

Testplanung Durchgangsbahnhof Luzern

Auswertung der schriftlichen Stellungnahmen

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
--------------	---------------------------------	----------

Rückmeldungen zum Schlussbericht

1 Einleitung Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040»		
Verkehrsbetriebe Luzern vbl Leiter Angebot 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Bemerkung</p> <p>Begründung Dank für die Möglichkeit der Mitarbeit von Daniel Walker (Leiter Angebot) in der Testplanung. Damit konnten Inputs seitens VBL bereits früh in der Planung eingegeben und berücksichtigt werden. Die Rückmeldungen im Rahmen dieser Stellungnahme sind Ergänzungen dazu.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Bezüglich der Auswirkungen auf das Verkehrssystem, der Realisierbarkeit und Umsetzung der Vorschläge und Massnahmen bestehen aus Sicht VVL Unsicherheiten und Vorbehalte. Bevor Entscheide zum Verkehrssystem allgemein und zum Bussystem im Besonderen gefällt werden, sind daher folgende Studien zu erarbeiten: - Gesamtverkehrliche Überprüfung Empfehlungen Testplanung DBL (Lead Kanton Luzern) - Bus 2040 (Lead VVL)</p> <p>Begründung Die meisten der vorgeschlagenen Anpassungen am Bussystem sind nur umsetzbar, wenn es gelingt, vorgängig den MIV zu reduzieren. Aufgrund dieser Abhängigkeit ist es essentiell, dass fachlich fundierte Grundlagen und politisch breit abgestützte Zielsetzungen zum Gesamtverkehr vorliegen, bevor Entscheide zum Bussystem gefällt werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt sieht diese Vorbehalte und Zusammenhänge und ist daran interessiert, dass diese Grundlagen möglichst bald vorliegen, da sie für weiterführende Arbeiten zentral sind. Die entsprechenden Arbeiten sind gestartet worden; die Modellierung im Verkehrsmodell des Kantons wird helfen, die Auswirkungen zu beurteilen.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee LSVV 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Da wir grundsätzliche Bemerkungen haben, erlauben wir uns diese In brieflicher Form abzugeben</p> <p>Begründung (vgl. Anhang)</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Wir danken für die ausführlichen Überlegungen. Im Wissen darum, dass mit der Testplanung nicht alle Themen wie z.B. Stadtklima und Biodiversität bereits in genügender Tiefe behandelt sind, ist die Stadt jedoch der Meinung, dass sie durchaus Ziele definiert und wesentliche Antworten aufgrund der Testplanungsergebnisse gefunden hat. Es bleiben aber weiterhin viele Fragen offen, die im Weiteren unter Einbezug mit allen Partnern zu klären sind. Die Komplexität des Projekts ist gross und die Stadt wird sich in Hinblick auf den B+A II, der im Frühling 2022 dem Parlament vorgelegt werden soll, Gedanken zur zukünftigen Organisation machen müssen. Doch vieles kann die Stadt nicht alleine, der Lead für das Infrastrukturprojekt liegt beim BAV /SBB und viele Themen wie Mobilität sind nur gemeinsam mit zb, Kanton, VVL zu bearbeiten. Die Handlungsmöglichkeiten der Stadt sind somit begrenzt, auch was die Zielfestlegung und Partizipation betrifft. Inwieweit ein Durchgangsbahnhof die Kriterien der Nachhaltigkeit erfüllt, ist ein Diskurs, der auf nationaler Ebene unter Einbezug der Bahninfrastruktur zu führen ist. Die Stadt hat ein grosses Interesse daran, diese Verkehrsinfrastruktur möglichst stadtverträglich unter Berücksichtigung der aktuellen und künftigen Herausforderungen in den Stadtraum zu integrieren.</p>
<p>Stadtbaukommission Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Die SBK verdankt die sehr gute Präsentation und begrüsst die breite und offene Diskussion rund um die Auswirkungen des Projekts. Wie einst die Abdringung des Bahnhofs Ende des 19. Jahrhunderts die Entwicklung der heutigen Stadt erst ermöglichte, sieht sie im eigentlich unterirdischen Infrastrukturprojekt eine riesige Chance und Potenzial für eine zukunftsgerichtete und gesamtheitlich städtebauliche, frei-räumliche, verkehrliche und architektonische Entwicklung im Herzen der Stadt. Die SBK unterstützt die Ziele der Testplanung vollumfänglich und fordert die Stadt auf, diese selbstbewusst gegen die technischen Vorgaben und die latente Gefahr, dass der daraus ableitbare Fokus auf die reinen Infrastrukturbauten überhand nehmen kann, aus dem Projekt zu verteidigen bzw. deren Umsetzung gleichwertig und für eine zukünftige Entwicklung der Stadt wirksam einzufordern. Besonders hervor hebt sie dabei, die sich jetzt bietende Chance, den Bahnhof über die zwei neuen Plätze an die umliegenden Quartiere anzubinden. Wichtig ist, dass die Ergebnisse aus der Testplanung nun möglichst konkret in das Entwicklungskonzept eingearbeitet werden und dass für die Umsetzung der einzelnen Massnahmen entsprechende qualitätssichernde Konkurrenzverfahren eingefordert werden. Unbedingt soll auch darüber nachgedacht werden, wie in einem Begleitgremium die Interessen der Stadt nachhaltig vertreten und befördert werden können. Braucht es dazu allenfalls ein spezifisches Mandat innerhalb der Stadtplanung?</p> <p>Begründung -</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Besten Dank für die Stellungnahme. Die Stadt ist bestrebt, sich auch im weiteren Verlauf für eine möglichst optimale Einbettung der Infrastrukturbaute DBL in den Stadtraum einzusetzen. Im weiteren Verlauf wird es für die einzelnen Stadträume qualitätssichernde Verfahren brauchen. Da jedoch die Stadt nicht die alleinige Hoheit über den Stadtraum hat, sondern beispielsweise auch Kantonsstrassen betroffen sind, ist eine enge Zusammenarbeit und Abstimmung unerlässlich. Über die Knotenorganisation werden die Projekte aller Partner wie beispielsweise SBB oder Kanton Luzern koordiniert. Inwiefern beispielsweise ein städtebauliches Begleitgremium auf dieser Stufe Sinn macht, wird in der Knotenorganisation zu diskutieren sein.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten</p>	<p>Antrag / Bemerkung Empfehlungen diskutieren, Abfolge festlegen und als umzusetzende Massnahmen definieren</p> <p>Begründung Die Testplanung ist ein erster zentraler Schritt für die Weiterentwicklung von Luzern, was für die Komplexität der Aufgabe sehr geeignet und ermöglicht eine Diskussion. Vielen Dank für die gute Arbeit und das Engagement von allen Beteiligten. Nun ist es wichtig, eine Abfolge/Priorisierung festzulegen und aus den Empfehlungen verbindliche Massnahmen zu definieren. Um die nötige Stabilität in der Entwicklung des Bahnhofsrums zu erreichen sind die Anzahl von offenen Punkten so rasch wie möglich zu reduzieren und eine Einigkeit mit den betroffenen Partnern zu finden (insb. Kanton). Nur so kann die Realisierungschance des DBL gesteigert werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Im Rahmen der gemeinsamen Knotenorganisation und unter Einbezug der gemeinsam eingesetzten Stabstelle wird die Priorisierung und Festlegung der weiteren Schritte vorgenommen. Die Arbeiten dazu sind bereits gestartet.</p>
<p>Kanton Luzern Mobilitätskoordinator 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Aus kantonaler Sicht gilt es keine weiteren, aus der Testplanung abgeleitete Schritte anzugehen, bis die Erkenntnisse aus der Gesamtverkehrsstudie vorliegen und – gerade was die Beanspruchung der Kantonsstrassen betrifft – Planungssicherheit für die darauf abzustimmende Weiterführung der Testplanung besteht.</p> <p>Begründung Der DBL ist ein Jahrhundertprojekt für den Grossraum Luzern und die gesamte Zentralschweiz: Kapazitätsengpässe werden behoben, Reisezeiten verkürzt, das S-Bahnangebot ausgebaut und Flächen in der Innenstadt frei. Die Resultate aus der Testplanung sind eine erste Grundlage für weitere Planungsarbeiten, wobei nun – wie ausgeführt – im Vordergrund zu stehen hat, mit der von uns ausgelösten Gesamtverkehrsstudie die verkehrlichen Aspekte unter Einbezug auch der Stadt Luzern vertieft untersuchen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Auch die Stadt ist der Meinung, dass die Planungssicherheit erhöht werden muss, bevor weitreichende Planungen angegangen werden. Trotzdem gibt es bereits weitere Abklärungen zeitnah zu treffen, welche einen unmittelbaren Zusammenhang mit dem Vorprojekt der SBB haben, wie z.B. Vorabklärungen bzgl. einer erweiterten PU-Süd. Weiteres Abwarten könnte zu einem späteren Zeitpunkt zu Mehrkosten und Verzögerungen führen, was unbedingt zu vermeiden ist. Mit diesen Arbeiten kann daher nicht zugewartet werden.</p>
<p>(1) Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern 6006 Luzern</p> <p>(2) Quartierverein Seeburg-Würzenbach-Büttenen 6006 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung (1) Generelle Bemerkung, Hinweis</p> <p>(2) 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.</p> <p>Begründung (1) Die Ideen sind inspirierend und interessant. Es ist erkennbar, dass eine grosse Veränderung bevorsteht und die Stadt mit riesigen Auswirkungen konfrontiert sein wird. Besten Dank für die Erarbeitung der Testplanung.</p> <p>(2) Begründung nicht notwendig.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung GENERELLE VORBEMERKUNGEN ZUR VORLIEGENDEN E-STELLUNG- NAHME DES VVL Die Testplanung zum DBL zeigt verschiedene interessante Lösungsansätze zur Reorganisation des Bussystems vor, während dem Bau und nach Eröffnung des DBL auf. Bezüglich der Realisierbarkeit und Umsetzung der Vorschläge und Massnahmen bestehen aus Sicht VVL jedoch Unsicherheiten und Vorbehalte. Weil die entsprechenden Realisierungsnachweise und Machbarkeitsbeurteilungen sowie die konzeptionellen Vorstellungen zum künftigen Bussystem in Nachfolgestudien zuerst erarbeitet werden müssen bzw. in Erarbeitung sind, ist es für den VVL zum aktuellen Zeitpunkt nicht möglich, eine fundierte und abschliessende Stellungnahme zu den Ergebnissen und Empfehlungen der Testplanung DBL abzugeben. Der VVL beschränkt sich deshalb in der vorliegenden E-Stellungnahme in den einzelnen Kapiteln auf punktuelle Hinweise, Bemerkungen und offene Fragen in erster Linie den öV betreffend.</p> <p>Begründung Aktuell werden die Auswirkungen der Ergebnisse und Empfehlungen der Testplanung auf das Gesamtverkehrssystem in der Studie «Gesamtverkehrliche Überprüfung Empfehlungen Testplanung DBL» untersucht (Kanton Luzern, vif). Die Ergebnisse werden zeigen, ob und wie die im Rahmen der Testplanung stipulierten Grundsätze und Empfehlungen aus gesamtverkehrlicher Sicht überhaupt umgesetzt werden können. Demnächst startet der VVL die gesamtkantonale Studie «Bus 2040». Erst nach Vorliegen dieser Ergebnisse (ca. Herbst 2022) und unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus oben erwähnter Studie zum Gesamtverkehr können die effektiven Bedürfnisse des strassengebundenen öV im Bahnhofumfeld sowie der verfügbare Handlungsspielraum für eine Reorganisation des Bussystems in der Agglomeration und Stadt Luzern abgeschätzt werden (z.B. Anzahl Busachsen und Anzahl Bushaltestellen inkl. Haltekantenbedarf).</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Guten Tag Frau Arnold, Leider habe ich soeben festgestellt, dass ich den Mitwirkungsprozess zum DBL verpasst habe. Trotzdem möchte ich ein Anliegen als Einwohner der Stadt Luzern anbringen: Beim jetzigen Bahnhof nervt mich jedes Mal die grottenschlecht gelöste Parkierungssituation für Autofahrer, welche Personen zum oder vom Bahnhof bringen bzw. abholen möchten, als Zubringer mit Gepäck. Die drei oder vier Parklätze unmittelbar vor dem Haupteingang sind lächerlich und dauernd besetzt. Das zwingt fast zur Notlösung bei der Uni-Post, wo sich auf dem engen PP ebenfalls ein regelrechtes "Puff" und sogar gefährliche Situationen ergeben. Die Lösung dafür extra ins UG-Parking zu fahren finde ich ebenfalls eine Zumutung, wenn ich eigentlich nur jemanden abholen und dafür 5 oder 10 Min. benötigen würde, dann aber mind. doppelt so lange benötige und dafür auch noch fürstlich zu bezahlen habe (mind. 2.50Fr.!). Diese unhaltbare Situation muss bei einer Neuplanung des Verkehrsregimes unbedingt berücksichtigt werden. Dass nur mit ÖV oder gar zu Fuss oder mit dem Velo an den Bhf gefahren werden soll ist eine naive Luftschlossvorstellung aller Linken und Grünen! Auch die Taxis haben keine alleiniges Recht auf Leute mit Gepäcktransport. Meine Frage an Sie lautet: Ist dieses "Problem" bekannt bzw. bewusst und wird dem Rechnung getragen? Ist dieses Anliegen womöglich bereits aufgenommen worden?</p> <p>Es grüsst ein besorgter Bürger mit einem nicht unerheblichem Steuervolumen.</p> <p>Herzlichen Dank für Ihre Kenntnisnahme und wenn möglich einer Weiterleitung oder Aufnahme des Anliegens.</p> <p>Begründung Keine Begründung, Kontakt via Formular</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt nimmt ihr Anliegen zur Kenntnis. Eine gute funktionierende Mobilitätsdrehscheibe mit guten Umsteigebeziehungen ist ein zentrales Element bei der Bahnhofsplannung. Aufgrund der erwarteten Verdopplung der Personenströme werden in Zukunft aber vermehrt auch flächen- und energieeffiziente Verkehrsmittel bevorzugt werden müssen. Nichts desto trotz wird es insbesondere für Personen mit körperlichen Beeinträchtigungen diese Zubringerfunktion mit dem PKW erfordern (in den Planungen als Kiss+Ride bekannt). Eine entsprechende Station für Kiss+Ride soll es auch in Zukunft noch geben. Wo diese genau angeordnet sein wird, kann aufgrund des aktuellen Planungsstand noch nicht beantwortet werden. Die Parkplatzsituation muss in einem gesamtverkehrlichen Zusammenhang betrachtet werden. Eine separate Parkierungsstudie wurde durch die Stadt bereits ausgelöst.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Kanton Luzern Mobilitätskoordinator 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Im Weiteren zu beachten ist, dass verschiedene noch nicht abgeschlossene Projekte mit Einfluss auf die Mobilitätsentwicklung im Kanton Luzern bei den zukünftigen Überlegungen ebenfalls bestmöglich miteinzubeziehen sind. Das gilt namentlich für das Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» (Zumolu), mit dem die grundlegenden langfristigen strategischen Stossrichtungen zur zukünftigen Mobilität innerhalb des Kantons Luzern festgelegt werden. Basierend auf den strategischen Stossrichtungen sollen die erforderlichen Massnahmen abgeleitet und bestimmt werden. Dieses Projekt wiederum ist auf die Gesamtrevision des kantonalen Richtplans abgestimmt. Schliesslich wird auch der Planungsbericht Klima und Energie 2021 (PB Klima) – dessen Entwurf befindet sich in der Vernehmlassung – aufzeigen, mit welchen Massnahmen das Ziel netto Null Treibhausgasemissionen bis 2050 erreicht werden kann und welche Massnahmen zur Anpassung an die künftigen Klimaveränderungen notwendig sind.</p> <p>Begründung Im Bereich Verkehr und Mobilität wird dabei das Ziel einer vollständigen Dekarbonisierung verfolgt. Beide Projekte (Zumolu und PB Klima) zielen unter anderem darauf ab, im urbanen Raum flächen- und energieeffiziente Verkehrsträger, wozu auch der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Fahrradverkehr zählen, zu begünstigen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die übergeordneten strategischen Vorgaben sowohl des Bundes, des Kantons und der Stadt sind zu berücksichtigen und soweit möglich aufeinander abzustimmen (Gegenstromprinzip). Entsprechend werden u.a. auch die Arbeiten des Kantons zur "Zukunft Mobilität Luzern" (Zu-MoLu), Klimabericht, der kantonale Richtplan etc. in den weiteren Planungen zu berücksichtigen sein. Die Begünstigung der energie- und flächeneffizienten Verkehrsmittel (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) entspricht ebenfalls den städtischen Zielen und wird in der weiteren Planung aktiv integriert.</p>
<p>Quartierverein Hirschmatt-Neustadt 6003 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Oberirdische Verbindung zwischen den Quartieren Hirschmatt-Neustadt und Tribschen (uns ist nicht klar ob unsere allgemeine Rückmeldung hierhin passt, sehen aber keine Möglichkeit dies woanders bei der E-Mitwirkung zu tun)</p> <p>Begründung Siehe Anhang "Rückmeldung Testplanung DBL an Stadtrat Luzern"</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Besten Dank für die ausführliche Stellungnahme. Für den Zugang zu den Gleisen im künftig unterirdisch gelegenen Tiefbahnhof ist jedoch ein Ausbau der PU-Süd technisch erforderlich. Wichtig ist, dass diese unterirdische Passage gut gestaltet und auch bestmöglich als Quartierverbindung genutzt werden kann. Im Rahmen der nun von der Stadt in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie zur möglichen Erweiterung der PU-Süd werden verschiedene Varianten mit und ohne Veloführung sowie auch oberirdische Lösungen geprüft. Grundsätzlich könnte eine oberirdische Verbindung für zu Fussgehende auch unabhängig vom Projekt Durchgangsbahnhof geschaffen werden, was aber vollumfängliche Leistungsübernahme (Planungs- und Realisierungskosten) der Stadt nach sich ziehen würde. Die Bahnhofplätze sind als zentrale Orte zu verstehen. Der Stadt ist bewusst, dass noch offen ist, ob beispielsweise im Westen genügend Platz gewonnen werden kann durch einen allfälligen Wegfall der Gleise 1 und 2.</p>
<p>(1) Tiefgarage Bahnhofplatz AG 6002 Luzern</p> <p>(2) Tiefgarage Bahnhofplatz AG 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung (1) vgl. Anhang</p> <p>(2) siehe Rückmeldung im PDF</p> <p>Begründung (2) Keine</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Wie Sie richtig schreiben, hat die Stadt bereits eine Parkierungsstudie in Auftrag gegeben, welche die qualitativen Aussagen aus der Testplanung versucht zu quantifizieren. Die Ergebnisse beider Studien werden als Grundlage in die Gesamtverkehrsstudie seitens Stadt eingegeben. Wie die Mobilität 2040 aussehen und wie gross der Bedarf an Parkierungsanlagen sein wird, ist schwierig einzuschätzen. Auch dazu wurde eine Studie ausgelöst, welche mit Szenarien arbeitet. Trotz allen Planungsgrundlagen wird es im Endeffekt darum gehen, eine Interessenabwägung vorzunehmen. Der Raum ist beschränkt.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung siehe Rückmeldungen im PDF</p> <p>Begründung Keine</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Besten Dank für Ihre ausführliche Stellungnahme zum Infrastrukturprojekt. Das Infrastrukturprojekt wird unter Federführung der SBB vorangetrieben, weshalb wir Ihr Schreiben auch gerne an die zuständige Stelle zur Kenntnisnahme weiterleiten. Ihre Ideen zur Bebauung der Gleisflächen nimmt die Stadt zur Kenntnis. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass die Bahnanlagen betrieblich nicht mehr benötigt werden. Hierzu gehen Sie von einer anderen Ausgangslage aus. Der DBL ist für alle Partner die beste Lösung. Zudem zeigt sich, dass die Zentralbahn zB weiterhin Abstellanlagen im Zentrum benötigen.</p>
SIA Sektion Zentralschweiz	<p>Antrag / Bemerkung siehe Rückmeldungen im PDF</p> <p>Begründung keine</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Besten Dank für Ihre ausführliche Stellungnahme. Zu einzelnen Punkten wird im Folgenden versucht, eine Antwort zu geben. Aufgrund der umfassenden Stellungnahme ist dies nicht für alle Punkte möglich. 1) Es besteht für den DBL eine Gesamtkoordination, bei der alle Partner (BAV, SBB, Kantone LU, NW, OW, vvl, zB, Stadt Luzern) sowohl in einer Politstrategischen Steuerung wie auch in einer Gesamtkoordination (besetzt durch Fachpersonen) beteiligt sind. LuzernPlus hat als Gast ebenfalls Einsitz. Eine Stabstelle aus dem Fachbereich Planung und Infrastrukturvorhaben koordiniert die unterschiedlichen Projekte der Partner. 2/4) Bereits mit der Testplanung wurde ein qualifiziertes Verfahren durchgeführt. Für die Planung der einzelnen Stadträume wird es weitere qualitätssichernde Verfahren brauchen. Die Stadt wird diese für gemeinsame Planungen mit den Partnern ebenfalls einfordern. 3) Als Grundlage für die Testplanung wurde eine entsprechende Einschätzung der kantonalen Denkmalpflege eingeholt. Der Bericht dient auch als Grundlage für weitere Planungen. 5) Die Schnittstellen sind erkannt und werden durch die städtischen Vertretungen unter Berücksichtigung der politischen Vorgaben aufeinander abgestimmt 6) Für die Präsentation der Testplanungsergebnisse war eine Ausstellung im Bahnhof vorgesehen. Aufgrund von Corona konnte die Ausstellung nicht durchgeführt werden. Der Stadt ist es ein grosses Anliegen, regelmässig Zwischenresultate vor Ort zu präsentieren, wofür die bereits erstellten Ausstellungsmodule zur Verfügung stehen. 7) Der VVL erarbeitet ein Buskonzept 2040 für die ganze Region, die Verteilung der Personenströme sowie die Orientierung sind dabei wichtige Punkte. 8) Eine Machbarkeitsstudie zur Verlängerung des Freigleises liegt mittlerweile vor 10) Der Bus würde entlang der Werkhofstrasse und dann in die Bürgerstrasse geführt Richtung Bahnhof. 11) Die S-Bahnhaltestellen sind im kantonalen Richtplan bereits enthalten und müssen in die Gesamtverkehrsstudie des Kantons und im Bahn- und Buskonzept des VVL 2040 weiter geprüft werden. 12) Diese Fragen werden nun vom Kanton aufgegriffen, da sie die Region betreffen und nicht durch die Stadt alleine beantwortet werden können. Eine Verlagerung in die Quartiere ist nicht das Ziel der Stadt. 14) Das wurde bis anhin nicht geprüft. 15) Die Anlieferung ist gewährleistet. 16) Dies liegt nicht in der alleinigen Kompetenz der Stadt, sondern vor allem beim Kanton und LuzernPlus. Die Stadt unterstützt solche Bestrebungen. 17 bis 19) wir teilen diese Einschätzungen und werden uns bei der weiteren Planung dafür einsetzen. 20) Eine Überführung für Velo- und Fussgängerinnen wird geprüft. Von einer weiteren Überdeckung der Gleisanlagen hat das Begleitgremium zum jetzigen Zeitpunkt abgesehen. Die SBB ist Grundeigentümerin müsste das entsprechend vorantreiben. 23) Die bestehenden Nutzungen wurden vorerst nicht in Frage gestellt. Mit Zeithorizont 2040 ist aber davon auszugehen, dass sich diese Nutzungen auch ändern werden.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Plattform Kooperation Rontal 6031 Ebikon	<p>Antrag / Bemerkung siehe Rückmeldungen im PDF</p> <p>Begründung Keine</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Besten Dank für die ausführliche Stellungnahme. Der Stadt ist bewusst, dass sie nicht alleine die Planung bestimmen kann, sondern diverse Abhängigkeiten zu beachten sind. Aus diesem Grund gibt es eine Gesamtkoordination, in der alle Partner vertreten sind und ihre Planungen aufeinander abstimmen. Alle Partner inkl. LuzernPlus waren im Begleitgremium der Testplanung vertreten. Zudem ist LuzernPlus neu auch in der Gesamtkoordination (GK) vertreten, um die Anliegen der Region direkt in die GK einzubringen. Da jedoch bereits 2022 Antworten zu gewissen Fragen Seitens SBB für das Vorprojekt erwartet werden, musste die Stadt handeln und einen Denkprozess anstossen. Sie begrüsst es sehr, wenn sich auch die regionalen Entwicklungsträger eingeben und mitdenken. Die verkehrliche Gesamtschau erfolgt nun unter Federführung des Kantons. Aus Sicht der Stadt ist es richtig, dass hier der Kanton in den Lead geht und die Arbeiten nun aktiv vorantreibt. Die Freispielung der östlichen Seite des Bahnhofplatzes steht in enger Abhängigkeit zum Buskonzept 2040, welches unter dem Lead des VVL erarbeitet wird. Bzgl. Parkierungslösungen werden zurzeit weitere Gutachten erarbeitet. Erst nach Vorliegen weiterer Fakten können entscheide gemeinsam getroffen werden. Die Kommunikation ist tatsächlich von grosser Relevanz: Der DBL bringt für die Stadt und die Agglomeration, insbesondere auch für die Rontaler Gemeinden, nicht nur Chancen. Die sehr lange Bauzeit wird für grosse Einschränkungen sorgen und viele Folgeplanungen mit sich bringen. Noch ist unklar, ob und welche Gleisflächen freigespielt werden können und welche Abstellanlagen in Zukunft wo nötig sind. Die Stadt ist jedoch überzeugt, dass der DBL langfristig für die ganze Agglomeration und Region grosse Chancen bietet. Die verbesserte Anbindung mit der Bahn birgt grosses Potenzial für die Raumentwicklung und wird für die gesamte Region einen erheblichen Mehrwert generieren.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung siehe Rückmeldungen im PDF</p> <p>Begründung Keine</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Besten Dank für Ihre ausführliche Stellungnahme. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis für den DBL wird durch den Bund im Rahmen des nächsten Ausbauschnittes der Bahninfrastruktur geprüft unter Berücksichtigung vieler Kriterien. Aspekte der Klimaneutralität spielen dabei ebenso eine Rolle. Heutige Planungen basieren oft auch vermeintlich widersprüchlichen Zielvorgaben. Diese im Laufe der Planungen in Einklang zu bringen ist die grosse Herausforderung. Mit der Testplanung konnten für die Stadt wichtige Ansätze für die Weiterentwicklung des Bahnhofstraums aufgezeigt werden.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung siehe Rückmeldungen im PDF</p> <p>Begründung Keine</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Besten Dank für Ihre ausführliche Stellungnahme, die wir so zur Kenntnis nehmen. Da einige Ihrer Punkte das Infrastrukturprojekt selber betreffen, erlauben wir uns, diese der entsprechenden Stelle bei den SBB weiterzuleiten. Sie ist auch Grundeigentümerin der Gleisanlagen. Die Stadt hat sich für die Testplanung auf das Vorprojekt 2013 und neuere Erkenntnisse seitens SBB gestützt und stellt die geplante Bahninfrastruktur nicht grundsätzlich in Frage. Wie Sie richtig schreiben, wird es gemeinsame Aufgabe des Kantons und der Stadt sein, zu gegebenem Zeitpunkt die räumlichen Stossrichtungen in einem Masterplan oder Richtplan behördenverbindlich festzuhalten. Dazu wird es aber in den nächsten Jahren weitere Abklärungen brauchen.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Quartierverein Obergrund 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung siehe Rückmeldungen im PDF</p> <p>Begründung Keine</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Besten Dank für die ausführliche Stellungnahme. 1 - Nachfrage) Es ist richtig, dass die Prognosezahlen vom Bund noch vor Corona erfolgten. Gemäss BAV haben diese aber nach wie vor mehr oder weniger Gültigkeit, da insbesondere im Freizeitverkehr von einer Zunahme auszugehen ist. Für den Beschluss des nächsten Ausbauschnittes, in dem die Realisierung freigegeben werden soll, werden entsprechend die aktuellsten Daten zu berücksichtigen sein. 2 - Perimeter) Der Perimeter der Testplanung wurde bewusst auf das Bahnhofsumfeld beschränkt im Bewusstsein, dass es nicht möglich ist, damit den verkehrlichen Zusammenhängen gerecht zu werden. Der Kanton hat dazu eine Gesamtverkehrsstudie gestartet. Es ist durchaus denkbar, dass auch für weitere Gebiete, welche ebenfalls vom DBL tangiert sein, teilweise aber ausserhalb der Stadt Luzern liegen, in den kommenden Jahren weitere Planungen erforderlich sein werden. 3 - Bauten) Das ist richtig und die Stadt wird sich bei den SBB dafür einsetzen, dass die städtebaulichen Aspekte gebührend in diese Arbeiten einbezogen zu werden. 4 - S-Bahnhaltestellen) Die Stadt Luzern setzt sich für zusätzliche S-Bahnhaltestellen auf dem Stadtgebiet ein. Sie sind ebenfalls Bestandteil der Ausbauschnitte. Der VVL beantragt, das BAV triagiert und das eidgenössische Parlament entscheidet. Die Realisierung kann aber erst nach der Realisierung des DBL in Angriff genommen werden, da aktuell auf der Zulaufstrecke zum Bahnhof keine Zeitfenster für haltende Züge ausgeschieden werden können. 5 - Verbindungen) Eine Machbarkeitsstudie soll nun unterschiedliche Varianten der Quartierverbindung prüfen. 6 - Verkehrsbelastung) Es ist nicht im Interesse der Stadt, dass die Quartiere durch Mehrverkehr belastet werden. Die Stadt wird sich für flankierende Massnahmen einsetzen. Die Kompatibilität der beiden Grossprojekte muss auf Stufe Kanton geprüft werden.</p>
Verein Bahndreieck Luzern	<p>Antrag / Bemerkung siehe Rückmeldungen im PDF</p> <p>Begründung Keine</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Ihre Stellungnahme ist bei der Stadt ohne Inhalt angekommen. Bei Rückmeldungen zum Infrastrukturprojekt DBL können Sie sich direkt an die SBB wenden. Für Fragen rund um den Stadtraum steht die Stadt Ihnen zur Verfügung.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Kanton Luzern Mobilitätskoordinator 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zum Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040» Stellung nehmen zu können. Im Namen und Auftrag des Regierungsrates teile ich Ihnen mit, dass wir – in Kenntnis der heutigen Situation – die aus der Testplanung resultierenden Grundsätze zwar nachvollziehen können. Eine generelle Unterstützung dieser Grundsätze aber ist nicht möglich, da die Auswirkungen auf DBL als Mobilitätsdrehscheibe der Zentralschweiz, welche Funktion für den Kanton im Vordergrund steht, im heutigen Zeitpunkt nicht genügend abgeschätzt werden können (vgl. auch Umfrage in der E-Mitwirkung). Insbesondere bestehen mit Blick auf die Auswirkungen auf das Verkehrssystem noch grosse Vorbehalte. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die Grundsätze «Zwei zusätzliche Bahnhofplätze realisieren» und «Den Bahnhofplatz Nord auch als Aufenthaltsort gestalten» und zusätzlich bei einzelnen Empfehlungen im Zusammenhang mit der Mobilität.</p> <p>Begründung Bereits bei der Erarbeitung der Testplanung wurde von unserer Seite klar zum Ausdruck gebracht, dass die städtischen Mobilitätsziele als Grundlage für die Testplanung in verschiedenen Punkten nicht mit den kantonalen Vorstellungen übereinstimmen und daher nicht allein massgebend sein können. Dies liess – kombiniert mit dem sehr gedrängten Zeitplan – einen sachgerechten Einbezug des Kantons nicht zu.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Diesen Abgleich gilt es nun zeitnah in den weiteren Planungen vertieft vorzunehmen. Die Stadt begrüsst es sehr, dass der Kanton eine gesamtverkehrlichen Studie auslöst. Dies darf aber nicht dazu führen, dass die Diskussion auf eine reine Verkehrsfrage reduziert wird. Der DBL bietet die Chance, den Wirtschafts- und Tourismusstandort Luzern langfristig zu stützen. Das Infrastrukturprojekt von BAV/SBB gibt den Takt der Planung vor. Viele Schnittstellen sind bereits zum Zeitpunkt des Vorprojekts, das noch bis Ende 2022 läuft, zu klären. Der Stadt war es ein Anliegen, während der rund neunmonatigen Testplanung nicht nur alle Partner, sondern auch weitere Betroffene im Begleitgremium eng in die Planung einzubeziehen. Dies im Bewusstsein, dass mit der Testplanung nicht auf alle offenen Punkte Antworten gefunden werden können, sondern dass der (Lern-)Prozess vielmehr noch zu klärende Punkte aufzeigen wird.</p>
<p>BSLA FSAP Regionalgruppe Innerschweiz/ Tessin 6004 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Würdigung</p> <p>Begründung Die Regionalgruppe Innerschweiz / Tessin des BSLA begrüsst und würdigt das proaktive Vorgehen der Stadt Luzern im Zusammenhang mit dem DBL und möchte sich an dieser Stelle recht herzlich bedanken.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
<p>Pro Infirmis Kantonale Geschäftsstelle Luzern, Ob- und Nidwalden 6003 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Siehe Rückmeldungen im PDF</p> <p>Begründung keine</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das sind wichtige Aspekte, die sowohl im Infrastrukturbauwerk durch die SBB, aber auch in der Planung des gesamten Bahnhofraums zu berücksichtigen sind. Besonders zu berücksichtigen sind sie auch in der Bauphase, welche ebenfalls durch die SBB geplant wird. Die Stadt wird bemüht sein, diese Aspekte immer wieder einzubringen.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
1.1 Ausgangslage Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040»		
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung 1. Abschnitt, letzter Satz: Die Machbarkeit zusätzlicher S-Bahn-Halte ist noch offen und wird im Rahmen der Bahnplanung zum AS 2040 geprüft und beurteilt.</p> <p>Begründung -</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
<p>(1) Hindernisfrei Bauen Luzern 6005 Luzern</p> <p>(2) Forum Luzern60plus 6004 Luzern</p> <p>(3) Forum Luzern60plus 6004 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung (1) Das behindertengerechte Bauen bildet eine zentrale Rahmenbedingung für den "Durchgangsbahnhof Luzern - Entwicklung Bahnhofsraum 2040". Die gesetzlichen und normativen Vorgaben an das hindernisfreie Bauen sind frühzeitig in die Projektentwicklung zu integrieren.</p> <p>(2) Der Bahnhof Luzern muss auch während Planungs- und Bauphase für den neuen Durchgangsbahnhof attraktiv und für alle zugänglich sein. Wesentlich ist die kontinuierliche Kommunikation, auch mit Ortsbesichtigungen. Denkbar wären etwa intergenerative Rundgänge mit Grosseltern und Enkelkindern. Beim grossen Bahnhofumbau in Bern wurde eine Begleitgruppe „Hindernisfreier Bahnhof Bern“ ins Leben gerufen, der verschiedene Behindertenorganisationen sowie eine Vertreterin der Gerontologie CH (Fachbereich Gerontopraxis) angehören. In einer solchen Begleitgruppe könnte sich allenfalls das Forum Luzern60plus, insbesondere Mitglieder der Arbeitsgruppe Netzwerk 80plus einbringen.</p> <p>(3) Das Forum Luzern60plus bezieht sich in seiner Stellungnahme vor allem auf die Planungs- und Bauphase. Wir beantragen, ähnlich wie beim grossen Bahnhofumbau in Bern, eine Begleitgruppe "Hindernisfreier Bahnhof Luzern" einzusetzen, in der - neben den Behindertenorganisationen - auch die ältere Generation vertreten ist. So kämen auch die gerontologischen Aspekte zum Tragen.</p> <p>Begründung (1) Die neue Organisation bedingt durchdachte hindernisfreie Erschliessungskonzepte. Die hindernisfreie Erschliessung nach SIA 500 bezeichnet die zusammenhängende Weg- und Raumfolge vom öffentlichen Strassenraum und den Parkieranlagen bis an all jene Orte, die es den Personen ermöglichen, am Zweck der Baute und Anlage teilzuhaben oder teilzunehmen. Nebst der hindernisfreien Erschliessung der Angebote direkt rund um den neuen Bahnhof (unter Anderem Umsteigesituationen wie Zug, Bus, Auto, Bahn, Schiff, Taxi etc. und die Verbindung der verschiedenen dezentralen Bahnhofplätze) ist ebenso die hindernisfreie Anbindungen an den umgebenden Stadtraum zu gewährleisten. Allfällige bestehende Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen sind zu beseitigen (BehiG).</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Rückmeldung betrifft das Infrastrukturprojekt selber, weshalb sich die Stadt erlaubt, das Anliegen direkt bei der SBB zu deponieren.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>(2) Stimmt das Parlament dem Projekt zu, wird der Bahnhof Luzern ab 2030 zu einer gigantischen Baustelle. Davon sind auch die umliegenden Quartiere betroffen. Bereits 2023 werden jedoch erste Instandstellungsplätze erstellt. Das bedeutet, dass die Bus- und Bahnreisenden über längere Zeit mit Provisorien und Einschränkungen leben müssen. Die Zugänglichkeit für Perrons und Busse wird sich dauernd verändern, etwa durch unübersichtliche und längere Wege. Was bedeutet das für ältere Personen? Insbesondere auch für Personen mit Seh- und Hörbehinderungen? Oder mit Gehschwierigkeiten? Und gibt es genug Sitzgelegenheiten?</p> <p>(3) Der Durchgangsbahnhof Luzern wird seinen Betrieb voraussichtlich im Jahr 2040 aufnehmen. Das ist ein Zeithorizont, der für die ältere Generation nicht mehr so bedeutsam ist. Die meisten von uns werden dann 90-jährig oder älter sein. Umso wichtiger ist es für das Forum Luzern 60plus, bei der Planungs- und Bauphase mitzuwirken. Für die jetzige Vorbereitungsphase hat das Eidgenössische Parlament bereits einen Planungskredit von 86 Millionen Franken bewilligt, 2026 soll dann definitiv über das Milliardenprojekt entschieden werden. In unserer Stellungnahme werden wir uns vor allem mit Fragen zur Planungs- und Bauphase befassen, weil sie uns prioritär betreffen. Die städtebaulichen Aspekte, wie sie sich aus den drei Testplanungen ergeben, werden wir hingegen hier nur am Rande streifen.</p>	
<p>(1) VCS Luzern 6002 Luzern</p> <p>(2) WWF Luzern 6004 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>(1) Der Stadtrat wird aufgefordert, sich mindestens für die Sistierung der Bypass-Planung einzusetzen.</p> <p>(2) Der Stadtrat wird aufgefordert, sich mindestens für die Sistierung der Bypass-Planung einzusetzen.</p> <p>Begründung</p> <p>(1) Der Bund ist verpflichtet, nur Projekte mit positivem Kosten-Nutzen-Verhältnis zu realisieren. Mit der gleichzeitigen Planung/Umsetzung des Bypass Luzern wird der Nutzen des DBL gefährdet; die massive Aufstockung der MIV-Strassenkapazität durch den Bypass untergräbt die Ziele, den Modalsplit zu Gunsten von ÖV und FVV zu verbessern. Das hingegen ist weder klimapolitisch noch verkehrspolitisch sinnvoll.</p> <p>(2) Der Bund ist verpflichtet, nur Projekte mit positivem Kosten-Nutzen-Verhältnis zu realisieren. Mit der gleichzeitigen Planung/Umsetzung des Bypass Luzern wird der Nutzen des DBL gefährdet; die massive Aufstockung der MIV-Strassenkapazität durch den Bypass untergräbt die Ziele, den Modalsplit zu Gunsten von ÖV und FVV zu verbessern. Das hingegen ist weder klimapolitisch noch verkehrspolitisch sinnvoll.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern</p> <p>Die Stadt nimmt dies zur Kenntnis. Bei den Projekten Bypass und DBL handelt es sich aber um zwei unabhängig voneinander realisierbare Projekte, welche auch einzeln zu beurteilen sind.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Die 10 jährige Bauphase sollte ein eigenes Projekt darstellen.</p> <p>Begründung Die lange Bauphase wird einschneidende und negative Auswirkungen auf das gesellschaftliche und auf das wirtschaftliche Leben im Zentrum der Stadt Luzern haben (v.a. Tourismus, Handel, Gastronomie und Hotellerie).</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt wird sich dafür einsetzen, dass der Baustellenplanung besonderes Gewicht zugemessen wird und die besonders betroffenen Stakeholder aktiv einbezogen werden. Gemäss aktuellem Kenntnisstand wird die SBB im Jahr 2022 die Planungen zur Bauphase starten.</p>
<p>Verkehrsbetriebe Luzern vbl Leiter Angebot 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Kartenausschnitte mit Übersicht ganze Region (und der Auswirkungen auf die ganze Agglo und Region Luzern)</p> <p>Begründung In der Vernehmlassung Register Kartenausschnitte werden nur die drei Stadträume Nord, West, Ost angeschaut und dargestellt (Auftrag der Stadt zur Testplanung). Abhängigkeit von ganzer Agglomeration (und allenfalls auch ganze Zentralschweiz) wird im Text erwähnt, aber nicht auf einer Karte dargestellt. Wir begrüßen eine Gesamt-Übersicht über die Abhängigkeiten und die Zusammenhänge in der ganzen Region.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Der Schlussbericht wird nicht mehr angepasst. Es wird jedoch zukünftig darauf geachtet, dass auch in den Darstellungen - soweit möglich - deutlich wird, dass gerade im Verkehr der Perimeter grösser gedacht werden muss.</p>
<p>Quartierverein Hochwacht 6004 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Mit dem Mobilitätskonzept sind Strategien und Lösungen für eine massive Reduktion des MIV im Stadtzentrum aufzuzeigen.</p> <p>Begründung Mit der Testplanung werden nur bedingt mögliche Lösungen für die heutigen und zukünftigen Nutzungskonflikte aufgezeigt. Im Gegenteil, alle 3 erarbeiteten Studien gehen von einem massiven Reduktion des MIV im Stadtzentrum aus. Das begrüßen wir. Wie aber dieses Ziel, das eine wichtige Rahmenbedingung des DBL ist, erreicht werden soll, ist schleierhaft.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Der Kanton Luzern erarbeitet eine Gesamtverkehrsstudie, in der diese Aspekte vertieft geprüft werden müssen. Die Stadt Luzern, der VVL und LuzernPlus sind in die Arbeiten einbezogen.</p>
<p>Privatperson</p>	<p>Antrag / Bemerkung Tiefbahnhof und Seetunnel ist die einmalige Chance , das Bahnhofgebiet als Drehscheibe für Alle neu zu denken und dann zu bauen!</p> <p>Begründung Umfassende Planung fehlt</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
glp Stadt Luzern 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung zu Seite 4 oder auch zu Kap 5.2; zu den Chancen und Einleitungsworten "Luzern neu denken, gross denken, anders denken": Die Option eines ÖV-Systems zwischen dem kleinen Bus als Zubringer und dem grossen IC-Zug ist offen zu halten in der weiteren Stadt- und Zentrumsplanung.</p> <p>Begründung Mit dem DBL schafft man doppelte Kapazitäten im Zugverkehr. Der Zu- und Wegtransport der Passagiere ohne grössere Gefässe, mit den engen Platzverhältnissen in Luzern, bleibt aber eine grosse Herausforderung. Hinweise: Gemäss Prof. Gunzinger sind U-Bahnen das flächeneffizienteste Verkehrsmittel. Zu prüfen wäre allenfalls auch ein Korridor für eine Hochbahn über den heutigen Gleisanlagen in Richtung Kriens oder über der heutigen Gleiseinfahrt entlang in Richtung neu zu erschliessenden Potentialen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern In einem nächsten Schritt wird der Kanton eine Gesamtverkehrsstudie auslösen, mit welcher sowohl das bestehende Verkehrssystem in der Innenstadt überprüft als auch die benötigten Kapazitäten für die Personenströme vom und zum DBL überprüft. In die Überprüfung einbezogen ist auch der VVL, welcher aktuell das Bussystem überprüft.</p>
<p>1.2 Ziele der Testplanung Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»</p>		
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung 3.Wer plant die Zukunft?</p> <p>Begründung Ist die Eisenbahn dann noch wichtig? Übernehmen neue Transportmöglichkeiten unser Leben? WER beantwortet solche Fragen?</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Es handelt sich um wichtige Fragen: Wie sind wir zukünftig unterwegs? Die letzten Jahrzehnte haben jedoch gezeigt, dass sich die Mobilität weitaus weniger schnell verändert, als wir denken. Gerade beim Zug handelt es sich um ein flächen- und energieeffizientes Verkehrsmittel. Fragen der Zukunft sind sowohl im wissenschaftlichen wie politischen Diskurs immer wieder zu stellen. Im Falle des DBL ist die Stadt jedoch überzeugt, dass es sich um eine langfristig sinnvolle Investition in Mobilität handelt.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Das heisst: 1. Den Eisenbahntunnel mit 2 Fahrbahnen zu erweitern. Nord-Süd- und Westtangente werden überflüssig.</p> <p>Begründung 2. Was fehlt uns zentral in der Stadt? Einige hundert Parkplätze im Untergrund!</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Für die Frage der Parkierung im Raum Bahnhof wurde eine separate Studie in Auftrag gegeben.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Das Ziel "Visitenkarte" beinhaltet für mich, dass man sofort merkt, dass man in Luzern angekommen ist, sei es im unterirdischen oder oberirdischen Teil des neuen Bahnhofs. Der Luzerner Durchgangsbahnhof sollte für Kurz- und Langzeitbesucher als "Luzernerbahnhof" erlebbar sein. Die einmalige Lage in der Stadt und deren Berühmtheiten (Image) bieten perfekte Grundlagen um entsprechende Ideenwettbewerbe zu lancieren.</p> <p>Begründung Die Bahnhofsentwicklung bietet eine grosse Chance um Luzern mit all seinen fantastischen einmaligen Merkmalen zu kennzeichnen. Die vorliegenden Testplanungsergebnisse scheinen an vielen Orten der Welt möglich. Es fehlt vorliegend eine klare Vision, wie sich die Stadt all den Benutzern sei es aus der Nähe oder aus weiter Ferne angereist als erstes ins Herzen prägt. Im Speziellen sind Unterführungen der Schweizer Bahnhöfe immer sehr identisch, man merkt kaum wo man sich tatsächlich befindet. Die fantastische Lage des Luzerner Bahnhofes bietet künstlerisch und architektonisch unzählige Möglichkeiten um unter und oberirdisch Luzern zu fühlen, sehen und erleben. Fluss, See, Berge sind Begleiter und laufen mit dem Bahnhof zusammen. Unterirdisch läuft man sozusagen auf dem Seegrund oder schwimmt die Reuss hinunter zum Wasserturm, steigt auf den Pilatus im Süden etc. Oberirdisch verwandeln sich die berühmten Luzerner Regentage in fantastische sonnige Klangwelten als Luzernermusikstadt etc.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Auch für die Stadt ist wichtig, dass die Visitenkarte noch vermehrt mit Bildern angereichert wird. In Bezug auf die Infrastruktur Bahnhof liegt die Federführung bei den SBB - auch in Bezug auf die architektonische Ausgestaltung. Die Stadt wird sich jedoch im Rahmen ihrer Möglichkeiten eingeben und sich für eine hohe Identität und einen Bezug zu Luzern stark machen.</p>
Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Der Erreichbarkeit des Bhf soll weiterhin auch für den MIV gewährleistet sein.</p> <p>Begründung Mit allem Verständnis, dass der neue Bhf vom MIV entlastet werden soll, muss nicht nur für das Funktionieren des Bhf selbst sondern auch für das in unmittelbarer Nähe des Bhf liegende Gewerbe wie KKL, SGV, etc. eine Erschliessung mit MIV und Bussen möglich sein. Dies sollte uE. im Kapitel 1.2 erwähnt sein.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Der Schlussbericht bildet die Mehrheitsmeinung des Begleitgremiums ab. Wir sind uns bewusst, dass es in der Begleitgruppe auch andere Meinungen gab und berücksichtigen diese in den weiteren Arbeiten ebenfalls. Die Erreichbarkeit, auch mit MIV, insbesondere für Kultur- und Tourismusnutzungen ist im Grundsatz 2 enthalten.</p>
BSLA FSAP Regionalgruppe Inner-schweiz/ Tessin 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Ergänzung zu "Öffentlicher Freiraum": Nicht nur die Versorgungs-, die Vernetzungs-, die Aufenthalts- und der Ökologiecharakter sollen herausgeschält werden sondern auch der Alleinstellungscharakter der Stadt.</p> <p>Begründung Die Einzigartigkeit der Stadt Luzern soll sich auch im Freiraum abbilden. Soll heissen, dass die verschiedenen öffentlichen Freiräume und ihre Abfolge ein wesentliches Element der Identität der Stadt bilden und dies selbstbewusst transformieren sollen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist auch im Interesse der Stadt, dass der Freiraum ein identitätsstiftendes Merkmal Luzerns darstellen wird. Die Stadt wird sich in den weiteren Planungen dafür stark machen.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung In den Zielen muss der Private Verkehr besser vertreten sein. Eine Stadtplanung von dieser Dimension ohne Privaten Verkehr ist schlicht Verantwortungslos.</p> <p>Begründung Wir können davon ausgehen, dass der Private Verkehr in den nächsten 20 Jahren deutlich emissionsarmer wird. In die Planung gehört auch Park and Ride oder Platz für Mobility Fahrzeuge. Die Planung, die Achse Pilatusstrasse - Schweizerhofquai MIV frei zu gestalten ist der langsame Tod vom Leben in der Stadt. Es hat den Charme einer sozialistischen Stadt zu DDR Zeiten. Wollen wir das?</p> <p>Beispiel: die Verkehrsfreie Altstadt hatte früher mehr Leben, als man überall parken konnte. Jetzt ist sie schön, gepflegt aufgeräumt und bald leblos. Der Mangel an Touristen im Corona Jahr zeigt das deutlich.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Wie im Grundsatz 2 festgehalten, soll der Bahnhof auch zukünftig mit dem MIV erreichbar bleiben. Mit der Zunahme an Mobilität bei gleichbleibender Fläche sind jedoch Anpassungen Richtung flächen- und energieeffizienter Mobilität unabdingbar. Unter der Federführung des Kantons Luzern wird aktuell eine Gesamtverkehrsstudie durchgeführt.</p>
BSLA FSAP Regionalgruppe Innerschweiz/ Tessin 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Mutige und innovative Gestaltungs- und Lösungsansätze im Aussenraum verfolgen.</p> <p>Begründung Der DBL als Jahrhundertprojekt für die Stadt Luzern ermöglicht oder erfordert sogar auch mutige und innovative Gestaltungs- und Lösungsansätze im Aussenraum. Die Chance wahrnehmen und unvergleichbare, überzeugende aber vielleicht auch überraschende Ansätze verfolgen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Sobald definiert ist, welche Flächen für neue Nutzungen/Freiräume freigespielt werden können, werden weitere qualitätssichernde Verfahren notwendig sein.</p>
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Unterkapitel "Verkehrssystem" Seite 5: Die Aussage "Die Chance, den Modal Split zu Gunsten des flächen- und energieeffizienten Verkehrs markant zu verändern und die Innenstadt vom MIV zu entlasten, soll genutzt werden" zielt in die richtige Richtung. Die Vorstellung "Insbesondere soll die Achse Pilatusstrasse–Seebrücke–Schweizerhofquai im Jahr 2040 weitgehend vom MIV entlastet sein" muss aus gesamtverkehrlicher Sicht beurteilt werden, scheint aber aus heutiger Sicht eher unrealistisch.</p> <p>Begründung Siehe Vorbemerkungen Kap. 1.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Tatsächlich stellt dies eine sehr grosse Herausforderung dar, die vor dem Hintergrund der neuen Erkenntnisse der Testplanung aber auch der gesamtverkehrlichen Studie des Kanton nochmals geprüft werden muss.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Quartierverein Hochwacht 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Wir begrüßen das Ziel, mit dem Projekt DBL den Modal Split zu Gunsten des flächen- und energieeffizienten Verkehrs markant zu verändern und unterstützen die erarbeiteten Stossrichtungen zu den 6 Leitzielen.</p> <p>Begründung Lösungen für die heutigen und zukünftigen Nutzungskonflikte erfordern klare Schwerpunkte und Prioritäten. Dabei ist es aus unserer Sicht klar, dass auf städtischem Gebiet auf einen flächen- und energieeffizienten Verkehr gesetzt werden muss.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
<p>2.1 Fragestellungen Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»</p>		
SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten	<p>Antrag / Bemerkung Die Testplanung sollte zusätzlich auf eine Realisierungsabfolge ausgelegt werden.</p> <p>Begründung Die Testplanung betrachtet nur die Situation während des Baus und nach der IBN des DBL. Eine Realisierungsabfolge wird aufgrund der Komplexität nicht betrachtet. Das Konzept ist daher nicht darauf ausgerichtet und kann nicht aufzeigen, welche Elemente in einer ersten Etappe/in Etappen umgesetzt werden könnten. Die Testplanung sollte dem Umstand Rechnung tragen, dass der Zwischenzustand (1. Schritt Tiefbahnhof) von unbestimmter Dauer sein kann. Ebenfalls sollte die Studie Emch+Berger so ausgelegt sein, dass die Personenströme für die verschiedenen Zustände angeschaut werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das ist richtig. Die Testplanung konnte die verschiedenen Realisierungsabfolgen nicht berücksichtigen, da unter anderem die Bauphasenplanung der SBB noch nicht vorliegt.</p>
<p>2.1.1 Rahmenbedingungen Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»</p>		
Bucherer AG 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Die mehrjährige Bauzeit stellt besonders die touristischen Gästen aus nah und fern eine besondere Herausforderung dar. Es muss sichergestellt sein, dass die Attraktivität der Stadt als Ausflugs und Einkaufsziel auch in dieser Zeit sichergestellt ist.</p> <p>Begründung Luzern empfängt jährlich über 8 Mio Gäste welche die Stadt Luzern in vielfältiger Weise (wirtschaftlich, kulturell, gesellschaftlich) beleben. Den Unternehmungen welche in diesem Bereich tätig sind muss es möglich sein auch diese lange Bauzeit wirtschaftlich zu überleben.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist auch im Interesse der Stadt. Die Stadt wird sich bei den SBB dafür einsetzen, dass die Bauphase möglichst stadtvträglich erfolgt. Die Auswirkungen auf Tourismus und Wirtschaft sind dabei besonders zu berücksichtigen.</p>
<p>2.2 Perimeter und Teilbereiche Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»</p>		

