

Fachbericht

– Suche nach Carhaltekannten im Bereich Inseli



Auftraggebende Abteilung:	Tiefbauamt
Autor:	Birrer Markus
Datum:	Februar 2023

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	3
1.1	Politische Ausgangslage	3
1.2	Fachliche Ausgangslage	4
1.2.1	Definition von Carparkplätzen, Carhaltekanten und Carhalteplätzen in der Stadt Luzern	4
1.2.2	Nachfrage und Bedarf an Halteplätzen	6
2	Variantenprüfung im Rahmen der Machbarkeitsstudie Inseli	7
3	Variantenstudie Raum Inseli / Bahnhof	8
4	Vorstudie Carhaltekante im Bereich Inseli	11
5	Bahnhofplatz: Haltekante Y	13
6	Fazit und weiteres Vorgehen	14

1 Ausgangslage

Die Stimmberechtigten der Stadt Luzern entschieden sich am Sonntag, 24. September 2017 für mehr Freiraum statt Carparkplätze auf dem Inseli. Die Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine» wurde mit einem Ja-Stimmenanteil von 51,6 Prozent angenommen. Für den Carparkplatz konnte zwischenzeitlich mit dem Carparkplatz Rösslimatt in Kriens ein alternativer Standort gefunden werden. Für die Carhaltekannten, welche auch zukünftig im Raum Inseli angeboten werden sollen, muss noch ein Ersatzstandort gesucht werden.

In diesem Fachbericht werden alle geprüften Haltekannten im Raum Inseli / Bahnhof zusammenfassend aufgeführt, beschrieben und auf Ihre Umsetzbarkeit geprüft. Auch wird jeweils das weitere Vorgehen bezüglich der baulichen Umsetzung aufgezeigt.

Als Grundlagen für den Fachbericht wurden folgende Dokumente verwendet:

- Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern, Bericht und Antrag an den Grossen Stadtrat von Luzern, B+A 10/2018, 25.04.2018
- Initiative "Lebendiges Inseli statt Blechlawine", Bericht und Antrag an den Grossen Stadtrat von Luzern, B+A 4/2017, 08.02.2017
- Carparkierung Stadt Luzern, Bericht an den Grossen Stadtrat von Luzern, B 2/2017, 08.02.2017
- Zukünftiges Carregime, Bericht und Antrag an den Grossen Stadtrat von Luzern, B+A 20/2022, 06.07.2022
- Monitoring Carparkplatz Inseli Luzern, Ergebnisbericht 1518-09-100, Version 1.0, AKP AG, 29.09.2015
- Betriebs- und Nutzungskonzept für die Buskante Z, Bahnhofplatz Luzern, Stadt Luzern, 18. März 2020
- Neugestaltung Inseli, Machbarkeitsstudie, Basler & Hofmann, Mai – Oktober 2021
- Carparkplatz Inseli, Varianten zur Anordnung der Carhaltekannten, Basler & Hofmann, 18. Januar 2022
- Carhaltekannten Bereich Inseli Luzern, Variantenprüfung, AKP Verkehrsingenieur AG, 11. Juli 2022

1.1 Politische Ausgangslage

Wie mittels Protokollbemerkung 1 und 3 im Bericht und Antrag 4/2017 Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine» gefordert wurde, müssen auch nach der Umnutzung des Carparkplatzes Inseli Carhaltekannten für den Umschlag von Gästen von touristischen und kulturellen Angeboten im Raum Inseli / Bahnhof zur Verfügung gestellt werden. Die Voraussetzung für den Start einer Zwischennutzung auf dem Inseli, ist die Inbetriebnahme einer adäquaten Ersatzlösung für die Carparkierung und die Carhaltekannten.

1.2 Fachliche Ausgangslage

Der Raum Inseli / Bahnhof ist dicht bebaut. Entsprechend sind die freien Flächen, die für allfällige Carhaltekanten in Frage kommen, sehr limitiert. Die Suche nach Haltekanten begrenzte sich auf den Bereich nördlich des Bahnhofs und im Bereich Inseli bis zur Werftenstrasse. Untenstehend ist der entsprechende Perimeter abgebildet.



Abbildung 1 Untersuchungsperimeter Haltekanten

Nebst dem Strassenraum wurden auch angrenzende freie Flächen bezüglich baulicher und betrieblicher Umsetzbarkeit von Carhaltekanten geprüft.

1.2.1 Definition von Carparkplätzen, Carhaltekanten und Carhalteplätzen in der Stadt Luzern

Zum Carregime werden je nach Nutzergruppe unterschiedliche Anforderungen an die Parkierungs- bzw. Haltemöglichkeit gestellt. Die Bandbreite geht von einfachen Halteplätzen zum Ein- und Ausstieg von Passagieren bis hin zu längeren Abstellmöglichkeiten für die Parkierung von Reisecars während einigen Stunden oder über Nacht. Wenn von Haltekanten die Rede ist, sind damit Standorte gemeint, an welchen die Cars anhalten können. An einer Haltekante sind mehrere Halteplätze möglich. Bei den Standorten, die im Bereich Bahnhof/Inseli als Alternative zum wegfallenden Inseli durch die Stadt Luzern angeboten werden sollen, handelt es sich ausschliesslich um Halteplätze für den Ein- oder Ausstieg (fett in der nachfolgenden Tabelle und der untenstehenden Übersicht).

