

**Durchgangsbahnhof Luzern
Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern –
Entwicklung Bahnhofsumgebung 2040»**

Mitwirkungsbericht



30. Juni 2021

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Überblick zu Phase 1	1
1.2	Dank an die Mitwirkenden.....	2
2	Mitwirkungsprozess	2
2.1	Informationsmassnahmen.....	2
2.2	Partizipation von Kindern und Jugendlichen.....	3
2.3	Workshops	4
2.4	Rückmeldungen über E-Mitwirkung	5
2.4.1	Schriftliche Rückmeldungen zum Schlussbericht	5
2.4.2	Befragung zu den Grundsätzen	6
2.4.3	Karten-Rückmeldungen	7
3	Das Wichtigste in Kürze	11
3.1	Infrastrukturprojekt.....	11
3.2	Allgemeines zur Testplanung.....	11
3.3	Grundsätze.....	12
3.4	Gesamtverkehrssystem	13
3.5	Stadtklima, Biodiversität und Freiraum	13
3.6	Quartierverbindung	14
3.7	Parkierung.....	14
3.8	Veloinfrastruktur	15
3.9	Bauphase	15
4	Weiteres Vorgehen	15
5	Anhang	17
5.1	Verwendete Abkürzungen.....	17
5.2	Protokolle Workshops	17
5.2.1	Quartierkräfte	17
5.2.2	Fachverbände	18
5.2.3	Quartiervereine	20
5.2.4	Parteien.....	22
5.2.5	Wirtschaft/Tourismus	24
5.2.6	Mobilität.....	25
5.2.7	Verwaltung	27
	Impressum	29

Beilagen (abrufbar unter www.dbl.stadtluzern.ch)

- 1 Stellungnahmen der Stadt zu den schriftlichen Rückmeldungen zum Schlussbericht
- 2 Per Post oder E-Mail eingegangene Rückmeldungen zum Schlussbericht
- 3 Analysebericht Kinder- und Jugendbeteiligung

1 Einleitung

Der Durchgangsbahnhof Luzern ist ein Jahrhundertprojekt für die gesamte Zentralschweiz. Das Infrastrukturprojekt des Durchgangsbahnhofs wird unter Federführung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) durch die SBB geplant. In einer Zusammenarbeitsvereinbarung haben sich das BAV, die SBB, die Kantone Luzern, Nidwalden und Obwalden, der Verkehrsverbund Luzern, die Zentralbahn und die Stadt Luzern für eine koordinierte Planung und Umsetzung des Projekts verpflichtet.

Für die Stadt Luzern bringt das Projekt einmalige Möglichkeiten in den Bereichen Mobilität, Siedlungs- und Freiraumentwicklung. Die Bauphase von rund zehn Jahren wird die Stadt stark verändern und eine Herausforderung sein für Bewohnerinnen und Bewohner, Pendlerinnen und Pendler, Gäste sowie für ansässige Unternehmen.

1.1 Überblick zu Phase 1

Der Grosse Stadtrat nahm den Bericht und Antrag [25/2019](#) vom 28. August 2019: «Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) – Phase 1. Prozessdesign, Lagebeurteilung, Ausgabenbewilligung» zustimmend zur Kenntnis und bewilligte 3,16 Mio. Franken für die Phase 1. Kernstück der Phase 1 war eine Testplanung, die von Frühling bis Ende 2020 durchgeführt wurde. Die formulierten Empfehlungen aus dem [Schlussbericht](#) der Testplanung zeigen Stossrichtungen auf und sind nicht als absolute Handlungsanweisungen zu verstehen. Sie entsprechen auch nicht der Haltung des Stadtrates. Die fachlichen Empfehlungen aus der Testplanung wurden von Februar bis Ende April 2021 öffentlich diskutiert. Die Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung werden im vorliegenden Bericht zusammengefasst.

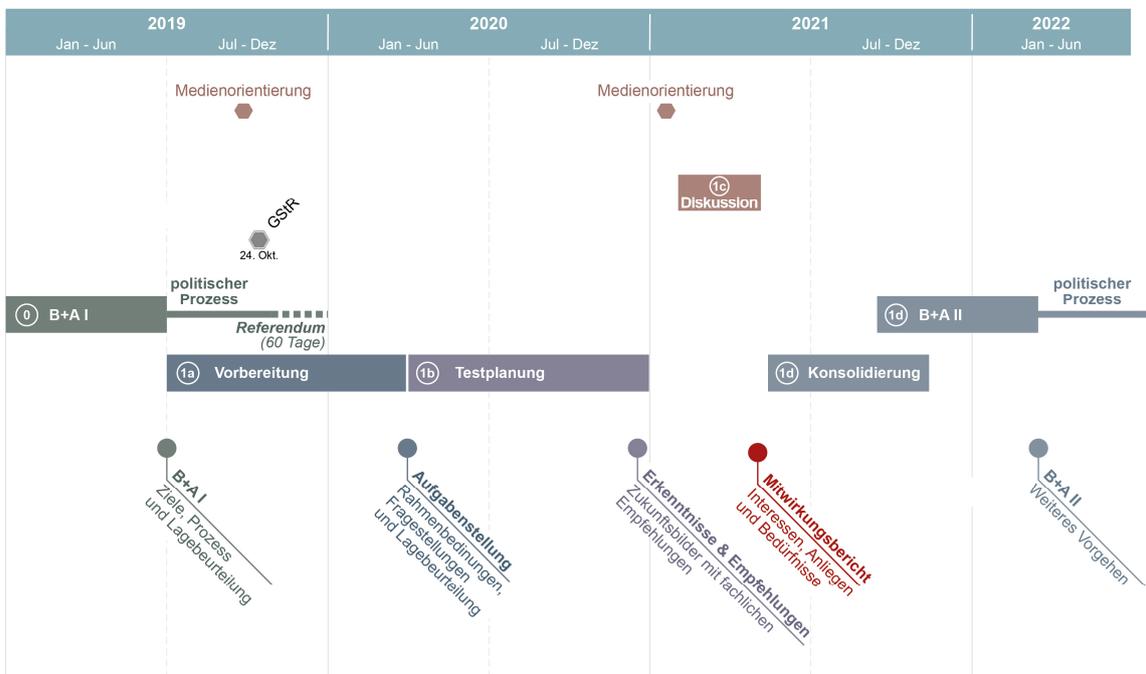


Abbildung 1: Prozessablauf Phase 1

Als Ziel der Diskussionsphase (1c) wurde definiert, eine breite Information und Diskussion der fachlichen Erkenntnisse und Empfehlungen aus der Testplanung als Grundlage für das weitere Vorgehen durchzuführen. Mit vorliegendem Mitwirkungsbericht liegt ein Stimmungsbild der Betroffenen vor. Diese Grundlage fliesst gemeinsam mit den Testplanungsergebnissen in die weite-

ren Planungen der Stadt ein und wird den Partnern wie dem Kanton, der SBB oder dem Verkehrsverbund Luzern mitgegeben. Für den Stadtrat ist das aktive Vorgehen der Stadt entscheidend, um die städtischen Anliegen rechtzeitig und fachlich fundiert bei den Planungen der Partner einbringen zu können. Besonders bei den Arbeiten zum Vorprojekt der SBB werden bis 2022 Vorentscheide gefällt. Der Stadtrat wird seine Haltung zu Themen in seiner Kompetenz mit dem B+A II voraussichtlich im Frühling 2022 mit einem Vorschlag zum weiteren Vorgehen dem Grossen Stadtrat vorlegen.

1.2 Dank an die Mitwirkenden

In der dreimonatigen Diskussionsphase galt es, die Öffentlichkeit über eine Fülle von komplexen inhaltlichen Fragestellungen zu informieren und die Diskussion entlang der wichtigsten Erkenntnisse aus der Testplanung zu führen. Erschwerend kam hinzu, dass alle Veranstaltungen wegen der Einschränkungen durch die Coronapandemie digital durchgeführt und so neue Formate der Mitwirkung erprobt werden mussten. Die Teilnehmenden zeigten sich sehr offen gegenüber neuen Formen der Mitwirkung und diskutierten mit grossem Engagement mit. Das rege Interesse an den Informationsveranstaltungen, den Workshops und der digitalen Mitwirkung war beeindruckend. Der Stadtrat bedankt sich bei allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern für die wertvollen und informationsreichen Eingaben. Die eingebrachten Hinweise von der Bevölkerung, der Politik, den Organisationen, Vereinen und Verbänden fliessen in die Erarbeitung des B+A II ein und bilden eine zentrale Grundlage für die nächsten Planungs- und Umsetzungsschritte. Ein besonderer Dank gilt den Partnern aus der Knotenorganisation, die mit ihrer Teilnahme an verschiedenen Veranstaltungen und ihrer fachlichen Überprüfung der Rückmeldungen zum Bericht des Beurteilungsgremiums zu einer erfolgreichen Mitwirkungsphase beigetragen haben.

2 Mitwirkungsprozess

2.1 Informationsmassnahmen

Zum Auftakt des Mitwirkungsprozesses wurde in der Öffentlichkeit breit über die Ergebnisse der Testplanung informiert und auf die Mitwirkungsmöglichkeiten aufmerksam gemacht:

- 1. Februar 2021: Medienorientierung
- 1. Februar 2021: Digitale öffentliche Informationsveranstaltung mit Beteiligung des Bundesamtes für Verkehr, dem Kanton Luzern, der SBB und dem Vorsitzenden des Begleitgremiums
- 22. Februar 2021: Stadtmagazin, Ausgabe 1/2021, Themenschwerpunkt Durchgangsbahnhof
- Februar–April 2021: Sieben Beiträge auf Social Media-Kanälen der Stadt Luzern
- Februar–April 2021: Beitrag und regelmässige Inserate im Luzerner Anzeiger
- Ab Februar 2021: Veröffentlichung der Ergebnisse auf den Webauftritten www.dbl.stadt-luzern.ch und www.dialogluzern.ch

Für folgende Gremien und Gruppierungen wurden separate Informationsveranstaltungen organisiert:

- Kanton Luzern, Regierungsrat
- Kanton Luzern, Verkehrs- und Baukommission
- Regionalkonferenz Raum-Siedlung-Mobilität (durchgeführt durch LuzernPlus)
- Plattform K5-Gemeinden, Handlungsfeld Mobilität
- Stadt Luzern, Baukommission
- Komitee Durchgangsbahnhof Luzern

- Nachbarschaft
- Mitarbeitende der Stadtverwaltung

Eine **Ausstellung** zum Infrastrukturprojekt und zu den Ergebnissen der Testplanung konnte aufgrund der Corona-Einschränkungen nicht durchgeführt werden. Die Ausstellung wird in den Frühling 2022 verschoben. Ebenso mussten geplante **Begehungen** im Bahnhof Luzern abgesagt werden.

Die **Zeitschrift Hochparterre** berichtete in ihrer Februar-Ausgabe über die Testplanungsergebnisse und führte einen digitalen Städtebau-Stammtisch zum Thema durch. Die **SIA Sektion Zentralschweiz** organisierte ebenfalls eine Podiumsdiskussion, an der unter anderem die SBB, der Kanton Luzern und die Stadt Luzern teilnahmen.

2.2 Partizipation von Kindern und Jugendlichen

Eine zentrale Anspruchsgruppe im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof sind die Kinder und Jugendlichen von heute. Da der Durchgangsbahnhof frühestens 2040 in Betrieb genommen wird, werden sie als Erwachsene die Hauptnutzerinnen und Hauptnutzer sein. Um auch Ihre Meinungen und Rückmeldungen einzuholen, wurden mit dem Kinderparlament und mit dem Jugendparlament der Stadt Luzern separate Workshops durchgeführt. 17 Kinder des Bauteams des Kinderparlaments nahmen jeweils am Mittwochnachmittag vom 13., 17., und 24. März 2021 an Veranstaltungen im Laboratorium und im Jugendkulturhaus Triebhaus teil. Elf Mitglieder des Jugendparlamentes trafen sich am Samstag, 13. März 2021, zu einem Workshop, der online durchgeführt wurde.

Speziell war, dass die Beteiligung der Kinder und Jugendlichen im Gegensatz zur Beteiligung der Erwachsenen auf dem Grundsatz der vollkommenen Offenheit basierte, damit sie unvoreingenommen ihre eigenen Ideen entwickeln konnten. Im Zentrum der Diskussionen standen nicht die Resultate der Testplanung, sondern das momentane und zukünftige Mobilitätsverhalten sowie die Ansprüche und Nutzungswünsche an den Freiraum in Bahnhofsnähe. Die Resultate der Testplanung wurden bei den Kindern nicht und bei den Jugendlichen erst im zweiten Teil der Veranstaltung thematisiert. Die detaillierten Resultate der Partizipationsveranstaltungen sind in der Beilage 3 nachzulesen. Zudem haben fünf Mitglieder des Kinderparlamentes die Workshops der Kinder in einem Film dokumentiert (siehe www.kinderparlament.ch).



Abbildung 2: Der Erklärfilm zum Durchgangsbahnhof wurde bereits 2020 durch das Kinderparlament realisiert



Abbildung 3: Dokumentation der Workshops des Kinderparlamentes durch das Videoteam

Die wichtigsten Resultate aus den Workshops:

- Das Kinderparlament und das Jugendparlament sind sich einig, dass Nachhaltigkeit und natürliche Ressourcen in der Fortbewegung der Zukunft eine entscheidende Rolle spielen. Sie ordnen diesem Gedanken fast alles unter. Die klare und konsequente Haltung widerspiegelt sich bei

den Kindern in originellen Fortbewegungsideen. Die Jugendlichen machen sich für in der Schweiz weniger verbreitete Konzepte wie zum Beispiel Mobility Pricing stark.

