

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 59 (2018)
Heft: 1

Artikel: Innovativer Bau- und Gestaltungsansatz für das urbanste Quartier der Stadt Luzern
Autor: Schürmann, Roger
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088154>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Innovativer Bau- und Gestaltungsansatz für das urbanste Quartier der Stadt Luzern

Roger Schürmann

Zusammenfassung

Bei dem mitten in der Stadt Luzern liegenden und lebendigen Hirschmattquartier war sowohl der Erneuerungsbedarf der Werkleitungen wie auch der Widerstand bei Bevölkerung und Gewerbe gegen eine jahrelange Baustelle hoch. Dank dem innovativen Ansatz der intensiven Bauweise konnte die Bauzeit und damit die Belastung für das Quartier von fünf bis sechs Jahren auf zwei verlängerte Sommerhalbjahre reduziert werden. Gleichzeitig wurde mit einer Neugestaltung der Oberfläche, angestossen durch den Sanierungsbedarf bei den Werkleitungen, ein Mehrwert für das Quartier als Lebens- und Wirtschaftsraum geschaffen. Der rasch erkennbare Baufortschritt der zweischichtig geführten Baustelle sowie die verlässliche und kundennahe Kommunikation erwiesen sich als Erfolgsfaktoren für die Akzeptanz bei Anwohnern und Gewerbe. Mit dem Abschluss der Arbeiten im Herbst 2017 geht auch für mich als verantwortlichen Projektleiter für die gesamte Bauausführung eine intensive, aber äusserst erfolg- und lehrreiche Zeit zu Ende.

1 Steckbrief zur Person



Abb. 1 Portrait Roger Schürmann. Autor des Artikels.

Zwar sind meine Hauptarbeitsorte am Bürotisch und im Sitzungszimmer, aber ich bin viel unterwegs. Besonders während der Bauausführung ist die Präsenz vor Ort wichtig und gibt Nähe zur Sache sowie zu den verschiedenen involvierten und betroffenen Personen.

Foto: L. Wolf, zentralplus

Name:	Roger Schürmann
Geburtsjahr:	1983
Funktion:	Tiefbauamt Stadt Luzern, Leiter Projekte (Projektierung und Ausführung)

Adresse des Autors: Roger Schürmann, Adligenswilerstrasse 29a, CH-6006 Luzern; E-Mail: roger.schürmann@stadtluzern.ch

Ausbildung

- 2010 Universität Basel: MSc in Umweltgeowissenschaften, mit Spezialisierung Meteorologie; Masterarbeit: *Bestimmung regionaler Quellstärken von CH_4 , N_2O , SF_6 und Hg über Massenbilanz mit ^{222}Rn*
- 2006 Universität Basel: BSc in Geowissenschaften, Major in Umweltgeowissenschaften

Berufserfahrung

- 2018– Tiefbauamt, Stadt Luzern, Leiter Projekte (Projektierung und Ausführung): Personelle, fachliche und finanzielle Leitung
- 2011–2017 Tiefbauamt, Stadt Luzern, Projektleiter Verkehr- und Infrastrukturprojekte: Projektleitung von diversen Verkehr- und Infrastrukturprojekten ab der Phase Studie bis und mit Ausführung: Verkehrsberuhigungsprojekte inkl. Tempo 30 Begegnungszonen, Strassenlärmsanierungen, Bushaltestellen, Sanierung Unfallschwerpunkte, Strassen- und Werkleitungsprojekte, Leitung Grossprojekte (“Gesamterneuerung Hirschmatt”); Fachbereichsverantwortlicher Strassenlärm sowie Tempo 30 und Begegnungszonen
- 2011 Resun AG, Aarau, Planungs- und Projektierungsgesellschaft für die Ersatzkernkraftwerke Mühleberg und Beznau, Projektassistent: Mitarbeit Organisationsentwicklung und bei Fachberichten im Bereich Umwelt und Raumplanung
- 2010 (7 Monate) Eidgenössische Forschungsanstalt WSL, Waldböden und Biogeochemie, Birmensdorf, 7 Monate 2010, Zivildienstleistender: Literaturstudien, Feld- und Laborarbeit, Datenanalysen
- 2007 (6 Monate) Desert Research Institute, Reno (Nevada, USA), Division for Atmospheric Science, Praktikant: Literaturstudien, Feld- und Laborarbeit, Datenanalysen, Autorentätigkeit

Weiterbildungen

Verschiedene Ein- und Mehrtageskurse 2012 bis 2017 (Auswahl):

- Weiterbildung Lärm und Schallschutz, private Durchführung (Werner Stalder), Aarau
- Vertragswesen Tiefbau, Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute, Zürich
- Medientraining, MAZ – Die Schweizer Journalistenschule, Luzern
- Strassenbau, IMP – Institut für Materialprüfung, Oberbuchsitzen
- ab 2018 CAS Leadership, Hochschule Luzern ab 2018

2 Einblicke in die Praxis: Das Hirschmattquartier: Zentral und intensiv genutzt

Der Erweiterungsbedarf der Stadt Luzern sowie die neu nach Süden ausgerichteten Gleisanlagen des Bahnhofs Luzern schufen Ende des 19. Jahrhunderts die Voraussetzung für die Ausschreibung eines Stadtbauplans westlich des Bahnhofs. Der 1898 in Kraft gesetzte Bebauungsplan der erst-rangierten Heinrich Meili-Wapf und Robert Winkler löste eine fieberhafte Bautätigkeit im Gebiet Hirschmatt aus. Die Überbauung des orthogonal angeordneten Musters erfolgte innert zehn Jahren bis zirka 1910.

