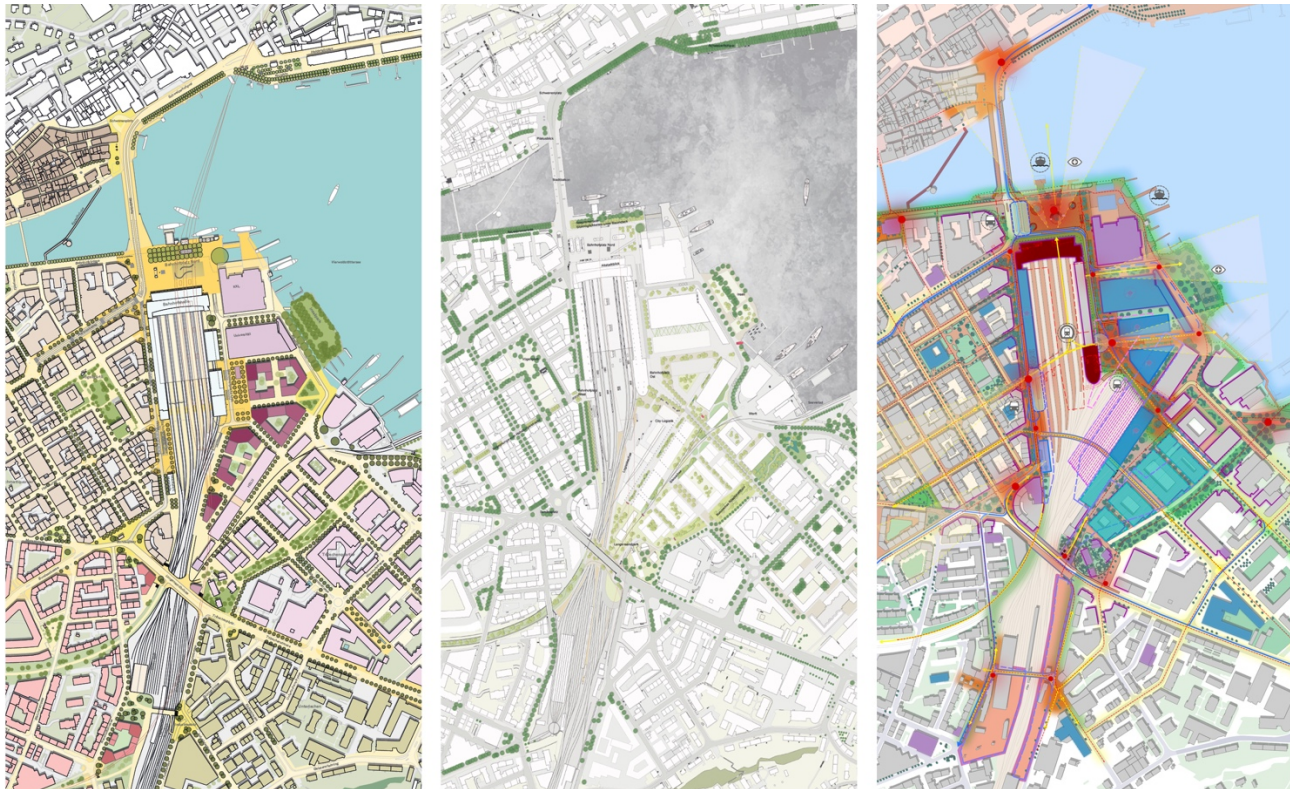
Stadt
Luzern



Testplanung
«Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040»

Schlussbericht

29.12.2020

Impressum

Auftraggeberin:
Stadtrat der Stadt Luzern
Hirschengraben 17
6002 Luzern

Bearbeitungsteams:
Team Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH (Federführung), Hager Partner AG, Basler & Hofmann AG, Hochschule Luzern – soziale Arbeit
Team yellow z Urbanism Architecture AG (Federführung), SKK Landschaftsarchitekten, Schneiter Verkehrsplanung AG, Ingenieurbureau Heierli AG, Christina Schumacher FHNW
Team Güller Güller architecture urbanism (Federführung), ZUS Zones Urbaines Sensibles, mrs partner AG, Barbara Emmenegger Soziologie und Raum, Gruner AG

Begleitgremium:
Fachexpertinnen:
Rainer Klostermann, Dipl. Architekt ETH, Feddersen & Klostermann (Vorsitz)
Tommi Mäkynen, Architekt ETH SIA SAFA, Helsinki Zürich
Aline Renard, Verkehrsingenieurin EPF SVI SIA, Transitec AG
Thomas Vogel, Professor für Baustatik und Konstruktion, ETH Zürich
Cordula Weber, Landschaftsarchitektin FH BSLA, StadtLandschaft GmbH
Joëlle Zimmerli, Dr. Soziologin, Zimraum GmbH

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

weitere Fachpersonen:
Armin Camenzind, LuzernPlus, Geschäftsführer
Martin Bütikofer, Luzern Tourismus, Präsident
Philipp Keller, Kultur und Kongresszentrum Luzern
Stefan Schulthess, Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee (SGV), Geschäftsführer
Daniel Walker, Verkehrsbetriebe Luzern – Leiter Markt
Armin Vonwil, SBB-Immobilien, Leiter Anlageobjekte Mitte

Projektleitung:
Sarah Grossenbacher, Projektleiterin, Co-Leitung Stadtplanung (SPL)
Pascal Stolz, Stadt Luzern, Projektleiter, Stadtplanung (SPL)
Roland Koch, Projektleiter Mobilität, Tiefbauamt (TBA)

Prozessbegleitung, Organisation Verfahren, Schlussbericht
Markus Nollert, Prozessbegleitung, urbanista.ch
Marianne Gatti, Prozessbegleitung, urbanista.ch

urbanista.ch
bureau für raumentwicklung

Inhalt

1 Einleitung 4
1.1 Ausgangslage 4
1.2 Ziele der Testplanung 4
1.3 Verfahrensablauf 6
1.4 Beteiligte 6
2 Aufgabenstellung 9
2.1 Fragestellungen 9
2.2 Perimeter und Teilbereiche 12
3 Ergebnisse und Würdigungen der Arbeiten 14
3.1 Team 1 «Van de Wetering» 15
3.2 Team 2 «yellow z» 19
3.3 Team 3 «Güller Güller» 23
3.4 Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Beiträge 27
4 Grundsätze der Entwicklung 29
5 Empfehlungen des Begleitgremiums 31
5.1 Aufbau der Empfehlungen 31
5.2 Empfehlungen zum Verkehrssystem 33
5.3 Empfehlungen zu den Stadt- und Freiräumen 48
5.4 Empfehlungen zuhanden Vorprojekt DBL und Bahnhof Luzern 61
5.5 Empfehlungen zur Umsetzung und Etappierung 65
5.6 Empfehlungen für bereits in Planung befindliche Projekte der Stadt Luzern und anderer Akteure 68
5.7 Verworfene und nicht geprüfte Aspekte 69
6 Anhang 71
6.1 Vergleichende Gegenüberstellung der Teambeiträge 72
6.2 Rahmenbedingungen der Testplanung 87

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen und Begriffe:

ARE: Bundesamt für Raumentwicklung
BAV: Bundesamt für Verkehr
DBL: Durchgangsbahnhof Luzern
h: Stunden
KKL: Kultur- und Kongresszentrum Luzern
K&R: Kiss and Ride (Abholen oder Bringen von Personen zum Bahnhof, ohne das Auto zu parken)
MIV: Motorisierter Individualverkehr
ÖV: Öffentlicher Verkehr
P1-P3: Bahnhofparking Luzern (Tiefgaragen und Parkhaus)
PU: Personenunterführung
SBB: Schweizerische Bundesbahnen
SGV: Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees
SLU: Stadt Luzern
vbl: Verkehrsbetriebe Luzern
VVL: Verkehrsverbund Luzern
zb: Zentralbahn

+1/-1-Ebene: Bezeichnungen für Anlagen über oder unter den Nutzungen auf Stadtniveau (ähnlich den Hausgeschossen)
ModalSplit: Verteilung des Verkehrsaufkommens auf unterschiedliche Verkehrsmittel (MIV, ÖV, Fuss, Velo)

1 Einleitung

Die Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040» wurde von der Stadt Luzern ausgelöst und finanziert. Sechs unabhängige Expertinnen und Experten waren im Begleitgremium vertreten, haben ihr fachliches Wissen in den Prozess eingebracht und für eine interdisziplinäre Betrachtung gesorgt. Es war der Stadt Luzern zudem ein grosses Anliegen, die Partner aus der Knotenorganisation zum Durchgangsbahnhof Luzern und die Direktbetroffenen bereits in der Testplanung beratend einzubinden. Der Wunsch der Stadt Luzern ist es, die eigene Haltung in Zusammenarbeit mit den Partnern sowie mit dem Wissen um Vorbehalte und Interessen derselben zu formulieren. Die Empfehlungen stimmen nicht überall mit der Haltung der einzelnen Partner überein und nehmen auch die politischen Prozesse der einzelnen Partner nicht vorweg: Es hat noch keine interne Abstimmung in den Organisationen der einzelnen Partner stattgefunden. Diese folgt in der nun anstehenden Diskussionsphase. Aufgrund dessen wird der Schlussbericht durch die Partner zum aktuellen Zeitpunkt lediglich zur Kenntnis genommen.

Der Stadtrat Luzern war im Begleitgremium bewusst nicht vertreten. Er nimmt den Schlussbericht des Begleitgremiums in einem ersten Schritt ebenfalls lediglich zur Kenntnis und wird erst im Rahmen des Entwicklungskonzepts eine städtische Haltung definieren.

Die Empfehlungen sind daher nicht als einheitliche Meinung des Beurteilungsgremiums zu verstehen, bilden aber die Mehrheitsmeinung ab. Die formulierten Empfehlungen sind dabei nicht als absolut zu sehen, sondern sind als Stossrichtungen zu verstehen, die noch vertieft geprüft werden müssen. Sie zeigen jedoch, dass Infrastrukturprojekte wie ein Durchgangsbahnhof nicht isoliert stehen können, sondern Teil der Stadtentwicklung sind. Die Empfehlungen sollen dazu anregen und ermutigen, die Themen in kommenden Planungen aktiv und übergreifend weiterzuentwickeln und sollen dabei auch neue Erkenntnisse zulassen. Die Empfehlungen sind deshalb auch nicht abschliessend, sondern bilden die Grundlage für einen noch lange andauernden Lernprozess.

Im Rahmen der Diskussionsphase von Februar bis April 2021 werden die Partner, Direktbetroffenen sowie die interessierte Bevölkerung und Organisationen die Möglichkeit erhalten, schriftlich zum Schlussbericht des Begleitgremiums Stellung zu nehmen (E-Mitwirkung). Basierend auf den Empfehlungen aus dem Schlussbericht der Testplanung und der Diskussionsphase wird die Stadt Luzern ein Entwicklungskonzept erarbeiten, in welchem sie ihre politische Haltung zur Entwicklung des Bahnhofraums formulieren wird. Diese soll insbesondere mit dem Kanton und der Region bestmöglich abgestimmt werden, so dass sich die Chancen zur frühestmöglichen Realisierung des Durchgangsbahnhofs durch eine überzeugende regionale Einbindung und ein geeintes Auftreten auf nationaler Ebene verbessert werden kann.

1.1 Ausgangslage

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

Gleichzeitig ergibt sich aber auch die Möglichkeit, die Innenstadt der Stadt Luzern weiterzuentwickeln. Durch das Projekt DBL können zentrale Fragen der Stadtentwicklung rund um den Bahnhof in einem neuen Kontext beantwortet werden.

Der DBL wird die Bedeutung Luzerns als Zentrum der Zentralschweiz stärken. Die Bauphase von rund zehn Jahren wird die Stadt aber auch stark beeinträchtigen und verändern. Bisher lag noch keine gesamtheitliche Betrachtung zur Frage der Einbettung des Bahnhofs in seine Umgebung vor. Hier setzte die Stadt Luzern an und möchte unter anderem mit Hilfe der Testplanung eine Vorstellung in Bezug auf zukünftige Funktionen und Nutzungen rund um den Bahnhof in Form eines Zukunftsbildes entwickeln. Ziel der Stadt Luzern ist es, die für Luzern einmalige Entwicklungschance bestmöglich zu nutzen und gleichzeitig die Voraussetzungen für eine möglichst stadtverträgliche Bauzeit zu schaffen. Den ersten, bedeutsamen Schritt in diese Richtung bildet die vorliegende Testplanung.

1.2 Ziele der Testplanung

Ziel der Testplanung war es, mögliche Ansätze für die stadträumliche Einbettung des zukünftigen Bahnhofs und dessen Umgebung auszuloten. Dabei mussten zum einen Lösungen für die heutigen und möglichen zukünftigen Nutzungskonflikte und Engstellen rund um den Bahnhof entwickelt werden und andererseits aufgezeigt werden, wie die Stadt Luzern die Veränderungen durch den Bau des DBL bestmöglich für eine zukunftsfähige Raum- und Verkehrsentwicklung des Bahnhofraums nutzen kann.

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

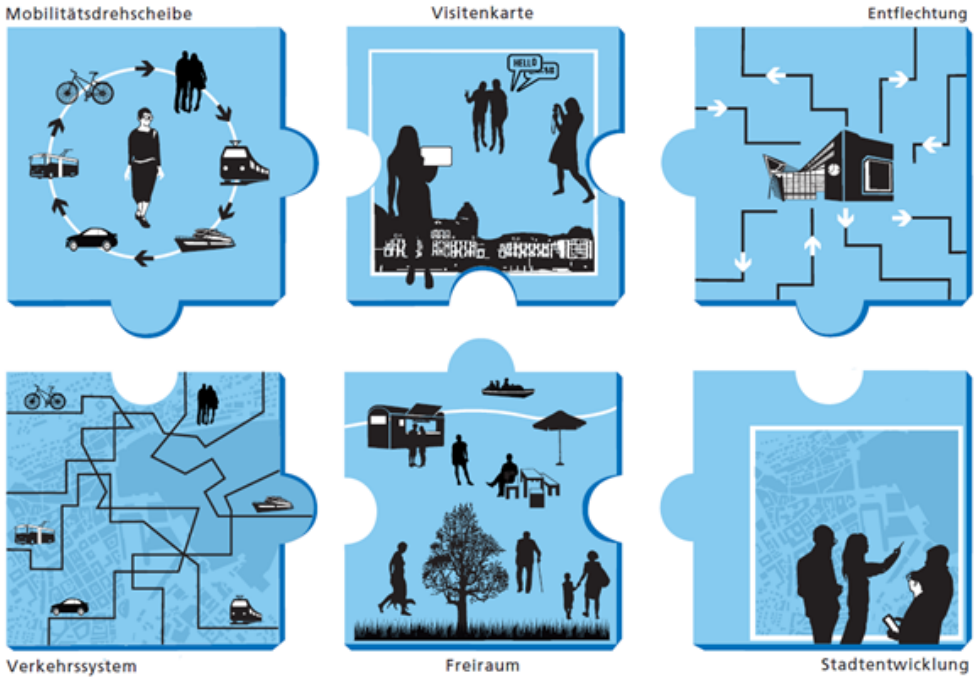


Abbildung 1: Die sechs Ziele der Entwicklung des Bahnhofraums stehen in Wechselwirkung zueinander

Mobilitätsdrehscheibe

Der Bahnhof soll trotz höherer Kundenfrequenz als Mobilitätsdrehscheibe für die Stadt und die Region besser als heute funktionieren. Die Fussgängerströme sollen attraktiver gestaltet werden. Wichtige Umsteigerelationen zwischen der Bahn und dem öffentlich zugänglichen kollektiven Nahverkehr und zwischen der Bahn und dem Velo sind möglichst direkt anzuordnen. Die Mobilitätsdrehscheibe soll zudem die Stadt Luzern dabei unterstützen, mindestens die ModalSplit-Ziele der Mobilitätsstrategie 2035 zu erreichen.

Visitenkarte

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

Entflechtung

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

Verkehrssystem

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

Öffentlicher Freiraum

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

Stadtentwicklung

Die freiwerdenden Flächen rund um den Bahnhof sollen für die strategische Weiterentwicklung Luzerns im Sinne des öffentlichen Interessens bestmöglich genutzt werden. Die Gebietsentwicklungen sollen zu einer hohen Lebensqualität mit vielfältigen Nutzungen beitragen. Die Stadt beabsichtigt, am Bahnhof öffentliche Funktionen und Nutzungen unterzubringen, die heute fehlen oder am falschen Ort sind.

1.3 Verfahrensablauf

Die Testplanung zeichnete sich durch folgende Charakteristiken aus:

- Drei Teams bearbeiteten spezifische Fragestellungen parallel und unabhängig voneinander mit denselben Voraussetzungen.
- Ziel war nicht, ein Siegerprojekt zu küren, sondern aus einer Auswahl an unterschiedlichen Konzepten Empfehlungen zuhanden der Entscheidungsträger zu erstellen.
- Zwischen den Durchläufen fanden Zwischenpräsentationen statt, in denen die Entwurfsteams ihre Ergebnisse in Anwesenheit der übrigen Teams dem Begleitgremium vorstellten. Das Begleitgremium würdigte die Beiträge kritisch, diskutierte die offenen Fragen und definierte das weitere Vorgehen für den nächsten Durchlauf.

Die Bearbeitung der Aufgabe durch die Teams begann am 06.04.2020 und endete mit der Abgabe der Unterlagen am 12.11.2020. In zwei Zwischenpräsentationen und einer Schlusspräsentation wurden der Stand der Arbeiten von den Teams vorgestellt und diskutiert. Aufgrund von Covid-19 wurden sowohl die Startveranstaltung, die Schlusspräsentation als auch die Schlussklausur online durchgeführt. Vor der 1. Zwischenpräsentation und nach der 2. Zwischenpräsentation fanden zudem digitale Werkstattbesuche statt, bei denen die Prozessbegleitung, der Vorsitz des Begleitgremiums sowie die Projektleitung Fragen der Teams beantworten konnten.

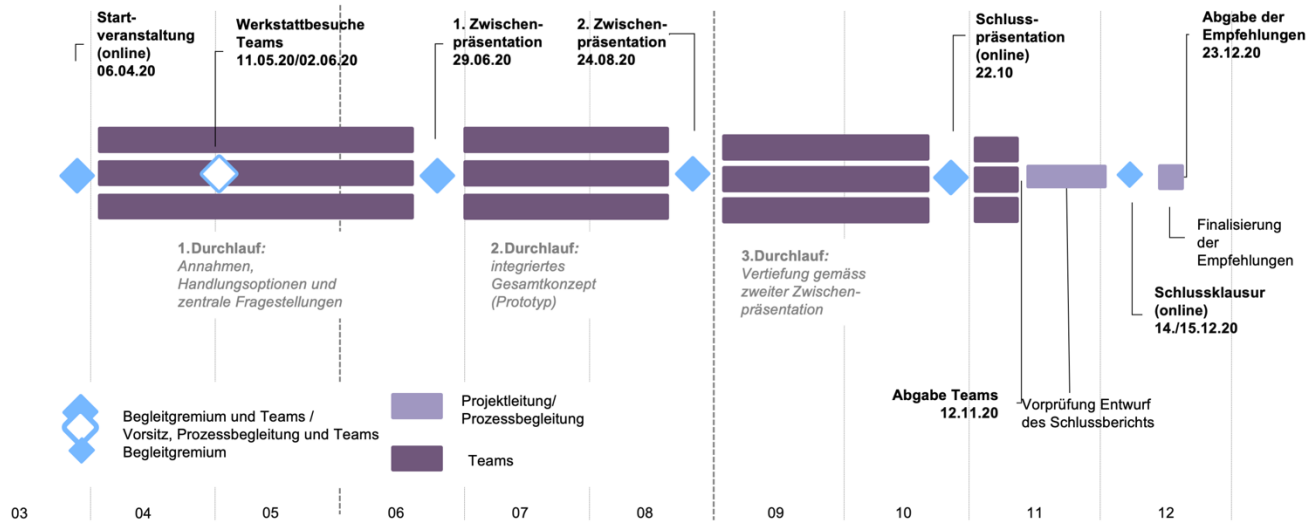


Abbildung 2: Ablauf des Testplanungsverfahrens

1.4 Beteiligte

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

- **Auftraggeber** der Testplanung ist der Stadtrat Luzern. Er ist nicht direkt am Verfahren beteiligt. Er nimmt den vorliegenden Schlussbericht mit den Empfehlungen entgegen und beschliesst die weiteren Schritte.
- Die **Projektsteuerung** setzt sich aus Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern der städtischen Verwaltung zusammen. Sie genehmigte – abweichend zur Regelung der Ordnung SIA 143 – das Programm der Testplanung und nimmt die Resultate der Testplanung zur Kenntnis.

- Das **Begleitgremium** diskutierte und beurteilte die Inputs der Teams und formulierte die Rückmeldung bzw. die weiteren Aufgaben an die Teams jeweils nach den Zwischenpräsentationen. Mit vorliegendem Schlussbericht würdigt das Begleitgremium die Beiträge der Teams und diskutierte die Empfehlungen zuhanden der weiteren Schritte. Das Begleitgremium besteht aus externen Fachpersonen, aus Vertretern des Gesamtgremiums (Knotenorganisation DBL) und aus Direktbetroffenen ohne Stimmrecht. Den Vorsitz hatte ein externer Experte (R. Klostermann) inne.
- **Prozessbegleitung**: Das ganze Verfahren wurde durch Markus Nollert und Marianne Gatti, urbanista.ch organisiert, aufbereitet und dokumentiert. Diese externe Prozessbegleitung war für die Konzeption und den termingerechten Ablauf und das Verfassen des vorliegenden Schlussberichts verantwortlich, in welchen die wichtigsten Erkenntnisse des Verfahrens sowie die Empfehlungen des Begleitgremiums einflossen.
- Das **Projektteam** bestand aus Personen der Stadtverwaltung Luzern und war für die Durchführung des Verfahrens verantwortlich. Die Projektleitung hatten Sarah Grossenbacher und Pascal Stolz von der Stadtplanung Luzern.
- Drei **Teams** wurden mit der Bearbeitung der Fragestellungen beauftragt. Die Teams verfügen über Kenntnisse in den Fachbereichen Städtebau/Stadtplanung, Mobilität, Freiraum/Landschaftsarchitektur und Infrastrukturbau/Bauingenieurwesen. Zusätzlich mussten sich die Teams nach der Präqualifikation – falls sie diese Kompetenzen nicht bereits selber mitbrachten – durch Expertinnen oder Büros aus der Disziplin Soziologie verstärken.

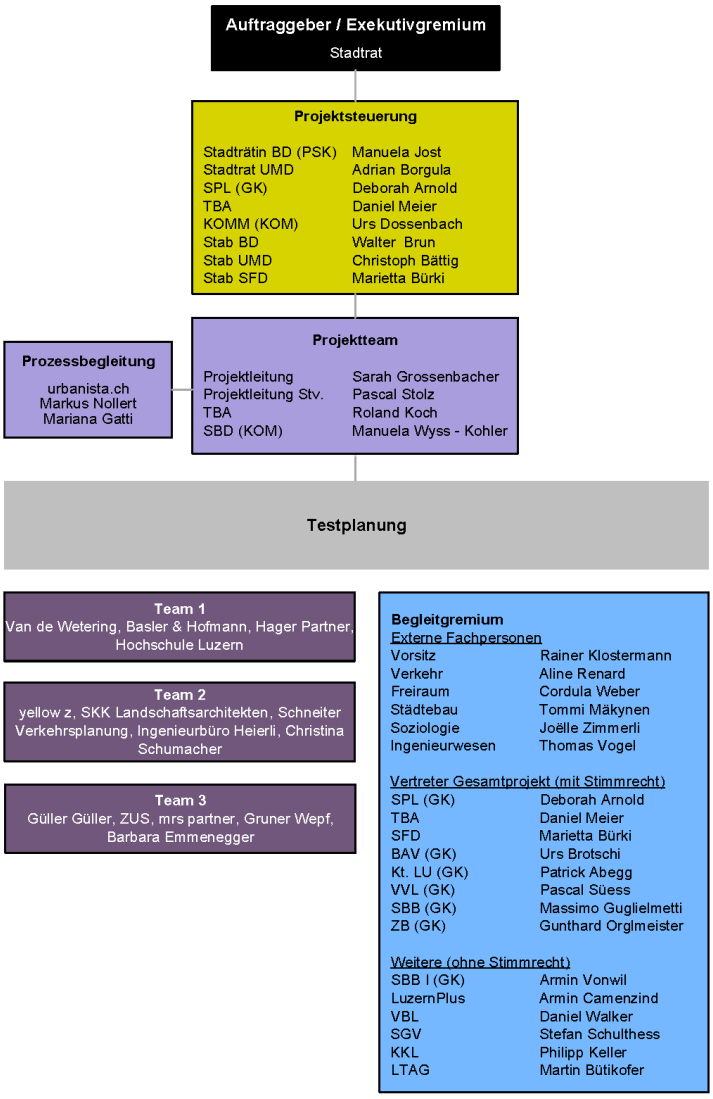


Abbildung 3: Organigramm der Testplanung

Die drei folgenden Teams nahmen an der Testplanung teil:

- **Team 1 «Van de Wetering»:** Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH (Federführung), Hager Partner AG, Basler & Hofmann AG, Hochschule Luzern – soziale Arbeit
- **Team 2 «yellow z»:** yellow z Urbanism Architecture AG (Federführung), SKK Landschaftsarchitekten, Schneiter Verkehrsplanung AG, Ingenieurbureau Heierli AG, Christina Schumacher FHNW
- **Team 3 «Güller Güller»:** Güller Güller architecture urbanism (Federführung), ZUS Zones Urbaines Sensibles, mrs partner AG, Barbara Emmenegger Soziologie und Raum, Gruner AG

Nachfolgend werden diese verkürzt als Team «Van de Wetering», Team «yellow z» und Team «Güller Güller» bezeichnet.

2 Aufgabenstellung

Die drei Teams hatten die Aufgabe, ein Entwicklungskonzept für den Bahnhofraum Luzern in zwei Zeitzuständen (End- und Bauzustand) sowie zwei Perimetern (engerer und weiterer Bearbeitungsperimeter) zu erarbeiten. Dieses sollte den formulierten Leitzielen des Stadtrates (vgl. Kapitel 1.2) folgen, die gestellten Fragestellungen bestmöglich beantworten und die Rahmenbedingungen berücksichtigen.

2.1 Fragestellungen

Aus den Leitzielen, der aktuellen Übersicht über heutige und mögliche zukünftige Entwicklungen und Konflikte (siehe «Lagebeurteilung 2020») wurden Fragestellungen formuliert, die im Rahmen der Testplanung beantwortet werden sollten. Angesichts der langen Bauzeit des DBL und der zu berücksichtigenden zukünftigen Entwicklungen waren in der Testplanung zwingend zwei Zustände zu bearbeiten:

- **Die Situation nach Inbetriebnahme des DBL (Endzustand ab 2040; Leitfrage I).**
- **Die Situation während des Baus des DBL (Bauzustand zwischen 2030 und 2040; Leitfrage II).**

Leitfrage I

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

- Wie sieht eine funktionierende und zukunftsweisende **Mobilitätsdrehscheibe** rund um den Bahnhof Luzern aus?
  - Welche funktionalen und baulichen Elemente sind für eine zukunftsweisende Mobilitätsdrehscheibe notwendig? Welche davon sind zwingend in der innersten Zone direkt am Bahnhof anzuordnen und welche Konsequenzen hat dies auf die bestehenden Funktionen und Nutzungen?
  - Wie kann die Erreichbarkeit des Bahnhofs mit allen Verkehrsmitteln für die Stadt aber auch für die Region sichergestellt werden, unter Berücksichtigung des Ziels der Reduktion des motorisierten individuellen Ziel- und Quellverkehres am Bahnhof und im unmittelbaren Umfeld?
  - Welche Rolle spielt der Bahnhofraum für eine stadtverträgliche CO_2-arme und flächeneffiziente Logistik – sowohl als Verteilknoten als auch als Empfänger?

- Wie kann der Bahnhofsraum Luzern in seiner Funktion als **Visitenkarte** für die Stadt gestärkt werden?
  - Welche Potenziale bestehen für die Weiterentwicklung der Aufenthaltsräume rund um den Bahnhof und insbesondere im Bereich des Bahnhofplatzes?
  - Wie können allfällige Konflikte mit den Funktionen der Mobilitätsdrehscheibe und des Verkehrssystems gelöst werden?
  - Welche Funktion kann der Bahnhofsraum zukünftig für den Tourismus übernehmen und wie können die Verkehrsströme gemanagt werden?

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

- Wie kann das fast doppelt so dichte Bahnangebot im städtischen und regionalen **Verkehrssystem** verarbeitet und der DBL für die Mobilitätswende in Luzern genutzt werden?
  - Welche Optimierungsmöglichkeiten bestehen im heutigen Verkehrsregime, um bereits heute sichtbare Konflikte und Überlastungen zu beheben und mindestens den Modal Split gemäss der Mobilitätsstrategie 2035 zu erreichen?

  - Mit welchen Massnahmen könnte der Anteil des MIV bis zur Inbetriebnahme des DBL um 50 Prozent reduziert werden[1]? Welche Möglichkeiten bieten sich hierfür insbesondere auf der Achse Pilatusstrasse–Seebrücke–Schweizerhofquai[2]?
  - Wie viele Parkplätze sind zukünftig an welcher Stelle im Bahnhofraum anzuordnen, um die Bedürfnisse des Bahnhofs und seiner Umgebung (z. B. KKL, SGV) in Bezug auf die Erreichbarkeit zu erfüllen und gleichzeitig Fehlanreize zu vermeiden (z. B. Bahnhofshopping per MIV)? Inwiefern besteht ein Potenzial zur Effizienzsteigerung (z. B. Mehrfachnutzung)?
  - Wie können die östliche und westliche Seite des Bahnhofraums sowie das linke und rechte Seeufer insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr im Sinne der Stadt der kurzen Wege besser vernetzt werden?

- Wie kann eine genügende Versorgung mit **öffentlichem Freiraum** sichergestellt werden?
  - Welche bestehenden Freiräume können aufgewertet und besser zugänglich gemacht werden?
  - Wo können zusätzliche Freiräume geschaffen werden und welche Funktionen und Nutzungen sind im öffentlichen Freiraum zu ergänzen?
  - Welche ortsspezifischen Massnahmen sind für ein gutes Stadtklima notwendig?
  - Wo und wie werden im Gleisumfeld durch Umnutzungen wegfallende wertvolle Lebensräume von Flora und Fauna im Sinne des ökologischen Ersatzes kompensiert, wo werden ergänzende ökologischen Ausgleichsflächen bzw. Lebensräume zur Förderung der urbanen Biodiversität geschaffen?

- Welche Chancen bestehen für die **Stadtentwicklung** Luzerns und wie können diese bestmöglich genutzt werden?
  - Welche städtebaulichen Grundsätze sind für die Entwicklung des Bahnhofsumfelds zu formulieren?
  - Wie kann eine sinnvolle Etappierung der Entwicklungen aussehen?
  - Wie kann mit der heute reinen Arbeitszone entlang der Werkhofstrasse umgegangen werden, ohne dass Arbeitsplätze verdrängt werden?
  - Wie können die bereits bestehenden Entwicklungsvorstellungen zum linken Seeufer aufgenommen und für die freiwerdenden Flächen genutzt werden?

Leitfrage II

Welche konkreten Möglichkeiten bestehen, um Elemente des Entwicklungskonzepts zum Bahnhof und dessen Umgebung bereits während der Bauphase zu implementieren und wie kann grundsätzlich eine robuste und aufwärtskompatible Entwicklung gewährleistet werden?

- Wie kann die **Bauphase** des DBL stadtverträglich organisiert und Provisorien möglichst vermieden werden?
  - Wo sind die Funktionen der bestehenden Mobilitätsdrehscheibe in der Bauphase anzuordnen, sodass möglichst wenige Einschränkungen für das Angebot entstehen?
  - Welche Elemente der zukünftigen Mobilitätsdrehscheibe können bereits vor der Inbetriebnahme des DBL erstellt werden, um auf Provisorien verzichten zu können?
  - Welche Möglichkeiten bestehen, um den Bau des DBL so minimalinvasiv wie möglich zu gestalten und die Auswirkungen der Bauphase auf das Gesamtverkehrssystem möglichst gering zu halten?
  - Wie kann während der Bauphase die Schiffnutzung der SGV weiterhin garantiert und die Auswirkungen auf den Tourismus möglichst geringgehalten werden?

- Wie kann eine **robuste und aufwärtskompatible Entwicklung** des Bahnhofraums gewährleistet werden, welche zukünftigen, noch nicht absehbaren Entwicklungen, Stand hält?
  - Welche Chancen und Risiken für die Entwicklung des Bahnhofraums sind zukünftig zu erwarten und wie kann damit umgegangen werden?
  - Wie kann im Bahnhofraum auf tiefgreifende Veränderungen im Mobilitätsverhalten reagiert werden?

[1] Gemäss Protokollbemerkung des Grossen Stadtrates zum B+A 25/2019 «Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) Phase 1».

[2] Widerspricht dem heutigen kantonalen Richtplan.

  - Welche stadtweiten oder sogar regionalen Entwicklungen könnten durch die Entwicklungen im Bahnhofraum angestossen werden?

- Welche **passenden Teilprojekte** könnten zusammen mit den Partnern bereits ab 2022 angepackt werden?
  - Wie sieht eine schrittweise Umsetzung des Entwicklungskonzepts aus?
  - Welche bestehenden Projekte müssen aufgrund der Erkenntnisse der Testplanung angepasst werden?

2.1.1 Rahmenbedingungen

Um die Annahmen und Anforderungen der Partner an die Testplanung klar darstellen zu können, wurden Rahmenbedingungen formuliert. Sie gliederten sich in drei verschiedene Elemente:

- Im **«Raumprogramm»** sind diejenigen Funktionen aufgeführt, die von den Partnern nach dem Stand des Wissens vor der Testplanung als zwingend angesehen wurden. Diese Funktionen und Elemente waren in dem als massgeblich bezeichneten Perimeter unterzubringen. Dieses «Raumprogramm » ist weder überprüft noch konnte gewährleistet werden, dass alle diese Funktionen im engeren Bearbeitungsperimeter angeordnet werden können. Das Begleitgremium hatte die Aufgabe, die im «Raumprogramm» formulierten Interessen zu wahren und mögliche Änderungen mit den Teams zu diskutieren.
- Für die Anordnung der unterschiedlichen Nutzungen und Funktionen sowie für den Umgang mit dem Bestand, wurden **«Regeln»** definiert, die für die Erarbeitung des Entwicklungskonzepts sowie der Anordnungen von Funktionen und Nutzungen zu befolgen waren. Auch hier waren Konflikte zu identifizieren und Abweichungen von den Regeln zu begründen.
- Die **«Grundlagen»** stellten sowohl übergeordnete Planwerke als auch in Planung und Realisierung befindliche Entwicklungen dar, die bei der Erarbeitung des Entwicklungskonzepts zu beachten waren. Diese Grundlagen wurden den Teams zu Beginn der Testplanung abgegeben.

Das Bauwerk des DBL, seine Gleisgeometrie, das bestehende Aufnahmegebäude sowie der Betrieb des Bahnhofs waren explizit nicht Bestandteil der Aufgabenstellung und in ihrem aktuellen Planungsstand als gegeben anzunehmen.

Die kompletten Rahmenbedingungen finden sich im Anhang (6.2). Eine Zusammenfassung der wichtigsten Aussagen aus den Grundlagen ist in der «Lagebeurteilung 2020» dokumentiert.

2.2 Perimeter und Teilbereiche

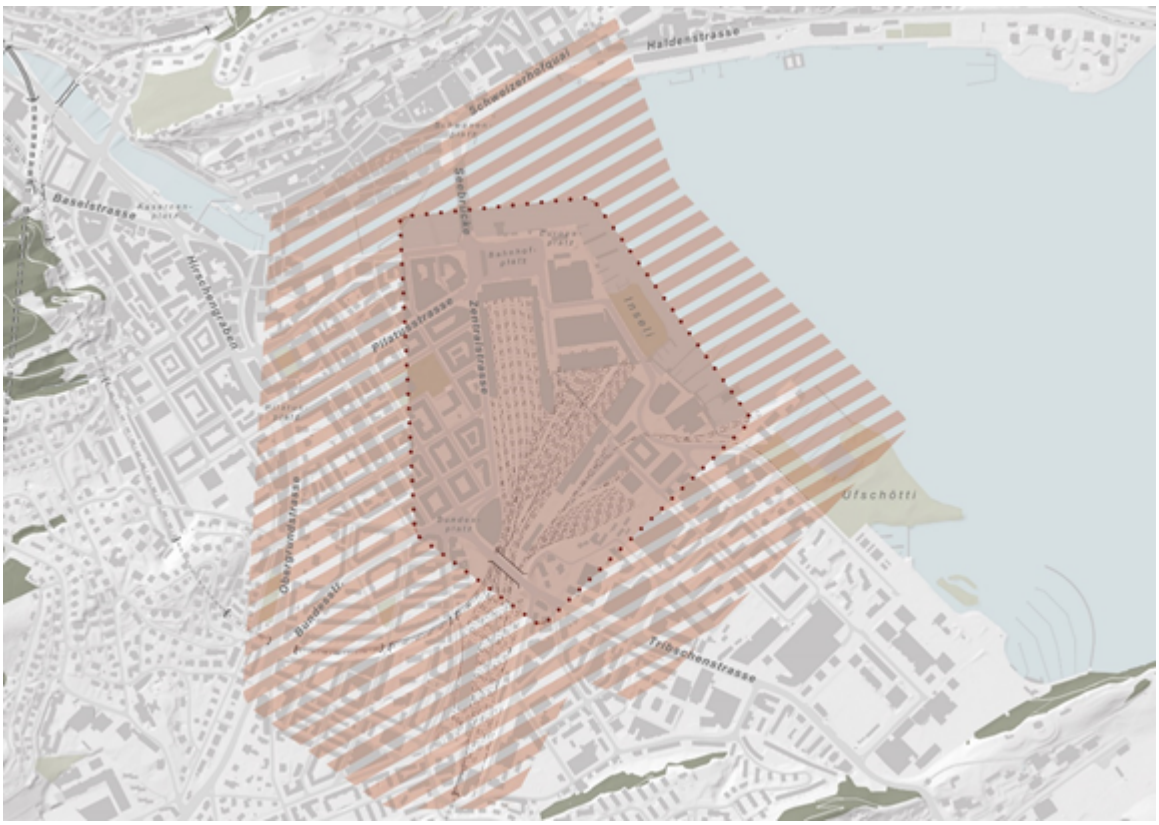


Abbildung 4: Engerer und weiterer Bearbeitungsperimeter

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

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

Der Betrachtungsperimeter richtete sich nach dem entsprechenden Thema und konnte daher stark variieren.

Spezialfall: Verkehrssystem
Die Mobilitätsbedürfnisse machen weder an den für die Testplanung vorgesehenen Perimetern noch an den Gemeindegrenzen halt und können deshalb auch nicht unabhängig von den umliegenden Gemeinden und vom Kanton gesteuert werden. Trotzdem sollte exemplarisch für den Bahnhofsraum aufgezeigt werden, wie der Verkehr 2040 organisiert werden kann. Das zukünftige Verkehrssystem muss in der Lage sein, die Anforderungen des DBL als funktionierende Mobilitätsdrehscheibe zu erfüllen und mindestens die Vorgaben zum Modal Split gemäss Mobilitätsstrategie 2035 erreichen (37 Prozent ÖV, 15 Prozent Fuss-, 10 Prozent Veloverkehr, 36 Prozent MIV und 2 Prozent Übrige). Zusätzlich war der politische Prüfauftrag aus dem Parlament[3] zu berücksichtigen, der verlangt, dass sich der Anteil des MIV am Modal Split bis im Jahr der Eröffnung des DBL im Vergleich zu 2019 zu halbieren hat.