- Kinder und Jugendliche finden, dass die Stadt Luzern für ihre Vorstellungen nicht gerüstet ist. Es brauche ein Umdenken in der Politik. Die Flächen der Stadt sollten nicht dem Auto, sondern vielmehr dem Velo-, Fussverkehr, dem öffentlichen Verkehr und anderen in der Zukunft noch zu erfindenden grünen Fortbewegungsmitteln zugestanden werden. Dies wiederum habe grosse Auswirkungen auf die städtebauliche und mobilitätsstrategische Planung rund um den Durchgangsbahnhof.
- Der bahnhofsnahe Freiraum mit Inseli und Europaplatz funktioniert für die Kinder und Jugendlichen bereits heute gut. Enormes Potenzial verorten sie auf den Flächen des Busbahnhofes, auf der Zentralstrasse und beim Eingang Ost. Diese Plätze sollen belebt, naturnah, farbig und für alle Menschen sein.
- Beide Altersgruppen verfügen über ein Grundverständnis, dass dem Bahnhof verschiedene Funktionen zukommen (Pendlerverkehr, Tourismus, etc.), stellen aber klar, dass es ein Ort für alle (auch für Randständige) sein muss. Die Jugendlichen machen in Bahnhofsnähe fehlende Sicherheit aus und betonen die Wichtigkeit von gemeinschaftlichen und kulturellen Veranstaltungen im erweiterten Bereich der Eingänge Nord (inklusive Busbahnhof), Ost und West.
- Die Jugendlichen wünschen sich, dass ihre Ideen verbindlich in der weiteren Planung berücksichtigt werden. Ausserdem empfehlen sie, die Jugendlichen und auch die Kinder während der nächsten zwanzig Jahre laufend zu beteiligen, da sich ihr Bedarf im Laufe der Zeit vielleicht verändert.

2.3 Workshops

Auf Einladung nutzten 82 Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Chance, einzelne Aspekte der Testplanung mit einer Vertretung des Stadtrates und des Projektteams an einem digitalen Workshop vertieft zu diskutieren:

- Workshop Quartierkräfte vom 23. Februar 2021 mit Luzern60plus, IG Stadtentwicklung, Katholische Kirche Stadt Luzern, Luzern im Wandel, Pro Infirmis.
- Workshop Fachverbände vom 1. März 2021 mit FSU, SIA, BSA, BSLA, LSVV, HBLU, Inner-schweizer Heimatschutz.
- Workshop Quartiervereine vom 2. März 2021 mit Quartiervereinen Obergrund, Reussbühl, Littauerberg, Bernstrasse, Hochwacht, Sternmatt, Hirschmatt/Neustadt, Kleinstadt, Wesemlin/Dreilinden, Altstadt, Luegisland, Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern.
- Workshop Parteien vom 8. März 2021 mit FDP, CVP, GLP, SP, Grünen.
- Workshop Wirtschaft/Tourismus vom 11. März 2021 mit Luzern Tourismus, WVL, Luzern Hotels, Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz, Pilatus Bahnen AG, Kantonale Wirtschaftsförderung.
- Workshop Mobilität vom 30. März 2021 mit TCS, Flixbus, BLS, ProBahn, Auto AG, Mobility, SOB, VCS, vbl, ProVelo, Parkleitsystem AG Luzern, Postauto, SGV, SIA.
- Workshop Verwaltung vom 1. April 2021 mit Vertretenden von Quartiere und Integration, Kinder Jugend Familie, Kultur und Sport, Stadtkanzlei, Stab Bildungsdirektion, Stab Umwelt- und Verkehrsdirektion, Tiefbauamt, Stadtplanung.

Die Protokolle aller sieben Workshops sind im Anhang 5.2 zu finden. Die Chance wurde genutzt, Fragen zum Infrastrukturprojekt und zu den Testplanungsergebnissen zu klären und auf die Interessen, Bedenken und Wünsche der eigenen Organisation/Funktion aufmerksam zu machen. Die Rückmeldungen sind in das Kapitel 3 Das Wichtigste in Kürze eingeflossen.

2.4 Rückmeldungen über E-Mitwirkung

Vom 22. Februar 2021 bis 30. April 2021 wurde über die Plattform www.mitwirken-dbl.ch eingeladen, sich schriftlich zum Schlussbericht zu äussern, an einer Befragung teilzunehmen und seine Meinung auf Stadtkarten einzugeben. Der Zugang zur Plattform war öffentlich, rund 170 Gremien und Organisationen wurden persönlich zur E-Mitwirkung eingeladen.

2.4.1 Schriftliche Rückmeldungen zum Schlussbericht

Zum Schlussbericht wurden insgesamt 642 Rückmeldungen von 102 unterschiedlichen Organisationen oder Personen eingereicht. Die schriftlichen Eingaben wurden zusammengetragen und ausgewertet. In der Tabelle in der Beilage 1 ist festgehalten, wie mit den einzelnen Eingaben umgegangen wird. Über das E-Mitwirkungstool wurden die Antworten den Betroffenen zeitgleich mit der Medienmitteilung übermittelt. Die Rückmeldungen sind in das Kapitel 3 Das Wichtigste in Kürze eingeflossen.

Folgende Organisationen und Personen haben eine schriftliche Stellungnahme eingereicht:

Privatpersonen (53)

Partner der Knotenorganisation (5)

- Kanton Luzern
- Kanton Nidwalden
- SBB Immobilien
- SBB Infrastruktur
- Verkehrsverbund Luzern (VVL)

Gemeinde/Gemeindeverband (6)

- Gemeinde Horw
- Stadt Kriens
- Plattform Kooperation Rontal, Gemeinden Buchrain, Dierikon, Ebikon, Gisikon, Honau, Root
- Gemeindeverband LuzernPlus
- REGION LUZERN WEST
- Arbeitsgruppe Verkehr REGION LUZERN WEST

Verkehrsbetriebe (4)

- BLS Personenmobilität
- Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV)
- Verkehrsbetriebe Luzern vbl
- FlixBus DACH GmbH

Interessenverbände/Vereine/Kirchgemeinden/Unternehmen (21)

- Architektenfachgruppe sia Zentralschweiz
- BSLA FSAP Regionalgruppe Innerschweiz/Tessin
- Bucherer AG
- City Vereinigung Luzern
- Forum Luzern60plus
- Hindernisfrei Bauen Luzern
- IG Stadtentwicklung
- Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz IHZ
- Katholische Kirche Stadt Luzern

- Kultur- und Kongresszentrum Luzern
- Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee LSVV
- Luzern Tourismus
- OST Ostschweizer Fachhochschule
- Pro Infirmis
- Pro Velo Luzern
- SIA Sektion Zentralschweiz
- Tavolago AG
- Tiefgarage Luzern AG
- Touring Club Schweiz (TCS), Sektion Waldstätte
- Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) Luzern
- Verein Luzerner Stadtlauf
- Wirtschaftsverband Stadt Luzern
- WWF Luzern
- Zentralschweizer Komitee Durchgangsbahnhof Luzern

Planungsbüros (2)

- Architekturbüro Gunnar Jauch
- Burkhalter Derungs AG

Parteien (3)

- CVP Stadt Luzern
- glp Stadt Luzern
- Grüne/Junge Grüne

Quartiervereine (8)

- Quartierverein Tribschen-Langensand
- Quartierverein Hirschmatt-Neustadt
- Quartierverein Hochwacht
- Quartierverein Littauer Bärg
- Quartierverein Luegisland
- Quartierverein Obergrund
- Quartierverein Seeburg-Würzenbach-Büttenen
- Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern

2.4.2 Befragung zu den Grundsätzen

Basierend auf den Ergebnissen der Testplanung formulierte das Begleitgremium sieben Grundsätze. In der Mitwirkung wurden die Teilnehmenden eingeladen, ihre Meinung zu den einzelnen Grundsätzen abzugeben. Insgesamt haben 80 Personen oder Organisationen an der Befragung teilgenommen.

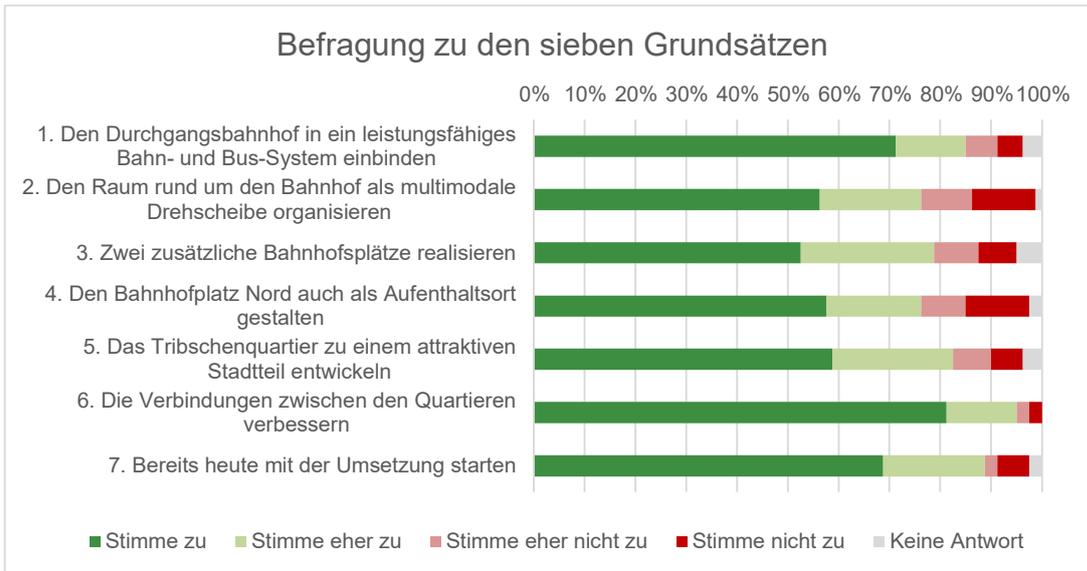


Abbildung 4: Befragung zu den sieben Grundsätzen des Begleitgremiums

Bei allen sieben Grundsätzen hat mehr als die Hälfte der Teilnehmenden zugestimmt. Am meisten Zustimmungen erhielten die Grundsätze «Die Verbindung zwischen den Quartieren stärken» (76%), «Bereits heute mit der Umsetzung starten» (71%) und «Den Durchgangsbahnhof in ein leistungsfähiges Bahn- und Bus-System einbinden» (68%).

Die Grundsätze «Den Bahnhofplatz Nord auch als Aufenthaltsort gestalten» und «Den Raum rund um den Bahnhof als multimodale Drehscheibe organisieren» erhielten am wenigsten Zustimmung. Rund 18% der Befragten stimmen diesen Grundsätzen nicht oder eher nicht zu.

Die Interpretation dieser Umfrageergebnisse ist im Kapitel 3 Das Wichtigste in Kürze berücksichtigt.

2.4.3 Karten-Rückmeldungen

Zu den drei Teilgebieten Stadtraum Nord, Stadtraum Ost und Stadtraum West konnten Interessierte ihre Rückmeldungen auf einem Kartenausschnitt eingeben, welcher die heutige Situation aufzeigt. Dabei konnte angegeben werden, ob am ausgewählten Ort die «Qualität erhalten» werden soll oder ob eine «Entwicklung erwünscht» ist.

denen Fussgängerstreifen erwähnt. Es soll ein hindernisfreier Übergang von Bus zur Bahn entstehen. Ebenfalls wurden zusätzliche Gastronomieangebote sowie eine Aufwertung der Seepromenade (Seebrücke bis Europaplatz) mit mehr See- und Naturbezug und Grünflächen thematisiert.

2.4.3.2 Stadtraum Ost

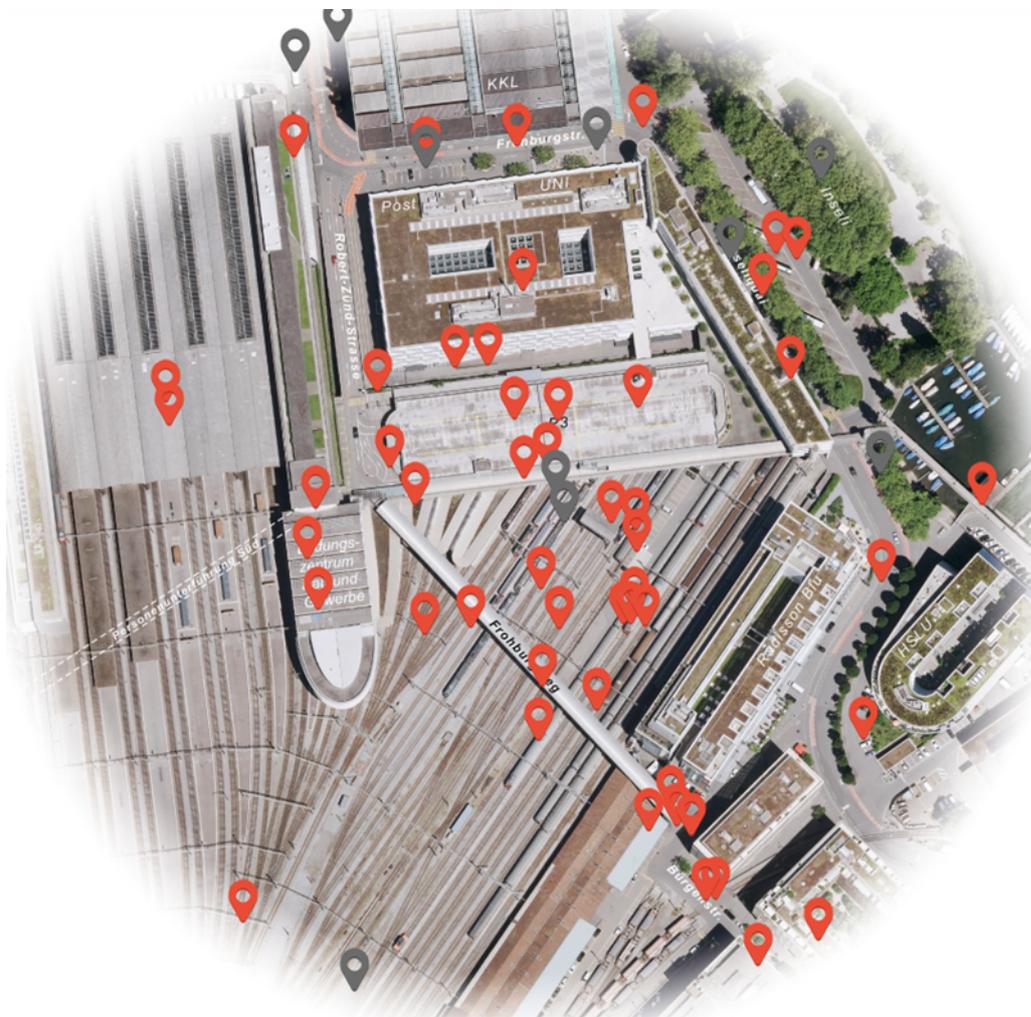


Abbildung 6: Eingegangene Rückmeldungen zum Stadtraum Ost

Qualität erhalten

Insgesamt sind neun Karten-Rückmeldungen in der Kategorie «Qualität erhalten» eingegangen. Als erhaltenswert wurde insbesondere die bis anhin relativ ruhige Verkehrssituation im Tribschenquartier genannt. Ebenfalls erwähnt wurde der Erhalt des Parkings P3 sowie die Erschliessung des Europaplatzes über den Inseliquai.

