



**Stadt
Luzern**
Stadtplanung

Testplanung

«Durchgangsbahnhof Luzern –
Entwicklung Bahnhofsraum 2040»

Programm



Datum: **ENTWURF** vom 13. Dezember 2019

Auftraggeberin

Stadt Luzern – Baudirektion
Dienstabteilung Stadtplanung
Hirschengraben 17
6002 Luzern

Prozessbegleitung

bureau für Raumentwicklung
Markus Nollert
Aargauerstrasse 70 / Atelier 26
8048 Zürich

Inhalt

1	Einleitung.....	5
1.1	Anlass	5
1.2	Ausgangslage	6
1.3	Verfahren und Ziele	9
1.4	Organisation.....	10
2	Aufgabenstellung.....	12
2.1	Leitziele der Entwicklung	12
2.2	Fragestellungen	14
2.3	Perimeter.....	17
2.4	Aufgabe	19
2.5	Rahmenbedingungen.....	21
2.5.1	Raumprogramm	21
2.5.2	Regeln.....	21
2.5.3	Grundlagen	22
3	Verfahren	24
3.1	Ablauf und Termine.....	24
3.2	Veranstaltungen.....	25
3.3	Methodische Hinweise zur Bearbeitung der Aufgabe.....	27
3.4	Geforderte Produkte der Schlussabgabe	29
3.5	Verzeichnis der abgegebenen und verfügbaren Unterlagen	29
4	Bestimmungen zur Präqualifikation	30
4.1	Termine	30
4.2	Abgegebene Unterlagen	30
4.3	Fragestellung / Fragebeantwortung.....	30
4.4	Eingabe der Bewerbungsunterlagen	30
4.5	Einzureichende Unterlagen.....	30
4.6	Vollständigkeit der Unterlagen.....	31
4.7	Eignungskriterien	31
5	Bestimmungen zur Testplanung	32
5.1	Auftraggeberin	32
5.1.1	Organisation und Betreuung	32
5.2	Verfahrensart	32
5.3	Verbindlichkeit.....	32
5.4	Teilnahmebedingungen	33
5.5	Beteiligte an der Testplanung	33
5.5.1	Teilnehmende	33
5.5.2	Begleitgremium	33
5.6	Entschädigung	34
5.7	Weiterbearbeitung.....	34
5.8	Urheberrecht	34

5.9	Gerichtsstand	34
5.10	Abgabe der Unterlagen	34
5.11	Vollständigkeit der Unterlagen	34
5.12	Schlussbericht.....	35

1 Einleitung

Das vorliegende Programm wird durch das separate Dokument «[Lagebeurteilung 2020](#)», in der sowohl die Planungsgrundlagen als auch die im Umfeld bereits laufenden Projekte oder Projektideen ausführlich dokumentiert sind und «[Prozessdesign 2019](#)» ergänzt.

1.1 Anlass

Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) ist ein Jahrhundertprojekt für die Zentralschweiz und bietet für die Stadt Luzern eine einmalige Chance, die Stadt neu zu denken. Mit dem Projekt wird einerseits einer der bedeutsamsten Kapazitätsengpässe im Bahnsystem der Schweiz behoben: Die neue Durchmesserlinie verbindet die Hauptentwicklungsachsen des Kantons Luzern, entlastet das heutige Nadelöhr der Zufahrt zum Kopfbahnhof und beschleunigt nahezu alle Relationen. Mit dem DBL wird daher nicht nur die Erreichbarkeit von Luzern im nationalen Kontext gesteigert, sondern auch die Voraussetzungen für den dringend benötigten Angebotsausbau der S-Bahn geschaffen. Zusätzliche S-Bahnlinien und -halte sind möglich und können die flächen- und energieeffiziente Weiterentwicklung der Mobilität in der Agglomeration unterstützen.

Andererseits besteht die Möglichkeit, die Innenstadt der Stadt Luzern weiterzuentwickeln. Durch das Projekt DBL werden bedeutsame Gleisflächen des heutigen Kopfbahnhofs freigespielt und zentrale Fragen der Stadtentwicklung rund um den Bahnhof können in einem neuen Kontext beantwortet werden.

Der DBL wird die Bedeutung Luzerns als Zentrum der Zentralschweiz stärken. Die Bauphase von rund zehn Jahren wird die Stadt aber auch stark beeinträchtigen und verändern. Aktuell liegt aber noch keine gesamtheitliche Betrachtung zur Frage der Einbettung des Bahnhofs in seine Umgebung vor. Hier setzt der Stadtrat an und möchte in den nächsten rund zwei Jahren eine Vorstellung in Bezug auf zukünftige Funktionen und Nutzungen rund um den Bahnhof in Form eines Zukunftsbildes entwickeln. Ziel des Stadtrates ist es, die für Luzern einmalige Chance bestmöglich zu nutzen und die Bauzeit möglichst stadtverträglich zu gestalten. Den ersten, bedeutsamen Schritt in diese Richtung bildet die vorliegende Testplanung.

1.2 Ausgangslage

Das Projekt DBL besteht aus drei Teilabschnitten (vgl. Abbildung 1):

- I. einem Tiefbahnhof mit vier Gleisen,
- II. der unterirdischen doppelspurigen Zu- und Wegfahrt ab Ebikon (Dreilindentunnel) sowie
- III. einer ebenfalls unterirdischen Zu- und Wegfahrt durch das Gebiet Heimbach (Neustadttunnel)

Der DBL war auch Teil der Projekte, die für den Ausbauschritt 2035 zur Wahl standen. Seit dem 31. Oktober 2018 liegt die definitive Botschaft des BAV zum Ausbauschritt 2035 der Bahninfrastruktur vor. Der Ständerat und der Nationalrat haben sich im 1. Halbjahr 2019 zwar gegen die Aufnahme des DBL in den Ausbauschritt entschieden, jedoch die Wichtigkeit des Vorhabens DBL bestätigt und die Projektierungsmittel bis und mit Auflageprojekt sichergestellt.

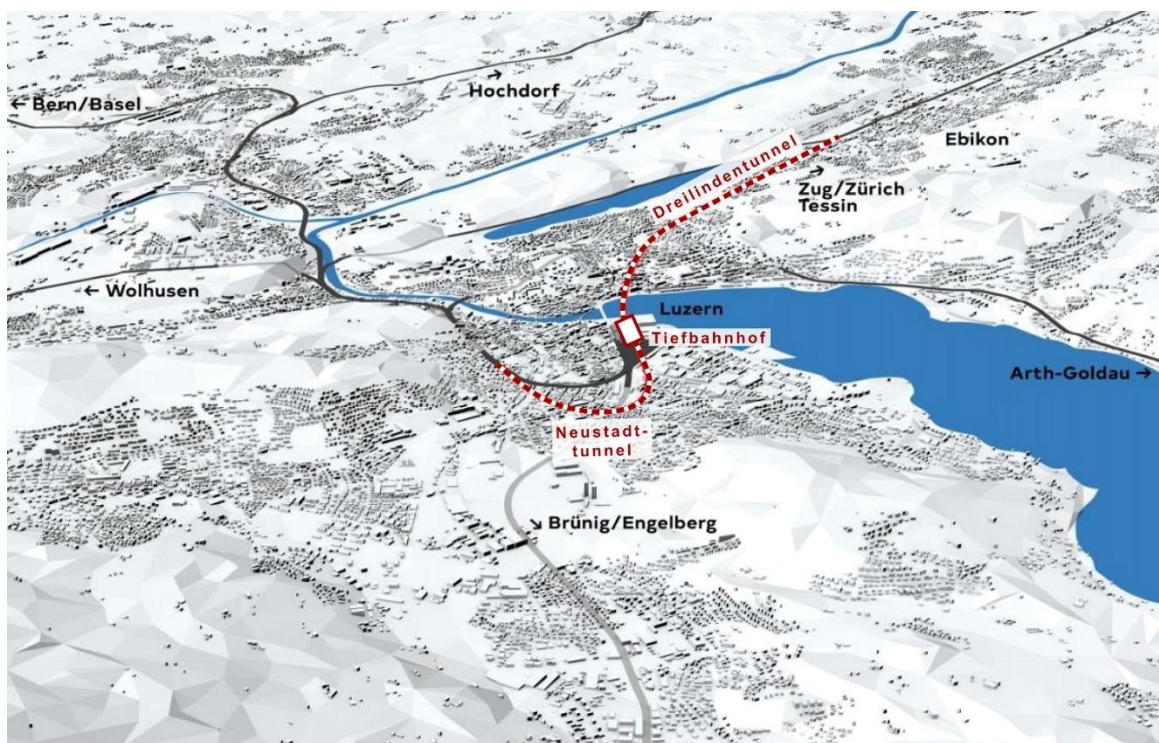


Abbildung 1: Übersichtskarte Projekt DBL

Gemäss aktuellen Planungen wird davon ausgegangen, dass der DBL voraussichtlich 2040 in Betrieb genommen werden kann. Während für den Tiefbahnhof und den Dreilindentunnel bereits ein Vorprojekt erarbeitet wurde, ist der Planungsstand beim Neustadttunnel noch nicht gleich weit fortgeschritten. Hier liegt lediglich eine Objektstudie vor. Aufgrund der unterschiedlichen Planungsstände soll bis 2022 ein Vorprojekt für das ganze Vorhaben DBL unter Federführung der SBB ausgearbeitet werden. Darin sind alle Planungen aufeinander abzustimmen, damit diese in einem nächsten Schritt in ein Auflageprojekt überführt werden können.

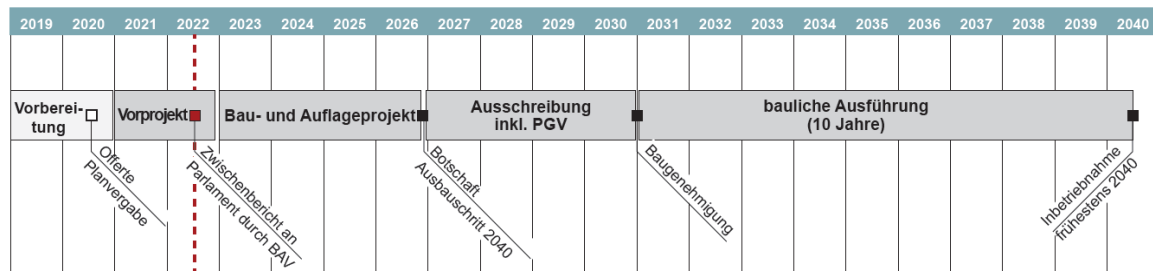


Abbildung 2: Zeitplan Gesamtprojekt DBL

Bis 2022 muss das BAV zur Freigabe des Bau- und Auflageprojekts mit einem Zwischenbericht dem eidgenössischen Parlament aufzeigen, dass ein Grossteil der offenen Fragen und Schnittstellen gelöst ist. Dies bedeutet auch, dass Vorgaben und Wünsche an das Vorprojekt bis spätestens Mitte 2021 vorliegen müssen (vgl. Abbildung 2).

Parallel zum Vorprojekt «Durchgangsbahnhof» sind bis Ende 2021 aber auch weitere Themen in Luzern zu klären wie beispielsweise:

- das Buskonzept 2040,
- die Einbettung des DBL in den Stadtraum
- oder die Realisierungsmöglichkeiten neuer S-Bahnstationen im Stadtgebiet.

Ebenso existieren im Bahnhofraum schon heute zahlreiche Nutzungskonflikte auf beengtem Raum. Insbesondere der Bahnhofplatz und die Achse zwischen Pilatusstrasse und Seebrücke sind die zentralen und höchstbelasteten Abschnitte des Luzerner ÖV-, MIV- und Langsamverkehrsnetzes. Ebenso überlagert sich hier der Alltags-, Pendler-, und Tourismusverkehr, was immer häufiger zu einer Überlastung dieses Raums führt.

