

TESTPLANUNG

DURCHGANGSBAHNHOF LUZERN - ENTWICKLUNG BAHNHOFSPRAUM 2040

BAHNHOF LUZERN 360° OFFEN, AB HEUTE

ERLÄUTERUNGSBERICHT

TEAM GÜLLER GÜLLER - ZUS - MRS PARTNER - B. EMMENEGGER - GRUNER

12.11.2020



Auftraggeberin:

Stadt Luzern, Stadtplanung
Sarah Grossenbacher, Projektleitung
Pascal Stolz, Projektleitung StV

Begleitgremium (Vorsitz)

Rainer Klostermann

Prozessbegleitung

Urbanista, Markus Nollert

Team Güller Güller – ZUS – mrs partner – Barbara Emmenegger – Gruner

Güller Güller architecture urbanism (Projektleitung)

Michael Güller, Luiz Santos

Grubenstrasse 12

8045 Zürich

ZUS Zones Urbaines Sensibles

Kristian Koreman, Mikolai Brus, Jiekai Woo

Schieblock, Schiekade 189, unit 303

3013 BR Rotterdam

mrs partner AG

Benoît Ziegler, Barbara Monnier

Birmensdorferstrasse 55

8004 Zürich

Barbara Emmenegger

Soziologie und Raum

Langstrasse 21

8004 Zürich

Gruner AG

Pascal Guignard

Thurgauerstrasse 80

8050 Zürich

ÜBERSICHT

Einleitung	5
Bahnhof Luzern 2020: Potenziale und Herausforderungen	7
Réserve du patron: eine einmalige Gelegenheit für Luzern	7
Grosse räumliche Herausforderungen	7
Vielfältige Nutzerbedürfnisse	8
Dringlichkeit Vorprojekt DBL	9
Grundhaltung grosszügiger Pragmatismus	9
Vision Bahnhof Luzern 360° offen ...	11
Gesamtansatz: Bahnhof Luzern 360° offen	11
Bahnhof Luzern 360° offen - Reorganisation der Verkehrsdrehscheibe	12
Bahnhof Luzern 360° offen - Gestaltungsstrategie	19
Bahnhof Luzern 360° offen - Programmierung und Nutzungsstrategie	27
... ab heute!	29
Entwicklung der Schlüsselgebiete 360° um den Bahnhof	39
Bahnhofplatz	41
Bahnhofplatz Ost – See und Tribschen	49
Personen-Unterführung Habsburgerstrasse	57
Rösslimattsteg	61
Bundesplatz und Langensandbrücke	63
Bahnhofplatz West – Zentralstrasse	65
Schlüsselstrategie Mobilität	69
Öffentlicher Verkehr	69
Langsamverkehr	71
Motorisierter Individualverkehr	74
Parkierung	76
Mobilitätsfunktionen	77
City-Logistik	77
Road-map zur Umsetzung der Vision	79
Mit den SBB zu klärende Fragen im Hinblick auf das Vorprojekt DBL	79
Abklärungen mit SBB und Zentralbahn	79
Anhang	81
Stellungnahme zu laufenden Projekten im Umfeld des Bahnhofs	81
Quantifizierung Entwicklungspotenziale	83
Nachweis Schleppkurven der Busse, Bahnhofplatz Nord und Bahnhofplatz West	84
Musterverbindungen	85

EINLEITUNG

«Bahnhof Luzern 360° offen, ab heute» ist Charta und Handlungsanleitung zur Öffnung des Bahnhofs Luzern zur Stadt, und zu seiner städtebaulichen Integration. Die einmalige Chance des DBL ist dabei nicht *conditio sine qua non*, sondern eine Aufforderung, sich die Rolle und Einbettung des Bahnhofs in der Innenstadt grundsätzlich zu überlegen und ein Motor, um die möglichen Verbesserungen und Entwicklungen zeitnah – und teilweise unabhängig von der Realisierung des DBL – an die Hand zu nehmen.

Das vorliegende Dokument präsentiert nach einem Blick auf die grossen Herausforderungen und Potenziale im Bahnhofsgebiet Luzerns die Vision «Bahnhof Luzern 360° offen, ab heute» im Raum und in der Zeit, mit Blick auf die Organisation der Verkehrsdrehscheibe, die Gestaltung des Bahnhofsgebiets und die notwendigen Prioritätensetzungen bei der Nutzungsplanung.

Darauf aufbauend lädt es zu einem Rundgang 360° um den Bahnhof ein, entlang einer Perlenkette von Gebieten und Orten, welche den Schlüssel für eine bessere städtebauliche Integration des Bahnhofs Luzern um 360° in die Stadt und in die angrenzenden Quartiere bilden.

Über die in Zusammenhang mit der Vision präsentierte Organisation der Verkehrsdrehscheibe hinaus wird die Gesamtstrategie Mobilität für Bahnhof und Innenstadt Luzern mit ihren Auswirkungen in einem grösseren Perimeter als dem Bahnhofsumfeld in einem eigenen Kapitel detailliert präsentiert.

Das Projekt DBL steht vor einer wichtigen Etappe, der Erarbeitung respektive Überarbeitung des Vorprojekts durch die SBB in den Jahren 2021 und 2022. In diesem Zusammenhang wird am Ende des Dokuments eine Roadmap zur Umsetzung der Vision «Bahnhof Luzern 360° offen, ab heute» aufgezeigt, welche die wichtigsten Fragen präsentiert, welche dringend mit SBB, Zentralbahn und BAV zu klären sind.



BAHNHOF LUZERN 2020: POTENZIALE UND HERAUSFORDERUNGEN

RÉSERVE DU PATRON: EINE EINMALIGE GELEGENHEIT FÜR LUZERN

Das Gebiet, das sich in Zusammenhang mit dem Bau des Durchgangsbahnhofs Luzern in den nächsten Jahrzehnten grundlegend verändern soll, umfasst rund 25ha in bester Lage – vergleichbar mit der Grösse des Hirschmattquartiers oder der Altstadt Luzerns. Rund die Hälfte davon wird auch langfristig für das Gleisfeld benötigt werden, während die andere Hälfte für die Aufwertung und Schaffung von öffentlichem Raum, die Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse des multimodalen Verkehrsknotens und städtebauliche Neuentwicklungen genutzt werden kann.

Wie kann dieses Gebiet vom abgeschotteten Territorium zu einem Teil der Innenstadt werden? Der Bahnhof ist seit langem nicht mehr ante portas, sondern Teil des Kerns der Stadt und der Agglomeration. Die fantastische Lage gegenüber der Altstadt, unmittelbar an See und Fluss, umgeben von wichtigen öffentlichen Einrichtungen, und die vielen Nutzerbedürfnisse und intensiven Nutzerströme, die hier zusammenkommen, verpflichten zu Qualität und Sorgfalt im Umgang mit diesem Raum.

Die Überschneidungen und gegenseitigen Abhängigkeiten mit weiteren wichtigen Vorhaben der Stadt wie der Aufwertung des linken Seeufers und der Stadträume der Innenstadt, der schrittweisen Reduktion des MIV-Aufkommens im Kern der Agglomeration oder der Entwicklungsdynamik im Tribschenquartier machen das Bahnhofsgebiet zu einem Schlüsselbaustein der Stadtentwicklung in einem grösseren Rahmen.

GROSSE RÄUMLICHE HERAUSFORDERUNGEN

Raum öffnen und Raum gewinnen sind Dauerthemen bei wichtigen, in der Innenstadt liegenden Bahnhöfen. Dies steht in Zusammenhang mit zunehmenden Nutzerzahlen an den Verkehrsknoten selbst und in ihrem städtischen Umfeld, aber auch mit der zunehmenden Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für die effiziente Erschliessung der Regionen und dem Bedürfnis, das Reiseerlebnis zu verbessern.

Der Bahnhof Luzern ist heute eine Verkehrsinfrastruktur und die angrenzenden Stadträume sind fast durchgehend reine Verkehrsräume mit geringer Aufenthaltsqualität. Stellvertretend dafür stehen der Bahnhofplatz als Busbahnhof, die Robert-Zünd-Strasse dominiert durch das Rampenbauwerk im Zugang zum P3 mit der unübersichtlichen Situation beim Ausgang Ost der Unterführung Habsburgerstrasse, oder die Zentralstrasse, welche eine wichtige Funktion im Ziel- / Quellverkehr der Innenstadt sowie im Durchgangsverkehr durch die Innenstadt von Süden nach Norden übernimmt. Dadurch ist der Bahnhof gleichermassen von seinem städtischen Umfeld isoliert. Diese infrastrukturelle Barriere muss heute sowohl beim Zugang zum Bahnhof wie auch bei der Querung des Gleisfelds überwunden werden.

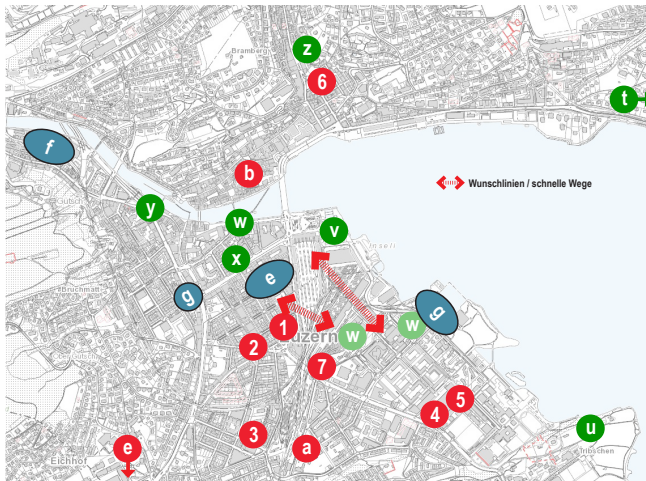
Die Integration des Bahnhofs Luzern in den Stadtkörper, seine Öffnung zur Stadt auf alle Seiten und die Verbesserung der Durchlässigkeit des Gleiskörpers für Quartierverbindungen sind deshalb die prioritäre Herausforderung für die kommenden Jahrzehnte, unabhängig von, aber gleichzeitig gefördert durch die Realisierung des Durchgangsbahnhofs.

Gleichzeitig sind die Verkehrsfunktionalitäten um den Bahnhof zu verbessern. Stichwort hier ist die «Dekompression». Konkret heisst dies die Vervielfältigung der Umsteigemöglichkeiten von der Bahn auf den städtischen ÖV, um die Nutzerflüsse auf alle Zu- und Ausgänge des Bahnhofs besser zu verteilen. Aufgrund ihrer Wirkungstiefe ist die Dekompression grundsätzlich einzuschreiben in eine Strategie zur Verkehrsbewältigung in der ganzen Innenstadt Luzern.

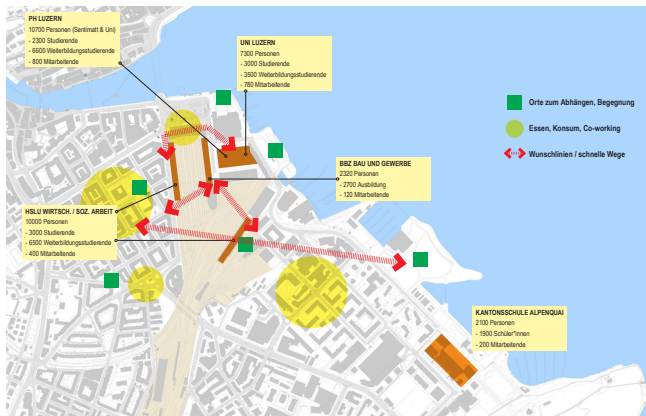
Dem überlagert sich das Anliegen, die Quaianlagen vom linken Seeufer bis zur Bahnhofstrasse (welche vielleicht eher Bahnhof- oder Theaterquai heissen sollte) aufzuwerten und durchgängig hochwertig zu gestalten. Die Schlüsselstelle dafür ist der Bahnhofplatz. Die Reorganisation des Verkehrsknotens soll gleichzeitig auch zusätzliche Spielräume zur Aufwertung des linken Seeufers schaffen, bezüglich seiner Zugänglichkeit für den Langsamverkehr und den ÖV, aber auch bezüglich seiner Tiefenwirkung in die Stadt.

VIELFÄLTIGE NUTZERBEDÜRFNISSE

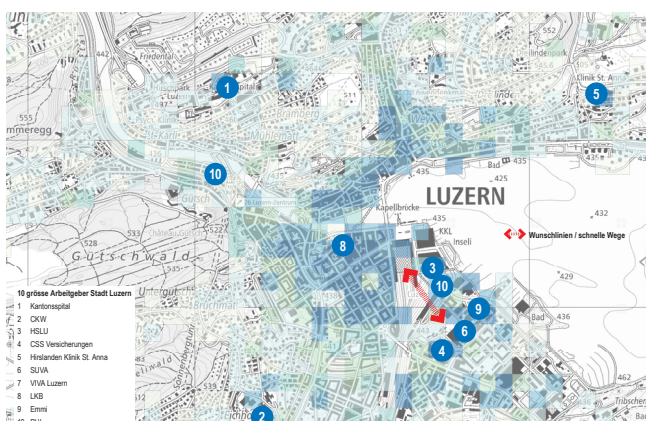
Die heutige Situation um den Bahnhof wird auch den Nutzerbedürfnissen und z.B. deren erwünschten Weglinien nicht gerecht. So müssen die Quartierverbindungen über den Gleiskörper hinweg wie auch die Möglichkeiten, den Bahnhof nahe am Gleiskörper zu umgehen, verbessert und zum Teil neu geschaffen werden.



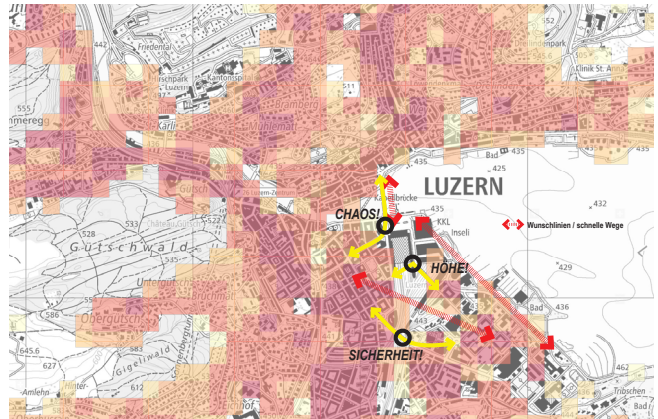
Wunschlinien und Zielorte Kultur und Freizeit. Der Bahnhof ist ein Stolperstein



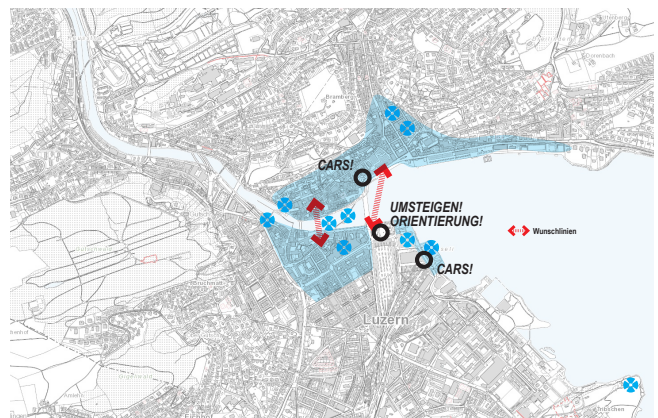
Wunschlinien und Zielorte Bildungscampus Bahnhof Luzern: alle Wege führen über den Bahnhof



Wunschlinien und Zielorte Arbeitsplatzgebiet Bahnhof Luzern: südlich des Bahnhofs liegen viele, eher schlecht erschlossene Arbeitsplätze



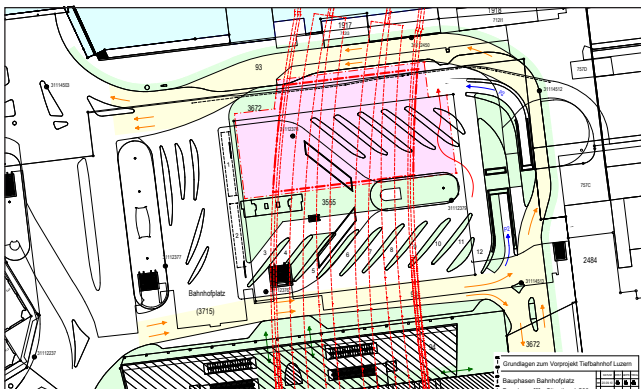
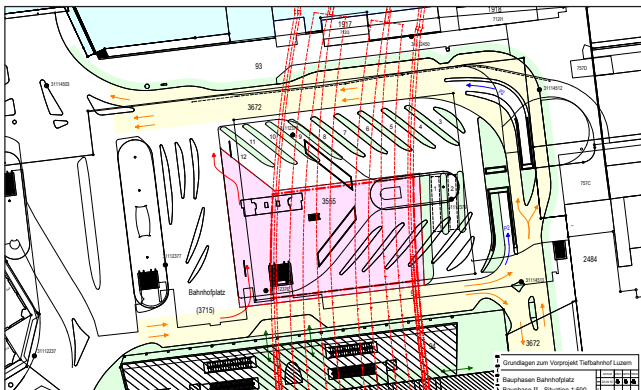
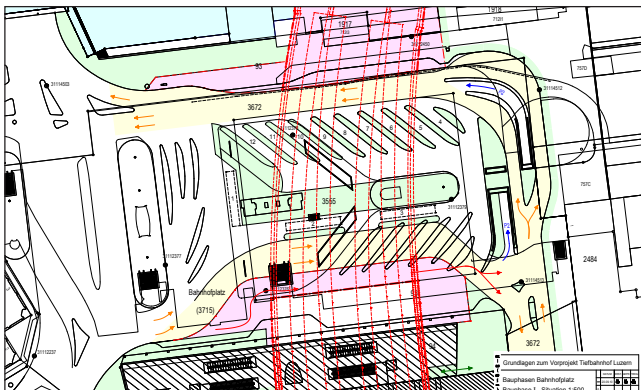
Wunschlinien Quartierbewohner/innen und Problemstellen der bestehenden Verbindungen: der Bahnhof ist im Weg



Wunschlinien und Zielorte Tourismus und Problemstellen im Bestand: die Wunschlinien haben wenig gestalterische Qualität und Nutzerkomfort

DRINGLICHKEIT VORPROJEKT DBL

Neben den räumlichen Herausforderungen und den Nutzerbedürfnissen besteht eine hohe Dringlichkeit, auch die zeitliche Staffelung der Verbesserung der städtebaulichen Integration des Bahnhofs zu überprüfen und zu klären. Einerseits soll dies in Hinblick auf die Überarbeitung des Vorprojekts des DBL durch die SBB und das BAV (ab 2021) erfolgen. Andererseits ist die Bauphase ab heute optimal vorzubereiten. Die Bauphase, und dies ist nicht zu unterschätzen, bedeutet über Jahre hinweg einen schweren Eingriff in das Stadtzentrum und ins Bahnhofsquartier. Dieser Eingriff hat mehr oder weniger starke Auswirkungen auf die touristische Attraktivität Luzerns und die Nutzbarkeit des Bahnhofsquartiers mit seinen wichtigen öffentlichen Einrichtungen und Arbeitsplatzkonzentrationen.



Wie vermeidet man dauernde Veränderungen der Wege im Bahnhofsumfeld in der Bauphase des DBL? Bauphasen 1 bis 3 (von 4) am Bahnhofplatz

GRUNDHALTUNG GROSSZÜGIGER PRAGMATISMUS

Das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern ist in verschiedener Hinsicht äusserst komplex: Es ist geprägt durch eine breit aufgestellte Akteurskonstellation. Entscheide und umzusetzende Massnahmen haben finanziell bedeutende Implikationen und Auswirkungen, es bestehen hohe zeitliche und räumliche Abhängigkeiten, der Zeithorizont ist langfristig und es entstehen verschiedene längerfristige Unwägbarkeiten. Um in dieser herausfordernden Konstellation effizient agieren zu können, ist ein pragmatischer Ansatz notwendig. Wichtig dabei ist es, die Handlungsfähigkeit der betroffenen Akteure nicht einzuschränken.

Gleichzeitig ist in Zusammenhang mit diesem Jahrhundert-Vorhaben allseits Grosszügigkeit und vorausschauendes Denken notwendig. Es geht darum, die Rahmenbedingungen für eine hochwertige Entwicklung im Bahnhofsumfeld zu optimieren und Spielräume für die langfristige Entwicklung und Funktionsfähigkeit der Innenstadt von Luzern freizusetzen.

In diesem Sinn legen wir den Fokus auf das Kerngebiet des Bahnhofsquartiers und auf jene Elemente, die es braucht, um der Innenstadt von Luzern Luft und Raum zu geben.



VISION BAHNHOF LUZERN 360° OFFEN ...

GESAMTANSATZ: BAHNHOF LUZERN 360° OFFEN

1850 wurde die Luzerner Stadtmauer geschleift. An ihrer Stelle wurden rund um die Innenstadt wichtige öffentliche Räume und Einrichtungen angelegt.

Heute bietet sich die Chance, die stadträumlichen und infrastrukturellen Barrieren um den Bahnhof zu schleifen und durch grosszügige, vielfältig nutzbare öffentliche Räume im Übergang zu den bereits bestehenden öffentlichen Einrichtungen zu ersetzen.

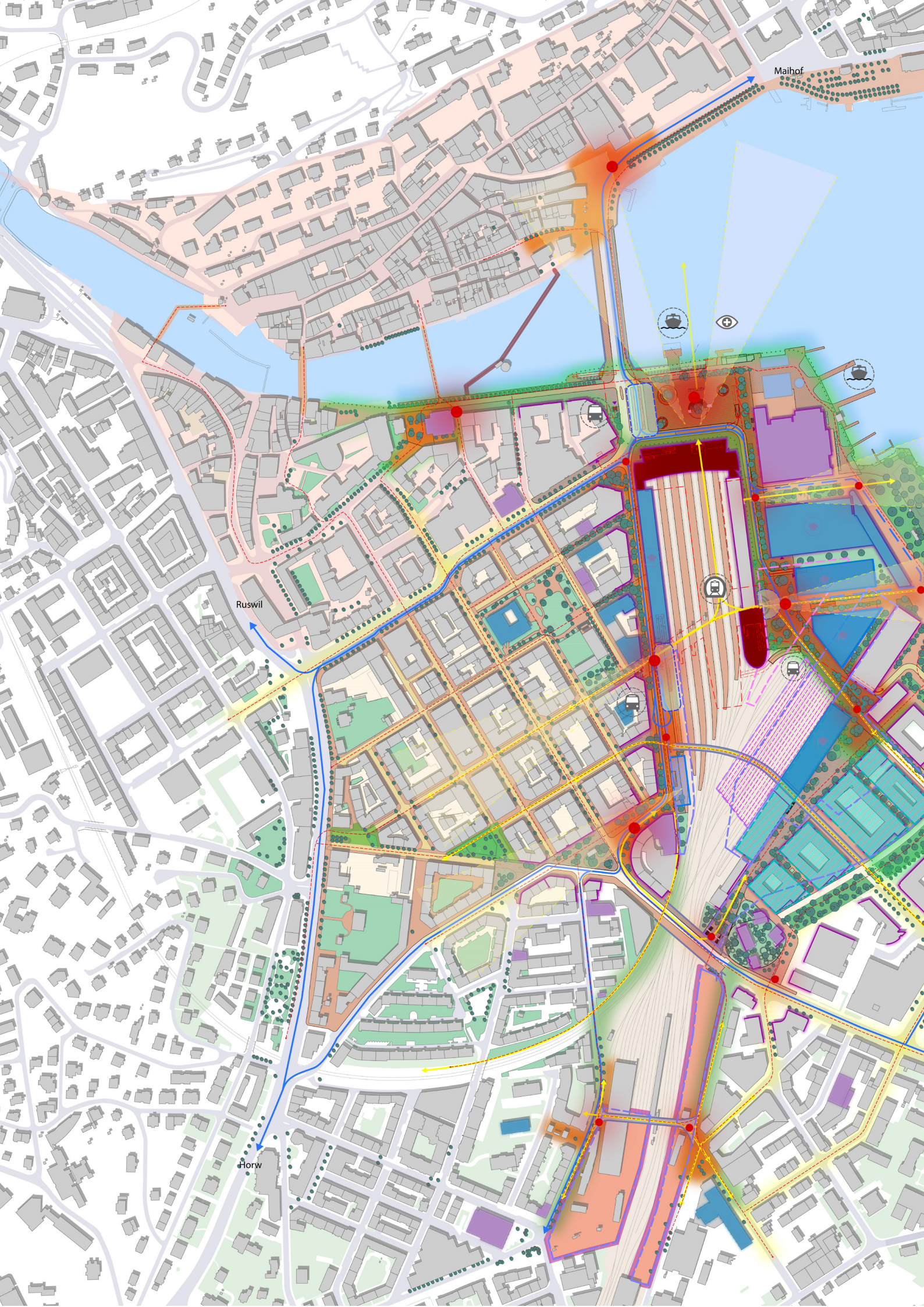
Damit wird wieder möglich, was über die Jahrzehnte sukzessive durch den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen im Stadtzentrum verloren gegangen ist. Der Bahnhof Luzern kann rundherum, auf 360° geöffnet und als Stadtraum durchlässig gemacht werden. Gleichzeitig wird der Verkehrsknoten entflochten und damit die Verkehrsdrehscheibe am Bahnhof Luzern für alle Nutzergruppen und Verkehrsbetreiber optimiert.

Damit wird der Bahnhof Luzern Teil der Innenstadt. Die Innenstadt dehnt sich aus bis an den See, bis ans linke Seeufer. Der Zugang zum Bahnhof wird von allen Seiten her verbessert. Gleichzeitig werden auch die Quartierverbindungen zwischen Tribtschen, Langensand, Hirschmatt und See in alle Richtungen aufgewertet. Die Maschendichte des Langsamverkehrsnetzes im Bereich des Gleiskörpers wird verfeinert.

Bereits in seiner heutigen Anlage kann der Bahnhof selbst durch grosszügigere und attraktivere öffentliche Räume im Übergang zu den Quartieren zu einem Teil des Stadtraums der Innenstadt und des Seeufers werden. Mit dem Bau des DBL kann die Integration des Bahnhofs in den Stadtraum weiter optimiert werden, namentlich durch den Ausbau des Referenzgeschosses des Bahnhofs auf der Ebene -1. Die Einfachheit, Lesbarkeit und hohe Qualität der Stadtebene kann für Fussgänger/innen zurückgewonnen werden.

Der neue Bahnhof wird zum Impulsgeber für eine neue Konzeption der Mobilität im Zentrum von Luzern: Mehr Effizienz, mehr Nachhaltigkeit für mehr Lebensqualität für die Bevölkerung. Das künftige Bahnhofsumfeld beeinflusst das Verkehrsverhalten proaktiv und reagiert nicht mehr nur auf das vorhandene motorisierte Verkehrsaufkommen.

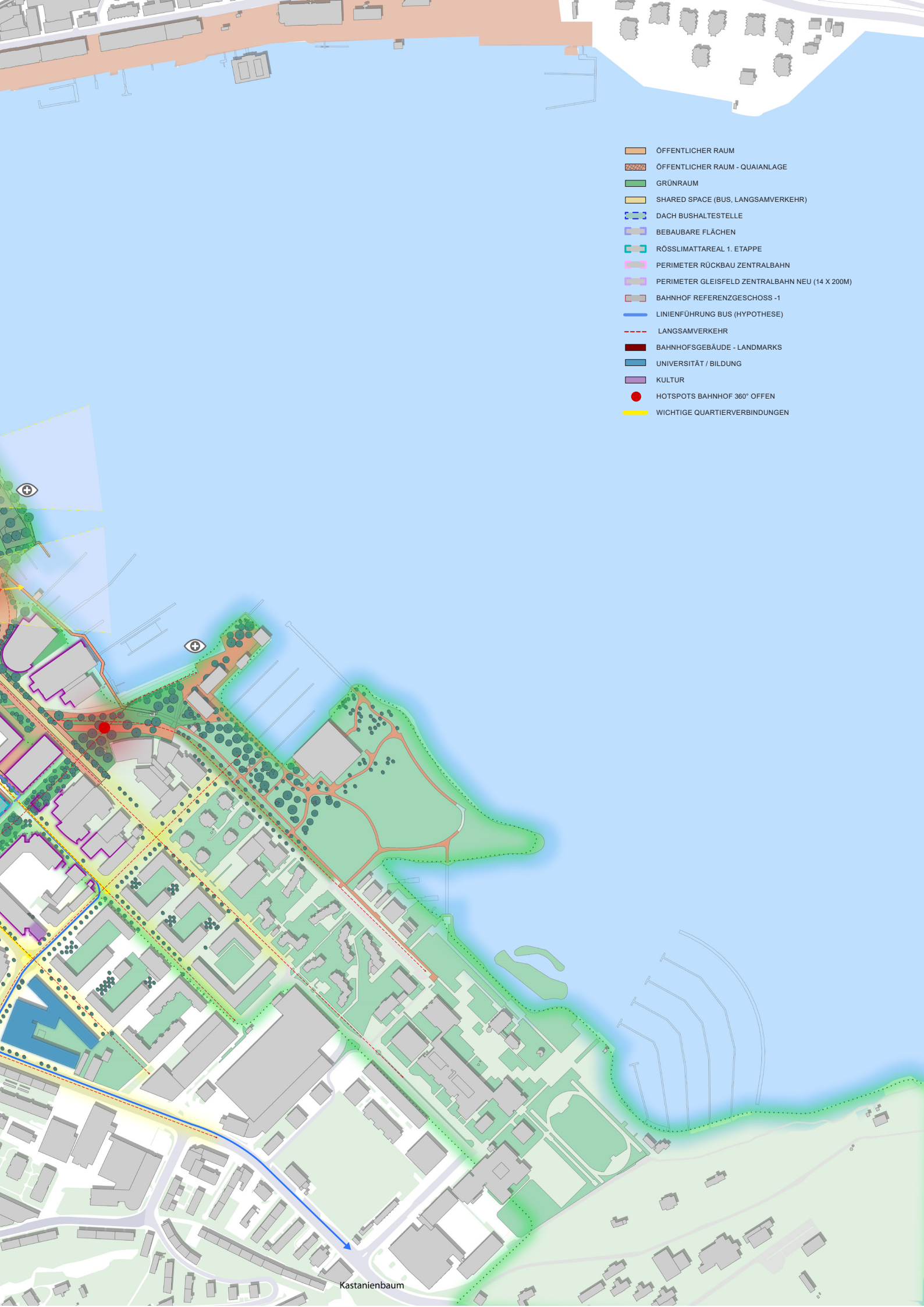
Der Bahnhof Luzern wird 360° in seine Stadt integriert, zugänglich und offen, durchlässig. Die Umsteigemöglichkeiten zwischen Bahn und städtischem ÖV werden vielfältigt unter gleichzeitiger Beibehaltung eines klaren Systems.



Maihof

Ruswil

Horw



- ÖFFENTLICHER RAUM
- ÖFFENTLICHER RAUM - QUAIANLAGE
- GRÜNRAUM
- SHARED SPACE (BUS, LANGSAMVERKEHR)
- DACH BUSHALTESTELLE
- BEBAUBARE FLÄCHEN
- RÖSSLIMATTAREAL 1. ETAPPE
- PERIMETER RÜCKBAU ZENTRALBAHN
- PERIMETER GLEISFELD ZENTRALBAHN NEU (14 X 200M)
- BAHNHOF REFERENZGESCHOSS -1
- LINIENFÜHRUNG BUS (HYPOTHESE)
- LANGSAMVERKEHR
- BAHNHOFSGEBÄUDE - LANDMARKS
- UNIVERSITÄT / BILDUNG
- KULTUR
- HOTSPOTS BAHNHOF 360° OFFEN
- WICHTIGE QUARTIERVERBINDUNGEN

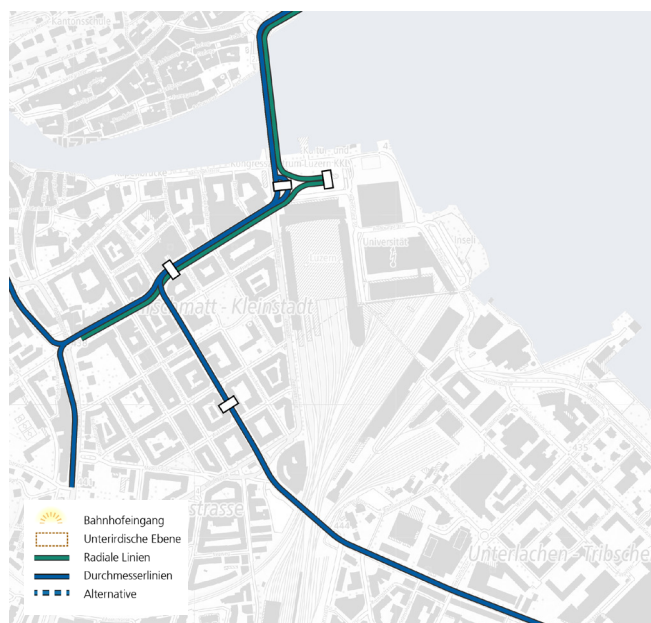
Kastanienbaum

BAHNHOF LUZERN 360° OFFEN – REORGANISATION DES VERKEHRSKNOTENS

Dies bedingt strukturelle Anpassungen in der Organisation des Bahnhofsquartiers und seiner öffentlichen Räume und Plätze.

Umbau des Knotens des städtischen ÖV am Bahnhof

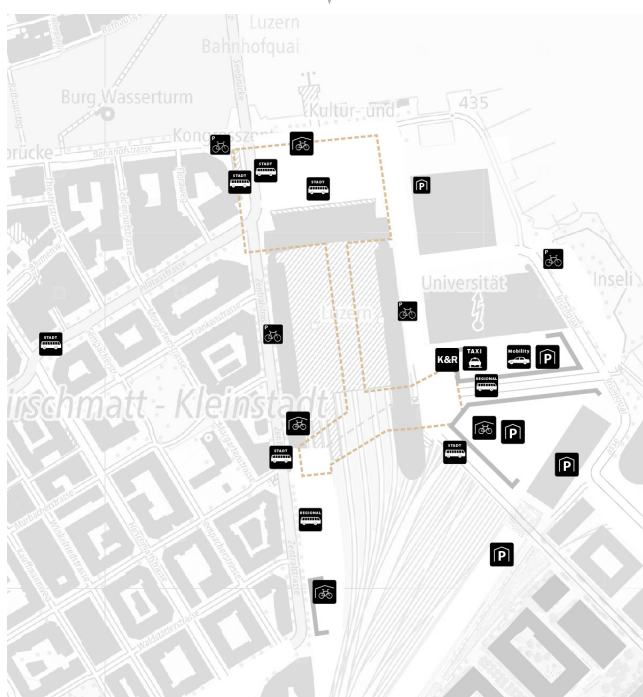
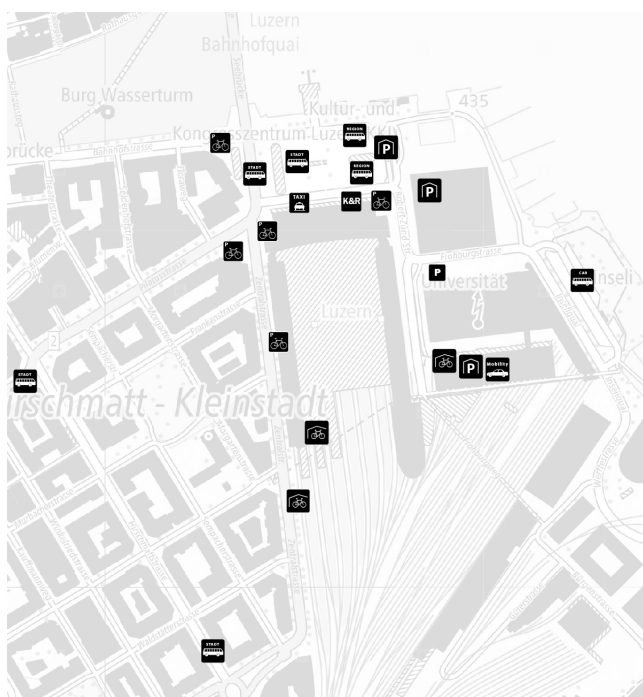
Mit dem Umbau des Knotens werden die Umsteigemöglichkeiten zwischen Bahn und städtischem sowie regionalem ÖV vervielfältigt und gleichzeitig der Bahnhofplatz entlastet. Damit einher geht eine Stärkung der Bedeutung der südlichen Zu- und Ausgänge des Bahnhofs auf der Höhe der Personen-Unterführung Habsburgerstrasse.



Umbau des Knotens des städtischen ÖV am Bahnhof Luzern: Umsteigemöglichkeiten 360° um den Bahnhof

Optimierung der Verteilung der Funktionen des Mobilitätshubs

Über den Umbau des ÖV-Knotens hinaus erfolgt auch eine weitergehende, ausgewogenere Verteilung der Funktionen des Mobilitätshubs um den Bahnhof in alle Richtungen. Auch diesbezüglich wird der Bahnhofplatz entlastet und übernehmen die Zu- und Ausgänge auf der Höhe der Personen-Unterführung Habsburgerstrasse wichtige Funktionen.



Optimierte Verteilung aller Mobilitätsfunktionen im Bahnhofsumfeld, mit Blick auf eine Entlastung speziell sensibler Räume

Aufwertung der öffentlichen Räume 360° um den Bahnhof und in seinem Innern

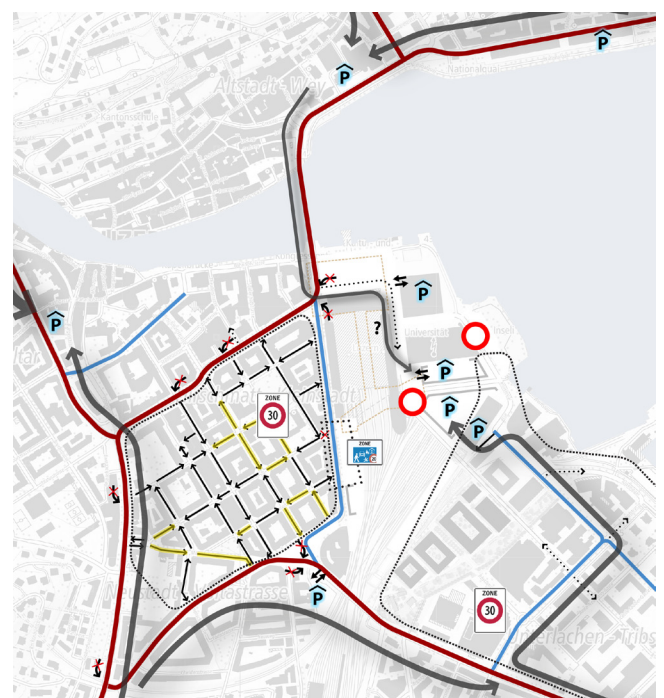
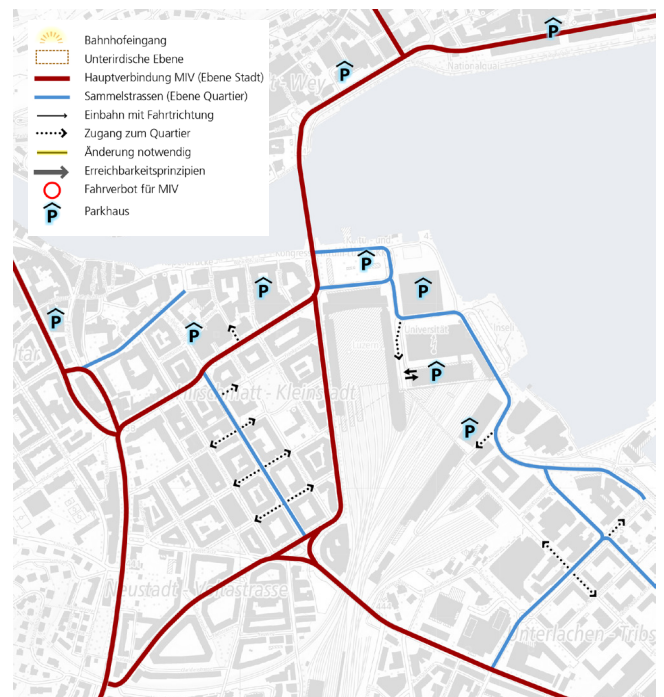
Der Bahnhof wird in alle Richtungen geöffnet und in die Tiefe der Quartiere verankert. Alle Ankunfts- und Zugänge zum Bahnhof sind ebenerdig und führen dank großzügigen strukturellen Öffnungen und Zugängen nahtlos und komfortabel in das zukünftige Hauptgeschoss des Bahnhofs auf dem Niveau -1. Dies gilt ebenso für die stark an Bedeutung gewinnenden seitlichen Zugänge Ost und West ebenso wie für den heutigen Bahnhofplatz zur Reuss hin. Die Durchlässigkeit des Gleiskörpers zwischen den Quartieren, den öffentlichen Einrichtungen (Bildungsangebote, KKL etc.) und im Übergang zum See wird verbessert.



Verbesserung der Maschendichte des Fuss- und Velowegnetzes im Bereich Gleiskörper

Verringerung der Auto-Dominanz im Bahnhofsquartier

Zur Aufwertung der öffentlichen Räume 360° um den Bahnhof sowie zum Umbau des Knotens des städtischen ÖV gehört die Verringerung der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs rund um den Bahnhof. Dazu dient insbesondere der Umbau der Verkehrsführung und eine attraktive Strassengestaltung. Zentral sind die Entlastung der Zentralstrasse sowie die Unterbindung der Durchfahrt am linken Seeufer.

