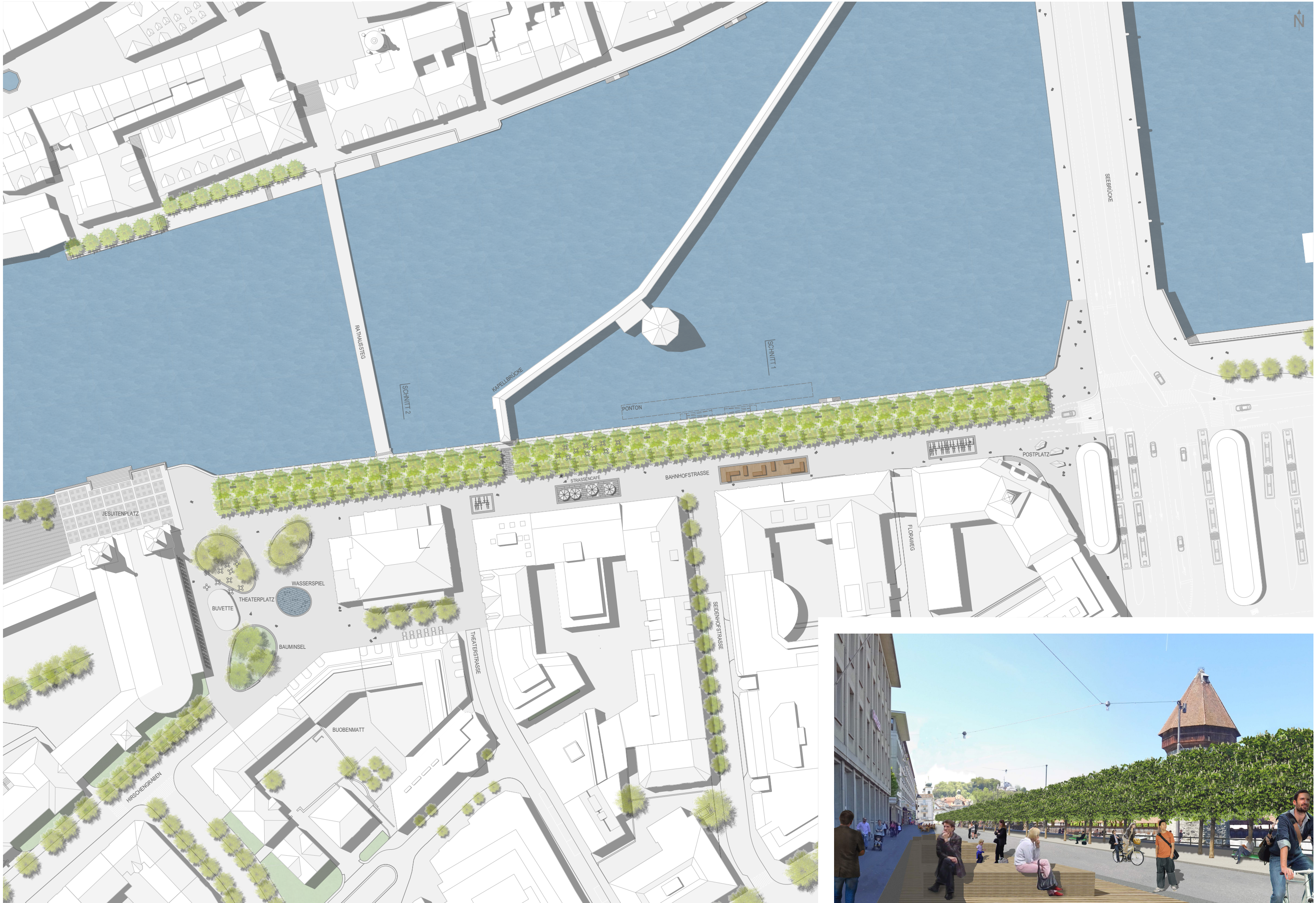
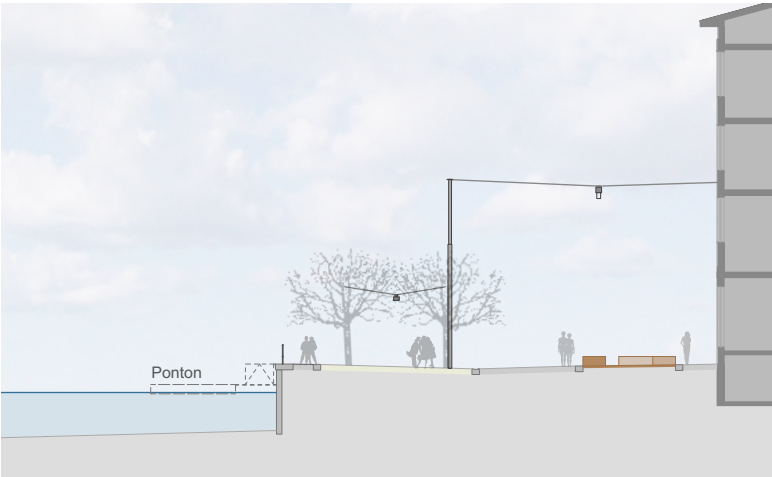


