

Die Ausgangslage

2011 erfolgte die Initiative der SP für eine attraktive Bahnhofstrasse. Im gleichen Jahr erfolgten durch Architekt Frieder Hiss im Rahmen der „Ideen zur Aufwertung der Stadt am Wasser“ Vorschläge und Konzeptstudien für die Neugestaltung des „Inselis“, die Aufwertung der Bahnhofstrasse sowie städtebauliche Konzepte im Bereich Theaterplatz, die in den nachfolgenden Jahren bei Stadt und Kanton auf reges Interesse stiessen. 2013 wurden von den Initianten „stadtamwasser“ auch Konzepte für eine Velostation in der Bahnhofstrasse und im alten Posttunnel vorgeschlagen. Im Herbst 2013 wurde die Initiative der SP für eine attraktive Bahnhofstrasse deutlich angenommen. In der Folge resultierte daraus der Projektwettbewerb, dessen Programm jedoch keine Velostation und auch keine Aufwertungsmaßnahmen im Uferbereich enthielten. Bemühungen, diese Massnahmen in die Ausschreibung aufzunehmen, war kein Erfolg beschieden. Nach Weiterbearbeitung des mit dem ersten Preis ausgezeichneten Projektes prüfte die Stadt 2018 eine Vielzahl möglicher Standorte für eine Velostation in den Bereichen Bahnhof-Parking und Bahnhofstrasse. Die Projektidee der Initianten „stadtamwasser“ wurde nicht in die Überprüfung der Stadt miteinbezogen. Die Stadt entschied sich in der Folge für eine Situierung einer Velostation in unmittelbarer Nähe der Gebäude von SWISSCOM und Post. Der Planungskredit für dieses Projekt kommt jetzt zur Abstimmung.

Unsere Anregung

Die Bevölkerung wünscht sich eine neue Bahnhofstrasse mit hoher Aufenthaltsqualität. Eine Velostation als Bestandteil des Gesamtprojektes ist unbe-

stritten. Die Velostation ist dabei aber ein Element und muss zwingend in Bezug zum Gesamtprojekt betrachtet und bewertet werden. Macht man dies, dann kommt man zum Schluss, dass der Standortentscheid zu schnell erfolgt ist und es Alternativen zu dem für die Weiterplanung vorgeschlagenen Konzept gibt.

Dieser alternative Standort sollte folgende Zielsetzungen erfüllen :

- einen erleb- und wahrnehmbaren Wertzuwachs
- ein höheres Fassungsvermögen der Velostation
- die Option für eine Erweiterung
- die Option für eine zeitnahe unabhängige Realisierung des Bauwerkes ausserhalb des Projekts „Aufwertung Bahnhofstrasse“
- eine Reduktion der sehr hohen Erstellungskosten
- Keine Gefährdung des alten Postgebäudes mit vermuteter historischer Trägerrostkonstruktion aus Holz.

In den vergangenen Wochen haben Architekt Frieder Hiss, Initiant „stadtamwasser“ und die Bauingenieure Peter und Matthias Bucher ein Projekt auf Grundlage der vorgenannten Ziele erarbeitet und stellen dieses nun zur Diskussion und Prüfung:

Die Situierung der Velostation

Das wesentliche Merkmal unseres Konzeptes ist die Situierung der grossflächigen Velostation ausserhalb der Bahnhofstrasse. Angrenzend an die Reuss-Ufermauer, deren Bestand gesichert bleibt, liegt sie unterhalb der

Reuss-Sohle und damit lediglich ca. 60 cm tiefer wie das Stadtprojekt. Der Durchfluss der Reuss wird nicht beeinträchtigt. Vorabklärungen beim Kanton schliessen diese Lösung nicht aus. Die ökologische Vielfalt der Unterwasserfauna und -flora der Reusssohle bleibt erhalten. Die erforderlichen Bauarbeiten müssen entsprechend schonend erfolgen, wie dies beispielsweise beim Bau der Seebrücke oder bei der Sanierung der SGV Landungsbrücken erfolgt ist. Anzumerken ist, dass die baulichen Anlagen des künftigen Durchgangsbahnhofes ebenfalls direkt unter dem Seegrund liegen werden. Mit der Situierung der Velostation ausserhalb des Areales Bahnhofstrasse und der nachfolgend beschriebenen Erschliessung der Velostation werden die zahlreichen unter der Bahnhofstrasse liegenden Werkleitungen nur minim im Bereich der Rampen tangiert, was eine **massive Kostenreduktion** bewirkt.