Entwicklung erwünscht

Insgesamt 38 Karten-Rückmeldungen sind in der Kategorie «Entwicklung erwünscht» eingegangen. Die Haltungen zu den erwünschten Entwicklungen beim Stadtraum Ost sind sehr unterschiedlich. Insbesondere bei der möglicherweise freierwerdenden Gleisfläche und der verkehrlichen Erschliessung werden unterschiedliche Entwicklungsmöglichkeiten vorgeschlagen (z. B. Stadtpark oder Flächen für die Wirtschaft). Mehrere Rückmeldungen wünschten sich eine Aufwertung des öffentlichen Raums bei der Frohburgstrasse/Uni-Vorplatz inkl. Begrünung. Auch der Frohburgsteg wird als wichtige Verbindung angesehen, soll aber zwingend aufgewertet und sicherer ausgestaltet werden.

2.4.3.3 Stadtraum West



Abbildung 7: Eingegangene Rückmeldungen zum Stadtraum West

Qualität erhalten

Insgesamt sind zum Stadtraum West sieben Karten-Rückmeldungen in der Kategorie «Qualität erhalten» eingegangen. Die zu erhaltenden Qualitäten umfassen unter anderem den Erhalt des bisherigen Verkehrssystems, der bestehenden natürlichen Durchlüftung sowie den Erhalt der Gesamtsituation.

Entwicklung erwünscht

Insgesamt 37 Karten-Rückmeldungen sind in der Kategorie «Entwicklung erwünscht» eingegangen. Grundsätzlich kommt die Idee der Ausgestaltung eines Bahnhofplatz West aus der Testplanung gut an und mehrere Rückmeldungen wünschen sich die Aufhebung der Gleise 1 und 2 und eine Öffnung des Bahnhofs hin zum Hirschmattquartier. Auch die Entlastung der Zentralstrasse vom MIV wird mehrheitlich begrüsst. Ebenfalls mehrfach thematisiert wird eine verbesserte Velo-Verbindung zwischen Hirschmatt- und Tribtschenquartier und in Richtung Neustadtquartier. Mehrfach erwähnt wird auch eine Passerelle, welche die beiden Quartiere miteinander verbindet.

3 Das Wichtigste in Kürze

Im Anhang sind die Protokolle zu den Workshops mit den unterschiedlichen Anspruchsgruppen und in den Beilagen 1 und 2 die Eingaben aus der E-Mitwirkung sowie die Antworten der Stadt darauf aufgelistet. Nachfolgend werden die wichtigsten Rückmeldungen aus der Mitwirkung zusammengefasst. Grau hinterlegt ist jeweils eine kurze Stellungnahme des Stadtrates.

3.1 Infrastrukturprojekt

Das Infrastrukturprojekt Durchgangsbahnhof wird mit wenigen Ausnahmen als sinnvolle Investition in die Zukunft erachtet. Es biete grosse Chancen sowohl für die Stadt als auch für die Region: Es stärke die bessere Erreichbarkeit und damit den Wirtschafts- und Tourismusstandort Luzern und sei eine wichtige Basis für ein klimafreundlicheres und flächeneffizienteres Verkehrssystem. Die Mitwirkung zeigt jedoch auch, dass es gerade zum Infrastrukturprojekt noch viele Fragen gibt: Wie sehen das Projekt, die Bauphasenplanung und das Angebotskonzept konkret aus? Was ist bereits fix und was wird aktuell im Rahmen des Vorprojekts nochmals vertieft durch die SBB geprüft? Zum Bahnhof selber wurde verschiedentlich gefordert, dass dieser grosszügig gestaltet werden soll und dass dabei der Signaletik und dem behindertengerechten planen und bauen besonderes Gewicht zugemessen werden soll. Dies sei auch während der Bauphase entscheidend (vgl. Kapitel 3.9).

Der Stadtrat nimmt erfreut zur Kenntnis, dass das Jahrhundertprojekt auch für die Organisationen und den grössten Teil der Bevölkerung von grosser Bedeutung ist und grossmehrheitlich getragen wird. Dies ist für den Stadtrat ein wichtiges Zeichen, denn die Finanzierung des Durchgangsbahnhofs ist noch nicht gesichert: Bis 2026 sind vom eidgenössischen Parlament lediglich die Planungsgelder gesprochen. Für den Bau des Durchgangsbahnhofs steht die Finanzierung noch aus. Das Vorprojekt mit Stand 2013 wird aktuell durch die SBB bis Ende 2022 überarbeitet. Bis dahin sollen erste Fragen zum Projekt, zur Bauphasenplanung und zum Angebotskonzept beantwortet sein. Die SBB plant 2023 über das Vorprojekt zu informieren. Die ganze Region ist deshalb gefordert, die Schnittstellen zum öffentlichen Raum um den Bahnhof Luzern, aber auch zu den regionalen Bahnhöfen und die Vernetzung mit der Gesamtmobilität der Region zu planen und zu ermöglichen. Zusammen mit der SBB soll ein überzeugendes Gesamtkonzept für die Bauphase erarbeitet werden, das die Bedürfnisse der Bevölkerung der Stadt, der Region und von Gästen berücksichtigt.

3.2 Allgemeines zur Testplanung

Es wird mehrheitlich begrüsst, dass die Stadt mit der Testplanung einen ersten Schritt gemacht hat, um die Auswirkungen des Infrastrukturprojekts auf den Stadtraum mitzudenken. Dies soll jedoch nicht unabhängig von den Partnern der Knotenorganisation erfolgen. Auch die Möglichkeit zur Mitwirkung wird geschätzt. Es wird gleichzeitig gewünscht, dass dieser Prozess der Mitwirkung fortgeführt wird und die Ergebnisse jeweils transparent kommuniziert werden. Zudem wurde in Bezug auf den Prozess verschiedentlich darauf hingewiesen, dass qualitätssichernde Verfahren frühzeitig zu berücksichtigen seien und die baukulturelle Auseinandersetzung wichtig sei. Andere wünschten, dass zum heutigen Zeitpunkt noch nicht alles definiert werden soll, sondern bewusst Raum für die künftigen Generationen und deren Bedürfnisse offen gelassen werden soll.

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass er mit der Lancierung einer Testplanung zum Bahnhofsraum einen Weg eingeschlagen hat, der auch gewisse Risiken birgt. Besonders die vielfältigen Abhängigkeiten zu den Projekten der Partner wie SBB, Kanton Luzern und VVL werden fachlich wie auch kommunikativ herausfordernd und es gilt, gemeinsame Haltungen von allen Partnern zu öffnen

Punkten zu finden. Gerade wenn es um die Kantonsstrassen, das Bussystem oder das Infrastrukturprojekt der SBB geht, liegt die Kompetenz, darüber zu entscheiden, nicht bei der Stadt. Die Testplanung basiert auf vielen Annahmen, die im weiteren Prozess vertieft zu untersuchen sind. Dabei gilt es im weiteren Verlauf schrittweise immer präzisere Vorgaben zu entwickeln und diese fachlich und politisch abzusichern. Der Stadtrat ist überzeugt, mit dem ergebnisoffenen Vorgehen der Testplanung den richtigen Weg eingeschlagen zu haben. Die frühzeitige, transparente und breite Diskussion der fachlichen Ergebnisse des Begleitgremiums haben zur nötigen Meinungsbildung in der Region beigetragen. In einem nächsten Schritt gilt es, die fachlich begründeten Inhalte zu politisch überzeugenden Vorschlägen weiterzubearbeiten. Die Rückmeldungen helfen dabei, die städtische Haltung zu definieren und Prioritäten zu setzen. Sie zeigen auch, in welchen Bereichen ein intensiver Austausch mit den Partnern der Agglomeration, des Kantons und der Region Luzern gepflegt werden muss. Mit dem vorliegenden Mitwirkungsbericht werden die Ergebnisse transparent dargelegt; auch im weiteren Verlauf des Prozesses sind von Seiten Stadt Mitwirkungsmöglichkeiten vorgesehen. Dies wird im nächsten Bericht und Antrag zuhanden des Parlaments aufgezeigt, der im Frühling 2022 vorliegen soll.

Im Rahmen der weiteren Arbeiten wird es zudem wichtig sein, zu unterscheiden, welche Räume bereits heute definiert werden müssen und welche Entscheide für die künftigen Generationen bewusst offen gelassen werden. Zudem ist es dem Stadtrat ein Anliegen, sich im Rahmen seiner Möglichkeiten für qualitätssichernde Verfahren einzusetzen, zum Beispiel wenn es um die Neugestaltung des Bahnhofplatzes Nord gehen wird.

3.3 Grundsätze

Bei den sieben Grundsätzen, die sich aus der Testplanung ergeben haben, zeigt sich folgendes Bild (vgl. Kapitel 2.4.2):

1. Der erste Grundsatz zum leistungsfähigen Bahn- und Buskonzept wird grossmehrheitlich unterstützt. Es wurde jedoch wiederholt die Frage gestellt, wie diese Einbettung konkret aussieht und was unter leistungsfähig verstanden wird. Dieser Grundsatz sei zudem eine Selbstverständlichkeit, da ohne diese Einbettung die Chancen des Durchgangsbahnhofs für die Region gar nicht genutzt würden.
2. Der zweite Grundsatz zur multimodalen Drehscheibe wurde etwas weniger unterstützt. Hier zeigte sich, dass den einen die Erreichbarkeit des Bahnhofs mit dem Auto zu wenig berücksichtigt und für andere dem Auto und den Parkierungsmöglichkeiten zu viel Gewicht beigemessen wurde. Die Mobilitätsdrehscheibenfunktion des Bahnhofs wurde jedoch nicht in Abrede gestellt.
3. Die zusätzlichen zwei Bahnhofplätze finden ebenfalls mehrheitlich Zustimmung, es wird jedoch hinterfragt, ob es sich wirklich um Plätze handelt und ob nicht ein Bahnhofplatz Süd über den Gleisen anstelle dieser Plätze realisiert werden kann. Es wird befürchtet, dass durch die zwei neuen Bahnhofplätze längere Umsteigezeiten entstehen. Die neue Linienführung mit dem Bus durch das Tribschenquartier wird jedoch von den meisten begrüsst.
4. Zur zukünftigen Bedeutung des Bahnhofplatzes Nords gibt es unterschiedliche Rückmeldungen. Für viele ist der Ansatz, den Bahnhofplatz zukünftig verstärkt als Visitenkarte zu nutzen, richtig. Er solle unbedingt weiterverfolgt werden und die Chance, welche die Nähe zum See bietet, noch verstärkt genutzt werden. Für andere ist jedoch die Mobilitätsdrehscheibenfunktion dem Aufenthalt vorzuziehen.
5. Die Entwicklung des Tribschenquartiers wird ebenfalls grossmehrheitlich begrüsst. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass das Tribschenquartier heute bereits attraktiv ist.

6. Den grössten Zuspruch erhielt der Grundsatz zur besseren Verbindung zwischen den Quartieren. Dieser Grundsatz ist unbestritten, jedoch gibt es unterschiedliche Haltungen bezüglich der Frage, ob die Verbindung unterirdisch oder oberirdisch zu erfolgen hat.
7. Bereits heute mit der Umsetzung starten wird ebenfalls als sinnvoll erachtet und ist kaum umstritten.

Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass die sieben Grundsätze aus der Testplanung im Grossen und Ganzen positiv aufgenommen werden. Es zeigt sich in den Details, dass es durchaus unterschiedliche Ansprüche an den Bahnhofsraum gibt. Zu den einzelnen Themen, die dabei besonders umstritten sind, wird nachstehend jeweils konkret Bezug genommen.

3.4 Gesamtverkehrssystem

Die grösste Kritik an den Testplanungsergebnissen betraf den Verkehr. Es wurde von verschiedenen Seiten moniert, dass die verkehrlichen Abhängigkeiten zu wenig konkret aufgezeigt wurden und dass der Perimeter dafür zu klein gefasst wurde. Zudem wird von vielen befürchtet, dass die Anpassungen am Verkehrssystem zu einer Verlagerung des Autoverkehrs in die Quartiere führen werden. Es zeigt sich aber auch, dass es unterschiedliche Vorstellungen hinsichtlich der künftigen Mobilität gibt: Für die einen sollen der öffentliche Verkehr, der Fuss- und Veloverkehr attraktiver ausgestaltet werden und der Autoverkehr in der Innenstadt deutlich zurückgehen. Der Strassenraum solle als Lebensraum ausgestaltet werden. Für die anderen ist die Erreichbarkeit des Zentrums des Kantons Luzern mit dem Auto eine zentrale Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Mobilitätssystems.

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass die Testplanung der Komplexität des Verkehrssystems nicht gerecht wird. Der Perimeter wurde rund um den Bahnhof gezogen, weil sich in diesem Raum durch den Durchgangsbahnhof die grössten städtebaulichen Veränderungen ergeben werden. Dass die verkehrlichen Auswirkungen weit über diesen Raum hinausgehen, ist dem Stadtrat bewusst. Deshalb begrüsst es der Stadtrat sehr, dass der Kanton eine Gesamtverkehrsstudie über einen grösseren Perimeter gestartet hat. Es braucht eine regionale Betrachtung, welche den Autoverkehr, das Bus- und Bahnsystem, die Veloinfrastruktur und auch den Fussverkehr mit all ihren Wechselwirkungen untereinander und zum Stadtraum betrachtet. Die Testplanung hat aber auch gezeigt, dass die mögliche Verdoppelung der Personenströme rund um den Bahnhof bei gleichbleibenden Platzverhältnissen nicht ohne markante Anpassungen am bestehenden Verkehrssystem möglich ist. Zusätzlich erfordert die Bauphase eine Anpassung des Bussystems, welche wiederum Auswirkungen auf die anderen Verkehrsträger haben wird. Es ist aus Sicht des Stadtrates deshalb richtig, dass nun durch den Kanton die Ergebnisse der Testplanung kritisch auf ihre Machbarkeit geprüft werden und die Fragen rund um den Verkehr in ein übergeordnetes Verkehrskonzept eingebettet werden (Projekt «Zukunft Mobilität Luzern» und «Gesamtverkehrsstudie»). Dabei ist dem Stadtrat wichtig, dass eine Anpassung des Verkehrssystems nicht zu einer Verlagerung des Autoverkehrs in die Quartiere führt.