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Der Perimeter ist um die Zufahrten zu erweitern. Eine Überdachung der Geleiseinschnitte auf den Abschnitten Langensandbrücke - Reckenbühl und Reckenbühl-Heimbach ist frühzeitig zu prüfen. Insbesondere die Gestaltung der neuen Tunneleinfahrt auf dem Abschnitt Reckenbühl-Heimbach ist sorgfältig und quartierverträglich zu gestalten. Die grossen Potentiale, die sich für die Stadt- und Quartierentwicklung ergeben, sind zu nutzen: Neue Frei- und Grünräume, neue Verbindungen für den Langsamverkehr.</p> <p>Begründung Für die Stadt- und Quartierentwicklung ist die Gestaltung der Abschnitte Langensandbrücke - Reckenbühl sowie insbesondere die Gestaltung der neuen Tunneleinfahrt auf dem Abschnitt Reckenbühl-Heimbach von zentraler Bedeutung.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Testplanung ist abgeschlossen und der Perimeter nicht mehr zu verändern. Die Stadt hat sich aufgrund der Komplexität der Aufgabenstellung bewusst auf einen Perimeter rund um den Bahnhof beschränkt. Eine Testplanung rund um die Situation Steghof ist zu einem späteren Zeitpunkt denkbar. Zudem wird sich die Stadt bei den SBB dafür einsetzen, dass die Interessen der Stadt auch beim Neustadttunnel berücksichtigt werden. Aktuell wird der Anschluss des DBL an das bestehende Netz im Rahmen des Vorprojekts der SBB nochmals überprüft.</p>
<p>(1) Quartierverein Seeburg-Würzenbach-Büttenen 6006 Luzern</p> <p>(2) Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern 6006 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung (1) 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.</p> <p>(2) Der Testplanung und dem gesamten Projekt ist ein Nachfrage-Fundament der prognostizierten Verkehrsnachfrage 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. Die Herleitung der Halbierung des Anteils MIV ist zu hinterlegen. Der Nachweis des gesamten Verkehrsmodell im Perimeter Bahnhof ist zu erbringen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt wird sich in der Knotenorganisation dafür einsetzen, dass die Prognosen besser aufgearbeitet und die Auswirkungen auf den ModalSplit aufgezeigt werden. Eine zentrale Grundlage bildet dabei die Studie Personenströme aus dem Jahr 2020. Ein weiterer Schritt in diese Richtung wird der Kanton in seine gesamtverkehrlichen Studie vornehmen, für welche auch das Verkehrsmodell des Kantons Luzern herangezogen wird. Die Bedeutung des künftigen Verkehrsverhaltens und der Nutzen des DBL wird nicht nur der Bevölkerung der Stadt Luzern, sondern der Bevölkerung der ganzen Region vermittelt werden müssen, denn es braucht die ganze Region, damit wir den DBL realisieren können.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>Begründung (1) Es fehlt an Transparenz der prognostizierten Verkehrsnachfrage.</p> <p>(2) Es ist unklar, wie sich die Verkehrsmengen und insbesondere das zukünftige Wachstum auf die verschiedenen Segmente der Drehscheibe (Einsteiger, Aussteiger, Durchfahrer, Umsteiger FV-FV, FV-RV, FV-Bus, RV-RV, RV-Bus, Bus-Bus) aufteilt. Das Wachstum besteht mutmasslich hauptsächlich aus Personen, die nichts mit der Stadt zu tun haben, sondern die Stadt nur passieren. 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.</p>	
<p>Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern 6006 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Die Mobilitätsstrategie des Kantons und die Testplanung sind aufeinander abzustimmen.</p> <p>Begründung Nur mit einer Abstimmung der Strategie kann ein gemeinsames Fundament von Stadt und Kanton gelegt werden, welches für ein Gelingen von Verkehrsveränderungen vorausgesetzt wird.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das ist richtig, es braucht in Bezug auf die Mobilität eine Abstimmung zwischen Kanton und Stadt.</p>
<p>Privatperson</p>	<p>Antrag / Bemerkung Die Vorgaben der Mobilitätsstrategie 2035 sind bezüglich Veloverkehr zu zögerlich.</p> <p>Begründung Dort steckt viel Potenzial: Spart Platz, Kosten, ermöglicht eine effiziente Fortbewegung im dichten Stadtgebiet u.a.m. Es ist Zeit, diese Vorteile zu nutzen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern wird alle vier Jahre inklusive Ziele zum ModalSplit überprüft. Die Stadt sieht im Veloverkehr ebenfalls grosses Potenzial, gerade auch in Bezug auf E-Bikes. Wenn es aber um die Flächeneffizienz und grosse Personenströme geht, ist der öffentliche Verkehr und damit als Zubringer zum DBL der Busverkehr weiter zu stärken.</p>
<p>Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Unterkapitel Spezialfall Verkehrssystem (Seite 12): Die Modal-Split-Vorgaben haben weitreichende Folgen auf die Bus-Kapazitäten und die dafür erforderlichen Bus-Infrastrukturen. Die Testplanung basierte auf Modal-Split-Wunschvorstellungen der städtischen Politik. Für die weitere Bearbeitung ist es essentiell, dass auf fachlich fundierten und politisch breit abgestützten Grundlagen gearbeitet wird (siehe Anmerkungen zu Kap. 1).</p> <p>Begründung Siehe Anmerkungen zu Kap. 1. Ergänzend ist festzuhalten, dass bei einer Verschiebung hin zu den Verkehrsarten "Velo" und "zu Fuss" sich die bereits heute deutlich spürbaren witterungs- und jahreszeitabhängigen Schwankungen bei der öV-Nachfrage u. U. akzentuieren werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Es ist richtig, dass die Testplanung auf städtischen Vorgaben basiert, die sich jedoch auf das Reglement nachhaltige städtische Mobilität abstützt. Im weiteren Verlauf sind die Prognosen und Zielvorstellungen im Rahmen der Knotenorganisation soweit möglich aufeinander abzustimmen. Und durch die Gesamtverkehrsstudie unter der Federführung des Kantons, für welche auch das Verkehrsmodell als Grundlage herangezogen wird, können alle Verkehrsarten entsprechend einbezogen und beurteilt werden.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
3 Ergebnisse und Würdigungen der Arbeiten Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»		
Zentralschweizer Komitee Durchgangsbahnhof Luzern 6047 Kastanienbaum	<p>Antrag / Bemerkung Die Planung soll von der Mehrheit der Zentralschweizer Bevölkerung akzeptiert werden können. Der Bahnhof Luzern und seine Umgebung sollen als attraktive Mobilitätsdrehscheibe weiterentwickelt werden und diesem Anliegen höchste Priorität eingeräumt werden. Werden Funktionen (Bus, Parkierung usw.) rund um den Bahnhof verschoben oder verändert, ist Ersatz zu schaffen, und zwar im Sinne einer attraktiven Mobilitätsdrehscheibe. Offene Punkte sind den zuständigen Stellen klar zu adressieren (beispielsweise „Bus 2040“ dem Verkehrsverbund Luzern oder Verkehrsregimeänderungen dem Strasseneigentümer). Es darf nicht ein Wunsch-Zielzustand angenommen werden, der keine Akzeptanz findet. Soll im Entwicklungskonzept dennoch ein Wunsch-Zielzustand dargestellt werden, sind Rückfallebenen zu beschreiben, sollte dieser nicht erreichbar sein. Zudem soll die Stadt Luzern konkrete und realistische Schritte hin zum Ziel aufzeigen, im Wissen, dass die Mobilität meist über zig kleine Projekte verändert wird.</p> <p>Begründung Der Bahnhof Luzern ist und bleibt eine multimodale Drehscheibe Das Komitee unterstützt die Grundsätze Nr. 1 (Den Durchgangsbahnhof in ein leistungsfähiges Bahn- und Bus-System einbinden) und Nr. 2 (Den Raum rund um den Bahnhof als multimodale Drehscheibe organisieren). Letzterer entspricht auch einer zentralen Forderung des Komitees. Das Komitee stellt aber fest, dass die Erreichbarkeit des Bahnhofs Luzern mit den einzelnen Verkehrsmittel in den Ergebnissen teilweise noch nicht adäquat abgebildet ist. Bei einer Verdoppelung der Anzahl Ein- und Aussteiger am Bahnhof Luzern ist die Frage der Zu- und Abbringersysteme entscheidend. Der Bahnhof Luzern stellt die zentrale Mobilitätsdrehscheibe für die Agglomeration und die ganze Zentralschweiz dar. Es ist fraglich, ob unter Berücksichtigung dieses grossen Perimeters der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs dereinst so hoch sein bzw. der Auto-Anteil so klein sein wird, wie postuliert wird. Auch wenn die Stadt Luzern und der Kanton Luzern den Modalsplit verändern wollen und der Autoverkehr plafoniert ist, wird in der überregionalen Betrachtung (v.a. benachbarte Rand- und Bergregionen) das Auto weiterhin einen Stellenwert haben. Zudem gilt es die Bedürfnisse der internationalen Leuchttürme KKL und Tourismus Rechnung zu tragen – diese basieren auf international anerkannten Verkehrsträgern. Aus diesen Gründen muss die Zugänglichkeit mit dem Auto mit einem entsprechenden Parkplatzangebot in der Region Bahnhof gewährleistet sein. Überdies dürfte im Horizont der Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs weitere neue Mobilitätsformen Verkehrsleistungen übernehmen. Dessen Angebote könnten zwischen dem öV und dem Auto liegen (z.B. On-Demand-Dienste), was eine klare Zuscheidung MIV/öV künftig erschweren dürfte.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das Verkehrssystem umfasst - wie dargestellt - einen weit grösseren Perimeter und kann auch nicht federführend von der Stadt definiert werden. Der Kanton startet aus diesem Grund eine Gesamtverkehrsstudie, in der sich die Stadt mit ihren Bedürfnissen und Anliegen genauso eingeben wird, wie der VVL als Besteller des öffentlichen Verkehrs. Die Zukunft der Mobilität versucht die Stadt anhand der Erarbeitung von Szenarien in einer separaten Studie aufzuzeigen, welche auch in die Gesamtverkehrsstudie des Kantons eingebracht wird.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>Wenn Parkieranlagen verschoben werden, sollen sie gut erreichbar bleiben. Sollten zentrale Zufahrtsachsen – zum Beispiel via Zentralstrasse oder via Bahnhofplatz – anderen Nutzungen dienen, ist eine optimale Lösung zu suchen, die mit den dafür neu belasteten Gemeinden oder Quartieren verträglich und gesamtverkehrlich vertretbar ist.</p> <p>Bei einer multimodalen Drehscheibe ist ein attraktiver Umstieg unter den einzelnen Verkehrsmitteln von hoher Bedeutung, insbesondere zwischen Bahn und Bus. Aus Sicht des Komitees ist zu klären, ob dies mit dem Grundsatz Nr. 3 (Zwei zusätzliche Bahnhofsplätze realisieren) weiterhin gewährleistet ist. Denn für die bestehenden Bus-Hauptlinien auf der Achse Luzernerhof–Bahnhof–Pilatusplatz sind die heutige Linienführung und Haltestellen-Lage optimal. Kern des Projekts Durchgangsbahnhof Luzern stellt ein attraktives öV-Angebot mit Bus und Bahn dar. Der Verkehrsverbund Luzern soll in seiner weiterführenden Studie „Bus 2040“ aufzeigen, wie dies ermöglicht werden kann. Die angestrebte Aufwertung der Stadt gemäss den Grundsätzen Nr. 4 (Den Bahnhofplatz Nord auch als Aufenthaltsort gestalten), Nr. 5 (Das Tribschenquartier zu einem attraktiven Stadtteil) und Nr. 6 (Die Verbindungen zwischen den Quartieren verbessern) kann im Sinn einer langfristigen Vision unterstützt werden. Aber nur dann, wenn eine attraktive Mobilitätsdrehscheibe für alle Verkehrsmittel gewährleistet wird und vorgängig diverse Funktionen verschoben werden.</p>	
<p>Gemeindeverband LuzernPlus 6031 Ebikon</p>	<p>Antrag / Bemerkung Die Testplanung wird als taugliches Mittel angesehen, um mögliche Szenarien durchzudenken. Die städtebaulichen Aspekte wurden umfassend aufgezeigt und zeigen interessante und zukunftsgerichtete Entwicklungen im Bearbeitungsperimeter.</p> <p>Begründung -</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Besten Dank für die ausführliche Stellungnahme. Der Stadt ist bewusst, dass sie nicht alleine die Planung bestimmen kann, sondern diverse Abhängigkeiten zu beachten sind. Aus diesem Grund gibt es eine Gesamtkoordination, in der alle Partner vertreten sind und ihre Planungen aufeinander abstimmen. Zudem waren alle Partner inkl. LuzernPlus im Begleitgremium der Testplanung vertreten. Da jedoch bereits 2022 Antworten zu gewissen Fragen Seitens SBB für das Vorprojekt erwartet werden, musste die Stadt handeln und einen Denkprozess anstossen. Sie begrüsst es sehr, wenn sich auch die regionalen Entwicklungsträger eingeben und mitdenken. Die verkehrliche Gesamtschau erfolgt nun unter Federführung des Kantons. Aus Sicht der Stadt ist es richtig, dass hier der Kanton in den Lead geht und die Arbeiten nun aktiv vorantreibt. Die Freispielung der östlichen Seite des Bahnhofplatzes steht in enger Abhängigkeit zum Buskonzept 2040, welches unter dem Lead des VVL erarbeitet wird. Bzgl. Parkierungslösungen werden zurzeit weitere Gutachten erarbeitet. Erst nach Vorliegen weiterer Fakten können entscheidungen gemeinsam getroffen werden.</p> <p>Die Kommunikation ist tatsächlich von grosser Relevanz: Der DBL bietet auch für die Stadt nicht nur Chancen. Die sehr lange Bauzeit wird auch für die Stadt grosse Einschränkungen und viele Folgeplanungen mit sich bringen. Noch ist auch unklar, ob und welche Gleisflächen freigespielt werden können. Die Stadt ist jedoch überzeugt, dass der DBL langfristig für die ganze Region grosse Chancen bietet, auch für die Agglomeration. Denn die verbesserte Anbindung mit der Bahn birgt grosses Potenzial für die Raumentwicklung.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Zentralschweizer Komitee Durchgangsbahnhof Luzern 6047 Kastanienbaum</p>	<p>Antrag / Bemerkung Grundsatzfragen zur Mobilität, welche nicht die eigentlichen Zubringersysteme von/ab Bahnhof Luzern betreffen, sollen im kantonalen Projekt „Zukunft Mobilität Kanton Luzern“ oder in der städtischen Mobilitätsstrategie diskutiert werden.</p> <p>Begründung Durchgangsbahnhof und Grundsatzdiskussion über Gesamtverkehr entkoppeln Das Komitee stellt fest, dass aufgrund der Ergebnisse der Testplanung Durchgangsbahnhof Luzern eine Grundsatzdiskussion über den Gesamtverkehr angeht. Diese Diskussion ist aus Sicht des Komitees für die Region Luzern wichtig, soll aber entkoppelt vom Grossprojekt Durchgangsbahnhof Luzern geführt werden – zum Beispiel im Rahmen des Mitwirkungsprozess „Zukunft Mobilität Kanton Luzern“ oder im Rahmen der städtischen Mobilitätsstrategie. Viele Themen aus der Testplanung können losgelöst vom Durchgangsbahnhof diskutiert und umgesetzt werden, da sie weder zeitlich noch inhaltlich vollumfänglich mit dem Durchgangsbahnhof zusammenhängen. Das Komitee sieht eine grosse Gefahr, dass eine zu starke Verknüpfung mit der kommunalen bzw. regionalen gesamtverkehrlichen Diskussion zu einer Blockade des gesamten Projekts führt und im Hinblick auf den Entscheid im Parlament in Bern ein negatives Zeichen aussendet.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Eine Entkoppelung der Fragestellungen ist aus städtischer Sicht nicht möglich, da städtebauliche, freiräumliche und verkehrliche Fragestellungen nicht isoliert betrachtet werden können. Zudem zeigt die Testplanung schön auf, dass es für einen funktionierenden zukünftigen Bahnhof unabdingbar ist, verkehrliche Fragestellungen im Bahnhofumfeld zu lösen. So wird beispielsweise die Bauphase Anpassungen am ÖV-System erfordern, was wiederum Auswirkungen auf das MIV-System haben wird. Es ist jedoch richtig, dass die regionalen Diskussionen rund um den Verkehr das Projekt DBL auf Bundesebene nicht gefährden darf.</p>
<p>Zentralschweizer Komitee Durchgangsbahnhof Luzern 6047 Kastanienbaum</p>	<p>Antrag / Bemerkung Hinweis</p> <p>Begründung Chance für Bevölkerung und Wirtschaft nutzen Der Durchgangsbahnhof Luzern ermöglicht einen neuen Stadtteil im Zentrum auf einem Teil der heutigen Gleisanlagen, aber auch im Umfeld des Bahnhofareals. Dies ist neben den Verbesserungen beim öV-Angebot ein weiterer relevanter Nutzen des Projekts. Die Gebietsentwicklung ermöglicht unter anderem neue Arbeitsplätze und neuer Wohnraum. Mit der vorliegenden Testplanung wird diese Chance frühzeitig beplant, was das Komitee positiv beurteilt.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das ist richtig, dass die freiwerdenden Flächen Chancen für die Stadtentwicklung darstellen. Es zeigt sich jedoch, dass viele dieser Flächen noch nicht gesichert sind, wie dies das Vorprojekt Stand 2013 noch suggerierte. Beispielsweise benötigt die zb weiterhin Abstellanlagen im Zentrum.</p>
<p>Zentralschweizer Komitee Durchgangsbahnhof Luzern 6047 Kastanienbaum</p>	<p>Antrag / Bemerkung Hinweis</p> <p>Begründung Die Testplanung ist wichtig und richtig Das Komitee begrüsst die Testplanung und die nun laufende breite Mitwirkung bei den verschiedensten Anspruchsgruppen. Es ist wichtig, dass frühzeitig gemeinsame zukunftsorientierte und breit abgestützte Lösungen entwickelt und koordiniert werden. Das Komitee schätzt die transparente und proaktive Kommunikation der Stadt Luzern bei der Testplanung. Überdies weist das Komitee darauf hin, in der Testplanung auch auf die Realisierungsabfolge der einzelnen Bauprojekte des Durchgangsbahnhofs Luzern einzugehen und nicht bloss auf den Zielzustand sowie die Bauphase zu fokussieren.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Aufgrund der Komplexität hat sich die Stadt bewusst dafür entschieden, im Rahmen der Testplanung den Zielzustand und die Bauphase zu betrachten, nicht jedoch die Realisierungsabfolge. Die Stadt setzt sich dafür ein, dass der Durchgangsbahnhof kommt und sich die Realisierungsabfolge in möglichst kurzem Zeitraum abspielt.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Zentralschweizer Komitee Durchgangsbahnhof Luzern 6047 Kastanienbaum</p>	<p>Antrag / Bemerkung Hinweis</p> <p>Begründung Für das Komitee ist es wichtig, dass die aufgeführten Punkte in das Entwicklungskonzept einfließen. Auch wenn es sich um ein städtisches Konzept handelt, soll es in der Agglomeration und in der ganzen Zentralschweiz auf breite Akzeptanz stossen, um nicht Pat-Situationen zu schaffen. Nur so kann gegenüber dem Bund die Region geeint für das Projekt Durchgangsbahnhof eintreten.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist auch im Interesse der Stadt.</p>
<p>Zentralschweizer Komitee Durchgangsbahnhof Luzern 6047 Kastanienbaum</p>	<p>Antrag / Bemerkung Hinweis</p> <p>Begründung Schrittweise umsetzen Das Komitee begrüsst den Grundsatz Nr. 7 (Bereits heute mit der Umsetzung starten). Eine schrittweise Umsetzung in Richtung Zielbild ist ein realistischer Ansatz. Dies muss alle Beteiligten zwingen, ihre Aktivitäten auf das Zielbild Durchgangsbahnhof frühzeitig abzustimmen. Wichtig bleibt, grosse Ziele gemeinsam festzulegen, dann aber auch konkret und bei kurzfristigen Projekten detailliert darauf hinzuarbeiten (inkl. Verankerung im Agglomerationsprogramm). Die Beteiligten sollen sich auch auf das Szenario vorbereiten, dass der Durchgangsbahnhof Luzern in einer langen Realisierungsabfolge oder über einige Umsetzungsstapen realisiert wird.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist auch im Sinne der Stadt. Es zeigt sich, dass es diverse Abhängigkeiten gibt und deshalb eine gute Abstimmung unter den Partnern der Knotenorganisation unabdingbar ist.</p>
<p>3.1 Team 1 «Van de Wetering» Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsräum 2040»</p>		
<p>(1) VCS Luzern 6002 Luzern</p> <p>(2) Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7</p>	<p>Antrag / Bemerkung (1) Die Verschiebung der Bushaltestellen in die Pilatusstrasse erachten wir als kritisch.</p> <p>(2) Auf eine Verlagerung der Bushaltestellen in die Pilatusstrasse ist zu verzichten.</p> <p>Begründung (1) Mit der Verschiebung würden die Umsteigewege sehr lang, was ungünstig für die Nutzung des ÖV ist.</p> <p>(2) Dies ist stadträumlich schwierig. Zudem werden so sehr weite Umsteigewege generiert.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies entspricht auch der fachlichen Einschätzung des Begleitgremiums. Die Überprüfung der Vorschläge der Testplanung erfolgt im Rahmen einer gesamtverkehrlichen Studie unter der Federführung des Kantons Luzern.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>(1) SBB Immobilien IM-DV-AOM 4601 Olten</p> <p>(2) SBB Immobilien IM-DV-AOM 4601 Olten</p>	<p>Antrag / Bemerkung (1) Bahnhofplatz Nord: 3.1. Seite 17: Umorganisation unterirdische Anlieferung und Baumdach: Eine Umorganisation der Funktionen im Untergrund kann bezüglich dem Gesamtsystem des DBL nicht erfolgen.</p> <p>(2) Bahnhofplatz Nord: 3.1. Seite 16: Platzgestaltung vielseitig gestaltbar und mit Baumdach gesäumt: Ist zu hinterfragen</p> <p>Begründung (1) Eine Entwicklung mit diesen Elementen muss die DBL-Vorprojektierung berücksichtigen.</p> <p>(2) Für die weitere Gestaltung müssen die durch den DBL mit der Planung der VP-Aktualisierung festgelegten Elemente berücksichtigt werden (Aufgänge, Entrauchung, Planung im Bereich -1 mit Logistik, usw.) Eine funktionierende Logistik benötigt beispielsweise eine minimale Anforderung an die lichte Raumhöhe.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies entspricht auch der Einschätzung des Begleitgremiums. Und doch sind auch Bäume und Grünflächen gerade in Bezug auf stadtklimatische Fragen relevant und frühzeitig zu berücksichtigen.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Bitte lassen Sie nicht zu, dass "... Mut zum 'Schritt in die Zukunft' fehlt." (S. 16), sondern dass "... schon morgen mit diesem Schritt gestartet werden kann."</p> <p>Begründung Eine Stadt mit Freiräumen und einer feinmaschigen Vernetzung für Fuss- und Veloverkehr ist für Bewohner wie auch Besucher attraktiv. Auch für das lokale Gewerbe ist es vorteilhaft (mehr Portemonnaies auf gleichem Raum). Die heutige Verkehrssituation ist schon lange nicht mehr tragbar. Jeder mutige, bald umgesetzte Schritt zur Verbesserung ist zu begrüßen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist auch im Sinne der Stadt: eine hohe Lebensqualität für alle. Doch gerade in Bezug auf das Verkehrssystem, was wiederum Auswirkungen auf den Freiraum hat, ist eine Abstimmung mit dem Kanton erforderlich.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Langensandbrücke</p> <p>Begründung Idee ist interessant. Ich finde es sehr positiv, dass die Langensandbrücke ausgebaut wird, damit der Veloverkehr gefördert werden kann. Auch finde ich es super, dass zwischen Capitol und Gleisen ein Durchgang entsteht. So kann der Bundesplatz vom Veloverkehr mehr befreit werden, weil viele Velos über diesen neu geschaffenen Weg geleitet werden kann.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies entspricht auch den Empfehlungen des Begleitgremiums.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Parkplätze</p> <p>Begründung Mit dem Wegfall P1, P2 und P3 fehlen mir Parkplätze für unsere Autofahrer. Ich bin dafür, dass man eventuell mehr Parkhäuser ausserhalb der Stadt plant und diese mit einem guten ÖV-Netz verbindet (nach Idee vieler Städte in Frankreich), damit die Innenstadt nicht mehr so überfahren ist, aber ganz auf Parkplätze zu verzichten finde ich nicht gut.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist auch nicht im Sinne der Stadt. Es braucht weiterhin eine Anzahl an Parkplätzen rund um den Bahnhof, die offene Frage ist, wie viele. Dies wird nun im Rahmen einer Parkierungsstudie untersucht. Park'n'Ride Möglichkeiten in der Region mit guten Umsteigemöglichkeiten auf die S-Bahn, um in die Innenstadt zu gelangen, sind ebenfalls im Interesse der Stadt.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Sie wollen den Bahnhofplatz Nord zu einer Visitenkarte für die Stadt Luzern ausbauen, es als multimodale Fläche nutzen und als Ankunfts- und Aufenthaltsort. Dafür braucht es meiner Meinung nach zwei Dinge: Gemütliche, einladende Sitzflächen zum Flanieren und ausgewogene gute Take away Restaurants, Cafes und Bistros. Wenn dies nicht vorhanden ist will sich niemand dort treffen und niemand dort ausruhen und geniessen. Damit geht Atmosphäre verloren und der Platz verkommt zur Transit-Fläche ähnlich eines Flughafen-Terminals. Selbst eine Shopping-Meile gibt dann einen kommerziellen kalten Eindruck.</p> <p>Das Team 1 Van de Wetering scheint solch reichhaltigen Take Away Plätze gut mit einzuplanen. Bitte sorgen sie hier für ausreichendes Angebot, momentan ist die Food Meile im Untergeschoss des Bahnhofs recht spärlich!</p> <p>Begründung Der Bahnhofplatz Nord hat gigantisches Potenzial zum zentralen Treffpunkt und atemberaubenden Ankunftsplatz zu werden. Das gelingt aber nur wenn Sie eine einladende Atmosphäre schaffen. Dazu braucht es ein Cafe, Bistro, leckeres Take Away, etwas Grün, und gemütliche Sitzgelegenheiten!</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt unterstützt die Ansicht, dass der Bahnhofplatz Nord ein grosses Potenzial bietet, das aber sinnvoll genutzt werden muss. In weiteren Planungsschritten sind Fragen der Nutzung wie Gastronomie usw. weiter zu vertiefen.</p>
<p>3.2 Team 2 «yellow z» Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040»</p>		
<p>(1) SBB Immobilien IM-DV-AOM 4601 Olten</p> <p>(2) SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten</p> <p>(3) SBB Immobilien IM-DV-AOM 4601 Olten</p>	<p>Antrag / Bemerkung (1) City Logistik: 3.2, Seite 20 (2) Citylogistik weiterverfolgen (3) City Logistik: 3.2. Seite 20</p> <p>Begründung (1) Der Flächenverbrauch für eine zentrale City-Logistik in einem innerstädtischen Gebiet ist bezüglich dem Mehrwert und der richtigen Lage für die Feinverteilung zu prüfen. Ein Warenumschlag von Grossanlieferung auf die innerstädtische Feinverteilung erfolgt idealerweise aus dem Umfeld des Bahnhofes und nicht dem Kern des Systems</p> <p>(2) Die im Raumprogramm (Kap. 6.2.1) geäusserten Anforderung zur City-Logistik wurden lediglich vom Team yellow z aufgenommen. Bei der vorgeschlagenen Anordnung des City-Logistik-Terminals stellen wir die bahnseitige Erschliessung weiterhin in Frage. Ist eine solche gewünscht ist eine Anpassung der Planung respektive angepasste Anordnung erforderlich. Aus Sicht SBB ist eine weitere Vertiefung des Thema Citylogistik in Bahnhof Luzern weiterzuverfolgen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Aus diesem Grund empfiehlt das Begleitgremium dieses Thema weiter zu prüfen, da viele Fragen offen sind.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>(3) Aufgrund der geografischen Besonderheit Luzerns durch die trennende Wirkung des Sees und der reus und des Verkehrseinganges Seebrücke ist die Idee des zentralen Logistik Hubs eher suboptimal.</p>	
<p>(1) Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern 6006 Luzern</p> <p>(2) Privatperson</p>	<p>Antrag / Bemerkung (1) Der Vorschlag von yellow z sieht vor, mit Hilfe der Spange Nord die Seebrücke für den MIV zu sperren. Es ist aufzuzeigen, welche Konsequenzen ein Verzicht der Spange Nord hat.</p> <p>(2) Die Sperrung der Seebrücke für den MIV bitte berücksichtigen.</p> <p>Begründung (1) Das gewählte Konzept muss auch ohne Spange Nord funktionsfähig sein.</p> <p>(2) Die Stadt Luzern würde nur profitieren, wenn eine der schönsten Orte, direkt am See und mit wunderbarem Blick auf die Berge, zu einem hochwertigen Aufenthaltsort umgewandelt würde.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das Begleitgremium hat den Ansatz des Teams zur vollständigen Sperrung der Seebrücke für den MIV aus fachlichen Gründen verworfen. Eine Reduktion bietet bereits grosses Potenzial, für eine vollständige Sperrung bräuchte es alternative Erschliessungsmöglichkeiten.</p>
<p>Privatperson</p>	<p>Antrag / Bemerkung P3</p> <p>Begründung Finde es eine super Sache, dass man sich das P3 unten, wo sich momentan Gleisfläche befindet, für die Fernbusnutzung vorstellen kann. Oben kann man weiterhin einige Parkplätze für den Individualverkehr anbieten, deren Buchung über das Parkplatzleitsystem der Stadt Luzern angezeigt werden können.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dieser Ansatz hat auch das Begleitgremium überzeugt.</p>
<p>SBB Immobilien IM-DV-AOM 4601 Olten</p>	<p>Antrag / Bemerkung P3, Fernbusterminal im Bereich EG, 3.2 Seite 20</p> <p>Begründung Ein solches Terminal muss bezüglich den freizustellenden Abstellanlagen, den Zufahrten, den Verkehrswegen wie z.B. der heutigen Rampenerschliessung der oberen Geschosse geprüft werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das ist richtig und muss in vertiefenden Studien zur Situation rund um einen zukünftigen Bahnhofplatz Ost genauer geprüft werden.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
3.3 Team 3 «Güller Güller» Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»		
SBB Immobilien IM-DV-AOM 4601 Olten	<p>Antrag / Bemerkung Bahnhofplatz Nord: 3.3 / 5.3.2 Seite 25/53 Seeufer mit Treppenanlage erlebbar machen:</p> <p>Begründung Die Überlegung das Seeufer durch Treppenanlagen erlebbar zu machen wird begrüsst. Der Vorschlag Team Güller-Güller mit dem Zugang zum See über die Verteilebene ist bezüglich dem Hochwasserschutz schwierig umzusetzen. Eine horizontale Erschliessung zur Verteilebene ist aus betrieblichen Gründen kaum umsetzbar.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Der Ansatz, die Verteilebene bis zum See weiterzuziehen, ist auch aus Sicht der Stadt mit grösseren Herausforderungen verbunden und muss im Zusammenhang mit dem Vorprojekt zum DBL genauer geprüft werden. Der Ansatz, das Seeufer besser erlebbar zu machen, soll aber unbedingt im Zusammenhang mit einer Neugestaltung des Bahnhofplatzes Nord weiterverfolgt werden.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Das Team 3 Güller Güller schafft es meiner Meinung nach sehr gut für schöne Sitzflächen auf Stufen zu sorgen, bis hin zur Wasserfläche. Wieso nicht eine Ausgabe für Kissen oder Decken, oder Alternativ eine Holzbeplankung auf einigen Stufen, um das Sitzen wärmer und angenehmer zu gestalten?</p> <p>Erst solch eine gemütliches Sitzgelegenheit ermöglicht es Leute anzuziehen und zum Verweilen anzuregen. Das ermöglicht eine wunderbare Atmosphäre mit toller Aussicht als Treffpunkt zum Quatschen und Flanieren. Es ermöglicht Kunst und Kultur. Gleichzeitig finde ich die Idee von Team 1 - das alte Bahnhofstor an eine Seite des Platzes zu verschieben - sehr intelligent. Denn dadurch schaffen Sie eine zusammenhängende Fläche ohne bauliche Hindernisse für etwaige Volksfeste, Konzerte, Auftritte, Projektionen, Theater, Kino im Freien, etc. etc. Solch ein Platz würde sich perfekt mit dem KKL und seinem Vorplatz verbinden!</p> <p>Begründung Sie wollen den Bahnhofplatz Nord zu einer Visitenkarte für die Stadt Luzern ausbauen, es als multimodale Fläche nutzen und als Ankunfts- und Aufenthaltsort. Dafür braucht es meiner Meinung nach zwei Dinge: Gemütliche, einladende Sitzflächen zum Flanieren und ausgewogene gute Take away Restaurants, Cafes und Bistros. Wenn dies nicht vorhanden ist will sich niemand dort treffen und niemand dort ausruhen und geniessen. Damit geht Atmosphäre verloren und der Platz verkommt zur Transit-Fläche ähnlich eines Flughafen-Terminals.</p> <p>Momentan gibt es nicht genügend Sitzplätze. Man kämpft um die wenigen Sitzbanken und meist sitzt man am Boden auf kaltem Stein, oder zumindest etwas wärmeren Holz auf der Brücke vor dem KKL. So schade!</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Auch der Stadt ist es ein Anliegen, dass der Bahnhofplatz Nord zukünftig eine höhere Aufenthaltsqualität hat, als dies heute der Fall ist. Sitzgelegenheiten und eine Belebung des Platzes mit entsprechenden ständigen Angeboten sind sicher wichtig. Ihre Überlegungen sind für die weiteren Planungsarbeiten hilfreich.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>(1) Privatperson</p> <p>(2) Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>(1) Passerelle Süd</p> <p>(2) Der Bau einer zusätzlichen oberirdischen Fuss- und Veloverbindung über die Gleise soll ernsthaft geprüft werden.</p> <p>Begründung</p> <p>(1) Ich finde die Idee von einer Brücke über die Gleise sehr interessant. Ich würde aber die Möglichkeit schaffen, dass man von der Brücke mittels Lift und Treppen auch auf die Gleisperrons gelangen kann. So schafft man mehr mehr Möglichkeiten um die Gleise zu erreichen: Passerelle Süd Personenuntergang Süd Bahnhofplatz Nord Bahnhofplatz West Bahnhofplatz Süd</p> <p>Eventuell könnte man die Passerelle Süd mit der Langensandbrücke verbinden.</p> <p>(2) Die heutige Situation, in der der Bahnhof ganz umfahren werden muss, um von Hirschmatt/Neustadt auf die Ostseite des Bahnhofs zu kommen ist unbefriedigend. Es ist zudem zu befürchten, dass auch die zusätzlich geplante und unbedingt erforderliche PU keine genügende Durchlässigkeit für die rasche Querung aufweisen wird.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern</p> <p>Der Stadt ist es ein grosses Anliegen, die heutige trennende Wirkung des Gleisfeldes so gut als möglich zu reduzieren. Aus diesem Grund wird in einem ersten Schritt eine Machbarkeitsstudie zur allfälligen Erweiterung PU-Süd oder deren oberirdische Führung ausgelöst.</p>
<p>(1) Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7</p> <p>(2) WWF Luzern 6004 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>(1) Die Erschliessung eines neuen Baufeldes im Bereich der Abstellanlagen der zb überzeugt, insbesondere wegen der Schaffung von zusätzlichem öffentlichem Raum. Ebenso das durchgehende Band öffentlicher Räume um den Bahnhof. Die Idee eines «Klimabandes», welches die Hitze im Stadtraum mindert, ist wertvoll. Die Fragen der Minderung negativer Effekte auf das Stadtklima sind in der weiteren Planung unbedingt hoch zu gewichten.</p> <p>(2) Die Erschliessung eines neuen Baufeldes im Bereich der Abstellanlagen der zb überzeugt, insbesondere wegen der Schaffung von zusätzlichem öffentlichem Raum. Ebenso das durchgehende Band öffentlicher Räume um den Bahnhof. Die Idee eines «Klimabandes», welches die Hitze im Stadtraum mindert, ist wertvoll. Die Fragen der Minderung negativer Effekte auf das Stadtklima sind in der weiteren Planung unbedingt hoch zu gewichten.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern</p> <p>Der Ansatz des Teams GüllerGüller überzeugt auch die Stadt. Es ist dem Team gelungen, eine Möglichkeit aufzuzeigen, wie sowohl die zb Abstellanlagen im Zentrum verbleiben können und trotzdem ein Mehrwert für die Stadtentwicklung entsteht. Dem Stadtklima ist in den weiteren Arbeiten ein hohes Gewicht beizumessen.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>Begründung (1) Der öffentliche Raum um den Bahnhof wird nach Realisierung des Durchgangsbahnhofs ein grosses Gewicht erhalten. Es ist wichtig, dabei gut darauf zu achten, der Erhitzung entgegenzuwirken und genügend Grünraum und nicht versiegelte Flächen zu sichern.</p> <p>(2) Der öffentliche Raum um den Bahnhof wird nach Realisierung des Durchgangsbahnhofs ein grosses Gewicht erhalten. Es ist wichtig, dabei gut darauf zu achten, der Erhitzung entgegenzuwirken und genügend Grünraum und nicht versiegelte Flächen zu sichern.</p>	
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung S. 25f.: " ... , der jedoch von den heutigen platzprägenden Elementen (ausser den Bushaltekanten) nicht viel übriglässt." Projekt unvoreingenommen von (subjektiv) als 'prägend' eingeordneten Elementen vornehmen.</p> <p>Begründung Gewisse Elemente als "platzprägend" zu kategorisieren, schränkt die Perspektive auf neue Ideen/Vorschläge ein.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das ist richtig.</p>
<p>3.4 Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Beiträge Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»</p>		
SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten	<p>Antrag / Bemerkung Abstellanlagen/-flächen SBB und zb nicht teil der Aufgabenstellung.</p> <p>Begründung Bezugnehmend auf Anhang 3, S. 68 der Lagebeurteilung müssen zuerst die dort geforderten Punkte aufgearbeitet sein und vorliegen, bevor belastbare Aussagen zu den Abstellanlagen der SBB und der zb gemacht werden können.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das ist richtig und trotzdem zeigt die Testplanung Möglichkeiten auf, wie dies erfolgen könnte. Im Weiteren sind diese Ansätze aus der Testplanung gemeinsam in der Knotenorganisation weiter zu vertiefen, da Abhängigkeiten zwischen den Partnern bestehen.</p>
SBB Immobilien IM-DV-AOM 4601 Olten	<p>Antrag / Bemerkung Bahnhofplatz Ost: 3.4 Seite 27: div. Mobilitätsträger wie Taxi, K+R, etc</p> <p>Begründung Die Konzentration div. Mobilitätsträger wie Taxi, K&R, etc. beim Bhf-Platz Ost muss mit den funktionalen Anforderungen zum Bahnverkehr (z.B. Gehdistanz) berücksichtigen und geprüft werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das ist richtig. Dies muss gemeinsam in der Knotenorganisation erfolgen.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung Die Errichtung von drei Bahnhofplätzen wird aus Gründen der Verteilung und Lenkung der Passagierströme sowie wegen der städtebaulichen Optionen begrüsst. Die drei Bahnhofplätze sind jedoch mit unterschiedlicher Hierarchie und Gestaltung auszuführen.</p> <p>Begründung Drei prominente Zugangsorte zum Bahnhof sind sinnvoll, eine Hierarchisierung und charakteristische Gestaltung der drei Porten ist für die Orientierung wichtig. Die Bezeichnung "Platz" ist eventuell auch nicht für alle Orte gleichermaßen zutreffend und könnte in der Kommunikation schwierig sein.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies entspricht auch der Empfehlung des Begleitgremiums, dass die Plätze unterschiedlich ausgestaltet werden sollen. Inwiefern das Wort "Platz" richtig ist, wird sich im weiteren Verlauf zeigen.</p>
Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung Die ÖV- und Veloachse an der Zentralstrasse wird begrüsst. In diesem Zusammenhang muss sichergestellt werden, dass a) der allenfalls weiterhin zugelassene MIV-Verkehr den ÖV nicht behindert b) keine Mehrbelastung für die Hirschmattstrasse entsteht.</p> <p>Begründung Die Hirschmattstrasse ist vor einigen Jahren verkehrsberuhigt worden. Wenn die Zentralstrasse vom Autoverkehr (weitgehend) befreit wird, besteht ein erhebliches Risiko, dass der Verkehr sich Ausweichrouten durch das Hirschmattquartier sucht.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die verkehrlichen Auswirkungen müssen vertieft untersucht werden, damit kein Mehrverkehr in den Quartieren entsteht, das ist richtig. Der Kanton wird eine Gesamtverkehrsstudie auslösen, um einige dieser Fragen genauer zu analysieren. Die Hirschmattstrasse gehört schon heute nicht zum übergeordneten Strassennetz und soll keinen Mehrverkehr aufnehmen müssen.</p>
Kultur- und Kongresszentrum Luzern KKL 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Die sehr starke Frequenzerhöhung des DBL steht in einem Widerspruch mit dem immer wieder genannten Ziel der Reduktion von MIV und ÖV. Zudem ist der MIV genauso wie die Velos in solche mit elektrischem Antrieb und mit restlichen, konventionellen Antrieben zu unterscheiden.</p> <p>Begründung -</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Aus Sicht Stadt bedingt die Erhöhung der Personenströme eine Verschiebung des Modal-Splits auf flächeneffiziente Verkehrsmittel. Denn der zur Verfügung stehende Platz bleibt gleich, es müssen aber mehr Personen bewegt werden können. Eine Reduktion des ÖV ist deshalb nicht im Sinne der Stadt. Auch elektrisch angetriebene Fahrzeuge brauchen gleich viel Platz. Im Rahmen einer gesamtverkehrlichen Studie sollen aber alle Verkehrsarten betrachtet werden.</p>
Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung Die Verlängerung der Bürgenstrasse soll für den MIV nicht durchgehend bis zum Bahnhofplatz Nord befahrbar sein. Ab Bahnhofplatz Ost bis Bahnhofplatz Nord soll die Durchfahrt nur für Busse und den Zubringerdienst zum KKL gestattet sein.</p> <p>Begründung Der Bahnhofplatz Nord soll möglichst frei von privatem Verkehr sein.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Auch das Begleitgremium empfiehlt einen weitgehend vom MIV befreiten Bahnhofplatz Nord. Welche Fahrten noch über den Bahnhofplatz erfolgen müssen, werden weiterführende Studien zeigen müssen.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Quartierverein Hochwacht 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Die von den drei Teams erarbeiteten Studien weichen erstaunlich wenig von einander ab und gehen alle von einer massiven Reduktion des MIV auf der Seebrücke aus. Wir begrünnen diese Sicht, fürchten aber, dass es eher einem Wunsch als den Tatsachen entspricht. Auf keinen Fall darf dieses Ziel mit einer Wiederbelebung der eben begrabenen Spange Nord in Verbindung gebracht werden.</p> <p>Begründung Das Projekt Spange Nord wurde von der Stadtbevölkerung abgelehnt. Die Reduktion des MIV auf dem Stadtgebiet (nicht nur Seebrücke) ist vor allem durch entsprechende Lenkungsmaßnahmen zu erreichen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Aus diesem Grund hat das Begleitgremium den Ansatz vom Team "yellow z" verworfen.</p>
(1) Privatperson (2) Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung (1) Kiss and Ride, Taxis</p> <p>(2) Es ist darauf zu achten, dass die Verlagerung der Taxistände, K&R, Sharing-Angebote, etc. vom Bahnhofplatz Nord weg in das Gebiet des Bahnhofplatzes Ost nicht zu Mehrverkehr in den dortigen Wohngebieten führt.</p> <p>Begründung (1) Ich würde Kiss and Ride und Taxis nicht auf dem Bahnhofplatz Ost planen weil sonst Hirschmattstrasse, Bundesplatz, Langensandbrücke, Tribschenquartier noch mehr befahren wird.</p> <p>Wieso nicht das Tourismusbüro und die Daily Migros auflösen und da Kiss and Ride Parkplätze realisieren.</p> <p>(2) Das Gebiet linkes Seeufer ist bisher vom Verkehr noch sehr wenig belastet. Die Verlagerung verschiedener Zu- und Abfahrtsfunktionen sowie die Zufahrt der Parkhäuser über die Achse Ost wird zwangsweise zu Mehrverkehr führen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist ein wichtiger Hinweis und in den weiterführenden Arbeiten vertieft zu untersuchen.</p>
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Insbesondere zu folgenden zwei Aspekten bestehen nach heutiger Einschätzung Vorbehalte seitens VVL: - Der Bahnhofplatz Nord soll von radialen Buslinien befreit und nur noch mit Durchmesserlinien angefahren werden. - Die Zentralstrasse wird zum wichtigen Buskorridor, was Reisezeiten verkürzen und die Eigenbehinderung der Busse auf dem Bahnhofplatz entschärfen kann.</p> <p>Begründung Siehe Vorbemerkungen Kap.1.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Testplanung zeigt das Potenzial von Durchmesserlinien und einem Buskorridor in der Zentralstrasse auf. Inwiefern dies machbar ist, wird das Buskonzept 2040 des VVL zeigen müssen, unterstützt durch die Erkenntnisse aus der Gesamtverkehrsbetrachtung des Kantons. Radiallinien sollen ihre Endaufenthalts- und Wendezeiten wo immer möglich nicht mehr am Bahnhof abwarten und die wertvollen Flächen im Zentrum belegen.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>(1) Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7</p> <p>(2) Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7</p> <p>(3) VCS Luzern 6002 Luzern</p> <p>(4) Privatperson</p> <p>(5) Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>(1) Auch der Brückenkopf an der Westseite ist hinsichtlich Wegeverbindungen zu optimieren.</p> <p>(2) Die Längsverbinding an der Westseite ist zwingend lückenfrei bis zum Freigleis zu planen.</p> <p>(3) Die Veloverbindung vom und zum Bahnhof (Zentralstrasse) muss zwingend lückenlos an das Freigleis angeschlossen werden.</p> <p>(4) Velolinie Zentralstrasse Langensandbrücke</p> <p>(5) ÖV- und Veloachse an der Zentralstrasse wird begrüsst. Veloachse müsste zwingend direkt und sicher auch bis zum Freigleis verlängert werden.</p> <p>Begründung</p> <p>(1) Der Brückenkopf West inkl. angrenzende Bebauungen ist die grosse Lücke in der Veloverbindung Bahnhof - Freigleis und für die Umfahrung des Bundesplatzes. Diese Netzlücke ist unbedingt zu schliessen.</p> <p>(2) Nur mit dieser konsequenten Weiterführung kann eine grosse Lücke im Velonetz Luzern geschlossen werden.</p> <p>(3) Damit kann eine wichtige Lücke im städtischen Velonetz geschlossen werden.</p> <p>(4) von der Zentralstrasse zur Langensandbrücke wäre es super, wenn ein Velo- und Fussgängerweg (Zwischen Gleisen und Capitol) entstehen würde. So muss man nicht mehr den Bundesplatz passieren.</p> <p>(5) Eine dringend erforderliche Massnahme für ein lückenloses und sicheres Velonetz.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern</p> <p>Die Schliessung der Netzlücke für den Veloverkehr rund um den Bundesplatz ist auch im Interesse der Stadt und deshalb bereits im Raumentwicklungskonzept 2018, der Mobilitätsstrategie und dem Aggloprogramm enthalten.</p>
<p>SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>SBB nimmt Bedeutung PU Süd zur Kenntnis.</p> <p>Begründung</p> <p>Die PU Süd kommt bei allen Teams vor. Die SBB stützt sich weiterhin auf die durchgeführte und 2020 aktualisierte Personenflussberechnung. Da die Stadt Luzern eine Machbarkeitsstudie zur PU Süd aufgleist, werden die Bemerkungen im Rahmen der Testplanung durch die SBB so zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
4 Grundsätze der Entwicklung Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»		
Architektenfachgruppe sia Zentralschweiz 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung 5 Das Tribschenquartier zu einem attraktiven Stadtteil entwickeln Um diese absolut wichtige Ziel zu erreichen, müssen die Planungen von linken Seeufer und Bahnhof und deren Schnittstellen zwingend koordiniert und zusammengefasst werden.</p> <p>Begründung Das Tribschen Quartier und der Zugang zum Bahnhof muss neu gedacht werden im Blick auf die potenzielle Entwicklung in der Funktion als Universitätsquartier und Quartier am See. Weiter sollten auch Platz für öffentliche Bauten ins Auge gefasst werden. z.B. Theater</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt ist sich bewusst, dass die Planungen zum linken Seeufer und DBL eng aufeinander abgestimmt werden müssen. Dies erfolgt laufend, so sind in beiden Projekten dieselben Personen involviert. Und doch handelt es sich um unterschiedliche Zeithorizonte und es darf nicht passieren, dass alle Vorhaben am linken Seeufer durch Unsicherheiten beim DBL blockiert werden.</p>
(1) Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7 (2) WWF Luzern 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung (1) Bei Punkt (4) "Den Bahnhofplatz Nord auch als Aufenthaltsort gestalten" ist den klimabezogenen Überlegungen ein starkes Gewicht beizumessen. Die Platzgestaltung muss so erfolgen, dass ein grösstmöglicher Teil der Flächen entsiegelt und durch Begrünung aufgewertet wird.</p> <p>(2) Bei Punkt (4) "Den Bahnhofplatz Nord auch als Aufenthaltsort gestalten" ist den klimabezogenen Überlegungen ein starkes Gewicht beizumessen. Die Platzgestaltung muss so erfolgen, dass ein grösstmöglicher Teil der Flächen entsiegelt und durch Begrünung aufgewertet wird.</p> <p>Begründung (1) Der Klimaerwärmung ist durch gezielte Massnahmen entgegenzuwirken. (2) Der Klimaerwärmung ist durch gezielte Massnahmen entgegenzuwirken.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist auch im Interesse der Stadt und muss in den zukünftigen Planungsschritten vermehrt berücksichtigt werden.</p>
Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung Bei Punkt (5) "Das Tribschenquartier zu einem attraktiven Stadtteil entwickeln" ist darauf zu achten, dass durch die Massnahmen im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Bahnhofgebiets kein Mehrverkehr ins Tribschenquartier fliesst. Die Wohnquartiere sind entsprechend zu schützen.</p> <p>Begründung Die Verkehrsbefreiung des Bahnhofplatzes bei gleichzeitiger Beibehaltung der Parkhäuser P2 und P3 führt ohne entsprechende flankierende Massnahmen zu Mehrverkehr auf der Achse Bundesplatz - Werkhofstrasse - Bürgerstrasse.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies wird in den weiteren Arbeiten vertieft zu prüfen sein. Es ist nicht im Sinn der Stadt, dass durch Anpassungen am Verkehrssystem der Verkehr in die Quartiere verlagert wird.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung Bei Punkt (7) "Bereits heute mit der Umsetzung starten" soll unbedingt aufgenommen werden, dass die Umsetzung unter Einbindung in die übergeordnete Mobilitätsstrategie erfolgt. Die Stakeholder aus der Agglomeration sollen eingebunden werden, indem ihnen die Vorteile und Chancen aufgezeigt werden.</p> <p>Begründung Wir müssen auch jetzt schon damit starten, alle Stakeholder für das Projekt zu gewinnen, insbesondere auch die Gemeinden der Agglomeration. Dies erhöht die Chancen der Realisierbarkeit.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies entspricht der Einschätzung der Stadt. Die Stadt wird sich dafür einsetzen, dass das gegenseitige Verständnis erhöht und eine verkehrliche Lösung gefunden wird, die für alle Beteiligten einen Mehrwert bedeutet.</p>
SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten	<p>Antrag / Bemerkung Grundsatz 5, Tribschenquartier: Entwicklung des Gebiets inkl. Verdichtung des Wohnraums passt als Massnahme, soll jedoch nicht nur auf Tribschenquartier beschränkt sein; attraktives Wohnen in Bahnhofsnähe/Kernstadt soll als allgemeine Formulierung aufgenommen werden</p> <p>Begründung Affinität für Steigerung Nachfrage öV in der Kernstadt höher als Ausserhalb</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das Quartier im Westen ist gebaut, das Verdichtungspotenzial ist gering. Aus diesem Grund fokussiert sich die Aussage auf das Entwicklungspotenzial im Osten.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung In der gesamten Studie wird die Bürgenstrasse als zentrale Erschliessungssachse für das ganze linke Seeufer genannt. Dies verursacht Mehrverkehr durch Busse, Autos und Langsamverkehr. Im Bericht soll genauer definiert werden welche Abschnitte der Bürgenstrasse mit mehr Verkehr betroffen sein werden. Es soll klar definiert werden, dass die Bürgenstrasse ab Höhe Werkhofstrasse Richtung Osten Bus- und Autofrei bleiben soll.</p> <p>Begründung Wenn ich von einer zentralen Erschliessungssachse für eine halbe Stadt lese, bekomme ich Angst, dass durch das Tribschenquartier entlang der Bürgenstrasse eine Autobahn für Busse und Autos gebaut wird. Rund um die verschiedenen Wohnüberbauungen in der Tribschenstadt gibt es durch viele Sackgassen nur Langsamverkehr. Dies soll für die Lebensqualität aller Anwohner im Quartier so bleiben.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Es ist auch nicht im Interesse der Stadt, dass es zu einer Verlagerung des MIV in die Quartiere kommt. Deshalb sind die Auswirkungen im weiteren Verlauf der Planung im Detail zu untersuchen.</p>
Gemeindeverband LuzernPlus 6031 Ebikon	<p>Antrag / Bemerkung LuzernPlus macht darauf aufmerksam, dass die Planungshoheit nicht alleine bei der Stadt Luzern liegt, da es sich gemäss kantonalem Richtplan um einen kantonalen Entwicklungsschwerpunkt (ESP Luzern Bahnhof) handelt und somit auch die Region und der Kanton ein starkes Interesse an der Entwicklung des ESP haben. Wir wünschen uns eine starke Integration der Region sowie des Kantons bei der weiteren Bearbeitung des Perimeters.</p> <p>Begründung -</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Aus diesem Grund waren alle Partner aus der Knotenorganisation sowie die wichtigsten Stakeholder des Raum Bahnhofs wie SGV, KKL, VBL aber auch Luzern Tourismus im Begleitgremium vertreten. Es ist auch im Interesse der Stadt, dass die Weiterentwicklung des Zentrums im gemeinsamen Prozess erfolgt.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Kultur- und Kongresszentrum Luzern KKL 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Rund um den neuen Bahnhof muss die Erreichbarkeit des KKL Luzern weiterhin verkehrsträgerunabhängig sichergestellt sein. Der Wegfall des grossen Parkhauses unter dem Bahnhof muss zwingend mit einem ebenbürtigen Ersatz kompensiert werden. Dieser Ersatz muss umgehend evaluiert werden da bereits in der Bauphase massive Einschränkungen erfolgen werden diesbezüglich.</p> <p>Begründung Die von politischer Seite (Kanton und Stadt Luzern) geforderte sehr hohe Eigenwirtschaftlichkeit lässt sich nur mit einer optimalen Erreichbarkeit des KKL Luzern mit allen Verkehrsträgern inkl. Parkierungsmöglichkeiten beim Haus sicherstellen. Dies ist heute ein absolutes USP des KKL Luzern und darf keinesfalls aus der Hand gegeben werden. Damit kann die für nationale und internationale Kunden periphere Lage (Destination ohne Flughafen) heute einigermassen kompensiert werden. Bei einer Verschlechterung dieser Situation ergeben sich einerseits wegfallende Wertschöpfung für die Region Luzern und andererseits muss die öffentliche Hand die daraus folgenden Fehlbeträge aus dem operativen Betrieb zukünftig tragen um diesen Umstand zu kompensieren.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Erreichbarkeit insbesondere des KKL ist in den Grundsätzen enthalten. Die Stadt hat zudem eine Parkierungsstudie ausgelöst. Es darf jedoch auch nicht vernachlässigt werden, dass mit dem DBL die Anbindung des KKL an den Flughafen Zürich nochmals deutlich optimiert wird.</p>
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Siehe ausgefüllte Liste "Befragung" inkl. Bemerkungen.</p> <p>Begründung -</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Verkehrsbetriebe Luzern vbl Leiter Angebot 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung vbl steht hinter dem Grundsatz, dass die Erreichbarkeit des Bahnhofraums (inkl. Tourismus) für alle Verkehrsträger ermöglicht werden muss. Es soll geschaut werden, welches Verkehrsmittel tatsächlich wie viel Platz benötigt.</p> <p>Begründung Je nach vorhandenem Platz bedingt dies eine andere Zuteilung / Verteilung bzw. Priorisierung.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies entspricht auch der Haltung der Stadt. Im Rahmen der gesamtverkehrlichen Studie des Kantons müssen diese Fragen vertieft geprüft werden.</p>
glp Stadt Luzern 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung zu (5) Das Tribschenquartier zu einem attraktiven Stadtteil entwickeln: anders formulieren oder "Tribschenquartier" durch "Rösslimatt" ersetzen</p> <p>Begründung Der Grundsatz suggeriert, das Tribschenquartier sei heute nicht attraktiv. Aber gerade mit der über 20-jährigen Entwicklung der Tribschenstadt zum Wohnquartier voller Leben ist das Quartier begehrt, belebt und sehr attraktiv geworden. Dem ist Sorge zu tragen. Verbesserungen sind immer möglich, aber behutsam zu planen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist ein berechtigter Einwand und wird zukünftig berücksichtigt.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
5 Empfehlungen des Begleitgremiums Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»		
Architektenfachgruppe sia Zentralschweiz 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Die Unterführung Bahnhof Süd ist unbedingt Velotauglich auszugestalten. Dazu sind frühzeitig alle involvierten Parteien zu überzeugen.</p> <p>Begründung Zentral für die Querverbindungen zwischen den Quartieren</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Um möglichst schnell eine bessere Faktenlage zur PU-Süd als Quartier- und Veloverbindung vorliegen zu haben, hat die Stadt eine Machbarkeitsstudie ausgelöst, um sowohl oberirdische wie auch unterirdische Lösungen und ihre Machbarkeit/Preisschild zu prüfen.</p>
5.2 Empfehlungen zum Verkehrssystem Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»		
VCS Luzern 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Allgemeine Bemerkung</p> <p>Begründung Wir begrüßen die DBL-Testplanung und erachten die daraus gewonnenen Erkenntnisse als richtigen Weg zur qualitativen Weiterentwicklung der Stadt. Es ergeben sich zahlreiche Chancen, die Luzern positiv zu verändern. Als sehr wichtig erachten wir, dass der DBL auf jeden Fall auch als Projekt zur Reduktion des MIV verstanden und umgesetzt werden muss.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
(1) VCS Luzern 6002 Luzern (2) CVP Stadt Luzern 6003 Luzern (3) SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten (4) Gemeindeverband LuzernPlus 6031 Ebikon	<p>Antrag / Bemerkung (1) Die Umgestaltung des Verkehrssystems (Förderung ÖV, FVV und Reduktion MIV) ist so rasch als möglich umzusetzen, vor Baubeginn des DBL.</p> <p>(2) Die Aussage, "Diese Aufgabe soll baldmöglichst gemeinsam in Angriff genommen werden, um aufzuzeigen, wie das Verkehrssystem schrittweise und möglichst schon bis zum Bau des DBL reorganisiert werden kann", ist vorbehaltlos zu unterstützen.</p> <p>(3) Das Gesamtverkehrssystem soll nicht auf den Bahnhofspereimeter beschränkt werden, sondern sich auf die ganze Region beziehen.</p> <p>(4) Aus unserer Sicht sollten folgende Aspekte mitberücksichtigt werden: - Die regionalen Auswirkungen der Verkehrsplanung soll in einer Gesamtschau beleuchtet werden. - Den Bahnhofplatz Nord (= jetziger Bahnhofplatz) freizuspielen und die Bushaltestellen zu verlegen, darf nicht auf Kosten allfälliger Umsteigebeziehungen für das Umland gehen. Konkret sollen die Reisenden weiterhin einen raschen Zugang von der Bahn zu den Buslinien finden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt begrüsst aus diesem Grund, dass der Kanton nun mit seiner gesamtverkehrlichen Studie eine regionale Betrachtung anstrebt. Im Kernteam wird neben dem Kanton, der Stadt und dem VVL auch LuzernPlus vertreten sein.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>- Die MIV-Zufahrt zum Bahnhof (mit den Parkhäusern P2/P3) sowie zum KKL und SGV soll direkt(er) sichergestellt werden. LuzernPlus verlangt, dass die Gemeinden im Norden und Osten (Meggen, Adligenswil sowie Rontal) weiterhin einen direkten Zugang zur Mobilitätsdrehscheibe erhalten. Eine weiträumige Umfahrung via Pilatus-, Obergrund-, Moosstrasse, Bundesplatz, Langensandbrücke, Tribtschen, Werfestrasse sehen wir kritisch und verlangen eine vertiefte Prüfung.</p> <p>Begründung</p> <p>(1) Der Bau des DBL hat massive Einschränkungen im Verkehrssystem zur Folge. Damit die Innenstadt jederzeit erreichbar bleibt, ist es wichtig, das Verkehrssystem bereits vor Baubeginn entsprechend anzupassen. Aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse kommt für die Sicherstellung der Erreichbarkeit nur der flächeneffiziente ÖV, Fuss- und Veloverkehr in Frage. Es ist deshalb sicherzustellen, dass diese Verkehrsmittel auch während der Bauzeit weitgehend ungehindert fließen können, um die Mobilität in und nach der Luzerner Innenstadt sicherzustellen.</p> <p>(2) Dadurch wird die Forderung abgeleitet, dass bestimmte Massnahmen im Umfeld ausserhalb des BAV-Projekts umgesetzt und finanziert werden müssen. Zu diesem Zweck ist die Aufnahme der Massnahmen ins aktuelle Agglomerationsprogramm unerlässlich! Zudem profitieren die Subzentren Luzern Süd, Luzern Nord und Luzern West sehr früh und direkt von wesentlich besseren öV-Linien und öV-Knoten.</p> <p>(3) -Verlagerung Verkehr auf ÖV statt MIV: zwar wird von Reduktion MIV und Stärkung Modalsplits zugunsten des ÖVs gesprochen, hingegen ist insgesamt von einer Gesamtverkehrszunahme auszugehen. Konkret: Menschen sollen nicht an Mobilität gehindert werden, sondern die Attraktivitätssteigerung des ÖVs soll Verlagerung in einem wachsenden Gesamtverkehrsmarkt ermöglichen; Doppeltes Wachstum anzustreben. -Die Testplanung hat den Durchgangsbahnhof konkret im Fokus. Aufgrund der starken Abhängigkeit des überregionalen MIVs sollten jedoch auch die konkreten Zusammenhänge mit kantonalen/nationalen Bauprojekten wie zb. des «Bypass» aufgezeigt werden.</p> <p>(4) -</p>	