Auch wenn der DBL voraussichtlich erst 2040 in Betrieb genommen werden kann, müssen bereits in den nächsten zwei Jahren zentrale Fragen geklärt werden. Bis anhin liegen noch keine planerischen Überlegungen vor, welche all diese Aspekte im gesamten Bahnhofraum berücksichtigen. Es wurden lediglich Teilaspekte wie beispielsweise die ÖV-Situation 2030 im Rahmen von Studien geprüft. Diese entsprechen jedoch grösstenteils nicht mehr dem aktuellen Planungsstand. Hier muss die Stadt Luzern anknüpfen und bis Ende 2021 eine Haltung in Bezug auf zukünftige Funktionen und Nutzungen rund um den Bahnhof entwickeln.

Basierend auf den geschilderten Vorgaben hat die Stadt einen Planungsprozess bis Ende 2021 entwickelt (siehe Abbildung 3). Ziel der ersten Phase ist es, dass bis Ende 2021 eine Vorstellung der Stadt Luzern zur zukünftigen Funktion des Bahnhofs und seiner Umgebung für die Stadt vorliegt. Um diese Vorstellung zu definieren, muss vor allem in der Testplanung eine gesamtheitliche Betrachtung aller raumrelevanter Fragen sowie die vorurteilsfreie Diskussion grundsätzlich möglicher Handlungsoptionen sichergestellt werden. Das bedeutet einerseits, dass sowohl die Nutzungen, Funktionen und Qualitäten des Bahnhofraums als auch die verkehrliche Situation gleichrangig betrachtet werden müssen. Andererseits sind flexible Lösungsansätze gefragt, um den Unsicherheiten des langfristigen Zeithorizonts gerecht zu werden. Der Prozess muss daher in der Lage sein, die bestehenden und zukünftigen Chancen und Konflikte zu identifizieren, zu diskutieren und zu klären. Daher wurde der Prozess in drei Schritten organisiert, mit dem einerseits eine fachlich fundierte Auseinandersetzung mit dem Bahnhofraum und andererseits auch eine vertiefte Diskussion mit allen Betroffenen im Zeitraum von zwei Jahren ermöglicht wird.

Phase 1b Testplanung (April – September 2020)

Von Frühling bis Herbst 2020 werden im Rahmen dieser Testplanung die möglichen Handlungsansätze für einen zukünftigen Bahnhof und dessen Umgebung ausgelotet. Dabei geht es darum, verschiedene konzeptionelle Vorschläge zu entwickeln, zu diskutieren, deren Machbarkeit zu belegen oder wenn nötig auch zu verwerfen. Als Produkt dieser Phase liegen fachliche Empfehlungen des Begleitgremiums für eine grundsätzlich zu verfolgende Entwicklungsrichtung zuhanden des Stadtrates vor, welche in einem Schlussbericht zusammengefasst werden.

Phase 1c Diskussion (Oktober – Dezember 2020)

Die fachlichen Empfehlungen der Testplanung werden im Anschluss während rund zwei Monaten mit der Politik, Wirtschaft, Direktbetroffenen, Kindern, Jugendlichen, Nachbargemeinden und der interessierten Bevölkerung diskutiert. Ziel ist es, eine breit abgestützte Haltung der Stadt Luzern gegenüber den Partnern zu entwickeln und noch zu klärende Fragestellungen zu identifizieren. Die Ergebnisse dieser Diskussion werden in einem Mitwirkungsbericht festgehalten.

Phase 1d Entwicklungskonzept (Januar – Juni 2021)

Die fachlichen Empfehlungen und die Eingaben in der Diskussion werden in einer letzten Phase in Form eines Entwicklungskonzepts konsolidiert. Offene Fragen werden soweit möglich geklärt und die zu verfolgenden Massnahmen vertieft. Das Produkt ist ein Entwicklungskonzept in Form eines Berichts mit Plandarstellungen vorliegen, der dem Grossen Stadtrat mit einem B+A II Ende 2021 unterbreitet wird.

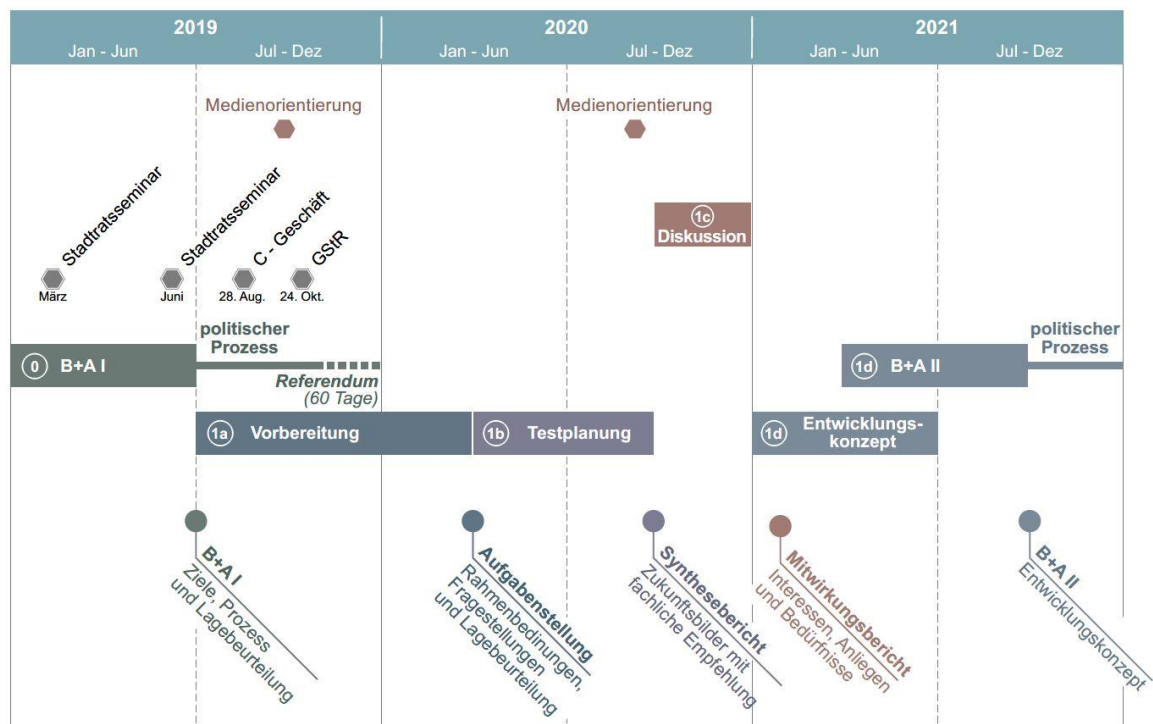


Abbildung 3: Prozessablauf Phase 1

1.3 Verfahren und Ziele

Die Phase 1b wird als Testplanung organisiert. Testplanungen werden vor allem dann eingesetzt, wenn die Aufgabe vielschichtig, die anzustrebende Entwicklungsrichtung noch unklar ist, mehrere Akteure involviert sind und gemeinsame strategische Entscheidungen über das weitere Vorgehen gefällt werden müssen. Diese Voraussetzungen sind im Fall der Beschäftigung mit dem Bahnhofraum Luzern und dessen integrierter Entwicklung zweifelsfrei gegeben. Die Testplanung zeichnet sich durch folgende Charakteristiken aus:

- Drei Teams bearbeiten spezifische Fragestellungen parallel und unabhängig voneinander mit denselben Voraussetzungen.
- Ziel ist nicht, ein Siegerprojekt zu küren, sondern aus einer Auswahl an unterschiedlichen Konzepten Empfehlungen zuhanden der Entscheidungsträger zu erstellen.
- Die Hauptaufgabe der Teams besteht darin, konzeptionelle Vorschläge zu erarbeiten, Handlungsoptionen zu testen und die gestellten Rahmenbedingungen kritisch zu hinterfragen.
- Zwischen den Durchläufen finden sogenannte «Kupplungen» statt, in denen die Entwurfsteams ihre Ergebnisse in Anwesenheit der übrigen Teams dem Begleitgremium vorstellen. Das Begleitgremium würdigt die Beiträge kritisch, diskutiert die offenen Fragen und definiert das weitere Vorgehen für den nächsten Durchlauf.

Die Hauptaufgabe der Teams besteht darin, konzeptionelle Vorschläge für die zukünftige Entwicklung und Organisation des Luzerner Bahnhofraums zu erarbeiten und diese kritisch zu hinterfragen. Dazu ist neben dem erwünschten Endzustand nach Fertigstellung des DBL auch explizit die Auswirkungen der Bauphase mitzubetrachten. Neben dem Testen von Lösungsmöglichkeiten – die zu Beginn auch möglichst kühn sein können und sollen – geht es dabei insbesondere auch um das qualifizierte Verwerfen von Handlungsoptionen. Daher kann das Begleitgremium die Teams auffordern, bestimmte Aspekte ihres Konzeptes vertieft zu bearbeiten, vertieft zu prüfen und gegebenenfalls genügend Argumente zu sammeln, um bestimmte Handlungsoptionen auch tatsächlich begründet aus der weiteren Diskussion ausschliessen zu können.

Den Abschluss des Verfahrens bilden die sogenannten «Empfehlungen» des Begleitgremiums. Sie stellen im besten Fall eine gemeinsam getragene Entwicklungsrichtung dar, welches dem Exekutivgremium vorgelegt wird. Bei der Erarbeitung der Empfehlungen diskutiert das Begleitgremium die vorliegenden Vorschläge der Teams und wählt diejenigen Elemente der Konzepte aus, die eine tragfähige und auch konsensfähige Entwicklung ermöglichen. Dabei kann sich das Begleitgremium sowohl den unterschiedlichen Konzepten bedienen – sofern diese kombinierbar sind – als auch neue Aspekte und noch offene Fragen zu adressieren, die sich aus der Beschäftigung mit der Aufgabe ergeben haben.