3.5 Stadtklima, Biodiversität und Freiraum

Es wird wiederholt moniert, dass die Themen Stadtklima und Biodiversität in der Testplanung ungenügend berücksichtigt wurden. So wird verschiedentlich gefordert, dass diesen Themen in den weiteren Planungen verstärkt Beachtung geschenkt werden müsse, da sie für die zukünftige Attraktivität der Stadt zentral seien. Es brauche mehr Grün in der Stadt, das heisst, mehr Bäume und unversiegelte Flächen. Zudem brauche es rund um den Bahnhof zusätzliche Freiräume. Das Thema würde auch in den Grundsätzen nicht angemessen berücksichtigt.

Der Stadtrat geht damit einig, dass die Themen Stadtklima und Biodiversität in der Testplanung zwar berücksichtigt, aber noch nicht in der notwendigen Tiefe behandelt wurden. Dies liegt auch an der Flughöhe der Testplanung. Die Themen werden jedoch in den weiteren Planungsschritten stärker berücksichtigt. Denn gerade Bäume müssen frühzeitig im Zusammenhang mit dem Untergrund geplant werden. Mit den drei Bahnhofplätzen werden jedoch durchaus zusätzliche Freiräume in der Testplanung vorgeschlagen und auch weitere Aussagen zu einem zusammenhängenden Freiraumnetz gemacht. Im weiteren Verlauf der Planungen wird das Thema weiter zu vertiefen sein, denn dem Stadtrat ist es ein wichtiges Anliegen, dass die städtischen Planungen in Bezug auf das Stadtklima und die Biodiversität überzeugen.

3.6 Quartierverbindung

Grossmehrheitlich wird eine verbesserte Quartierverbindung sowohl für den Fuss- wie auch den Veloverkehr unterstützt. Es wird begrüsst, dass die heute trennende Wirkung des Gleisraums mit einer grosszügigeren Verbindung optimiert werden soll. Die heutige Personenunterführung Süd wird von den meisten als unzureichend eingestuft. Gewisse Organisationen und Personen schlagen vor, dass die Verbindung nicht wie gemäss Empfehlung aus der Testplanung unterirdisch erfolgen soll, sondern oberirdisch. Zudem wird verschiedentlich darauf hingewiesen, dass der Fuss- und Veloverkehr getrennt zu führen sei.

Der Stadtrat ist dankbar für die verschiedenen Rückmeldungen zur Frage der Quartierverbindung. Da die Personenunterführung Süd einen grossen Zusammenhang zum Vorprojekt der SBB aufweist, hat der Stadtrat im Frühling 2021 eine Machbarkeitsstudie zur Prüfung unterschiedlicher Varianten der Quartier- und Veloverbindung sowohl ober- wie auch unterirdisch ausgelöst. Bereits klar ist, dass die Erschliessung des Tiefbahnhofs mit der bestehenden Personenunterführung Süd durch die SBB erfolgen soll. Eine Überführung macht für die Erschliessung der unterirdischen Gleise des Tiefbahnhofs keinen Sinn. Eine getrennte Führung des Fuss- und Veloverkehrs entspricht auch den Vorstellungen des Stadtrates.

3.7 Parkierung

Unterschiedliche Rückmeldungen sind zum Thema Parkierung rund um den Bahnhof eingegangen. Von der einen Seite wurde bemängelt, dass in der Testplanung das Thema zu wenig ausführlich behandelt wurde. Es würden quantifizierte Aussagen zur Anzahl Parkplätze fehlen. Zudem seien die durch den Durchgangsbahnhof wegfallenden Parkplätze des P1 vollständig zu ersetzen und es sollen sowohl im Osten wie auch im Westen Kiss'n'Ride Parkplätze zur Verfügung stehen. Die alleinige Zufahrt von Osten wird ebenfalls in Frage gestellt. Von anderer Seite wurde kritisiert, dass in der Testplanung für 2040 überhaupt noch Parkplätze am Bahnhof vorgesehen sind. Ein Bahnhof im Zentrum einer Stadt müsse nicht mehr mit dem Auto angefahren werden und dies steuere man vor allem über das Parkplatzangebot. Weiter kamen Anregungen, dass es nicht am Bahnhof Luzern zusätzliche Parkplätze brauche, sondern an den S-Bahnstationen in der Region oder am Rand der Innenstadt.

Der Stadtrat anerkennt, dass das Thema Parkierung in der Testplanung nicht im Detail analysiert und quantifiziert wurde. Dies liegt auch an der Flughöhe der Testplanung. Aus diesem Grund hat der Stadtrat eine separate Parkierungsstudie in Auftrag gegeben, welche hierzu bis Ende 2021 detailliertere Angaben liefern soll. Wie die Parkierungssituation und die Kiss'n'Ride-Möglichkeiten rund um den Bahnhof konkret aussehen und ob die Zufahrten tatsächlich nur aus Osten möglich

sein sollen, wird Gegenstand vertiefender Untersuchungen zum Verkehrssystem sein müssen. Es wird auch zu diskutieren sein, welche Mobilitätsformen im Zielhorizont 2040 und darüber hinaus wahrscheinlich sind.

3.8 Veloinfrastruktur

Die heutige Veloinfrastruktur wird von verschiedenen Seiten kritisiert. Die Verkehrssicherheit sei an verschiedenen Orten rund um den Bahnhof kritisch und zwingend mit den Arbeiten rund um den Durchgangsbahnhof zu optimieren. Es wird jedoch auch verschiedentlich gefordert, mit gewissen Anpassungen nicht zuzuwarten und diese bereits vorzeitig umzusetzen (bspw. Freigleis-Verlängerung über die Gleise oder Querung Bundesplatz entlang der Gleise). Es seien zudem ausreichend Veloabstellplätze rund um den Bahnhof anzuordnen, die optimal erreicht werden können. Von einzelnen wird gewünscht, dass weiterhin direkt vor dem Bahnhof Velos abgestellt werden können, was von anderer Seite aber als zwingend zu behebender Missstand betrachtet wird.

Der Stadtrat sieht ebenfalls Optimierungspotenzial im Bereich der Veloinfrastruktur. Dies hat er auch bereits in der Mobilitätsstrategie und der dazugehörigen Mobilitätsanalyse sowie im Veloparkierungskonzept festgehalten. So wurde beispielsweise eine Machbarkeitsstudie zur Verlängerung des Freigleises in Auftrag gegeben. Wie konkret die Veloführung und die Veloabstellplätze rund um den Bahnhof zukünftig gelöst werden, wird u. a. im Zusammenhang mit der Gesamtverkehrsstudie des Kantons geprüft und mit einem separaten Velokonzept konkretisiert.

3.9 Bauphase

Besonders in den Workshops, aber auch in der digitalen Mitwirkung wurde grosse Sorge in Bezug auf die lange Bauphase geäussert. Insbesondere Wirtschaft und Tourismus befürchten negative Auswirkungen auf das Image, aber auch die Erreichbarkeit der Stadt während rund zehn Jahren. Die Gleichzeitigkeit und Abhängigkeiten der Grossbaustellen Bypass und Durchgangsbahnhof seien zudem im aktuellen Planungsstand wenig fassbar. Zudem brauche es eine enge Abstimmung zu den Prozessen Tourismuskonzeption 2030 und Carregime. Es wird gerade von Wirtschaft, Tourismus, aber auch von Hindernisfrei Bauen gewünscht, eng in die Bauphasenplanung einbezogen zu werden. Dem Fuss- und Veloverkehr müsse während der Bauphase besonderes Gewicht beigemessen werden und bestehende Freiräume dürften nicht über längere Zeit als Installationsplätze genutzt werden.

Der Stadtrat kann die Befürchtungen rund um die Bauphase nachvollziehen. Aus diesem Grund ist es ihm ein grosses Anliegen, möglichst frühzeitig und auf Dauer angelegte Systemanpassung vorzunehmen, damit das Verkehrssystem nicht über viele Jahre mit immer wechselnden Provisorien betrieben werden muss. Eine gute Abstimmung zwischen den vielen involvierten Partnern im Verkehrsbereich ist daher äusserst wichtig. Der Stadtrat wird sich im Rahmen seiner Möglichkeiten für eine Bauphasenplanung einsetzen, die die Bedürfnisse der Bevölkerung der Stadt, der Region und von Gästen optimal berücksichtigt.

4 Weiteres Vorgehen

Die Ergebnisse der Testplanung und aus der öffentlichen Mitwirkung werden im nächsten Schritt weiter vertieft und ein konkreter Vorschlag zum weiteren Vorgehen wird dem Grossen Stadtrat im

Frühling 2022 mit dem B+A II vorgelegt. Die Partizipation wird auch in den nächsten Phasen fortgeführt. Die Details werden mit dem B+A II aufgezeigt und die Öffentlichkeit rechtzeitig darüber informiert. Der aktuelle Projektstand kann jederzeit unter www.dbl.stadt Luzern.ch mitverfolgt werden.

5 Anhang

5.1 Verwendete Abkürzungen

BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BSA	Bund Schweizer Architekten
BSLA	Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen
HBLU	Hindernisfrei Bauen Luzern
FSU	Fachverband Schweizer Raumplaner
LSVV	Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee
MIV	Motorisierter Individualverkehr
PU Süd	Personenunterführung Süd
SGV	Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees
SIA	Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
TCS	Touring Club Schweiz
vbl	Verkehrsbetriebe Luzern
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
WVL	Wirtschaftsverband Stadt Luzern

5.2 Protokolle Workshops

5.2.1 Quartierkräfte

Workshop Quartierkräfte vom 23. Februar 2021, per Zoom, 17:00 bis 19:00 Uhr mit Luzern60plus, IG Stadtentwicklung, Katholische Kirche Stadt Luzern, Luzern im Wandel, Pro Infirmis. Drei Frauen und vier Männer.

Allgemein

- Der frühzeitige Einbezug von unterschiedlichen Personengruppen in den Prozess wird sehr geschätzt. Es wird angeregt, die unterschiedlichen Generationen und Sichtweisen noch stärker zu mischen, um das gegenseitige Verständnis zu verbessern. Beispielsweise junge Erwachsene und ältere Personen zusammenbringen.
- Der Dialog soll weitergeführt werden, da der Prozess nie abgeschlossen sein wird, die Stadt sich laufend weiterentwickeln wird.
- Es soll von den Erfahrungen anderer Städte profitiert werden: Bahnhofplatz Bern, Oerlikon, Wetzikon, Chur
- Es sollen auch kreative Lösungen Platz haben. Man soll sich beispielsweise nordische Städte wie Kopenhagen zum Vorbild nehmen.

Verkehr

- Die Betrachtung des Bahnhofs von vier Seiten wird als sehr positiv bewertet.
- Die Befreiung vom Durchgangsverkehr am Bahnhof ist wichtig.
- Die Personenunterführung Süd ist zwingend und schon längst überfällig. Auch während der Bauphase braucht es diese Verbindung zwingend und der Zugang muss immer BehiG-gerecht möglich sein.
- Die bessere Anbindung des Tribschenquartiers ist auch für Jugendliche wichtig und stärkt das Treibhaus.
- Das Thema Sicherheit ist ebenfalls wichtig: Fussgängerinnen und Fussgängern soll genügend Platz eingeräumt werden, genügend breite Fussgängerstreifen, die Ausleuchtung muss stimmen.
- Auch zwischen den Fussgängerinnen und Fussgängern und den Velofahrenden braucht es eine Entflechtung. Dies scheint noch nicht berücksichtigt.
- Die Veloanbindung des Bahnhofs ist zentral. Möglichst direkter und einfacher Zugang zum Bahnhof.
- Die Fokussierung auf den energie- und flächeneffizienten Verkehr sowie eine gewisse Reduktion des motorisierten Individualverkehrs im näheren Bahnhofsumfeld wird begrüsst.
- Die Ergebnisse zeigen einen Paradigmenwechsel auf, welcher zu begrüßen ist, jedoch auch eine gewisse Portion Mut und Durchhaltewille benötigt.

- In der weiteren Betrachtung ist den Fusswegverbindungen noch mehr Betrachtung zu schenken. Die zu Fuss gehenden sind im bisherigen Planungsprozess ein wenig zu kurz gekommen.

Bahnhof

- Die Verbindungen und Übergänge zwischen den unterschiedlichen Stadträumen, aber auch zwischen dem Stadtraum und dem Bahnhof und den unterschiedlichen Ebenen im Bahnhof selber (Tiefbahnhof, Verteilebene und Stadtebene) sind zentral. Die unterschiedlichen Niveaus bieten auch Chancen, das Ganze vertikal zu betrachten (Sichtachsen). Dabei sollen nicht Shoppingcenter als Vorbild dienen.
- Die Orientierung im Bahnhof ist sehr wichtig, sie trägt entscheidend zum Sicherheitsempfinden bei. Die Räume sollen so grosszügig wie möglich geplant werden.
- Der Bahnhof selber soll auf den Menschen ausgerichtet werden und nicht auf kommerzielle Überlegungen. Denn der Bahnhof ist wirtschaftlich so interessant, da er von vielen Menschen frequentiert wird. Im Vordergrund soll die Aufenthaltsqualität stehen.
- Ein barrierefreier Zugang ist nicht nur in Bezug auf die bauliche Ausgestaltung zu verstehen, sondern muss sich nach sämtlichen Sinnen orientieren.

Stadtraum

- Die Grosszügigkeit der Plätze und Unterführungen ist wichtig: Der Bahnhofplatz Norden wird bereits grosszügig gedacht, es braucht aber auch grosszügige Bewegungsräume entlang des Bahnhofs und bei der Personenunterführung Süd.
- Der Bahnhofplatz Nord ist heute vollgestellt und der schöne Platz kommt nicht zur Geltung und ladet nicht ein. Hier wird eine Verbesserung erwartet.
- Der Bahnhofplatz Nord bietet eine riesen Chance: Die Idee, das Tor um 90 Grad zu drehen, wird begrüsst. Damit würde die Sicht zum See geöffnet.
- Auch Bushaltestellen müssen Raum für Aufenthalt bieten, da sie ja gerade durch viele Fussgängerinnen und Fussgänger genutzt werden.
- Braucht es drei gleichwertige Plätze? Auch die Rampen werden bei den Bahnhofplätzen West und Ost Platz einnehmen.
- Die Aufenthaltsräume müssen «angstfrei» genutzt werden können.
- Es braucht auch Raum für Bedürfnisse, die nicht quantifiziert bzw. monetarisiert werden können: Beispielsweise braucht es genügend WCs und Bänke sowie Räume, die ohne kommerziellen Zwang genutzt werden können.
- Es braucht auch noch Raum, der gestaltbar ist, nicht alles muss durchstrukturiert und definiert sein. Raum für Aneignung ist wichtig, damit urbane Qualitäten mit wechselnden Funktionen entstehen können. Als gutes Beispiel wird das «Bellevue» genannt.
- Es braucht im Bahnhof die Möglichkeit für soziale Arbeit (Seelsorge oder SIP). Im Bahnhof Zürich wird diesem Bedürfnis bereits Rechnung getragen.