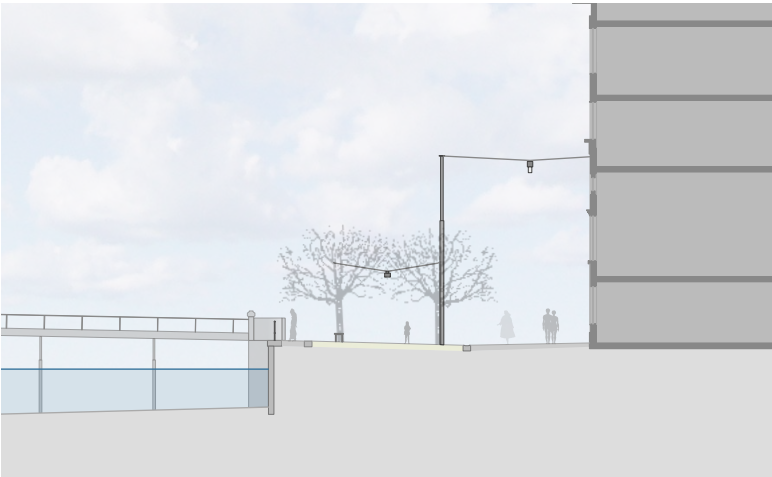




SCHNITT 1 - 1:200



SCHNITT 2 - 1:200



KONZEPT

Die heutige Rosskastanien-Reihe wird verdoppelt und somit ein durchgehender, grosszügiger Aufenthaltsraum am Reussufer geschaffen. Die neue Rosskastanien-Allee bildet das Rückgrat der Neugestaltung und verbindet die beiden Stadträume Bahnhofstrasse und Theaterplatz. Der stark frequentierte Bereich der Bahnhofstrasse zwischen der Allee und den Gebäuden wird zurückhaltend möbliert, lässt viel Platz für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer und für die diversen Veranstaltungen. Vier fest installierte Nutzungsfelder (Strassenrestaurant, Sitz- und Aufenthaltsbereich, Veloparkierung) gliedern den Strassenraum in der Länge. Die Fläche des Theaterplatzes wird bis zu den angrenzenden Fassaden aufgespannt. Baumgruppen, die Buvette und ein Wasserspiel besetzen inselartig den Platz und zonieren diesen.

ALLEE

Die heutige Baumreihe wird gegen den Strassenraum verdoppelt. Ein breites Band mit Guber-Platten fasst die Allee ein. Die Fläche unter den Bäumen wird durchgehend mit Jura-Mergel chaussiert. Plattenbänder aus Guber-Platten markieren die Querungen bei den Brückenköpfen. Die Flächen unter der Allee dienen primär den Fussgängern als Aufenthalts- und Bewegungsraum. Einfache Holzbänke zwischen den Bäumen dienen als Sitzgelegenheiten. Gegenüber des heutigen Restaurants kann während der Sommermonate ein Biergarten unter den Bäumen betrieben werden.

