fachliche Steuerung, Koordination und Begleitung

(siehe auch Kapitel 5.1 sowie Anhänge 6 und 7)

- Einsetzung eines Steuerungsgremiums Gebietsentwicklung Luzern Nord
Das Steuerungsgremium hat die Verantwortung für die Gebietsentwicklung Luzern Nord, es steuert und überwacht den Entwicklungsprozess auf der **strategischen Ebene**, fällt wichtige Entscheide im Rahmen seiner Kompetenzen aufgrund der Funktion seiner Mitglieder selbst oder bereitet andernfalls Entscheide für die politischen Behörden vor. Es fungiert als Auftraggeber und erteilt dementsprechend Aufträge an den neu zu bestimmenden Gebietsmanager sowie behandelt dessen Anträge.
- Einsetzung einer Gebietsmanagerin oder eines Gebietsmanagers (nachfolgend in der männlichen Form)
Der Gebietsmanager handelt schwergewichtig auf der **operativen Ebene**, er überwacht den Umsetzungsprozess im Masterplanperimeter und koordiniert diesen mit den verschiedenen Projektleitern. Zudem bildet und pflegt er ein gebietsbezogenes Netzwerk, begleitet Investoren und Grundeigentümer, betreibt eine Vermarktung und eine koordinierte Öffentlichkeitsarbeit, überwacht die Qualitätssicherung und den Einbezug der benachbarten Quartiere sowie initiiert und koordiniert neue Projekte. Er kann Anträge an das Steuerungsgremium stellen und ist dessen Geschäftsführer.
- Städtebauliches Begleitgremium
Das städtebauliche Begleitgremium ist auf der **beratenden Ebene** tätig und in diesem Zusammenhang verantwortlich für die Qualitätssicherung, es begleitet die Erstellung eines Architektonischen Leitbildes und eines Freiraumkonzepts sowie beurteilt die verschiedenen Planungen und Projekte im Masterplanperimeter im Sinne von Gutachten.
- Integration und Koordination mit den angrenzenden Quartieren
Die Entwicklungen in den zum Masterplanperimeter angrenzenden Gebieten bzw. Quartieren sind auf die Stadtzentrumsentwicklung Luzern Nord abzustimmen, insbesondere auch in gesellschaftlicher und sozialer Hinsicht (vgl. Kap.5.2.10).
- Integration und Darstellung der Teilprojekte in einem städtebaulichen Modell
Die Bauprojekte werden unter Federführung des städtebaulichen Begleitgremiums laufend anhand eines städtebaulichen Modells nachgeführt und beurteilt. Die Brückenprojekte sind weitgehendst definiert.

Gebietsübergreifendes Regelwerk

- **Nutzungsverteilung und Gliederung in drei verschiedene Teilräume**
Das Stadtzentrum Luzern Nord als regionales Zentrum ist ein gemischt genutzter, in drei Teilräume gegliederter Stadtteil (vgl. auch Kap. 4.3). Schwerpunkte öffentlich zugänglicher Nutzung sind am neuen Bahnhofplatz und am Seetalplatz. Schwerpunkte der Wohnnutzung sind beiderseits der Kleinen Emme, namentlich im Emmenfeld und am neuen Reussbühlquai. In Reussbühl steht die Aufwertung eines gemischt genutzten Quartierzentrums im Vordergrund.
- **Nutzungsart und –intensität in Abstimmung mit der Verkehrskapazität:**
Die Art und das Mass der Nutzungen sowie die Dichte sind auf die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrsprojektes abzustimmen (vgl. Kap 4.4 und 4.5). Verkehrsintensive Einrichtungen wie Fachmärkte und Einkaufszentren im Sinne von § 170 Abs. 1 PBG sind ausgeschlossen.
- **Höhendominanten**
Die Höhendominanten der Baufelder A2 und B1 sind als städtebauliche Merkzeichen zwingend auszubilden. In den Baufeldern A1 und A4 werden ebenfalls Hochhäuser ermöglicht. Der neue Reussbühl-Platz kann zwischen den Baufeldern C7 und C8 ebenso durch ein höheres Gebäude markiert werden (vgl. Kap. 4.4).
- **Öffentliche Freiräume / Strassenraumgestaltung, Erstellung eines Freiraumkonzepts**
Für das Strassenprojekt (Ring im Einbahnsystem, ÖV-Trasse / Busspur) gilt das Strassengesetz bzw. der kantonsübliche Ausbaustandard. Die darüber hinaus gehenden Platzflächen, die überbreiten Gehwege und die Gebäudevorbereiche sowie die Möblierung und Bepflanzung der Strassenräume inkl. Fahrleitungen und Signalisation müssen mit der Realisierung dieses Strassenprojekts abgestimmt werden. Um unwirtliche Brachen zu vermeiden, sind an mehreren Orten entsprechende Projektergänzungen und damit einhergehende Vorleistungen der Gemeinden bzw. der angrenzenden Grundeigentümer anzustreben bzw. erforderlich. Solche Projektergänzungen werden mit dem Strassenprojekt berücksichtigt, sofern sie separat finanziert werden und sich keine Probleme bei der Projektbewilligung bzw. keine Verzögerungen ergeben. Dementsprechend sind rasch ein kommunales Konzept für die Gestaltung der öffentlichen Räume und ein „Plan lumière Luzern Nord“ inkl. einer Corporate Identity (CI) für die Möblierung z.B. der Buswarteinrichtungen zu erarbeiten. Der Strassenraum ist dabei mit grosser Sorgfalt von Fassade zu Fassade zu gestalten. Gestaltungsprinzipien werden für die Plätze und einzelne Strassenzüge definiert (vgl. Kap. 4.6 und 4.8 sowie 5.2.8). Die Strassenräume mit Aufenthaltsfunktion und besonderen Gestaltungsanforderungen – z. B. im Bereich von Erdgeschossnutzungen - sind zudem im Plan im Anhang 1 dargestellt.

- Ufergestaltung, inkl. Einbezug in das kommunale Freiraumkonzept
Die Ufergestaltung richtet sich nach der Definition der Schwerpunktnutzung Hochwasserschutz und/oder Erholung. Die Uferräume sind wichtige Erholungsräume der zukünftigen Stadtbevölkerung und entsprechend zu gestalten (vgl. Kap. 4.6 und 4.7 sowie 5.2.8). Für das Hochwasserschutzprojekt gilt das Wasserbaugesetz bzw. der kantonsübliche Ausbaustandard, er ist im vorliegenden Bauprojekt definiert. Allfällige darüber hinaus gehende Gestaltungswünsche sind im kommunalen Freiraumkonzept aufzunehmen und von weiteren Partnern zu finanzieren.
- Lärmschutz
Die erforderlichen Lärmschutzmassnahmen aufgrund der neuen Verkehrslösung können signifikante Auswirkungen auf die Baustruktur bzw. deren etappierte Erstellung haben. Gestützt auf die UVP zur neuen Verkehrslösung werden die erforderlichen Lärmschutzmassnahmen festgelegt. Für die zurzeit weitgehend unüberbauten Baufelder A1, B1, B2 und B3 im Bereich des Umbaus der bestehenden Strassen müssen die Lärmschutzmassnahmen im Rahmen der nachfolgenden Bebauungspläne behandelt und bei den zukünftigen Gebäuden realisiert werden. Im Bereich der übrigen Baufelder bzw. der neuen Strasse in Reussbühl ist das Verkehrsprojekt in der Pflicht und muss den Lärmschutz gegenüber den bestehenden Gebäuden und den unüberbauten Parzellen gewährleisten (vgl. Kap. 4.9.1).
- Bebauungspläne
Die planungsrechtliche Umsetzung des Masterplans erfolgt primär mittels Bebauungsplänen. In Emmen sind dies die (Rahmen)Bebauungspläne Seetalplatz Ost, Seetalplatz Nord sowie Bahnhofplatz Nord und in Luzern sind dies die Bebauungspläne Hauptstrasse Ost und Hauptstrasse West (vgl. Kap. 5.2.3 und 5.2.5 bzw. entsprechende Abbildung).
- Konkurrenzverfahren
Für städtebaulich relevante Baufelder ist nach Vorgabe der Gemeinden ein Konkurrenzverfahren durchzuführen. In Emmen sind dies A1, A2, A4, A5, B1-B3. In Luzern sind dies C1, C2, C3, C7, C8. Der Zeitpunkt für die Durchführung eines solchen Konkurrenzverfahrens hängt wesentlich von der konkreten Situation im betreffenden Bau- feld und der zeitlichen Dringlichkeit ab (vgl. Kap. 5.2.4).
- Erstellung eines architektonischen Leitbilds
Parallel zur Bearbeitung der Nutzungsplanung soll ein kommunales architektonisches Leitbild erarbeitet und mit den Bebauungs- und Gestaltungsplänen für verbindlich erklärt werden (vgl. Kap. 5.2.7).

4.3 Einteilung in Teilräume

4.3.1 Differenzierung

Neben den gebietsübergreifenden Festlegungen werden für einzelne Teilräume spezifische Festlegungen getroffen. Diese beinhalten grundsätzliche gebietsspezifische Aussagen, die über die Definition der im Plan festgelegten Inhalte (Geschossigkeit, max. Gebäudehöhe, Ausnützung, Baulinien, Nutzungsanteile) der einzelnen Baufelder hinausgehen.

Hierfür gilt nach folgende Gebietseinteilung mit dem entsprechenden Teilraumcharakter.

4.3.2 Teilraum A Zentrum Luzern Nord

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

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

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

4.3.3 Teilraum B Wohnen am Fluss im Reussegg

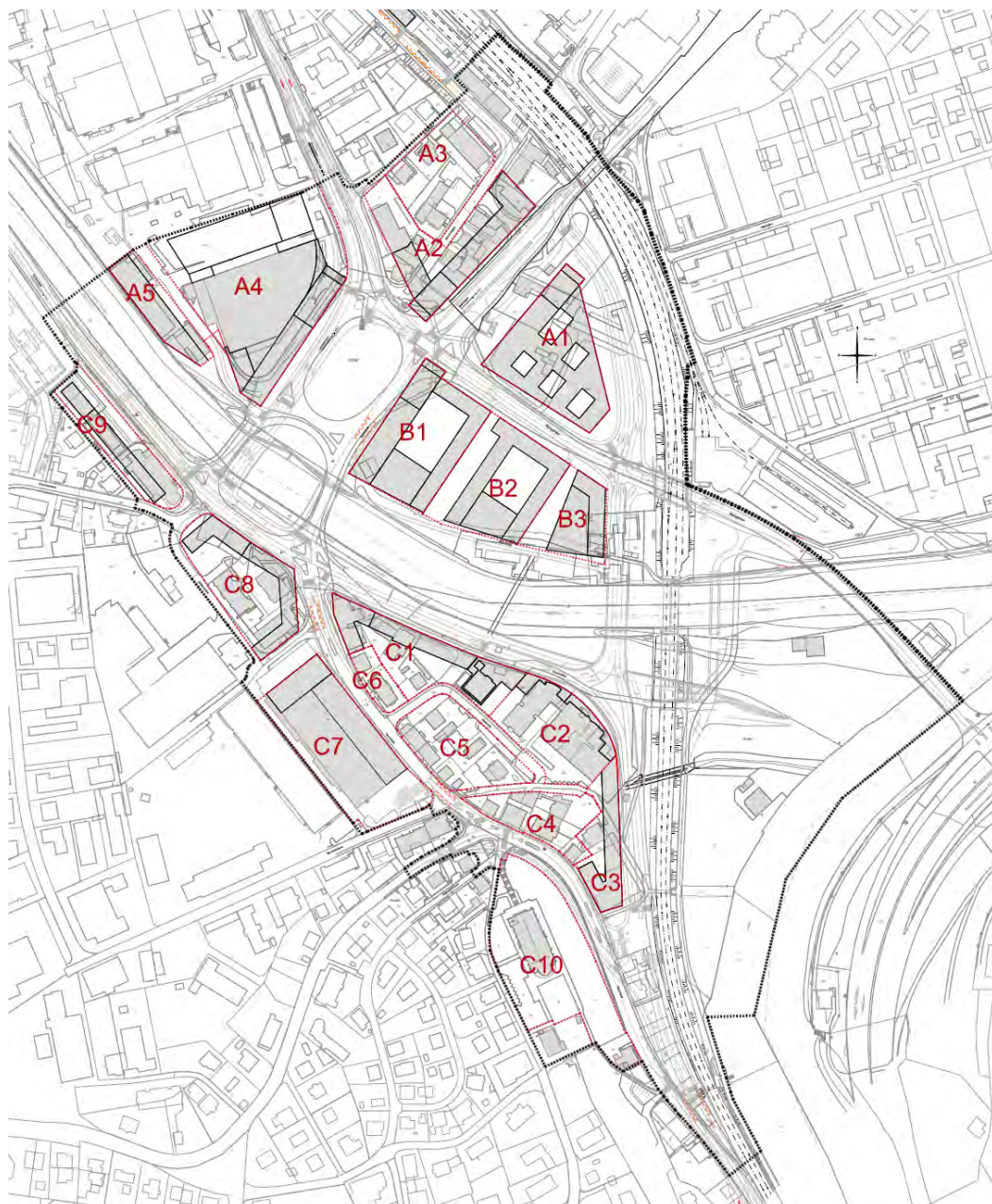
Zwischen Seetalplatz und Bahndamm, Autobahnzubringer und kleiner Emme liegt ein Entwicklungsgebiet mit dem Handicap Verkehr und Lärm, aber auch mit gewichtigen Trümpfen wie zentrale Lage, optimale Verkehrserschliessung, Flussanstoss und Südwestausrichtung. Mit einer geeigneten Konzipierung der Gebäude- und Wohnungstypen sind die Voraussetzungen für ein urbanes, zentrumsnahes Wohnen über gemischtnutzige Gebäudesockeln gut. Mit der Emmenpromenade liegt der Naherholungsraum mit Anschluss ins Grüne direkt vor der Haustür.

4.3.4 Teilraum C Lebendiges Stadtquartier Reussbühl

Reussbühlquai und Reussbühl-Umfahrung ermöglichen die Abklassierung der bisherigen Hauptstrasse. Mit der Verlagerung des Individualverkehrs und deren Umbau zum attraktiven verkehrsberuhigten Strassenraum mit hoher Aufenthaltsqualität wird sie zum natürlichen Zentrum eines belebten, gemischt genutzten Quartiers. Aus der verkehrsbelasteten Durchgangsstrasse kann eine verkehrsberuhigte Flanierzone entstehen zwischen alten, renovierten Häusern, lebensfreundlich gestalteten Höfen und neu eröffneten Läden. Auf dem CKW-Areal bietet sich das Potential für eine Neunutzung, die Alt und Neu, hohe und niedrige Baukörper, Gassen und Höfe zu einer lebendigen Vielfalt mit diversen Nutzungen verwebt.

Die Neubebauung am Reussbühlquai schafft eine urbane Flussfront, die das Siedlungsgebiet abschliesst. Sie wirkt als Schutzwall für die Entwicklung des aufgewerteten Ortskerns. Während auf den Parzellen der privaten Grundeigentümer mittel- bis langfristig Neubauten entstehen können, füllen temporäre Lärmschutzwände die Lücken in der Häuserfront (Teil Strassenprojekt).

4.3.5 Teilraumgliederung



Teilraumgliederung

Baufelder	Teilraum
A1	Reussegg/Bahnhofplatz Süd
A2/A3	Bahnhofquartier
A4/A5	Seetalplatz/Nord, Kino MaxX
B1/B2/B3	Reussegg/Kleine Emme
C1/C2/C3	Reussbühl/Reussbühlquai
C4/C5/C6/C7	Reussbühl/Hauptstrasse Ost, CKW/Hauptstrasse West
C8/C9	Zollhaus/Rothenstrasse
C10	St. Philipp Neri Kirche

4.4 *Bebauung / Dichte³ / Orientierung*

4.4.1 *Allgemeines*

Einerseits wird im Masterplanperimeter eine sehr hohe bauliche Ausnützung ermöglicht. Andererseits ist zur Erzeugung der Einheitlichkeit und Grosszügigkeit der Stadtplätze von wenigen, aber strikt einzuhaltenden Regeln auszugehen. Das Instrument dazu sind Pflichtbaulinien, die in Bebauungsplänen grundeigentümergebunden fixiert werden sollen. Zudem werden die maximalen Gebäudehöhen mittels maximalen Höhenkoten (Meter über Meer) begrenzt.

Gegenüber Messungen von 2004 hat sich der Grundwasserspiegel aufgrund des Hochwassers 2005 v. a. auf Emmener Seite massgeblich erhöht. Dies kann hier zu erschwerten Randbedingungen für die Realisierung des Strassenbauprojekts und der Hochbauten führen. Aus diesem Grund werden für einzelne Baufelder auf Emmener Seite begründete Ausnahmemöglichkeiten für die maximale Höhe der Hauptgeschosse formuliert.

- Maximale Gebäudehöhen (m. ü. M.) und Pflichtbaulinien sind im Plan fixiert.
- In den Baufeldern A1, A2, A4 und A5 sowie B1 bis B3 kann in begründeten Ausnahmefällen (Grundwasser) von den maximalen Gebäudehöhen in vertretbarem Rahmen abgewichen werden. Die Höhendominanten bleiben jedoch auf 472 m. ü. M. limitiert.

4.4.2 *Teilraum A Zentrum Luzern Nord*

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

A1 Reussegg/Bahnhofplatz Süd / Festlegungen

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

- **Bautypologie**
Geschlossene Bebauung mit vertikaler Akzentsetzung innerhalb der Pflichtbaulinie als Mantellinie. Die Höhendominante ist nicht zwingend zu realisieren.
- **Gebäudestellung und Orientierung**
Eingänge, Erdgeschossnutzungen und Fassaden orientieren sich zum Platz. Die Erdgeschosse sind mit mindestens 4 m Geschosshöhe auszubilden.
- **Max Bruttogeschossfläche 27'600 m²**

³ Für eine AZ-Berechnung wären neue Parzellengrenzen massgebend. Da diese noch nicht vorliegen, wird eine max. Geschossfläche festgelegt. Die Geschossfläche ist brutto, also incl. der Aussenwände. Daher wird sie als Bruttogeschossfläche (BGF) angegeben.

A2 Bahnhofquartier / Festlegungen

- **Bautypologie**
Zu den Plätzen geschlossene Bebauung mit vertikaler Akzentsetzung.
Die Höhendominante im Baufeld A2 ist zwingend zu realisieren.
- **Gebäudestellung und Orientierung**
Eingänge und Fassaden orientieren sich zu den Plätzen.
- **Max Bruttogeschossfläche 20'000 m².**

A3 Bahnhofquartier

- **Bebauung gemäss Regelbauweise in Bau- und Zonenordnung.**

A4 Seetalplatz/Nord, Kino MaxX / Festlegungen

- **Bautypologie für den Neubau entlang des Seetalplatzes gemäss Bebauungskonzept Pool**
Geschlossene Bebauung mit vertikaler Akzentsetzung als Ummantelung eines existierenden Komplexes. Die Höhendominante ist nicht zwingend zu realisieren.
- **Gebäudestellung und Orientierung für den Neubau entlang des Seetalplatzes gemäss Bebauungskonzept Pool.**
Eingänge, Erdgeschossnutzungen und Fassaden orientieren sich zum Platz.
- **Max Bruttogeschossfläche für den Neubau entlang des Seetalplatzes gemäss Bebauungskonzept Pool: 16'200 m².**
Hinzu kommen auf dem Baufeld A4 die bestehende Geschossfläche des Kinos sowie die im nördlichen Arealteil geplante weitere bauliche Nutzung über ca 13'000m² BGF (vgl. Kap 4.5.2).

A5 Seetalplatz Nord, Uferbebauung / Festlegungen

- **Bautypologie**
Wohnungsbau als Zeilenbau.
- **Gebäudestellung und Orientierung**
Wohnnutzungen orientieren sich zur Kleinen Emme.
- **Max Bruttogeschossfläche 9'300 m².**

4.4.3 Teilraum B - Reussegg / Kleine Emme

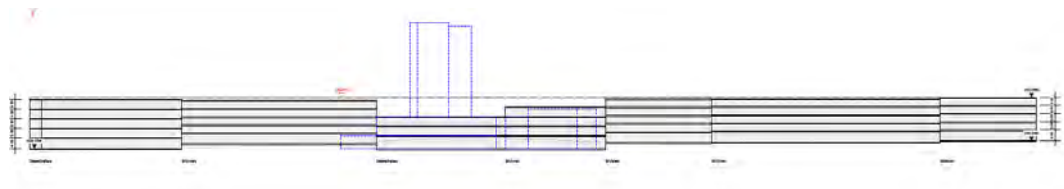
B1/B2/B3 Reussegg / Festlegungen

- Bautypologie
Geschlossene Bebauung entlang Pflichtbaulinien. Die Höhendominante im Baufeld B1 ist zwingend zu realisieren.
- Gebäudestellung und Orientierung
Öffnung der Bebauung zum Fluss.
Eingänge und Fassade orientieren sich zu Strasse, Seetalplatz oder Passagen.
Strassenseitige Erdgeschossfronten mit grossem Öffnungsanteil / Fussgängerdurchlässen.
- Max Bruttogeschossfläche 36'000 m².

4.4.4 Teilraum C Reussbühl

Charakter C1-C3, Bebauung Reussbühlquai

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



*schematische Fassadeansicht Reussbühlquai gemäss
Bebauungskonzept Pool Stand 11/09*

C1 - C3 Baufeldübergreifende Festlegungen

- Max Bruttogeschossfläche 37'000 m².