1.4 Organisation

Die an der Testplanung beteiligten Organe sind wie folgt eingebunden bzw. übernehmen nachfolgende Aufgaben:

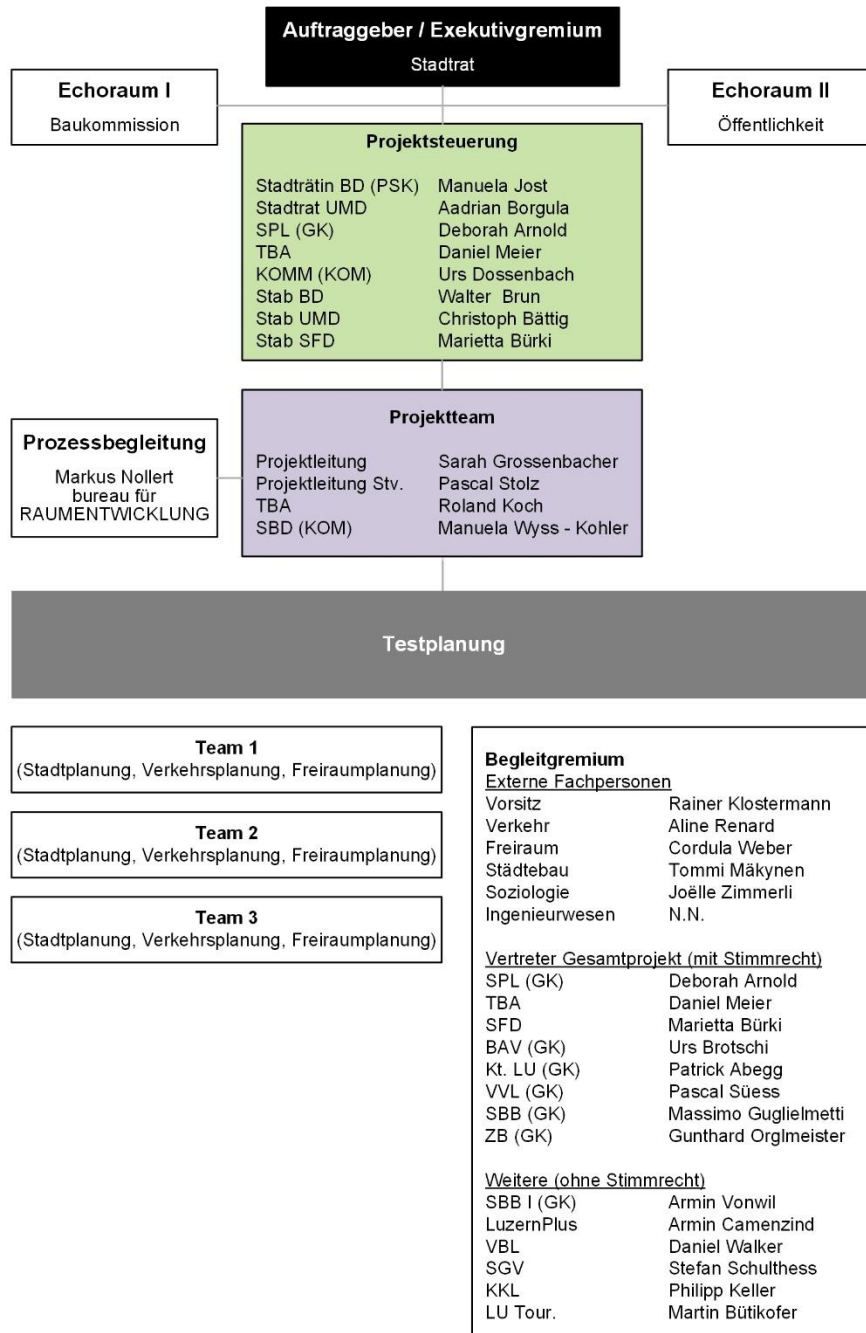


Abbildung 4: Organigramm Testplanung

Auftraggeberin der Testplanung ist der Stadtrat Luzern. Er ist nicht direkt am Verfahren beteiligt. Am Ende der Testplanung nimmt er den Schlussbericht mit den Empfehlungen entgegen und beschliesst die weiteren Schritte.

Die **Echoräume** mit der Öffentlichkeit und der Baukommission sind vor allem für die Diskussionsphase mit einer breiten Öffentlichkeit ist für die Phase 1c vorgesehen.

Die **Projektsteuerung** setzt sich aus Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern der städtischen Verwaltung zusammen. Sie genehmigt – abweichend zur Regelung der Ordnung SIA 143 – das Programm der Testplanung und nimmt die Resultate der Testplanung zur Kenntnis.

Das **Begleitgremium** diskutiert und beurteilt die Inputs der Teams und formuliert die Rückmeldung bzw. die weiteren Aufgaben an die Teams jeweils nach den Zwischenbesprechungen. Am Ende des Verfahrens würdigt das Begleitgremium die Beiträge der Teams und erarbeitet Empfehlungen zuhänden der weiteren Schritte. Das Begleitgremium besteht aus externen Fachpersonen, aus Vertretern des Gesamtgremiums (Knotenorganisation DBL) und aus Direktbetroffenen ohne Stimmrecht. Den Vorsitz hat ein externer Experte (R. Klostermann) inne.

Prozessbegleitung: Das ganze Verfahren wird durch Markus Nollert, bureau für Raumentwicklung organisiert, aufbereitet und dokumentiert. Diese externe Prozessbegleitung ist für die Leitung des Verfahrens, den termingerechten Ablauf und das Verfassen des Schlussberichts verantwortlich, in welche die wichtigsten Erkenntnisse des Verfahrens sowie die Empfehlungen des Begleitgremiums einfließen.

Drei **Teams** werden mit der Bearbeitung der Fragestellungen beauftragt. Die Teams verfügen über Kenntnisse in den Fachbereichen Städtebau/Stadtplanung, Mobilität, Freiraum/Landschaftsarchitektur und Infrastrukturbau/Bauingenieurwesen. Die Leitung soll bei dem Fachbereich Städtebau/Stadtplanung, Mobilität oder Freiraum/Landschaftsarchitektur liegen. Zusätzlich sollen sich die Teams nach der Präqualifikation – falls sie diese Kompetenzen nicht bereits selber mitbringen – durch Expertinnen oder Büros aus der Disziplin Soziologie verstärken.

2 Aufgabenstellung

Ziel der Testplanung ist es, mögliche Ansätze für die stadträumliche Einbettung des zukünftigen Bahnhofs und dessen Umgebung auszuloten. Dabei sind zum einen Lösungen für die heutigen und möglichen zukünftigen Nutzungskonflikte und Engstellen rund um den Bahnhof zu entwickeln und andererseits aufzuzeigen, wie die Stadt Luzern die Veränderungen durch den Bau des DBL bestmöglich für eine zukunftsfähige Raum- und Verkehrsentwicklung des Bahnhofraums nutzen kann. Hierfür hat der Stadtrat sechs Leitziele zur zukünftigen Entwicklung des Bahnhofraums beschlossen.

2.1 Leitziele der Entwicklung

Diese geben vor, welche Funktionen der Bahnhof und seine Umgebung zukünftig erfüllen sollen. Die Ziele können nicht isoliert betrachtet werden, sondern stehen in einer Wechselwirkung, teilweise auch in Konflikt zueinander. Ebenso stellt die Reihenfolge keine Priorisierung dar. Es geht im Folgenden um die Schnittstelle zwischen dem Bauwerk, der Mobilitätsdrehscheibe und dem öffentlichen Stadtraum sowie um die weiterreichenden Auswirkungen des DBL auf die Stadtentwicklung.

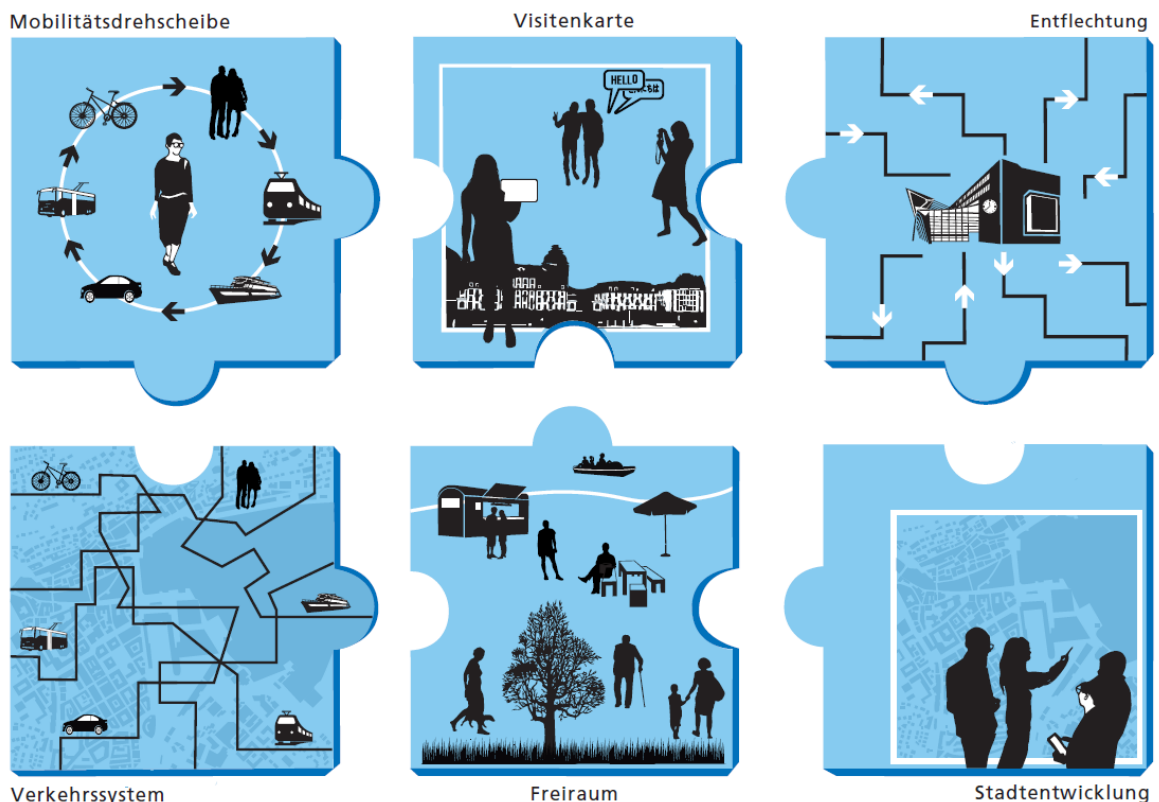


Abbildung 5: Die sechs Ziele der Entwicklung des Bahnhofraums stehen in Wechselwirkung zueinander

Mobilitätsdrehscheibe

Der Bahnhof soll trotz höherer Kundenfrequenz als Mobilitätsdrehscheibe für die Stadt und die Region besser als heute funktionieren. Die Fussgängerströme sollen attraktiver gestaltet werden. Wichtige Umsteigerelationen zwischen der Bahn und dem öffentlich zugänglichen kollektiven Nah-

verkehr und zwischen der Bahn und dem Velo sind möglichst direkt anzuordnen. Die Mobilitätsdrehscheibe soll zudem die Stadt Luzern dabei unterstützen, mindestens die Ziele der Mobilitätsstrategie 2035 zu erreichen.

Visitenkarte

Der Bahnhofplatz soll als wichtiger Ankunfts- und Aufenthaltsort in Luzern eine repräsentative Funktion für die Stadt Luzern übernehmen. Dabei soll die einzigartige Lage direkt am See sowie die Zentrums Lage bestmöglich genutzt werden.

Entflechtung

Im Sinne der Entflechtung soll die dezentrale Erschliessung des Bahnhofs gefördert werden. Nicht nur der Haupteingang am Bahnhofplatz soll attraktiver gestaltet und zu Fuss besser erreichbar sein, sondern auch die Seiteneingänge. Zur Entflechtung soll auch die geschickte Anordnung von Mobilitätsangeboten, Dienstleistungen und Shopping beitragen.

Verkehrssystem

Mit dem DBL wird die Kapazität des ÖV-Systems in der Region und Stadt Luzern massiv erhöht. Die Erreichbarkeit der Innenstadt aus der Region und den umliegenden Gemeinden wird mit der ausgebauten S-Bahn stark verbessert. Die Chance, den Modalsplit zu Gunsten des flächen- und energieeffizienten Verkehrs markant zu verändern und die Innenstadt vom MIV zu entlasten, soll genutzt werden. Insbesondere soll die Achse Pilatusstrasse–Seebrücke–Schweizerhofquai im Jahr 2040 weitgehend vom MIV entlastet sein. Die Stadtteile Tribtschen und Neustadt sowie das linke und das rechte Seeufer sollen zu Fuss und mit dem Velo im Sinne der Stadt der kurzen Wege besser erreichbar und miteinander verbunden werden.