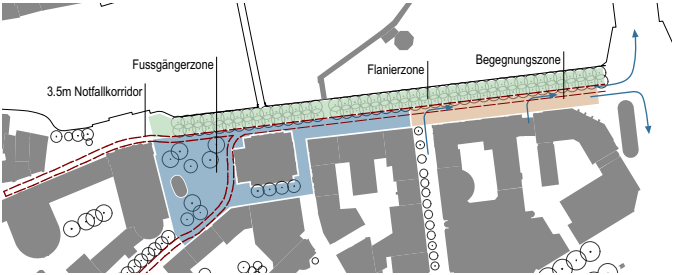
BAHNHOFSTRASSE

Die Bahnhofstrasse soll ein grosszügiger, vielseitig nutzbarer Stadtraum werden. Die Strassenfläche wird auf das Trottoirniveau angehoben und als feinkörniger Asphaltbelag angelegt. Vier Nutzungsfelder gliedern den Strassenraum in der Länge. Sie sind alle belagsbündig mit breiten Guber-Platten eingefasst, haben jedoch unterschiedliche Füllungen. Der Bereich des Strassencafés ist durchgehend mit Guber-Platten belegt. Auf dem Plattenbelag können Bestuhlung und Sonnenschirme frei angeordnet werden. Ein Aufenthaltsbereich für Passanten und Mittagspausen wird als Holzbohlen-Deck ausgestaltet. Auf ihm stehen unterschiedliche Holzmöbel zum sitzen und verweilen. Diese können bei Veranstaltungen mit geringem Aufwand demontiert und aufgeladen werden. Zwei mit Guber-Platten eingefasste asphaltierte Bereiche dienen der Veloparkierung. Auf dem Postplatz dienen kubische Betonelemente als Sitz- und Warteraum.

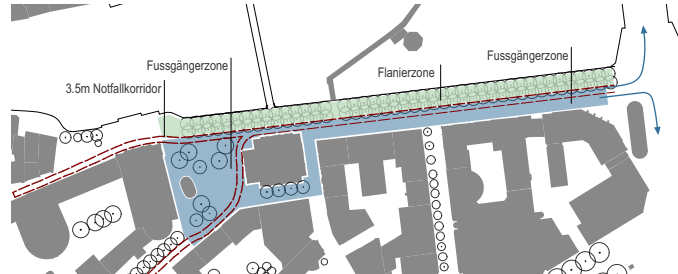
THEATERPLATZ

Der gesamte Theaterplatz wird als durchgehende Fläche bis an die angrenzenden Fassaden mit dem gleichen feinkörnigen Asphaltbelag der Bahnhofstrasse ausgestaltet. Drei Bauminseln, die Buvette und das Wasserspiel besetzen den Platz und definieren Aufenthalts- und Bewegungsräume. Es entsteht somit ein spannungsvolles Spiel aus Platz- und Wegebereichen. Die drei Bauminseln mit grosskronigen Laubbäumen werden ebenfalls mit breiten Guber-Platten eingefasst. Abschnittsweise ist das Plattenband hochgezogen, wird zum massiven Natursteinblock und dient als Sitzmauer. Zwei Bauminseln sind mit Jura-Mergel chaussiert und frei durchquerbar, eine wird als Rasenfläche gestaltet. Vor dem Stadttheater wird das Wasserspiel in einem Guber-Plattenbelag angelegt. Die Buvette mit ihrem asymmetrisch auskragenden Dach setzt einen baulichen Akzent zwischen den Baumgruppen und vor der dominanten Seitenfassade der Jesuitenkirche.

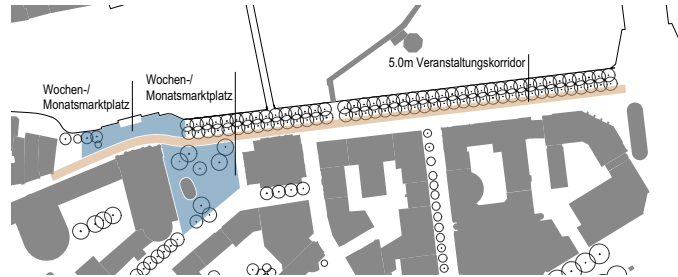
VERKEHRSKONZEPT - 1. ETAPPE



VERKEHRSKONZEPT - 2. ETAPPE



VERANSTALTUNGSKONZEPT



VERKEHR / ETAPPIERUNG

Mit der Rosskastanien-Allee wird ein 12m breiter Bereich vorbehalten. Dieser lässt genügend Raum zum Zirkulieren und Verweilen für alle Nutzergruppen. Ein 5m breiter Korridor zwischen Allee und den Nutzungsfeldern auf der Bahnhofstrasse bietet in beiden Etappen ausreichend Raum für Velos, den geringen motorisierten Individualverkehr und Veranstaltungen. Bereits mit der ersten Etappe kann die gesamte Bahnhofstrasse - bis auf die Nutzungsfelder im Ostteil - umgestaltet werden. Somit können die Umbaukosten in der zweiten Etappe minimiert werden.