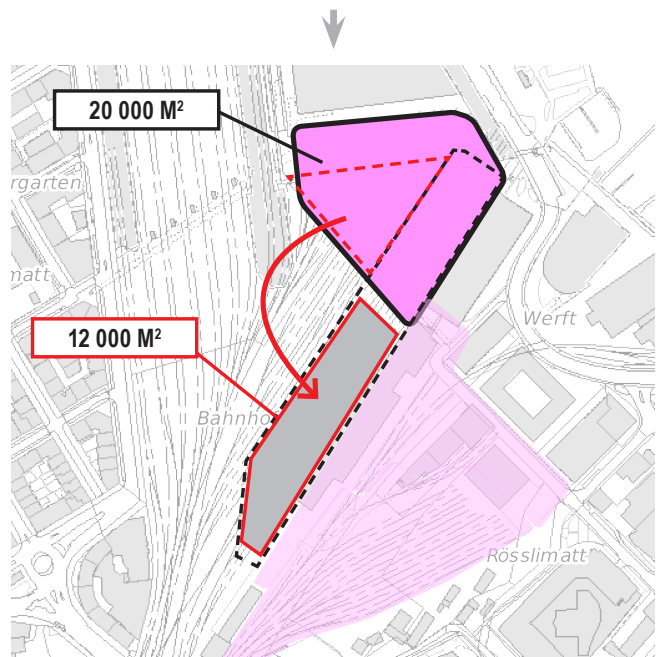
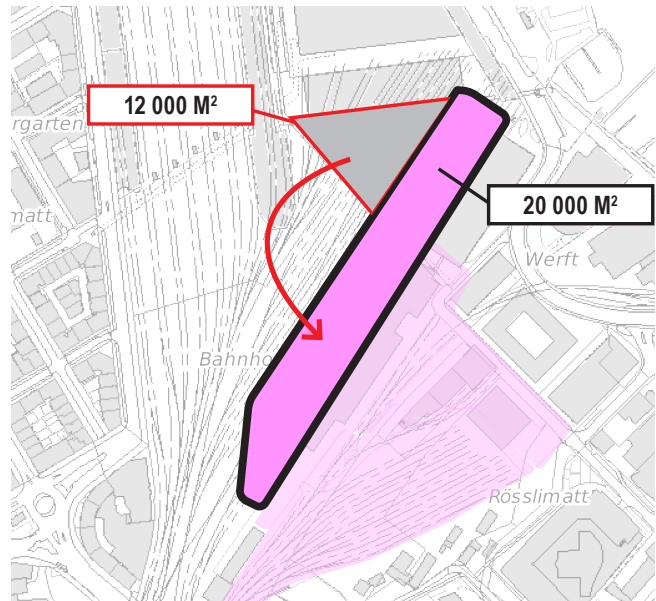


Reorganisation der MIV-Erschliessung des Bahnhofsgebiets. Östlich und westlich des Bahnhofs gibt es Platz für ÖV, LV und öffentlichen Raum.

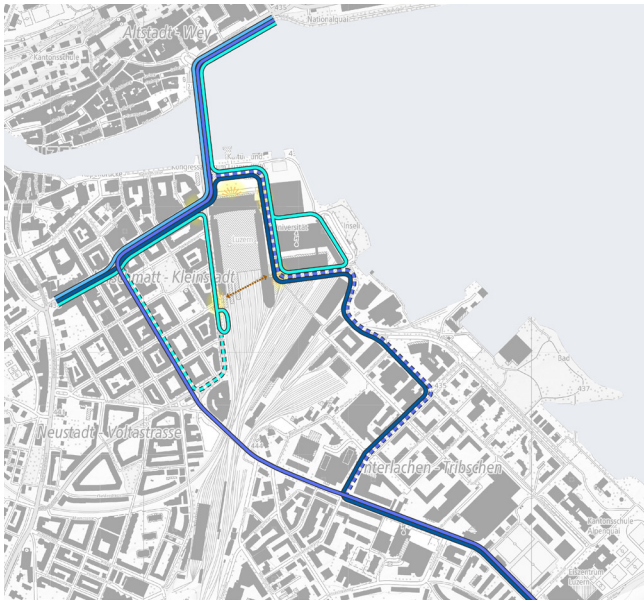
Gleiskörper maximal kompakt machen

Der Gleiskörper im Bahnhofsvorfeld ist breit und insbesondere zum See hin sehr ausladend. Unter Berücksichtigung der langfristig hier verbleibenden Bahnfunktionen (z.B. Abstellgleise der Zentralbahn) soll der Gleiskörper maximal kompakt gemacht werden. Dies verkürzt die Querungen des Gleiskörpers und erlaubt es gleichzeitig, die Wege um den Bahnhof direkter zu gestalten und damit die Orientierung zu verbessern. Dazu gehört über die im Projekt DBL bereits für Stadtentwicklung vorgesehenen Flächen hinaus insbesondere die Optimierung der Spielräume zum See hin.

Ein Landabtausch zwischen SBB (langgezogener Gleiskörper nördlich der Rösslimatt bis zur Werft, für Entwicklung vorgesehen) und Zentralbahn (Gleiskörper der Abstellgleise zum Parking P3 hin, langfristig zu erhalten) kann diesbezüglich grosse Spielräume freisetzen. Anstelle des langgezogenen Gleiskörpers der SBB ergibt sich eine Entwicklungsfläche mit wesentlich flexibler bespielbaren Dimensionen für mögliche Schlüsselnutzungen im Bahnhofquartier. Das linke Seeufer erhält im heute engsten Bereich bei der Werft eine grössere Tiefe, und die Anbindung des Tribschenquartiers für LV und ÖV auf der Ostseite des Bahnhofs kann stark verbessert und vereinfacht werden.

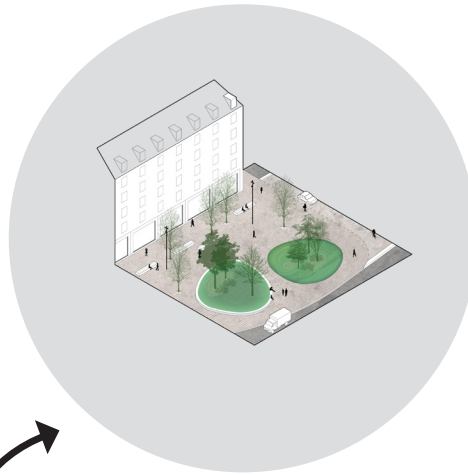


Vorschlag Landabtausch zwischen SBB und Zentralbahn, spätestens nach der Bauphase des DBL

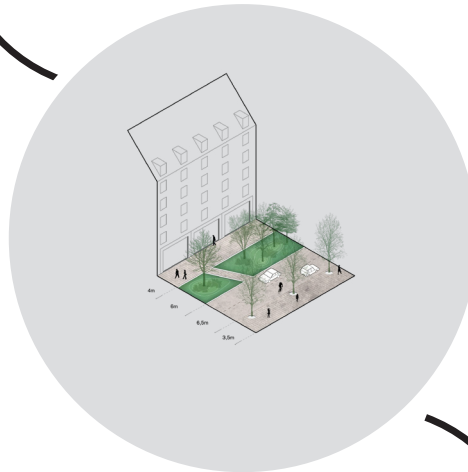


Vereinfachung der Erschliessung der Ostkante des Bahnhofs durch den öffentlichen Verkehr dank des Landabtauschs

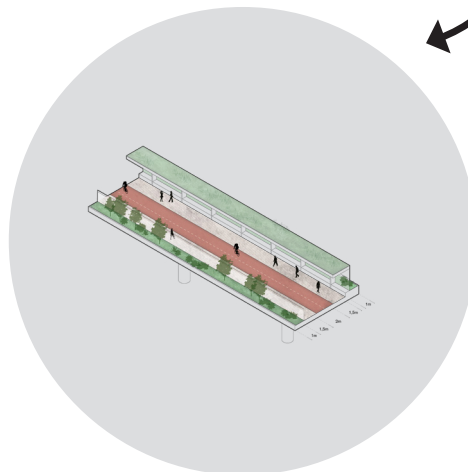
Das grüne Band aufgelockert im Bereich von Plätzen mit vielfältigen Nutzerbewegungen



Das grüne Band als Gestaltungs- und Qualitätselement für das Bahnhofsquartier; Grundanlage



Das grüne Band auf der Gleisquerung



BAHNHOF LUZERN 360° OFFEN – GESTALTUNGSSTRATEGIE

Der Bahnhofsbereich ist wahrscheinlich einer der dynamischsten Orte in Luzern. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen den Raum prägenden Infrastrukturen macht uns das Bahnhofsgebiet die Dichte der Logistik bewusst, die sich hier abspielt. Die Art dieser Mobilitätsknotenpunkte ändert sich jedoch in jeder Stadt. Aus einem effizienten und technischen Knotenpunkt entwickeln sie sich in wichtigen Versammlungs- und Begegnungsräumen. Wohnen und Geschäfte wollen in der Nähe des Bahnhofs sein und Fuss- und Veloverkehr werden immer wichtiger.

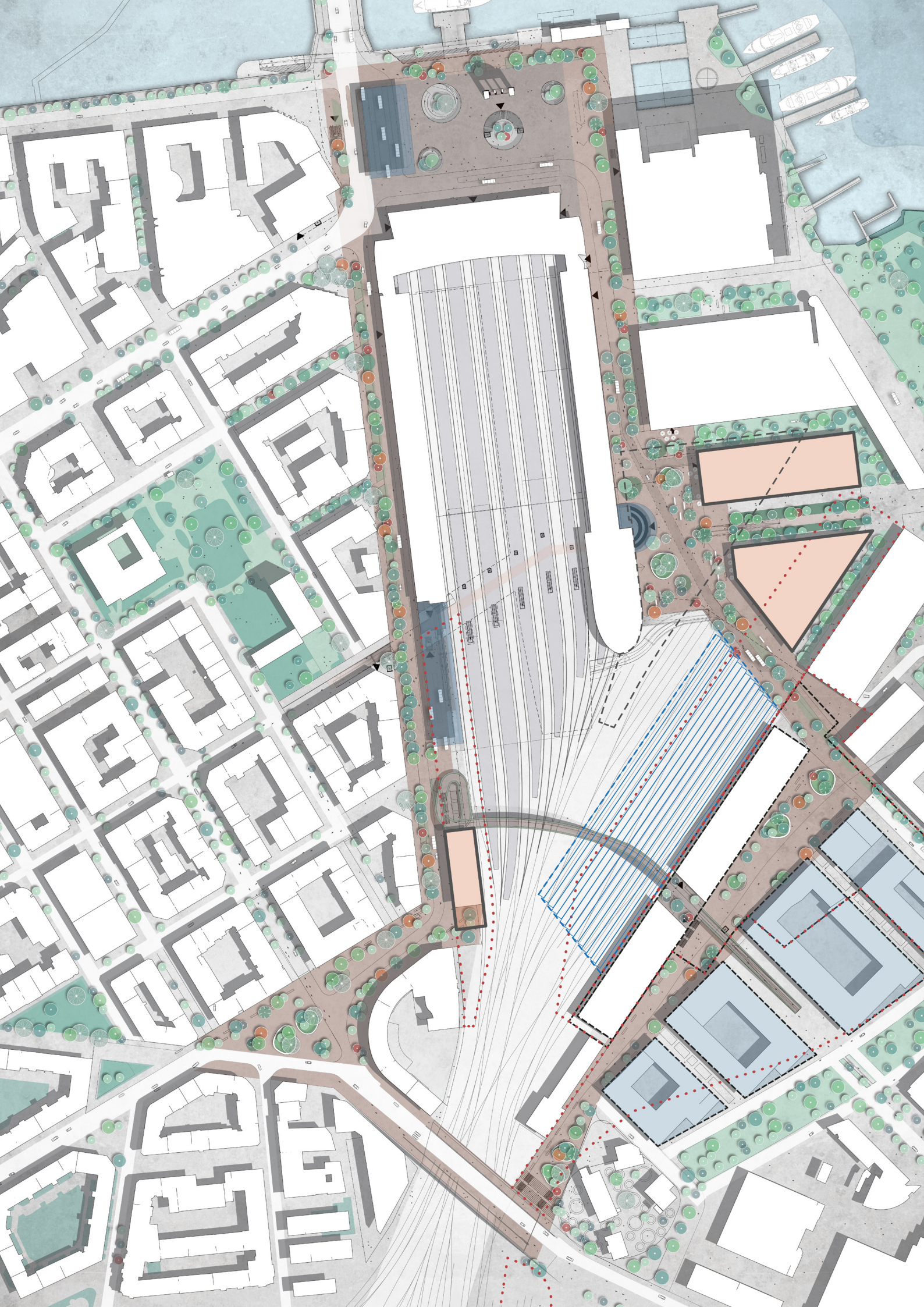
Das Bahnhofsgebiet verdient einen öffentlichen Raum, der den neuen Bedürfnissen der Reisenden und EinwohnerInnen von Stadt und Region Rechnung trägt. Dazu gehören bequeme und sichere Fuss- und Velowege, Orte zum Entspannen und Abkühlen im Schatten, Räume, die Licht und Luft atmen, ein öffentlicher Raum, der zu einem besseren Lebensumfeld beiträgt und den Klimawandel eindämmt.

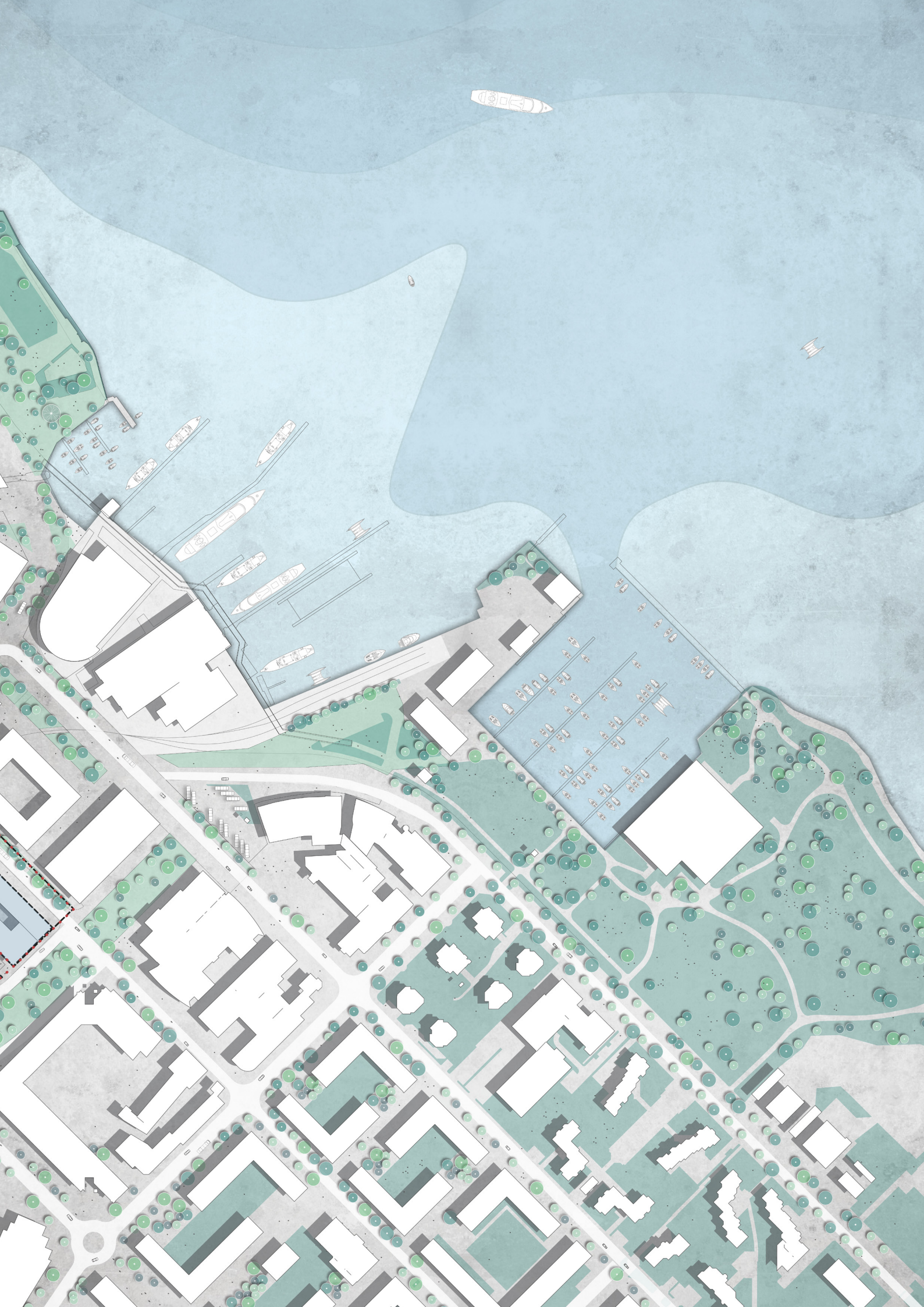
Unser Ansatz Bahnhof Luzern 360° offen überdenkt die notwendige Infrastruktur so, dass sie einem öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität und Nutzungsvielfalt maximalen Raum gibt. Er sieht den Bahnhof als zentralen Knotenpunkt in einem täglichen urbanen System von Routen und Destinationen innerhalb der Stadt Luzern. Dort optimiert er die Anbindung rund um, über und durch den Bahnhof, mit erweiterten Unterführungen, einem Fussgängersteg und einem grünen Band oder Klimaband rund um den Bahnhof.

Das grüne Band verbindet die wichtigsten angrenzenden Orte und Strassen zu einem erkennbaren öffentlichen Raumgefüge: Bahnhofplatz, Zentralstrasse, Bundesplatz, Langensandbrücke, Rösslimattstrasse und Robert-Zündstrasse. Es wird als gemeinsamer Raum materialisiert, in dem Velos, Autos, Busse im Strassenprofil koexistieren. Der Verkehr wird weitgehend in shared spaces abgewickelt, um Raum zu gewinnen für ruhigere, andere Nutzungen und Aufenthaltsqualität. Für die Zufussgehenden werden dem grünen Band entlang grosszügige, ruhige Durchgangsbereiche und eine Perlenkette von Plätzen eingerichtet.

Das grüne Band ist eines der Hauptmerkmale der Öffnung und städtebaulichen Integration des Bahnhofs um 360°. Es wird die ehemalige Infrastrukturbarriere zwischen Bahnhof und Stadt weitgehend aufweichen und ist das allseits bereits aus der Tiefe der Quartiere sichtbare Erkennungsmerkmal des Bahnhofs. Zudem reduziert es den Lärm, bietet Mikroklima-Komfort für seine Nutzer und macht das Bahnhofsgebiet zu einer freundlicheren Umgebung. Das Grün dient nicht nur der Verbesserung der Luftqualität, sondern mildert auch die Effekte des Klimawandels. Die Pflanzung von Hunderten von Bäumen wird einerseits dazu beitragen, den Hitzestress zu minimieren und andererseits auch helfen, die Überlastung durch Regenwasser zu absorbieren. Das grüne Band ist als Wasserrückhaltepuffer konzipiert, um ein Überlaufen der Kanalisation zu verhindern. Seine flach gewellte Landschaftsgestaltung ermöglicht es, dass das Regenwasser während des Regenwasserereignisses einströmt und aufgefangen wird.

Innerhalb des grünen Bandes bilden die Zu- und Ausgänge des Bahnhofs sowie die multimodalen Umsteigepunkte eine Reihe von intensiv genutzten Perlen. Sie stellen bezüglich der Bewegungsmuster der Nutzer die «schnellen» Räume um den Bahnhof dar, während dazwischen sowie in die Tiefe der Quartiere eher «langsamere» Räume liegen.





Im Bereich dieser Perlen durchdringen sich Stadtebene und das Referenzgeschoss des Bahnhofs maximal. Grosszügige Öffnungen, wie sie heute nur im Bahnhofsgebäude bestehen, schaffen strukturelle Verbindungen. Dadurch sind beide Ebenen intakt und grosszügig und gleichzeitig offen, gut und vielfältig miteinander verbunden. Die Raumhierarchie zwischen Stadtebebe und UG wird aufgehoben: Zusammen bilden sie den dreidimensionalen Stadtraum des Verkehrsknotens. Durch den verbesserten Überblick und Tageslicht werden Sicherheitsgefühl und Orientierung verbessert. Dasselbe gilt für die Aneignungsmöglichkeiten beider Ebenen durch die NutzerInnen sowie für die Nutzungssynergien zwischen ihnen, auch in Bezug auf Infrastrukturen, Gastronomie, Läden.



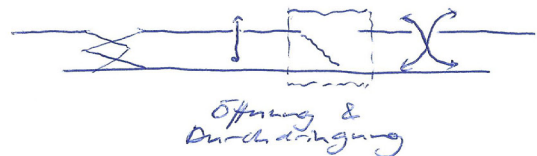
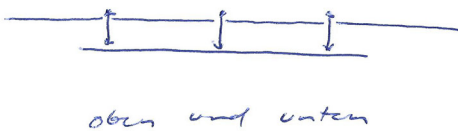
Mit der Öffnung des Bahnhofs auf alle Seiten und der Gesamtgestaltung des Bahnhofsumfelds werden die Quai-Anlagen vom linken Seeufer über Bahnhofplatz bis zur Bahnhofstrasse an der Reuss als kontinuierlicher öffentlicher Naherholungs- und Naturraum aufgewertet und gestärkt.



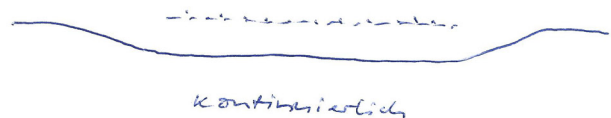
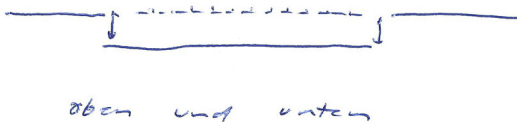
Ebenso trägt die Aufwertung der öffentlichen Räume um den Bahnhof, mit der Vereinfachung und grosszügigen Ausbildung der Fussverkehrsräume und der verbesserten Orientierung, dazu bei, das touristische Dreieck Bahnhof – Schiffstation – Altstadt mit dem Schlüsselbereich Bahnhofplatz – Seebrücke – Schwanenplatz und den Brücken über die Reuss aufzuwerten.

Strukturelle Öffnungen und Zugänge zwischen Stadtebene und Bahnhof. Referenzbeispiel Zürich Oerlikon

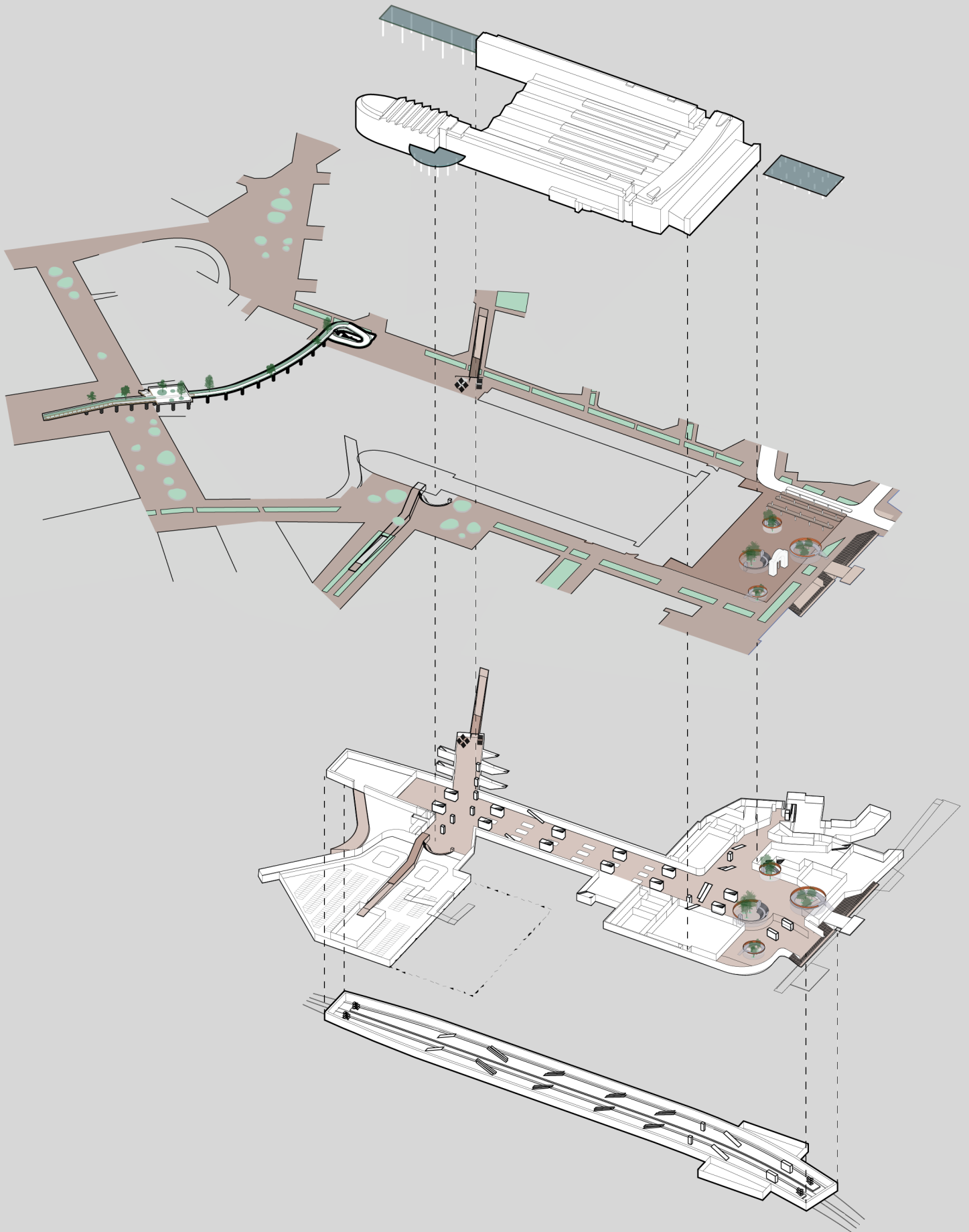
Bhf platz



Zentralstrasse

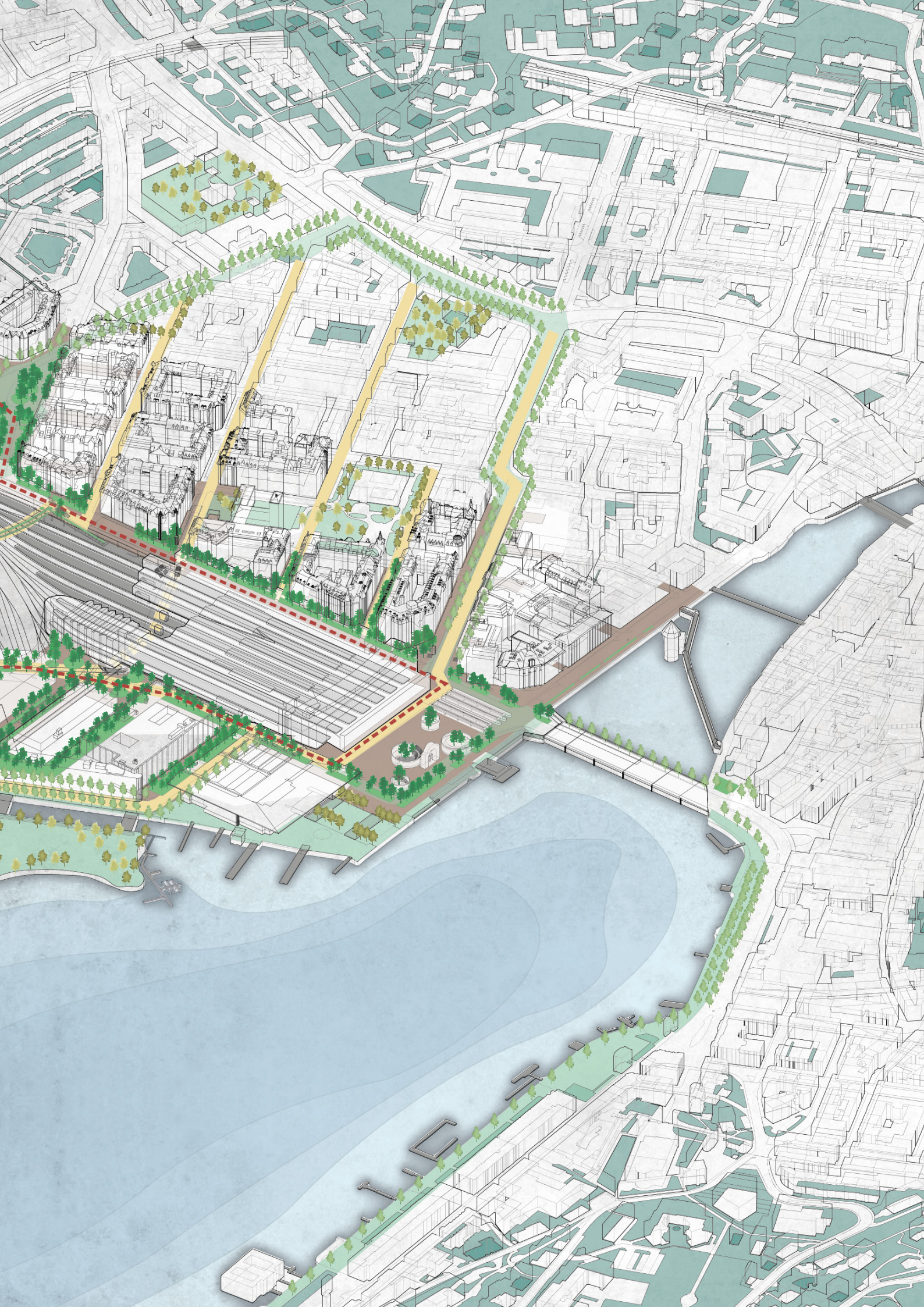


Verbindung der Stadtebene mit dem neuen Referenzgeschoss des Bahnhofs durch grosszügige, strukturelle Öffnungen



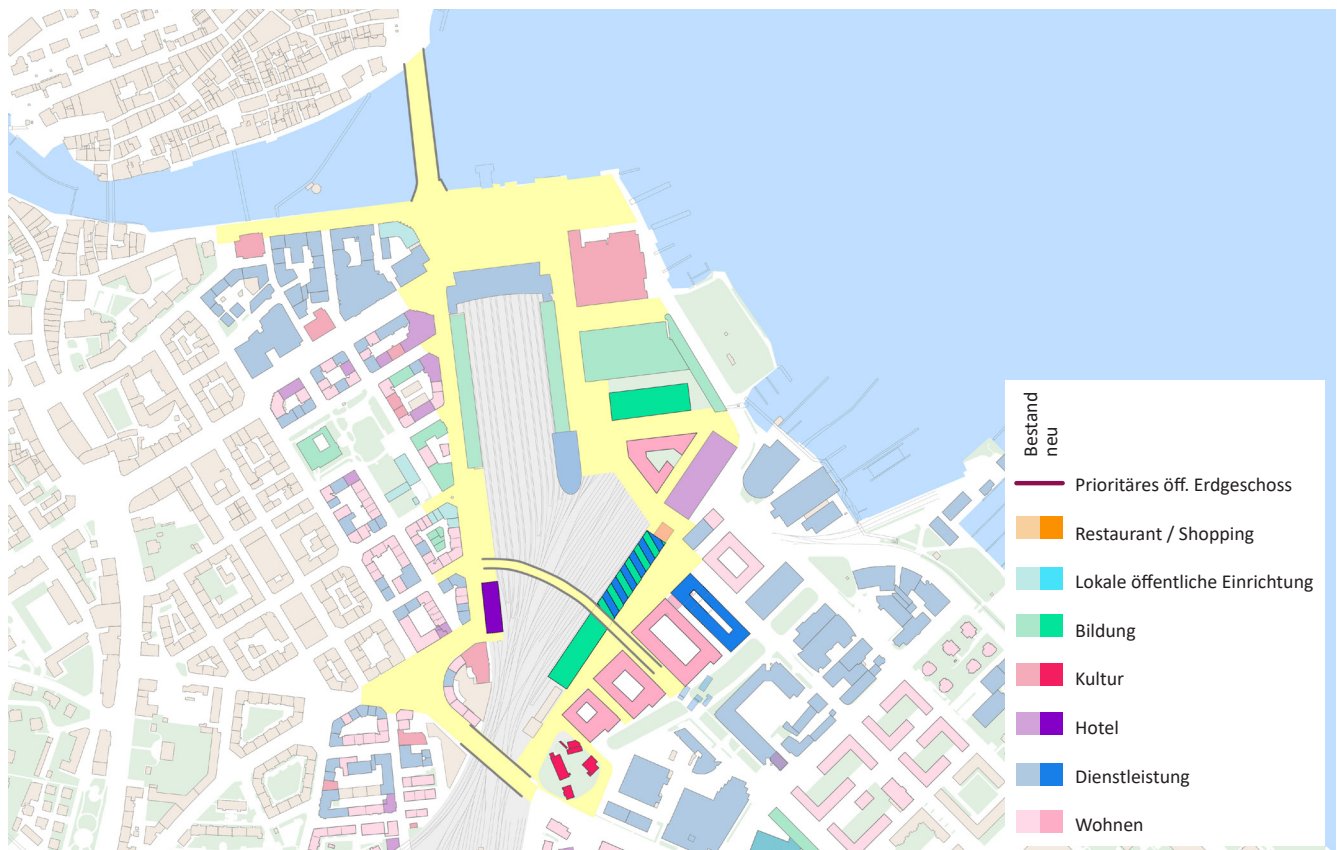
3D-Durchlässigkeit des Bahnhofs im Innern und nach aussen







Nutzungsplanung Bahnhofsgelände: Akzente für Erdgeschossnutzungen mit Beitrag zur Belebung der wichtigen öffentlichen Räume



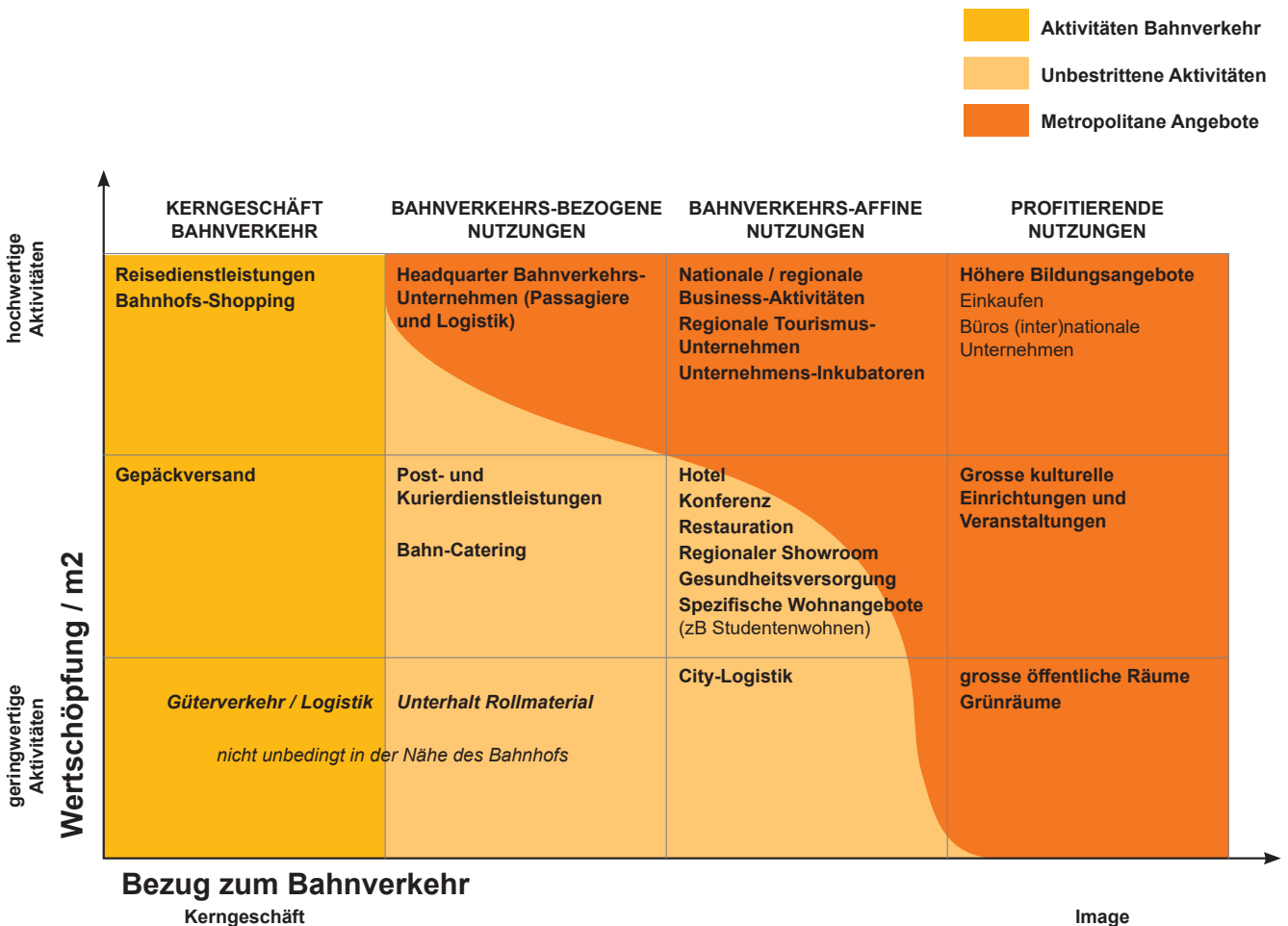
Nutzungsplanung Bahnhofsgelände: Programmierung des Gesamtgebiets als Bildungs-Cluster, gemäss den Prinzipien der Selektivität

BAHNHOF LUZERN 360° OFFEN - PROGRAMMIERUNG UND NUTZUNGSSTRATEGIE

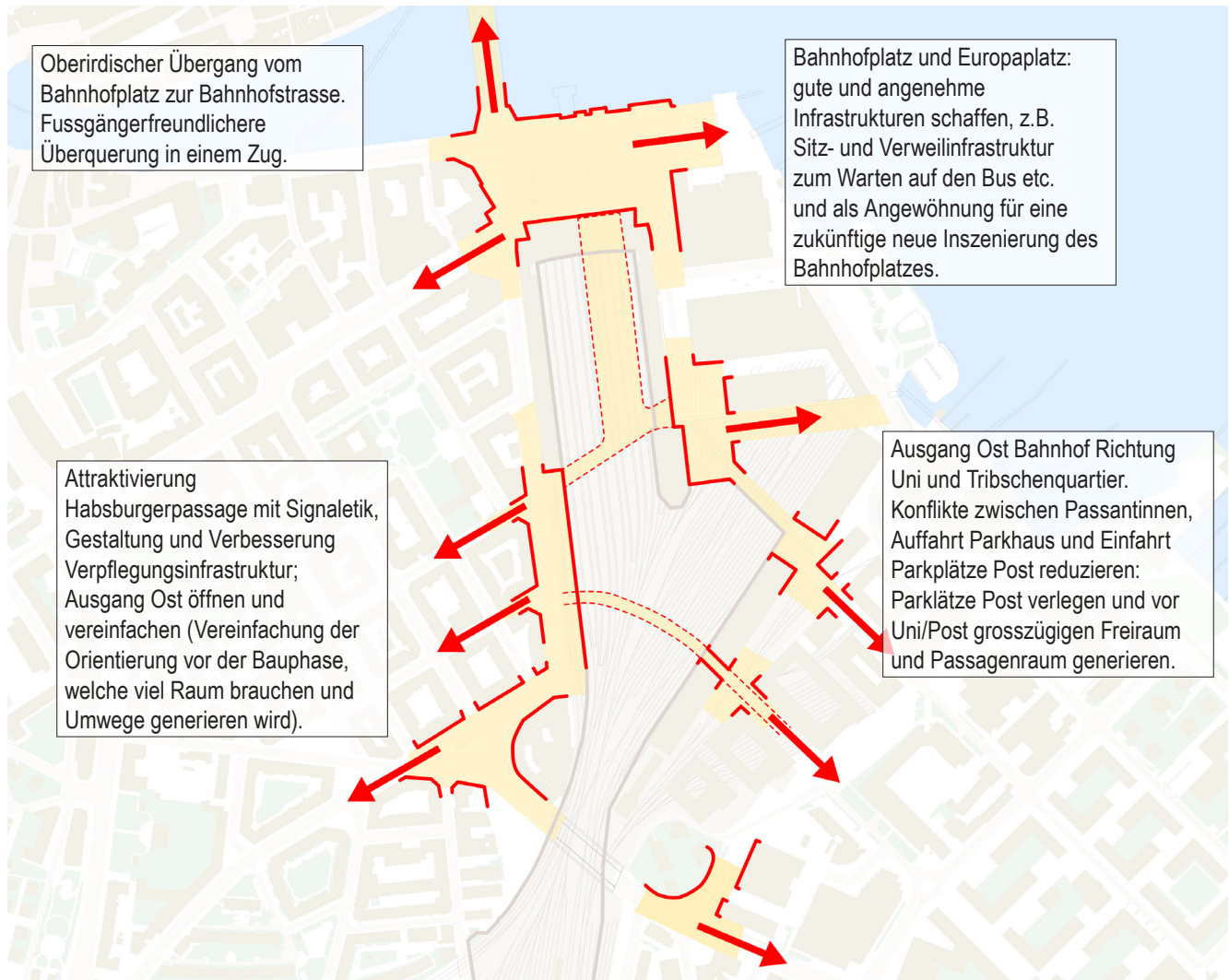
Bezüglich Nutzungsplanung im Bahnhofsumfeld verpflichtet die «réserve du patron», die Einmaligkeit dieser Raumreserve für Luzern, die Agglomeration und die Innerschweiz, zum Prinzip der Selektivität: Für welche Nutzungen sind prioritär Flächen zu reservieren im Bahnhofquartier?