Öffentlicher Freiraum

Da es sich bei den angrenzenden Quartieren um mit Freiräumen unterversorgte Gebiete handelt, soll dem öffentlichen Freiraum ein besonderes Gewicht beigemessen und der Zugang zu den vorhandenen Freiräumen verbessert werden. Die Aufenthaltsqualität rund um den Bahnhof soll erhöht werden. Zudem sollen die Freiräume zu einem positiven Stadtklima beitragen.

Stadtentwicklung

Die freiwerdenden Flächen rund um den Bahnhof sollen für die strategische Weiterentwicklung Luzerns im Sinne des öffentlichen Interesses bestmöglich genutzt werden. Die Gebietsentwicklungen sollen zu einer hohen Lebensqualität mit vielfältigen Nutzungen beitragen. Dabei sollen auch Funktionen und Nutzungen berücksichtigt werden, die heute in Luzern fehlen oder am falschen Ort sind (z. B. öffentliche Einrichtungen).

2.2 Fragestellungen

Aus den Leitzielen, der aktuellen Übersicht über heutige und mögliche zukünftige Entwicklungen und Konflikte wurden Fragestellungen formuliert, die im Rahmen der Testplanung beantwortet werden sollen. Diese korrespondieren mit den Erkenntnissen der Lagebeurteilung. Angesichts der Komplexität der Aufgabe, der langen Bauzeit des DBL und der zu berücksichtigenden zukünftigen Entwicklungen sind in der Testplanung zwingend zwei Zustände zu bearbeiten:

- Die Situation nach Inbetriebnahme des DBL (Endzustand ab 2040).
- Die Situation während des Baus des DBL (Bauzustand zwischen 2030 und 2040).

Leitfrage I

Welche konkreten Möglichkeiten bestehen, um das unmittelbare Umfeld des Bahnhofes Luzern künftig so zu organisieren, dass sowohl seine Funktion als Mobilitätsdrehscheibe als auch seine Funktion als wichtige Visitenkarte, Aufenthalts-, Wohn- und Arbeitsort Luzerns gestärkt werden können?

- Wie sieht eine funktionierende und zukunftsweisende **Mobilitätsdrehscheibe** rund um den Bahnhof Luzern aus?
 - Welche funktionalen und baulichen Elemente sind für eine zukunftsweisende Mobilitätsdrehscheibe notwendig? Welche davon sind zwingend in der innersten Zone direkt am Bahnhof anzuordnen?
 - Welche Konsequenzen hat dies auf die bestehenden Funktionen und Nutzungen?
 - Mit welchen Massnahmen wird sichergestellt, dass der Zu- und Abbringerverkehr zum Bahnhof Luzern auch zukünftig und mit veränderten Mobilitätsangeboten funktioniert?
 - Bestehen Potenziale im heutigen Bahnhof, die für die Weiterentwicklung der Mobilitätsdrehscheibe genutzt werden können (bspw. Idee Überdeckung Bahnareal mit Bushof)?
 - Welche Rolle spielt der Bahnhofraum für eine stadtverträgliche CO₂-arme und flächeneffiziente Logistik – sowohl als Verteilknoten als auch als Empfänger? Welche Möglichkeiten gibt es für eine bahnorientierte City-Logistik?
 - Wie kann die Erreichbarkeit des Bahnhofs für die Stadt aber auch für die Region sichergestellt werden?
 - Welche Möglichkeiten bestehen, um den individuellen Ziel- und Quellverkehr am Bahnhof und im unmittelbaren Umfeld zu reduzieren?
- Wie kann der Bahnhofraum Luzern in seiner Funktion als **Visitenkarte** für die Stadt gestärkt werden?
 - Welche Potenziale bestehen für die Weiterentwicklung der Aufenthaltsräume rund um den Bahnhof und insbesondere im Bereich des Bahnhofplatzes?
 - Welche Konsequenzen haben die Verbesserungen für die Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof und das Verkehrssystem und wie können allfällige Konflikte gelöst werden?
 - Welche Funktion kann der Bahnhofraum zukünftig für den Tourismus übernehmen und wie können die Verkehrsströme gemanagt werden?

- Wie können die heutigen und zukünftigen Funktionen rund um den Bahnhof Luzern durch eine bessere **Entflechtung** angeordnet werden?
 - Welche Mobilitätsformen und welche Funktionen des Bahnhofs können wo sinnvoll angeordnet werden?
 - Wie können die unterschiedlichen Zu- und Ausgänge des Bahnhofs möglichst attraktiv gestaltet und zu Fuss erreicht werden?
 - Welche Vor- und Nachteile ergeben sich bei einer zentralen (ein grosser Zugang zum Bahnhof) und dezentralen (mehrere vergleichbare Zugänge) Organisation der Mobilitätsdrehscheibe?
 - Welche der vier Seiten des DBL hat künftig welche verkehrstechnische Funktion? Im Speziellen: Welche Funktion kommt der Zentralstrasse künftig zu?

- Wie kann das fast doppelt so dichte Bahnangebot im städtischen und regionalen **Verkehrssystem** verarbeitet und der DBL für die Mobilitätswende in Luzern genutzt werden?
 - Welche Optimierungsmöglichkeiten ergeben sich am bestehenden Verkehrsregime, um mindestens den Modalsplit gemäss Mobilitätsstrategie für 2035 zu erreichen?
 - Wie können bereits heute sichtbare Konflikte und Überlastungen behoben werden?
 - Welche grundlegenden Veränderungen im derzeitigen Verkehrsregime sind denkbar, machbar und/oder notwendig?
 - Welche Möglichkeiten bieten sich für einen Quantensprung in der Entlastung des Bahnhofsumfelds insbesondere der Achse Pilatusstrasse–Seebrücke–Schweizerhofquai vom MIV (beispielsweise eine Sperrung oder Teilsperre der Seebrücke oder eine Tunnelerweiterung des Dreiländertunnels für den MIV)?
 - Wie können Parkplätze für die Anrainer (z. B. KKL) gesichert werden und gleichzeitig Fehlankünfte vermieden werden (z. B. Bahnhofshopping per MIV)?
 - Wie kann sichergestellt werden, dass das Verkehrssystem auch mit neuen Mobilitätsformen kompatibel ist?
 - Wie kann die linke und die rechte Seite des Bahnhofs sowie das linke und das rechte Seeufer mit dem Fuss- und Veloverkehr im Sinne der Stadt der kurzen Wege besser vernetzt werden?
 - Wie kann die Vernetzung der Region und der Stadtteile nach wie vor sichergestellt werden?

- Wie kann eine genügende Versorgung mit **öffentlichem Freiraum** sichergestellt werden?
 - Welche bestehenden Freiräume können aufgewertet und besser zugänglich gemacht werden?
 - Wo können zusätzliche Freiräume geschaffen werden?
 - Welche ortsspezifischen Massnahmen sind für ein gutes Stadtklima notwendig?
 - Wie kann an die Ergebnisse aus der Testplanung zum linken Seeufer angeknüpft werden?

- Welche Chancen bestehen für die **Stadtentwicklung** Luzerns und wie können diese bestmöglich genutzt werden?
 - Welche städtebaulichen Grundsätze sind für die Entwicklung des Bahnhofsumfelds zu formulieren?

- Welche Funktionen und Nutzungen sollen berücksichtigt werden, die heute in Luzern fehlen oder an einem falschen Ort sind?
- Wie kann eine sinnvolle Etappierung der Entwicklungen aussehen?
- Wie kann mit der heute reinen Arbeitszone entlang der Werkhofstrasse umgegangen werden, ohne dass Arbeitsplätze verdrängt werden?
- Wie können die bereits bestehenden Entwicklungsvorstellungen zum linken Seeufer aufgenommen und für die frei werdenden Flächen genutzt werden?

Leitfrage II

Welche konkreten Möglichkeiten bestehen, um Elemente der Entwicklungsstrategie zum Bahnhof und dessen Umgebung bereits während der Bauphase zu implementieren?

- Wie kann die **Bauphase** des DBL stadtverträglich organisiert und Provisorien möglichst vermieden werden?
 - Wo sind die Funktionen der bestehenden Mobilitätsdrehscheibe in der Bauphase angeordnet, sodass möglichst wenige Einschränkungen für die Stadt entstehen?
 - Welche Elemente der zukünftigen Mobilitätsdrehscheibe können bereits bis 2040, also vor dem DBL erstellt werden? Kann dabei auf Provisorien verzichtet werden?
 - Welche baulichen Möglichkeiten bestehen, um die Einschränkungen der Bauphase so gering wie möglich zu halten?
 - Wie können die Auswirkungen der Bauphase auf das Gesamtverkehrssystem möglichst geringgehalten werden?
 - Mit welchen Massnahmen kann der MIV bis zur Inbetriebnahme des DBL um 50 Prozent reduziert werden (gemäss Protokollbemerkung des Grossen Stadtrates zum B+A 25/2019 «Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) – Phase 1: Prozessdesign; Lagebeurteilung; Ausgabenbewilligung»)?
 - Wie kann während der Bauphase die Schiffnutzung der SGV weiterhin garantiert und die Auswirkungen auf den Tourismus möglichst geringgehalten werden?
 - Gibt es Möglichkeiten, die Herbstmesse auch während der Bauphase im Bahnhofraum durchzuführen, oder ist dafür ein anderer Ort zu finden?
- Wie kann eine **robuste und aufwärtskompatible Entwicklung** des Bahnhofraums gewährleistet werden, welche zukünftigen, noch nicht absehbaren Entwicklungen, Stand hält?
 - Welche Chancen und Risiken für die Entwicklung des Bahnhofraums sind zukünftig zu erwarten und wie kann damit umgegangen werden?
 - Wie kann der Bahnhofraum auf Veränderungen im Mobilitätsverhalten reagieren?
 - Welche stadtweiten oder sogar regionalen Entwicklungen können durch die Veränderungen im Bahnhofraum angestossen werden?
- Welche **aufwärtskompatiblen Projekte** passen zum Entwicklungskonzept und können zusammen mit den Partnern bereits ab 2022 angepackt werden?
 - Wie sieht eine schrittweise Umsetzung des Entwicklungskonzepts ausgehend von heute aus?
 - Welche bestehenden Projekte müssen aufgrund der Erkenntnisse der Testplanung angepasst werden?