Die grossstädtisch anmutende Blockrandbebauung Hirschmatt (Abb. 2) mit den sechs Nord-Süd Längsstrassen und vier Ost-West Querstrassen entspricht im Wesentlichen noch immer dem Bebauungsplan von 1898 (Abb. 3). Das direkt neben dem Bahnhof Luzern gelegene Hirschmattquartier ist aktuell eines der urbansten und lebendigsten Quartiere der Zentralschweiz. Neben den beinahe 3'000 Einwohnerinnen und Einwohnern prägt ein bunter Mix von Kleingewerbe, Dienstleistungsbetrieben, Hotellerie und Gastronomie das Quartierbild. Daneben befindet sich mitten im Quartier der Park "Vögeligärtli" mit der Zentral- und Hochschulbibliothek, einer der beliebtesten innerstädtischen Freiräume, sowie das "Helvetiagärtli" im Südzipfel des Quartiers (Abb. 4).



Abb. 2 Die Hirschmattstrasse um 1900 mit beidseitiger Baumreihe und grosszügigen Freiräumen. In der Strassenflucht ist der "Luegisland"-Turm der Stadtmauer nördlich der Reuss zu erkennen. Blickrichtung Nordwest.

Foto: Stadtarchiv Luzern

Übersichtskarte Hirschmatt-Quartier Luzern

Stand 23. Februar 2016

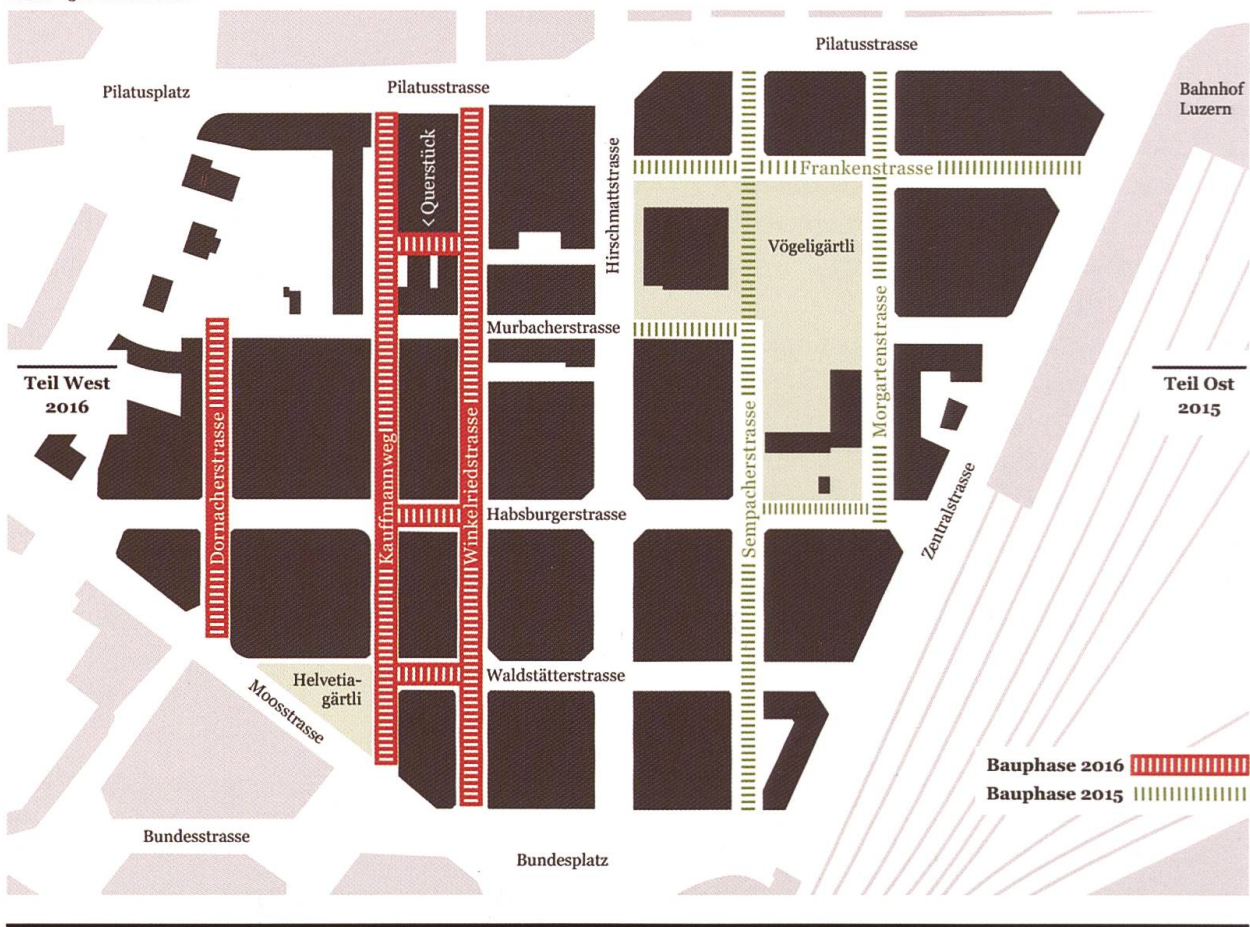


Abb. 3 Das Hirschmattquartier und der Projektperimeter der “Gesamterneuerung Hirschmatt” im Überblick.
Abbildung: Stadt Luzern und ewl