	Funktion	Nutzergruppe	Aktuelle Standorte
Halteplätze	Nur Ein- und Ausstieg Maximale Haltezeit 15 Minuten	Tagestouristen, Besuchende Innenstadt	Schwanenplatz, Löwenplatz und Kasernenplatz
		Reisen ab Luzern, Tagestouristen, Besuchende Raum Bahnhof	Inseli
	Ein- und Ausstieg inkl. Gepäckumschlag > 15 Minuten	Aufenthalt mit Übernachtung	Hotelnähe
Parkplätze	Zwischenparkierung Zum Abstellen über Nacht oder mehrere Tage	Tagestouristen Aufenthalt mit Übernachtung	Rösslimatt Kriens Brüelmoos Alpenquai/Landenberg
Fernbusterminal	Einstieg und Ausstieg inkl. Gepäckum- schlag Konzessionierte Reisen von und nach Luzern	Fernreisen von und nach Luzern	Inseli Raststätte Neuenkirch

Tabelle 1 Übersicht der Nutzergruppen

Halteplätze für den Ein- und Ausstieg sind in erster Linie für den Personenumschlag vorgesehen. Im Gegensatz zu Übernachtungsgästen oder Fernreisenden ist hier der Gepäckumschlag untergeordnet. Ein Gepäckumschlag von beiden Seiten des Reisebusses, wie dies z. B. bei Fernreisen notwendig sein kann, ist nicht zwingend vorgesehen. Die Suche nach einem entsprechenden Ersatz für die Fernbushalteplätze Inseli läuft unter der Federführung der zuständigen Dienststelle des Kantons Luzern.

Folgende Nutzungen sollen auch in Zukunft an den entsprechenden Haltekanten im Raum Bahnhof/Inseli angeboten werden:

- Reisen ab Luzern (wie z. B. Vereinsausflüge, Tagesfahrten in Freizeitparks)
- Tagestouristinnen und -touristen mit Ziel in Bahnhofsnähe (wie z. B. SGV und KKL)

Für alle Car-Parkierungsvorgänge stehen die Carparkplätze Alpenquai/Landenberg, Brüelmoos, der neu erstellte Parkplatz Rösslimatt in Kriens und zeitweise der Löwenplatz sowie der Kasernenplatz zur Verfügung (blau markiert in der nachfolgenden Übersicht). Hotelgäste werden in der Regel in Hotelnähe ausgeladen. Für die klassischen Tagestouristen werden die Halteplätze Löwenplatz, Schwanenplatz und Kasernenplatz genutzt (grün in der nachfolgenden Übersicht). Die Verantwortung für entsprechende Haltekanten für den Fernbus liegt beim Kanton Luzern. Er plant aktuell eine Haltekantenlösung auf der Allmend in Luzern.