[3] Protokollbemerkung des Grossen Stadtrates zum B+A 25/2019 «Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) Phase 1»

Teilbereiche und Bezeichnungen des engeren Betrachtungsperimeters

Im Laufe der Testplanung wurden folgende Bezeichnungen für die einzelnen Teilbereiche eingeführt, die in der Folge verwendet werden. Diese dienen ausschliesslich der Identifikation und Verortung einzelner Vorschläge und sind keine Vorschläge für Namensgebungen, sofern diese nicht schon verwendet werden.

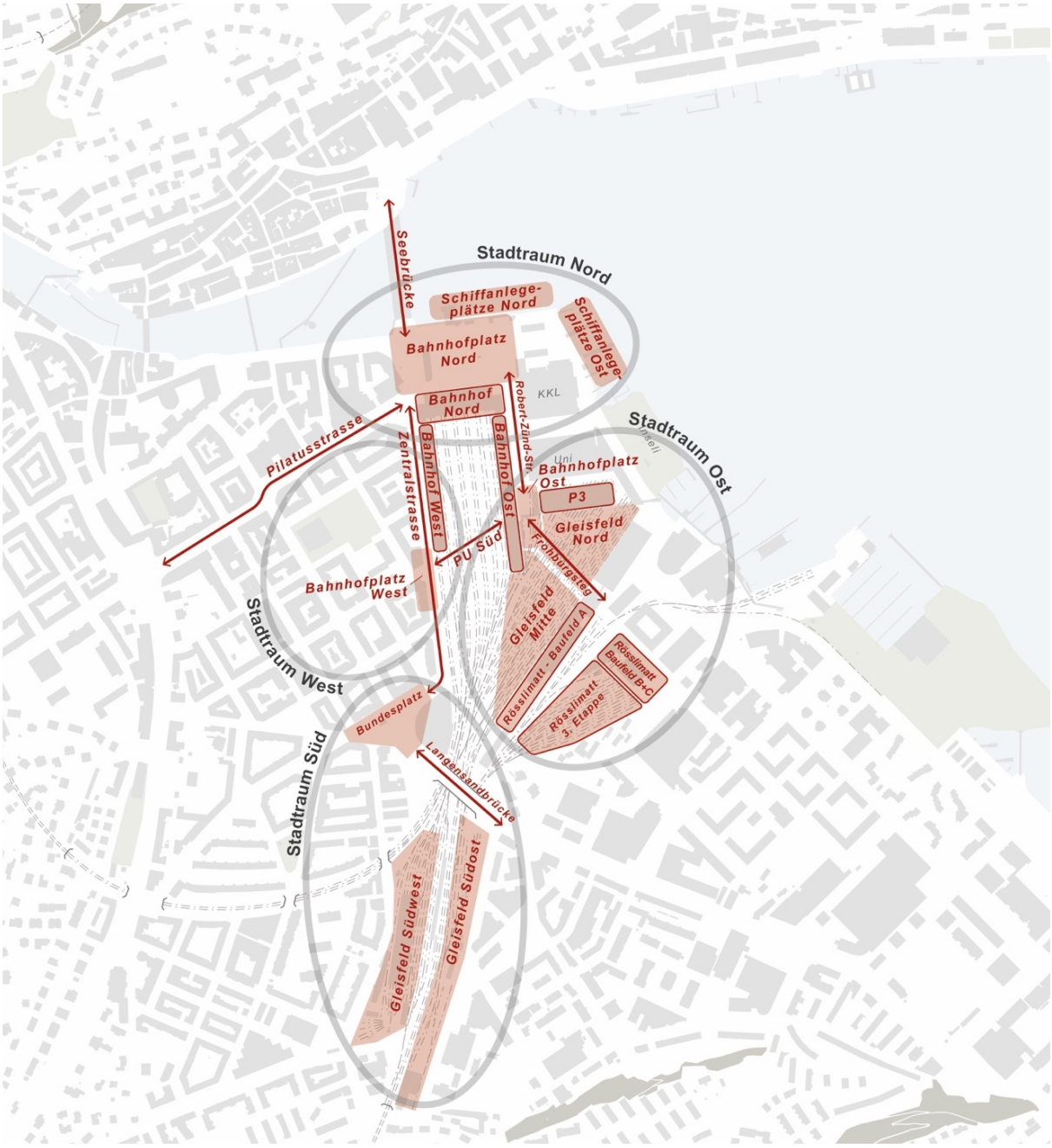


Abbildung 5: Bezeichnung der Teilbereiche im engeren Bearbeitungsperimeter und der Stadträume (Siehe Empfehlungen zu den Stadt- und Freiräumen, 5.3)

3 Ergebnisse und Würdigungen der Arbeiten

Das Beurteilungsgremium bedankt sich bei allen drei Bearbeitungsteams für die intensive, inspirierende und umfassende Bearbeitung dieser komplexen und herausfordernden Aufgabe im Herzen der Stadt Luzern. Alle Teams haben mit ihren Vorschlägen einen äusserst wertvollen Beitrag zur Diskussion um eine zukunftsfähige und schrittweise realisierbare Entwicklungsstrategie für den Bahnhofraum geleistet.

Die Zwischen- und Schlusspräsentationen waren für alle Beteiligten herausfordernde Anlässe mit einem dichten Programm, in denen der Ideenaustauch im Vordergrund stand. Das Begleitgremium möchte sich für die zahlreichen und wertvollen Diskussionen bedanken, zu denen die Teams mit ihren Arbeiten, ihrer Motivation und ihrer Offenheit massgeblich beigetragen haben.

Nach jeder Zwischenpräsentation wurde den Teams vom Begleitgremium Hinweise und Spezialaufgaben für die weitere Bearbeitung mit auf den Weg gegeben, um spezifische Aspekte des Konzepts zu vertiefen oder noch offene Fragen zu beantworten. Trotz der Bemühungen, mit den Hinweisen die Diversität der Konzepte für die weitere Diskussion zu fördern, zeigt sich das Begleitgremium auch überrascht, dass die Teams bei vielen Orten und Fragestellungen zu sehr ähnlichen Ergebnissen kamen. Dies wiederum erleichtert es, zentrale Eckpunkte einer zukünftigen Entwicklung zu formulieren, die durch die Erkenntnisse dreier Teams gestützt werden. Zum Beispiel haben alle drei Teams gezeigt, dass die Vermeidung von Einschränkungen und Provisorien während der Bauphase durch entscheidende Veränderungen im Stadtraum schon vor dem Bau des DBL angegangen werden können.

Das Beurteilungsgremium würdigt die Konsistenz und Bearbeitungstiefe, mit welcher die Aufgabenstellung über zwei unterschiedlichen Zeithorizonten ausgearbeitet wurde. Die vorliegenden Konzepte sind als hochstehend zu bewerten und bilden eine wertvolle Basis für die hier formulierten Empfehlungen. Die in der Folge formulierte Zusammenfassung und Würdigung der einzelnen Beiträge der Teams vermag ihren Ideenreichtum und die teilweise erreichte Tiefe der einzelnen Beiträge nicht darzustellen, daher stehen die Schlussberichte der Teams für die folgende Diskussionsphase als Download zur Verfügung.

3.1 Team 1 «Van de Wetering»

Das Team «Van de Wetering» möchte die Jahrhundertchance des Bahnhofs nutzen, um den Bahnhof stärker in die Stadt zu integrieren. Mit den Leitideen des «japanischen Bahnhofs» und dem Stadtraum «Corniche» zielt es auf eine integrale, grossräumige Verbesserung des gesamten Bahnhofraums ab. Die Quartiere an den drei Bahnhofsseiten sollen unterschiedliche Identitäten aufweisen. Das neue «Bahnhofsquartier am See» wandelt die Bahnhofsrückseite im Osten zur Front und nutzt die Chance auf ein neues Stück Stadt. Im Zentrum steht ein fast komplett freier Bahnhofplatz Nord, der durch eine radikale Vereinfachung der Verkehrssysteme ermöglicht wird. Es denkt mit seinem Zielbild 2060 weit über den Bau des DBL hinaus, zeigt aber gleichzeitig auf, in welchen Schritten dieses Ziel ab heute zu erreichen ist.



Abbildung 6: Gesamtkonzept Team «Van de Wetering»

Das Team sieht im Projekt des Durchgangsbahnhofs eine einmalige Chance, die Bedeutung des Ortes zu stärken und die Stadtentwicklung und Stadtmobilität neu zu denken. Es verweist dabei auf die bereits einmal genutzte Chance der Verlegung des Bahnhofs im 19. Jahrhundert, stellt aber auch klar, dass das heutige Projekt des Durchgangsbahnhofs von Einzelinteressen geprägt ist, denen der Mut zum «Schritt in die Zukunft» fehlt. Mit dem Zielbild 2060 geht das Team daher über den Planungshorizont des DBL hinaus und zeigt auf, wie schon morgen mit diesem Schritt gestartet werden kann.

Das Konzept zielt mit seinen Leitsätzen auf die konsequente Stärkung des Fussverkehrs als wichtigstem «Verkehrsträger im Bahnhofraum» ab. Es schlägt eine durchgehende «Corniche» bis zur Langensandbrücke vor, die vor einer dichten und urbanen Front zur Bahn liegt. Im Bereich des Bahnhofs ermöglichen partielle Öffnungen der Seitenflügel Stadtperrons, die den direkten Zugang zu den umliegenden Quartieren ermöglichen. Freiräume mit Aufenthaltsqualitäten und eine feinmaschige Vernetzung (insb. für den Fuss- und Veloverkehr) charakterisieren die Corniche. Hier liegen auch die drei Bahnhofplätze, die gemeinsam zwei Umsteigeachsen auf den ÖV bilden und den Zugang zum Tiefbahnhof ermöglichen. Die nördliche Umsteigeachse auf dem heutigen Bahnhofplatz bleibt der Hauptumsteigepunkt. Die Personenströme sollen aber so gut wie möglich in die neue Umsteigeachse der PU-Süd gelenkt werden.

Der heutige Bahnhofplatz Nord ist nahezu frei von verkehrlichen Nutzungen und bildet einen grosszügigen offenen Stadtplatz, der vor allem dem Fussverkehr und dem Aufenthalt dient sowie die Lage am See als in der Schweiz einmalige Situation maximal ausnutzt. Die Bushaltestellen sind neu gebündelt auf dem «Metropolplatz» sowie der Pilatus- und Zentralstrasse angeordnet. Der Platz selbst ist vielseitig gestalt- und bespielbar und wird von einem verbreiterten Baumdach am See gesäumt.

Die Umsteigeachse PU-Süd erstreckt sich zwischen den beiden neuen Bahnhofplätzen Ost und West und bildet eine wichtige Bahnhof- und Stadtachse. Deren Ziel ist es, zur Entlastung der Umsteigeachse Bahnhofplatz Nord beizutragen und die beiden Quartiere Rösslimatt und Hirschmatt zu verbinden. Dazu werden die Unterführung durch ihre senkrechte Anordnung verkürzt und verschiedene Verkehrsfunktionen an den beiden Plätzen gebündelt. Der Bahnhofplatz Ost dient als repräsentativer Ankunftsort mit belebten Erdgeschossen, direkter Verbindung zum See und Scharnier zwischen Bahnhof und Tribschenquartier. Die Personenunterführung (PU) Süd soll mit Kleingeschäften belebt werden.

Das südliche Ende der Corniche bildet die Langensandbrücke mit dem Bundes- und dem neuen «Tribschenplatz». Die Brücke bildet zukünftig eine wichtige Drehscheibe im Süden des Bahnhofs, die vor allem für den Velo- und Fussverkehr attraktiv ist und direkte Zugänge zu den Bahnhofplätzen Ost und West ermöglicht. Dazu wird die heutige Brücke verbreitert und mit neuen Rampen in Richtung Tribschen versehen. Der Bundesplatz wird zum attraktiven Stadtplatz umgestaltet und bildet mit dem Tribschenplatz am gegenüberliegenden Brückenkopf ein Tor zur Innenstadt. Südlich davon sollen die Entwicklungsgebiete im Bereich Steghof schrittweise und kleinteilig entwickelt werden.

Während rund um den Bahnhofplatz West die Aufwertung des öffentlichen Raums und das «Platz-schaffen» im Vordergrund stehen, besteht im Osten die Chance auf einen Quantensprung in der Stadtentwicklung. Die heutige Rückseite des Bahnhofs mit einmaliger Lagequalität kann nach dem Bau des DBL in ein neues Bahnhofsquartier am See entwickelt werden, welches das Bindeglied zwischen den Kultur- und Bildungseinrichtungen, dem Tribschenquartier und dem Bahnhof ist. Um dieses Quartier in seiner vollen Ausdehnung zu ermöglichen, werden die Abstellanlagen der zb in den Süden entlang der Fruttstrasse verlegt.

Der Quantensprung im Verkehrssystem wird durch die Vereinfachung des Knotens der Pilatusstrasse / Zentralstrasse / Bahnhofplatz erreicht. Durch die Sperrung des Bahnhofplatzes und den Wegfall des P1 entfällt eine wichtige Zieldestination des MIV und ermöglicht eine Redimensionierung des komplexen Knotens. Durch die mit flankierenden Massnahmen erreichte Halbierung der Fahrten gegenüber heute, werden attraktive Querungen für den Fuss- und Veloverkehr möglich. Gleichzeitig schafft der vereinfachte Knoten Platz für die neue Bushaltestelle am Metropolplatz, welche die zentrale Drehscheibe für das hauptsächlich aus Durchmesserlinien bestehende Bussystems ist. Gemeinsam mit der neuen Haltestelle am Bahnhofplatz West, an der die noch bestehenden Radiallinien enden, bestehen zwei zentrale Zugangs- und Umsteigepunkte zwischen Bahn- und Busverkehr. Der Bahnhofplatz Ost wird nur von einer Ortsbuslinie durch das Tribschenquartier bedient, die an der Haltestelle Werkhofstrasse mit dem übrigen Bussystem verbunden ist.

Mit dem Velo ist der Bahnhofraum von allen Seiten gut erreichbar – insbesondere aber von Süden über die Langensandbrücke als zentraler Verteiler. Durch eine neue Veloroute über den überdeckten Bahneinschnitt ist der Bahnhof besser an den Südwesten der Stadt angebunden. An jedem Zugang zum Bahnhof befinden sich überdachte Velostationen, die von weiteren Abstellplätzen in der Zentralstrasse und den angrenzenden Quartieren flankiert werden. Im Norden wird der Veloverkehr beruhigt über den Bahnhof geführt.

Für die Umsetzung verfolgt das Team den Ansatz der Gleichzeitigkeit und Ganzheitlichkeit. Durch die Nutzung von Synergien kann der Quantensprung in einfachen Schritten erreicht und die Effizienz der Massnahmen durch die

Gleichzeitigkeit der Auswirkung von Massnahmen gesteigert werden. In mehreren Etappen zeigt das Team auf, wie die Reorganisation des Verkehrssystems sowie das Freispielen des Bahnhofplatzes schon vor dem Bau des DBL erreicht werden kann, sodass die Bauphase mit lokalen Einschränkungen, aber ohne grosse Provisorien gemeistert werden kann.

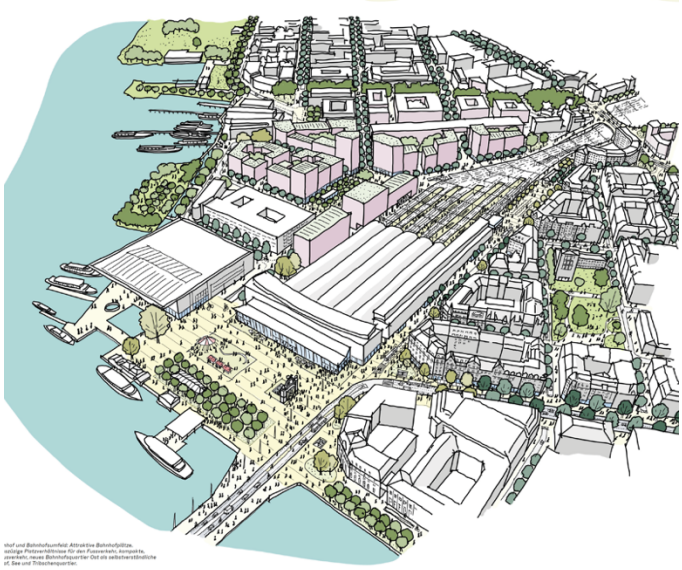


Abbildung 7: Stadtraum Corniche und Quartier am See



Abbildung 8: Senkrechte PU-Süd





Abbildung 9: Bushaltestelle «Metropolplatz» (Visualisierung links und Plangrafik rechts)

Würdigung

Das Konzept des Teams «Van de Wetering» hat Klarheit und eine durchgehende Logik. Die Darstellung der einzelnen Bestandteile und Etappen ist durchdacht aufgebaut, verständlich und gut argumentiert. Die Leitideendes «japanischen Bahnhofs» und dem Stadtraum «Corniche» zielen auf einen durchlässigen und in die Stadt integrierten Bahnhof ab. Dementsprechend stehen die Verbesserungen für den öffentlichen Raum und die Fussgängerinnen und Fussgänger im Vordergrund des Konzepts. Der radikal aufgeräumte Bahnhofplatz ist die auffälligste Massnahme dieses Bestrebens: Mit dem Angebot verschiedener Optionen seiner Bespielung, so auch mit spannenden Details wie dem gedrehten Portal des alten Bahnhofs, zeigt das Team die Potenziale dieses Platzes am See überzeugend auf. Auch zeigt sich mit den Vorschlägen zur Umorganisation der unterirdischen Anlieferung und dem Rückbau des Untergeschosses zur Ermöglichung des Baumdachs, die tiefe Durchdringung der Aufgaben und deren Lösung exemplarisch. Gleichzeitig fehlt diese Tiefe bei der Konkretisierung der Leitideen und deren Konsequenzen für den Bahnhofraum an einigen Stellen.

Ebenso radikal wie mit seiner Klarheit bestechend ist die Neuorganisation der zentralen Bushaltestelle am «Monopolplatz» in Verbindung mit der starken Vereinfachung des Knotens Pilatus-/ Zentralstrasse. Auch hier zeigt das Team eine völlig neue Option auf, die in der für eine Testplanung nötigen Tiefe geprüft und argumentiert wird. Herauszuheben sind hier die Überlegungen zum vereinfachten Knoten, zum Modal Split und zur Führung der Personenströme, die für die weitere Entwicklung von grossem Wert sein werden.

Auch im restlichen Stadtraum vermag das Team die Chancen des DBL für die Stadt Luzern gut zu nutzen. Mit der gut argumentierten Verlegung der Abstellanlagen der zb nach Süden maximiert das Team die Potenziale für den neuen Stadtteil mit herausragender Lagequalität. Dieser wird auch für einen grosszügigen Freiraum rund um das Gleisfeld genutzt. Das Team erkennt richtigerweise, dass sich die Entwicklungen in diesem Quartier heute noch nicht detailliert planen lassen, jedoch wären hier weitergehende Überlegungen zu Nutzungen wünschenswert gewesen. Ebenso zeigt sich damit auch der Nachteil der kompletten Sperrung des Bahnhofplatzes, der das heute schon bedeutsame Gebiet im Osten nur über Umwege mit dem ÖV-System der Stadt verknüpft.

Das Konzept zeigt mit seinen klugen Bausteinen und Entwicklungsschritten die Chancen des DBL für die Stadt Luzern auch schon vor dem Bau des DBL auf. Es basiert aber auf einigen Entscheidungen wie dem Verzicht auf einen Buskorridor Ost oder der frühzeitigen Auflösung des P1, die, wenn auch gut argumentiert, möglicherweise noch weiterer Überzeugungsarbeit bedürfen.

zusammensetzung des Teams

Städtebau / Federführung:	Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich
Schlüsselperson:	Han Van de Wetering
Mitarbeit:	Laurence Beuchat
Freiraum:	Hager Partner AG, Zürich
Schlüsselperson:	Monika Schenk
Mitarbeit:	Mirjam Scharnofske Nicolas Sauter
Verkehrsplanung:	Basler & Hofmann AG, Zürich
Schlüsselperson:	Ulrike Huwer
Mitarbeit:	Mattia De Virgilio Elias Staudinger
Bauingenieurwesen:	Basler & Hofmann AG, Zürich
Schlüsselperson:	Jan Reifle
Soziologie:	Hochschule Luzern – soziale Arbeit, Luzern
Schlüsselperson:	Alexa Bodammer

3.2 Team 2 «yellow z»

Das Team «yellow z» fordert mit der Leitidee «Gleisfelder zu Stadtboden» die konsequente Nutzung der Jahrhundertchance DBL für die Reorganisation des Stadtraums Luzern in Verbindung mit dem Umbau des Bahnhofs. Gleichzeitig zeigt es die Zusammenhänge zwischen der regionalen Entwicklung und den Möglichkeiten im Bahnhofraum, insbesondere im Verkehr auf. yellow z entwickelt ein urbanes Dreigestirn um den Bahnhof mit dem Bahnhofplatz als Auftakt zur Stadt und Begegnungsort, dem Hirschmattquartiers mit besserer Verbindung zum See sowie der Entwicklung eines «multifunktionalem neuen Stadtbausteins» inklusive City- Logistik auf den ehemaligen Gleisflächen an der Ostseite des Bahnhofs. Zusammengehalten werden die drei Bausteine von einem dichten Freiraumnetz sowie dem Bahnhof selbst, den eine stark erhöhte Durchlässigkeit prägt.



Abbildung 10: Gesamtkonzept Team «yellow z»

Das Konzept des urbanen Dreigestirns wird aus dem Stadtraster sowie den unterschiedlichen Charakteren der angrenzenden Quartiere und ihrer Nutzungsprofile entwickelt. Die Verbindung dieser Quartiere findet durch und unter dem Bahnhof statt. Daher wird neben der grosszügigen Gestaltung des Bahnhofplatzes Nord die Öffnung der Erdgeschosse des Bahnhofs, eine überbreite Personenunterführung zwischen Habsburger- und Bürgenstrasse, respektive den Bahnhofplätzen Ost und West sowie ein «Stadtperron» in der Mitte der Perronhalle vorgeschlagen. In Kombination öffnen diese Elemente den Bahnhof in die Stadt und bringen die Quartiere mit ihren unterschiedlichen Nutzungsansprüchen zusammen.

Der neue Stadtbaustein im Osten des Bahnhofs stellt das Kernstück der Jahrhundertchance dar. Durch die Aufhebung aller Gleisflächen und die Verschiebung der zb Abstellgleisanlagen in den Bereich der heutigen Unterhaltsanlagen im Süden wird hier die Gelegenheit genutzt, neue Stadt zu machen. Mit einem differenzierten Nutzungskonzept und einem neuen Hochpunkt wird das Potenzial des neuen Stadtbausteins verdeutlicht. Am Rand des Gleisfelds wird nach dem Motto «Umschlagen statt abstellen» ein Standort für die City-Logistik vorgeschlagen, der die Lagegunst des Gleis- und Strassenanschlusses nutzt und in den oberen Stockwerken mit Büros und urbanem Wohnen verknüpft wird. Gemeinsam mit dem geplanten Fernbusterminal im Erdgeschoss des heutigen P3, den zahlreichen Bildungseinrichtungen und einer Vielzahl weiterer Nutzungen soll dieses neue Stück Stadt rund um die Uhr belebt werden. Spezielle Orte wie der Südteil des Postgebäudes sowie das Stellwerk bieten zudem Möglichkeitsräume, die es in Szene zu setzen und für die Belebung des Quartiers zu nutzen gilt.

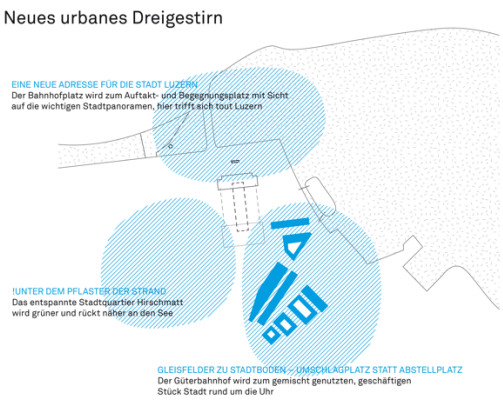
Das Freiraumnetz spielt für den gesamten Bahnhofraum aus Sicht des Teams eine bedeutsame Rolle. Ausgehend vom «Langensandpark» im Osten, der zum Freiraumband erweiterten Langensandbücke, spannt sich ein Freiraumfächer zum See auf, der aus den ursprünglichen Landschaftselementen des Ortes entwickelt ist und die ursprüngliche Orientierung der Gleisflächen aufnimmt. Mit diesen Massnahmen (und den bereits geplanten Freiräumen des GP Rösslimatt) sollen für Luzern überdurchschnittlich grosse neue Frei- und Parkräume geschaffen werden. Auch die Plätze und Strassenräume werden als Freiräume verstanden, haben unterschiedliche Charakteristiken und sind wo immer möglich mit Baumreihen versehen. Die heutige Zufahrt der SBB wird überdeckt und spinnt so das geplante Freiraumnetz im Südwesten weiter.

Im ÖV verfolgt das Team eine regionale Netzkonzeption, die durch den Bau des DBL möglich wird. Der regionale Busverkehr soll bereits vor der Stadt an neuen Regio-Hubs an das künftig leistungsstarke S-Bahnsystem angeschlossen werden und Fahrgäste mit dem Zug in die Stadt bringen. So kann die Anzahl der regionalen Buslinien reduziert werden, die heute am Bahnhofplatz Nord wenden. Die Stadtbuslinien sollen zudem konsequent als Durchmesserlinien geführt werden, was durch neue Buskorridore in der Bürgen- und Zentralstrasse ermöglicht wird. Für die weiterhin im Bahnhofraum endenden Linien wird ein Wende- und Warteplatz auf Höhe der Werft vorgeschlagen. Auf diese Weise können die Buskanten auf dem Bahnhofplatz Nord reduziert und im Weststeil des Platzes konzentriert werden.

Mit Hilfe einer Spange zur Autobahn im Norden der Stadt kann die Seebrücke nach Ansicht des Teams für den MIV gesperrt werden. Dies ermöglicht eine Abklassierung der heutigen Kantonsstrassen in der Innenstadt, reduziert die Fahrten im Bahnhofraum drastisch und macht Platz für ÖV und Veloverkehr auf dem heutigen Hauptstrassennetz. Als Folge dieser Entwicklung können einzelne Quartierstrassen wie die Habsburgerstrasse als neue verkehrsfreie Aufenthaltsräume genutzt werden. Gelingt die Sperrung der Seebrücke nicht, soll der Verkehr durch Temporeduktion und eine Reduktion der Parkierungsmöglichkeiten im Bahnhofraum dennoch soweit reduziert werden, dass eine Priorisierung der Busse möglich ist. Dann müssen die Veloverbindungen wie heute über die Quartierstrassen organisiert werden. Für den Veloverkehr setzt das Team neben neuen Räumen auf den Hauptstrassen auf die Förderung der beiden Querungen am Bahnhofplatz Nord und der Langensandbrücke. Zudem wird statt unterirdischen Velostationen Platz für weitere Abstellmöglichkeiten in den geöffneten Erdgeschossen der Seitenflügel des Bahnhofs angeboten.

Auch nach Ansicht dieses Teams kann und muss schon vor dem Bau des DBL mit der Reorganisation des Verkehrssystem begonnen werden, um die Behinderungen in der Stadt während der Bauphase so gering wie möglich zu halten und erste Mehrwerte für die Stadt zu generieren. Hierbei können beispielsweise neue Buslinienführungen auch erst testweise eingeführt und dann verstetigt werden. Eine Voraussetzung hierfür ist die Einführung des verschärften Parkregimes sowie einer schrittweisen Dosierung des MIV, um eine erste Reduktion der Verkehrsbelastung auf den Hauptachsen zu erreichen. Ebenso können erste Elemente des Freiraumnetzes umgesetzt werden, um die neuen Qualitäten im Osten des Bahnhofsraums von Beginn an zum Tragen zu bringen.

In der Bauphase selbst geht es dem Team nicht nur um eine minimale Beeinträchtigung der Stadt, sondern auch um das Erlebbarmachen und Inszenieren des Jahrhundertbauwerks. Mit Aussichtstürmen im Bereich des Frohburgstegs und auf dem Bahnhofplatz, Infopoints oder Beobachtercafés sowie Baustellenspaziergängen soll das Bauwerk und sein Entstehen der Bevölkerung sowie Besucherinnen und Besuchern der Stadt nahegebracht werden, wenn nicht gar zur Attraktion werden.





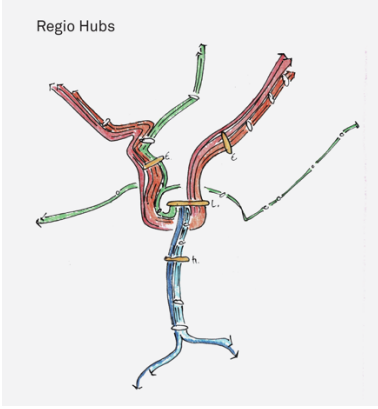


Abbildung 11: Stadtbaustein Ost als Teil eines urbanen Dreigestirns

Abbildung 12: Regionale Betrachtung des ÖV

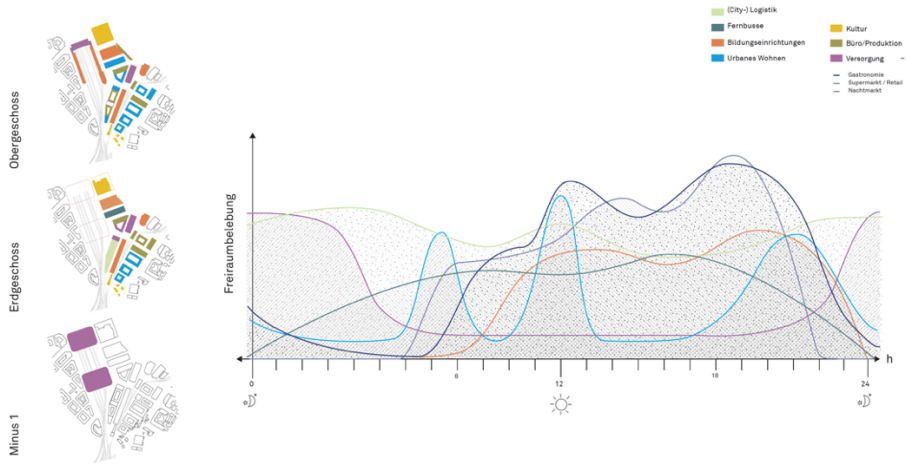




Abbildung 13: 24-h Belebung des neuen Stadtteils

Abbildung 14: Ausschnitt Freiraumkonzept

Würdigung

Das Konzept des Teams «yellow z» zeichnet ein konsequentes Zukunftsbild der «Jahrhundertchance DBL». Dabei zeigt es nicht nur auf, wie diese Chance im direkten Bahnhofsumfeld durch die Öffnung und Vernetzung des Bahnhofs mit der Stadt genutzt werden kann und sollte, sondern nimmt zu vielen Aspekten des Entwurfs bewusst die regionale Perspektive in den Blick. Mit dieser Perspektive vermag das Team die Mehrwehrte des DBL für die Entwicklung der Region Luzern zutage zu fördern. Besonders gut gelingt dies im Bereich des ÖV, indem es die Möglichkeiten der Weiterentwicklung des Bus- und S-Bahnverkehrs ausnutzt und das Bussystem so von unnötigen Fahrten in die Innenstadt entlasten kann, ohne die Erreichbarkeit des Zentrums zu reduzieren. Auch wenn der Transfer der regionalen Perspektive auf den Bearbeitungsperimeter nicht immer gelingt, wird durch diese Sichtweise deutlich, dass der DBL für die Entwicklung der gesamten Region von Bedeutung und durch flankierende Massnahmen in der Region zu optimieren bzw. zu stärken ist.

Das Sichtbarmachen der Entwicklungsidee «Gelegenheit macht (neue) Stadt» verfolgt das Team im Bahnhofraum jedoch mit Akribie. Insbesondere im Osten werden mit der Bürgenstrasse als neuer Stadtachse und seinen durchmischten und teilweise grossstädtischen Nutzungen die Potenziale für die Stadtentwicklung Luzerns verdeutlicht. Besonders hervorzuheben ist die Integration der City-Logistik in den neuen Stadtbaustein, der die Lagegunst der Flächen in Gleisnähe für strategische Nutzungen aufzeigt. Die Akribie zeigt sich auch in der Konzeption des Freiraums. Hier bietet das Team ein grosszügiges Freiraumnetz basierend auf bereits vorhandenen Überlegungen der Stadt an, welches einen Mehrwehrt für die derzeit unterversorgten Stadtteile darstellt, aber an manchen Stellen wie dem Park auf der Langensandbrücke oder der Gestaltung des Bahnhofplatzes Nord fast schon einen Schritt zu weit geht.

Mit dem Vorschlag zur Sperrung der Seebrücke für den MIV stellt das Team auch eine Jahrhundertchance für das städtische Verkehrssystem zur Diskussion. Hier zeigt sich die konzeptionelle Stärke des Zukunftsbildes, das jedoch Fragen der möglichen Umsetzung offenlässt. Nicht zuletzt mit dem Vorschlag der Inszenierung der zehnjährigen Baustelle leistet das Team yellow z mit seinem Zukunftsbild einen wertvollen Beitrag für die weitere Entwicklung, der einige streitbare aber zu diskutierende Themen zu Tage gefördert hat.

Zusammensetzung des Teams

Städtebau / Federführung:	yellow z Urbanism Architecture AG, Zürich
Schlüsselperson:	Michael Koch
Mitarbeit:	Andreas Nütten Seline Grüter Max Sand Franziska Kocks
Freiraum:	SSK Landschaftsarchitekten, Wettingen
Schlüsselperson:	Raphael Aeberhard
Mitarbeit:	Simona Meyer
Verkehrsplanung:	Schneiter Verkehrsplanung AG, Zürich
Schlüsselperson:	Marc Schneiter
Mitarbeit:	Iwan Strub
Bauingenieurwesen:	Ingenieurbureau Heierli AG, Zürich
Schlüsselperson:	Tobias Gerber
Soziologie:	FHNW, Muttenz
Schlüsselperson:	Christina Schumacher

3.3 Team 3 «Güller Güller»

Mit dem Leitsatz «Bahnhof Luzern 360° offen, ab heute» zeigt das Team überzeugend Möglichkeiten auf, wie der Bahnhof zukünftig von allen Seiten und zu jedem Zeitpunkt der Entwicklung zugänglich gemacht sowie für die Stadtentwicklung genutzt werden kann. Zentral für das Konzept ist die maximale Verknüpfung der Stadtebene mit dem Untergeschoss des Bahnhofs durch die weit geöffneten, überdachten Ein- und Ausgänge zum Bahnhof. Mit der signifikanten Verbesserung der bahnhofsquerenden Fuss- und Veloverbindungen wird der Bahnhof zum durch gängigen Stadtraum. Dabei zeigt das Team auch auf, dass sich viele der Massnahmen schon vor dem Bau des DBL realisieren lassen und so die Funktionalität und Attraktivität des Bahnhofumfelds erhöhen. Hierzu zählt das Busnetz, dass an jedem der Bahnhofszugänge attraktive Umsteigemöglichkeiten vorsieht sowie multifunktionale Freiräume, die der Verbesserung des Stadtklimas dienen sollen.

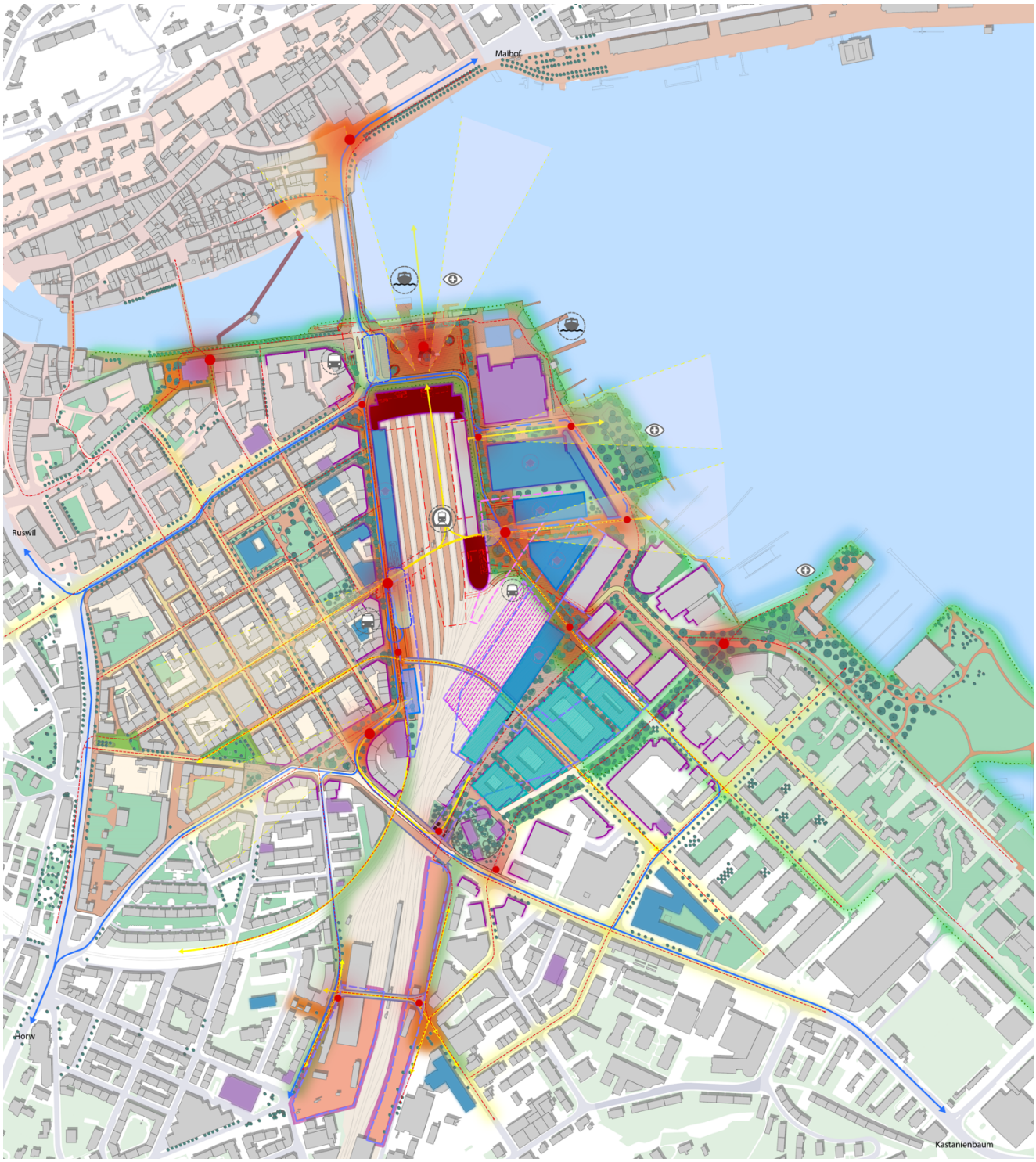


Abbildung 15: Gesamtkonzept Team «Güller Güller»

Die Grundkonzeption des Teams ist es, den Zugang zum Bahnhof durch neue Querungsmöglichkeiten des Gleisfeldes von allen Seiten und ab heute massiv zu verbessern – insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Dafür werden der Strassenraum durch grosszügige Öffnungen und Übergänge mit dem «neuen Referenzgeschoss», der Verteilebene des DBL, bestmöglich vernetzt. Insbesondere am Bahnhofplatz Nord wird die angestrebte Verknüpfung der beiden Ebenen durch zwei strukturelle Öffnungen sowie die Verlängerung des Untergeschosses bis zum See verdeutlicht. Jeder der drei konzipierten Bahnhofplätze verfügt zudem über Velostationen und eine leistungsfähige Busanbindung, was den Zugang zum Bahnhof von nahezu allen Seiten verbessert. Zur Verortung der einzelnen Massnahmen zeigt das Team die Bedürfnisse der sich mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten bewegenden Personenströme an die Räume auf. Vor allem dort, wo «schnelle» Personenströme unterwegs sind, sind die grosszügigen Öffnungen angeordnet, wo «langsame» Personenströme dominieren, befinden sich Aufenthaltsräume.