C1 Festlegungen

- Bautypologie
Geschlossene Blockrandbebauung.
Wohnungstypen auf Lärmbelastung/Lärmschutzvorschriften abgestimmt.
- Gebäudestellung und Orientierung
Eingänge und Fassade orientieren sich zu Strasse und Fluss.
Strassenseitige Erdgeschossfront mit grossem Öffnungsanteil / Fensterflächen.

C2 Festlegungen

- **Bautypologie**
Ummantelung des bestehenden Hochhaussockels mit einer zusätzlichen gewerblichen Raum- und Fassadenschicht.
Herstellung einer geschlossenen Bebauung mit C1 und C3.
- **Gebäudestellung und Orientierung**
Eingänge und Fassade orientieren sich zu Strasse und Fluss.

C3 Festlegungen

- **Bautypologie**
Geschlossene Blockrandbebauung.
Ausbildung Kopfbau Schiff als „Tor zu Reussbühl“.
Wohnungstypen auf Lärmbelastung/Lärmschutzvorschriften abgestimmt
Teilweise Ausbildung des Erdgeschosses als offene Halle mit verglastem, demontierbarem Abschluss zur Strasse gemäss Vorgabe Hochwasserschutz (Ueberlastfall)
- **Gebäudestellung und Orientierung**
Eingänge und Fassade orientieren sich zu Strasse und Fluss
strassenseitige Erdgeschossfront mit grossem Öffnungsanteil / Fensterflächen

C4-C6 Einzelbauten im historischen Kern Reussbühl / Festlegungen

- **Bautypologie**
Erhaltenswerte Einzelbauten entlang Hauptstrasse / Ruopigenstrasse.
Neubauten als Einzelbauten gemäss Vorschriften Regelbauweise.
Aufwertung Umgebungsflächen: Gärten, Höfe, Vorplätze.
- **Ausnutzung: max. AZ**
Gemäss BZO.

C7 CKW-Areal / Festlegungen

Es ist wünschenswert, die erhaltenswerte Shedhalle zumindest teilweise in das neue Bebauungskonzept zu integrieren. Für die Realisierung des Platzraumes und der gewünschten Höhendominante muss ein Teil der Halle abgerissen werden.

- **Bautypologie**
Teilabriss Shedhalle für Platzanlage im Nordwesten und gewerblicher Neubau.
Prüfung des teilweisen Erhalts der Halle und der Fassade zur Hauptstrasse bei Projektierung Neubau CKW.
- **Max Bruttogeschossfläche 16'000 m².**

C8-C9 Zollhaus/Rothenstrasse / Festlegungen

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

- **Bautypologie**
Geschlossene Blockrandbebauung mit hohem Wohnanteil.
Wohnungstypen auf Lärmbelastung/Lärmschutzvorschriften abgestimmt.
- **Gebäudestellung und Orientierung**
Eingänge und Fassade orientieren sich zu Platz, Strasse und Fluss.
strassenseitige Erdgeschossfront mit grossem Öffnungsanteil / Fussgängerdurchlass
- **Max Bruttogeschossfläche**

C8	12'000 m ²
C9	6'000 m ² .

C10 Kirche / Festlegungen

Kirchenhügel Reussbühl mit Katholischer Pfarrkirche St. Philipp Neri und Friedhofanlage.

Das bedeutende Ensemble des Historismus mit altem Baumbestand steht in engem räumlichen und visuellen Zusammenhang mit dem alten Ortskern Reussbühl. Diesbezüglich wird auch auf Kapitel 5.2.9 verwiesen.

- **Erhalt des Ensemblecharakters**
Bezüge zwischen der historischen Bebauung Reussbühl und dem Kirchenhügel sollen unter Beachtung der verkehrlichen Aspekte möglichst erhalten werden.
- **Gestaltung des Übergangs am Hügelfuss**
Mauerturm Hauptstrasse bei Erneuerung wenn möglich nicht höher als Bestand.

4.5 Nutzung inkl. Verkehrserzeugung

4.5.1 Grundlagen zur Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Grundsätzlich sind die künftigen zulässigen Nutzungen im ganzen Masterplangebiet auf die Verkehrskapazität der neuen Verkehrslösung am Seetalplatz abgestimmt. Aus diesen Grund sind insbesondere verkehr-intensive Einrichtungen ausgeschlossen (vgl. Kap. 4.2.2).

Darüber hinaus ist die Bewältigung des Verkehrs in der Abendspitzenstunde von 17.00 bis 18.00 von entscheidender Bedeutung für den Verkehrsfluss und die Entwicklung zu einem Stadtzentrum. Für die Mehrzahl der Baufelder besteht deshalb eine maximale Fahrtenanzahl in der Abendspitzenstunde (Richtwert), welche in den nachfolgenden Bebauungsplänen angemessen zu verankern ist. Diese maximale Fahrtenanzahl ist durch

das Verkehrsprojekt vorgegeben. Die maximale Fahrtenanzahl hat grossen Einfluss auf die zulässige BGF, die Art der Nutzung und die Parkplatzzahl. Das Vorprojekt für die neue Verkehrslösung am Seetalplatz berücksichtigt die BGF-Zahlen und angenommenen Nutzungen gemäss den Geschossflächen der Überarbeitung des städtebaulichen Konzepts vom Juni 2010. Das gegenüber der Testplanung angepasste städtebauliche Projekt mit Stand 06/2010 sieht leicht erhöhte Geschossflächen in den Baufeldern A1, A2 und B1-B3 vor; die Geschossflächen in den Baufeldern A4 und A5 (Kino MaxX/Neubau auf Parkplatz) sowie C8 (Anreiz für Erneuerung) sind deutlich erhöht worden (vgl. Kap. 4.4). Die Fahrtenzahlen sind im Anhang 5 gesamthaft und pro Baufeld im Detail dargestellt.

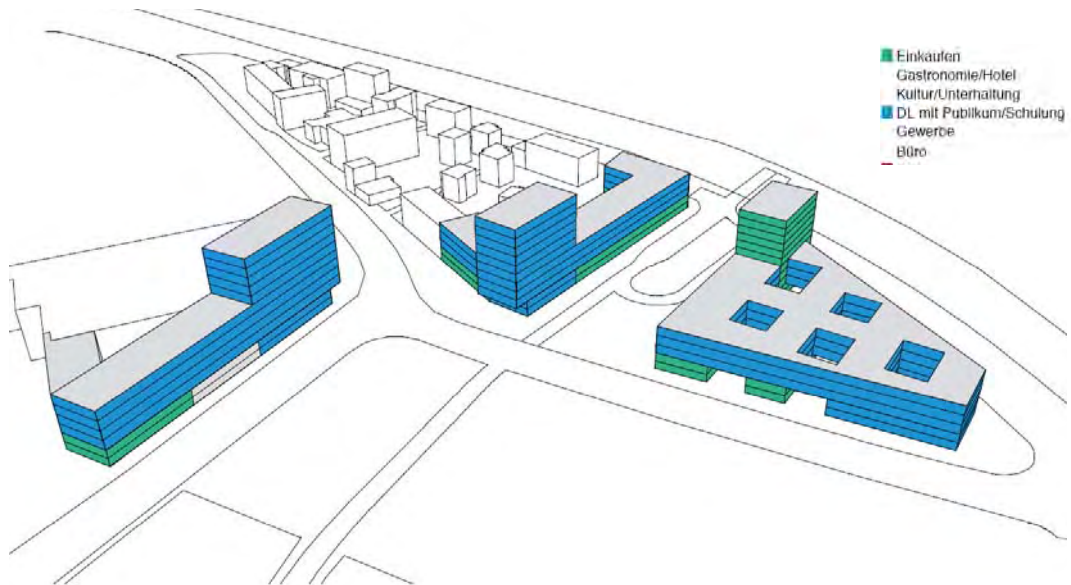
Schliesslich ist im Rahmen der Bebauungspläne und der konkreten Projekte auch dafür zu sorgen, dass die Nutzungen und maximalen Fahrten in der Abendspitzenstunden mit einer genügenden Parkplatzzahl in den jeweiligen Baufeldern korrespondieren, so dass sich keine Probleme bei der Ein- und Ausfahrt sowie innerhalb der Baufelder ergeben.

- Maximale Verkehrsmenge in der Abendspitzenstunde⁴

Grundsätzlich sind die Verkehrsmengen über alle Baufelder des Masterplangebietes auf die Kapazitäten des Projektes der neuen Verkehrslösung am Seetalplatz abzustimmen. Die im Anhang 5 angegebenen Verkehrsmengen sind grundsätzlich mit der neuen Verkehrslösung verträglich und sie beinhalten auch einen Richtwert für die maximalen Fahrten MIV in der Abendspitzenstunde (ASP). Bei der nachfolgenden Umsetzung in den Bebauungsplänen kann in begründeten Fällen in vertretbarem Rahmen von diesen Richtwerten abgewichen werden (z.B. bei Nutzungsänderung).
- Parkplatzzahl
Für die künftigen neuen Nutzungen sind Parkplätze in ausreichender, auf die Nutzungen und die maximalen Fahrten in der Abendspitzenstunde ausgerichteter Anzahl in den Bebauungsplänen festzulegen. Des Weiteren sind Kurzzeitparkplätze, Güterumschlag u.ä. ebenfalls in den Bebauungsplänen zu prüfen.
- Wohnanteil
Der in verschiedenen Baufeldern aufgeführte prozentuale Wohnanteil ist als Zielgrösse zu verstehen. Bei der nachfolgenden Umsetzung in den Bebauungsplänen kann in begründeten Fällen in vertretbarem Rahmen von dieser Zielgrösse abgewichen werden, sofern dadurch kein Mehrverkehr in der Abendspitzenstunde entsteht.

⁴ Der Wert bezeichnet die maximale Zahl der Fahrten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an der Einmündung ins Kantonstrassennetz, die durch die Nutzung aller auf diesen Anschluss bezogenen Baufelder in der Abendspitzenstunde **zusätzlich** erzeugt werden dürfen. D.h. die bestehende Nutzung fliesst nicht in die Berechnung ein. Sofern nichts anderes vermerkt ist, sind die Werte der Tabellen im Anhang 5 in den verschiedenen Baufeldern die Verkehrsmengen, die auf Basis der Überarbeitung des Bebauungskonzeptes im Juni 10 in die Verkehrsmengenberechnung des Verkehrsprojektes eingeflossen sind. Die detaillierte Berechnung befindet sich im Anhang 5.

4.5.2 Teilraum A Zentrum Luzern Nord



Schematische Anordnung der Nutzungsschwerpunkte gemäss
Bebauungskonzept Pool Stand 11/09

A1 Reussegg/Bahnhofplatz Süd / Festlegungen

- Nutzungsverteilung
Schwerpunkt Büro, Dienstleistungsbetrieb mit Publikumsverkehr, Hotel.
- Ausbildung EG
EG-Nutzungen Seite Bahnhofplatz Neu und 50% EG-Bereich Reusseggstrasse nur für Gastronomie, Hotel, Freizeit, Kultur, Einkauf, Dienstleistung mit Publikumsverkehr.
- Nutzungsanteile
Keine Wohnnutzung.

A2 Bahnhofquartier / Festlegungen

- Nutzungsverteilung
Schwerpunkt Büro, Dienstleistungsbetrieb mit Publikumsverkehr
- Ausbildung EG
EG-Nutzungen Bahnhofplatz Neu und Gerliswilstrasse nur für Gastronomie, Hotel, Kultur, Einkauf, Dienstleistung mit Publikumsverkehr.
- Nutzungsanteile
Keine Vorgabe für Wohnanteil.

A3 Bahnhofquartier/Bahnhofstrasse / Festlegungen

- Nutzungsverteilung
Schwerpunkt Wohnen und publikumsorientierte Dienstleistung gegenüber Bahnhof.
- Ausbildung EG
Bahnhofstrasse gegenüber Bahnhof (heute Post) nur für Dienstleistung mit Publikumsverkehr oder Gastronomie, Freizeit, Einkauf.
- Nutzungsanteile
Wohnanteil 70%.

A4 Seetalplatz Nord, Centrum Seetalplatz / Festlegungen

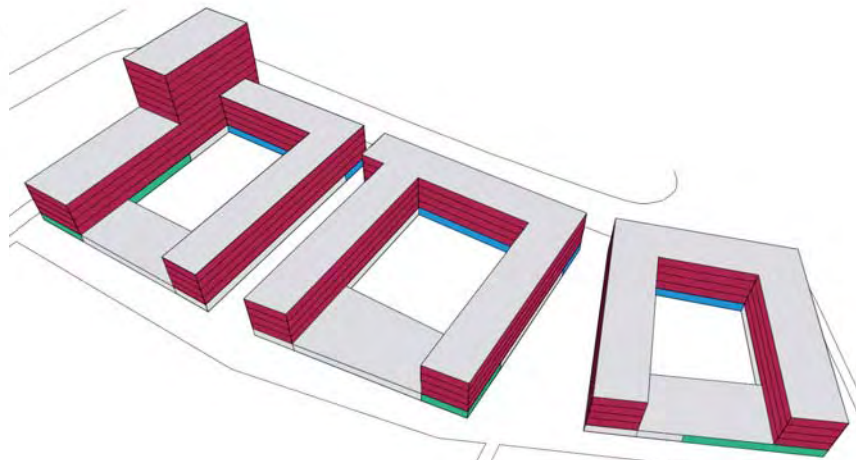
- Nutzungsverteilung
Schwerpunkt Büro, Dienstleistung, Verkauf.
In zweiter Bautiefe Freizeit (Kino).
- Ausbildung EG
EG-Nutzungen nur für Dienstleistung mit Publikumsverkehr oder Gastronomie, Kultur, Einkauf.
- Nutzungsanteile
Kein Wohnen.

A5 Seetalplatz Nord, Uferbebauung / Festlegungen

- Nutzungsverteilung
Schwerpunkt Wohnen.
- Nutzungsanteile
Wohnanteil 80%.

4.5.3 Teilraum B Reussegg

- Einkaufen
- Gastronomie/Hotel
- Kultur/Unterhaltung
- DL mit Publikum/Schulung
- Gewerbe
- Büro
- Wohnen
- Wohnnebennutzung



Schematische Anordnung der Nutzungsschwerpunkte gemäss
Bebauungskonzept Pool 03/09

B1 Reussegg - Seetalplatz Süd / Festlegungen

- **Nutzungsverteilung**
Schwerpunkt Wohnen; Büro Dienstleistung in Obergeschossen möglich.
- **Ausbildung EG**
EG-Nutzungen Seetalplatz nebst Eingangsbereichen nur für Dienstleistung mit Publikumsverkehr oder Gastronomie, Freizeit, Einkauf.
Mindestens teilweise öffentliche EG-Nutzung zur Emmenpromenade.
- **Nutzungsanteile**
Wohnanteil 50%.
Wohnungstypen auf Lärmbelastung/Lärmschutzvorschriften abgestimmt.

B2 Reussegg / Festlegungen

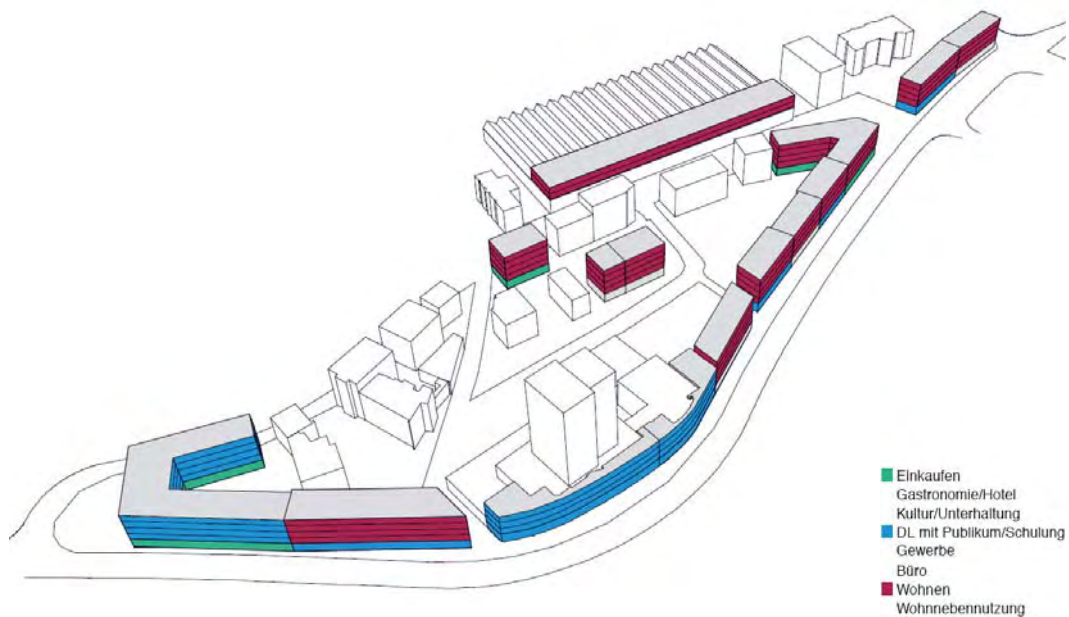
- **Nutzungsverteilung**
Schwerpunkt Wohnen; Büro Dienstleistung im 1.Obergeschoss möglich.
- **Ausbildung EG**
EG für gewerbliche oder öffentliche Nutzung bzw. Wohnnebennutzung.
- **Nutzungsanteile**
Wohnanteil 80%.

B3 Reussegg / Festlegungen

- **Nutzungsverteilung**
Schwerpunkt Wohnen; Büro Dienstleistung im 1.Obergeschoss möglich.

- Ausbildung EG
EG für gewerbliche oder öffentliche Nutzung bzw. Wohnnebennutzung.
- Nutzungsanteile
Wohnanteil 60%.

4.5.4 Teilraum C Reussbühl



Schematische Anordnung der Nutzungsschwerpunkte gemäss Bauungskonzept Pool 03/09:

C1 Festlegungen

- Nutzungsverteilung
Schwerpunkt Wohnen; Büro Dienstleistung im 1.Obergeschoss möglich.
- Ausbildung EG
EG für gewerbliche oder öffentliche Nutzung bzw. Wohnnebennutzung.
- Nutzungsanteile
Wohnanteil 80%.

C2 Festlegungen

- Nutzungsverteilung
Schwerpunkt Wohnen; Büro Dienstleistung im 1 - 3.Obergeschoss möglich; Umman-
telung des bestehenden Hochhaussockels mit einer zusätzlichen gewerblichen
Raum- und Fassadenschicht.

- Ausbildung EG
EG für gewerbliche oder öffentliche Nutzung bzw. Wohnnebennutzung.
- Nutzungsanteile
Wohnanteil 80%.

C3 Festlegungen

- Nutzungsverteilung
Schwerpunkt Büro, Dienstleistung.
Kopfbau Schiff als repräsentativer Bürobau.
- Ausbildung EG
EG für gewerbliche oder öffentliche Nutzung.
- Nutzungsanteile
Wohnanteil 20%.

C4-C6 Einzelbauten im historischen Kern Reussbühl / Festlegungen

- Nutzungsverteilung
Schwerpunkt Wohnen; Einkauf; Büro Dienstleistung im 1.Obergeschoss möglich.
- Ausbildung EG
EG für gewerbliche oder öffentliche Nutzung bzw. Wohnnebennutzung.
- Nutzungsanteile
Wohnanteil 70%.

C7 CKW-Areal / Festlegungen

- Nutzungsverteilung
Gewerbliche und/oder gemischt genutzte Neubauten.
Neunutzung Schwerpunkt Handel, Verkauf, Dienstleistungen, Wohnen, Freizeit, Kultur.
- Ausbildung EG
Öffnung Bebauung zum Strassenraum.
- Nutzungsanteile
Nutzung gemäss Erhalt-/Neubaukonzept.

C8-C9 Zollhaus/Rothenstrasse / Festlegungen

- Nutzungsverteilung
Schwerpunkt Wohnen; Büro Dienstleistung im 1.Obergeschoss möglich.

- Ausbildung EG
EG für gewerbliche oder öffentliche Nutzung bzw. Wohnnebennutzung.
- Nutzungsanteile
Wohnanteil 70%.

C10 Kirche

- Die öffentliche Nutzung des Kirchenhügels Reussbühl mit Katholischer Pfarrkirche St. Philipp Neri und Friedhofanlage bleibt bestehen.

4.6 Öffentliche Freiräume

4.6.1 Koordination mit Strassenprojekt

Mit dem Strassenprojekt werden gemäss Strassengesetz nur die Fahrbahnen, die Fahrbahnkanten, die Bus-Haltekanten sowie ein Trottoir von 2m Breite erstellt. Die darüber hinausgehenden Plätze, die überbreiten Trottoirs und Gebäudevorbereiche sowie die Möblierung und auch Bepflanzung werden nicht mit dem Strassenprojekt erstellt. Umso wichtiger sind vorausschauende Festlegungen für diese übergreifenden Gestaltungselemente, die in Zukunft die Erscheinung von Luzern Nord prägen werden.

Im Idealfall erfolgt die Gestaltung der Plätze zeitgleich mit dem Strassenprojekt. So können unwirtliche Brachen vermieden werden und bereits frühzeitig standortprägende Adressen formuliert werden. Gleiches gilt für die Gestaltung der Strassenräume. Da das Strassenprojekt zeitlich vor den öffentlichen Freiräumen realisiert werden könnte, ergibt sich hier ein wesentlicher Koordinationsbedarf. Dementsprechend ist so rasch als möglich ein kommunales Freiraumkonzept über beide Gemeinden Luzern und Emmen zu erstellen (vgl. Kap. 4.2.2. und 5.2.8). Für die Beleuchtung im gesamten künftigen Stadtzentrum Luzern Nord soll ein Plan lumière erarbeitet werden, der sowohl die öffentlichen Freiräume wie auch die Strassenräume mit einbezieht; dieser Plan lumière soll mit dem Freiraumkonzept koordiniert werden.