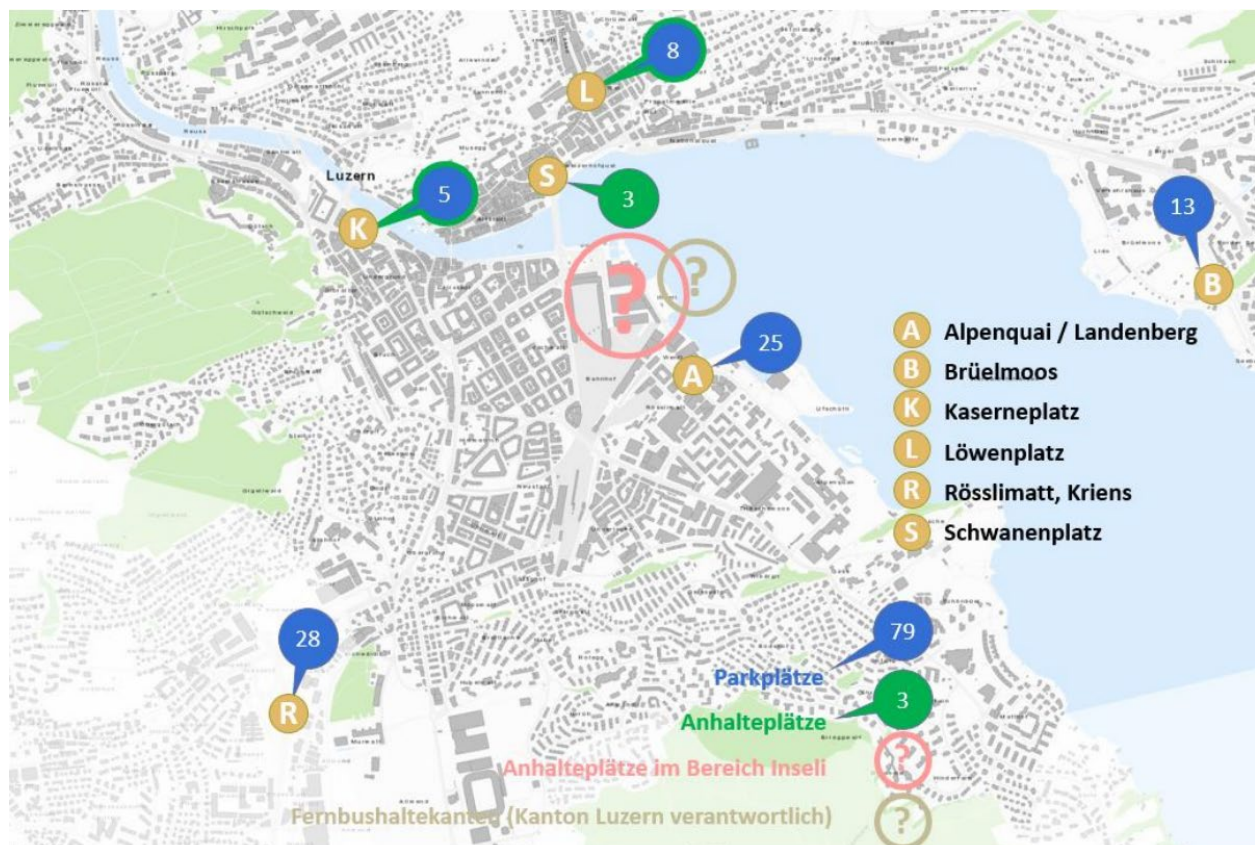


Abbildung 2 Übersicht der bestehenden Carhaltekannten und Carparkplätze in Luzern

1.2.2 Nachfrage und Bedarf an Halteplätzen

Im Rahmen eines Monitorings wurde im Sommer 2015 die Nutzung des Carparkplatzes Inseli untersucht. Als Ergebnis wurden umfassende Informationen und verlässliche Daten bezüglich der Anzahl Carparkierungen und des Zwecks der Parkierung auf dem Inseli in einem Monitoring Bericht ([Monitoring Carparkplatz Inseli Luzern](#)) festgehalten. Neben den Carfrequenzen wurden auch die Anteile der Kategorien der Cars untersucht. Touristenbusse für Tagestouristen sind mit 94 Prozent die häufigsten Benutzer des Carparkplatzes Inseli. Der Anteil an Ausflugsbussen (5 Prozent) und Fernreisebussen (1 Prozent) war wesentlich kleiner. Zwei Drittel der Cars nutzten das Inseli zur Zwischenparkierung, bei einem Drittel der Carfahrten war das Inseli der Ausgangs- oder Endpunkt einer Reisegruppe. Diese 135 Carfahrten mit Start- oder Zielpunkt am Inseli sind die Referenzgrösse für die zu erwartenden Carbewegungen pro Tag im Raum Bahnhof/Inseli. Alternative Halteplätze sollen somit genügend Kapazität für 135 Cars pro Tag bieten. Dabei wird von einer durchschnittlichen Aufenthaltszeit von 15 Minuten ausgegangen. Der Ein- oder Ausstieg kann je nach Nutzergruppe auch länger dauern. Rechnerisch würden zwar drei Halteplätze über ein Zeitfenster von 7.00 bis 19.00 Uhr knapp ausreichen. Da sich die Zu- und Wegfahrten bekanntlich nicht gleichmässig über den Tag verteilen und die Aufenthaltsdauer zum Ein- und Aussteigen variiert, sind vier Halteplätze notwendig. Mit vier Halteplätzen können bis zu 16 Cars pro Stunde im Raum Bahnhof/Inseli anhalten. Es gilt zu berücksichtigen, dass sich aufgrund der Corona Pandemie die Reiseaktivitäten verändert haben und dass es unsicher ist, ob die Anzahl Carreisen wieder das Niveau aus den Jahren vor der Pandemie erreichen werden.

2 Variantenprüfung im Rahmen der Machbarkeitsstudie Inseli

Die Vorbereitungsarbeiten zum geplanten Projektwettbewerb Inseli haben gezeigt, dass die Initiative nicht umgesetzt werden kann, wenn die Lozärner Mäas, wie im Vorfeld der Abstimmung vom Stadtrat versprochen, in ihrer bisherigen Form beibehalten wird. Zudem ergaben sich laufend neue Erkenntnisse im Zusammenhang mit dem Jahrhundertprojekt Durchgangsbahnhof Luzern. Aus diesem Grund hat der Stadtrat den Wettbewerb sistiert und eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Diese hatte zum Ziel, die vielfältigen Anforderungen an den Raum Inseli vertieft zu prüfen und den Spielraum aufzuzeigen.

Teil der Machbarkeitsstudie war auch die verkehrliche Anordnung der Carhaltekanten entlang des Inseli-quals. Durch den begrenzten Strassenquerschnitt war eine Kumulation der unterschiedlichen Bedürfnisse unter Einhaltung der Normen und Standards aufgrund der angrenzenden Grünzone nicht möglich. Entsprechend wurden verschiedene Varianten und mögliche einzuführende Regimes geprüft.

Variante «Nord-Süd-Einbahn»



Abbildung 3 Variante "Nord-Süd-Einbahn"

Die bestehende Anlieferfläche sollte erweitert und von Cars zum Personenumschlag genutzt werden können. Es dürften keine Manöver auf den Parkflächen stattfinden. Die Cars sollten jeweils aufschliessen.