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Kanton Luzern Mobilitätskoordinator 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Der Kanton Luzern, vertreten durch die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur, wird die Auswirkungen der Ideen der Testplanung auf das Gesamtverkehrssystem in einer Studie auf deren Umsetzbarkeit überprüfen. Dabei sollen in Abstimmung mit den Partnern verschiedene Zustände für die Zeit bis zur Inbetriebnahme respektive Endzustand des DBL berücksichtigt werden. Mit der Studie werden quantitative Grundlagen aufbereitet, woraus sich schliessen lassen wird, ob die aus der Testplanung abgeleiteten Grundsätze aus der Gesamtverkehrsbetrachtung heraus bestätigt werden können oder verworfen werden müssen. Ausserdem werden die Chancen und Risiken für das überregionale Verkehrssystem – also über den lokalen Kontext hinaus – aufgezeigt und Empfehlungen zu Vertiefungen und weiteren Arbeitsschritten definiert.</p> <p>Begründung (vgl. Antrag)</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt begrüsst dieses Vorgehen und wird sich in der Studie entsprechend eingeben.</p>
Kanton Luzern Mobilitätskoordinator 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Die gute Erreichbarkeit der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Luzern hat auch mit den strassengebundenen Verkehrsmitteln (MIV, öV, Taxi, Velo usw.) gesichert zu bleiben. Eine Integration der Fernbusse als Bestandteil der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Luzern ab 2040, die Anzahl und Anordnung der für die Drehscheibenfunktion notwendigen Parkplätze für den MIV und auch die Erreichbarkeit der Mobilitätsdrehscheibe für alle Verkehrsmittel sind für den Kanton zentrale Themen. Nur so sind – was für eine attraktive und zukunftsgerichtete Mobilitätsdrehscheibe, welche Funktion für den Kanton im Vordergrund zu stehen hat, von zentraler Bedeutung ist – schnelle und einfache Umstiege zwischen den Verkehrsmitteln sichergestellt und Transportketten unter Inanspruchnahme mehrerer Verkehrsmittel gewährleistet. Dieser Anspruch muss für alle Transportketten, gerade auch für solche aus den Regionen ausserhalb der Agglomeration Luzern, gelten und in die weitere Planung einbezogen werden.</p> <p>Begründung Vor diesem Hintergrund müssen – zuerst – in der Gesamtverkehrsstudie die Auswirkungen der gemachten Empfehlungen auf das Verkehrssystem aufgezeigt werden, bevor seitens Kanton eine fundierte und verlässliche Haltung zu einzelnen verkehrsrelevanten Empfehlungen abgegeben werden kann.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die gesamtverkehrlichen Überlegungen sind auch für die Stadt wichtige Grundlagen, die für die Ausgestaltung der zukünftigen Mobilitätsdrehscheibe eine wichtige Rolle spielen. Und auch diese muss letztlich gemeinsam konzipiert werden.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
glp Stadt Luzern 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Zur Kap 5.2 Empfehlungen zum Verkehrssystem Seite 33: Die Stadt wird aufgefordert, sich mindestens für eine Sistung des Bypasses einzusetzen, damit der Ausbau des DBL nicht gefährdet wird.</p> <p>Begründung zu den Aussagen: "Verkehrssystem neu denken" und "dass der Bau des DBL noch nicht entschieden ist". Und zu den Modal-Split-Zielen sowie zur Aussage der BAV-Direktorin, "der Nutzen des DBL sei auszuweisen mit einer Modal-Split-Veränderung zugunsten des ÖV". Dies kann doch nicht gelingen, wenn der Bypass zuerst gebaut wird (und vom gleichen BAV enorme MIV-Kapazitäten geschaffen werden) Die glp denkt und plant gross, weit und immer in allen möglichen Szenarien. Das schlimmste Szenario wäre "Bypass gebaut, DBL wird nicht gebaut". Dies muss unbedingt vermieden werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Auf Bundesebene handelt es sich weiterhin um zwei verschiedene Töpfe: Nationalstrassenausbau und Schienenausbau. Dies hat zur Konsequenz, dass es für die beiden Projekte nicht ein entweder oder, sondern UND heisst.</p>
<p>5.2.1 Öffentlicher Verkehr Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040»</p>		
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung 2. Abschnitt Seite 34, Hinweise zur Reorganisation des öffentlichen Verkehrs: Eine weitergehende Verknüpfung von Regionalbuslinien an den regionalen Hubs mit Bahnanschlüssen entspricht der VVL-Strategie, setzt aber entsprechende Bahnkapazitäten voraus, welche erst ab ca. 2040 zur Verfügung stehen (AS 2040 mit DBL). Vor und während dem Bau des DBL muss die prognostizierte Nachfragezunahme weitgehend vom Bussystem bewältigt werden, womit der Busverkehr im Bahnhofraum Luzern bis zur Eröffnung des DBL (trotz voraussichtlichen Einschränkungen bei der Infrastrukturanlagen) zu- und nicht abnehmen wird.</p> <p>Begründung -</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt sieht diese Problematik ebenfalls. Erst mit dem DBL verfügt die Region über ein gutes S-Bahn-System. Und trotzdem wird die Bauphase Anpassungen am Bussystem erfordern, wie die Testplanung aufzeigte. Diese werden aber "aufwärtskompatibel" auszugestalten sein - auch auf Basis der Gesamtverkehrsbetrachtung.</p>
SBB Immobilien IM-DV-AOM 4601 Olten	<p>Antrag / Bemerkung Anpassung öffentlicher Verkehr, 5.21, Seite 34</p> <p>Begründung Die Reorganisation vom Bussystem haben Einfluss auf den Betrieb und das Dienstleistungsangebot im Bahnhof und sollen mit der SBB vorgängig geprüft werden</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Anpassung des Bussystems liegt nicht in der Kompetenz der Stadt. Sie wird durch den VVL und im Rahmen einer Gesamtverkehrsbetrachtung durch den Kanton entschieden.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Verkehrsbetriebe Luzern vbl Leiter Angebot 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Attraktiver öffentlicher Verkehr mit kurzen Umsteigebedingungen beibehalten, auch bei drei verschiedenen Knotenpunkten (Nord, Ost, West). Auch Fernbus-Linien sind in Betrachtung zu berücksichtigen.</p> <p>Begründung Wichtig sind direkte und rasche Umsteigemöglichkeiten (zwischen Bus-Bahn und Bus-Bus, auch Fernbus-Bus und Fernbus-Bahn)</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist auch im Interesse der Stadt.</p>
<p>(1) Wirtschaftsverband Stadt Luzern 6002 Luzern</p> <p>(2) CVP Stadt Luzern 6003 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung (1) Verzicht auf den Wendeplatz Bundesplatz</p> <p>(2) Auf den Wendebereich am Bundesplatz (Alternative zum Wendebereich an Zentralstrasse) ist zu verzichten. Falls notwendig ist das Umfahren eines Häuserblocks über die Morgartenstrasse zu prüfen.</p> <p>Begründung (1) Dieser Knotenpunkt wird bereits stark befahren und würde mit zusätzlichem Wendeverkehr insbesondere mit Doppelgelenkbussen den Verkehrsfluss zusätzlich belasten.</p> <p>(2) Der Bundesplatz soll nicht durch zusätzliche Wende-Fahrten belastet werden. Schon heute ist er mit Verkehr ausserordentlich belastet, wird es zukünftig mit den neune Linienführungen über die Zentralstrasse noch vermehrt werden und soll daher nicht durch "Wendefahren" noch zusätzlich belastet werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Aus diesem Grund wäre der Flächengewinn Gleis 1 und 2 im Westen von grossem Wert. Das Team GüllerGüller zeigt auf, dass in diesem Fall voraussichtlich ein Wendeplatz möglich wird, ohne das Quartier oder den Bundesplatz zusätzlich zu belasten. Das Konzept Bus 2040 des VVL wird zusammen mit der gesamtverkehrlichen Studie unter der Federführung des Kantons auch dazu die nötigen Aussagen zu den Auswirkungen machen müssen.</p>
<p>glp Stadt Luzern 6005 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Auf die zusätzliche Busachse durch die Bürgerstrasse mit Buswendeplatz Bahnhof Ost soll verzichtet werden. Eine Umlagerung der ÖV-Achse im Hirschmattquartier an die Zentralstrasse und damit an den Rand der Neustadt ist fragwürdig und zu prüfen.</p> <p>Begründung Eine neue ÖV-Achse Bürgerstrasse bringt keinen wesentlichen Mehrnutzen und ist bezüglich Flächenverbrauch und Emissionen eine Verschlechterung für das Tribschenquartier. Die Wege vom und zum Bahnhof sind kurz und prädestiniert für Fuss- und Veloverkehr. Ein Bahnhofplatz Ost mit gleichzeitiger Busnutzung und Aufenthaltsqualität ist unrealistisch.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt möchte diese Möglichkeiten zur Anpassung des Bussystems nicht vorschnell verwerfen, sondern in den weiteren Planungsschritten vertieft prüfen. Diese Überprüfung erfolgt im Rahmen des Konzeptes Bus 2040 durch den VVL, der seinerseits in die Gesamtverkehrsbeurteilung des Kantons eingebunden ist.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>Durch den Verzicht einer konkurrenzierenden Busverbindung wird auch die gute Passantenlage der Tribschenstrasse nicht geschmälert, indem die Menschen, die den Bus bevorzugen, weiterhin dorthin gehen und dort zum Beispiel noch Einkaufen können. (siehe auch Anregung zu 5.3.3 Stadtraum Ost)</p> <p>Die Anbindung des Hirschmattquartiers an den ÖV wird verschlechtert. Zudem hätte die neue ÖV-Achse negative Folgen für das Passantenaufkommen in der Hirschmattstrasse und damit für die dortige Geschäftslage. Die ÖV-Drehscheibe Bahnhof West in Verbindung mit einem Ort mit Aufenthaltsqualität ist nett gedacht, aufgrund der dortigen Platzverhältnisse jedoch unrealistisch. Analog zu den Aussagen bezüglich Bahnhof Ost ist auch hier zu prüfen, ob eine attraktive Pforte "Neustadt" ohne Bus, jedoch gut gestaltet für den Fuss- und Veloverkehr, die Anwohnerinnen und Pendler eher anspricht, diesen Weg zu nehmen.</p>	
<p>Verkehrsbetriebe Luzern vbl Leiter Angebot 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Bei Veränderungen des Busnetzes sind die betrieblichen Kosten und auch Kosten für die Anpassungen der Infrastruktur (v.a. Fahrleitungen) zu berücksichtigen.</p> <p>Begründung Verlängerte Linien können zusätzliche jährliche Betriebskosten auslösen. Veränderte Linienführungen können Infrastrukturkosten nach sich ziehen (v.a. Trolleybusfahrleitungen). Diese sollen in der Gesamtbetrachtung berücksichtigt werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies sind wichtige Punkte, die im Rahmen des Bus- und Bahnkonzepts 2040 der VVL zu berücksichtigen sind.</p>
<p>Privatperson</p>	<p>Antrag / Bemerkung Bitte eine verständliche Beschilderung mitplanen, schon im Bahnhof selber (SBB Beschilderung?).</p> <p>Begründung Als Auswärtiger könnte es bei der Ankunft schwierig sein, den richtigen Ausgang zur gewünschten Bushaltestelle zu finden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
<p>Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern 6006 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Busnetzveränderungen, Hinweis</p> <p>Begründung Die Durchbindung in Richtung Tribschen via Bürgenstrasse wird als sinnvoll betrachtet. Ebenfalls wird die Durchbindung möglichst vieler Linien unterstützt.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Wirtschaftsverband Stadt Luzern 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Der Cartourismus muss mit eingeplant werden. Sollte das wohl sinnvollste Projekt Parkhaus Musegg nicht zu Stande kommen, braucht es diesbezüglich Alternativen und muss bereits heute in der Planung mitberücksichtigt werden.</p> <p>Begründung Luzern wird auch in Zukunft eine Tourismusdestination bleiben. Eine sinnvoller Knotenpunkt für das Ein- und Aussteigen der Touristen ist zu begrüssen. Hier könnte das Projekt Parkhaus Musegg eine ideale Lösung sein, um die Verkehrsströme zu verteilen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Ob und wie Touristencars mit dem DBL verknüpft werden sollen, wird primär der Strategieprozess Carregime zeigen. Die Projekte Carregime und DBL werden soweit nötig und sinnvoll aufeinander abgestimmt.</p>
<p>(1) Wirtschaftsverband Stadt Luzern 6002 Luzern</p> <p>(2) CVP Stadt Luzern 6003 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung (1) Eine Kappung der Busverbindung zwischen Tribschenquartier und dem Bahnhofplatz Nord wird ebenfalls nicht unterstützt.</p> <p>(2) Der Verzicht auf eine Kappung der Busverbindung zwischen dem Tribschenquartier und dem Bahnhofplatz Nord wird unterstützt.</p> <p>Begründung (1) Das Tribschenquartier sowie das ganze linke Ufer ist nicht mit einer Bahn erreichbar. Mit dem Verzicht bleibt die Verbindung flexibler.</p> <p>(2) Das ganze System bleibt flexibler und die Möglichkeiten für Durchmesserlinien bleiben intakt.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
<p>(1) VCS Luzern 6002 Luzern</p> <p>(2) WWF Luzern 6004 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung (1) Die Zentralstrasse als ÖV-Achse (und Velo-Achse) wird begrüsst. Es muss allerdings sichergestellt werden, dass im Gegenzug nicht die Hirschmattstrasse als verkehrsberuhigte Achse übermässig belastet wird.</p> <p>(2) Die Zentralstrasse als ÖV-Achse (und Velo-Achse) wird begrüsst. Es muss allerdings sichergestellt werden, dass im Gegenzug nicht die Hirschmattstrasse als verkehrsberuhigte Achse übermässig belastet wird.</p> <p>Begründung (1) Ziel der neuen ÖV- und Velo-Achse Zentralstrasse muss sein, den ÖV/FVV zu fördern und den MIV zu reduzieren. Das reine umlenken des MIV von der einen in die andere Strasse wäre nicht zielführend.</p> <p>(2) Ziel der neuen ÖV- und Velo-Achse Zentralstrasse muss sein, den ÖV/FVV zu fördern und den MIV zu reduzieren. Das reine umlenken des MIV von der einen in die andere Strasse wäre nicht zielführend.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Eine Verlagerung des MIV ins Quartier ist nicht im Sinne der Stadt und muss zwingend vermieden werden.</p>