Die Feinmaschigkeit des Netzes für den Fuss- und Veloverkehr soll durch eine neue Querung über das Gleisfeld zwischen Waldstätterstrasse und der Rösslimatt vervollständigt werden. Ebenso schlägt das Team vor, die neue PU-Süd zukünftig auch für den Veloverkehr zu öffnen und nicht als Teil des Bahnhofes, sondern als Stadtraum zu verstehen, um sie 24 h zugänglich zu machen. Dazu soll schon heute die PU-Süd und der Posttunnel zu einer attraktiveren Querung verbunden werden, die nach der Fertigstellung des DBL weiter verbreitert und geöffnet werden soll.

Die zukünftige Organisation des ÖVs hat zum Ziel, die zentralen Bushaltestellen am Bahnhofplatz nur noch mit Durchmesserlinien zu bedienen. Zusätzlich zu den heutigen Linien wird ein neuer Durchmesserkorridor im Osten vorgeschlagen. Die Wende- und Wartepunkte der Linien, die den Bahnhof zum Ziel haben, werden daher an die beiden neuen Bahnhofplätze an der Zentralstrasse (Westen) und rund um die Universität im Osten geführt, wo sie auch wenden und warten. Alle Linien halten aber weiterhin am Bahnhofplatz Nord, sodass weiterhin das Umsteigen zwischen allen Buslinien möglich ist. Der Vorschlag des Teams für die zentrale Bushaltestelle beinhaltet eine Führung der Busse im Linienverkehr auf der Südseite der Pilatusstrasse und der Ostseite der Seebrücke, welcher eine kompakte Haltestelle im Westteil des Bahnhofplatzes Nord ermöglicht.

Um die notwendigen Kapazitäten für den ÖV im Zentrum bereitzustellen und das von der Stadt geforderte Ziel einer Reduktion des MIV zu erreichen, wird die Durchfahrt durch das Stadtzentrum und den Bahnhofraum durch mehrere Massnahmen entschleunigt und erschwert. So ist die Zentralstrasse zwar weiterhin befahrbar, durch die Reduktion der Abbiegebeziehungen am Bundesplatz und am Knoten Pilatus-/Zentralstrasse wird die Belastung durch den Durchgangsverkehr aber beseitigt. Ebenso wird die Verbindung über den Bahnhofplatz aus dem Bereich Inseli/KKL gesperrt und das Hirschmattquartier komplett als System von Einbahnstrassen organisiert. Beim Thema des ruhenden Verkehrs zeigt das Team auf, dass das innerstädtische Angebot an Parkierungsmöglichkeiten ausreicht, um den Wegfall des P1 zu kompensieren. Die Parkierung im unmittelbaren Bahnhofsumfeld findet daher schwerpunktmässig am Standort des heutigen P3 statt. Dieses soll zunächst oberirdisch und später unterirdisch zu einer multimodalen Drehscheibe für strassengebundene Mobilitätsangebote ausgebaut werden, welche auch Möglichkeiten für Kiss and Ride (K&R) und Sharing-Dienste bereithält.

Städtebaulich setzt das Team auf eine teilweise Bebauung der bestehenden Gleisflächen im Osten bis zur Verlängerung der Bürgenstrasse. Die Abstellanlagen der zb werden verkürzt aber verbreitert, wodurch ein neues Baufeld südlich des P3 mit einem grosszügigen öffentlichen Raum in Richtung See freigespielt wird ohne die Abstellkapazitäten für die Züge der zb zu verringern. Damit kann das Tribschenquartier mit dem Bahnhof und dem See verbunden und die Anbindung des Bahnhofs nach Süden verbessert werden.

Die Stadt- und Freiräume folgen im Vorschlag des Teams drei Prinzipen: So wird der Bahnhofplatz Nord als Teil der Quaianlagen verstanden, die durch die Verringerung des Verkehrs auf der Seebrücke zu einem durchgehenden Freiraum entwickelt werden können. Der 360°-Gedanke des Konzepts zeigt sich zudem in einem durchgehenden Band öffentlicher Räume um den Bahnhof mit gleichen Gestaltungselementen und hoher Qualität. Dieser Gedanke soll durch grüne Inseln und Bäume zu einem «Klimaband» entwickelt werden, welches die Hitze im Stadtraum mindert.

Ein zentraler Baustein des Konzeptes ist, dass nahezu jeder der vorgeschlagenen Massnahmen ab heute umsetzbar ist. Auf diese Weise sind die Auswirkungen der Bauphase auf das Systems minimal, da bereits alle Funktionen mehr oder weniger an ihrem zukünftigen Ort sind. Dafür entwickelt das Team eine Folge ausgeklügelter Etappierungsschritte, welche die gesetzten Ziele im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten aufwärtskompatibel umsetzt. So ist auch das Team «Güller Güller» der Ansicht, dass der massgebende Umbau des Verkehrssystems vor dem Bau des DBL umgesetzt werden sollte und zeigt ein System aus aufwärtskompatiblen Zwischenschritten wie dem oben genannten Umgang mit der PU-Süd auf. Um die Mehrwerte für die Stadt auch während und nach der Bauphase erhalten zu können, schlägt das Team zudem mehrere kleine Änderungen am bestehenden Vorprojekt des DBL vor. Neben den grosszügigen Öffnungen zwischen Stadtebene und Untergeschoss an den drei Bahnhofplätzen, soll auf die Stufen zwischen der zukünftigen PU-Süd und der Verteilebene des DBL verzichtet werden, um die Veloverbindung zu ermöglichen. Ebenso plädiert das Team für eine flächengleiche Verschiebung des Installationsplatzes am Bahnhofplatz Ost, um den ebenerdigen Zugang zum See in allen Phasen offenhalten zu können.

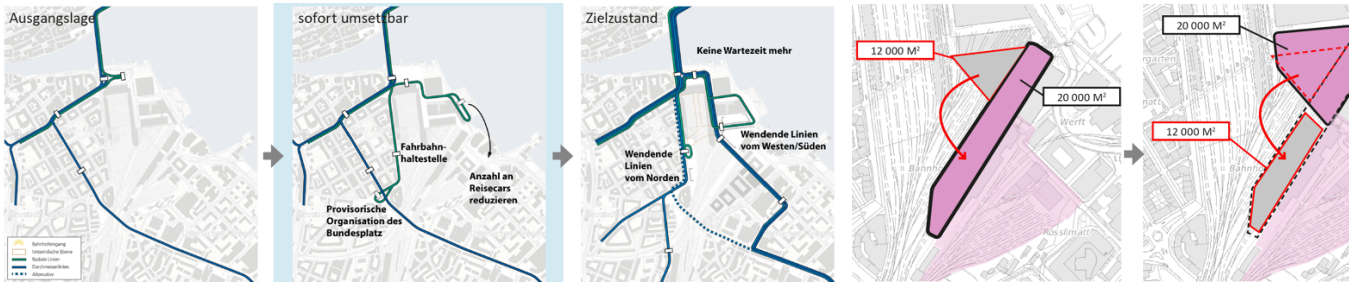


Abbildung 16: Schrittweise Änderungen ab heute (Beispiel Bussystem) und Tauschoperationen im Stadtraum Ost

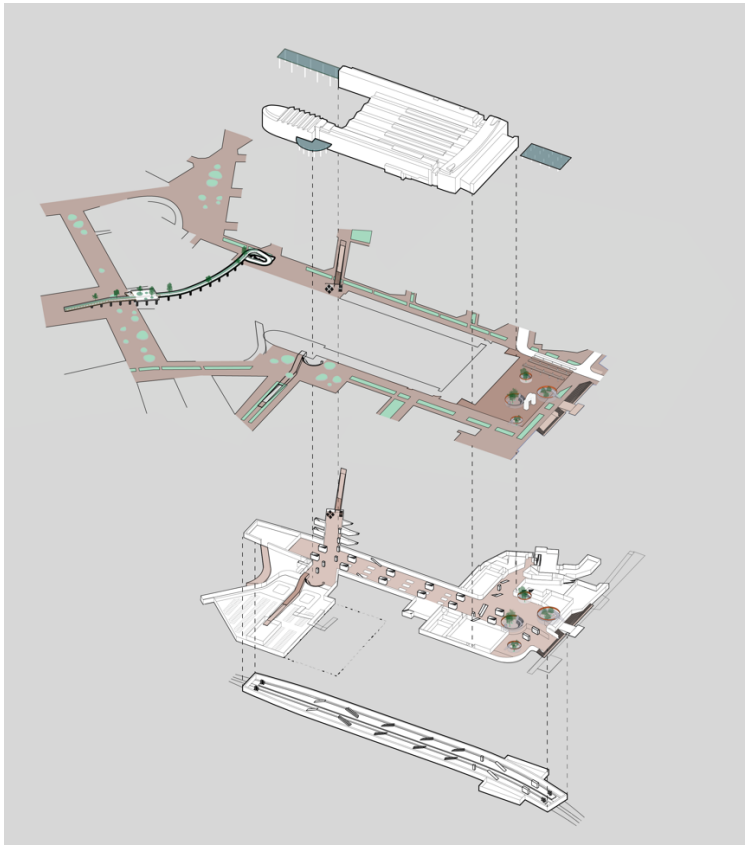


Abbildung 17: Verknüpfung der Bahnhofebenen

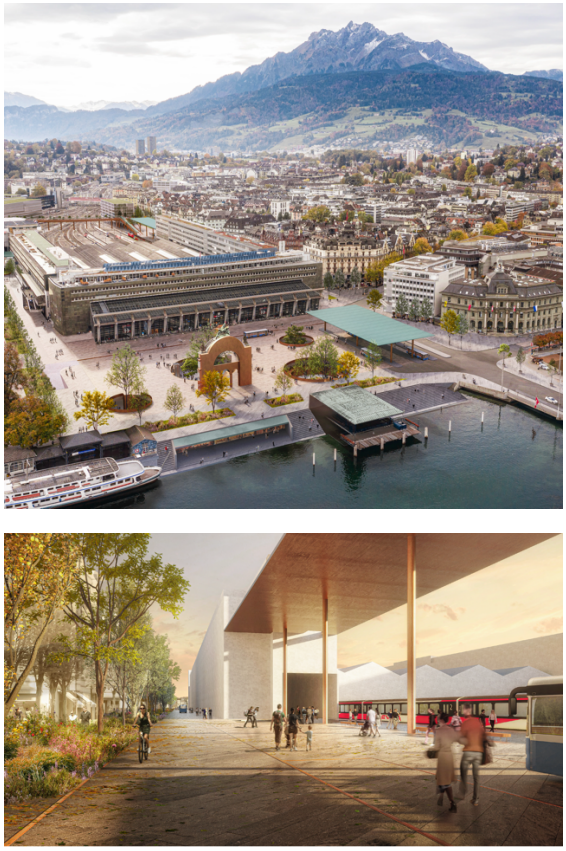


Abbildung 18: Visualisierungen Bahnhofplatz Nord und West

Würdigung

Das Konzept «360° offen ab heute» des Teams «Güller Güller» zeichnet sich durch eine sehr gelungene Kombination aus Pragmatismus und gut begründeten Eingriffen in die bestehende Struktur und in das geplante DBL-Projekt aus. Mit seinem besonderen Augenmerk auf die schrittweise Verbesserung der heutigen Situation vermag der Vorschlag des Teams bereits kurzfristig und unabhängig vom DBL wesentliche Verbesserungen für den ÖV, den Fuss- und Veloverkehr und die öffentlichen Räume zu erzielen.

Insbesondere die vorgeschlagenen präzisen Änderungen bestehender Strukturen bis zum und während dem Bau des DBLs zeugen von einem tiefen Verständnis der Situation, die vom Team für Vorschläge zu konkreten und äusserst wirksamen Massnahmen genutzt werden. Neben der massiven Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs von allen Seiten sticht dabei vor allem die grosszügige und intelligente Verbindung zwischen Stadtebene und Untergeschoss des Bahnhofs heraus. Hier gelingt es dem Team, die bestehenden Strukturen so zu erweitern und zu verbessern, dass das Untergeschoss an allen Seiten sein Potenzial als Erweiterung des öffentlichen Raums ausspielen kann und die Wege für Fuss- und Veloverkehr entscheidend verkürzt werden.

Am Bahnhofplatz Nord wagt das Team die grosse Geste und öffnet die beiden Stadtebenen maximal zueinander und in Richtung See. Damit setzt es einen erfrischenden Kontrapunkt zu den anderen beiden Vorschlägen, der

jedoch von den heutigen platzprägenden Elementen (ausser den Bushaltekanten) nicht viel übriglässt. Die vorgeschlagene Entflechtung der ÖV- und MIV-Ströme auf der Achse Pilatusstrasse–Schwanenplatz erscheint machbar und zielführend, ist jedoch weiter zu prüfen, da die Leistungsfähigkeit des gesamten Bussystems von ihrer Umsetzung abhängt.

Die städtebauliche Entwicklung östlich des Bahnhofs folgt wiederum der Logik der pragmatischen Eingriffe, indem aufgezeigt wird, wie schrittweise und auch mit den Abstellanlagen der zb eine überzeugende und attraktive Erweiterung des Tribschen- und Rösslimattquartiers in Richtung Bahnhof gelingen kann. Die auch hier evidente Durchdringung der Aufgabe fördert wichtige Erkenntnisse für sinn- und massvolle Veränderungen des Projekts DBL zu Tage, die sich für die weitere Diskussion als wertvoll erweisen.

zusammensetzung des Teams

Städtebau / Federführung:	Güller Güller architecture urbanism, Zürich
Schlüsselperson:	Michael Güller
Mitarbeit:	Luiz Santos
Freiraum:	ZUS- Zones Urbaines Sensibles, Rotterdam
Schlüsselperson:	Kristian Koreman
Mitarbeit:	Mikolai Brus Jie Kai Woo
Verkehrsplanung:	mrs partner AG, Zürich
Schlüsselperson:	Benoît Ziegler
Mitarbeit:	Barbara Monnier
Bauingenieurwesen:	Gruner AG, Zürich
Schlüsselperson:	Pascal Guignard
Soziologie:	Barbara Emmenegger Sozio logie und Raum, Zürich
Schlüsselperson:	Barbara Emmenegger

3.4 Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Beiträge

Die drei Beiträge der Teams zeichnen sich durch eine starke Übereinstimmung der grundsätzlichen Überlegungen sowie zentraler Bausteine der Konzepte aus. Diese sind in der Folge zusammengefasst und waren eine tragfähige Basis für die Formulierung der Empfehlungen. Gleichwohl unterscheiden sich die Beträge vor allem in der Umsetzung einiger zentraler Massnahmen, die ebenfalls aufgeführt werden.

Gemeinsamkeiten der Beiträge

Wesentliche übereinstimmende Punkte der Konzepte sind:

- Eine verstärkte Öffnung des Bahnhofs zur Stadt mit grosszügigen Eingangsportalen an allen drei Seiten wird propagiert. Alle Teams schlagen dazu übereinstimmend drei Bahnhofplätze im Norden, Osten und Westen vor.
- Der Bahnhofplatz Nord soll gemäss den Teams von radialen Buslinien befreit und nur noch mit Durchmesserlinien angefahren werden. Neu entstehen sollen Haltestellen an den Bahnhofplätzen Ost und West. Die Zentralstrasse wird zum wichtigen Buskorridor, was Reisezeiten verkürzen und die Eigenbehinderung der Busse auf dem Bahnhofplatz entschärfen kann.
- Der Bahnhofplatz kann von MIV und ÖV entlastet und so grösstenteils freigespielt werden. Die Teams zeigen, dass weit über die geforderten 50% Freifläche realisierbar ist, was einen grosszügigen und identitätsstiftenden Bahnhofsplatz ermöglicht. Auch sollen Funktionen wie Taxistände, K&R, Sharing-Angebote, etc. vom Bahnhofsplatz Nord weg verlagert werden vor allem in das Gebiet des Bahnhofplatzes Ost.
- Generell räumen die Teams dem Fussverkehr mehr Platz ein, da dieser bereits heute zahlenmässig dominiert und in Zukunft noch weiter zunehmen wird. Der Bau des DBL ermöglicht die Chance auf eine deutliche Verbesserung der Situation für Fussgängerinnen und Fussgänger.
- Alle drei Teambeiträgen sehen in der Zentralstrasse zukünftig eine ÖV- und Veloachse. Die heute als Stauraum für den MIV genutzte Strasse erhält damit eine neue Bedeutung im Einklang mit der städtebaulichen Qualität des Hirschmattquartiers.
- Die PU-Süd erfährt gegenüber heute bei allen drei Teams eine grössere Dimensionierung und soll einen höheren Anteil der Personenflüsse aufnehmen. Sie wird als bedeutendes Element erachtet, das mitunter als Quartierverbindung dient.
- Der Untergrund wird – trotz grossem Fokus der Teams auf Ebenerdigkeit – an Bedeutung gewinnen (kommerzielle Flächen, Tiefbahnhof), soll aber viel stärker vernetzt werden, indem die Ebenen eine hohe Durchlässigkeit zueinander erhalten.
- Alle Teams nehmen die Entwicklungsmöglichkeiten im Osten als grosse Chance wahr. Sie schlagen eine Öffnung des Quartiers zum See vor, die vor allem vom Bahnhofplatz Ost ausgehen soll. Dieser ist Kernstück des neuen Quartiers. Das neue Quartier ist bei allen Teams geprägt durch eine hohe Dichte und Nutzungsvielfalt. Entscheidend ist die Verlängerung der Bürgenstrasse nach Norden bis an die Bahnhofsflanke. Alle Teams rechnen mit einem Potenzial von rund 100'000m^2 BGF.
- Ebenso schlagen alle eine Reduktion der Parkplätze im Bahnhofsraum vor.
- Alle Teams sind sich einig, dass die Reduktion des MIVs im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs (und so auch in der Innenstadt) schon vor Bau DBL beginnen muss. Der DBL leistet einen zentralen Beitrag zum Modal-Shift und erlaubt die Reorganisation des Bahnhofumfelds, jedoch sind viele MIV-Probleme rund um den Bahnhof auch entkoppelt vom DBL und damit auch im Vorfeld zu dessen Bau anzupacken.
- Alle Teams sehen die Verteilung der Verkehrsfläche auf der Langensandbrücke kritisch und schlagen vor, zusätzlichen Platz für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen.

Unterschiede der Beiträge

In diesen Punkten verfolgen die Beiträge unterschiedliche Ansätze:

- Die Organisation der Buskanten und das MIV-Konzept in der Pilatusstrasse und auf der Seebrücke hängen zusammen. Das Problem lösen alle Teams auf unterschiedliche Art, aber mit ähnlich innovativen und zu diskutierenden Ansätzen: Der Busknoten Monopol (Team «Van de Wetering»), die Sperrung der Seebrücke für den MIV (Team «yellow z») oder die getrennte Führung des MIV und ÖV zwischen Kantonalbank und Schwanenplatz auf je einer Strassenhälfte (Team «Güller Güller»).

- Bei der Reduktion des MIV wurden verschiedentliche Ansätze verfolgt. Gemeinsame Nenner sind aber die Reduktion der MIV-Kapazität an der Zentralstrasse, die je nach Begleitmassnahmen auch autofrei gestaltet werden kann, die Reduktion der Parkplätze sowie die Zufahrt zu den bestehenden und zukünftigen Parkmöglichkeiten von Südosten her.
- Für die Entwicklung der Veloverbindungen gehen die Teams unterschiedliche Wege, insbesondere im Bereich der PU-Süd. Während das Team «Van de Wetering» die bestehenden Verbindungen über den Bahnhofplatz und die Langensandbrücke als ausreichend betrachtet, schlagen die beiden anderen Teams eine velogängige PU-Süd vor. Das Team «Güller Güller» sieht zusätzlich eine oberirdische Passerelle weiter südlich vor.
- Auch die detaillierte Ausgestaltung der PU-Süd wird von allen drei Teams unterschiedlich vorgeschlagen: eine Drehung der PU in die Senkrechte (Team «Van de Wetering»), die starke Verbreiterung mit viel kommerziellen Flächen (Team «yellow z») und die Verbindung mit einer unterirdischen Parkieranlage samt Mobilitätsdienstleistungen (Team «Güller Güller»).
- Die Lösung zu den Perronzugängen, Provisorien und Fussgängerverbindungen während der Bauzeit unterscheiden sich sowohl in ihrer Lage im Osten (ebenerdig, auf +1-Ebene) sowie in der Frage, ob die PU-Süd offenbleiben kann oder nicht.
- Die Busanbindung im Tribschenquartier und der Rösslimatt wird betreffend Durchbindung, Anzahl Verbindungen und Achsen unterschiedlich vorgenommen. Während die Teams «yellow z» und «Güller Güller» dort einen Buskorridor vorsehen, schlägt das Team «Van de Wetering» dort nur eine Ortsbusverbindung vor.
- Obwohl alle Teams eine hohe Durchmischung von Nutzungen im Quartier östlich des Bahnhofs vorschlagen, besteht keine Einigkeit, wie stark das Raumprogramm bereits definiert werden soll. Betreffend die Ansiedlung grösserer/speziellerer Nutzungen gehen die Vorstellungen ebenfalls auseinander, vor allem bezüglich der Angemessenheit von verkehrsgebundenen Nutzungen, wie Fernbusterminals und City-Logistik, in Bahnhofsnähe.
- Die Teams haben verschiedene Ansätze, wohin die Abstellanlagen der zb verschoben werden sollen. Das Team «Güller Güller» schlägt eine kompaktere Anordnung im Bereich der SBB-Abstellanlagen vor, die beiden anderen Teams möchten die Anlagen hinter die Langensandbrücke nach Süden verschieben. Alle Teams gehen dabei aber über die Anforderungen des Programms hinaus und schaffen weitere Pontenziale für die Stadtentwicklung.

4 Grundsätze der Entwicklung

Basierend auf den Erkenntnissen der drei Teambeiträge wurden sieben Grundsätze als Basis für die weiteren Planungen formuliert. Sie beziehen sich auf die funktionalen und die stadträumlichen Entwicklungen im Umfeld des Bahnhofes Luzern. Der DBL ermöglicht mit einer Verdoppelung der Kapazitäten neben der besseren Erschliessung Luzerns und Einbindung ins nationale Bahnnetz auch die Chance, sich als wirtschaftliches und kulturelles Zentrum der Zentralschweiz zu stärken. Ziel ist, dass die Grundsätze gemeinsam von allen Partnern der Knotenorganisation getragen und im Rahmen ihrer Möglichkeiten beachtet werden.

(1) Den Durchgangsbahnhof in ein leistungsfähiges Bahn- und Bus-System einbinden

Der Durchgangsbahnhof kann seine Wirkung für die Region voll entfalten, wenn er optimal in das Fernverkehrsnetz und in ein ausgebautes regionales Bahn- und Bus-System eingebunden ist. Dazu sollen unter anderem die regionalen Mobilitätsdrehscheiben gestärkt werden. Dank der Verbesserung des Gesamtverkehrssystems kann eine nachhaltige Veränderung des Mobilitätsverhaltens in der Agglomeration erreicht und mehr Mobilität ermöglicht werden.

(2) Den Raum rund um den Bahnhof als multimodale Drehscheibe organisieren

Um das starke Wachstum der Personenströme im Bahnhof Luzern zu bewältigen, soll der öffentliche Raum rund um den Bahnhof in seiner Funktion als multimodale Drehscheibe gestärkt werden. Ziel ist es, die Flächen optimal und effizient zu nutzen. Dem Busverkehr, dem Velo- und dem Fussverkehr wird der notwendige Raum für ein attraktives Fortbewegen eingeräumt. Der Anteil des Autoverkehrs soll zu Gunsten von energie- und flächeneffizienten Verkehrsträgern reduziert werden. Die Parkierungsmöglichkeiten am Bahnhof sollen konzentriert und zugunsten einer bahnhofbezogenen Nutzung bewirtschaftet werden. Ziel ist aber auch, dass der Bahnhof, die Kultur- und Tourismusnutzungen für den Autoverkehr weiterhin jederzeit erreichbar bleiben und der Anlieferungsverkehr möglich ist.

(3) Zwei zusätzliche Bahnhofsplätze realisieren

Im Osten und Westen des Bahnhofs Luzern sollen zwei neue Bahnhofsplätze entstehen. Sie ermöglichen es, die Personenströme zu entflechten, den heutigen Bahnhofplatz Nord zu entlasten und das Bussystem neu zu denken. Die neuen Plätze sollen als attraktive Zugänge vom Hirschmatt- und Tribschenquartier zum Bahnhof gestaltet werden und als bedeutender öffentlicher Raum für das Quartier konzipiert werden. Um die zusätzlichen Personenfrequenzen bewältigen zu können, muss die Personenunterführung Süd ausgebaut und deren Zugänge müssen attraktiver gestaltet werden. Die neuen Bahnhofplätze sollen als Bestandteil des Freiraumnetzes rund um den Bahnhof verstanden werden und als solche den Anforderungen an das Stadtklima entsprechen.

(4) Den Bahnhofplatz Nord auch als Aufenthaltsort gestalten

Der Bahnhofplatz Nord behält seine Funktion als Mobilitätsdrehscheibe und soll in seiner Rolle als Visitenkarte gestärkt werden. Dazu werden der Auto- und der Busverkehr über den Platz reduziert. Die Bushaltekanten werden im Westen des Platzes konzentriert, damit im Osten Flächen für attraktive Aufenthaltsräume frei werden. Dadurch kommen die einzigartige Lage am See mit Aussicht auf die Berge und die Altstadt sowie der direkte Zugang zum KKL Luzern und zu den Schiffen besser zur Geltung.

(5) Das Tribschenquartier zu einem attraktiven Stadtteil entwickeln

Die Reduktion der Gleisflächen für die Abstellanlagen ermöglicht eine bessere Anbindung des Bahnhofgebietes mit dem Tribschenquartier. Das Quartier kann sich auf den freiwerdenden und zentral gelegenen Flächen weiterentwickeln. Regional bedeutsame Angebote und Arbeitsplätze, eine hohe bauliche und soziale Dichte, ein vielfältiges Wohnungsangebot, Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf, ein starker Bezug zum See, zusätzliche Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität, die den Anforderungen an das Stadtklima und die Biodiversität Rechnung tragen, zeichnen in Zukunft den neuen Stadtteil aus. Die Bürgenstrasse wird zur zentralen Erschliessungsachse für das ganze linke Seeufer vom und zum Bahnhofsplatz Ost.

(6) Die Verbindungen zwischen den Quartieren verbessern

Mit dem Umbau des Bahnhofs soll die Chance genutzt werden, das Tribschen- und das Hirschmattquartier besser mit dem Bahnhof und miteinander zu vernetzen. Mit einer zusätzlichen Fussgänger- und Veloverbindung im Raum der Personenunterführung Süd soll die trennende Wirkung der Gleisflächen reduziert werden. Auch die Verbindungsachsen über den Bahnhofplatz Nord, über die Langensandbrücke sowie längs der Gleise sollen attraktiver und sicherer für die flächeneffizienten Fuss- und Veloverkehr ausgestaltet werden.

(7) Bereits heute mit der Umsetzung starten

Die Testplanung hat gezeigt, dass es sinnvoll ist, gewisse Massnahmen bereits vor der Realisierung des Durchgangsbahnhofes umzusetzen. So könnte ein angepasstes Bussystem dafür sorgen, dass der Bahnhof auch während der rund zehnjährigen Bauzeit des Durchgangsbahnhofes als Mobilitätsdrehscheibe funktioniert.

5 Empfehlungen des Begleitgremiums

Die Empfehlungen basieren auf den Erkenntnissen der drei Teambeiträgen zur Entwicklung des Bahnhofraums Luzern und der Diskussion im Rahmen der Schlussklausur. Sie sind zuhanden des Stadtrats Luzern formuliert. Basierend auf den Empfehlungen aus dem Schlussbericht und der Diskussionsphase wird die Stadt Luzern ein Entwicklungskonzept erarbeiten, in welchem sie ihre politische Haltung zur Entwicklung des Bahnhofraums formulieren wird.

Sechs unabhängige Expertinnen und Experten waren im Begleitgremium vertreten, haben ihr fachliches Wissen in den Prozess eingebracht und für eine interdisziplinäre Betrachtung gesorgt. Zudem waren alle Partner der Knotenorganisation und Direktbetroffene intensiv in die Testplanung und in die Diskussion der Empfehlungen eingebunden. Der Wunsch der Stadt Luzern ist es, die eigene Haltung in Zusammenarbeit mit den Partnern sowie im Wissen um deren Vorbehalte und Interessen derselben zu formulieren. Daher müssen die Empfehlungen nicht der Haltung aller Partner entsprechen und nehmen auch die politischen Prozesse und die Verständigung unter den einzelnen Partnern nicht vorweg.

Die folgenden Empfehlungen sind das Ergebnis der kritischen Würdigung der Beiträge der Teams und der Diskussionen im Begleitgremium. Aus verschiedenen fachlichen Erkenntnissen und zum Teil widersprüchlichen Positionen wurden Prüfaufträge für den weiteren Verlauf der Planungen formuliert. Die formulierten Empfehlungen sind nicht als absolut zu sehen, sondern müssen im weiteren Verlauf vertieft geprüft werden. Es sind fachliche Erkenntnisse, die vorausblickend und anregend sein sollen. Sie bilden den Start für einen mehrjährigen Prozess der interdisziplinären Zusammenarbeit und der gemeinsamen Lösungsfindung. Sie zeigen, dass Infrastrukturprojekte wie ein Durchgangsbahnhof nicht isoliert stehen können, sondern Teil der Stadtentwicklung sind. Die Empfehlungen sollen dazu anregen und ermutigen, die Themen in kommenden Planungen aktiv und übergreifend weiterzuent-wickeln und sollen dabei auch neue Erkenntnisse zulassen. Die Empfehlungen sind deshalb auch nicht abschliessend, sondern bilden die Grundlage für einen noch lange andauernden Lernprozess.

5.1 Aufbau der Empfehlungen

Die Empfehlungen des Begleitgremiums sind in verschiedene Kapitel unterteilt:

Empfehlungen zum Verkehrssystem (5.2)
Die Empfehlungen zum Verkehrssystem beziehen sich auf das zukünftige Verkehrssystem im Bahnhofraum und decken den gesamten Bahnhofraum ab.

Empfehlungen zu den zu den Stadt- und Freiräumen (5.3)
Die Empfehlungen zu den Stadt- und Freiräumen betrachten das Freiraumsystem sowie die vier Stadträume rund um den Bahnhof. Hier wird auf die integrierte Entwicklung der einzelnen Räume eingegangen.

Zusammenfassungen (5.4-5.6)
In diesen Abschnitten werden wesentliche Inhalte zu einzelnen Themen zusammenfassend dargestellt. Sie enthalten:

- Empfehlungen zuhanden des Vorprojekts DBL der SBB
- Empfehlungen zur Etappierung
- Empfehlungen für den Umgang mit Planungen der Stadt Luzern und anderen Akteuren

Verworfene und nicht geprüfte Aspekte (5.7)
Im letzten Abschnitt wird auf vom Begleitgremium oder den Teams verworfene Optionen eingegangen, und diese werden begründet. Ebenso werden Aspekte aufgeführt, die im Rahmen der Testplanung nicht geprüft wurden, dem Begleitgremium für die weitere Entwicklung aber wichtig erscheinen.

Um die Zusammenhänge bestmöglich darstellen zu können, werden einige Empfehlungen an mehreren Stellen des Schlussberichts genannt. In diesen Fällen werden Verweise auf den Abschnitt platziert, der für die Empfehlungen massgebend ist.

Aufbau der einzelnen Empfehlungen

Die einzelnen Empfehlungen sind nach dem folgenden Schema aufgebaut:

Einleitungstext	*In einem Einführungstext wird die Empfehlung zusammengefasst und wichtige Begründungszusammenhänge geliefert.*
Abbildung	*Die Abbildung illustriert und verortet die wesentlichen Inhalte der Empfehlungen. Sie zeigt den Zustand nach Bau des DBL und hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sie soll helfen, die einzelnen Empfehlungen zu verstehen, und Zusammenhänge aufzeigen.*
Empfehlungen	*Die hier aufgeführten Punkte stellen die Empfehlungen zur Entwicklung des Bahnhofraums dar. Sie beziehen sich auf den Zustand nach der Fertigstellung des DBL und basieren auf den Konzepten der drei Teams sowie der Diskussion des Begleitgremiums. Werden konkrete Vorschläge eines Teams empfohlen, werden diese genannt.*
zu prüfende/zu beachtende Aspekte	*Die zu prüfenden und zu beachtenden Aspekte stellen Begleitinformationen dar, die für die Einordnung der Empfehlungen wichtig sind. Dies können noch zu klärende Fragen, Hinweise auf zu beteiligende Akteure oder zu Gegebenheiten, die bei einer Umsetzung zu beachten sind, sein.*
Empfehlungen für Massnahmen bis zum Baubeginn DBL	*Die hier aufgeführten Punkte stellen die fachlichen Empfehlungen für Massnahmen dar, die ausgehend von den Empfehlungen des Endzustands bereits vor dem Bau des DBL umgesetzt werden können oder sollen.*
Empfehlungen für die Bauphase	*Die hier aufgeführten Punkte stellen die fachlichen Empfehlungen für Massnahmen während der Bauphase des DBL dar, die ausgehend von den Empfehlungen des Endzustands schon in dieser Zeit ergriffen werden sollen.*
Weiteres Vorgehen	*Wo sinnvoll werden Empfehlungen zum weiteren Vorgehen gemacht. Diese zeigen auf, welche möglichen nächsten planerischen Schritte sinnvoll wären, welche Entscheidung zu treffen und welche Akteure zu beteiligen sind.*

5.2 Empfehlungen zum Verkehrssystem

Der DBL eröffnet die Chance, das Verkehrssystem im Bahnhofraum neu zu denken. Zum einen muss es in der Lage sein, die dann erwarteten Personenströme bewältigen zu können, zum anderen ergibt sich die grosse Gelegenheit, wichtige Netzlücken zu schliessen und den Platzbedarf der einzelnen Verkehrsträger zu optimieren. Übergeordnete Ziele sind dabei, die Personenströme bestmöglich auf alle Zugänge des Bahnhofs zu verteilen, die Einschränkungen in der Bauphase so gering wie möglich zu halten sowie Massnahmen zu ergreifen, um die Nachfrage im regionalen Bahnverkehr zu steigern. Besonderes letzteres ist notwendig, da der Bau des DBL noch nicht entschieden ist: Um die Entscheidung zugunsten des DBL bestmöglich zu beeinflussen ist es eine bedeutsame Aufgabe aller Partner aufzuzeigen, wie der Modal Split in Stadt und Region zugunsten des Bahnverkehrs verändert und welche Mehrwerte damit generiert werden können.

Die Beiträge der Teams haben aufgezeigt, dass sich die grössten Chancen für das Verkehrssystem im Bahnhofraum dann ergeben, wenn alle Verkehrsträger integriert betrachtet und gemeinsam weiterentwickelt werden. Daher wird empfohlen, die nun notwendigen Abklärungen und Prüfaufträge aus einer Gesamtverkehrssicht anzugehen. Diese Aufgabe soll durch die für die Mobilität verantwortlichen Akteure baldmöglichst gemeinsam in Angriff genommen werden, um aufzuzeigen, wie das Verkehrssystem schrittweise und möglichst schon bis zum Bau des DBL reorganisiert werden kann. Denn die Testplanung hat auch gezeigt, dass Veränderungen vor dem Bau des DBL die Einschränkungen während der Bauphase minimieren können.

5.2.1 Öffentlicher Verkehr

Die Organisation des öffentlichen Verkehrs hat für die Bewältigung der Personenströme und die Gestaltung attraktiver Stadträume um den Bahnhof Luzern eine herausragende Bedeutung. Es handelt sich um die bedeutendste ÖV-Drehscheibe der Zentralschweiz. Die heutigen Kapazitäten werden aber zukünftig nicht ausreichen, um die prognostizierten Personenströme bewältigen zu können. Gleichzeitig besteht der Wunsch der Stadt, den Bahnhofplatz Nord zukünftig auch in seiner Rolle als Aufenthaltsraum und Visitenkarte zu stärken. Die Ergebnisse der Testplanung haben gezeigt, dass mit einer schrittweisen Reorganisation des Bussystems dessen Kapazitäten erhöht, die Verteilung der Personenströme gefördert und der Bahnhofplatz Nord entlastet werden können.

Wesentliche Bestandteile dieser Reorganisation sind neue Buskorridore, drei statt einer Bushaltestelle am Bahnhof sowie die Förderung von Durchmesserlinien – die vom VVL bereits verfolgt wird. Dafür muss das System des öffentlichen Verkehrs zwingend regional betrachtet werden: Mit dem Bau des DBL besteht für die Region Luzern die Chance, ihr S-Bahn-System stark auszubauen. Dies ermöglicht schnelle und häufige Verbindungen von regionalen Hubs wie Emmenbrücke und Ebikon, in die Innenstadt von Luzern und umgekehrt. Dies wiederum bietet die Chance insbesondere regionale Buslinien an diesen regionalen Hubs mit S-Bahn-Anschlüssen enden zu lassen. So könnte die Belastung des Bahnhofraums Luzern verringert, gleichzeitig die Fahrzeiten in die Stadt verkürzt sowie die Fahrplaneinhaltung verbessert werden.