1. Etappe

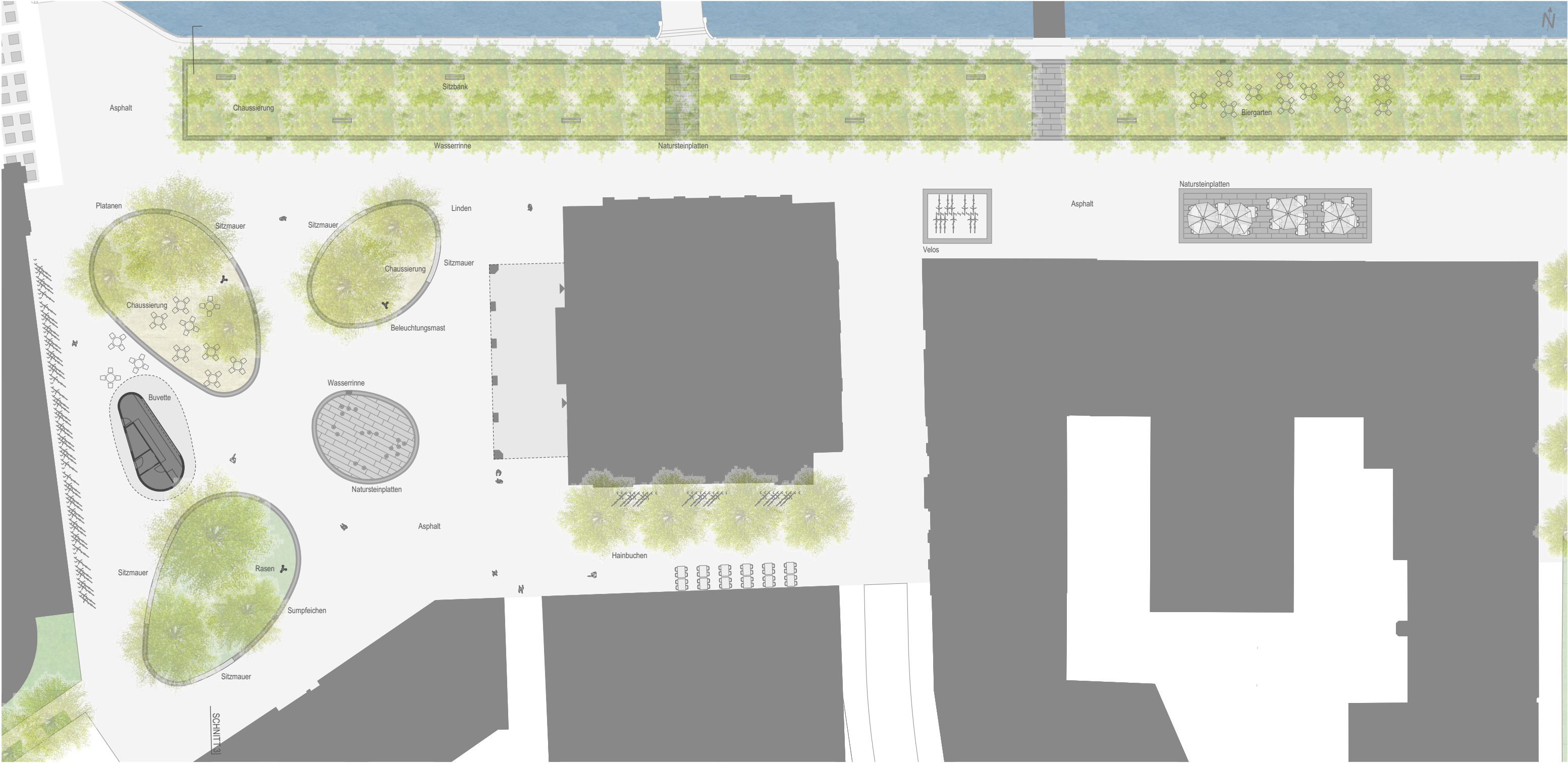
Der Westteil ist vom Theaterplatz bis zur Seidenhofstrasse als Fussgängerzone konzipiert. Der Abschnitt Seidenhofstrasse bis Bahnhofplatz soll aufgrund des nur noch geringen motorisierten Individualverkehrs bereits als Begegnungszone (Tempo 20, Fussgänger haben Vortritt) ausgestaltet werden. Somit sind keine weiteren Verkehrsmarkierungen mehr notwendig und für die zweite Stufe ist nur noch die Signalisation zu ändern. Am Knoten Bahnhofplatz sind beide Abbiegebeziehungen möglich. Wegen des geringen Verkehrsaufkommens können die Vorsortierspuren auf 15 m verkürzt werden. In der ersten Etappe wird der Grossteil der 400 Veloabstellplätze in Bahnhofnähe im Ostteil der Bahnhofstrasse angeordnet. Diese stehen ohne Feldmarkierungen zwischen Fahrkorridor und den Gebäuden.