Variante «Bestand optimiert»

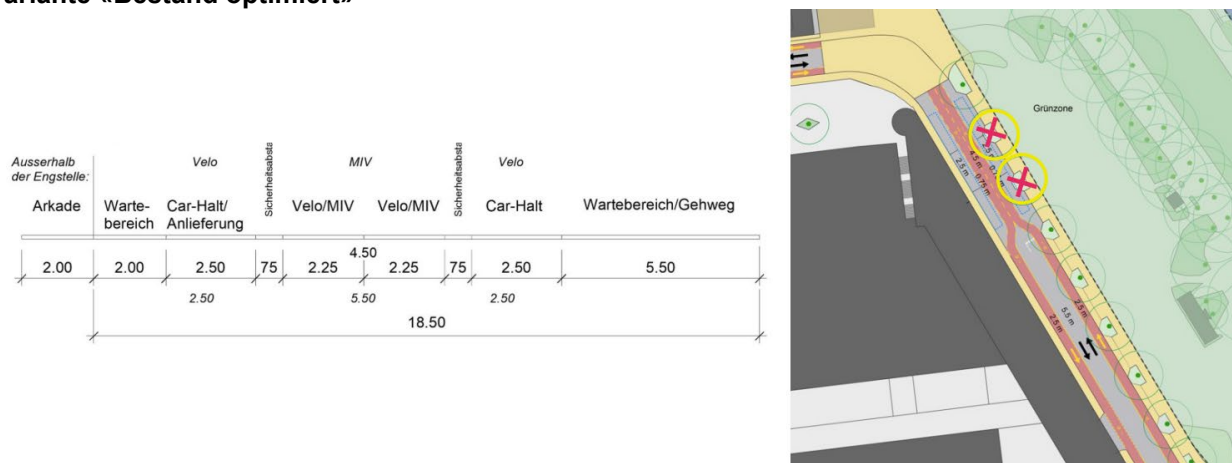


Abbildung 4 Variante "Bestand optimiert"

Beidseitig würden je drei Carhaltekanten am Strassenrand markiert. Die übrige Strassenfläche dazwischen sollte im Mischverkehr (MIV / Velo) geführt werden. Zwei Platanen müssten für die Realisierung entfernt werden.

Fazit:

Die Einführung eines Einbahnregimes auf dem Inseliquai hätte für Betroffene grosse Umwege zur Folge. Entsprechend wurde ein Einbahnregime nicht weiterverfolgt. Die Variante «Bestand Optimiert» sah von einem Einbahnregime ab. Durch die Engstelle, zwischen den beidseitig angeordneten Halteplätzen, sollte der Verkehr im Mischverkehr geführt werden. Die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr würde aufgrund der Ausfahrtsmanöver der Cars und der Engstelle zu stark eingeschränkt. Entsprechend hielt die Machbarkeitsstudie fest, dass die verkehrliche Anordnung der Carhaltekannten auf dem Strassenabschnitt entlang des Inselis nicht weiterzuverfolgen sind und Alternativen geprüft werden müssen.

3 Variantenstudie Raum Inseli / Bahnhof

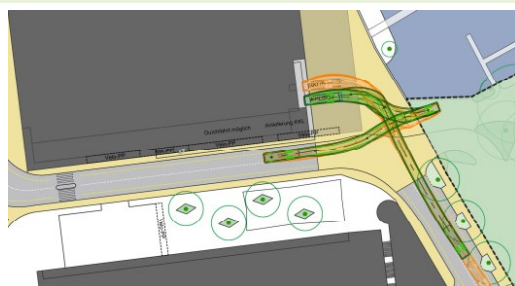
Durch die Trennung der weiteren Gestaltung des Inselis und einem möglichen zukünftigen Angebot an Carhaltekannten für den Personenumschlag konnte die Suche nach Carhaltekannten ausgeweitet und weitere mögliche Anordnungen im Raum Inseli / Bahnhof überprüft werden. Im Rahmen einer Variantenstudie wurden mögliche Räume untersucht und bezüglich betrieblicher und baulicher Umsetzbarkeit geprüft. In der untenstehenden Zusammenstellung werden die untersuchten Varianten kurz beschrieben und im Fazit als «weiter zu verfolgen» oder «nicht weiter zu verfolgen» eingeteilt.

Skizze**Beschreibung****Haltekannte Inseliquai**

Die bestehenden 15 Parkfeldern werden zu Carhaltekannten umgestaltet. Verbesserung der Velosicherheit durch Aufhebung der 15 Senkrechtparkfeldern. Kleinere bauliche Massnahmen werden nötig.

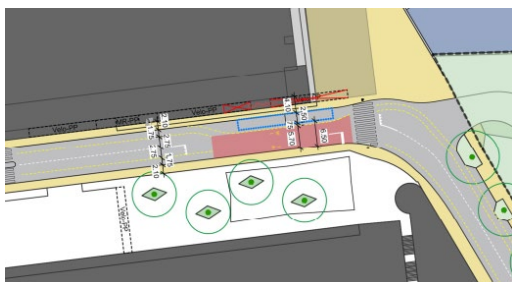
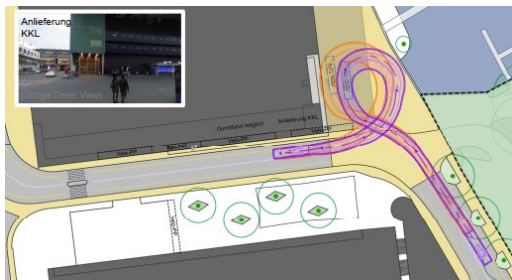
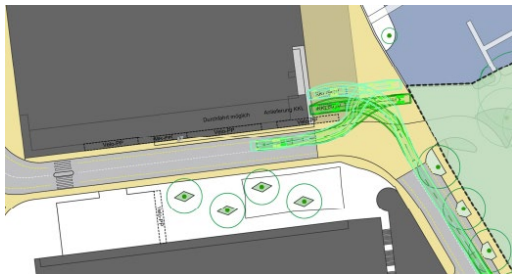
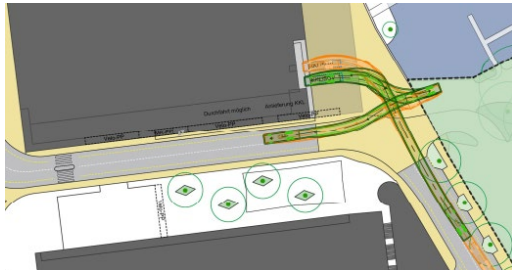
Fazit

