

Lösungsideen

zur Carproblematik in der Stadt Luzern

Zusammengestellt durch den

Verein gegen das Parkhaus Musegg und für sinnvolle Lösungen
Zuhanden des Luzerner Stadtrates und der Arbeitsgruppen Carparking.

Der Verein gegen das Parkhaus Musegg und für sinnvolle Lösungen ist eine Bewegung aus der Stadtbevölkerung und als solche fordern wir, dass die Stimmen aus der Bevölkerung in die Entscheidungsprozesse miteinbezogen werden.

In einem Leserbrief in der NLZ hat der Vorstand des Vereins die Bevölkerung der Stadt Luzern dazu aufgefordert ihre Lösungsvorschläge einzusenden. Diese wurden hier zuhanden des Stadtrates und seiner Arbeitsgruppen zusammengestellt. Im Dezember 2017 werden sie dem Stadtschreiber übergeben.

Nun liegen gegen 20 Lösungsansätze vor, einige nur angedacht, andere schon weiter gesponnen und keiner endgültig ausformuliert.

In einem beiliegenden Stadtplan im Anhang sind alle Lösungsansätze eingezeichnet. Die Nummern verweisen auf die Ausführungen dazu in diesem Dossier.

Mit der Abgabe des Dossiers fordern wir, dass Vertreter aus der städtischen Bevölkerung an den noch einzuberufenden Runden Tisch einbezogen werden. Als eine Bevölkerungsvertretung stellen sich die Mitglieder des Vorstandes und des Vereins gegen das Parkhaus Musegg und für sinnvolle Lösungen gerne zur Verfügung.

Der Vorstand



VEREIN
GEGEN DAS PARKHAUS
MUSEGG UND FÜR
SINNVOLLE LÖSUNGEN

Luzern im Dezember 2017

ÜBERLEGUNG

Die BewohnerInnen Luzerns wollen eine lebendige, vielschichtige Stadt, mit Lebens-, Erholungs- und Arbeitsräume für Alle.

Bei der wachsenden Verkehrsichte, verursacht durch alle VerkehrsteilnehmerInnen, ist dieses Ziel eine grosse Herausforderung.

Die Verkehrsknotenpunkte der Stadt Luzern sind überlastet. Bei den Ein- und Ausfahrten und an den Hauptachsen staut sich der Verkehr und bildet über mehrere Stunden Staus bis weit in die Innenstadt hinein und in die Agglomeration hinaus. Diese belasten das Leben und Arbeiten der Bevölkerung in der Stadt Luzern und in ihren Agglomerationen. Und je länger je mehr leidet auch die Attraktivität der Touristenstadt Luzern.

Das Parkhaus Musegg, sowie weitere Parkhäuser in der Innenstadt, sind keine Lösungen. Sie verursachen neue Verkehrsprobleme, da sie den bestehenden und weiteren zusätzlichen Mehrverkehr in die Stadt hineinbringen. Zudem verursachen sie hohe Mehrbelastungen im Bereich der Immissionen (Abgas, Staub, Lärm) und des Risikos (Planung, Bau, Unterhalt, Finanzen).

ALLGEMEINER LÖSUNGSANSATZ

Die Verkehrsknotenpunkte der Stadt Luzern müssen entlastet werden, indem ein Teil des Verkehrs an der Peripherie, in der Nähe der Autobahnen im Norden und im Süden abzufangen ist.

Von dort sollen die BesucherInnen mit schnellen und attraktiven Shuttlesystemen in die Innenstadt geleitet werden. Dieses kann mit U- und S-Bahn-System, Seilbahnen oder Liftsysteme verwirklicht werden. Dafür sind politische Allianzen mit Gemeinden, dem Kanton, dem Bund und der Wirtschaft zu schmieden.

DENKBARE UMSETZUNGEN

Um eine nachhaltig befriedigende und Zukunftstaugliche Lösungen zu finden braucht es Visionen und Investitionen. Hier allgemein zusammengefasst die eingegangenen Inputs aus der Bevölkerung:

Kurz- und Mittelfristig

sollten alle bereits bestehenden Möglichkeiten geprüft werden, welche die Verkehrsichte verringern und das Carproblem entschärfen. Dies fordert Kreativität und vorübergehende Flexibilität von allen BewohnerInnen der Stadt.

Parteiideologische Machtkämpfe sind zu unterlassen, sachlich vorgehende Arbeitsgruppen haben fundierte Lösungen zu erarbeiten und die Bevölkerung soll dabei einbezogen werden.

Auch Kurz- und Mittelfristige Lösungen sollen nachhaltig sein und langfristigen Zielen nicht

im Wege stehen, sondern als ergänzende Massnahmen verstanden werden.

Eine verbindliche und verlässliche Zusammenarbeit ist über die Gemeindegrenzen der Stadt Luzern hinaus absolut notwendig. Es wird auch keine Innerstädtischen Lösungen ohne den Einbezug der Agglomerationen geben können.

Als langfristige Lösung

können an den Peripherien, nahe der bestehenden Autobahnen, in den Gewerbe- und Industriezonen Parkhäuser und Terminals für Car's und PW's geplant werden.

Mit attraktiven unterirdischen und/oder überirdischen Shuttlebahnsystemen, werden Personen und Güter von diesen Terminals ins Zentrum geführt (wie z.B. beim 'People mover' zwischen den Terminals am Flughafen Zürich).

Diese Fahrstrecken sollten ausbaubar und in das Gesamt-Verkehrsnetz integriert werden. Es sind Lösungen zu finden, an denen sich mehrere Partner beteiligen, welche diese inhaltlich mittragen und mitfinanzieren (Gemeinden der Agglomeration, der Kanton, der Bund, die Wirtschaft als auch Mobilitätsanbieter wie SBB, Zentralbahn, SOB und Sharingsysteme wie Mobility u.ä.

Weiterführende Massnahmen zur dichten Tourismussituation

In der Stadt Luzern ist der Ausbau eines Übernachtungs-Tourismus zu fördern und weniger Unterstützung beim Tagestourismus zu leisten.

Mehr Raum am Knotenpunkt Schwanenplatz durch gezielte Aufschüttung des Seeufers.

Dezentralisierte Uhren-, Souvenir- und Schoggi-Shops, damit sich nicht alle in der Altstadt konzentrieren und sich die Massen besser verteilen (mit neuen Anreizen wie z.Bsp. Panoramafotos der Stadt Luzern, oder Melkmaschine mit Kuhattrappe, ect...als Hintergrund für Selfies). Dazu gehören weitere mobile Bijoutiers- und Souvenirläden bei den Carhaltestellen.

Gondelbahnfahrt vom Bahnhof –Ibach–Bahnhof (oder wo technisch und politisch möglich, touristisch und verkehrstechnisch sinnvoll)

Weitere Inputs

Zusätzlich könnten die Zufahrten ins Stadtzentrum analog den Zufahrten in die Altstadt geregelt werden: zu bestimmten Zeiten und kostenpflichtig.

Ein erschwerter Zugang, oder gar ein Verbot für Schwererverkehr und Dieselmotoren im Stadtzentrum, analog zu den Diskussionen in Deutschland, wäre zu überlegen. (fen Zürich).

Autofreie Sonntage in der Stadt Luzern organisieren: Was könnte entstehen, wenn...