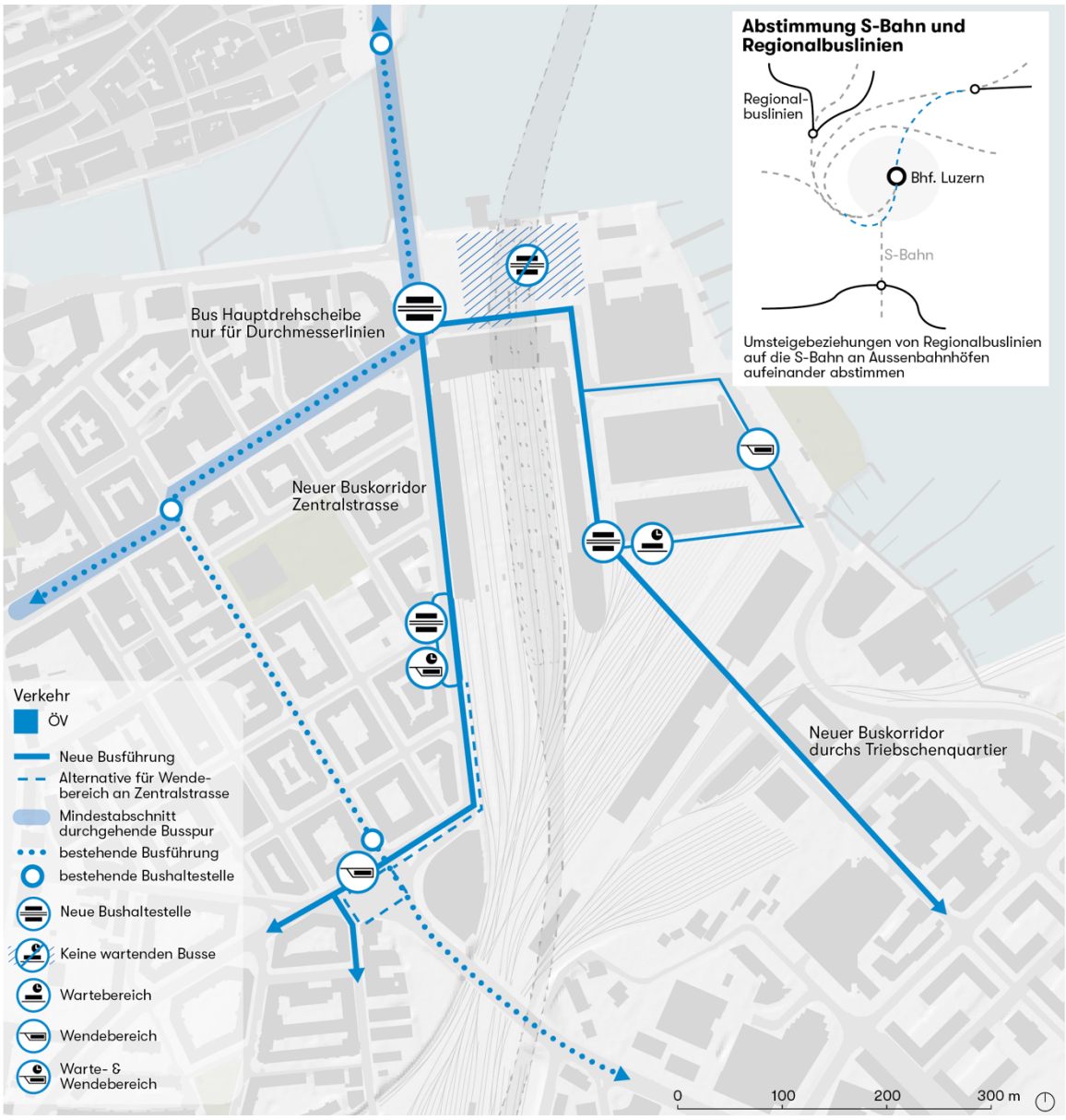


Abbildung 19: Graphische Darstellung der Empfehlungen zum ÖV-System (massgebend sind die geschriebenen Empfehlungen)

Empfehlungen

- Um das Bussystem zukünftig noch mehr als heute mit Durchmesserlinien zu organisieren wird empfohlen neue Buskorridore in der Zentralstrasse und durch das Tribschenquartier einzurichten, die alle am Bahnhofplatz Nord miteinander verbunden und durchgängig befahrbar sein sollen. Eine Kappung der Busverbindung zwischen dem Tribschenquartier und dem Bahnhofplatz Nord, wie vom Team «Van de Wetering» vorgeschlagen, wird nicht empfohlen.
- Der Bahnhof Luzern soll zukünftig von drei Bushaltestellen (Nord, Ost und West) erschlossen werden, die an den jeweiligen Bahnhofplätzen liegen. So kann das Bussystem zur Verteilung der Personenströme beitragen. Es soll gegenüber heute für viele Reisende kürzere Umsteigewege zwischen Bus und Bahn ermöglichen.
- Der Bahnhofplatz Nord bleibt die Hauptdrehscheibe des Busnetzes. Die Anzahl und der Platzbedarf der Kanten sollen aber reduziert und diese möglichst kompakt angeordnet werden. Der Bahnhofplatz behält seine Funktion für den Umstieg zwischen Bahn und Bus, Bus und Bus sowie Bus und Schiff mit nach wie vor kurzen Umsteigewegen.
- Auf dem Bahnhofplatz Nord selbst sollen zukünftig keine Busse mehr warten. Dies soll vor allem durch eine Umwandlung der Radiallinien in Durchmesserlinien sowie durch die Anbindung von Regionallinien an S-Bahn-Stationen erreicht werden. Für diejenigen Radiallinien, die weiterhin zum Bahnhof geführt werden müssen, sollen neue Wende- und Wartebereiche in der Nähe der Bahnhofplätze West und Ost geschaffen werden.
- Um die Leistungsfähigkeit des Bussystems gewährleisten zu können soll auf den Hauptachsen eine Buspriorisierung eingerichtet werden (mit Busspuren oder einer anderen Form der Bevorzugung). Dies gilt insbesondere für die Achse Pilatusstrasse - Seebrücke - Schweizerhofquai sowie für die Zu- und Ausfahrt zu den Haltekanten beim Bahnhofplatz Nord.
- Das Angebot für Fernbusse soll als integraler Bestandteil des ÖV-Systems gedacht werden. Daher ist eine Integration in die Mobilitätsdrehscheibe des Bahnhofs Luzern ab 2040 weiter zu verfolgen.

Die Empfehlungen zur Busstation am Bahnhofplatz Nord sind unten aufgeführt. Weitere Empfehlungen zu den Bushaltestellen im Osten und Westen sind in den jeweiligen Teilbereichen zu finden (5.3.3 und 5.3.5).

Zu prüfende/zu beachtende Aspekte

- Die Umstellung des heute auf die Pilatusstrasse ausgerichteten Angebots auf zukünftig mehrere Achsen soll durch den VVL baldmöglichst in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton und der Stadt vertieft geprüft und weiterentwickelt werden. Insbesondere die Konzepte der Teams «yellow z» und «Güller Güller» können dabei ergänzend zu den bestehenden Konzepten des VVL als Ausgangspunkt der Überlegungen dienen. Die Wechselwirkungen mit dem Gesamtverkehrssystem (insbesondere mit dem motorisierten Verkehr) sind dabei von grosser Bedeutung.
- Es gilt zu beachten, dass eine attraktive Bedienung der neuen Haltestellen an den Bahnhofplätzen Ost und West eine der zentralen Voraussetzungen für die Verteilung der Personenströme im Bahnhofraum darstellt, die aber mit einem konkreten Angebotskonzept nochmals geprüft werden soll.
- Die Verringerung der Anzahl Radiallinien mit Ziel Bahnhof Luzern sowie deren Umwandlung in Durchmesserlinien sollen weiterverfolgt werden. Dabei sollen die Chancen der Reorganisation des Netzes mit den zwei neuen Buskorridoren, der regionalen S-Bahn-Hubs sowie der Einrichtung von Wende- und Wartbereichen im Westen und Osten so gut als möglich genutzt werden. Bei der weiteren Prüfung der Warte- und Wendebereiche sind allfällige Mehrkosten für Betrieb und Infrastruktur zu berücksichtigen. Hierbei sieht der VVL derzeit ein grösseres Potenzialfür den Wende- und Wartebereich im Osten.
- Damit einhergehend ist die zeitnahe Klärung der zukünftigen Funktionsweise des S-Bahn-Systems durch den VVL und die Beantwortung der Frage, welche zusätzlichen Ausbauten (bspw. Ast in Richtung Küssnacht) es im Raum Luzern braucht, damit sich in Zukunft möglichst viele Personen mit der S-Bahn in der Region bewegen. So können die Mehrwerte des DBL auch regional bestmöglich genutzt werden.
- Die Leistungsfähigkeit der zentralen Buskorridore und -haltestellen soll durch den VVL und die Infrastruktureigentümer in einer Gesamtverkehrssicht vertieft geprüft werden. Dies gilt insbesondere für die neue Busachse Zentralstrasse, die Haltstelle am Bahnhofplatz Nord, den Buskorridor Tribschen - Bahnhofplatz Nord sowie die Leistungsfähigkeit des Knotens Pilatusstasse - Zentralstrasse - Bahnhofplatz.

- Auf dem zukünftigen Bahnhofplatz Nord soll eine ausreichende Kapazität und Flexibilität für den Busverkehr vorgesehen werden. Trotz des Fokus auf Durchmesserlinien sollte die Möglichkeit für das Wenden einzelner Linien weiterhin bestehen.
- Die vorgeschlagene Reorganisation des Bussystems ist gemeinsam mit einer Reorganisation des MIV voranzutreiben. Viele der empfohlenen Bausteine können mit der heutigen Verkehrssituation kaum umgesetzt werden. Daher soll aufgrund einer Gesamtverkehrsbetrachtung jenes Angebotskonzept gewählt werden, das dem gesteigerten Personenaufkommen gerecht werden kann, die gegenseitigen Beeinträchtigungen minimiert und dadurch einen stabilen Betrieb ermöglicht.

Weitere zu prüfende/zu beachtende Aspekte zu den Bushaltestellen im Osten und Westen finden sich in den Abschnitten 5.3.3 und 5.3.5.

Empfehlungen für Massnahmen bis zum Baubeginn DBL

- Die von allen Teams vorgeschlagene Reorganisation des Bussystems bereits vor dem Bau des DBL wird gewürdigt. Es wird empfohlen, diese Stossrichtung weiterzuverfolgen, da auf diese Weise die Einschränkungen während der Bauphase so gering wie möglich gehalten werden können und auf dem Bahnhofplatz Nord ausreichend Flächen für den Bau des DBL zur Verfügung stehen. Gleichwohl ergab die Diskussion im Begleitgremium, dass die bis zum Bau des DBL möglichen Schritte vertieft geprüft werden sollen, da vor Inbetriebnahme des DBL dezentrale ÖV-Hubs ihre Funktion nur ungenügend erfüllen können und deshalb nach wie vor viele regionale Buslinien am Bahnhof Luzern enden.
- Als vielversprechende Massnahmen werden die Verlagerung der Wendebereiche von Linien mit ausreichend Wendezeit in den Osten des Bahnhofraums sowie die Einrichtung eines vorläufigen Buskorridors durch das Tribschenquartier gesehen. Mit letzterem ist die Schaffung neuer Durchmesserlinien möglich.
- Bei der Reorganisation des Bussystems soll zudem drauf geachtet werden, dass die Kundenlenkung noch funktioniert und die Umsteigedistanzen nicht zu lang werden.

Empfehlungen für die Bauphase

- Für die Bauphase sollen dem ÖV-Betrieb die notwendigen Bevorzugungen aus einer Gesamtverkehrsbetrachtung heraus ermöglicht werden. Sie sollen auf die Bauphasen abgestimmt werden um Verschiebungen von Haltestellen sowie Einschränkungen im Betrieb so weit als möglich zu verhindern. Die von den Teams aufgezeigten Möglichkeiten der Reorganisation des Bussystems sind ein Ansatz, der weiterverfolgt werden soll, um dies zu erreichen. Im Zentrum der Überlegungen muss die bestmögliche Erreichbarkeit des Verkehrsknotens Bahnhof Luzern für eine maximale Anzahl Personen trotz eingeschränkter Flächen stehen.

Busstation Bahnhofplatz Nord

Empfehlungen

- Es wird empfohlen, die Busstation am Bahnhofplatz Nord zukünftig möglichst ausschliesslich mit Durchmesserkanten zu organisieren. Während geprüft wird, ob einzelne Wendefahrten noch möglich sind, soll angestrebt werden, die Wartebereiche für Busse im Osten und Westen des Bahnhofs zu organisieren.

Zu prüfende/zu beachtende Aspekte

- Die definitive Lage der Bushaltestelle soll in enger Zusammenarbeit mit der VVL, vbl, Stadt Luzern und dem Kanton geklärt werden. Die Optionen der Teams haben unterschiedliche Vor- und Nachteile und sind weiter zu prüfen:
  - Die Option der zentralen Busstation auf der Westseite des Bahnhofplatzes Nord (auf der östlichen Seite der Strassenachse) mit Spurabtausch auf der Pilatusstrasse und am Schwanenplatz (Team «Güller Güller») wird als interessante Möglichkeit betrachtet.
  - Die Option der zentralen Busstation im Bereich der heutigen Durchmesserkanten (Team «yellow z») entspricht am ehesten der heutigen Situation. Vom Kreisverkehr rund um den Bahnhofplatz soll jedoch möglichst abgesehen werden.
- Die Lage der Haltekanten für Linien in Richtung Tribschen soll so gewählt werden, dass sie den Bedürfnissen der Personenströme bestmöglich entsprechen und die Zielsetzungen der Gestaltung des Bahnhofplatzes erfüllen.
- Für die definitive Klärung der Lage der Haltestelle sollen die Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Optionen vertieft geprüft und dabei folgende Kriterien beachtet werden:

- Ausreichende Kapazitäten (Busse, Velos und Fussgänger/innen)
- Möglichkeiten der Busbevorzugung und Auswirkungen auf den Verkehrsfluss MIV
- Betriebliche Flexibilität und Passung mit dem zukünftigen Linienkonzept und seinen Etappierungsschritten
- Möglichst wenig Eigenbehinderung der Busse
- Umsteigekomfort Bus-Bus und Bus-Zug
- Betriebskosten und betriebliche Sonderfälle

Empfehlungen für Massnahmen bis zum Baubeginn DBL

- Es soll geprüft werden, ob bereits frühzeitig Teile der letztendlichen Ausgestaltung der Busstation realisiert werden können (siehe auch Projekt «Doppelbusperron», 5.6). Insbesondere können mit einer neuen Wendemöglichkeit im Osten einzelne wartende Busse vom Bahnhofplatz Nord verlegt werden, um den Bereich der Installationsplätze freizuspielen und die mehrmalige Anlage temporärer Bushaltestellen zu vermeiden.

Empfehlungen für die Bauphase

- Während dem Bau des DBL sollen möglichst wenig Einschränkungen für die Bushaltestellen auf dem Bahnhofplatz Nord entstehen. Einzig die Verbindung über den Platz muss voraussichtlich während dem Bau mehrmals verlegt werden.

Weiteres Vorgehen

- Es wird empfohlen, die Lage der zukünftigen Busstation auf dem Bahnhofplatz Nord mit ihren einzelnen Haltestellen möglichst bald mittels einer Machbarkeitsstudie unter Federführung der Infrastruktureigentümer zu vertiefen und in die Gesamtverkehrsstudie einzubinden. Diese soll das heutige und mögliche zukünftige Busnetz sowie die weiteren Empfehlungen zum Stadtraum Nord berücksichtigen.

5.2.2 Veloverkehr

Der Veloverkehr rund um den Bahnhof Luzern ist heute vor allem von Einschränkungen durch andere Verkehrsmittel sowie durch die trennende Wirkung des Gleisfelds geprägt. Durch die Reorganisation des Verkehrssystems und die mögliche Reduktion der Gleisanlagen haben alle Teams grosse Chancen für die Verbesserung des Velonetzes rund um den Bahnhof identifiziert. Kernstück der Verbesserungen ist die Stärkung der Querungen sowie neue Verbindungen längs des Gleisfelds. Für die Realisierung einer Querung in der Mitte des Gleisfelds zwischen Bahnhofplatz Nord und Langensandbrücke haben die Teams unterschiedliche Ansätze geliefert. Während die Teams «Van de Wetering» und «yellow z» auf weitere Querungen verzichten, schlägt das Team «Güller Güller» gleich deren zwei vor: durch die PU-Süd sowie weiter südlich über den neu zu erstellenden Rösslimattsteg. Ebenso wichtig ist für die Teams die Verbesserung der Verbindungen über den Bahnhofplatz Nord mit einfachen Querungen zur Bahnhofstrasse und eine Reorganisation der Seebrücke sowie eine optimierte Führung über die Langensandbrücke. Diese Elemente erscheinen als wertvolle und notwendige Bausteine für die Verbesserung des Velonetzes im Bahnhofraum.



Abbildung 20: Graphische Darstellung der Empfehlungen zum Veloverkehr (massgebend sind die geschriebenen Empfehlungen)

Empfehlungen

- Es wird empfohlen das Netz für den Veloverkehr rund um den Bahnhof auszubauen und Lücken zu schliessen. Dafür sollen wo sinnvoll auch Räume auf den Hauptstrassen genutzt werden.
- Als zentrale Massnahme wird die Realisierung oder der Ausbau von drei hochwertigen Querungen des Bahnhofraums für Velos empfohlen: Am Bahnhofplatz Nord (mit Weiterführung in die Bahnhofstrasse und über die Seebrücke), im Bereich der PU-Süd sowie über die Langensandbrücke. Letztere ist gegenüber der heutigen Situation zu verbessern (vgl. Stadtraum Süd, 5.3.4).
- Östlich und westlich des Gleisfelds sollen die Längsverbindungen etabliert und ausgebaut werden: Auf der Westseite soll dies die Zentralstrasse inklusive einer möglichen Umfahrung des Bundesplatzes am Gleisfeld sein. Auf der Ostseite soll je nach Konfiguration der Abstellanlagen der zb der Vorschlag der Teams «Van de Wetering» oder «Güller Güller» in Betracht gezogen werden.
- Für eine optimierte Weiterführung des Velonetzes über die Seebrücke soll geprüft werden, mit welchen Massnahmen die Velowege auf der Brücke und darüber hinaus verbreitert und geschützt werden.

Zu prüfende/zu beachtende Aspekte

Ein Ausbau sicherer und attraktiver Veloverbindungen auf den Hauptstrassen kann nur im Zusammenspiel mit einer Reorganisation des Gesamtverkehrssystems geschehen, um den vorhandenen Platz optimal auf die verschiedenen Verkehrsträger zu verteilen.

- Die Querung des Bahnhofplatzes Nord soll weiter konkretisiert werden. Zwar steht hier genügend Platz für die grosszügige Führung einer Veloachse zur Verfügung, jedoch hat keines der Teams konkret aufgezeigt, wo diese genau geführt werden kann, wie mögliche Konflikte mit den Personenströmen noch wie das Wiedereinfädeln in den Gesamtverkehr oder die Verbindung zur Bahnhofstrasse gelöst werden sollen.
- Die Ausgestaltung der zentralen Veloverbindung im Bereich der PU-Süd soll weiter vertieft werden. Neben dem Vorschlag einer Integration in die neue PU-Süd (Team «Güller Güller») soll auch eine zusätzliche unterirdische oder überirdische Gleisquerung geprüft werden. Die weiterzuverfolgende Lösung soll sicherstellen, dass Fuss- und Veloverkehr entflochten werden. Ebenso soll die Ausgestaltung der Rampen / Aufgänge, insbesondere auf der Westseite, gelöst werden (Befahrbarkeit vs. Platzbedarf und städtebauliche Integration).

Empfehlungen für Massnahmen bis zum Baubeginn DBL

- Eine zeitnahe und schrittweise Verbesserung der Veloinfrastruktur ist aus Sicht des Begleitgremiums wichtig, da die heutige Situation von allen Teams als unbefriedigend beurteilt wird. Hohe Priorität hat die schnelle und sichere Passierbarkeit der Achse Zentralstrasse–Seebrücke, welche die bestmögliche Separierung der Velos vom übrigen Verkehr bedingt. Dafür soll geprüft werden, wie der vorhandene Verkehrsraum umverteilt werden kann. Ebenso soll geprüft werden, wie die Querung des Bahnhofplatzes Nord verbessert werden kann.
- Anpassungen im Bereich Langensandbrücke sollten zumindest auf der Westseite bereits heute möglich sein.

Empfehlungen Bauphase

- Während dem Bau des DBL muss in allen Bauphasen eine sichere, ausreichend dimensionierte, konfliktarme und möglichst direkte Veloquerung des Bahnhofplatzes Nord möglich sein.
- Falls es für die Bauphase zum Neubau von (provisorischen) Fussgängerüberführungen kommt, soll deren Befahrbarkeit mit dem Velo geprüft werden. Andernfalls ist für die Bauphase die bestehende Netzlücke zwischen dem Bahnhofplatz Nord und der Langensandbrücke zu akzeptieren und die Sicherheit auf den bestehenden Verbindungen mit gezielt verbessern. Die Netzlücke soll aber nach Eröffnung des DBL mit einer Verbindung im Bereich PU-Süd geschlossen werden.

Velostationen und -abstellplätze

Damit das Velo einen möglichst grossen Teil des prognostizierten Personenaufkommens zum und vom Bahnhof übernehmen kann, ist die Schaffung ausreichender, attraktiver und gut zugänglicher Veloabstellplätze rund um den Bahnhof eine zentrale Aufgabe der zukünftigen Entwicklung. Das heute bestehende Abstellangebot ist dafür auszubauen und attraktiver zu gestalten. Mit der Schaffung und Verteilung der Abstellplätze für Velos auf die verschiedenen Zugänge kann nicht nur auf die zukünftige Nachfrage reagiert, sondern auch die Verteilung der Personenströme gesteuert werden. Nicht zuletzt wird dadurch die heute unbefriedigende Situation «wild» parkierter Velos rund um den Bahnhof entschärft.

Empfehlungen

- Rund um den Bahnhof, und insbesondere an den drei Bahnhofplätzen, soll ein ausreichendes Angebot an Veloabstellplätzen bereitgestellt werden (die genaue Zahl ist jedoch noch zu eruieren). Diese sollen so angeordnet werden, dass schnelle Wege zu den Perrons möglich sind. Insgesamt soll ein ausgewogenes Angebot an kostenlosen und kostenpflichtigen, ober- und unterirdischen Lang- und Kurzzeit-Abstellplätzen vorgesehen werden.
- Beim Bahnhofplatz Nord soll eine Erweiterung des sich in Planung befindenden Veloparkings Bahnhofstrasse geprüft und die direkte Erreichbarkeit von Norden her sichergestellt werden. Beim Bahnhofplatz West soll eine neue Velostation mit direktem Zugang zur PU-Süd realisiert werden, sodass ein Teil der oberirdischen Abstellanlagen abgebaut werden kann. Beim Bahnhofplatz Ost wird empfohlen, entweder die heutige Velostation zu erhalten, auszubauen und attraktiver zu gestalten oder eine neue Velostation mit direktem Zugang zur PU-Süd zu realisieren.
- Es wird empfohlen, das oberirdische Abstellen von Velos auf dem Bahnhofplatz Nord zu unterbinden. Die Möglichkeit, Velos rund um den Bahnhof in ausreichender Zahl auch oberirdisch abstellen zu können, wird jedoch als sehr wichtig erachtet, insbesondere für die Kurzzeitparkierung.

Zu prüfende/zu beachtende Aspekte

- Die anzustrebende Anzahl der Veloabstellplätze im Bahnhofraum soll nochmals überprüft werden. Dabei sollen auch die Auswirkungen von Sharing-Angeboten in Betracht gezogen werden.
- Es wird empfohlen, die strukturelle Öffnung der Erdgeschosse der Seitenflügel des Bahnhofgebäudes und deren Nutzung als weitere bahnhofsnahe Angebote an Veloabstellplätzen und Sharing-Angeboten zu prüfen (Teams «Van de Wetering» und «yellow z»). Jedoch sollen hier auch die Kosten für den Wegfall von Erdgeschosslagen mitbedacht werden. Eine langfristig realisierbare Möglichkeit für die Anlage einer oberirischen Velostation sind die heute vom Gleis 1 und 2 genutzten Erdgeschossflächen des westlichen Seitengebäudes.
- Für die Schaffung neuer ober- und unterirdischer Veloabstellplätze sollen im Rahmen des Vorprojektes in Zusammenarbeit von Stadt und SBB mögliche Synergien genutzt werden.

Empfehlungen für Massnahmen bis zum Baubeginn DBL

- Die frühzeitige Verbesserung des Angebots an Veloabstellplätzen im Bahnhofraum soll angestrebt werden, da die Situation schon heute nicht zufriedenstellend ist. Entsprechende Projekte sind in Erarbeitung und sollen im Rahmen des Vorprojektes wo nötig überprüft werden.

Empfehlungen für die Bauphase

- Während dem Bau des DBL müssen immer genügend Veloabstellplätze zur Verfügung stehen. Nach Möglichkeit soll die Kapazitäten für Veloabstellplätze mit dem Baufortschritt schrittweise erhöht werden.

5.2.3 Fussverkehr

Der Fussverkehr spielt insbesondere im engeren Bahnhofsbereich, aber auch in Richtung Altstadt, Kleinstadt und Seeufer eine zentrale Rolle. Schon heute sind die zur Verfügung stehenden Flächen für den Fussverkehr im und um den Bahnhof an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Die derzeitige Konzentration auf den Hauptausgang beim Bahnhofplatz Nord verschärft dieses Problem. Angesichts der zu erwartenden Steigerung der Personenströme sind zusätzliche Kapazitäten und Qualitäten für den Fussverkehr zu schaffen. Dafür muss der Fussverkehr auf der Stadtebene im gesamten Bahnhofraum mehr Gewicht und mehr Platz erhalten, sowohl durch einfache und grosszügigere Querungen der Hauptstrassen, die Verbreiterung der Trottoirs, als auch durch genügend dimensionierte Aufenthaltsräume. Dies gilt insbesondere in der Zentralstrasse sowie am Bahnhofplatz Nord und in Richtung Seebrücke, Schwanenplatz und Altstadt.

Gleichzeitig muss es ein wichtiges Ziel der zukünftigen Entwicklung sein, die Personenströme des Bahnhofs so gut wie möglich zu verteilen und auf die südlichen Ausgänge zu leiten. Die Vorschläge der Teams in Form der neuen Bushaltestellen an den Bahnhofplätzen Ost und West, der breiten Ausgestaltung der PU-Süd inkl. zusätzlicher Nutzungen in diesem Bereich sowie eine wirksame und einfach verständliche Personenlenkung im Tiefbahnhof / auf der Verteilebene werden als wichtige Elemente für eine gleichmässige Verteilung der Personenströme gesehen, die aber noch weiter geprüft werden müssen.



Abbildung 21: Graphische Darstellung der Empfehlungen zum Fussverkehr (massgebend sind die geschriebenen Empfehlungen)

Empfehlungen

- Der Fussverkehr im Bahnhofraum soll bezüglich Flächen und Funktionalität im Strassenraum mindestens gleichwertig mit anderen Verkehrsträgern behandelt werden. Insbesondere quer und längs des Gleisfeldes sollen neue, attraktive Verbindungen geschaffen werden.
- Das wichtige Ziel einer besseren / optimalen Verteilung der Personenströme im Bahnhof Luzern ist weiterzuverfolgen und prioritär zu untersuchen. Als zentrale Bausteine für deren Erfolg werden eine attraktive und ausreichend breite PU-Süd, ein attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs an deren Ausgängen, sowie die Ansiedlung oder Verlagerung von Nutzungen innerhalb und ausserhalb des Bahnhofs angesehen.
- Zur besseren Verknüpfung der Quartiere Hirschmatt und Rösslimatt soll die PU-Süd möglichst 24 h zugänglich sein.
- Ausserhalb des Bahnhofs soll die Stadtebene als wichtigster Bewegungsraum für den Fussverkehr gestärkt werden. Hierfür sollen zukünftig genügend dimensionierte Flächen im Strassenraum bereitgestellt sowie die Querungen über die Hauptstrassen verbessert werden. Zentrale Bereiche sind der Bahnhofplatz Nord mit seinen Querungen, dem Zugang zur Seebrücke und die Seebrücke selbst sowie die neu gestalteten Bahnhofplätze Ost und West mit ihren Verbindungsachsen in die angrenzenden Quartiere. Die Gestaltung und Charakterisierung der drei Bahnhofplätze spielt dabei eine zentrale Rolle (siehe Empfehlungen zu den Stadträumen, 5.3.2, 5.3.3 und 5.3.4).
- Zwischen Stadtebene und Verteilebene sollen grosszügige und barrierefreie Zu- und Abgänge in ausreichender Anzahl ermöglicht werden, um den Bahnhofraum bestmöglich auf beiden Ebenen nutzen zu können.

Zu prüfende/zu beachtende Aspekte

- Die Verbesserung der Fussverkehrsverbindungen im Stadtraum Nord soll integral mit der Reorganisation des ÖV und des MIV zusammen gedacht werden. Der Fussverkehr soll im Strassenraum als gleichwertiger Verkehrsträger berücksichtigt werden.
- Die Wirksamkeit der empfohlenen Massnahmen zur Verteilung der Personenströme soll vertieft überprüft werden, sobald genauere Konzepte für den ÖV, die PU-Süd, die Veloabstellplätze sowie die denkbaren Nutzungen in und um die PU vorliegen. Dabei sollen auch die Möglichkeiten der Kundenlenkung mittels einer klaren Signaletik mitgedacht werden. Ebenso soll geprüft werden, ob die für den Fussverkehr vorgesehenen Flächen bezüglich Dimensionierung und Sicherheitsaspekten genügen.
- Die Zugänge an den Bahnhofplätzen insbesondere im Norden sollen den Ansprüchen der SBB und der Stadt bezüglich Anzahl, Lage und Dimensionierung entsprechen, aber auch das Eindringen von Wind und Wetter verhindern. Eine rein offene Lösung ist von der SBB nicht erwünscht.
- Die Sicherung von attraktiven Aufenthaltsräumen ist für den Fussverkehr von zentraler Bedeutung. Die hohe Nutzungsdichte verlangt sowohl attraktive und belebte öffentliche Durchgangsräume als auch Orte des Aufenthalts und Nischen.

Empfehlungen für Massnahmen bis zum Baubeginn DBL

- Es wird empfohlen, im Bereich der Bahnhofplätze Nord und West die Situation für den Fussverkehr schon vor dem Bau des DBL schrittweise zu verbessern. Dies gilt vor allem für die Strassenquerungen am Bahnhofplatz Nord mit dem Zugang zur Seebrücke und zur Bahnhofstrasse sowie für ausreichend breite Trottoirs entlang der Zentralstrasse.
- Es wird empfohlen, die Machbarkeit der Vorschläge des Teams «Güller Güller» zur Verbesserung der Situation in der PU-Süd durch das Zusammenlegen der beiden bestehenden Tunnel zu prüfen und die Zugänge zur bestehenden PU-Süd wenn immer möglich aufwärtskompatibel aufzuwerten.

Empfehlungen für die Bauphase

- Während dem Bau des DBL soll sichergestellt sein, dass die Fussgängerverbindungen am Bahnhofplatz Nord offengehalten und ausreichend dimensioniert werden.
- Die Verbindung auf der Achse der PU-Süd soll auch während dem Bau des DBL bestehen bleiben. Die im Vorprojekt geplante Passerelle auf der Ebene +1 soll daher ausreichend dimensioniert und auch in einer genügenden Qualität erstellt werden. Zudem wird empfohlen den Vorschlag des Teams «Van de Wetering» zur Aufwertung des Zugangs zum See im Bereich des P3 weiterzuverfolgen.
- Spätestens bis zur Eröffnung des DBL soll die Fussgängerfläche in der Bahnhofsumgebung für das erhöhte Personenaufkommen dimensioniert sein, insbesondere bei den Aus- und Aufgängen zur Stadtebene.

5.2.4 Motorisierter Individualverkehr

Verkehrssystem

Die Nutzung des Strassenraumes durch den motorisierten Individualverkehr ist in vielerlei Hinsicht der Schlüssel für die Entwicklung des Bahnhofraums Luzern. Die derzeitige Belastung der Hauptachsen durch den Durchgangsverkehr sowie die heutige Bedeutung des Bahnhofes als Ziel von Fahrten lässt sich mit den meisten vorgeschlagenen Massnahmen zur Weiterentwicklung des Bahnhofraums und des städtischen Verkehrssystems nicht vereinbaren und mindert die Aufenthaltsqualität an bester Lage. Die Konzepte aller drei Teams zeigen auf, dass ein besserer Ausgleich zwischen den Verkehrsträgern möglich und nötig ist, um das Gesamtverkehrssystem zu verbessern und die Personenkapazität zu erhöhen.

Gleichzeitig ist die Seebrücke als einzige innerstädtische Verbindung über die Reuss von zentraler Bedeutung für die Erreichbarkeit der Stadt. Eine Reorganisation des MIV-Systems muss daher vielen Ansprüchen gerecht werden: Der Steigerung der Aufenthaltsqualität, der Reorganisation des öffentlichen Verkehrs aber auch der Erreichbarkeit des Bahnhofraums mit seinen vielen Nutzungen durch den MIV. Gefragt sind Lösungen, die schrittweise umsetzbar sind und zwischen Stadt, Nachbargemeinden und dem Kanton abgestimmt werden, denn die betroffenen Hauptachsen haben als innerstädtische Kantonsstrassen verschiedenste Aufgaben zu erfüllen.

Zu beachten ist auch die Erwartung des Bundes als Voraussetzung für die Realisierung des DBL, dass die Projektpartner aufzeigen, wie sich der Modal Split in der Region Luzern durch das Investitionsvorhaben nachhaltig zugunsten der Bahn verändern lässt.

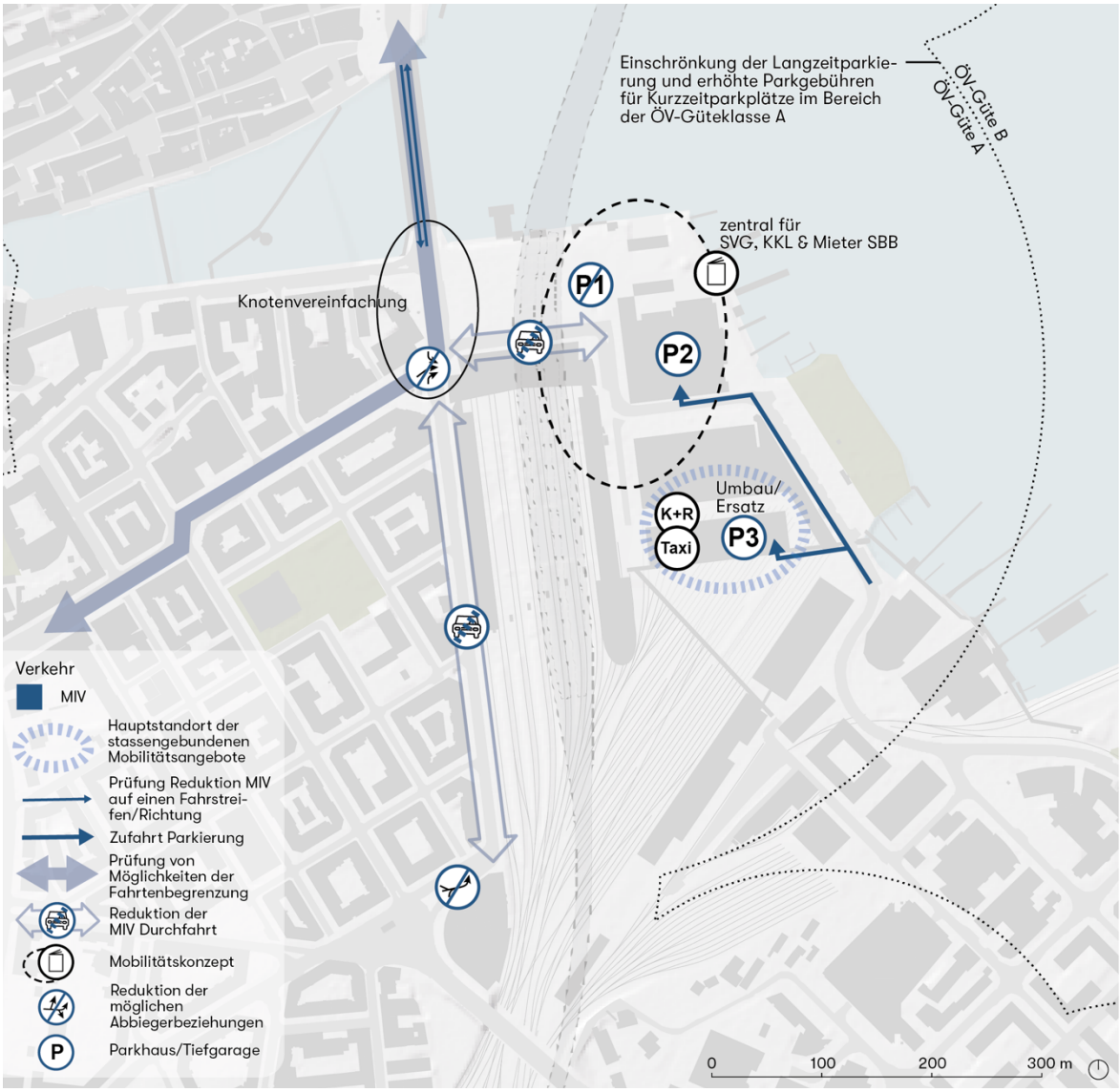


Abbildung 22: Graphische Darstellung der Empfehlungen zum MIV-System (massgebend sind die geschriebenen Empfehlungen)

Obwohl die Reduktion des MIV vor diesem Hintergrund eine politische Vorgabe der Stadt Luzern im Programm der Testplanung war, sollen die verschiedenen Ansätze für Massnahmen zur Reorganisation des MIV durch die Projektpartner weiter geprüft und aus einer Gesamtsicht heraus bewertet werden. Alle Teams haben unabhängig voneinander im Rahmen der Möglichkeiten einer Testplanung die Zusammenhänge zwischen der städtebaulich gewünschten Entwicklung, der notwendigen Veränderungen für die einzelnen Verkehrsträger und deren Abhängigkeit von einer Reduktion des MIV aufgezeigt.

Empfehlungen

- Um die notwendige Reorganisation und Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs sowie zentrale Massnahmen des Velo- und Fussverkehrs umsetzen zu können, soll der Stellenwert der einzelnen Verkehrsträger hinsichtlich der Transportkapazität und der Flächeneffizienz neu betrachtet und der Strassenraum im Bereich Pilatusstrasse – Seebrücke entsprechend neu verteilt werden.
- Für die empfohlene Reduktion des Fahrzeugverkehrs wird eine Reihe von Massnahmen zu prüfen sein: die von den Teams vorgeschlagene Erhöhung des Durchfahrtswiderstands (durch Temporeduktion, Pförtnerungen) auf den Hauptstrassen sowie im angrenzenden Hirschmattquartier (durch Einbahnstrassen), die Verringerung der Fahrten über den Bahnhofplatz Nord und die Reduktion des Parkplatzangebots im Bahnhofraum.
- Als eine wichtige Massnahme für die Entwicklung des Bahnhofraums wird die Vereinfachung der Knoten Pilatusstrasse - Zentralstrasse - Bahnhofplatz empfohlen (Vorschlag Team «Van de Wetering»). In der Reduktion der Abbiegebeziehungen beim nördlichen Knoten an der Seebrücke und dem südlichen Knoten beim Monopol und der Beschränkung einzelner Fahrtbeziehungen auf bestimmte Verkehrsmittel wird ein grosses Potenzial zur Reduktion des Strassenraums sowie der Verringerung der Attraktivität von nicht notwendigen Fahrten zum Bahnhof gesehen, ohne die zentrale Verbindung über die Seebrücke zu schwächen.
- Fahrten über den Bahnhofplatz Nord und in Richtung Tribschen/Inseli sollen zukünftig auf den Anlieferverkehr den Bus- und Veloverkehr sowie Notfallfahrzeuge beschränkt werden. Die Zufahrt zu Nutzungen im Tribschen- und Rösslimattquartier sowie zum KKL soll damit für den MIV nur noch Süden her möglich sein, sofern sich die resultierenden Aaswirkungen als vertretbar erweisen.
- Ebenso wird empfohlen die Zentralstrasse vom Durchgangsverkehr des MIV mittels einer Erhöhung des Durchfahrtwiderstands zu entlasten (z. B. Tempo 30), um die vorgeschlagene Busachse zu ermöglichen sowie den notwendigen Raum für den Fuss- und Veloverkehr gewinnen zu können. Dafür sollen die Fahrtbeziehungen auf dem Bundesplatz reduziert werden (keine Durchfahrt von der Bundesstrasse in die Zentralstrasse), was eine weitergehende Anpassung der Verkehrsführung im Raum Paulusplatz bis Bahnhof nach sich zieht. Dies könnte in einem ersten Schritt in den kommenden Jahren auch testweise für eine beschränkte Zeit eingeführt werden. Mit solchen Pilotversuchen könnten Erkenntnisse über die Konsequenzen einzelner Massnahmen gesammelt, aber auch die Akzeptanz für bestimmte Massnahmen erhöht werden.
- Trotz der Reorganisation und der Reduktionsmassnahmen muss der Bahnhof und der Bahnhofraum für den MIV erreichbar bleiben. Dies gilt auch für das Kiss & Ride und insbesondere für die regional und überregional bedeutsamen Nutzungen.