Diese Variante sollte weiterverfolgt werden, da sie auf Stufe Machbarkeit bezüglich Verkehrssicherheit und benötigten baulichen Massnahmen als umsetzbar eingeschätzt wurde.

**Nutzung Fläche östlich KKL**

Für die freie Fläche zwischen KKL und Seebecken wurden Carhaltekannten mit verschiedenen Anordnungen untersucht. Alle untersuchten Anordnungen haben eine grosse Auswirkung auf die Fussverkehrsfläche zwischen KKL und Inseli.

Alle untersuchten Varianten wiesen eine grosse Beeinträchtigung der Sicherheit für den Fussverkehr in diesem Bereich auf. Sei es durch lange Rückwärts- oder Wendemanöver. Weiter würde ein Nutzungskonflikt mit der bestehenden Anlieferungsfläche für Zulieferer vom KKL entstehen. Alle möglichen Varianten in diesem Raum wurden entsprechend nicht weiterverfolgt.



Südlich KKL mit Engstelle

Auf der Frohburgstrasse südlich des KKL werden zwei Haltekanten angeordnet. Die LSA für die Fussgängerquerung bleibt bestehen. Der Verkehr wird während zirka 60 Meter im Mischverkehr an den Haltekanten vorbeigeführt.

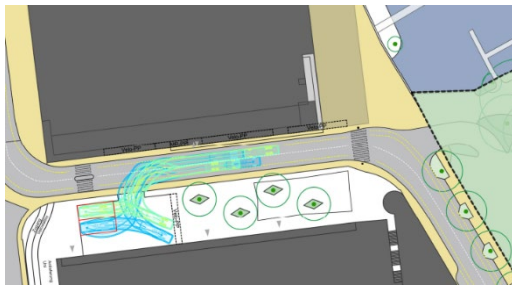
Die Anordnung der Haltekanten auf der Strasse und eine Verengung des Strassenabschnittes führten zu einer starken Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr. Die Variante wurde entsprechend nicht weiterverfolgt.



Südlich KKL mit Verschwenkung

Auf der Frohbürgstrasse südlich des KKL werden bis zu vier Halteplätze angeordnet. Um den Strassenraum nur möglichst minim zu beeinträchtigen wird die Strasse nach Süden teilweise über den Vorplatz vor der ehemaligen Poststelle und der Uni verschoben.

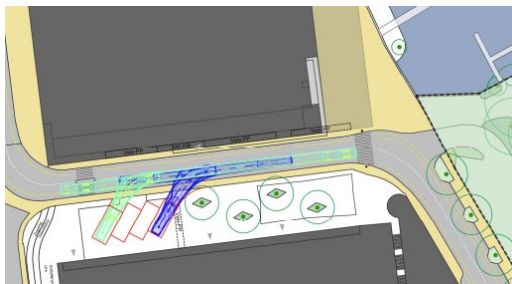
Diese Variante würde verkehrlich funktionieren. Der Strassenquerschnitt würde erweitert und böte je nach Umsetzung genügend Platz für eine Haltekante. Eine kurzfristige Umsetzbarkeit ist durch die Verschiebung der Strasse auf den Vorplatz der Uni nicht gegeben. Entsprechend wurde diese Variante nicht weiterverfolgt.



Anordnung auf ehemaligen Postparkplatz

An der Frohbürgstrasse auf dem ehemaligen Parkplatz der Poststelle werden bis zu vier Halteplätze angeordnet. Die Zufahrt zur Kante erfolgt bei beiden Varianten von Richtung Inseli.

Beide untersuchten Varianten würden die Verkehrssicherheit des Fuss- und Veloverkehrs durch ihre Wende- oder Ausfahrtsmanöver beeinträchtigen. Weiter würde die Verkehrsfläche auf dem ehemaligen Postparkplatz von der aktuellen Besitzerin auf Grund von betrieblichen Gründen nicht als Carhaltekante zur Verfügung gestellt. Aus den genannten Gründen wurde diese Variante nicht weiterverfolgt.



Nutzung Haltekante Z

Die Kante Z im nördlichen Teil des Bahnhofplatzes soll in Zukunft als Haltekante für Cars genutzt werden. Im östlichen Bereich befinden sich Parkplätze für Polizei und Ambulanz. Im westlichen Bereich steht ein Abstellplatz für einen Ersatzbus der VBL zur Verfügung.