Inhaltsverzeichnis

Seite		Projekt Nummer
7	Alles gehört zusammen, Edi von Deschwanden	1
8	Parhäuser ausserhalb_Edwin Felber	2
9	Parkflächen unter die Oberfläche_Therese Bättig	3
10	Unter die Allmend_Werner Setz	4
11	Park and Ride_Joseph Kronenberg	5
12	Roadpricing_Alex Willener	6
13	Gondelbahn_Toni Bucher	7
14	Laufband zum Schwanenplatz_Bruno Rinderknecht	8
15	Bestehende Parkanlagen ausbauen_R. u. H. Kissling	9
16	Lösung ohne grossen Aufwand_A.Stäuble	10
17-19	Neben, unter oder über der Autobahn_L.Wagner	11
20	Ausbaubares Metronetz_Walter Albrecht	12
21	Parkhaus Lochhof_Hanspeter Konrad	13
22	Über den Geleisen_Marie-Louise Hartmann	14
23-25	Luzerner U-Bahn_Jim Binnenkade	15
26-27	City-Train, Peoplemover und mehr Raum_G.Gyr	16
29	Metro verbindet	17
	BH Emmenbrücke–Ibach Parking–BHLuzern_H.Müller	
30	Stadtplan mit Projektpositionen	

1

Edi von Deschwanden; Bauingenieur HTL
Deschwanden Nietlispach
mail: caro.ed@hispeed.ch
Blog_verkehrluzern.blogspot.com

Alles gehört zusammen

Keine Autos in der Innenstadt / Parkhaus im Ibach mit Gondelbahn in die Innenstadt / Ausbau Emmenbrücke Bahnhof anstelle Tiefbahnhof

Als längerfristiges Ziel: die Innenstadt muss vom privaten Autoverkehr befreit werden. Dazu gehört auch, dass die Seebrücke für diesen gesperrt wird. Innenstädte mit Privatverkehr sind keine Zukunftsperspektive, er braucht zu viel Platz und den gibt es nicht. Ohne Privatverkehr hätten wir genügend Platz für Velos und Fussgänger. Was gäbe das für Gestaltungsmöglichkeiten an unserem See, was könnten wir da für eine Atmosphäre schaffen für uns und die Touristen, ohne Privatautos.

Da wären noch die Parkplätze: Wir bauen im Ibach ein grosses Parkhaus, für PW und Cars. Die Erschliessung ins Zentrum realisieren wir mit einer Gondelbahn. Stellen Sie sich den Hype vor mit einer Fahrt über Friedental und Museggmauer, mit Blick auf See und Berge. Besser können wir unsere Stadt nicht verkaufen. Zudem wäre eine Gondelbahn etwa 10x billiger als eine Metro. Die Fahrt in einer luftigen, nahezu geräuschlosen Gondel, mit wunderbarer Aussicht, nicht zu vergleichen mit der in einer betongrauen Metro.

Das ist ein Konzept das man weiterverfolgen muss. Gondelbahnen sind keine Utopie, das ist machbar. Schon 2010 hat sich die Gemeinde Kriens mit der Idee einer Gondelbahn befasst. (siehe LNZ 29.06.2013) Dazu kommen realisierte Projekte in La Paz und Algier mit ähnlichen topografischen Verhältnissen wie bei uns. Es ist der richtige Zeitpunkt um die Idee wieder aufzunehmen und gründlich zu studieren.

Im weiteren plädiere ich für eine Zugsverbindung Emmenbrücke- Ebikon, via Rotsee.

7 Fliegen auf einen Schlag:

1. Wir bekommen bessere Zugsverbindung ins Tessin.
2. Wir entlasten den Gütschtunnel.
3. Wir brauchen keinen Tiefbahnhof.
4. Wir bekommen eine Zugsverbindung Basel- Mailand ohne Sackbahnhof.
5. Die Reisezeiten werden verkürzt.
6. Wir entlasten den Bahnhof Luzern und das Stadtzentrum.
7. Wir sparen 2 Milliarden.

Und für ins Tessin in Emmenbrücke oder Ebikon einzusteigen ist zumutbar.

Edwin Felber
Eichenstrasse 4,
6000 Luzern
mail: edwinfelber@gmx.ch

**Es kommt nur ein Parkhaus in Frage, dass sich ausserhalb der Stadt befindet:
Ibach oder Allmend**

Ibach

Ein Parkhaus neben der ehemaligen Verbrennungsanlage Ibach.

Autobahnanschluss nach Nord und Süd bereits vorhanden.

Anschluss in die Innenstadt mit:

- Elektrobusse mit 2 Führerstände zum wechseln wie U-Bahn.
- Laufband mit automatisch versenkbarer Sitzmöglichkeiten
- Gondelbahn

Allmend Horw-Luzern

unterirdisches Parkhaus, grossflächig unter Fussballplatz oder Messeplatz.

1-2 UG im Tagbau erstellt.

Bahnhof und Busstation sind schon vorhanden.

Autobahnanschluss in Nord und Süd in der Nähe vorhanden (Horw/Kriens)

3

Therese Bättig
Lehnstrasse 15
6023 Rothenburg
mail: therese.baettig@bluewin.ch

Möglichst alle Parkflächen unter die Oberfläche.

Unter jede Strasse wo eine gute Ein- und Ausfahrt möglich ist, und während den Bauarbeiten Verkehr und Anwohner nicht zu lange beeinträchtigt werden, sollten unterirdische Parkanlagen entstehen.

Ebenso unter jedem Neubau, die Stadt beteiligt sich finanziell beim Erstellen der unterirdischen Parkflächen und erstellt selber solche unter den öffentlichen Flächen Eventuell lassen sich auch unter schon bestehenden Bauten noch Parkflächen einbauen.

Zudem sollte es in der Stadt viel mehr autofreie Strassen geben. Auch in der Neustadt mehr Einbahnstrassen mit Tempo 30 und nur wenige Transitstrassen mit gut durchdachten Signalen für fliessenden Verkehr.

Werner Setz - Setz Auto AG / www.setz-auto.ch
Neuenkirchstrasse 20b
6020 Emmenbrücke
041 289 39 38
mail: werner.setz@setz-auto.ch

Eine Parkanlage unter der Allmend

Eine Parkplatzanlage, die primär dem Tagestourismus zur Verfügung steht, kann nur an der Stadtperipherie einer nachhaltigen Lösung zugeführt werden.

Meine Vision: Eine Parkanlage unter der Allmend: Daraus ergibt sich ein kleinstmöglicher Landverlust und die Allmend ist verkehrstechnisch ideal gelegen. S-Bahn, Bus, Autobahn-aus- und Zufahrten in nächster Nähe, sogar einen Velo-Highway gibt es.

Für die Touristen braucht es eine attraktive Transportmöglichkeit in die Stadt.

Diskutiert wird u.a. eine Verlegung der Talstation der Pilatusseilbahnen ins Gebiet des Pilatusmarktes, eine solche könnte in die Stadt als Stadtgondelbahn weitergeführt werden. Solche Seilbahnen werden zur Zeit in vielen Städten Deutschland realisiert, bzw. sind in Diskussion und Planung.

Die Parkanlage auf der Allmend könnte auch als Park and Ride für auswärtige Berufsleute die in der Stadt arbeiten benutzt werden.

Weitere Synergien ergeben sich mit den Veranstaltungen auf der Allmend (Messe Luzern, Sportanlässe, Zirkus). Auch den einheimischen Touristen kann zugemutet werden diesen Car-Terminal mit diesen hervorragenden Anbindungen zu nutzen.