Baustellenplanung

- Die Baustellenplanung möglichst früh einbeziehen. Die vorhandenen Freiräume rund um den Bahnhof sollen möglichst von Baustelleninstallationen geschont werden, nicht, dass dasselbe passiert wie beim Dammgärtli (Bypass) oder wie ursprünglich bei der ABL-Himmelrich-Bebauung vorgesehen (Bleichergärtli).
- Eine stadtverträgliche Bauphase ist ein grosses Anliegen und zwar nicht nur aus Sicht der städtischen Bevölkerung, sondern auch für Touristen/-innen, Arbeitnehmer/-innen oder Schüler/-innen.

5.2.2 Fachverbände

Workshop Fachverbände vom 1. März 2021, per Zoom, 17:00 bis 19:00 Uhr mit FSU, SIA, BSA, BSLA, LSVV, HBLU, Innerschweizer Heimatschutz. Eine Frau und zwölf Männer.

Allgemein

- Verfahren, welche zu den einzelnen Projekten führen sind wichtig, sie sollen frühzeitig mitgedacht werden.
- Es sollen nicht nur die Verkehrsfragen im weiteren Verlauf vertieft werden, sondern auch stadtklimatische Fragen.

Verkehr

- Ausbau Bürgerstrasse zur Bahnhoferschliessung: Nutzungsart der Strasse prüfen. Bürgerstrasse als reine Verbindung für Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr könnte grosse Qualität für Quartier bringen.
- Entflechtung Veloverkehr und MIV an der Bürgerstrasse > Velo an Inseliquai führen

- Bürgenstrasse: Auswirkungen auf das Tribschenquartier sind zu prüfen. Es ist wichtig, dass das Tribschenquartier, das heute verkehrsarm ist, seine Qualitäten behalten kann. In diesem Zusammenhang ist die Anbindung an das übergeordnete Netz wichtig. Muss diese zwingend via bestehendes Quartier erfolgen oder gibt es eine Möglichkeit zur Direktanbindung z. B. an den Bundesplatz?
- KKL/P2 wirkt bzgl. der Erschliessung abgehängt. Könnte man das Gebiet via Tribschen oder neue Verbindungen direkt vom Bundesplatz her erschliessen?
- Erschliessung P2 unterirdisch über Bahnhofplatz ab Seebrücke als Idee.
- Kein Anschluss zum Bahnhofplatz im Bereich Bahnhofstrasse für Velo dargestellt.
- Auswirkungen der Beruhigung der Zentralstrasse auf den gesamtstädtischen Verkehr sind zu prüfen.
- Planung Linkes Seeufer insbesondere bzgl. Langsamverkehr ist in die Bahnhofsplanung zu integrieren.
- Idee, den Schiffsverkehr zu nutzen um Fluss-/Seeufer zusammen zu verbinden. Dadurch könnte touristischer Wert erhöht werden. Hierzu gab es eine Idee von Werner Hunziker vor zirka 30 Jahren bzgl. Carverkehr.
- Wie wird der Cartourismus im Bahnhofsraum integriert?
- Verkehrsthema und Nutzungskonzept: Vielfältiges Quartier kann nur funktionieren, wenn man gute Erschliessung hat. Anlieferung frühzeitig miteinplanen.
- Aufteilung Busbahnhof auf drei Stationen macht es komplizierter, die richtige Buslinie zu finden
- Durchmesserlinien der Busse: ist es sinnvoll, dass jeder Bus der Agglo ins Stadtzentrum fahren muss? So könnte man auch Kapazitäten optimieren.
- Der verkehrliche Ansatz leuchtet ein. Die Verkehrsdrehscheibe war immer überlastet; aber: wie kann die Entlastung stattfinden? Nur durch Buslinien ist noch keine Entlastung gegeben.
- Die PU Süd ist viel weniger attraktiv als es eine Überführung wäre.
- Dass sofort mit der Umsetzung bzw. mit den Vorbereitungsarbeiten gestartet werden soll, wird begrüsst. Doch was kann man bereits vorgängig verbessern? Zum Beispiel die Velo- und Fussgängersituation am linken Seeufer.
- Die grosse Chance, die sich mit DBL bietet, sind die freiwerdenden Flächen; Ansatz mit den drei Bushaltestellen wird verstanden; Bus vom Obergrund zum Bahnhof über die Achse Zentralstrasse heisst aber, dass der MIV reduziert werden muss
- Wie können sich Auswärtige orientieren? Bahnhof Zug: Ankunft an einem zentralen Punkt -> man findet den Bus nicht mehr; Chur: Bushof über den Gleisen -> gute Orientierbarkeit
- Es sollen keine Linien mehr am Bahnhof enden; dennoch bleibt die Angst, dass Bahnhofplatz Nord doch wieder für Busse gebraucht wird
- Andere Verkehrssysteme: Seilbahnsysteme sind im Moment nicht angedacht; der Bahnhofplatz Nord soll nicht nur verkehrorientiert sein/bleiben, sondern auch die Aufenthaltsqualität soll wichtiger werden
- Woher kommt die Annahme der Verdoppelung der Besucherfrequenzen? Aus Berechnungen; S-Bahn-System soll zum Teil Regional-Buslinien ersetzen
- Wie kommt man an den Bahnhof mit dem MIV? Die Zugänglichkeit muss gewährleistet bleiben.
- Das heutige Buskonzept sei aus dem 19. Jahrhundert und müsste heute bereits neu gedacht werden.
- Velosituation sei heute bereits schlecht insb. die nationale Velohaupttroute Richtung Bahnhofstrasse.
- Die zusätzlichen Bahnhofplätze bieten Chancen. Es stellt sich aber die Frage, was über den Bahnhofplatz Ost wirklich abgewickelt werden kann an ÖV.
- Die Schnittstelle zwischen SBB und dem Stadtraum bzw. Strassenraum soll möglich frühzeitig betrachtet werden, Gleisquerungen oder der Zugang zu den Schiffstationen sind für die Stadt sehr wichtig, sie müssen BehiG-konform sein. Auch bei der PU-Süd muss frühzeitig geprüft werden, ob Lift oder Rampe.
- Eine Personenüberführung Süd könnte eine bessere Öffentlichkeit herstellen als eine unterirdische. In Bern und Basel gibt es gute Beispiele.
- Der Betrachtungsperimeter Verkehr müsste viel grösser sein. Die Region muss mitbetrachtet werden. Die regionalen Busse sollen ausserhalb auf die S-Bahn geführt werden, nicht jede Linie muss in die Stadt. Hier besteht ein riesen Potenzial für die Entflechtung rund um den Bahnhof. Dieses Potenzial bestünde bereits heute, die Region ist hier rückständig im Vergleich zu anderen Städten.
- P3 bietet das grösste Potenzial für Parkierungsfragen. Inwiefern man es dann überhaupt noch braucht, könne heute noch nicht beantwortet werden. Das heisst, man muss heute neutral auf den Strassenraum schauen, das Verkehrssystem soll nicht hochspezifisch entwickelt werden, vielmehr soll zwischen Verkehrsraum und Lebensraum differenziert werden. Für was dann der Verkehrsraum konkret sein wird, muss noch nicht im Detail beantwortet werden.
- Wieso wurden Vorschläge wie eine Spange Nord bereits abschlägig beantwortet?
- PU-Süd wünschbar: Wie kommt man zu einem Quantensprung? Es soll in grösseren Dimensionen gedacht werden, denn es wird mehr Personen geben.

Bahnhof

- Öffnung des Seitenflügels Bahnhof zum Hirschmattquartier: Verbindung Vögeligärtli zum Bahnhof - man bleibt bei der Zentralstrasse hängen. Mitdenken, wie man vom Bahnhofsgebäude aufgenommen wird.
- Die baukulturelle Auseinandersetzung mit dem Bahnhof ist wichtig.

Stadtraum

- In Verbindung denken, nicht nur in Räumen. Bahnhofplätze sollen nicht Anfangs- und Endpunkte sein, sondern als Stationen von Wegen betrachtet werden. Das Ziel sollten Aufenthaltsorte sein.
- Kleine Kreise Bahnhofplatz West und Bahnhofplatz Ost und Unterführung dazwischen. Ist es richtig, dass es unten durch geht? Südverbindung sollte zu Stadtraum werden, daher grosszügig denken.
- Durchgang im Süden ist insgesamt sehr wichtig, dies wertet Luzern auf, Chance darf man nicht verpassen.
- Erreichbarkeit des öffentlichen Raums im Osten/Westen. Verbindung der Passarellen oberirdisch. Was passiert auf den oberen Ebenen? Können dort neue Verbindungen geschaffen werden?
- Wie ist die Anbindung weiter zum Inseli? Kann diese BehiG-gerecht ausgestaltet werden?
- Altstadt hat wunderbare Quaisituation. Wie funktioniert die oberirdische Verbindung vom Bahnhofplatz zur Bahnhofstrasse?
- Räume nicht nur als Platzräume denken, auch eine verkehrsfreie Zentralstrasse kann zu Aussenraum werden und trägt zu weiterer Vernetzung bei > Übergänge über die Zentralstrasse sind zentral.
- Barrierefreie Angebote oberirdisch wichtig, v.a. wenn kein attraktives Angebot unterirdisch besteht.
- Im Bereich Bahnhofplätze Ost und West sind noch keine Qualitäten definiert.
- Personenunterführung: wieso wird nicht eine Überführung angedacht und geplant? Eine Überführung würde eine zusätzliche Ebene schaffen
- Überführungen Welle Bern/Basel sind gut gelungen; Anschluss P3 würde möglich; Anschlussprobleme durch Höhenversätze sind zu lösen
- Unterführung müsste extrem breit werden; man könnte auch eine Unter- und Überführung realisieren
- Wichtiger Punkt: die Ecke Pilatusstrasse/Zentralstrasse ist nicht wirklich behandelt. Es braucht heute eine Unterführung. Verkehrsreduktion wird vermutlich den ebenerdigen Zugang zum Bahnhof ermöglichen.
- Überführung wurde durch Güller/Güller aufgezeigt; wieso sollen nicht die Gleisfelder überbaut werden?
- Stadtklima wird wichtig sein; Gleisfelder (freiwerdende) sollen neu auch als Freiflächen dienen; Investoren werden da zwar etwas dagegen haben; die Freiflächenthematik muss Beachtung finden, zonenrechtliche Sicherung ist allenfalls sehr wichtig
- Der vorgesehene Zugang der Bürgenstrasse-Achse ist als ganz wichtiger Punkt unbedingt weiter zu konkretisieren!
- Bahnhofplatz Nord: Die Aufenthaltsqualität ist sehr wichtig, vor allem klimatechnisch gesehen, also muss mehr Begrünung geplant werden
- SGV: soll gestalterisch auch eingebunden werden, inkl. Billett-Verkaufsstelle beim KKL
- Der Norden mit der Seepromenade ist für den LSVV sehr wichtig. Die wichtigste stadträumliche Achse.
- Die Frage des Ressourcenverbrauchs in der Gesamtsicht fehlt. Biodiversität, Stadtklima. Die Bilder seien gefährlich.
- Die Verbindung zwischen Ost und West ist sehr wichtig. Unterirdische Stadträume sind schwierig, wäre eine Überführung nicht spannender?
- Für die Zentralstrasse ist es wichtig, dass die Gleise 1 und 2 frei werden. Sonst entsteht hier kein Platz.
- Die Führung des MIV durch das Tribschenquartier und das P3 verhindern die grosse Chance im Osten. Die Chance, dass Tribschen nicht mehr als Rückseite zu sehen, muss unbedingt genutzt werden. Muss das Parkhaus so nah am Bahnhof sein? Verbaut man sich damit nicht eine Chance, könnte es nicht weiter westlich realisiert werden?
- Heute haben die Gebäude im Osten kaum einen Bezug zum See, die Sichtachsen sind wichtig.
- Das Parkhaus sollte weiter südlich kommen.
- Die Verbindung des Europaplatzes mit der Bahnhofstrasse muss gut gewährleistet werden
- Der Bahnhofplatz Nord muss nicht zwingend für den MIV gesperrt werden, dosiert wäre eine weitere Zufahrt möglich. Die Entlastung wird aber sehr begrüsst. Der Platz soll für unterschiedliche Nutzungen und Nutzergruppen freigespielt werden.
- Könnte über Testgestaltungen bereits frühzeitig Lösungen für die zukünftige Gestaltung der Plätze geprüft werden? Bewusst einen provisorischen Charakter? Vieles wäre doch bereits heute möglich.
- Luzern würde ein grosser Platz gut tun.

Baustellenplanung

- Die Bauphase ist für die behindertengerechte Ausgestaltung die grösste Herausforderung.

5.2.3 Quartiervereine

Workshop Quartiervereine vom 2. März 2021, per Zoom, 17:00 bis 19:00 Uhr. Quartiervereine Obergrund, Reussbühl, Littauerberg, Bernstrasse, Hochwacht, Sternmatt, Hirschmatt/Neustadt, Kleinstadt, Wesemlin/Dreilinden, Altstadt, Luegisland, Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern. Drei Frauen und zehn Männern.