Die neu freiwerdenden Flächen um den Bahnhof Luzern im Umfang von 6 bis 10ha sind eine einmalige Gelegenheit, um in der Innenstadt Luzern neben den Funktionen der Verkehrsdrehscheibe Platz zu erhalten für Nutzungen mit überregionaler oder nationaler Ausstrahlung. Dazu gehören insbesondere Angebote mit metropolitaner Ausstrahlung in erster Linie im Bereich öffentlicher Einrichtungen. Bereits heute suchen ja verschiedene Ausbildungsstätten (Gewerbeschule, PHLU, UNILU, HSLU) die Nähe zum Bahnhof Luzern, um möglichst attraktiv und gut erreichbar zu sein aus ihrem schweizweiten Einzugsgebiet. Es bietet sich entsprechend an, die Nutzungen im Sinne eines Bildungs-Clusters auszubauen um damit auch das Szenario Bildungsstadt der Stadt Luzern zu stützen.

Ergänzend dazu sind insbesondere öffentliche EG-Nutzungen an den Plätzen und öffentlichen Räumen rund um den Bahnhof sowie entlang der Hauptachsen in die Quartiere von Bedeutung. Sie tragen zur Belebung des öffentlichen Raums bei und dienen sowohl den NutzerInnen des Bildungs-Clusters wie auch den Reisenden und Pendlern und den Quartierbewohnern. Zu nennen sind hier etwa eine vielfältige Gastrolandschaft von Take-Away, Café bis zu Restaurants und Beizen, Concept Stores, Veloläden und -werkstätten, diverse Konferenz- und Workshopräume, Co-Working, New Work, Impact-Hub, Start-Ups, Work-Labors für kollaborative Wissensformen, Hotels, Hostels und spezifische (temporäre) Wohnungsangebote, Retailangebote für Junge Leute, Sport, Freizeit, Copy-Shops, Computershops. Der Bildungs-Cluster kann so sowohl an einer metropolitanen Nutzungen der Businesswelt andocken wie auch an den bestehenden Kulturinstituten in Bahnhofsnähe.



Nutzungsplanung Bahnhofsgelände Luzern, Prinzip Selektivität: Priorisierung von Nutzungen mit metropolitaner Ausstrahlung



2020 - die Öffnung des Bahnhofs Luzern 360° entspricht unmittelbaren Bedürfnissen und ist ab heute voranzutreiben

... AB HEUTE!

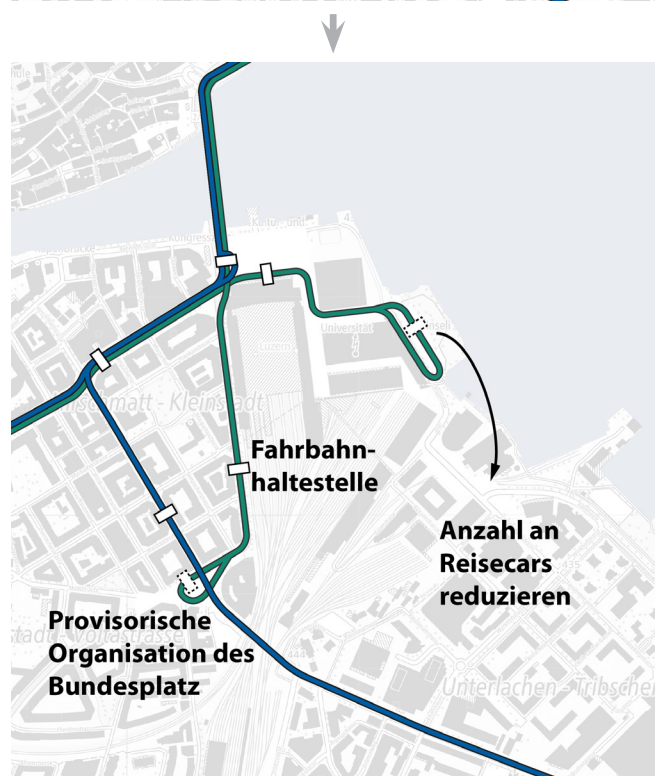
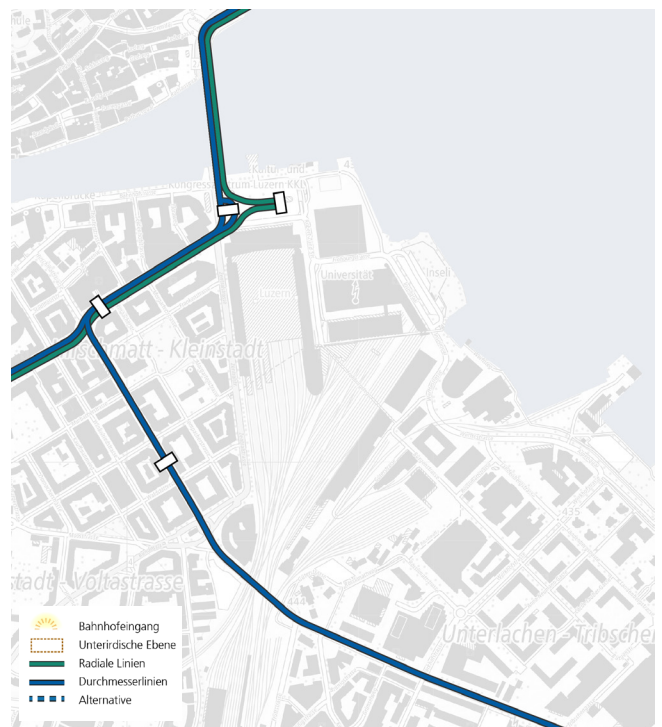
Sehr viele dieser Schlüsselemente der Vision können unmittelbar umgesetzt werden, vor Bau und Eröffnung des DBL und unabhängig davon. Diese «Quick-Wins» umfassen beispielsweise den Umbau des Bahnhofplatzes zu einem grossen öffentlichen Raum durch die Verlagerung des regionalen Bus-Terminals auf seitliche Lagen (voraussichtlich im Bereich Inseli und Bundesplatz); die ebenerdige Ausgestaltung des Zugangs Ost zur Personen-Unterführung Habsburgerstrasse, inkl. ebenerdigen direktem Zugang zum See unter dem Parking P3 hindurch; die Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der Zentralstrasse (auch vor der Stilllegung der zwei äussersten Gleise); oder die Erstellung des Rösslimattstegs zwischen Tribtschen- und Hirschmattquartier.

Für all diese Elemente gilt eine schrittweise Entwicklung bis zur Eröffnung der DBL, wobei fast immer der erste Schritt der grösste ist. Der DBL erlaubt dann eine Optimierung. Warum ist das so wichtig für Luzern?

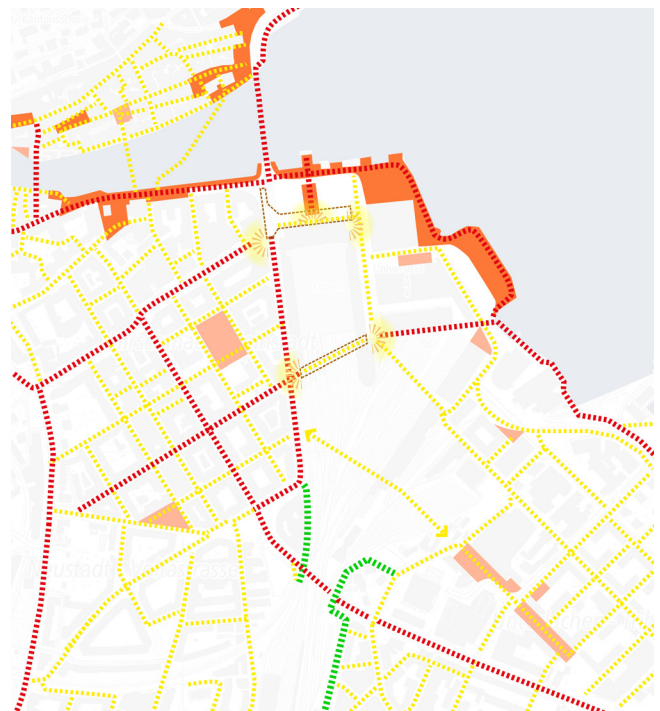
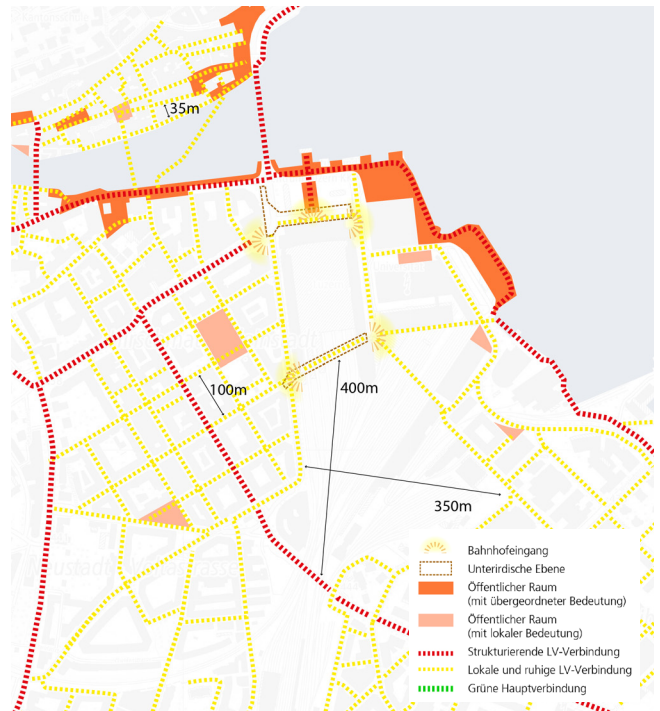
Eine Antwort auf heutige Bedürfnisse: Die Bedürfnisse für eine Verbesserung der Bedingungen zur Nutzung des Bahnhofsumfelds im täglichen Leben und die Steigerung der Effizienz des Verkehrssystem sind bereits heute dringend und nehmen in den nächsten Jahren zu.

Vorbereitung der Bauphase: Wir wollen heute die Rahmenbedingungen schaffen, damit sich die Bauphase in guten Bedingungen abwickeln lässt. Die NutzerInnen des Bahnhofs und des Verkehrsknotens sowie die QuartierbewohnerInnen sollen bereits frühzeitig attraktive Wege und öffentliche Räume 360° um den Bahnhof erhalten, die während der ganzen Bauphase garantiert werden können. Gleichzeitig kann auch der Bauablauf für die Trägerschaft des DBL vereinfacht werden, wenn an neuralgischen Stellen wie dem Bahnhofplatz nicht permanent auch noch wechselnde temporäre Lösungen für Elemente wie den regionalen Busterminal zu garantieren sind. Mit einer frühzeitigen Umsetzung dieser Schlüsselemente minimieren wir die negativen Auswirkungen und maximieren die Spielräume in der Bauphase.

Wir wissen nicht genau, wann der Durchgangsbahnhof Luzern gebaut wird. Aber auf die Qualität, auf die wollen wir nicht warten. Wir wollen 360° - ab heute.

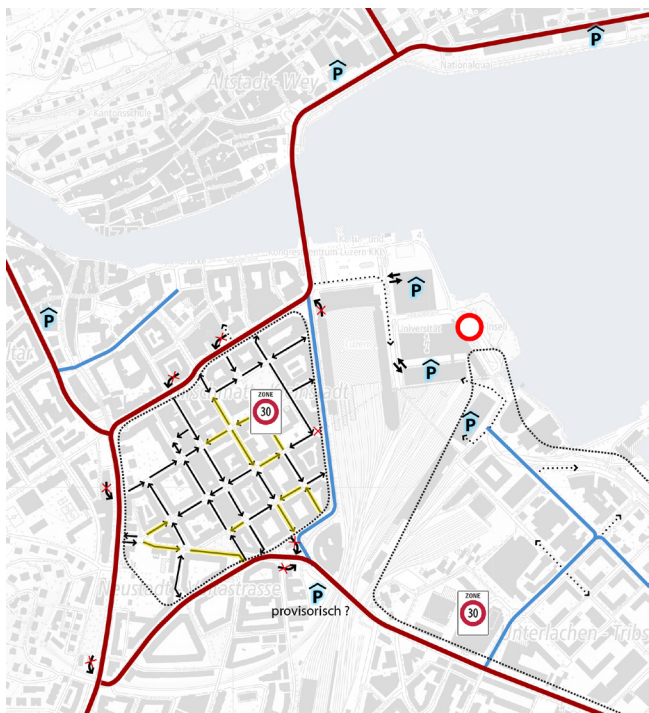


Umbau des Knotens des städtischen ÖV am Bahnhof Luzern ab heute: Verlagerung der Endhaltestellen der regionalen Buslinien vom Bahnhofplatz in die Seitenlagen Ost / West, als erster Schritt der Dekompression des ÖV-Knotens und der Vervielfältigung der Umsteigemöglichkeiten



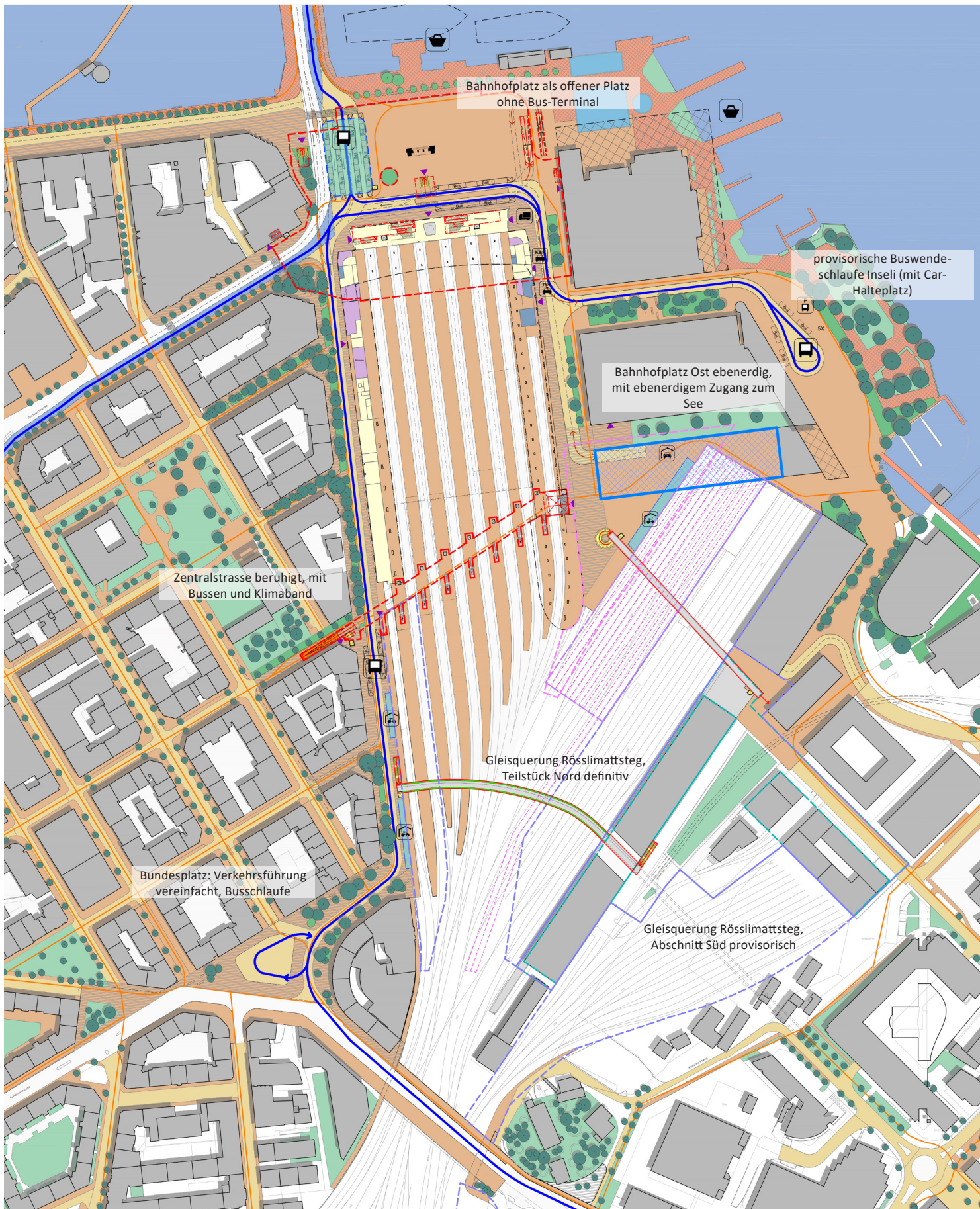
Erste Optimierungen der Verteilung der Mobilitätsfunktionen im Bahnhofsumfeld ab heute, zur Entlastung des Bahnhofplatzes Nord sowie zur Aufwertung der Zugänge Ost und West zur Personen-Unterführung Habsburgerstrasse

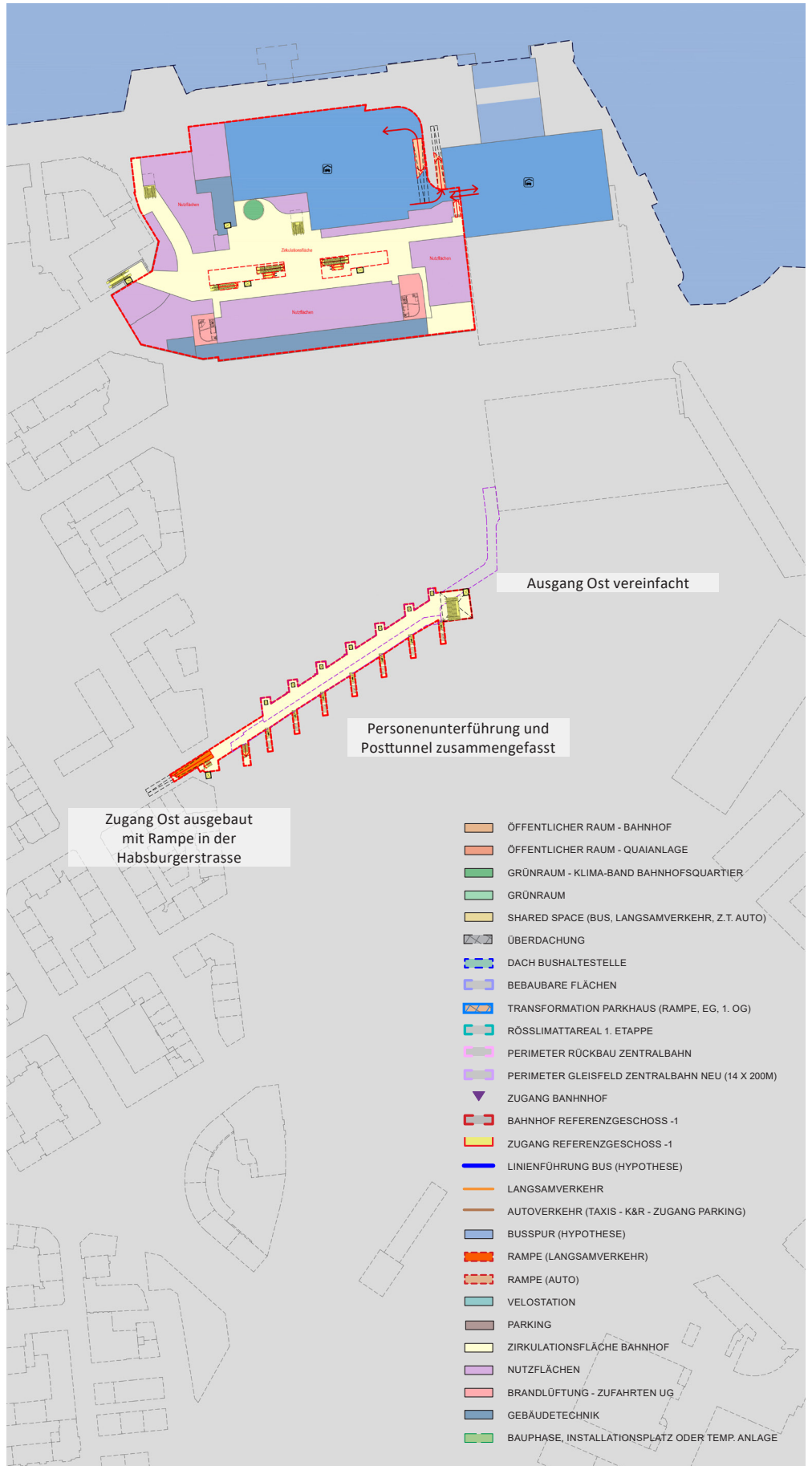
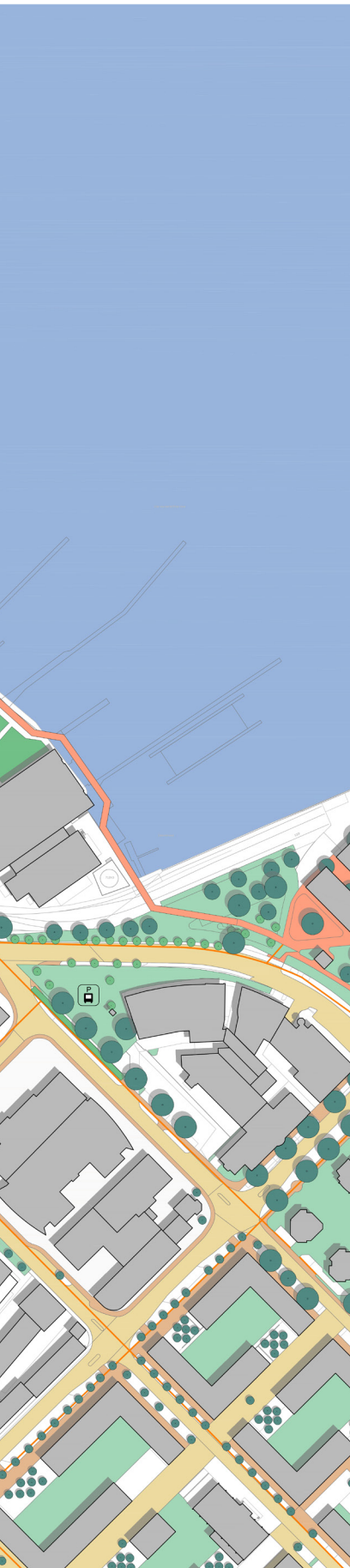
Die ersten, wichtigen Schritte zur Verbesserung der Durchlässigkeit des Gleiskörpers und der Zugänglichkeit des Bahnhofs aus den Quartieren erfolgen heute. Dazu gehören der ebenerdige Zugang Ost aus der Unterführung Habsburgerstrasse zum See, der Ausbau der Unterführung, die Realisierung des Rösslimattstegs und der Wegführung entlang des Gleiskörpers Richtung Luegisland und Neustadt.



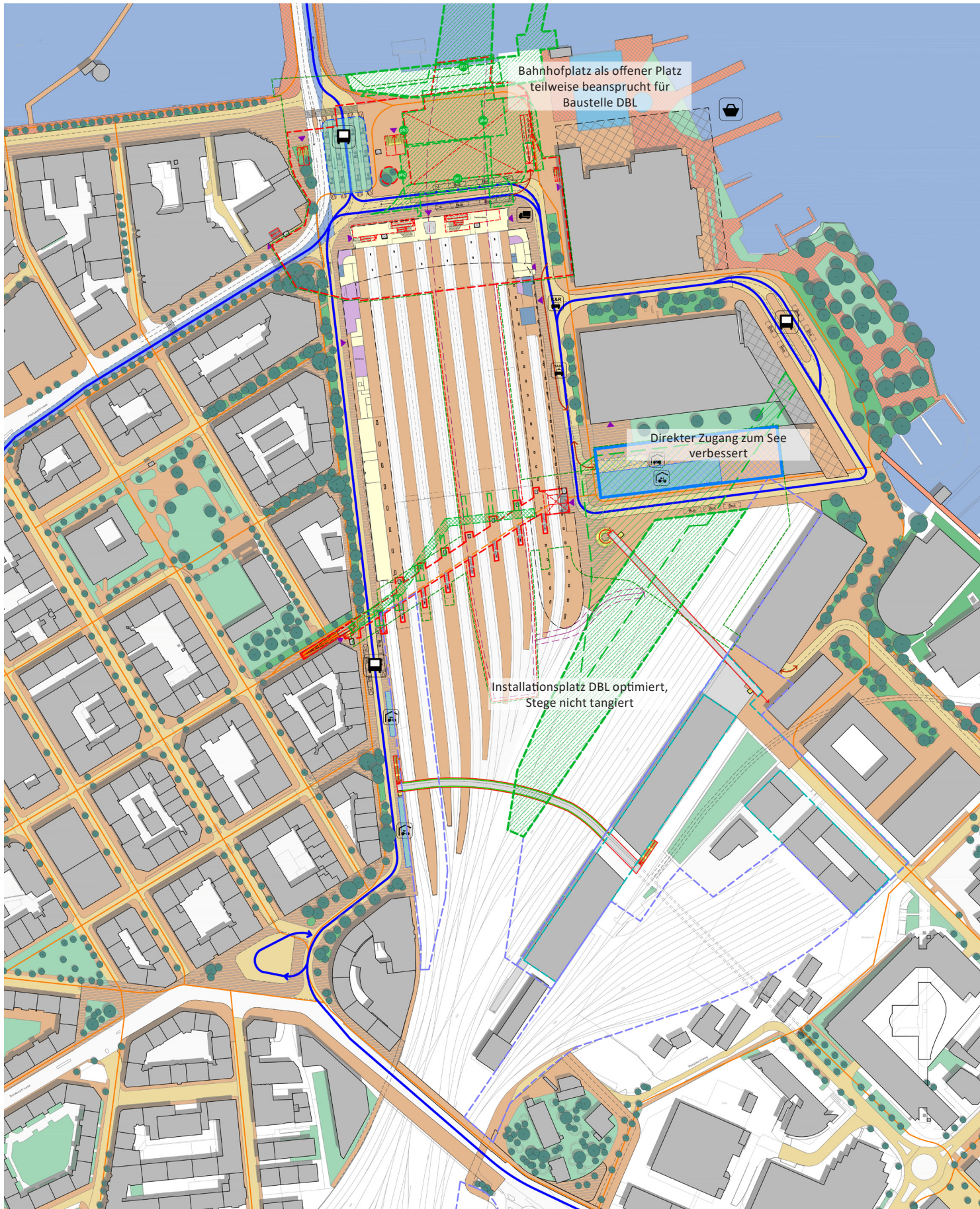
Die Reorganisation der MIV-Erschließung des Bahnhofsgebiets, mit Entlastung der Zentralstrasse und Unterbindung der Durchfahrt am linken Seeufer ist ab heute möglich und schafft die notwendigen Spielräume für die Sofortmassnahmen im ÖV und LV.

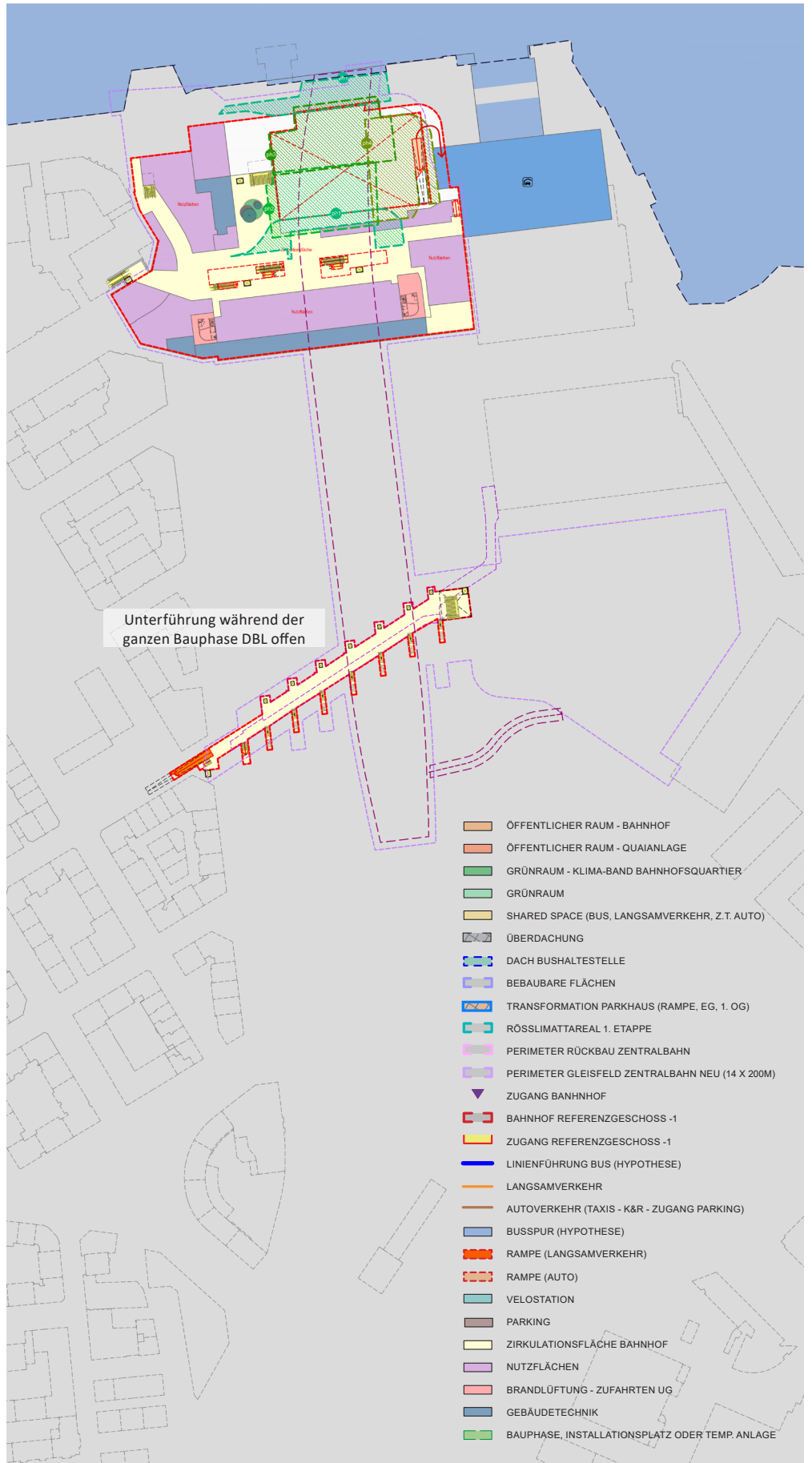
BAHNHOF LUZERN 360° OFFEN, AB HEUTE





BAHNHOF LUZERN 360° OFFEN, BAUPHASE DBL

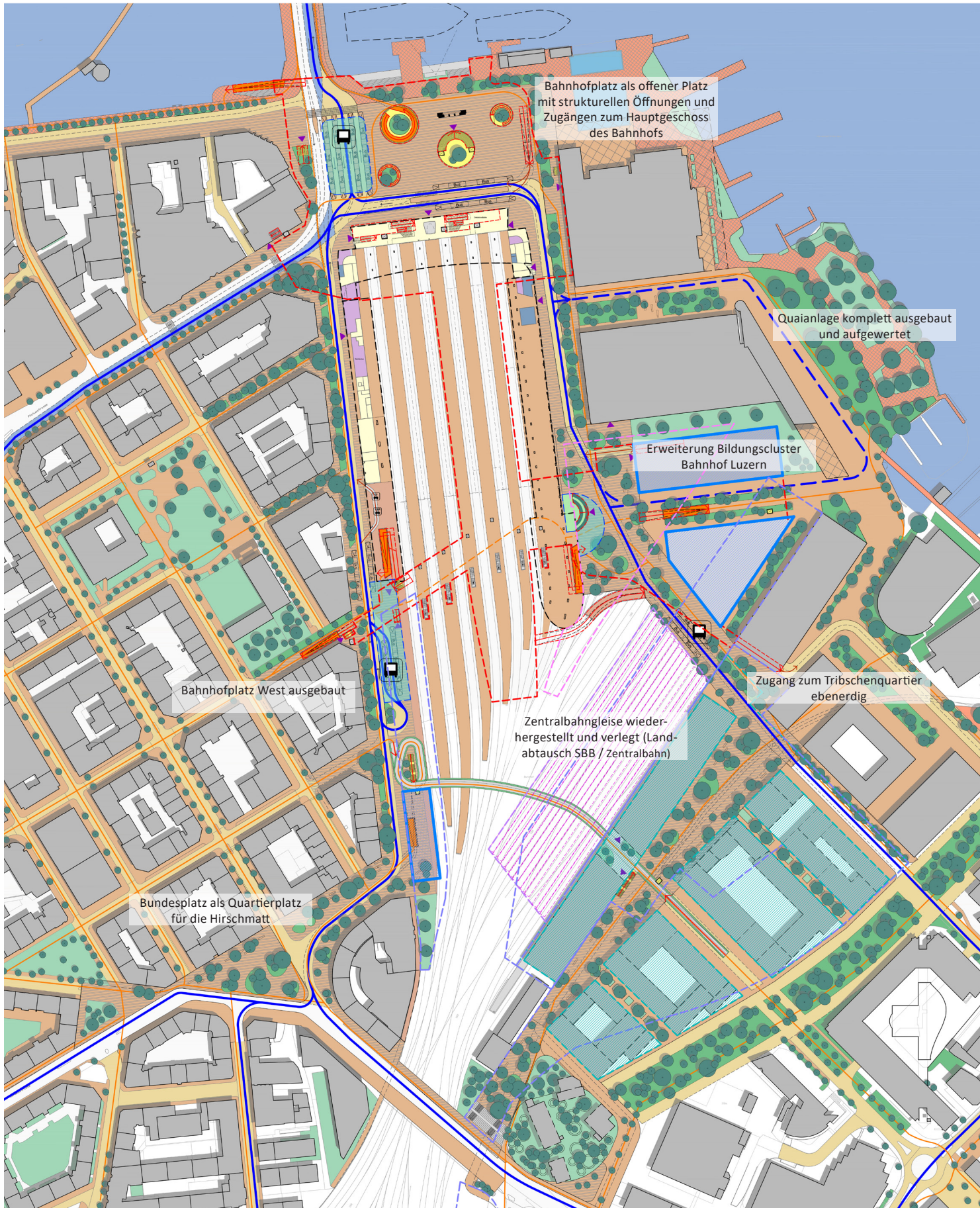


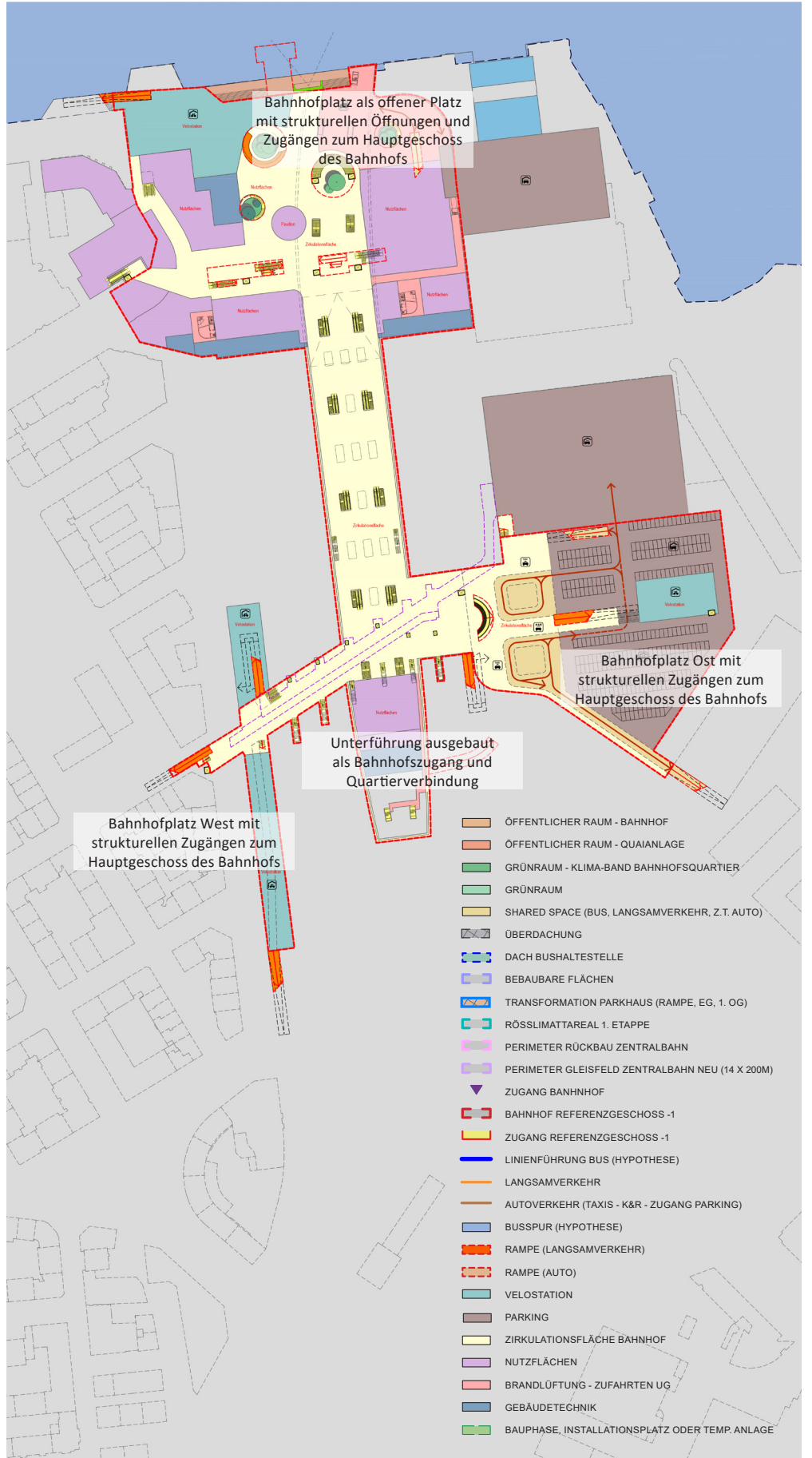


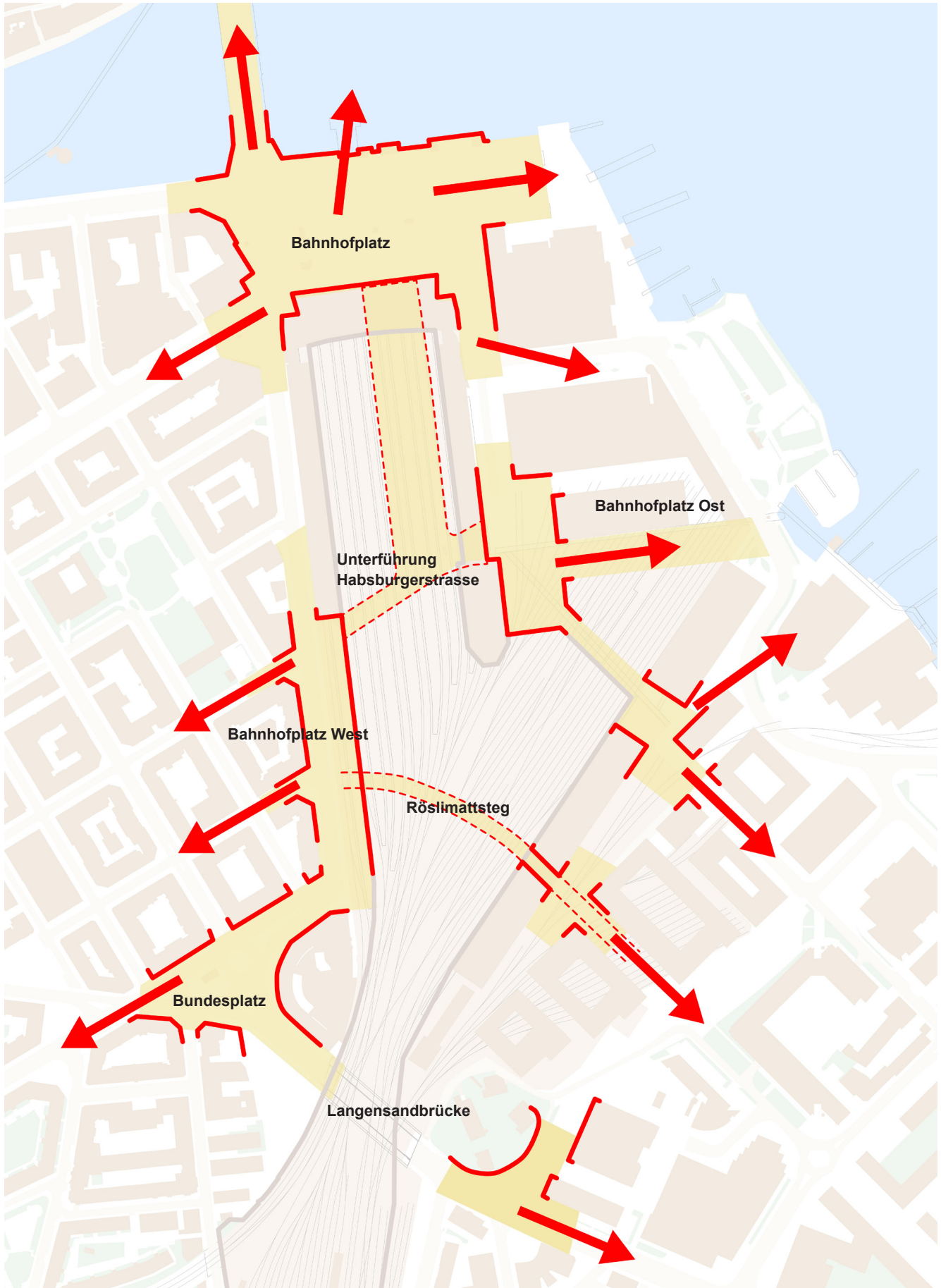
Unterführung während der ganzen Bauphase DBL offen

- ÖFFENTLICHER RAUM - BAHNHOF
- ÖFFENTLICHER RAUM - QUAIANLAGE
- GRÜNRAUM - KLIMA-BAND BAHNHOFQUARTIER
- GRÜNRAUM
- SHARED SPACE (BUS, LANGSAMVERKEHR, Z.T. AUTO)
- ÜBERDACHUNG
- DACH BUSHALTESTELLE
- BEBAUBARE FLÄCHEN
- TRANSFORMATION PARKHAUS (RAMPE, EG. 1. OG)
- RÖSSLIMATTAREAL 1. ETAPPE
- PERIMETER RÜCKBAU ZENTRALBAHN
- PERIMETER GLEISFELD ZENTRALBAHN NEU (14 X 200M)
- ZUGANG BANNHOF
- BAHNHOF REFERENZGESCHOSS -1
- ZUGANG REFERENZGESCHOSS -1
- LINIENFÜHRUNG BUS (HYPOTHESE)
- LANGSAMVERKEHR
- AUTOVERKEHR (TAXIS - K&R - ZUGANG PARKING)
- BUSSPUR (HYPOTHESE)
- RAMPE (LANGSAMVERKEHR)
- RAMPE (AUTO)
- VELOSTATION
- PARKING
- ZIRKULATIONSFLÄCHE BAHNHOF
- NUTZFLÄCHEN
- BRANDLÜFTUNG - ZUFAHRTEN UG
- GEBÄUDETECHNIK
- BAUPHASE, INSTALLATIONSPLATZ ODER TEMP. ANLAGE

BAHNHOF LUZERN 360° OFFEN, ERÖFFNUNG DBL







ENTWICKLUNG DER SCHLÜSSELGEBIETE 360° UM DEN BAHNHOF

Schlüsselgebiete und Orte für die bessere städtebauliche Integration des Bahnhofs Luzern gemäss der Vision «Bahnhof Luzern 360° offen, ab heute» umfassen neben den direkten Zugangspunkten des Bahnhofs auch die Schlüsselorte für die Anbindung an die umliegenden Quartiere bis zur Langensandbrücke und zum Bundesplatz, sowie die Querungen des Gleiskörpers.