Die bestehende Haltekante benötigte keine zusätzlichen baulichen Massnahmen für die Inbetriebnahme. Das vorhandene Betriebskonzept regelt die Priorisierung der Nutzung von verschiedenen Anspruchsgruppen an der Haltekante Z. Die Variante wurde weiterverfolgt.

Tabelle 2 Zusammenstellung der untersuchten Varianten im Bereich Bahnhof / Inseli

Wie in obenstehender Tabelle beschrieben, konnten zwei mögliche Anordnungen vertieft auf ihre bauliche und betriebliche Umsetzbarkeit weiter geprüft werden. Alle anderen Varianten wurden bereits auf Stufe Machbarkeit ausgeschlossen.

4 Vorstudie Carhaltekante im Bereich Inseli

Auf der Suche nach möglichen Carhaltekanten im Bereich zwischen Bahnhofvorplatz und Inseli wurde im Januar 2022 ein breiter Variantenfächer mit insgesamt 11 Varianten ausgearbeitet. Nach der Variantenprüfung durch das Tiefbauamt der Stadt Luzern blieben lediglich die Varianten «Mitbenutzung Haltekante Z» und «Haltekante Inseliquai» übrig.

Diese beiden Varianten wurden im Rahmen der Vorstudie genauer auf Umsetzbarkeit, Verkehrssicherheit und baulich notwendige Massnahmen überprüft:

Mitbenutzung Haltekante Z

Seit Herbst 2019 kann die Haltekante Z am nördlichen Bahnhofplatz nach baulichen Anpassungen als Haltekante verwendet werden. Das bestehende Betriebs- und Nutzungskonzept für die Haltekante Z regelt die verschiedenen Nutzungsansprüche und deren Priorisierung. Die für Cars relevanten Aspekte sind im Folgenden kurz zusammengefasst. Für die Nutzung der Haltekante Z gelten die nachfolgend aufgelisteten Prioritäten. Untergeordnete Anliegen müssen jeweils ausweichen.

1. Priorität hat der geplante und notfallmässige Bahnersatzverkehr;
2. Priorität haben Eventverkehre;
3. Priorität haben weitere Anliegen zur Nutzung des öffentlichen Grundes (z. B. Taxi, Car).

Während der zeitlich beschränkten Nutzung der Haltekante Z durch Bahnersatz-, Shuttle- und weitere Eventverkehre dürfen daher Cars oder Logistikfahrzeuge die Haltekante Z für ihre Kurzhalte nicht anfahren. Aufgrund der zentralen Lage ist die Haltekante Z für Cars für den Ein-/Ausstieg von Fahrgästen geeignet. Die Länge der Haltekante erlaubt das kurzzeitige Halten von bis zu zwei Cars. Im Falle von Bahnersatz oder Eventverkehr ist die Haltekante Z für Cars gesperrt.



Abbildung 5 Haltekante Z auf dem Bahnhofplatz

Haltekante Inseliquai

Entlang des Inseliquais (südlich des Inselis) bestehen aktuell 15 Senkrechtparkplätze für Autos, welche zwischen der Bahnhofspassierelle und der Ausfahrt der SGV-Werft angeordnet sind. Die Parkplätze sind durch eine Grünrabatte vom Gehweg abgetrennt. Durch das Aufheben der Parkplätze können auf einer Länge von rund 40 Metern zwei Carhalteplätze parallel zur Strasse angeboten werden, um das Ein- und Aussteigen von Fahrgästen zu ermöglichen. Gegenüber dem Velostreifen ist ein Abstand von 0,5 Metern eingerechnet. Die Ausfahrt aus dem Werftareal der SGV bleibt gewährleistet. Die Kosten für die bauliche Umsetzung belaufen sich auf zirka Fr. 250'000.—. Die Zufahrt erfolgt zwingend aus südlicher Richtung, da sonst ein Queren der Gegenfahrbahn und ein Manövrieren im Bereich des Velostreifens erforderlich wird. Für Fahrzeuge, die vom Bahnhofplatz aus nördlicher Richtung zufahren, besteht eine Wendemöglichkeit über den Carparkplatz Landenberg. Damit ankommende Fahrzeuge von hinten einfahren können (ohne

Rückwärtsmanöver), müssen die Cars bei freiwerdender Haltekante nach vorne aufschliessen. Die Wegfahrt erfolgt in nördlicher Richtung über den Bahnhofplatz. Durch das Angebot von zwei Halteplätzen können die Cars unabhängig voneinander weiterfahren. Obschon bei der Zu- und Wegfahrt der Velostreifen durch die Cars gequert wird, kann von einer verbesserten Verkehrssicherheit im Vergleich zur heutigen Situation ausgegangen werden. Die aktuell bestehenden 15 Parkplätze müssen für die Ausfahrt den Velostreifen rückwärts queren, was bezüglich Verkehrssicherheit nicht optimal ist.