2.3 Perimeter

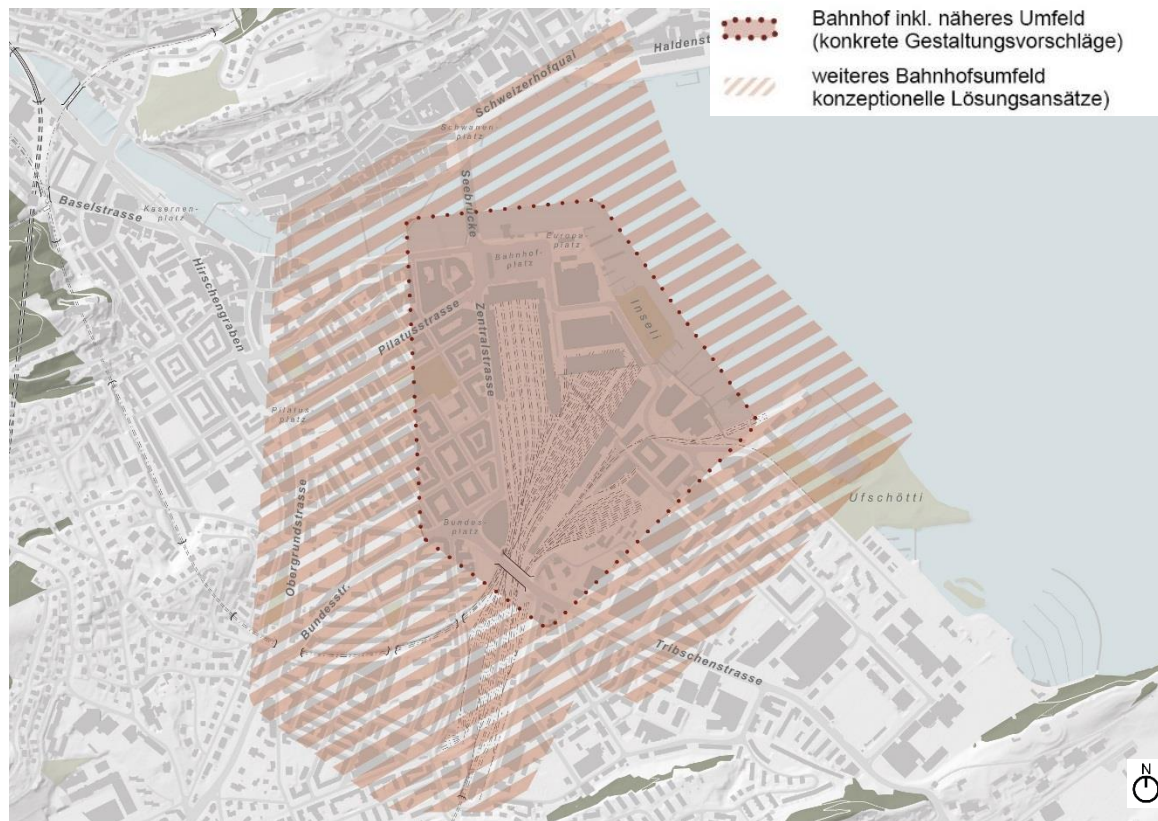


Abbildung 6: Übersicht der beiden Bearbeitungsperimeter

Für die Bearbeitung der Testplanung wird zwischen einem engeren und weiteren Bearbeitungsperimeter unterschieden:

- Im engeren Bearbeitungsperimeter muss für den gesamten Perimeter und für alle genannten Themen ein konkretes, **integriertes Gesamtkonzept** im Massstab 1:1'000 erarbeitet werden. Dieses muss aus der Diskussion von unterschiedlichen Handlungsoptionen hervorgehen und Gestaltungsvorschläge beinhalten. Zentrale Elemente oder Räume des Konzepts müssen vertieft behandelt werden.
- Im weiteren Bearbeitungsperimeter sind **konzeptionelle Lösungsansätze** im Massstab 1:2'000 für Themen oder Räume zu erarbeiten, die für die Umsetzung des Gesamtkonzepts im engeren Bearbeitungsperimeter wichtig sind oder mit dem Konzept zusammenhängen. Ebenso müssen Entwicklungen beachtet werden, die die Situation im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs positiv oder negativ beeinflussen können. Eine flächendeckende Bearbeitung des Perimeters ist nicht notwendig, ebenfalls können die erarbeiteten Lösungsansätze auch aus unterschiedlichen Optionen bestehen.

Der Betrachtungsperimeter richtet sich nach dem entsprechenden Thema und kann daher räumlich stark variieren. Für einige Themen kann dies der weitere Bearbeitungsperimeter sein, für andere wiederum die Region Luzern oder gar die Zentralschweiz. Der jeweilige Betrachtungsperimeter ist von den Teams begründet zu wählen.

Spezialfall: Verkehrssystem

Die Mobilitätsbedürfnisse machen weder an den für die Testplanung vorgesehenen Perimetern noch an den Gemeindegrenzen halt und können deshalb auch nicht unabhängig von den umliegenden Gemeinden und vom Kanton gesteuert werden. Trotzdem soll exemplarisch für den Bahnhofraum aufgezeigt werden, wie der Verkehr 2040 organisiert werden kann. Das zukünftige Verkehrssystem muss in der Lage sein, die Anforderungen des DBL als funktionierende Mobilitätsdrehscheibe zu erfüllen und mindestens die Vorgaben zum Modalsplit gemäss Mobilitätsstrategie 2035 erreichen (37 Prozent ÖV, 15 Prozent Fuss-, 10 Prozent Veloverkehr, 36 Prozent MIV und 2 Prozent Übrige). Denn um die zusätzliche Menge an Pendlerströmen rund um den Bahnhof zu bewältigen, ist eine Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote, eine Verlagerung auf flächen- und energieeffiziente Verkehrsmittel und möglicherweise auch eine Dezentralisierung der Umsteigeknoten notwendig. Da die zukünftige Entwicklung der Mobilität zudem mit grösseren Unsicherheiten verbunden sind, wird mit Szenarien zu arbeiten und eine schrittweise Umsetzung aufzuzeigen sein. Weiterzuverfolgende Ideen aus der Testplanung, welche das Verkehrssystem umfassend betreffen, werden in einer Phase 2 mit den betroffenen Partnern gemeinsam weiterentwickelt.

Die auf den Zeitpunkt im Jahre 2040 geplanten Veränderungen des Verkehrssystems im Bereich des Bahnhofs und der Innenstadt haben grosse Auswirkungen auf die Verkehrssituation in der gesamten Agglomeration Luzern. Insbesondere sind die umliegenden Gemeinden vom Ausbau des ÖV-Systems und Veränderungen beim MIV stark betroffen. Deshalb sind diese Gemeinden über LuzernPlus in die grundsätzlichen Überlegungen und Abklärungen im Rahmen der Testplanung mit einer Vertretung im Begleitgremium ohne Stimmrecht eingebunden.

2.4 Aufgabe

Die Entwurfsteams haben die Aufgabe, ein Entwicklungskonzept für den Bahnhofraum Luzern in zwei Zeitzuständen (End- und Bauzustand) sowie zwei Perimetern (engerer und weitere Bearbeitungssperimeter) zu erarbeiten. Dieses soll den formulierten Leitziele folgen und die oben gestellten Fragestellungen bestmöglich beantworten. Das Entwicklungskonzept hat aus folgenden Elementen zu bestehen.

Eigene Lagebeurteilung:

Basis für die Bearbeitung der Aufgabe ist die Überprüfung der von der Stadt Luzern erarbeiteten Lagebeurteilung. Die Teams sollen aus ihrem eigenen Verständnis der Situation:

- die zentralen zu lösenden Konflikte des heutigen Zustands und zukünftigen Entwicklung herauschälen und diese begründen. Dabei sind explizit auch unterschiedliche Ansprüche verschiedener Akteure zu identifizieren und zu diskutieren.
- die Gelegenheiten und Herausforderungen, die mit dem Bau des DBL einhergehen klar benennen und Konsequenzen für das Entwicklungskonzept zu identifizieren.
- Die Unsicherheiten der langfristigen Entwicklung, insbesondere im Bereich der Mobilität zu diskutieren und Möglichkeiten des Umgangs mit diesen zu diskutieren.

Leitende Gedanken:

Das Entwicklungskonzept soll auf leitenden Gedanken der Entwicklung aufbauen, die von den Teams zu formulieren und zu begründen sind. Die leitenden Gedanken beschreiben die grundsätzliche Haltung, welche die Stadt Luzern und ihrer Partner bei der Entwicklung des Bahnhofraums verfolgen sollen. Die Leitenden Gedanken sind sowohl textlich als auch grafisch darzustellen.

Grundsätzliche Handlungsoptionen und Vorzugsoption

Das Entwicklungskonzept selbst ist als Vorzugsoptionen auf der Grundlage grundsätzlich möglicher Handlungsoptionen zu erarbeiten:

- Für zentrale Bestandteile des Konzepts sind mehrere Handlungsoptionen zu entwickeln und zu diskutieren. Diese können und sollen zu Beginn des Verfahrens möglichst breit und auch kühn sein.
- Die Wahl der weiterverfolgten Handlungsoptionen ist zu begründen. Dies beinhaltet auch den qualifizierten Verwurf nicht weiterverfolgter Handlungsoptionen.
- Die Begründung der Vorzugsoption soll sich sowohl auf den anzustrebenden Endzustand, wie auch im Bauzustand beziehen.

Vertiefung und Belege der Machbarkeit:

Das Entwicklungskonzept ist in seinen zentralen Punkten jedenfalls im engeren Bearbeitungsperimeter zu vertiefen und mit Belege der Machbarkeit zu unterfüttern. Weitere Vertiefungen sind möglich; ihre Festlegung geschieht in Absprache mit dem Begleitgremium. Die Vertiefungen beinhalten:

- die schrittweise Entwicklung des Konzepts. Es soll aufgezeigt werden, in welcher Abfolge das erarbeitete Entwicklungskonzept realisiert werden kann und wo kritische Punkte liegen.
- die Machbarkeit/Wirksamkeit zentraler Massnahmen. Zentrale bauliche Bestandteile sind in ihrer Machbarkeit vertieft zu prüfen, dies bezieht auch eine grobe Kostenschätzung sowie die Klärung der Verantwortlichen mit ein. Ebenso ist bei zentralen (verkehrlichen) Massnahmen, deren Wirksamkeit soweit als möglich zu belegen. Die Tiefe der Prüfung wird in Absprache mit dem Begleitgremium entscheiden.
- die Robustheit des Entwicklungskonzepts. Es ist aufzuzeigen, inwieweit das Konzept auch unter veränderten Umständen funktionieren kann. Ebenso ist klar zu deklarieren, welches die kritischen Annahmen sind.
- Ansätze für die Lösung von Interessenskonflikten zwischen den beteiligten Akteuren. Werden Massnahmen vorgeschlagen, die einem oder mehreren der beteiligten Akteure Nachteile bringen, ist in Absprache mit dem Begleitgremium aufzuzeigen, welche flankierenden Massnahmen oder Tauschoperationen möglich sind, um die Massnahme auch mehrheitsfähig zu machen.
- das Zusammenspiel zwischen Bauphase und Endzustand. Hier gilt es insbesondere zu prüfen, wie die negativen Auswirkungen der Bauphase möglichst klein gehalten werden können und ob Elemente des angestrebten Endzustands schon während der Bauphase oder gänzlich unabhängig vom DBL realisiert werden können.

2.5 Rahmenbedingungen

Die Rahmenbedingungen stellen zu beachtende Kriterien dar, die für die Bearbeitung der Aufgabe massgeblich sind. Diese gliedern sich in drei verschiedene Elemente:

- In einem **«Raumprogramm»** sind diejenigen Funktionen aufgeführt, die von den beteiligten Akteuren nach heutigem Stand des Wissens als zwingend angesehen werden. Diese Funktionen und Elemente sind zwingend in dem als massgeblich bezeichneten Perimeter unterzubringen. Änderungen der Elemente des Raumprogramms sind zu begründen.
- Für die Anordnung der unterschiedlichen Nutzungen und Funktionen sowie für den Umgang mit dem Bestand, wurden **«Regeln»** definiert, die für die Erarbeitung des Entwicklungskonzepts sowie der Anordnungen von Funktionen und Nutzungen zu befolgen sind. Auch hier sind Konflikte zu identifizieren und Abweichungen von den Regeln zu begründen.
- Die **«Grundlagen»** stellen sowohl übergeordnete Planwerke als auch in Planung und Realisierung befindliche Entwicklungen dar, die bei der Erarbeitung des Entwicklungskonzepts beachtet werden müssen.

