

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Testplanung Durchgangsbahnhof Luzern

Teilnehmerangaben:

Quartierverein Seeburg-Würzenbach-Büttenen
Martin Scherrer
Schädrüthalde 36
6006 Luzern

E-Mail-Adresse: bmscherrer@bluewin.ch

Kontaktangaben:

Stadtplanung Luzern
Hirschengraben 17
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: stadtplanung@stadtluzern.ch

Telefon: +41 41 208 85 18

Teilnehmeridentifikation:

22625

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Schlussbericht Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040»	1 Einleitung	Generelle Bemerkung: Die Ideen sind inspirierend und interessant. Es ist erkennbar, dass eine grosse Veränderung bevorsteht und die Stadt mit riesigen Auswirkungen konfrontiert sein wird.	Begründung nicht notwendig.
Schlussbericht Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040»	2.2 Perimeter und Teilbereiche	Zur Herleitung der prognostizierten Verkehrsnachfrage: Es wäre wichtig, der Testplanung und dem gesamten Projekt ein Nachfrage-Fundament zu hinterlegen. Wünschbar wäre eine transparente Herleitung des erwarteten Wachstums der Nachfrage (unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus Corona), die die Drehscheibe 2040 abwickeln muss. Auf Seite 12 ist der angezielte Modal-Split gemäss Mobilitätsstrategie 2035 zu finden. Heute zählen wir gemäss open data ca. 97000 Ein- und Aussteiger im Bahnhof Luzern. Wie teilen sich diese Verkehrsmengen und insbesondere das zukünftige Wachstum auf die verschiedenen Segmente der Drehscheibe (Einsteiger, Aussteiger, Durchfahrer, Umsteiger FV-FV, FV-S-Bahn, FV-Bus, S-Bahn-Bus, Bus-Bus) auf?. Das Wachstum besteht mutmasslich hauptsächlich aus Personen, die nichts mit der Stadt zu tun haben, sondern in die Stadt hinein und wieder hinaus gekarrt werden. Die Stadt sollte den Bürgern erklären, was der Nutzen des Durchgangsbahnhofs für die Stadtbevölkerung ist und wie mit diesem Projekt "die Stadt der kurzen Wege" gestärkt werden kann.	Es fehlt an Transparenz der prognostizierten Verkehrsnachfrage.
Schlussbericht Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040»	5.3.2 Stadtraum Nord	Der Kanton ist in die Planung eng einzubinden. Während in der Stadt progressive Kräfte dominant sind, sind auf Kantonsebene konservative Kräfte bestimmend. Einem engen Miteinander von Stadt und Kanton in der Entwicklung ist höchste Beachtung zu schenken.	Nur durch ein enges Miteinander von Stadt und Kanton kann eine Reduktion des MIVs im erwünschten Mass erreicht werden.
Schlussbericht Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040»	5.6 Empfehlungen für bereits in Planung befindliche Projekte der Stadt Luzern und anderer Akteure	Bemerkung: Sinnvolle Trennung der weiterzuverfolgenden Aspekten und den Ideen, welche nicht weiterverfolgt werden sollen.	keine notwendig.
Karten Stadtraum Nord	Bahnhofplatz Nord mit Busstation, Schiffanlegeplätze, KKL, Pilatusstrasse und Seebrücke	Die Gestaltung eines Bahnhofplatzes ohne Individualverkehr wird sehr geschätzt. Dennoch erachtet es der Quartierverein Seeburg-Würzenbach-Büttenen als notwendig, Parkmöglichkeiten in der Nähe des Bahnhofs sowohl von Westen wie auch von der Seebrücke anfahren zu können. Wir denken dabei an Besucher des KKL in schöner Kleidung. Eine Führung des gesamten Verkehrs via Tribtschen-Quartier hat eine zu hohe Belastung für die Langensandbrücke und das Quartier zur Folge. Entwicklung erwünscht	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Karten Stadtraum Nord	Bahnhofplatz Nord mit Busstation, Schiffanlegeplätze, KKL, Pilatusstrasse und Seebrücke	<p>Eine Fahrrad-Verbindung Bahnhofstrasse - Robert Zündstrasse ist sinnvoll.</p> <p>Eine Durchbindung von Buslinien in Richtung Bürgerstrasse - Tribtschen wird als sinnvoll betrachtet.</p> <p>Die Gestaltungsidee, einen Teil des Platzes vom Bahnhof bis zum See als Fussgänger- und Verweilzone auszubilden bringt Qualität in den Bahnhofplatz.</p> <p>Qualität erhalten</p>	
Karten Stadtraum Nord	Bahnhofplatz Nord mit Busstation, Schiffanlegeplätze, KKL, Pilatusstrasse und Seebrücke	<p>Eine direkte Zufahrt ab den Hauptachsen Seebrücke, Pilatusstrasse zu einer Bahnhof-nahen Park- und Abholmöglichkeit für den motorisierten Individualverkehr ist vorzusehen</p> <p>Entwicklung erwünscht</p>	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Befragung Bemerkung zur Befragung	Allgemeine Bemerkung zur Befragung	Den Durchgangsbahnhof in ein leistungsfähiges Bahn- und Bus-System einbinden: Die dem Tiefbahnhof zugrunde gelegten Wachstumszahlen und deren Herleitung sind transparent und verständlich zu erläutern.	