Zu prüfende/zu beachtende Aspekte

- Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die betroffenen Hauptstrassen heute Kantonsstrassen sind. Daher ist die Reorganisation des MIV nur in Zusammenarbeit mit dem Kanton möglich. Aufgrund der herausragenden Bedeutung des Bahnhofraums für die ganze Region Luzern sollen deren Bedürfnisse zur Erreichbarkeit des Bahnhofs mit dem MIV in die weiteren Schritte mit einbezogen werden.
- Eine schrittweise Reduktion des MIV soll geprüft und deren Umsetzung weiter konkretisiert werden. Dafür sollen verschiedene Massnahmen innerhalb und ausserhalb des Bahnhofraums, Synergien mit Massnahmen der Mobilitätsstrategie 2035 der Stadt Luzern sowie des sich in Erarbeitung befindenden Mobilitätskonzepts des Kantons Luzern geprüft werden.
- In einem ersten Schritt ist ein Gesamtverkehrs- und Erschliessungskonzept für den Bahnhofsraum notwendig (siehe Weiteres Vorgehen, 5.2.5). Es wird empfohlen dabei folgende Massnahmen in Betracht zu ziehen:
  - Eine neue Verkehrsführung im Raum Paulusplatz – Bahnhof mit Anpassung des Kantonsstrassennetzes.

- Die Dosierung des Verkehrs auf den Zulaufstrecken und die Anpassung vorgelagerter Knoten (Empfehlung aller Teams).
- Neues Verkehrsregime auf den Hauptachsen (Tempo 30, Team «yellow z»).
- Die Aufhebung von Abbiegebeziehungen auf der Pilatusstrasse sowie auf dem Bundesplatz (Teams «Van de Wetering» und «Güller Güller»).
- Die Einrichtung von zusätzlichen Einbahnstrassen im Hirschmattquartier zur Verringerung des Schleichverkehrs (Team «Güller Güller»).

Empfehlungen für Massnahmen bis zum Baubeginn DBL

- Um die empfohlenen Schritte zur Reorganisation des ÖV-Systems vornehmen zu können und die Einschränkungen während der Bauphase so niedrig wie möglich zu halten, sollen auch das MIV-System schrittweise angepasst und die Belastung auf den Hauptachsen reduziert werden. Die dafür notwendigen Massnahmen sollen sich an den Bedürfnissen der jeweiligen Entwicklungsschritte des Bussystems sowie des Fuss- und Veloverkehrs orientieren. Hierbei soll auch geprüft werden, inwiefern die im GVK des Kantons Luzern geplanten Massnahmen die empfohlene Entwicklungsrichtung unterstützen.
- Es wird empfohlen, als mögliche erste Schritte die konsequente Priorisierung des ÖV über die Seebrücke, Einschränkungen der Fahrten über den Bahnhofplatz Nord in Richtung Tribschen sowie die Einschränkung der Befahrbarkeit der Zentralstrasse inklusive der Neuordnung der Abbiegebeziehungen beim Bundesplatz weiterzuverfolgen.

Empfehlungen für die Bauphase

- Mit dem Bau des DBL entfällt das P1 als Ziel des MIV auf dem Bahnhofplatz Nord. Daher wird empfohlen, auf diesen Zeitpunkt hin die Zufahrt zum Bahnhofplatz Nord für den MIV zu sperren. Dies soll mit allfälligen Einschränkungen der Befahrbarkeit des Inseliquais durch die Baustelleninstallation koordiniert werden.
- Mit den empfohlenen weiteren Massnahmen können die sonstigen Einschränkungen für den MIV während der Bauphase im restlichen Netz minimiert werden.

Ruhender Verkehr MIV

Der ruhende Verkehr ist ein zentraler Bestandteil der Reorganisation des MIV-Systems rund um den Bahnhof Luzern und wird durch die Testplanungsteams als wichtiger Hebel angesehen, mit dem das Modal Split der bahnhofbezogenen Mobilität gesteuert werden kann. Mit dem Wegfall des P1 durch den Bau des DBL wird sich das Parkplatzangebot im direkten Umfeld des Bahnhofs verändern. Zwar gehen alle Teams davon aus, dass das Parkplatzangebot im Bahnhofraum auch ohne das P1 ausreichend ist und die Reduktion des Angebots an Parkplätzen einen Beitrag zur Reduktion nicht notwendiger Fahrten ins unmittelbare Bahnhofsumfeld leistet. Die Frage, wie viele Parkplätze im unmittelbaren Bahnhofsumfeld langfristig verfügbar sein müssen, konnte aber nicht abschliessend beantwortet werden. Der im Vergleich zu anderen Bahnhöfen in der Schweiz hohen Anzahl an Parkplätzen in Luzern stehen Nutzungen wie das KKL gegenüber, welches auch weiterhin über eine ausreichende Anzahl an Parkierungsmöglichkeiten verfügen soll. Auch wenn dem Begleitgremium nach Fertigstellung des DBL eine gewisse Reduktion der Parkplätze realistisch erscheint, sollen Möglichkeiten geprüft werden, wie der Bedarf des KKL, der Mieterinnen und Mieter des Bahnhofgebäudes (z.B. Hirslanden-Klinik) und der SGV gedeckt werden kann, ohne Fehlanreize für Fahrten zum Bahnhof mit dem MIV zu setzen.

Empfehlungen

- Als wirksame Massnahme zur Reduktion des MIV wird empfohlen, die mit der Auflösung des P1 wegfallenden Parkplätze im unmittelbaren Bahnhofsbereich nicht komplett zu ersetzen und die bestehenden Parkplätze noch besser als heute zu bewirtschaften.
- Die Standorte und Kapazitäten des P2 und P3 sollen hingegen bestehen bleiben. Insbesondere auf dem Standort des P3 soll eine massvolle Erhöhung des Parkplatzangebots geprüft werden. Die entsprechenden Dimensionierungsüberlegungen sollen, basierend auf den vorhandenen Nutzungen und der für die Zukunft prognostizierten Entwicklung der Mobilität, auf Basis des Parkplatzreglements vorgenommen werden.
- Die Zufahrt zu den Parkierungsmöglichkeiten östlich des Bahnhofs soll zukünftig nur noch von Süden her organisiert werden. Die Zufahrt über den Bahnhofplatz Nord soll unterbunden werden, um den Knoten Pilatusstrasse – Zentralstrasse – Bahnhofplatz zu entlasten.
- Der Standort des heutigen P3 wird für die Deckung eines Grossteils der notwendigen Parkplätze im Bahnhofraum als sinnvoll angesehen. Gegenüber dem heutigen Zustand wird jedoch empfohlen, das Parkhaus deutlich attraktiver zu gestalten und in seinen Funktionen zu erweitern. Dazu sollen im Erdgeschoss neben einer neuen internen Erschliessung Flächen für Taxi, Kiss & Ride, Sharing-Angebote und Velos bereitgestellt werden. Dabei soll auch ein Ersatz

des Parkhauses oder eine Verlegung der Parkplätze in eine Tiefgarage (siehe Vorschlag Team «Güller Güller») geprüft werden.

- Im Bereich der ÖV-Güteklasse A soll im Grundsatz bis auf bahnbetrieblich notwendige Parkplätze keine Langzeitparkierung mehr vorgesehen werden. Die Parkgebühren für Kurzzeitparkplätze sollen erhöht werden.
- Um die überregional bedeutsamen Nutzungen in und um den Bahnhof zu stärken und mit möglichst wenig Parkplätzen auszukommen wird empfohlen, ein Mobilitätskonzept zu erstellen, welches auch weitergehende Angebote der Parkierung (Wallet Parking, Calèche-Service) in Betracht zieht.

Zu prüfende/zu beachtende Aspekte

- Es wird dringend empfohlen, die künftige Anzahl Parkplätze sowie deren Bewirtschaftung in einer vertiefenden Studie zu klären. Als wichtige Grundlage der notwendigen Kapazitäten wäre es hilfreich, den Modal Split und das Verkehrsverhalten der Besucherinnen und Besucher des KKL sowie der SGV zu kennen. Auch soll bekannt sein, wie das heutige Verhalten der Parkierenden aussieht (Parkierungsdauer, Parkierungsgrund), um die Spielräume zu erörtern.
- Sollte langfristig ein zusätzliches Parkplatzangebot im Bahnhofraum notwendig sein, sollen auch Standorte westlich des Bahnhofs (bspw. am Bundesplatz, Vorschlag Team «Güller Güller») in Betracht gezogen werden.
- Die Zukunft des P3 soll frühzeitig geklärt werden um entscheiden zu können, ob dieses modernisiert werden kann oder langfristig ersetzt werden muss. Dabei sollen auch die erweiterten Nutzungsanforderungen an das P3 mitgedacht werden. Ebenso soll berücksichtigt werden, dass das Erdgeschoss des P3 während der Bauphase als Installationsplatz benötigt wird und die langfristige Lage der Abstellgleise der zb geklärt sein muss.

Empfehlungen für Massnahmen bis zum Baubeginn DBL

- Vor dem Bau des DBL sollen die Einschränkung der Langzeitparkierung im Strassenraum in Gebieten mit ÖV-Güteklasse A sowie die Anpassung der Parkgebühren für die Kurzzeitparkierung mögliche erste Massnahmen zur Reduktion der Attraktivität des Parkierens am Bahnhof sein. Es wird empfohlen, diese zu prüfen und weiterzuverfolgen.

Empfehlungen für die Bauphase

- Mit dem Baubeginn des DBL entfällt das P1. Da das Erdgeschoss des P3 als Installationsplatz genutzt wird, ist eine Erweiterung des P3 wahrscheinlich erst nach dem Bau des DBL möglich. Für die Bauphase sollte daher ein eigenes Mobilitäts- und Parkierungskonzept erarbeitet werden.

5.2.5 Weiteres Vorgehen

Aufgrund der zahlreichen Abhängigkeiten kann die Reorganisation des Verkehrssystems nur integral weiter vertieft und geprüft werden. Aus Sicht des Begleitgremiums sind die möglichen Synergien einer gesamtverkehrlichen Sicht unbedingt zu nutzen. Ebenso soll auf diese Weise verhindert werden, dass die unterschiedlichen Verkehrsträger gegeneinander ausgespielt werden können. Dem Begleitgremium ist es wichtig zu betonen, dass bei der weiteren Prüfung der Möglichkeiten der Reorganisation des Verkehrssystems sowohl die zukünftigen Potenziale des DBL als auch die städtischen, regionalen und kantonalen Bedürfnisse an den Bahnhofraum und sein Verkehrssystem in Betracht gezogen und koordiniert werden müssen. Hervorzuheben ist, dass eine der Voraussetzungen für die Freigabe der Investition DBL durch das BAV die nachhaltige Veränderung des Modal Splits zugunsten des Bahnverkehrs ist.

Aus diesen Gründen wird empfohlen, baldmöglichst eine gesamtverkehrliche Studie für die zukünftige Entwicklung des Verkehrssystems auf der Basis der hier formulierten Empfehlungen sowie der laufenden Planungen auszulösen, an der alle Partner beteiligt sind. In dieser Studie sollen sowohl verschiedene Optionen der zukünftigen Entwicklung geprüft sowie eine Strategie zur schrittweisen Reorganisation der Entwicklung erarbeitet werden. Als Bestandteil des Verkehrssystems sind Abstellplätze für den MIV und den Veloverkehr mitzubetrachten. Neben den Chancen für die Entwicklung des Stadtraums um den Bahnhof ist auch die Verteilung der Personenströme im und um den Bahnhof ein wesentliches Ziel, welches im Rahmen dieser Studie weiterverfolgt werden soll. Wichtige Aspekte für die einzelnen Verkehrsarten werden in den folgenden Abschnitten erläutert. Das Ziel der empfohlenen Gesamtverkehrsbetrachtung ist die Erarbeitung eines Angebotskonzeptes, das dem gesteigerten Personenaufkommen gerecht werden kann, die gegenseitigen Beeinträchtigungen minimiert und dadurch einen stabilen Betrieb ermöglicht.

Öffentlicher Verkehr

- Für den öffentlichen Verkehr sollten möglichst bald grundsätzlich denkbare Angebots- und Linienkonzepte mit den empfohlenen neuen Buskorridoren im Tribschen und in der Zentralstrasse vorliegen. Es wird empfohlen, insbesondere die von den Teams «yellow z» und «Güller Güller» aufgezeigten Angebotskonzepte in Betracht zu ziehen.
- Die Erkenntnisse sollen mit dem Bus- und Bahnkonzept 2040 des VVL koordiniert oder im Rahmen dieses Konzepts erarbeitet werden.

Fussverkehr

- Im Rahmen eines integrierten Verkehrskonzepts sollen die Möglichkeiten für die Verbesserung des Fussverkehrs im Endzustand sowie vor dem Bau des DBL geprüft werden. Dafür sollten vorab die Bedürfnisse des Fussverkehrs ermittelt und als Zielwerte in die Erarbeitung des Verkehrskonzepts einfliessen.

Veloverkehr

- Für den Veloverkehr sollen durch die Stadt Luzern Rahmenbedingungen zu Ziele einer schrittweisen Verbesserung der Velorouten längs und quer zum Bahnhofsraum aufgezeigt werden, die auf ein übergeordnetes Velokonzept abgestimmt sind (vgl. Volksinitiative «Velonetz jetzt!»).
- Ebenso sollen die Anzahl der Veloabstellplätze sowie mögliche Standorte für Veloabstellanlagen eruiert werden.

Motorisierter Individualverkehr und Parkplätze

- Die Reorganisation des MIV-Systems ist ein integraler Bestandteil der Studie. Es wird empfohlen, die Vorstellungen zum zukünftigen MIV-System zwischen Kanton und Stadt vorgängig gegenüberzustellen, um die Rahmenbedingungen für die Studie formulieren zu können.
- Es könnte zielführend sein, vorgängig Überlegungen zum notwendigen Bearbeitungsperimeter einer solchen Studien anzustellen. Es wird aber davon ausgegangen, dass dieser den Bearbeitungsperimeter der Testplanung übersteigt.
- Für die zukünftige Entwicklung des Parkplatzangebots im Zentrum wird empfohlen, basierend auf den vorhandenen Nutzungen (u.a. KKL und SGV) und der für die Zukunft prognostizierten Entwicklung der Mobilität auf der Basis des Parkplatzreglements Dimensionierungsüberlegungen vorzunehmen. Dabei ist es auch wichtig, die heutige Nachfrage und Nutzerstruktur zu kennen.
- Vorgängig oder parallel zu den Dimensionierungsüberlegungen der Parkplätze sollte für das KKL, die SBB-Mieter und die SGV ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden.

Personenströme

- Der Bericht von Emch & Berger 2020 zu den Personenströmen soll auf der Basis der Erkenntnisse der empfohlenen Studie aktualisiert werden. Angesichts der zeitlichen Zwänge des Vorprojekts sollen daher die relevanten Aspekte (Linienorganisation und Haltestellen für Busse, Velokonzept inkl. Flüsse und Anzahl Abstellplätze, Nutzungen rund um den Bahnhof) baldmöglichst erarbeitet werden, sodass ausreichende Grundlagen für eine Aktualisierung der Studie zur Verfügung stehen. Unter Umständen ist hier auch mit verschiedenen Szenarien zu arbeiten.

5.3 Empfehlungen zu den Stadt- und Freiräumen

Das Projekt DBL eröffnet nicht nur Chancen für die Reorganisation des Verkehrssystems. Die Konzepte der drei Teams haben auch aufgezeigt, dass mit dem DBL der gesamte Bahnhofraum neu gedacht und Mehrwerte für die Frei- und Stadträume generiert werden können. Die in diesem Abschnitt formulierten Empfehlungen zeigen die Mehrwerte für den Freiraum sowie die unterschiedlichen Stadträume auf. Bei den Empfehlungen zu den Stadträumen werden die übergeordneten Empfehlungen zu den Freiräumen und zum Verkehrssystem räumlich konkretisiert.

Die vier Stadträume sind (vgl. Abbildung 5):

- Stadtraum Nord: Bahnhofplatz Nord mit Bussstation, Schiffanlegeplätze, KKL, Pilatusstrasse und Seebrücke
- Stadtraum Ost: Bahnhofplatz Ost, Robert-Zünd-Strasse, Bürgenstrasse, Frohburgsteg, Gleisfeld Nord und Mitte, Rösslimatt, linkes Seeufer
- Stadtraum Süd: Langensandbrücke, Bundesplatz, Gleisfelder Südost und Südwest
- Stadtraum West: Bahnhofplatz West, Zentralstrasse, Hirschmattquartier

5.3.1 Freiraumnetz & Stadtklima

Neben der Verkehrsinfrastruktur bildet die Freiraumversorgung inklusive Überlegungen zum Stadtklima im Bahnhofraum einen bedeutsamen Pfeiler der zukünftigen Entwicklung. Gerade im unmittelbaren Bahnhofraum überwiegt heute die verkehrliche Nutzung, was zu einem Defizit attraktiver Frei- und Grünräume führt. Ebenso ist der Zugang zum linken Seeufer aus vielen Teilen der Stadt aufgrund der Barrierewirkung des Gleisfeldes sowie des verkehrsorientierten Bahnhofplatzes Nord nur eingeschränkt möglich. Die Nutzungsmöglichkeiten dieses bedeutsamen Freiraums der Stadt Luzern werden dadurch verringert und die Orientierung erschwert. Dabei sind vor allem ausreichende und gut gestaltete Platz- und Strassenräume mit Aufenthaltsqualitäten ein wesentliches Merkmal einer attraktiven Stadt und Tourismusdestination wie Luzern. Die Chancen zu Verbesserung der Visitenkarte Luzerns explizit auch für eine stadtklimatisch nachhaltige Entwicklung des Bahnhofraums wurden von allen Teams aufgezeigt. Daher wird empfohlen, die Stadträume als Teil eines Freiraumnetzes rund um den Bahnhof zu verstehen, diese wo immer möglich zu erweitern und qualitativ hochwertig zu gestalten. Dabei soll an bereits laufende Projekte wie die Aufwertung der Bahnhofstrasse und zum linken Seeufer angeknüpft werden. Die Freiräume sollen unterschiedliche Qualitäten und Funktionen erfüllen. Für die Optimierung des Stadtklimas wurden von den Teams vor allem die Pflanzung von Bäumen sowie Zugänge und Frischluftkorridore zum Wasser vorgeschlagen.



Abbildung 23: Graphische Darstellung der Empfehlungen zum Freiraumnetz (massgebend sind die geschriebenen Empfehlungen)

Empfehlungen

- Die drei Bahnhofplätze sollen den Kern des zukünftigen Freiraumnetzes rund um den Bahnhof bilden. Dabei sollen insbesondere die Ränder des Gleisfelds zwischen Bahnhof und Langensandbrücke als attraktive und stadtklimatisch wirksame öffentliche Räume gestaltet werden.
- Es wird empfohlen, die Gestaltung und Nutzung der drei Bahnhofplätze am jeweiligen städtebaulichen Kontext zu orientieren. Die Bahnhofplätze sollen –auch zwecks besserer Orientierung im Stadtraum - unterschiedliche Atmosphären und Funktionen aufweisen, aber als spürbarer Teil des Bahnhofsraums eine gemeinsame Klammer bilden. Der Bahnhofplatz Nord soll als Visitenkarte, bedeutendste Mobilitätsdrehscheibe der Region und als repräsentativer Zugang zur Alt- und Kleinstadt und zum See weiterentwickelt werden. Der Bahnhofplatz West soll als Scharnier zwischen Bahnhof und dem gewachsenen Hirschmattquartier dienen. Der Bahnhofplatz Ost bildet den Auftakt zum linken Seeufer und dient dem sich stets in Entwicklung befindenden Tribschenquartier mit seinem hohen Anteil an Arbeitsplätzen und Bildungseinrichtungen als Aufenthaltsort. Die drei Bahnhofplätze sollen ihrem Charakter und ihren Funktionen entsprechend entwickelt und differenziert ausgestaltet werden und möglichst vielfältig nutzbar sein (siehe auch Stadträume Nord, Ost und West, 5.3.2, 5.3.3 und 5.3.5).
- Die Strassenräume – insbesondere die Zentralstrasse und die Strassenzüge im Osten – sollen hochwertig und als öffentliche Räume gestaltet werden. Dazu gehören neben grosszügigen Trottoirs, Koexistenz fördernde (Tempo-) Regimes auch kleine Platzaufweitungen und städtebauliche Nischen mit entsprechender Gestaltung und Möblierung. Dies gilt auch für die Strassenräume der angrenzenden Quartiere.
- Wo immer möglich sollen Bäume als Gestaltungselemente, Schattenspender und stadtklimatische Massnahme eingesetzt werden. Deren Standorte sollen im Zuge der weiteren Planung gesichert werden. Die Beläge des öffentlichen Raums sollen klimaverträglich ausgestaltet und Regenwasser möglichst dezentral bewirtschaftet werden, um den Stadtraum zu kühlen, das Grün zu bewässern und die Kreisläufe vor Ort zu schliessen.
- Im Osten sollen auf den freiwerdenden Flächen öffentliche Freiräume gesichert werden. Insbesondere der Rösslimatthain ist als baumgeprägte Parkanlage auszugestalten (vgl. städtebauliche Studie Rösslimatt). Der Zugang und der Bezug zum Wasser soll wo immer möglich optimiert werden. Hierfür sollen die Verbindungsachsen zum See als Teil des Freiraumsystems betrachtet und dementsprechend gestaltet werden. Auch die städtebaulichen Erweiterungsoptionen sollen sich auf den See ausrichten.

Zu prüfende/zu beachtende Aspekte

- Bei der Konzeption der Freiräume und der städtebaulichen Erweiterungen sollen stadtklimatische Aspekte mit hoher Priorität berücksichtigt werden. Dies gilt besonders für die Sicherung von Luftkorridoren und die Schaffung ausreichender Möglichkeiten der Begrünung, Verdunstung und Verschattung sowie die Verwendung wenig aufheizender Materialien. Diesbezüglich soll auch die Idee des Klimabands (Team «Güller Güller») rund um den Bahnhof weiter geprüft werden.
- Möglichkeiten für grosszügige Freiräume ergeben sich bei Beibehaltung der Abstellanlagen der zb im Osten nicht, weshalb auch weiterführende Aufwertungen wie Gebäudebegrünungen usw. berücksichtigt werden müssen. Dabei sollen die bestehenden Planungen für das Tribschen- und Rösslimattquartier dahingehend überprüft werden.
- Die Synthese der Testplanung linkes Seeufer soll auf Synergien und Konflikte mit den hier formulierten Empfehlungen geprüft werden.
- Zugunsten der Pflanzung von alterungsfähigen Stadtbäumen soll, wenn immer möglich, auf Ausweitungen von Unterbauungen verzichtet werden. Auch bestehende oder bereits geplante unterirdische Installationen sollen im Zusammenspiel mit potenziellen Baumstandorten geprüft werden.

Empfehlungen für Massnahmen bis zum Baubeginn DBL

- Mit den empfohlenen Umgestaltungen der Zentralstrasse, des Bundesplatzes sowie dem Bereich Seebrücke– Bahnhofstrasse– Pilatusstrasse können bereits vor Baubeginn neue, attraktive öffentliche Räume geschaffen werden.
- Die Umsetzung der in der Testplanung linkes Seeufer vorgeschlagenen Massnahmen sorgt zusätzlich für eine Aufwertung des Freiraumangebots und soll weiter vorangetrieben werden. Dem Inseli kommt als Freiraum insbesondere für die Bauphase eine grosse Bedeutung zu (vgl. Initiative «Lebendiges Inseli»).

Empfehlungen für die Bauphase

- Trotz teilweiser Sperrung des Bahnhofplatzes Nords und der Bauinstallationen im Osten während des DBL-Baus soll dort jeweils für ein möglichst grosszügiges Angebot an attraktiven und aufenthaltsfreundlichen öffentlichen Räumen gesorgt werden. Dies kann auch mit Elementen zur Erklärung und Erlebbarmachung der Baustelle verbunden werden (siehe Empfehlungen zur Etappierung, 5.5.2).

Weiteres Vorgehen

- Für den Bahnhofraum soll ein Freiraumkonzept erstellt werden, welches die von den Teams aufgezeigten Möglichkeiten für ein Freiraumnetz rund um den Bahnhof bestmöglich in eine schrittweise umsetzbare Strategie überführt und stadtklimatische Belange, Aspekte der Biodiversität sowie der Nutzungsqualität integriert betrachtet und auch die Erkenntnisse aus der Testplanung «Linkes Seeufer» berücksichtigt.

5.3.2 Stadtraum Nord

Der Stadtraum Nord ist und bleibt die Visitenkarte des Bahnhofraums, der Zugang zur Altstadt und Kleinstadt und das zentrale Drehkreuz des regionalen Verkehrssystems. Er ist jedoch bereits heute der Ort mit den grössten Nutzungskonflikten im Bahnhofraum, die sich mit steigenden Passagierzahlen und durch die rund zehnjährige Bauphase zwischenzeitlich verschärfen wird. Die Konzepte der Teams haben aufgezeigt, dass mit einer Neuorganisation des Bussystems – was wiederum Auswirkungen auf das MIV-System hat – die Bauphase stadtverträglicher gestaltet und der Bahnhofplatz Nord im Endzustand wieder vermehrt als Platz zur Geltung kommen kann. Damit der Bahnhofplatz Nord während der Bauphase funktioniert und im Endzustand als attraktiver Ankunftsort mit Aufenthaltsqualität und mit sicheren und grosszügigen Fussgängerverbindungen ausgestaltet werden kann, bedingt dies eine Reduktion der Busendhaltestellen und die Kappung des MIV, welcher heute im Kreis rund um den Bahnhofplatz Nord geführt wird.

Bahnhofplatz Nord, Zugang Bahnhof und Schiffstation

Empfehlungen

- Es wird empfohlen, den Bahnhofplatz Nord sowohl als Mobilitätsdrehscheibe als auch als Stadtplatz mit hoher Aufenthaltsqualität zu entwickeln. Zudem soll er als Teil der Quaianlage gedacht werden und in dieser Funktion zusammenhängend bis zu den umgebenden städtebaulichen Strukturen entwickelt werden (Bahnhofgebäude, Hauptpost, Schiffstationen, KKL, Seebrücke, Hotel Monopol).
- Während der westliche Bereich vorwiegend dem ÖV und der Verteilung und Organisation der Fussgängerströme vorbehalten bleibt, soll der östliche Teil dem Aufenthalt, möglichen Sondernutzungen (Markt, Festplatz, Eisfeld) und dem Übergang zum Europaplatz/KKL dienen. Der nördliche Teil soll dem Zugang zum See und damit auch den Schiffstationen gewidmet werden. Es soll zudem geprüft werden, welche ständigen Kleinbauten als Aufenthaltsorte und Treffpunkte dienen können und ob es zusätzliche braucht.
- Bis auf eine Durchfahrt für Busse, Velos, Anlieferverkehr, Blaulichtorganisationen, Sonderfahrten (beispielswiese für mobilitätseingeschränkte Schiffpassagiere) sowie die möglichst kompakt organisierten Bushaltestellen im Westen soll der Platz verkehrsfreiausgestaltet werden (in Anlehnung an die Vorschläge der Teams «yellow z» und «Güller Güller»).
- Der Kopfbereich des heutigen Bahnhofbaus soll eine genügend grosse Vorzone erhalten und offener gestaltet werden (vgl. Team «Van de Wetering»). Auf der Durchfahrt in Richtung KKL/Inseli sollen aber Bushaltestellen angeordnet werden können, so lange diese nicht vor dem Haupteingang des Bahnhofgebäudes liegen.
- Auf und um den Platz sollen genügend und grosszügige Zu- und Abgänge zur Verteilebene des Bahnhofes (dem heutigen Untergeschoss) vorgesehen werden, um die Verteilung der Personenströme bestmöglich zu unterstützen. Diese sollen aber so ausgestaltet werden, dass sie das Eindringen von Wind und Wetter in die Verteilebene verhindern.
- Die Übergänge zur Seebrücke, zur Bahnhoftrasse und zur Altstadt sollen insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr grosszügig ausgestaltet und ebenerdig geführt werden.

Zu prüfende/zu beachtende Aspekte

- Die Möglichkeiten für das Freispielen von grossen Teilen des Bahnhofplatzes von wendenden und wartenden Bussen ist für den Zustand vor und nach dem Bau des DBL vertieft zu untersuchen. Dabei sollen sowohl betriebliche Aspekte wie auch die Mehrwerte einer gesteigerten Aufenthaltsqualität in Betracht gezogen werden.
- Die Gestaltung des Platzes ist im Zuge der weiteren Entwicklung über ein qualitätssicherndes Verfahren zu definieren. Es wird empfohlen, die bestehenden Baumreihen im Norden als gestaltendes Element zu integrieren und allenfalls zu erweitern, die Blickbeziehungen zur Altstadt zu gewährleisten und der Ansicht vom See und Schweizerhofquai her Rechnung zu tragen. Bei der weiteren Ausarbeitung zur Gestaltung und Funktionalität des Bahnhofplatzes Nord soll der Europaplatz in die Überlegungen mit einbezogen werden. Beide Plätze sollen nach Möglichkeit eine Vielzahl unterschiedlicher Aufenthaltsorte bieten.
- Die Schiffstation Nord soll im Endzustand in etwa wieder an ihre heutige Position zu liegen kommen. Für die Schiffstationen und geschützten Bauten wie das Café Luz werden im Rahmen des Vorprojekts durch die SBB Lösungen erarbeitet, wie diese in der Bauphase geschützt oder verlegt werden können.
- Die von den Teams vorgeschlagene und empfohlene Veloverkehrsachse, die den Bahnhofplatz quert, soll in die weitere Ausgestaltung des Platzes von Beginn an integriert werden. Dabei ist zu prüfen, wie die potenziellen Konflikte zwischen Velofahrenden und zu Fuss gehenden vermieden oder reduziert werden können (siehe auch Empfehlungen Veloverkehr, 5.2.2).

- Zur optimalen Verteilung der Personenströme sind zusätzlich folgende Aspekte im Rahmen des Vorprojekts zum DBL durch die SBB unter Einbezug der Stadt Luzern zu beachten:
  - Die Verteilung der Personenströme zwischen Stadtebene und Verteilebene sollen vertieft geprüft und die Zu- und Abgänge dementsprechend positioniert, dimensioniert und gestaltet werden.
  - Die Einkaufsnutzungen auf der Stadt- und Verteilebene sollen so angeordnet werden, dass sie von den Personenströmungen zwar profitieren, aber diese nicht behindern. Dies gilt oberirdisch insbesondere für die Zonen zwischen dem Portal des Bahnhofs und der Durchfahrt für Busse.
  - Für die Verteilung der Personenströme spielt auch die zukünftige Konfiguration des Kopfperrons eine zentrale Rolle, wobei es nicht um Gleiskürzungen geht, sondern um ein offeneres Zusammenspiel zwischen Bahnhof und Bahnhofplatz Nord (5.7.2).
- Für die Gestaltung des Bahnhofplatzes wird empfohlen, zwei Vorschläge der Teams in der Weiterbearbeitung vertieft zu prüfen. Der Vorschlag des Teams «Van de Wetering» soll in Bezug auf die Ver- und Entsorgung nicht weiterverfolgt werden, da sie aus Sicht der SBB nicht funktioniert.
  - Die Überlegung, das Seeufer durch Treppen erlebbarer zu machen (Vorschlag Team «Güller Güller») soll bei der zukünftigen Ausgestaltung des Ufers und der Schiffstation geprüft werden.
  - Das Portal des alten Bahnhofs wird im Zuge der Bauarbeiten des DBL verschoben werden müssen. Daher soll bei der Weiterentwicklung des Stadtplatzes ein neuer Standort geprüft werden (siehe Teams «Van de Wetering» und «Güller Güller»).

Empfehlungen für Massnahmen bis zum Baubeginn DBL

- Mit einer ersten Etappe der Reorganisation des Bussystems und Reduktion des MIV soll ein Teil des Bahnhofplatzes für die Bauphase freigespielt werden.
- Es wird empfohlen, die Verbesserung der Querung für den Fuss- und Veloverkehr auf Höhe der Bahnhofstrasse sowie der verbesserte Zugang zur Seebrücke möglichst frühzeitig zu realisieren.

Empfehlungen für die Bauphase

- Während der Bauphase des DBL ist der Ostteil durch Installationsplätze belegt. Aufgrund der empfohlenen Massnahmen besteht die Möglichkeit, die Installationsflächen flexibler anzuordnen. Die Ost-West-Verbindung über den Platz soll für den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV mit ausreichender Qualität gewährleistet sein.
- Auch während der Bauphase soll der Bahnhofplatz Nord trotz der Einschränkungen über attraktive Bewegungsräume verfügen. Es wird empfohlen, diese mit einem guten Informationsangebot sowie Möglichkeiten zur Erlebbarkeit der Baustelle zu kombinieren.
- Die Schiffstation Nord (inklusive das Billettverkaufsgebäude) befindet sich während dieser Phase laut Vorprojekt DBL 2013 auf einem temporären Steg beim KKL. Diese soll mit möglichst hoher Qualität erstellt und deren Zugänglichkeit über die gesamte Bauphase gewährleistet werden.

Weiteres Vorgehen

- Für die Gestaltung des Bahnhofplatzes Nord nach der Fertigstellung des DBL soll ein Projektwettbewerb durchgeführt werden.

5.3.3 Stadtraum Ost

Der Stadtraum Ost bietet die grössten Entwicklungsmöglichkeiten rund um den Bahnhof, da hier mit dem Bau des DBL Teile der heute als Gleisfeld genutzten Flächen freiwerden können. Die Fläche der Abstellgleise, die freigespielt werden kann, erweist sich inzwischen als kleiner als noch im Vorprojekt zum DBL 2013 angenommen. Mit dem DBL bietet sich die einmalige Chance, das Tribschenquartier sowie das linke Seeufer mit dem Bahnhof besser zu verknüpfen und die heute unbefriedigende Organisation des Fuss- und Veloverkehrs auf den Ebenen +1 und -1 stark zu verbessern. Nicht zuletzt hat die Stadt Luzern im Osten die Gelegenheit, auf einem Teil der Fläche der heutigen Gleisanlagen langfristig einen neuen und attraktiven Stadtbaustein zu entwickeln (siehe Empfehlungen zum Gleisfeld, 5.4.2).

Bahnhofplatz Ost

Empfehlungen

- Im Stadtraum Ost soll ein neuer, grosszügiger Bahnhofplatz als Anker und Zugang zum Quartier (Arbeitsplätze, Hochschulen, Kantonsschule, Wohnraum) sowie zum See realisiert werden. Damit er seine Funktion als Begegnungs- und Aufenthaltsraum erfüllen kann, soll er mit hochwertigen Freiraumqualitäten ausgestaltet und kleineren Platzaufweitungen ausgestaltet werden (vergleiche Vorschläge Teams «Güller Güller» und «yellow z»). Es wird empfohlen, die Richtung des Platzes eher in Richtung See als in Nord-Süd-Richtung zu legen und den Sichtbezug zum See herzustellen
- Neben einem grosszügigen und barrierefreien Zugang zur PU-Süd sollen am Bahnhofplatz Ost Bushaltestellen für einen neu zu entwickelnden Buskorridor sowie allenfalls endende radiale Linien geschaffen werden. Zudem sollen Einkaufsmöglichkeiten am Platz angeordnet werden.
- Es wird empfohlen, die Bürgenstrasse als neue Hauptachse und attraktiven Strassenraum im Tribschenquartier zu entwickeln und bis zum Bahnhofplatz Ost weiterzuführen. Zudem soll der Bahnhofplatz Ost als ein Platz von mehreren Plätzen mit unterschiedlichen Nutzungen und Qualitäten Richtung Tribschenquartier verstanden werden.
- Die Robert-Zünd-Strasse soll zukünftig als Vorderseite und Verbindung zum Bahnhofplatz Nord entwickelt werden. Um diese Entwicklung zu unterstützen wird empfohlen, die bisherige Rampe zum Parkhaus P3 langfristig zu entfernen und durch eine Erschliessung im Gebäude zu ersetzen.
- Im Bereich des Stadtraums Ost sollen die strassengebundenen Angebote der Mobilitätsdrehscheibe wie Kiss & Ride, Taxi usw. sowie die sechs Haltekanten für Reisecars angeordnet werden. Hier ist nach der Realisierung des DBL auch ein Standort für ein Fernbusterminal möglich. Eine Zufahrt zum KKL und zur Schiffstation für mobilitätseingeschränkte Personen soll möglich bleiben.
- Um die Entwicklung des Stadtraums Ost in seiner minimalen Ausdehnung zu sichern, muss das Gleisfeld Nord der SBB und zb mindestens bis zur Achse Bürgenstrasse zurückgebaut werden. Dieser Bereich ist für die städtebauliche Entwicklung zentral. Es wird daher dringend empfohlen, die vom Team «Güller Güller» aufgezeigte Möglichkeit des Abtauschs zwischen den Flächen der SBB und der zb weiterzuverfolgen.

Zu prüfende/zu beachtende Aspekte

- Die empfohlene Aufhebung des Gleisfelds Nord und die Reorganisation der Abstellanlagen der zb analog dem Vorschlag des Teams «Güller Güller» ist möglichst bald vertieft durch die zb und die SBB zu klären (siehe Empfehlungen zum Gleisfeld, 5.4.2). Ohne eine Lösung in diesem Bereich kann weder die Anbindung des Tribschenquartiers an den Bahnhof erreicht noch ein attraktiver Bahnhofplatz realisiert werden.
- Die definitive Konfiguration der Bushaltestelle sowie der Wendebereich der radialen Buslinien am Bahnhofplatz Ost sollen genauer geprüft werden. Das Begleitgremium favorisiert die Wendeschleife rund um die Universität und das derzeitige P3 (Team «Güller Güller»). Es muss jedoch mit den Planungen zur Neugestaltung des Inseli abgestimmt und geprüft werden, ob dies möglich ist. Eine Buswendeschlaufe während der Bauphase auf dem Inseli muss mit den Vorgaben der Initiative «Lebendiges Inseli» und der Neugestaltung abgestimmt werden.
- Es wird empfohlen, die strukturelle Öffnung von Teilen der Erdgeschosse im Bahnhofgebäude Ost im Hinblick auf weitere bahnhofsnahe Angebote an Veloabstellplätzen und Sharing-Angeboten zu prüfen (Vorschlag Team «yellow z»).
- Für die Entwicklung des Bahnhofplatzes Ost sowie die Anordnung der Mobilitätsdienstleistungen soll die zukünftige Lage und Ausgestaltung des Parkhauses P3 geklärt werden. Dieses muss mindestens aufgewertet, möglicherweise aber auch ersetzt oder erweitert werden. Alter-

nativ dazu ist zu prüfen, ob die erforderlichen Parkplätze langfristig auch unterirdisch angeordnet werden können (siehe auch Empfehlungen zum ruhenden Verkehr, 5.2.4) Diesbezüglich soll der Vorschlag des Teams «Güller Güller», die PU-Süd im Osten mit einer unterirdischen Zone für Kiss & Ride, Taxis, weiteren Mobilitätsdienstleitungen und Parkplätzen zu erweiterten, geprüft werden.