5

Joseph Kronenberg / dipl. Bau-Ing. SIA
Voltastrasse 41 6005 Luzern
Telefon +41 41 211 11 44
Mobile +41 79 340 68 52
mail: j.kronenberg@kroning.ch

„Park and ride“ – Anlage Allmend

Vorteile:

- Zentrumsnah
- Optimaler OeV-Anschluss an VBL und moderner 2-spuriger Zentralbahnanschluss als Metro (künftig im 7 Minutentakt) und zu Fuss ab Parkanlage leicht erreichbar.
- Multifunktionsanlage für Tourismus, private und öffentliche Veranstaltungen auf dem Areal Allmend (Messen, Sport, Freizeit usw.)
- A2-Autobahn Zu- und Wegfahrt in unmittelbarer Nähe
- Touristenbusse fahren nicht mehr ins Stadtzentrum
- Keine zusätzlichen Infrastrukturanlagen erforderlich!

Nachteile:

- Personenumstieg von Parkanlage in OeV oder umgekehrt
- Logistik im Bahnhof Luzern (neue Touristenströme)

Fazit:

Die Standortfrage auf der Allmend ist sehr heikel, das ist mir bewusst. Einen geeigneteren Standort im Raum Luzern sehe ich nicht.

Doch lohnt es sich über die grundsätzliche Machbarkeit dieser Vision und über die Verträglichkeit mit dem Erholungsgebiet Allmend auseinanderzusetzen.

Alex Willener, Luzern
mail: alex.willener@bluemail.ch

Roadpricing

Ich hatte vor Jahren verfolgt, was diesbezüglich in Bergen, London und Stockholm geschah
- damals waren die Erfahrungen durchwegs positiv:
Massive Verkehrsreduktion, keine Staus mehr usw.

Von Bergen habe ich damals gehört, dass das Road Pricing sehr viele Mittel generiert habe, die man in den Ausbau des ÖV stecken konnte. Es wäre interessant, diese Erfahrungen auszuwerten und Folgerungen für Luzern daraus zu ziehen. Ein Hindernis ist meines Wissen noch der Bund - aber auch der kann sich ja noch bewegen.

7

Toni Bucher
Bruchstrasse 60
6003 Luzern
078 80 44 22 9
mail: t_bucher@bluewin.ch

Gondelbahn

Eine Gondelbahn von Ibach bis an die Museggmauer eröffnet neue Möglichkeiten und ist realisierbar.

Bruno Rinderknecht
Ruflisbergstrasse 50
6006 Luzern
mail: bruno-rinderknecht@bluewin.ch

Laufband zum Schwanenplatz

Ein Parkhaus im Ibach mit Anschluss in die Stadt mit Tunnel und einem Laufband wie im Flughafen Kloten. Tunnel mit Videobildern der Schweiz und Reklamekästen der Uhrenbranche versehen.

Ausgang beim Schwanenplatz mit sicherem „Wau Erlebnis“ Sicht auf See und Berge.

Rosmarie Kissling, Hansjörg Kissling
Luzern
mail: hj.kissling@datacomm.ch

Bestehende Parkanlage ausbauen

Wenn es schon eine Parkmöglichkeit in der Nähe des Bahnhofs sein muss, warum nicht das Bahnhofparking P3 (Universität) in die Planung einbeziehen?

Dieses Parkhaus könnte so umgebaut werden, dass ebenerdig ein Busterminal für private Busse mit entsprechender Parkmöglichkeit entsteht mit der Anfahrt über die Zentralstrasse, Bahnhofplatz und der Ausfahrt über eine zu errichtende Strasse entlang der Geleise (Hier besteht zur Zeit noch kein Wohnquartier) Langensandstrasse-Bundesplatz-Obergrundstrasse-Autobahn.

Die Umgestaltung des Bahnhofparkings (P3) zum beschriebenen Zweck kostet wahrscheinlich einen Bruchteil eines angestrebten Parkhauses in der Altstadt. Die aussteigenden Gäste (Senioren, Touristen, usw.) befinden sich in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs mit Verbindung zur Altstadt. Zudem können in Ergänzung zum Bahnhofparking P1 genügend Parkplätze für PWs realisiert werden.

Natürlich sind auch wir für eine Verlagerung der Parkierung ausserhalb der Stadt. Ohne Zugeständnisse ist ein Ersatz für die Insellösung unsere Ansicht nach jedoch nicht möglich.

10

Andreas Stäuble
Schirmertorweg 6
6004 Luzern
079 758 51 62
mail: info@filmonauten.ch

Carproblematik; eine Lösung ohne grossen Aufwand

Cars brauchen kein Parkhaus sondern einen Ort, wo sie Parkieren können und von dem aus eine Anbindung ins Zentrum möglich ist.

Auf der Allmend sind beide Voraussetzungen gegeben:

Entlang der Horwerstrasse, zwischen Kreisel Allmend und Kreisel Waldegg, existieren bereits auf der rechten Seite stadtauswärts auf der ganzen Länge (800-1000m) temporäre Parkplätze für PKWs. Diese könnten ohne grossen Aufwand sofort als Carparking benutzt werden. Die bereits vorhandene S-Bahn sorgt für den Anschluss ins Zentrum.

In grober und grosszügiger Berechnung würde dies folgendes bedeuten:

Ausgehend von einem Streifen entlang der Horwerstrasse von 800m Länge und 25 m Breite (damit die Verkehrsfläche für Zu- und Abfahren gewährleistet ist), ergibt das eine Fläche von 20'000 m².

Davon werden ca. 8000m² als Verkehrsfläche benötigt (10mx800m)

Ein Unterstand mit WC und Verpflegungsmöglichkeit könnte eine Fläche von 25x25m benötigen = ca. 650m². (obwohl solche bereits bei der S-Bahnstation Allmend vorhanden wären)

Das ergibt eine nutzbare Fläche für Carparkplätze von: 11'350m² / Die Parkfläche eines Cars nimmt ca. 75m² in Anspruch. Somit hätten sicher 150 Cars gleichzeitig Platz.

Anbindung: die S-Bahnstation Allmend ist mit ihrer gesamten Infrastruktur nur während grosser Sportanlässe und Messen überhaupt in Benutzung. Im Alltag spielt sie keine Rolle, steht somit mit ihrer Kapazität für den Transport von Tagestouristen ins Zentrum zur Verfügung. In ca. 3-5 Min. ist das Zentrum erreicht.