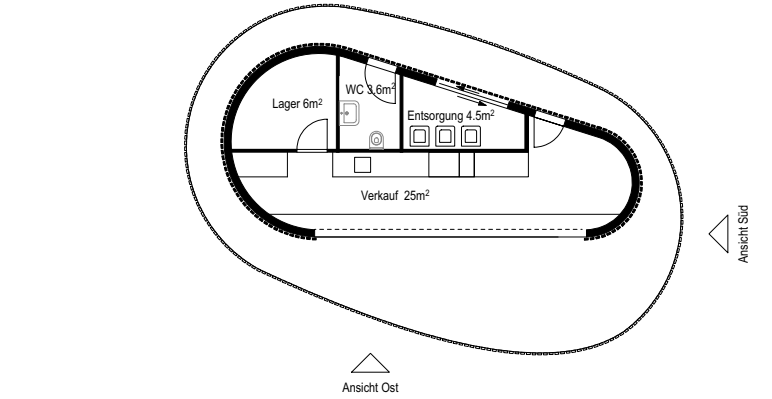
2. Etappe

Die Fussgängerzone wird auch auf den Ostteil (Seidenhofstrasse bis Bahnhofplatz) ausgeweitet. Der gesamte Bereich ist für den motorisierten Individualverkehr gesperrt, es ist nur noch Anlieferung zugelassen. Der Knoten Bahnhofplatz bleibt wie in der ersten Etappe erhalten. Weil die Velostation im Bereich Bahnhof im Betrieb ist, kann die Anzahl der Veloabstellplätze auf 100 reduziert werden. Diese werden nun auch in Nutzungsfeldern angeordnet. Der Aufenthaltsbereich aus Holz kann nun mit geringem baulichen Aufwand umgesetzt werden.