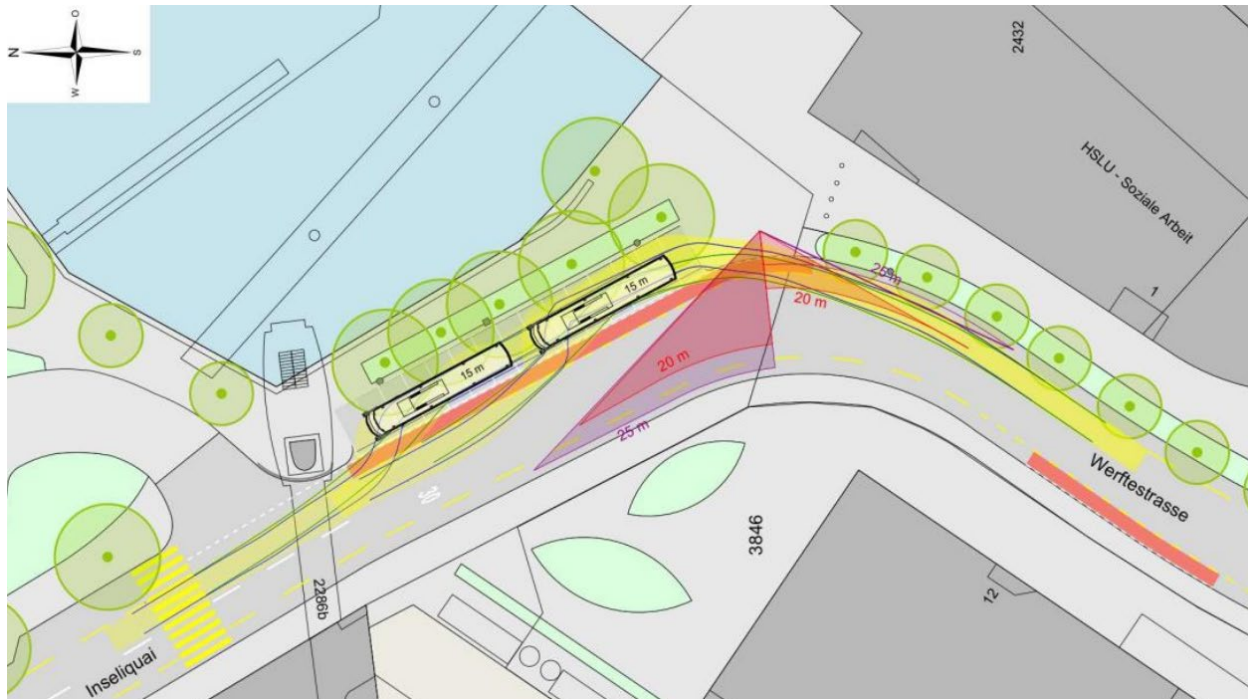


Abbildung 6 Haltekante am Inseliquai

Abwägung der untersuchten Haltekanten

Um den Chauffeuren und Reisegruppen ein klar definiertes Angebot an Haltekanten zur Verfügung zu stellen, befürwortete der Stadtrat die Umsetzung der Haltekante am Inseliquai. Diese Haltekante liegt nur unweit von den aktuellen Haltekanten auf dem Inseli entfernt. Die Fussdistanz beispielsweise zum KKL liegt mit 300 Metern im vertretbaren Rahmen. Die Carhaltekante kann jederzeit von Cars für den Ein- und Ausstieg von Passagieren genutzt werden. Weiter wird geprüft, ob die Haltekanten in der für die Lenkung des Carverkehrs verwendeten App «iParkiere Bus» aufgenommen werden könnten, damit die Chauffeure jederzeit wissen, wo sie ihre Passagiere aus- oder einladen können. Da die Zufahrt der Cars meist über den Bahnhofplatz erfolgt, können die Chauffeure bereits bei der Vorbeifahrt in Richtung Wendepunkt Landenberg sehen, ob die Carhaltekante belegt ist und entsprechend auf dem Carparkplatz Landenberg gewartet werden muss, bis die Haltekante für den Personenumschlag frei wird. Das Projekt für die Umsetzung der Haltekante befindet sich bereits auf Stufe Auflageprojekt und kann, unter Vorbehalt von Einsprachen, bis Ende Mai 2023 in Betrieb genommen werden.

Die Haltekante Z soll gemäss dem aktuellen Betriebskonzept weitergeführt werden. Entsprechend kann die Haltekante Z wie bisher auch von Cars angefahren werden. Das Angebot der Haltekante Z ist insbesondere für Cars mit Kundschaft von SGV und KKL interessant. Die Haltekante Z soll nicht in die für die Lenkung des Carverkehrs verwendete App «iParkiere Bus» aufgenommen werden, da Cars auf der Haltekante Z einen geringeren Nutzungsanspruch haben und jederzeit unplanmässige Bahnersatzbetriebe auftreten können. Der Nutzungsdruck auf die Haltekante Z soll entsprechend nicht weiter erhöht werden.

5 Bahnhofplatz: Haltekante Y

Durch die Schliessung der Poststelle Mitte Februar 2022 an der Frohburgstrasse 3 verloren die für die Nutzung der Postkundschaft vorgesehenen Parkplätze ihre Bewilligung. Entsprechend war die Grundstückseigentümerin (Dienststelle Immobilien des Kantons Luzern) verpflichtet, die Parkflächen abzusperren. Durch die vorgängige Kommunikation der Schliessung konnte die Fläche vor der Post als mögliche Carhaltekante bereits in der Variantenevaluation geprüft werden. Eine Anordnung für Cars kam jedoch bezüglich Verkehrssicherheit und vor allem aus betrieblichen Gründen (Zufahrt für die Anlieferung hinter der Uni muss jederzeit gewährleistet sein) nicht infrage. Die Dienststelle Immobilien des Kantons Luzern war interessiert, dass die ehemaligen Postparkplätze wieder genutzt werden. Der Stadtrat sah mit der Nutzungsoption und der Öffentlichkeitserklärung der Parkflächen eine Möglichkeit, den Nachfrageüberhang an Motoabstellplätzen im Raum Bahnhof zu senken, im bahnhofsnahe Umfeld zusätzliche Parkplätze für Behinderte zu ermöglichen und mit der Verschiebung der Kurzzeitparkplätze sowie der Taxihalteplätze die Haltekante Y vor dem Bahnhofseingang für eine neue Nutzung freizuspielen. Durch die Verschiebung der Kurzzeitparkplätze und Taxihalteplätze konnte die Kante Y für neue Nutzungen geprüft werden.