Rund um das Hirschmattquartier führen verkehrlich hoch belastete Kantonsstrassen. Abgesehen von der mitten durchs Quartier verlaufenden Hirschmattstrasse ist das Quartier davon vergleichsweise wenig belastet. Die übrigen Strassen weisen eine Sammel- oder Erschliessungsfunktion auf (*Strassenverzeichnis der Stadt Luzern* 2014). Im Quartier gibt es für die Anwohner, Besucher und das Gewerbe knapp 500 öffentliche Oberflächenparkplätze sowie doppelt so viele private Parkierungsanlagen. Durch das Quartier führen auch zwei kantonale Radrouten (*Stadt Luzern* 2008). Das mit Abstand bedeutendste Verkehrsaufkommen in diesem innerstädtischen Raum kommt den zahlreichen Fussgängern zu, die sich im Quartier aufhalten, bewegen und das Quartier auch als direkten Zugang zum Bahnhof nutzen.

2.1 Grosses Sanierungsbedürfnis und gleichzeitig grosser Widerstand führen zum Ziel einer quatiervetraglichen “Gesamterneuerung Hirschmatt”

Im Strassenraum des Hirschmattquartiers haben sich seit der vorletzten Jahrhundertwende und dem Aufkommen des Automobils einige Dinge verändert und Sanierungen stattgefunden. Beispielsweise wurden die Trottoirs zurück- und zu Parkplätzen umgebaut. Mitte 1980 erfuhr das ganze Quartier mit der Einführung von Tempo 30 und punktuellen verkehrsberuhigenden Massnahmen eine weitere Veränderung. Unterhalb der Strassenoberfläche blieb bis vor Kurzem hingen-



Abb. 4 Heute ist das Hirschmattquartier ein intensiv genutzter Raum mit einem bunten Mix aus Kleingewerbe, Dienstleistungsbetrieben, Hotellerie und Gastronomie. Das “Helvetia-Pärkli” mit dem kleinen Wochenmarkt und das “Vögeligärtli” stellen vielgenutzte Freiräume im Quartier dar. Foto: A. Gut

gen vieles beim “Alten”. So stammte die Kanalisation aus der Zeit der Erstbebauung Anfang des 20. Jahrhunderts. Die Trinkwasserleitungen waren stellenweise bis zu 80 Jahre alt und das in die Jahre gekommene Stromkabelnetz störungsanfällig. Auch die Hausanschlüsse der verschiedenen Medien wiesen einen hohen Sanierungsbedarf auf. Eine erste Etappe der Werkleitungserneuerungen wurde in den Jahren 2005 bis 2008 bereits umgesetzt. Allerdings dauerten die Bauarbeiten in diesem belebten Wohn- und Gewerbequartier zu lange. Die langanhaltende Belastung der Bewohner und Gewerbebetriebe führte zu grossem Unmut. In der Folge kam es – ausgelöst durch eine Petition, welche von über 170 Gewerbebetrieben im Quartier unterschrieben und vom Quartierverein unterstützt wurde – zu einem mehrjährigen Baumoratorium (*Stadt Luzern* 2007). Die Stadt Luzern hat gemeinsam mit der örtlichen Versorgungsgesellschaft ewl (“energie wasser luzern”) ihre Lehren gezogen und die Planung für die verbliebenen sechs der insgesamt zehn zu sanierenden Strassenabschnitte neu aufgerollt. Da aufgrund der umfassenden Werkleitungssanierungen die Strassenoberflächen sowieso zu grossen Teilen entfernt wurden, sollte auch die Gestaltung des Strassenraumes hinterfragt und an zukünftige Bedürfnisse angepasst werden. Es sollen möglichst viele Bedürfnisse im Projekt umgesetzt und Mehrwert geschaffen werden. Einen erneuten Bau-stopp aufgrund eines weiteren Widerstandes aus der Bevölkerung galt es zudem unbedingt zu vermeiden. Dem Konzept für die Bauausführung und den Bedürfnissen aus dem Quartier galt es darum grosse Beachtung zu schenken. Der Grosse Stadtrat genehmigte mit den nachfolgenden Zielen im Januar 2014 den Ende 2013 beantragten Kredit über insgesamt 22.9 Millionen Franken.

Ziele:

- *Werkleitungserneuerungen*: Erneuerung aller Werkleitungen im Strassenkörper, sodass mindestens die nächsten zehn Jahre keine vorhersehbaren Werkleitungsarbeiten mehr getätigt werden müssen (keine erneuten Baustellen für das Quartier).
- *Mehrwert schaffen – stadträumliche Aufwertung*: Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Nutzungsflexibilität für künftige Bedürfnisse.
- *Mehrwert schaffen – weitere Bedürfnisse aufnehmen*: Berücksichtigung weiterer Bedürfnisse wie Erhöhung der Verkehrssicherheit, Umsetzung der Behindertengerechtigkeit, Schliessung von Lücken im Velonetz, Anpassung der Beleuchtung an den “Plan Lumière” (art light GmbH, 2006) oder Bau einer neuen öffentlichen Toilettenanlage.
- *Quartierverträgliche Bauweise*: Möglichst geringe Belastung für das Quartier und deren Besucherinnen und Besucher während der Bauarbeiten.