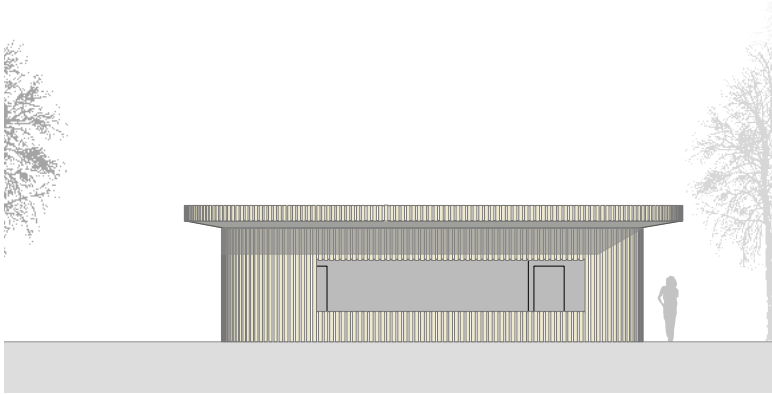
VERANSTALTUNGEN / MARKT

Auf der gesamten Bahnhofstrasse wird immer ein 5m breiter Korridor freigehalten. Somit sind für Veranstaltungen in der Regel keine Massnahmen oder Umstellungen notwendig. Für Grossveranstaltungen kann die Möblierung der Nutzungsfelder nach Bedarf weggeräumt werden und es steht somit fast die gesamte Fläche der Bahnhofstrasse zur Verfügung. Der Wochen- und Monatsmarkt soll nur noch auf einem Teil des Jesuitenplatzes und auf dem Theaterplatz stattfinden. Der westliche Teil der Bahnhofstrasse bleibt frei von Marktständen womit die Konflikte mit dem Veloverkehr minimiert werden. Die Marktstände können auf dem Theaterplatz auch in den chaussierten Bereichen unter den Bäumen und auf der Fläche des Wasserspiels angeordnet werden. Die Flächen unter der Rosskastanien-Allee bleiben frei von Marktnutzungen.





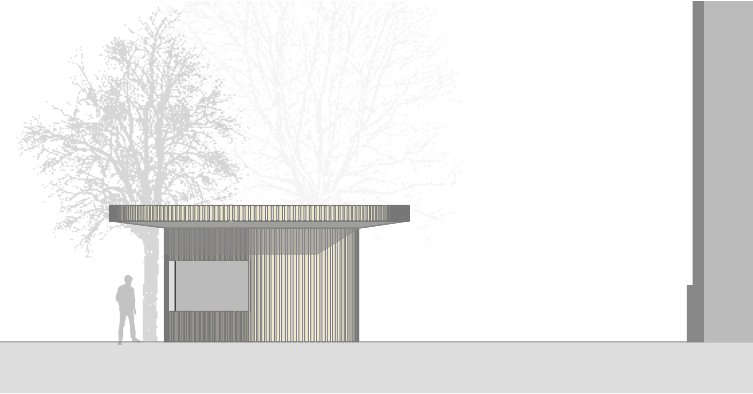
ANSICHT OST



BUVETTE

Die Buvette ist als organischer Baukörper mit asymmetrisch auskragendem Dach gestaltet. Der Bau ist als vorfabrizierte Stahl-Holzkonstruktion mit vorgehängter, hinterlüfteter Holzfassade konzipiert. Fassade und Türen haben eine vertikale Holzslattung, der Ausgabebereich wird mit Holzrollos geschlossen. In der Buvette sind Ausgabebereich, Lager, Entsorgung und WC zusammengefasst. Das auskragende Dach bietet Platz für regengeschützte Tische. Sie liegt leicht abgerückt zur Bahnhofstrasse und zum Jesuitenplatz, aber in nächster Nähe zu den zentralen Wegachsen.

ANSICHT SÜD

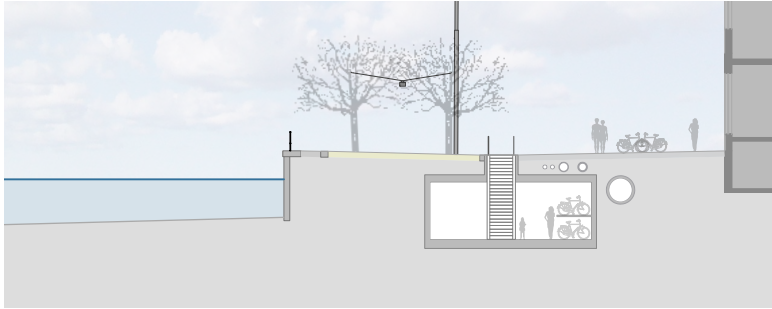


VISION VELOSTATION + PASSARELLE BAHNHOFSTRASSE

Die durch die Bahnhofstrasse führende nationale Veloachse mit derzeit ca. 4'000 Velobewegungen pro Tag steht im Konflikt mit den Zielen eines intensiv genutzten Flanier- und Aufenthaltsbereiches Bahnhofstrasse. (13-20'000 Personen/Tag) Verstärkt wird diese Problematik durch Einschränkungen bzw. Teilsperren durch Märkte, Veranstaltungen und Anlässe an bis zu 180 Tagen im Jahr. Aufenthaltsqualität, Bewegungsfreiheit und Durchlässigkeit für Fussgänger werden durch die stark divergierenden Nutzungen nachteilig beeinflusst. Die grosse Anzahl an oberirdischen Velo-Abstellplätzen führt zu einer weiteren Beeinträchtigung. In Anbetracht der erwähnten Nutzungskonflikte drängen sich daher innovative Lösungen auf.