Die Finanzierung der Platzbereiche, der überbreiten Gehwege und der Strassenraumgestaltung muss zwischen den Gemeinden und den Grundeigentümern geklärt werden. Damit keine unwirtlichen Brachen entstehen, müssen die Gemeinden oder einzelne Grundeigentümer als Vorleistung Teile der Platzflächen und Gebäudevorbereiche erstellen. Der Kostenteiler für die Finanzierung soll im Bebauungsplan oder in parallel abgeschlossenen Verträgen geregelt werden.

Im Masterplan werden die Platzbereiche den angrenzenden Baufeldern zugeordnet und die Grenzen der Bebauungspläne entsprechend gefasst.

4.6.2 Bahnhofplatz Neu

Der neue Bahnhofplatz wird durch ein Baumdach geprägt. Darunter befinden sich die Haltstellen für die Busse, in den Randbereichen bieten sich Sitzgelegenheiten für Kurzaufenthalt (z.B. Wartezeiten bis Busabfahrt, kurze Mittagspause mit Sandwich etc.) oder die Möglichkeit für Aussencafés. Eine Multifunktionalität ist durch die dauernde Nutzung als Bushof weitgehend ausgeschlossen. Der Bahnhofplatz soll Kontrast und Ergänzung zum offenen Seetalplatz bilden, die Materialisierung und Baumartenwahl aufeinander abgestimmt sein. Das Baumdach ist auf die Anforderungen des Trolleybusbetriebs (Fahrleitungen) abzustimmen.

Eine Belagsauszeichnung über den ganzen Bahnhofplatz z.B. als Betonbelag ist auch aus technischen Erwägungen (Belastungen durch Bremsen, Anfahren und Wenden von Bussen) sinnvoll.



*Visualisierung „Bahnhofplatz“, Ansicht vom Perron
(Bebauungskonzept Pool Architekten, Stand Testplanung, März 2009)*

Festlegungen

- Realisierungszeitpunkt
Die Realisierung der Gestaltung des Bahnhofplatzes erfolgt idealerweise in Zusammenhang mit dem Strassenprojekt, spätestens jedoch mit der Realisierung des Baufeldes A1.
- Charakter, prägende Gestaltelemente
Bushof unter Baumdach (hoher Kronenansatz für Lichtraumprofil/Fahrleitungen).
Ganzer Platz als Begegnungsort, weitgehend ohne Absätze (nur Haltekanten Bus).

- Nutzungselemente
Haltestellendächer, die entweder in die Bebauung integriert werden (Dachvorsprung) oder sich diskret unter das Baumdach integrieren.
Schlichtes, einheitliches Mobiliar gemäss Freiraumkonzept bzw. CI Luzern Nord.
- Weitere Gestaltungsansätze
Führung Öffentlicher Verkehr über attraktiv gestalteten Platzraum.
Das Raster der Baumpflanzungen muss mit der Anordnung des Bushofs abgestimmt werden.
Parkierung nur für Taxis (Standplätze, Wartebereich) und Behinderte.
Beleuchtung nach Grundsätzen Freiraumkonzept bzw. Plan lumière Luzern Nord.

4.6.3 Seetalplatz

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



*Visualisierung „Seetalplatz“, Ansicht vom Fluss
(Bebauungskonzept Pool Architekten, Stand Testplanung, März 2009)*

Festlegungen

- Realisierungszeitpunkt
Die Realisierung der Gestaltung des Seetalplatzes erfolgt idealerweise in Zusammenhang mit dem Strassenprojekt, spätestens jedoch mit der Realisierung des angrenzenden Baufeldes B1.

- Charakter, prägende Gestaltelemente
Einfache, multifunktionale Platzfläche mit unmittelbarem Bezug zur Gebäudefront B1, weitgehend ohne Absätze (nur Haltekanten Bus). Abgrenzung zwischen Platz und Strasse mit doppelter Baumreihe. Fahrgastenschutz. Abstellplätze Fahrräder.
- Nutzungselemente
Haltestellendächer nach Möglichkeit in die Bebauung integrieren (Dachvorsprung) oder schlichte, transparente Erscheinung.
Schlichtes, einheitliches Mobiliar gemäss Freiraumkonzept bzw. CI Luzern Nord.
- Weitere Gestaltungsgrundsätze
Führung Öffentlicher Verkehr über Platzraum.
Keine Parkierungen.
Beleuchtung nach Grundsätzen Freiraumkonzept bzw. Plan lumière Luzern Nord.

4.6.4 Reussbühl-Platz

Eigenständiger, multifunktionaler Platz, der dem Charakter des ursprünglich industriell geprägten Areals entspricht. Platzgestaltung und Nutzung sollen in Bezug zu den Neubauten C7 und C8 stehen. Die Beleuchtung kann im Entwurf in Abhängigkeit der Nacht-nutzung der angrenzenden Bauten ein präsent Thema werden.



*Visualisierung „Tor zu Reussbühl“
(Bebauungskonzept Pool Architekten, Stand Testplanung, März 2009)*

Festlegungen

- Realisierungszeitpunkt
Die Realisierung des Reussbühl-Platzes erfolgt im Zusammenhang mit der Realisierung des Baufeldes C7.

- Charakter, prägende Gestaltelemente
Sollen nach den genannten Grundsätzen im Rahmen der Wettbewerbsaufgabe für Bauten C7 entwickelt und bewertet werden.
Keine Parkierung.

4.6.5 Ufergestaltung Kleine Emme, linkes Ufer

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

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

Festlegungen

- Charakter, prägende Gestaltelemente
Uferböschung, extensiv befestigt und durchgrünt. Die Vorzone entlang der Baubereiche B1 bis B3 (Emmenpromenade) ist integrativer Bestandteil der Ufergestaltung.
- Nutzungselemente
Integration von einfachen und durchgrünt Sitzstufen in Böschungsbereich. Ihre Lage ist auf eine spätere, separat zu erstellende Fussgänger-Stegverbindung über die Kleine Emme abgestimmt.
Schlichtes, einheitliches Mobiliar gemäss Freiraumkonzept bzw. CI Luzern Nord.
- Gestaltungsgrundsätze
Beleuchtung nach Grundsätzen Freiraumkonzept bzw. Plan lumière Luzern Nord.
Betonung der Promenade.

4.6.6 Ufergestaltung Kleine Emme, rechtes Ufer

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

Festlegungen

- Charakter, prägende Gestaltelemente
Durchgehende, vertikale Ufermauer. Oberer Abschluss mit massiver Brüstung (entlang Reussbühlquai). Durch eine Reihe grosser Bäume zwischen Quai und Strasse geprägt.
- Nutzungselemente
Schlichtes, einheitliches Mobiliar gemäss Freiraumkonzept bzw. CI Luzern Nord.
Beleuchtung nach Grundsätzen Freiraumkonzept bzw. Plan lumière Luzern Nord.

4.6.7 Reusszopf

Die Gestaltung des Reusszopfs ist durch das Hochwasserschutzprojekt weitgehend vordefiniert (vgl. Anhang 2: Situation Seetalplatz mit Infrastrukturprojekten). Im Schwemmbereich sind jedoch extensive Freizeitnutzungen möglich. Intensivere Freizeitnutzung ist in südlich gelegenen Gebieten möglich.

Festlegungen

- Charakter, prägende Gestaltelemente
Vorwiegend extensive Freizeitnutzung im Schwemmbereich, Picknick- und Lagerplätze, Liegebereiche. Ränder als geböschte Uferbereiche mit lockerem Baum-/Strauchbestand. Priorität Naturraum / Ökologie.
- Nutzungselemente
Badesteg im Bereich der Brauchwasserfassung, Spiel-/Sportflächen.
- Gestaltungsgrundsätze
Beleuchtung nach Grundsätzen Freiraumkonzept bzw. Plan lumière Luzern Nord.
Sichere Wegverbindungen.

4.7 Hochwasserschutz

Das Hochwasserschutzprojekt ist eine verbindliche Vorgabe. Im Masterplan erfolgen keine weiteren Festlegungen (vgl. Anhang 2: Situation Seetalplatz mit Infrastrukturprojekten).

4.8 Strassenraum / Verkehr

4.8.1 Kantonale Vorgaben (nicht Gegenstand der Festlegungen Masterplan)

Basis bildet die neue Verkehrslösung am Seetalplatz (vgl. Anhang 2: Situation Seetalplatz mit Infrastrukturprojekten). Zudem wird auf die Kapitel 2.3 und 5.2.9 verwiesen.

Die Einteilung der Strassenflächen, die Radwege, die Fussgängerquerungen sowie die Lage des ÖV-Trassees und der Bushaltestellen sind nicht Gegenstand der Festlegungen im Masterplan. Zur Koordination der Gestaltung der Strassenräume mit dem Verkehrsprojekt siehe auch Kap. 4.2.2 und 4.6.1.

4.8.2 Bahnhofstrasse

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

Festlegungen

- Realisierungszeitpunkt
Die Realisierung der Gestaltung der Bahnhofstrasse mit gerader Linienführung (langfristiger Zustand) erfolgt in Abhängigkeit mit der Realisierung des Baufeldes A2 und der Verfügbarkeit des Grundstücks Hotel Bahnhof.
- Charakter
Langgezogener Platzbereich vor dem Bahnhof als attraktiver Strassenraum.
Baumreihe auf Seite der Häuserfront.
Parkierung für Behinderte, sonst nur Kurzzeit und Vorfahrt für Ein-/Aussteigenlassen.
Priorität für Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV (Begegnungszone).
- Nutzungselemente
Schlichtes, einheitliches Mobiliar gemäss Freiraumkonzept bzw. CI Luzern Nord.
- Beleuchtung
Beleuchtung nach Grundsätzen Freiraumkonzept bzw. Plan lumière Luzern Nord, Betonung als langgezogener Platzbereich, Leuchten am Tag wenig präsent.

4.8.3 Verlegte Seetalstrasse

Festlegungen

- Realisierungszeitpunkt
Die Realisierung der Gestaltung des Strassenraumes ausserhalb Fahrbahn/Trottoir erfolgt idealerweise in Zusammenhang mit dem Strassenprojekt bzw. in Zusammenhang mit den Platzgestaltungen Bahnhofplatz und Seetalplatz, spätestens jedoch mit der Realisierung des angrenzenden Baufeldes.
- Charakter
Im Gebiet Masterplan Integration in Gestaltung von Bahnhofplatz und Seetalplatz.
- Nutzungselemente
Schlichtes, einheitliches Mobiliar wie Velohalterungen, Sitzgelegenheiten, Abfallkörbe und dgl. gemäss Freiraumkonzept bzw. CI Luzern Nord.
- Beleuchtung
Beleuchtung nach den Grundsätzen Freiraumkonzept bzw. Plan lumière Luzern Nord, Betonung als Strassenraum, Leuchten am Tag wenig präsent, schlichter Strassen-Kandelabertyp.

4.8.4 Reusseggstrasse



Beispielhafter Strassenquerschnitt Stand Testplanung, März 2009

Festlegungen

- Realisierungszeitpunkt
Die Realisierung der Gestaltung des Strassenraumes ausserhalb Fahrbahn/Trottoir erfolgt in Zusammenhang mit der Realisierung der Baufelder A1 bzw. B.

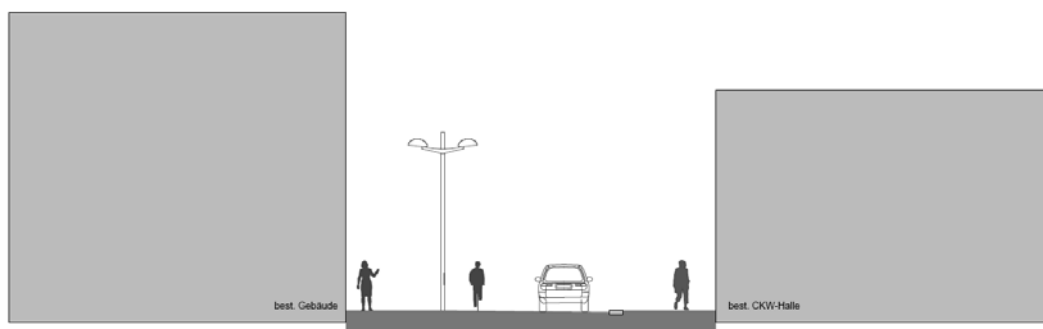
- Charakter
Breite Gehbereiche beidseits der Fahrbahnen. Baumreihe entlang Baubereichen B1 bis B3.
- Nutzungselemente
Schlichtes, einheitliches Mobiliar gemäss Freiraumkonzept bzw. CI Luzern Nord.
- Beleuchtung
Beleuchtung nach Grundsätzen Freiraumkonzept bzw. Plan lumière Luzern Nord, Betonung als Strassenraum, Leuchten am Tag wenig präsent, schlichter Strassen-Kandelabertyp, wo möglich Hängeleuchten zwischen Fassaden.

4.8.5 Gerliswilstrasse

Festlegungen

- Realisierungszeitpunkt
Die Realisierung der Gestaltung des Strassenraumes erfolgt in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Emmen.
- Charakter
Breite Stadtstrasse mit möglichst grosszügigen Gehbereichen, beidseits von Baumreihe begleitet.
- Nutzungselemente
Schlichtes, einheitliches Mobiliar wie Velohalterungen, Sitzgelegenheiten, Abfallkörbe und dgl. gemäss Freiraumkonzept bzw. CI Luzern Nord.
- Beleuchtung
Beleuchtung nach den Grundsätzen Freiraumkonzept bzw. Plan lumière Luzern Nord, Betonung als Strassenraum, Leuchten am Tag wenig präsent, schlichter Strassen-Kandelabertyp, wo möglich mit Hängeleuchten zwischen Fassaden.

4.8.6 Hauptstrasse Reussbühl



Beispielhafter Strassenquerschnitt Stand Testplanung, März 2009

Festlegungen

- Realisierungszeitpunkt
Die Realisierung der Gestaltung des Strassenraumes ist Aufgabe der Stadt Luzern. Anpassungen für den Teil der Busbeschleunigung sind Aufgabe des Kantons.
- Charakter
Durch die MIV-Entlastung erhält das Zentrum Reussbühl eine hohe Aufenthaltsqualität. Verkehrsberuhigter Strassenraum für Fussgänger, Velos und vortrittsberechtigtem Bus. Ganzer Strassenquerschnitt weitgehend ohne Absätze (nur Haltekanten Bus).
- Nutzungselemente
Schlichtes, einheitliches Mobiliar gemäss Freiraumkonzept bzw. CI Luzern Nord.
- Beleuchtung
Beleuchtung nach Grundsätzen Freiraumkonzept bzw. Plan lumière Luzern Nord, Betonung als Strassenraum, Leuchten am Tag wenig präsent, schlichter Strassen-Kandelabertyp, wo möglich Hängeleuchten zwischen Fassaden.

4.8.7 Reussbühlquai



Beispielhafter Strassenquerschnitt Bereich Rampe, Höhe Baufeld C2, Stand Testplanung, März 2009



Beispielhafter Strassenquerschnitt Höhe Baufeld C1,
Stand Testplanung, März 2009

Festlegungen

- Realisierungszeitpunkt
Die Realisierung der Gestaltung des Strassenraumes auf der Seite Kleine Emme ist Teil des Strassenprojektes (Quaianlage). Die Bepflanzung ist mit dem Freiraumkonzept abzustimmen. Die Gestaltung auf der Seite der Baufelder erfolgt in Zusammenhang mit den Neubebauungen.
- Charakter
Städtischer Quai mit einer Reihe grosser Bäume (z.B. Platanen) über vertikaler Quaimauer, breite Gehbereiche von Trottoirkante bis Fassade bzw. Quaimauer.
- Nutzungselemente
Schlichtes, einheitliches Mobiliar gemäss Freiraumkonzept bzw. CI Luzern Nord.
- Beleuchtung
Beleuchtung nach Grundsätzen Freiraumkonzept bzw. Plan lumière Luzern Nord, Betonung als Strassenraum, Leuchten am Tag wenig präsent, schlichter Strassen-Kandelabertyp.

4.8.8 Unterführung Seetalstrasse / SBB Bahnhof Emmenbrücke

Mit der langfristigen Erweiterung der Gleis- und Perronanlagen des Bahnhofs Emmenbrücke wird die bestehende Unterführung der Seetalstrasse aufgeweitet und vergrössert, so dass darin im bisherigen, nördlichen Trasse die Busse, Velofahrer und Fussgänger sowie im südlichen, neuen, tiefergelegten Trasse der MIV zirkulieren kann. Dies bedingt voraussichtlich auch die Absenkung des Strassenniveaus im nördlichen Trasse auf eine lichte Höhe von mindestens etwa 3.80 m sowie im südlichen Trasse auf eine lichte Höhe von mindestens etwa 5.20 m, damit die erforderlichen Durchfahrtshöhen für Busse

bzw. Ausnahmetransporte gewährleistet werden können. Der öffentliche Busverkehr wird somit erst östlich der Unterführung in die verlegte Seetalstrasse geführt. In der vergrösserten Unterführung sind Veloabstellplätze und Zugänge nach Norden zu den beiden Perrons vorgesehen (Treppen und Lifte). Damit können die notwendigen attraktiven Zugänge aus dem neuen Zentrumsgebiet zu den Perronanlagen geschaffen werden. Die höhenmässigen Anpassungen haben auch Auswirkungen auf das Strassenniveau am Bahnhofplatz und damit auf die Ausgestaltung der Zugänge zu den Liegenschaften. Die aufgeweitete und voraussichtlich tiefergelegte Unterführung wird erst im Zusammenhang mit einem Bahnhofsausbau / Perronverlängerung im Detail projektiert. (vgl. Anhang 4: Projektstudie Bahnhof Emmenbrücke).

Festlegungen

- Realisierungszeitpunkt
Die Aufweitung und Tieferlegung der Unterführung mit direkten Perronzugängen ist im Zusammenhang mit dem Bahnhofsausbau / Perronverlängerung zu realisieren.

4.8.9 Brückenbauten

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

Festlegungen

- obere / untere Zollhausbrücke, Reussbühlbrücke
Die drei Brücken bilden eine gestalterische Einheit. Für die beiden Zollhausbrücken wird von schlichten, einfeldrigen Betonbrücken ausgegangen. Spannweiten und Übergänge im Widerlagerbereich sind mit der Ufergestaltung koordiniert. Die Reussbühlbrücke ist dementsprechend gleich gestaltet. Vom Typ her ist sie eine zweifeldrige Betonbrücke.
- SBB – Brücken
Die SBB-Doppelspur überquert die Kleine Emme mit zwei schützenswerten einspurigen Stahlfachwerkbrücken. Die Realisierung der Hochwasserschutzmassnahmen macht die Verlängerung dieser Brücken um ein zusätzliches Brückenpaar notwendig. Eine grosszügige, ebenmässige Lösung im Sinne einer Verdopplung des bestehenden Brückenpaars ermöglicht eine optische Öffnung des Flussraums ins Delta der Kleinen Emme.
- Reusseggsteg
Der Reusseggsteg für Fuss- und Radverkehr ist als leichte, symmetrische Hängebrücke konzipiert, er ist jedoch nicht Bestandteil des Strassenprojektes
- nördliche und südliche Reusszopfbrücken
Die beiden Reusszopfbrücken sind verkleinerte Versionen der selben Konzeption wie die Zollhausbrücken

4.9 Umwelt und Energie

4.9.1 Lärmschutz

Das Thema Lärmschutz wird im UVB des Strassenprojektes detailliert behandelt.

Die massgebenden Lärmempfindlichkeitsstufen sind bereits oder werden gestützt auf die im Masterplangebiet vorgesehenen Nutzungen bzw. die Zonenarten abschliessend in den kommunalen Zonenplan festgelegt, wobei allenfalls für kleine Teile der Bauzonen Ausnahmen beantragt werden können. Damit sind für jedes Baufeld auch die massgebenden Belastungsgrenzwerte festgelegt. In den Bebauungsplänen muss die Lärmsituation beurteilt und mit geeigneten Massnahmen die Einhaltung der massgeblichen Belastungsgrenzwerte verbindlich gewährleistet und nachgewiesen werden. Dabei sind siedlungsverträgliche Lösungen zu suchen, die etappiert erstellt werden können und welche die Entwicklung des Gebietes nicht beeinträchtigen. Die Massnahmen sind fallweise zu prüfen. Lärmschutzwände sind langfristig im ganzen Zentrumsgebiet nicht erwünscht. Als temporäre Massnahme sind sie nur dann vorzusehen, wenn alle anderen Massnahmen nicht zumutbar oder nicht verhältnismässig sind. In aller Regel sind somit Lärmschutzmassnahmen an bzw. in den künftigen Gebäuden sowie ggf. zweckmässige Etappierungen der neuen Baukörper vorzusehen.

Bei der Bebauungsplanerarbeit ist die Beurteilung der Lärmsituation und die Massnahmenplanung gestützt auf dieselben Verkehrs- und Emissionsgrundlagen durchzuführen wie im UVB des Strassenprojekts. Das den UVB bearbeitende Büro vif kann die vorhandenen Daten zur Verfügung stellen bzw. bei Bedarf z. B. die Lärmbelastungen an den zukünftigen Gebäuden berechnen. Die Art (Bericht mit Darstellung der Immissionen bzw. Abgabe von Cadna-Files) und der Zeitpunkt der Datenabgabe ist dabei zu koordinieren. Als Basis für die Berechnungen müssten dem UVB-Büro das dxf-File des Masterplanes sowie die Gebäudehöhen zur Verfügung gestellt werden.