– Mit nötigen Rampen soll sowohl während der Bauphase wie auch im Endzustand sorgfältig umgegangen und diese städtebaulich gut integriert werden (Velorampen, Zufahrt P2, P3).

Empfehlungen für Massnahmen bis zum Baubeginn DBL

– Vor dem Bau des DBL sind im Bereich des Stadtraum Ost nur kleinere Anpassungen möglich. Mindestens aber soll ein attraktiver ebenerdiger Ausgang aus der PU-Süd als auch eine attraktive Fussgängerverbindung vom Ausgang Ost zum Seeufer geschaffen werden. Aufgrund der geplanten Lage des Installationsplatzes im Bereich des Erdgeschosses des P3 ist dieser Seezugang (vgl. Team «Güller Güller») höchstwahrscheinlich nicht ebenerdig möglich, sondern wie vorgesehen auf der + 1 Ebene zu organisieren.
– Zudem sollen bereits vorgängig zur Bauphase das Bussystem neu organisiert und Buslinien in den Osten geführt werden. Die genaue Konfiguration der Wendeschlaufen und Wartebereiche sind noch detailliert zu prüfen.

Empfehlungen für die Bauphase

– Während der Bauphase soll die Führung der Personenströme zwischen PU-Süd, Seeufer und Rösslimatt (Frohburgsteg) gewährleistet bleiben. Dabei ist zu beachten, dass die PU-Süd durch eine Passerelle auf +1 Ebene ersetzt werden muss. Der Zugang zum See soll daher nach heutigem Stand des Wissens auf der +1 Ebene (Vorschlag Team «Van de Wetering») organisiert werden. Es soll für die Bauphase jedoch bereits die langfristige Idee berücksichtigt und wenn immer möglich bereits schrittweise umgesetzt werden.
– Der geplante Installationsplatz auf dem Gleisfeld Nord soll so organisiert werden, dass er möglichst wenig Einschränkungen für die Personenströme vom und zum See verursacht. Der Aushub soll wenn möglich über die bestehende Infrastruktur und über den See erfolgen.

Stadtbaustein Ost

Mit dem Stadtbaustein Ost besteht für die Stadt Luzern die Chance ein neues Gesicht zum Bahnhof sowie zum See zu formulieren und hochwertige Nutzungen zu stärken. Es handelt sich dabei um eine wichtige Stadtkante zum Gleisraum, die städtebaulich sorgfältig zu entwickeln ist.

Empfehlungen

– Die je nach Konfiguration der Abstellanlagen der zb freiwerdenden Gleisflächen sollen als attraktive neue Stadtbausteine mit regionaler Ausstrahlung entwickelt werden. Sie sollen vor allem für Funktionen zur Verfügung stehen, die die Vorteile der Bahnhofsnähe sowie die Nachbarschaft zur Bildungs- und Kultureinrichtungen bestmöglich nutzen. Für den Fall, dass zukünftig die Abstellanlagen der zb anders organisiert werden können, soll das «Gleisfeld Mitte» Flächen einer Nutzung mit hohem öffentlichem Interesse vorbehalten bleiben. Die Vorschläge der Teams «Van de Wetering» und «yellow z» (City-Logistik) zeigen Möglichkeiten auf, die ein Freispielen dieser Flächen eröffnen würde.
– Bei der Entwicklung des Stadtbausteins soll der Fokus auf geeignete öffentliche Nutzungen, eine ausgewogene Nutzungsmischung, eine hohe Dichte sowie hochwertige Freiräume gelegt werden, um ein lebendiges Quartier zu erhalten. Ebenso wird empfohlen, durch einen möglichst hohen Wohnanteil die Belebung der heute eher tagsüber genutzten Bauten am Bahnhof und im Tribschen zu fördern.

Zu prüfende/zu beachtende Aspekte

– Die Entwicklung des Stadtbausteins Ost ist direkt abhängig von der Lage der Abstellanlagen der zb. Je nach Entscheidung wird «Gleisfeld Mitte» entweder nach Eröffnung des DBL frei oder bleibt für unbestimmte Zeit Bahnfläche.
– Der Vorschlag des Teams «yellow z», auf dem südlichen Teil des Gleisfelds ein City-Logistik-Terminal mit weiteren Nutzungen zu kombinieren, soll weiter geprüft werden. Dabei ist zu untersuchen, ob ein solcher Standort in der Kernstadt überhaupt sinnvoll ist oder ein Standort in der Region mehr Sinn macht. Die bahnseitige Erschliessung des bestehenden Vorschlags funktioniert nach Einschätzung des Begleitgremiums nicht. Eine mögliche unterirdische Erschliessung (Cargo sous terrain oder ähnliches Konzept) soll aber langfristig in Betracht gezogen werden. In die laufenden Überlegungen der Stadt und des Kantons sollen die Bundesstellen (ARE, BAV) sowie die SBB einbezogen werden. Um diese Möglichkeit zu erhalten, soll ein Korridor parallel zum DBL festgelegt und von zukünftigen Tieffundationen z.B. für ein Hochhaus freigehalten werden.

Da der Stadtbaustein Ost erst nach der Fertigstellung des DBL realisiert werden kann, gibt es keine Empfehlungen zu den Phasen vor und während dem Bau des DBL, bzw. sind die wichtigsten Punkte bereits unter Bahnhofplatz Ost abgehandelt.

Weiteres Vorgehen

– Da die Entwicklung der neuen Stadtbausteine erst nach dem Bau des DBL möglich ist, muss nicht sofort mit deren planerischen Weiterentwicklung begonnen werden. Jedoch sind die Voraussetzungen für die Entwicklung der Stadtbausteine im Rahmen des Vorprojektes zum DBL zu klären.

5.3.4 Stadtraum Süd

Obwohl der Stadtraum Süd keine direkten Berührungspunkte zum Bahnhof Luzern hat, ist seine Ausgestaltung ein wichtiger Baustein in der Gesamtentwicklung des Bahnhofraums. Insbesondere der Langensandbrücke kommt eine zentrale Rolle zu. Sie bildet einerseits den Abschluss der zukünftigen Entwicklungen im Tribschenquartier, ist aber vor allem eine bedeutende Querung des Gleisfelds an seiner engsten Stelle. Gemeinsam mit den Bundesplatz bildet sie daher ein Scharnier für den gesamten Verkehr, insbesondere jedoch für den Fuss- und Veloverkehr.

Langensandbrücke und Bundesplatz

Empfehlungen

- Die Langensandbrücke ist die zentrale Verbindung für alle Verkehrsträger im südlichen Bahnhofraum. Sie soll zukünftig ihre Rolle als Velo- und Fussgängerverbindung stärker spielen können. Die Brücke selbst bleibt aufgrund ihres geringen Alters und ihrer Konstruktion strukturell bestehen, daher wird von den Vorschlägen der Teams «Van de Wetering» und «yellow z» Abstand genommen, die grössere Veränderungen und Anbauten an der Brücke vorschlagen.
- Es wird empfohlen, die Räume an den Brückenköpfen städtebaulich und in Bezug auf den Freiraum weiterzuentwickeln – insbesondere auf der Ostseite. Dabei sollen die Anschlussbereiche und die Verknüpfungen zu neuen Velo- und Fussgängerachsen in Richtung Rösslimatt entlang der heutigen Bahnhofsausfahrt in Richtung Paulusplatz sowie zur Zentralstrasse integral mitbetrachtet werden.
- Der Bundesplatz soll seinen Platzcharakter zurückgewinnen. Zu diesem Zweck und vor allem zur Reduktion der Fahrtbeziehungen soll die Befahrbarkeit der Zentralstrasse nur noch aus Richtung Tribschen ermöglicht werden (siehe Empfehlungen MIV, 5.2.4). Es wird zudem empfohlen, die Möglichkeit für das Wenden einzelner Busse aus der Zentralstrasse zu sichern (siehe Empfehlungen ÖV, 5.2.1 und Stadtraum West, 5.3.5).

Zu prüfende/zu beachtende Aspekte

- Die Verbesserung und Verbreiterung der Velo- und Fusswege auf der Langensandbrücke sowie die Anbindung zum übrigen Velo- und Fussverkehrsnetz an den Brückenköpfen sollen geprüft werden.
- Die Reorganisation des Bundesplatzes soll im Rahmen der geplanten, aber zurzeit sistierten Testplanung geklärt und vorangetrieben werden. Dabei sollen die funktionalen Anforderungen an den Platz und die Verkehrsführung aus der Testplanung zum Durchgangsbahnhof berücksichtigt werden.
- Die vom Team «yellow z» aufgenommene Idee der Überdeckung des Gleiseinschnitts der heutigen Zufahrt zum Bahnhof Luzern stellt ein grosses Potenzial für die Freiraumvernetzung sowie für neue Velo- und Fussverbindungen dar. Dieser Vorschlag ist vertieft auf seine Machbarkeit und Finanzierbarkeit zu untersuchen (vgl. überwiesenes Postulat 93 vom 24. Mai 2017, Boulevard auf dem Gleis). Die Realisierung steht jedoch in Abhängigkeit vom Bau des Neustadttunnels und muss mit diesem koordiniert werden, weshalb eine Umsetzung mit grosser Wahrscheinlichkeit erst langfristig möglich sein wird.
- Die Rolle und Entwicklungsmöglichkeiten der Freiräume rund um die Langensandbrücke sollen vertieft untersucht werden.
- Die Rollen der Strassen und die Entwicklungsmöglichkeiten entlang Fruttstrasse im Osten und Neustadtstrasse im Westen sollen untersucht werden.

Empfehlungen für Massnahmen bis zum Baubeginn DBL

- Die Änderungen an der Verteilung der Verkehrsräume auf der Langensandbrücke sind unabhängig vom Projekt DBL realisierbar und können auch kurzfristig vorgenommen werden.
- Es wird empfohlen, die Kappung der Fahrtbeziehung Zentralstrasse – Bundesstrasse am Bundesplatz für den MIV im Zuge der Reorganisation des MIV-Systems bereits vor dem Bau des DBL vorzunehmen.
- Auf dem Bundesplatz soll zudem die Einrichtung einer temporären Wendeschlaufe für Busse aus der Zentralstrasse geprüft werden.
- Um diese Anpassungen am Verkehrssystem vorzunehmen, braucht es eine Neugestaltung des Bundesplatzes als Stadtraum.

Empfehlungen für die Bauphase

- Die Bauphase des DBL führt in diesem Bereich zu keinen direkten Änderungen. Jedoch haben das angepasste Bus- und MIV-System indirekte Folgen für den Stadtraum Süd.

Gleisfeld Süd und Steghof

Südlich der Langensandbrücke befinden sich sowohl weitere Bereiche des Gleisfelds, die im Zuge des Baus des DBL Veränderungen unterliegen, als auch städtische Gebiete (Industriestrasse, ewl-Stammareal, Kleinmatt-Biregg), die sich in Entwicklung befinden. Diese Bereiche waren nicht Teil des Bearbeitungs- sondern des Betrachtungsperimeters. Obwohl alle Teams auch zu diesem Stadtraum Vorschläge gemacht haben, hält es das Begleitgremium für sinnvoll, diesen Bereich in seiner Entwicklung vom Bahnhofraum zu entkoppeln. Dies hängt auch mit seiner langfristigen Verfügbarkeit aufgrund zahlreicher Installationsplätze des DBL sowie noch unklaren Entwicklungen, wie der S-Bahn-Haltestelle Steghof, zusammen. Gleichwohl sind im Zuge der Diskussion um die zukünftige Lage und Ausgestaltung der Abstellanlagen der zb sowie der Reorganisation der Unterhalts- und Baudienstanlagen der SBB hier frühzeitig Abklärungen zu treffen (siehe Empfehlungen Gleisfeld, 5.4.2). Eine separate Studie zum südlichen Bereich soll im Zusammenhang mit einer neuen S-Bahn-Haltestelle und den freiwerdenden Gleisflächen angestrebt werden. Dafür müssen jedoch die Rahmenbedingungen (u.a. Installationsflächen, S-Bahn-Haltestelle) geklärt sein.

5.3.5 Stadtraum West

Der Stadtraum West ist durch seine räumlich beengte Situation, aber auch durch das gewachsene Hirschmattquartier mit seinen vielfältigen Qualitäten geprägt. Das Hirschmattquartier funktioniert heute gut und die Eingriffe sollen möglichst sorgfältig erfolgen, damit bestehende Qualitäten nicht zerstört werden. Die Konzepte aller drei Teams zeigen auf, dass durch den Bau des DBL, die Aufwertung der PU-Süd im Westen des Bahnhofs und die Entlastung der Zentralstrasse vom Durchgangsverkehr ein attraktiver Zugang vom Hirschmattquartier zum Bahnhof Luzern und zum See geschaffen werden kann. Zusammen mit einer neuen Bushaltestelle in der Zentralstrasse kann der Stadtraum West einen wertvollen Beitrag zur Entflechtung der Personenströme und zur Integration des Bahnhofs in den Stadtraum leisten. Alle drei Teams sehen in diesem Bereich einen neuen Bahnhofplatz West vor. Dazu ist der Charakter der Zentralstrasse vom Stauraum für den MIV zu einer verkehrsberuhigten Quartierverbindung mit Fokus auf den ÖV und das Velo zu verändern.

Empfehlungen

- Es wird empfohlen, den Bahnhofplatz West als funktionales Mobilitätsscharnier zwischen dem Bahnhof und dem Hirschmattquartier auszubilden. Trotz der räumlich beengten Lage soll er neben einer neuen, bedeutsamen Bushaltestelle über einen grosszügigen und attraktiven Zugang zur PU-Süd, zu einer Velostation und zur empfohlenen Veloquerung des Gleisfelds verfügen. Er soll möglichst einladend und grosszügig gestaltet und nach Möglichkeit in die Habsburgerstrasse weitergezogen werden. Es soll angestrebt werden, die Gleise 1+2 zugunsten des Bahnhofplatzes West nach Fertigstellung des DBL aufzuheben.
- Die Zentralstrasse soll zukünftig als attraktiver öffentlichen Raum mit einer Bus- und Veloachse entwickelt werden. Dafür soll die heutige Belastung durch den MIV stark reduziert werden (mittels Temporeduktion - Tempo 30 oder Begegnungszone - Neuorganisation der Feinerschliessung, allenfalls eine Sperrung).
- Die Bushaltestelle soll vor allem von Durchmesserlinien in Nord-Süd Richtung bedient werden. Insgesamt sollen vier bis sechs Haltekanten vorgesehen werden. Allfällige Radiallinien sollen möglichst auf oder nahe dem Bahnhofplatz West wenden. Eine Möglichkeit besteht beim Bundesplatz. Wendefahrten durch das Hirschmattquartier sollen verhindert werden.
- Der Eingang zur PU-Süd soll so grosszügig wie möglich und mit Velorampen ausgestaltet werden. Die Integration von ober- oder unterirrischen Veloabstellplätzen ist hier besonders wichtig und soll daher in ausreichender Anzahl sichergestellt werden. Die Platzgestaltung und Lage ist auf die Konfiguration der PU-Süd abzustimmen (siehe Empfehlungen zuhanden Vorprojekt DBL 5.4.1).

Zu prüfende/zu beachtende Aspekte

- Es ist in der weiteren Ausarbeitung zu prüfen, wie die Zentralstrasse vom MIV entlastet werden kann und soll. In jedem Fall soll die Durchfahrt erschwert, das Tempo reduziert und ihre Funktion als Stauraum für den MIV aufgehoben werden (siehe Empfehlungen MIV, 5.2.4).
- Im Hinblick auf weitere bahnhofsnahe Angebote an Veloabstellplätzen und Sharing-Angeboten sowie zur Verbesserung der Durchlässigkeit des Bahnhofes wird empfohlen, die von den Teams yellow z» und «Van de Wetering» vorgeschlagene strukturelle Öffnung der Erdgeschosse des Seitenflügels des Bahnhofgebäudes West sowie anderer Erdgeschosse entlang der Zentral- und Habsburgerstrasse zumindest zu prüfen (Siehe auch «Empfehlungen zuhanden des Bahnhofs Luzern, 5.4.1)
- Trotz der Nachweise des Teams «Güller Güller» für die Wendemöglichkeit der Busse auf dem Bahnhofplatz West (unter Annahme, dass die Gleise 1 und 2 aufgehoben werden) ist diese vertieft zu untersuchen und alternative Wendemöglichkeiten im Bereich Bundesplatz sind zu prüfen.
- Im Rahmen der weiteren Planungen ist zudem die Rolle der Habsburgerstrasse zu klären. Während das Team «Van de Wetering» eine Nutzung für Velos und Busse vorsieht, sieht das Team «Güller Güller» diese als bedeutende Veloroute, und für das Team «yellow z» ist es eine verkehrsfreie Flaniermeile. Das Begleitgremium lehnt eine Nutzung als ÖV-Achse ab.
- Das bestehende Projekt der Velorampe in der Habsburgerstrasse ist aufgrund der neuen Erkenntnisse aus der Testplanung nochmals zu überprüfen und ggf. zu optimieren. Der städtebaulichen Eingliederung der Rampe soll besondere Beachtung geschenkt werden. Die Verbreiterung der PU-Süd soll geprüft werden (siehe Empfehlungen zu für in Planung befindliche Projekte der Stadt Luzern, 5.6).

Empfehlungen für Massnahmen bis zum Baubeginn DBL

- Die Entlastung der Zentralstrasse vom MIV, die Umgestaltung des Strassenraums sowie die Einführung des Buskorridors mit der Haltestelle Bahnhofplatz West soll vor dem Bau des DBL erfolgen, um die Verteilung der Personenströme baldmöglichst zu fördern und einen Teil des Strassenraums für den Fuss- und Veloverkehr nutzen zu können.
- Eine Bushaltestelle am Bahnhofplatz West kann in dieser Zeit durch Fahrbahnkanten organisiert werden. Ob dies angesichts der engen Platzverhältnisse und der Einschränkungen während der Bauphase überhaupt zweckmässig ist, ist vertieft zu prüfen. Für allfällig endende Radiallinien kann das Wenden vorerst auf dem Bundesplatz geprüft werden (siehe Stadtraum Süd, 5.3.4), wobei dafür auch Wartebereiche notwendig wären.

Empfehlungen für die Bauphase

- Während der Bauphase soll der Zu- und Abgang der temporären Fussgängerpasserelle bestmöglich in den Platz- und Strassenraum eingepasst werden. Dazu sind genügend dimensionierte Räume zu sichern.

5.4 Empfehlungen zuhanden Vorprojekt DBL und Bahnhof Luzern

Der Bahnhofsbau sowie das geplante Infrastrukturprojekt des DBL waren zwar nicht Teil der Aufgabe der Testplanung, es zeigen sich jedoch diverse Schnittstellen, die im weiteren Verlauf des Vorprojekts durch die SBB nochmals zu prüfen sind. Bei allen Teams haben sich im Laufe der Bearbeitung Vorschläge für Änderungen gegenüber dem Vorprojekt von 2013 ergeben, die für die Entwicklung des Bahnhofraums von teilweise grosser Bedeutung sind. Allen voran gilt dies für die Organisation der Abstellanlagen der zb. Diese gehören zwar nicht im engeren Sinne zum Vorprojekt des DBL, sind aber für die Entwicklung des möglichen neuen Stadtbausteins im Osten sowie der Reorganisation des Verkehrs- und Freiraumsystems von strategischer Bedeutung (siehe Empfehlungen Stadtraum Ost, 5.3.3). Weitere Aspekte betreffen die PU-Süd, den Installationsplatz im Bereich des Bahnhofplatzes Ost sowie Zugänge zur Verteilebene. Ebenso werden hier die Empfehlungen zum heutigen Bahnhofsgebäude zusammengefasst.

Im Rahmen der Testplanung zum DBL zeigte sich, dass viele Punkte aus dem Vorprojekt zum DBL Stand 2013 nicht gesichert sind und durch die SBB nochmals geprüft werden müssen. Es ist somit noch nicht geklärt, wo die Installationsflächen sind, wie die Bauphasen ausgestaltet sein werden, wie das Bahnangebot 2040 aussehen wird und welche Flächen dadurch freigespielt werden können. Vor diesem Hintergrund müssen die nachfolgenden Empfehlungen gelesen werden:

5.4.1 Vorprojekt DBL (Veränderungen am geplanten Bauwerk, Installationsplätze)

PU-Süd **Empfehlungen:**

- Die PU-Süd spielt für die Entwicklung des Bahnhofraums und die Verlagerung der Personenströme eine zentrale Rolle. Daher wird empfohlen, die PU-Süd breiter und vor allem attraktiver als heute auszugestalten. Hierfür soll sie mindestens 15 m breit, ausreichend hoch und hell sowie im Längsprofil barrierefrei sein (Rampen < 10% Neigung + Lift, Rampe Ost 6%).
- Im Bereich der PU-Süd soll eine Veloquerung vorgesehen werden (siehe Empfehlungen Veloverkehr, 5.2.2 und Fussverkehr, 5.2.3). Es ist zu prüfen, ob die PU-Süd als kombinierte Velo- und Fussverkehrsquerung genutzt werden kann oder ob alternative Lösungen (eine zusätzliche unterirdische oder oberirdische als Querung) besser geeignet sind.
- Unabhängig von der Entscheidung bezüglich der Veloquerung wird empfohlen, die Planungen zur PU-Süd so anzupassen, dass im Bereich der Verteilebene des DBL auf die im Vorprojekt vorgesehenen Stufen verzichtet werden kann. Ebenso soll angestrebt werden, die PU selbst als Teil des Stadtraums zu verstehen und sie im Gegensatz zum Bahnhof 24 Stunden offen zu halten.
- Die beiden Aufgänge an den Bahnhofplätzen Ost und West sollen so grosszügig wie möglich und barrierefrei ausgeführt werden (siehe Empfehlungen Stadtraum Ost, 5.3.3 und West, 5.3.5).
- Zur Steigerung der Attraktivität der PU-Süd wird empfohlen, diese mit kommerziellen Alltagsnutzungen anzureichern. Damit keine zweite Ver- und Entsorgungsanlage notwendig ist, sollen keine Grossverteiler angesiedelt werden. Diese sollen vorzugsweise beim Bahnhofplatz Ost vorgesehen werden. Die minimalen Geschosshöhen der Erdgeschosse rund um den Bahnhofplatz Ost sollen baulich darauf ausgerichtet sein (4 bis 5 m).
- Während der Bauphase steht die PU-Süd nicht zur Verfügung (Baulogistik). Es soll eine möglichst attraktive oberirdische Passerelle erstellt werden.

Zu prüfen/zu beachten:

- Die genaue Dimension der PU-Süd soll im Rahmen des Vorprojekts DBL vertieft geklärt werden. Hierbei soll der Vorschlag des Teams «Güller Güller» weiterverfolgt werden, da die Lage der PU-Süd gegeben ist und die Vorschläge der beiden anderen Teams als nicht finanzierbar bewertet werden.
- Bereits vorgängig zum Vorprojekt wird dringend empfohlen, die Anforderungen bezüglich der Veloquerung mit einer Studie vertieft zu untersuchen. Dabei soll beachtet werden, dass eine parallele Führung der Veloverbindung kritisch gesehen wird und in Konflikt mit beidseitigen Perronaufgängen sowie mit allfälligen kommerziellen Flächen steht. Daher soll auch eine separate Veloquerung sowohl unterirdisch als auch oberirdisch in die Studie mit einbezogen werden. Den hohen Kosten einer unterirdischen Querung steht der grössere Höhenunterschied einer oberirdischen Querung gegenüber. Letztere soll nicht als ausschliessliche Veloquerung dimensioniert, sondern für eine gemischte Nutzung vorgesehen werden.

– Die Wirkung der empfohlenen Massnahmen auf die Verteilung der Personenströme sollen möglichst bald vertieft untersucht werden, um Potenziale und die Engpässe identifizieren zu können. Hierfür sollen die notwendigen Grundlagen zur Reorganisation des Gesamtverkehrssystems baldmöglichst vorliegen (siehe weiteres Vorgehen Verkehrssystem, 5.2.5).

Verteilebene/ heutiges Untergeschoss

Empfehlungen:

– Die Vorschläge für die Reorganisation der Zu- und Abgänge zur bestehenden Verteilebene im Bereich des Stadtraums Nord – insbesondere auch im Bahnhofsgebäude selbst (Ausrichtung der Rolltreppen im Nordwesten des Bahnhofsgebäudes, von oben (Westen) nach unten (Osten), Team «Van de Wetering») – sollen im Rahmen des Vorprojekt durch die SBB geprüft werden (siehe auch Empfehlung Stadtraum Nord, 5.3.2).
– Die Zufahrt zur Ver- und Entsorgung der Bahnhofsnutzungen soll zukünftig – analog zu den Parkplätzen – möglichst nur noch von Südosten her erfolgen. Die Lage der Baustellen- und Servicezufahrt zum DBL im Bereich des Bahnhofplatzes Ost soll in Abhängigkeit von der gewählten Konfiguration des Platzes und des Stadtraums geprüft werden (siehe auch Empfehlung Stadtraum Ost, 5.3.3).
– Die Standorte und Möglichkeiten zur Erstellung der empfohlenen Velostationen und Abstellplätze sollen nach Möglichkeit in das Vorprojekt DBL integriert oder eng mit diesem koordiniert werden. Da diese einen möglichst direkten Zugang zu den Perrons haben sollen, ist ihre Lage nahe der Verteilebenen entscheidend. Insbesondere am Bahnhofplatz Nord könnten diese auch in heute anderweitig genutzten Flächen der Verteilebene untergebracht werden (beispielsweise im Westteil des heutigen P1, Vorschlag Team «Güller Güller»).
– Die Sicherung von Baumstandorten auf dem Bahnhofplatz Nord soll im Rahmen des Vorprojekts in die Planungen zur zukünftigen Ausgestaltung zur Verteilebene mit einbezogen werden.

Zu prüfen/zu beachten:

– Die heute schon bestehenden Flächen der Verteilebene am Bahnhofplatz Nord sollen auf die bestmögliche Lenkung der Personenströme überprüft und ggf. angepasst werden. Im Zusammenspiel mit der PU-Süd soll die Verlagerung kommerzieller Angebote und Services geprüft werden. Dabei sollen die Fussgängerströme künftig vermehrt auf der Stadtebene geführt werden. Daher kann es sein, dass bestimmte Relationen auf der Verteilebene auch weniger als heute belastet sind, während die Zugänge zum DBL an Bedeutung gewinnen.
– Um die Lage der Baustellen- und Servicezufahrt zum DBL im Bereich des Bahnhofplatz Ost festlegen zu können, soll dessen räumliche Dimensionierung so bald wie möglich geklärt werden. Die Rampen sind städtebaulich möglichst attraktiv zu integrieren.

Installationsplätze

Empfehlungen/zu prüfen:

– Es soll sichergestellt werden, dass die Verbindung vom Tribschenquartier zum Bahnhof auch während der Bauphase offenbleibt (Frohburgsteg).
– Die Lage des Installationsplatzes am Gleisfeld Nord soll geprüft werden, um den Zugang zum See zu sichern, sowie die Möglichkeit zur frühzeitigen Reorganisation des P3 zu erhalten. Hierzu sollen die Vorschläge des Teams «Güller Güller» zur flächengleichen Optimierung des Installationsplatzes in Betracht gezogen werden.
– Für die Dimensionierung der Installationsplätze während der Bauphase soll die ganze Logistikkette (z.B. Aushubentsorgung, aber auch Materialzulieferung) sowie der Bahnhofsbetrieb beachtet werden.
– Im Bereich des Bahnhofplatzes Nord ergeben sich durch die empfohlene Reorganisation des Bussystems neue Spielräume für die Platzierung der Installationsplätze. Dennoch wird empfohlen, diese so minimalinvasiv wie möglich auszugestalten. Dabei soll die Verbindung zwischen West und Ost für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den Busverkehr zu allen Zeitpunkten des Baus offengehalten werden.

Unterquerung Seebecken

– Für die Unterquerung des Seebeckens ist die Caissonbauweise (das Erstellen einzelner Tunnelelemente auf dem trockengelegten Seegrund) ist als Baumethode gegeben und erfordert eine vorübergehende Umlegung der Anlegestelle der SGV beim Bahnhofplatz. Hingegen besteht bei der Reihenfolge der Erstellung der Caissons Spielraum. Diese kann allenfalls auf die Bedürfnisse der Schifffahrt (Hauptsaison) Rücksicht nehmen.

Bahnhofgebäude

Empfehlungen/zu prüfen:

– Die von den Teams «Van de Wetering» und «yellow z» vorgeschlagene Öffnung von Teilen der Erdgeschosse der Seitenflügel des Bahnhofs für beispielsweise bahnhofsnahe Veloabstellplätze und Sharing-Angeboten sowie eine Erhöhung der Durchlässigkeit des Bahnhofs soll im Rahmen des Vorprojekts oder unabhängig davon geprüft werden. Dabei ist zu beachten, dass die Erdgeschosse durch ihre Lage auch für die bestehenden Nutzungen sehr interessant sind. Eine Öffnung könnte daher mit hohen Kosten (Nutzungsverzicht) verbunden sein.
– Sollten die Gleise 1+2 im Westen sowie die Abstellanlagen der zb im Osten langfristig aufgehoben werden können, sollen die Kopfbereiche der Seitenflügel, die heute schon auf Stützen stehen, passende Nutzungen erhalten oder als Teil des öffentlichen Raums aufgewertet werden (siehe Empfehlungen Stadträume Ost, 5.3.3 und West, 5.3.5).

5.4.2 Gleisfeld

Für die Reorganisation der Abstellanlagen der zb sind drei Vorbemerkungen wichtig: Das von beiden Bahngesellschaften zb und SBB verfolgte Ziel, die Normal- und Meterspurbereiche des Bahnhofs zu entflechten, wird ebenso als wichtige Rahmenbedingung für die Entwicklung gesehen, wie der aktuelle Ausbau der Zufahrt der zb auf zwei Gleise, sowie die Notwendigkeit ausreichend dimensionierter Abstellanlagen für die zb im Bahnhof Luzern.

Die Testplanung hat gezeigt, dass das Gleisfeld Nord von zentraler Bedeutung für die Entwicklung des östlichen Bahnhofraums ist. Da die Abstellanlagen der zb an dieser Stelle für den Installationsplatz des DBL temporär weichen müssen und Teile der Abstellanlagen der SBB nicht mehr benötigt werden, besteht die Chance, die Lage der zb-Abstellgleise langfristig so zu organisieren, dass sowohl die Bedürfnisse des Bahnbetriebs als auch die der Stadtentwicklung erfüllt werden können.

Gleisfeld Nord

Empfehlungen:

– Für die Entwicklung des gesamten Bahnhofraums ist ein Platzgewinn für die Stadtentwicklung im Stadtraum Ost ein sehr grosser Mehrwert und daher unbedingt anzustreben. Es wird daher dringend empfohlen, das Gleisfeld Nord mindestens bis zur Achse der verlängerten Bürgenstrasse zu kürzen. Dies entspricht dem Vorschlag des Teams «Güller Güller» (siehe auch Empfehlungen Stadtraum Ost 5.3.3 und Abstellanlagen zb, unten).

Gleis 1+2

Empfehlungen:

– Die Gleise 1+2 des Bahnhof Luzern sollen für die Realisierung des Bahnhofplatzes West spätestens nach dem Bau des DBL aufgehoben werden. Da diese Aufhebung vom Angebotskonzept und Abstellkonzept abhängig ist, welches noch nicht vorliegt, kann die SBB diese Empfehlung nur unter Vorbehalt mittragen.

Abstellanlagen zb

Empfehlungen:

– Die definitive Lage der Abstellanlagen der zb soll baldmöglichst geklärt werden, da sie unmittelbare Auswirkungen auf die Entwicklung des Stadtraums Ost (Gleisfeld Mitte) hat.
– Neben dem Vorschlag des Teams «Güller Güller» (kompakte Anordnung im Gleisfeld Mitte) soll dazu der Vorschlag des Teams «Van de Wetering» (Verlegung in das Gleisfeld Südost, westlich der Fruttstrasse) durch die zb in Abstimmung mit der SBB und dem BAV geprüft werden. Dabei sind neben betrieblichen Überlegungen auch die Vor- und Nachteile der Stadtentwicklung, die Vor- und Nachteile während der Bauphase sowie die Überlegungen zur S-Bahn-Haltestelle Steghof in Betracht zu ziehen.

Zu prüfen/zu beachten:

- Bei der Option des Teams «Van de Wetering» sollen folgende Aspekte vertieft geprüft werden:
  - Für die Baudienste der SBB müsste ein neuer Standort im Bereich der Unterhaltsanlagen der SBB gefunden werden, was der Entflechtung der Meter- und Normalspurbereiche entsprechen würde.
  - Es ist zu prüfen, inwieweit Teile der Abstellanlagen der zb bereits während der Bauphase des DBL verschoben werden könnten.
  - Es ist zu prüfen, ob der Vorschlag mit dem Bahnanschluss eines allfälligen City-Logistik-Hub im Stadtraum Ost kompatibel ist (sollte dieser in der Stadt vorgesehen werden und über einen Bahnanschluss verfügen).
- Ebenso ist zu beachten. dass neue betriebliche Vorschriften für die Anlage von Abstellgleisen den Platzbedarf für die Abstellanlagen der zb möglicherweise erhöhen.

Weiteres Vorgehen

- Die Lage der Abstellanlagen der zb soll durch zb und SBB im Rahmen einer Machbarkeitsstudie überprüft werden, um baldmöglichst eine belastbare Entscheidungsgrundlage zu haben.

5.5 Empfehlungen zur Umsetzung und Etappierung

Die Konzepte aller drei Teams sind darauf ausgelegt, die wesentlichen Änderungen im Bahnhofraum schon vor dem Bau des DBL vornehmen zu können. Dies gilt insbesondere für das Verkehrssystem, aber auch für die Aufwertung der bestehenden und neuen öffentlichen Räume. Alle Teams begründen dies mit dem Vorteil, schon früh Mehrwerte für die Stadt Luzern generieren und gleichzeitig die benötigten Flächen für den Bau des DBL freispielen zu können. Auf diese Weise kommen alle Konzepte mit wenigen Provisorien aus und ermöglichen Verbesserungen, die schon bis zum Bau des DBL wirken. Das Begleitgremium stützt dieses Vorgehen und empfiehlt, insbesondere die Möglichkeiten einer frühzeitigen Reorganisation des ÖV- und MIV-Systems bestmöglich zu nutzen. Die Diskussionen im Begleitgremium haben aber auch gezeigt, dass einige der frühzeitigen Entwicklungen vertieft zu prüfen sind, da bei diesen Restriktionen und Hindernisse identifiziert wurden.

Die zu beachtenden Aspekte der einzelnen Etappen (vor Bau des DBL, Bauphase und allgemeine Empfehlungen) sind in den jeweiligen Empfehlungen vermerkt. An dieser Stelle werden die wichtigsten Empfehlungen für die einzelnen Phasen nochmals zusammengefasst.

5.5.1 Vor dem Bau des DBL (Quick Wins und vorbereitende Massnahmen)

Alle Massnahmen, die für den DBL oder seine Bauphase nützlich und auch ohne DBL sinnvoll sind, sollten möglichst früh angegangen werden. Dies reduziert die Einschränkungen für die Stadt Luzern und den Bahnhof während der Bauphase und generiert Mehrwerte und Spielräume für die Entwicklung des gesamten Bahnhofraums. Ebenso zeigte sich, dass sich frühzeitige Schritte zur Steigerung der Nachfrage im ÖV positiv auf eine Entscheidung für den DBL auswirken können und daher genutzt werden sollen. Gleichzeitig stellen die von den Teams vorgeschlagenen Massnahmen grosse Herausforderungen für die Stadt Luzern und die betroffenen Partner dar, da für diese in den nächsten Jahren zahlreiche Abklärungen zu treffen und aufeinander abgestimmte Konzepte zu erarbeiten sind. Die hier aufgeführten Punkte sind daher als fachliche Empfehlungen und mögliche Schritte zu verstehen und müssen (wie in den entsprechenden Abschnitten vermerkt) noch vertieft geprüft werden. Es kann sich im Verlauf der Abklärungen auch zeigen, dass die eine oder andere Massnahme nicht umsetzbar ist oder es können sich auch noch bessere Lösungen ergeben.

Verkehrssystem

- Möglichst frühzeitige Reorganisation des Bussystems mit der Einführung einer vorläufigen Bussachse Tribschen und optional einer Bussachse Zentralstrasse inklusive der Haltestelle Bahnhof West, und den provisorischen Wendeplätzen im Osten und optional am Bundesplatz (Lage noch zu definieren).
- Damit verbunden die Reorganisation des MIVs mit ersten Massnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs, der Einschränkung der Befahrbarkeit der Zentralstrasse, der Vereinfachung des Knotens Pilatusstrasse - Zentralstrasse.
- Wenn möglich und sinnvoll Zufahrt von Süden zu P1-P3 stärken.
- Verbesserung der Querungen für den Fussverkehr sowie Verbesserung der Veloverbindungen am Bahnhofplatz Nord, auf der Seebrücke, in der Zentralstrasse, in der Habsburgerstrasse, am Bundesplatz West und am Westende der Langensandbrücke.
- Ausbau der Kapazitäten der Veloabstellplätze auf beiden Seiten der PU-Süd, um den Bahnhofplatz Nord frühzeitig zu entlasten.

Stadtraum Nord

- Wenn möglich, Freispielen von Teilen des Bahnhofplatzes Nord als Sicherung der Baustelle des DBL und temporäre Umgestaltung als Aufenthaltsraum. Neue Fussverkehr- und Veloführungen sollen so gestaltet werden, dass sie während der Bauphase DBL beibehalten werden können und stets möglichst direkt und attraktiv sind.
- Wenn betrieblich möglich, erste Etappe des Umbaus der ÖV-Drehscheibe am Bahnhofplatz Nord.
- Verschiebung erster Mobilitätsdienstleistungen vom Stadtraum Nord zum Stadtraum Ost.
- Erste Anpassungen am Bahnhofgebäude soweit notwendig (beispielsweise die Erweiterung der Öffnung des Bahnhofsflügels Nordwest).
- Bau einer ersten Velostation in der Nähe des Bahnhofplatzes (vgl. Velostation Bahnhofstrasse).

Stadtraum Ost

- Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Zugangs zur PU-Süd.

Stadtraum Süd

- Umgestaltung des Bundesplatzes und Einrichtung einer temporären Buswendemöglichkeit bei Bedarf.
- Einrichtung von weiteren Fuss- und Veloverbindungen von beiden Brückenköpfen der Langensandbrücke (bspw. in Richtung Bahnhofplatz West).

Stadtraum West

- Umgestaltung der Zentralstrasse und Realisierung eines Bahnhofplatzes West mit provisorischer Bushaltestelle im Strassenraum für Durchmesser- und bei Bedarf auch für Radiallinien.
- Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Zugangs zur PU-Süd und wenn möglich Bau einer Velostation West, sofern die Massnahmen im Sinne von Vorinvestitionen mit dem Zustand nach dem Bau abgestimmt sind.