<p>(1) FlixBus DACH GmbH 10178 Berlin</p> <p>(2) FlixBus DACH GmbH 10178 Berlin</p> <p>(3) FlixBus DACH GmbH 10178 Berlin</p> <p>(4) FlixBus DACH GmbH 10178 Berlin</p> <p>(5) FlixBus DACH GmbH 10178 Berlin</p> <p>(6) FlixBus DACH GmbH 10178 Berlin</p> <p>(7) FlixBus DACH GmbH 10178 Berlin</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>(1) möglicher Interims-Fernbushalt in der Frohburgstr. vor der Mensa</p> <p>Durch die Neuordnung der Stadt- und Regionalbuslinien sowie der Reduktion des MIV könnten neugewonnene Flächenpotentiale bereits vor der Bauzeit für einen Interims-Fernbushalt genutzt werden, um so den Bahnhof Luzern unmittelbar als Mobilitätsdrehscheibe zu organisieren (siehe Kap. 4 (7) "Bereits heute mit der Umsetzung starten"). Siehe Anmerkung im Schlussbericht (Kap. 5.2.1)</p> <p>(2) möglicher Interims-Fernbushalt auf Parkplatz Frohburgstr.</p> <p>Durch die Neuordnung der Stadt- und Regionalbuslinien sowie der Reduktion des MIV könnten neugewonnene Flächenpotentiale bereits vor der Bauzeit für einen Interims-Fernbushalt genutzt werden, um so den Bahnhof Luzern unmittelbar als Mobilitätsdrehscheibe zu organisieren (siehe Kap. 4 (7) "Bereits heute mit der Umsetzung starten"). Siehe Anmerkung im Schlussbericht (Kap. 5.2.1)</p> <p>(3) möglicher Interims-Fernbushalt am Straßenrand zwischen Bahnhofsgebäude und Seefeldweg</p> <p>Durch die Neuordnung der Stadt- und Regionalbuslinien sowie der Reduktion des MIV könnten neugewonnene Flächenpotentiale bereits vor der Bauzeit für einen Interims-Fernbushalt genutzt werden, um so den Bahnhof Luzern unmittelbar als Mobilitätsdrehscheibe zu organisieren (siehe Kap. 4 (7) "Bereits heute mit der Umsetzung starten"). Siehe Anmerkung im Schlussbericht (Kap. 5.2.1)</p> <p>(4) möglicher Interims-Fernbushalt am Inselquai längs der Häuserzeile</p> <p>Durch die Neuordnung der Stadt- und Regionalbuslinien sowie der Reduktion des MIV könnten neugewonnene Flächenpotentiale bereits vor der Bauzeit für einen Interims-Fernbushalt genutzt werden, um so den Bahnhof Luzern unmittelbar als Mobilitätsdrehscheibe zu organisieren (siehe Kap. 4 (7) "Bereits heute mit der Umsetzung starten"). Siehe Anmerkung im Schlussbericht (Kap. 5.2.1)</p> <p>(5) möglicher Interims-Fernbushalt auf Parkplatz zwischen Werftsteg und Inselquai</p> <p>Durch die Neuordnung der Stadt- und Regionalbuslinien sowie der Reduktion des MIV könnten neugewonnene Flächenpotentiale bereits vor der Bauzeit für einen Interims-Fernbushalt genutzt werden, um so den Bahnhof Luzern unmittelbar als Mobilitätsdrehscheibe zu organisieren (siehe Kap. 4 (7) "Bereits heute mit der Umsetzung starten"). Siehe Anmerkung im Schlussbericht (Kap. 5.2.1)</p> <p>(6) möglicher Interims-Fernbushalt am Fahrradstellplatz zwischen KKL und Seefeldweg</p> <p>Durch die Neuordnung der Stadt- und Regionalbuslinien sowie der Reduktion des MIV könnten neugewonnene Flächenpotentiale bereits vor der Bauzeit für einen Interims-Fernbushalt genutzt werden, um so den Bahnhof Luzern unmittelbar als Mobilitätsdrehscheibe zu organisieren (siehe Kap. 4 (7) "Bereits heute mit der Umsetzung starten"). Siehe Anmerkung im Schlussbericht (Kap. 5.2.1)</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern</p> <p>Anpassungen am Bussystem der Region Luzern werden tatsächlich bereits vor Realisierung des DBL nötig sein. Es ist aber nicht anzunehmen, dass das bereits vor Baubeginn das künftige Busnetz realisiert werden kann und in dieses auch der Fernbus integriert werden kann. Dass eine gute Verknüpfung von Bahn, Bus und Fernbus aber nötig ist, ist für die Stadt Luzern unbestritten.</p>
---	---	--