Diese Idee

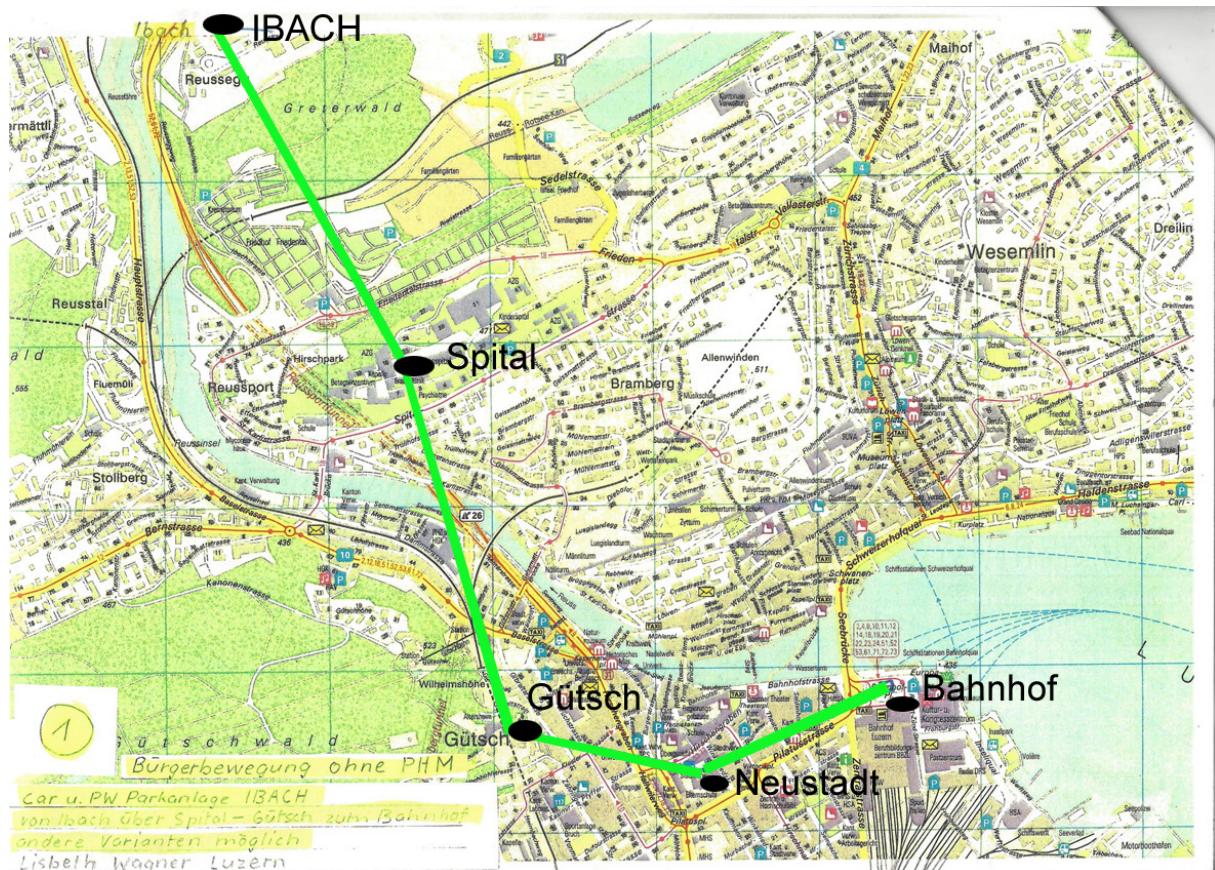
- braucht nur einen geringen baulichen und somit finanziellen Aufwand (je nach Ausführung)
- belastet kein zusätzliches Gebiet der Allmend (oder kaum und ist auf alle Fälle wieder rückbaubar)
- nutzt vorhandene Infrastrukturen aus, die freie Kapazitäten aufweist und diese somit nicht überlastet.
- ist sofort umsetzbar und bleibt auch in naher und ferner Zukunft eine praktikable Lösung
- kann bei Bedarf schnell wieder aufgelöst werden.

Lisbeth Wagner
Geissmattstrasse 1
6004 Luzern

Parkraum für Cars und Autos NEBEN, ÜBER und/ oder UNTER den Autobahnen Anbindung durch S-Bahn oder Luftseilbahn

Drei Variationen der Park and Ride Idee ausserhalb des Stadtzentrums und ausserhalb der Wohnquartiere.

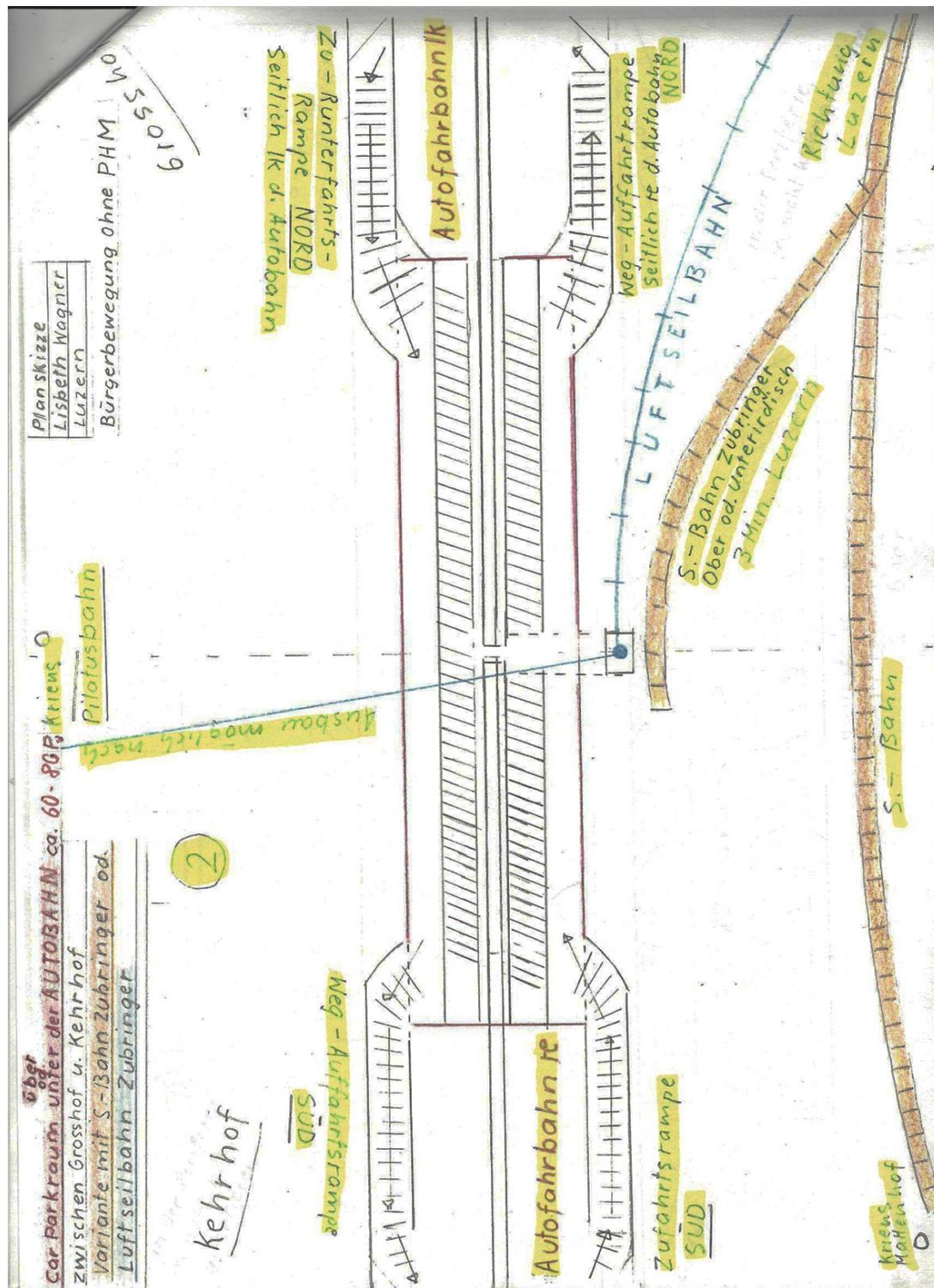
1. Parkraum für Cars und Autos im Raum Ibach / Anschluss ins Zentrum mit S-Bahn oder Luftseilbahn.