		Um eine Halbierung des MIV auf -50% (von 2019 bis Eröffnung DBL) zu erreichen, muss zwangsweise der Modalsplit von flächeneffizienten Fortbewegungsmitteln massiv gefördert und jener von flächenintensiven Fortbewegungsmitteln gehemmt werden. Dies bedingt aber auch, dass womöglich grössere Gefässe (Züge oder längere Busse) in die Stadt fahren und periphere Bushubs eingerichtet werden. Damit auf dem Korridor Immensee-Meggen-Würzenbach-Innenstadt eine Verlagerung auf den öV erreicht werden kann, ist eine direkte Anbindung der Bahn an den Durchgangsbahnhof vorzusehen und der Verkehrsknotenpunkt Brüel zu einem Bushub zu entwickeln. Dies würde die direkte Führung von Zügen des Korridors Wolhusen oder Seetal in Richtung Küssnacht ermöglichen und den bahnbetrieblichen Engpass Gütsch-Heimbach eliminieren. Der Hub müsste seitens Schiene im 1/4 Stundentakt bedient werden.	
		Wir bitten, bezüglich des zu erreichenden Modalsplits klare Zielvorgaben zu erarbeiten.	
		Um die maximale Wirkung des Durchgangsbahnhofs zu erreichen und den Benutzern des MIV eine Alternative zu bieten, sind neben dem erwähnten Hub Brüel/Verkehrshaus weitere, auch periphere multimodale Verkehrsdrehscheiben u.a. mit P+R und B+R einzurichten und die Nachfrageströme durch den Durchgangsbahnhof zu bündeln. Die Tarife des P+R sollen in Richtung Zentrum zunehmen (Ausgleich Fahrpreis).	
		Damit Buslinien durchwegs im Durchmesser-system verkehren können, müssen sie zeitlich zuverlässig verkehren. Dies bedingt eine konsequente Bevorzugung an Lichtsignalen und im staugefährdeten Zentrum eigene Fahrspuren. Die Vorschläge zur Verbesserung der Erschliessungsqualität des Gebietes Tribtschen, nämlich die direktere Buslinienführung via Zentralstrasse und die zusätzliche Busachse Bürgerstrasse sind sinnvoll und weiterzuverfolgen.	
		Es ist zu prüfen, inwiefern der Verkehrsträger Wasser zur Lösung von verkehrlichen Herausforderungen beitragen kann (sowohl in der Bauphase wie auch generell). Siehe Navettenbetrieb in Genf, Victoria/Vancouver.	
Befragung Bemerkung zur Befragung	Allgemeine Bemerkung zur Befragung	Den Raum rund um den Bahnhof als multimodale Drehscheibe organisieren: Die Einrichtung zusätzlicher Halteorte Bahnhof West und Ost sind dann sinnvoll, wenn sich die Umsteige-Fusswege nicht verlängern. Dies kann gelingen, wenn die Bus-Durchmesserlinien jeweils zwei der drei Bahnhofs-Haltestellen miteinander verbinden. An verschiedenen Orten endende Radiallinien lehnen wir ab.	
Befragung Bemerkung zur Befragung	Allgemeine Bemerkung zur Befragung	Zwei zusätzliche Bahnhofplätze realisieren: Die Öffnung des Bahnhofs auf die zusätzlichen Bahnhofplätze Ost und West verteilt insbesondere die Personenströme in die angeschlossenen Quartiere und ermöglichen eine Entlastung des Bahnhofs Nord, was begrüssenswert ist.	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Befragung Bemerkung zur Befragung	Allgemeine Bemerkung zur Befragung	Die Verbindungen zwischen den Quartieren verbessern: Sowohl für Fussgänger wie für Radfahrer sollen direkte und sichere Wege zwischen den Quartieren eingerichtet werden, welche auf eigenen Trassen ausserhalb des motorisierten Individualverkehr zu führen sind. Die Förderung des Radverkehrs wird dann gelingen, wenn auch die Rad-Zufahrten aus den äusseren Quartieren in die Innenstadt sicher und auf MIV-unabhängigen Trassen ausgestaltet werden können.	
Befragung Bemerkung zur Befragung	Allgemeine Bemerkung zur Befragung	Das Tribschenquartier zu einem attraktiven Stadtteil entwickeln: In der aufgezeigten Testplanung wird dem Tribschenquartier eine hohe Verkehrslast aufgebürdet. Es ist zu prüfen, ob das Tribschenquartier diese Verkehrslast aufnehmen kann.	
Befragung Bemerkung zur Befragung	Allgemeine Bemerkung zur Befragung	Bereits heute mit der Umsetzung beginnen: Die Umsetzung soll so schnell wie möglich aufgenommen werden und wo immer möglich vor den Bautätigkeiten des Tiefbahnhofs erfolgen, denn die Bauphase des Tiefbahnhofs verursacht empfindliche Eingriffe in den Stadtraum. Zum Bushub Brüel sollte baldmöglichst eine Machbarkeitsstudie erarbeitet werden, mit der sowohl Klarheit über die Wirkung wie auch die räumliche Ausgestaltung erzielt wird. Es wäre sinnvoll, diese Aufgabe im demnächst startenden Entwicklungskonzept Quartierzentrum Würzenbach anzugehen.	

Sieben Grundsätze

Fragestellung	Getroffene Antwort
Beurteilen Sie den Grundsatz als Basis für die weiteren Planungen.	Stimme zu
Beurteilen Sie den Grundsatz als Basis für die weiteren Planungen.	Stimme eher zu
Beurteilen Sie den Grundsatz als Basis für die weiteren Planungen.	Stimme zu
Beurteilen Sie den Grundsatz als Basis für die weiteren Planungen.	Stimme zu
Beurteilen Sie den Grundsatz als Basis für die weiteren Planungen.	Keine Antwort
Beurteilen Sie den Grundsatz als Basis für die weiteren Planungen.	Stimme zu
Beurteilen Sie den Grundsatz als Basis für die weiteren Planungen.	Stimme zu