Eine erste Machbarkeitsskizze zeigte auf, dass die Kante Y sich als mögliche Carhaltekante eignen könnte. Im Rahmen einer zu erstellenden Machbarkeitsstudie für die Haltekante Y soll geklärt werden, welche baulichen Massnahmen nötig werden, um diese Kante mit Cars optimal anfahren zu können. Weiter wird die Verbreiterung des bestehenden Trottoirs, von heute rund einem auf zweieinhalb Meter, sowie die Umgestaltung der Haltekante nach BehiG für den Bahnersatzbetrieb geprüft. Damit können die Konflikte zwischen den Carpassagieren und den Fussbeziehungen deutlich verringert werden. Zum Vergleich: Die Busperrons auf dem Bahnhofplatz sind 1,7 bis 2 Meter breit.

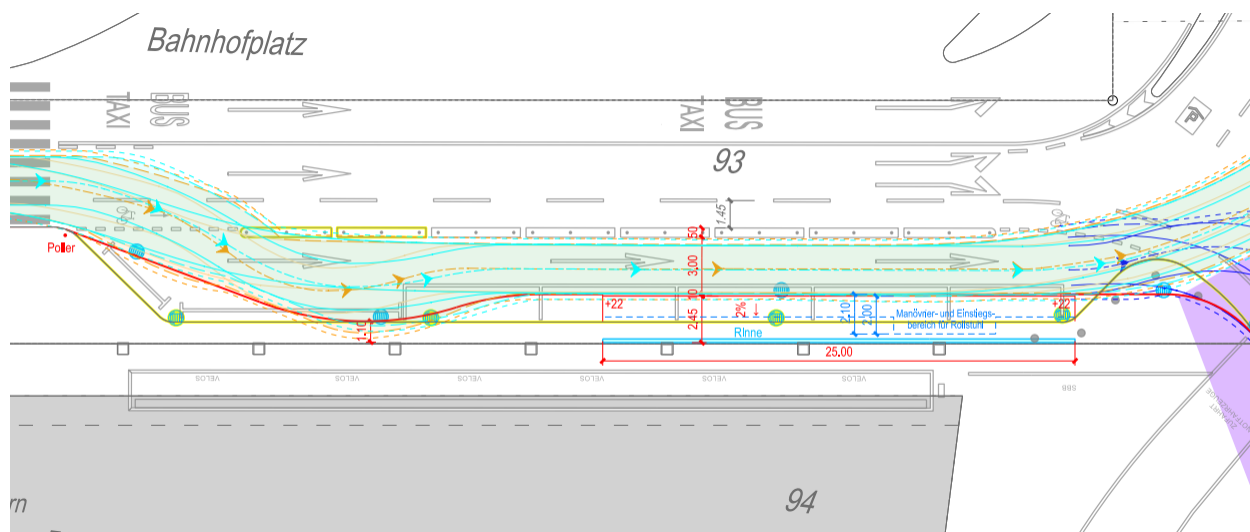


Abbildung 7 Haltekante Y auf dem Bahnhofplatz

Die Kante Y ist weiterhin im Bahnersatzkonzept der SBB als Kante für den Personenumschlag bei geplanten Bahnersatzbetrieben vorgesehen. Die geplanten Bahnersatzbetriebe sind bewilligungspflichtig und werden durch die Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen bewilligt. Der geplante Bahnersatz wird pro Jahr zirka fünf Mal eingesetzt.

6 Fazit und weiteres Vorgehen

Aktuell werden im Bereich Inseli / Bahnhof an drei unterschiedlichen Orten bis zu sechs Carhalteplätze geplant. In einem ersten Schritt wird, sofern es beispielsweise durch Einsprachen keine baulichen Verzögerungen gibt, die Haltekante am Inseliquai per Ende Mai 2023 in Betrieb genommen. Die Haltekante Z wird im Rahmen des bestehenden Betriebskonzepts weitergeführt. Entsprechend stehen bis zum Start der Zwischennutzung auf dem Inseli voraussichtlich bereits bis zu vier Halteplätze im Raum Bahnhof / Inseli zur Verfügung. Die Kante Y soll bis Frühling 2024 umgebaut und ebenfalls in Betrieb genommen werden können. Nebst den baulichen Massnahmen wird im Frühjahr 2023 ein Betriebskonzept mit den verschiedenen Anspruchsgruppen erarbeitet, welches zur Inbetriebnahme der Haltekante am Inseliquai Ende Mai 2023 in Kraft treten soll.



Abbildung 8 Übersicht der drei geplanten Haltekanten