4.9.2 Energie

- **Energiestandard**
Mindestens Minergie oder vergleichbarer Energiestandard für alle Neubauten. In den Bebauungsplänen können höhere Energiestandards gefordert werden, wenn dies mit den städtebaulichen Aspekten vereinbar ist.
- **Energieversorgung**
Wo möglich hat die Energieversorgung mit Fernwärme oder mit erneuerbarer Energie zu erfolgen.

4.9.3 Meteorwasser

- **Meteorwasser**
Wo möglich und gesetzlich zulässig, soll Meteorwasser der Versickerung oder einem Vorfluter zugeführt werden.

4.9.4 Dachbegrünung

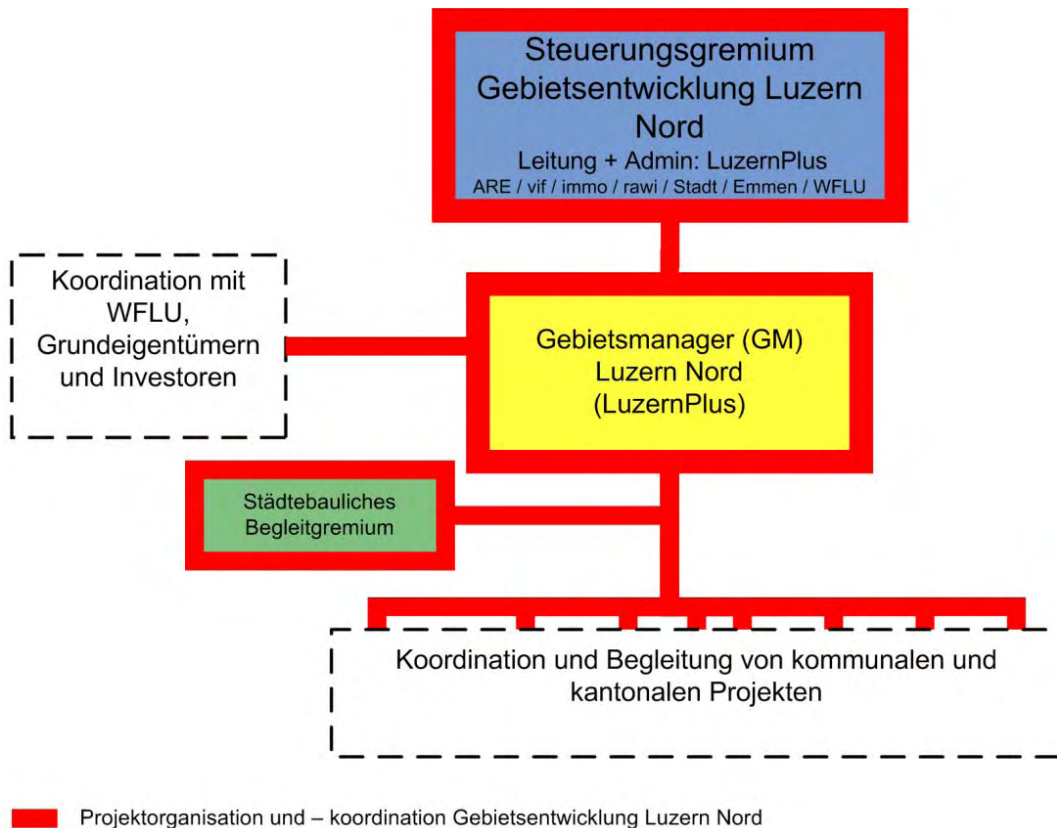
Flachdächer sind nach Möglichkeit mit extensiver Dachbegrünung zu versehen. Dabei sind standorttypische und ökologisch wertvolle Begrünungen zu verfolgen. Das Extensivsubstrat über Abdichtung, Schutzschicht und Speichermatte muss entsprechend eine Minimalstärke von 8cm in gesetztem Zustand aufweisen.

- Dachbegrünung
In den nachfolgenden Nutzungsplanungsinstrumenten ist die extensive Dachbegrünung von Flachdächern zu prüfen.

5 Projektorganisation und weitere Umsetzung

5.1 Projektorganisation

Die Grundsätze zur Steuerung, Koordination und Begleitung sind im Kapitel 4.2.2 festgelegt, insbesondere die Aufgabenbereiche der neu zu bildenden Gremien bzw. Managementstelle. Es werden folgende Organe gebildet:



5.1.1 Steuerungsgremium Gebietsentwicklung Luzern Nord

Folgende Beteiligte bilden das Steuerungsgremium Luzern Nord:

- LuzernPlus Vorsitz / Leitung und Administration
- Stadt Luzern *
- Gemeinde Emmen *
- Wirtschaftsförderung Luzern WFLU *
- Dienststelle rawi *
- Dienststelle immo *
- Dienststelle vif
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE

LuzernPlus ist mandatiert durch die mit * gekennzeichneten Behörden. LuzernPlus ist der regionale Entwicklungsträger für das Gebiet der Agglomeration Luzern.

Die konkreten Aufgaben des Steuerungsgremiums liegen auf der **strategischen Ebene** und sind in Kap. 4.2.2 und im Anhang 7 festgelegt, die personelle Zusammensetzung des Steuerungsgremiums ist im Anhang 7 und dessen Vernetzung mit den weiteren Beteiligten ist im Anhang 6 dargestellt.

Das Steuerungsgremium ist unmittelbar nach der Unterzeichnung des Masterplans (durch die den Masterplan in Auftrag gegebene Stellen) durch LuzernPlus zu einer ersten Sitzung einzuberufen und formell zu konstituieren. Es bereitet so rasch als möglich die Ausschreibung und Wahl des Gebietsmanagements vor.

5.1.2 GebietsmanagerIn Luzern Nord (nachfolgend männliche Form)

Der Gebietsmanager wird unter Federführung von LuzernPlus gesucht und vom Steuerungsgremium eingesetzt und beauftragt. Er wirkt nach seiner Ernennung als Geschäftsführer des Steuerungsgremiums und hat eine Vielzahl weiterer Aufgaben, die in Kap. 4.2.2 und im Anhang 7 festgelegt sind. Insbesondere ist er auf der **operativen Ebene** zuständig für die Überwachung des Entwicklungsprozesses und die entsprechende Koordination mit den verschiedenen Projektleitern; diese Koordination soll - mit Telefon, Mail oder Besprechungen etc. - lösungsorientiert erfolgen, jeweils gerade mit denjenigen Projektleitern, die in eine konkrete Lösungssuche involviert sind. Zudem sind auch die Begleitung von Investoren sowie das Initiieren und Koordinieren neuer Projekte sehr wichtig.

5.1.3 Städtebauliches Begleitgremium

Das städtebauliche Begleitgremium wird gebildet aus:

- 3 Vertretern der Stadtbildkommission Emmen * °
- 3 Vertretern der Stadtbaukommission Luzern * °
- Gebietsmanager Luzern Nord (im Auftrag von LuzernPlus) *
- Dienststelle rawi
- Pool Architekten
- je nach Bedarf bzw. Traktanden: 1 (o. mehrere) Projektleiter Architektonisches Leitbild, komm. Freiraumkonzept und Integration
- je nach Bedarf bzw. Traktanden: Beizug weiterer Personen (Denkmalpflege, Tiefbau etc.)

Die mit * markierten Vertreter sind stimmberechtigt. Der Vorsitz wird abwechselnd im Vierjahresturnus aus einer Person der mit ° markierten Vertretungen bestimmt, zu Beginn soll mit dem Vertreter der Gemeinde Emmen in der Stadtbildkommission gestartet werden. Der jeweils Vorsitzende ist verantwortlich für die Organisation des Sekretariats des städtebaulichen Begleitgremiums. Im städtebaulichen Begleitgremium muss jeweils ein Landschaftsarchitekt oder eine Landschaftsarchitektin vertreten sein.

Die konkreten Aufgaben des städtebaulichen Begleitgremiums liegen auf der **beratenden Ebene** und beinhalten insbesondere die Verantwortung für die Qualitätssicherung. Die

Aufgaben sind in Kap. 4.2.2 und im Anhang 7 festgelegt, die personelle Zusammensetzung des städtebaulichen Begleitgremiums ist im Anhang 7 und dessen Vernetzung mit den weiteren Beteiligten ist im Anhang 6 dargestellt.

Das städtebauliche Begleitgremium ist so rasch als möglich bzw. spätestens nach der Unterzeichnung des Masterplans (durch die den Masterplan in Auftrag gegebene Stellen) durch den Vorsitzenden zu einer ersten Sitzung einzuberufen sowie formell zu konstituieren. Dabei ist auch das Pflichtenheft festzulegen, gestützt auf die bisherigen Regelungen betreffend der Stadtbild- und Stadtbaukommissionen sowie den vorliegenden Masterplan. Erste wichtige Aufgaben des städtebaulichen Begleitgremiums sind die Begleitung der Erarbeitung des Architektonischen Leitbildes und des kommunalen Freiraumkonzepts.

5.1.4 Weitere wesentliche Beteiligte

Das Organigramm im Anhang 6 stellt die weiteren wesentlichen Beteiligten, die für die nachhaltige Gebietsentwicklung Luzern Nord zu einem künftigen Stadtzentrum entscheidend sind, dar:

- ProjektleiterIn Nutzungsplanung Stadt Luzern
- ProjektleiterIn Nutzungsplanung Gemeinde Emmen
- ProjektleiterIn Architektonisches Leitbild (Stadt Luzern und Gemeinde Emmen)
- ProjektleiterIn kommunales Freiraumkonzept (Stadt Luzern u. Gemeinde Emmen)
- ProjektleiterIn plan lumière (Stadt Luzern und Gemeinde Emmen)
- ProjektleiterIn Integration (Stadt Luzern und Gemeinde Emmen)
- Projektleiter Ansiedlungen der Wirtschaftsförderung Luzern (WFLU)
- Projektleiter vif für die neue Verkehrslösung am Seetalplatz
- Projektleiter vif für den Hochwasserschutz
- Projektleiter immo für das kantonale Verwaltungsgebäude
- Projektleiter immo für die Bewirtschaftung und den Verkauf der kant. Liegenschaften
- Grundeigentümer
- Investoren

Das **Netzwerk und die Koordination des Gebietsmanagers** umfasst die im Organigramm im Anhang 6 rot dargestellten Verbindungen zu diesen wesentlichen Beteiligten sowie zum Steuerungsgremium und zum städtebaulichen Begleitgremium.

Der Gebietsmanager hat direkten Kontakt zu den Grundeigentümern. Im Bereich Vermarktung, Investorenkontakte und Ansiedlungsprojekte bis zur Überführung in die Realisierung arbeiten der Gebietsmanager, der Projektleiter WFLU (Lead) sowie die

- Projektleiter Wirtschaftsförderung Stadt Luzern und
 - Projektleiter Wirtschaftsförderung Gemeinde Emmen
- eng und kundenorientiert zusammen.

metron

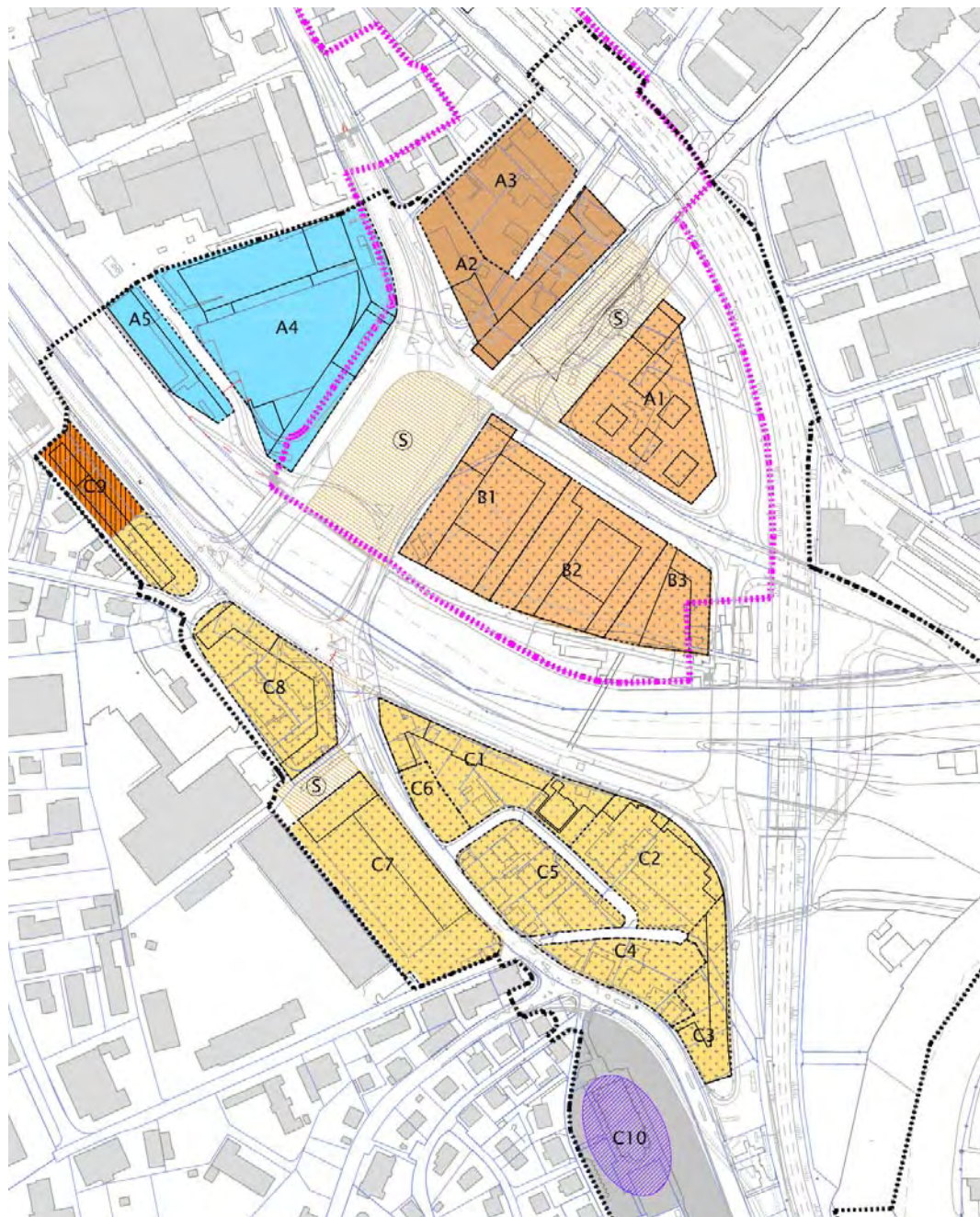
Die im Organigramm im Anhang 6 schwarz dargestellten Verbindungen zum

- Stadtrat Luzern
- Gemeinderat Emmen
- Regierungsrat Kanton Luzern

sind für solche Entscheide vorgesehen, welche die Verantwortung und Kompetenz des Steuerungsgremiums übersteigen (z. B. werden kommunale Nutzungsplanungen zunächst durch die kommunale Exekutive verabschiedet und später von der kantonalen Exekutive genehmigt).

5.2 Weitere planerische Schritte

5.2.1 Aktuelle Zonenzuordnung



Legende

Masterplanperimeter

Baufeldgrenzen

Stadtplatz

Kreativzone (Krea)

Schutzzone Archäologie

4-geschossige Wohnzone (W4)

6-geschossige Kernzone (K6), ES III

Industriezone A (In-A), ES IV

Spezielle Kernzone K-S, ES III

Zentrumszone (Ze)

Zone für öffentliche Zwecke

GP / BP - Pflicht

Aktuelle Zonenzuordnung

5.2.2 Anpassung Grundordnung

In Emmen muss die Bau- und Zonenordnung für die Baufelder A4/A5 an den Masterplan angepasst werden. Darüber hinaus sind die weiteren Nutzungszonen und deren Lärmempfindlichkeitsstufen im Masterplangebiet gestützt auf die vorliegenden Nutzungsfestlegungen und Lärmbeurteilungshinweise (vgl. Kap. 4.4., 4.5 und 4.9) zu überprüfen und ggf. anzupassen.

5.2.3 Bebauungspläne

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

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

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

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

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

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

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

Im Hinblick auf die verbindliche Umsetzung des Freiraumkonzeptes (vgl. Kap. 5.2.8) umfassen die Bebauungsplanperimeter nebst den Baufeldern auch die angrenzenden Strassenräume, Vorzonen und Plätze.

5.2.4 Konkurrenzverfahren

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

5.2.5 Regelungen gemäss Masterplan

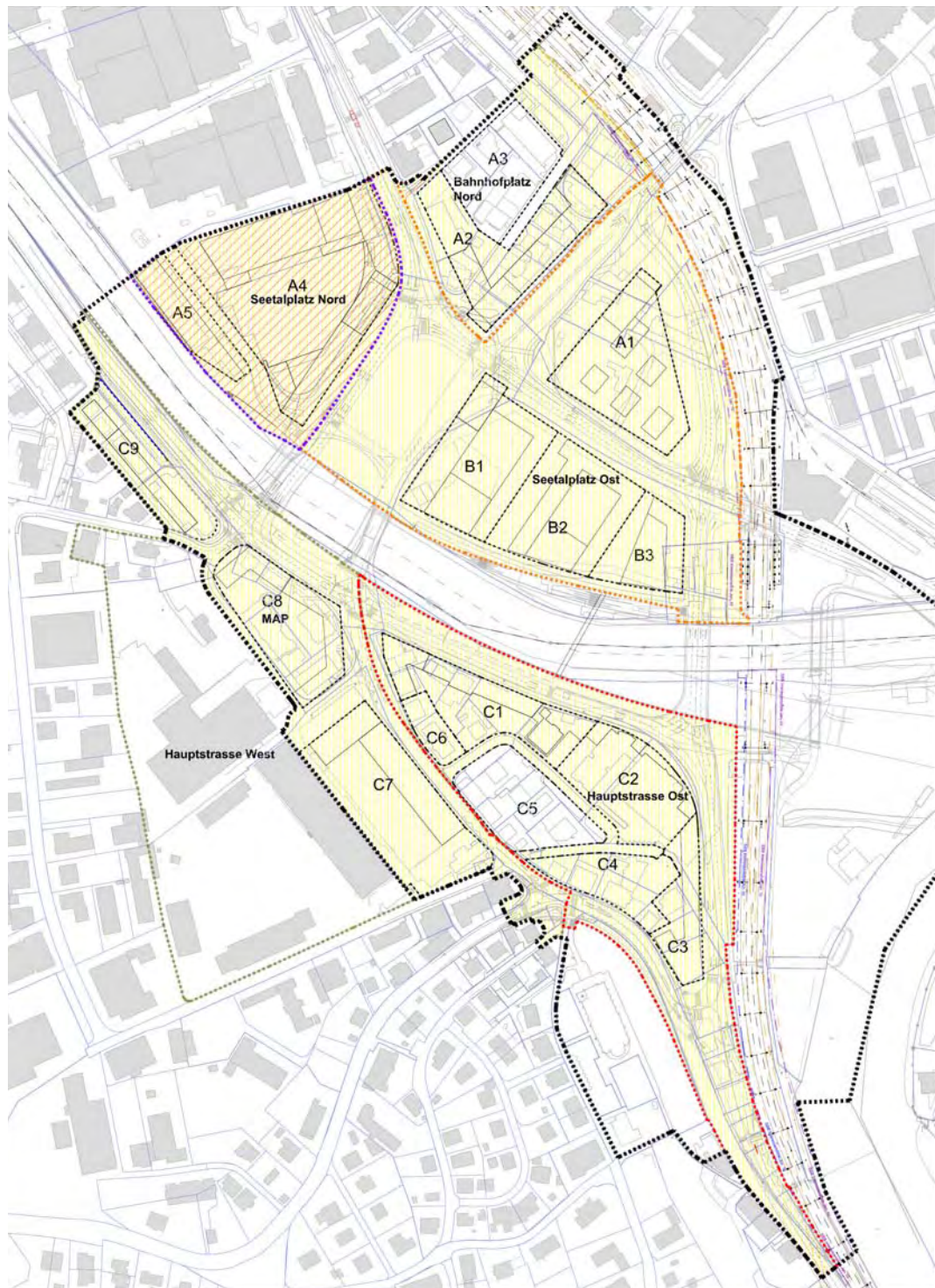
Nachfolgende Aufstellung zeigt das Vorgehen für die einzelnen Baufelder auf:

Baufeld	aktuelle Zonenbestimmungen	Geplante Baumasse *)	Verfahren
Emmen			
A1	Spezielle Kernzone (K-S) überlagert mit Kreativzone Bebauungs- oder Gestaltungsplanpflicht (Art. 11) Bebauungsplanpflicht für Hochhäuser (Art 55a) Ausnahmen Bauprojekte in Kreativzonen mit Arealgrössen über 10'000 m ² ; Dann Konkurrenzverfahren und Bebauungsplan bei Abweichung Baumasse	Kopf ca. 10 G (max. Höhe 470m über NN) Sockel ca. 5 G (max. Höhe 453m über NN) BGF max. 27'600 m ²	Rahmenbebauungsplan Seetalplatz Emmen Ost mit Landumlegung und Kostenteiler Konkurrenzverfahren
A2	6-geschossige Kernzone (K6); überlagert mit Kreativzone min 3 max.6- Geschosse Bebauungsplanpflicht für Hochhäuser (Art 55a) Kreativzone s.o.	Kopf ca. 10 G (max. Höhe 472m über NN) Sockel 5 G (max. Höhe 453m über NN) BGF max. 20'000 m ²	Bebauungsplan Bahnhofplatz Nord mit Landumlegung Konkurrenzverfahren / Gestaltungsplan
A3	6-geschossige Kernzone (K6) überlagert mit Kreativzone min 3 max.6- Geschosse Kreativzone s.o.	Erneuerung gem. Regelbauweise	Gestaltungsplan bei Abweichung von der Regelbebauung
A4	Industriezone (A) Bebauungsplanpflicht für Hochhäuser (Art 55a)	Kopf ca. 10 G (max. Höhe 472 m über NN) Sockel 5 G (max. Höhe 455m über NN) BGF max. 16'200 m ² für Neubau entlang Seetalplatz	Anpassung Zonierung Rahmenbebauungsplan Seetalplatz Nord Konkurrenzverfahren
A5	Industriezone (A)	5 G (max. Höhe 457m über NN) Wohnungsbau BGF max. 9300 m ²	Anpassung Zonierung Rahmenbebauungsplan Seetalplatz Nord Konkurrenzverfahren / Gestaltungsplan






Baufeld	aktuelle Zonenbestimmungen	Geplante Baumasse *)	Verfahren
B1 - B3	<p>Spezielle Kernzone (K-S) überlagert Kreativzone</p> <p>Bebauungs- oder Gestaltungsplanpflicht (Art. 11)</p> <p>Bebauungsplanpflicht für Hochhäuser (Art 55a)</p> <p>Kreativzone s.o.</p>	<p>Kopf ca. 10 G (max. Höhe 472m über NN)</p> <p>Sockel 5 G (max. Höhe 453m-455m über NN)</p> <p>UG teils ausbaubar</p> <p>BGF max. 36'000 m2</p>	<p>Rahmenbebauungsplan Seetalplatz Emmen Ost mit Landumlegung und Kostenteiler</p> <p>Konkurrenzverfahren</p>
Luzern Bau- und Zonenreglement Littau			
C1 – C6	<p>Zentrumszone (Ze).</p> <p>Bebauungsplanpflicht (Art 8 Abs. 6), je ein Bebauungsplan für östlich resp. westlich der Hauptstrasse; Die Baumasse (insbes Höhe, Dichte) werden in den Bebauungsplänen festgelegt (Art. 8 Abs. 6)</p> <p>Master plan ist zu berücksichtigen (Art 8 Abs 6)</p> <p>Hochhäuser zulässig</p> <p>Dienstleistungs- und Arbeitsnutzungen entlang Hauptstrasse im EG zwingend (Art 8 Abs 4)</p>	<p>5 Geschosse (max. Höhe 453m über NN)</p> <p>C4, C5 ohne Neubau</p> <p>C4, C5 Erneuerung gem. Regelbauweise</p> <p>BGF max. 37'000 m2 für C1 bis C3</p>	<p>Bebauungsplan Hauptstrasse Ost mit Landumlegung</p> <p>Konkurrenzverfahren (mit Ausnahme Baufeld C5)</p>
C7	Zentrumszone (Ze)	<p>Kopf 7 G (max. Höhe 463m über NN) im übrigen Areal 4 G</p> <p>BGF max. 16'000 m2</p>	<p>Bebauungsplan Hauptstrasse West</p> <p>Konkurrenzverfahren</p>
C8	Zentrumszone (Ze)	<p>6 Geschosse (max. Höhe 458m über NN)</p> <p>BGF max. 12'000 m2</p>	<p>Bebauungsplan Hauptstrasse West</p> <p>Konkurrenzverfahren</p>
C9	<p>4-geschossige Wohnzone/Zentrumszone</p> <p>Wohnzone: 4 Geschosse, AZ 0,7, Gebäudelänge 40 m</p> <p>EG Zone Rothenstrasse zwingend mit Dienstleistungs- und Arbeitsnutzungen im EG (Art. 11 Abs. 1)</p> <p>Abweichungen im Rahmen von GP (Mindestfläche 4'000 m2)</p> <p>2 zusätzl. Geschosse und AZ-Erhöhung um 15% mit Konkurrenzverfahren</p>	<p>5 Geschosse (max. Höhe 463m über NN)</p> <p>BGF max. 6'000 m2</p>	<p>Bebauungsplan Hauptstrasse West</p> <p>Konkurrenzverfahren</p>

*) gemäss Bebauungskonzept Pool 06/10

5.2.6 Übersicht planungsrechtliche Umsetzung



Legende

- | | | | |
|---|--------------------------------------|---|------------------------|
|  | Masterplanperimeter |  | Teiländerung Zonenplan |
|  | Baufeldgrenzen |  | Wettbewerbspflicht |
|  | Rahmenbebauungsplan Seetalplatz Ost | | |
|  | Rahmenbebauungsplan Seetalplatz Nord | | |
|  | Bebauungsplan Bahnhofplatz Nord | | |
|  | Bebauungsplan Hauptstrasse West | | |
|  | Bebauungsplan Hauptstrasse Ost | | |

Planungsrechtliche Umsetzung

5.2.7 *Architektonisches Leitbild*

Parallel zur Erarbeitung der Bebauungspläne ist durch die kommunalen Verwaltungen ein kommunales architektonisches Leitbild über beide Gemeinden Luzern und Emmen zu erstellen und durch das städtebauliche Begleitgremium zu begleiten (vgl. auch Kap. 4.2.2 sowie 5.1.3 und 5.1.4). Darin sollen Aussagen zu Typologien, Proportionen; Materialisierung etc. enthalten sein. Damit kann dem neuen Stadtteil eine einheitliche Identität verliehen werden. Dieses architektonische Leitbild soll mit den Bebauungsplänen verbindlich erklärt werden und kann auch für die Konkurrenzverfahren von Bedeutung sein.

5.2.8 *Freiraumkonzept und Plan lumière*

Parallel zur Weiterbearbeitung des Strassenprojekts und des Hochwasserprojekts sind durch die kommunalen Verwaltungen so rasch als möglich ein kommunales Freiraumkonzept und ein „Plan Lumière Luzern Nord“ inkl. einer Corporate Identity (CI) für die Möblierung (z.B. Buswarteeinrichtungen) über beide Gemeinden Luzern und Emmen zu erstellen (vgl. Kap. 4.2.2, 4.6 und 4.8 sowie 5.1.4). Im Freiraumkonzept sind neben der Gestaltung der Freiräume auch die ökologischen Aspekte der Umgebungsgestaltung zu definieren. Der Plan lumière soll sich an den Grundsätzen des Plan lumière der Stadt Luzern orientieren. Insbesondere die über das Strassenprojekt hinaus gehenden Platzflächen, die überbreiten Gehwege und die Gebäudevorbereiche sowie die Gestaltung der Strassenräume müssen rechtzeitig mit der Realisierung dieses Strassenprojekts abgestimmt sowie als entsprechende Projektergänzung inklusive separater gesicherter (Vor)Finanzierung miteingebracht werden.

Allenfalls über das Hochwasserschutzprojekt hinaus gehende Ufergestaltungen oder Erholungseinrichtungen sind ebenfalls im kommunalen Freiraumkonzept aufzunehmen und von weiteren Partnern zu finanzieren.

5.2.9 *Ausgestaltung Hauptstrasse beim Kirchenhügel Reussbühl*

Im Bereich des Kirchenhügels in Reussbühl (Hauptstrasse zwischen Knoten Schiff und Knoten Frohburg) sieht die neue Verkehrslösung am Seetalplatz eine dreispurige Verkehrsführung vor (vgl. auch Kap. 2.3 und Anhang 2). Dies bedingt eine Verbreiterung des Strassenraums im Vergleich zur bisherigen gesamthaft zweispurigen Verkehrsführung und steht im Konflikt mit der bestehenden städtebaulichen Situation.

Die vif hat aufgrund der Stellungnahmen zum Vorprojekt verschiedene Varianten, u.a. Verzicht auf die 3. Spur, vertieft geprüft und kommt zum Schluss, dass der Knoten Schiff zukünftig stark ausgelastet sein wird und der Verzicht auf die dritte Spur zu langen Rückstaus und Behinderung des öffentlichen Busverkehrs in der Ruopigenstrasse führen würde⁵.

⁵ Vorläufiger Entscheid vif, September 2010

Der aktuelle Vorschlag sieht eine Verbreiterung des Strassenraums Richtung Kirchenhügel mit einer Versetzung der Mauer vor. Die daraus resultierende hohe Stützmauer ist problematisch in Bezug auf die Ortsbildverträglichkeit und stört aufgrund ihrer Dimension das Ensemble Kirche-Kirchenhügel-Ortskern. Des Weiteren ist der Bestand von schützenswerten Einzelbäumen gefährdet. Die alternative Lösung mit einer Verbreiterung des Strassenraumes auf die andere Seite der Hauptstrasse bedingt der Abbruch schützenswerter Gebäude.

Da die vorgeschlagene dreispurige Verkehrsführung in beiden Varianten das historische Ortsbild von Reussbühl stark beeinträchtigt, ist eine Interessenabwägung zwischen dem verkehrlichen Nutzen (unter Berücksichtigung verschiedener Lösungsansätze) und dem Ortsbildschutz (Kirchenhügel bzw. schützenswerte Bauten) vorzunehmen. In einem nächsten Schritt hat diese Interessensabwägung, nachdem die vif einen ersten vorläufigen Entscheid gefällt hat, nun so rasch als möglich durch die Stadt Luzern zu erfolgen. Aus verkehrlicher Sicht kann Seitens Stadt Luzern die dreispurige Verkehrsführung nachvollzogen werden, so dass in der weiteren Projektvertiefung vor allem eine weitere Projektoptimierung anzustreben ist, die letztlich zu einer vertretbar höheren Stützmauer beim Kirchenhügel führt. Der abschliessende Entscheid durch die entsprechenden Instanzen soll rechtzeitig gefällt werden.

5.2.10 Integrationsprojekt

Im Kapitel 3.4 sind die an das Masterplangebiet angrenzenden Gebiete und Quartiere kurz beschrieben. In Kapitel 4.2.2 ist insbesondere festgelegt, dass die Entwicklung im Masterplangebiet hin zu einem neuen Stadtzentrum Luzern Nord mit der Entwicklung der angrenzenden Quartiere integriert und koordiniert erfolgen soll. Dementsprechend ist durch die kommunalen Verwaltungen ein spezifisches Integrationsprojekt zu starten, das nebst der planerischen und baulichen Entwicklung der angrenzenden Gebiete insbesondere die gesellschaftliche und soziale Integration in Bezug auf das neue entstehende Stadtzentrum sowie auch Fragen der Nachhaltigkeit umfasst. Beispielsweise kann die Stadtzentrentwicklung zu einem Anpassungsdruck, Verdrängungseffekten, Nutzungsänderungen, Immobilien- und Mietpreissteigerungen, Änderungen in der sozialen Durchmischung udgl. führen. Solche und weitere mögliche Entwicklungen sind rechtzeitig zu untersuchen (und beispielsweise durch die Hochschule für Soziale Arbeit zu begleiten), zudem sollen Vertreter dieser betreffenden Quartiere angemessen in das Projekt einbezogen werden. Gestützt darauf sind bei Bedarf in diesen angrenzenden Gebieten geeignete steuernde Massnahmen zu ergreifen.

5.3 Etappierung

5.3.1 Start der Projektorganisation und der Teilprojekte

Spätestens mit der Unterzeichnung des vorliegenden Masterplans durch die auftraggebenden Behörden sind als nächste wichtige Schritte für die weitere Planung und Realisie-

rung des künftigen Stadtzentrums Luzern Nord einerseits die handlungsfähige Projektorganisation:

- Steuerungsgremium (vgl. Kap. 4.2.2, 5.1.1 sowie Anhänge 6 und 7)
 - Gebietsmanagement (vgl. Kap. 4.2.2, 5.1.2 sowie Anhänge 6 und 7)
 - städtebauliches Begleitgremium (vgl. Kap. 4.2.2, 5.1.3 sowie Anhänge 6 und 7)
- unter Federführung von Luzern Plus und insbesondere der Gemeinden zu etablieren sowie andererseits durch die Gemeinden auch so rasch als möglich die verschiedenen erforderlichen Teilprojekte zu starten:
- Überprüfung und Anpassung der Bau- und Zonenordnung (vgl. Kap. 5.2.2)
 - Bearbeitung der (Rahmen)Bebauungspläne in zeitlicher Abstimmung mit den Konkurrenzverfahren (vgl. insbesondere Kap. 5.2.3 bis 5.2.5)
 - Erstellung eines Architektonischen Leitbildes (vgl. Kap. 5.2.7)
 - Erstellung eines kommunalen Freiraumkonzepts (vgl. Kap. 5.2.8)
 - Erstellung eines plan Lumière (vgl. Kap. 5.2.8)
 - Abschliessende Interessensabwägung betreffend Ausgestaltung Hauptstrasse beim Kirchenhügel Reussbühl (vgl. Kap. 5.2.9)
 - Integrationsprojekt (vgl. Kap. 5.2.10)

5.3.2 Sukzessive (städte)bauliche Entwicklung

Dargestellt sind im Masterplan hypothetische Vollausbau-Szenarios. Die städtebauliche Konzeption zielt darauf ab, dass einzelne Gebäude und Infrastruktur-Teilbauwerke modular möglichst unabhängig voneinander erstellt werden können. Die erste Phase fokussiert auf die Umsetzung der Verkehrsführung sowie die Strassenraum- und Platzgestaltung, aber auch der Flussraum erfährt eine grundlegende Umgestaltung. Durch diese Massnahmen werden wesentliche Elemente zur Adressbildung geschaffen. Die resultierende Aufwertung des Gebietes wird mit der zeitgleichen oder anschliessenden Realisierung von einzelnen Hochbauetappen unterstützt, so dass sich sukzessive eine Entwicklung zum Stadtzentrum Luzern Nord ergibt.

5.3.3 Bauetappe 1: A1; B1-B3; C4 –C7 sowie A3

Unabhängig vom neuen Verkehrsprojekt und den noch zu erstellenden Bebauungsplänen können regelkonforme Bauvorhaben im Baufeld A3 (Bahnhofquartier) realisiert werden.

In einer ersten Etappe kann unabhängig vom neuen Verkehrsprojekt, jedoch erst nach Vorliegen eines Bebauungsplans Hauptstrasse West, auf dem Baufeld C7 (CKW) in Reussbühl, begonnen werden. Gleiches gilt für die Baufelder C4, C5 und C6, für welche der Bebauungsplan Hauptstrasse Ost vorliegen muss.

Auf Basis des zu erstellenden Rahmenbebauungsplanes Seetalplatz Ost können die Baufelder A1 und B1-B3 realisiert werden.

5.3.4 Weitere mögliche Bauetappen: C1-C3; C8, C9; A2, A4, A5

Nach Realisierung des Verkehrsprojektes sowie auf Basis des Bebauungsplanes Hauptstrasse Ost können die Baufelder C1-C3 sowie auf Basis des Bebauungsplanes Hauptstrasse West C8 und C9 auf Reussbühler Seite realisiert werden. Hierfür sind jedoch grundstücksübergreifende Bebauungskonzeptionen mit Landumlegungen notwendig. Auch muss der Lärmschutz für einzelne Zwischenzustände gelöst sein.

Mit Fixierung der neuen Baulinie sowie nach Erstellen des Rahmenbebauungsplans Seetalplatz Nord kann die Nordseite des Seetalplatzes (A4 und A5) gebaut werden.

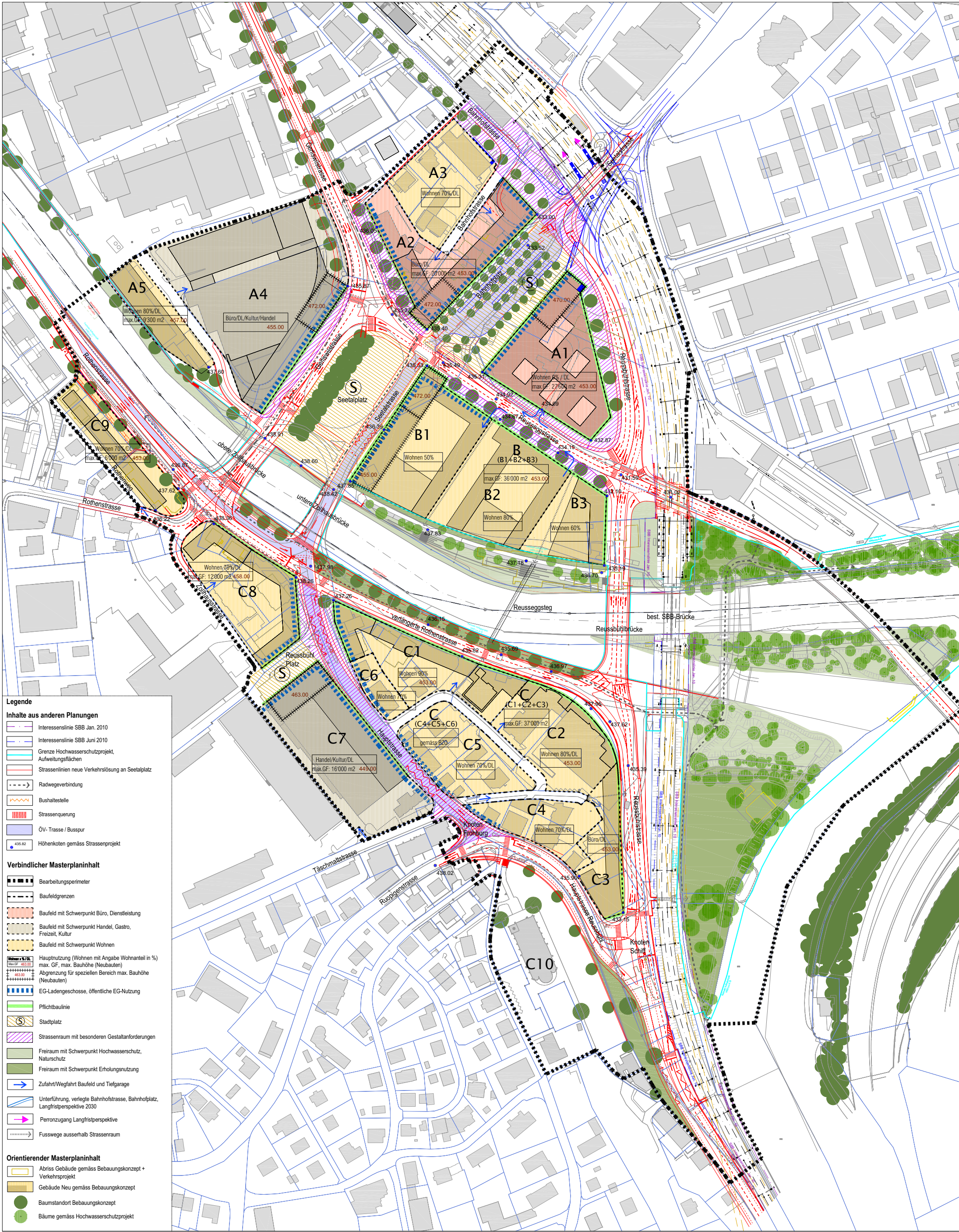
Die Realisierung einer Bebauung auf dem Baufeld A2 steht in Abhängigkeit von der endgültigen Verkehrslösung zur Erschliessung des Bahnhofs Emmenbrücke (Verlegung der Bahnhofstrasse mit gerader Linienführung, vgl. Anhang 4) und der Kooperationswilligkeit der Grundeigentümer. Für eine Bebauung des Baufeldes ist eine grundstücksübergreifende Bebauungskonzeption mit Landumlegung und damit ein gemeinsamer Wille der Eigentümer notwendig.