Weitere Vorteile dieser Lösung sind:

- Die „VELOSTATION REUSS“ bietet Platz für über 1'500 Velos und kann bei Bedarf in westlicher Richtung um ca. 500 Plätze erweitert werden.
- Die Velostation kann aus beiden Fahrtrichtungen direkt erreicht werden.
- Die wesentlichen Bauarbeiten erfolgen mit Ausnahme der beiden Rampen ausserhalb der Areales Bahnhofstrasse.
- Bauprovisorien und temporäre Verschiebungen von Verkehrsachsen und Velo-Parkflächen werden auf ein Minimum reduziert. Daher ergibt sich auch keine Einschränkung der sehr stark frequentierten VBL-Busstation bei der Post während der Bauzeit.
- Eine Sockelnutzung in Bereich Swisscom, Raiffeisenbank mit entsprechend hohem Besucheraufkommen wird nicht durch eine grossdimensionierte Rampe vor dem Eingang beeinträchtigt.
- Das Risiko von Schäden an bestehenden Gebäuden (Tangierung Holzgründung unter Fundamenten des historischen Postgebäudes

sowie Schäden an Fassaden und Tragstruktur von Post-, und Swisscom-Gebäude und UG Bahnhof durch das Einbringen und Zurückbauen der Baugrubenabschlüsse) entfällt.

- Die Werkleitungen in der Bahnhofstrasse (insbesondere der grosse linksufrige Abwasserkanal sowie die umfangreichen Glasfaserverbindungen rund um das Swisscom-Gebäude) können an Ort und Stelle belassen werden. Das geplante Anergienetz der ewl in der Bahnhofstrasse wird nicht eingeschränkt.
- Die Erstellung der „Velostation Reuss“ kann zügig erfolgen: Denn sie kann ausserhalb und damit unabhängig von den Aufwertungsmassnahmen der Bahnhofstrasse, die mit der Situierung des neuen Theaters und seines Aussenraumes abgestimmt werden muss, realisiert werden.
- Die „VELOSTATION REUSS“ schafft die einmalige Chance zu wirkungsvollen Aufwertungsmassnahmen der „Stadt am Wasser“, die einen markanten Mehrwert für Einheimische und Gäste darstellen.

Die Erschliessung für VelofahrerInnen

Ein wesentliches Merkmal der Erschliessung ist, dass Zu- und Wegfahrt der Velostation in **beide Richtungen** der Bahnhofstrasse möglich sind. Die beiden offenen Rampenbereiche von 23.20 m Länge und 3.60 m Breite liegen in der Axe der zweiten Baumreihe. Von den 34 vorgesehenen Bäumen der zweiten Baumreihe können 27 gepflanzt werden. Die Flanierbereiche entlang dem Flussufer und die erforderlichen Flächen für den Veloverkehr lassen zudem genügend Raum für Veranstaltungen, Marktbetrieb, Wagen-Durchfahrten und die im Wettbewerbsprojekt vorgesehene dritte Baumreihe.

Die Erschliessungs-Inseln Ost + West für FussgängerInnen

Eine Velostation in der Bahnhofstrasse wird aufgrund ihrer Lage im **Übergangsbereich Altstadt, Kleinstadt, Hirschmatt-Neustadt-Bahnhof** keine

ausschliessliche Nutzung durch Bahnkunden zur Folge haben, sondern eine Mischnutzung aufweisen. (vgl. dazu entsprechende Erhebungen der Stadt Luzern) Die Anlage ist Teil von mehreren bestehenden und geplanten Velostationen im Bereich Bahnhof und angrenzender Quartiere.

FussgängerInnen erreichen die „VELOSTATION REUSS“ über zwei, der Ufermauer vorgelagerte **„Erschliessungs-Inseln Ost und West“**. Diese verglasten Kuben weisen je einen Lift und eine Treppe zur 6 m tieferliegenden Velostation unter der Fluss-Sohle auf. Die Erschliessung Ost wird primär von den NutzerInnen des Bahnhofes frequentiert, während die Erschliessung West sich auf BesucherInnen der erwähnten angrenzenden Stadtquartiere ausrichtet. Zusätzlich kann die Möglichkeit einer direkten unterirdischen Verbindung in die Bahnhofhalle in einer späteren Planungsphase geprüft werden. Wir halten diese Option jedoch aufgrund der erwähnten optimalen Erschliessung der Velostation als nicht erforderlich. Im Hinblick auf die nahe Distanz der Erschliessungskerne zur Rolltreppe in die Bahnhofhalle und eines ebenerdigen Zuganges zum Bahnhofplatz über eine künftig vom Durchgangsverkehr entlastete Strasse stehen aus unserer Sicht Aufwand und Nutzen für eine Zusatzerschliessung in einem kaum vertretbaren Verhältnis.

Die Situierung der Erschliessung erfolgt mit Rücksicht auf die Ufermauer und den Baugrubenabschluss mit 60 cm Distanz zur Uferkante. Die Ufermauer bleibt auf die ganze Länge bestehen und der technisch bedingte schmale Kanal zwischen Quai und den beiden „Erschliessungsinseln“ ist ein wesentliches Gestaltungsmerkmal der beiden schmalen Bauten im Fluss.