Das Bauwerk des DBL – seine Gleisgeometrie sowie der Betrieb des Bahnhofs sind explizit nicht Bestandteil der Aufgabenstellung und in ihrem aktuellen Planungsstand als gegeben anzunehmen. Ein gewisser Spielraum (wenige Meter) besteht in der Anordnung und Ausgestaltung der Zugänge zum Bahnhof, sowie bei der Positionierung Entrauchung und Belüftung. Die Normen müssen jedoch eingehalten werden. Inputs für die Organisation der oberirdischen Bahnhofshalle, der oberirdischen noch für den Betrieb nötigen Gleisflächen sowie geplanter oder neuer S-Bahn-Stationen sollen während der Erarbeitung des Entwicklungskonzepts gesammelt werden. Verschiebungen von Funktionen im nationalen Bahnnetz sind schwierig, werden den SBB aber nach der Testplanung zur Prüfung übergeben, sollten Ideen das Begleitgremium überzeugen.

2.5.1 Raumprogramm

Detaillierte Auflistung der Grundlagen und Rahmenbedingungen folgt im überarbeiteten Programm zu Beginn der Testplanung an der Startveranstaltung am 6. April 2020.

2.5.2 Regeln

Detaillierte Auflistung der Grundlagen und Rahmenbedingungen folgt im überarbeiteten Programm zu Beginn der Testplanung an der Startveranstaltung am 6. April 2020.

2.5.3 Grundlagen

Grundlage	Aspekte	Art des Umgangs	Bemerkungen
Strategische Grundlagen und Planwerke			
Raumentwicklungskonzept 2018		Behördenverbindlich	Gültigkeitshorizont 2035
Mobilitätsstrategie 2018		Behördenverbindlich	Gültigkeitshorizont 2035
Stadtraumstrategie 2019		Behördenverbindlich	Gültigkeitshorizont 2035
Kantonaler Richtplan		Behördenverbindlich	
Richtplan leichter Zweiradverkehr		Behördenverbindlich	
Richtplan Fussverkehr		Behördenverbindlich	
Laufende Entwicklungen (deren Realisierung bei Start Bauphase abgeschlossen oder die gesetzt sind)			
Vorprojekt DBL			Stand 2013, wird parallel überarbeitet
Nationalstrassenprogramm	Bypass-Gesamtsystem		
Aggloprogramm 4. Generation			
Bauprogramm 2019-2022 (Kantonsstrassen)			
Gestaltungsplan Rösslimatt		Grundeigentümerverbindlich	
Grundlagendaten			
Kantonales Verkehrsmodell 2019		Koordinationsinstrument über alle Verkehrsplanungen	Anerkannt von Stadt und Kanton
Kantonales Verkehrsmodell 2040	- 2040 ohne Bypass/DBL - 2040 mit Bypass - 2040 mit Bypass und DBL	Koordinationsinstrument über alle Verkehrsplanungen	Grundlage Kanton Luzern
Entwicklungsrichtung Mobilität der Stadt Luzern	Beschreibung der Entwicklungsrichtung, wie die Stadt Luzern Verkehr reduzieren will		In Erarbeitung
Verkehrsperspektiven Bund 2040	Luzernspezifische Aussagen		
Wachstumsprognosen ÖV 2050			In Erarbeitung (ab Juni 2020 verfügbar)
Personenfrequenzen			

Grundlage	Aspekte	Art des Umgangs	Bemerkungen
In Erarbeitung befindliche Grundlagen (teilweise während der Testplanung zu koordinieren)			
Bus/Bahnkonzept 2040			In Erarbeitung ab 2020
Machbarkeitsstudie S-Bahn-Haltestelle Steghof			Abschluss Ende 2019
Konzept Mobilitätshub der SBB			
Konzept Ver- und Entsorgung des Bahnhofs (in Erarbeitung, SBB)			
Studie Personenströme (in Erarbeitung, SBB)			
Denkmalpflegerische Würdigung (in Erarbeitung, Kanton)			
Weitere Grundlagen von Dritten			
TAG-Studie plus Haltung Stadtrat	Aktueller Planungsstand		

3 Verfahren

3.1 Ablauf und Termine

Die Testplanung orientiert sich an der Wegleitung zur Ordnung Testplanung SIA (Ausgabe 2018). Bedeutsam für das Verfahren zum Bahnhofraum Luzern sind folgende Aspekte. Die teilweise über die Wegleitung hinausgehen:

- **Drei Durchgänge:** Das Verfahren wird in drei Durchgängen organisiert, die jeweils mit einer Kupplung enden. Nach jedem Durchgang werden den Teams während oder nach der Kupplung Hinweise zur weiteren Bearbeitung der Aufgabe gegeben.
- **Das Prinzip von Rede und Gegenrede:** Um die Bearbeitung der Aufgabe angesichts ihrer Komplexität zu ermöglichen und die Transparenz im Verfahren zu wahren, finden alle Vereinbarungen, Fragestellungen und Diskussionen während der Kupplungen statt. Ausnahme sind die Aktivitäten der planerischen Reserve, sowie die optionalen Werkstattbesuche in den Teams.
- **Werkstattbesuche der Teams:** Das Begleitgremium hält sich offen, die Teams im zweiten und dritten Durchgang mit einer Delegation zu besuchen, um allfällige Fragen zu klären und die Anforderungen der nächsten Kupplung zu besprechen.
- **Planerische Reserve:** Sollten während der Testplanung offene Fragen auftauchen, deren Beantwortung für die Arbeit der Teams von zentraler Bedeutung ist, kann diese durch die Begleitäburo und die beteiligten Partner soweit möglich angegangen werden.

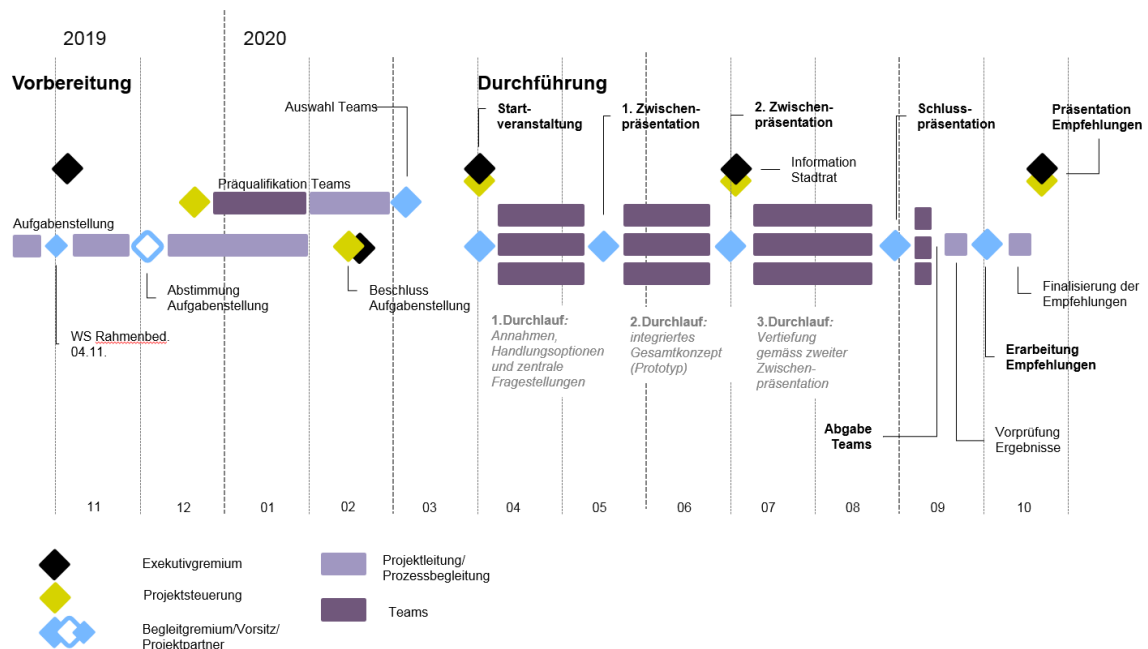


Abbildung 7: Ablauf der Testplanung mit typischen Bearbeitungsphasen

Startveranstaltung Testplanung, Abgabe der Unterlagen an Teams	Mo. 6. April 2020, 13.15 – 17.15 Uhr
1. Zwischenbesprechung	Mo. 11. Mai 2020
Versand Empfehlung für Weiterbearbeitung	Fr. 22. Mai 2020
<i>Optional: Werkstattbesuche der Teams</i>	<i>Juni 2020</i>
2. Zwischenbesprechung	Mo. 29. Juni 2020
Versand Empfehlung für Weiterbearbeitung	Fr. 10. Juli 2020
<i>Optional: Werkstattbesuche der Teams</i>	<i>Juli / August 2020</i>
Schlussbesprechung	Mo. 24. August 2020
Versand Empfehlung für Schlussabgabe	Fr. 28. August 2020
Schlussabgabe Projektarbeiten Testplanung	Fr. 18. September 2020
Prüfung Vollständigkeit der Unterlagen	Fr. 25. September 2020
Erarbeitung und Versand Empfehlung für Schlussbericht	Fr. 30. Oktober 2020

3.2 Veranstaltungen

Startveranstaltung

Für die selektionierten Bearbeitungsteams findet am Montag den 6. April 2020 zwischen 13.15 und 17.15 Uhr eine Startveranstaltung statt. Im Rahmen der Startveranstaltung werden die Rahmenbedingungen und die Themenschwerpunkte aus dem Programm durch das Begleitgremium präsentiert. Ein gemeinsamer Augenschein des Perimeters wird angestrebt. Die Teilnahme ist obligatorisch und mindestens von zwei Schlüsselperson pro Bearbeitungsteam zu besuchen.

Ablauf der folgenden Kupplungen

Die Zwischenbesprechungen dienen dem gemeinsamen Austausch der Teilnehmenden mit der Auftraggeberin und dem Begleitgremium. Es ist ein zentrales Anliegen der Veranstalterin, den Dialog zwischen allen Beteiligten zu ermöglichen und damit ein gemeinsames Verständnis der Aufgabenstellung, der Bedürfnisse und der Lösungsmöglichkeiten zu fördern.

Die 1. und 2. Zwischenpräsentationen, sowie die Schlusspräsentation laufen nach einem ähnlichen Schema ab:

- Vormittag: Präsentation der Arbeitsergebnisse inklusive Diskussion im Plenum (Präsentationszeit pro Team 20-30 min)
- Nachmittag: «Rundlauf» thematischer Gruppen des Begleitgremiums und vertiefte Diskussion einzelner Aspekte mit einzelnen Teams
- Schlussbesprechung mit Bericht aus den einzelnen Gruppen und ersten Vereinbarungen zum weiteren Vorgehen

Die Präsentation und Diskussion werden voraussichtlich in Anwesenheit aller Teams durchgeführt.

Die Bearbeitungsteams sind aufgefordert, an den Zwischenbesprechungen zu den nachfolgenden Punkten ihre Zwischenergebnisse vorzustellen. Die wichtigsten Inhalte sind für die Dokumentation des Verfahrens auf Plänen, in Skizzen und Diagrammen, mit Bildern und textlichen Erläuterungen – in Form eines Hand Outs – abzugeben.

1. Zwischenpräsentation (Mo. 12. Mai 2019)

Detaillierte Auflistung der geforderten Ergebnisse und Produkte folgt im überarbeiteten Programm zu Beginn der Testplanung an der Startveranstaltung am 6. April 2020.

2. Zwischenpräsentation (Mo. 29. Juni 2020)

Detaillierte Auflistung der geforderten Ergebnisse und Produkte folgt im überarbeiteten Programm zu Beginn der Testplanung an der Startveranstaltung am 6. April 2020.

Schlussbesprechung (Mo. 24. August 2020)

Detaillierte Auflistung der geforderten Ergebnisse und Produkte folgt im überarbeiteten Programm zu Beginn der Testplanung an der Startveranstaltung am 6. April 2020.