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>(7) Durch die Neuordnung der Stadt- und Regionalbuslinien sowie der Reduktion des MIV könnten nach der Meinung von FlixBus neugewonnene Flächenpotentiale bereits vor der Bauzeit für einen Interims-Fernbushalt genutzt werden, um so den Bahnhof Luzern unmittelbar als Mobilitätsdrehscheibe zu organisieren (siehe Kap. 4 (7) "Bereits heute mit der Umsetzung starten").</p> <p>Begründung</p> <p>(7) Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - andauernde und bisher erfolglose Suche nach Inseli-Alternative wäre beendet, - durch aktives Slotmanagement wären max. 2 Haltekanten für den Fernbus nötig (Flixbus beansprucht seit 2017 nur eine Haltekante) - durchschnittliche Standzeit 5 min (keine Pausen, keine Fahrerwechsel) lediglich Ein- und Ausstieg danach Fortsetzung der Fahrt - Reduktion des Hol- und Bringverkehrs im Bahnhofsbereich und somit weniger MIV in der Stadt durch zentralen Halt am Bahnhof → Einhaltung der Modal-Split Ziele 2035 (2019 nutzten 87% der FlixBus Fahrgäste den Umweltverbund bei der Anreise zum Fernbushalt am Inseli. Ein peripherer Fernbushalt würde zu einer Erhöhung des MIV führen) <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	
<p>FlixBus DACH GmbH 10178 Berlin</p>	<p>Antrag / Bemerkung Ein- und Ausfahrtskorridore für Fernbusse</p> <p>Begründung Einrichtung von Ein- und Ausfahrtskorridore für Fernbusse könnten zusätzliche Verkehre z.B. auf der Seebrücke verhindern/verlagern. Navigationsgestützte Wegpunkte erleichtern heute schon den FlixBus-Fahrern die Anfahrt der Haltestelle in Stuttgart anhand einer behördlich vorgegebenen Route.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt nimmt dies zur Kenntnis und wird dies bei der konkreten Planung prüfen.</p>
<p>Wirtschaftsverband Stadt Luzern 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Eine Dezentralisierung der Buslinien ist wünschenswert. Somit müssen nicht alle Linien am Bahnhof enden bzw. queren.</p> <p>Begründung Dies ermöglicht mehr Platz für alle Teilnehmer.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies entspricht auch den Empfehlungen des Begleitgremiums aus der Testplanung.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Wirtschaftsverband Stadt Luzern 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Eine Priorisierung des ÖV im Bereich Bahnhof Nord und Seebrücke wird nicht unterstützt.</p> <p>Begründung Die durch die Priorisierung des ÖV im Bereich Bahnhof Nord und Seebrücke führt zu weniger verfügbare Fläche für den MiV. Da die Buslinien jedoch durch die Dezentralisierung der Knotenpunkte reduziert werden, ist eine zusätzliche Priorisierung nicht nötig. Die Seebrücke ist nun mal eine wichtige Verbindung vom rechten zum linken Ufer. Dies verbindet nicht nur deren städtischen Quartiere sondern auch die umliegenden Gemeinden Meggen, Küssnacht, Horw mit St. Niklausen und Kastanienbaum. Die heutigen Strassen sind bereits schon stark ausgelastet, was somit die Verkehrsprobleme noch weiter ausbreitet und den ÖV-Fluss auch mit deren Priorisierung in den angrenzenden Quartieren ebenfalls beeinträchtigt. Einen Ausbau einer unterirdischen Verbindung ist wohl nicht realisierbar.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Gesamtverkehrsstudie des Kantons wird weitere Aussagen in Bezug auf die Machbarkeit liefern können. Die Stadt befürwortet durchgängige Busspuren, da dies allen Verkehrsträgern zu Gute kommt.</p>
<p>Gemeindeverband Lu- zernPlus 6031 Ebikon</p>	<p>Antrag / Bemerkung Eine regionale Betrachtung des ÖV-Systems (regionale Hubs etc.) wird von LuzernPlus begrüsst und sollte stets weitergedacht und konkretisiert werden. Die kleine Grafik erweckt aber den Eindruck, dass alle Buslinien an diesen regionalen Hubs enden. LuzernPlus beantragt diese Grafik zu schärfen und z.B. die RBus-Linien in geeigneter Weise als Ergänzungen zu den "regionalen Buslinien" darzustellen. Auch sollten die "regionalen Hubs" beschriftet werden (Emmenbrücke, Ebikon, Kriens-Mattenhof), um die regionalen Vorzüge dieses ÖV-Systems zu untermauern.</p> <p>Begründung -</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Der Schlussbericht des Begleitgremiums ist abgeschlossen. Die Inputs werden - soweit möglich - in zukünftigen Grafiken berücksichtigt.</p>
<p>Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Empfehlungen für Massnahmen bis zum Baubeginn DBL Seite 36 / alle Alinea: Sollten die Ergebnisse der in Kap. 1 erwähnten Nachfolgestudien zeigen, dass bereits vor dem Baubeginn des DBL erste sinnvolle und aufwärtskompatible Etappierungsschritte zur Reorganisation des Bussystems möglich sind, sollten diese auch aus Sicht VVL frühzeitig umgesetzt werden. Möglicher Zeitplan: - Grobkonzept aus Planungsstudie Bus 2040 ca. Ende 2022 - Konkretisierung und Umsetzungsplanung 2023/2024 - Umsetzung im Rahmen öV-Bericht 2026-2029</p> <p>Begründung -</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist auch im Sinn der Stadt.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Empfehlungen Seite 35 / 1. Alinea: Unabhängig der Anzahl von Busachsen (2 Busachsen ohne Zentralstrasse, 3 Busachsen mit Zentralstrasse) ist eine durchgängige Bus-Verbindung über den Bahnhofplatz Nord - wie im Bericht festgehalten - eine zwingende Voraussetzung.</p> <p>Begründung Die Infrastrukturplanung muss einen Zeitraum weit über 2040 hinaus berücksichtigen. Das Bussystem wird auch nach Eröffnung des DBL immer wieder auf neue Rahmenbedingungen und Herausforderungen reagieren und angepasst werden müssen. Für eine entsprechende "Netzredundanz" ist von Anfang an eine adäquate Infrastruktur vorzusehen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt unterstützt das Anliegen, dass das Buskonzept langfristig gedacht wird und auch genügend agil geplant wird, um auf Änderungen reagieren zu können.</p>
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Empfehlungen Seite 35 / 2. Alinea: Ein attraktiver, westlicher Bahnhofzugang (z.B. für Hirschemattquartier) wird nicht in Frage gestellt. Die Zweckmässigkeit und Machbarkeit insbesondere einer Bushaltestelle West muss jedoch noch überprüft werden.</p> <p>Begründung Siehe Vorbemerkungen Kap. 1.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt ist ebenfalls der Meinung, dass es in Bezug auf eine Bushaltestelle West noch diverse Fragen (u.a. Wendeschleife, Gleis 1 + 2) vertieft zu klären sind. Dies soll im Rahmen des Konzeptes Bus 2040 durch den VVL erfolgen, unter Beachtung der gesamtverkehrlichen Überlegungen aus der entsprechenden Studie unter der Federführung des Kantons</p>
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Empfehlungen Seite 35 / 4. Alinea: Das Potenzial für die Umwandlung von Radial- zu Durchmesserlinien ist nicht nur abhängig von der Infrastruktur.</p> <p>Begründung Bei der Beurteilung der Zweckmässigkeit von Liniendurchbindungen sind nicht nur die Anzahl der Linienäste und die vorhandene Infrastruktur ausschlaggebend. Ebenfalls zu berücksichtigen sind beispielsweise: - Erzielbare/resultierende Netzwirkung (Quartierverflechtungen etc.) - Nachfragecharakteristik auf den einzelnen Linienästen - Fahrzeugeinsatz und Traktion auf den einzelnen Linienästen - Betriebliche Aspekte (Stabilität, Betriebseffizienz etc.) Wichtiger Hinweis an dieser Stelle: Durchmesserlinien stellen hohe Anforderungen an die Betriebsstabilität (Vermeidung Übertragung Verspätungen infolge Störungen von einem Linienast auf den anderen) und können nur mit entsprechenden öV-Bevorzugungsmassnahmen stabil betrieben werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist der Stadt bewusst und muss in den Folgeplanungen vertieft geprüft werden.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Empfehlungen Seite 35 / 4. Alinea: Ob der Bahnhofplatz Nord gänzlich von wendenden Radiallinien befreit werden kann, kann nach heutigem Kenntnisstand nicht abschliessend beurteilt werden, ist aber aus Sicht VVL eher unrealistisch.</p> <p>Begründung Siehe Vorbemerkungen Kap. 1. Neben den technischen und betrieblichen Aspekten gilt ebenfalls zu beachten, dass sich die Umlaufzeiten beispielsweise von Radiallinien aus dem Norden, welche neu auf der Ostseite des Bahnhofs wenden, um mehrere Minuten verlängern und damit u. U. zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden müssen (unproduktive Zusatzkosten). Letztlich muss aus Sicht VVL in Kenntnis der aufzuarbeitenden Grundlagen ein sinnvoller Kompromiss zwischen den verschiedenen Nutzungsansprüchen auf dem Bahnhofplatz Nord getroffen werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Auch dies ist in den weiterführenden Planungen vertieft zu prüfen.</p>
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Empfehlungen Seite 35 / 5. Alinea: Die Buspriorisierung darf sich nicht nur auf die Hauptachsen (z.B. Pilatusstrasse-Seebrücke-Schweizerhofquai) und die Zu- und Ausfahrten zu den Halteketten beim Bahnhofplatz Nord beschränken.</p> <p>Begründung Wie bereits erwähnt, erachtet der VVL nach heutigem Kenntnisstand eine neue Busachse im Rösslimattquartier als sinnvoll und zweckmässig. Damit das Potenzial zur Bildung von Durchmesserlinien über den Bahnhofplatz Nord optimal ausgeschöpft werden kann, muss beispielsweise auch im Tribtschen-Quartier ein störungsfreier Busbetrieb vorausgesetzt werden können.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist ein wichtiger Hinweis und muss in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt werden.</p>
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Empfehlungen Seite 35 / 6. Alinea: Grundsätzlich ist der VVL damit einverstanden, dass die Fernbusse als integraler Bestandteil des öV-Systems mitgedacht werden. Die Buslinien des Grundangebotes sowie die nationalen Fernbuslinien sollen gegenüber den internationalen Fernbussen aber prioritär behandelt werden.</p> <p>Begründung -</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist auch im Interesse der Stadt.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Verkehrsbetriebe Luzern vbl Leiter Angebot 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Es soll eine Planung und Vertiefung zu einen Buskonzept nach Inbetriebnahme Tiefbahnhof erarbeitet werden. Daraus sind allenfalls mögliche vorzeitigen Angebotsveränderungen (inkl. Linienführungen) realisierbar.</p> <p>Begründung Einige Elemente können bereits vor Bau in Betrieb genommen werden und so das Verkehrssystem entlasten.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Diese vertiefenden Abklärungen werden durch den VVL mit dem Buskonzept 2040 angegangen und durch die Gesamtverkehrsbetrachtung des Kantons unterstützt.</p>
Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern 6006 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Für die Achse ab Kriens via Pilatusplatz - Schweizerhofquai ist zwingend eine Busspur vorzusehen. Generell sind die Busse möglichst zu priorisieren.</p> <p>Begründung Die möglichst konsequente Führung von Buslinien im Durchmesser-system verlangt eine Fahrplan-genaue Führung der Busse. Im Zentrum ist dies nur mit einer Busspur erreichbar.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist auch im Interesse der Stadt, muss jedoch auf die Machbarkeit im Rahmen der gesamt-verkerlichen Studie des Kantons geprüft werden.</p>
(1) Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern 6006 Luzern (2) VCS Luzern 6002 Luzern (3) Verkehrsbetriebe Luzern vbl Leiter Angebot 6002 Luzern (4) Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>(1) Die 3 Bahnhofplätze dürfen nicht zu einer Verlängerung der Umsteigedistanzen führen.</p> <p>(2) Es ist auf möglichst kurze und attraktive Umsteigesituationen zwischen den drei "Bahnhofplätzen" zu achten.</p> <p>(3) Offenheit für Entflechtung der Buslinien; allerdings müssen die Erreichbarkeit und gute Umsteigebedingungen gewährleistet bleiben.</p> <p>(4) Für die Lage der Bushaltestellen sind insbesondere auch die Besucherlenkung sowie die Umsteigezeiten zu berücksichtigen.</p> <p>Begründung</p> <p>(1) Es ist damit zu rechnen, dass mit der Behinderten-gerechten Gestaltung der öV-Anlagen sowie mit der zu erwartenden Demografie (mehr ältere Menschen) vermehrt Mobilitäts-ingeschränkte Personen den öV benützen.</p> <p>(2) Die Verteilung der Personenströme rund um den Bahnhof auf neu drei Plätze darf nicht zu einer Verschlechterung der Umsteigesituationen von Bus auf Bus führen, ansonsten die Attraktivität des ÖVs geschmälert würde.</p> <p>(3) Gute Umsteigebedingungen für Attraktivität des öV. Bereits aufgrund der neuen zusätzlichen unterirdischen Ebene wird die Umsteigezeit länger.</p> <p>(4) Nur mit einer optimierten Personenführung und insbesondere kurzen und attraktiven Umsteigevorgängen kann der ÖV wirklich attraktiv sein und in Konkurrenz treten mit dem MIV.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das ist auch im Interesse der Stadt und wird in den weiteren Planungen besonders zu berücksichtigen sein.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Kanton Nidwalden Amt für Mobilität 6370 Stans</p>	<p>Antrag / Bemerkung Gewährleistung guter Erreichbarkeit der Gleise der zb Zentralbahn AG (zb) und Prüfung einer Durchmesserlinie nach Nidwalden</p> <p>Begründung Regierungsratsbeschluss Nidwalden, Nr. 204 vom 20. April 2021:</p> <p>Die Lage der Meterspurgleise inklusive die Zufahrten der zb zum Bahnhof Luzern ist für die Weiterreise der öV-Kundschaft aus den Kantonen Obwalden und Nidwalden von hoher Bedeutung. Die Verknüpfung von der Meterspur zur Normalspur muss weiterhin kundengerecht ermöglicht werden. Die Meterspurgleise der zb befinden sich heute am Rande östlich der Normalspur-Gleisanlagen.</p> <p>Aus Sicht des Regierungsrats ist für eine optimale Verbindung von der Meterspur zur Normalspur die Verschiebung der Schmalspurgleise in die Mitte des neuen Bahnhofs (dank dem Wegfall von Normalspurgleisen) prüfenswert. Es sollte dabei auch die Schaffung einer fünften Perronkante für die zb geprüft werden, um einen weiteren Angebotsausbau zu ermöglichen. Ebenfalls erachtet der Regierungsrat, dass mit einer Durchmesserlinie in Richtung Obwalden und Nidwalden neue Potentiale entstehen könnten. Dies zeigen aktuell die Ergebnisse aus der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts Nidwalden. So wurde die Grobinfrastruktur der zb grösstenteils auf die Normalspur dimensioniert. Dennoch scheint aus Sicht der zb die Verlängerung des DBL als Normalspur auf die zb nicht realistisch. So könne auf der Meterspur der gleiche Reisekomfort erreicht werden. Wichtig ist aber eine perfekte Verknüpfung in Luzern. Zuletzt erscheint ebenfalls die Anordnung beziehungsweise eine zu Fuss gute und schnelle Erreichbarkeit der Bushaltestellen Nord, Ost und West an den jeweiligen Bahnhofplätzen von der Bahn als wichtig.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies liegt nicht in der Kompetenz der Stadt. Das Anliegen wird jedoch an die SBB und zb weitergeleitet. Die Stadt wird sich jedoch dafür einsetzen, dass die Zugänge zum Bahnhof, Anbindung an die Bushaltestellen möglichst attraktiv sind.</p>
<p>Kanton Nidwalden Amt für Mobilität 6370 Stans</p>	<p>Antrag / Bemerkung Gewährleistung Seeanschluss für den Güterverkehr</p> <p>Begründung Regierungsratsbeschluss Nidwalden, Nr. 204 vom 20. April 2021</p> <p>In Luzern besteht abgesehen von Flüelen die einzige direkte Umschlagsmöglichkeit für Güter vom Schiff auf die Bahn (vor allem Steine/Schotter). Dieser Verkehr ist recht erheblich und soll weiterhin umweltfreundlich direkt ab den Werken mittels Schiff und Bahn transportiert werden. Alternativen für einen Gleisanschluss rund um den See sind nicht absehbar. Da der Verkehr aber konzentriert auf einzelne Züge erfolgt, kann eine solche Gleisfläche – unter Beachtung der notwendigen Sicherheitsvorschriften – durchaus in eine attraktive urbane Gestaltung einbezogen werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Im Rahmen der weiteren Abklärungen rund um den DBL wird auch diese Frage zu klären sein: hält die SBB an diesem Gleisanschluss langfristig fest, lässt sich dieser mit dem Bau und dem Endzustand des DBL noch aufrechterhalten oder gibt es alternative Möglichkeiten. Die Stadt steht dieser Frage offen gegenüber und sieht mittelfristig ebenfalls die Vorteile dieses Standorts v.a. für die Zeit während der Bauphase des DBL. Langfristig ist es sicher wichtig, auch alternative Seeverlade zu prüfen und nicht nur auf einen einzigen Standort mitten im Stadtzentrum Luzern zu setzen.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Kanton Nidwalden Amt für Mobilität 6370 Stans	<p>Antrag / Bemerkung Gute Erreichbarkeit des Bahnhofs während und nach dem Bau des DBL</p> <p>Begründung Regierungsratsbeschluss Nidwalden, Nr. 204 vom 20. April 2021: Insbesondere während der Bauzeit soll darauf geachtet werden, dass die Zugänglichkeit der Schifffahrt gewährleistet bleibt.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist auch im Interesse der Stadt.</p>
Gemeindeverband LuzernPlus 6031 Ebikon	<p>Antrag / Bemerkung LuzernPlus unterstützt die Umsetzung von geeigneten Buspriorisierungsmassnahmen in der Innenstadt von Luzern. Diese Massnahmen sind mit dem Kanton abzustimmen und in geeigneter Form im Agglomerationsprogramm abzubilden.</p> <p>Begründung -</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Mindestens eine Buslinie "sofort" durch das Tribtschen Quartier leiten. Evt. andere Elektrobuse kaufen und einsetzen. Schnelle schrittweise Verbesserungen bringen mehr als immer nur zuzuwarten.</p> <p>Begründung Auf der Strecke Bundesplatz - Kantonalbank - Bahnhof fahren über 4 Linien. Eine Linie sollte rasch umgeleitet werden. Evt Linie 4, da sie am Bahnhof wendet. Dies würde dem Tribtschen Quartier Auftrieb geben und es mehr in die Stadt einbinden. siehe zB Team Güller Die Linie 4 könnte dann bei der Haltestelle Tiefe wieder auf die bisherige Linie zurück.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Planungsarbeiten für ein zukünftiges Buskonzept 2040 laufen beim VVL weiter. In diesem Zusammenhang muss auch geprüft werden, ob und wann sinnvoll eine Buslinie das Tribtschenquartier erschliessen kann. Für eine Buslinie durch das Tribtschenquartier müssen zunächst die betriebliche und bauliche Machbarkeit geprüft werden (bspw. muss sichergestellt sein, dass die Buslinie nicht im Stau steht).</p>
CVP Stadt Luzern 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Mit dem "Angebot für Fernbusse" muss unbedingt auch der Cartourismus im Detail geplant und später umgesetzt werden können. Damit gehört er integral in dieses Kapitel.</p> <p>Begründung Der Cartourismus muss seinen Stellenwert für die Besucher der Stadt Luzern behalten können. Es braucht in der Nähe der Reuss und der Altstadt einen Car-Knotenpunkt (mindestens Ein- und Aussteigen lassen). Es ist zu prüfen, ob dieses Anliegen im Bereich Bahnhof Ost befriedigt werden kann. Alternativ bietet sich einzig die Vision des Parkhauses im Musegghügel an. Wenn diese Option ausgeschlagen wird, muss im Rahmen der DBL-Planung ein Standort dafür gefunden werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Welches die Bestandteile des künftigen Carregimes sein werden, wird der entsprechende Strategieprozess zeigen. Ein Fernbusterminal könnte auch durch Cars mitbenutzt werden. Der realistische Zeitpunkt für die Inbetriebnahme eines Fernbusterminals im Bereich Bahnhof dürfte aber nach Inbetriebnahme des DBL sein. Eine Lösung für das Carregime ist aber in kürzerer Frist nötig.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten</p>	<p>Antrag / Bemerkung Neuorganisation Bussystem für den Endzustand, aber auch während der DBL-Bauphase, durch den VVL so rasch wie möglich erarbeiten.</p> <p>Begründung Die Anpassung des Bussystems hat grosse Auswirkungen, im Endzustand, auf die DBL-Bauphase wie auch auf die DBL-Projektierung. Es ist sicherzustellen, dass der Zugang zum Bahnhof unter Einhaltung der geltenden Normen für alle Phase gewährleistet ist. Diese Auswirkungen sind so rasch wie möglich zu untersuchen. Die SBB setzt voraus, dass vor Beginn der Bauphase DBL das Bussystem bereits neu organisiert ist, da der Bahnhofplatz Nord von den Bauarbeiten stark eingeschränkt sein wird.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
<p>Privatperson 6005 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Ich würde von der Idee S-Bahnhaltestelle Steghof wegkommen und besser eine S-Bahnhaltestelle im Paulusplatz planen. Einzugsgebiet dort ist riesig und viele Reisende aus Kriens könnten da bereits auf die S-Bahn umsteigen. Es müssen nicht alle Menschen zum Bahnhof Luzern.</p> <p>S-Bahnhaltestelle Steghof</p> <p>S-Bahnhaltestelle Paulusplatz</p> <p>Begründung ich würde eine S-Bahnhaltestelle am Paulusplatz planen. Passagiere aus Kriens und Einzugsgebiet Paulusplatz hätten schnelleren Zugang zum S-Bahnnetz.</p> <p>Eventuell könnte die Zentralbahn noch eine S-Bahnhaltestelle am Steghof realisiert werden, ist aber nicht so sinnvoll, weil es bereits die S-Bahnhaltestelle Allmend/Messe gibt.</p> <p>Unter dem Paulusplatz könnte eine S-Bahnhaltestelle entstehen, damit Reisende aus Kriens schneller die S-Bahn erreichen können. Dies könnte auch wieder den Bahnhof entlasten und wäre eine ähnliche Haltestelle wie der SBB Bahnhof Hardturmbrücke in Zürich. Viele wichtigen Buslinien wie der 1ner, 5er würden davon profitieren.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die S-Bahnhaltestelle ist im kantonalen Richtplan enthalten. Die Stadt setzt sich dafür ein, dass diese im Rahmen der gesamtverkehrlichen Studie des Kantons sowie dem Bus- und Bahnkonzept 2040 des Verkehrsverbundes weiter geprüft werden. Deren Realisierung setzt aber aus Kapazitätsgründen den DBL voraus.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Stadt Kriens 6010 Kriens</p>	<p>Antrag / Bemerkung Sie haben die Stadt Kriens zur digitalen Mitwirkung «Testplanung Durchgangsbahnhof Luzern –Entwicklung Bahnhofraum 2040– Schlussbericht» eingeladen. Wir danken Ihnen für die Einladung und nehmen als Nachbarstadt gerne Stellung dazu.</p> <p>Kriens erkennt die Chance welche sich der Stadt Luzern und der Region mit dem Durchgangsbahnhof und der einhergehenden Entwicklung des Bahnhofraums ergibt. Die breit abgestützte und interdisziplinäre Zusammenarbeit von der Testplanung ergibt eine gute Vorstellung in Bezug auf zukünftige Funktionen und Nutzungen rund um den Bahnhof in Form eines Zukunftsbildes. Die Stadt Kriens würdigt sowohl das Vorgehen, wie auch der Inhalt der Testplanung.</p> <p>Begründung Da die Auslegeordnung des Busverkehrs gewichtig in der Testplanung thematisiert wurde, möchte der Stadtrat Kriens die Gelegenheit nutzen und auf die im Projekt Spange Nord enthaltenen durchgehenden Busspuren vom Kupferhammer (Kriens) bis Luzernerhof (Luzern) hinweisen. Nachdem der Regierungsrat auf die Weiterführung des Projekts Spange Nord verzichtet hat, soll dieses wichtige Element nicht entfallen. Die durchgehenden Busspuren vom Kupferhammer bis Luzernerhof, einschliesslich Spurumwidmung auf der Seebrücke, sollen in die weitere Planung einbezogen und konkretisiert werden, zugunsten des öffentlichen Verkehrs.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Der Kanton wird in seiner gesamtverkehrlichen Studie das Verkehrssystem vertieft untersuchen. Die Stadt wird sich dabei ebenfalls für durchgehende Busspuren auf der ganzen von Kriens gewünschten Strecke einsetzen.</p>
<p>Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern 6006 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Verteilung des Verkehrsvolumens auf 3 Bahnhofplätze, Hinweis</p> <p>Begründung Wird als zielführend betrachtet und unterstützt. Siehe Organisation Bahnhof Zürich.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
<p>BLS Personenmobilität 3000 Bern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Zu den "zu prüfenden/zu beachtenden Aspekten" (S. 35) einer Neuorganisation des Busverkehrs zählt auch ein Konzept für die Signaletik/Kundenlenkung.</p> <p>Begründung Beim Umstieg Bahn-Bus oder Bus-Bus muss auch für nicht Ortskundige schnell erkennbar sein, auf welchem Weg ihr Anschluss am schnellsten erreichbar ist. Bei der heutigen Zentralisierung auf den Bahnhofplatz Nord funktioniert die Wegweisung mit der "City-/Hub-Logik" der SBB. Im Fall einer Verteilung auf mehrere Haltestellen muss dies neu organisiert werden, insbesondere falls einzelne Buslinien nur an einer dieser Haltestellen erreichbar sein sollten.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist ein wichtiger Punkt und muss in den weiterführenden Planungen berücksichtigt werden.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Zu prüfende/zu beachtenden Aspekte Seiten 35 und 36: Die aufgelisteten Prüfaufträge werden in den in Kap. 1 erwähnten Nachfolgestudien und der Bahnplanung AS 2040 behandelt.</p> <p>Begründung -</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
CVP Stadt Luzern 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung zum Kapitel "Busstation Nord": Eine massive Einschränkung des miV in der Art, wie sie das Team "Van de Wetering" vorschlägt, wird nicht unterstützt.</p> <p>Begründung Die nahezu ausschliessliche dem öV zur Verfügung stehende Zentralstrasse wird sehr viel miV auf die Pilatusstrasse "zwingen". Demzufolge sind dort einspurige Strassen für den miV dauernd überlastet, was sich in Stausituationen bis weit über die an schliessenden Konten "Helvetiaplatz"/"Pilatusplatz" und "Luzernerhof" auswirken wird. Zudem sind ergänzend so oder so weitere Möglichkeiten zur Querung der Reuss ohne Nutzung der Seebrücke zu suchen (für Durchmesserlinien des öV und für dem miV).</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das Begleitgremium stand dem Ansatz des Teams "van de Wetering" in Bezug auf den Bahnhofplatz ebenfalls kritisch gegenüber. Der Kanton wird die Ansätze in einer gesamtverkehrlichen Studie auf ihre Machbarkeit und Auswirkungen prüfen.</p>
BLS Personenmobilität 3000 Bern	<p>Antrag / Bemerkung Zur "zukünftigen Funktionsweise des S-Bahn-Systems" (Lead: VVL) zählt neben dem bereits beispielhaft genannten Abzweig Richtung Küssnacht insbesondere auch die Haltepolitik auf Stadtboden.</p> <p>Begründung Bei der Beurteilung der Anzahl neuer Halte je Linie müssen, wie in der Verkehrsplanung üblich, neben der infrastrukturseitigen Machbarkeit die Vorteile (zusätzliches Reisendenpotential inkl. durch Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem städtischen Busnetz) und die Nachteile (Reisezeitverlängerung für Durchfahrer bis zum Bahnhof Luzern) miteinander abgeglichen werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
<p>5.2.1.1 Busstation Bahnhofplatz Nord Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»</p>		
VCS Luzern 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Bei der Neuordnung der Busstationen rund um den Bahnhof ist auf kurze und attraktive, fussgängerfreundliche Umsteigebeziehungen zu achten.</p> <p>Begründung Gute, bequeme und rasche Umsteigemöglichkeiten (auch für z.B. gehbehinderte Personen) sind eine Voraussetzung für die Attraktivität des ÖV-Netzes.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist auch im Interesse der Stadt.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Beim Kapitel "Bauphase Bhf Platz Nord" muss ein Hinweis zu den notwendigen SGV Provisorien an Land und im Wasser ergänzt werden.</p> <p>Begründung Da ein Teil der Infrastruktur der SGV während der Bauphase nicht benützt werden kann, sind im Bereich Bhf Nord Provisorien an Land und im Wasser notwendig, die von der Stadt und/oder von der Bauherrschaft SBB zu finanzieren sind.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Der Schlussbericht des Begleitgremiums ist abgeschlossen und es können keine Anpassungen mehr vorgenommen werden. Der Auslöser für die Verschiebung der Anlegestellen ist die SBB, resp. das Projekt DBL. Entsprechende Ersatzmassnahmen und Entschädigungen sind Teil des Projekts und somit direkt mit SBB zu klären. Die Stadt ist jedoch ebenfalls daran interessiert, dass die Anordnung während der Bauphase möglichst attraktiv ist und wird sich entsprechend dafür einsetzen.</p>
<p>Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Empfehlungen für die Bauphase Seite 37 / 1. Alinea: Eine mehrmalige Verlegung der Verbindung über den Platz während Bauphase sollte unbedingt vermeiden werden.</p> <p>Begründung Aus Sicht VVL sollte es möglich sein, im Rahmen der Ausführungsplanung während der gesamten Bauzeit Platz für eine Busachse unmittelbar nördlich des Bahnhofgebäudes mit kurzen Umsteigewegen nach/von den Züge permanent zu reservieren.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist auch im Interesse der Stadt.</p>
<p>Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Empfehlungen Seite 36: Der Bahnhofplatz Nord muss nach heutigem Kenntnisstand trotz vermehrter Durchmesserlinien eine ausreichende Flexibilität für den Busverkehr aufweisen, z.B. einzelne wendende Radiallinien oder Bahnersatzbusse.</p> <p>Begründung Siehe auch Rückmeldung zu Kap. 5.2.1.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist im Rahmen der weiteren Planungen vertieft zu prüfen. Die Stadt ist ebenfalls der Meinung, dass eine gewisse Flexibilität und vor allem Aufwärtskompatibilität gewährleistet sein muss, um auf zukünftige Veränderungen reagieren zu können.</p>
<p>(1) Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7</p> <p>(2) Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7</p>	<p>Antrag / Bemerkung (1) Für die Lage der Bushaltestellen sind insbesondere auch die Besucherlenkung sowie die Umsteigezeiten zu berücksichtigen.</p> <p>(2) Für die Lage der Bushaltestellen sind insbesondere auch die Besucherlenkung sowie die Umsteigezeiten zu berücksichtigen.</p> <p>Begründung (1) Nur mit optimierten Verhältnissen für die Nutzenden, insbesondere bei Umsteigevorgängen, kann der ÖV einen genügend hohen Komfort sicherstellen, um mit dem MIV konkurrenzieren zu können.</p> <p>(2) Nur mit optimierten Verhältnissen für die Nutzenden, insbesondere bei Umsteigevorgängen, kann der ÖV einen genügend hohen Komfort sicherstellen, um mit dem MIV konkurrenzieren zu können.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist auch im Interesse der Stadt.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Zu prüfende/zu beachtende Aspekte Seite 36 / 1. Alinea: Die zentrale Busstation auf der Westseite des Bahnhofplatzes Nord (auf der östlicher Seite der Strassenachse) mit dem Spurbtausch auf der Pilatusstrasse und am Schwanenplatz (Team «Güller Güller») ist auch aus Sicht VVL ein interessanter Lösungsansatz. Die Machbarkeit muss aber in einem erweiterten Perimeter nachgewiesen werden.</p> <p>Begründung Der Lösungsansatz stellt hohe und komplexe Anforderungen an die Verflechtungsstellen im Bereich Schwanenplatz und im Südwesten der Busachse ausserhalb des Bearbeitungsperimeters der Testplanung.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt ist sich bewusst, dass eine solche Lösung vertieft zu prüfen ist. Der VVL wird dies mit dem Buskonzept 2040 angehen, angelehnt auch an die Gesamtverkehrsstudie unter der Federführung des Kantons.</p>
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Zu prüfende/zu beachtende Aspekte Seite 36 / 2. Alinea: Bei den Überlegungen sind jeweils neben den Umsteigern nach/von den Zügen insbesondere auch die Umsteiger Bus-Bus und die Bedürfnisse des Lokal-Verkehrs (am Bahnhof endende oder beginnende Busfahrten) zu berücksichtigen.</p> <p>Begründung -</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Auch diese Aspekte werden im Buskonzept 2040 eine Rolle spielen und die Überlegungen sind auch in die Gesamtverkehrsstudie unter der Federführung des Kantons einzubeziehen.</p>
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Zu prüfende/zu beachtende Aspekte Seiten 36 und 37 / 3. Alinea: Dem Beurteilungskriterium "betriebliche Flexibilität" ist aus Sicht VVL besondere Beachtung zu schenken.</p> <p>Begründung Der Bahnhofplatz Nord wird für die nächsten "50 Jahre plus" gebaut. Das Busnetz und der Busbetrieb werden auch nach Eröffnung des DBL ca. 2040 immer wieder (kundengerecht) angepasst werden müssen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Es ist auch im Interesse der Stadt, dass eine Aufwärtskompatibilität soweit möglich gewährleistet ist.</p>
<p>5.2.2 Veloverkehr Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»</p>		
Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung Auf der Seebücke ist eine sichere und attraktive Veloverbindung ohne bauliche Verbreiterung zu bevorzugen.</p> <p>Begründung Eine bauliche Intervention ist aus ökologischer Sicht (Gewässerraum, Grauernergie) nur zweitrangig, also wenn der Kanton eine Umverteilung auf der Seebücke nicht zulässt, umzusetzen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Auch die Stadt ist der Meinung, dass in einem ersten Schritt vertieft geprüft werden muss, ob eine attraktive Veloverbindung ohne Verbreiterung möglich ist. Die Stadt schliesst eine Verbreiterung zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht aus.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
CVP Stadt Luzern 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Auf die Öffnung der Erdgeschosse der den Bahnhof flankierenden Baukörper für die Parkierung von Velos ist zu verzichten. Zusätzliche Anlagen sind in den angrenzenden Quartierteilen anzuordnen.</p> <p>Begründung Die Erdgeschossnutzungen in den beiden Bauwerken sind für die Bevölkerung und öV-Benutzer sehr attraktiv (westlich bestehend). Das Zurverfügungstellen für die Veloparkierung hätte einen deutlichen Attraktivitätsverlust zur Folge. Im Gegenteil sollte auch der östliche Bau mit öffentlichen Nutzungen aufgewertet werden können. Falls dort Veloparkierungsanlagen eingerichtet würden, verkämen die Bahnhof-flankierenden Bauten zur Blechwüsten, welche im Winter und bei Regenwetter zudem oft entleert wären.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Diese Befürchtungen sind berechtigt. Andererseits weist das Begleitgremium darauf hin, dass es zentral ist, dass es genügend attraktive Veloparkplätze in unmittelbarem Umfeld zum Bahnhof gibt. Eine Verschiebung ins Quartier kann deshalb nur bedingt eine Lösung sein. Es braucht Lösungen, die sowohl funktionalen/gesamtverkehrlichen Aspekten genügen (auch den Anliegen des Fussverkehrs) wie auch städtebaulich/ästhetisch überzeugen.</p>
CVP Stadt Luzern 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Auf die Prüfung einer überirdischen Gleisquerung im Bereich PU-Süd soll verzichtet werden, falls die unterirdische Verbindung attraktiver gestaltet werden kann. Die prioritäre Attraktivierung der unterirdischen Gleisquerung wird unterstützt.</p> <p>Begründung Eine überirdische Gleisquerung verlangt nach Rampen auf beiden Seiten. Mit den jetzt aufgezeigten Zielen und Grundsätzen für die weitere Entwicklung ist nicht vorstellbar, wie die Rampe an der Zentralstrasse (Bahnhofareal West) auf eine verträgliche Art städtebaulich integriert werden könnte. Auf Velo-Liftnanlagen ist zu verzichten, weil solche von den Velofahrenden grundsätzlich gemieden werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern In Bezug auf die PU-Süd gibt es unterschiedliche Ansätze und Wünsche, die nun in einer Machbarkeitsstudie vertieft zu prüfen sind. Darauf basierend muss sich die Stadt schnell auf eine Variante einigen, da diese in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Vorprojekt der SBB steht.</p>
CVP Stadt Luzern 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Auf einen weiteren Ausbau der Velowege auf der Achse Seebrücke - Luzernerhof ist zu verzichten, falls die heutigen Platzverhältnisse nicht ausgeweitet werden können.</p> <p>Begründung Eine "optimierte Weiterführung des Velonetzes über die Seebrücke" ist nur dann zielführend, wenn gleichzeitig die Strecke bis zum Luzernerhof (inkl. Haldenstrasse) deutlich verbessert werden kann. Das aber wird nur erreicht werden können, wenn entweder eine Verbreiterung der Fahrbahnen oder ein Spurabbau für den miV bzw. den öV erfolgt. Vor dem Hintergrund der schon heute schmalen Fussgängerwege (Trottoirs auf der Seebrücke, Schweizerhofquai mit Alleebäumen) ist eine Fahrbahnverbreiterung auf Kosten der Fussgängerwege nicht denkbar. Auch eine Aufgabe eines Fahrstreifens des öV oder/und des miV ist aus Kapazitätsgründen nicht vertretbar.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Auch die Stadt ist der Meinung, dass dies nicht auf Kosten der Fussgänger/innen erfolgen darf. Trotzdem ist es zentral, dass eine verbesserte Situation für die Velofahrenden auf der Seebrücke erreicht wird. Wie das erfolgen kann, muss im Rahmen der gesamtverkehrlichen Studie unter der Federführung des Kantons vertieft geprüft werden.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>(1) Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7</p> <p>(2) VCS Luzern 6002 Luzern</p> <p>(3) Architektenfachgruppe sia Zentral-schweiz 6003 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung (1) Die Verbindung PU Süd für Velos ist eminent wichtig, eine Entflechtung von Zufussgehenden und Velofahrenden zwingend.</p> <p>(2) Die neue Personenunterführung vom Hirschmatt- zum Tribtschenquartier muss zwingend für den Fuss- und Veloverkehr entflechtet und attraktiv sein und als eigenständige Quartierverbindung gestaltet werden, durchgehend geöffnet (24 Stunden).</p> <p>(3) Bei einer Unterführung Süd ist auf eine grosszügige Qualität zu achten und eine Veloquerverbindung mitzudenken. Es ist zu prüfen, ob diese separat von den Fussgängerströmen- und Dienstleistungsbetrieben zu führen ist.</p> <p>Begründung (1) Eine zusätzliche Verbindung im Süden ist Voraussetzung für ein vollständiges und attraktives Velonetz. Gleichzeitig sind aber auch Zufussgehende und ihre Sicherheit (Safety und Security) zu berücksichtigen.</p> <p>(2) Die Entflechtung ist wichtig, um Konflikten zwischen Fussgängern und Velofahrern vorzubeugen. Und die Gestaltung als vollwertige Quartierverbindung hilft, die Trennwirkung des Bahnhofs zu mindern.</p> <p>(3) Die verschiedenen Verkehrsströme sollten getrennt geführt werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Auch die Stadt ist der Meinung, dass der Fuss- und Veloverkehr getrennt geführt werden muss. Eine Machbarkeitsstudie soll die unterschiedlichen Varianten nun im Detail beleuchten.</p>
<p>CVP Stadt Luzern 6003 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Die Anpassung der Radroute auf der Westseite der Langensandbrücke Richtung Bahnhof soll so bald wie möglich umgesetzt werden.</p> <p>Begründung Diese Verbesserung der Radroute müsste ohne Rücksicht auf das Terminprogramm der Bauphase DBL möglich sein. Sie ist ja auch schon längst im Agglomerationsprogramm enthalten.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Schliessung der Netzlücke für den Veloverkehr rund um den Bundesplatz ist auch im Interesse der Stadt und deshalb bereits im Raumentwicklungskonzept 2018, der Mobilitätsstrategie und dem Aggloprogramm enthalten. Das entsprechende Projekt soll demnächst dem Parlament vorgelegt werden.</p>
<p>Wirtschaftsverband Stadt Luzern 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Die bestehenden Fahrradwege auf der Seebrücke sollten allenfalls zusammengekommen werden, um den Verkehr zu bündeln. Auf eine Verbreiterung der Fahrradwege auf Kosten anderer Teilnehmer wird nicht unterstützt.</p> <p>Begründung Zum einen würde es die Sicherheit erhöhen, wenn der Fahrradverkehr zusammengekommen wird. Die heutige Situation mit vier verschiedenen Fahrradspuren ist sehr gefährlich. Zudem braucht es nicht mehr Platz, da bereits heute keine Überkapazitäten auf den Velospuren vorhanden ist.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die heutige Situation auf der Seebrücke ist für Velofahrende unbefriedigend, was wiederum auf die anderen Verkehrsteilnehmenden Auswirkungen hat. Aus Sicht der Stadt muss dies optimiert werden, da viele Velofahrenden die Seebrücke aufgrund fehlender Verkehrssicherheit meiden. Wie diese Optimierung aussehen kann, muss im Rahmen der Gesamtverkehrsbetrachtung durch den Kanton geprüft und danach im Detail ausgearbeitet werden.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern 6006 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Die Querung des Bahnhofplatzes Nord für Radfahrer ist zu verbessern.</p> <p>Begründung Diese Querung ist aktuell eine der gefährlichsten Querungen. Vorschlag: Querung Bahnhofstrasse-Bahnhofplatz auf der Ebene -1 vorsehen mit einer Verbindung / Schnecke zur Seebrücke und Weiterführung seeseits parallel zur Haldenstrasse bis Hausermatte oder Verkehrshaus.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Verbindung ist heute auch aus Sicht der Stadt unbefriedigend und muss optimiert werden. Wie eine Lösung konkret aussehen kann, ist vom gesamten Verkehrssystem abhängig und muss Bestandteil der gesamtverkehrlichen Studie unter der Federführung des Kantons sein. Grundsätzlich bevorzugt die Stadt für den Fuss- und Veloverkehr oberirdische Lösungen, da ansonsten andere Sicherheitsfragen und Fragen der städtebaulichen Einbettung von Rampen auf-tauchen.</p>
<p>Wirtschaftsverband Stadt Luzern 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Die Veloverkehrsführung am Bahnhofplatz Nord soll weiterhin mit dem restlichen Verkehr oder klar gekennzeichneten mit Randstein abgetrennten Fahrradwegen geführt werden.</p> <p>Begründung Eine Querung über denen Bahnhofplatz würde den Fussverkehr einschränken und gefährden. Wo nötig auch mit Ampeln für Fahrräder, um allen Verkehrsteilnehmer einen flüssigen Verkehr zu garantieren.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die definitive Führung des Veloverkehrs hängt davon ab, wie die Bushaltestellen zukünftig angeordnet werden und welche sonstigen Funktionen der Bahnhofplatz erfüllen soll. Es ist deshalb für die Stadt noch offen, wie die Velos künftig geführt werden sollen. Lösungen mit zugewiesenen Flächen für den Veloverkehr sind aber klar zu bevorzugen.</p>
<p>Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern 6006 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Ein Ausbau sicherer und attraktiver Veloverbindungen in und durch die Stadt ist zu realisieren.</p> <p>Begründung Eine Steigerung der Flächeneffizienz des Verkehrs kann nur realisiert werden, wenn entsprechende akzeptable Alternativen vorliegen. Die aktuellen Velowege befinden sich meistens als Radstreifen im Hauptstrassenbereich. Vielen Stadtbewohnern ist diese Führung zu gefährlich. Deshalb weist der Anteil der Radfahrenden in Luzern Entwicklungspotenzial auf.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Eine Erhöhung des Anteils des Veloverkehrs am Gesamtverkehr ist eine Zielsetzung sowohl der Mobilitätsstrategie als auch des Raumentwicklungskonzepts der Stadt Luzern. Auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist Bestandteil dieser Bestrebungen. Wie aber konkret die Lösungen aussehen können, muss gesamtverkehrlich noch weiter vertieft werden.</p>
<p>Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern 6006 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Es soll geprüft werden, ob im Bereich der Seebrücke zusätzlicher Verkehrsraum geschaffen werden kann.</p> <p>Begründung Im Fussgängerverkehr bildet sich nördlich der Seebrücke und seeseits der Strasse eine Menschenansammlung, welche oft schwierig zu passieren ist. Im Zusammenhang mit einer sicheren Radwegverbindung Zentralstrasse - Schweizerhofquai könnte geprüft werden, ob die Seebrücke seeseits verbreitert werden könnte.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dieser Ansatz, der auch Bestandteil der städtischen Radroutennetzplanung ist, wird auch vom Begleitgremium zur weiteren Prüfung empfohlen.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Im Stadtraum Süd soll eine Passerelle eingeplant werden, die das heutige Ende des Freigleises beim Neubad mit der Fruttstrasse verbindet. Zudem soll eine durchgängige Veloachse von Kriens/Horw/Allmend via Freigleis und dieser neuen Passerelle über die Fruttstrasse, Schüür zum Bahnhof Ost geplant werden.</p> <p>Begründung Durch die Passerelle, die auch dem Fussverkehr zur Verfügung stehen würde, entsteht eine durchgängige Achse die das Gebiet Luzern Süd (Kriens, Horw, Allmend) mit dem Bahnhof Ost und dem Tribschenquartier (Inseli, Ufschötti, Kantonsschule) verbindet. Die gesamte Achse ist bereits heute relativ verkehrsarm und somit ideal für Veloverkehr. Im Gegensatz zur Langensandbrücke, die für diese Veloverbindungen "quer" in der Landschaft steht und begleitet ist vom verkehrsreichen Bundesplatz, wäre die neue Passerelle als Fortsetzung des Freigleises eine logische, attraktive und sichere Velo-Verbindung.</p> <p>Zudem wäre es sogar vorstellbar, dass ein Teil des Veloverkehrs von der Seebücke her kommend via Robert-Zünd-Strasse und via die genannte Veloachse bis nach Luzern Süd geführt werden könnte. Somit könnten Velos den westlichen Bahnhofteil, mit seinen gegebenen engen Strassenverhältnissen, über die neue östliche Route umfahren.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Diese Idee ist bereits in den Planungen rund um den Steghof enthalten und wird durch die Stadt weiterverfolgt. Aktuell liegt eine Machbarkeitsstudie vor, welche als Grundlage für die weiteren Planungsschritte dient.</p>
<p>(1) WWF Luzern 6004 Luzern</p> <p>(2) VCS Luzern 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung (1/2) Rund um den Bahnhof muss zwingend mehr Platz für Velofahrer geschaffen werden; separate Velostreifen wie auch genügend Veloabstellplätze (auch im Osten und Westen der neuen Personenunterführung).</p> <p>Begründung (1/2) Das Velo übernimmt eine sehr wichtige, zunehmend wichtigere, Funktion in der Mobilitätskette mit der Bahn. Weil das Velo auch flächeneffizient und klimaschonend ist, soll diese Mobilitätsform sehr viel stärker gefördert werden. Dazu ist die Umwidmung von Auto-Verkehrsfläche zur Radwegen voran zu treiben. Wir begrüßen die von den Teams formulierten Vorschläge zur Veloförderung rund um den Bahnhof. Zusätzlich zur Unterführung ist allenfalls auch eine geeignete Fussgänger-Velo-Überführung als Verbindung der Neustadt und des Tribschenquartiers in die Planung miteinzubeziehen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Ideen aus der Testplanung rund um das Velo sind in einem Velokonzept zu vertiefen und auch in die gesamtverkehrliche Betrachtung unter der Federführung des Kantons einzubeziehen.</p>