Anhang

Anhang 1: Masterplan

Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord (A2: Mst. 1:2000, A3: Mst. 1:2500)

Stand 16. November 2010



- Legende**
- Inhalte aus anderen Planungen**
- Interessenslinie SBB Jan. 2010
 - Interessenslinie SBB Juni 2010
 - Grenze Hochwasserschutzprojekt, Aufweitungsfelder
 - Strassenlinien neue Verkehrslösung an Seetalplatz
 - Radwegeverbindung
 - Bushaltestelle
 - Strassenquerung
 - ÖV-Trasse / Busspur
 - Höhenkoten gemäss Strassenprojekt
- Verbindlicher Masterplaninhalt**
- Bearbeitungsperimeter
 - Baufeldgrenzen
 - Baufeld mit Schwerpunkt Büro, Dienstleistung
 - Baufeld mit Schwerpunkt Handel, Gastro, Freizeit, Kultur
 - Baufeld mit Schwerpunkt Wohnen
 - Hauptnutzung (Wohnen mit Angabe Wohnanteil in %) max. GF, max. Bauhöhe (Neubauten)
 - Abgrenzung für speziellen Bereich max. Bauhöhe (Neubauten)
 - EG-Ladengeschosse, öffentliche EG-Nutzung
 - Pflichtbaulinie
 - Stadtplatz
 - Strassenraum mit besonderen Gestaltungsanforderungen
 - Freiraum mit Schwerpunkt Hochwasserschutz, Naturschutz
 - Freiraum mit Schwerpunkt Erholungsnutzung
 - Zufahrt/Wegfahrt Baufeld und Tiefgarage
 - Unterführung, verlegte Bahnstrasse, Bahnhofplatz, Langfristperspektive 2030
 - Perronzugang Langfristperspektive
 - Fusswege ausserhalb Strassenraum
- Orientierender Masterplaninhalt**
- Abriss Gebäude gemäss Baukonzept + Verkehrsprojekt
 - Gebäude Neu gemäss Baukonzept
 - Baumstandort Baukonzept
 - Bäume gemäss Hochwasserschutzprojekt

Architektur | Raumentwicklung | Verkehr | Landschaft | Umwelt

Grundlagen

Bebauungskonzept
 Testplanung Überarbeitung
 poolArchitekten
 Berchtold,Lenzin Landschaftsarchitekten
 ewp Verkehrsplaner
 Angelus Eisinger Städtebautheorie
 Stand 16.11.2010

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

Hochwasserschutzprojekt
 Hochwasserprojekt Abschnitt A und Abschnitt 1
 IG Berchtold + Eicher / Bucher + Diller
 Reusszopf Konzept Erholung und Ökologie
 ASP Landschaftsarchitekten AG
 Stand 27.09.2010

metron

Kanton Luzern, Stadt Luzern, Gemeinde Emmen

Projekt-Nr. 14-06-914-05
 Datei Luzern_Masterplan_v13.dwg
 Format A3
 Gez. / Gepr. CRP / PWO
 Datum 16.11.2010

Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord
Masterplan Mst. 1:2500
Beschlussfassung

Metron Raumentwicklung AG T: 056 460 91 11 www.metron.ch
 Stahrain 2 / 5200 Brugg F: 056 460 91 00 info@metron.ch

Anhang 2: Situation Seetalplatz mit Infrastrukturprojekten

Situation Seetalplatz Verkehrsprojekt 1:1000

(inkl. Hochwasserschutzprojekt und Bebauungskonzept gemäss Masterplan)

Verkehrsprojekt, Stand: 15. November 2010

Hochwasserschutzprojekt, Stand: 27. September 2010

Bebauung gemäss Masterplan, Stand: 8. Oktober 2010

- Legende Strassenbau:**
- bestehend**
 - Fahrbahn
 - Becorflächen (u. a. Bushaltestellen und Kreisell)
 - Gehweg
 - Radstreifen
 - Kombinierter Rad / Gehweg
 - Verkehrsteil / Trennstreifen
 - Fahrbahnen öffentlicher Verkehr
 - Bankett / Grünfläche / Trennstreifen begrünt
 - Anpassung / Nebenanlagen
 - Gebäude MAS (Stand 13.10.2010)
 - projektiert**
 - Damm- / Einschnittböschung
 - Gebäude
 - Gewässer
 - Wald
 - Strassenrand
 - Baum
 - Abbruch
 - Drittprojekt
 - Kunstbauten
 - Partner Nationalstrassennetz
 - Interesselinie SBB
 - Leitstrukturen / Geländer
 - Lärmwandschutz
 - Bohrkerne, Untersuchung Strassenoberbau
 - Schlitz, Untersuchung Strassenoberbau
 - Beleuchtungsstandort

KANTON LUZERN
 Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektion

Versuch und Infrastruktur (v)l
 Aemterstrasse 43
 5200 Kallnach
 Telefon 041 318 12 12
 Telefax 041 311 20 22
 vf@lu.ch
 www.vf.lu.ch

**K 13 Luzern Nord
 Gesamtverkehrssystem**

10246 Seetalplatz

Gemeinden Emmen und Luzern
 Abschnitt Knoten Schiff (inkl.) - Knoten Central (inkl.)
 Objekt **Seetalplatz**
 Koordinaten 663'375 / 213'607 bis 664'692 / 213'198
 Kilometer K 13: 2.500 - 3.900
 K 10: 0.000 - 0.500
 K 16: 0.000 - 0.500
 K 31: 2.800 - 3.200

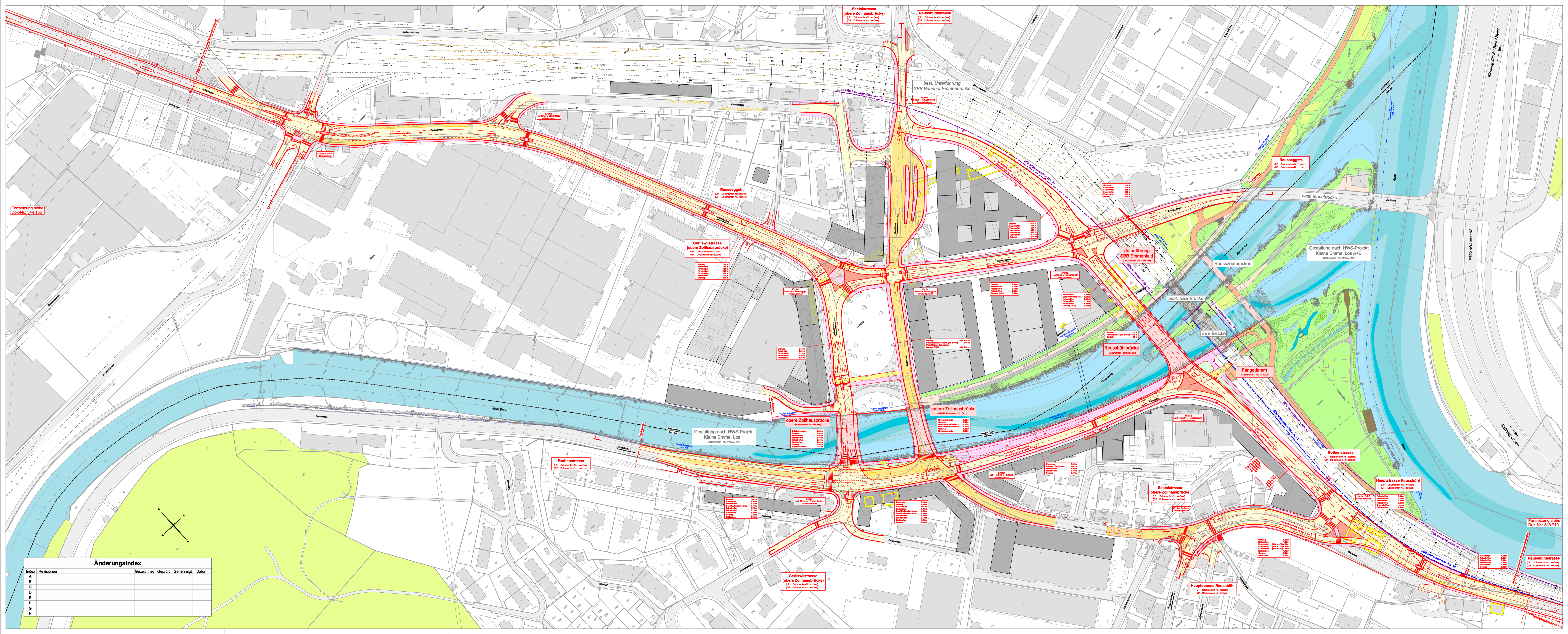
**Situation Seetalplatz Verkehrsprojekt 1 : 1000
 (inkl. HWS-Projekt und Bauungskonzept MAS)**

Bauprojekt

Vorgänger	Dokument-Nr.	Reg.-Nr. (Kantonsbauten)
IG Epsilon plus - SNZ	10246 - 343 810	
Datum	Dokument-Nr. Projektentwurf	Reg.-Nr. (Nassbauten)
4/2012-3810_mit Masterpl.dgn	40912 - 3810	
Stand	Form	Massstab
0.1 interner Entwurf	60 / 188	1: 1000
	Datum / erstellt	Datum / geprüft
	15.11.10 / mz	15.11.10 / Su, aP
	Von / Änderungsgang	Datum / geprüft
Freigegeben	Freigegeben	
Freigegeben	Freigegeben	

IG_Epsilon plus
 c/o Emli-Berger HWS AG
 Rueggingerstrasse 29
 6020 Emmenbrücke

SNZ
 SNZ Ingenieurbüro und Planung AG
 RÄNDIGER PARTNER AG



Änderungsindex

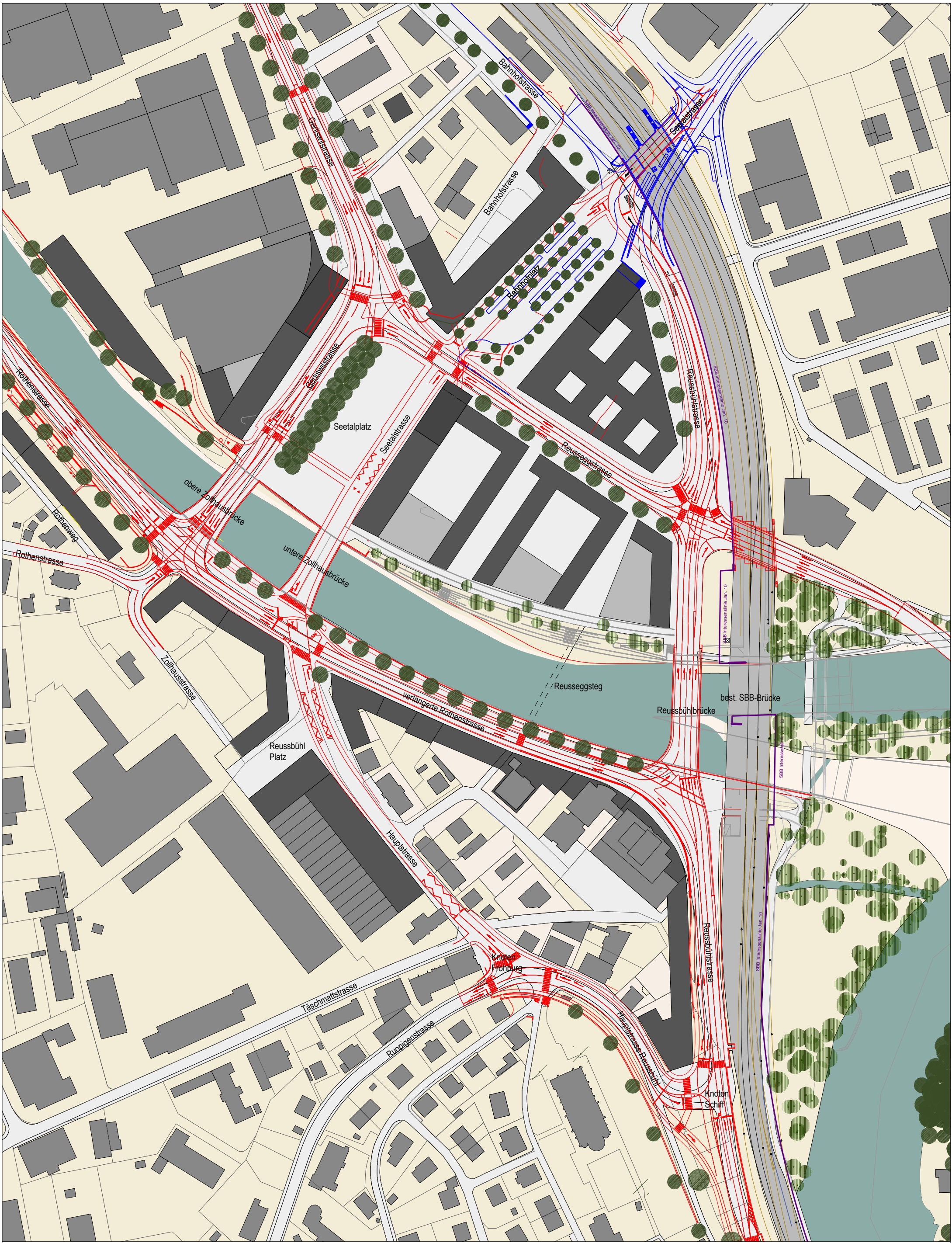
Index	Revisionen	Gezeichnet	Geprüft	Genehmigt	Datum
A					
B					
C					
D					
E					
F					
G					
H					

ENTWURF
 Stand: 15.11.10

Fortsetzung siehe
 Dok-Nr.: 343 710

Anhang 3: Bebauungskonzept Team Pool

Testplanung Überarbeitung, Stand 16. November 2010



Bebauungskonzept

Stadtzentrum Luzern Nord

1:2000

pool Architekten • Bremgartnerstrasse 7 • 8003 Zürich

gez. ank

Format A3

Datum 16.11.2010

Anhang 4: Projektstudie Bahnhof Emmenbrücke

Projektstudie Erschliessung Bahnhof Emmenbrücke, (verlegte) Bahnhofstrasse und Gestaltung Bahnhofplatz

Kurzfristlösung Gestaltung Bahnhofplatz, Stand 20. August 2010

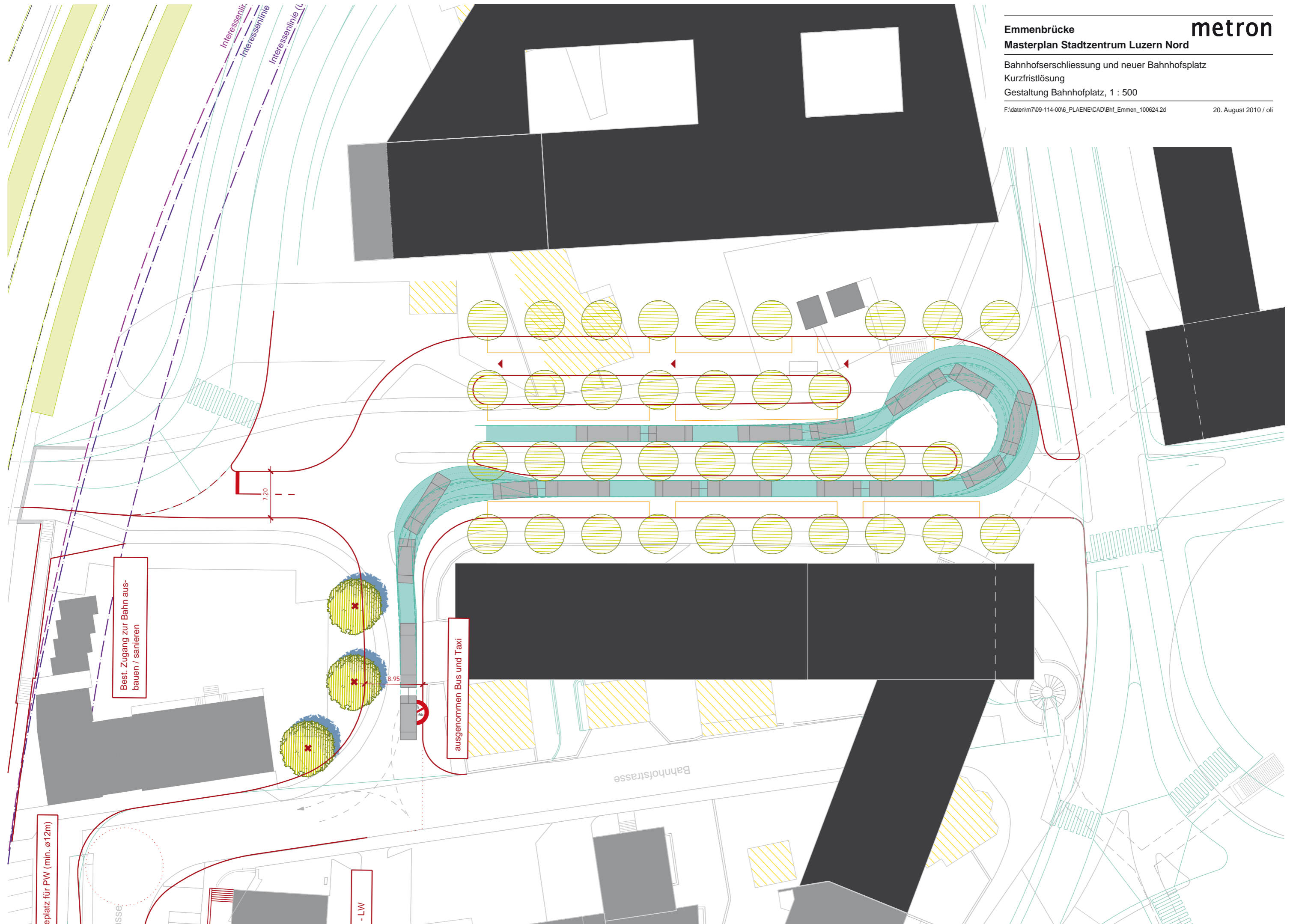
Mittelfristlösung Gestaltung Bahnhofplatz, Stand 20. August 2010

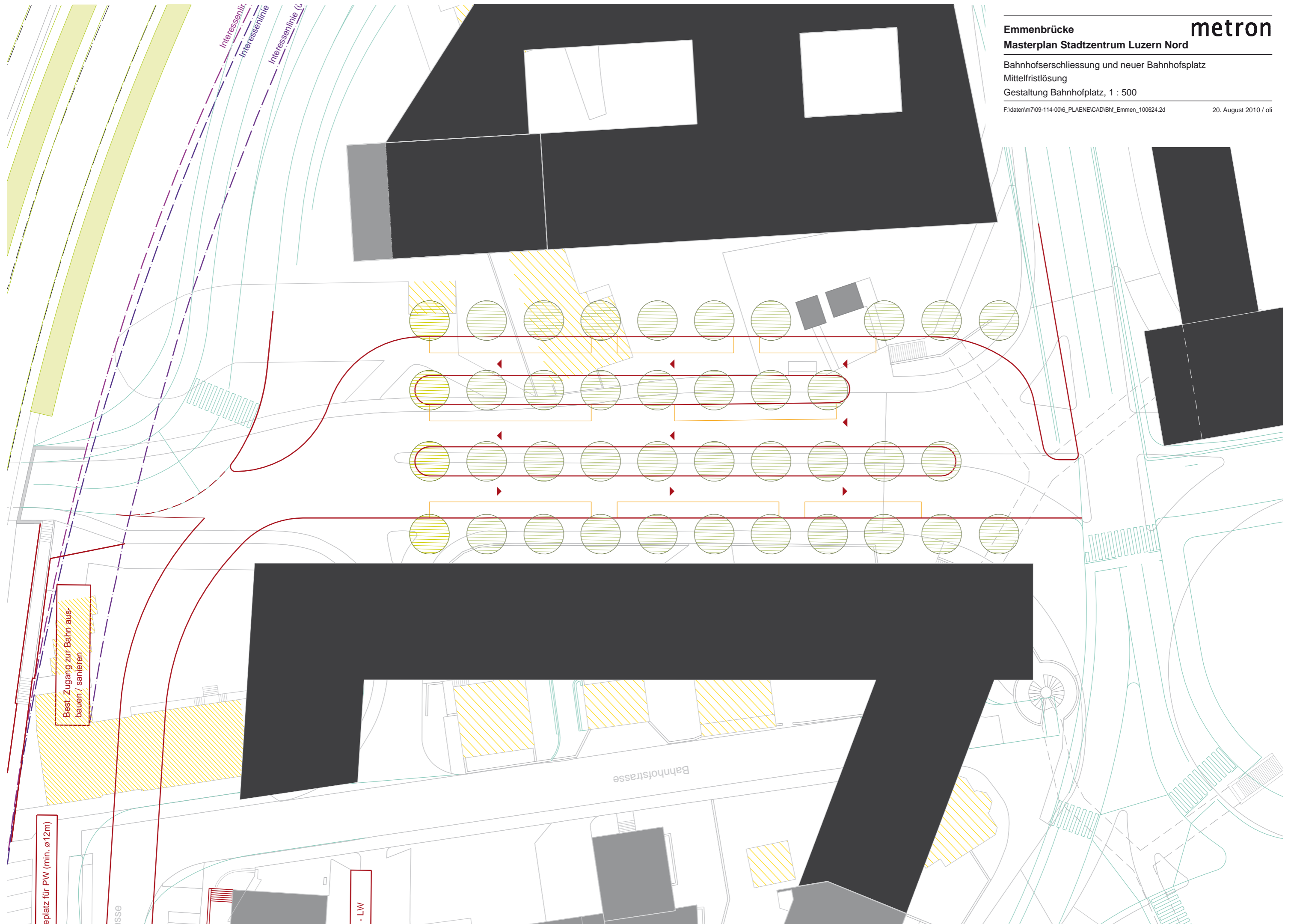
Langfristlösung Gestaltung Bahnhofplatz, Stand 20. August 2010

Querschnitt Bahnunterführung, Stand 24. Juni 2010

Längenprofil – Ebene Seetalplatz 1:500/50, Stand: 22. September 2010

Die Kurz- und Mittelfristlösung der Gestaltung Bahnhofplatz enthalten Varianten der Anordnung der Bushaltestellen im Vergleich zum Anhang 2