In der 1. und 2. Zwischenpräsentationen kann das Begleitgremium einzelne Teams explizit auffordern, von ihnen präsentierte Handlungsoptionen weiter zu bearbeiten, unabhängig davon, ob diese Teil der Vorzugsoption des jeweiligen Teams sind oder nicht.

3.3 Methodische Hinweise zur Bearbeitung der Aufgabe

Im Vordergrund des Verfahrens steht ein gemeinsamer Lernprozess für die Stadt Luzern und die beteiligten Akteure und Partner. Es geht darum, gemeinsam herauszufinden, welche Fragestellungen rund um den Bahnhof angehen muss, welche Möglichkeiten und Chancen, aber auch Abhängigkeiten bestehen und welche Entwicklungen nicht zielführend sind.

Die Entwurfsteams können den Prozess bestmöglich dadurch unterstützen, indem sie Ideen, Erkenntnisse, offene Fragen aber auch neue Probleme möglichst frühzeitig und offen in den Prozess einbringen und das Begleitgremium damit konfrontieren. Das Arbeiten mit „halbgaren Ideen“ und das Stellen kritischer Fragen ist damit ausdrücklich erwünscht und wird durch das Begleitgremium auch honoriert. Darüber hinaus sind die Teams auch aufgefordert, weitere Fragen, Themen und Hinweise begründet zu formulieren, sofern sie solches als substantiell für die Entwicklung des Bahnhofraums erweisen.

Es steht jedem Entwurfsteam frei, welchen Weg es zur Bearbeitung der Aufgabe wählt. Die folgenden methodischen und thematischen Hinweise zur Bearbeitung der Aufgabe in drei Durchgängen sind daher als Angebot zu verstehen (vgl. Abbildung 8)

Erster Durchgang (bis zur Zwischenpräsentation I):

Für den ersten Durchgang besteht eine der wesentlichen Aufgaben darin, die geschilderte Problemsituation in eine integrierte, raumbezogene Sicht zu übersetzen. Zusammen mit ersten Vermutungen, Ideen und dem zur Diskussion stellen von Konflikten und offenen Fragen ergibt sich ein eigenes Verständnis der Aufgabe, das die Zwischenpräsentation I prägen und die Diskussion um den Bahnhofraum initiieren soll („Konfrontieren“).

- Eigenes Problemverständnis des Entwurfsteams, Zusammenhänge erkunden und darstellen, offene Fragen identifizieren („Verstehen“).
- Erste spielerische Lösungsideen, kühne Hypothesen und Vermutungen, Auslegeordnung und Diskussion grundsätzlich möglicher Handlungsoptionen („Spielen“).

Konkret bedeutet dies, Vermutungen darüber anzustellen, welche Fragen und Orte für die zukünftige Entwicklung bedeutsam sind und welche weniger. Vor allem das Herausarbeiten von Zusammenhängen zwischen einzelnen Aspekten kann sehr wertvoll sein – ebenso wie eine Ergänzung der Aufgabenstellung durch neue Fragen. Demgegenüber steht die Diskussion möglicher Entwicklungsrichtungen oder auch Szenarien als wesentlicher Baustein eines lösungsorientierten Verfahrens.

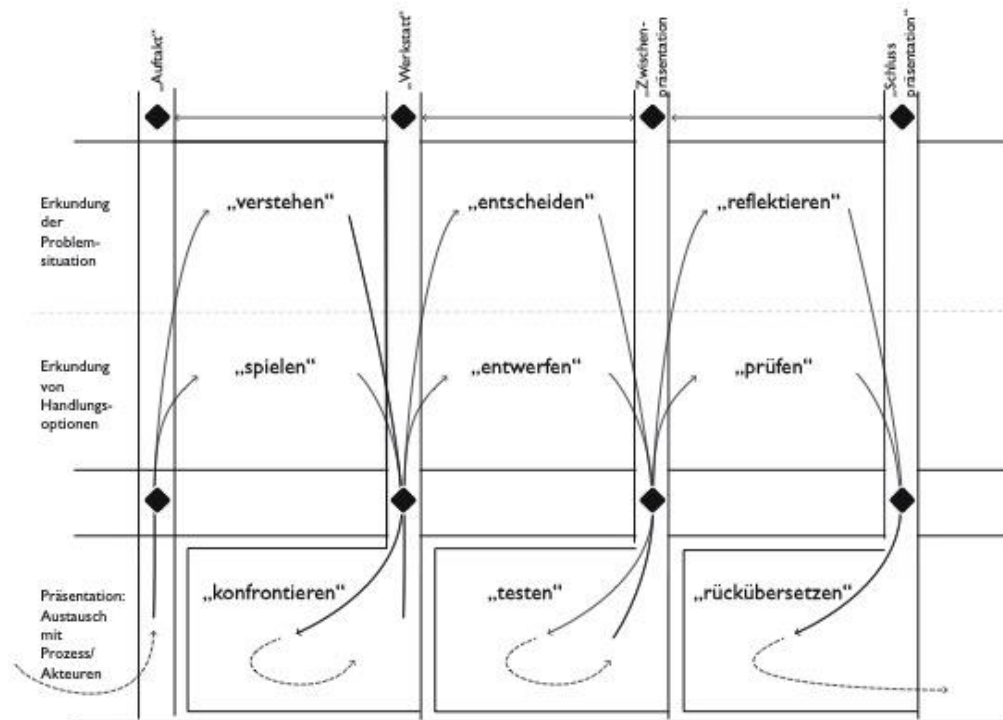


Abbildung 8: Schwerpunkte des Entwurfsprozesses (methodischer Hinweis)

Zweiter Durchgang (bis Zwischenpräsentation 2):

Die zweite Zwischenpräsentation ist die wichtigste Präsentation des Verfahrens! Aufgrund der Komplexität der Aufgabe ist es wichtig, die zentralen Entscheidungen über das Konzept zur Diskussion zu stellen, um die Rückmeldungen und neuen Erkenntnisse noch in die eigene Lösung einarbeiten zu können. Dafür ist das Vorstellen eines möglichst konsistenten Problemverständnisses und eines vorläufigen Gesamtkonzepts inklusive der dazugehörigen Argumentationslinien eine Grundvoraussetzung („Testen“).

- Herausarbeiten der zentralen Potenziale und Probleme, die behandelt werden müssen, Annahmen und Rahmenbedingungen, die der konzeptionellen Arbeit zugrunde liegen („Entscheiden“)
- Leitende Gedanken, Erarbeiten eines integrierten Gesamtkonzepts im Sinne einer Vorzugsoption, inklusive Begründung der Wahl („Entwerfen“)

Konkret sollten zu diesem Zeitpunkt (Vor-)Entscheidungen über die Entwicklungsrichtung gefallen sein und auch begründet werden können. Das heißt, eine Vorzugsoption sollte (möglicherweise aus mehreren Optionen heraus) gewählt werden, die die Schlüsselthemen so weit als möglich integriert behandelt. Die räumliche Ausgestaltung und die möglichen Konsequenzen dieser Entwicklungsrichtung sollten so klar wie möglich dargestellt sein – ebenso wie zugrunde gelegte Annahmen und noch offenen Punkte. Gemeinsam können dann offene Fragen und Kritikpunkte diskutiert werden. Nach der Zwischenpräsentation werden gemeinsam „Vertiefungen“ festgelegt, in denen die zentralen Elemente des Konzepts getestet werden sollen.

Dritter Durchgang III (bis Schlusspräsentation und Abgabe):

Die Schlusspräsentation dient normalerweise der Gesamtdarstellung der Entwurfsgeschichte, der zentralen Erkenntnisse und des weiterentwickelten Konzepts. Soweit möglich ist es hilfreich, wenn die Teams auch Empfehlungen für mögliche nächsten Schritte der verschiedenen Akteure abgeben, sowie zu klärende offene Fragen benennen können („Rückübersetzen“)

- Überprüfen der zugrunde gelegten Aufgaben, Problemsicht und Annahmen auf deren Gültigkeit, Identifikation von neuen Aufgaben und Fragestellungen, die sich durch den Erkenntnisgewinn ergeben haben („Reflektieren“)
- Vertiefen zentraler Elemente des Gesamtkonzepts auf ihre grundsätzliche Machbarkeit, Weiterentwicklung des Gesamtkonzepts („Prüfen“)

Für den Bahnhofraum Luzern könnte es wichtig sein, neben räumlichen Vertiefungen vor allem die Zusammenhänge zwischen Erkenntnissen und Handlungsoptionen aufzuzeigen. Dies gilt insbesondere für das Wechselspiel zwischen Bauphase und Endzustand. Ebenso wird davon ausgegangen, dass sich zum Ende der entwurflichen Arbeit neue Fragen stellen werden, die für das weitere Vorgehen von großer Bedeutung sein können. Eine grobe Einordnung von Zeitfenstern, Abhängigkeiten und zentralen Massnahmen auf der Zeitachse kann den Diskussionsprozess während des Verfahrens und danach weiter unterstützen.

3.4 Geforderte Produkte der Schlussabgabe

Detaillierte Auflistung der geforderten Ergebnisse und Produkte folgt im überarbeiteten Programm zu Beginn der Testplanung an der Startveranstaltung am 6. April 2020.

3.5 Verzeichnis der abgegebenen und verfügbaren Unterlagen

Detaillierte Auflistung der Grundlagen und Rahmenbedingungen folgt im überarbeiteten Programm zu Beginn der Testplanung an der Startveranstaltung am 6. April 2020.

4 Bestimmungen zur Präqualifikation

4.1 Termine

Publikation Präqualifikation auf simap.ch und im kantonalen Amtsblatt	Fr. 13. Dezember 2019
Fragestellung (per Email)	Fr. 10. Januar 2020
Fragebeantwortung (per Email)	Fr. 17. Januar 2020
Schlussstermin für die Einreichung der Bewerbungsunterlagen	Fr. 7. Februar 2020
Entscheid Bearbeitungsteams (Sitzung Begleitgremium)	Do. 12. März 2020
Bekanntgabe Ergebnisse Präqualifikation (per Email)	Fr. 13. März 2020

4.2 Abgegebene Unterlagen

- Entwurf Programm Testplanung «DBL – Entwicklung Bahnhofraum 2040» vom 13. Dez. 2019 (wird bis zum Start der Testplanung noch weiterentwickelt)
- [Lagebeurteilung 2019](#) (Stand B+A I vom Oktober 2019, wird bis zum Start der Testplanung noch weiterentwickelt)
- [Prozessdesign 2019](#) (Stand B+A I vom Oktober 2019)
- Selbstdeklarationsblatt

4.3 Fragestellung / Fragebeantwortung

Fragen zur Präqualifikation sind schriftlich per Mail bis am Freitag den 10. Januar 2019 einzureichen.

zHd. Markus Nollert
nollert@raum-ent-wicklung.ch

4.4 Eingabe der Bewerbungsunterlagen

Die gesamten Bewerbungsunterlagen sind in einfacher Form sowohl in Papierform wie auch als PDF (USB Stick) mit dem Vermerk «Präqualifikation Testplanung DBL – Entwicklung Bahnhofraum 2040» bis am 7. Februar 2020 (Massgebend ist der Poststempel einer schweizerischen Poststelle) an folgende Adresse einzureichen:

Stadt Luzern – Baudirektion
Stadtplanung Sekretariat (Zi. 2.337, am 7. Februar 2020 geöffnet bis um 16.00 Uhr)
Hirschengrabe 17
6002 Luzern

4.5 Einzureichende Unterlagen

Für die Präqualifikation haben die Bearbeitungsteams folgende Bewerbungsunterlagen einzureichen:

Auftragsverständnis

- Max. 2 A3 Seiten zum räumlichen Verständnis zum Gebiet bzw. zum Aufgabenverständnis, welches das Bearbeitungsteam vertritt.