Die Abmessungen der beiden Kuben betragen je 16.00 x 2.00 bzw. 2.70 m im Sockelbereich) x 3.00 m. Die beiden Längsseiten sind ab Niveau Erdgeschoss (Quai) verglast. Der Sockelbau im Wasser ist in Sichtbeton ausgeführt. Ebenso die Seitenfronten auf ganze Höhe sowie die Stützenreihen mit darüber liegender Dachplatte, die in einem Winkel von 45° zur Ufermauer erstellt sind und so den Charakter eines eleganten offenen Säulenganges

(Kolonnade) am Flussufer haben. Durch die Schrägstellung von Stützen und Seitenwänden wird die Sicht in Richtung Wasserturm, Kapellbrücke und Altstadt gelenkt.

Die „Bistro-Insel Ost“ (Option)

Direkt angrenzend an den verglasten Erschliessung-Kubus liegt eine kleine überdeckte Bistro-Insel (22m²), die vom Quai - analog den Erschliessungsinseln - über einen kurzen Steg erreichbar ist. Über eine Verbindungstüre gelangt man zu einer über der Treppenanlage liegenden Galerie (ca. 8 m²) mit kleinem Ausschank. Eine temporäre Nutzung dieses an bester Lage situierten kleinen „Sommercafés“ würde zur Steigerung der Aufenthaltsqualität beitragen.

Die Aussichtsterrasse West (Option)

Sie weist die gleichen Abmessungen auf wie die Bistro-Insel, dient aber primär als Aussichtsterrasse und zum Verweilen und ist hindernisfrei erreichbar. Optional bietet sie Raum für eine historische Baudokumentation und Information zur nahe gelegenen Kapellbrücke mit Wasserturm und weiteren wichtigen Bauten der Luzerner Altstadt. (bspw. Peterskapelle, Zurgilgenhaus u.w.)

Der Erlebnisraum am Flussufer (Von der harten Uferkante zum differenzierten Uferbereich)

Breite Ufertreppen schaffen öffentliche Räume am Wasser. Sie eröffnen bei verschiedenen Wasserständen die Möglichkeit des unmittelbaren Kontakts zum Wasser. Durch die Öffnung neuer Sichtverbindungen leisten sie eine markante Anbindung des städtischen Umfeldes an das Gewässer. Unter-

schiedliche Gestaltungen der Treppen unterstützen ihre verschiedenen Funktionen als Bewegungs- und hochwertiger Aufenthaltsbereich. Es entsteht ein tribünenartiger Raum. Die Ufertreppe an der Bahnhofstrasse bietet zudem einen einmaligen Blick über das Wasser zur historischen Kapellbrücke, den Wasserturm und die Altstadt.

Die partielle Neugestaltung des hart verbauten linken Ufers führt zu einer direkten Verbindung der Stadtstruktur mit dem Gewässerraum und bewirkt so, den bisherig untergeordneten Gewässerraum als Teil des Stadtbildes hervorzuheben und erreichbar zu machen. Die Abmessungen dieses öffentlichen Bereiches betragen mit den beiden seitlichen Terrassen 60.00 x 2.75 m, was einer Fläche von 165 m² entspricht.

Sie ergänzen die bestehenden wichtigen Aufenthaltsorte am Wasser wie beim Kraftwerk Mühleplatz, bei den Schrägufern der historischen Anlegestelle für Nauen am Rathausquai, den Treppen zum Fluss beim Jesuitenvorplatz und zum See wie bspw. beim Luzerner-Quai und bei der Hausermatte...)

Die unter Terrain und Flussgrund liegenden Bauten wie auch die Ausgestaltung der Erschliessunginseln und des im Konzept integrierten Erlebnisraumes am Wasser müssen selbstverständlich im Rahmen einer weiteren Planung und in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Instanzen von Stadt und Kanton und in Kontaktnahme mit Schutz- und Fachverbänden erfolgen.

Die Kosten

Die Baukosten wurden aufgrund von Massenauszügen und Erfahrungswerten ausgeführter Bauten errechnet. Der Innenausbau wurde anhand der in etwa gleich grossen neuen Velostation unter dem Europaplatz in der Stadt Zürich ermittelt:

Die Kosten belaufen sich inklusive des 60 m langen Erlebnisraumes am Fluss und unter Berücksichtigung der bedeutend höheren Kapazität der Velostation auf ca. CHF 9 Mio. Baukosten bzw. 11 Mio. Gesamtkosten. Das städtische Projekt, welches mit dem Planungskredit weiterentwickelt werden soll, weist 11.2 Mio. Baukosten bzw. ca. 13.5 Mio. Gesamtkosten auf.