Pro Velo Luzern
6002 Luzern

Antrag / Bemerkung

Seite 39, "Empfehlungen" ergänzen und präzisieren:

1. Abschnitt: Zusätzlich mit den Qualitätsmerkmalen: grosszügige Querschnitte, Veloführung weitgehend von den Bussen und dem MiV getrennt.
2. Abschnitt: die drei vorgeschlagenen Querungen sind sehr wichtig, insbesondere bei der Unterführung Süd ist auf die separate Führung der Velos und auf eine grosszügige Dimensionierung zu achten. Zusätzlich ist eine vierte Querung gemäss dem Vorschlag des Teams 2 Güller-Güller aufzunehmen. Diese könnte vor der eigentliche Bauzeit fertiggestellt werden und eine wichtige Verbindungsfunktion während der Bauzeit übernehmen, wenn die Unterführung Süd erwartungsgemäss ein paar Jahre nicht per Velo benützt werden darf und auch der Bahnhofplatz von einer Baugrube beherrscht wird. Die nördliche Querung Bahnhofstrasse - Bahnhof - KKL -Tribtschen soll getrennt von den Bussen und dem MiV geführt werden.
3. Abschnitt: die Längsverbindungen beidseits des Gleisfeldes sind von zentraler Bedeutung. Damit sie ihren Dienst gut erfüllen, müssen sie breit und mit weiten Kurvenradien gebaut werden. Die Längsverbindung West soll über die gleisnahe Umfahrung des Bundesplatzes direkte Anschlüsse mit beiden Fahrrichtungen an die Überführung Süd (Team Güller-Güller) und an die PU Süd bieten. Die Längsverbindung Ost ist um die angedachte Steghofbrücke vom Neubad zur Fruttstrasse zu ergänzen.
4. Abschnitt: Wir befürworten sehr, gleichzeitig auch die Weiterführungen über die Seebrücke deutlich zu verbessern

"Zu prüfende/zu beachtende Aspekte"

Wir unterstützen diese Überlegungen sehr. Insbesondere die Querungen im Bereich der PU Süd mit grosszügigen, befahrbaren Rampen sind sehr wichtig. Eine weiter südlich liegende zusätzliche Querung "Güller-Güller" ist nicht nur als Option, sondern zwingend aufzunehmen. Diese darf aber nicht zulasten der Velotauglichkeit der PU Süd gehen, da nur diese den Zugang zu den Geleisen und zur Uni etc. sicherstellt.

"Empfehlungen für Massnahmen bis zum Baubeginn"

Auch diese Überlegungen unterstützen wir sehr. Möglichst zeitnahe, auf jeden Fall vor Baubeginn sollen zahlreiche Verbesserungen möglich sein.

"Empfehlungen Bauphase"

Den ersten Satz dürfen Sie fett schreiben und rot markieren ;-). Sicherere Veloführungen während der ganzen Bauphasen sind sehr wichtig. Gefährliche Netzlücken auf der Zentralstrasse oder anderswo sind jedoch auch während der Bauzeit viel zu gefährlich und nicht zu akzeptieren!

Begründung

Damit die Verkehrsdrehscheibe um den Durchgangsbahnhof funktioniert, ist sowohl der öffentliche Nahverkehr, der Fussverkehr wie die Velos deutlich zu fördern. Insbesondere auch unsichere Velofahrende sollen direkt, komfortabel und sicher zum Bahnhof und darüber hinaus verkehren können. Bei der Ausgestaltung ist den sehr unterschiedlichen Bedürfnissen der unterschiedlichen Fahrradkategorien von Kindern bis zu schnellen E-Bikes Rechnung zu tragen. Die heutige Veloverkehrsinfrastruktur in der Stadt ist für geübte Velofahrende an verschiedenen Orten akzeptabel. Damit jedoch der Modalsplitt erhöht werden kann,

Stellungnahme Stadt Luzern

Die verschiedenen Anmerkungen werden wir in die weiteren Planungsarbeiten u.a. mit dem Kanton einfliessen lassen. Die Anliegen der Fuss- und Velofahrerinnen können nicht unabhängig vom Gesamtverkehrssystem betrachtet werden. Der Stadt ist jedoch bewusst, dass die heutige Situation insbesondere für Velofahrende unbefriedigend ist und wird sich weiterhin dafür einsetzen, diese zu verbessern.