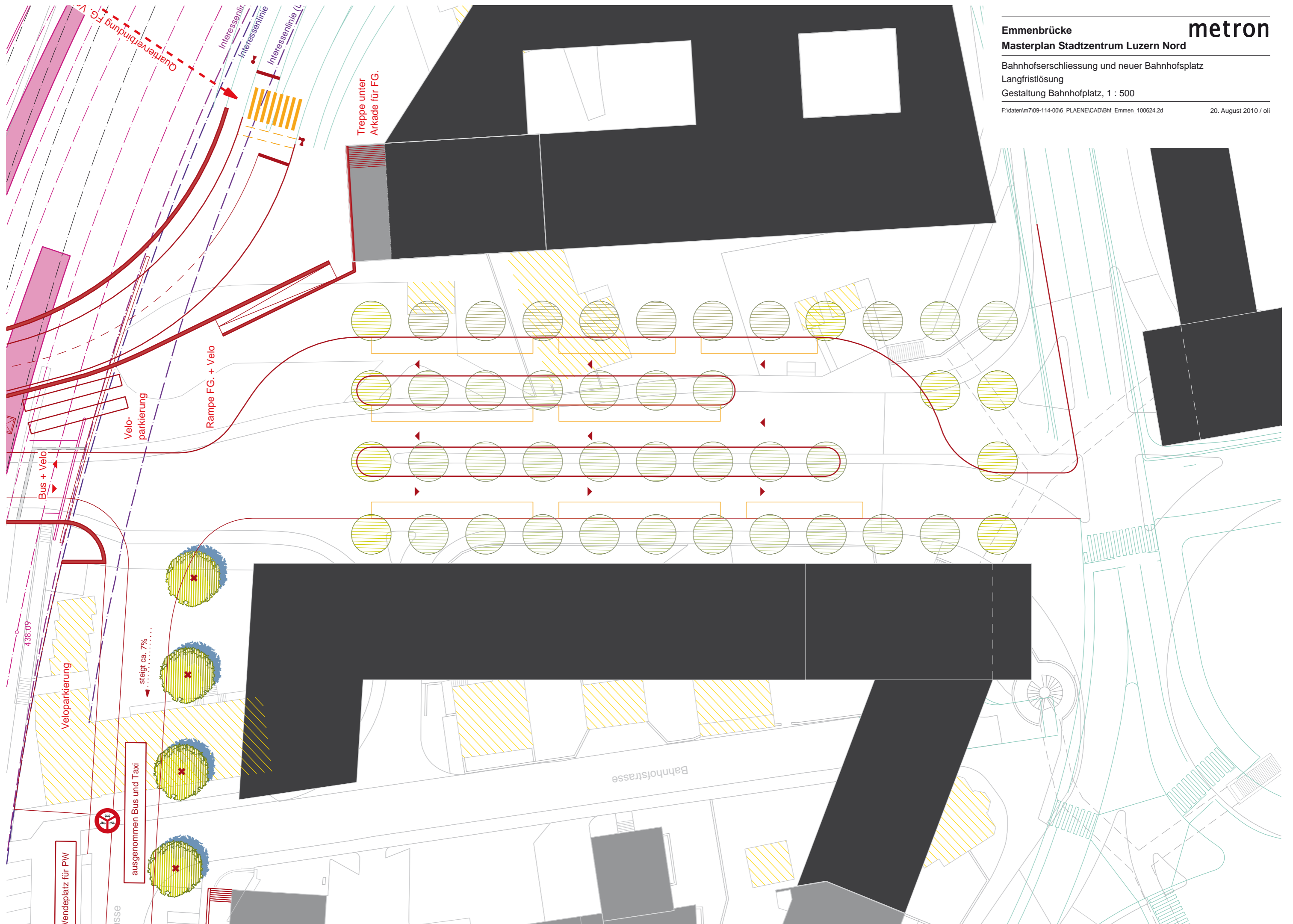
Best. Zugang zur Bahn ausbauen / sanieren

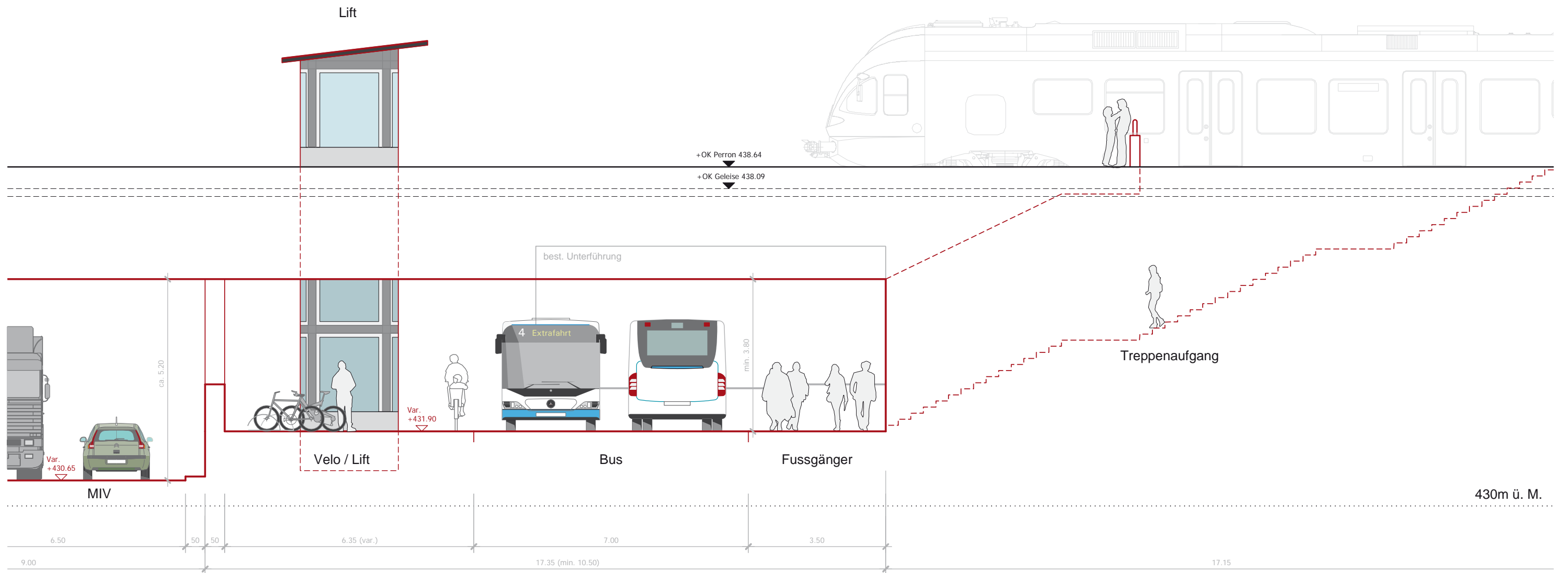
platz für PW (min. ø12m)

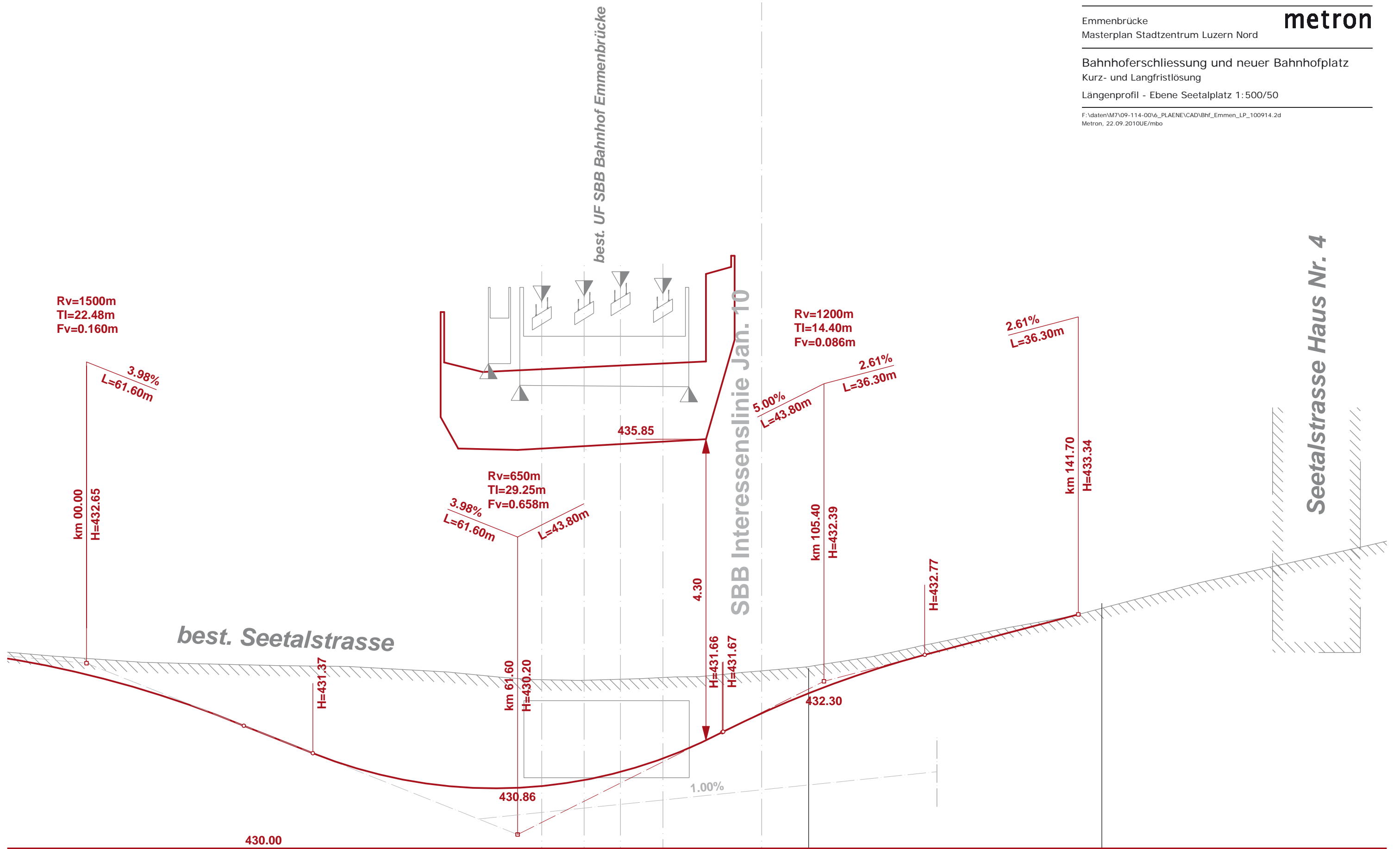
SSSE

LW

Bahnhofstrasse







Anhang 5: Nachweis Verkehrsaufkommen

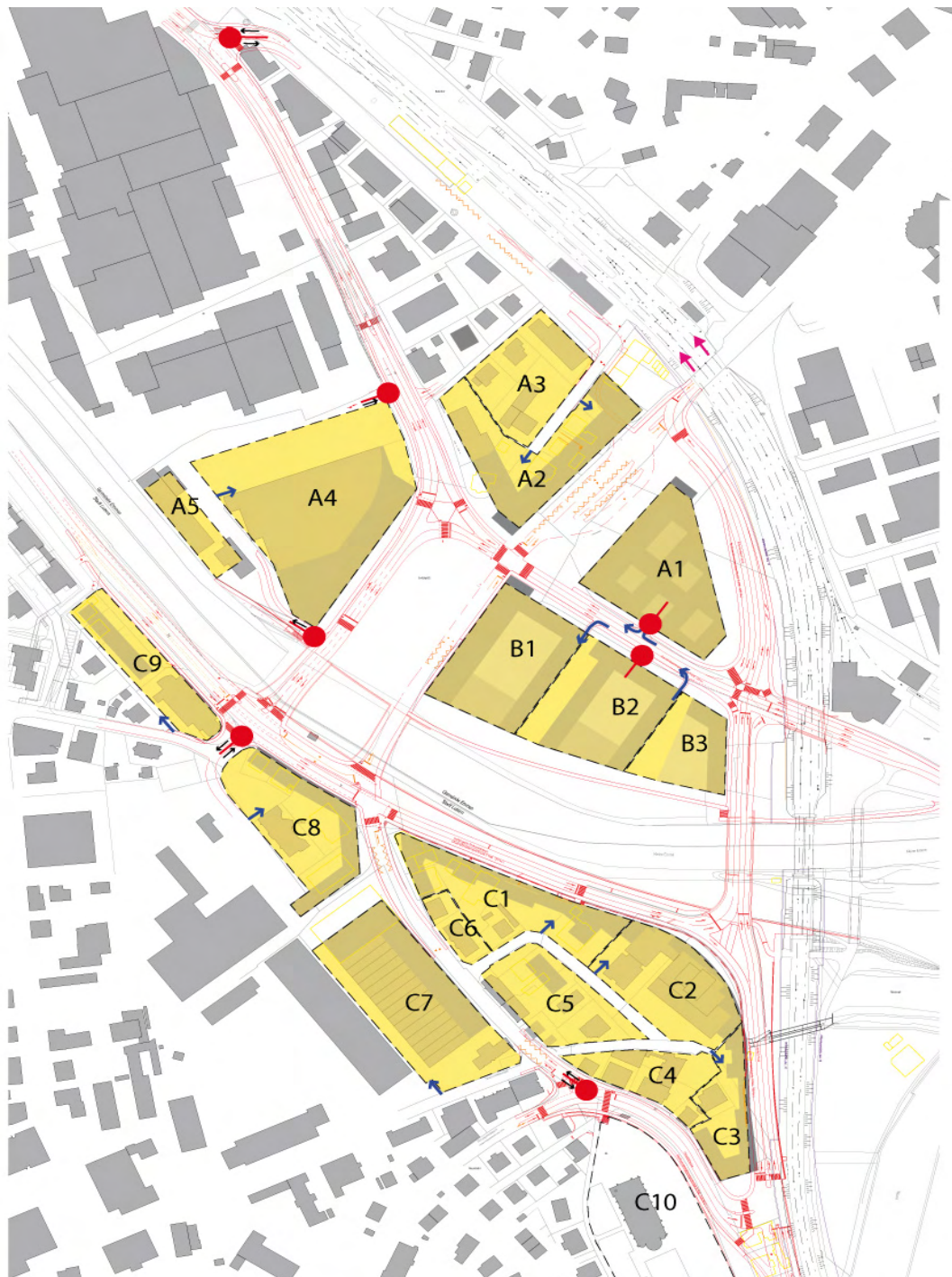
Nachweis Verkehrsaufkommen bzw. Mehrverkehr / Richtwert max. Fahrten MIV in der Abendspitzenstunde (ASP)

Stand: 28. September 2010

Stadtzentrum Luzern Nord**Areal-Kenndaten****Nachweis Verkehrsaufkommen bzw. Mehrverkehr****Übersichtsplan Areale**

Die gelben Flächen bezeichnen die eingerechneten Baufelder und die dazugehörigen Bestandsbauten

Die roten Punkte sind die Anschlusspunkte an das Hauptstrassennetz



Stadtzentrum Luzern Nord

Büro: Pool Stand 06/10

Nachweis Verkehrsaufkommen bzw. Mehrverkehr
A1_Reussegg/Bahnhofplatz Süd

Richtwert Fahrten/ASP für Masterplan 70

zusätzlicher Verkehr aus zusätzlicher Nutzung (Neubauten/Abbruch von Bestandsgebäuden berücksichtigt)
Anschluss Seetalstrasse

Kenndaten	Fläche	Methode GF											Methode Kennwert						
		GF/EW resp. AP	EW/AP	Fahrten		Modalsplit		Fahrten			Wege pro	Anteil	Fahrten MIV	Fahrten	Fahrten				
	[m2]	Spektrum	gewählt	Spektrum	gewählt	Spektrum MIV	LV	ÖV	MIV	LV	ÖV	MIV	100m2 GF	MIV	Verkehrserzeugung pro 100m2 GF	MIV [Fahrten/Tag]	DTV	MIV [Fahrten/Std]	"ASP" Abendspitze 10% v. DTV
Grundstücksfläche	6'250	[m2]	[m2]	[#]	Fahrten/EW/Tag	Fahrten/EW/Tag	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	Fahrten/Tag	Fahrten/Tag	Fahrten/Tag					
Abzug Verkehrsfläche	0																		
Anrechenbare Grundstücksfläche	6'250																		
Bestehende GF	0																		
Zusätzliche GF (Neubau-Abbruch)	27'600																		
Total GF (bestehende + zusätzliche)	27'600																		
Zusätzliche Geschossfläche (relevant für Zusatzverkehr)	27'600																		
Zusätzliche Nutzungsanteile	GF	GF-Anteile																	
	[m2]	%																	
A1 Wohnen	0	0%	40-60	50	0	2.8-3.8	3.5	30-70%	40%	35%	25%	0	0	0	7	25%	2	0	0.0
B1 Gewerbe	0	0%	40-80	60	0	3.0-4.0	3.5	60-90%	25%	25%	50%	0	0	0	6	50%	3	0	0.0
C1 Industrie	0	0%	50-60	60	0	2.7	2.7	80-95%	15%	15%	70%	0	0	0	2	70%	1	0	0.0
D1 DL Büro	24300	88%	20-40	30	810	3.0-3.5	3.3	40-80%	40%	40%	20%	1069	1069	535	13	20%	3	632	63.2
D2 DL publikumsorientiert	1700	6%	25-50	30	57	20-40	30.0	40-80%	40%	30%	30%	680	510	510	90	30%	27	459	45.9
D3 DL Restaurant	600	2%	40-80	50	12	20-50	30.0	40-80%	35%	40%	25%	126	144	90	60	25%	15	90	9.0
E1 Freizeit	0	0%	60-120	60	0	fallweise	25.0	20-70%	40%	35%	25%	0	0	0	60	25%	15	0	0.0
F1 Einkauf	1000	4%	25-50	60	17	40-60	40.0	40-80%	45%	25%	30%	300	167	200	50	30%	15	150	15.0
Kontrolltotal	27600	100%																	
Total	27600												2175	1890	1335	26%	1331	133	
															ASP 133		ASP 133	133	
													Ausbaugrad 100%	133		Ausbaugrad 100%	133	133	
													pro Richtung 67			pro Richtung 67			

Stadtzentrum Luzern Nord

Büro: Pool Stand 06/10

Nachweis Verkehrsaufkommen bzw. Mehrverkehr
A2_A3 Bahnhofquartier/Bahnhofstrasse

Richtwert Fahrten/ASP für Masterplan 60

zusätzlicher Verkehr aus zusätzlicher Nutzung (Abbruch von Bestandsgebäuden berücksichtigt)
Anschluss Gerliswilstr.

Kenndaten	Fläche	Methode BGF											Methode Kennwert							
		BGF/EW resp. AP		EW/AP	Wege		Modalsplit			Fahrten			Wege pro	Anteil	Fahrten MIV	Fahrten	Fahrten			
	[m2]	Spektrum	gewählt		Spektrum	gewählt	Spektrum MIV	LV	ÖV	MIV	LV	ÖV	MIV	100m2 GF	MIV	Verkehrserzeugung pro 100m2 GF	MIV [Fahrten/Tag]	Fahrten DTV	MIV "ASP" [Fahrten/Std]	
Grundstücksfläche	30'464																			
Abzug Verkehrsfläche	2'020																			
Anrechenbare Grundstücksfläche	28'444																			Abendspitze 10% v. DTV
Bestehende GF	43'438																			
Zusätzliche GF (Neubau-Abbruch)	14'821																			
Total GF (bestehende + zusätzliche)	58'259																			
Zusätzliche Geschossfläche (relevant für Zusatzverkehr)	14'821																			

Zusätzliche Nutzungsanteile	BGF	BGF-Anteile																	
	[m2]	%																	
A1 Wohnen	-2736	-18%	40-60	50	-55	2.8-3.8	3.5	30-70%	40%	25%	35%	-77	-48	-67	7	35%	2	-67	-6.7
B1 Gewerbe	-40	0%	40-80	60	-1	3.0-4.0	3.5	60-90%	25%	25%	50%	-1	-1	-1	6	50%	3	-1	-0.1
C1 Industrie	0	0%	50-60	60	0	2.7	2.7	80-95%	15%	15%	70%	0	0	0	2	70%	1	0	0.0
D1 DL Büro	13480	91%	20-40	30	449	3.0-3.5	3.3	40-80%	30%	40%	30%	445	593	445	13	30%	4	526	52.6
D2 DL publikumsorientiert	-184	-1%	25-50	30	-6	20-40	30.0	40-80%	40%	30%	30%	-74	-55	-55	90	30%	27	-50	-5.0
D3 DL Restaurant	-619	-4%	40-80	50	-12	20-50	30.0	40-80%	30%	40%	30%	-111	-148	-111	60	30%	18	-111	-11.1
E1 Freizeit	0	0%	60-120	60	0	fallweise	25.0	20-70%	40%	30%	30%	0	0	0	60	30%	18	0	0.0
F1 Einkauf	4920	33%	25-50	60	82	40-60	40.0	40-80%	40%	20%	40%	1312	656	1312	50	40%	20	984	98.4
Kontrolltotal	14821	100%																	
Total	14821													1495	997	1522	33%	1280	128
																ASP	152	ASP	128
														Ausbaugrad	75%	114	Ausbaugrad	75%	96
														pro Richtung		57	pro Richtung		48

Stadtzentrum Luzern Nord

Büro: Pool Stand 06/10

Nachweis Verkehrsaufkommen bzw. Mehrverkehr
A4/5 Seetalplatz Nord, Centrum Seetalplatz

Richtwert Fahrten/ASP für Masterplan 110

zusätzlicher Verkehr aus zusätzlicher Nutzung (Abbruch von Bestandsgebäuden sowie Überabung Parkplatz Centrum Seetalplatz berücksichtigt)*
Anschluss Seetalplatz