2.2 Umsetzung mit einer ganzheitlichen Betrachtung, Partizipation des Quartiers und in intensiver Bauweise

Folgende Lösungsansätze wurden verfolgt, um die gesetzten Ziele in diesem anforderungsreichen Umfeld zu erreichen:

- *Ganzheitliche Betrachtung für Mehrwert*: Der Raum wurde als Ganzes betrachtet. Alle anstehenden Bedürfnisse wurden zu einem Projekt gebündelt. Dies ergab die Chance, aus den Werkleitungssanierungen einen Mehrwert zu erzeugen und die verschiedenen Bedürfnisse optimal aufeinander abzustimmen.
- *Führung als Gesamtprojekt*: ewl und die Stadt Luzern führten das Projekt gemeinsam und unter Einbezug aller internen und externen Partner durch. Planung und Ausführung erfolgten aus einer Hand mittels einer gemeinsam eingesetzten Gesamtprojektleitung mit den notwendigen Kompetenzen.
- *Partizipation in Planungsphase*: Bereits in einem frühen Planungsstudium wurden die Stakeholder aus dem Quartier in kleinen Gruppen zu Rundtischgesprächen eingeladen. Die vielfältigen Inputs und teilweise auch einander entgegenstehender Ansprüche an den öffentlichen Raum – kontroversestes Thema war die Anzahl Oberflächenparkplätze – wurden aufgenommen, miteinander diskutiert und schliesslich austariert ins Projekt integriert. Durch diesen Austausch konnten Anliegen frühzeitig berücksichtigt und Akzeptanz geschaffen werden.
- *“Kurz aber heftig” – Intensive Bauweise*: Die Bauzeit für eine herkömmliche, konventionelle Realisierung der umfangreichen Arbeiten wurde auf fünf bis sechs Jahre geschätzt bzw. auf rund ein Jahr pro Strassenzug. Mit der intensiven Bauweise konnte die Bauzeit massiv verkürzt werden. Dadurch wurde das Quartier zwar intensiver, aber viel weniger lang beansprucht. Für die Hauptarbeiten in intensiver Bauweise im Strassenbereich betrug die Bauzeit zwischen zwei und maximal drei Monaten pro Strassenzug, sodass das gesamte Vorhaben in zwei Jahren ausgeführt werden konnte. Die erhebliche Verkürzung der Bauzeit wurde durch einen Zweischichtbetrieb von 6.00 bis 23.00 Uhr inklusive Samstagsarbeit sowie den gleichzeitigen Einsatz von mehreren Bauequipen, die in einem möglichst grosszügigen Baubereich sicher und effizient zuarbeiteten, erreicht. Zu diesem Zweck wurden ganze Strassenabschnitte komplett für den Verkehr gesperrt (Abbildungen 5a und 5b). Alle Bäume, welche aufgrund der Bauarbeiten sowieso nur teilweise hätten erhalten werden können, wurden bei Baubeginn gefällt und bei Bauende wieder neu gepflanzt.
- *Intensive Kommunikation nach innen und aussen*: Auf die Kommunikation sowohl innerhalb der Verwaltung bzw. innerhalb des Projekts wie auch gegen aussen wurde sowohl in der Projektierungs- wie auch der Ausführungsphase viel Wert gelegt. Die Information der Quartierbe-

völkerung erfolgte frühzeitig und laufend. Beispielsweise wurden bereits mehr als anderthalb Jahre vor dem geplanten Baustart alle Quartierbewohner persönlich angeschrieben und zu einer Informationsveranstaltung eingeladen sowie Gespräche im Rahmen der sogenannten “Tage des offenen Baubüros” angeboten. Die Termine wurden von den Anwohnern und Gewerbetreibenden zahlreich wahrgenommen. In diesen Gesprächen wurden wertvolle Ideen und Lösungsansätze erarbeitet. So konnten Anlieferflächen für Gewerbebetriebe im Endzustand optimiert werden oder für die verschiedenen Bauphasen viele kleine Lösungen für das Weiterfunktionieren des Quartiers erarbeitet werden. Als Resultat wurden beispielsweise Innenhöfe umorganisiert und baulich verändert, Anlieferzeitfenster für grosse Detailhändler festgelegt oder für täglich zwanzig Reise-cars eines Hotels ein temporäres Erschliessungskonzept entwickelt. Ebenso wurde in der Ausführungsphase viel Wert auf eine regelmässige und kunden-nahe Kommunikation gelegt.