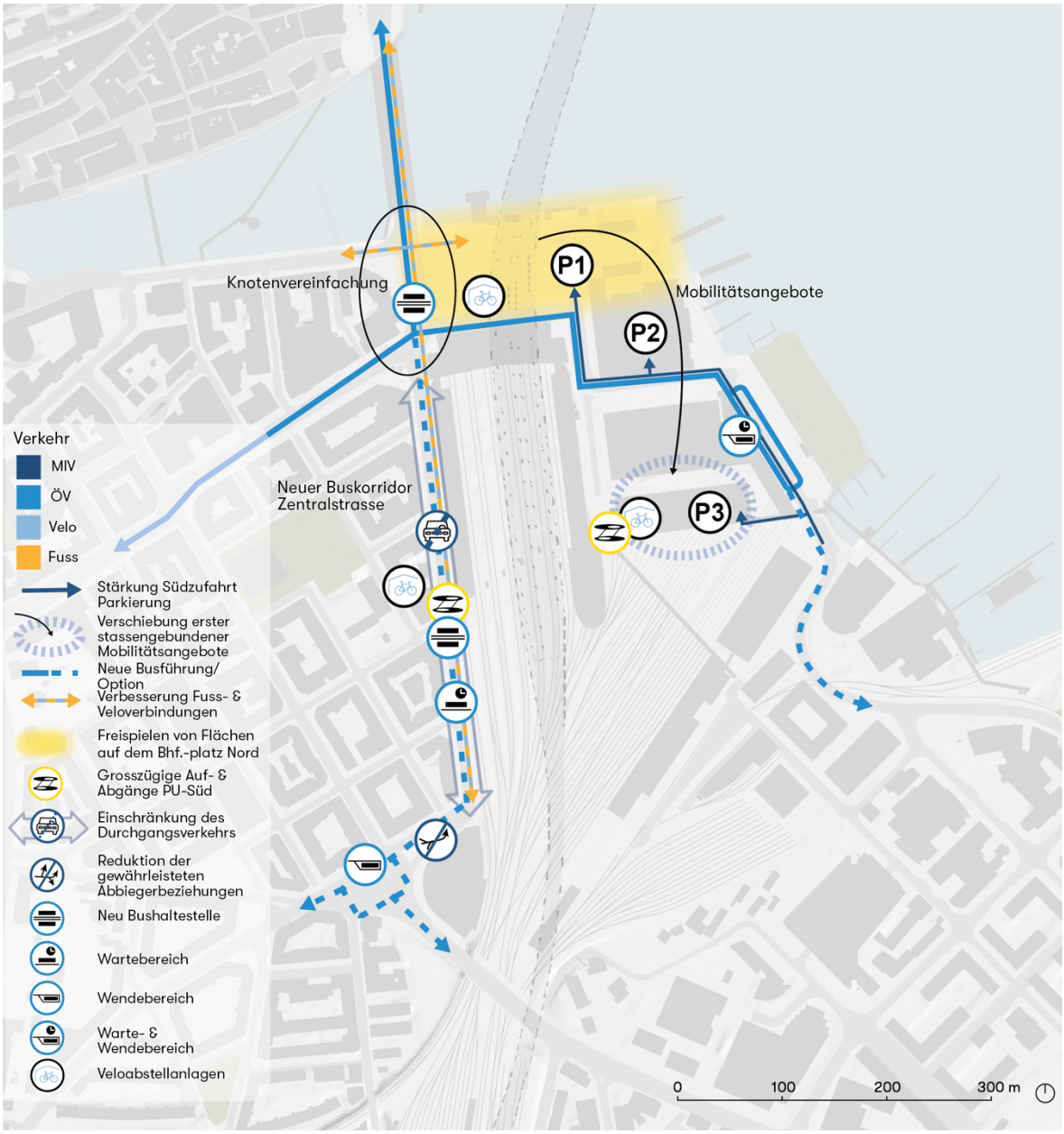


Abbildung 24: Zusammenfassung der empfohlenen Entwicklungen vor dem Bau des DBL (Massgebend sind die geschriebenen Empfehlungen)

5.5.2 Bauphase des DBL

Wenn die empfohlenen Massnahmen vor dem Bau des DBL umgesetzt werden können, kommt die Bauphase des DBL mit vergleichsweise wenigen Provisorien und Anpassungen aus. Dennoch sind die Auswirkungen des Baus für die Stadt Luzern durch die Installationsplätze und die lange Bauzeit einschneidend. Sowohl für die täglichen Nutzerinnen und Nutzer des Bahnhofs, für die SGV und den Tourismus wird die Bauphase eine Herausforderung bleiben, die es frühzeitig zu planen und zu kommunizieren gilt. Neben einer möglichst minimalinvasiven Bauweise ist auch dafür zu sorgen, die Baustelle des «Jahrhundertbauwerks» erlebbar zu machen. Da die Bauphase weit komplexer ist, als dies in der Testplanung bearbeitet werden konnte, und vieles von Seite SBB noch nicht klar ist, ist diese nach der Fertigstellung des Vorprojekts im Rahmen weiterer Studien vertieft zu bearbeiten (siehe auch nicht geprüfte Aspekte 5.7.2).

Verkehrssystem
- Sicherstellung ausreichender Wende- und Warteplätze für die Regionalbusse im Bereich des Bahnhofplatzes Nord.
- Wegfall des P1 aufgrund des Baus DBL und Sperrung der Durchfahrt Bahnhofplatz Nord für den MIV.
- Schrittweise Realisierung der neuen Zu-, Ab-, Auf- und Ausgänge des Bahnhofes für das erhöhte Personenaufkommen nach der Eröffnung DBL.
- Platzverhältnisse am Bahnhofplatz West während Bauphase prüfen, wenn genügend attraktiv Massnahmen zur Lenkung der Personenströme zum Bahnhofplatz West, um die beschränkte Platzsituation am Bahnhofplatz Nord zu entschärfen.
- Bau der Velostationen und oberirdischen Abstellplätze, sobald machbar. Bis dahin sollen ausreichende temporäre Veloabstellplätze an den drei Bahnhofplätzen sichergestellt werden.

Stadtraum Nord
- Offenhalten der ÖV-, Fussverkehr- und Veloverbindungen am Bahnhofplatz Nord mit ausreichender Dimensionierung.
- Wenn möglich Verschiebung Schiffsstation zum KKL mit guter Kundenlenkung und attraktiven temporären Aufenthaltsräumen.
- Schrittweiser Umbau der Verteilebene sowie der Zu- und Abgänge.

Stadtraum Ost
- Minimierung der Einschränkungen durch den Installationsplatz des DBL im Bereich des P3 und des Gleisfelds.
- Offenhalten eines grosszügigen Zugangs zum See entweder auf der Ebene +1 oder ebenerdig beim P3. Prüfen allfälliger Aufstockung/Änderung des P3.
- Integration der temporären Passerelle als Ersatz zur PU-Süd in den Bahnhofplatz Ost, evtl. weitere Verbesserungen der Bushaltestelle.

Stadtraum Süd
- Erstellung der Veloverbindung an der Westseite des Gleisfelds.

Stadtraum West
- Integration der temporären Passerelle als Ersatz zur PU-Süd in den Bahnhofplatz West, evtl. weitere Verbesserungen der Bushaltestelle.
- Soweit sinnvoll und möglich: partielle Öffnung des Erdgeschosses des Seitenflügels für weitere Zugänge zum Bahnhof.

Bahnhof und Projekt DBL
- Bau des DBL mit möglichst minimalinvasiven Installationsplätzen, Abtransport des Aushubs, wenn möglich über bestehende Infrastrukturen und über den See.
- Konzept zur Erlebbarkeit der Baustelle am Bahnhofplatz Nord und beim Gleisfeld.
- Direkter Zugang weiterer Nutzungen um den Bahnhof zur Verteilebene, z.B. KKL, prüfen.
- Sicherstellung der Ver- und Entsorgung des Bahnhofs.

5.5.3 Nach dem Bau des DBL

Nach dem Bau des DBL können vor allem im Stadtraum Ost die empfohlenen Entwicklungen umgesetzt werden. Durch die Neuorganisation von Gleisflächen und Abstellanlagen kann der Bahnhofplatz Ost sowie der neue Stadtbaustein entstehen.

Verkehrssystem
- Umsetzung des Buskonzeptes mit definitivem Buskorridor Ost, Bushaltestelle Bahnhofplatz Ost sowie definitiven Wende und -Wartemöglichkeiten der Radiallinien.
- Inbetriebnahme des S-Bahn-Systems mit verdichteten Takten und neuen Haltestellen.

– Verlagerung Regionalbuslinien an S-Bahnhöfe zur Reduktion der Belastung des Bahnhofs Luzern.
– Erstellung des definitiven Parkplatzangebotes rund um den Bahnhof.
– Erstellung der Veloverbindungen an Ostseite Gleisfeld zur Langensandbrücke.
– Schiffstation Nord SGV wieder am Bahnhofplatz Nord.

Stadtraum Nord
– Definitive Gestaltung des Bahnhofplatzes Nord über einen vorgängigen Wettbewerb.

Stadtraum Ost
– Bau des Bahnhofplatzes Ost mit Bushaltestelle und definitivem, direktem Zugang zum See.
– Entwicklung des Stadtbausteins Ost.
– Definitive Lösung für Parkraum- und Mobilitätsangebote im Osten (P3).

Stadtraum Süd
– Städtebauliche Entwicklung am ostseitigen Brückenkopf der Langensandbrücke.
– Beginn Entwicklung Stadtbausteine Steghof.

Stadtraum West
– Erweiterung Bahnhofplatz West in seine definitive Form inkl. allfälliger Wendmöglichkeit für Radiallinien.

Bahnhof und Projekt DBL
– Neue, breite PU-Süd als 24h offene Quartierverbindung (siehe auch 5.7.2).

5.6 Empfehlungen für bereits in Planung befindliche Projekte der Stadt Luzern und anderer Akteure

Die formulierten Empfehlungen betreffen einige bestehende Projekte der Stadt Luzern und anderer Akteure. Der empfohlene Umgang mit diesen Projekten wird an dieser Stelle zusammenfassend dargestellt. Grundsätzlich wird empfohlen, alle Projekte aufgrund der neuen Erkenntnisse der Testplanung zum DBL nochmals zu prüfen, da die nachfolgenden Empfehlungen nicht auf einer vertieften Analyse der laufenden Projekte basieren.

Doppelbusperron
Das Projekt des neuen Doppelbusperrons umfasst den Bau einer zusätzlichen Haltekante für die Buslinien von Norden nach Süden vor der Post auf dem Bahnhofplatz Nord. Dieser ermöglicht die Schaffung zusätzlicher Durchmesserlinien, entspricht damit den Empfehlungen der Testplanung und ist daher baldmöglichst zu realisieren. Die Gesamtverkehrsbetrachtung im Nahbereich des Bahnhofs wird auch die Wahl des künftigen ÖV-Systems beinhalten. Um dieses nicht zu präjudizieren, soll der Doppelbusperron bewusst als Übergangslösung realisiert werden.

Rampe Habsburgerstrasse
Die geplante Velorampe in der Habsburgerstrasse soll die Zufahrt zur temporären Velostation neben der PU-Süd verbessern. Dies entspricht auch den Konzepten der meisten Teams. Dennoch ist vertieft zu prüfen, wie die Situation der Veloabstellplätze im Bereich des Bahnhofplatzes West vor, während und nach dem Bau des DBL aussehen kann, da die PU-Süd während der Bauphase nicht zur Verfügung stehen wird und im Endzustand eine Verbreiterung angestrebt werden soll. Es wird daher empfohlen, die Weiterentwicklung der Überlegungen im Bereich des Bahnhofplatzes West und insbesondere die Ergebnisse der Studie zur Veloquerung im Bereich der PU-Süd abzuwarten, bevor der definitive Entschluss für den Bau getroffen wird. So kann verhindert werden, dass die Rampe in ihrer derzeit projektierten Form innert kurzer Zeit ihre Funktion verliert.

Projekt Rösslimatt
Das Projekt Rösslimatt Luzern der SBB Immobilien ist projektiert und das Bauprojekt Baufeld A soll im Dezember 2020 eingereicht werden. Ein Baugesuch zur Aufwertung des Passerellenzugangs über den Frohburgstegs muss gemäss Gestaltungsplan gleichzeitig eingereicht werden. Die Inbetriebnahme ist für 2025 geplant. Die städtebauliche Struktur des Projekts Rösslimatt wurde im Rahmen der Testplanung bestätigt. Dennoch hat die Testplanung auch gezeigt, dass mit einer weiteren städtebaulichen Entwicklung im Bereich des Gleisfelds Mitte zu rechnen ist.

Da die städtebauliche Erweiterung nicht vor der Fertigstellung des DBL kommt und die Realisierung des vom Team «Güller Güller» vorgeschlagenen Rösslimattstegs zeitgleich mit dem Bau des Baufelds A nicht realistisch ist, wird empfohlen, die nach Auskunft der SBB Immobilien möglichen strukturellen Öffnungen des Gebäudes im Erdgeschoss und evtl. auch auf +1 Ebene zu sichern, aber nicht zwingend umzusetzen. Diese sind nicht nur für die Idee eines Rösslimattstegs relevant, sondern auch für die städtebauliche Durchlässigkeit zum allfällig zu entwickelnden Gleisfelds Mitte. Der Passerellenzugang soll wie geplant weitergeführt werden, da dieser für künftige Mieter wichtig ist. Die Umsetzung weiterer Schritte kann dann nach 2040 erfolgen.

Entwicklung Linkes Seeufer

Der im September 2020 veröffentlichte Synthesebericht der Testplanung linkes Seeufer formuliert Empfehlungen für diesen für die Stadt Luzern wichtigen Freiraum. Die Ergebnisse und Erkenntnisse wurden den Teams dieser Testplanung zur Verfügung gestellt und die Konzepte auf mögliche Konflikte überprüft. Daher passen die hier formulierten Empfehlungen grösstenteils zu denen für die Entwicklung des linken Seeufers. Bevor dort weitere Schritte unternommen werden, sind beide Entwicklungskonzepte nochmals auf ihre Übereinstimmung zu prüfen, um Nutzungskonflikte und Präjudizien zu vermeiden. Ein möglicher Konflikt könnte in den Empfehlungen zu den Haltekanten der Reisecars, deren Warteräumen sowie den Wende- und Warteräumen der radialen Buslinien vor dem Bau des DBL liegen.

5.7 Verworfene und nicht geprüfte Aspekte

Im Rahmen der Testplanung sowie der Formulierung der Empfehlungen wurden einige von den Teams vorgeschlagenen oder in der Aufgabenstellung geforderten Optionen qualifiziert verworfen, da sie nach Meinung des Begleitgremiums die nachhaltige Entwicklung des Bahnhofraums nicht unterstützen oder aus anderen Gründen nicht weiterverfolgt werden sollen. Ebenso haben sich in der abschliessenden Diskussion des Begleitgremiums Themen ergeben, die von den Teams nicht oder nur teilweise bearbeitet wurden, für die Entwicklung des Bahnhofraums aber von Bedeutung sein können. Diese Projekte und Themen werden hier ohne Garantie auf Vollständigkeit zusammengefasst:

5.7.1 Verworfene Aspekte

Bushof über den Gleisen

Im Programm der Testplanung wurden die Teams aufgefordert, zum Postulat 17 des Kantons Luzern bezüglich der Idee einer Überdeckelung des Luzerner Bahnhofs mit Bushaltekanten Stellung zu nehmen. Nachdem keines der Teams diese Option in seine Überlegungen aufgenommen hat, wurde das Team «yellow z» damit beauftragt, einen solchen Bushof über den Gleisen vertieft zu prüfen, obwohl die Option in ihren Überlegungen ebenfalls keine Rolle spielte. Auf der Basis der Arbeiten des Teams wurde die Option vom Begleitgremium aus den folgenden Gründen verworfen:

- Die Überlegungen aller Teams zur Reorganisation des Busnetzes zielen auf die Förderung von Durchmesserlinien und die Reduktion von Radiallinien am Bahnhof Luzern ab. Wird diese Entwicklung verfolgt, ist die Notwendigkeit eine Bushofes mit vielen Haltekanten am Bahnhof Luzern nicht mehr gegeben, der eine solche Konstruktion über dem Gleisfeld rechtfertigen würde.
- Dieses neu vorgeschlagene System basiert zudem auf kurzen Haltezeiten der Busse an geteilten Haltekanten. Eine Führung über einen Bushof hätte für Durchmesserlinien einen massiven Zeitverlust zur Folge.
- Zudem wird vom Begleitgremium angeführt, dass eine Konstruktion über den Gleisen, wie beispielsweise in Chur mit aufgemalten Haltekanten, nach den neuen Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes nicht mehr möglich ist und somit massiv mehr Platz benötigen würde.
- Die Konstruktion eines solchen Bushofes könnte nur südlich der denkmalgeschützten Perronhalle zu liegen kommen. Um die Umsteigemöglichkeiten zu den Zügen zu ermöglichen, müsste er aber so nahe wie möglich an den Perrondächern liegen. Abgesehen von den Bedenken des Denkmalschutzes, müssten die notwendigen Rampenbauten in der Zentralstrasse und allfällig im Osten eine Höhendifferenz von über 6 Metern überwinden und müssten nach Süden ausgerichtet sein, was den Wunschlinien der Stadtbuslinien widerspricht.
- In diese Überlegungen nicht eingerechnet sind die städtebaulichen Aspekte: Die Arbeiten der Teams haben klar aufgezeigt, dass im unmittelbaren Bahnhofumfeld alles unternommen werden muss, um den Bahnhof zur Stadt zu öffnen und neue öffentliche Räume und Sichtbeziehungen zu ermöglichen. Das Bauwerk eines Bushofs über den Gleisen widerspricht diesen Entwicklungsabsichten diametral.

Sollte die Idee eines Bushofs über den Gleisen seitens des Kantons dennoch weiterverfolgt werden, sind die Planungsschritte mit der Stadt Luzern, der SBB sowie dem VVL zu koordinieren.

Kappung der Busverbindung über den Bahnhofplatz

Das vom Team «Van der Wetering» vorgeschlagene Bussystem ohne durchgehende Verbindungen über den Bahnhofplatz Nord in Richtung Rösslimatt und Tribschen wurde vom Begleitgremium als nicht zielführend angesehen und daher für die weitere Bearbeitung verworfen. Zwar gibt es diese Verbindung auch heute nicht, jedoch ist der Stadtteil östlich des Bahnhofs schon heute wichtiger Arbeitsplatz- und Ausbildungsort. Bei der Reorganisation des Busnetzes soll die Chance ergriffen werden, diesen Teil der Stadt besser mit dem Bus zu erschliessen und attraktive Umsteigemöglichkeiten zu ermöglichen.

Die Überlegungen des Teams «Van de Wetering» zur maximalen Kapazität an Fahrten von Bussen über den Bahnhofplatz und den Knoten Pilatusstrasse/Zentralstrasse/Bahnhofplatz sollen aber als wichtige Hinweise bei der Weiterentwicklung des Bussystems aufgenommen werden.

Abriss/Neubau Seitenflügel Ost

Der vom Team «Van der Wetering» vorgeschlagene Abriss und Neubau des östlichen Seitenflügels des Bahnhofs wird vom Begleitgremium als eine nicht verhältnismässige Massnahme angesehen und daher verworfen. Es kann sich aber im Laufe der Planung zeigen, dass eine grössere Sanierung des Gebäudes ansteht oder aus anderen Gründen eine Anpassung notwendig wird. In diesem Fall können die Überlegungen des Teams wieder beigezogen werden.

Überdeckung Steghof

Die ebenfalls vom Team «Van der Wetering» vorgeschlagene teilweise Überdeckung des Steghofs wurde für den Schlussbericht verworfen, da sie nicht Teil des Bearbeitungsperimeters ist und die Nutzung der SBB-Unterhaltsanlagen noch zu klären ist. Sie kann jedoch im weiteren Verlauf der Planungen wieder aufgenommen und vertieft geprüft werden.

5.7.2 Nicht geprüfte Aspekte

Entwicklungskonzept während der Bauphase

Um die Aufgabe der Teams im Rahmen der Testplanung bearbeitbar zu halten, wurde die Bauphase des DBL als «Zustand mit den grössten Einschränkungen für die Stadt Luzern» beschrieben und nicht weiter unterschieden. Tatsächlich besteht die Bauphase des DBL aus vielen Etappen, in denen Teile der hier empfohlenen Entwicklungen bereits früher umgesetzt werden können, als hier dargestellt. Daher empfiehlt das Begleitgremium, die möglichen Abläufe der Bauphase im Rahmen des Vorprojekts weiter zu untersuchen, um das Optimierungspotenzial der für die Stadt Luzern wichtigen Entwicklungen erkunden zu können.

Verbreiterung des Querperrons in der Bahnhofhalle

Auch wenn die heutige Bahnhofhalle nicht Teil der Aufgabe der Testplanung war, hat das Begleitgremium im Zuge der Diskussionen um die Bewältigung der Personenströme auf die schon heute unbefriedigende Situation im Bereich des Querperrons Nord hingewiesen. Zwar verlagern sich wesentliche Personenströme in die Verteilebene im Untergeschoss, jedoch wird der Querperron voraussichtlich auch zukünftig stark frequentiert sein. Daher wird empfohlen, im Zuge der Weiterentwicklung des Vorprojekts DBL oder auch späterer Entwicklungen zu prüfen, ob dieser nach Fertigstellung des DBL in Richtung des Portikus erweitert, respektive heute den Querperron begrenzende Nutzungen zurückgebaut werden können.

Reorganisation der Gleise in der heutigen Perronhalle

In eine ähnliche Richtung geht die Frage der zukünftigen Organisation der Gleise und Perrons in der Bahnhofhalle nach Fertigstellung des DBL. Zwar wurde die Idee des «Stadtperrons» vom Team «yellow z» im Rahmen der Empfehlungen nicht weiterverfolgt, jedoch ist davon auszugehen, dass der Bedarf an Perrongleisen in der Halle mit einem DBL nicht mehr dem heutigen entspricht. Daher ist in der Weiterentwicklung der Konzepte zu prüfen, wie viele Gleise von SBB und zb langfristig noch benötigt werden und welche Spielräume sich mit allfälligem Platzgewinn in der Perronhalle ergeben. Priorität haben jedoch Gleisgewinnungen seitlich für die Bahnhofplätze West und Ost.

Umgang mit einer phasenweisen Realisierung des DBL

Eine mögliche Realisierungsabfolge des Projektes DBL wurde absichtlich nicht als mögliches Szenario in der Testplanung behandelt, da die Stadt Luzern als Auftraggeberin der Testplanung eine vollständige Realisierung des DBL voraussetzt und eine Etappierung die Komplexität gesprengt hätte. Es ist aber schon jetzt abzusehen, dass der DBL auch bei vollumfänglicher Finanzierung in baulichen Phasen gebaut werden muss (erst Tiefbahnhof mit Dreilindentunnel, dann Neustadttunnel). Zwar zeigen die Konzepte der Teams und die Empfehlungen auf, welche Massnahmen schon vor dem Bau des DBL umgesetzt werden könnten und daher unabhängig von dieser Fragestellung sind. Ein solches Szenario sollte dennoch vertieft untersucht werden, um negative Auswirkungen für die Stadtentwicklung zu vermeiden.

6 Anhang

6.1 Vergleichende Gegenüberstellung der Teambeiträge

In der Folge sind die Teambeiträge zu den einzelnen Empfehlungen vergleichend nebeneinander dargestellt und stichwortartig erläutert. Die Stichpunkte beziehen sich auf die Vorschläge der Teams und nicht auf die Empfehlungen. Die Reihenfolge orientiert sich der der Kapitel 5.2 bis 5.7.

6.1.1 Vergleichende Darstellung der Vorschläge der Teams zum ÖV-System

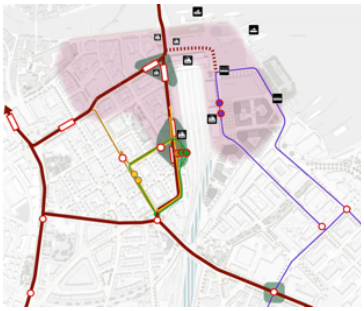
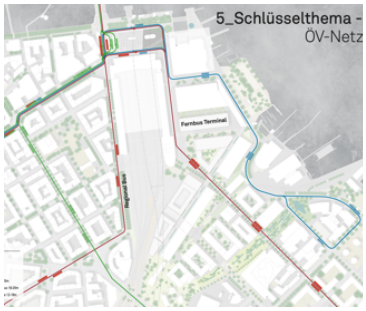
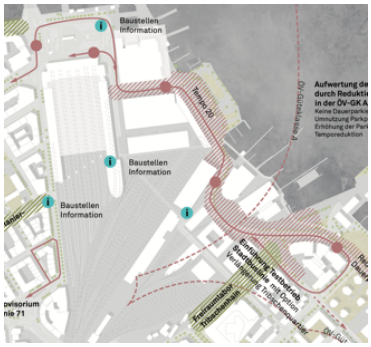
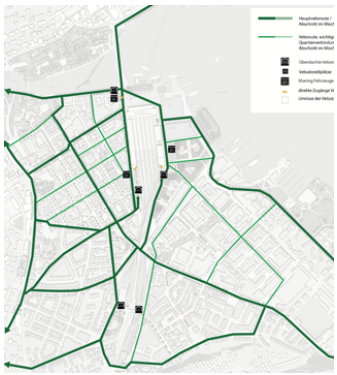
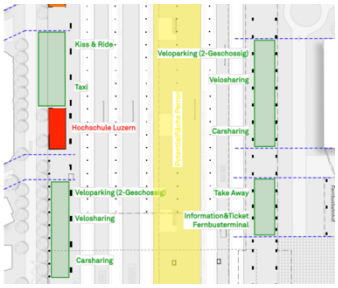
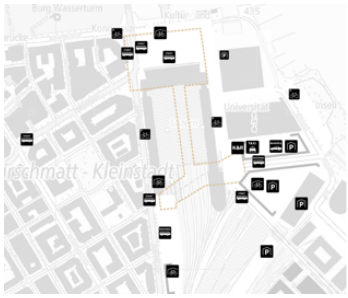
Team	Team «Van de Wetering»	Team «yellow z»	Team «Güller Güller»
Abbildungen			
Buskonzept	– Durchmesserlinien an Knoten beim Metropolplatz – Pilatusstrasse und Zentralstrasse als Busachsen – Wendemöglichkeiten und Pausenplätze für 7 Buslinien	– Verlegen regionaler Busse zu den Aussenbahnhöfen Ebikon und Emmenbrücke (daher wenig Wendemanöver im Zentrum nötig)	– Regionale Busse können an Vorortsbahnhöfe angeschlossen werden um Zentrum zu entlasten – Führung der Bus- und MIV Ströme im Linienverkehr zwischen Kantonalbank und Schwanenplatz um Haltestelle Bhf Nord umzusetzen
Bahnhof Nord	– Keine Radiallinien – Busse aus 3 Richtungen – Option für platzquerenden Bus möglich – Zentrale Bushaltestelle an Ecke Metropol	– Keine Radiallinien – Busse aus 4 Richtungen – Bushalte verteilt um den Bahnhofplatz, Schwerpunkt am Westrand	– Keine Radiallinien – Busse aus 4 Richtungen – Grosser Bushalt an Westseite, kleinerer an Südseite
Bahnhof West	– Bahnhof West als 2. Hub, Zentralstrasse als Busachse, wenden Radiallinien durchs Hirschmattquartier – Umsteigen zwischen Radiallinien von Süden auf Linien in der Pilatusstrasse ist nicht möglich	– Zentralstrasse als Buskorridor	– Zentralstrasse als Buskorridor – Wendeplatz an Bahnhofseite. (provisorisch beim Bundesplatz)
Bahnhof Ost	– Bahnhof Ost keine Busachse, nur Quartierbus Tribschen (nach Bau DBL) – Durchbindung Pilatusstrasse – Bahnhofplatz Ost möglich für 1-2 Linien (12 Fahrten/h und Richtung). Ausfahrt geregelt, Einfahrt unklar	– Semi-Radiale Stadtbusse im Tribschen entlang Werftestrasse-Alpenquai (Wenden) – Bürgenstrasse als zweiter Buskorridor	– Bürgenstrasse als Buskorridor – Wendeplatz. (Provisorisch beim Inseli)

Abbildung Etappierung/Details			
Etappierung	– Radiallinien wenden noch auf Bahnhofsplatz bis Bahnhofplatz West umgebaut – Busse Bahnhofplatz Ost halten vorläufig weiter weg vom Bahnhof (Bahnhofplatz West)	– Grösstenteils Sofortmassnahmen – Erst nach Bau DBL neue Busachse in der Bürgenstrasse	– Zunächst wenden am Bundesplatz und Inseli, nachher Zentralstrasse und um die Uni

6.1.2 Vergleichende Darstellung der Vorschläge der Teams zum Veloverkehr

Team	Team «Van de Wetering»	Team «yellow z»	Team «Güller Güller»
Abbildungen		-	
Konzept Velonetz	– Konzentration MIV auf wenige Achsen bringt mehr Platz fürs Velo. – Neue Nord-Süd-Achse östlich des Gleisfelds. Neue Verknüpfungen Langensandbrücke – Verzicht auf teure Querung Gleiskörper erzeugt Umwege, aber wird kompensiert durch attraktive Routengestaltung. – Prognose: 10% der Bahnkunden mit Velo	– Die heutigen Hauptachsen des MIV, der durch die Sperrung der Seebrücke stark abnimmt, werden zu schnellen Hauptachsen des Veloverkehrs. – Kommt die Brückensperrung nicht, verbleibt das Velo auf den Quartierstrassen. – Zunächst keine Neue Querverbindungen zwischen Bhf-Kopf und Langensandbrücke.	– Stärkere Vernetzung – Rösslimattsteg als neue Verbindung – PU-Süd mit Veloverkehr – Kombination aus Velospuren und Mischverkehr je nach Verkehrsaufkommen der Strasse

Team	Team «Van de Wetering»	Team «yellow z»	Team «Güller Güller»
Abbildungen Veloabstellplätze			
Veloabstellplätze	– Parkierungsmöglichkeiten sowie Sharing-Angebote bei allen 3 Bahnhofseingängen. 3 Velostationen mit Rampen in die PU – 3x 2'500 Plätze = 7'500 Stellplätze	– In den beiden ausgeräumten Seitenflügeln des Bahnhofs jeweils Abstellmöglichkeiten und Sharing-Angebote, Verzicht auf Rampen – 7000 Plätze	– Veloparking an 8 Stellen rund um Bahnhof. 4x oberirdisch, 3x unterirdische Velostation mit Rampen – Anzahl «Nach oben offen»

6.1.3 Vergleichende Darstellung der Vorschläge der Teams zum Fussverkehr

Team	Team «Van de Wetering»	Team «yellow z»	Team «Güller Güller»
Abbildung Personenströme/Zonen			
Personenströme	– Prämisse: 70% der Reisenden von/zum Bhf sind zu Fuss unterwegs – Vergrösserung Bahnhofseingang Nordwest (Gebäude) – Bhf Nord: Linke Hälfte schnell (Pendler), rechte Hälfte langsam (Aufenthalt) – Ziel: 70% der Flüsse über Bhf Nord, 30% PU-Süd – Es braucht viel Platz für den Fussverkehr, grosszügige Aufgänge/Plätze – Ampelsystem Metropolplatz muss kurze Phasen haben um den Fussgängerstrom zu bewältigen (am besten 45 s)	– Links: ÖV Drehscheibe. Mitte: Treffpunkt/Ankommensbereich. Rechts: Aufenthaltsbereich – Es braucht zusätzliche Aufgänge und Plätze – Ziel 50% der Ströme in PU-Süd	– Links Fussgängerströme, rechts Aufenthalt – Es braucht zusätzliche Aufgänge und Plätze – Ziel 30% der Ströme in PU-Süd

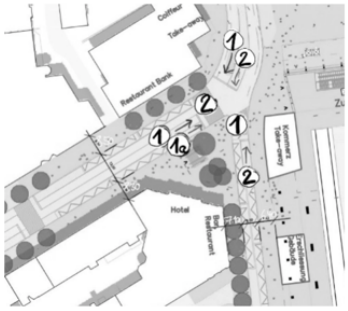
6.1.4 Vergleichende Darstellung der Vorschläge der Teams zum MIV-System

Verkehrssystem

Team	Team «Van de Wetering»	Team «yellow z»	Team «Güller Güller»
Abbildungen			
Konzept	– Reduktion MIV-Aufkommen im Bahnhofsumfeld – Bündelung MIV auf wenige Achsen – Ziel: Pilatusstrasse – Seebrücke Kapazität von 20'000 DTV, 2060 noch 16'000 DTV – Keine MIV- & Eigenbehinderung Busse	– Weniger MIV in der Innenstadt, Schrittweise Reduktion. Priorisierung flächeneffizienter Verkehrsträger – Seebrücke und Schweizerhofquai autofrei als Jahrhundertchance aufgrund DBL + Bypass – Pilatusstrasse, Zentralstrasse und Bundesstrasse als Gemeindestrassen ohne Durchgangsverkehr – Umfahrung ähnlich Spange Nord für die reche Seeseite wohl nötig	– Minimierung Transit Innenstadt – Geschwindigkeitsreduktion um Durchfahrt weniger attraktiv zu machen – Befreiung Bahnhofsplatz vom MIV – Neues Erschliessungsschema Hirschmatt erschwert Durchfahrt. – DTV Seebrücke von 15'000 avisiert

Massnahmen	– Sperrung der Zentralstrasse für den MIV reduziert die Kapazität der Seebrücke auf 20'000 DTV
	– Abbau Parkiermöglichkeiten + Zugang P von Südosten anstatt über Bahnhofplatz entlastet den Bahnhofplatz.
	– Zusammen soll dies 20'000 DTV ermöglichen
	– Seebrücke wird belassen.
	– Keine Durchbindung Inselquai – Bahnhofplatz
	– Dosierung auf Zulaufstrecken + Anpassung vorgelagerte Knoten soll den DTV auf 16'000 senken
		– Bei Sperrung Seebrücke:
		  – Verringerung Seebrücke auf 2 Bus-Fahrspuren. Übrige Fläche als Fussgängerpromenade
		  – Pilatusstrasse ebenfalls mit verringerter MIV-Kapazität (2 Spuren)
		– Ohne Sperrung:
		  – Tempo 30 anstelle Tempo 50 in Innenstadt
		  – Reduktion Parkplätze
		  – Dosierung Zuflüsse Stadteingänge und Buspriorisierung
		  – Unterbindung Schleichverkehr durch Anpassung Abbiegebeziehungen
		  – Aufhebung Transitfunktion Zentralstrasse
		  – DTV müsste von 35'000 auf 16'000 sinken. Die obigen Massnahmen + Paradigmenwechsel müssen ausreichen
			– Kein Abbiegen Bundesstrasse-Zentralstrasse.
			– Zentralstrasse T30/T20.
			– Ergibt zusammen Reduktion Verkehrsaufkommen Zentralstrasse > 30%
			– Neuer 90s Phasenumlauf bei der Metropolkreuzung ergibt Kapazität von 940 Fzg/h/Richtung
			– Etwa 15'000 DTV Seebrücke erreichbar, also Abnahme von 15%, durch die Bevorzugung LV + Verlagerung auf Autobahn
			– Keine Durchfahrt Inselquai – Bahnhofsplatz
			– Begegnungszonen Bahnhofsplätze Ost & West
			– Vereinfachen kapazitätskritischen Knoten beim Bahnhofplatz.