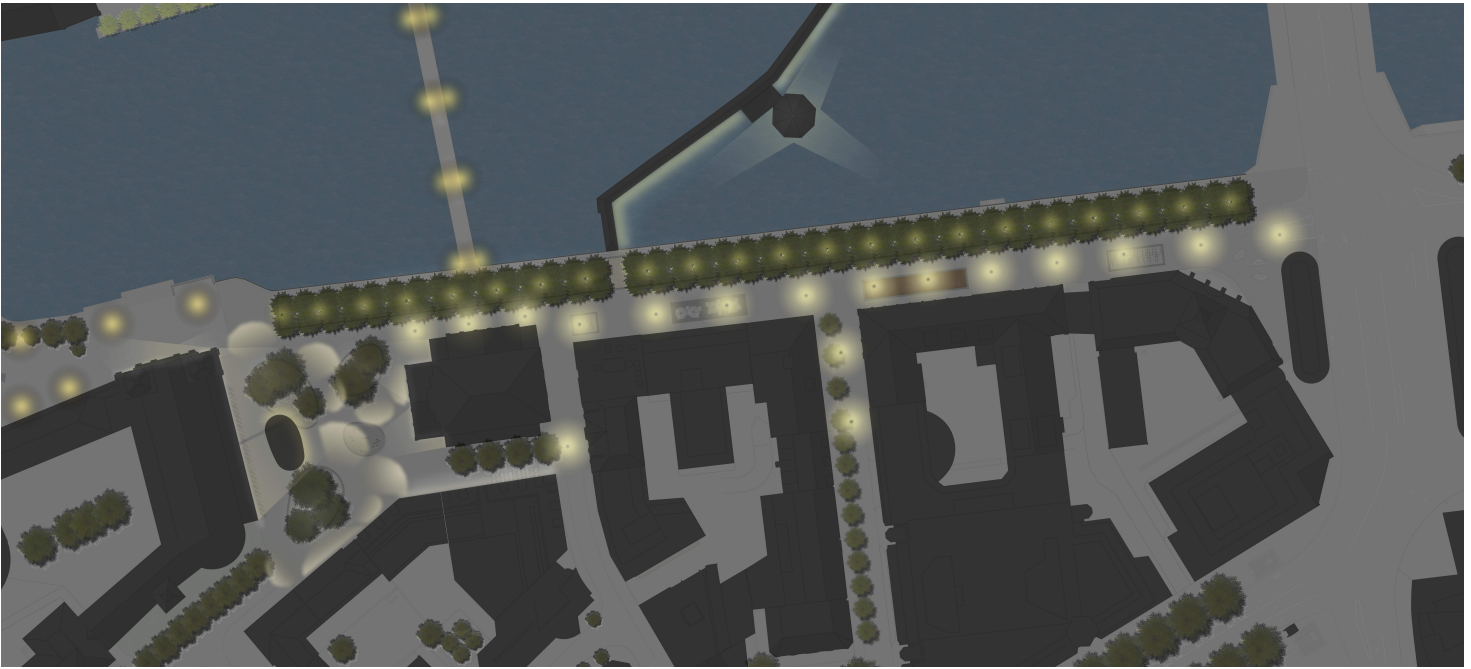
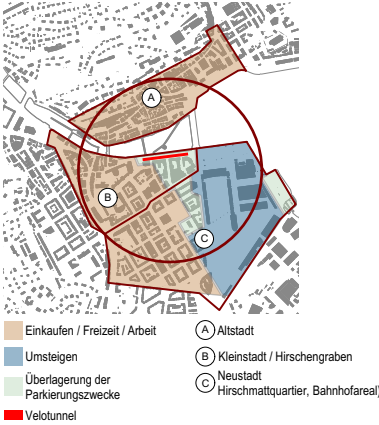
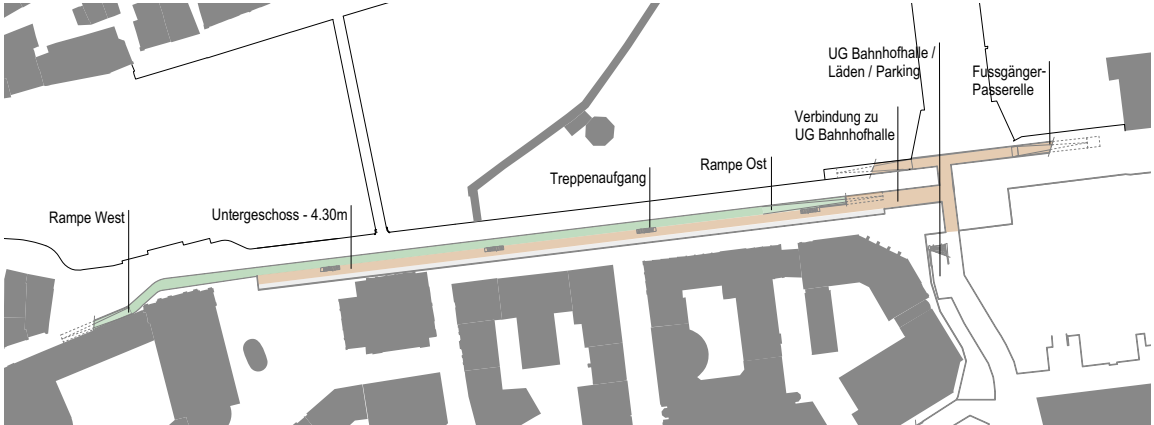
Velostation und Velotunnel