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>braucht es klar grösser dimensionierte Anlagen. Solange erwachsene Steuerzahlende sich zwar mit dem Auto aber niemals mit dem Velo über die Seebücke getrauen, so hat die Verkehrsplanung ihren Job nicht richtig gemacht.</p>	
<p>Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7</p>	<p>Antrag / Bemerkung Um die Aus- und Zufahrt der PU Süd für den Veloverkehr möglichst optimal zu gestalten, braucht es eine lange Rampe und eine eigentliche Zufahrtsachse in der Habsburgstrasse. Diese soll daher autofrei (Zubringerdienst gestattet) werden.</p> <p>Begründung Die Habsburgerstrasse eignet sich optimal, um vom Bruchquartier Richtung Bahnhof zu gelangen. Sie ist gleichzeitig der westliche Ein- und Ausgang der PU Süd, wo entsprechend Raum geschaffen werden muss.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Diesen Ansatz nehmen wir sowohl in die weiteren Planungen des DBL als auch des Veloroutennetzes der Stadt Luzern mit.</p>
<p>Privatperson</p>	<p>Antrag / Bemerkung Erweiterung Untergrundpassage</p> <p>Begründung Erweiterung Untergrundpassage von Bahnhofstrasse bis Bahnhofplatznord für Fussgänger und Velos</p> <p>Beim Projekt Güller & Güller würde ja die Untergrundpassage bis zum See erweitert werden. Wieso könnte man diese nicht auch bis zur Bahnhofstrasse ziehen? Dann könnte man den Fussgänger- und Veloverkehr im Untergrund organisieren</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Eine Vergrösserung der Passage im Untergrund muss u.a. auch mit Werkleitungen, Grundwasser abgeglichen sein. Zudem handelt es sich aufgrund der Nähe zum See um einen schwierigen Untergrund, weshalb auch eine Erweiterung bis zum See nur schwierig zu realisieren ist. Eine Investition im Untergrund muss deshalb sehr gut geprüft werden. Ob ein direkter Anschluss möglich ist, hängt massgeblich von der Planung des UGs ab, welches in enger Zusammenarbeit mit der SBB erfolgt. Aussagen dazu sind zum jetzigen Projektstand daher noch nicht möglich.</p>
<p>SBB Immobilien IM-DV-AOM 4601 Olten</p>	<p>Antrag / Bemerkung Velostation und Abstellplätze: 5.2.2 Seite 40 und 5.4.2 Seite 60</p> <p>Begründung Eine Erweiterung des sich in Planung befindenden Veloparking Bahnhofstrasse in den Bereich des DBL Bahnhofplatz Nord inkl. den Zugängen hat Einfluss auf die DBL-Planung und muss innerhalb des Vorprojektes des DBL abgestimmt und koordiniert werden. Das selbe gilt für Velostationen im Bereich Südost und Südwest. Dies wird bereits durch die Stadt mit der Studie PU Süd geprüft</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Auch die Stadt ist der Ansicht, dass die Velostation Bahnhofstrasse eine wichtige Funktion vor allem in der Bauzeit des DBL übernehmen muss. Die Planung der weiteren Veloabstellanlagen rund um den Bahnhof ist gemeinsam durch Stadt und SBB voranzutreiben.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
5.2.2.1 Velostationen und -abstellplätze Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»		
Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung Auf ein Verbot für das Veloabstellen auf dem Bahnhofplatz Nord ist zu verzichten.</p> <p>Begründung Werden anderweitig genügend attraktive und gut erreichbare Veloabstellplätze mit direktem (!) Zugang zu den Perrons bereitgestellt, kann es sich bei Velos auf dem Bahnhofplatz Nord lediglich um einzelne Fahrzeuge handeln. Dies ist weder aus Organisatorischer noch aus stadträumlich-ästhetischer Sicht problematisch.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Wie die Veloabstellanlagen genau angeordnet werden sollen, muss noch im Detail geprüft werden. Der Stadt ist es ein Anliegen, dass diese in genügender Anzahl möglichst nah an den Zugängen realisiert werden.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Bahnhofstrasse Velo Untergrundparking</p> <p>Begründung In der Bahnhofstrasse soll ein Velo Parking im Untergrund entstehen. Das Parking wird über eine Rampe erreicht, die von der Bahnhofstrasse runter führt. Die Rampe ist auch für Fussgänger. Der Untergrund ist mit der jetzigen Unterführung (Migros usw.) verbunden. Neu wird die Passage aber unter der Strasse bis zum Bahnhofplatz weitergezogen (Geradlining von Bahnhofstrasse unter der Strasse bis zum Bahnhofplatz). Auf dem Bahnhofplatz führt eine Rampe wieder nach oben, die für Fussgänger und Velos passierbar ist.</p> <p>So kann der Velo- und Fussgängerverkehr unter der Strasse durchgeführt werden und Bahnhofstrasse und Bahnhofplatz Nord werden mit einem Tunnel für Fussgänger und Velos verbunden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Vielen Dank für ihre Überlegungen, die wir in den weiteren Planungsschritten berücksichtigen werden. Wie oben erwähnt, sind jedoch diverse Fragen zum Untergrund zu berücksichtigen.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Bitte prüfen, ob ein Velomech im Parking Platz finden kann.</p> <p>Begründung Sehr nützlich, wenn man das Velo gleich im Parking in den Service bringen kann.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
CVP Stadt Luzern 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Dass während dem Bau des DBL immer genügend Veloabstellplätze zur Verfügung stehen sollen, wird grundsätzlich unterstützt. Wo Zielkonflikte zwischen Veloabstellplätzen (und ev. auch Velorouten) mit dem öV entstehen, ist dem öV der Vorzug zu geben.</p> <p>Begründung Velos sind grundsätzlich bei trockenem und nicht zu kaltem Wetter in grosser Zahl unterwegs und werden entsprechend von und zum DBL fahren bzw. dort abgestellt werden. Im Winter und bei schlechtem Wetter nimmt die Zahl der Velofahrenden deutlich ab. Diese Personen werden als Ersatz meist den öV benutzen, so dass dieser unabhängig vom Wetter attraktiv(er) geplant werden muss.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Der ÖV ist zentral und muss prioritär berücksichtigt werden. Nichts desto trotz muss die Stadt auch Veränderungen im Verhalten der Velofahrenden antizipieren. Mit der stärkeren Präsenz der E-Bikes im Stadtverkehr verändert sich auch die Nutzung.</p>
CVP Stadt Luzern 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Die Erstellung von attraktiven, ausreichenden Veloabstellplätzen wird unterstützt. Gleichzeitig ist eine finanzielle Abstellgebühr festzulegen, welche entsprechend der Attraktivität (Lage ebenerdig, unter Terrain usw.) und der Nähe zu den Bahngleisen Abstufungen aufweist.</p> <p>Begründung Neue Veloabstellplätze in grosser Anzahl werden beim Erstellen und beim späteren Unterhalt relativ teuer werden. Die Velofahrenden müssen sich entsprechend der Attraktivität der Standorte der Abstellplätze an den Kosten beteiligen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies wird in den weiteren Planungen zu prüfen sein.</p>
Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung Es soll sowohl im Westen wie im Osten der PU ein grosses Veloparking eingerichtet werden.</p> <p>Begründung Es wird massiv mehr Veloabstellplätze brauchen. Diese sind bei beiden Zugängen der geplanten neuen PU Süd einzurichten als Ergänzung zum beschlossenen Veloparking unter der Bahnhofstrasse.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies entspricht auch den Empfehlungen des Begleitgremiums und wird in die weiteren Planungsschritte aufgenommen.</p>
Wirtschaftsverband Stadt Luzern 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Es wird begrüsst, wenn die Velos in Abstellräumen (innen) versorgt werden.</p> <p>Begründung Zum einen nehmen die zahlreichen Velos viel Platz weg. Meistens auch zu Lasten des Fussverkehrs. Vor allem beim Anfahren des Parkplatzes ist der Fussverkehr zu schützen. Zudem ist es nicht wirklich ein schönes Bild zumal man nun die Chance hat, den Bahnhofplatz und Umgebung aufzuwerten.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung P1</p> <p>Begründung Vielleicht könnte man gewisse alte Räumlichkeiten vom P1 für eine Veloparking verwenden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Diese Idee ist auch bereits aufgekommen und muss im Detail geprüft werden.</p>
SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten	<p>Antrag / Bemerkung Veloabstellplätze West</p> <p>Begründung Die Bereiche bei Gleis 1+2 werden, wenn überhaupt, erst in einem sehr langfristigen Zeithorizont frei (nicht im DBL-Zeithorizont). Die Velosituation muss auch ohne die Verfügbarkeit dieses Bereichs funktionieren.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Inwiefern das möglich ist, werden die weiteren Planungsarbeiten zeigen. Die Testplanung zeigt jedoch, dass ein Platzgewinn im Westen städtebaulich von grosser Bedeutung wäre. Die Stadt wird sich bei der weiteren Planung entsprechend dafür einsetzen.</p>
SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten	<p>Antrag / Bemerkung Velokzept erstellen und Schnittstellen bzw. bauliche Abhängigkeiten mit dem DBL identifizieren</p> <p>Begründung Um die Anzahl und die Lage der Veloabstellplätze definieren zu können, ist ein Velokzept zu erstellen. Dabei soll die aktuelle Situation mittels Erhebungen untersucht und eine Prognose hochgerechnet werden. Sollten sich bauliche Abhängigkeiten mit der Projektierung DBL ergeben (z.B. Velostationen), sind diese so rasch wie möglich zu identifizieren und eine allfällige Projektierung auszulösen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt wird ein Velokzept mit Fokus DBL basierend auf den bereits bestehenden Planungen erstellen und dieses mit der gesamtverkehrlichen Studie des Kantons abstimmen. Eine enge Zusammenarbeit mit der SBB bei der Situierung von Veloabstellanlagen ist zwingend.</p>
Pro Velo Luzern 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Wir unterstützen die vorgeschlagenen Ideen und Massnahmen sehr. Wir beantragen jedoch folgende Änderungen/Ergänzungen: - dritter Abschnitt von "Empfehlungen": Die Idee, auf dem Bahnhofplatz Nord gar keine oberirdischen Veloparkplätze anzubieten, ist abzulehnen. Zumindest sollte vor dem KKL (auch auf den Töffparkplätzen) und im Bereich den Victoriaplatzes zeitlich befristete Kurzzeit-Veloparkplätze angeboten werden. Auch aus touristischer Sicht ist es unerlässlich, dass Veloabstellplätze zur Verfügung stehen. Dies nicht nur für Umsteigebeziehungen. Ist doch das Bahnhofareal eine ideale Möglichkeit für Velo-Touristen die nötigen Einkäufe zu tätigen. - folgende Abschnitte: Die Anzahl der Veloparkplätze soll zeitnah vergrössert werden, bereits während der Bauphase sollen zwingend deutlich mehr als heute zur Verfügung stehen.</p> <p>Begründung Genügend und an attraktiver Lage nahe vor dem Ziel gelegene Veloparkplätze schon während der Bauphase und dann beim Vollbetrieb sind sehr wichtig. Sie sind zentraler Faktor für einen höheren Veloanteil und fürs Funktionieren der Schnittstellen Velo/öV.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Alle Fragestellungen rund um das Velo sind in einem Velokzept mit Fokus auf den DBL zu vertiefen.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
5.2.3 Fussverkehr Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»		
Forum Luzern60plus 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Dem Fussverkehr ist innerhalb und ausserhalb des neuen Bahnhofs besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Insbesondere muss auf Mischzonen mit Fuss- und Veloverkehr verzichtet werden, weil sie für ältere und gehbehinderte Personen gefährlich sind. Ein besonderer Stellenwert ist in der Planungs- und Bauphase auf Hindernisfreiheit, Beleuchtungs- und Akustikkonzept sowie die Signaletik zu legen. Angebote für persönliche Begleitung und Beratung auf dem Bahnhofareal sind zu verstärken, allenfalls mit Unterstützung von Freiwilligen. Gut zugängliche Anlaufstellen anbieten sowie genügend Sitzbänke einrichten.</p> <p>Begründung Mit dem künftigen Durchgangsbahnhof dürften sich die Pendlerzahlen verdoppeln. Die vielen Personenbewegungen sind vor allem für Menschen mit Behinderungen, für Kinder und für ältere Frauen und Männer eine grosse Herausforderung. Mit zunehmenden Alter nehmen die Mobilitätseinschränkungen ohnehin zu. Beispiel Sehen: Verminderte Sehschärfe, schlechtere Kontrastwahrnehmung, beeinträchtigte Tiefenwahrnehmung oder Einengung des Gesichtsfelds verunsichern und erhöhen Stolper- und Sturzgefahr. Beispiel Hören: Altersschwerhörigkeit, Probleme mit der Lokalisation von Geräuschquellen sowie beeinträchtigte Sprachwahrnehmung erschweren Kommunikation und Orientierung. So werden etwa Lautsprecherdurchsagen und akustische Warnungen nicht wahrgenommen. Das ist besonders fatal, weil sich während der Planungs- und Bauphase die örtlichen Situationen dauernd verändern. Beispiel körperliche Veränderungen: weniger Körperkraft (Gepäck!), raschere Ermüdung, verlangsamte Bewegungen, Gleichgewichtsstörungen und Schwindel (vor allem bei Stress) und nachlassende Reaktionsgeschwindigkeiten können das Reisevergnügen nachhaltig beeinträchtigen und das Unfallrisiko deutlich erhöhen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das sind wichtige Aspekte, die sowohl im Infrastrukturbauwerk durch die SBB, aber auch in der Planung des gesamten Bahnhofraums zu berücksichtigen sind. Besonders zu berücksichtigen sind sie auch in der Bauphase, welche ebenfalls durch die SBB geplant wird. Die Stadt wird dabei bemüht sein, diese Aspekte immer wieder einzubringen.</p>
Pro Velo Luzern 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Der Fussverkehr soll grundsätzlich vom Veloverkehr getrennt geführt werden.</p> <p>Begründung Mischflächen (Velo-Fussverkehr) bergen ein erhöhtes Konfliktpotential. Während für Velofahrende im Begegnungsfall ein Abstand von 1 Meter genügt, ist dies bei Zufussgehenden 1.8 Meter. Zudem bilden Kinder, Hunde, Kinderwagen usw. für Velofahrende ein erhöhtes Risiko.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Auch die Stadt setzt sich dafür ein, dass wenn immer mögliche Velo- und zu Fussgehende getrennt geführt werden.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung Die barrierefreie Nutzung für alle (geh-, seh-, hörbehinderte) Personen in und um den Bahnhof und an allen Bushaltestellen sowie weiteren Funktionspunkten (Taxi, Kiss & Ride) ist zwingende Voraussetzung. Für die optimale Realisierung sollen die entsprechenden Fachstellen (z.B. Fachstelle hindernisfreie Architektur) und die Behindertenverbände direkt einbezogen werden.</p> <p>Begründung Nur unter direktem Einbezug der Behinderten-Fachverbände und deren ok zu den geplanten Massnahmen ist die Einhaltung der im BehiG festgelegten Verpflichtungen möglich.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Der Stadt ist dies ein grosses Anliegen. Was den Bahnhof selber anbelangt, liegt die Verantwortung für den rechtzeitigen Einbezug bei den SBB.</p>
CVP Stadt Luzern 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Die in diesem Kapitel gemachten Aussagen werden unterstützt. Die Achse Bahnhofstrasse muss auch als prioritäre Verbindung (zur Alt- und Kleinaltstadt) festgelegt werden.</p> <p>Begründung Mindestens graphisch ist im Dossier die Bahnhofstrasse als untergeordnete Verbindungssachse wahrnehmbar. Das wird deren Funktion allerdings nicht gerecht! Bereits die geplante, unterirdische Veloparkieranlage wird einen wesentlichen Teil des zur Verfügung stehenden Raumes beanspruchen (Rampe). Schon heute wird die Bahnhofstrasse vom Berufs- und vom Touristenverkehr stark beansprucht. Diese Funktion wird sie weiterhin behalten.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Der Bahnhofstrasse kommt eine wichtige Bedeutung in Bezug auf den Bahnhofszugang zu was in den weiteren Planungen berücksichtigt werden muss.</p>
Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung Die PU Süd ist ZWINGEND 24h zugänglich zu machen.</p> <p>Begründung Die PU Süd ist als städtischer Raum für die Öffentlichkeit zu werten und nicht als Bahnunter (oder Über-) Führung.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies entspricht der Empfehlung des Begleitgremiums und die Stadt wird sich bei den SBB dafür einsetzen. In einem ersten Schritt wird eine Machbarkeitsstudie für eine mögliche Erweiterung der PU-Süd als Fuss- und Veloachse in Auftrag gegeben.</p>
VCS Luzern 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Es ist eine zusätzliche Fussgänger-Velo-Überführung Neustadt-Tribschen zu prüfen.</p> <p>Begründung Die trennende Wirkung der Bahngleise wird mit der Unterführung (auch als Zugang für die DBL-Geleise) teilweise unterbrochen. Zur Attraktivierung der Velo- und Fussgängerverbindungen ist auch eine zusätzliche Überführung zu prüfen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das entspricht auch den Empfehlungen des Begleitgremiums. In erster Linie soll eine zusätzliche Querung im Bereich PU-Süd geprüft werden. Eine separate Führung, wie sie das Team GüllerGüller vorschlägt, setzt den Wegfall der Gleise 1 und 2 zwingend voraus und zeigt auch dann noch grössere Schwierigkeiten bezüglich Integration in den Stadtraum (Rampe).</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung Es sind ausreichend Sitzgelegenheiten zu planen.</p> <p>Begründung Ein Bahnhof ist auch ein Ort des Wartens, des Begegnens und des Aufhaltens. Es ist für diese Funktionen wichtig, dass zahlreiche Sitzgelegenheiten, welche ohne Konsumzwang genutzt werden können, zur Verfügung stehen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies muss sowohl im Bahnhof (SBB) wie auch auf den Bahnhofplätzen angemessen berücksichtigt werden.</p>
Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern 6006 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Für Fuss- und Veloverkehr soll eine Verbindung über die Gleisanlagen eingerichtet werden.</p> <p>Begründung Die Vernetzung der Quartiere für den Langsamverkehr stellt eine wichtige Massnahme dar zur Verhinderung von motorisiertem Individualverkehr. Oberirdische Verbindungen führen wegen der Einsichtbarkeit zu einem guten Sicherheitsgefühl.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Im Rahmen der Machbarkeitsstudie PU-Süd wird nun geprüft, ob eine unterirdische oder oberirdische Quartierverbindung zielführender ist. Die Erschliessung der Gleise muss aber über eine Unterführung erfolgen, da es zukünftig ein Tiefbahnhof sein wird.</p>
SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten	<p>Antrag / Bemerkung Studie Emch + Berger 2020 zu den Personenströme aktualisieren</p> <p>Begründung Um die Verteilung der Personenströme im und um den Bahnhof besser abschätzen und z.B. die PU-Süd dimensionieren zu können, muss die Studie Emch&Berger 2020 zwingend aktualisiert werden. Dabei sind die relevanten Angaben und Grundlagen wie z.B. das neue Buskonzept im Vorfeld zu erarbeiten und zu berücksichtigen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies entspricht auch dem Wunsch der Stadt, dass die Studie Personenströme aufgrund der neuen Erkenntnisse durch die SBB angepasst wird. Der passende Zeitpunkt für die Aktualisierung ist gemeinsam festzulegen</p>
<p>5.2.4 Motorisierter Individualverkehr Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»</p>		
Bucherer AG 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Der Bahnhof ist einer der bedeutenden Umschlagsplätze der Zentralschweiz. Die Erreichbarkeit muss auch weiterhin für den Individualverkehr sichergestellt sein. Die Anzahl Parkplätze des Bahnhofparkings müssen bei deren Entfall im nahen Umfeld zu 100% kompensiert werden.</p> <p>Begründung Die Stadt ist auch eine Einkaufsstadt und für den Kanton und die ganze Region Zentralschweiz. Auch Ausflügler und Besucher von Kulturveranstaltungen wie KKL und Luzerner Theater müssen die Stadt weiterhin gut erreichbar sein. In 10 - 20 Jahren wird auch der MIV weitgehend klimaneutral (E-Mobilität) und darf nicht diskriminiert werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Auch mit der E-Mobilität bleibt die Herausforderung der Flächeninanspruchnahme. Der zur Verfügung stehende Raum bleibt gleich, aber es sind mehr Personen zu bewegen. Aus diesem Grund braucht es eine Verschiebung hin zu flächeneffizienten Verkehrsmitteln. Das Anliegen, dass es weiterhin Parkplätze am Bahnhof gibt, wurde aufgenommen und eine Parkierungsstudie ausgelöst. Zudem ist unter der Federführung des Kantons eine Gesamtverkehrsbetrachtung gestartet worden.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Architektenfachgruppe sua Zentralschweiz 6003 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Der Kanton ist zu überzeugen, dass die geplanten Beruhigungsmassnahmen auch umgesetzt werden können.</p> <p>Begründung Nur wenn der Kanton mit an Board ist, kann das Vorhaben gelingen bzw. ist auch für die Stadt Luzern eine positive Wirkung möglich.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das ist richtig. Ohne dass der Kanton und die Stadt gemeinsam unterwegs sind, sind keine der Ideen umsetzbar, da sie grossmehrheitlich Kantonsstrassen betreffen. Der Kanton hat nun eine Gesamtverkehrsbetrachtung angestossen, in welche neben der Stadt auch der VVL und LuzernPlus einbezogen werden.</p>
<p>Privatperson</p>	<p>Antrag / Bemerkung Die Auto-Verbindungen müssen so gestaltet sein, dass eine Zu- und Wegfahrt zu einem Kiss+Ride auch für Autofahrer von den nördlichen Stadtquartieren (Maihof, Würzenbach etc.) einfach möglich ist.</p> <p>Begründung Gemäss dem Schlussbericht ist vorgesehen die Durchfahrt über den Bahnhofplatz und über die Zentralsstrasse einzuschränken. Für Autofahrer aus den nördlichen Stadtquartieren wäre somit ein Kiss+Ride beim Bahnhof praktisch unmöglich, bzw. nur über weite Umwege (via Pilatusstrasse, Tribtschen) möglich. Dies würde zu weiterem Verkehr führen und wäre kaum im Sinne dieses Konzeptes. Auch wenn im Schlussbericht berechtigterweise vorgesehen ist den MIV rund um den Bahnhof einzuschränken, lässt sich in gewissen Fällen ein Kiss+Ride nicht verhindern und muss daher möglich sein. Beispiele für sinnvolle Kiss+Ride sind Passagiere mit viel Gepäck oder das Zu- und Wegführen von Menschen mit Beeinträchtigungen oder älteren Menschen, die nicht mehr gut zu Fuss oder im Bus unterwegs sein können.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist im weiteren Verlauf der Planungen zu prüfen und eine Abwägung vorzunehmen. Bei zu attraktiven Möglichkeiten besteht das Risiko, dass weiterhin viel Verkehr entsteht mit "Kiss+Ride", der eigentlich vermieden oder mit flächeneffizienteren Verkehrsmitteln möglich wäre. Attraktive Taxistandorte sind jedoch unabhängig davon wichtig.</p>
<p>Kanton Luzern Mobilitätskoordinator 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Es darf nicht sein, dass der MIV nur als beiläufiges Verkehrsmittel erwähnt wird, stehen doch für den Kanton die regionalen und kantonalen Mobilitäts Herausforderungen – einschliesslich des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs – im Vordergrund.</p> <p>Begründung Die Kantonsstrassen dienen dem überregionalen Verkehr und sind die regionalen Hauptverbindungen. Sie werden vom Staat erstellt, stehen in seinem Eigentum und unter seiner Hoheit. Nach dem kantonalen Strassengesetz haben nicht nur der Kanton, sondern auch die Gemeinden, Körperschaften und Privaten bei der Planung, der Projektierung, dem Bau und dem Unterhalt der Strassen – unter Beachtung der Raumplanung, des Umwelt-, Natur-, Landschafts- und Ortsbildschutzes sowie der Verkehrssicherheit und der Koordination des öffentlichen und des privaten Verkehrs – verschiedene Grundsätze zu berücksichtigen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt hat sich in ihrer Testplanung bewusst auf den Perimeter rund um den Bahnhof beschränkt. Wie im Programm der Testplanung auch deutlich festgehalten ist, war sich die Stadt bewusst, dass die Testplanung der weitreichenden Bedeutung des Verkehrssystems nicht gerecht werden kann. Dies kann nun durch die Gesamtverkehrsstudie des Kantons erfolgen. Trotzdem ist die Stadt der Ansicht, dass in der Vergangenheit dem Anspruch, dass die Kantonsstrassen allen Verkehrsträgern gleichermaßen dienen, nicht gerecht wurde. Gerade im Bahnhofsumfeld kommt den Fussgänger/innen eine besondere Bedeutung zu – mit dem DBL wird mit einer Verdopplung der Personenströme im Bahnhof gerechnet – die berücksichtigt werden muss. Im Bahnhofsumfeld sind flächeneffiziente Verkehrsmittel besonders zu berücksichtigen.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	Dabei hat das Strassennetz den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden zu genügen und entsprechend leistungsfähig zu sein. Vor diesem Hintergrund dürfen die Funktionen der Kantonsstrassen für alle Verkehrsarten und zur Gewährleistung der Mobilität – was auch für jene Kantonsstrassen gilt, die an den künftigen Durchgangsbahnhof als Mobilitätsdrehscheibe der Zentralschweiz – herzuführen nicht ausgeblendet werden und müssen bei den weiteren Planungen zwingend als massgebende Grundlage einbezogen werden.	
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Kiss and Ride auch auf Nordseite vorsehen.</p> <p>Begründung Auch aus der nördlichen Stadt sollen Personen unkompliziert am Bahnhof aus- und abgeladen werden können.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist im weiteren Verlauf der Planungen zu prüfen und eine Abwägung vorzunehmen. Bei zu attraktiven Möglichkeiten besteht das Risiko, dass weiterhin viel Verkehr entsteht mit Kiss'n'Ride, der eigentlich vermieden oder mit flächeneffizienteren Verkehrsmitteln möglich wäre. Attraktive Taxistandorte sind jedoch unabhängig davon wichtig.</p>
<p>5.2.4.1 Verkehrssystem Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»</p>		
Wirtschaftsverband Stadt Luzern 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Alternative Parkierungsmöglichkeiten aufzeigen: Parkhaus Musegg miteinbeziehen</p> <p>Begründung Mit einem attraktiven Parkhaus Musegg könnten der Bahnhof durch den MIV massiv entlastet werden. Die Zufahrten beeinflussen die Zufahrt zum Bahnhof sowie über die Seebrücke nicht.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Es gibt unterschiedliche Bedürfnisse und Ansichten, wie gross der Perimeter rund um den Bahnhof für die Parkierung gedacht werden soll. Eine separate Studie zur Parkierung, in welche auch die Tiefgarage Bahnhofplatz AG einbezogen ist, hat die Stadt bereits ausgelöst.</p>
Wirtschaftsverband Stadt Luzern 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Alternativen für den MIV sind aufzuzeigen.</p> <p>Begründung Die aktuelle geplanten Reduktion des MIV durch Schliessung der Zentralstrasse ist ohne zusätzliche Alternativen nicht umsetzbar.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Auswirkungen einer allfälligen Reduktion des MIV in der Zentralstrasse sind vertieft zu prüfen.</p>
(1) VCS Luzern 6002 Luzern (2) WWF Luzern 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Die Verkehrsflächen rund um den Bahnhof müssen zu Gunsten des ÖV und FVV neu verteilt werden. Der MIV muss reduziert werden.</p> <p>Begründung Die heutige Dominanz des Autoverkehrs rund um den Bahnhof ist zu reduzieren: aus klimapolitischen Gründen, aus verkehrspolitischen Gründen (Flächeneffizienz) und aus Stadtentwicklungs-Gründen (Lebens- und Aufenthaltsqualität). Der DBL muss und soll deshalb auch als Projekt zur Reduktion des MIV verstanden und umgesetzt werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies entspricht auch den Empfehlungen des Begleitgremiums. Die Umsetzung muss jedoch gemeinsam von Kanton und Stadt getragen werden. Im Rahmen einer Gesamtverkehrsstudie unter der Federführung des Kantons werden die entsprechenden Grundlagen nun aufgearbeitet.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Wirtschaftsverband Stadt Luzern 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Eine Querverbindung vom Bundesplatz zum Bahnhof Ost realisieren.</p> <p>Begründung Ohne eine zusätzliche Verbindung vom P3 beim Bahnhof Ost ist keine Entlastung für den Bahnhof Nord oder das Tribtschenquartier möglich.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies muss in weiterführenden Planungen vertieft geprüft werden.</p>
<p>Quartierverein Hochwacht 6004 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Für den MIV "rechtes Ufer" ist auf dem Bahnhofplatz West ein Kiss and Ride (K&R) vorzusehen.</p> <p>Begründung Das kurze Anhalten und Aussteigen sollte beschränkt beim Bahnhofplatz West möglich sein. Das, weil sonst der Umweg für den MIV der nördlichen Quartiere unverhältnismässig lang ist.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Inwiefern das sinnvoll ist, muss im weiteren Verlauf in einer gesamtverkehrlichen Betrachtung geprüft werden.</p>
<p>Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern 6006 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Für den motorisieren Individualverkehr ist eine direkte Zufahrt ab Seebrücke und Pilatusstrasse für Abhol- und Parkmöglichkeiten im Bereich des Bahnhofs / KKL vorzusehen.</p> <p>Begründung Die im Konzept vorgeschlagene reine Erschliessung des Bahnhofs via Tribtschenquartier hat grosse Umwegfahrten zur Folge durch ein Gebiet, welches heute bereits überlastet ist. Für 85% der Einwohnenden (ab Achsen Pilatusstrasse und Seebrücke) muss eine direkte Zufahrt zum Bahnhof eingerichtet werden für Vorfahrt und Parkierung. Sie ist insbesondere notwendig für mobilitätseingeschränkte Personen. Es ist nachzuweisen, ob die Quartiere Tribtschen und Hirschmatt den vorgesehenen Mehrverkehr aufnehmen können. Allenfalls könnte eine Verbindung auf Ebene -1 vor dem Bahnhof zum P2 und P3 realisiert werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Inwiefern das möglich ist, muss in einer gesamtverkehrlichen Betrachtung vertieft geprüft werden.</p>
<p>Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern 6006 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Für die angestrebte Reduktion des MIVs müssen die Bahnstationen der Region konsequent mit P+R / B+R ausgerüstet werden. Auf den Bahnlinien soll generell ein 1/4 Std Takt eingerichtet werden, welcher bis in den Abend fährt.</p> <p>Begründung Damit der Umstieg vom MIV auf den öV gelingt, muss ein attraktives Angebot und Umsteigemöglichkeiten geschaffen werden (analog Zürich). Wer wartet gerne eine halbe Stunde nach einer Veranstaltung?</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das ist richtig und muss gemeinsam mit Kanton und Region weiterentwickelt werden. Die Stärkung der Mobilitätshubs in der Region ist bereits im kantonalen Richtplan enthalten. Der DBL ist aber Voraussetzung für den gewünschten und auch vorgesehenen Ausbau der S-Bahn.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Grundsätzliche Bemerkungen: A) Ohne MIV-Reduktionen wird der Handlungsspielraum für eine zielführende Neuorganisation des Bussystems in allen Phasen als eher gering eingeschätzt. Beispielsweise eine Verschiebung/Verlagerung von MIV-Strömen mittels Lenkungsmaßnahmen (z.B. Entlastung Zentralstrasse durch Reduktion Fahrbeziehungen am Bundesplatz) erhöht nur den Verkehrsdruck auf andere Busachsen (z.B. Achse Pilatusplatz-Kantonalbank) und das untergeordnete Netz. B) Eine gänzliche Sperrung der Durchfahrt über den Bahnhofplatz Nord für den MIV wäre aus Sicht öV wünschenswert. Ohne MIV-Störungen werden gute Grundvoraussetzung für eine stabil befahrbare Busachse Bahnhofplatz Nord-Bahnhofplatz Ost-Rösslimatt-Quartier und damit auch für neue Durchmesserlinien geschaffen. C) Der VVL bietet angesichts der Risiken (Schadenpotenzial) keine Hand für "Testversuche".</p> <p>Begründung -</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies entspricht auch den Empfehlungen des Begleitgremiums. Ohne Veränderungen am MIV-System kann das ÖV-System nicht ausgebaut/optimiert werden. Es braucht in einem nächsten Schritt eine gesamtverkerliche Betrachtung, wie dies der Kanton nun plant. Dabei sind alle Bedürfnisse der Betroffenen einzubeziehen.</p>
<p>Kanton Nidwalden Amt für Mobilität 6370 Stans</p>	<p>Antrag / Bemerkung Gute Erreichbarkeit des Bahnhofs während und nach dem Bau des DBL</p> <p>Begründung Regierungsratsbeschluss Nidwalden, Nr. 204 vom 20. April 2021</p> <p>Gestützt auf die Ergebnisse der Testplanung soll insbesondere im Stadtraum Nord der Autoverkehr reduziert werden. Aus Sicht des Regierungsrats ist es auch wichtig, dass nach dem Bau des neuen Durchgangsbahnhofs das gesamte Areal gut via MIV erreicht werden kann.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Wie im Grundsatz 2 festgehalten, soll der Bahnhofsraum auch zukünftig mit allen Verkehrsmitteln erreichbar bleiben. Die Testplanung zeigt jedoch, dass die Bewältigung der Personenströme (Verdoppelung) nur mit einer Veränderung des Modal-Splits möglich ist.</p>
<p>Pro Velo Luzern 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Um den MIV zu reduzieren, ist zu prüfen, ob die K+R PP aufgehoben bzw. reduziert werden können. Als Ersatz könnten diese PP z.B. in Luzern-Allmend realisiert werden. Dies schon zu Beginn der Bauphase.</p> <p>Begründung Wenn Zug-Passagiere mit dem Auto zum Bahnhof geführt bzw. vom Bahnhof abgeholt werden, so muss die ja nicht zwingend im Hauptbahnhof geschehen. Der Bahnhof Allmend ist mit dem MIV und dem Zug gut erreichbar.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist in den weiterführenden Planungen vertieft zu prüfen.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
5.2.4.2 Ruhender Verkehr MIV Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»		
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Abbau Ausbau von P3.</p> <p>Begründung Am besterschlossenste Ort (durch flächen- und energieeffizienten Verkehr - öV, Velo, Fuss) der Zentralschweiz braucht es keinen Ausbau von Parkplätzen (P3). Ein Abbau auf das notwendige Mindestmass wäre zukunftsgerichtet. KKL ja, alles andere nicht notwendig. Besser in P&R Anlagen ausserhalb des Zentrums investieren. Sowieso wäre wohl ein Parkhaus P3, welches nur von Süden erreichbar wäre, für MIV sehr unattraktiv (eigentlich positiv aber deshalb nicht investitionswürdig - siehe Erfahrung Velostation heute). Auch das grosse Angebot von Mobility muss meiner Meinung nach nicht so extrem am Hauptbahnhof zur Verfügung stehen - lieber an den Regionalbahnhöfen, in Quartieren...</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die unterschiedlichen Ansprüche an den ruhenden Verkehr sind in den weiteren Planungsschritten vertieft zu untersuchen: welchen Bedarf gibt es zukünftig, inwiefern soll steuernd eingegriffen werden, welche Auswirkungen hat ein Ausbau/Rückbau auf das gesamte Verkehrssystem. Dazu sind einerseits eine Studie "Parkierung Raum Bahnhof" und andererseits eine gesamtverkehrliche Betrachtung unter der Federführung des Kantons gestartet worden.</p>
glp Stadt Luzern 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Alternative Nutzungen anstelle des Parkhauses Frohburg (P3), die der Lagegunst mehr gerecht werden, sollen geprüft werden.</p> <p>Begründung Das Parkhaus Frohburg (P3) befindet sich inmitten einer unübertroffenen Lage, wenn die dortigen Gleisfelder wegfallen. Ist es richtig, dass an einer solch ausserordentlichen städtebaulichen Lage ein Parkhaus steht und den neuen Durchgangsbahnhof konkurrenziert? Das Parkhaus macht städtebaulich und wirtschaftlich wenig Sinn.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Es gilt in Bezug auf diese Frage eine Interessenabwägung vorzunehmen: Ansprüche an Parkierungsmöglichkeiten unmittelbar am Bahnhof vs. städtebauliches/wirtschaftliches Potenzial. Grundlagen dazu werden aktuell in einer Studie "Parkierung Raum Bahnhof" aufgearbeitet, welche wie die gesamtverkehrliche Betrachtung unter der Federführung des Kantons der Politik als Entscheidungsgrundlage dienen wird.</p>
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Bei allen Überlegungen zum ruhenden Verkehr müssen auch die privaten und zum Teil "versteckten" Parkplätze (ober- und unterirdisch) mitberücksichtigt werden.</p> <p>Begründung Diese Parkplätze sind erfahrungsgemäss eine nicht zu unterschätzende MIV-Quelle bei Verkehrsproblemen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das ist richtig und muss bei den zukünftigen Überlegungen mitberücksichtigt werden.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Eine vertiefte Studie zu Anzahl und Bewirtschaftung der Parkplätze wird vom VVL unterstützt. Dabei empfiehlt der VVL "Mut" zu einer restriktiven Parkraumplanung im direkten Bahnhofumfeld.</p> <p>Begründung Das direkte Bahnhofumfeld besitzt bereits heute und erst recht künftig eine hervorragende öV-Erreichbarkeit nicht nur für die Agglomeration und die Stadt Luzern, sondern auch für die umliegenden Regionen, andere Zentren und die Nachbarkantone. Parallel hin zur Entwicklung der "7-24-Gesellschaft" werden auch die Angebote und die Betriebszeiten im öV sukzessive ausgebaut (beispielsweise neues Nachtangebot Nachtstern 2022). Mit der Förderung eines dezentralen P+R und entsprechender Kommunikation (z.B. im Rahmen Veranstaltungen KKL) kann der "Parkplatzdruck" auf das direkte Bahnhofumfeld weiter reduziert werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Um die Diskussion um die künftige Zahl von Parkplätzen im Raum Bahnhof versachlichen zu können, wird aktuell eine Studie "Parkierung Raum Bahnhof" erstellt, mit welcher die notwendigen Entscheidungsgrundlagen aufgearbeitet werden sollen.</p>
<p>Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7</p>	<p>Antrag / Bemerkung Es ist zu prüfen, ob auf die Parkhäuser P2 und P3 verzichtet werden kann, indem diese Kapazitäten an die Zentrumsränder verschoben und mittels Shuttle-Verbindung zum Zentrum/Bahnhof amgebunden werden</p> <p>Begründung Die beiden Parkhäuser verhindern eine grösstmögliche Befreiung der Bahnhofsumgebung vom privaten Autoverkehr. Insbesondere das Parkhaus P2 verunmöglicht es, dass der Bahnhofplatz Nord komplett autofrei wird. Dies ist ein grosser Mangel, der durch zukunftsweisende Alternativen behoben werden muss. Das Parkhaus P3 verhindert zudem eine attraktivere Nutzung an diesem zentralen Ort.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Es gilt die unterschiedlichen Interessen in Bezug auf die Parkierungsfrage abzuwägen. In einem ersten Schritt wurde eine Parkierungsstudie durch die Stadt ausgelöst.</p>
<p>Privatperson</p>	<p>Antrag / Bemerkung Für die Bauphase des DBL sollte daher ein eigenes Mobilitäts- und Parkierungskonzept erarbeitet werden.</p> <p>Begründung Wenn schon ein neues Konzept erarbeitet werden soll, so soll es auch bleiben, wenn der DBL gebaut ist. Wenn es ja für die durchschnittlichen 10 Jahre Bauzeit des DBL stimmt, kann es doch nachher weitergezogen werden. Es wäre schön, wenn weniger MIV in die Stadt Luzern kommt. Es gibt Städte in Frankreich, wo man mit Parkhäusern ausserhalb der Stadt, die gut an den ÖV (vor allem Trams) angebunden sind, und dann Passagiere schnell in die Stadt bringen. Wenn MIV's in die Stadt wollen, müssen sie warten.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das ist auch im Interesse der Stadt, dass nicht zu viele Provisorien für die Bauphase erstellt werden müssen, sondern dass diese wenn möglich gleich so ausgestaltet werden, dass sie auch langfristig funktionieren und auch nach der Inbetriebnahme beibehalten werden können.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Wirtschaftsverband Stadt Luzern 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Neue Verbindung für P3 schaffen</p> <p>Begründung Ein Verzicht für den Zugang über den Bahnhofplatz Nord führt zu ungewollten Mehrverkehr im Tribtschenquartier</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dazu braucht es eine vertiefte Prüfung. Es ist auch nicht im Interesse der Stadt, den Autoverkehr in die Quartiere zu verlagern.</p>
<p>(1) VCS Luzern 6002 Luzern</p> <p>(2) VCS Luzern 6002 Luzern</p> <p>(3) WWF Luzern 6004 Luzern</p> <p>(4) WWF Luzern 6004 Luzern</p> <p>(5) glp Stadt Luzern 6005 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>(1) Das Parkhaus P3 soll nicht aufgestockt werden. Die vorhandenen Parkplätze sind ausschliesslich für Sharing-Angebote zu reservieren.</p> <p>(2) Die Zahl der MIV-Parkplätze rund um den Bahnhof sind auf ein absolutes Minimum zu beschränken. Es ist zu prüfen, ob auf die Parkhäuser P2 und P3 verzichtet werden kann, resp. diese ausschliesslich für Sharing-Angebote frei gehalten werden können.</p> <p>(3) Die Zahl der MIV-Parkplätze rund um den Bahnhof sind auf ein absolutes Minimum zu beschränken. Es ist zu prüfen, ob auf die Parkhäuser P2 und P3 verzichtet werden kann, resp. diese ausschliesslich für Sharing-Angebote frei gehalten werden können.</p> <p>(4) Das Parkhaus P3 soll nicht aufgestockt werden. Die vorhandenen Parkplätze sind ausschliesslich für Sharing-Angebote zu reservieren.</p> <p>(5) Parkhaus P3; S. 45 Der Umgang mit dem Parkhaus P3 hinter der Uni und der Zufahrt dazu nur via Tribtschen-Wohnquartier soll viel kritischer betrachtet werden.</p> <p>Begründung</p> <p>(1) Wir begrüssen die Idee, das Parkhaus P3 nicht mehr über den Bahnhofplatz sondern von Süden her zu erschliessen, auch wenn wir auch die Erschliessung via Tribtschenquartier als problematisch erachten. Als Parkhaus ist der Standort zwischen Bahnhof und Inseli ungünstig.</p> <p>Wir lehnen auch aus diesem Grund die Aufstockung der Parkplatzzahl zur teilweisen Kompensation der im P1 aufgehobenen PP ab. Vielmehr sollten die zentralen Parkplätze mitten in der Stadt ausschliesslich Sharing-Angeboten zur Verfügung stehen (plus PP für mobilitätseingeschränkte Personen). Der Bahnhof ist für Personen der Stadt Luzern mit dem ÖV bestens erschlossen. Für alle anderen Personen sollen Park-and-Ride-Angebote ausserhalb der Stadt angeboten werden (Horw, Ebikon, Emmen); es macht keinen Sinn, diese Fahrten in die Innenstadt zu führen.</p> <p>(2) Zum Erreichen der Klimaziele ist es unabdingbar, den MIV-Anteil zu Gunsten des ÖVs zu senken. Die Zahl der Parkplätze ist ein wichtiger Hebel dazu.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Parkierungsfrage muss im Detail noch vertieft geprüft werden, auch was der Umgang mit dem heutigen P3 anbelangt. Die Stadt hat dazu eine Parkierungsstudie ausgelöst, welche die Frage in einem ersten Schritt weiter vertiefen soll. Auch die Frage der Zufahrt ist zu prüfen.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>(3) Zum Erreichen der Klimaziele ist es unabdingbar, den MIV-Anteil zu Gunsten des ÖVs zu senken. Die Zahl der Parkplätze ist ein wichtiger Hebel dazu.</p> <p>(4) Wir begrüßen die Idee, das Parkhaus P3 nicht mehr über den Bahnhofplatz sondern von Süden her zu erschliessen, auch wenn wir auch die Erschliessung via Tribtschenquartier als problematisch erachten. Als Parkhaus ist der Standort zwischen Bahnhof und Inseli ungünstig. Wir lehnen auch aus diesem Grund die Aufstockung der Parkplatzzahl zur teilweisen Kompensation der im P1 aufgehobenen PP ab. Vielmehr sollten die zentralen Parkplätze mitten in der Stadt ausschliesslich Sharing-Angeboten zur Verfügung stehen (plus PP für mobilitätseingeschränkte Personen). Der Bahnhof ist für Personen der Stadt Luzern mit dem ÖV bestens erschlossen. Für alle anderen Personen sollen Park-and-Ride-Angebote ausserhalb der Stadt angeboten werden (Horw, Ebikon, Emmen); es macht keinen Sinn, diese Fahrten in die Innenstadt zu führen.</p> <p>(5) Kurzfristig ist der Erhalt des P3 für Sharing-Angebote sicher nicht falsch. Problematisch sind aber die Zufahrten von vorne oder von hinten via Tribtschen-Wohnquartier. Ein Parkhaus im Zentrum macht einfach keinen Sinn. P+R soll ausserhalb oder an der Peripherie einer Stadt (Ibach) oder unmittelbar bei Autobahnausfahrten (Kasernenplatz) stattfinden.</p>	
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Parkhäuser um die Stadt</p> <p>Begründung Wie wäre es wenn man Parkhäuser beim Verkehrshaus, in Horw, in Kriens, in Ebikon, in Emmen usw realisieren würde und diese Parkhäuser besser an den ÖV anbinden würde, der dann die Passagiere zum Bahnhof Luzern oder zu einem naheliegenden Bahnhof bringt, von wo man gut und schnell in die Stadt reisen kann? Um diese Parkhäuser sehr attraktiv zu machen, sollten diese günstiger sein sein, als das Parkhaus P3 neben dem Bahnhof. Das Parkhaus P2 würde ich in Veloabstellplätze umwandeln und nicht mehr für Gäste KKL nutzen.</p> <p>Wenn man den Standort P3 ausbaut, lagert man den Verkehr, der momentan für P1, P2 und P3 über den Bahnhofplatz Nord rollt, einfach um auf den Bundesplatz und über das Tribtschenquartier. Am Schluss bringt dies mehr Emmissionen, weil der MIV weiter umfahren muss.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Wir leiten ihre Idee gerne an den Kanton weiter. Der Ansatz der Dezentralisierung und damit Stärkung der regionalen Mobilitätsdrehscheiben ist bereits im kantonalen Richtplan verankert. Mit dem Ausbau des DBL wird auch das regionale S-Bahn-System attraktiver und ermöglicht neue Umsteigemöglichkeiten.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung PP für den MIV sind auf ein absolutes Minimum zu reduzieren.</p> <p>Begründung Der Zeithorizont für die Umsetzung des DBL fällt in einen Zeitraum, in dem wir Netto 0 bereits erreicht haben sollten. Dies bedeutet auch, dass der MIV auf ein absolutes Minimum reduziert sein muss. Es braucht einen Grundsätzlichen Wertewandel und dieser muss in dieser Planung abgebildet sein. Die Dimensionierung der PP sollte schon an diesem Ziel orientieren und nicht am heutigen Modalsplit der Verkehrsintensiven Nutzungen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Es ist auch ein Anliegen der Stadt, dass ein Zukunftsbild entwickelt wird, welches die Rahmenbedingungen 2040 berücksichtigt und dazu gehört eine möglichst klimaneutrale Mobilität. Aktuell wird eine Studie "Parkierung Raum Bahnhof" erstellt, mit welcher Entscheidungsgrundlagen aufgearbeitet werden sollen</p>