Auf einem Spaziergang rund um den Bahnhof zeigen wir hier auf, wie die Vision an diesen Schlüsselorten konkret aussieht, welche Massnahmen bereits frühzeitig umgesetzt werden können, und was es dabei speziell zu beachten gilt.



Bahnhofplatz 2020



Bahnhofplatz Eröffnung DBL

BAHNHOFPLATZ

Heute ist der Bahnhofplatz eine Verkehrsmaschine.

Morgen ist der Bahnhofplatz ein grosszügiger öffentlicher Raum direkt am Wasser, ein richtiger Ankunftsort und ein Aha-Erlebnis: «ich komme an mit Blick auf Altstadt, Wasser, Berge, alles was Luzern so schön macht». Der Zugang zum Bahnhof erfolgt von allen Seiten her einerseits ebenerdig auf der Stadtebene dank dem Abbau der infrastrukturellen Barrieren 360° um den Bahnhof, andererseits aber auch durch grosszügige Öffnungen zum bestehenden UG und zukünftigen Hauptgeschoss des Durchgangsbahnhofs. Die Orientierung ist einfach. Zur Reuss hin wird sowohl auf der Stadtebene wie auch im Hauptgeschoss des Bahnhofs der Bezug zum Wasser hergestellt. Auf beiden Ebenen gibt es eine hohe Aufenthaltsqualität, Tageslicht, Grün und schnelle, komfortable Fussverbindungen.

Schlüsselmassnahmen:

Der Bahnhofplatz als wichtigster Platz und Eingang zur Stadt ist von der heute überbordenden Verkehrs-Infrastruktur befreit und um einige wenige klare Objekte herum organisiert, die das Umsteigen von einem Verkehrsträger auf den anderen ermöglichen. Nur die raumsparendste Kombination der Verkehrsträger bleibt auf dem Platz: ÖV und LV. Nach wie halten vor alle Busse auf dem Bahnhofplatz, aber in einer einfacheren Konfiguration. Nur noch 4 Haltestellen sind vorhanden wovon 2 mit Doppelperrons, jedoch kein Busterminal mehr.

Grosszügige strukturelle Öffnungen verbinden die Stadtebene mit dem Hauptgeschoss des Bahnhofs auf -1. Die erste Reihe dieser Öffnungen liegt im Bahnhofsgebäude (Bestand), die zweite in der Mitte des Platzes in der Achse des DBL und zur Bushaltestelle hin, und eine dritte Reihe zur Seebrücke und zum Wasser hin. Eine flache Rampe ermöglicht den VelofahrerInnen den Zugang zur unterirdischen Veloparkierung im Bereich des Brückenkopfs der Seebrücke.

Die Seebrücke wird seeseits insbesondere für Fuss- und Veloverkehr erweitert. Ihre Fahrbahn wird reorganisiert: die Busse verkehren in beide Richtungen auf der Seeseite, die Autos reuss-seitig. Dadurch kann auf der Brücke Raum gewonnen und gleichzeitig der Busknoten auf dem Bahnhofplatz maximal kompakt gehalten werden. Alle Busse halten auf der Bahnhofsseite der Seebrücke, wodurch Querungen der Strassenachse vermieden werden können.

Die Dienstleistungen für Bahnhof und Schiffhaltestelle (Info, Ticket-Schalter) sind optimal angeordnet im Bahnhof sowie allenfalls auch in einem Pavillon, der sowohl an die Stadtebene wie auch ans zukünftige Hauptgeschoss des Bahnhofs angebunden ist.

Die Strasse entlang der Stirn-Fassade des Bahnhofsgebäudes weist eine geringe Trennwirkung auf. Sie wird nur von wenigen Verkehrsströmen befahren: Busse, Zufahrt zum P2 und 3, sowie Anlieferungen. Niedrige Randsteine und Mittelinseln erleichtern die Fussgängerquerung zum offenen Platz hin.

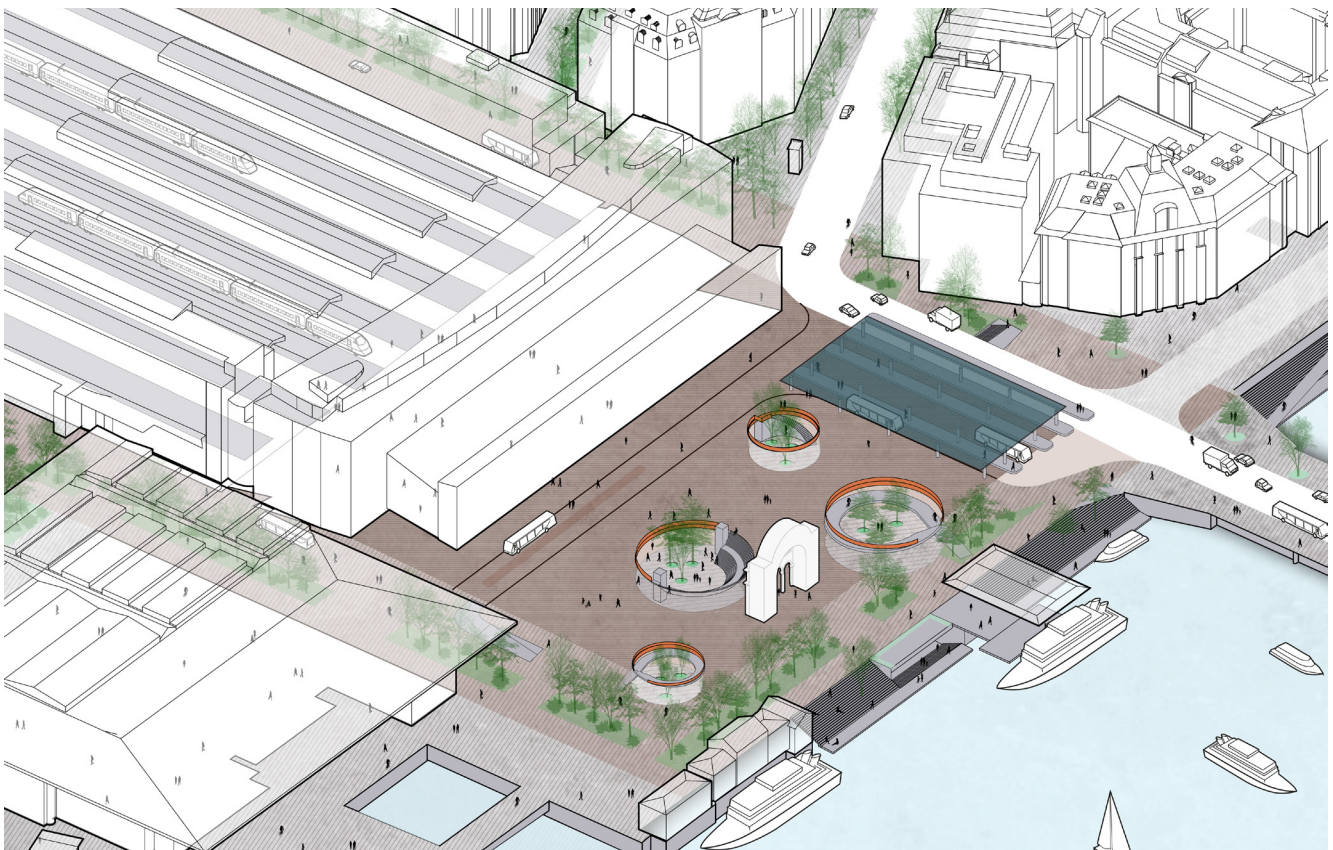
Das Fassadenelement des alten Bahnhofs muss in der Bauphase des DBL verschoben werden. Falls es danach wieder aufgestellt werden soll schlagen wir vor, es mit seiner Hauptseite zum Bahnhof hin zu wenden und näher beim Wasser zu platzieren. So bildet es beim «Auftauchen» aus dem Durchgangsbahnhof gleichermassen einen Bilderrahmen beim Blick auf die Altstadt und die Schiffe.

Phase 1:

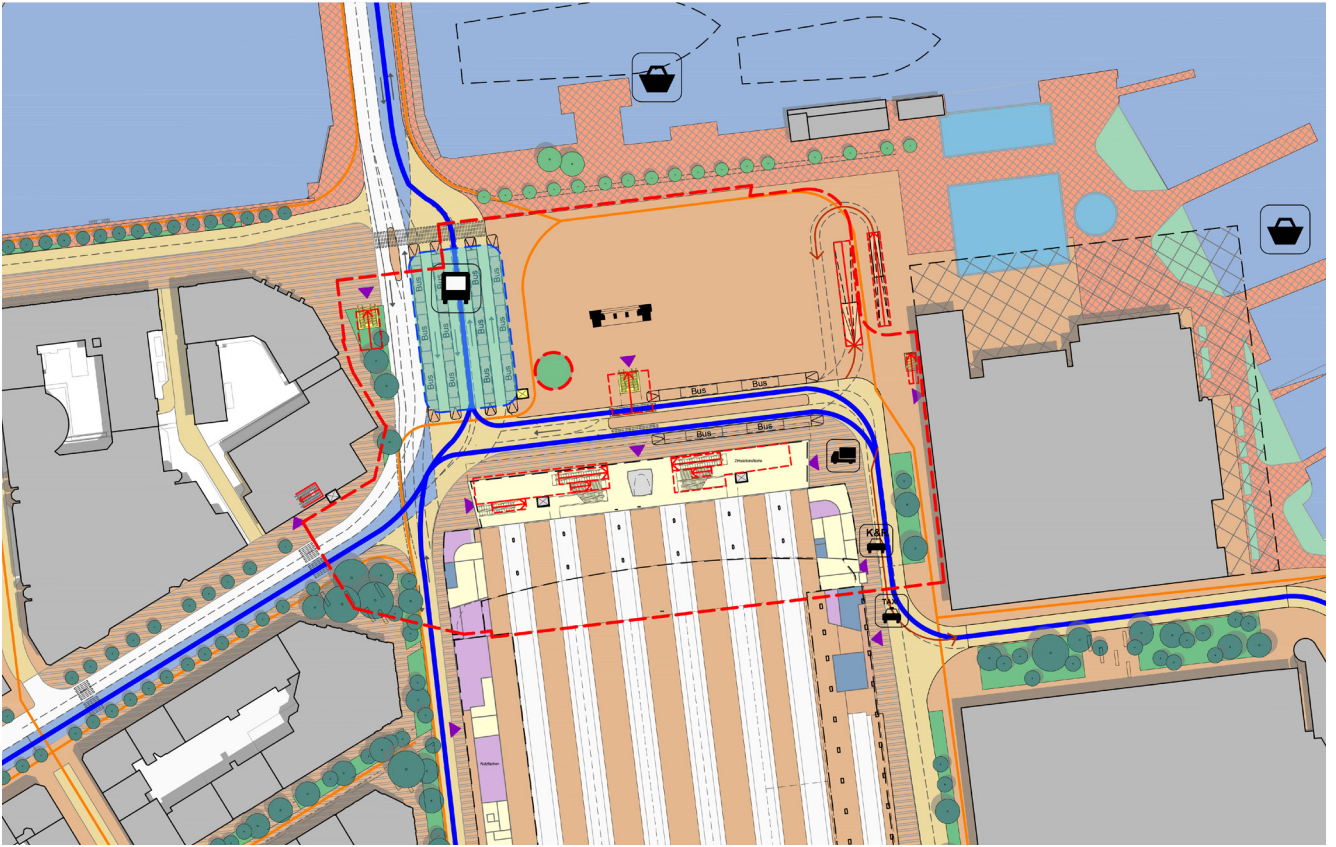
Die Reduktion der Verkehrsfunktionen auf dem Bahnhofplatz ist bereits ab heute möglich und entspricht einem wichtigen Bedürfnis. Gleichzeitig hilft sie, dass in der Bauphase keine permanenten Änderungen der Konfiguration des Platzes für die Verkehrsfunktionen nötig sind, und dass jederzeit ausreichend Platz für verschiedene Nutzerbedürfnisse besteht.



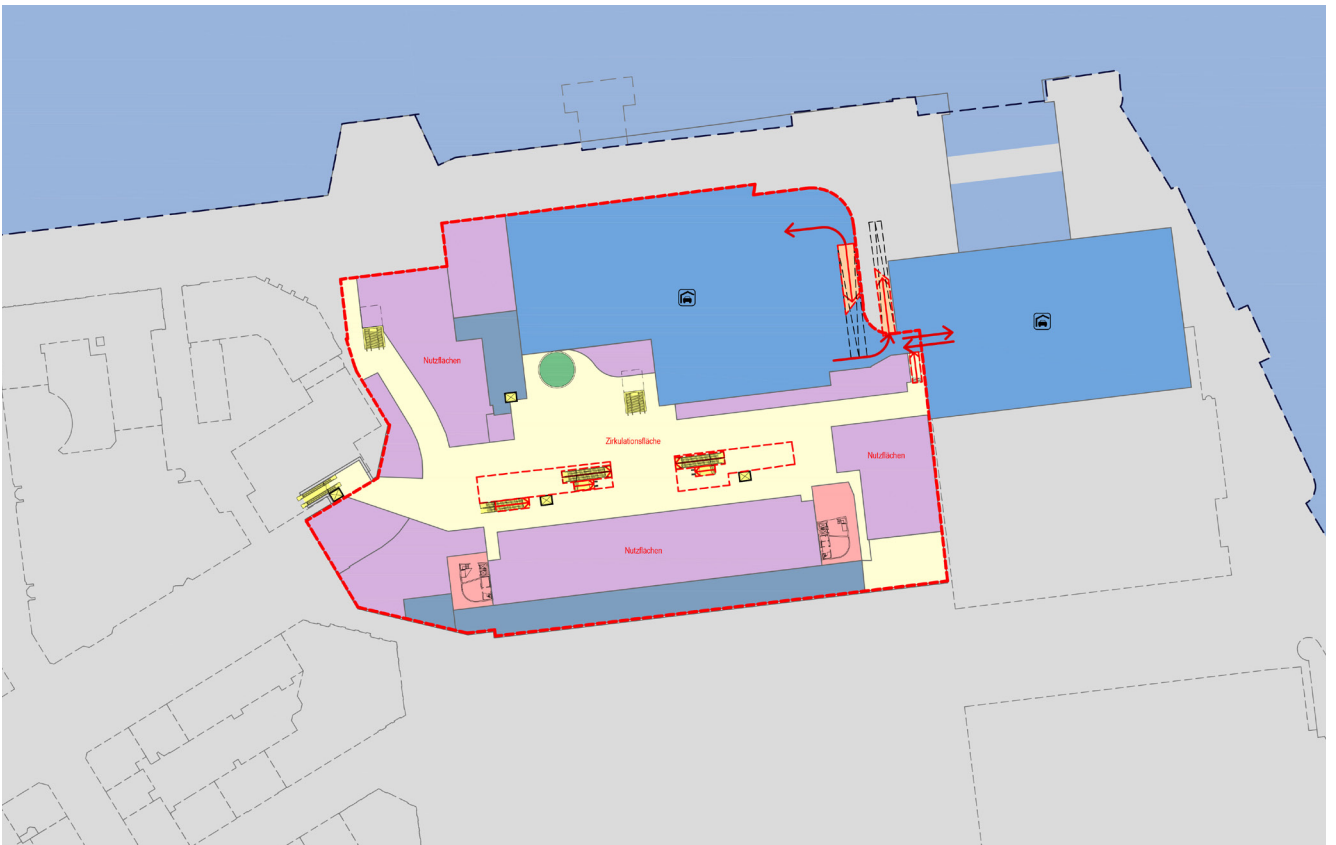
Bahnhofplatz Eröffnung DBL



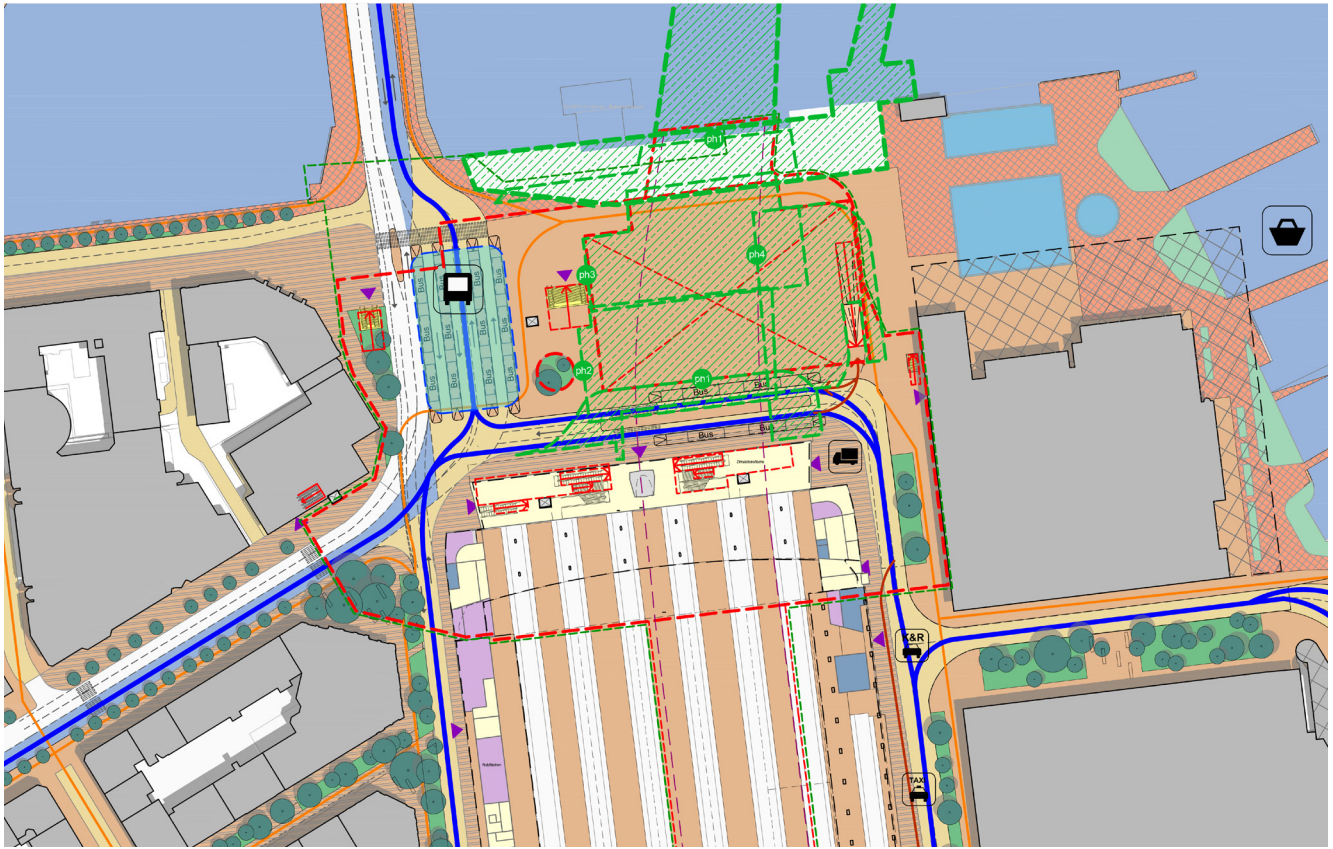
Bahnhofplatz Eröffnung DBL



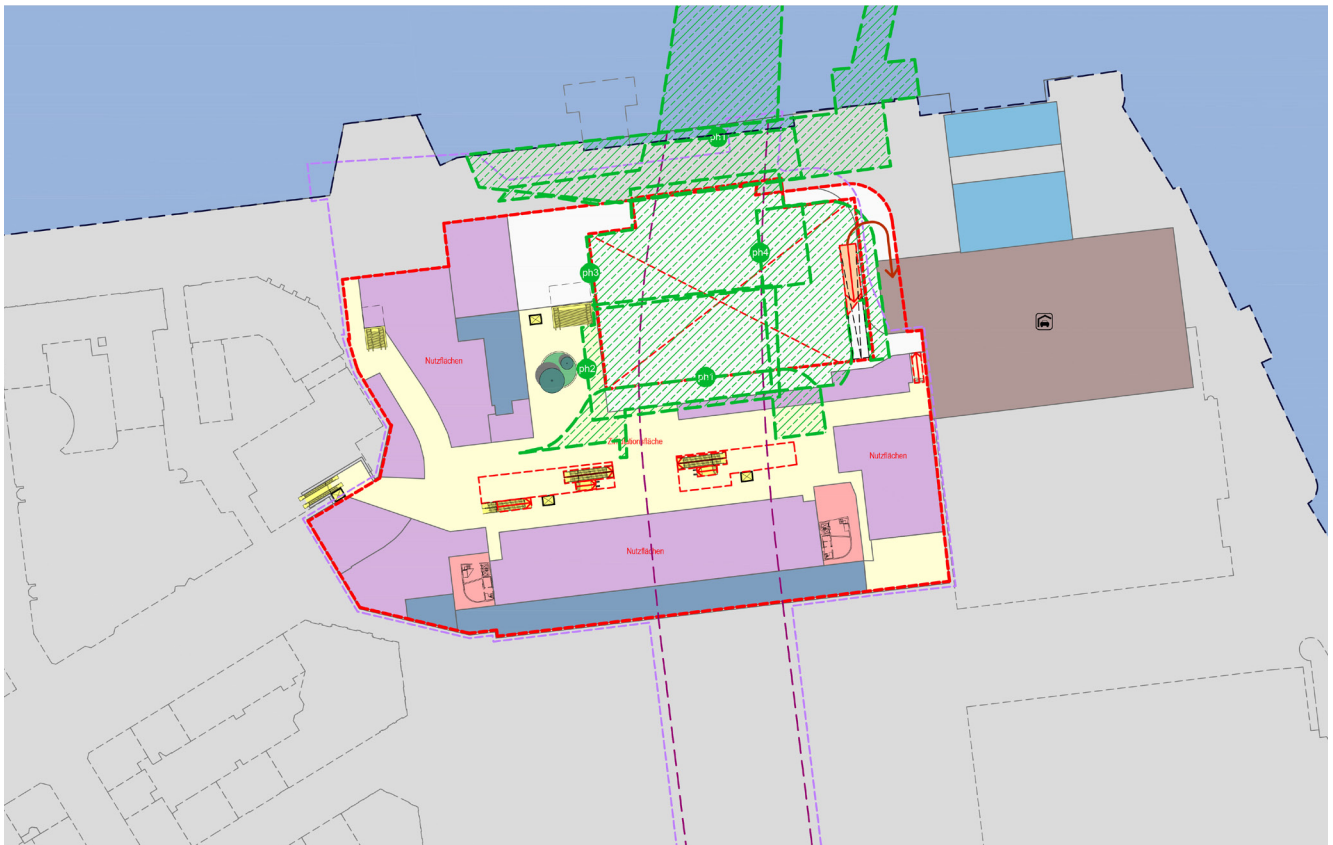
Bahnhofplatz Phase 1: bereits ein grosser, offener Platz nach der Verlagerung des Terminals der regionalen Buslinien



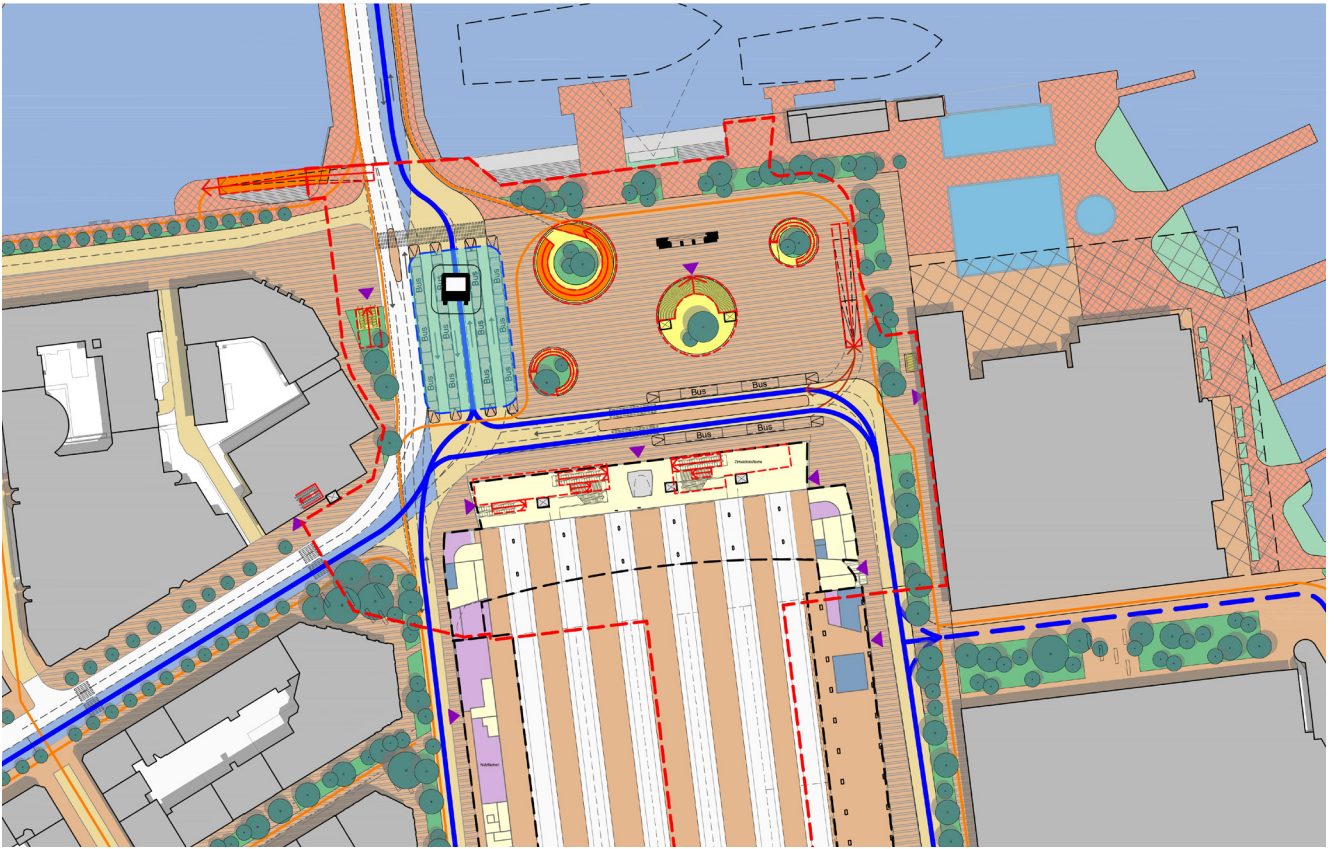
Bahnhofplatz, Bahnhof Ebene -1, Phase 1



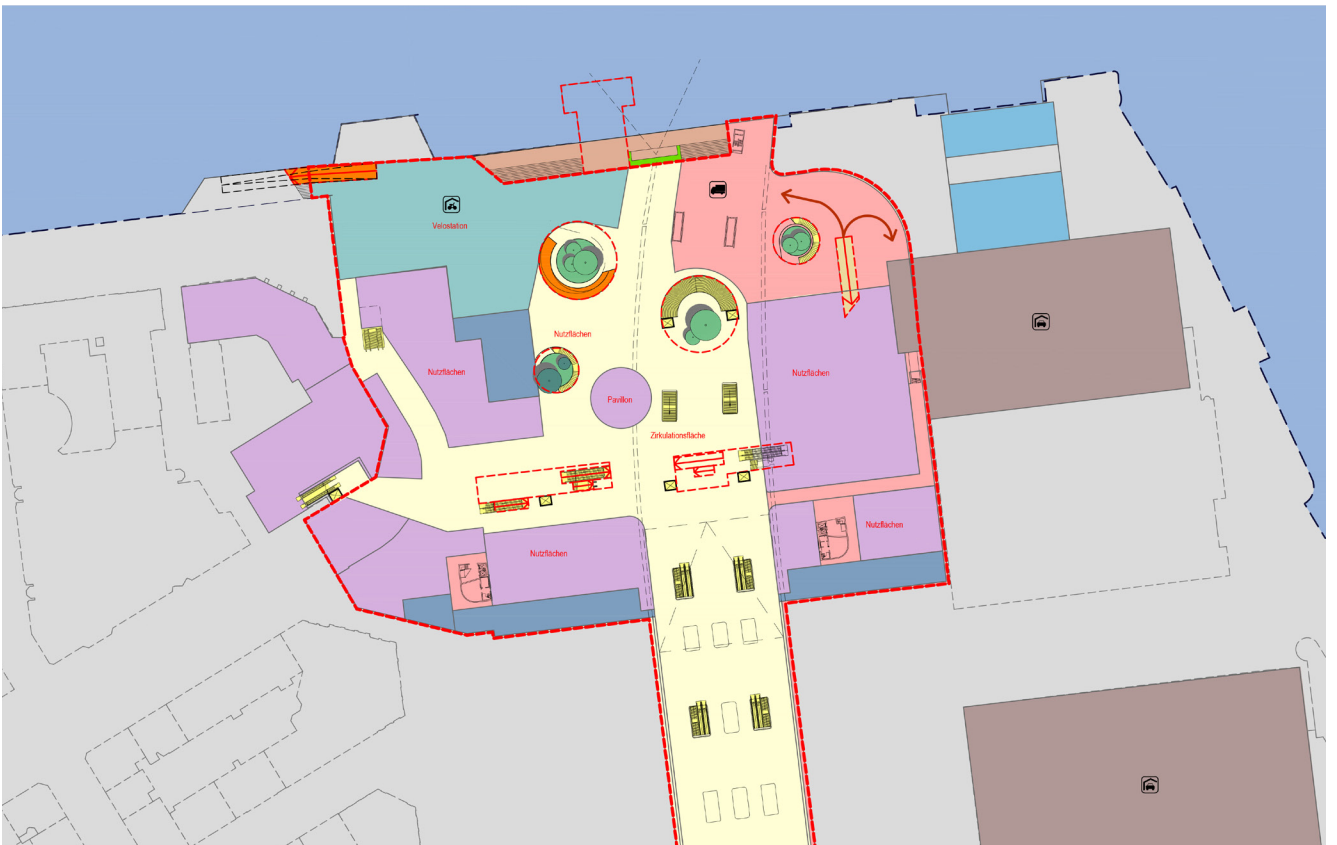
Bahnhofplatz Bauphase DBL: ein während der ganzn Bauphase gleichbleibender Verkehrsknoten, Aufenthaltsbereiche und Spielräume für den Bauablauf



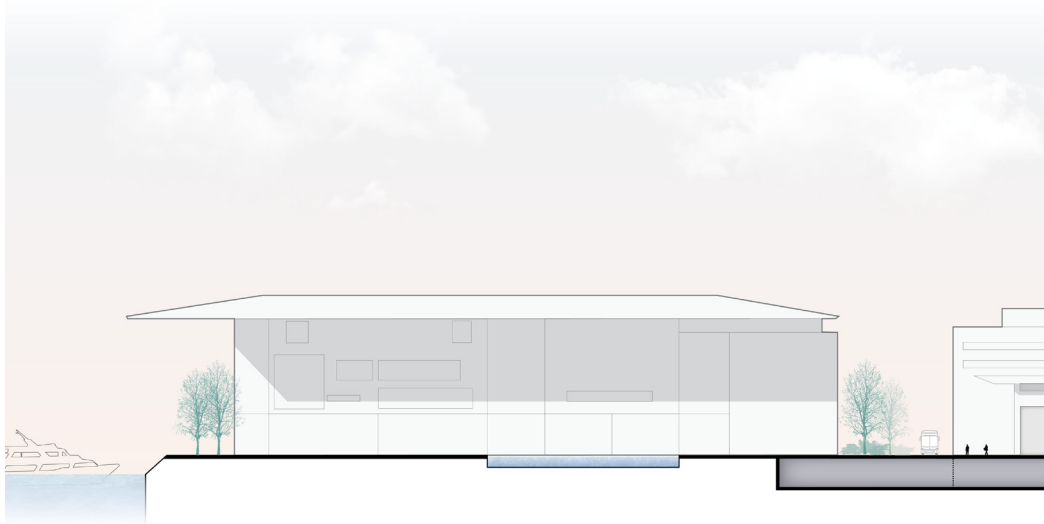
Bahnhofplatz, Bahnhof Ebene -1, Bauphase DBL



Bahnhofplatz Eröffnung DBL: ein grosser 3-dimensionaler Stadtraum auf miteinander verbundenen Ebenen (Stadtebene und Hauptgeschoss des Bahnhofs)



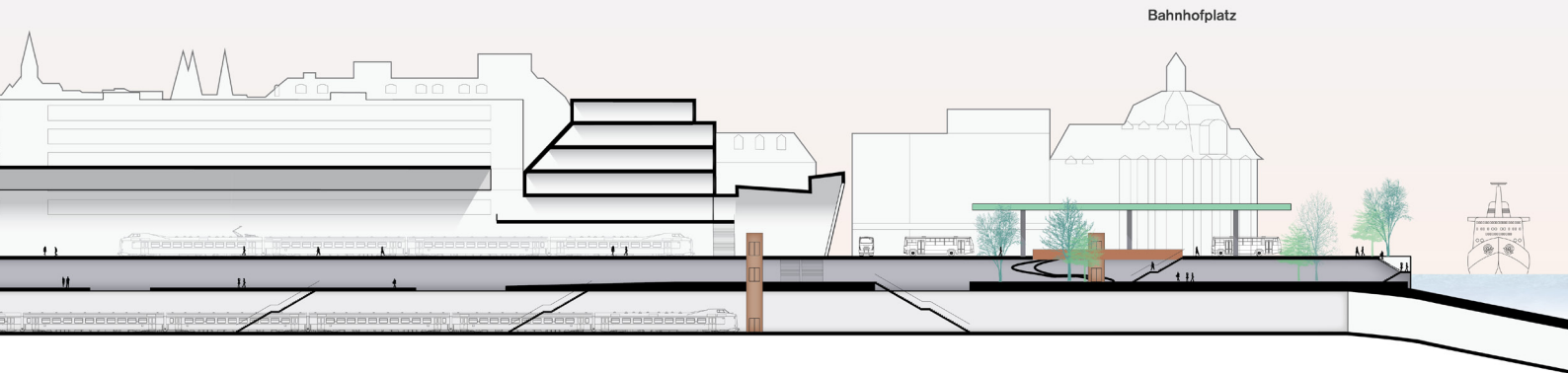
Bahnhofplatz, Hauptgeschoss Bahnhof Ebene -1, Eröffnung DBL



Schnitt Bahnhofplatz, Blick Richtung Bahnhof:
die Ankunft in die Stadt Luzern geschieht bereits im Hauptgeschoss des Bahnhofs



Längsschnitt durch den DBL, Blick Richtung Westen:
Zu- und Durchgang Süd (Personenunterführung Habsburgertrasse) ebenso grosszügig wie der Zugang beim Bahnhofplatz





Bahnhofplatz Ost 2020



Bahnhofplatz Ost Eröffnung DBL

BAHNHOFPLATZ OST - SEE UND TRIBSCHEN

Heute ist der Bahnhofplatz Ost eine Infrastruktur ohne klare Orientierung und ohne erkennbares Hauptniveau zwischen den Ebenen -1 (Personen-Unterführung Habsburgerstrasse), 0 (Veloparkierung) und +2 (Vorfahrt P3 und Frohburgstege). Er ist räumlich dominiert von der Zufahrt zum Parking P3.

Morgen ist der Bahnhofplatz Ost ebenerdig und bildet eine luftige offene Drehscheibe zum See, zur Uni und zum Tribschenquartier. Er ist der Schlüssel zur direkten Anbindung des Tribschenquartiers an Bahnhof und Innenstadt.

Schlüsselmassnahmen:

Aller Zu- und Übergänge zur Stadt werden auf den Ebenen 0 (Stadtebene) und -1 (zukünftiges Hauptgeschoss des Bahnhofs) organisiert. Die Ebene der Vorfahrt zum P3 und der Frohburgstege wird abgebrochen und ebenerdig ersetzt. Aus der Personen-Unterführung Habsburgerstrasse wird ein direkter Zugang zum See geöffnet. Dank grosszügigen, strukturell angelegten Rampen entsteht eine räumliche Kontinuität zwischen dem Innenleben des Bahnhofs und der Stadtebene.

Das Potenzial des zukünftigen Hauptgeschosses des Bahnhofs auf der Ebene -1 wird umfassend genutzt für eine maximal nutzerfreundliche Anordnung von Funktionen wie Kiss&Ride, Taxi, Veloparkieren, Läden oder einen direkten Zugang zu angrenzenden Gebäuden im UG. Unterirdische Parkplätze ersetzen das bestehende Parking P3.

Der Bahnhofplatz Ost schafft eine starke Adressqualität für die angrenzenden Gebäude wie die Universität (Postgebäude, neuer Zugang von Süden her), den Ersatzneubau für das Parking P3, oder das Baufeld im freigespielten Dreieck nach Südosten.

Die Gestaltungsprinzipien «Bahnhof Luzern 360° offen» und «Aufwertung linkes Seeufer» verschmelzen miteinander, von Bahnhofplatz Ost und Robert Zünd-Strasse bis zum Seeufer bei Inseli und Werft.

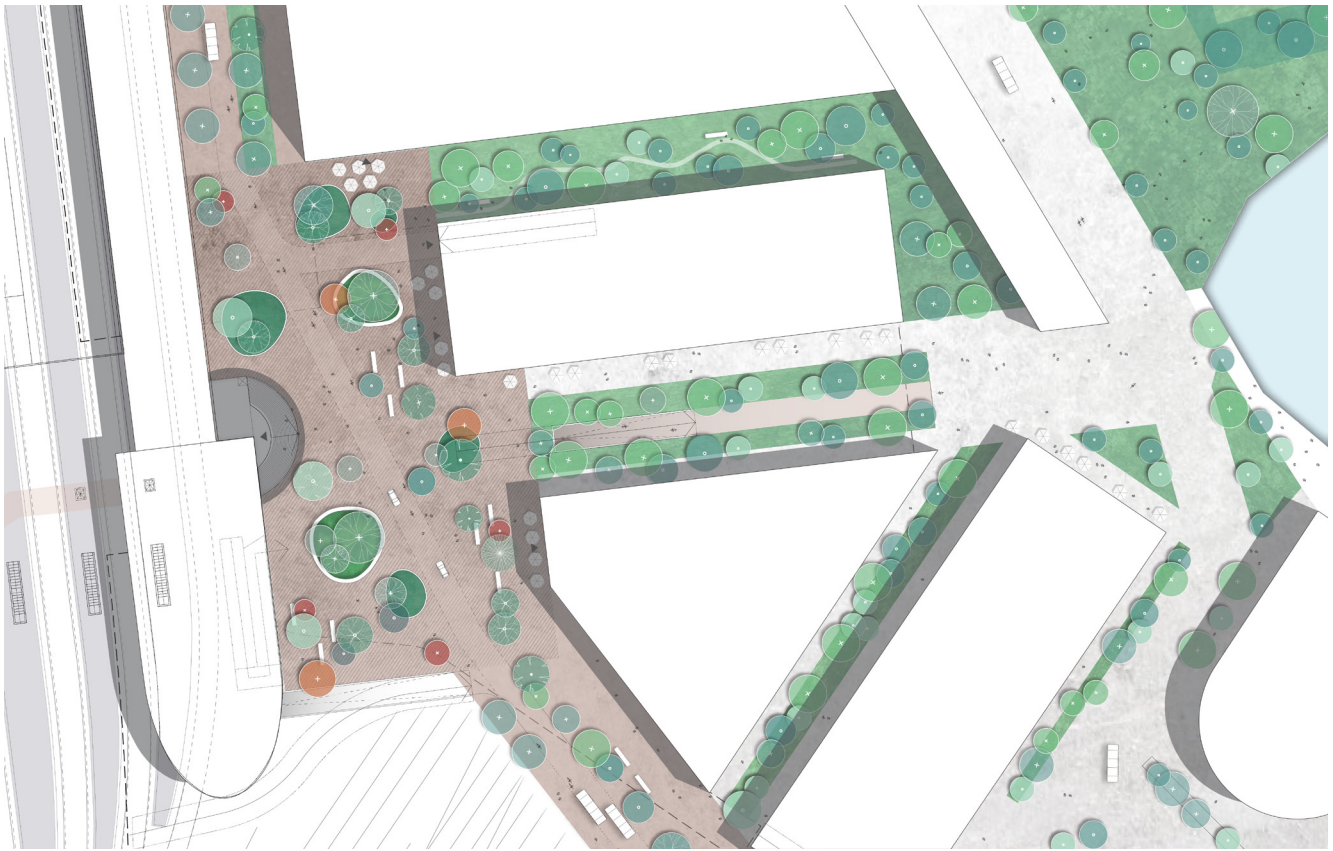
Die Seeseite des Bahnhofs ist nicht mehr zugänglich für den MIV. Dies verringert die Verkehrsbelastung auf dem Bahnhofplatz und schafft Platz und Spielraum für wichtigere Verkehrsfunktionen wie die Bushaltestellen für die städtischen und regionalen Linien auf der Ostseite des Bahnhofs, Halteplätze für touristische Busse oder Veloabstellplätze. Der Landabtausch zwischen SBB und Zentralbahn und die Reorganisation der Abstellgleise der Zentralbahn schaffen Platz für eine neue Struktur der öffentlichen Räume und Zugänge. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Buslinien verkehren auf der Ostseite des Bahnhofs. Ihre Haltestelle liegt unmittelbar beim Zugang zum Durchgangsbahnhof.