Verkehr

- Die Idee der Velo-/Bus-Führung rund um den Bahnhof ist gut, das funktioniert auch in Zürich gut. Vorbehalt beim MIV: eine Reduktion wird nicht einfach erfolgen, sondern muss mit Massnahmen eingeleitet werden.
- Buslinien in die Quartiere müssen auch abends/nachts im 15'-Takt verkehren
- Die Parkhäuser sollen nicht nur von Süden angefahren werden – sonst haben 90% der Bevölkerung keinen direkten Zugang mit dem Auto zum Bahnhof mehr; Verbesserungen sind nötig
- Spannende Idee, aber: schaffen wir die Reduktion auf 50% MIV?
- Verkehrsströme sollten in der Quantität dargestellt werden (je grösser umso dicker der Strich). Die Anlieferung und der Autoverkehr zum Bahnhof sollte nicht nur von Süden möglich sein. Das Ziel, den Bahnhofplatz zu entlasten ist sicher richtig. Aber: Wir möchten auch mit dem Auto rasch mitten in der Stadt sein.
- Dank für die Möglichkeit zur Mitwirkung. Die neuen Verkehrsflüsse ins Zentrum sollen mit Quartieren abgesprochen werden und vor allem: sie dürfen nicht zu einer Überlastung der angrenzenden Quartiere mit Zubringerverkehr zum Bahnhof führen!
- Überführung statt Unterführung bei heutiger PU Süd soll geprüft werden.
- Bahnhofplatz West: vermehrte Aufmerksamkeit auf dessen Gestaltung ist wichtig – der Osten ist sehr gut!
- Gleis 1 und 2: ab wann allenfalls entfernt? Antwort: erst nach Bau DBL
- Die Unterbindung des Durchgangsverkehrs über den Bahnhofplatz führt zu Verkehrsverlagerungen ins und durch das Tribschenquartier: diese sind nicht nur erwünscht; soll das Tribschenquartier alles schlucken? Kann es das auch?
- Wie binden wir unsere Agglomerationsgemeinden ein? Hat die ganze Agglo das nötige öV-Angebot?
- Möglichkeit, die Küssnachter Bahnlinie anzuschliessen ist zu prüfen
- Ist ein Car- und Fernbusterminal denkbar?
- Fussverkehr über die Seebrücke: es braucht mehr Breite!
- Wie werden die Räume gestaltet? Das Potenzial muss genutzt werden! Insb. für Fussverkehr
- Taxis sollten nicht alle den Umweg über das Tribschenquartier fahren müssen
- Kiss&Ride am Bahnhof muss möglich sein.
- Eine Veränderung des Verkehrssystems ist nötig, um die Stadträume zu entwickeln
- Neue Idee: prüfen, ob der Verkehr unter den Boden gebracht werden kann (unter den Bahnhofplätzen durch)
- Die Zentralstrasse ist heute für den MIV sehr gut. Wieso braucht es einen Spurbau auf der Seebrücke? Es ist wichtig, dass man mit dem MIV weiter an den Bahnhof kommt. Der MIV darf nicht abgeklemt werden.
- Auch die Gäste müssen weiterhin an den Bahnhof gebracht werden können mit dem MIV.
- Was passiert, wenn der Bypass parallel gebaut wird. Welche Auswirkungen wird dies haben? Wie sieht das Verkehrssystem mit Bypass und DBL aus? Die Quartiere dürfen nicht weiter belastet werden.
- Die Verkehrsführung muss auch für Auswärtige verständlich sein.
- Wieso muss eine regionale Buslinie noch in die Stadt hinein? Kann diese nicht ausserhalb halten und auf die S-Bahn?
- Wieso taucht der Durchgangsbahnhof beim Heimbach wieder auf? Dadurch werden zusätzliche S-Bahn-Haltestellen auf dieser Achse verunmöglicht.
- Was heisst «der wirtschaftlich notwendige Verkehr»?
- Könnte nicht auch der See als ÖV-Raum mitbetrachtet werden? Beispielsweise Parkierungsanlage beim Lido und dann mit dem Schiff zum Bahnhof?
- Wieso wird die Zentralstrasse für den MIV gesperrt, aber die Bürgenstrasse für den MIV vorgesehen? Könnte die Bürgenstrasse nicht attraktiver ausgestaltet werden ohne MIV?
- Cartourismusfrage fehlt. Wohin kommen die Cars?
- Aufteilung auf drei Bahnhofplätze: Wie findet man sich da zurecht? Wichtig ist, dass alle Busse weiterhin am Bahnhofplatz Nord halten. Wichtig ist die Sichtbarkeit, eine gute Signalistik.
- Könnte die Bahnhofstrasse auch für Busse genutzt werden?
- Velos suchen immer die Nähe zum Bahnhof, möglichst kurze Distanzen.
- Durchlässigkeit wichtig: Der Bahnhof mit seinen Gleisen soll nicht mehr so trennend wirken.
- Die Verlängerung des Freigleises beim Steghof soll weitergeführt werden, das Velonetz muss grösser gedacht werden.
- Das Umsteigen beim ÖV muss möglichst attraktiv sein.
- Die Erreichbarkeit der Innenstadt muss nicht mehr mit allen Verkehrsmitteln gewährleistet sein.
- Die Reduktion des MIV ist absolut wichtig.
- Es braucht auch Platz für Taxis.

Bahnhof

- Beim Bahnhofplatz Nord braucht es einen grosszügigen Zugang zum Bahnhof mit viel Tageslicht für die Untergeschosse.

Stadtraum

- Platzgestaltung mit Hartflächen: es sollten stattdessen mehr Grünflächen geschaffen werden
- Wir sind eine Festival-Stadt: «Kreise» auf Bhf-Platz Nord als Bühnen ausbauen!

- Gedeckter Bereich im Westen wird als attraktiv angesehen; ev. braucht es eine Erweiterung des Platzes in Richtung Hirschmattquartier: ist das denkbar? Eher nicht, da die gebaute Struktur nicht angetastet werden soll
- Verlängerung Bürgenstrasse als Zugang zum Bahnhof gut; Pendant im Westen: Habsburgerstrasse
- Auch die umliegenden Quartiere müssen mitbetrachtet werden. Welche Auswirkungen hat das Verkehrssystem auf die Quartiere?
- Das Potenzial im Osten ist sehr interessant.
- Die Zentralstrasse wird zu stiefmütterlich behandelt. Sie darf keine trennende Wirkung zum Quartier erfahren. Sie darf keine reine Verkehrsachse werden. Gleis 1 und 2 müssen freigespielt werden.
- Die drei Zugänge sind sehr spannend, es braucht diese Entfelchtung. Aber ob es alles Plätze sein müssen, ist unklar.
- Personenunterführung Süd kritisch: Wieso keine Überführung? Einen Bahnhofplatz Süd über den Gleisen?
- Wieso muss die PU-Süd durch die Stadt verbreitert werden? Darauf soll ein grosses Gewicht gelegt werden.
- Die Anbindung der rechten Seeseite auch wichtig
- Die Verbindung über die Gleisanlagen sind sehr wichtig.
- Die Strassenräume sollen als Lebensräume gestaltet werden.
- Das Stadtklimathema spiegelt sich in den Resultaten nicht wieder. Mehr Entsiegelung, mehr Grün und Bäume.

5.2.4 Parteien

Workshop Parteien vom 8. März 2021, per Zoom, 17:00 bis 19:00 Uhr mit FDP, CVP, GLP, SP, Grünen. Drei Frauen und neun Männer.

Allgemein

- Toll, dass die Stadt eine Testplanung durchgeführt hat.
- Heute bestehen viele Konflikte zwischen Stadt und Kanon, wie soll man hier in einem solch grossen Projekt gemeinsam Lösungen finden?
- Die Anliegen des Kantons sollen ernst genommen werden und nicht nur Maximalforderungen eingegeben werden.
- Aus Sicht des Kantons schottet sich die Stadt ab und will nur noch hübsche Plätze. Gerade die Ideen zur Zentralstrasse sind nicht gut angekommen. Es sollen Mehrheiten geschaffen werden.

Verkehr

- Der MIV wird aus der Stadt verdrängt; die Auswirkungen auf die Pilatusstrasse sind aufzuzeigen
- Die Lage und neue Erschliessung über Bürgenstrasse wirft problematische Punkte auf. P3 hat eine optimale und traumhafte Lage am See. Sollte diese nicht durch bessere und ertragsstärkere Nutzung belegt werden.
- Müssen P2 und Anlieferung zwingend auf der schönen Seeseite erfolgen?
- Quartier Tribtschen wünscht sich eine ebenerdige Anbindung für Fuss- und Veloverkehr an den Bahnhofplatz Ost. Es ist zu prüfen, ob die Bürgenstrasse nur für den Langsamverkehr genutzt werden kann.
- Die Auswirkungen der neuen Bürgenstrasse und Bahnhofplatz Ost auf die Belebung und Attraktivität der Tribtschenstrasse sind unklar. Es besteht die Gefahr, dass die Erdgeschossnutzungen sich verlagern und die Tribtschenstrasse diese verliert.
- Das Durchmesserystem überzeugt, auch die Linie Tribtschen mit direkter Anbindung der Kantonsschule. Aus Sicht des Quartiers ist der Nutzen der neuen Buslinie jedoch nicht ersichtlich.
- Mischverkehr ist aus Sicht der Fussgänger zu vermeiden.
- Bei den wichtigsten Querungsachsen sollte eine schnelle Radroute/-spur eingeplant werden. Die Querung über den Bahnhofplatz Nord in die Bahnhofstrasse aus dem Tribtschenquartier ist eine sehr wichtige Anbindung an das übergeordnete Velonetz.
- Oberirdische Querungen für Fuss- und Veloverkehr werden gewünscht. Bei unterirdischen Querungen werden Risiken der Sicherheit hervorgehoben, zudem ist unklar, ob diese auch attraktiv ausgestaltet werden können. Kann diese durch eine Shoppingmeile attraktiver und sicherer werden?
- Mit der Verbreiterung der Seebrücke soll auch das Nadelöhr beim Bahnhofplatz für Velofahrerinnen gelöst werden
- Die Idee, Busse vermehrt als Durchmesserlinien zu führen, ist sehr interessant, auch die Überlegungen zu den Velofahrenden und Fussgänger*innen. Für den MIV sind jedoch die Lösungen nicht sehr attraktiv, es müssen Umwege gefahren werden, was zu Mehrverkehr in den Quartieren führt.
- Die Zentralstrasse als Velo- und ÖV-Achse überzeugt als städtebauliche Chance. Wo wird jedoch der MIV umgeleitet?
- PU-Süd: Heute fehlt eine Verbindung zwischen den Quartieren. Funktioniert es jedoch, wenn die Fussgängerinnen und Velofahrenden gemeinsam unterirdisch geführt werden? Was wäre wenn beispielsweise die Fussgänger*innen unterirdisch und die Velofahrenden oberirdisch geführt werden?
- Die PU-Süd soll mit kommerziellen Angeboten angereichert werden, das führt auch zu einem besseren Sicherheitsgefühl.
- Der grösste Anteil am Verkehr macht der Freizeitverkehr aus. Man sucht dabei das bequemste Mittel, was nach wie vor das Auto ist. Wie kann man hier eine Veränderung erreichen?

- Es muss ein Angebot kreiert werden, wofür auch eine Nachfrage besteht. Mit Covid-19 hat das Auto wieder an Bedeutung gewonnen.
- Die Erreichbarkeit der Innenstadt für die Agglomerationen ist wichtig. Die Agglomerationen sollen möglichst schnell ins Boot geholt werden, denn die grössten Auswirkungen der Baustelle wird beispielsweise die Gemeinde Ebikon zu tragen haben.
- Das Verkehrssystem muss gesamtheitlich gedacht werden: Bus, Bahn, Feinerschliessung in den Gemeinden.
- Es ist eine grosse Chance, die Busse mit S-Bahnen zu ersetzen, die in die Stadt geführt werden. Heute werden alle Busse an den Bahnhofplatz geführt, das ist zukünftig nicht mehr haltbar. Es kann nicht alles an den Bahnhofplatz geführt werden. Agglomobil tre hat bereits erste Schritte in diese Richtung gemacht.
- Für die Gemeinde Ebikon bietet der DBL die Chance eines Viertelstundentakts. Die Gleise werden aber nur auf eine Länge von 320 Metern dimensioniert.
- Es ist wichtig, dass das P2 auch von der Seebrücke direkt über den Bahnhofplatz Nord angefahren werden kann.
- Steht das P2 nicht am falschen Ort? Würde das städtebauliche Potenzial ohne P2 beim KKL nicht gleich viel grösser? Die Chance des Bahnhofplatz Nords als attraktiven Aufenthaltsraum darf nicht verspielt werden.
- Andere Städte haben auch komplexe Verkehrssysteme, das darf keine Ausrede sein für neue Lösungen oder drei Bushaltestellen.

Bahnhof

- Gleis 1 und 2 sind nicht kundenfreundlich, da nicht gleiche Länge wie die anderen Gleise.
- Damit eine attraktive Mobilitätsdrehscheibe entsteht, sind zwingend die Bedürfnisse von gehbehinderte Leute, von Familie mit Kinderwagen etc. mitzubedenken; es wird eine Herausforderung sein, den Bahnhof so zu gestalten, dass Umsteigesituationen einfach bleiben.
- Die Orientierung am Bahnhof ist sehr wichtig. Heute ist diese nicht gut, insbesondere für Auswärtige. Beispielsweise fehlt bei der PU-Süd eine Signalistik. Es gibt heute bereits viele gute Beispiele, wie dies optimiert werden kann, dies ist für die Lenkung der Personenströme wichtig, das sollte auch im Interesse der SBB sein.