Mit periodisch erscheinenden Baustelleninformationen wie zum Beispiel über veränderte Verkehrsführungen wurde das Hirschmattquartier laufend und rechtzeitig ins Bild gesetzt. Bei Fragen stand ich als verantwortlicher Projektleiter für die Ausführungsphase während der Baustellenbetriebszeiten via Baustellentelefon stets mit Rat und Tat zur Verfügung. Je nach Bauphase eine beanspruchende, aber auch befriedigende und wichtige Arbeit. Die Kontakte halfen, am Puls des Quartiers zu bleiben. Oft konnten die Sorgen durch Information oder Hilfestellungen wie die Verlegung von lärmintensiven Arbeiten in ein weniger sensibles Zeitfenster gelindert werden. Es war oft Kreativität, ein gutes Gespür für das Gegenüber sowie das tatsächlich Machbare gefordert. Ein unkompliziertes Strassenfest mit Gratis-Grillwürsten jeweils nach Abschluss einer jeden Bauphase und eine “Danke-und-Tschüss-Schokolade” mit dem Foto des Bauteams auf dem Wickelpapier rundeten die umfassenden Kommunikationsmassnahmen der Bauarbeiten im Hirschmattquartier ab.

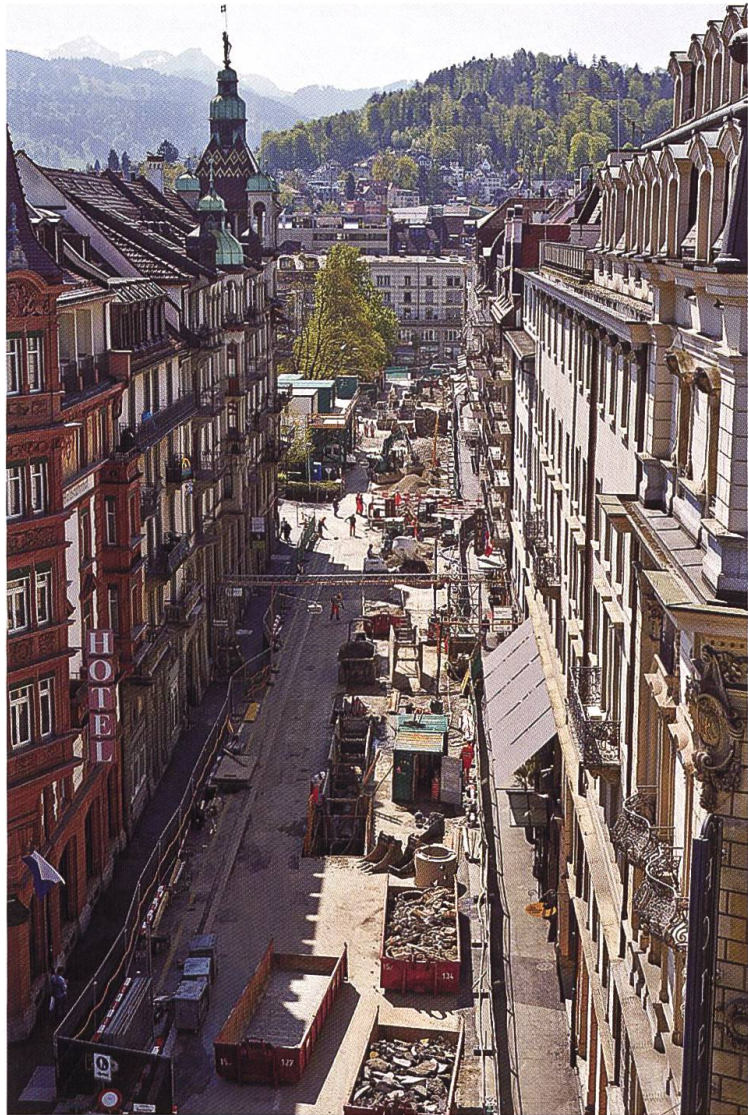


Abb. 5a Intensive Bauphase an der im Vergleich zu den anderen fünf Strassenzügen grosszügigen Frankenstrasse während der Tagesschicht.