Eine Luftseilbahn von Ibach über die Höhe Greterwald zur Kuppe des Kantonsspitals zum Gütsch und von dort runter in die Stadt wäre dazu ein attraktiv touristische Attraktion.

2. Parkraum für Cars und Autos im Raum Kehrhof und Grosshof:
UNTER oder ÜBER der AUTOBAHN.

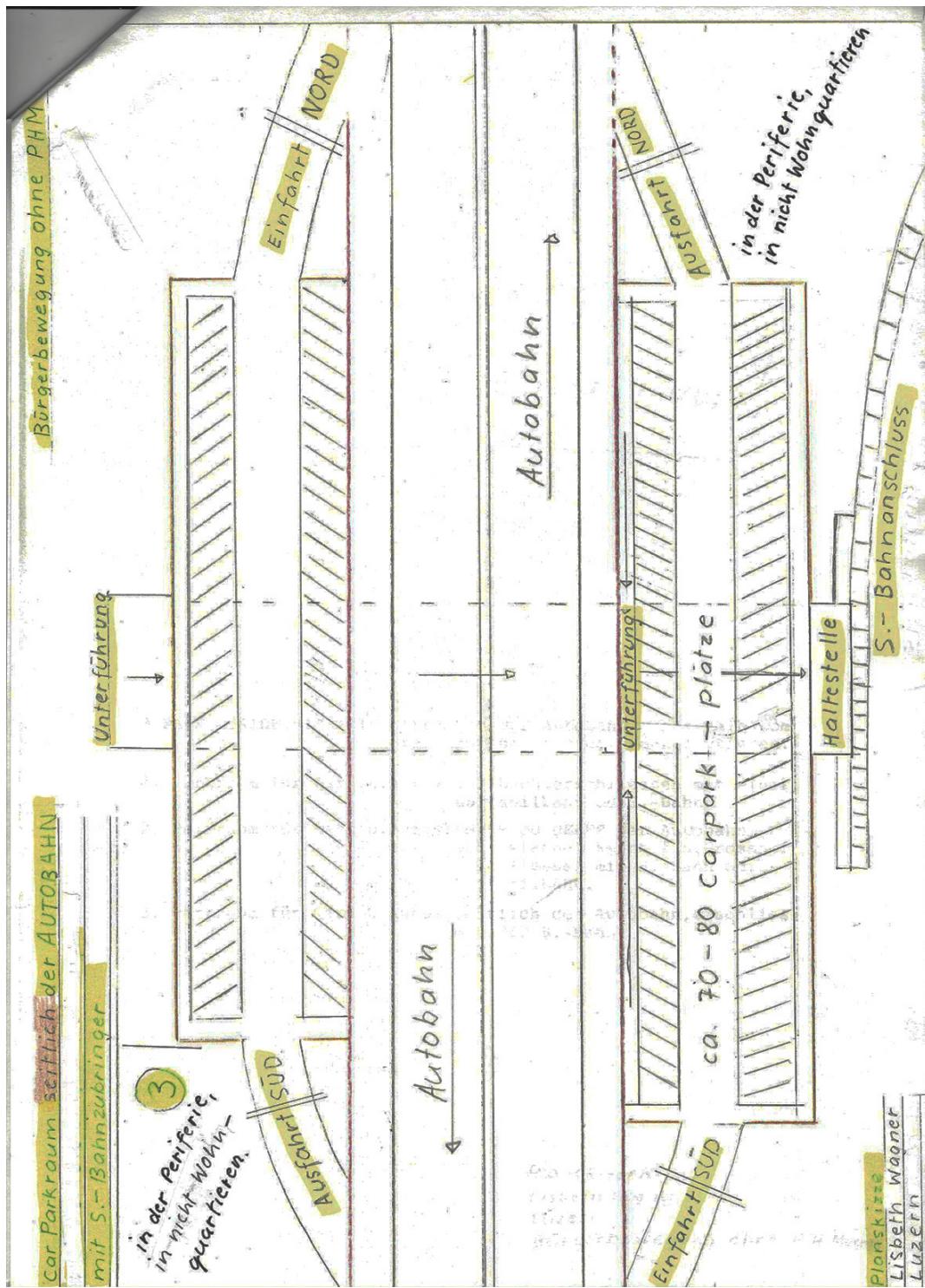
Anschluss ins Zentrum mit S-Bahn oder Luftseilbahn.



Anschluss ins Zentrum mit S-Bahn oder Luftseilbahn.

3. Parkraum für Cars und Autos im Raum Kehrhof und Grosshof:
NEBEN der Autobahn.

Anschluss ins Zentrum mit S-Bahn.



Anschluss ins Zentrum mit S-Bahn.

Walter Albrecht
 Furrengasse 5,
 6004 Luzern
 041 410 57 54;
 mail: wealbrecht@bluewin.ch

Ein Vorschlag zur zukunftsgerichteten und sinnvollen Lösung der grössten Verkehrsprobleme der Agglomeration Luzern: Ausbaubares Metronetz

Die Grundidee ist einfach:

Bei der Autobahnausfahrt Ibach-Reussegg (von Norden und Süden herkommender Autobahnanschluss) entsteht ein Grossparkhaus für Cars und Privatautos. Es hat genügend Platz für eine vermutlich noch wachsende Anzahl dieser Grossfahrzeuge und könnte eine Infrastruktur, wo sich Carchauffeure ausruhen und verpflegen können bieten. Ebenso kann die Möglichkeit für die Innen- und Aussenreinigung der Fahrzeuge, WC Anlagen für Chauffeure und Passagiere sowie Aufladestationen für Elektrofahrzeuge, erstellt werden.

Von diesem Parkhaus führt eine automatisierte, im 6-Minuten-Takt fahrende Metro, innert kürzester Frist (Fahrzeit bis ins Zentrum: 3 Minuten) zum Kantonsspital, wo Personal, Patienten und Besucher aus- und zusteigen, ohne Parkplatzsuche. Weiter geht's ins Zentrum zu Grendel/ Schwanenplatz und/oder Bahnhof/Zentralstrasse, wo die für Luzern so wichtigen Touristen in unmittelbarer Nähe der Sehenswürdigkeiten, der Shoppingmöglichkeiten, sowie der Schiffsanlegestellen und des Bahnhofs für Weiterfahrten ein- und aussteigen können. Zu den weniger frequentierten Zeiten (zwischen 01:00 und 05:00) würde alle 18 Minuten eine Metrokomposition fahren, also ein 24-Stundenbetrieb.

Auf diese Weise ist das Carparkingproblem im Zentrum weitgehend gelöst, ebenso das Parkplatzproblem des Kantonsspitals. Das Inseli wird grüner, einige der dortigen unbedingt notwendigen Garparkplätze bleiben erhalten. die Herbstmesse kann weiterhin bestehen. Auf den Hauptachsen ist wieder mehr Platz für den fürs

Gewerbe notwendigen Privatfahrzeugverkehr. Bus-, Velo- und Fussgänger sollten von dieser Lösung ebenfalls profitieren. Gewisse Buslinien könnten mit kleineren Fahrzeugen bedient werden und somit nicht mehr überlange Haltestellen benötigen. Sie würden sich und den normalen Verkehr auch weniger behindern. Andere bisher ins Zentrum fahrende Busse führen nun nur mehr bis Ibach-Reussegg. Fernbusse haben dort eine eigene Haltestelle.