Kenndaten	Fläche [m2]	Methode GF											Methode Kennwert						
		GF/EW resp. AP Spektrum	EW/AP gewählt	Fahrten Spektrum	gewählt	Spektrum MIV	Modalsplit LV	ÖV	MIV	LV	ÖV	MIV	Wege pro 100m2 GF	Anteil MIV	Fahrten MIV Verkehrserzeugung pro 100m2 GF	Fahrten [Fahrten/Tag] DTV	Fahrten [Fahrten/Std] "ASP" 10% v. DTV		
Grundstücksfläche	15'766	[m2]	[m2]	[#]	Fahrten/EW/Tag	Fahrten/EW/Tag	[%]	[%]	[%]	[%]	Fahrten/Tag	Fahrten/Tag	Fahrten/Tag						
Abzug Verkehrsfläche	0																		
Anrechenbare Grundstücksfläche	15'766																		
Bestehende GF	10'070																		
Zusätzliche GF (Neubau-Abbruch)	38'360																		
Total GF (bestehende + zusätzliche)	48'430																		
Zusätzliche Geschossfläche (relevant für Zusatzverkehr)	38'360																		
Zusätzliche Nutzungsanteile	GF [m2]	GF-Anteile %																	
A1 Wohnen	9300	24%	40-60	50	186	2.8-3.8	3.5	30-70%	40%	35%	25%	260	228	163	7	25%	2	163	16.3
B1 Gewerbe	0	0%	40-80	60	0	3.0-4.0	3.5	60-90%	25%	25%	50%	0	0	0	6	50%	3	0	0.0
C1 Industrie	0	0%	50-60	60	0	2.7	2.7	80-95%	15%	15%	70%	0	0	0	2	70%	1	0	0.0
D1 DL Büro	14900	39%	20-40	30	497	3.0-3.5	3.3	40-80%	30%	45%	25%	492	738	410	13	25%	3	484	48.4
D2 DL publikumsorientiert	0	0%	25-50	30	0	20-40	30.0	40-80%	40%	30%	30%	0	0	0	90	30%	27	0	0.0
D3 DL Restaurant	0	0%	40-80	50	0	20-50	30.0	40-80%	35%	40%	25%	0	0	0	60	25%	15	0	0.0
E1 Freizeit	4510	12%	60-120	60	75	fallweise	25.0	20-70%	40%	35%	25%	752	658	470	60	25%	15	677	67.7
F1 Einkauf	9650	25%	25-50	60	161	40-60	40.0	40-80%	45%	25%	30%	2895	1608	1930	50	30%	15	1448	144.8
Kontrolltotal	38360	100%																	
Total	38360											4399	3231	2972		27%		2771	277
														ASP				ASP	277
												Ausbaugrad	75%	223			Ausbaugrad	75%	208
												pro Richt.	111				pro Richtung	104	

* Die Berechnung berücksichtigt neben dem Neubau entlang dem Seetalplatz (südlicher Bereich Baufeld A4) und dem Baufeld A5 gemäss Bebauungskonzept Pool auch den im nördlichen Teil des Baufeldes A4 zusätzlich projektierten Bau : dem Parkplatz Centrum Seetalplatz mit 8'000 qm GF Verkauf, 2'000 qm GF Büro sowie 2'860 qmGF Freizeinutzung/Kino (Angaben Meierpartner Architekten AG, Stand Vorprojekt 07/10, brutto Flächen). Weitere Umnutzungen auf dem Areal der Monousisse (nördlich angrenzend, aber ausserhalb des Masterplanperimeters), die allenfalls den selben Anschluss nutzen werden, sind (noch) nicht berücksichtigt bzw. müssen separat beurteilt werden

Stadtzentrum Luzern Nord

Büro: Pool Stand 06/10

Nachweis Verkehrsaufkommen bzw. Mehrverkehr
B1-B3_Reussegg

Richtwert Fahrten/ASP für Masterplan 70

zusätzlicher Verkehr aus zusätzlicher Nutzung (Abbruch von Bestandsgebäuden berücksichtigt)
Anschluss Reusseggstrasse

Kenndaten	Fläche [m2]	Methode GF											Methode Kennwert						
		GF/EW resp. AP Spektrum	EW/AP gewährt	Fahrten Spektrum	Fahrten gewährt	Spektrum MIV	Modalsplit LV	ÖV	MIV	LV	ÖV	MIV	Wege pro 100m2 GF	Anteil MIV	Fahrten MIV Verkehrserzeugung pro 100m2 GF	Fahrten [Fahrten/Tag] DTV	Fahrten MIV [Fahrten/Std] "ASP" 10% v. DTV		
Grundstücksfläche	15'418	[m2]	[m2]	[#]	Fahrten/EW/Tag	Fahrten/EW/Tag	[%]	[%]	[%]	[%]	Fahrten/Tag	Fahrten/Tag	Fahrten/Tag						
Abzug Verkehrsfläche	0																		
Anrechenbare Grundstücksfläche	15'418																		
Bestehende GF	0																		
Zusätzliche GF (Neubau-Abbruch)	36'100																		
Total GF (bestehende + zusätzliche)	36'100																		
Zusätzliche Geschossfläche (relevant für Zusatzverkehr)	36'100																		
Zusätzliche Nutzungsanteile	GF [m2]	GF-Anteile %																	
A1 Wohnen	26520	73%	40-60	50	530	2.8-3.8	3.5	30-70%	40%	25%	35%	743	464	650	7	35%	2	650	65.0
B1 Gewerbe	0	0%	40-80	60	0	3.0-4.0	3.5	60-90%	25%	25%	50%	0	0	0	6	50%	3	0	0.0
C1 Industrie	0	0%	50-60	100	0	2.7	2.7	80-95%	15%	15%	70%	0	0	0	2	70%	1	0	0.0
D1 DL Büro	7880	22%	20-40	30	263	3.0-3.5	3.3	40-80%	30%	40%	30%	260	347	260	13	30%	4	307	30.7
D2 DL publikumsorientiert	0	0%	25-50	30	0	20-40	30.0	40-80%	40%	30%	30%	0	0	0	90	30%	27	0	0.0
D3 DL Restaurant	0	0%	40-80	50	0	20-50	30.0	40-80%	30%	40%	30%	0	0	0	60	30%	18	0	0.0
E1 Freizeit	0	0%	60-120	60	0	fallweise	25.0	20-70%	40%	30%	30%	0	0	0	60	30%	18	0	0.0
F1 Einkauf	1700	5%	25-50	60	28	40-60	40.0	40-80%	40%	20%	40%	453	227	453	50	40%	20	340	34.0
Kontrolltotal	36100	100%																	
Total	36100											1456	1037	1363		33%		1297	130
														ASP				ASP	130
														Ausbaugrad	100%			Ausbaugrad	100%
																			130
																			130
																			65

Stadtzentrum Luzern Nord

Büro: Pool Stand 06/10

Nachweis Verkehrsaufkommen bzw. Mehrverkehr
C1_C6 Reussbühl/Hauptstrasse Ost

Richtwert Fahrten/ASP für Masterplan 50

zusätzlicher Verkehr aus zusätzlicher Nutzung (Abbruch von Bestandsgebäuden berücksichtigt)
Anschluss Knoten Schiff

Kenndaten	Fläche [m ²]	Methode GF											Methode Kennwert						
		GF/EW resp. AP		EW/AP	Fahrten		Modalsplit			Fahrten			Wege pro	Anteil	Fahrten MIV	Fahrten	Fahrten		
		Spektrum	gewählt		Spektrum	gewählt	Spektrum MIV	LV	ÖV	MIV	LV	ÖV	MIV	100m ² GF	MIV	Verkehrserzeugung pro 100m ² GF	MIV [Fahrten/Tag] DTV	MIV [Fahrten/Std] "ASP" 10% v. DTV	
Grundstücksfläche	31'564	[m ²]	[m ²]	[#]	Fahrten/EW/Tag	Fahrten/EW/Tag	[%]	[%]	[%]	[%]	Fahrten/Tag	Fahrten/Tag	Fahrten/Tag						
Abzug Verkehrsfläche	2'763																		
Anrechenbare Grundstücksfläche	28'801																		
Bestehende GF	28'349																		
Zusätzliche GF (Neubau-Abbruch)	18'425																		
Total GF (bestehende + zusätzliche)	46'774																		
Zusätzliche Geschossfläche (relevant für Zusatzverkehr)	18'425																		
Zusätzliche Nutzungsanteile	GF [m ²]	GF-Anteile %																	
A1 Wohnen	12365	67%	40-60	50	247	2.8-3.8	3.5	30-70%	30%	20%	50%	260	173	433	7	50%	4	433	43.3
B1 Gewerbe	0	0%	40-80	60	0	3.0-4.0	3.5	60-90%	20%	20%	60%	0	0	0	6	60%	3	0	0.0
C1 Industrie	-351	-2%	50-60	60	-6	2.7	2.7	80-95%	20%	20%	60%	-3	-3	-9	2	60%	1	-4	-0.4
D1 DL Büro	5700	31%	20-40	30	190	3.0-3.5	3.3	40-80%	20%	30%	50%	125	188	314	13	50%	7	371	37.1
D2 DL publikumsorientiert	500	3%	25-50	30	17	20-40	30.0	40-80%	30%	20%	50%	150	100	250	90	50%	45	225	22.5
D3 DL Restaurant	-226	-1%	40-80	50	-5	20-50	30.0	40-80%	30%	20%	50%	-41	-27	-68	60	50%	30	-68	-6.8
E1 Freizeit	0	0%	60-120	60	0	fallweise	25.0	20-70%	10%	20%	70%	0	0	0	60	70%	42	0	0.0
F1 Einkauf	437	2%	25-50	60	7	40-60	40.0	40-80%	20%	10%	70%	58	29	204	50	70%	35	153	15.3
Kontrolltotal	18'425																		
Total	18'425											549	460	1123		58%		1110	111
													ASP	112				ASP	111
												Ausbaugrad	75%	84			Ausbaugrad	75%	83
													pro Richt.	42				pro Richtung	42

Stadtzentrum Luzern Nord

Büro: Pool Stand 06/10

Nachweis Verkehrsaufkommen bzw. Mehrverkehr
C7 CKW/Hauptstrasse West

Richtwert Fahrten/ASP für Masterplan **100**

zusätzlicher Verkehr aus zusätzlicher Nutzung (Abbruch von Bestandsgebäuden berücksichtigt)
Annahme: Umnutzung CKW-Halle (5'000m2) für Einkauf/Restaurant/DL publikumsorientiert
Anschluss Knoten Schiff

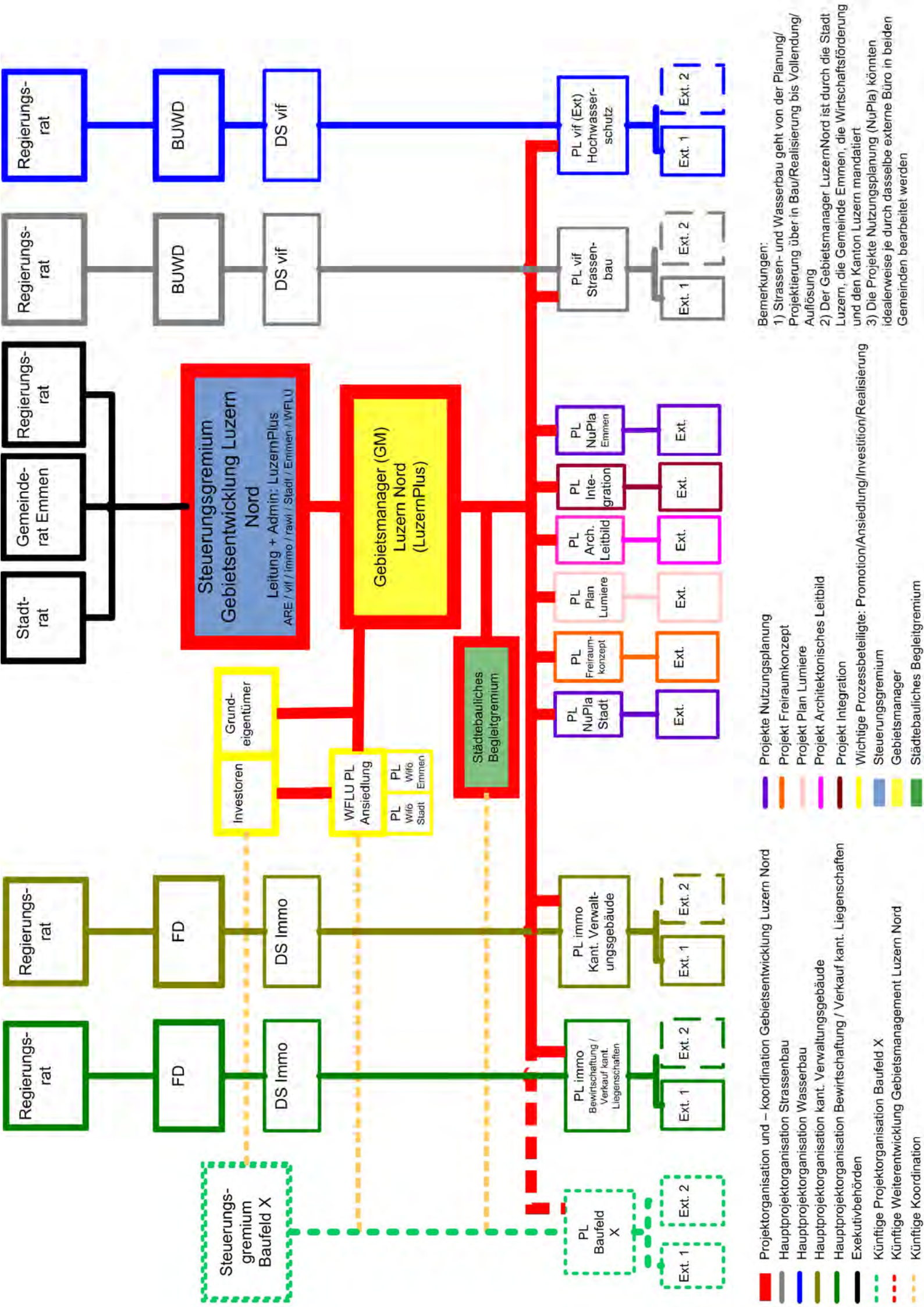
Kenndaten	Fläche [m2]	Methode GF											Methode Kennwert					
		GF/EW resp. AP		EW/AP	Fahrten		Modalsplit			Fahrten			Wege pro 100m2 GF	Anteil MIV	Fahrten MIV Verkehrserzeugung pro 100m2 GF	Fahrten MIV [Fahrten/Tag] DTV	Fahrten MIV [Fahrten/Std] "ASP" 10% v. DTV	
		Spektrum	gewählt		Spektrum	gewählt	Spektrum MIV	LV	ÖV	MIV	LV	ÖV	MIV					
Grundstücksfläche	7'827																	
Abzug Verkehrsfläche	0																	
Anrechenbare Grundstücksfläche	7'827	[m2]	[m2]	[#]	Fahrten/EW/Tag	Fahrten/EW/Tag	[%]	[%]	[%]	[%]	Fahrten/Tag	Fahrten/Tag	Fahrten/Tag					
Bestehende GF	6'772																	
Zusätzliche GF (Neubau-Abbruch)	8'528																	
Total GF (bestehende + zusätzliche)	15'300																	
Zusätzliche Geschossfläche (relevant für Zusatzverkehr)	8'528																	

Zusätzliche Nutzungsanteile		GF [m2]	GF-Anteile %																	
A1	Wohnen	5000	59%	40-60	50	100	2.8-3.8	3.5	30-70%	30%	20%	50%	105	70	175	7	50%	4	175	17.5
B1	Gewerbe	-6287	-74%	40-80	60	-105	3.0-4.0	3.5	60-90%	20%	20%	60%	-73	-73	-220	6	60%	3	-219	-21.9
C1	Industrie	0	0%	50-60	60	0	2.7	2.7	80-95%	20%	20%	60%	0	0	0	2	60%	1	0	0.0
D1	DL Büro	3300	39%	20-40	30	110	3.0-3.5	3.3	40-80%	20%	30%	50%	73	109	182	13	50%	7	215	21.5
D2	DL publikumsorientiert	758	9%	25-50	30	25	20-40	30.0	40-80%	30%	20%	50%	227	152	379	90	50%	45	341	34.1
D3	DL Restaurant	1000	12%	40-80	50	20	20-50	30.0	40-80%	30%	20%	50%	180	120	300	60	50%	30	300	30.0
E1	Freizeit	2000	23%	60-120	60	33	fallweise	25.0	20-70%	10%	20%	70%	83	167	583	60	70%	42	840	84.0
F1	Einkauf	2758	32%	25-50	60	46	40-60	40.0	40-80%	20%	10%	70%	368	184	1287	50	70%	35	965	96.5
Kontrolltotal		8'528																		

Total	8'528											963	728	2685		58%		2617	262
														ASP	269		ASP	262	
														Ausbaugrad	75%	201	Ausbaugrad	75%	196
														pro Richt.	101	pro Richtung	98		

Anhang 6: Nachfolgeorganisation

Stand: 30. November 2010



Anhang 7: Aufgabenbereiche und Zusammensetzung der neuen Gremien

Stand: 30. November 2010

Steuerungsgremium		
	Zusammensetzung	Aufgaben
Kanton	S. Zeidler o. M. Siegrist U. Mahlstein E. Schmid	<ul style="list-style-type: none"> • Nimmt die Verantwortung für die Gebietsentwicklung Luzern Nord wahr • strategische Steuerung und Überwachung des Entwicklungsprozesses • Entscheidet im Rahmen seiner Kompetenzen selbst bzw. bewirkt andernfalls politische Entscheide • Aufträge an und Steuerung des Gebietsmanagers • Behandlung von Anträgen des Gebietsmanager
Emmen	J. Schmidli	
Luzern	K. Bieder	
LuzernPlus	P. Zängerle; Gebietsmanager XY	
Wirtschaftsförderung	W. Stalder	
ARE	G. Tobler o. M. Odiet	

Städtebauliches Begleitgremium		
	Zusammensetzung	Aufgaben
Kanton	C. Inan, rawi, (begleitend)	<ul style="list-style-type: none"> • Städtebauliche Qualitätssicherung • Begleitung der Erarbeitung eines architektonischen Leitbildes für die Gestaltung und des Freiraumkonzeptes inkl. Beleuchtung • städtebauliche Beratungen und Begutachtungen in der Planungs-, Projektierungs- und Umsetzungsphase • Verantwortlich für die Modellweiterentwicklung
Emmen	Vertreter Stadtbaukommission: H. Gantenbein P. Nosetti E. Zwahlen	
Luzern	Vertreter Stadtbaukommission: J. Rehsteiner A. Meletta R. Winogron	
LuzernPlus	Gebietsmanager XY	
Extern	A. Sonderegger, pool (begleit.)	
Weitere	Nach Bedarf und Traktanden	

Gebietsmanager (GM) XY
Pflichtenheft
<ul style="list-style-type: none"> • Bildung und Pflege eines gebietsbezogenen Netzwerkes • Koordination des Umsetzungsprozesses mit den verschiedenen Projektleitern und Überwachung der kommunalen Projekte • Qualitätssicherung / Einholung städtebaulicher Gutachten • Einbezug umliegender Quartiere / Integration / Soziale Aspekte • Koordinierte Öffentlichkeitsarbeit • Imagepflege • Pflege der Kontakte zu den Grundeigentümern • Enge Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung Luzern sowie den Wirtschaftsförderungsstellen der Stadt Luzern und Emmen im Bereich der Vermarktung und Investorenkontakte • Initiieren und koordinieren neuer Gebietsentwicklungs- und Ansiedlungsprojekte • Controlling und Reporting des Entwicklungsprozesses • Anträge an das Steuerungsgremium • Geschäftsführung für das Steuerungsgremium • Etc.

Unterschriften

Im Sinne von Kapitel 1.2 wird der vorliegende Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord wie folgt unterzeichnet (Name, Ort, Datum):

Luzern, 10. Januar 2011

 **Stadt
Luzern
Baudirektion
Der Direktor
Kurt Bieder**

Stadtrat Luzern 

(Unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch den Grossen Stadtrat am 24. März 2011)

Unterschriften

Im Sinne von Kapitel 1.2 wird der vorliegende Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord wie folgt unterzeichnet (Name, Ort, Datum):

Emmenbrücke,
22. Dez. 2010

Namens des Gemeinderates
Gemeindepräsident: Gemeindevorsteher:

[Handwritten signature]

Gemeinderat Emmen



metron

Unterschriften

Im Sinne von Kapitel 1.2 wird der vorliegende Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord wie folgt unterzeichnet (Name, Ort, Datum):

KANTON LUZERN
Dienststelle Immobilien
Kantonsbaumeister


Urs Mattstein

Dienststelle Immobilien Kanton Luzern

metron

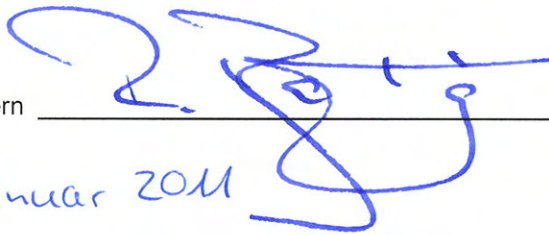
Unterschriften

Im Sinne von Kapitel 1.2 wird der vorliegende Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord wie folgt unterzeichnet (Name, Ort, Datum):

**KANTONSINGENIEUR
LUZERN**

Dienststelle vif Kanton Luzern _____

Kriens, 10. Januar 2011



metron

Unterschriften

Im Sinne von Kapitel 1.2 wird der vorliegende Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord wie folgt unterzeichnet (Name, Ort, Datum):

Dienststelle rawi Kanton Luzern

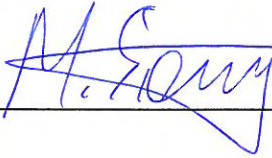
A handwritten signature in black ink, appearing to read 'S.E. Zöfel', written over a horizontal line.

Luzern, den 10.1.2011

metron

Unterschriften

Im Sinne von Kapitel 1.2 wird der vorliegende Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord vom Masterplanverfasser wie folgt unterzeichnet (Name, Ort, Datum):

Projektleiter, Dienststelle rawi Kanton Luzern  Luzern 10.1.2011

Unterschriften

Im Sinne von Kapitel 1.2 wird der vorliegende Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord von der Masterplanverfasserin wie folgt unterzeichnet (Name, Ort, Datum):

Projektleiterin, Metron AG R.S. (W) Brugg, 11.1.11