Phase 1:

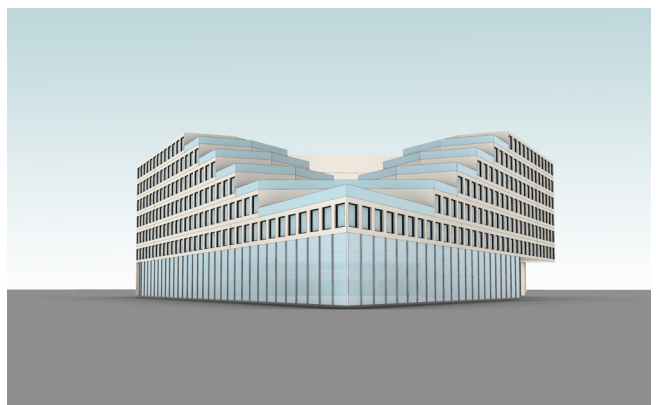
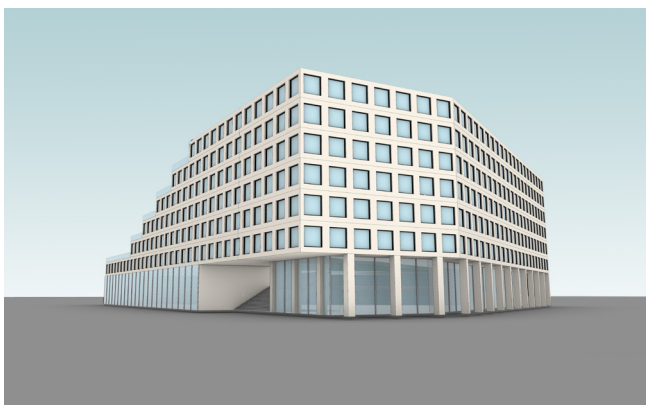
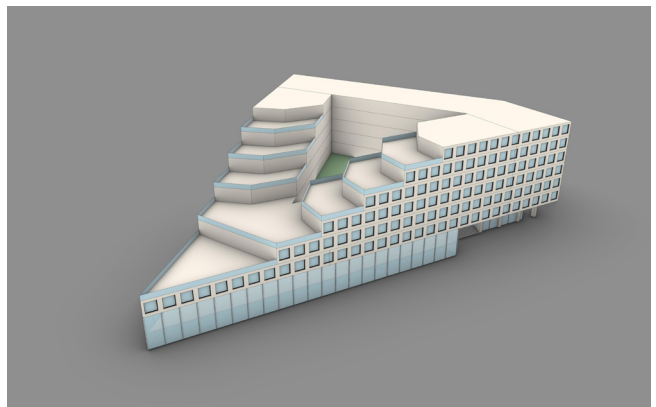
Bereits ab heute kann die Stadtebene als Verteilebene und Zugang sowie Öffnung zum See aufgewertet und ausgebaut werden. Dazu braucht es eine geringfügige Verkürzung einiger Gleise der Zentralbahn (Durchgang zwischen Uni und P3) sowie den Abbruch der räumlich dominanten Rampe zum P3 in der Robert Zünd-Strasse sowie ihren Ersatz durch eine einfache Rampe direkt unter dem P3. Letzteres ist aus bautechnischer Sicht ohne weiteres machbar und lässt sich auch als temporäre Massnahme rechtfertigen, insbesondere in Anbetracht des grossen Qualitätsgewinns an diesem wichtigen Zugang zum Bahnhof und Übergang zum See. Für die Funktionen der SBB (Tankraum, Container, Warenreinigung, Gerätelager Aussenreinigung, Zugvorheizanlage und Tankstelle) unter der bestehenden Zufahrtsrampe zum P3 sind bei Bedarf alternative Standorte zu finden.

Bauphase DBL:

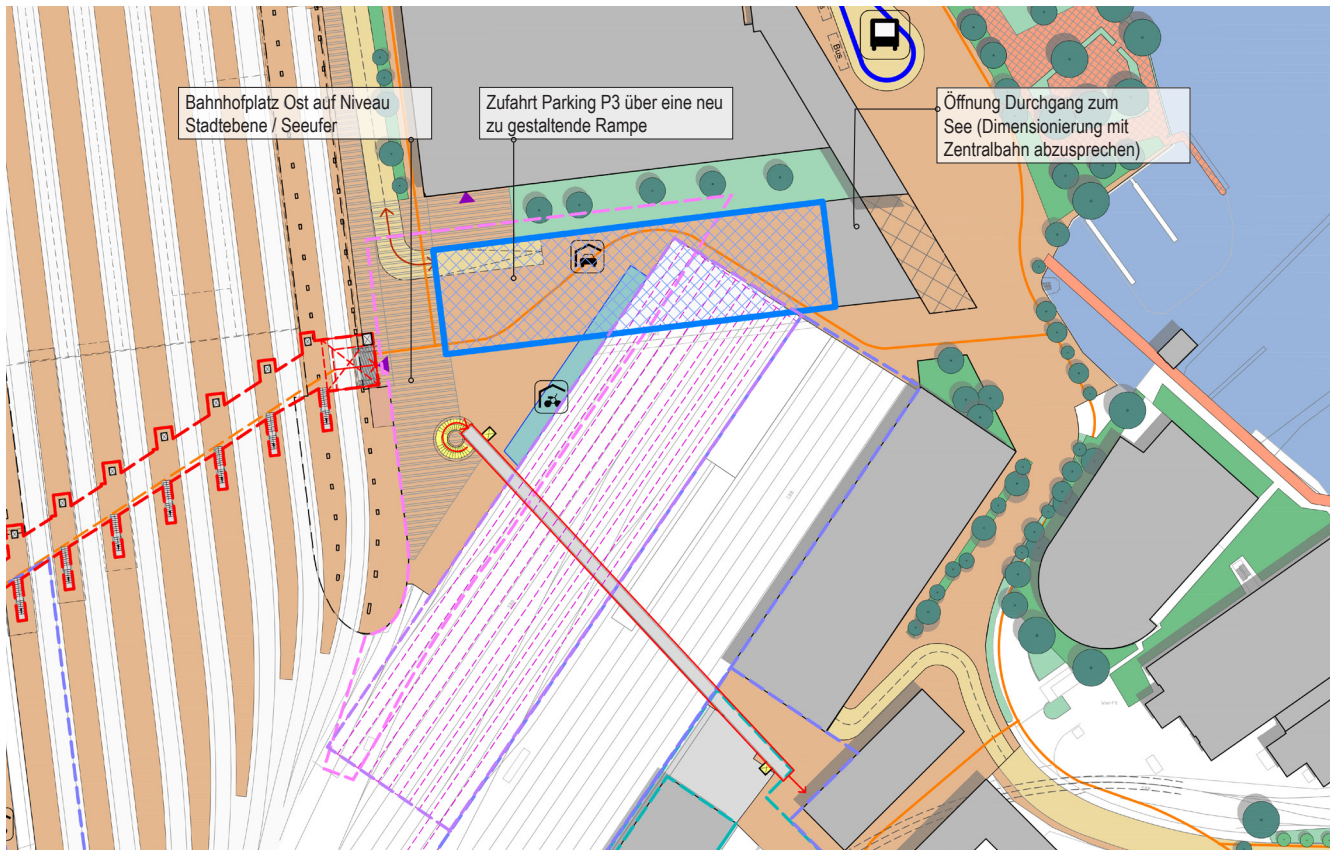
In der Bauphase des DBL soll nach Möglichkeit die Öffnung zum See grosszügiger und direkter gestaltet werden, da zu diesem Zeitpunkt die Gleise der Zentralbahn für die Dauer der Bauphase sowieso an einen anderen Standort verschoben werden müssen. Diesbezüglich sind der genaue Flächenbedarf des Installationsplatzes für den Bau des DBL und seine Lage mit den SBB zu klären und anzupassen.



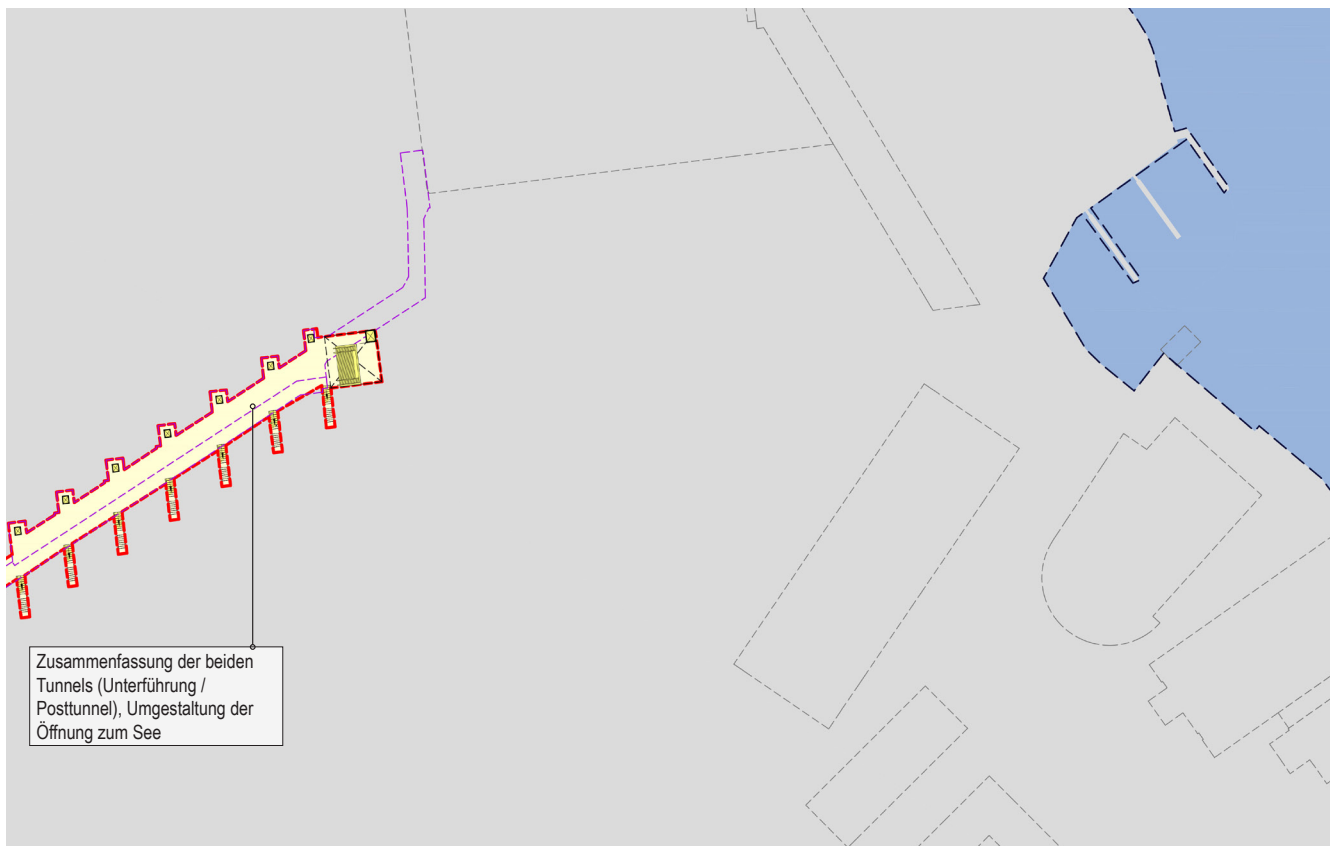
Bahnhofplatz Ost, Eröffnung DBL: ein Platz auf der Stadtebene, offen zum See, zum Tribtschenquartier, zur Uni und zum KKL



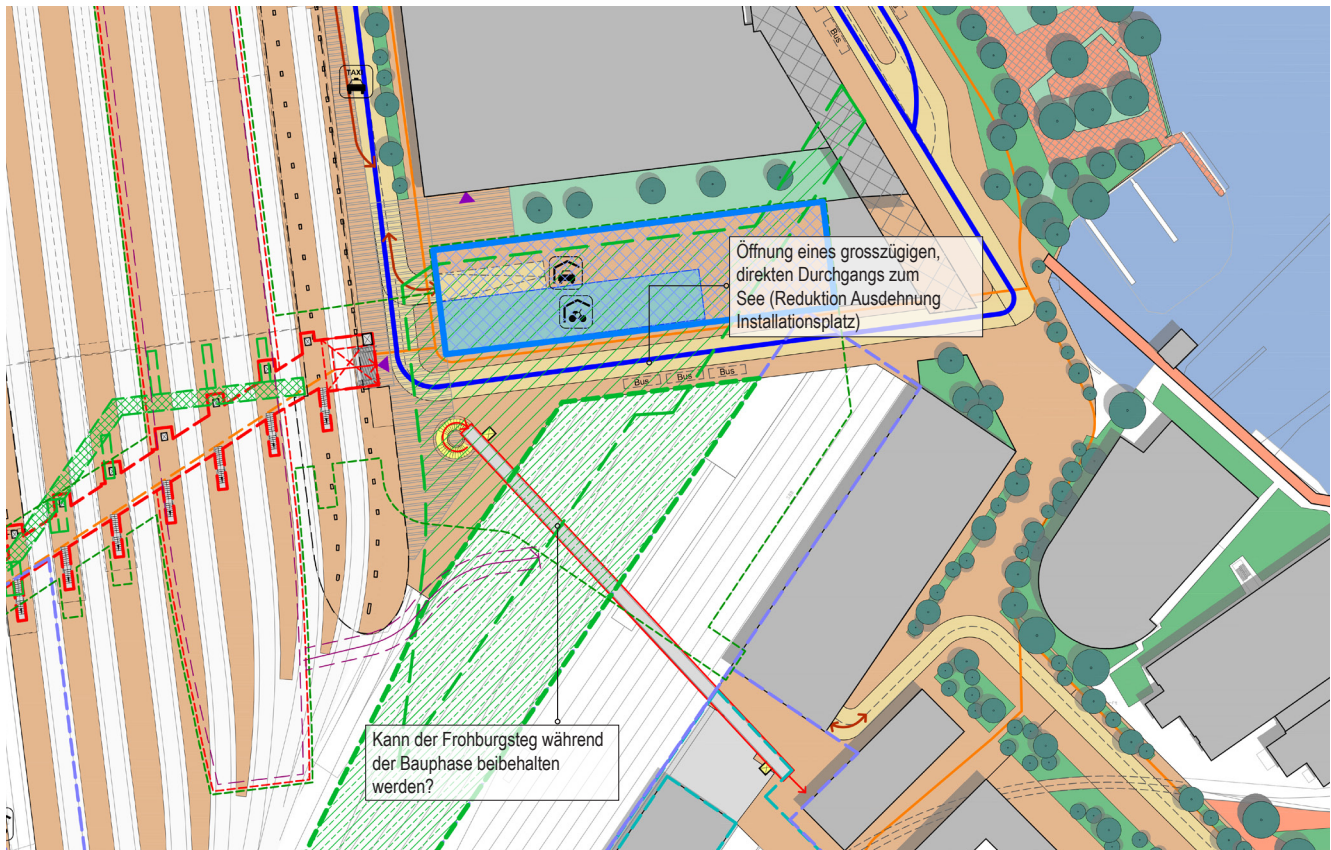
Bahnhofplatz Ost, typologischer Test des dreieckigen Blocks auf dem Areal des Landabtauschs zwischen SBB und Zentralbahn. Im Sockel findet die Universität Platz für eine Erweiterung. In den oberen Geschossen, mit Blick und Hof zum See, werden Wohnangebote realisiert (z.B. studentisches Wohnen).



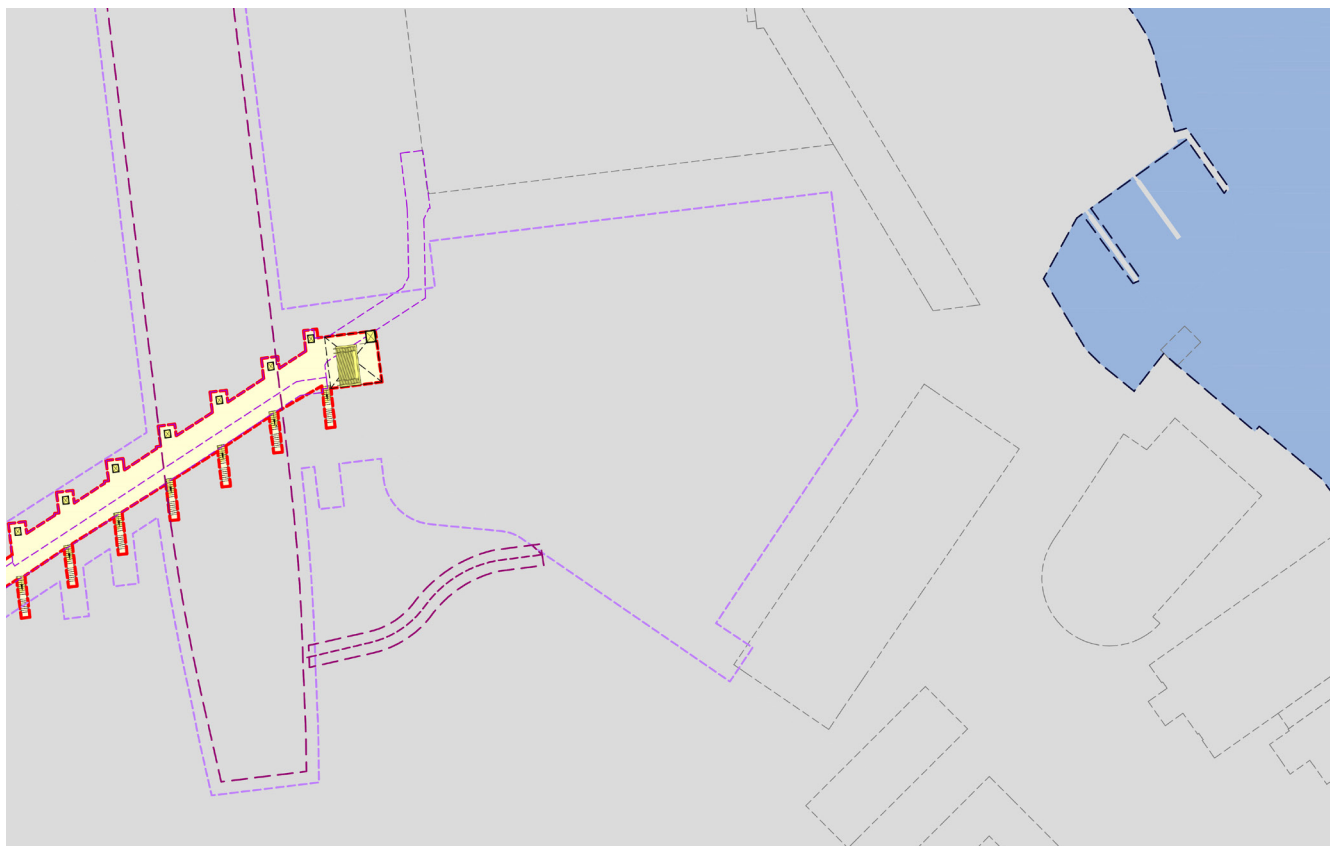
Bahnhofplatz Ost Phase 1: bereits vorgängig zur Bauphase kann hier eine ebenerdige Platzsituation mit direktem Zugang zum See geschaffen werden.



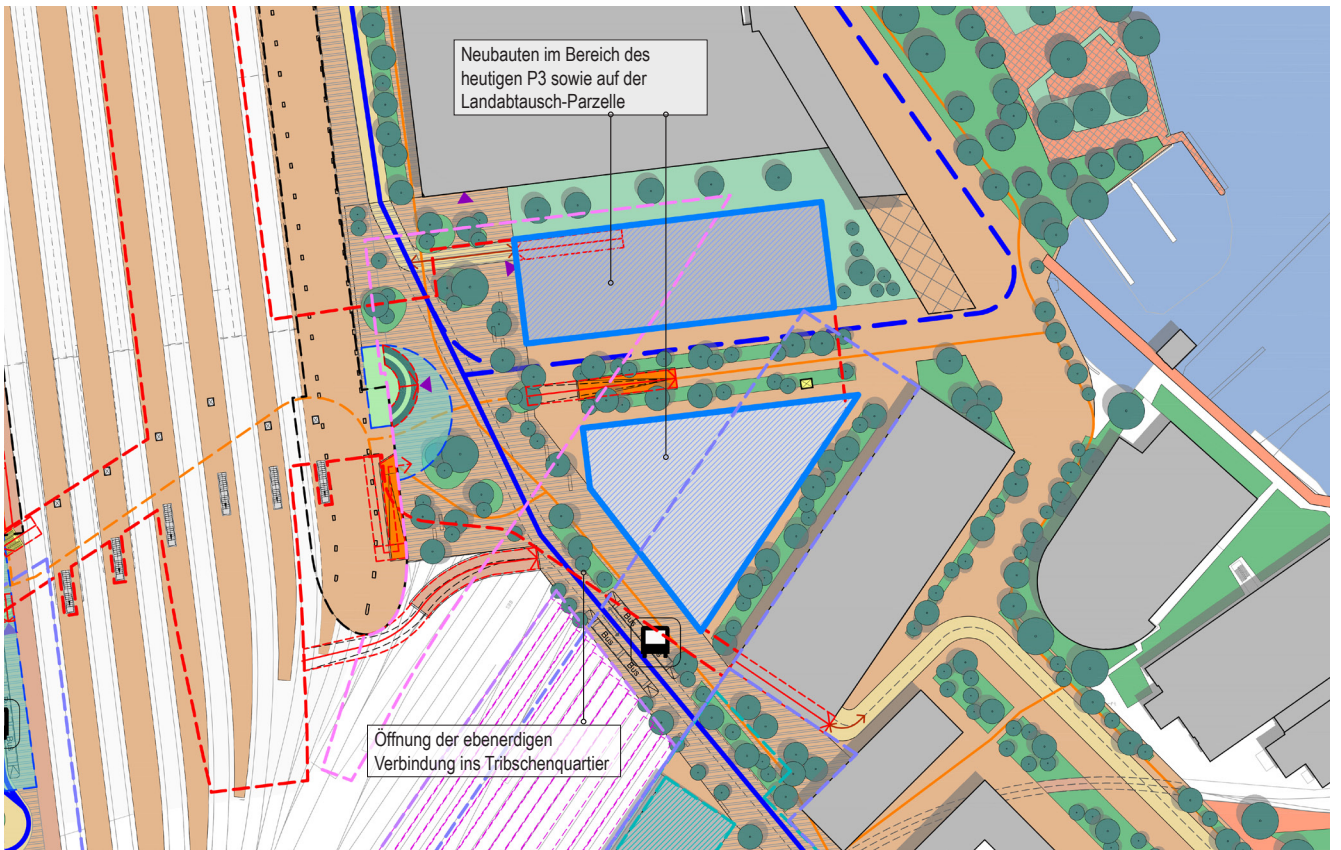
Bahnhofplatz Ost, Bahnhof Ebene -1, Phase 1: mit der Zusammenfassung von Unterführung und Posttunnel sowie der Realisierung des Bahnhofplatzes Ost ebenerdig kann auch die Zugangssituation am Ostende der Unterführung bereinigt und klar gestaltet werden.



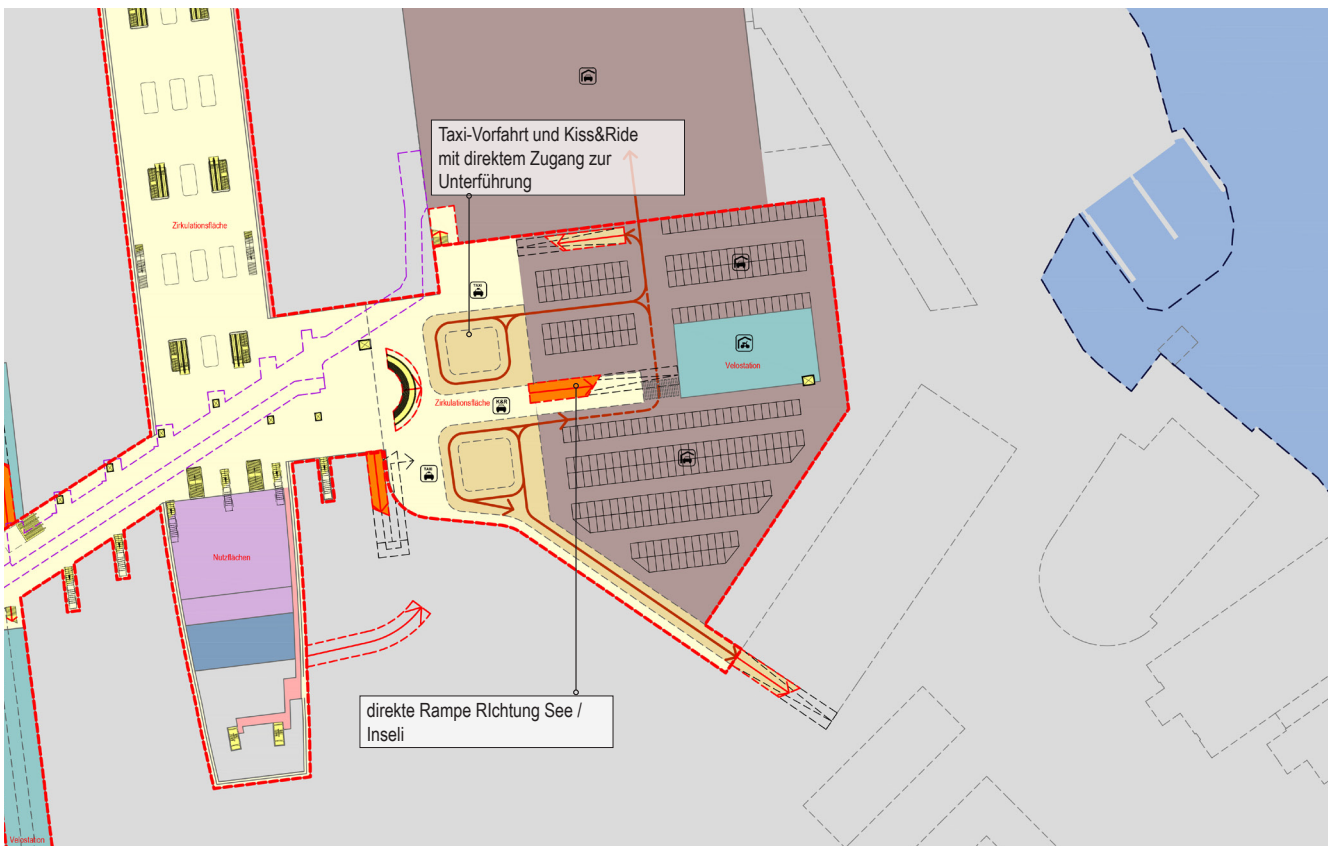
Bahnhofplatz Ost, Bauphase DBL: nach Möglichkeit soll der Zugang zum See in der Bauphase weiter verbessert werden.



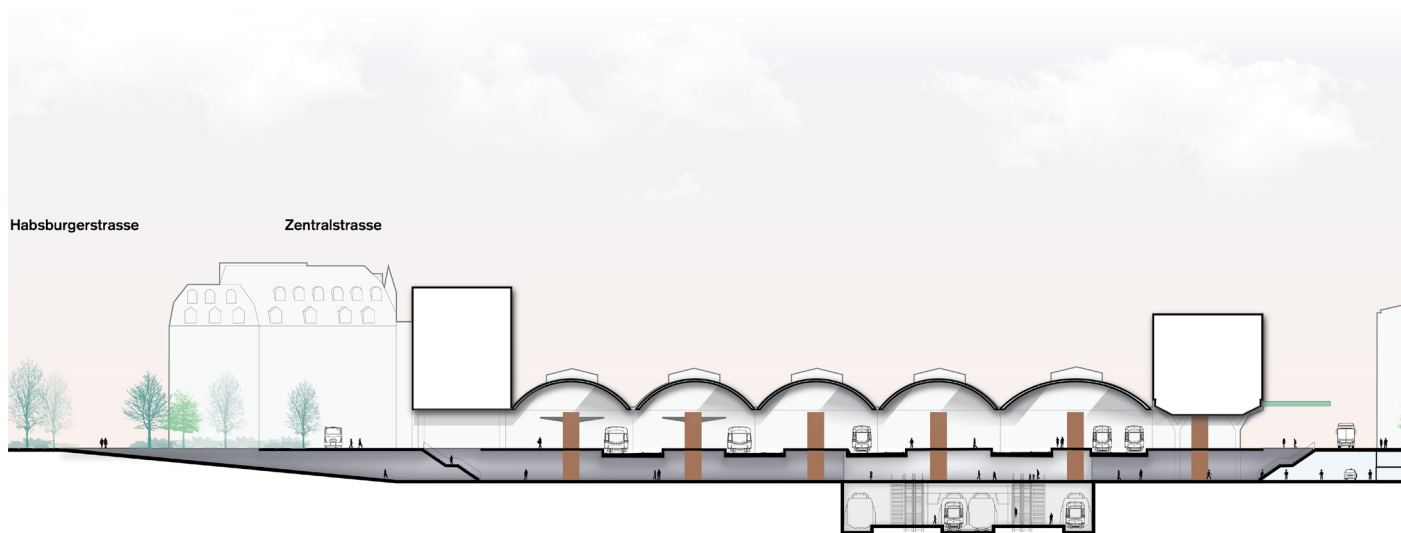
Bahnhofplatz Ost, Bahnhof Ebene -1, Bauphase DBL: die Unterführung soll während der ganzen Bauphase offengehalten werden, auch in der Phase wo sie verbreitert und ihr Boden aufs Niveau der Haupthalle des DBL abgesenkt wird.



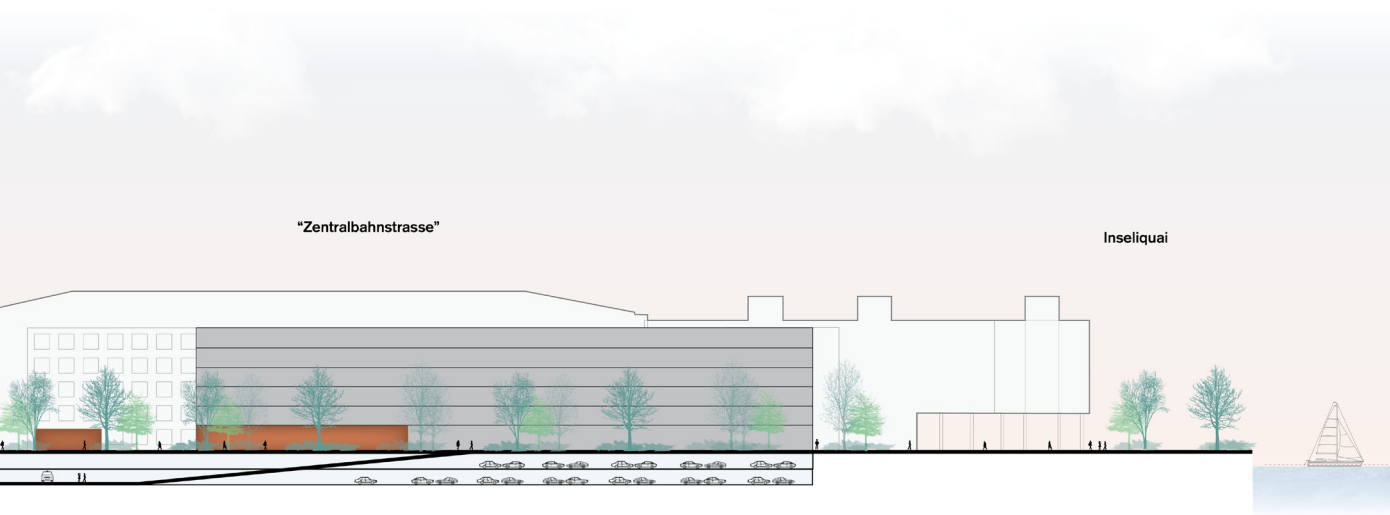
Bahnhofplatz Ost, Eröffnung DBL: ein Platz auf der Stadtebene, offen zum See, zum Tribtschenquartier, zur Uni und zum KKL



Bahnhofplatz Ost, Hauptgeschoss Bahnhof Ebene -1, Eröffnung DBL: Taxi-Vorfahrt, Kiss&Ride und Veloparkierung sowie der Ersatz für das Parking P3 liegen auf der Höhe des Hauptgeschosses des Bahnhofs mit direktem Kontakt zur Personen-Unterführung Habsburgerstrasse.

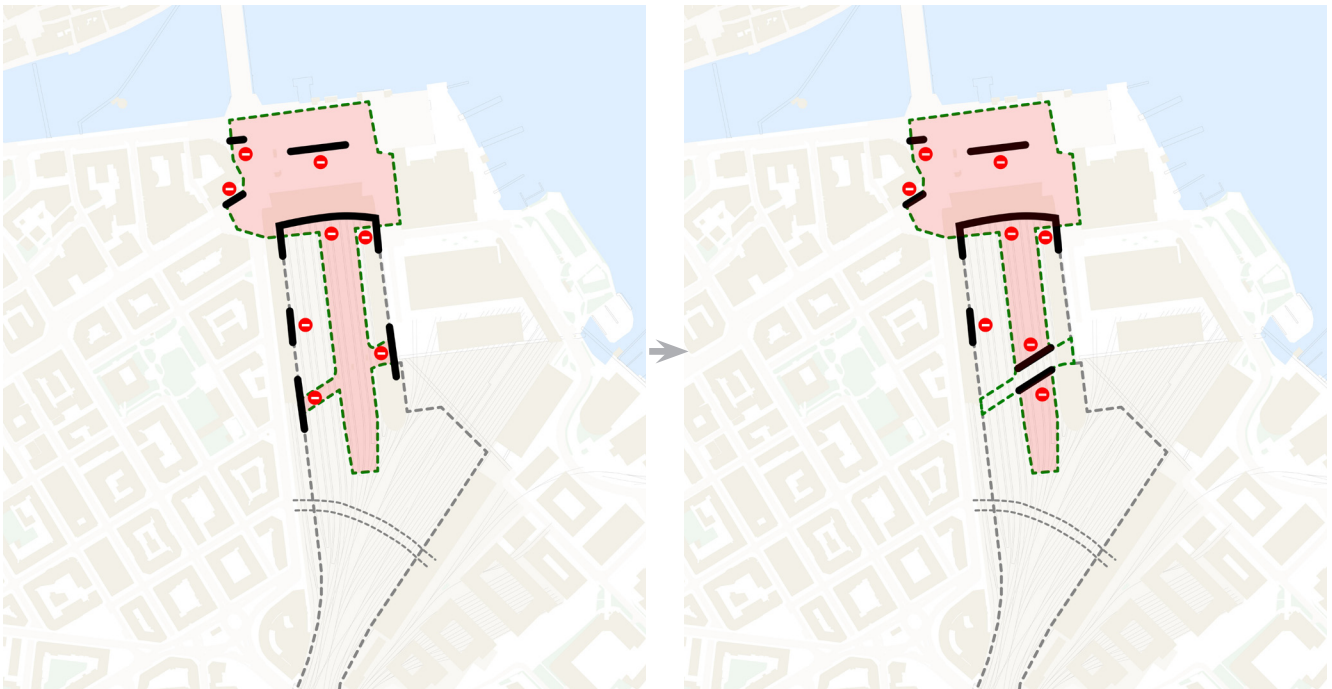


Schnitt Personen-Unterführung Habsburgerstrasse:
eine komfortable Quartierverbindung von der Hirschmatt zum See, durchgängig befahrbar für Velos





Personen-Unterführung Habsburgerstrasse 2020



Personen-Unterführung Habsburgerstrasse Eröffnung DBL (oder schon früher): in Zukunft eine 24h / Tag offene Quartierverbindung

PERSONEN-UNTERFÜHRUNG HABSBURGERSTRASSE

Heute ist die Personen-Unterführung Habsburgerstrasse eine unübersichtliche, schmale Unterführung. Die Öffnungen zur Stadt beidseits der Unterführung sind «Mauslöcher».

Morgen ist die Personen-Unterführung Habsburgerstrasse ein durchlässiger, grosszügiger Stadtraum zwischen Hirschmatt und See, eine Verlängerung der Habsburgerstrasse bis zum Wasser. Sie ist Teil des zukünftigen Hauptgeschosses des Bahnhofs, direkt verbunden mit der Hauptpassagierhalle des DBL und speziell grosszügig dimensioniert. Ihre Zielbreite leitet sich ab aus der Überlagerung der vielfältigen Funktionen der Unterführung: Zugang von der Stadt zur Bahn; Verbindung Bus-Bahn; Verbindung Bahn-Bahn; Quartierverbindung, Velodurchfahrt und Zugang zu wichtigen öffentlichen Einrichtungen. Als Richtwert kann in einer ersten Einschätzung von einer Breite von rund 16-20m ausgegangen werden, exklusive seitliche Nischen für Läden und Cafés. Zum Vergleich: Die Passage Sihlquai am Hauptbahnhof Zürich ist rund 34m breit ohne Läden und ohne Velodurchfahrt; die Quartierverbindung mit Velodurchfahrt am Bahnhof Oerlikon ist ca. 14m breit. Zusammen mit der Aufwertung der Bahnhofplätze Ost und West und der Verlagerung von Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus hierher wird Druck vom Bahnhofplatz genommen.

Schlüsselmassnahmen:

Die Personen-Unterführung ist grosszügig zu dimensionieren und auf das Niveau des zukünftigen Hauptgeschosses des Bahnhofs Luzern abzusenken. Dadurch wird sie zu einer komfortablen Quartierverbindung mit einer einfach nutzbaren Velodurchfahrt. Letztere liegt auf der Südseite der Personen-Unterführung, wodurch Konflikte durch die Kreuzung mit Fussgängerflüssen im Zugang zu den Gleisen minimiert werden können.

Beidseits des Bahnhofs wird die Unterführung mit strukturellen Öffnungen an die Stadtebene angebunden; insbesondere werden Rampen in der Verlängerung der Unterführung in die Habsburgerstrasse sowie zum See hin angelegt und verankern den Bahnhof in den Quartieren.

Die Veloparkierung wird beidseits der Gleise im UG mit direktem Zugang zur Unterführung ausgebaut. Weitere Verkehrsfunktionen wie die Vorfahrt des Kiss&Ride und für Taxis werden unter dem Bahnhofplatz Ost ebenfalls direkt an die Unterführung angeschlossen. Die Unterführung selbst wird mit Zusatzangeboten für Reisende und andere NutzerInnen ausgestattet (Shopping etc.), in Zusammenhang mit der zu erwartenden starken Zunahme der Nutzerdichte.

Als Quartierverbindung und Zugang zum See bleibt die Unterführung 24h / Tag offen; die Grenze zwischen Bahnhof und Stadt liegt entsprechend zwischen der Unterführung und der Haupthalle des DBL und nicht an den Bahnhofplätzen Ost und West.

Phase 1:

Bereits ab heute können die beiden bestehenden Tunnels (Personen-Unterführung und Posttunnel) zueinander geöffnet werden. Dadurch ergibt sich ein breiterer Durchgang. Mit den anstehenden Massnahmen im Westen (Rampe in die Habsburgerstrasse) sowie im Osten (Phase 1 «Bahnhof Luzern 360° offen» am Bahnhofplatz Ost) kann die Zugangssituation beidseits des Bahnhofs zu dieser Unterführung geklärt und grundlegend verbessert werden. Das Angebot an Veloparkierung ist an beiden Enden auszubauen.