Stadtraum

- Bahnhofplatz mit Aufenthaltsbereich und mit Blick auf See und Altstadt - sensationell und wichtig. Der See soll und muss besser verkauft und inszeniert werden.
- Gutes Leitsystem für Orientierung und Leitung der Fussgänger wichtig, aber auch für Identität.
- Aufenthaltsräume und Bewegungsräume sollen bewusst differenziert werden. Aufenthaltsräume zum Verweilen sind mit Schatten zu planen.
- Nicht alle Flächen sollen bebaut werden mit Gebäude. Auch Grünflächen sind wichtig, wobei es kleinere und grössere Grün- und Freiflächen geben soll. Grössere für soziokulturelle Veranstaltungen wie z. B. Flohmarkt, kleinere für den unmittelbaren Aufenthalt. Diese fehlen z. B. im Bereich des Bundesplatzes gänzlich.
- Auf den freiwerdenden Gleisflächen soll verdichtet, aber auch qualitativ (keine Betonwüsten, keine Europaallee) gebaut werden. Einen neuen grossen Park braucht es nicht, da mit dem Inseli und der Ufschötti grosse Freiräume in nächster Nähe zur Verfügung stehen.
- Man muss auf klimatische Veränderungen reagieren, und daher Grün aktiv einplanen bei Verdichtungsprojekten.
- Die Gleisanlagen brauchen sehr viel Platz, daher sollten diese doch besser genutzt werden können z. B. mit Überbauungen.
- Die Partner der Knotenorganisation, die auch von einer attraktiven Umgebungsgestaltung und neuen Bahnhofplätzen profitieren, sollen auch mitfinanzieren.
- Es ist unglaublich, wie viele Flächen der Stadt durch Gleisanlagen beansprucht werden. Wurden auch Überlegungen zu einer Überbauung angestellt? Dann könnte beispielsweise dort ein Ersatzparking für P2 entstehen.
- Die Unterteilung des Bahnhofplatzes Nord ist sehr sinnvoll, heute ist die Aufenthaltsqualität gering, es zieht seltsames Publikum an.
- Die Bürgenstrasse ist eine grosse Chance für das Tribschenquartier.
- Die PU-Süd ist sehr wichtig und hat einen grossen Wert für die Stadt.
- Heute ist einer der zentralsten und attraktivsten Plätze ein Busparkplatz: Es ist wichtig, dass mehr daraus gemacht wird. Wieso wird aber nicht schon früher etwas gemacht? Wäre dies nicht heute bereits möglich? Was ist mit dem Doppelbusperron?
- Es bestehen sehr grosse Ansprüche von allen an die Planung. Auch für die Veloverbindungen. Was ist wirklich notwendig und was ist Luxus?
- Die Idee der drei Plätze ist sehr sympathisch, aber noch unklar ist, was dies für Auswirkungen auf das Busnetz der Stadt haben wird (Umsteigen? Orientierung?).
- Könnten nicht bereits vorgängig einzelne Lösungsansätze getestet werden?
- Was ist mit dem Süden? Wann wird das geplant?
- Auch der Bereich Bundesplatz muss neu gedacht werden.
- Die Stadträume sind für die Stadt wichtig, aber wie kann man auch dem Kanton den Mehrwert aufzeigen?

5.2.5 Wirtschaft/Tourismus

Workshop Wirtschaft/Tourismus vom 11. März 2021, per Zoom, 17:00 bis 19:00 Uhr mit Luzern Tourismus, WVL, Luzern Hotels, Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz, Pilatus Bahnen AG, Kantonale Wirtschaftsförderung. Sieben Männer.

Verkehr

- Die Innenstadt soll weiterhin erreichbar bleiben, auch für den MIV. Mit der Sperrung der Zentralstrasse werden sich die Verkehrsströme verlagern.
- Die durch das P1 wegfallenden Parkplätze sollen kompensiert werden.
- Im Rahmen der diversen Workshops zu Tourismus und Carregime habe man sich bereits geäussert. Dabei ist der DBL als Jahrhundertprojekt auch relevant.
- Wie kann die Erreichbarkeit der Innenstadt auch während der Bauphase sichergestellt werden? Parkplätze in Ebikon und dann mit S-Bahn? Zugänge zu den Parkhäusern der Innenstadt sicherstellen? Die heutigen Nutzer sind zu bequem und wählen deshalb das Auto.
- Gesamterreichbarkeit sehr wichtig. Man versucht nun beim Tourismus für 2030 eine gute Lösung zu finden und dann beginnt die Bauphase des DBL. Am Schluss wird wieder der Tourismus leiden. Hier braucht es eine gute Information und die Zusammenhänge sollen aufgezeigt werden.
- Für den Fernbus muss eine kantonale Lösung gefunden werden, kann auch mit guter Anbindung in der Agglomeration sein.
- Die Erreichbarkeit ist sehr wichtig. Wie genau, das sollen die Verkehrsexperten sagen.
- Zentralstrasse: Wo geht dieser Verkehr durch? Man darf keine Luftschlösser bauen.
- Die Zentralstrasse ist heute bereits unattraktiv.
- Drei Bushaltestellen und drei Zugänge werden als sehr gut betrachtet
- Bahnhofplatz Ost als wichtige Drehscheibe wird in Frage gestellt: Wieso werden Taxis «hinter dem Bahnhof versteckt»
- Ist Nutzung Gleis 1+2 möglich? Ja, aber erst nach Bau DBL.
- Verkehrsstau in Zukunft durch Busse? Ist der Durchfluss für MIV noch gegeben? Es ist wichtig, dass vor allem das KKL gut mit Auto erschlossen bleibt. Veränderung Modalsplit wird sich einstellen.
- Unterführung als Quartierverbindung; wieso nicht Überführung? Vor allem Höhendifferenz zu tiefgelegten Gleisen wird noch grösser.
- Big picture: 6 Ziele des StR gut, ebenso die 7 Grundsätze
- Bilder verfangen und gefallen! Aber: kann Verkehrsfluss noch gewährleistet werden?
- Wir alle sind in Mobilität von heute gefangen – wir sollten offen sein für Veränderungen!
- Fragezeichen Transitverkehr zwischen den beiden Seeufnern: kann Seebücke entlastet werden?
- Luzern muss Visitenkarte erhalten
- Wir arbeiten in einer gebauten Stadt – Mobilität braucht Platz, auch Parkplätze im Bahnhofbereich sind nötig
- Aus Sicht Tourismus ist DBL sehr wichtig! DBL muss auch in Tourismusvision einfließen
- öV ist in Zukunft für Touristinnen und Touristen sehr wichtig
- Ganz wichtig ist eine einfache Auffindbarkeit der Ziele und der Busse
- Alpenquai wird als Firmen- und Wohnplatz in Sachen Erschliessung gewinnen
- Zeit der Baustelle wird für Tourismus wichtig sein
- MUSS: Mobilität muss auch während Baustelle funktionieren! Verkehrsumstellungen müssen rasch geplant werden, da sie vor dem Bau in Betrieb sein müssen
- Erreichbarkeit Bahnhof / Innenstadt muss auch in der Bauzeit gewährleistet sein; d.h. wohl auch Ersatz-PP
- Baustellenbesichtigungen nutzen
- Welche Einschränkungen sind aus touristischer Sicht speziell zu beachten?

Bahnhof

- Solange die Ladenöffnungszeiten so sind, wie aktuell, ist das Shopping beim Bahnhof wichtig.
- Mit einer Verdoppelung der Personen am Bahnhof wird die Besucherlenkung umso wichtiger.

Stadtraum

- Gibt es Möglichkeiten für mehr Kongressräume im Bahnhofsumfeld?
- Es ist eine grosse Herausforderung, die verschiedenen Nutzungen auf den Plätzen aufeinander abzustimmen. Jeder Freiraum muss so geplant werden, dass er das Gesamtsystem Stadt mit ihren Mobilitätsflüssen nicht gefährdet.
- Die Ideen der Teams sind begrüssenswert, auch dass das Bahnhofportal erhalten bleibt.
- Beim Bahnhofplatz Nord braucht es nicht viel, damit er attraktiver wird. Für Besucher und Gäste bietet dieser Platz ein grosses Potenzial.

- Spannend, wie die Nutzung der zusätzlichen Fläche aussehen wird. Auch wertschöpfungsintensive Nutzungen sollen bei den durch den Gleisrückbau entstehenden Flächen berücksichtigt werden: Firmenansiedlungen, Luxustourismus, Kongressräume.
- Wenn etwas freigeschaufelt wird, geht dies immer auf Kosten anderer Nutzungen.
- Seeufer kann auch anders gestaltet werden, bietet grosses Entwicklungspotenzial.
- Es wird Kompromisse brauchen.
- PU-Süd sehr wichtig als Durchgang, auch in Richtung See. Dies soll auch für Velos möglich sein, denn die Velos werden langfristig zunehmen.
- Man soll von den Erfahrungen anderer Städte zu den Platzgestaltungen profitieren (Vandalismus, Sicherheit).
- 10 Jahre Baustelle: muss grundsätzlich so erfolgen, dass dies verträglich ist
- Bahnhofplatz wird freigeräumt, zulasten MIV, da Busse auf die Strassen verteilt werden
- Stadträume: die Bilder gefallen. Das Resultat nach der Bauzeit wird sicher gut, wichtig ist aber auch die Bauzeit – auch da müssen wir uns wohlfühlen können
- Auch in der Bauzeit muss der öffentliche Raum eine Qualität aufweisen
- DBL ist riesengrosse Chance; aber wir müssen auch in der Bauzeit die genügende Beachtung schenken – auch Details z.B. schon nur Carrouten
- Stadt ist gebaut; es wird während der Bauzeit sehr eng!
- Leute und Geschehen muss ev. auch (vorübergehend) verlagert werden aus der Innenstadt heraus
- Verlagerungen werden ohnehin stattfinden – aktive Steuerung erwünscht
- S-Bahn als Zielsetzung sehr gut; aber wir sind aktuell noch nicht soweit, dass wir sie haben – wir leben in der heutigen Zeit, vor allem auch für die Unternehmen! Wir müssen uns auch mit dem Jetzt beschäftigen!
- Was können wir vorzeitig so gestalten, dass es nach dem Bau DBL weiterverwendet werden kann? Auch das müssen wir machen.
- Sensibilisierung der Bevölkerung ist ein Dauerthema – das muss immer wieder betrieben werden und ein ganz wichtiger Teil aller Lösungen und Arbeiten
- Wir dürfen das Vertrauen der Bevölkerung nicht verlieren

Baustellenplanung

- Zehn Jahre Baustelle, das beschäftigt den Tourismus sehr. Es ist für den Tourismus ein Kernanliegen, dass die Stadt auch während der Bauphase attraktiv bleibt. Der Baustellentourismus wird den «normalen» Tourismus nicht auffangen können.
- Wie kann man den Cartourismus im Vorfeld der Baustelle nicht bereits abschrecken? Das Jahrhundertprojekt wird befürwortet, aber was heisst dies für die aktuelle Situation bspw. mit dem Wegfall der Carparkplätze beim Inseli? Man darf die Gäste nicht verrückt machen.
- Die Willkommenssituation ist auch während der Bauphase wichtig.
- Die Bauphase betrifft auch die Wirtschaft mit Detailhandel und Gastronomie.
- Wie sieht die Bauphase konkret aus? Gibt es dazu auch Visualisierungen?
- Velos, die rund um den Bahnhof angeordnet sind: Hier braucht es Ersatz während der Bauphase, damit kein Velofriedhof entsteht über die ganze Stadt verteilt.
- Die Abfolge der verschiedenen Baustellen mit Bahnhofstrasse, Rösslimatte, Bypass soll aufgezeigt werden. Was bedeutet dies auf einer Zeitschiene?

5.2.6 Mobilität

Workshop Mobilität vom 30. März 2021, per Zoom, 17:00 bis 19:00 Uhr mit TCS, Flixbus, BLS, ProBahn, Auto AG, Mobility, SOB, VCS, vbl, ProVelo, Parkleitsystem AG Luzern, Postauto, SGV, SIA. Zwei Frauen und 16 Männer.

Verkehr

- Alle neuen Angebote bedeuten mehr Mobilität, das heisst der Platz wird knapp. Die bestehende Fläche reicht nicht mehr für alle Bedürfnisse. Die Neuverteilung der Flächen als politischer Knackpunkt. Der Platz muss zu Gunsten von flächeneffizienten Verkehrsmitteln verteilt werden. Gerade an einem so zentralen Ort wie es der Bahnhof ist. KKL muss mit MIV erreichbar bleiben. Aber beispielsweise von Horw muss man nicht mit dem Auto an den Bahnhof Luzern kommen können, hier kann man auf den ÖV umsteigen. Zu diesem Thema braucht es eine klare Haltung der Stadt Luzern.
- KKL muss mit Auto erreichbar sein, aber auch die SGV (nur rund 50 Prozent kommen heute mit der Bahn zum Schiff).
- Das Konzept mit drei Bahnhofplätzen gefällt sehr: städtebaulich und in Bezug auf die Aufenthaltsqualität. Dies erhöht die Qualität der Drehscheibe Bahnhof und bietet die Chance, dass die Mobilitätsdrehscheibe auch mit mehr Mobilität in Zukunft funktionieren wird.

- Es darf nicht nur der Bahnhof Luzern aufgewertet werden, sondern auch die Agglo-Bahnhöfe! Dies würde die Belastung des Knotenpunkts Luzern reduzieren können.
- Anreise mit dem Velo ist sehr wichtig: Es braucht möglichst direkte, attraktive Routen, welche vom Fussverkehr entflechtet sind. Die PU-Süd ist in diesem Zusammenhang sehr gut, aber auch die Idee von GüllerGüller mit einer weiteren Überführung weiter südlich.
- Drei Bahnhofplätze für Postauto interessant. Heute gibt es bereits Platzprobleme auf dem Bahnhofplatz Nord. Es könnte attraktiv sein, wenn man direkt den Bahnhofplatz West anfahren und dort wenden könnte. ÖV-Reiseketten müssen insbesondere für die Agglomeration sichergestellt werden. Angebot darf laufend ausgebaut werden.
- Flixbus unterstützt die Empfehlungen, insbesondere den Fernbusterminal beim Bahnhofplatz Ost zu integrieren. Dafür wäre jedoch eine Verkehrsreduktion aufgrund von Sicherheitsüberlegungen wünschenswert. Insb. Vorschlag yellow z zum Fernbus gefällt.
- Die autofreie Stadt muss für jede Stadt separat geprüft werden. Es kann gut sein, dass 2040 mehr mit dem ÖV reisen werden. Mobility bietet hier eine Ergänzung und kann Ersatz sein für das eigene Auto. Die Ideen der Testplanung sind verständlich, denn alle Städte gehen in diese Richtung. Doch ganz ohne Auto wird es nicht gehen.
- Das Auto hat für gewisse Nutzungen Berechtigung, aber dabei ist das Sharing wichtig. Bahnhof muss dieses Sharingangebot bieten.
- Mehr Zugänge zum Bahnhof werden verstanden; aber Umstieg öV-Kunden werden erschwert; diesem Umstand wird begegnet, indem alle Buslinien am Bahnhofplatz Nord auch anhalten
- Bahnhofparking fällt weg: vor allem der Umweg über das Tribtschenquartier ist sehr unglücklich
- Auf Bahnhofplatz sollen keine Buslinien wenden und enden, gefragt sind Durchmesserlinien
- Zugreisende müssen wissen, wo der Weg zum Bus am einfachsten ist – es braucht eine gute Signaletik und Passagierführung; möglichst kurze Wege für die Umsteiger sind nötig
- Liniennetz überprüfen tut ohnehin Not
- Wie viele Gleise sollen reduziert werden im oberirdischen Bahnhof? Angedacht sind vor allem Gleis 1 und 2; ansonsten wird vor allem eine Einkürzung der heutigen Gütergleise geprüft
- Umsteigewege: unbedingt beachten, dass diese nicht länger werden
- Quickwins: diverse Umgestaltungen könnten allenfalls vor Realisierung DBL erfolgen; auch Ersatz P1
- Velo-PP müssen auch mitgeplant werden
- Angebotsplanung der Bahnlinien wird noch zu vertiefen sein – erst dann kann festgelegt werden, welche Linie wo fährt
- Wurde die Überdachung der Bahngleise durch einen Bushof überprüft?