Foto: A. Gut

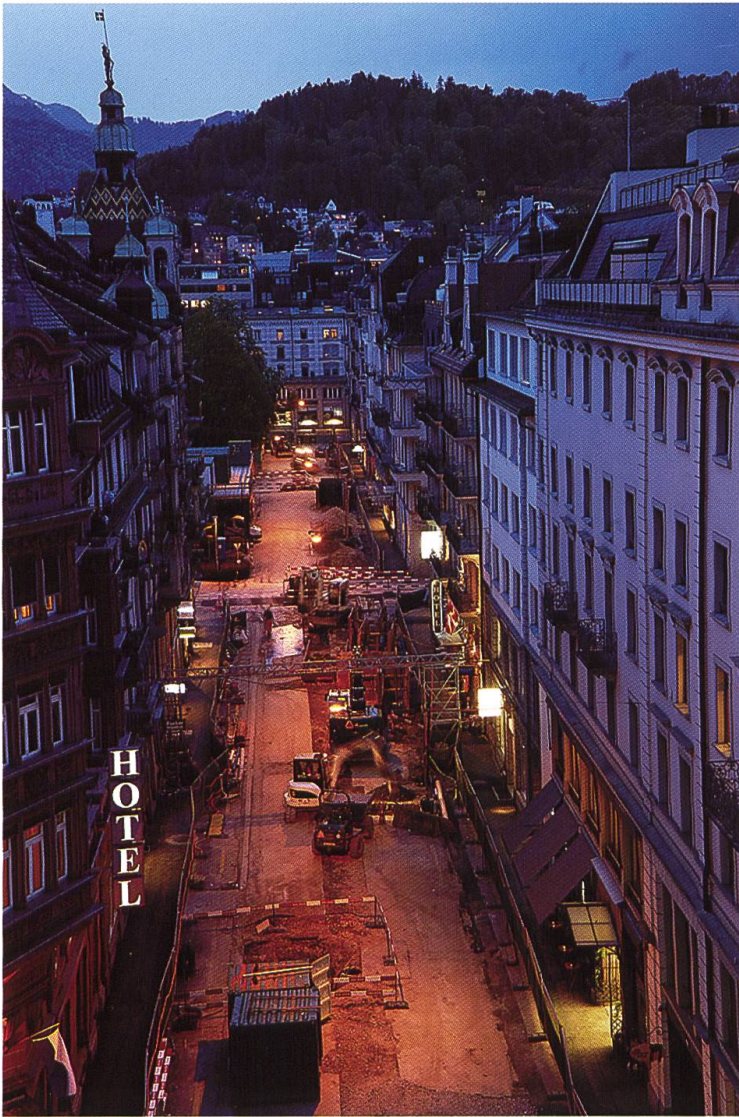


Abb. 5b Die Frankenstrasse während der Abendschicht. Gearbeitet wurde bis 23:00 Uhr.
Foto: A. Gut

2.3 Stadträumliche Aufwertung – mehr Raum und Flexibilität für künftige Nutzungen

Die gestalterischen Lösungsansätze lehnen sich an die Grundidee des Bebauungsplans von 1897 an. Beim Bau des Hirschmattquartiers Ende des 19. Jahrhunderts erhielten die Häuser ein breites Trottoir. Für den Fahrverkehr stand eine gleich grosse Fahrbahnfläche zur Verfügung wie für den Fussverkehr auf beiden Strassenseiten (vgl. Abb. 2). Dabei diente das Trottoir nicht nur zum Zirkulieren, sondern stellte zusammen mit den anderen Freiräumen wie dem “Vögeligärtli” und dem “Helvetiapärkli” einen wichtigen Aufenthaltsbereich dar (vgl. Abb. 3). Die “Gesamterneuerung Hirschmatt” bot nun die Chance, die Trottoirs wieder zu verbreitern und damit mehr Raum für Fussgängerinnen und Fussgänger zu schaffen. Konkret sah das Gestaltungskonzept vor, die bestehenden Trottoirs beidseitig der Strasse wieder mindestens bis auf die Flucht der heutigen Fahrgasse zu verbreitern und die Fahrbahn damit auch optisch zu verschmälern. Der bis anhin hohe Trottoirrand wurde auf ein Minimum reduziert.

Die bisherigen Längs- und Schrägparkierungen (Abb. 6) im Fahrbahnbereich finden neu in reduzierter Form längs als Trottoirparkierung statt (Abb. 7). In Bereichen mit sehr vielen Fussgängerinnen und Fussgängern entfallen die Parkplätze ganz. So entstanden grosszügige Vorzonen mit neuen Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsbereichen. Die Pflanzung von neuen Strassenbaumreihen in jedem Strassenzug hat die Attraktivität des Quartiers zusätzlich erhöht. Soll zukünftig die Anzahl Parkplätze zu Gunsten von mehr Trottoirflächen reduziert werden, ist dies schnell und ohne baulichen Aufwand umsetzbar: Es muss lediglich die Markierung aufgelöst werden. Das erhöht die Nutzungsflexibilität heute und in Zukunft deutlich.

Bei der Neugestaltung wurden auf einer Länge von über 3.5 Kilometern die Randsteine frisch gesetzt. Diese erhielten überall gemäss den Vorgaben aus dem Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2012 (Der Bundesrat 2002/2017) und der daraus entstandenen Richtlinie (Schmidt & Manser 2003) einen Anschlag von lediglich drei Zentimetern anstatt der vorherigen zirka acht Zentimeter, was gleichzeitig für Gehbehinderte ein ungehindertes Queren an beliebiger Stelle und für Sehbehinderte die taktile Erkennbarkeit der Gehwegflächen ermöglicht. Mit Vertretern von sehbehinderten Personen wurde

an der optimalen Ausgestaltung zusätzlich gearbeitet und Feldversuche durchgeführt. Daraus ging neben vielen kleinen Optimierungen z. B. im Bereich der Möblierung/Signalisierung schliesslich als effizienteste Hilfestellung ein Leitliniensystem (*Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute* 2005) auf den wichtigsten Achsen hervor, welches je nach Bedarf rasch erweitert werden kann.

Auch die weiteren Bedürfnisse konnten mit der neuen Oberflächengestaltung berücksichtigt werden: Es wurden Unfallschwerpunkte z. B. aufgrund von ungünstigen Sichtzonen in Bereich von Kreuzungen oder Parkierungen verbessert, Lücken durch zusätzliche, grosszügige Velostreifen im Velonetz geschlossen, das neue Veloparkierungskonzept für eine geordnete Parkierung umgesetzt (*Stadt Luzern* 2015), das Quartier nach den Grundsätzen des “Plan Lumière” (*art light GmbH* 2006) mit neuen LED-Leuchten umweltfreundlich, gezielt und angenehm ausgeleuchtet sowie ein neues öffentliches WC im Bereich des vielbesuchten “Vögeli-gärtli” gebaut. Letzteres entspricht einem über zwanzigjährigen Bedürfnis, welches aufgrund eines ausbleibenden Konsenses über den genauen Standort in diesem städtebaulich sensiblen Umfeld und zuletzt eines Gerichtsentscheides bislang nicht umgesetzt werden konnte.