Bauphase DBL:

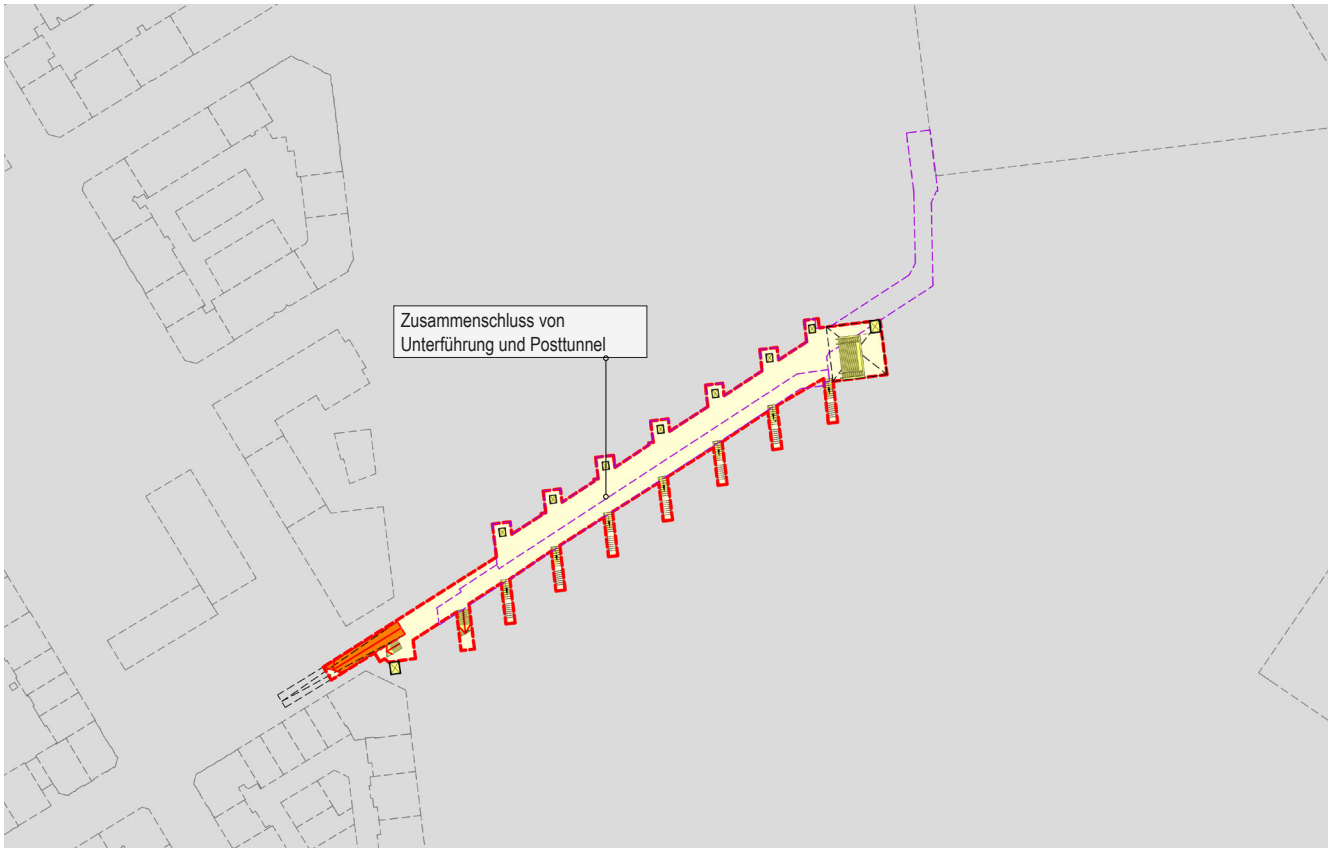
Während der Bauphase DBL (inkl. Verbreiterung und Absenkung der Unterführung) kann und soll diese Gleisquerung durchgehend offengehalten werden als Quartierverbindung und Bahnzugang. Ein zeitweiser Ersatz durch eine Überführung über die bestehenden Gleise ist zu vermeiden.

Bautechnische Einschätzung zu Absenkung und Verbreiterung der Personen-Unterführung:

Der Zusammenschluss der beiden bestehenden Tunnels ist ohne weiteres machbar mit Stützen und Unterzügen, wie dies bereits beim Zugang zur Veloparkierung im Posttunnel der Fall ist. Dies ist nota bene auch im vorliegenden Vorprojekt des DBL von 2013 so vorgesehen.

Die Absenkung der Personen-Unterführung auf die Höhe der Haupthalle des DBL bedingt eine neue Fundierung der Stützen und seitlichen Wände. Bei den Wänden kann dies durch ein abschnittsweises Vorgehen mit Teilstücken von ca. 2.5m Länge erfolgen. Die bestehende Wand funktioniert temporär als Unterzug. Die Absenkung der Fundierung bei den Stützen erfolgt durch die Einbohrung von Mikropfählen, welche von einer Betonplatte zusammengehalten werden, und dann die Abgrabung um die Mikropfähle und die Realisierung einer Unterfangung.

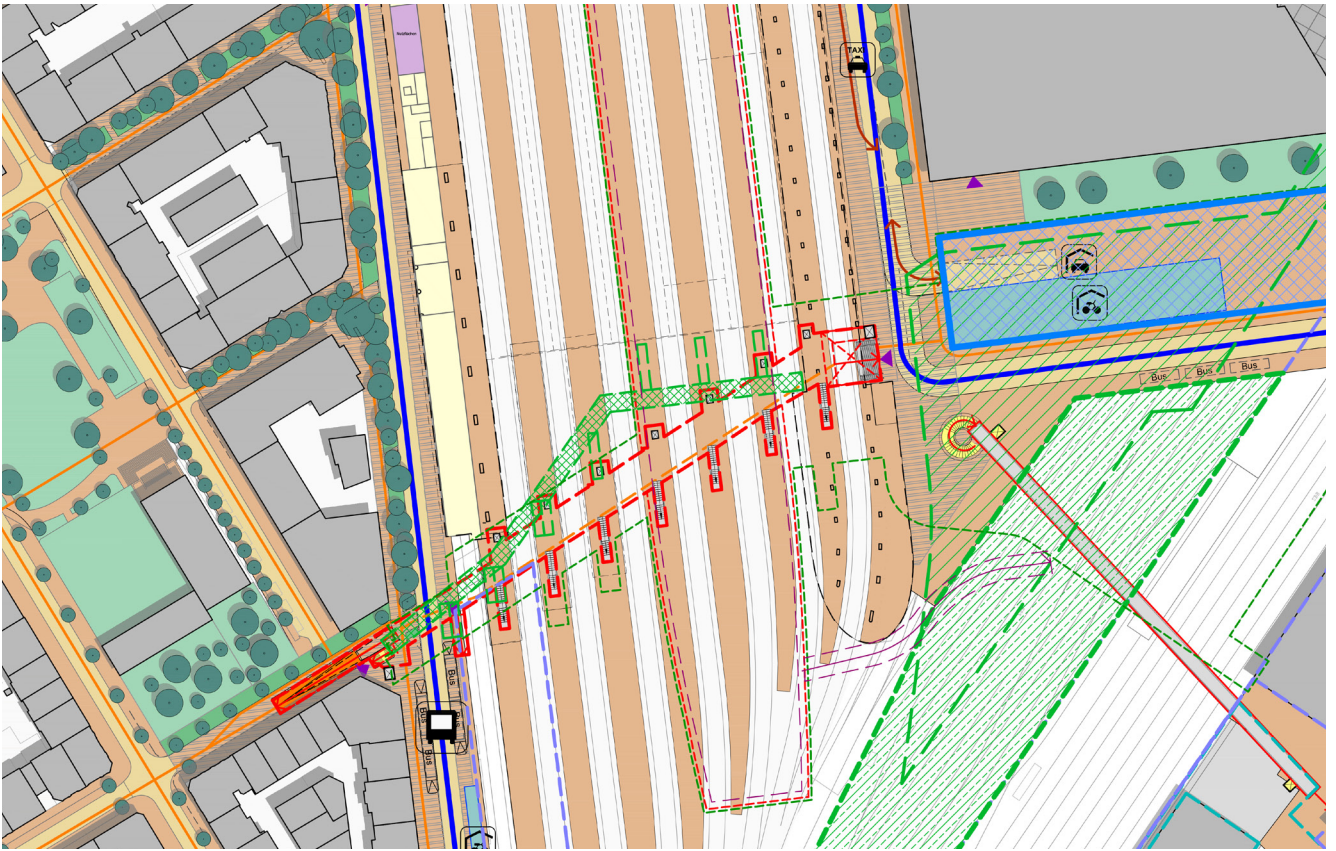
Zur Verbreiterung der Personen-Unterführung unter Betrieb werden unter den bestehenden Gleisen Standard-Hilfsbrücken der SBB eingesetzt, wie dies beispielsweise beim HB Zürich für die Verbreiterung der Passage Sihlquai getan wurde. Die Hilfsbrücken werden auf vorgängig eingebohrte Mikropfähle angebracht und unterfangen; danach kann darunter die Unterführung ausgegraben werden. Zu beachten sind die relativ hohen Kosten der Hilfsbrücken.



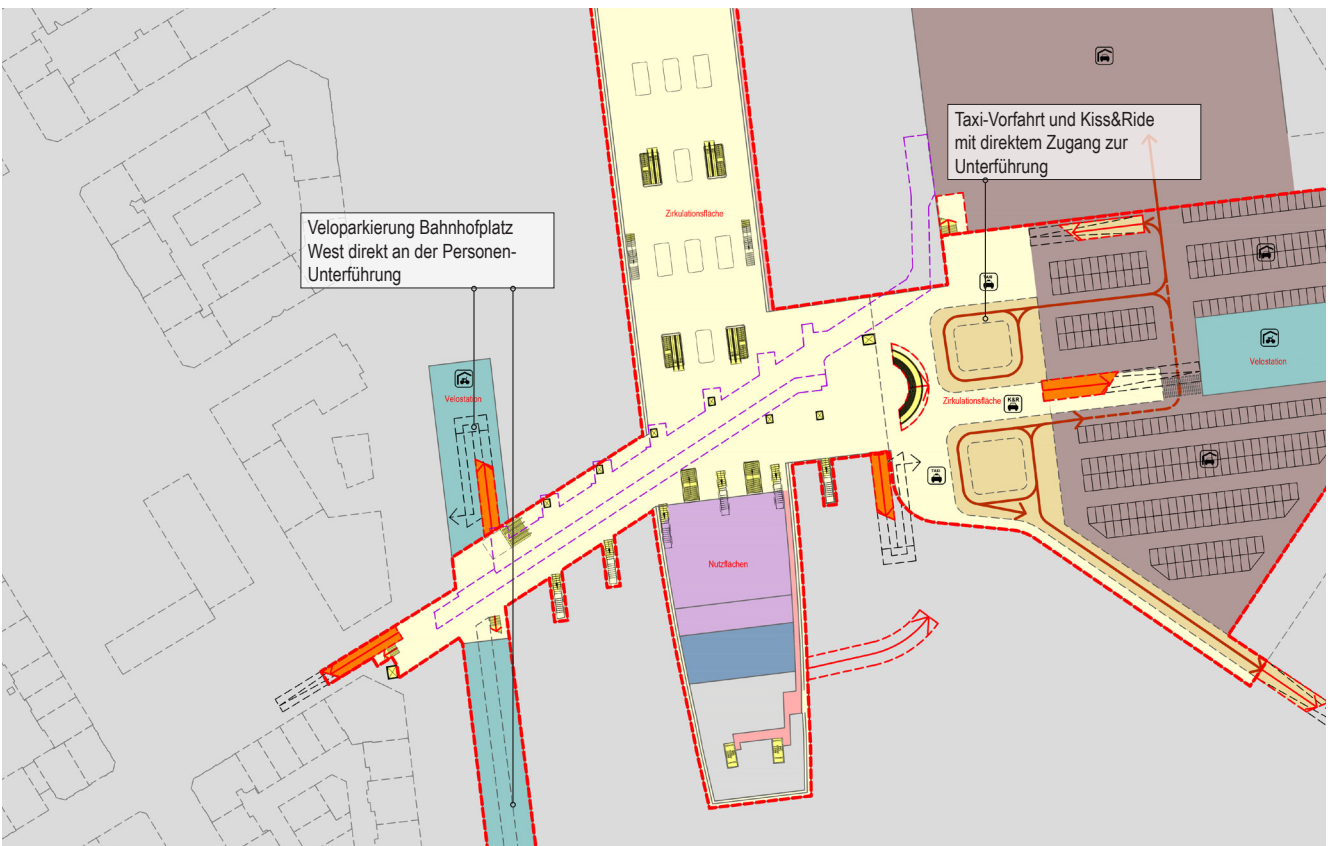
Personen-Unterführung Habsburgerstrasse, Phase 1: Verbreiterung, Komfort, Übersichtlichkeit durch den Zusammenschluss der zwei bestehenden Tunnels



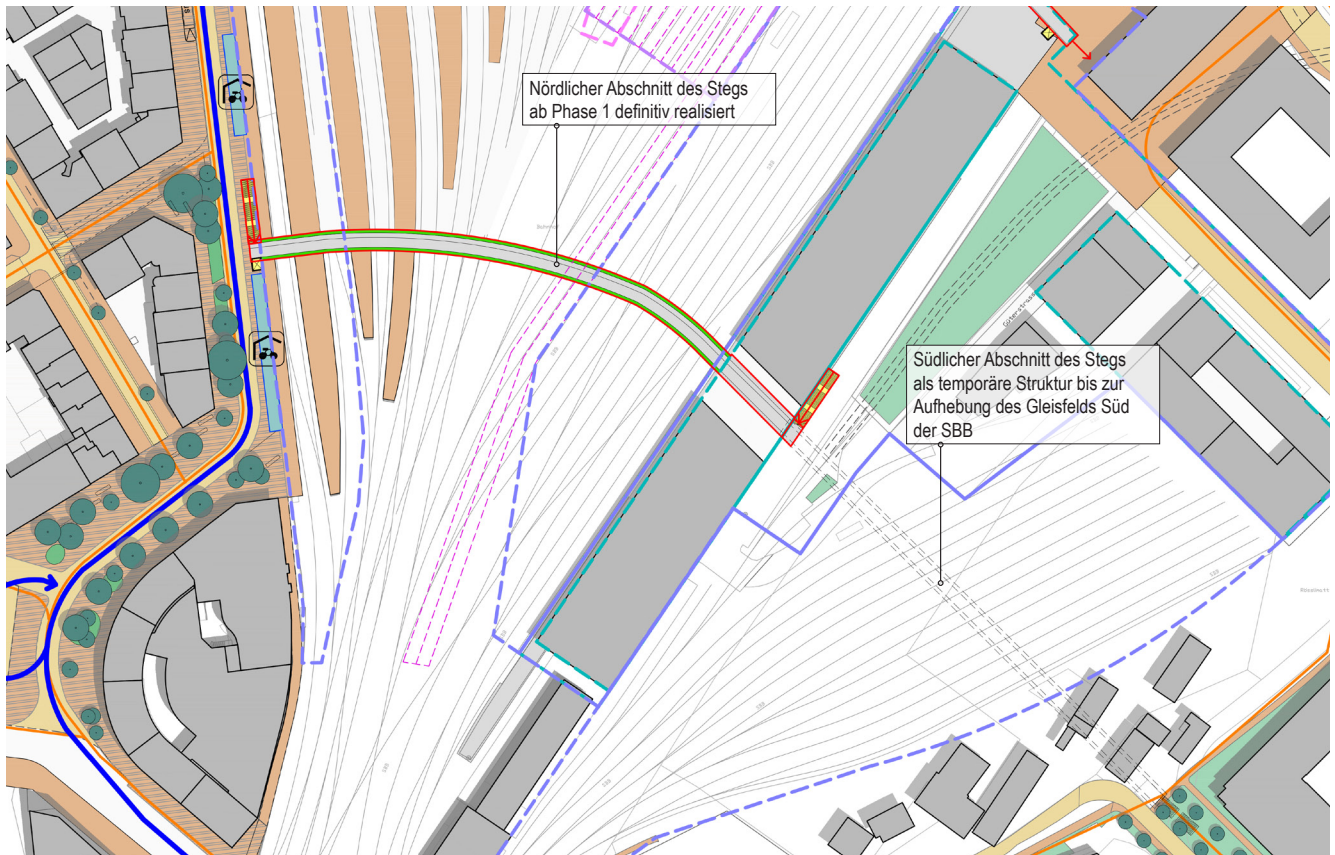
Personen-Unterführung Habsburgerstrasse, Bauphase DBL: Verbreiterung und Absenkung des Bodens der Unterführung unter Betrieb



Personen-Unterführung Habsburgerstrasse, offene Frage Bauphase DBL: braucht es die temporäre Personenüberführung?



Personen-Unterführung Habsburgerstrasse, Eröffnung DBL: ein grosszügiger Durchgang zwischen Hirschmatt und See, durchgehend für Velos befahrbar, Stadtraum zwischen den Bahnhofplätzen Ost und West



Rösslimattsteg, Phase 1: diese neue Quartierverbindung zwischen Hirschmatt und Tribschenquartier kann unabhängig vom DBL realisiert werden.



Rösslimattsteg, Eröffnung DBL: Ersatz des temporären südlichen Abschnitts des Stegs durch eine definitive Rampe in die Rösslimattstrasse

RÖSSLIMATTSTEG

Heute fehlt eine direkte, komfortable Verbindung zwischen den Quartieren; die Langensandbrücke als Alternative wird nicht geschätzt durch die NutzerInnen.

Morgen stellt der Rösslimattsteg eine attraktive, grosszügige und sichere Verbindung zwischen dem Tribschenquartier und der Hirschmatt dar. Er ist Teil der dichteren Vermaschung der Innenstadt Luzerns und ein wichtiger Beitrag zum Ziel der «Stadt der kurzen Wege». Die Entwicklungen im Rösslimatt- und Tribschenquartier erzeugen eine hohe Dichte an PassantInnen zwischen Hirschmatt und Rösslimatt. Der Steg trägt zur Entflechtung der verschiedenen Verkehrsströme bei.

Von seiner Ausgestaltung her ist der Rösslimattsteg mehr als nur eine Verbindung: er ist ein öffentlicher Raum über den Gleisen mit Aufenthaltsqualität. So sorgt er für Sicherheit und Wohlbefinden und ist gleichzeitig ein Imageträger für die Stadt Luzern, in der Tradition der Reussstege. Er ist mit dem Velo befahrbar, wird so zu einer sicheren und einfachen Verbindung für den Veloverkehr und entlastet damit die Velorouten um den Bahnhof. Der Mischverkehr Fuss und Velo erhöht die Nutzerfrequenz, was ebenfalls zur Sicherheit beiträgt.

Schlüsselmassnahmen:

Der Rösslimattsteg verläuft als Quartierverbindung und Gleisquerung von der Zentralstrasse bis in die Rösslimatt und ins Tribschenquartier. Er quert das Baufeld A der Rösslimatt (erster zu realisierender Bau) im 1. oder 2. OG mit einer strukturellen Öffnung. Dadurch wird ein direkter Zugang aus dem Gebäude auf den Steg möglich, was für die vorgesehene Nutzung des Gebäudes durch die Hochschule Luzern spannend ist.

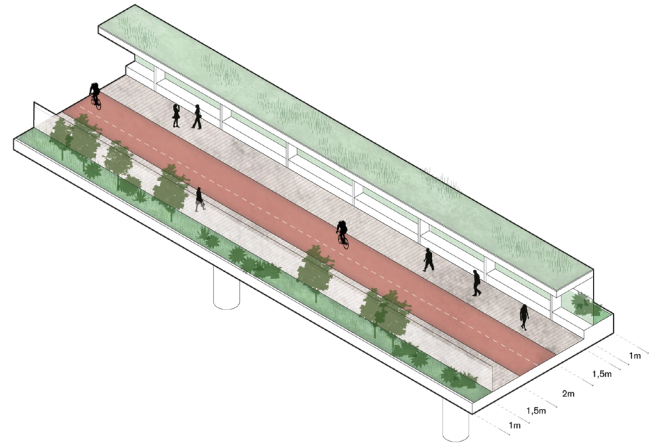
Der Zugang zum Steg von Hirschmatt und Zentralstrasse her erfolgt über eine kompakte Rampe südlich der Bushaltestelle am Bahnhofplatz West. Dadurch kann ein direkter Zugang zur Hirschmatt über die Waldstätterstrasse und die Habsburgerstrasse ebenso wie zum Bahnhofplatz West mit seinen Busangeboten und zur Personen-Unterführung Habsburgerstrasse garantiert werden. Der Zugang zum Steg vom Tribschenquartier her erfolgt über eine Rampe, die auf der Rösslimattstrasse in die Tiefe des Quartiers reicht.

Phase 1:

Der Rösslimattsteg kann bereits kurzfristig realisiert werden, idealerweise zeitgleich mit dem Bau des Gebäudes auf dem Baufeld A der Rösslimatt. Der nördliche Abschnitt des Stegs über das Hauptgleisfeld des Bahnhofs Luzern kann unmittelbar als definitives Bauwerk erstellt werden, während der Abschnitt über das Gleisfeld Süd der SBB (Teil des zukünftigen Rösslimattquartiers) vorläufig temporär zu erstellen ist, bis die SBB die dortigen Gleise freigibt.

Bautechnische Einschätzung:

Die temporäre Gleisquerung des Gleisfeld Süd der SBB ist im Standardsystem machbar. Die Kosten liegen bei ca. 8000 CHF / m².



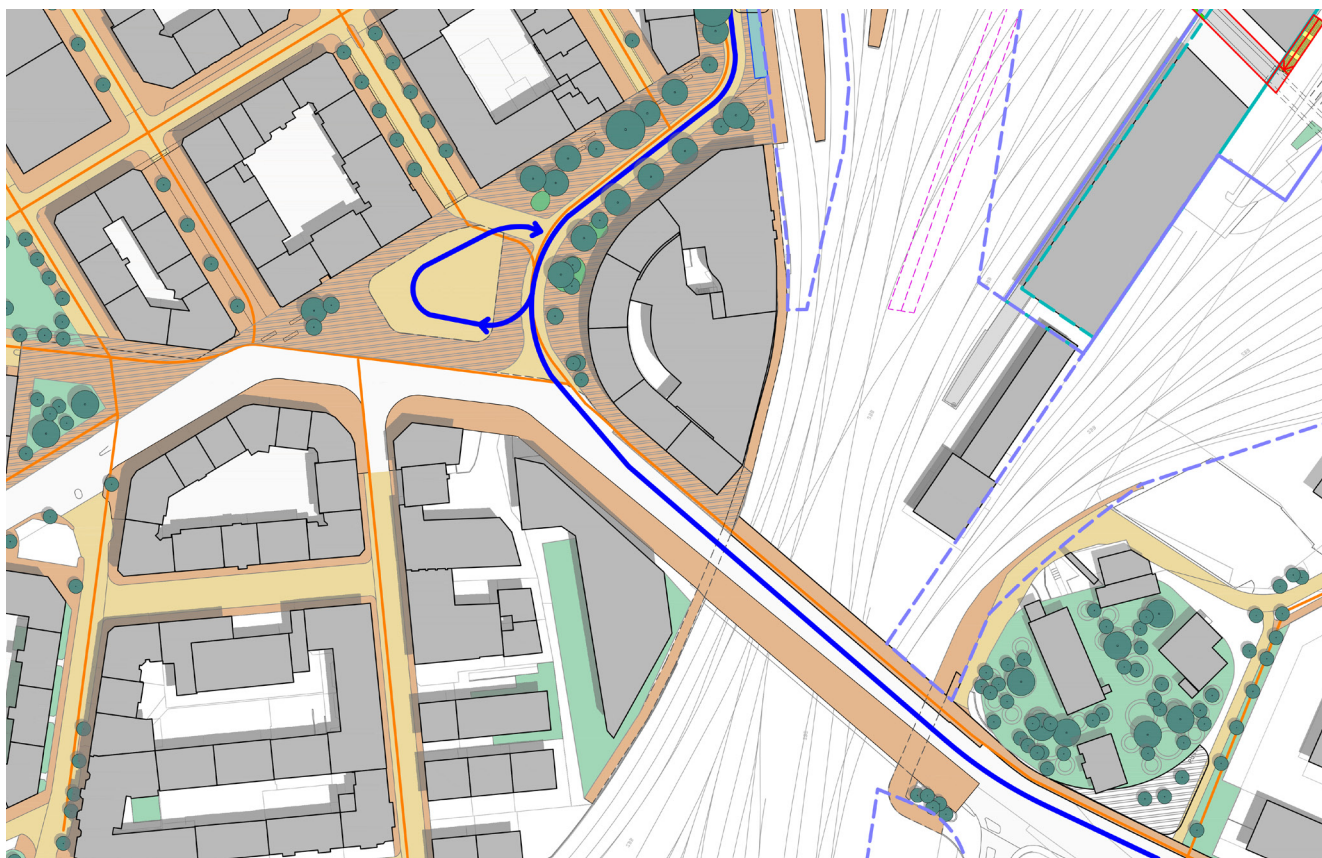
Gestaltung Rösslimattsteg mit dem grünen oder Kilmaband als öffentlicher Raum mit Aufenthaltsqualität



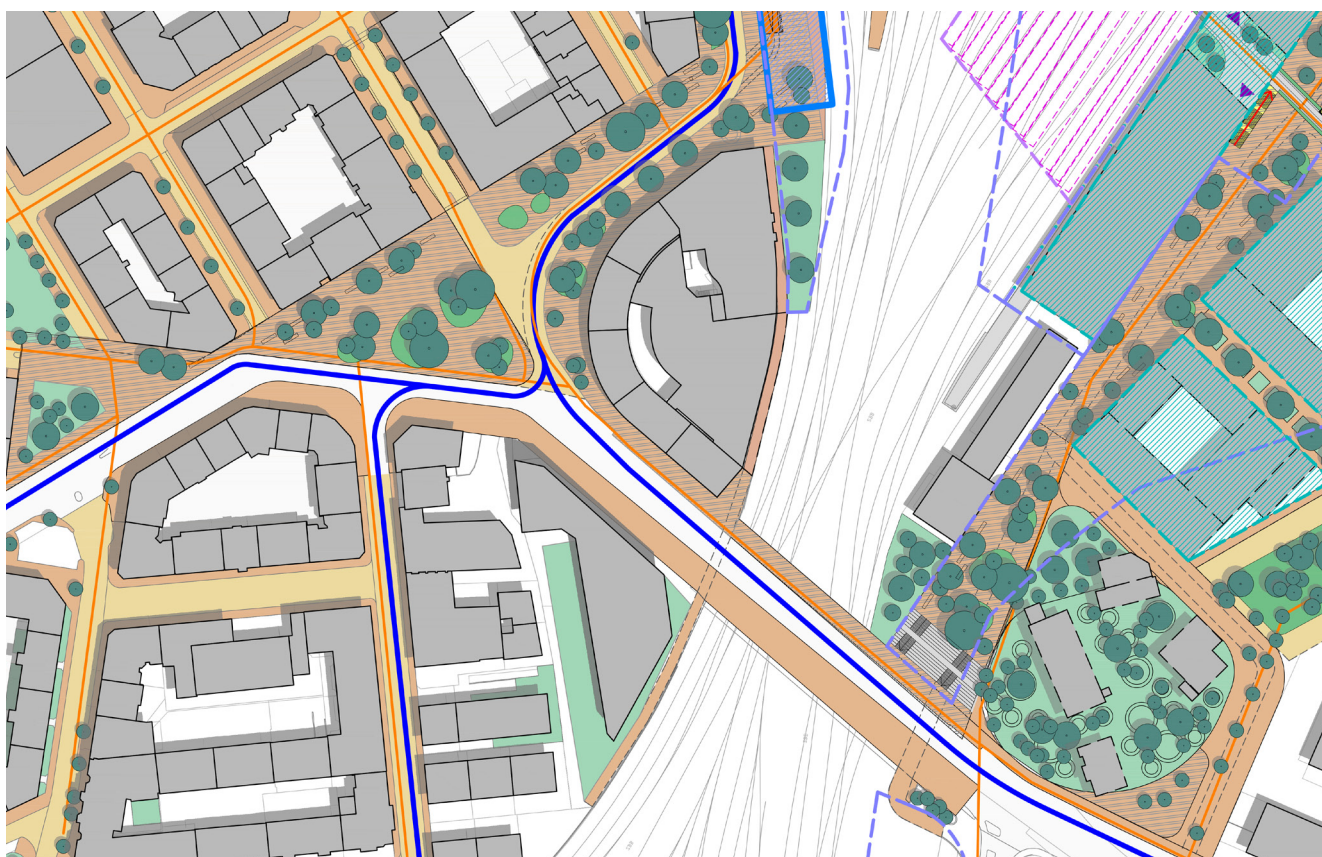
Referenz: Bahnhof Utrecht, Moreelsesteg



Referenz: Bahnhof Saint-Laud TGV, Passerelle



Bundesplatz / Langensandbrücke, Phase 1: Umbau Verkehrsführung am Bundesplatz (Buswendeschleife), städtische Gestaltung der Zufahrten zur Brücke



Bundesplatz / Langensandbrücke, Eröffnung DBL: der Bundesplatz wird zum Quartierplatz für die Hirschmatt, die Busse wenden am Bahnhofplatz West

BUNDESPLATZ UND LANGENSANDBRÜCKE

Heute ist der Bundesplatz eine Verkehrsdrehscheibe, die Langensandbrücke eine Strasseninfrastruktur mit langen Zufahrten und einer wenig städtischen Verkehrsführung.

Morgen ist der Bundesplatz ein Platz für die Hirschmatt und Scharnier zwischen den südlichen Quartieren, der Neustadt und der Innenstadt. Die Nähe zum Bahnhof ist offensichtlich und die Zugänge zur Verkehrsdrehscheibe sind aufgewertet. Die Achse Tribtschenstrasse – Langensandbrücke ist von beiden Seiten bis an den Rand des Gleisfelds urban gestaltet und genutzt. Dazu tragen die Überbauung Luegisland ebenso wie eine Stärkung der Oase der Schüür und ihre Öffnung zur Tribtschenstrasse bei.

Schlüsselmassnahmen:

Der Bundesplatz muss sein Gesicht grundlegend verändern. Die Verkehrsführung und -lenkung wird umorganisiert. Die Kontinuität zwischen Bundesstrasse und Zentralstrasse wird aufgehoben. Diese Änderung ermöglicht es, einen grossen Teil des Platzes vom Autoverkehr zu befreien und umzugestalten, und gleichzeitig die Verkehrsströme auf der Zentralstrasse deutlich zu reduzieren. Die betroffenen Verkehrsströme sollen bereits ab heute nicht durch das Stadtzentrum geführt werden, sondern die Stadt umfahren oder noch besser auf andere Verkehrsträger verlagert werden.

Die Langensandbrücke behält eine wichtige Rolle für den motorisierten Verkehr (ÖV, MIV). Ihre Gestaltung bleibt im

Grossen und Ganzen wie heute, wobei die Verflechtung der Fahrbahnen an den beiden Enden der Brücke einfacher und urbaner werden muss.

Wichtig ist insbesondere die Vernetzung der Wege an beiden Brückenköpfen. Namentlich auf der Westseite gibt es ein grosses Verbesserungspotenzial. Eine Langsamverkehrsverbindung soll zwischen dem Capitol-Block und den Gleisen geöffnet werden und unter der Brücke hindurch bis zur Überbauung Luegisland und in die Neustadt führen. Sie wird auf beiden Seiten an die Langensandbrücke angeschlossen.

Phase 1:

Die Verkehrsführung des MIV am Bundesplatz kann bereits ab heute umorganisiert werden. Die freiwerdenden Flächen des Bundesplatzes stehen allerdings noch nicht vollumfänglich für einen Quartierplatz zur Verfügung, sondern werden bis zur Fertigstellung des Bahnhofplatzes West dafür gebraucht, dass (regionale) Buslinien hier wenden können. Dies ist nur für Phase 1 und Bauphase des DBL nötig; nachher kann der Platz vollumfänglich als öffentlicher Raum für das Quartier genutzt werden.

Die urbanere Gestaltung und Aufwertung der Langensandbrücke ist unmittelbar umsetzbar und hängt nicht vom DBL ab.



Bundesplatz 2020: Verkehrsdrehscheibe



Bahnhofplatz West 2020



Bahnhofplatz West, Eröffnung DBL

BAHNHOFPLATZ WEST – ZENTRALSTRASSE

Heute ist der Bahnhofplatz West eine MIV-Achse durch die Innenstadt. Die Verhältnisse für den Zugang zur Personen-Unterführung Habsburgerstrasse und für die Veloparkierung sind eng.

Morgen ist der Bahnhofplatz West ein richtiger Platz, Ankunfts- und Aufenthaltsort in der Stadt und ein Scharnier zwischen Quartieren. Die Zentralstrasse ist auf der ganzen Länge mit dem Klimaband aufgewertet und umgestaltet, und im Bereich des Bahnhofplatzes West ist eine strassenquerende Platzgestaltung realisiert.

Schlüsselmassnahmen:

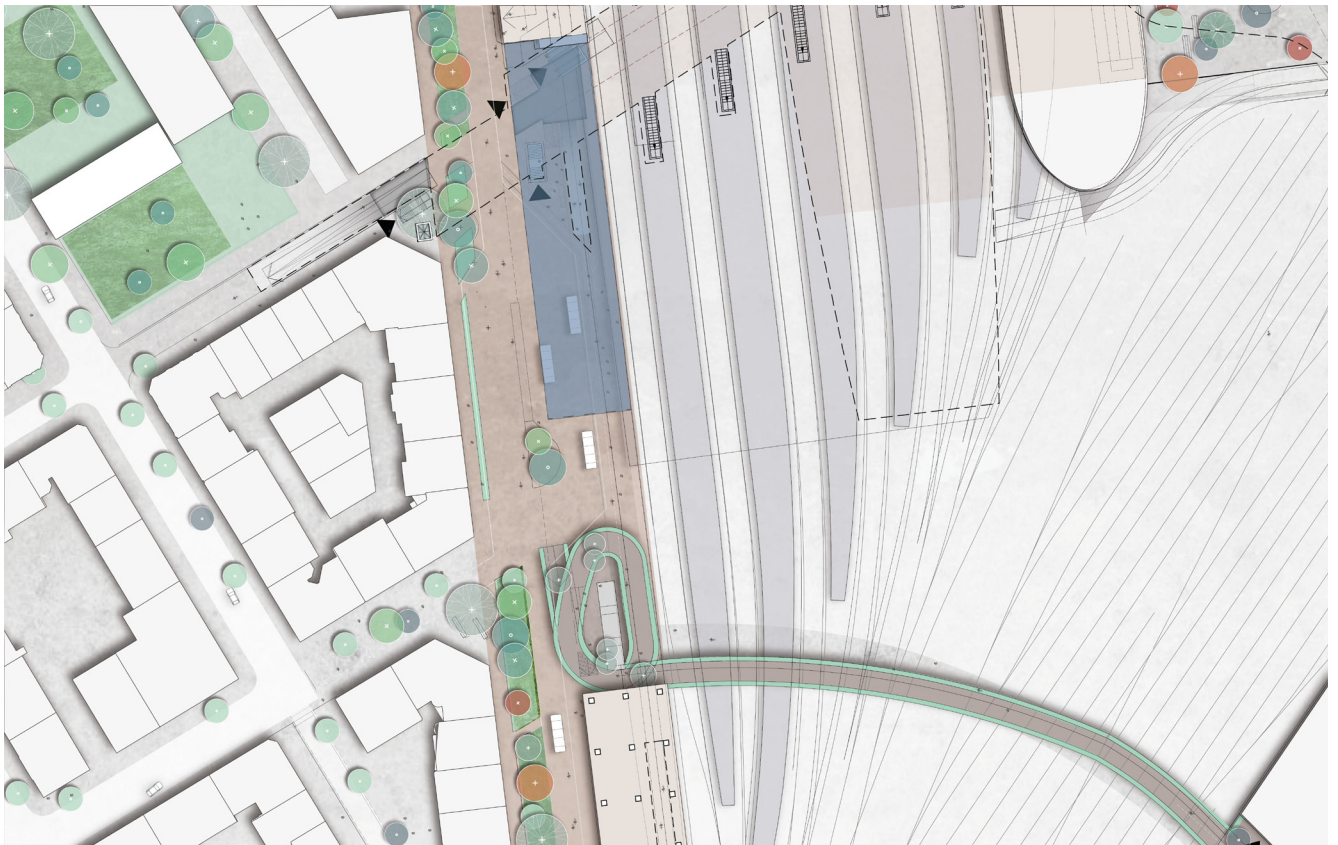
Die Zentralstrasse wird durch angepasste Verkehrsführungen an beiden Enden (Bundesplatz und Bahnhofplatz) entlastet. Tempo 30 wird auf der ganzen Länge der Achse eingeführt. Im Bereich des Bahnhofplatzes West erfolgt eine mutige Gestaltung als «shared space», wie dies beim Bahnhof Baar realisiert wurde.

Für die städtischen Buslinien wird beim Bahnhofplatz West eine Durchgangshaltestelle angelegt (Fahrbahnhaltestelle), für die regionalen Linien eine Wendemöglichkeit sobald die Raumverhältnisse dies erlauben.

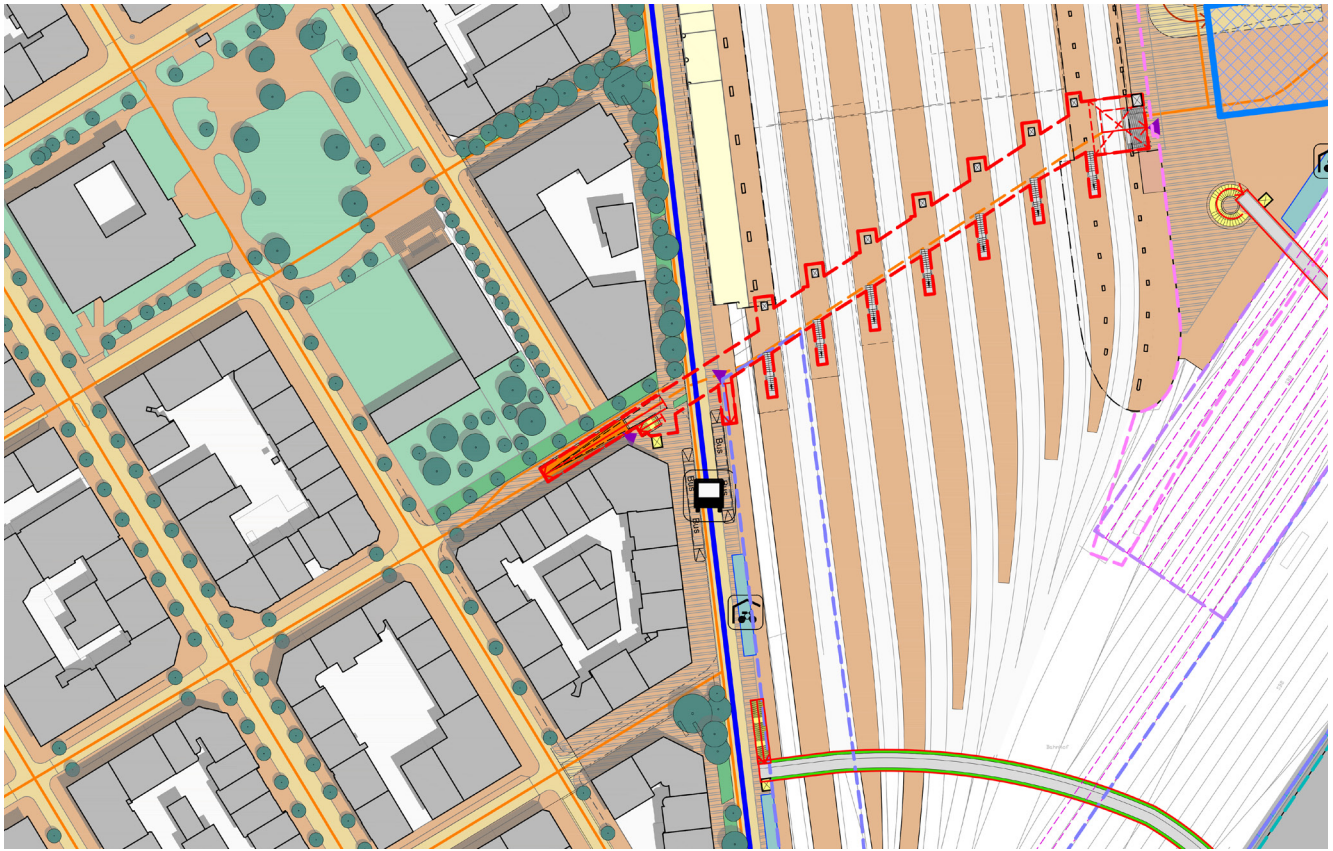
Mit dem Zusammenkommen der Personen-Unterführung Habsburgerstrasse und des Rösslimattstegs wird der Bahnhofplatz West zu einem Treffpunkt zwischen Quartieren am Übergang zum Bahnhof. Grosszügige Öffnungen und Rampen für den Velozugang verbinden die Stadtebene von Hirschmatt und Zentralstrasse mit dem zukünftigen Hauptgeschoss des Bahnhofs in der Unterführung Habsburgerstrasse.