Stadtraum

- Es wird bezweifelt, ob die drei Plätze so funktionieren. Beispielsweise im Osten steht der Platz im Widerspruch mit der Rampe zum P3 und im Westen fehlt der Platz. Die Plätze müssen weitergedacht werden, wie erhält man hier mehr Aufenthaltsqualität. Und es kann nicht genügend Querungen des Gleisraums geben. Man darf hier nicht zu spät sein, wie in Zürich.
- Wurde geprüft, ob es für das P3 auch einen anderen Standort gibt?
- Wenn man Aufenthaltsqualität schaffen möchte, muss man schauen, dass man den MIV reduziert. Platz muss neu verteilt werden. Hierzu gibt es gute Beispiele aus dem Ausland, diese Chance muss man wahrnehmen.
- Kann wirklich bereits von Plätzen gesprochen werden? Die Stadt sollte noch stärker verbunden werden, es braucht genügend Raum für eine Platzgestaltung. Wenn beispielsweise das P3 so bleibt wie heute, funktioniert es nicht.
- Gleisaufhebung schwierig, da man ja eigentlich das Angebot auf der Schiene ausbauen möchte. In Zürich beispielsweise wurden oberirdisch keine Gleise abgebaut trotz Tiefbahnhof. Zudem ist das unterirdisch ankommen für regionale Kunden nicht von Vorteil. ÖV-Kunden sind in erster Linie Fussgänger/innen und diese sind sehr sensibel auf zu lange und komplizierte Zugänge.
- PU-Süd ist sowohl für Bahnkunden wie auch für sonstige Querungen wichtig. Sie muss nicht nur technisch funktionieren, sondern sie muss auch attraktiv sein, um unter den Boden zu gehen.
- Es braucht mehr Funktionen für eine Unterführung damit sie attraktiv wird. Sie muss wie ein Strassenraum funktionieren mit EG-Nutzungen. Funktional macht Überführung keinen Sinn, aber städtebaulich schon.
- Ideen der Testplanung sind nicht mutig. Wieso wurden keine Gleisüberdeckungen geprüft? Städtebauliche Akzente fehlen.
- PU-Süd muss auch von aussen betrachtet werden: Wie gelangt man zur PU-Süd? Nicht nur PU muss attraktiv sein, sondern auch die Zugänge. Plätze, Strassen usw.
- Durchgangsverbindung PU Süd: Planung für die nächsten 40 bis 100 Jahre -> wir müssen die Zukunft antizipieren
- Veloquerung in PU ist ein Muss: es darf nicht gespart werden – die Verbindung muss breit genug gedacht werden; Trennung Velo/Fussgängerinnen in der PU Süd ist nötig
- Züge werden länger, das heisst: die Personenlenkung muss gut überdacht werden
- Personenunterführung: Name ersetzen durch zeitgemässere Bezeichnung
- Aufwertung des Bahnhofplatzes Nord ist sehr wichtig; alle Plätze müssen hohen qualitativen Standards genügen; Räume sollen zum Verweilen einladen

- Wir planen für fast 100 Jahre: die Mobilität wird sich entwickeln; das heisst: wir müssen multifunktionale Räume schaffen, die wandelbar sind
- Umsteigebeziehung auch für Fernbus wäre aus Sicht der Fahrgäste wünschenswert
- Aufenthaltsqualität: nicht nur versiegelte Flächen schaffen; Regen berücksichtigen und hohe Sonneneinstrahlung; Gute Beispiele: Singapur, Huston, Montreal

Baustellenplanung

- Wäre es bereits vor der Bauphase möglich, den Fernbus am Bahnhof Luzern zu integrieren? Es wird nur eine Haltekante benötigt, was sehr flächeneffizient ist. Die Verlagerung in die Agglomeration wird kritisch gesehen.
- Die Bauphase ist für den Tourismus wie zehn Jahre Corona. Dies macht grosse Sorgen. Man wird mit vielen Provisorien leben müssen.
- Die Bauphase ist für die Direktbetroffenen, aber auch das gesamte Verkehrssystem eine grosse Herausforderung. Vor allem auch, wenn parallel noch der Bypass gebaut wird. Während der Bauphase soll man sich auf die Erreichbarkeit fokussieren, aber nicht zu jeder Zeit mit jedem Verkehrsmittel. Es braucht flankierende Massnahmen, damit das Verkehrssystem nicht kollabiert. Dabei geht es um eine rein mathematische Frage und um keine ideologische. Es braucht auch während der Bauphase ein gutes Angebot, damit die Stadt erreichbar bleibt.
- Wohin verlagert sich der Treffpunkt Torbogen während der Bauphase? Oder wie geht man damit um, dass der Bahnhof vor allem am Wochenende der einzige Ort ist, wo man einkaufen gehen kann? Könnte man hier ansetzen? Ladenöffnungszeiten ausweiten usw.
- Während Bauphasen werden Veloinfrastrukturen meistens auf null reduziert. Das darf hier nicht passieren.
- Es soll so viel wie möglich von den Aufenthaltsräumen am Bahnhof bereits vorzeitig auf das Inseli oder Bahnhofstrasse verlagert werden.
- Könnte der ÖV während der Bauphase von der Pilatusstrasse über die Zentralstrasse geführt werden? Das würde bedeuten, dass es eine Bushaltestelle beim Monopol bräuchte.
- Wieso wird für die Bauphase kein Schiffshuttle eingeführt zum Beispiel vom Inseli zum Musikpavillon? Die SGV wäre offen, sofern das Schiff eine attraktive Alternative ist, sonst wird das Angebot nicht genutzt.

5.2.7 Verwaltung

Workshop Verwaltung vom 1. April 2021, per Zoom, 16:30 bis 18:30 Uhr mit Vertretenden von Quartiere und Integration, Kinder Jugend Familie, Kultur und Sport, Stadtkanzlei, Stab Bildungsdi- rektion, Stab Umwelt- und Verkehrsdirektion, Tiefbauamt, Stadtplanung. Fünf Frauen und sieben Männer.

Allgemein

- Es scheint, dass noch nicht alle verstanden haben, was auf die Stadt Luzern zukommen wird, sowohl die Bevölkerung wie auch die Stadtverwaltung.
- Die Zusammenarbeit mit dem Kanton ist äusserst zentral. Aktuell erhält das Thema Verkehr ein Übergewicht. Es müssen auch andere Themen zur zukünftigen Weiterentwicklung des Kantons berücksichtigt werden.
- Wie kann die ganze Region besser einbezogen werden? Könnte man Künstler dazu gewinnen, das Thema aufzugreifen, damit auch andere Kreise erreicht werden können?
- Es braucht Leadership für dieses Projekt, sowohl seitens Kanton wie auch Stadt und zwar langfristig. Evtl. wäre ein gemeinsamer Workshop zwischen Regierungsrat und Stadtrat sinnvoll.
- Die Stadt muss eine Vision entwickeln, wo möchte man hin?
- Die Stadt ist vorangegangen, muss aber die Projektpartner auch mitnehmen. Es zeigte sich im Laufe des Prozesses, dass die Lawine grösser ist, die die Stadt losgetreten hat, als ursprünglich gedacht. Evtl. braucht es nun Justierungen am Prozess. Braucht es ggf. eine externe Projektleitung?
- Es braucht nicht zu jedem einzelnen Schritt Partizipation, manchmal braucht es auch Mut für Entscheidungen.
- Bräuchte es nicht auch eine Agglomerationsstrategie? Analog zu dem, was die Stadt gemacht hat, eine Vision für die Agglomeration entwickeln? Und auch Überlegungen zur Finanzierung? Das S-Bahn-System wird auch eine Katalysator für die Entwicklung der Agglomerationsgemeinden sein, diese müssen darauf vorbereitet sein und wissen, was sie wollen.

Verkehr

- Es braucht neue Verkehrsmodelle, wir sprechen von 2040. Dafür ist wichtig, dass ein Denkprozess angestossen wird. Wir wissen nicht, wie wir in zwanzig Jahren unterwegs sind.
- Rampe P3: sollte nicht erweitert bzw. unbedingt verbessert werden
- Veloparking West müsste unterirdisch kommen. Wäre wichtig, dass oberirdische Veloabstellplätze an der Zentralstrasse aufgehoben werden.

- Bussystem: Durchmesserlinien haben wichtige Bedeutung auch für gesamtstädtische Verbindungen und Zusammenhalt der Quartiere. Dies zeigen auch Erfahrungen aus Zürich. Dies kann auch unabhängig von DBL gemacht werden und sollte fokussiert werden. Direktanbindung Kantonsschule zum Bahnhofplatz Ost wäre wichtig.
- Zentralstrasse könnte künftig attraktiv werden für Velo, die Fortsetzung über Seebrücke müsste aber ebenso attraktiv sein bzw. werden.
- PU-Süd: PU-Süd als Stadtraum und nicht nur als Verbindung verstehen. Shopville Zürich ist attraktiv, 70er-Jahre Unterführungen sind unattraktiv, vgl. Kasernenplatz. Ladenzeile steht nicht zwingend im Fokus, aber trotzdem möglichst attraktiv und grosszügig gestalten. Referenzbeispiele für Unterführungen und Begegnungszonen rund um andere Bahnhof illustrieren dies sehr gut.
- Unterführung ist weniger anspruchsvoll für Eingliederung als Überführung aufgrund weniger Höhendifferenzen. Daher weiter zu vertiefen.
- Geschwindigkeitsreduktion (Begegnungszonen) rund um Bahnhof als wichtiges Thema.
- Wieso braucht es diese grosse Anzahl an Parkieranlagen noch am Bahnhof? Wenn, dann hat am ehesten das KKL noch Anspruch. Parkierungssituation um den Bahnhof muss gemeinsam mit den SBB angeschaut werden. Die zukünftige Generation ist anders unterwegs, als wir heute.
- PU-Süd: Wieso für das Quartier? Könnte die Quartierverbindung nicht oberirdisch geführt werden?
- Veloverbindung im Bereich PU-Süd sehr wichtig. Wenn unterirdisch, dann möglich breit und attraktiv.
- Die drei Bahnhofplätze braucht es unbedingt. Dies müsste Teil der Vision sein.
- ÖV-Erschliessung Tribtschen braucht es.
- Die Trennwirkung der Gleise muss reduziert werden.
- Was für Auswirkungen haben die ausgebauten oder neuen S-Bahn-Stationen auf die Stadtentwicklung und die Region? Dieses Potenzial aufzeigen. Chancen aufzeigen.
- MIV: Entlastung Zentralstrasse naheliegend, wie findet jedoch die Verlagerung statt? Was gibt es für einen Mehrwert für die Velos? Das Velonetz muss unbedingt ausgebaut werden.

Stadtraum

- Die Ergebnisse zeigen sehr viel Potenzial zum Thema Freiraum. Ziel muss sein, möglichst viel Freiflächen zu gewinnen bzw. keine bestehenden zu verlieren. Strategische Sicherung ist wichtig. Freiräume sollen als gute Wegführungen genutzt werden. Detailgestaltung ist erst in einem zweiten Schritt. Bei der Gestaltung die Nutzeransprüche mitberücksichtigen, damit gute Durchmischung erreicht werden kann.
- Spielraum für künftige Generationen und Bedürfnisse offen lassen.
- Unterscheidung zwischen Durchgangsorten und Aufenthaltsorten.
- Mit den drei Bahnhofplätze wird der Raum Bahnhof grösser. Bahnhof ist heute trennend - die Bahnhofplätze bringen Offenheit und Durchlässigkeit.
- Osten ist heute teilweise ein Unort - "hinter dem Bahnhof", wichtig, dass hier Potenzial aktiv mitgenommen wird.
- Bahnhofplatz Ost: Sichtbeziehungen sind sehr spannend und gut. Nicht nur wichtig aus Pendleroptik. Hat Potenzial für neue öffentliche Räume, die es in diesem Gebiet braucht. Potenzial an Personenbewegungen ist ebenfalls vorhanden für Bahnhofplatz Ost.
- Zugang West ist wichtig für Hirschmattquartier. Heute sehr eng und klein, muss geöffnet werden.
- Mit den neuen Bahnhofplätzen werden Anschlüsse in die Quartiere geschaffen, was als Bereicherung wahrgenommen wird.
- Bahnhofplatz Nord: Stadtklimatisch schwierig mit riesigen, versiegelten Plätzen. Grünraumschaffung ist wichtig.
- In der Kommunikation gegen aussen wirkt es so, als würden alle Abstellanlagen in Luzern verschwinden und nach aussen verlagert. Dies scheint aber nicht so zu sein. Muss stärker betont werden.
- Ost und West-Ideen mit Bahnhofplätzen super.
- Im Osten braucht es eine Nutzung mit Strahlkraft. Dies kann man heute noch nicht wissen, darf auch noch offen gelassen werden im Sinne eines Platzhalters.
- Entflechtung sehr gut, es muss jedoch gut geprüft werden, dass PU-Süd kein Angstrraum wird. Umso wichtiger, dass auch die Zugänge grosszügig ausgestaltet werden.
- Begrünung sehr wichtig, nicht so wie beim KKL.

Impressum

Stadt Luzern, Projektteam Durchgangsbahnhof

Deborah Arnold, Co-Leitung Stadtplanung

Urs Dossenbach, Kommunikation

Sarah Grossenbacher, Co-Leitung Stadtplanung

Roland Koch, Projektleiter Tiefbauamt

Pascal Stolz, Projektleiter Stadtplanung

Manuela Wyss-Kohler, Stab Baudirektion

Texte & Redaktion

Sarah Grossenbacher, Co-Leitung Stadtplanung

Nico Rast, Projektmitarbeiter Stadtplanung

Manuela Wyss-Kohler, Stab Baudirektion

Kontakt & Fragen

Stadt Luzern

Stadtplanung

Hirschengraben 17

6002 Luzern

Telefon: 041 208 85 18

Mail: stadtplanung@stadtluzern.ch