Abb. 6 Die Sempacherstrasse von oben mit Schrägparkierung vor der Sanierung.
Foto: A. Gut

2.4 Fazit

Die “Gesamterneuerung Hirschmatt” wurde mit den intensiven Bauphasen in den Sommerhalbjahren 2015 und 2016 sowie den Abschluss- und Deckbelagsarbeiten im Herbst 2017 erfolgreich abgeschlossen. Dabei wurde die einmalige Chance genutzt – ausgehend von einer Werkleitungssanierung – das Hirschmattquartier mit seinen hohen und vielfältigen Nutzungsansprüchen dank eines innovativen und flexiblen Gestaltungsansatzes aufzuwerten. Die neue Gestaltung mit den breiten Trottoirs schafft langfristig Raum für vielfältige Nutzungen sowie neue Raumzuteilungen und trägt dazu bei, dass das Quartier ein lebendiger und beliebter Raum zum Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Verweilen bleibt. Der frühzeitige Miteinbezug aller Beteiligten hat sich sowohl in Bezug auf die Akzeptanz wie auch die Qualität des Resultats auszubezahlt. Die intensive Bauweise



Abb. 7 Die Sempacherstrasse mit Längsparkierung, breiteren Trottoirs, einer einseitigen Baumreihe und einem neuen Velostreifen nach der Umgestaltung. Foto: A. Gut

nach dem Motto “kurz aber heftig” mit den Arbeitszeiten von 6.00 Uhr bis 23.00 Uhr von Montag bis Freitag sowie Samstagsarbeit stiess dank des rasch erkennbaren Baufortschritts und der kundennahen sowie verlässlichen Kommunikation auf grosse Akzeptanz.

Im Rahmen einer Auswertung (Kieliger & Schürmann 2016) unter allen Projektbeteiligten wurden für zukünftige, innerstädtische Projekte folgende Empfehlungen herausgearbeitet:

- *Ganzheitliche Betrachtungen für Mehrwert.* Es lohnt sich, ganzheitliche Lösungen anzustreben und Vorhaben – zum Beispiel Werkleitungssanierungen – zu nutzen, um Mehrwert für den ganzen Stadtraum zu schaffen.
- *Kommunikation als integraler Bestandteil.* Partizipation und eine frühzeitige, zielgerichtete und verlässliche Kommunikation und der “Einsatz für den Kunden” vor Ort sind zentrale Erfolgsfaktoren für innerstädtische Projekte.
- *Alles aus einer Hand.* Bei komplexen Projekten mit vielen Beteiligten und grosser Betroffenheit lohnt sich der Aufbau einer möglichst einfachen Projektorganisation mit gemeinsamen Schlüsselpersonen (Projektleitung) inklusive der notwendigen Finanz- und Weisungsbefugnissen.
- *Intensives Bauen.* Dies eignet sich nach sorgfältiger Abwägung und Vorbereitung in hochbeanspruchten, urbanen Räumen und führt zu einer substanziellen Bauzeitverkürzung und damit Belastung des Raumes.
- *Der Projektleiter als kompetenter “Kümmerer”.* Dem Projektleiter kommt eine zentrale Rolle zu. Er nimmt die Vielzahl von Bedürfnissen, Anliegen sowie Interessen wahr und kümmert sich im Sinne der “Kunden” (Bevölkerung) fachkompetent um alles, sodass die definierten Projektziele erreicht werden können.

Ich bin Ende 2013 in der Bewilligungsphase des Auflageprojektes sowie während des Finanzierungsprozesses beim Grossen Stadtrat zur Unterstützung des Gesamtprojektleiters zum Projektleitungsteam dazugestossen. Von Anfang an durfte ich viel Verantwortung und kurz darauf die Projektleitung für die Ausführungsphase übernehmen. Der Aufgabenbereich ist äusserst vielfältig und am Puls der Bevölkerung und der Politik. Fachlich solides Grundwissen zum Beispiel in Bezug auf verkehrsplanerische, strassenbautechnische, hydrogeologische oder rechtliche Fragestellungen gehören genauso zum Anforderungsbereich wie das Führen von Verhandlungen und Gesprächen, Verfassen von verschiedenen Texten wie bei den im Rahmen der “Gesamterneuerung Hirschmatt” eingegangenen Gerichtsbeschwerden zum Oberflächenprojekt und der Vergabe der Baumeisterarbeiten, Kommunikations- und Medienarbeit und letztlich natürlich das zielgerichtete und wenn notwendig hartnäckige Führen des Baustellenteams. So galt es, das Bauprojekt betreffend Termine, Kosten und inhaltliche Vorgaben auf Kurs zu halten. Für mich gehen mit dem Abschluss der Bauarbeiten vier sehr intensive und dank Engagement, Freude sowie Personen, die mich unterstützt und gefördert haben, äusserst erfolg- und lehrreiche Jahre zu Ende, und ich freue mich mit diesen Erfahrungen im Rucksack auf die neuen, kommenden Aufgaben in diesem spannenden Umfeld einer städtischen Verwaltung.