Besondere Bedeutung kommt den daraus resultierenden Durchschnittswerten der Erstellungskosten pro Velo zu: Statt 12'400.- CHF pro Velo wie bei dem zur Abstimmung stehenden städtischen Projekt senkt sich der Durchschnittswert aufgrund der höheren Kapazität und der erwähnten Einsparungen beim Projekt „VELOSTATION REUSS“ auf CHF 7'250.- pro Velo, was eine Reduktion von über 40 % bedeutet und auch deutlich unter Vergleichswerten von CHF. 10'000.- für Velostationen bei Bahnhöfen liegt.

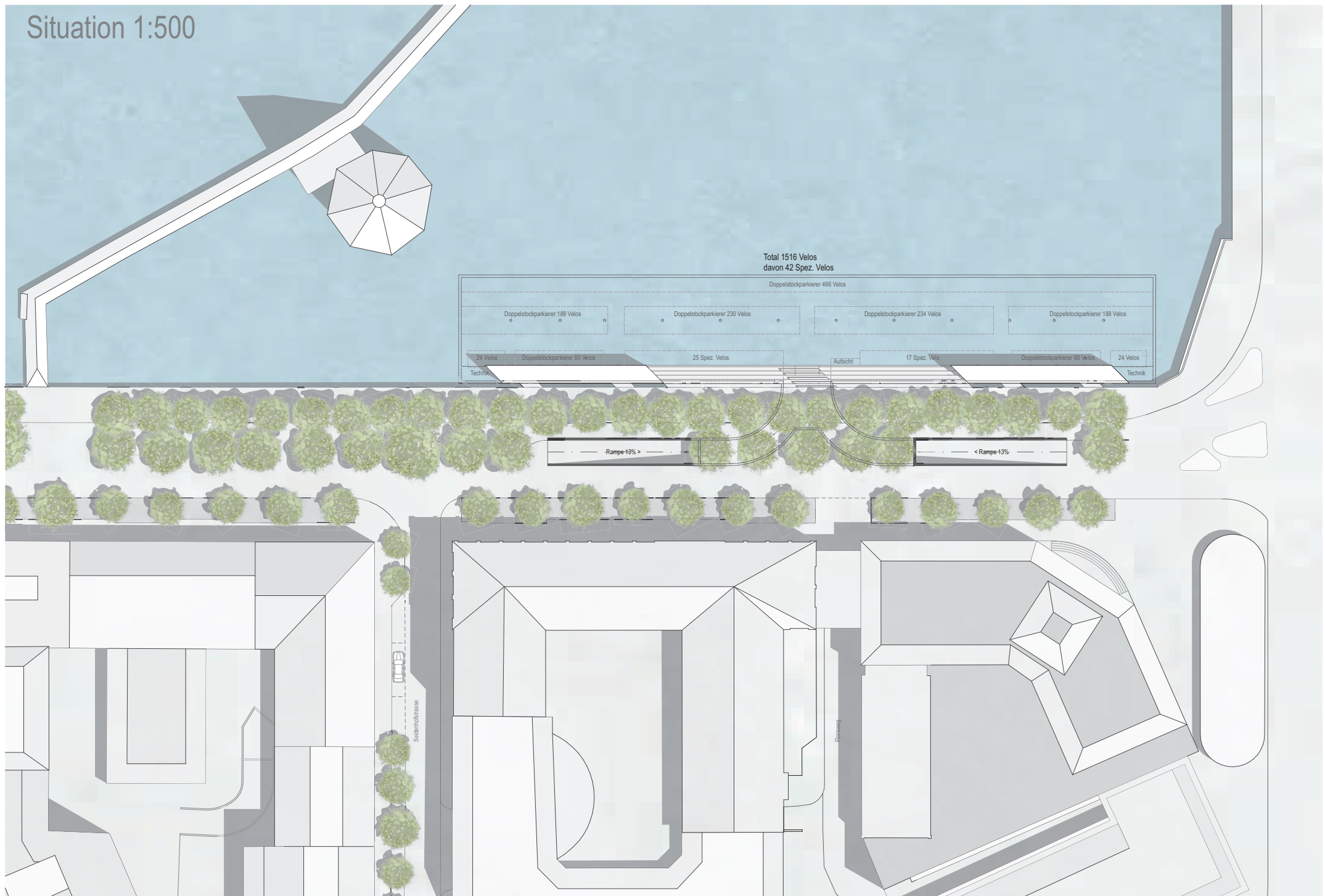


Luzern, 30. April 2019 © Frieder Hiss, Dipl. Architekt HBK, Reg. A, Initiant stadtwasser - Peter und Matthias Bucher, Dipl. Bauingenieure ETH/SIA