Zu einem späteren Zeitpunkt könnte die Metro nach Emmenbrücke und Rothenburg Richtung Norden und nach Tribschen, Matthof und Hirtenhof Richtung Süden erweitert werden, was wiederum den Verkehrsfluss insgesamt verbessert. Diese Lösung sollte man in einer weiteren Etappe ins Auge fassen, da der Durchgangs bahnhof entweder gar nicht oder erst nach 2040-50 realisiert wird.

Auch die Achse Obernau, Kriens, Zentrum Luzern, Maihof, Ebikon etc. könnte längerfristig quer zu den ersten Schritten mit einer Metro erschlossen werden.

Es würde bei raschem Entscheid möglich, zumindest das ursprüngliche Projekt Metro bis 2023 zu realisieren. Packen wir es an!

Hanspeter KONRAD
Bauingenieur, HAT
Schaubus 12

Die Bauingenieure E. Kiener und HP. Konrad haben bereits im Jahr 1988 folgenden Lösungsvorschlag dem Tiefbauamt Luzern eingereicht.

Parkhaus Lochhof

Ein Parkhaus im Lochhof direkt unterhalb dem Friedental, vis à vie Reussbühl. Hier besteht schon der vollständige Autobahnanschluss von der Nord- und Südseite. Ein zu erstellender Tunnel für einen Pendelzug könnte die Personen zur Station unter der Egg und mit einem Lift seitlich der Rathausstreppe direkt zum Rathausplatz in mitten des Stadtzentrums befördern.

Baufakten:

800 PW-Parkplätze und 30 Car-Parkplätze auf Dach der Einstellhalle auf der ganzen Tunnellänge.

Ein Pendelzug von ca. 14m Länge und im 9. Min. Takt zur Innenstadt könnte in der Stunde gut 1000 Personen transportieren.

- Es entstünde weniger Autoverkehr, Lärm, Staus und somit bessere Busverbindungen in die Stadt.
- Die Altstadt würde an Einkaufs- und Flanierqualität gewinnen.
- Die geplante Nordtangente könnte mit Tunnelportal und Linienführung nebeneinander ohne Problem realisiert werden.
- Es entstünde auch kein Konflikt mit dem GotthardSBB-Bahntunnel.
- Eine Tunnelstation unter der bestehenden Parkplatz-Liftanlage vom Kantonsspital könnte auch dessen Parkplatzangebot erweitern.
- Die Parkplätze und der Pendelzug könnten auch den Friedentalbesuchern, sowie von Freizeitwandern/ausflüglern benutzt werden.
- Die damalige Kostenbilanz hatte ein positives Ergebnis ergeben, sicher sind die Detailpläne im Tiefbauamt Luzern noch archiviert. Zum Teil kann auch ich sie zur Verfügung stellen.
- Ich bin von unserem Vorschlag von damals noch immer überzeugt.

Marie-Louise Hartmann,
Malters

Carparkplätze über den Geleisen

Mit dem Metroprojekt wäre auch die Verkehrsmisere beim Kantonsspital behoben worden. Bedauerlich, dass dies Projekt kein Gehör fand.

Mein Vorschlag:

Über den Abstellgeleisen, in der Gegend Rösslimatt, hinter der Passarelle vom Bahnhof zum Inseli, könnte mit einer Ueberdachung eine Lösung entstehen.

Die SBB würde möglicherweise auch Interesse an dieser Idee zeigen.

Als bald 80ig jährige schätze ich einen kurzen Weg vom Bahnhof zum Einstiegeort für die Reisecars.

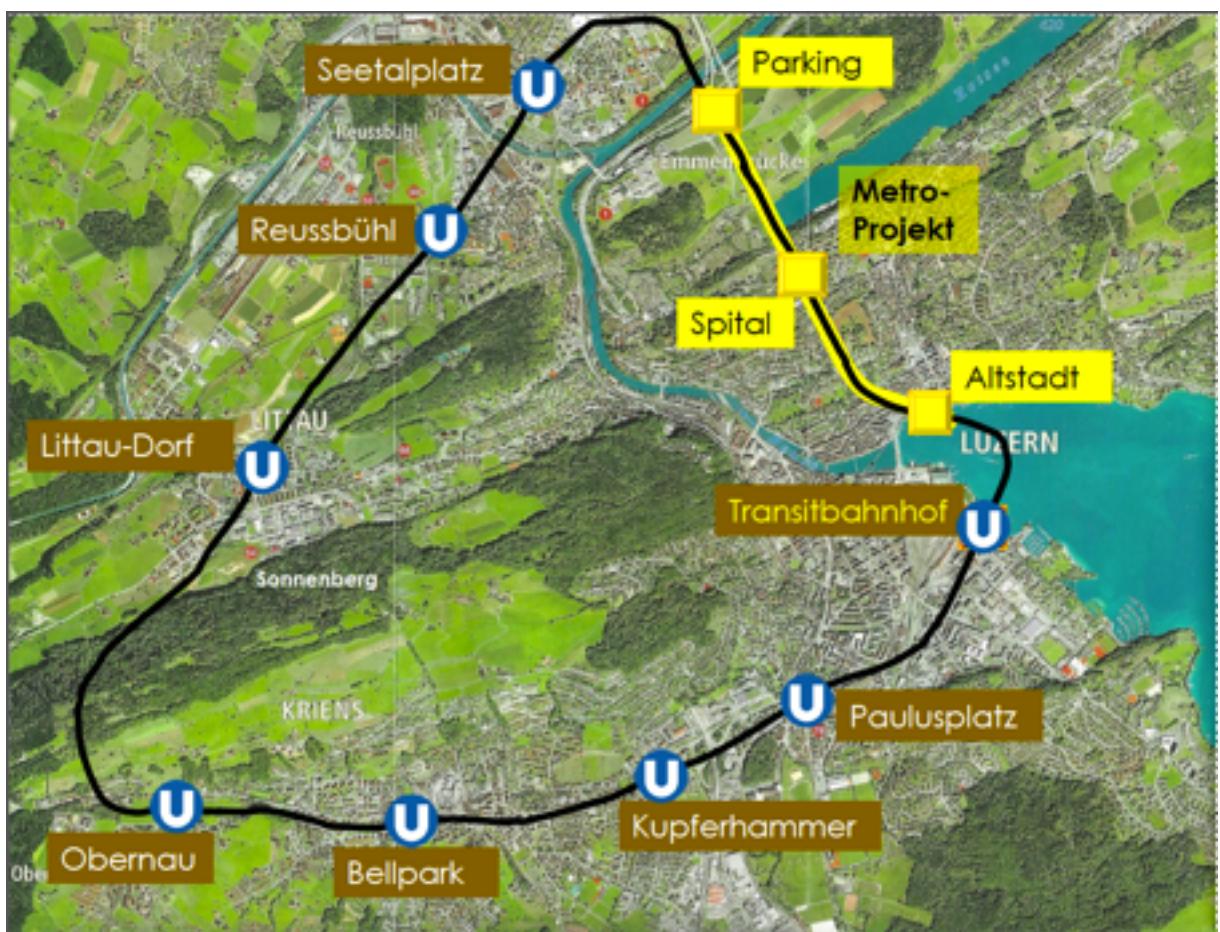
Diese Variante würde auch den Verkehr über den Bahnhofplatz und die Seebrücke entlasten, da An-und Abfahren anders geführt werden könnten.