Phase 1:

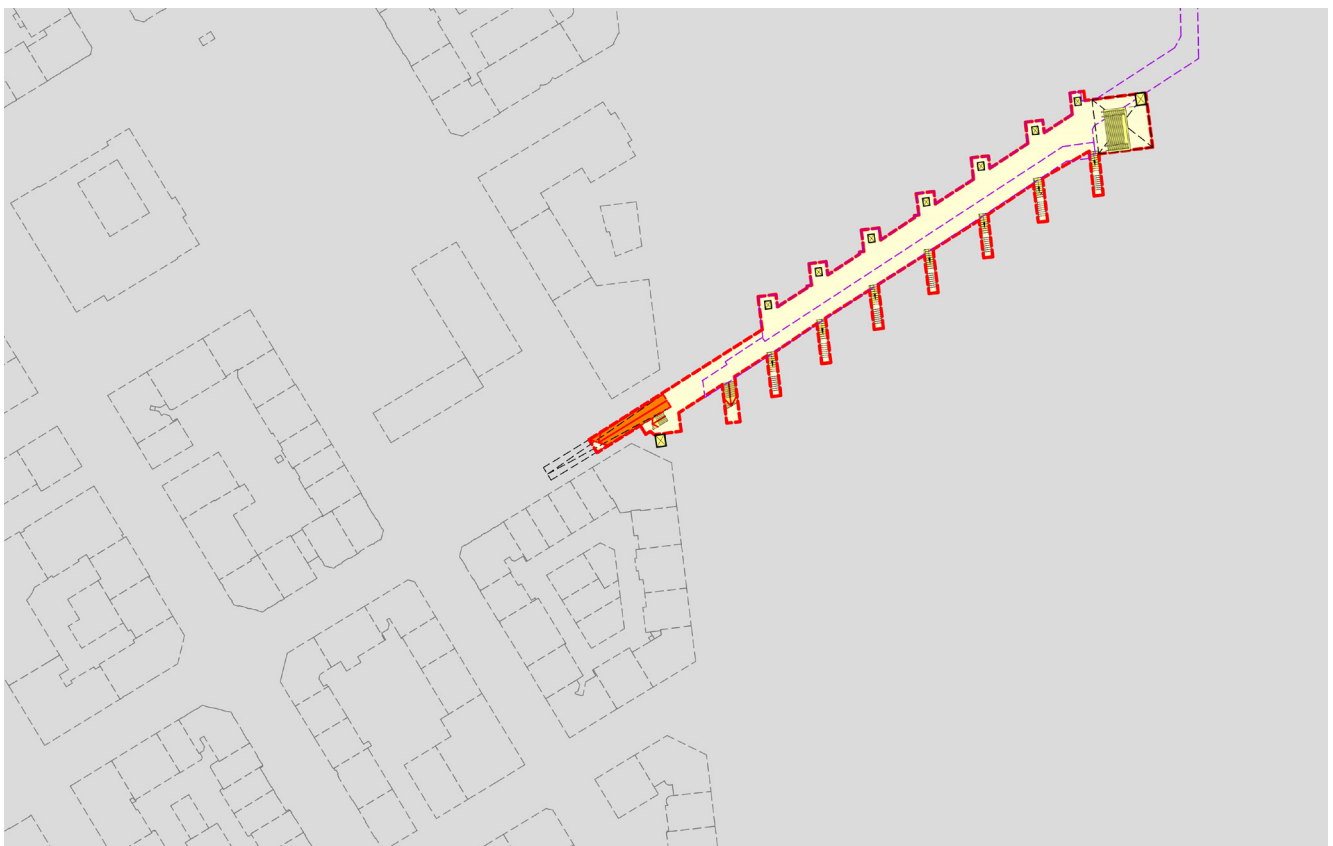
Reduktion und Beruhigung des MIV auf der Zentralstrasse sind bereits ab heute möglich, und damit auch der Umbau des Profils der Strasse und die Einfügung der Buslinien in diese Achse. Letztere erfolgt mit Fahrbahnhaltestellen. Die Distanzen zu den Hauptkreuzungen – Bahnhofplatz und Bundesplatz – sind gross genug, um betriebliche Störungen zu vermeiden. Die vorgesehene Wendeschleife auf dem Bahnhofplatz West für regionale Busse hingegen ist erst möglich, wenn die seitlichen Gleise 2 und 3 des Bahnhofs freigegeben werden. Linien mit Endhaltestelle am Bahnhof wenden provisorisch auf dem Bundesplatz.



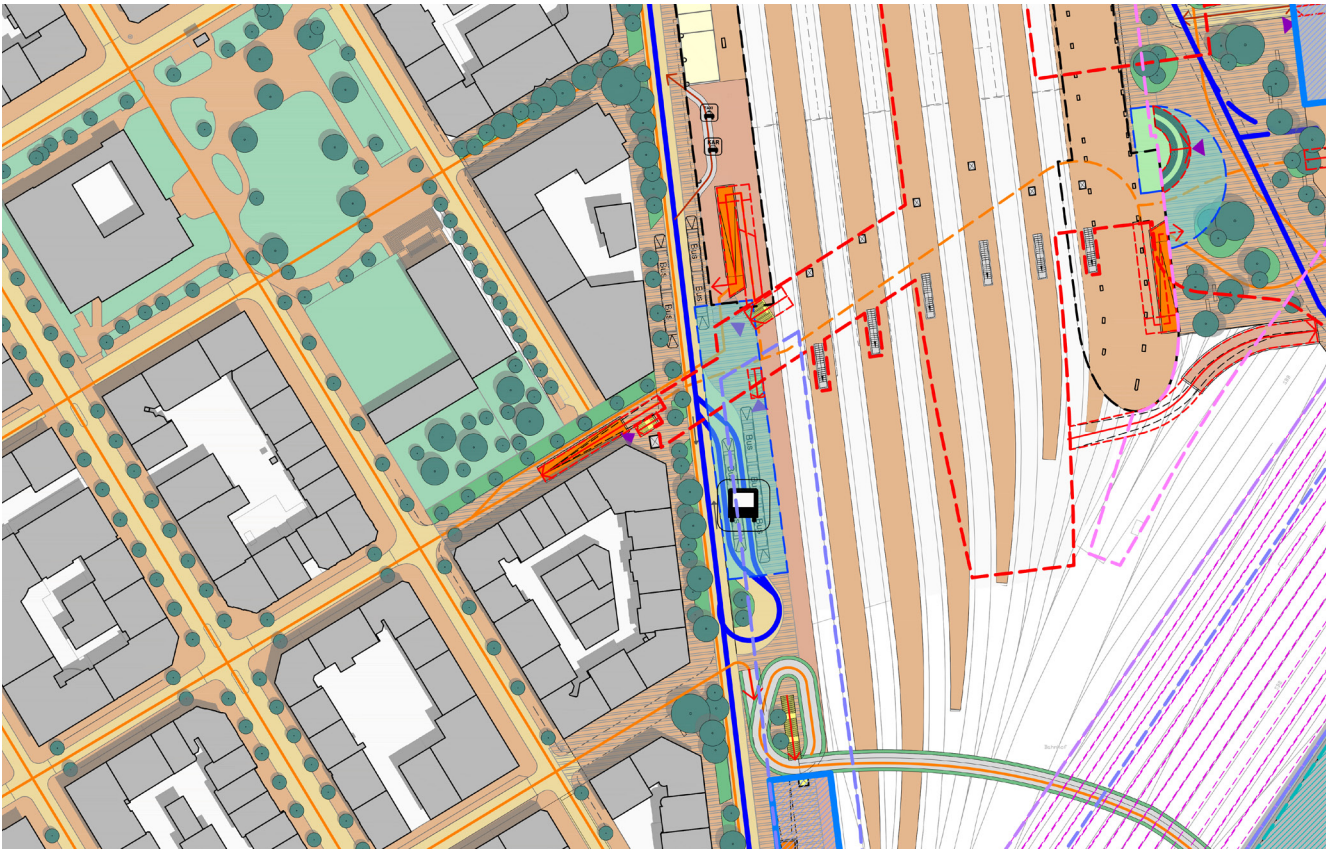
Bahnhofplatz West, Eröffnung DBL: ein richtiger Platz, Drehscheibe zwischen Quartieren mit der Personen-Unterführung und dem Rösslimattsteg



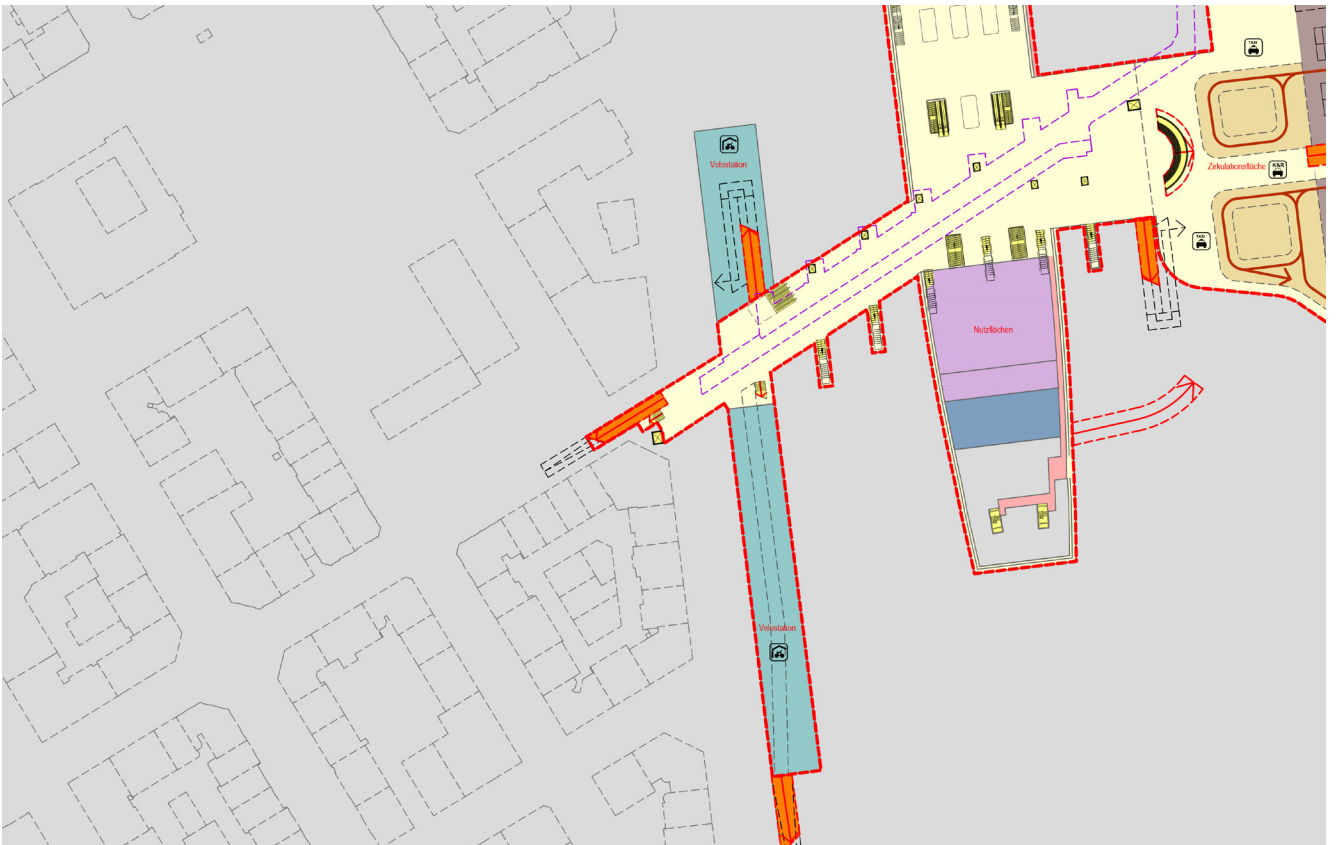
Bahnhofplatz West Phase 1: bereits frühzeitig wird die Zentralstrasse entlastet und damit Raum für Busse und eine erste Platzgestaltung geschaffen.



Bahnhofplatz West, Bahnhof Ebene -1, Phase 1: eine Rampe verlängert die Personen-Unterführung in die Habsburgerstrasse (Projekt Stadt Luzern)



Bahnhofplatz West Eröffnung DBL: mit der Aufhebung der Gleise 2 und 3 wird Platz frei für eine grosszügige Platzsituation und die Buswendeschleife



Bahnhofplatz West, Hauptgeschoss Bahnhof Ebene -1, Eröffnung DBL

SCHLÜSSELSTRATEGIE MOBILITÄT

Die Mobilitätsstrategie ist Teil der Gesamtvision, den Bahnhof Luzern 360° zu öffnen und besser in die Stadt zu integrieren. Um dies zu erreichen gilt es, auf alle Komponenten der Mobilität einzuwirken, ohne dabei unbedingt die Bauphase des DML abzuwarten.

ÖFFENTLICHER VERKEHR

Für den öffentlichen Verkehr wird einen vollständiger Umsteigeknoten auf dem heutigen Bahnhofplatz beibehalten. Alle Linien halten weiterhin auf dem Platz und somit sind alle Umsteigebeziehungen Bus-Bus sichergestellt. Die nicht mit Luzern vertrauten Passagiere wie z.B. Touristen finden nach wie vor alle Linien auf dem Bahnhofplatz. Um die Anzahl der Fahrgäste im Norden des Bahnhofes zu reduzieren und den Bahnhofplatz zu entlasten, werden die Nord-Süd-Linien künftig östlich und westlich entlang des Bahnhofs weitergeführt. So sind zwei neue Haltestellen «Bahnhofplatz Ost» und «Bahnhofplatz West» möglich. Zusätzlich werden die Wendehaltestellen der regionalen Buslinien vom heutigen Bahnhofplatz auf die Seiten des Bahnhofs verteilt, um den Bahnhofplatz möglichst weitgehend für andere, städtische Nutzungen verfügbar zu machen.

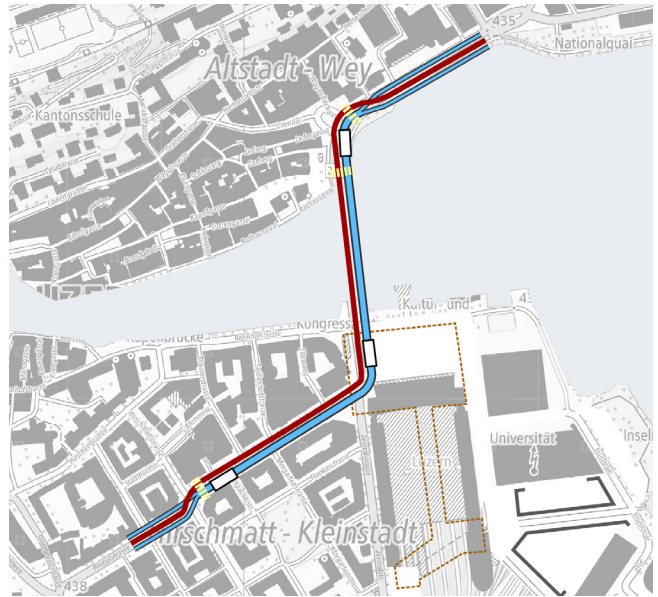
Diese neue Anordnung der Haltestellen des städtischen und regionalen ÖV um den Bahnhof ermöglicht eine Entlastung des Bahnhofplatzes durch die Verlagerung von Nutzer- und Personenströmen. Alle Buspassagiere von bzw. nach Süden der Agglomeration müssen zukünftig nicht mehr bis zum Bahnhofplatz fahren, sondern können auf den Nebenplätzen Ost und West aus- und einsteigen. Ebenso können Zugreisende, die auf die regionalen Buslinien umsteigen, dies neu im Bereich der Bahnhofplätze Ost und West tun. Da die Busse hier bis zu ihrer Abfahrt warten, können die Fahrgäste direkt in die Fahrzeuge einsteigen.



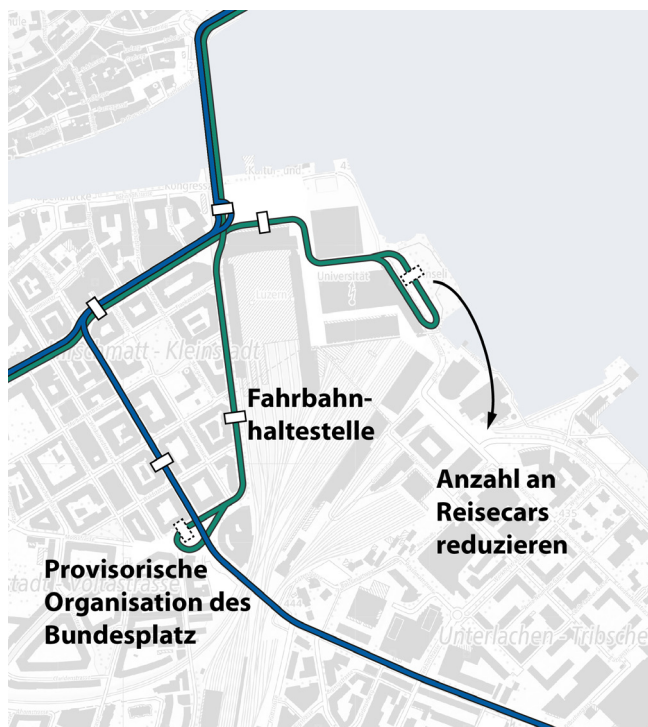
Umbau des Knotens des städtischen ÖV am Bahnhof Luzern: Umsteigemöglichkeiten 360° um den Bahnhof statt Konzentration aller ÖV-Funktknoten auf den Bahnhofplatz

Die Daten des Verkehrsmodells zeigen, dass ein Fünftel der Bus-Passagiere am Bahnhofplatz aus den südlichen Teilen der Agglomeration (Tribtschen und südlicher) kommen. Darüber hinaus haben alle Fahrgäste der regionalen Buslinien in Zukunft ein Interesse, auf den seitlichen Bahnhofplätzen Ost und West in die Busse einzusteigen, wenn diese noch leer sind. Die Studie «Personenströme 2020» zeigt, dass in der Abendspitze rund ein Drittel der Buspassagiere die regionalen Linien benutzen. Somit kann davon ausgegangen werden, dass insgesamt bis zu einem Drittel der Buspassagiere am Bahnhof Luzern über die Bahnhofplätze Ost und West umsteigen werden und den heutigen Bahnhofplatz entsprechend entlasten.

Diese Logik kann bereits ab heute schrittweise umgesetzt werden. Da die zukünftigen Bahnhofplätze Ost und West heute noch keine Wendemöglichkeit für Busse zulassen, ist es notwendig, zwischenzeitlich alternative Standorte zu nutzen. Der Bundesplatz und der Carparkplatz beim Inseli eignen sich für provisorische Wendehaltstellen.



Vorschlag der Anordnung der Busspuren in seeseitiger Seitenlage zwischen Schwanenplatz und Hirschmattstrasse



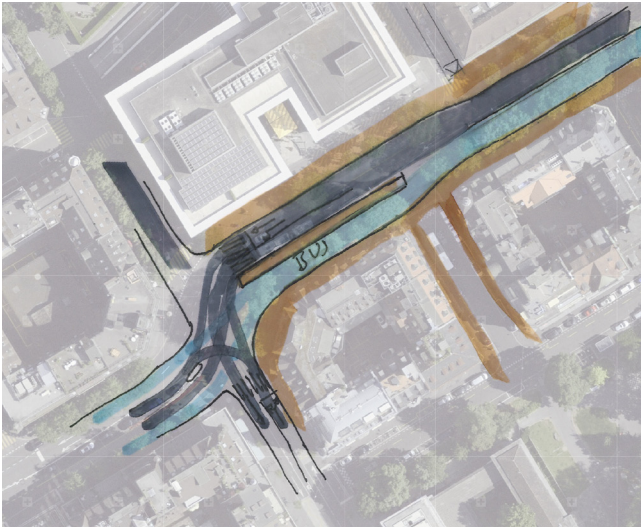
Umbau des Knotens des städtischen ÖV am Bahnhof Luzern ab heute: Verlagerung der Endhaltestellen vom Bahnhofplatz in Seitenlagen Ost / West

Für eine optimale Umsteigesituation Bus-Bus sowie Bus-Bahn auf dem umgebauten Bahnhofplatz Nord wäre es interessant, die Bushaltestellen gesamthaft auf der östlichen Seite der Strassenachse zur Seebrücke zu konzentrieren. Eine Lösung dafür besteht darin, die Busspuren auf der Strecke Schwanenplatz – Hirschmattstrasse in seeseitiger Seitenlage anzuordnen mit Spurabtausch beim Schwanenplatz sowie in der Pilatusstrasse.

Die Vorteile einer solchen Lösung sind die bessere Umsteigesituation Bus-Bus sowie Bus-Bahn durch das Wegfallen von Strassenquerungen, die ungehinderte Zu- und Wegfahrt zu den Haltestellen und die Integration der Busspuren in die Gestaltung des Platzes. Nachteile gegenüber der bisherigen Situation sind die erhöhte betriebliche Komplexität durch den Spurabtausch sowie die notwendige physische Trennung der Bus- und MIV-Spuren auf dem betroffenen Abschnitt, um das Risiko von Frontalkollisionen zwischen Bus und Auto zu minimieren.



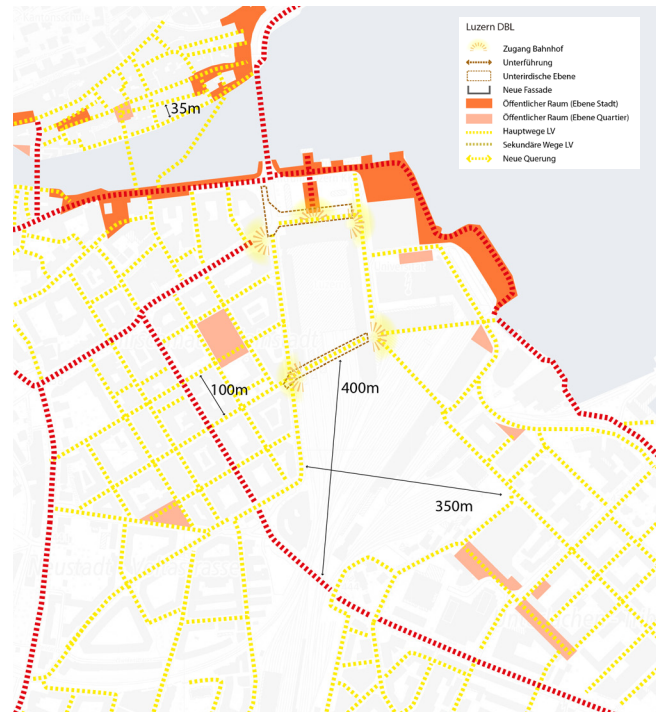
Spurabtausch Schwanenplatz



Spurabtausch Pilatusstrasse auf der Höhe der Hirschmattstrasse

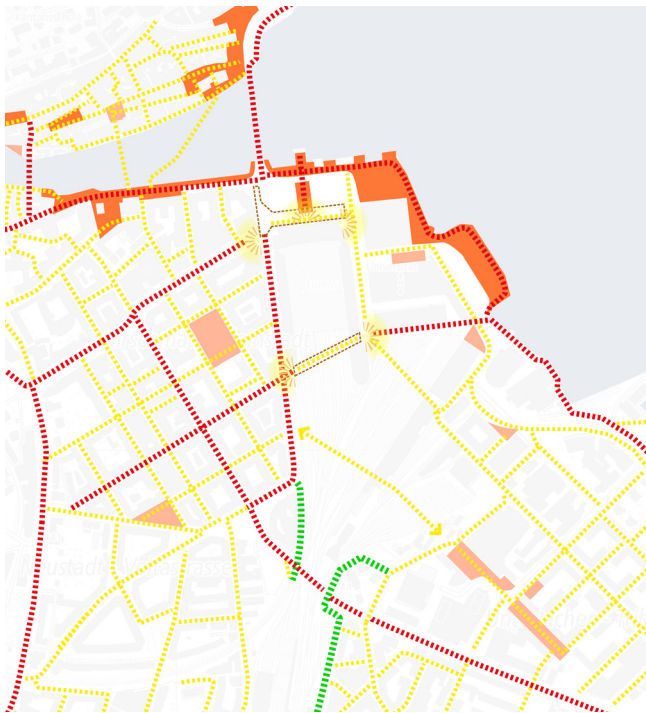
LANGSAMERKEHR

Das Gleisfeld ist heute ein Fremdkörper in der Stadt. Es bildet ein grosses «Loch» in der Struktur des Strassen- und Wegnetzes. Während in der Altstadt die Maschendichte rund 35m beträgt, findet sich zwischen Bahnhof, Rösslimatt und Langensandbrücke eine Fläche von rund 400m auf 350m ohne Durchgangsmöglichkeit.



Herausforderung Maschendichte des Fusswegnetzes beim Gleiskörper

Mit dem Ausbau und der Erweiterung der bestehenden Personen-Unterführung Habsburgerstrasse und der Erstellung des Rösslimattstegs vom Tribschenquartier zur Hirschmatt, sowie mit der Öffnung neuer Wege entlang der Gleise und der Realisierung der Haltestelle Steghof mit ihren Zugängen, wird die Stadt besser vernetzt. Der Bahnhof wird zu einer Schnittstelle in einem System attraktiver Wege.

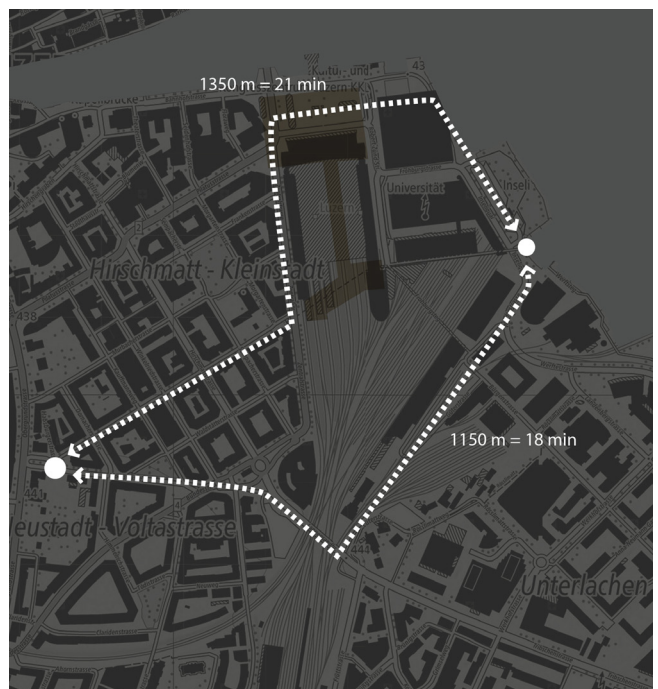
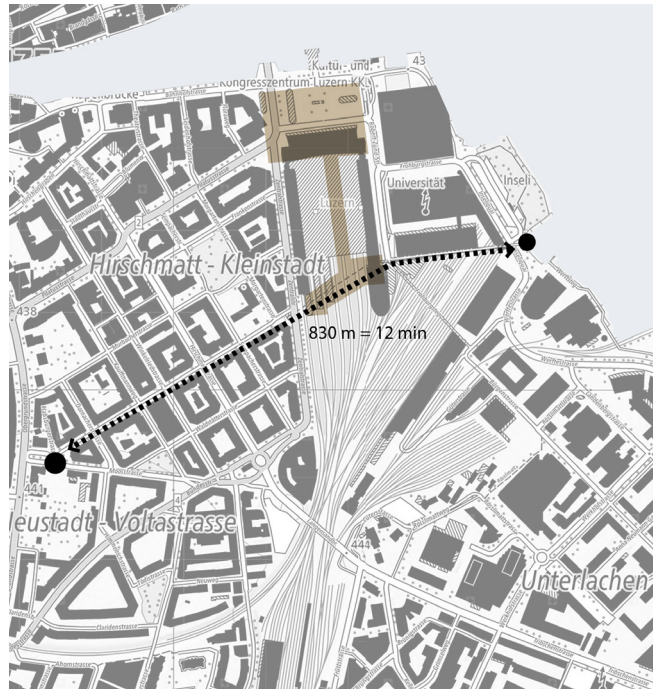


Verbesserte Vernetzung, Phase 1



Verbesserte Vernetzung, Vollausbau

Für die Funktion der Gleisquerungen als Quartierverbindungen ist wichtig, dass sie auch in die Nacht zugänglich bleiben. Ansonsten sind grosse Umwege um den Bahnhof unvermeidbar.



Bedeutung der Personen-Unterführung Habsburgerstrasse als Quartierverbindung und Zugang zum See: Wegstrecken am Tag sowie nach Schliessung der Unterführung durch die SBB nachts

Veloverkehr

Generell soll die Fortbewegung mit dem Velo überall in der Stadt angenehm und sicher sein. Dafür sind drei Arten von Angeboten möglich:

- Velowege abseits vom motorisierten Verkehr. Eine solche ist südlich des Bahnhofs entlang des Gleisfelds der Zentralbahn bis zum Steghof vorhanden (grün in der Abbildung)
- Velospuren. Diese sind auf den Hauptverkehrsachsen zu entwickeln (rot in der Abbildung)
- Mischverkehr oder «shared space» mit dem motorisierten Verkehr. Diese Lösung ist in den Quartieren und Nebenstrassen zu bevorzugen. Die Geschwindigkeit soll auf 30 km/h limitiert werden (orange in der Abbildung)

Viele Wegstrecken sind heute für den Veloverkehr noch nicht genügend attraktiv bzw. sicher. Die fehlende Attraktivität sowie fehlende Verbindungen sind gestrichelt dargestellt.



Velonetz

Veloparkierung

Das Angebot an Veloparkierung in geschlossenen und gesicherten Anlagen (Velostation) ist im Bahnhofsgebiet weiter zu entwickeln. Idealerweise wird an jedem Hauptzugang des Bahnhofs eine Velostation angelegt. Diese Anlagen sollen so konzipiert sein, dass sie bei steigender Nachfrage erweitert werden können. Velostationen sind idealerweise direkt ans Hauptgeschoss des Bahnhofs auf der Ebene -1 angeschlossen, damit sie maximal attraktiv sind.

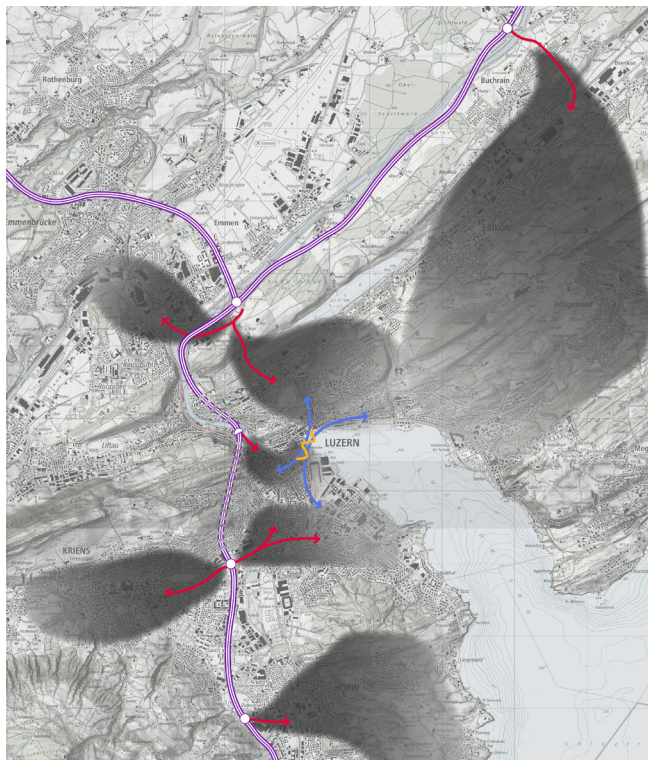
Drei Orte sind für Velostationen identifiziert:

- unter dem Bahnhofplatz Nord (bereits im Projekt DBL enthalten)
- unter dem Bahnhofplatz Ost, in direkten Kontakt mit der Personen-Unterführung Habsburgerstrasse
- im zukünftigen Baufeld westlich der Gleise, entlang der Zentralstrasse, unter dem Bahnhofplatz West (nach Aufhebung der Gleise 2 und 3)

Weitere Veloabstellplätze sind oberirdisch im öffentlichen Raum anzulegen. Sie sollen jedoch nicht in unmittelbarer Nähe der Zugänge zum Bahnhof liegen: mit einer Gehdistanz zum Bahnhof von 150 bis 250m lassen sich eine «Konkurrenz» zu den Velostationen im UG des Bahnhofs sowie Konflikte mit den direkten Wegen für FussgängerInnen vermeiden. Die drei Bahnhofplätze Nord, Ost und West sollen, um eine hohe Raumqualität zu sichern, von Veloabstellplätzen freigehalten werden.

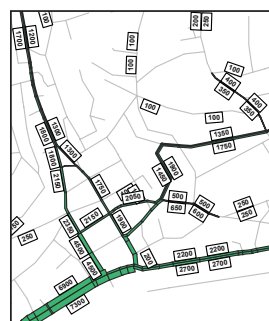
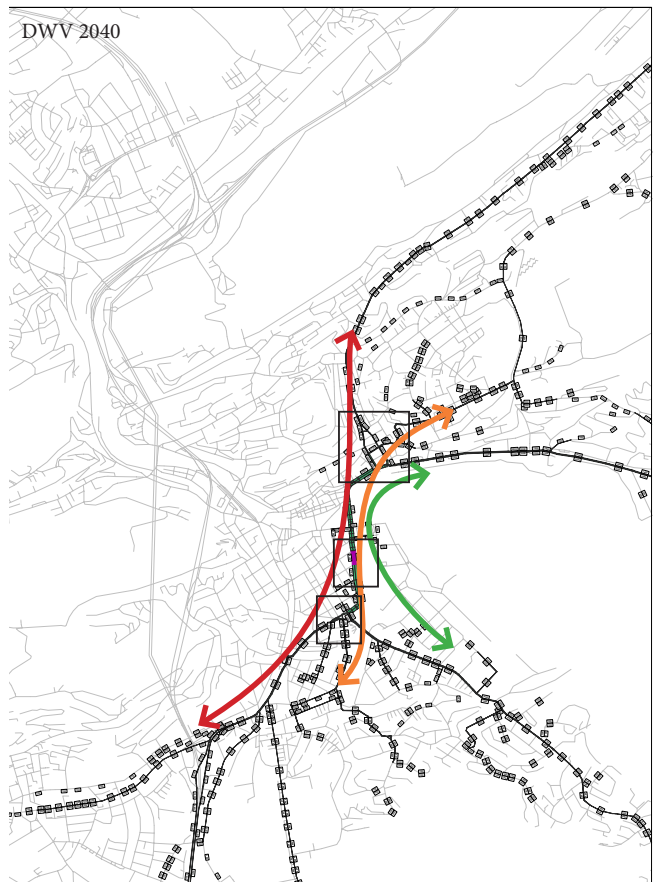
MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Die Strategie für den motorisierten Individualverkehr zielt darauf ab, den Transit durch die Innenstadt zu minimieren. Verkehrsströme, die keinen Bezug zum Zentrum haben, sollen Umfahrrouten (Autobahn) benutzen. Es bleibt weiterhin möglich, das Zentrum zu queren, jedoch mit geringer Geschwindigkeit. Die Verkehrsmengen sollen dadurch begrenzt werden.



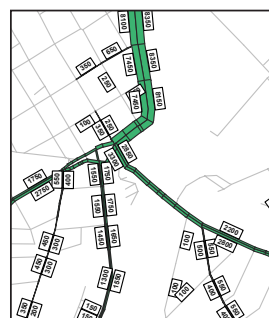
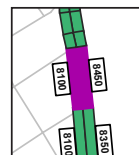
Zufahrt zum Zentrum von aussen

Die heutige Situation entspricht dieser Logik noch nicht in ausreichendem Masse. Auf der Zentralstrasse z.B. finden sich noch Transitverbindungen. Der Durchgangsverkehr von und zu den Seeufern ist noch einigermaßen gerechtfertigt aufgrund fehlender alternativer Direktverbindungen. Jener Verkehr jedoch, für den die Route über die Autobahn eine Alternative darstellt, muss nicht mehr via Zentralstrasse fahren können.



Nur ca. ein Drittel der Belastung der Zentralstrasse kommt von / fährt Richtung Haldenstrasse.

Ist der Rest der Belastung der Zentralstrasse wirklich legitimiert, entlang des Bahnhofs zu fahren?

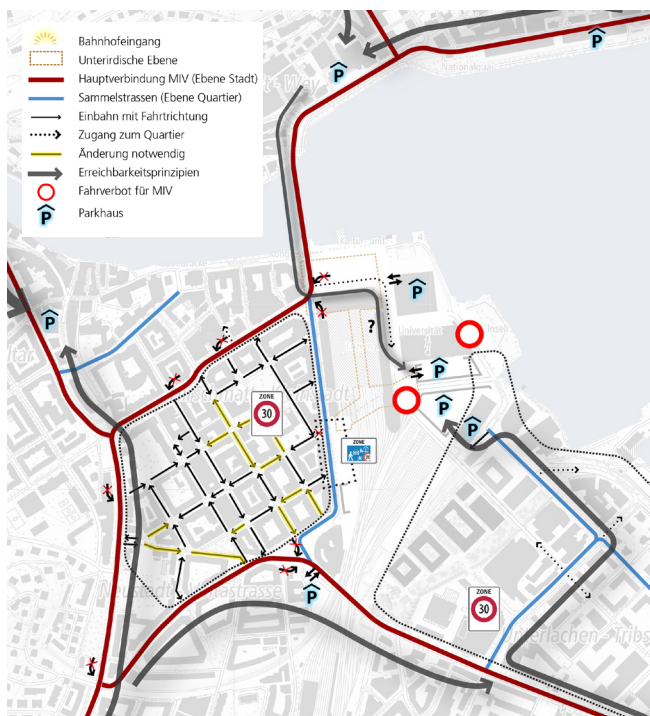


Nur ca. ein Drittel der Belastung der Zentralstrasse kommt von / fährt Richtung Tribtschenstrasse.

Vorschlag: Kontinuität Bundesstrasse - Zentralstrasse sperren

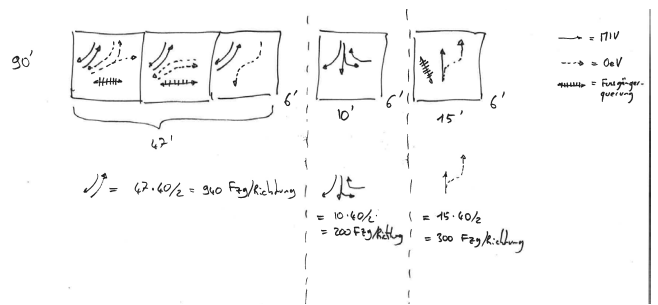
Um diese Transitverbindungen zu verhindern können 3 Massnahmen ergriffen werden: (1) Das Erschliessungsschema im Hirschmattquartier muss so umorganisiert werden, dass es kaum mehr möglich ist, durch das Quartier zu fahren. (2) Die Kontinuität Bundesstrasse – Zentralstrasse muss für den MIV gesperrt werden (Aufhebung des Linksabbiegers). Eine solche Sperrung ermöglicht eine Reduktion der Verkehrsbelastung auf der Zentralstrasse um mehr als 30%. (3) Die Durchlässigkeit auf der Seeseite des Bahnhofes muss für den MIV gesperrt werden.

Mit solchen Massnahmen können die Verkehrsbelastungen in der Zentralstrasse und auf dem Bahnhofplatz deutlich reduziert werden. Die Zentralstrasse soll mit Tempo 30 geregelt werden. Die zwei neuen Bahnhofplätze Ost und West können als «shared spaces» ausgestaltet und geregelt werden (wie beispielsweise beim Bahnhofplatz Baar).



Reorganisation der MIV-Erschliessung des Bahnhofsgeländes

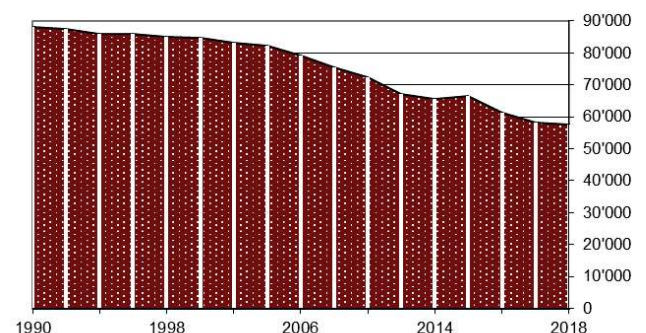
Die Unterbindung einzelner MIV-Beziehungen am Bahnhofplatz (Linksabbieger vom Bahnhofplatz zu Zentralstrasse und Pilatusstrasse, Linksabbieger von der Zentralstrasse zur Pilatusstrasse), kombiniert mit der vorgeschlagenen Seitenlage der Busspuren, ermöglicht einen sehr einfachen Betrieb der Kreuzung Bahnhofplatz / Pilatusstrasse / Zentralstrasse mit nur drei Phasen. Mit einer Umlaufzeit von 90 Sekunden ergibt sich dadurch eine bedeutende Kapazität für die MIV-Beziehung Pilatusstrasse – Seebücke im Umfang von rund 940 Fahrzeugen/Stunde.



Kapazität der MIV-Beziehung Pilatusstrasse - Seebücke

Effektiv ist es so, dass die MIV-Kapazität auf der Nord-Süd-Achse durch die Innenstadt von Luzern von der Kapazität der Kreuzung am Bahnhofplatz definiert wird. Mit dem vereinfachten Betrieb der Kreuzung und einer einzelnen MIV-Spur pro Richtung besteht eine Kapazität von ca. 1'200 Fahrzeugen pro Richtung und Stunde (oder rund 15'000 Fahrzeuge pro Tag). Dies bedeutet eine Abnahme des Verkehrs auf der Seebücke um rund 15% (2'500 bis 3'000 Fahrzeuge pro Tag und Richtung).

Mit einer Verschiebung des Modal split zugunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs (Gesamtziel von Stadt und Agglomeration Luzern) sowie der räumlichen Verlagerung eines vertretbaren Anteils des motorisierten Verkehrs auf die Autobahn, lässt sich eine solche Reduktion der Verkehrslast durch die Innenstadt problemlos erzielen. Zum Vergleich: die Verkehrsbelastung auf der Mont-Blanc-Brücke in Genf ist zwischen 1990 und 2018 von fast 90'000 Fahrzeugen pro Tag auf weniger als 60'000 Fahrzeuge pro Tag gesunken – nota bene vor Inbetriebnahme der S-Bahn Léman Express.



Entwicklung der Verkehrsbelastung Mont-Blanc-Brücke, Genf.
Quelle: Annuaire statistique des transports, synthèse des données, édition 2019, office cantonal des transports (OCT), Canton de Genève

Diese Anpassungen der Verkehrsführung und -abwicklung sollen schon vor der Bauphase des DBL angegangen werden. Dadurch erhöht sich die Flexibilität in der Bauphase. Durch gezielte Massnahmen (beispielsweise die Sperrung der Kontinuität Bundesstrasse – Zentralstrasse) soll die Verkehrsbelastung rund um den Bahnhof deutlich sinken, damit Kapazität und Raum für andere Benutzer frei werden.

PARKIERUNG

Die Parkierungsstrategie ist kohärent mit der Gesamtvision für die Mobilität in der Innenstadt. Nur der absolut notwendige motorisierte Individualverkehr soll in das Stadtzentrum einfahren dürfen.

Heute werden die Parkplätze am Bahnhof kaum in Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehrsknoten am Bahnhof genutzt. Im P1 erklärt gerade einmal 1% der NutzerInnen (in den Spitzenzeiten), den Zug zu nehmen. Dies bedeutet, dass die Bahnhofsparkplätze in erster Linie als Parkplätze im Stadtzentrum zum Einkaufen, für kulturelle Aktivitäten usw. genutzt werden. Dies widerspricht dem Prinzip, dass das Stadtzentrum in erster Linie mit effizienten Verkehrsmitteln zu erschliessen ist.