Situation 1:500



Total 1516 Velos
davon 42 Spez. Velos

Doppelstockparkierer 466 Velos

Doppelstockparkierer 188 Velos

Doppelstockparkierer 230 Velos

Doppelstockparkierer 234 Velos

Doppelstockparkierer 188 Velos

24 Velos

Doppelstockparkierer 60 Velos

25 Spez. Velos

Aufsicht

17 Spez. Velos

Doppelstockparkierer 60 Velos

24 Velos

Technik

Technik

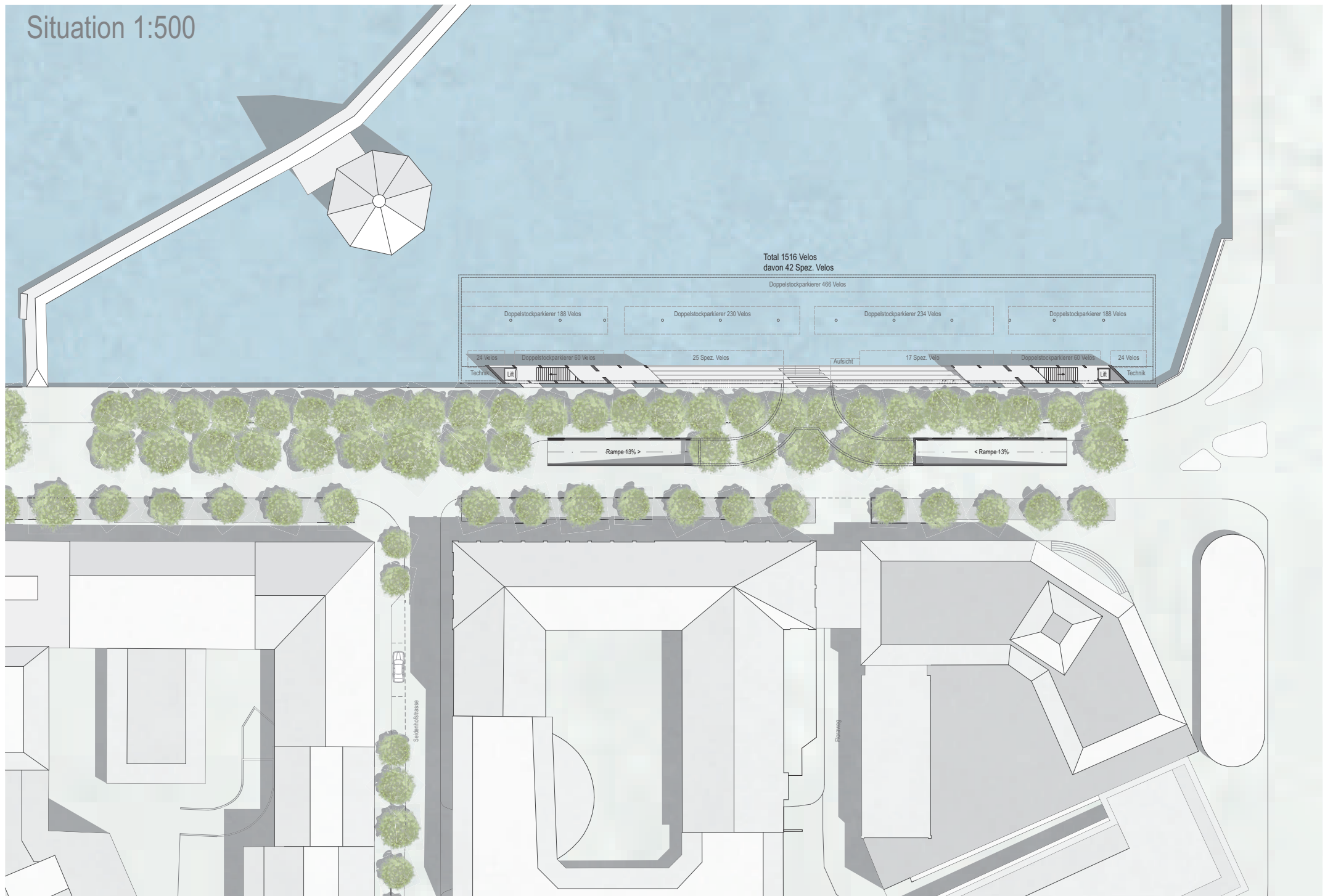
Rampe-13% >

< Rampe-13%

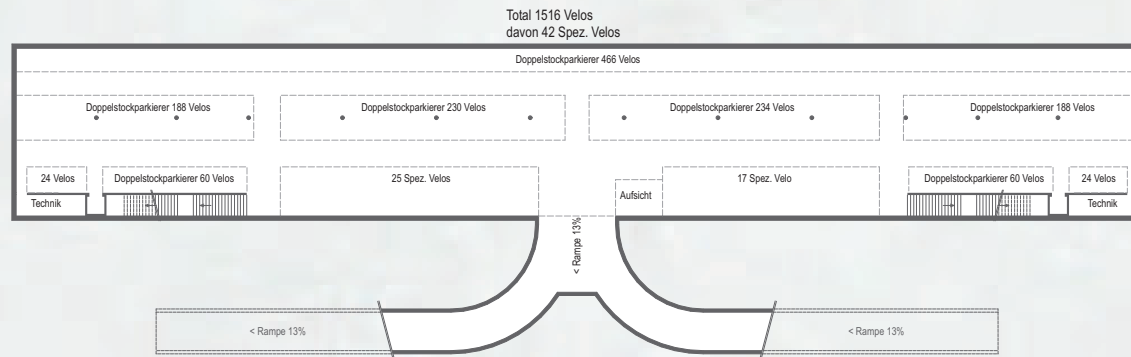
Sonderfahrspur

Planweg

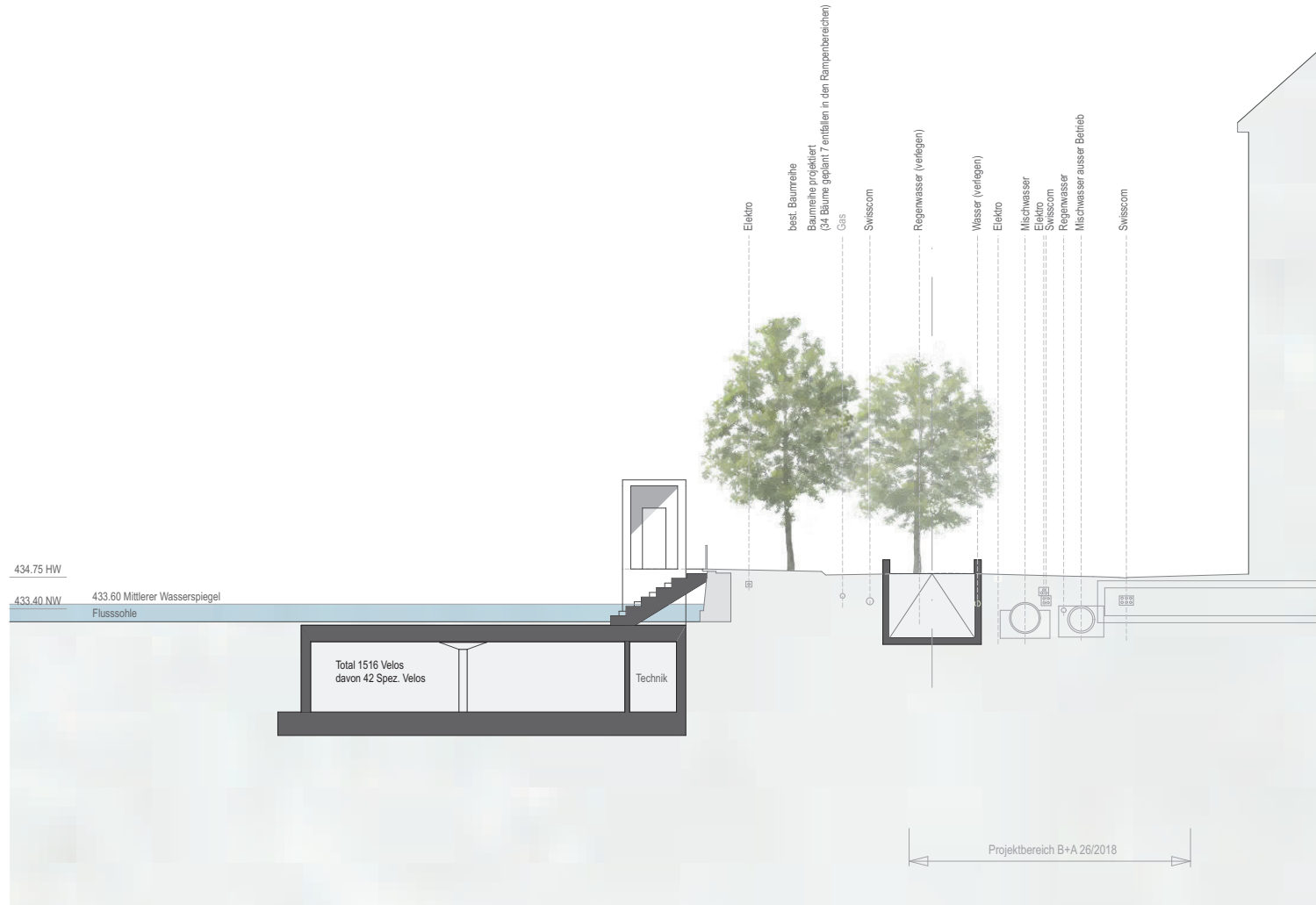
Situation 1:500



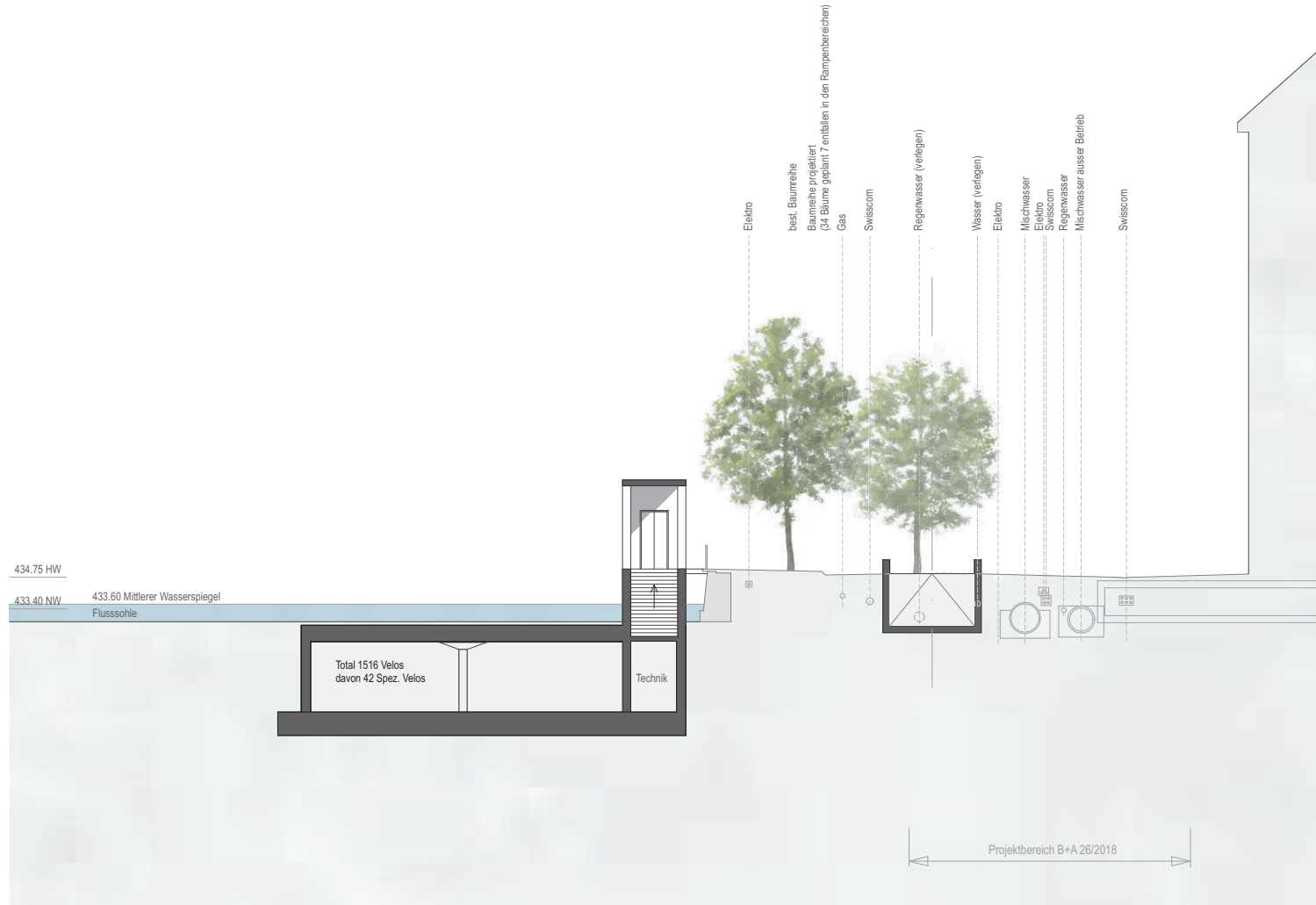