An zentralster Stadtlage mit Anschluss an die Bahnhofhalle und im Überlagerungsbereich von Altstadt, Kleinstadt und Neustadt (s. Abb. Velokonzept 2015 der Stadt Luzern) wird im Zuge der Neugestaltung der Bahnhofstrasse eine unterirdische Velostation mit ca. 1000 Abstellplätzen vorgeschlagen. Dies erlaubte eine massive Reduktion der oberirdischen Abstellplätze. Während Märkten und Anlässen erfolgte der Durchgangsverkehr der nationalen Veloachse über einen Velotunnel, der gleichzeitig die unterirdische Velostation erschliesst. Diese Doppelnutzung führte zu einer markanten Entlastung der Bahnhofstrasse und bewirkte somit eine deutliche Steigerung der Aufenthaltsqualität. Die Zufahrt zu einer Velostation unter der Bahnhofstrasse ist zudem aus beiden Richtungen Ost und West sicher und einfach. Eine Realisierung sollte möglichst abgestimmt auf die Massnahmen der Neugestaltung der Bahnhofstrasse erfolgen. Ein frühzeitiger Einbezug dieses Konzeptes kann spätere kostenaufwändige Anpassungen vermeiden.



Passerelle unter der Seebücke

Der dichte Verkehr auf der Seebücke und dem Bahnhofplatz trennt die attraktiven Fussgängerbereiche des Bahnhofquais und der neugestalteten Bahnhofstrasse. Es wird daher vorgeschlagen, eine neue, vom Autoverkehr unabhängige Verbindung vom Bahnhofquai zur Bahnhofstrasse parallel zu den Ufermauern zu erstellen. Damit würden die stark frequentierten Quaianlagen an See und Reuss miteinander verbunden. Die Passerelle würde weitgehend im Hohlraum des linksseitigen Brückenkopfes geführt und kann mit seitlichem Rollstuhlflur ausgerüstet werden. Zusätzlich kann sie direkt mit dem Untergeschoss der Bahnhofhalle verbunden werden.



BELEUCHTUNG

Die bestehende Beleuchtung bleibt als System erhalten und wird angepasst. Der Raum unter der Allee wird mit den bisherigen LED-Seilpendelleuchten dezent ausgeleuchtet. Über der Bahnhofstrasse werden die Seilpendelleuchten ergänzt neu positioniert. Die verkehrsberuhigten Abschnitte der Seidenhof- und Theaterstrasse werden mit den gleichen Leuchten ausgerüstet. Der Theaterplatz wird mittels 12 m hoher Masten mit mehreren, einzeln ausrichtbaren Strahlern gezielt ausgeleuchtet.



ENTWÄSSERUNG

Die Strassenabläufe zur Entwässerung der Belagsflächen sind in die offenen Wasserrinnen aus Guberstein integriert, die zum einen entlang der Kastanienallee verlaufen und zum anderen die Baumseln auf dem Theaterplatz erfassen.