15

Jim Binnenkade
Brambergstrasse 22
6004 Luzern
041 410 62 09
mail: binnenkade@bluewin.ch

Luzerner U-Bahn - mit Parkierung

Ein Luzerner U-Bahnprojekt vermag viele anstehende und kommende Probleme zu lösen und vermag die Verkehrssituation in Stadt und Agglomeration zukunftstauglich zu beruhigen.



U-Bahn Netz wird ergänzt mit Parkierungsanlagen für PW's und Cars an den verkehrsstrategisch richtigen und wichtigen Punkten; an den Einfallstoren zur Stadt. Emmenbrücke und Ibach (Luzern Nord), Allmend (Luzern Süd).

U-Bahn Netz und Parkierungsanlagen können in die Strategie 2030+ eingebaut werden und ergänzen diese sinnvoll.

Als erste Etappierung eignet sich die Parkstation Ibach mit U-Bahn (Metro) Teilanschluss in die Altstadt:



Erläuterung, Grobberechnungen und Vorteile

In Luzern und Agglomeration gibt es täglich etwas mehr als 38'000 Pendler. Davon nutzen 17'000 den öffentlichen Verkehr (ÖV). Die übrigen 21'000 nutzen den motorisierten Individualverkehr (MIV).

In Zukunft wird eine Erhöhung der ÖV Nutzung angestrebt: wenn die Hälfte der MIV Nutzer auf den ÖV umsteigen, wird die notwendige Kapazität des ÖV auf ca. 28'000 Fahrgäste ansteigen. Zur Rushhour sind dies ca. 7'600 Personen in beide Richtungen. Das entspricht etwa 17- 20 Millionen Personen im Jahr die zu transportieren sind.

Die U-Bahn kann als VAL-System betrieben werden:

Als Vollautomatische Zugskomposition z.B à la Metro in Lille. Mit 18 Kompositionen bei einem 5 min. Takt ist eine ganze Runde auf der U-Bahnstrecke bei 20km/h in 42 Min. gefahren. Bei doppelspuriger Verkehrsführung im Gegenverkehr kann so der weitest entfernte Punkt innerhalb von 20 Min erreicht werden.

Tunnel Innendurchmesser ca. 7.80 m / tiefe unter Terrain durchschnittlich ca. 16 m
Bahnhofslänge ca. 60 m lang und 19m breit / Zugskomposition: zwei zusammenhängende 26m Wagons = 52 m/ Breite ca. 2.10 (Höhe ca. 3.20). Die Kapazität pro Zugkomposition liegt so bei bis 316 Personen.

Die Vorteile sind zahlreich und massiv:

Grosse Entlastung des oberirdischen Stadtverkehrs:
Verkehrsberuhigung mit gleichzeitiger Leistungssteigerung.

Agglomerationen wie Kriens und Littau-Dorf werden ins U/S-Bahnnetz integriert und werden so Teil des Lebens- und Wirtschaftsraums der Stadt Luzern. Orte wie Obernau und Reussbühl werden als Lebens- und Arbeitsraum attraktiver.

Das Metroprojekt kann integriert werden, die Erreichbarkeit des Spitals erhöht und dessen Parksituation vor Ort wird entschärft.

Kann mit dem Projekt des Tiefbahnhofs/ Durchgangsbahnhofs kombiniert werden. Sie ergänzen sich sinnvoll.

Die Finanzierung wird durch breite Kreise abgestützt, da viele Player mit dabei sein müssen (Stadt, Kanton, Bund, Bahnen und die Wirtschaft).

Grosses längerfristiges Projekt welches breiten Wirtschaftskreisen in der ganzen Region Auftrieb geben kann.

Grob geschätzter Kostenpunkt: ca 1,2 Milliarden.

Da unterirdisch, wird der knappe Raum oberhalb nicht belastet.

Umweltverträglich und nachhaltig.

Weiter ausbaubar in naher und ferner Zukunft.

In den unterirdischen Stationen können an das regionale Gewerbe Ladenflächen vermietet werden.



Gabriela Gyr
Schirmertorweg 6
6004 Luzern
mail: gabrielagyr@gmx.net

CITY-TRAIN

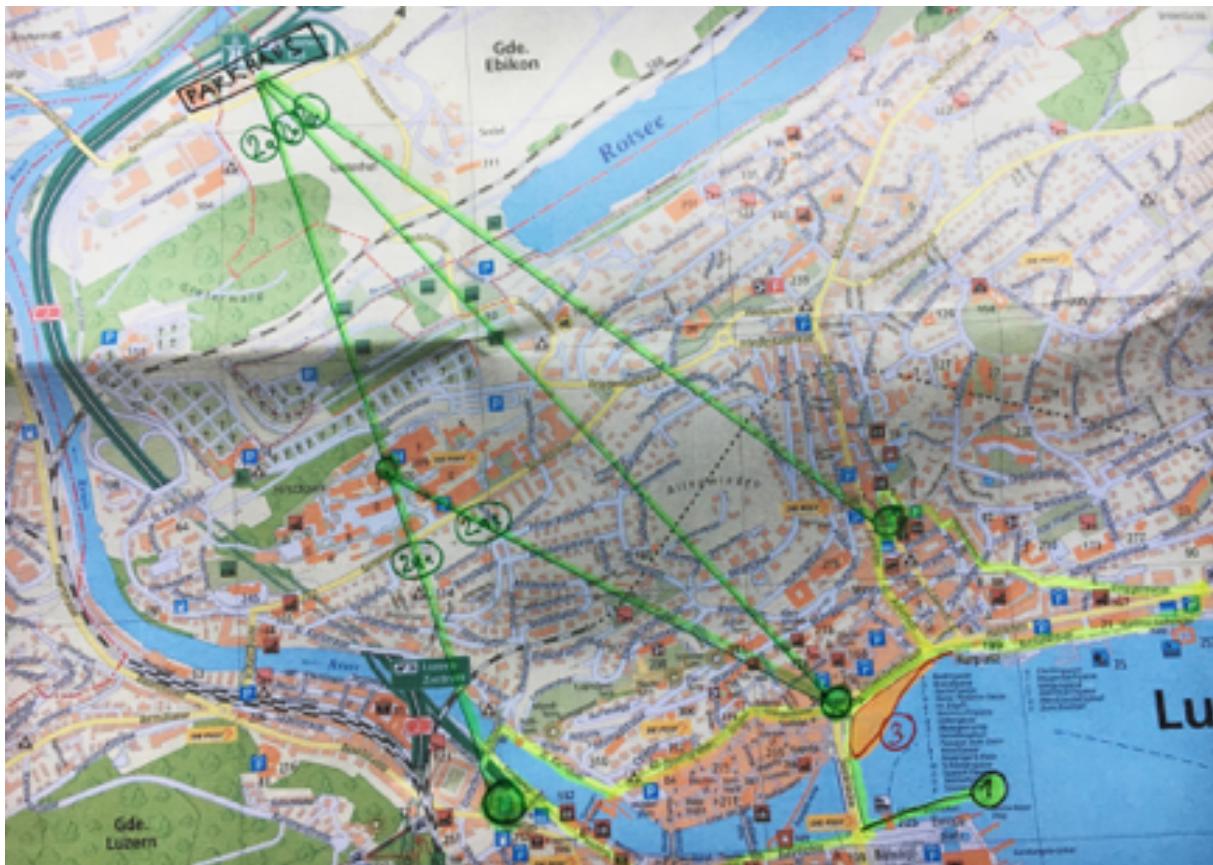
- 1 Ausbau City-Train zu einem Hopp-on-Hopp-off-System.
Zusätzlicher Carterminal im EG des Kasernenplatz-Parkhaus