Untergeschoss 1:500

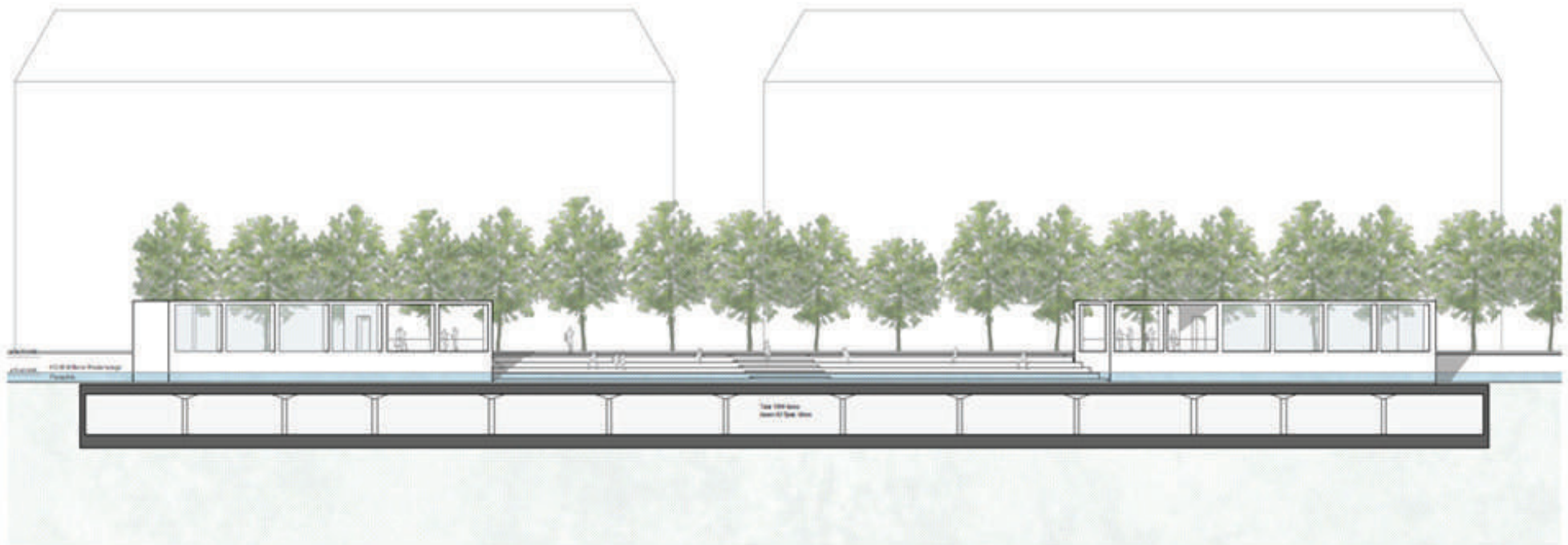


Querschnitt_1 1:200



Querschnitt_2 1:200



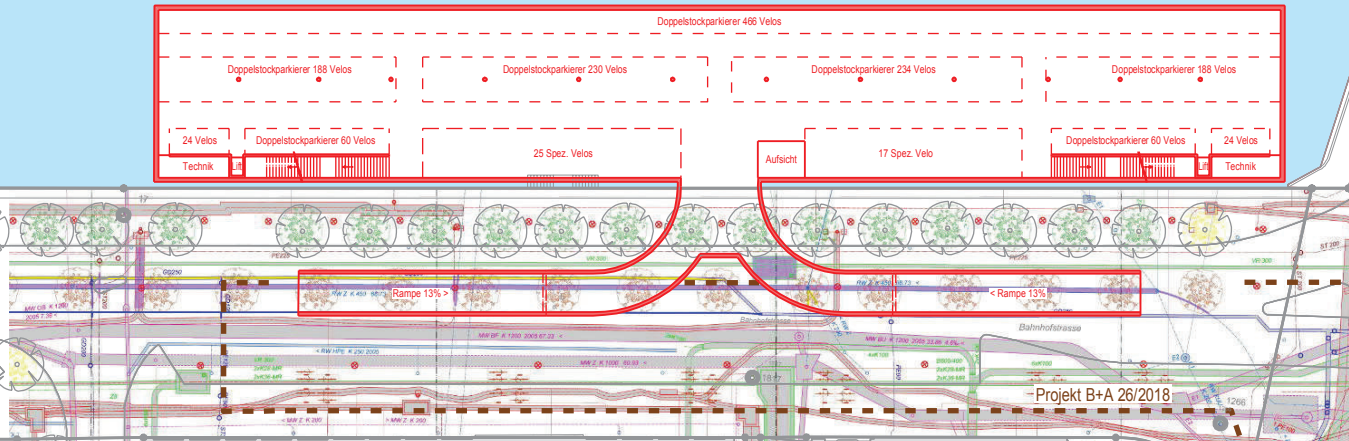


DIE VELOSTATION REUSS - Lorenz, 30. April 2019 © Fede Hüb, Dipl. Architekt HBK, Bg. A, Ines Isidor-Böhmner - Frey und Matthias Richter, Dipl. Bauplaner ETH/SA Lorenz

DIE SCHMALEN ERSCHLISSUNGINSSELN DER „VELOSTATION REUSS“ SIND TEIL DES „ERLEBNISRAUMES AM WASSER“ UND NEHMEN DEN CHARAKTER HISTORISCHER UND NEUZEITLICHER SÄULENGÄNGE (KOLONNADEN) AM WASSER AUF.



Total 1516 Velos
davon 42 Spez. Velos



VELOSTATION BAHNHOFSTRASSE ALTERNATIV KONZEPT