Im Stadtzentrum von Luzern gibt es bereits viele Parkplätze. Dies gilt insbesondere für das Bahnhofsgebiet. Im Vergleich zu anderen Städten ist die Anzahl der Parkplätze rund um den Bahnhof Luzern hoch. Die vorgeschlagene Parkierungsstrategie ersetzt daher das Parkhaus P1, das mit dem Bau des DBL wegfällt, nicht. Dies muss nicht zu Engpässen führen. Durch eine bessere Bewirtschaftung der weiteren bestehenden Parkhäuser können BesucherInnen des KKL und andere Nutzergruppen im Bahnhofsgebiet bevorzugt werden. Parkplätze in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs (beispielsweise das P2) müssen deutlich teurer sein als jene, welche etwas weiter entfernt liegen.

Benchmark Anzahl Parkplätze im Bahnhofsgebiet in verschiedenen Städten:

Zürich:	~180 PP
Lausanne:	~280 PP
Bern:	~600 PP
Genf:	~700 PP
Basel:	~400 PP
Winterthur:	~480 PP
St.Gallen:	~310 PP
Schaffhausen:	~480 PP

Um die Benutzer auf diese Veränderung vorzubereiten wird empfohlen, das Angebot im Parkhaus P1 schrittweise zu reduzieren bis zu seiner kompletten Sperrung. Auch wenn dies für die Gesamtstrategie DBL nicht zwingend ist, scheint es doch sinnvoll, die Bauphase nicht abzuwarten, bevor konkrete Massnahmen im Bereich Parkierung ergriffen werden.

Im Gegenzug wäre die Errichtung eines neuen öffentlichen Parkhauses in der Nähe des Bundesplatzes aus Sicht der Gesamtstrategie sinnvoll. Eine solche Lage ist bezüglich Distanz zum Bahnhof noch vertretbar und im Gegensatz zu anderen Einfallsachsen ist hier bisher kein Angebot vorhanden. Die Anzahl Parkplätze soll mit anderen Parkhäusern vergleichbar sein (300 PP).

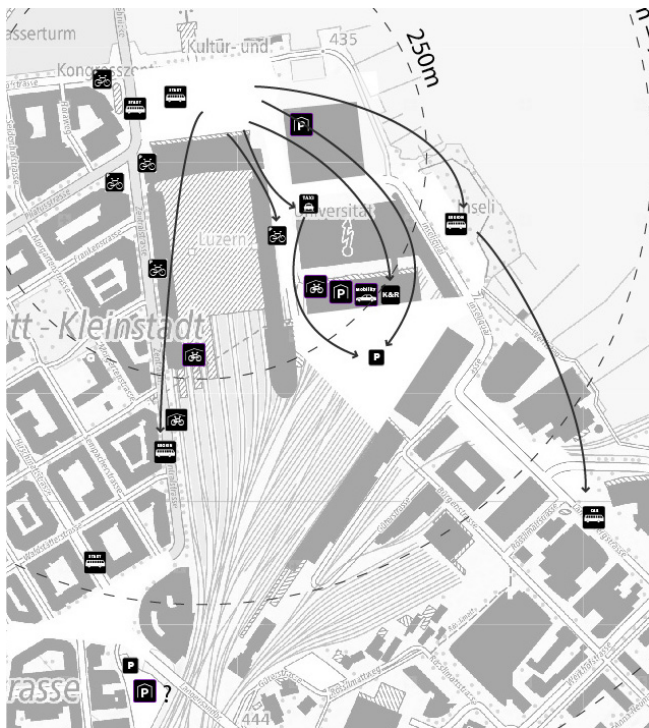
Im künftigen Zustand ergibt sich dadurch eine geringfügige Reduktion des Angebots im unmittelbaren Bahnhofsumfeld zugunsten eines zusätzlichen Angebots im weiteren Umfeld des Bahnhofs und am Rand der Innenstadt. Das Parkierungsangebot im P3 wird in etwa im gleichen Umfang am heutigen Standort durch ein unterirdisches Parkhaus ersetzt.



Parkierungssituation nach Eröffnung des DBL

MOBILITÄTSFUNKTIONEN

Die Mobilitätsstrategie zielt darauf ab, die Mobilitätsfunktionen besser um den Bahnhof herum zu verteilen und dies, ohne die Bauphase des unterirdischen Bahnhofs abzuwarten. Dies ermöglicht mehr Flexibilität während der Bauphase und erlaubt es vor allem, das Mobilitätssystem lesbarer und effizienter zu gestalten. Der erste Schritt besteht darin, die Wendehaltestellen der regionalen Buslinien, die Taxis und das Kiss&Ride vom Bahnhofplatz weg zu verlegen. Dazu müssen neue Bushaltestellen im Bereich Inseli (mit Wendemöglichkeit, als Ersatz für die Carparkplätze) und auf der Zentralstrasse (Fahrbahnhaltestelle und Wendemöglichkeit auf dem Bundesplatz) eingerichtet werden.



Gleichmässigerer Verteilung aller Mobilitätsfunktionen im Bahnhofsumfeld ab heute

CITY-LOGISTIK

Bezüglich City-Logistik sind zwei unterschiedliche Funktionen zu differenzieren: die Anlieferung des Bahnhofs selbst (diese muss sichergestellt werden), und der Umschlag von Waren von grossen Lastwagen auf kleinere Transporter.

Für die Anlieferung des Bahnhofs bestehen in Zukunft zwei Möglichkeiten. Die Rampe auf dem Bahnhofplatz (ehemalige Zufahrt zum P1) bleibt bestehen und sichert die unterirdische Anlieferungsmöglichkeit am Nordende des Bahnhofs. Am Süden des Bahnhofs beim Bahnhofplatz wird mit dem DBL eine zusätzliche Anlieferung zum zukünftigen Hauptgeschoss des Bahnhofs und zur Haupthalle des DBL erstellt.

Der Warenumschlag von grossen Lastwagen auf kleinere Transporter kann falls nötig im Umfeld des Bahnhofs stattfinden, jedoch nicht im Kern des Systems. Damit soll vermieden werden, dass die für die Personenströme wichtigsten und sensibelsten Orte mit zusätzlichen Funktionen belastet werden. Eine besonders interessante Lage für City-Logistik wäre aus dieser Optik die Weiterentwicklung des Gleisfelds Süd der SBB im Tribschenquartier / Rösslimatt.

ROAD MAP ZUR UMSETZUNG DER VISION

MIT DEN SBB ZU KLÄRENDE FRAGEN IM HINBLICK AUF DAS VORPROJEKT DBL

Machbarkeit möglicher Sofortmassnahmen

- Zusammenschluss und Öffnung der Personen-Unterführung Habsburgerstrasse und des Posttunnels zu einer breiteren, komfortableren und übersichtlicheren Unterführung
- Umbau Bahnhofplatz Ost ebenerdig mit Durchgang zum See, neuer Zufahrtsrampe zum P3, Suche alternativer Standorte für die Funktionen der SBB unter der heutigen Rampe zum P3
- Bau des Rösslimattstegs mit der temporären Querung des Gleisfelds Süd der SBB und Querung des geplanten Gebäudes im Baufeld A der Rösslimatt
- Öffnung der Wegführung entlang des Gleiskörpers beim Capitol-Block Richtung Langensandbrücke, Luegisland und Neustadt

Anforderungen ans Vorprojekt DBL

- Dimensionierung der Personen-Unterführung Habsburgerstrasse unter Berücksichtigung ihrer zukünftigen Funktionen und Beanspruchung sowie der entsprechenden Qualitätsansprüche an den Raum der Unterführung (z.B. Tageslicht, Bahnhofsshopping, ...)
- Dimensionierung und räumliche Lage der Verbindungen zwischen Stadtebene und dem UG / zukünftigen Hauptgeschoss des Bahnhofs auf allen drei Bahnhofplätzen Nord, Ost und West
- Organisation der Verkehrsfunktionen rund um den Bahnhof auf der Stadtebene sowie im UG (z.B. unter dem Bahnhofplatz Ost)
- Klärung Schnittstellen Bahnhof / Stadt im UG (z.B. direkte Anbindung angrenzender Gebäude ans zukünftige Hauptgeschoss des Bahnhofs am Bahnhofplatz Ost oder am Bahnhofplatz Nord)

Bauphase

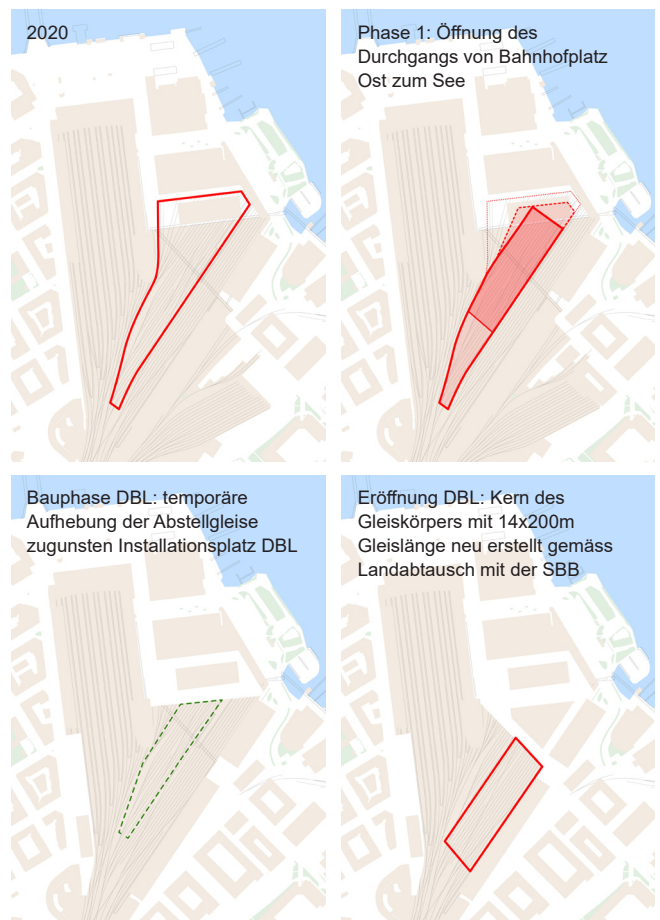
- Aufrechterhaltung von Schlüsselementen der Öffnung des Bahnhofs Luzern 360° während der ganzen Bauphase, z.B. Busvorfahrt Bahnhofplatz, Personen-Unterführung Habsburgerstrasse, Durchgängigkeit Quaianlage vom Seeufer bis zur Bahnhofstrasse, Durchgang Ost zum See
- Bahnhofplatz Ost, Erweiterung Durchgang zum See durch Anpassung der Lage und Ausdehnung der Installationsflächen SBB

ABKLÄRUNGEN MIT SBB UND ZENTRALBAHN Anpassungen am Gleiskörper der Abstellgleise der Zentralbahn unter dem P3

- Phase 1: Kürzung der südlichsten Gleise um ein paar Meter, um den Durchgang zum See unter dem P3 hindurch zu öffnen

Landabtausch SBB - Zentralbahn

- Landabtausch zwischen SBB und Zentralbahn zur allseitigen ebenerdigen Einbettung des Bahnhofplatzes Ost in seine Umgebung inkl. Übergang in die Rösslimatt und ins Tribschenquartier, sowie zur Verbeerung des linken Seeufers im Bereich Werft / Inseli. Dies ist möglich weil der betroffene Gleiskörper der Zentralbahn in der Bauphase des DBL für einen Installationsplatz genutzt wird und dadurch die Gleise sowieso neu anzulegen sind nach der Bauphase.
- Mobilisierung der SBB-Abstellgleise nördlich der Rösslimatt für die Zentralbahn bereits frühzeitig (z.B. ab Bauphase DBL), so dass die Zentralbahn keine Alternativen ausserhalb der Stadt beanspruchen muss. Dies wäre gleichzusetzen mit einem zeitlich vorgezogenen Landabtausch.



Entwicklung und Verlagerung des Gleiskörpers der Abstellgleise der Zentralbahn

ANHANG

STELLUNGNAHME ZU LAUFENDEN PROJEKTEN IM UMFELD DES BAHNHOFES

Rösslimatt: *Aktuell wird aufgrund des Gestaltungsplans die Erneuerung der Passerelle durch die SBB geplant. Die SBB plant ein hochwertiges Provisorium für ca. 15 Jahre.*

- ▶ Falls diese Investition nicht unabdingbar ist um die Passerelle « baustellentauglich » zu machen (Installationsplatz des DBL in diesem Bereich), sind wir der Meinung dass das Geld anderweitig besser eingesetzt werden könnte, beispielsweise in die Verbreiterung der Unterführung Habsburgerstrasse durch die Öffnung des Posttunnels und den Umbau der Situation beim Ausgang zur Robert-Zünd-Strasse (SBB-Anlagen unter der Strassenrampe) und beim P3.

Doppelbusperron am Bahnhofplatz: *Dieses Projekt ist bereits im APLU enthalten.*

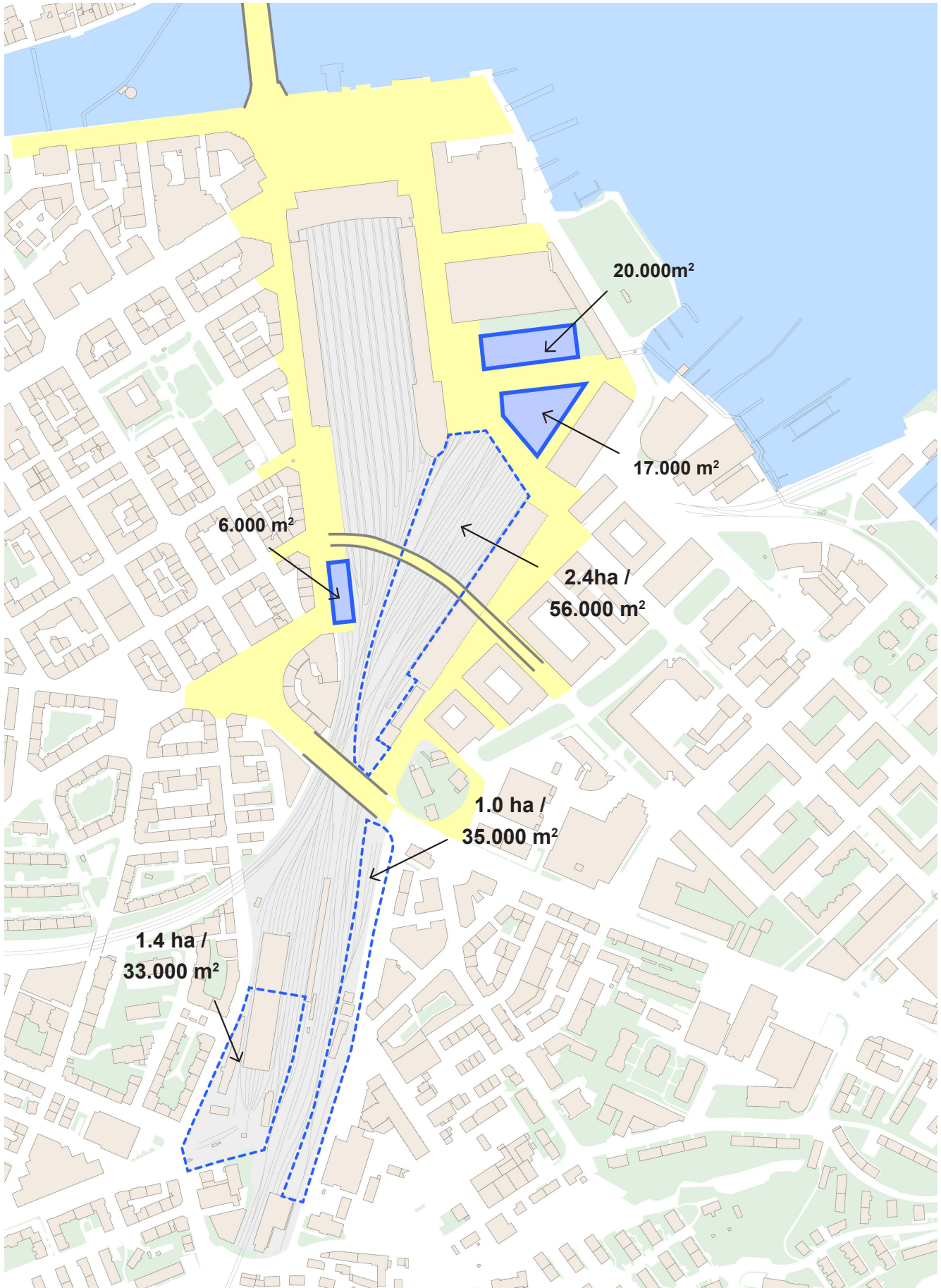
- ▶ Diesbezüglich sollte zugewartet werden, bis Klarheit darüber besteht, wie der Bahnhofplatz in Zukunft aussehen wird.

Geplante Velostation PU Süd (Hirschmattzugang)

- ▶ Diese Massnahme ist kompatibel mit dem vorgeschlagenen Konzept. Trotz ihres Platzbedarfs im Strassenraum sollte sie zeitnah umgesetzt werden.

Ver- und Entsorgung: *Die SBB haben bereits im Vorprojekt 2013 einen konkreten Ansatz aufgeführt und im letzten Halbjahr verschiedene weitere Varianten geprüft, kommen aber zum Schluss, dass die Bestvariante aus ihrer Sicht diejenige im Bereich des heutigen P1 bleibt.*

- ▶ Dies scheint aus unserer Sicht ebenfalls sinnvoll. Die Lage am Rand des Bahnhofplatzes zum KKL hin, in einem Bereich wo kurz-, mittel- und langfristig vergleichsweise schwache Fussgängerströme zu erwarten sind, ist vermutlich der unproblematischste Standort auf dem Platz und gleichzeitig auch sinnvoll in Zusammenhang mit den anderen unterirdischen Nutzungen, die an diesen Zugang angeschlossen sind (P2 etc.).



QUANTIFIZIERUNG STADTENTWICKLUNGSPOTENZIALE

Unser Projekt «Bahnhof Luzern 360° offen, ab heute» ist zurückhaltend bezüglich Maximierung der städtebaulichen Entwicklungspotenziale. Die mittel- bis langfristigen operativen Rahmenbedingungen der SBB und der Zentralbahn sind beim Umgang mit dem Gleiskörper zu berücksichtigen. Entsprechend ist es nicht unser Ziel, zusätzliche Flächen für Stadtentwicklung freizuspielen. Stattdessen verändern wir mit intelligenten Massnahmen die heutige Situation so, dass sich optimale Bedingungen für eine hochwertige Stadtentwicklung im Bahnhofsgebiet ergeben – in erster Linie für die Flächen, die unter Berücksichtigung aller Rahmenbedingungen seitens der SBB und der Zentralbahn sicher mittelfristig freigespielt werden können; in zweiter Linie aber auch mit einem Blick auf zusätzliche Potenziale, die sich zu einem späteren Zeitpunkt aus Änderungen der operativen Rahmenbedingungen ergeben könnten (z.B. Freispielung zusätzlicher Flächen des Gleiskörpers durch die Aufgabe von Abstellgleisen).

Entsprechend ist die Quantifizierung der Entwicklungspotenziale unseres Projekts zweistufig:

Mittelfristig gesicherte Entwicklungspotenziale

Hier werden die Entwicklungspotenziale eingerechnet, die in den Plänen des Projekts dargestellt sind. Dazu gehören insbesondere der Ersatzbau anstelle des P3, der Bau auf der durch den Landabtausch zwischen SBB und Zentralbahn freiwerdenden Parzelle zwischen Bahnhofplatz Ost und Werft, sowie der Bau zwischen Bahnhofplatz West und Capitol-Block.

Für diese 3 Bauten ergibt sich ein Total von rund 43'000 m² BGF.

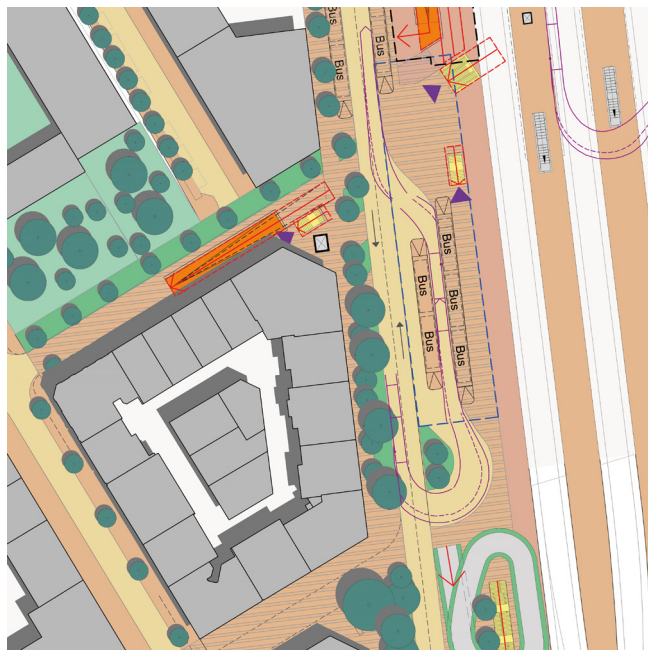
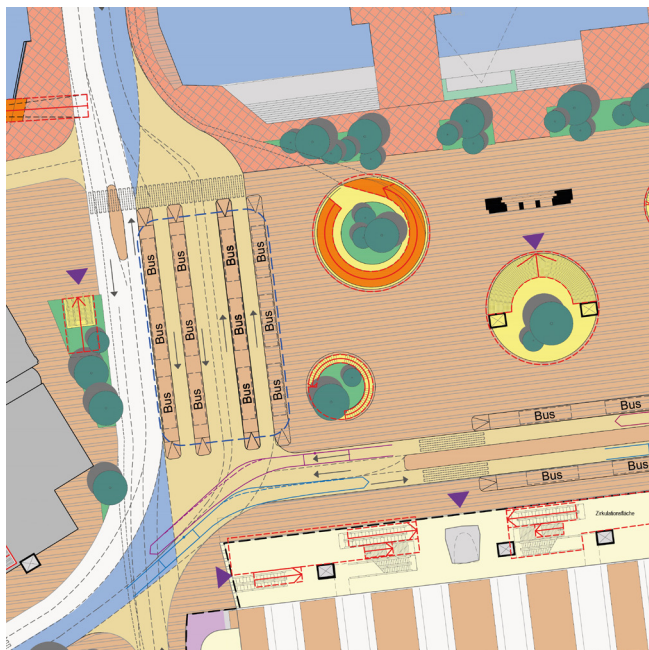
Mögliche weitere Entwicklungspotenziale

Spielräume, die später genutzt werden können, und für durch die Öffnung des Bahnhofs Luzern 360° optimale Entwicklungsbedingungen herrschen werden, sind möglich im Bereich des Gleiskörpers der Abstellgleise zur Werft hin (namentlich falls sie nicht durch die Zentralbahn beansprucht werden nach dem Bau des DBL) sowie südlich der Langensandbrücke im Steghof beidseits der Bahngleise.

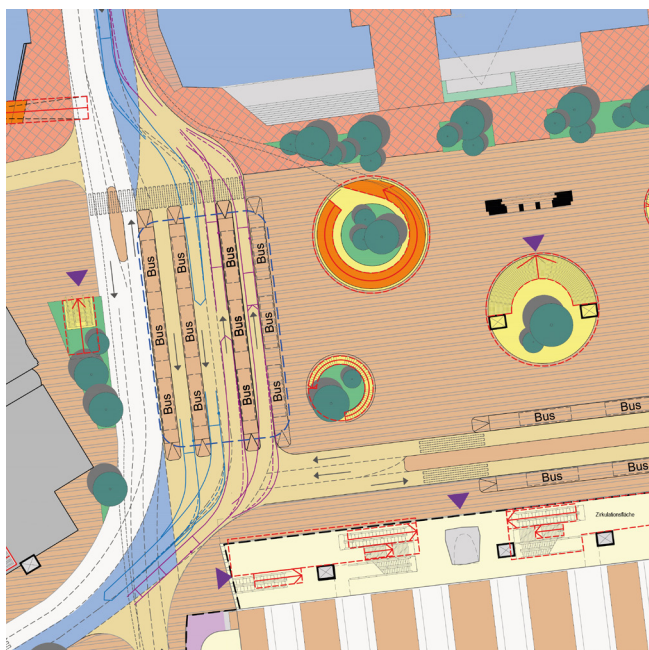
Bei Anwendung einer ähnlichen Dichte wie in der Rösslimatt (AZ rund 3.5 für die Baufelder exkl. öffentlicher Raum) ergibt sich ein Potenzial von:

- Rösslimatt Nord: 56'000 m² BGF (Fläche des Gleiskörpers 2.4ha, wovon 33% für öffentlichen Raum, 1.6ha für Baufelder, AZ 3.5)
- Steghof Ost: 35'000 m² BGF (Fläche des Gebiets 1ha, 1 Bautiefe d.h. ohne öffentlichen Raum, AZ 3.5)
- Steghof West: 33'000 m² BGF (Fläche des Gebiets 1.4ha, wovon 33% für öffentlichen Raum, 0.93ha für Baufelder, AZ 3.5)

NACHWEIS SCHLEPPKURVEN DER BUSSE, BAHNHOFPLATZ NORD UND BANHOFPLATZ WEST



Schleppkurven Bahnhofplatz West



Schleppkurven Bahnhofplatz Nord

MUSTERVERBINDUNGEN

Mit dem Bahnhof Luzern 360° offen ergeben sich neue Rahmenbedingungen und in fast allen Fällen zusätzliche, attraktive Möglichkeiten, sich zum und um den Bahnhof Luzern zu bewegen. Namentlich für den Langsamverkehr sowie für ÖV-Passagiere ergeben sich vielfältige neue Möglichkeiten, sei es für den Zugang zur Bahn und für Umsteigebeziehun-

gen, sei es für Quartierverbindungen in alle Richtungen über das Gleisfeld.

In den Darstellungen bedeuten gestrichelte Linien die heutigen Optionen (Verkehrsmittel) und Wege, während die durchgezogenen Linien zukünftige Optionen (Verkehrsmittel) und Wege darstellen.



... z.B. Bahnzupendler mit Arbeitsplatz ewl-Stammareal



... z.B. Buspendler Würzenbachquartier – Horw / Kastanienbaum



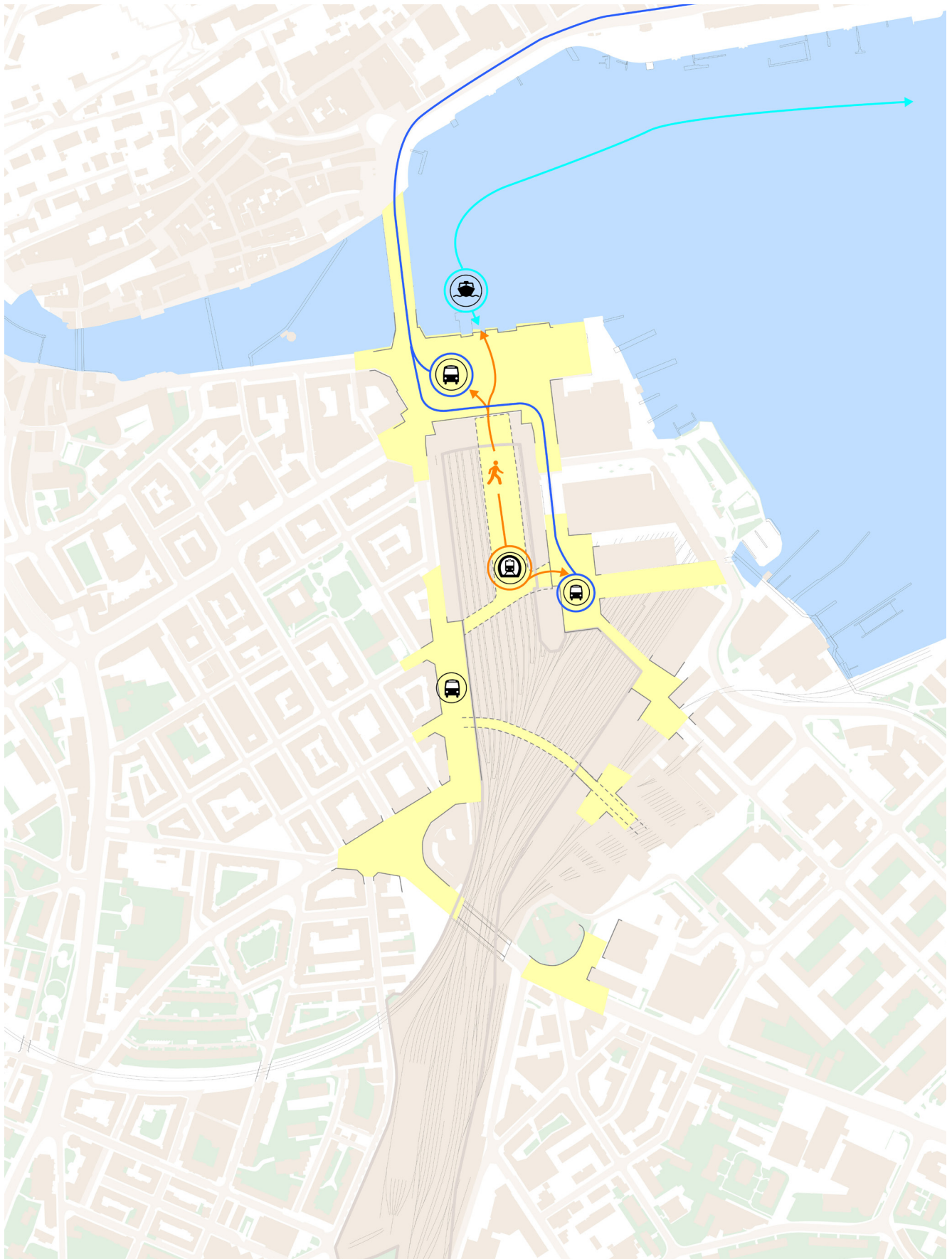
... z.B. Velo- und Fussverbindung Tribschenquartier – Hirschmattquartier/Altstadt



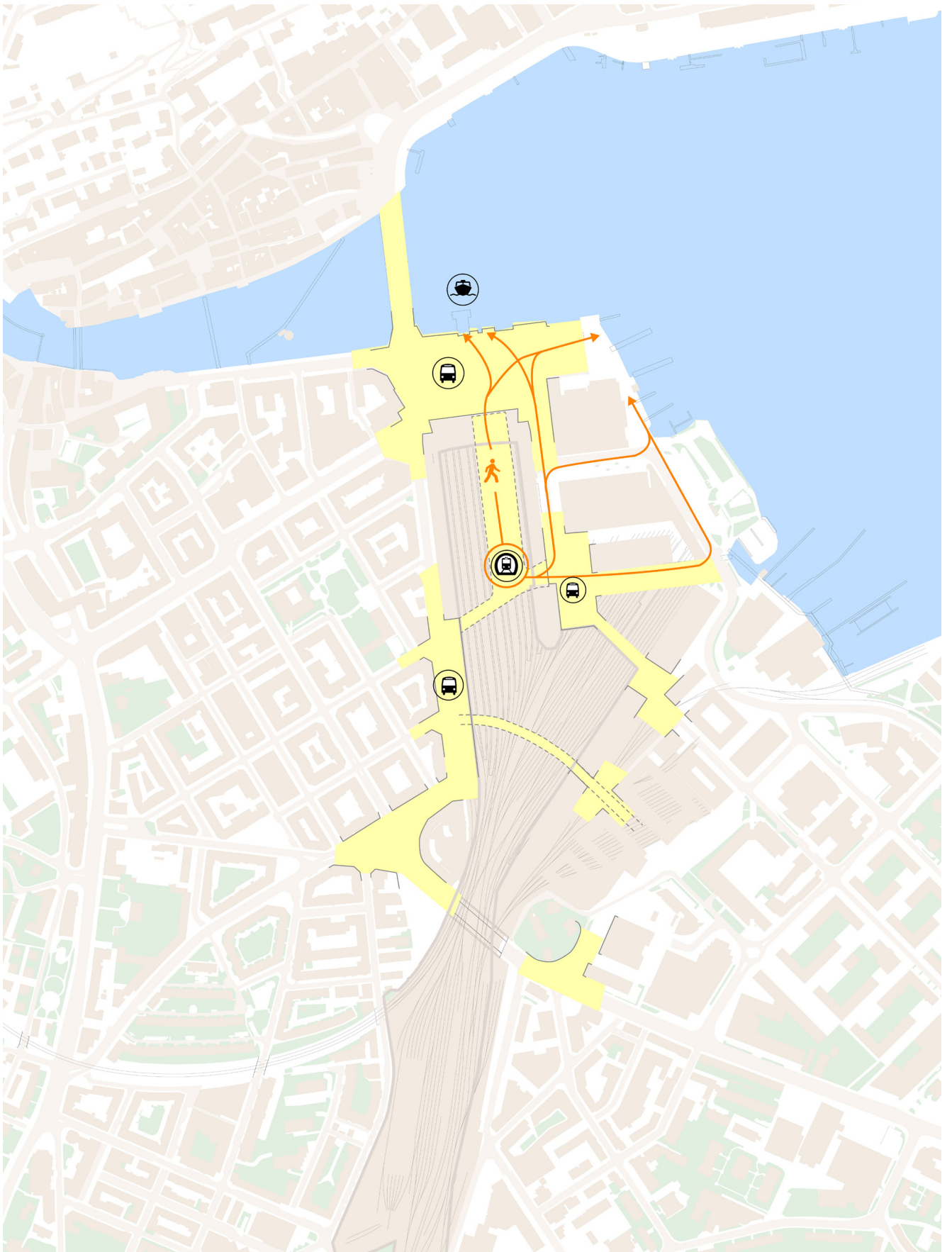
... z.B. Autoverbindung von Emmen, Meggen und Horw – KKL



... z.B. Autoverbindung vom Würzenbachquartier ins Tribschenquartier



... z.B. Freizeit-Bahnkunde mit Bus ins Verkehrshaus



... z.B. Freizeit-Bahnkunde zu den Schiffstegen



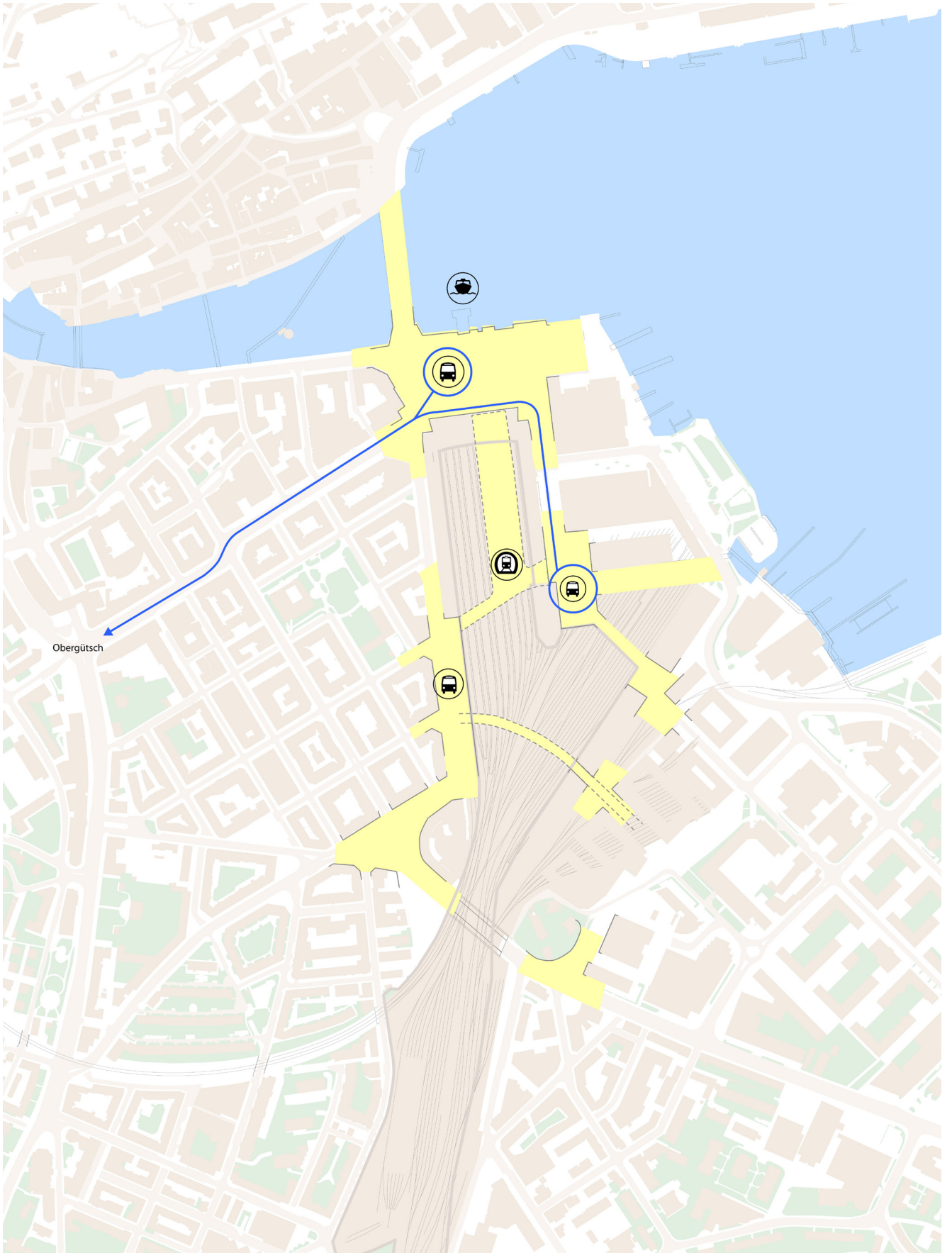
... z.B. Konzertbesucher (Bus) zum KKL



... z.B. Freizeitbuspassagierin (Bus) Ruswil - Schiffsteg Bahnhof



... z.B. Velo Pendlers – Bahnhof UG (weiter in Richtung Zürich)

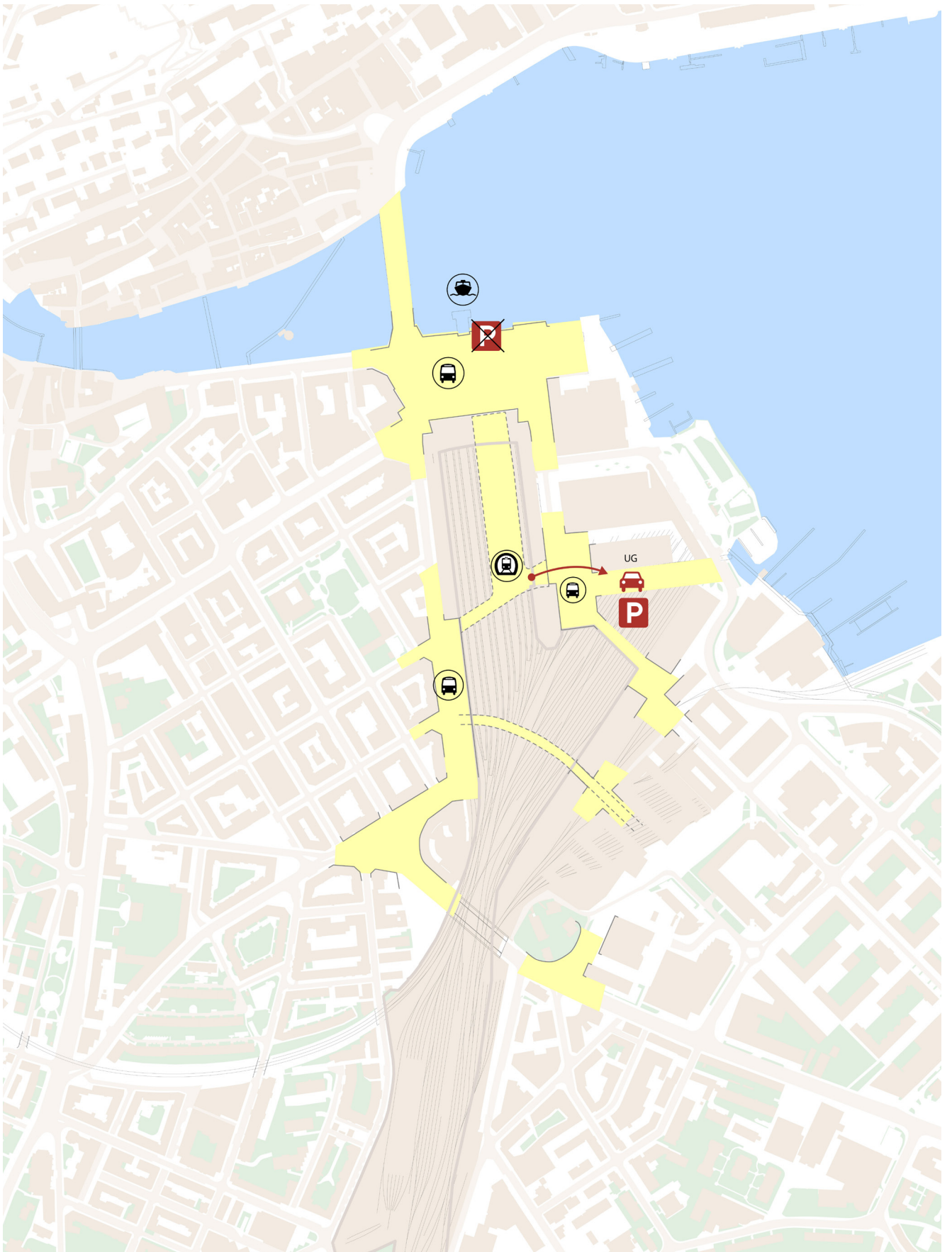


Obergütsch

... z.B. Bahnzupendler (Bahnhof UG) – Ortsbus Obergütsch



... z.B. Bahnzupendler – Taxistand



... z.B. Bahnzupendler – Carsharing-Angebote