PEOPLEMOVER

- 2 Parkhaus Ibach mit unterirdischem Peoplemover
Variante 2a1: Parking Ibach - Kantonspital - Kasernenplatz
Variante 2a2: Parking Ibach - Kantonspital -Schwanenplatz
Variante 2b: Parking Ibach - Schwanenplatz
Variante 2b: Parking Ibach - Löwenplatz

RAUM

- 3 Ausbau Schwanenplatz
Aufschüttung des Ufers- Mehr Raum zum Warten und Verweilen



1

Ausbau City-Train zu einem Hopp-on-Hopp-off-System (Kurzfristiger Lösungsansatz)

Zusätzlicher Carterminal im EG des Kasernenplatz-Parkhaus (Parkhaus Altstadt)

Citytrain soll zu einem Hopp-On-Hopp-Off-System ausgebaut werden.

Dabei soll er in sehr engem Takt die verschiedenen Touristenhotspots, Carstandorte und Shoppingausgangsorte verbinden.

Der City-Train soll für Tourismusanbieter und Privatpersonen zum Parkieren an verschiedenen und alternativen Standorten Anreize schaffen. Deshalb sollte er kostengünstig sein (oder gratis, wenn man bestimmte Standorte zum Parkieren benutzt)

Zusätzlicher Carterminal im Parkhaus Kasernenplatz (Mittelfristige Zwischenlösung)

Als weiterer Halteplatz für Cars könnte das EG des Parkhauses am Kasernenplatz umgebaut werden. Auch von hier aus könnte der City-Train Touristen durch die Innenstadt fahren. Der Anreiz für die Touristen sollte sein: Mit den Cars kommen sie nicht in die Innenstadt. Mit dem City-Train aber schon!

2

Parkhaus Ibach mit unterirdischem People mover (Längerfristiger Lösungsansatz)

Das Parkhaus Ibach soll einen Teil des Verkehrs vor der Stadt Luzern abfangen, um die steigende Verkehrsbelastung auf den Strassen in Stadt und Agglomeration zu reduzieren.

Das Parkhaus Ibach soll für Carterminals, Carparking und PW's konzipiert werden.

Das Parkhaus Ibach soll ein einladender Ort zum Warten sein; mit Aussichtsterrasse, Cafés, Souveniershops, Take-aways und Waschräumen.

Der People mover verbindet unterirdisch das Parkhaus Ibach mit der Innenstadt.

Der People mover ist ein unterirdischer Shuttle wie der, welcher die Flughafenterminals in Zürich-Kloten miteinander verbindet.

Variante 2a1: Parking Ibach - Kantonspital - Kasernenplatz

Variante 2a2: Parking Ibach - Kantonspital -Schwanenplatz

Variante 2b: Parking Ibach - Schwanenplatz

Variante 2b: Parking Ibach - Löwenplatz

3

Ausbau Schwanenplatz

Der Schwanenplatz bildet das Einfallstor zur Altstadt.

Durch Raumgewinnung soll hier der Dichtestress vermindert werden.

Durch das Aufschütten des Seeufers auf der Höhe des Schwanenplatzes soll mehr Raum zum Umsteigen und Verweilen gewonnen werden.



Hardy Müller, Neuenkirch
 Sonnenlandweg 3
 62 Neuenkirch/ LU

Metro verbindet Bahnhof Emmenbrücke - Ibach Parking – Bahnhof Luzern Möglicher Ersatz für Tiefbahnhof?

Für die Verkehrsproblematik in Luzern muss eine neue Lösung gefunden werden.

Denn das Inseli entfällt als Carparkplatz nach dem Volksentscheid. Das Musegg-Parking wird bekämpft und hat zudem schlechte Zufahrtsstrassen. Ein Parking unter dem Schwei-zerhofquai ist unrealistisch, es bringt zudem alle Cars und Autos mitten in die Stadt. Der Tiefbahnhof Luzern wurde von Bund auf die lange Bank geschoben und kostet extrem viel. Busreisen werden in Zukunft zunehmen (Flixbus, Domoreisen, ect). Also braucht es einen neuen Busterminal, der mit ÖV und Auto gut erreichbar ist.

Meine Idee zu diesem Thema:

Es wird ein grosses Parkhaus im Ibach erstellt.

Dabei muss auch ein Busterminal sein. Selbstverständlich auch WC-Anlagen, ein War-teraum für Reisende und eine kleine Cafeteria. Erschlossen wird das Ibach-Parking mittels Autobahnanschluss und Metro Luzern.

Die Metro Luzern sollte im Endausbau vom Bahnhof Luzern bis zum Bahnhof Emmenbrücke führen. Dabei sind folgende Haltestellen vorgesehen: Bahnhof Luzern-Schwanenplatz- Kan-tonsspital-IbachParking- Bahnhof Emmenbrücke.

In einer ersten Etappe wird die Metro Luzern nur das Ibach-Parking via Kantonsspital mit dem Schwanenplatz verbinden.

Der Rest folgt in einer zweiten Etappe.

Dann könnte von einem neu gestalteten Bahnhof Emmenbrücke aus mittels Tunnel durch den Sedel ein Anschluss an die Rontaler SBB-Strecke gebaut werden. Vermutlich könnte damit sogar auf den Tiefbahnhof verzichtet werden, da ja Emmenbrücke und Luzern via Metro verbunden wären.

Ich sehe bei diesem Projekt folgende Vorteile:

Weniger Autos in der Stadt, weniger Reisecars in der Stadt, Parking direkt an Autobahnanschluss, eventuell sogar Verzicht auf den Tiefbahnhof Luzern- und die Erschliessung von Seetalplatz und Viscosistadt mit der Metro.

Legende zu den Projektideen aus der Bevölkerung

Alles gehört zusammen, Edi von Deschwanden	1
Parhäuser ausserhalb_Edwin Felber	2
Parkflächen unter die Oberfläche_Therese Bättig	3
Unter die Allmend_Werner Setz	4
Park and Ride_Joseph Kronenberg	5
Roadpricing_Alex Willener	6
Gondelbahn_Toni Bucher	7
Laufband zum Schwanenplatz_Bruno Rinderknecht	8
Bestehende Parkanlagen ausbauen_R. u. H. Kissling	9
Lösung ohne grossen Aufwand_A.Stäuble	10
Neben, unter oder über der Autobahn_L.Wagner	11
Ausbaubares Metronetz_Walter Albrecht	12
Parkhaus Lochhof_Hanspeter Konrad	13
Über den Geleisen_Marie-Louise Hartmann	14
Luzerner U-Bahn_Jim Binnenkade	15
City-Train, Peoplemover und mehr Raum_G.Gyr	16
Metro verbindet	17
BH Emmenbrücke–Ibach Parking–BHLuzern_H.Müller	

Stadtplan von Luzern mit Projektpositionen