Zusammensetzung und Qualifikationen des Bearbeitungsteams

Jedes Team sollte über Kenntnisse in den Fachbereichen Städtebau/Stadtplanung, Mobilität, Freiraum/Landschaftsarchitektur und Infrastrukturbau/Bauingenieurwesen verfügen. Die Leitung soll bei dem Fachbereich Städtebau/Stadtplanung, Mobilität oder Freiraum/Landschaftsarchitektur liegen.

Die Angaben können auf A4 oder A3 zusammengestellt werden)

- Angaben zum federführenden Büro sowie zu den weiteren beteiligten Büros (Gründung, Rechtsform seit wann, Anzahl Stellenprozente), Büroinhaber, Qualifikationen der Mitarbeitenden, Tätigkeitsbereiche in Kurzform (1/2 A4 Seite pro Büro)
- Angaben zu den Schlüsselpersonen und Funktion im Projekt, inkl. Liste der vergleichbaren persönlichen Referenzprojekte, (Leitung, stv. Leitung etc., max 1/2 A4 Seite pro Schlüsselperson)

Referenzprojekte (max. 6)

- Pro Bearbeitungsteam sind mind. 1 Referenzprojekt pro Fachbereich (Städtebau/Stadtplanung, Mobilität, Freiraum und Bauingenieurwesen) mit vergleichbarer Aufgabenstellung abzugeben (pro Projekt max. 1 A3 Seite)

Mit einem Referenzprojekt können auch mehrere Fachbereiche abgedeckt werden.

Selbstdeklaration

- Vollständig ausgefülltes und rechtsgültig unterschriebenes Deklarationsblatt (jeweils pro Büro des Bearbeitungsteams)

Wichtig

Der Beizug von Fachexpertinnen oder -experten aus dem Bereich Soziologie ist erst nach der Präqualifikation nachzuweisen. Angaben zu Experten und Referenzen zu diesen und auch weiteren Fachdisziplinen werden in der Präqualifikation nicht bewertet.

4.6 Vollständigkeit der Unterlagen

Die Prüfung auf Vollständigkeit der Unterlagen erfolgt durch die Prozessbegleitung (bureau für Raumentwicklung – Markus Nollert) mit der Stadtplanung Luzern, Baudirektion. Bei Unklarheiten behält sich die Auftraggeberin vor, das Bearbeitungsteam zu kontaktieren.

4.7 Eignungskriterien

Die Auswahl der Bearbeitungsteams für die Testplanung erfolgt durch das Begleitgremium nach folgenden Kriterien:

- Auftragsverständnis
- Erfahrung und Qualifikationen der Schlüsselpersonen
- Qualität der eingereichten Referenzprojekte

Um in der Testplanung eine breite Vielfalt von Lösungsansätzen zu erreichen, werden die Bearbeitungsteams auch aufgrund ihrer Unterschiedlichkeit untereinander ausgesucht. Dies folgt nach Ermessen des Begleitgremiums.

5 Bestimmungen zur Testplanung

5.1 Auftraggeberin

Die Stadt Luzern, vertreten durch die Baudirektion – Stadtplanung, ist Auftraggeberin und veranstaltet die Testplanung im selektiven Verfahren zur Entwicklung Bahnhofsumfeld 2040.

Stadt Luzern, Baudirektion – Stadtplanung

Hirschengrabe 17

6002 Luzern

041 208 77 05

Projektleitung: Sarah Grossenbacher / Pascal Stolz

5.1.1 Organisation und Betreuung

Bei der Organisation des Verfahrens wird die Auftraggeberin durch Markus Nollert vom bureau für Raumentwicklung begleitet.

bureau für Raumentwicklung

Markus Nollert

Aaargauerstrasse 70 / Atelier 26

8048 Zürich

nollert@raum-ent-wicklung.ch

5.2 Verfahrensart

Zur Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsumgebung 2040» wird eine einstufige Testplanung im selektiven Verfahren gemäss SIA Testplanung, Wegleitung zur Ordnung SIA (Ausgabe 2018) durchgeführt. Es sind eine Startveranstaltung, zwei Zwischenbesprechungen sowie eine Schlussbesprechung vorgesehen.

Die Testplanung ermöglicht die Einbindung der verschiedenen Betroffenen, aktiviert den zur Entwicklung gemeinsamer Strategien erforderlichen Dialog zwischen der Auftraggeberin, dem Begleitgremium und den Bearbeitungsteams und fördert damit ein gemeinsames Verständnis der Aufgabenstellung, der Bedürfnisse und der Lösungsmöglichkeiten.

Im Rahmen einer öffentlich ausgeschriebenen Präqualifikation werden drei Bearbeitungsteams für die Teilnahme an der Testplanung selektioniert. Grundlage für die Auswahl der Bearbeitungsteams bilden die einzureichenden Unterlagen (siehe Kapitel 4.5) sowie die Eignungskriterien (siehe Kapitel 4.7).

Das gesamte Testplanungsverfahren wird in deutscher Sprache durchgeführt. Ebenso sind alle Beiträge in deutscher Sprache zu verfassen und abzugeben.

5.3 Verbindlichkeit

Die Bestimmungen des vorliegenden Programms sind für die Auftraggeberin, das Begleitgremium und die Teilnehmenden der Testplanung verbindlich. Mit der Annahme des Auftrages (Teilnahmebestätigung) anerkennen die Teilnehmenden das Verfahren, das vorliegende Programm, die Ergebnisse der Fragebeantwortung sowie die Rückmeldungen des Begleitgremiums als verbindlich.

5.4 Teilnahmebedingungen

Um die geplante Testplanung durchzuführen, setzt die Auftraggeberin eine entsprechende Erfahrung und Fachkompetenz sowie die personellen Kapazitäten der teilnehmenden Mitglieder des Büros/der Büros voraus. Das Bearbeitungsteam muss sehr gute Kenntnisse in den Fachbereichen Städtebau/Stadtplanung, Mobilität und Freiraumplanung aufweisen. Bei welchem Fachbereich die Federführung und der Hauptarbeitsaufwand liegt, steht den Planerteams frei, muss in der Bewerbung aber genannt werden. Das federführende Planerbüro muss sich, sofern es die geforderten Kompetenzen nicht selbst abdeckt, mit Fachplanenden aus den anderen genannten Bereichen verstärken.

Im Anschluss an die Präqualifikation haben sich die Teams je nachdem mit Fachexperten aus dem Bereich der Soziologie zu ergänzen, sofern sie selber diese Qualifikationen nicht mitbringen.

5.5 Beteiligte an der Testplanung

5.5.1 Teilnehmende

Die Präqualifikation wird auf simap.ch und im kantonalen Amtsblatt des Kantons Luzern öffentlich ausgeschrieben.

5.5.2 Begleitgremium

Externe Experten:

- Rainer Klostermann, Dipl. Architekt ETH, Feddersen & Klostermann (Vorsitz)
- Aline Renard, Verkehrsingenieurin EPF SVI SIA, transitec AG
- Cordula Weber, Landschaftsarchitektin FH BSLA, StadtLandschaft GmbH
- Jöelle Zimmerli, Dr. Soziologin, Zimraum GmbH
- Tommi Mäkynen, Architekt ETH SIA SAFA, Helsinki Zürich
- N.N., Bauingenieurwesen/Infrastrukturbau

Experten der Projektpartner:

- Deborah Arnold, Stadt Luzern - Stadtplanung (SPL)
- Marietta Bürki, Stadt Luzern – Finanzdirektion (SFD)
- Daniel Meier, Stadt Luzern - Tiefbauamt (TBA)
- Urs Brotschi, Bundesamt für Verkehr (BAV) – Senior Projektleiter
- Patrick Abegg, Kanton Luzern - Mobilitätskoordinator
- Pascal Süess, Verkehrsverbund Luzern (vvl) – Geschäftsführer
- Massimo Guglielmetti, SBB Infrastruktur – Gesamtleiter «Neuer Bahnhof Luzern»
- Gunthard Orglmeister, Zentralbahn (zb) – Leiter Infrastruktur

Weitere (ohne Stimmrecht):

- Armin Vonwil, SBB-Immobilien
- Armin Camenzind, Luzern Plus – Geschäftsführer
- Stefan Schulthess, Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee (SGV) – Geschäftsführer
- Phillipp Keller, Kultur und Kongresszentrum Luzern – CEO
- Martin Bütikofer, Luzern Tourismus – Präsident
- Daniel Walker, Verkehrsbetriebe Luzern – Leiter Markt

5.6 Entschädigung

Die Teilnahme an der Präqualifikation wird nicht entschädigt. Für die vollständige und termingerechte Abgabe einer dem Programm entsprechenden Arbeit in der Testplanung erhält jedes Bearbeitungsteam eine Entschädigung von pauschal CHF 100'000 (inkl. MwSt., inkl. Nebenkosten).

5.7 Weiterbearbeitung

Den Teilnehmenden wird kein Folgeauftrag in Aussicht gestellt.

Das Verfahren ist so angelegt, dass die Bearbeitungsteams später nicht von der Teilnahme an weiterführenden Planungen oder Wettbewerben ausgeschlossen sind.

5.8 Urheberrecht

Das Urheberrecht der Testplanungsergebnisse geht ins Eigentum der Auftraggeberin über. Verfassende und Auftraggeberin besitzen nach Abschluss des Verfahrens das Recht der Veröffentlichung, wobei die Auftraggeberin und Verfassende zu nennen sind.

Die Ergebnisse aus der Testplanung können durch Dritte weiterverwendet werden. Die Auftraggeberin ist frei, die Resultate zu interpretieren und sämtliche Inhalte für die weitere Bearbeitung der Planung zu gebrauchen.

5.9 Gerichtsstand

Der Gerichtsstand ist am Sitz der Auftraggeberin.

5.10 Abgabe der Unterlagen

Abgabeform

Detaillierte Auflistung der geforderten Ergebnisse und Produkte folgt im überarbeiteten Programm zu Beginn der Testplanung an der Startveranstaltung am 6. April 2020.

Abgabeort

Stadt Luzern – Baudirektion
Stadtplanung Sekretariat (Zi. 2.337)
Hirschengrabe 17
6002 Luzern

Ein eingereichtes Projekt gilt nur dann als vollständig, wenn die Abgabefristen gewahrt werden und alle geforderten Unterlagen (siehe Kapitel 3.4 und Kapitel 5.10) vorliegen. Für das rechtzeitige Eintreffen sind die Teilnehmenden selbst verantwortlich.

5.11 Vollständigkeit der Unterlagen

Die Prüfung auf Vollständigkeit der Unterlagen erfolgt durch die Prozessbegleitung (bureau für Raumentwicklung – Markus Nollert) mit der Stadtplanung Luzern, Baudirektion – Stadtplanung. Bei Unklarheiten behält sich der Auftraggeber vor, das Bearbeitungsteam zu kontaktieren.

5.12 Schlussbericht

Die Erkenntnisse, Schlussfolgerungen und Empfehlungen aus der Testplanung für das weitere Vorgehen in der Entwicklung des Bahnhofstraums werden in Form eines Schlussberichts durch die Prozessbegleitung (bureau für Raumentwicklung – Markus Nollert) erarbeitet. Das Begleitgremium formuliert seine Empfehlungen, die ebenfalls in den Schlussbericht einfließen. Der Schlussbericht wird den teilnehmenden Bearbeitungsteams schriftlich durch die Auftraggeberin zugestellt.