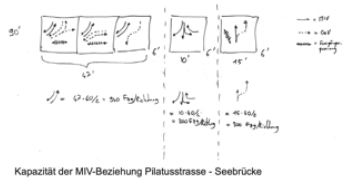
Kapazitäten



– Umgestaltung Knoten Pilatusstrasse/Zentralstrasse: 45s Umlaufzeit, mit Arm Bahnhofplatz 60s

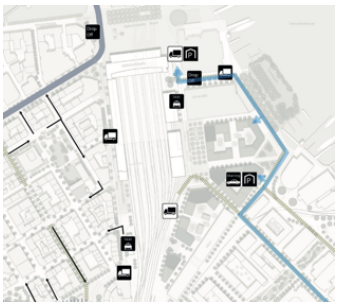


Zentralstrasse von Bundesplatz her zu sperren

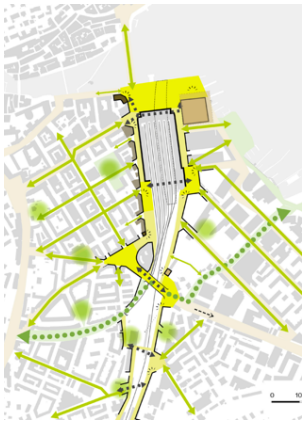
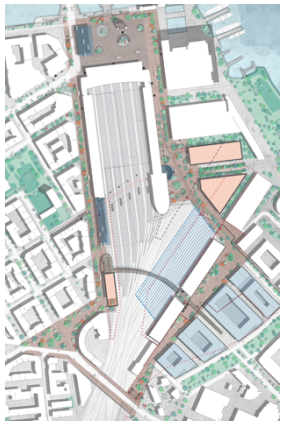
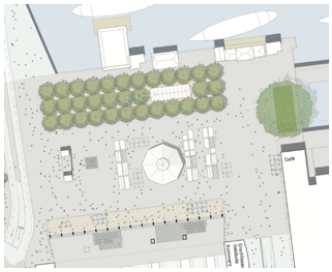
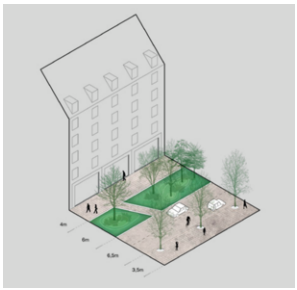


Kapazität der MIV-Beziehung Pilatusstrasse - Seebrücke

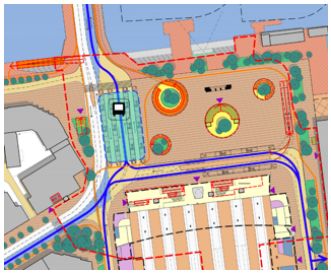
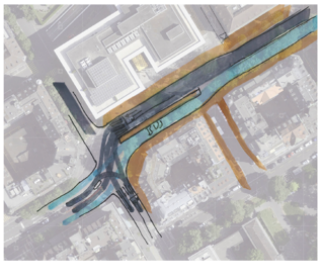
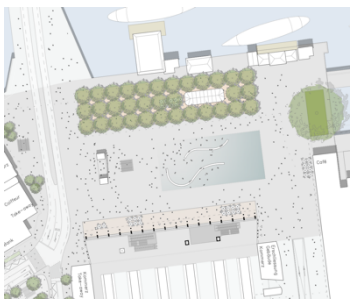
Ruhender Verkehr

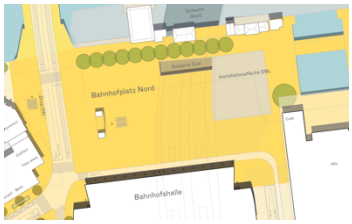
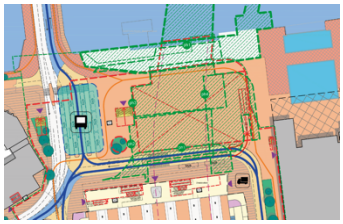
	Team «Van de Wetering»	Team «yellow z»	Team «Güller Güller»
Abbildungen		-	
Konzept	– Aufhebung P1 – P2 und P3 nur von Südost angefahren (400 PP) d.h. ersatzloser Abbau von 460 PP – Mobilitätskonzept KKL – Längerfristig auch Abriss P3 denkbar – KKL liegt direkt am Drop Off und dem Taxistand	– Erhöhung Parkgebühren der Kurzzeitparkplätze – Keine Langzeitparkierung im öffentlichen Raum – Umnutzung Parkplätze (zu Parklets) als Sofortmassnahme – Reduktion Parkplätze beim KKL – Aufhebung oder Verlegung P3 – Teilweiser Rückbau P1 & P2. Pull-Massnahme: DBL. KKL ist unterirdisch erreichbar	– Reduktion PP im direkten Bahnhofsumfeld. Aufheben P1 und Umbau P3 (- 424 PP) – Ersatz P3 durch unterirdisches Äquivalent – Evtl. Neubau Bundesplatz als Kompensation (+ 200 PP) – Gesamthaft etwa 700 PP im Bahnhof-Umfeld – KKL ist unterirdisch erreichbar
Etappierung/Bauphase	– Sperrung P1 bei Bau DBL – Langfristig Abbau P3 – Neue PP evtl. bei Bau Rösslimatt Horizont 2060 – Frühzeitige Aufhebung des P1 als zentrale Massnahme zur Reduktion des MIV und zur Vereinfachung des Knotens Pilatusstrasse/ Zentral/Bahnhofplatz	– Rückbau Teile von P1 und P2 für Bau DBL – Mittelfristig Abbruch oder Verlegung P3 (Standort neues Fernbus-Terminals)	– Geschossweise Sperrung des P1 ab heute – Abbruch Rampe P3 und Neubau kleinerer Rampe unter dem P3 – Neubau P3 nach DBL

6.1.5 Vergleichende Darstellung der Vorschläge der Teams zu Freiraum und Stadtklima

Team	Team «Van de Wetering»	Team «yellow z»	Team «Güller Güller»
Abbildungen Freiraumkonzept			
Freiraumkonzept	– Mehr Seezugang – Corniche & kleine Bahnhofsplätze als begrünter Stadtraum – Bäume, Gründächer, chaussierte Beläge zur Vermeidung Hitzeinseln – Freiraum zur Werft mit grossen Bäumen, Rasen- und Kiesflächen – Unterschiedliche Charakter der Gestaltungen je nach Quartier	– 55'000m² neuer Freiraum (nach Aussage des Teams) – Differenzierte Gestaltung der Gebiete – Schaffung eines zusammenhängenden Freiraumnetzes auf Stadtebene – Unversiegelte Flächen, v.a. im Tribschenquartier: Sponge-City-Prinzip – Freiraumlabore (z.B. beim Baufeld A des Projekts Rösslimatt)	– Bahnhof 360° offen (ähnliche Gestaltung) – Klimaband/grünes Band rund um den Bahnhof – Bäume, Möglichkeiten zur Versickerung = Wasserrückhaltepuffer
Abbildungen Details			
Einzelelemente Freiraum	– Unterschiedlich bespielbarer Bahnhofplatz Nord – Gleisüberdeckung – Baumdach Bahnhofplatz Nord – Neue Freiräume: um Bahnhof herum, inkl. 3 Bahnhofsplätze + Öffnung zum See beim KKL	– Heterotop Langensandbrücke – Gleisüberdeckung – Baumdach Bahnhofplatz Nord – Begrünung Habsburgerstrasse + Seepromenade – Neue Freiräume: um Bahnhof herum, inkl. 3 Bahnhofsplätze, Seebrücke, Langensandbrücke, Habsburgerstrasse	– Neue Freiräume: um Bahnhof herum inkl. 3 Bahnhofsplätze, Bundesplatz

6.1.6 Vergleichende Darstellung der Vorschläge der Teams zum Stadtraum Nord

Team	Team «Van de Wetering»	Team «yellow z»	Team «Güller Güller»
Abbildungen ÖV-Organisation			
Busorganisation	– Kompaktes Bussystem. 4 Doppelhaltekanten (=8). Projektiert sind 144 Fahrten/h (beide Richtungen), max. Kapazität 160 – Nur Durchmesserlinien – Umsetzbar vor Bau DBL – Option für 2 weitere Kanten Südseite für Durchbindung Tribschen	– Nur Durchmesserlinien am Bahnhofplatz – Busverbindung nach Südost – 6 Einzelkaten à 20/25 m und 2 Doppelkanten à 55 m Umsetzbar vor Bau DBL – Sperrung Seebrücke bringt etwas Flexibilität im Haltestellendesign	– Busse fahren +halten westlich und südlich. 3 Durchmesserkanten à 50 m (plus 2x4 m für Rampe). – Umsteigemöglichkeit alle Linien am Bahnhofplatz. – Grosse überdachte Bushaltestelle an Westseite, Busverbindung nach Südost, Umsetzbar vor DBL
Spezielle Aspekte	–	–	 Spurabtausch Pilatusstrasse auf der Höhe der Hirschmattstrasse
Abbildungen Gestaltung			
Platzgestaltung- und Aufteilung	– Komplett verkehrsfreier Bahnhofplatz – Grosser, repräsentativer, multifunktionaler Stadtplatz – Öffnung zum See – Fussgänger im Vordergrund – Verschiedene Gestaltungen denkbar. 90°-Drehung Bahnhofstor für Zugang DBL	– 70% des Platzes befreit – Repräsentativer + identitätsstiftender Bahnhofplatz mit Sichtbeziehungen – Busse fahren um den Platz herum, MIV nur in Begegnungszone am Südrand – Verbreiterte Seepromenade als Lückenschluss	– 70% verkehrsfrei, 10% shared space – Öffentlicher Platz auf 2 Ebenen mit Treppen und Rampen (Deckendurchlässe) – Platz als ÖV-Drehscheibe (Alle Busse) – Teil der Quaianlage – Busse am West- und Südrand, MIV nur am Westrand

Abbildungen Bauphase			
Bauphase	– Der verkehrsbefreite Bahnhofplatz bietet Platz für die Installationsflächen – Schiffe provisorisch nordöstlich beim KKL	– Inszenierung der Baustelle mittels Aussichtsturms analog Weltausstellung 1952 – Die Busreorganisation bietet Platz für die Installations-flächen – Schiffe provisorisch nordöstlich beim KKL	– Der grösstenteils verkehrsbefreite Bahnhofplatz bietet Platz für die Installationsflächen – Schiffe provisorisch nordöstlich beim KKL

6.1.7 Vergleichende Darstellung der Vorschläge der Teams zum Stadtraum Ost

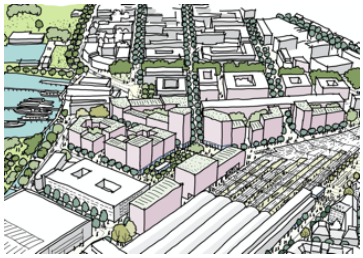
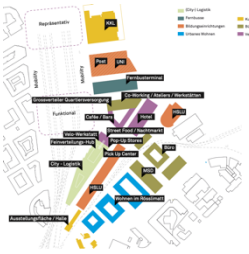
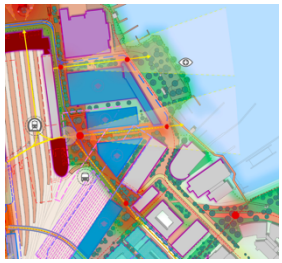
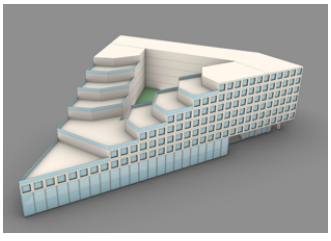
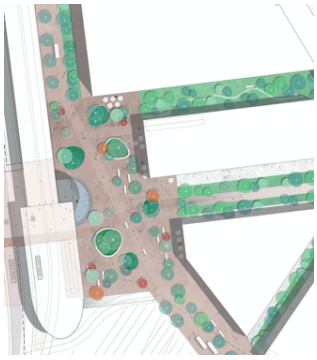
Team	Team «Van de Wetering»	Team «yellow z»	Team «Güller Güller»
Abbildungen Städtebau			
Städtebau	– Kleinteilig, durchmischt, dicht, urban, offen zum See – Corniche als urbane Kante zum Gleisfeld – Bahnhofplatz Ost als Quartierplatz. – 6-7 Geschosse, Akzente mit 8-12 Geschossen	– Multifunktionale neuer Stadtbaustein – Blockrandartig, etwa 6 Stockwerke – Hochhaus (80m) als Ergänzung Panorama – Bürgenplatz als Platz	– Ebenerdiges Quartier – Abbau Überführungen – Orientierung zum See (Verbeiterung Stadtraum an schmälster Stelle) – Zumindest ein Bau mit 7 Stockwerken
Nutzungen	– Pontenzial: 115'500 m² BGF – Durchmischung, aber Verzicht auf genaue Definition Nutzungen aufgrund des langen Zeithorizonts. Beibehaltung Fokus Kultur und Bildung – Fernbusse an den Aussenbahnhöfen	– 124'300 m² BGF – 24h-Quartier. Radikale Durchmischung der Nutzungen – City-Logistik (7'600 m²) mit Gleisanschluss – Fernbus- und Reisecartermi-nal (mit je 6-8 Kanten), – «Bildungs-Campus» und urbanes Wohnen	– Andere Vorgehensweise, aber etwa auch BGF 100'000 m² stark durch-mischtes Quartier mit Erdgeschossnutzungen. Nutzungen mit überregio-naler Ausstrahlung (z.B. Hochschulcampus/Bil-dungscluster) – Nutzungen sollen aber sonst noch nicht definiert werden – Fernbusse an den Aussenbahnhöfen
Spezielle Aspekte/ Weitere Abbildungen		 Funktion City-Logistik Luzern	

Abbildung Gestaltung Bahnhofplatz Ost







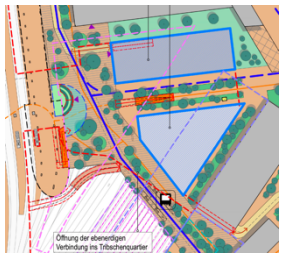
Haltestelle und Gestaltung

- Kompakte Anordnung Haltestellen (v.a. Erschlies-sung Tribschenquartier, 2 Kanten)
- Aufenthaltsbereiche unter Baumdach, Pavillon als Ankerpunkt unter dem Baumdach
- Viele unversiegelte Beläge

- Bürgenplatz: Haltestelle nicht nur für Quartierbusse, 2 Kanten
- Grosser Platz mit vielen unversiegelten Flächen
- Begegnungszone, grosszügiger Zugang Bahnhof

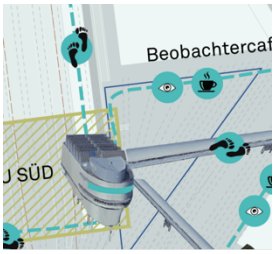
- Platz beim Bahnhof
- Haltestelle versetzt Richtung Süden, höheres Gewicht, als bei den anderen Teams
- Anzahl Kanten noch offen
- Ähnliche Gestaltung gegenüberliegende Seite. Verbindung zum See. «Adressqualität»
- Viele Elemente schon vor Bau DBL entwickelbar

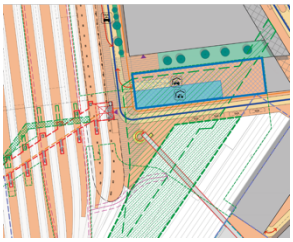
Technische Abbildung Bahnhofplatz Ost



Abbildungen Bauphase







Bauphase

- Querung auf 1+ Ebene. Anpassung P3

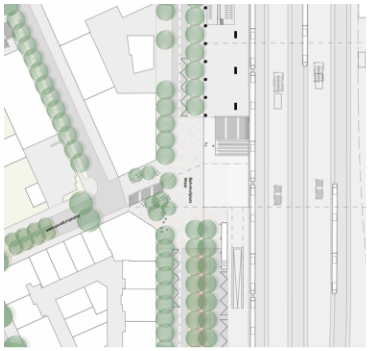
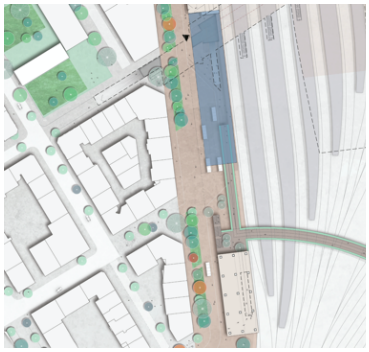
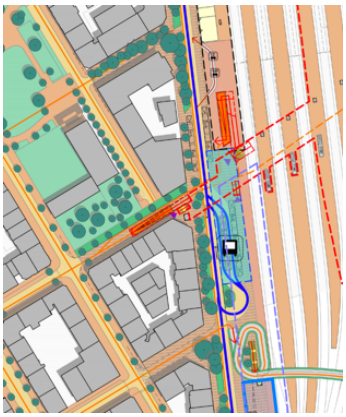
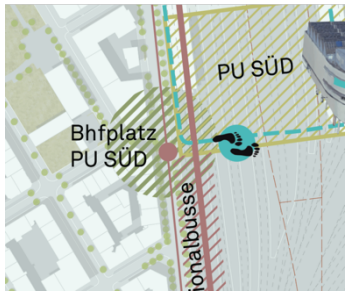
- Querung auf 1+ Ebene

- Platz auf Stadtniveau. Anpassung (Kürzung) der Gleise

6.1.8 Vergleichende Darstellung der Vorschläge der Teams zum Stadtraum Süd

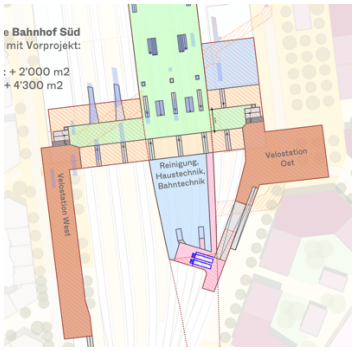
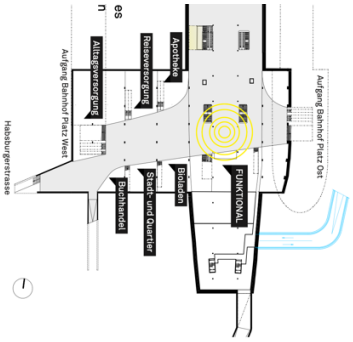
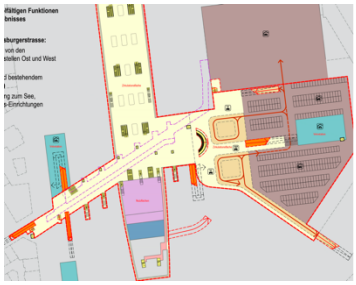
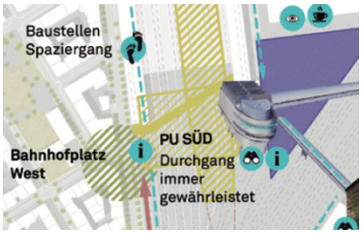
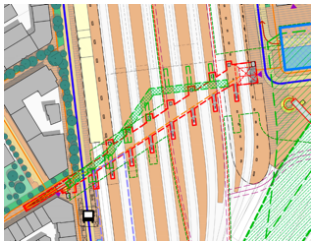
Team	Team «Van de Wetering»	Team «yellow z»	Team «Güller Güller»
Abbildungen			
Gestaltung Bundesplatz	– Platzgestaltung, Gegenstück zu «Tribschenplatz» – Knotenvereinfachung ermöglicht Freiraumgestaltung	– Knotenpunkt zweier Buslinien, keine Umgestaltung	– Bundesplatz: Freiraum anstatt Verkehrsraum. Reduktion der Strassenfläche durch weniger Abbiegebeziehungen. Quartiersplatz für das Hirschmattquartier
Gestaltung Langensandplatz	– Neue Drehscheibe Langsamverkehr, Passerellen von allen Seiten. Anschluss an neue Gleisüberdeckung Südwest. Abklärung Statik Brücke nötig	– Brücke wird zum Park und bildet ein «Heterotrop». Verbindung der Stadtebenen. Es werden grüne Verbindungsflügel angebaut bei nächster Sanierung. Aneigenbare Freiräume an- und unter der Brücke. Gleisüberdeckung Südwest	– Anbindung der Brücke ans Fussgängerwegenetz von allen Seiten, verkehrlich keine Veränderung der Brücke
Umgang mit Langesandbrücke	– Anschluss neuer Rampen	– Verbreiterung der Fussgängerwege zu grünen Flügeln + Anhängen von Rampen	– Anschluss neuer Rampen

6.1.9 Vergleichende Darstellung der Vorschläge der Teams zum Stadtraum West

Team	Team «Van de Wetering»	Team «yellow z»	Team «Güller Güller»
Abbildungen Bahnhofplatz West			
Haltestelle	– Busse wenden im Hirschmatt und warten hier am Hub – 6 Haltekanten (inkl. Pausenplätze) – Bahnhofplatz West zu schmal zum Wenden	– 4 Kanten – Kein Wenden	– Potenzialfür 5 bis 6 Wartekanten à 12 m, plus 1 Durchmesserkante à 25 m – Wendeschlaufe Bus – Wenden wird erst möglich, wenn man die Gleise 2+3 abbaut, also erst langfristig
Gestaltung	– Aufweitung autofreie Zentralstrasse zu Stadtraum (Aufhebung Gleise 1+2) – Direkte Bus- und Veloverbindungen nach / von Süden – Aktivierung als lebendiger Ort: EG-Nutzungen mit grosszügigen Vorbereichen, Markthalle, temporäre Events, Aufstellfläche Street Food	– Habsburgstrasse als Flaniermeile – Zentralstrasse und Platz als Begegnungszonen – Verwebung Bahnhof und Quartier	– Öffnung Bahnhof zum Quartier – Klimaband in Zentralstrasse – Bahnhofplatz West als shared space – Zentralstrasse T30 und ohne Relation Bundesstrasse
Technische Abbildung Bahnhofplatz West			
Abbildungen Bauphase			
Massnahmen Bauphase	– Bushaltestelle auf der Strasse – Temporäre Passerelle als Ersatz PU-Süd	– PU-Süd bleibt offen. – Regionalbusse temporär hier, bis DBL fertiggestellt	– Buskanten auf der Strasse. – Wenden am Bundesplatz

	– Erneute Anpassung nach Fertigstellung DBL		– Temporäre Passerelle im Süden – Falls möglich Verzicht auf provisorische Überführung für die PU-Süd

6.1.10 Vergleichende Darstellung der Vorschläge der Teams zur PU-Süd

Team	Team «Van de Wetering»	Team «yellow z»	Team «Güller Güller»
Abbildungen			
Allgemeines Konzept Verteilebene	– Anziehungspunkte mit kommerziellen Nutzungen – Verbindung der PUs – Verlagerung Personenströme zur PU-Süd hin – 30% der FG-Ströme in PU-Süd (berechnet)	– Unterscheidung funktionaler (Süd) und repräsentativer (Nord) Kristallisationspunkt – Verbindung der PUs – «Stadtperron in der Bahnhofshalle» – PU-Süd 24 h offen wäre gut Ziel: 50% der FG-Ströme über PU-Süd (geschätzt)	– Verbindung der PUs. Vernetzung Quartiere. PU Nord als Teil Bahnhofplatz über 2 Ebenen, PU-Süd als Verlängerung der Habsburgerstrasse zum See, 24h offen – Prognose 1/3 der Umsteige an Bhf Ost- und West, also PU-Süd wohl 1/3 der Ströme
Gestaltung PU-Süd	– Senkrechte Anordnung PU: verkürzt unterirdische Wege – Im Vergleich zum Vorprojekt werden Ladenflächen nach Süden verlegt – 2 Velostationen – Keine Velofahrbahn – 15 m Breite nur Zirkulationsfläche, 40 m gesamte Breite	– Starke Verbreiterung PU: attraktiver Bahnhofszugang, Quartierverbindung – Zugang PU sehr breit und offen für nahtlosen Übergang der Ebenen – Ladenflächen (u.a. zur Kostendeckung) – Velofahrbahn als Option für Zukunft, aber Konflikt mit den Personenströmen absehbar – 25 m Breite nur Zirkulationsfläche, 60 m gesamte Breite	– Starke Verbreiterung PU am Ostende. Absenkung Westende. – Breite Eingänge PU, Verschmelzung der Ebenen. – Verbindung zu Tiefgarage, Taxistand. Wenig kommerzielle Nutzung. – 2 Velostationen – Velofahrbahn in der PU – 16-20 m Breite (nur Zirkulationsflächen exkl. Läden)
Abbildungen Bauphase			

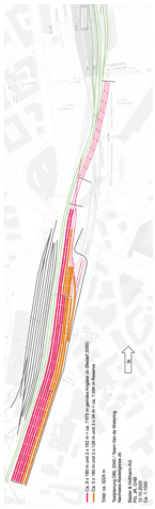
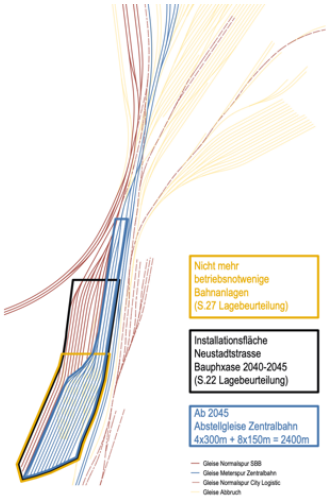
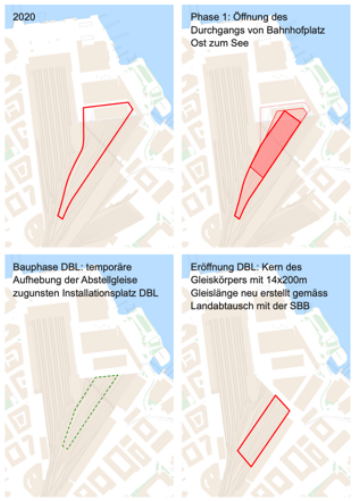
Konzept Bauphase	– Provisorische Passerelle, die an die bestehenden anschliesst – PU-Süd während Umbau DBL gesperrt. Umbau PU nach Bau DBL	– PU-Süd bleibt offen, wenn möglich schon vor dem Bau DBL verbreitern	– «Rösslimattsteg» als Alternative zur temporären Überführung PU-Süd; Nordteil definitiv, Südteil über Abstellanlagen nur provisorisch – PU-Süd bleibt geöffnet. Wenn möglich Verzicht auf Überführung während der Bauphase. Absenkung und Verbreiterung PU während Bauphase DBL

6.1.11 Vergleichende Darstellung der Vorschläge der Teams zu Änderung gegenüber dem Vorprojekt DBL von 2013

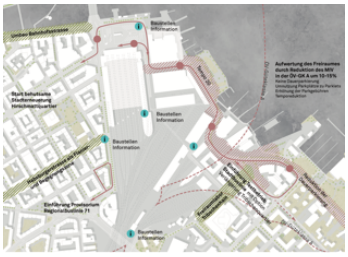
Team	Team «Van de Wetering»	Team «yellow z»	Team «Güller Güller»

Änderungen gegenüber Vorprojekt	– Umverteilung kommerzieller Flächen von Nord nach Süd im UG
	– Anlieferung UG vereinfacht (Reduktion des Flächenbedarfs)
	– Die Notausgänge des Tiefbahnhofs auf der Nordseite werden im neuen Pavillon auf dem Bahnhofplatz-Nord integriert
	– Das Konzept sieht eine senkrechte Anordnung (anstelle diagonal) und Ausbau der südlichen Unterführung vor
	– Mehr Möglichkeiten für Installationsflächen auf dem Bahnhofplatz, Offenhaltung Verbindung zwischen Bahnhofquai und KKL während der Bauphase
	– Der nordwestliche Zugang wird umgebaut und vergrössert, eine Öffnung im EG des Bahnhofsgebäudes (Längsriegel entlang Zentralstrasse) wird angestrebt
	– Der Zugang zum UG auf dem Bahnhofplatz wird verlegt + das Bahnhofstor ebenfalls
		– Bereitere PU-Süd mit mehr Läden
		– «Stadtperron» zwischen Gleisen der SBB und der zb in der Perronhalle sowie Übergängen zur Verteilebene
		– Breite PU-Süd mit Läden in der Verteilebene
			– Sofortmassnahmen:
			  – Zusammenschluss und Öffnung der Personen-Unterführung Habsburgerstrasse und des Posttunnels zu einer breiteren
			  – Bahnhofplatz Ost ebenerdig Durchgang zum See, neuer Zufahrtsrampe zum P3, Suche alternativer Standorte für die Funktionen der SBB unter der heutigen Rampe zum P3
			  – Rösslimattsteg
			  – Öffnung der Wegführung entlang des Gleiskörpers beim Capitol-Block Richtung Langensandbrücke, Luegisland und Neustadt
			– Anforderungen:
			  – Neue Dimensionierung PU-Süd
			  – Neue Dimensionierung + Lage der Verbindungen zwischen der Stadtebene und dem UG
			  – Umorganisation der Verkehrsfunktionen
			  – Direkter Zugang von angrenzenden Gebäuden zum UG
			  – Aufrechterhaltung des offenen Bhfs während Bauphase (Quaianlage, PU-Süd, Durchgang zum See)

6.1.12 Vergleichende Darstellung der Vorschläge der Teams zu den Abstellanlagen der zb

Team	Team «Van de Wetering»	Team «yellow z»	Team «Güller Güller»
Abbildungen			
Anordnung	– Abstellanlagen der zb verlagert zum Gleisfeld Steghof, auch um die kleinteilige Entwicklung dort zu untermauern – Erhalt Abstellgleise und Waschanlage SBB, Aufhebung Baudienste – Platz für 1970 m Gleislänge + 1250 m Reserve = 3220 m – (Vorgabe war 2700 m, aber Lösung abgeklärt: genügt)	– Abstellanlagen der zb verlagert zum Gleisfeld Süd (heutiges Depot) – Kreuzung Schmal- und Normalspur wird hingenommen zugunsten Beibehaltung Baudienste SBB und Seeverlad – Längerfristig ist auch denkbar Baudienste + Abstellanlagen ausserhalb der Stadt anzusiedeln, da vom aktuellen Standort die Bedienung des DBL schwierig ist – 2400 m Gleislänge geplant; Rest in Giswil, falls benötigt	– Abstellanlagen der zb verkürzt und kompakter angeordnet. Landabtausch SBB mit zb – Neues Gleisfeld 14x200 m = 2800 m, Vorgabe erreicht

6.1.13 Vergleichende Darstellung der Vorschläge der Teams zu den Quick Wins und Massnahmen vor dem Bau des DBL

Team	Team «Van de Wetering»	Team «yellow z»	Team «Güller Güller»
Abbildungen			
Vor Bau DBL machbar	– Bau neue Haltestelle Metropol + neues Bussystem – FreispielenBahnhofplatz Nord vereinfacht Bauphase DBL enorm. – 2. Busspuren Pilatusstrasse – Sperrung Zentralstrasse für den Transitverkehr – Verbesserung Situation Langsamverkehr – Neue Freiräume – Umgestaltung Bundesplatz	– Busreorganisation am Bahnhofplatz. – Umgestaltung Habsburger- und Zentralstrasse – Bus Alpenquai + Tempo 20 – Massnahmen Parkiermöglichkeiten (Aufhebung Langzeitparkierung) – Evtl. schon Verbreiterung PU-Süd	– Verlagerung regionale Busse an Bhf-Seitenlagen – Umbau Bahnhofplatz – Verkehrsberuhigung Zentralstrasse – Sperrung Durchfahrt linkes Seeufer – Rösslimattsteg – Verteilung der Mobilitätsfunktionen ins Bahnhofsumfeld – Ebenerdiger Zugang zum Bhf-Ost, ebenerdiger Zugang unter P3 – Zusammenlegung Posttunnel mit PU-Süd, Rampe Habsburgstrasse

6.1.14 Vergleichende Darstellung der verworfenen Ideen der Teams

Team	Team «Van de Wetering»	Team «yellow z»	Team «Güller Güller»
Verworfene Ideen	– Verbreiterung Langensandbrücke – City-Logistik bleibt möglich als Option. Team sagt Platz sei vorhanden, aber es bleibt unklar wie 8'000m² BGF ad hoc bereitgestellt werden können – Überdeckung Steghof	– Schiffbarer Kanal – Überdachung Gleise mit Busbahnhof (es besteht kein Bedarf: regionale Busse an Aussen-Hubs, Bushof nicht kompatibel mit Durchmesserlinien)	– Sperrung Zentralstrasse für MIV – City-Logistik ist im Bahnhofsumfeld fehl am Platz, aber wäre beim Steghof möglich. (Antithese zum Team «yellow z»)

6.2 Rahmenbedingungen der Testplanung

Die hier aufgeführten Rahmenbedingungen der entstammen dem Programm der Testplanung und dokumentieren die formulierten Ansprüche an den Bahnhofraum seitens der beteiligten Partner sowie die Regeln und Grundlagen, an die sich Konzepte der Teams zu halten hatten

6.2.1 Raumprogramm

Anforderung zukünftig	Perimeter	Heute	Bemerkungen	Herkunft
«Mobilitätshub»				
6 Caranhaltekanten	300 m um Bhf. / Inseli	6 Caranhaltekanten 26 Carparkplätze	Aus- und Einladen, Fokus Tagestourismus	SLU, SGV
Fernbusterminal mit 4 Haltekanten	offen		Option, unterschiedliche Haltungen der Partner	Kanton
30 Haltekanten für gepoolte Mobilitätsformen	150 m um Bhf.	19 Taxiplätze (10 Standplätze vor dem Bahnhof, 6 in der Frankenstr., 3 am Bundesplatz)	Heutige Taxidienste inkl. neuer Mobilitätsdienste (Sammeltaxis und Shuttles, Drop-Off/Pick-Up-Zonen für privat oder ÖV-Service)	SLU
Verkehrssystem				
Berücksichtigung der Velohauptrouten gemäss Raumentwicklungskonzept 2018	Ganzer Perimeter	Div. Konfliktstellen	Als Relation zu verstehen (insb. Verbindung linkes Seeufer/rechtes Seeufer über Seebrücke und Verbindung Neustadt/Tribschen). Richtgrössen zu Mindestbreiten beachten.	SLU
Berücksichtigung der Bedürfnisse des Bahnhofs und seiner Umgebung in Bezug auf Parkplätze	Ganzer Perimeter	900 PP (P1-P3)	Bahnhof Luzern kein Umsteigebahnhof Auto/Bahn, aber Bedürfnisse der Anrainer (z. B. KKL, SGV) sind zu berücksichtigen, sofern sie der Mobilitätsstrategie der Stadt nicht widersprechen; Potenzial der Mehrfachnutzung berücksichtigen.	KKL, SGV
Neuer ÖV-Korridor Seebrücke/Pilatusstrasse–Tribschenstrasse	Linkes Seeufer		Siehe Grundlage «Anforderungen VVL (Businfrastruktur), 2019»	VVL
5 Anlegeplätze SGV	Bahnhofplatz/Europaplatz			SGV
Visitenkarte/Freiraum				
Mind. 50 % verkehrsfreier Aufenthalts- und Fussgängerbereich	Bahnhofplatz	29 %		SLU
Stadtentwicklung				
62'000 m² GF im Areal Rösslimatt D-G	Rösslimatt		Gemäss städtebaulicher Studie Rösslimatt, städtebauliche Anordnung diskutierbar, wenn Mehrwert. Die Grundsätze des städtebaulichen Konzeptes und der Nutzungsverteilung müssen erhalten bleiben, Rösslimatthain soll als Grünraum erhalten bleiben.	SBB
4'000 m² BGF für städtische Infrastrukturen	freiwerdende Flächen	–	Bspw. für eine Volksschule	SLU
7'000 m² BGF für besondere städtische/kantonale Einrichtungen	freiwerdende Flächen	–	«Reservefläche»; gemäss Anforderung an Kultureinrichtung	SLU

Anforderung zukünftig	Perimeter	Heute	Bemerkungen	Herkunft
Bahnhof/Gleisfeld				
2'700 m lange und zusammenhängende Abstellanlagen in 200 m Einheiten im Bahnhof Luzern (ZB)	Bhf./Gleisfeld	2'700 m	Muss nicht zusammenhängend sein, jedoch im Betrachtungsperimeter der Testplanung	ZB
SBB Cargo – 10'000 m2 Fläche (Halle inkl. Verkehrsfläche); – Ein Gleis von 200 m, das 3–4 Mal am Tag befahren wird.	Bhf./Gleisfeld	–	Koexistenz von Logistik (unten) und Immobilienentwicklung (oben) zwingend. Siehe Lagebeurteilung, Kapitel 3.5.	SBB

6.2.2 Regeln

Regel	Bemerkungen	Herkunft
Bahnhof/Gleisfeld		
Umsteigebeziehungen (5 min und wenn von Tiefbahnhof 7 min Gehdistanz): – Bahn – Bahn – Bahn – Bus – Bahn – Velo – Bus – Bus (Sichtbeziehung wünschenswert) – Bus – Velo – Bus – KKL (Sichtbeziehung wünschenswert) – Car – KKL (Sichtbeziehung wünschenswert)	Direkteste Wege für Fussgänger/-innen; Richtgrösse 5 min und 7 min analog von anderen Bahnhöfen in der Schweiz. Heute sind 5 Minuten für Luzern hinterlegt. Aufgrund des Tiefbahnhofs werden sich die Wege automatisch verlängern, deshalb wird vom Tiefbahnhof herkommend mit 7 Minuten analog Zürich gerechnet. Diese Zahlen sind fachlich mit den Partnern abgestimmt.	VVL, SBB, SLU
Umsteigebeziehungen (7 min und wenn von Tiefbahnhof 9 min Gehdistanz): – Bahn – Schiff – Bus – Schiff – Car – Schiff – Taxi – Schiff	Diese Regel entspricht in etwa der heutigen Umsteigerelation. Diese Zahlen sind fachlich mit den Partnern abgestimmt.	
Alle Mobilitätsträger sind für einen optimalen Mobilitätshub entsprechend der Bedeutung ihrer Umsteigevorgänge anzuordnen		
Für alle aus dem Bahnhofraum entfernten Funktionen sind Ersatzstandorte vorzuschlagen und deren Machbarkeit grob zu belegen		
Unterhalts-, Betriebs- und Folgekosten mitbedenken		BAV, SBB
Alle ÖV-Infrastrukturen sind hindernisfrei auszugestalten		Kanton, SLU, VVL
Die ÖV-Bevorzugung ist zu gewährleisten	Zuverlässigkeit, Sicherheit	VVL, SLU
Flächen für allfälligen Bahnersatz mitdenken	Eine temporäre Umverteilung von Flächen ist möglich und auszuweisen (in der Lage sein, rasch ganze SBB-Linien mit tausenden von Fahrgästen mittels Bussen zu transportieren).	SLU

Regel	Bemerkungen	Herkunft
Flächen für temporäre Marktstände, Veranstaltungen mitdenken	Lozärner Määs	SLU
GF zu gleichen Teilen für Wohnen und Arbeiten	Betrifft die frei werdenden Flächen. Sie leitet sich ab vom Ziel des Stadtrates, dass das Verhältnis Wohnen/Arbeiten weiterhin 1:1 sein soll. Es handelt sich um zentral gelegene Flächen, die zwingend auch für Arbeitsnutzungen und (halb)öffentliche Nutzungen vorzusehen sind und nicht nur für den aktuell gewinnbringenderen Wohnungsbau.	SLU
1/3 der Wohnflächen für gem. Wohnungsbau	Betrifft die frei werdenden Flächen. Politische Grösse und ist für Testplanung noch nicht relevant. Aufgrund von Vorstössen aufgenommen, damit dies früh gegenüber SBB platziert ist. SBB ist damit einverstanden.	SLU
Pro Raumnutzer (Einwohnende/Arbeitnehmende) sind mindestens 6–8 m² öffentlicher Raum zu realisieren	Betrifft die frei werdenden Flächen. Es soll bewusst noch offenlassen werden, ob ein grosser Park oder verschiedene kleinere Freiräume entstehen. Richtgrösse ergibt sich aus REK. Mit dieser Regel soll dem Ziel nach mehr Freiraum gerecht werden.	SLU
Autofreies Wohnen und Arbeiten	Entspricht der Mobilitätsstrategie. Autofrei ist definiert mit 0-0,2 Autos je Wohneinheit, autoarm mit 0,21-0,5 Autos je Wohneinheit.	SLU
Eine «trockene» Verbindung Bahnhof/Parking–KKL	Kann auch organisatorisch gelöst werden (z. B. Valet-Parking, siehe z. B. Landesflughafen)	KKL
Zufahrt zu allen Schiffsstegen mit 3.5t (Gastro) und 40t (Tank) - Lastwagen	Im bisherigen Umfang	SGV
Es sind Zugänge zum Wasser zu schaffen.		SLU
Wo immer möglich sind Beschattung und Verdunstung von Wasser durch grosskronige Bäume und entsprechender Wurzelraum sicherzustellen.		SLU
Wo betrieblich möglich sind versickerungs- und verdunstungsfähige Flächen vorzusehen.		SLU
GF zu gleichen Teilen für Wohnen und Arbeiten	Betrifft die frei werdenden Flächen. Sie leitet sich ab vom Ziel des Stadtrates, dass das Verhältnis Wohnen/Arbeiten weiterhin 1:1 sein soll. Es handelt sich um zentral gelegene Flächen, die zwingend auch für Arbeitsnutzungen und (halb)öffentliche Nutzungen vorzusehen sind und nicht nur für den aktuell gewinnbringenderen Wohnungsbau.	SLU

6.2.3 Grundlagen

Grundlage	Aspekte	Art des Umgangs	Bemerkungen
Strategische Grundlagen und Planwerke			
Raumentwicklungskonzept 2018	Erläuterungsbericht, 2018 Freiraumanalyse, StadtLandschaft, 2017 Mobilitätsanalyse, Planteam S, 2017	Behördenverbindlich SLU	Gültigkeitshorizont 2035
Mobilitätsstrategie 2018		Behördenverbindlich SLU	Gültigkeitshorizont 2035
Stadtraumstrategie 2019	Innenstadtkonzept, 2018	Behördenverbindlich SLU	Gültigkeitshorizont 2035
Kantonaler Richtplan		Behördenverbindlich	Überarbeitung ab Mitte 2020
Radroutenkonzept Kanton Luzern		Behördenverbindlich	Stand 2009
Richtplan leichter Zweiradverkehr		Behördenverbindlich	
Richtplan Fussverkehr		Behördenverbindlich	
Regionales Hochhauskonzept Luzern-Plus, 2017		Behördenverbindlich	
Gesamtverkehrskonzept Luzern, 2016		Behördenverbindlich	

Grundlage	Aspekte	Art des Umgangs	Bemerkungen
Reglemente			
BZO Stadtteil Luzern 2014, BZR		Grundeigentümerverbindlich	Zeithorizont 10–15 Jahre
Energiereglement, 2011			
Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität, 2010			
Grundlagen zum DBL			
Vorprojekt DBL			Stand 2013, wird parallel überarbeitet
Bericht zu potenziellen Entwicklungsflächen im Bahnhof Luzern, 2015			
Nutzenstudie Durchgangsbahnhof, 2015			
Planungsbericht Durchgangsbahnhof Luzern, Kanton Luzern, 2015			
Variantenstudium Ausbau Bahnknoten Luzern, 2015			
Studie zur Erweiterung zum Durchgangsbahnhof, 2013			
Teilprojekte Verkehr und Umwelt, 2013			
Tiefbahnhof Luzern Variantenstudie, 2013			
Schlussbericht Optimierung Bahnhofplatz, 2009			