3 Hinweis für den Berufseinstieg für Abgänger der Geowissenschaften

Persönlich erachte ich es am wichtigsten, während des Studiums dem nachzugehen, was einen selbst am meisten interessiert und Freude bereitet. Die zweite Empfehlung ist, sich die Zeit für ein Praktikum zu nehmen. Dabei erhält man tolle Einblicke, gewinnbringende Erfahrungen, neue Impulse sowie Kontakte, welche für die künftige Stellensuche nicht zu unterschätzen sind.

Die Ausbildung an der Universität Basel erachte ich als gut und schaue gerne auf die Zeit zurück. Ich könnte mir aber vorstellen, dass die eine oder andere weniger forschungs-, sondern praxisorientiertere Vorlesung für die Studierenden vorteilhaft sein könnte. So besteht z. B. in meinem Arbeitsbereich ein grosser Bedarf an Verkehrsfachleuten. Schweizweit gibt es jedoch kaum Ausbildungsstätten. Bereits wenige, aber substantielle Grundlagenvorlesungen zur Verkehrsplanung von ausgewiesenen Fachpersonen könnten da einen grossen Unterschied bei der Stellensuche nach dem Studium ausmachen. Ein anderes, derzeit bei Behörden und Ingenieurbüros viele Ressourcen bindendes Themenfeld ist der Lärmschutz. Im Idealfall kommen die Dozentinnen oder die Dozenten zumindest punktuell aus der Praxis, womit eine zusätzliche und gegenseitige Nähe zwischen Praxis und der Universität entsteht.

Für die Stellensuche nach dem Studienabschluss kann ich vor allem auf vier Punkte hinweisen:

- *Offen sein*: Nach dem Studium stehen noch sehr viele, auch zunächst fachfremde Richtungen offen. Fast alles ist möglich. Die Gelegenheit sollte man nutzen und nicht zu eng suchen.
- *Kontakte nutzen*: Bestehende Kontakte z. B. aus dem Praktikum, von Mitstudierenden oder auch der AlumniGeo sollte man unbedingt nutzen.
- *Ohne Fleiss kein Preis*: Ein gutes und sauberes Dossier sind das A und O. Es lohnt sich auch eine Beratung oder ein sogenannter Dossier-Check. Natürlich müssen die Unterlagen auf den jeweiligen Arbeitgeber abgestimmt werden. Eine Standardbewerbung, die man an beliebiger Stelle einreichen könnte, kommt selten gut an und landet wohl oft auf dem “Nein-Danke-Haufen”. Dasselbe gilt bei den Bewerbungsgesprächen: Ein professioneller, gut vorbereiteter und authentischer Auftritt ist gefragt.
- *Nicht verzagen*: Absagen gehören dazu. Davon soll man sich nicht entmutigen lassen. Damit für die weiteren Bewerbungen etwas zurückbleibt, nicht vergessen, freundlich ein Feedback einzufordern.

Literatur/Quellenverzeichnis

- art light GmbH. 2006. *Plan Lumière. Das Beleuchtungskonzept für die Stadt Luzern*. Stadt Luzern. Luzern, 1–115.
- Der Bundesrat 2002/2017. Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) vom 13. Dezember 2002 (Stand am 1. Januar 2017). *Systematische Rechtssammlung* Nr. 151.3.
- Kieliger T. & Schürmann R. 2016. *Erfahrungsbericht Gesamterneuerung Hirschmatt*. Bauherrengemeinschaft Gesamterneuerung Hirschmatt. Luzern, 1–52.
- Schmidt E. & Manser J.A. 2003. Richtlinie “Behindertengerechte Fusswegnetze”. Strassen – Wege – Plätze. *Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen*. Zürich, 1–31.
- Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute 2005. Markierungen. Taktil-visuelle Markierungen für blinde und sehbehinderte Fussgänger. *Schweizer Norm* SN 640 852. Zürich, 1–7.
- Stadt Luzern. 2007. Antwortschreiben Stadtrat auf Petition Baustopp Hirschmattquartier. *Stadtratsbeschluss* 1184.
- Stadt Luzern. 2008. *Richtplan leichter Zweiradverkehr. Bericht und Antrag an den Grossen Stadtrat von Luzern vom 14. Mai 2008 (Stadtratsbeschluss 448)*. B+A 20/2008.
- Stadt Luzern. 2013. *Gesamterneuerung Hirschmatt. Bericht und Antrag an den Grossen Stadtrat von Luzern vom 6. November 2013 (Stadtratsbeschluss 853)*. B+A 26/2013.
- Stadt Luzern. 2015. *Veloparkierungskonzept Innenstadt von Luzern. Umsetzung erste Etappe. Bericht und Antrag an den Grossen Stadtrat von Luzern vom 18. November 2015 (Stadtratsbeschluss 686)*. B+A 35/2015.
- Strassenverzeichnis der Stadt Luzern vom 20. August 2014 (Stand 1. September 2015). *Systematische Rechtssammlung der Stadt Luzern* Nr. 6.3.3.1.1.

Weitere Infos zum Projekt

<http://www.hirschmatt.luzern.ch/>