CVP Stadt Luzern 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Vor dem Hintergrund der notwendigen und massiven Einschränkungen der Parkierungsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe des DBL (besonders auch während der Bauzeit) sind grossräumige Überlegungen anzustellen und entsprechende Massnahmen in die konkreten Abklärungen einzubeziehen. Insbesondere sollen nochmals die Idee des Parkhauses im Musegghügel sowie das kürzlich präsentierte Konzept "Stadtpassage" eingehend geprüft werden.</p> <p>Begründung Die skizzierten Einschränkungen für den miv auf der Seebrücke, der Zentralstrasse und der Pilatusstrasse werden wie beschrieben auch durch die Reduktion des Parplatzangebots in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs zu erreichen sein. Diese Massnahmen werden nur mitgetragen, wenn im weiteren Umkreis des Bahnhofs neue Möglichkeiten für die Langzeitparkierung angeboten werden können. Dabei reicht eine Angebotserweiterung am Bundesplatz (gemäss Vorschlag des Teams "Güller Güller") bei weitem nicht. Abgesehen davon würde damit die Bundesstrasse ungewollt deutlich mehr belastet. Die Ideen der Parkierungsanlage im Musegghügel oder unter dem LUKS könnten eine wesentliche Entlastung dieser Aufgabe bringen. Es würde wesentliche Anteile jener Parkierenden aufnehmen, welche heute im "P1" parken und in die Altstadt oder ins Hirschmattquartier wollen. Zudem wäre mit dieser Parkiermöglichkeit die Achse Pilatusstrasse-Seebrücke entlastet.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt ist ebenfalls der Meinung, dass der Perimeter nicht nur auf das unmittelbare Bahnhofsumfeld beschränkt werden kann. Sowohl die Erarbeitung von Grundlagen zur Parkierung Raum Bahnhof als auch eine gesamtverkehrliche Betrachtung sind aktuell in Arbeit.</p>
Wirtschaftsverband Stadt Luzern 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Was sind nicht notwendige Fahrten? Bitte definieren?</p> <p>Begründung Es wird wohl niemand einfach wegen lustig zum Bahnhof fahren und dort für teures Geld parken. Diese Aussage suggeriert, dass das P1 mehrheitlich sinnlos besucht wird.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Als nicht notwendige Fahrten können solche bezeichnet werden, welche problemlos mit einem energie- und flächeneffizienteren Verkehrsmittel erfolgen könnten.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Zufahrt Parkierungsmöglichkeiten östlich des Bahnhofs (Empfehlungen Seite 45): Die Unterbindung der Zufahrt zu den Parkierungsmöglichkeiten östlich des Bahnhofs über den Bahnhofplatz Nord bzw. die Zufahrt nur noch aus südlicher Richtung wird unterstützt. Das neue Zufahrtsregime zu den Parkierungsmöglichkeiten östlich des Bahnhofs muss gemeinsam mit der neuen Busachse im Rösslimatt-Quartier geplant werden. öV-Bevorzugungsmassnahmen müssen integraler Bestandteil der Planung und Projektierung sein.</p> <p>Begründung Stabile Betriebsverhältnisse für den öV auch im Tribschenquartier sind Grundvoraussetzung für die Reorganisation des Bussystems (z. B. für Durchmesserlinien ohne Wartezeiten am Bahnhof).</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Inwiefern die Zufahrt mit einer neuen Buslinie funktioniert oder welche flankierenden Massnahmen getroffen werden müssen, muss in den weiteren Planungsschritten vertieft geprüft werden.</p>
Wirtschaftsverband Stadt Luzern 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Zusätzliche Tiefgarage wird unterstützt</p> <p>Begründung Ein attraktiv gestaltete Tiefgarage mit evt. direkter Zufahrt vom Bundesplatz wäre sinnvoll.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Eine Studie soll Entscheidungsgrundlagen für die zukünftige Zahl der Parkplätze im Raum Bahnhof liefern. Erst in einem zweiten Schritt werden mögliche Standorte evaluiert.</p>
<p>5.2.5 Weiteres Vorgehen Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»</p>		
glp Stadt Luzern 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Autonomes Fahren sollte bei der Verkehrsgestaltung rund um den DBL berücksichtigt werden.</p> <p>Begründung Schon in wenigen Jahren wird das autonome Fahren möglich sein. Damit wird MIV neu gedacht: Der Besitz eines Autos macht keinen Sinn mehr, es wird keine Parkflächen mehr brauchen (mehr Platz für Velo- und Busspuren!) und der MIV und ÖV werden verschmelzen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Wie die Mobilität 2040 aussehen wird, ist mit grossen Unsicherheiten verbunden. Es ist aber ebenfalls ein grosses Anliegen der Stadt, diese Entwicklung bereits – soweit möglich – zu antizipieren. Dafür wurde ein separater Auftrag vergeben, um weitere Hinweise diesbezüglich zu erhalten.</p>
SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten	<p>Antrag / Bemerkung Bericht von Emch + Berger 2020 aktualisieren</p> <p>Begründung Es fand im Rahmen der Testplanung keine Erarbeitung der Grundlagen statt (Quell-Ziel-Matrix für Fussgänger, Velofahrer, Umsteiger Bus-Bahn etc). In der Leitfrage 1 wird auf die Verkehrsströme aufmerksam gemacht. Es müsste aufgezeigt werden, wie sich Fussgängerströme verlagern, wenn gewisse Rahmenbedingungen ändern (neue Anordnung Bushaltekanten etc.). Ansonsten sind keine belastbaren Aussagen für nachfolgende Planungen möglich.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Auch die Stadt ist der Meinung, dass die Studie zu den Personenströmen aufgrund der neuen Erkenntnisse angepasst werden muss. Dies muss gemeinsam in der Knotenorganisation erfolgen, da es sich hierbei um ein Zusammenspiel unterschiedlicher Aspekte handelt (Bushaltestellen = VVL; Verkehrssystem = Kanton usw.).</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>glp Stadt Luzern 6005 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Der flächen- und energieintensive motorisierte Individualverkehr soll an dieser zentralen Lage möglichst durch eine nachhaltige Mobilität ersetzt werden.</p> <p>Begründung Damit die vorhandenen, knappen Ressourcen (Boden, Energie) effizient genutzt werden können, sind bei der Mobilität grundsätzlich Prioritäten in folgender Reihenfolge anzustreben: 1) zu Fuss Gehende, 2) Velofahrende, 3) den ÖV Nutzende, 4) Individualverkehr.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
<p>Architektenfachgruppe sia Zentralschweiz 6003 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Die Testplanung hat gezeigt, dass sich mit dem DBL ein grosses Potenzial für die Entwicklung der Stadt Luzern eröffnet. Die Stadt für das nächste Jahrhundert. Die Stadt hat die Chance gepackt und proaktiv die Planung in die Hand genommen. Jetzt muss das Momentum erhalten bleiben. Ein städtebaulicher Wettbewerb für das ganze Bahnhofgebiet soll eine Vision aufzuzeigen, wie sich das Gebiet in 30 Jahren präsentieren kann. Ein Gesamtkonzept soll aufzeigen wie sich die Stadtquartiere mit dem Bahnhof verbinden.</p> <p>Begründung Die Nachfrage und Ansprüche an den Stadtraum ändern sich stetig. Ein Konzept muss städtebaulich so stark sein, dass es viele Anpassungen und Veränderungen aufnehmen kann. Ein wesentliches Thema wird auch das Koordinieren und Konsolidieren der verschiedenen Agenden und Zielsetzungen von Bund (SBB), Kanton (vif) und Gemeinde (Städtebau) sein.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Aus diesem Grund wurde eine Testplanung durchgeführt. Ein Wettbewerb für den genannten Perimeter eignet sich aufgrund der hohen Komplexität und Abhängigkeiten zurzeit nicht. Das heisst aber nicht, dass es im weiteren Verlauf nicht Wettbewerbe zu einzelnen Gebieten/Arealen oder Plätzen geben wird. Die Stadt hat mit der Testplanung den Auftakt gemacht, in einem nächsten Schritt geht es u.a. auch um die Konsolidierung unter den Partnern, denn die Stadt hat nicht alleine die Kompetenzen (z.B. Bussystem = VVL, Kantonsstrasse = Kanton, Gleisfelder = SBB und zb). Ein Wettbewerbsprogramm zu erstellen ist erst möglich, wenn die Abhängigkeiten geklärt sind. Die Testplanung liefert dazu wichtige Hinweise.</p>
<p>Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Hinweis Unterkapitel Öffentlicher Verkehr Seite 47: Das Buskonzept 2040 ist in Erarbeitung, Resultate werden bis Ende 2022 erwartet.</p> <p>Begründung -</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
<p>Pro Velo Luzern 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Veloverkehr: Bitte konkreten Zeitraum der angestrebten Verbesserungen im Bereich Velorouten und Abstellplätzen formulieren.</p> <p>Begründung Veloverkehr: Die Stadt Luzern soll nicht nur Verbesserung prüfen und Ziele betr. Velorouten längs und quer zum Bahnhofraum formulieren, sondern zeitnah konkrete Massnahmen beschliessen, damit bereits während der Bauzeit die Veloverbindungen und deutliche mehr Abstellplätze auch sicher und velofreundlich genutzt werden können.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Bei der Testplanung handelt es sich um einen ersten Schritt, möglich Lösungsansätze breit und interdisziplinär zu denken. In einem nächsten Schritt wird es darum gehen, eine städtische Haltung zu entwickeln und die einzelnen Massnahmen zu konkretisieren und auch auf einer Zeitachse festzuhalten. Der DBL ist momentan noch nicht gesichert, das eidgenössische Parlament wird über die Finanzierung erst 2026 befinden. Massnahmen, die jedoch unabhängig davon bereits umgesetzt werden können, sollen in einem nächsten Schritt eruiert und vorangetrieben werden.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
5.3 Empfehlungen zu den Stadt- und Freiräumen Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»		
Kanton Luzern Mobilitätskoordinator 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Den Themen Ortsbild- und Denkmalschutz ist angemessen Rechnung zu tragen sein wird.</p> <p>Begründung Dies betrifft nicht nur das Infrastrukturprojekt DBL sondern auch die Planung der städtischen Freiräume (Bahnhofplatz, Bundesplatz usw.). Die sensible Projektumgebung, die hohe Komplexität des Planungsprozesses und die Möglichkeit, neue städtebauliche Akzente zu setzen, erfordern eine frühzeitige fachliche Begleitung der folgenden Planungsschritte.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Bedeutung des baukulturellen Erbes ist der Stadt bewusst, dies sowohl in Bezug auf Gebäude als auch auf Aussenraumqualitäten und Freiräume und Sichtbeziehungen. Aus diesem Grund hat sie als Grundlage für die Testplanung auch eine denkmalpflegerische Würdigung beim Kanton bestellt, welche vorliegt. Die Aspekte sind in den weiteren Planungen entsprechend einzubeziehen und zu berücksichtigen.</p>
Architektenfachgruppe sia Zentralschweiz 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Die neuen Zugänge Ost und West müssen eine klare Identität erhalten. Die Adresse muss dem Quartier entsprechend ausgestaltet sein. Die Gestaltung sollte nicht nur von der Funktion der Bauten geprägt werden.</p> <p>Begründung Der Bahnhof soll sich mit der Stadt verweben. Es soll nicht ein abgeschlossenes Areal sein sondern ein Teil der Stadt mit vielen Durchgängen und Funktionen des Stadtlebens.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist auch im Interesse der Stadt und muss bei den zukünftigen Planungsschritten besonders berücksichtigt werden.</p>
Forum Luzern60plus 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Fussgänger- und Veloverkehr auf dem Bahnhofareal und in den angrenzenden Quartieren unbedingt entflechten. Die Versäumnisse der aktuellen Verkehrsplanung sollten nicht wiederholt werden. So sind auf den aktuellen Situationsplänen vor allem Velowege eingezeichnet, die Anliegen der Fussgängerinnen und Fussgänger - auch mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Gehhilfen! - wurden bei den bisherigen Planungen noch wenig berücksichtigt. Wünschenswert wäre, dass die SBB die Nutzung der frei werdenden Bahnareale nicht nur nach Kriterien der Profitmaximierung definiert, sondern zum Beispiel auch gemeinnütziges Wohnen in Bahnhofsnähe ermöglicht. Die Stadt Luzern könnte allenfalls über bei der Umnutzung (Revision der Bau- und Zonenordnung) entsprechende Vorgaben machen</p> <p>Begründung Das Projekt Durchgangsbahnhof eröffnet grosse Chancen für eine städtebauliche Aufwertung dieses Stadtteils: ein attraktiver Bahnhofplatz Nord, zwei weitere Bahnhofplätze, welche die Verknüpfung und Beziehungen mit den angrenzenden Quartieren (Tribtschen, Hirschmatt) verbessern und somit aufwerten; ein optimiertes Bussystem sowie bessere Fuss- und Veloverbindungen könnten die Wohn- und Lebensqualität deutlich stärken. Auch die konsequente Bevorzugung des Langsamverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr würde den Sozialraum Bahnhof als Begegnungs- und Aufenthaltsort attraktiv machen</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt ist ebenfalls bestrebt, wo immer es möglich ist, den Fuss- und Veloverkehr getrennt zu führen. Im Rahmen von grösseren Auf- und Umzonungen sowie Einzonungen wird die Stadt die Möglichkeit nutzen, Vorgaben und Auflagen zu machen. Zum aktuellen Zeitpunkt ist es verfrüht, hierzu genauere Angaben zu machen, da noch unklar ist, ob, wann und welche Gleisflächen tatsächlich freigespielt werden können.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Kanton Luzern Mobilitätskoordinator 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Zu den Empfehlungen im Bereich Stadt- und Freiräume sehen wir derzeit von einer konkreten Rückmeldung ab, zumal die Empfehlungen zuerst noch weiter synthetisiert und konkretisiert werden sollen, bevor konkrete Massnahmen in einem verbindlicheren Planungsinstrument festgesetzt werden.</p> <p>Begründung (vgl. Antrag)</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt ist sich bewusst, dass auch bei diesen Grundsätzen weitere Planungsschritte folgen müssen und diese in Abhängigkeit zu den anderen Grundsätzen stehen. Dennoch liefert die Testplanung erste Erkenntnisse und Empfehlungen, die vorliegen und als Hinweise für die nächsten Planungsschritte zu verstehen sind.</p>
<p>5.3.1 Freiraumnetz & Stadtklima Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsräum 2040»</p>		
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Aufhebung Abstellanlagen der ZB in der Stadt Luzern</p> <p>Begründung Wieso kann die ZB ihre Abstellanlagen nicht ausserhalb von Luzern realisieren. Der Boden in der Stadt Luzern ist knapp und begrenzt und so wäre es doch sinnvoll, wenn mehr Grünflächen realisiert werden könnten? Die SBB plant ein Rangierbahnhof in Dierikon. Wieso kann die Zentralbahn ihren Rangierbahnhof nicht auch ausserhalb von der Stadt Luzern neu planen?</p> <p>In Zürich gibt es auch einen Rangierbahnhof Limmattal für Zürich</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Gemäss Aussage der zb benötigen sie die Abstellanlagen weiterhin im Stadtzentrum und sie können aus betrieblichen Gründen nicht nach aussen verlagert werden. Unter Beibehaltung der Gesamtlänge der Abstellanlagen zeigt sich die zb aber offen für eine optimierte Anordnung, die für die städtebauliche Weiterentwicklung bereits ein erster Schritt wäre.</p>
(1) WWF Luzern 6004 Luzern (2) Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung Bei allen drei neu gestalteten Bahnhofplätzen ist auf eine ausreichende Begrünung und eine minimale Versiegelung der Fläche Wert zu legen. Bei der Auswahl der externen Planungspartner ist entsprechend auf diesen Aspekt besonders Wert zu legen.</p> <p>Begründung Die Klimaerwärmung und das Ziel Netto 0 bis 2030 zwingen uns dazu, diesen Punkten grosse Priorität beizumessen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dabei handelt es sich um einen wichtigen Punkt, der bei den weiteren Planungsschritten noch stärker zu beachten ist. Für die weiteren Planungen und insbesondere für die Gestaltung allfälliger neuer Plätze sind entsprechende Fachkompetenzen einzuholen.</p>
(1) WWF Luzern 6004 Luzern (2) Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung Die Pflanzung ist im Grundsatz nicht "wo immer möglich" zu planen, sondern "es ist möglich zu machen".</p> <p>Begründung Sachzwänge und Normen haben traditionell in der Planung immer mehr Gewicht als der Grünraum. Bäume fallen dann schnell zum Opfer. Es braucht hier deshalb einen Paradigmenwechsel.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das ist richtig. Es braucht in Zukunft eine stärkere Auseinandersetzung, wie der öffentliche Raum ausgestaltet und für die klimatischen Herausforderungen fit gemacht werden kann. Dabei spielt auch die Untergrundplanung eine nicht zu unterschätzende Rolle. In diesem Zusammenhang ist die Formulierung "wenn immer möglich" zu verstehen. Was aber nicht heisst, dass künftig nicht konsequent auch Bäume und Stadtgrün gleichwertig in eine Interessenabwägung einfließen muss, resp. diese Themen integrativ von Beginn an mitzuplanen sind.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>(1) WWF Luzern 6004 Luzern</p> <p>(2) Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7</p>	<p>Antrag / Bemerkung Ein zusätzlicher, grüner Freiraum im Bereich "Gleisfeld Mitte" oder "Gleisfeld Nord" ist in Form eines Stadtparks einzuplanen.</p> <p>Begründung Das Neustadtquartier ist bereits heute unterversorgt mit Frei- und Grünraum. Die Bahnhofplätze können diesen Mangel funktional und aus gestalterischer Sicht nicht kompensieren. Das Seeufer ist bereits stark frequentiert und wird noch weiter unter Druck kommen. Deshalb und aus stadtklimatischer Sicht ist ein zusätzlicher Grünraum einzuplanen, welcher wahrscheinlich auf der Ostseite des Bahnhofs zuliegen kommen muss und deshalb für die Neustadt optimal über die PU Süd erschlossen sein muss.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Aufgrund der hängigen Motion 20 "Stadtpark beim Bahnhof" kann dazu aktuell keine Antwort gegeben werden.</p>
<p>(1) WWF Luzern 6004 Luzern</p> <p>(2) Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7</p>	<p>Antrag / Bemerkung Es sind auch beim Bahnhofplatz West Bäume und unversiegelte Flächen einzuplanen.</p> <p>Begründung Gerade westlich, angrenzend an das dichte Neustadtquartier ist eine entsprechende Massnahme aus Sicht der Aufenthaltsqualität sowie des Stadtklimas notwendig.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Zum aktuellen Zeitpunkt ist bzgl. Bahnhofplatz Ost noch vieles offen (Bushaltestelle, Abbau Gleis 1 und Gleis 2). Im Rahmen der weiteren Planungsschritte wird das Thema dennoch vertieft zu prüfen sein.</p>
<p>Verband der Quartier- vereine der Stadt Lu- zern 6006 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Freiraumkonzept, Hinweis</p> <p>Begründung Der vorgeschlagene Gestaltungsfreiraum Bahnhofplatz Nord wird als zielführend betrachtet.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
<p>Pro Velo Luzern 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Rund um den Bahnhof Freiräume zu schaffen, ist eine sehr gute Idee und sehr wichtig. Diese Freiräume dürfen jedoch nicht zulasten des Veloverkehrs gehen. Es sind also jeweils Korridore fürs Zirkulieren der Velos einzuplanen.</p> <p>Begründung Eine gute Gestaltung der entsprechenden Räume mit geschickter Kanalisierung des Veloverkehrs hilft, spätere Konflikte und unfreundliche "Velo-Schieben-Schilder" zu vermeiden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Aus diesem Grund hat die Stadt eine interdisziplinäre Testplanung durchgeführt, welche den Freiraum, Mobilität, Siedlung gemeinsam betrachtet, da grosse Abhängigkeiten bestehen. Dies muss auch in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt werden.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
5.3.2 Stadtraum Nord Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»		
Tavolago AG Gastronomie zu Wasser & zu Land 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung "für die Schiffstationen und geschützten Bauten wie das Café LUZ werden im Rahmen des Vorprojektes durch die SBB Lösungen erarbeitet, wie diese in der Bauphase geschützt oder verlegt werden können." Uns fehlt die klare Aussage, dass diese danach im Endausbau wieder dort zu stehen kommen, wo sie heute sind. ebenso muss die Erreichbarkeit für Gäste, vor allem aber auch für Lieferanten jederzeit gewährleistet sein. Schön wäre es zudem, wenn das "Café LUZ" in "LUZ Seebistro" umbenannt werden könnte - wie es korrekt heisst.</p> <p>Begründung Besitzstandwahrung LUZ Seebistro. Anlieferung ist heute schon sehr komplex - das darf nicht noch schwieriger werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Besten Dank für den Hinweis. Zukünftig werden wir die korrekte Bezeichnung verwenden. Dem LUZ Seebistro kommt eine zentrale Bedeutung am Bahnhofplatz zu und aus Sicht Stadt spricht aktuell nichts dagegen, dass es wieder an seinen angestammten Platz zurückkommen kann. Eine entsprechend gute und effiziente Anlieferung ist bei der weiteren Planung des Bahnhofplatzes zu berücksichtigen.</p>
SBB Immobilien IM-DV-AOM 4601 Olten	<p>Antrag / Bemerkung Bahnhofplatz Nord: 5.3.2 Seite 40: Erschliessung Stadt- und Verteilebene</p> <p>Begründung Die SBB begrüsst die Abstimmung der Zugänge / Erschliessungen im Bereich Bhf-Platz Nord auf die Personenfrequenzen, jedoch müssen die klimatischen Bedingungen wie Zugerscheinungen, Komfort im Vergleich berücksichtigt und optimiert werden. Die Anordnungen der Zu- und Abgänge dürfen nicht zu Ungunsten der Dienstleistungsflächen SBB auf Verteilebene erfolgen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Schnittstellen sind in gemeinsamer Arbeit zu klären, damit die Situation für alle Ansprüche möglichst optimiert werden kann und Spielraum nicht unnötig früh bereits eingeschränkt wird. Entsprechende Workshoptermine sind bereits festgelegt.</p>
SBB Immobilien IM-DV-AOM 4601 Olten	<p>Antrag / Bemerkung Bahnhofplatz Nord: 5.3.2. Seite 53 : Weiteres Vorgehen Projektwettbewerb Gestaltung Bahnhofplatz Nord</p> <p>Begründung Die planerischen Abhängigkeiten mit den Resultaten aus einem Projektwettbewerb müssen mit den Schnittstellen bezüglich einer stabilen Vorprojektplanung des DBL zwischen der Stadt und der SBB koordiniert werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Ein Projektwettbewerb ist erst dann angezeigt, wenn die Rahmenbedingungen soweit wie möglich geklärt sind. Die Schnittstellen sind gemeinsam zu eruieren und so festzulegen, dass Spielräume nicht unnötig eingeschränkt werden. Ein Workshoptermin hierzu ist bereits festgelegt.</p>
BSLA FSAP Regionalgruppe Inner-schweiz/ Tessin 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Betrachtung und Einordnung des Stadtraums Nord (Bahnhofplatz-Stadtplatz)</p> <p>Begründung Der Bahnhofplatz (Stadtplatz) sollte nicht nur als Teil der Quaianlage verstanden und in diese eingebunden werden sondern es sollte auch die einmalige Gelegenheit genutzt werden, durch die Gestaltung des Platzes die Einzigartigkeit der Stadt Luzern auszeichnen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das ist ein wichtiger Punkt und entspricht dem Ziel des Stadtrats, dass der Bahnhofplatz eine Visitenkarte für die Stadt werden soll. Aus der Testplanung ging ebenfalls hervor, dass Sichtbeziehungen zum See, zur gegenüberliegenden Seeseite und zur Altstadt wichtig sind. Das Ziel wird entsprechend auch in den weiteren Planungen (z.B. Wettbewerb) zu berücksichtigen sein.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
5.3.2.1 Bahnhofplatz Nord, Zugang Bahnhof und Schiffstation Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»		
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Bahnhofplatz Nord Vision</p> <p>Begründung Was der Bellevue Platz in Zürich ist, könnte der Bahnhofplatz Nord in Luzern werden. Ein grosser Platz der ständig im Wandel ist. Mal ist er Schauplatz für Theater, mal ist er Platz für den Weihnachtsmarkt, mal gibt es einen Herbstmarkt darauf usw. Der Platz ist Treffpunkt für Touristen und Einwohner von Luzern. Ein Ort der verbindet.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Besten Dank für Ihre Vision, welche die Empfehlungen des Begleitgremiums sehr gut beschreibt. Nutzungsflexibilität ist ein wichtiges Stichwort für die weitere Planung des Bahnhofplatz Nord.</p>
Pro Velo Luzern 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Der Antrag ist doppel zu unterstreichen ;-) "Die Übergänge zur Seebrücke, zur Bahntrasse und zur Altstadt sollen insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr grosszügig ausgestaltet und ebenerdig geführt werden!"</p> <p>Begründung Damit der Bahnhofplatz Nord auch für Velofahrende funktioniert, müssen deren Routen und Querungen zentraler Bestandteil der Planung sein.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
(1) Quartierverein Seeburg-Würzenbach- Büttenen 6006 Luzern (2) Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern 6006 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung (1) 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. (2) Der Kanton ist in die Planung eng einzubinden.</p> <p>Begründung (1) Nur durch ein enges Miteinander von Stadt und Kanton kann eine Reduktion des MIVs im erwünschten Mass erreicht werden. (2) Einem engen Miteinander von Stadt und Kanton in der Entwicklung ist höchste Beachtung zu schenken. Die Planungen von Stadt und Kanton sind abzustimmen und gegenseitig aufzunehmen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das ist absolut richtig. Stadt und Kanton müssen gemeinsam Lösungen entwickeln, da u.a. auch diverse Kantonsstrassen betroffen sind. Mit der Gesamtverkehrsbetrachtung unter der Federführung des Kantons ist eine entsprechende Studie gestartet worden.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten</p>	<p>Antrag / Bemerkung Die Ver- und Entsorgungsanlage für den Bahnhof darf nicht in Konflikt mit der Baumreihe stehen.</p> <p>Begründung Der Bahnhof Luzern benötigt eine Ver- und Entsorgungsanlage, nicht nur für die Dienstleistungsflächen, sondern auch für die gesetzlich definierte Abfallentsorgung. Der verfügbare Platz ist knapp und eine allfällige Baumreihe an der Oberfläche darf die Dimensionierung der sich im 1. UG befindenden Ver- und Entsorgungsanlage nicht einschränken.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt ist sich bewusst, dass eine Baumreihe mit dem Untergrund abzustimmen ist.</p>
<p>Privatperson</p>	<p>Antrag / Bemerkung Ich beantrage, den Triumphbogen als verstaubte Erinnerung an den alten Bahnhof ersatzlos zu entfernen, damit die Weite und Grosszügigkeit des Platzes wieder sichtbar und erlebbar wird.</p> <p>Begründung Der Triumphbogen des alten Bahnhofes steht als verlorenes Relikt auf dem prominenten Bahnhofsvorplatz herum und dient als versteckter Abluftkanal des Parkhauses. Er ist ein Störfaktor und möbliert den grosszügigen Platz unnötig. Seine rückseitige Plattenverschalung ist ein Unding - und ein Vorne und Hinten ist auf diesem allseitig offenen Platz problematisch. Bitte endlich weg damit.</p> <p>der triumphbogen des früheren bahnhofs steht immer noch mitten auf dem bahnhofplatz herum, einseitig mit platten abgedeckt, ein verlorenes relik. verabschieden wir uns endlich vom alten bahnhof und shaffen platz für neues! ich würde es sehr begrüssen, wenn der mut zu seiner entsorgung zustandekäme. dieser triumphbogen steht im weg und nimmt dem grossen platz seine grosszügigkeit. bitte weg damit! für die lüftung von der tiefgarage gibt es bessere lösungen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Im Rahmen der weiteren Abklärungen zum Bahnhofplatz Nord wird auch die Frage des Umgangs mit dem Torbogen vertieft zu klären sein.</p>
<p>Verkehrsbetriebe Luzern vbl Leiter Angebot 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Mehr Durchmesserlinien im öV sind ein grosses Anliegen (schon heute), Deshalb sollen so rasch wie möglich zusätzliche Durchmesser-Busperrons realisiert werden.</p> <p>Begründung Nur mit diesen Durchmesserperrons sind Durchmesserlinien möglich und der Bahnhofplatz kann von Radiallinien entlastet werden. Bereits vor der Bauphase kann dadurch das Verkehrssystem entlastet werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist auch im Interesse der Stadt.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Vermeehrt auf Grünflächen setzen</p> <p>Begründung Die Vision vom Bahnhofplatz zeigt zwar in dem goldumrandete Kreisen Grünfläche, jedoch sollte es mehr wie ein Park gestaltet werden. Noch mehr Bäume und Rasenfläche müssen in der Zukunft die Städte zieren. Denn die Steinplatten werden sich im Sommer aufheizen und da es in denn Städten einen permanenten Wärmeanstieg geben wird, sollten so viele natürliche „Kühlelemente“ vorhanden sein, wie es nur möglich ist.</p> <p>Es ist schön das der alte Torbogen erhalten bleibt und an denn alten Bahnhof erinnert. Er sollte mehr hervorgehoben werden, da er ja eine bekannte Tourismusattraktion ist.</p> <p>Die visuelle Darstellung des Bahnhofplatzes, wo durch das Visualisierungsteam Güller Güller gemacht wurde, erscheint in erster Linie, doch eher als trostloser Plattenboden mit paar Bäumen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Wir nehmen ihre Punkte gerne in die weiteren Planungsschritte auf. Es ist richtig, dass dem Thema Stadtklima noch verstärkt Rechnung getragen werden muss. Die bislang vorliegenden Ideen sind als erste Würfe zu verstehen. Für die konkrete Umsetzung sind noch weitere Planungsschritte mit entsprechenden Vorgaben auch zum Thema Stadtklima erforderlich.</p>
Verkehrsbetriebe Luzern vbl Leiter Angebot 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Wir sprechen uns für einen Bahnhofplatz Nord als öV-Drehscheibe und Visitenkarte aus. Im Vordergrund steht für uns allerdings die öV-Drehscheibe, anerkennen aber auch das Potential für Freiraum auf Bahnhofplatz.</p> <p>Begründung Es ist nicht sinnvoll, alle öV-Linien vom Bahnhofplatz verschwinden zu lassen. Dieser ist heute und wird es auch künftig ein wichtiger Knotenpunkt bleiben. Wie viele Buslinien wegfallen, soll in einer Busplanung geprüft und entwickelt werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies entspricht der Empfehlung des Begleitgremiums. Der Bahnhofplatz soll die Drehscheibenfunktion weiterhin erfüllen, jedoch zeigen alle drei Beiträge das weitreichende Potenzial auf. Dieses gilt es gemeinsam in den nächsten Planungsschritten zu vertiefen.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Zugang mit PW zum Bahnhof - Parkmöglichkeiten ebenfalls einbeziehen.</p> <p>Begründung finde ich nicht.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Gemäss den Testplanungsergebnissen soll an den Parkieranlagen P2 und P3 festgehalten werden. Wie konkret der Zugang dazu gestaltet werden soll, wird noch genauer zu prüfen sein.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
5.3.3 Stadtraum Ost Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»		
SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten	<p>Antrag / Bemerkung Anlagen für den Schienengüterverkehr berücksichtigen</p> <p>Begründung An dieser Stelle möchten wir nochmals darauf hinweisen, dass der Verbleib oder Wegfall der bestehenden güterverkehrlichen genutzten Schieneninfrastruktur (Gleisfeld Mitte, Nord wie auch Süd-ost) noch nicht entschieden und daher die Ausgangslage der Testplanung teilweise hypothetisch ist. Gegebenenfalls ist der Fortbestand gewisser Anlageteile in weiteren Phasen zu berücksichtigen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Testplanung hatte das Vorprojekt 2013 als Grundlage, worin aufgezeigt wurde, welche Gleisflächen frei werden. Zwischenzeitlich hat sich gezeigt, dass die zb weiterhin Abstellanlagen im Stadtzentrum benötigt, was ebenfalls in die Testplanung eingeflossen ist. Uns ist bewusst, dass diesbezüglich noch keine Entscheide gefällt wurden. Die Testplanung zeigt indes das Potenzial auf, sollten die entsprechenden Gleisflächen frei werden.</p>
Pro Velo Luzern 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Der Stadtraum Ost soll auch für Velofahrende sowohl Aufenthaltsqualität wie zügiges Zirkulieren ermöglichen. Dafür sind entsprechende Koridore für den Veloverkehr zu schaffen. Vom Bahnhofplatz Ost sowie von den Velorouten via Güterstrasse und von Tribtschen her soll die Personen- und Velounterführung Nord für Velofahrende via grosszügige Rampen fahrend zu erreichen sein.</p> <p>Begründung Ein sorgfältig gestalteter Bahnhofplatz Ost ermöglicht ein konfliktarmes miteinander von Fussgänger*innen, Velos und öV. Ausserdem ist die Verknüpfung mit der PU Süd sehr wichtig.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist auch im Interesse der Stadt: einen attraktiven Bahnhofplatz Ost, welcher optimal mit der PU-Süd verknüpft ist.</p>
(1) SBB Immobilien IM-DV-AOM 4601 Olten (2) SBB Immobilien IM-DV-AOM 4601 Olten	<p>Antrag / Bemerkung (1/2) P3, Rampenerschliessung, 5.3.3 Seite 54</p> <p>Begründung (1) Ein Ersatzbau P3 verlangt eine Redundanz während der Bauzeit um den Bedarf rund um den Bhf Luzern abzudecken. Möglichkeiten sollen in der Studie "Parkierung Raum Bahnhof" aufgezeigt werden. (2) Mit einer Überprüfung eines Umbaus des P3 müssen die Funktionen und die Anzahl Parkplätze sichergestellt werden. Zudem muss eine Rampenführung bezüglich den heutigen Erschliessungen (Verkehr, Fussgänger) und der umliegenden Gebäude- und Bahninfrastruktur geprüft werden. Die Räume welche sich heute im Rampenfuss des P3 befinden müssen an Ersatzstandort wiederhergestellt werden. Ein Ersatzbau P3 verlangt eine Redundanz während der Bauzeit um den Bedarf rund um den Bhf Luzern abzudecken. Möglichkeiten sollen in der Studie "Parkierung Raum Bahnhof" aufgezeigt werden</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Im Zusammenhang mit dem P3 und einem allfälligen Neubau stellen sich diverse Fragen, die gemeinsam und separat zu klären sind. Die Parkierungsstudie wird zu den Details keine Aussagen liefern können. Sie wird aber Grundlagen für die Diskussion um die künftig notwendige Zahl der Parkplätze im Raum Bahnhof liefern.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>glp Stadt Luzern 6005 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Prüfen der Vision "Gesundheitscluster" für den Stadtraum Ost.</p> <p>Begründung Das Gebiet östlich des Bahnhofs, nennen wir es "Waterbay Lucerne", weist eine unübertroffene Lagequalität auf. Das Areal besticht mit seiner Zentralität, der exzellenten ÖV-Anbindung und der Nähe zum See. Die günstige Lage verpflichtet zu einer weitsichtigen Planung. Als Vision ist denkbar, auf dem Gebiet östlich des Bahnhofs einen "Gesundheitscluster" zu entwickeln. Heute befinden sich in dem Geviert die Universität Luzern mit dem Departement Gesundheitswissenschaften und Medizin, der Hauptsitz der CSS als grösster Gesundheitsversicherer der Schweiz, die SUVA sowie weitere Unternehmen der Gesundheitsbranche inklusive Neuansiedlung des Pharmaunternehmens MSD in der Rösslimatt. Das Gesundheitswesen ist ein wichtiger Wirtschaftsmotor mit grossem Wachstumspotenzial. Die Ausgangslage im Gebiet Bahnhof Ost ist ideal für die Ansiedlung einer wissensintensiven und wertschöpfungsstarken Branche mit Ausstrahlungskraft über die Stadt hinaus. Als Vision ist weiter denkbar, dass das Thema Gesundheit im städtebaulichen Kontext inszeniert und erlebbar wird. Die Nähe zum See mit Zugangsmöglichkeiten zum Wasser als lebensspendendes Element ist prädestiniert dafür. Die Bürgerstrasse kann als begrünte Allee durch das Quartier und zum Bahnhofplatz Ost ausgestaltet werden und lädt zum Flanieren ein. Auf die zusätzliche Busachse durch das Tribtschenquartier kann verzichtet werden, da sie unnötig ist. Nur ohne Businfrastruktur kann der Bahnhofplatz Ost als attraktiver Ankunfts-ort zur "Waterbay Lucerne" für Pendlerinnen und Anwohner ausgestaltet werden. Es gibt kurze Wege und zu Fuss Gehen oder Velofahren ist attraktiv. Ganz nebenbei trägt eine solche Ausgestaltung zur Gesundheit und zum Wohlbefinden der Menschen bei.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt nimmt diese Idee gerne in den weiteren Prozess auf: Bildungs- und Gesundheitscluster. Bzgl. Erfordernis der Busverbindung durch das Tribtschenquartier mit Anschluss an den Bahnhofplatz Ost macht der vvl aktuell weitere Abklärungen.</p>
<p>BSLA FSAP Regionalgruppe Innerschweiz/ Tessin 6004 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Vorsichtige Prüfung der Auswirkungen des Parkhauses im Bereich Bahnhofplatz Ost in Bezug auf den Mehrverkehr im Tribtschenquartier.</p> <p>Begründung Wenn das Parkhaus im Bereich Bahnhofplatz Ost in Zukunft nicht mehr über den Bahnhofplatz erschlossen werden soll sondern nur noch über das Tribtschenquartier bedeutet dies eine deutliche Verkehrszunahme. Eine grosse vorhandene Qualität dieses Quartier ist das mässige Verkehrsaufkommen. Eine ausgebaute Verkehrsreiche Achse zum Bahnhofplatz Ost würde diese Qualität stark beeinträchtigen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist auch nicht im Interesse der Stadt, dass durch die neue Erschliessungssituation das Tribtschenquartier stärker belastet wird. Dazu braucht es aber vertiefte gesamtverkehrliche Analysen, um die Auswirkungen bei einer Anpassung des Verkehrsregimes genauer zu prüfen. die Gesamtverkehrsbetrachtung unter der Federführung des Kantons und die Parkierungsstudie werden dazu Grundlagen liefern.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Zufahrt</p> <p>Begründung Ich finde es gut, dass man die Fernbusse im Bahnhof Ost unterbringt. Vielleicht sollte man das neue Tourismusbüro auch in der Nähe vom Bahnhof Ost planen, damit die Gäste so in der Nähe vom Tourismusbüro aus- und einsteigen. Auch Zufahrt zum KKL und der Schiffstation soll gewährleistet sein.</p> <p>Ich würde aber nicht noch mehr Verkehr (Kiss and Ride, Taxis) dem Bahnhof Ost angliedern. (MIV wird höher frequentiert im Tribschenquartier, Langensandbrücke, Bundesplatz etc, mehr Personenströme) Vielleicht könnte man die Kiss and Ride, Taxis beim alten Tourismusbüro planen?</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Besten Dank für die Inputs, welche in der weiteren Planung gerne berücksichtigt werden. Es ist tatsächlich gut zu klären, wie viele Funktionen im Osten anzusiedeln sind und welche Auswirkungen das auf das Quartier haben wird.</p>
<p>5.3.3.1 Bahnhofplatz Ost Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»</p>		
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Empfehlungen Seite 54 / 2. Alinea: Die Schaffung eines neuen Buskorridors im Rösslimattquartier und neue Bushaltestellen auf der Ostseite des Bahnhofs werden wie bereits mehrfach erwähnt nach heutigem Kenntnisstand als sinnvoll und zweckmässig beurteilt. Aus Süden kommende und an den Bushaltestellen auf der Ostseite des Bahnhofs wendende Radiallinien sind aus Sicht VVL jedoch eher unwahrscheinlich bzw. im besten Fall nur Notlösungen.</p> <p>Begründung Für solche Linien fehlen die Verknüpfungen mit dem übrigen Busnetz am Bahnhofplatz Nord (Umsteiger Bus-Bus).</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Empfehlungen Seite 54 / 3. Alinea: Die empfohlene Hauptachse Bürgerstrasse für den Buskorridor im Rösslimatt-Quartier steht auch für den VVL im Vordergrund.</p> <p>Begründung -</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten	<p>Antrag / Bemerkung Fernbusterminal nicht im Zentrum von Luzern, sondern in der Agglomeration</p> <p>Begründung Die SBB sieht mit ihrer CH-weiten Strategie vor, die Terminals für Fernbus in den Agglomerationen zu platzieren. Dies weil die Zentren mit Verkehr bereits stark ausgelastet sind, wie auch in Luzern der Fall ist.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt nimmt die Haltung der SBB zur Kenntnis und sieht sowohl Vorteile im Zentrum (ab 2040) als auch in der Agglomeration.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
FlixBus DACH GmbH 10178 Berlin	<p>Antrag / Bemerkung FlixBus unterstützt die Empfehlung des Begleitgremiums ein Fernbusterminal im Bereich des Bahnhofplatz Ost zu realisieren</p> <p>Begründung - kurze Umsteigebeziehungen (ÖV-Fernbus) - multimodaler Umstieg - verkehrsreduzierter Bereich</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Zu Prüfende Aspekte Seite 54 / 2. Alinea: Die Nutzung des Inseli während der Bauphase als temporären Buswendeplatz wird begrüsst. Dies ist bei der Neugestaltung des Inseli entsprechend zu berücksichtigen.</p> <p>Begründung Damit der Bahnhofplatz während der Bauphase entlastet werden kann, ist ein möglichst naher Buswendeplatz notwendig.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt unterstützt die Aussage, dass es während der Bauphase in der Nähe des Bahnhofs genügend Platz für Busse benötigt. Wo diese sein müssen und wie viele Buswendeplätze es bis dahin noch braucht, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden. Erste Ansätze sind dem Schlussbericht zur Testplanung zu entnehmen und müssen im Rahmen der weiteren Arbeiten zur Baustellenplanung und der gesamtverkehrlichen Studie des Kantons gemeinsam weiterentwickelt werden. Das Inseli ist für die Stadt ein wichtiger Naherholungsraum und die Neugestaltung muss langfristig ausgelegt sein.</p>
<p>5.3.3.2 Stadtbaustein Ost Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040»</p>		
SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten	<p>Antrag / Bemerkung Die SBB ist nicht im Lead bezüglich Cargo sous terrain und sichert keinen unterirdischen Korridor parallel zum DBL</p> <p>Begründung Die SBB ist in die Überlegungen bezüglich Cargo sous terrain einzubeziehen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Sollte sich zeigen, dass für die Region Luzern Überlegungen bezüglich Cargo sous terrain relevant sind, würde die SBB selbstverständlich einbezogen werden.</p>
Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung Es ist ein öffentlicher Freiraum (Park) zu planen, der nicht nur der Quartier- sondern der Stadtteilversorgung dient.</p> <p>Begründung Das Neustadtquartier ist heute unterversorgt mit öffentlichen Freiräumen und durch die gewachsene Struktur ist eine nachträgliche Versorgung praktisch unmöglich. Im Stadtbaustein Ost ist deshalb eine Parkanlage mit entsprechender Grösse vorzusehen, welche auch vom Westen (über die PU Süd) optimal erschlossen ist.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Es wird auf die Stellungnahme der hängigen Motion 20 "Stadtpark beim Bahnhof Luzern" verwiesen.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
5.3.4 Stadtraum Süd Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»		
BLS Personenmobilität 3000 Bern	<p>Antrag / Bemerkung Um die Langensandbrücke als Verkehrsachse für den Fussgänger- und Veloverkehr attraktiver zu machen, ist neben einer Verbreiterung der Velo- und Fusswege auch zu untersuchen, wie die heutigen Trennwände zur Fahrbahn transparent gestaltet werden können.</p> <p>Begründung Die bestehenden Betonwände sorgen dafür, dass die Wege heute in den Abend- und Nachtstunden teilweise als "Angsträume" erlebt werden: im Fall eines Angriffs könnten zu Fuss Gehende weder ausweichen noch würden sie von der Fahrbahn aus gesehen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Ein wichtiger Punkt, der gerne bei einer allfälligen Anpassung der Langensandbrücke und bei neuen Infrastrukturen berücksichtigt wird.</p>
5.3.4.1 Langensandbrücke und Bundesplatz Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»		
Pro Velo Luzern 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Wir unterstützen sehr, die Querschnitte der Veloverbindungen über die Langensandbrücke zu verbreitern sowie sie mit der Veloumfahrung Bundesplatz zu verknüpfen. Ausserdem ist bei der Sanierung des Bundesplatzes die Attraktivität und Sicherheit für alle Velobeziehungen massiv zu verbessern (eigene Ampeln, Separatführung oder wie auch immer ...)</p> <p>Begründung In diesem Bereich finden viele wichtige Verknüpfungen für Velos statt und werden verschiedene Velorouten Richtung Bahnhof gebündelt. Ausserdem ist ein Sanierung des Bundesplatzes sehr wichtig, dieser ist gegenwärtig für Velofahrende extrem gefährlich. Die Verbindungen über den Platz bleiben auch nach der Realisierung der Veloumfahrung von grosser Bedeutung.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt unterstützt die Einschätzung, dass die aktuelle Situation rund um den Bundesplatz für Velofahrende nicht optimal ist und wird sich bei einer allfälligen Neugestaltung des Bundesplatzes durch den Kanton für eine verbesserte Situation einsetzen. Mit dem städtischen Projekt Fuss-/Radweg Neustadt/Zentralstrasse soll ein erster entsprechender Schritt gemacht werden.</p>
5.3.4.2 Gleisfeld Süd und Steghof Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»		
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Buslinie Steghof</p> <p>Begründung Ich würde eine Buslinie durch das Quartier beim Steghof begrüssen. Eventuell könnte die Linie 4 oder die Linie 20, oder neue Buslinie, Horw-Friedental (jetzigen Linie 19 und Linie 20 zur Durchmesserlinie zusammenschliessen und zwischen Luzern und Horw eine neue Führung planen) den Steghof und das Quartier besser an den ÖV anbinden und Horw hat Direktbuslinie zum Kantonsspital Luzern.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Wir nehmen diese Überlegungen gerne zur Kenntnis und lassen sie dem Verkehrsverbund Luzern, welcher für das Buskonzept 2040 verantwortlich ist, zukommen.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Pro Velo Luzern 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Die längerfristigen Perspektiven von Velorouten in diesem Bereich sind gleichwohl in den Blickwinkel zu nehmen (Haltestelle Steghof, Velobrücke Richtung Neubad etc.)</p> <p>Begründung Insbesondere die Veloroute vom Bahnhofplatz Ost via Schür nach Süden soll sinnvoll weitergedacht werden ...</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt ist ebenfalls der Meinung, dass die Velorouten im Osten zwingend zu optimieren sind sowie die Idee einer Verlängerung des Freigleises Richtung Tribschenquartier weiterverfolgt werden soll. Eine erste Machbarkeitsstudie liegt vor und die entsprechende Velobrücke wird bereits projektiert.</p>
<p>5.3.5 Stadtraum West Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsräum 2040»</p>		
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Genereller Hinweis: Wie in verschiedenen vorherigen Kapiteln begründet, muss die Zweckmässigkeit und Notwendigkeit sowie die Machbarkeit eines Buskorridors in der Zentralstrasse in den in Kap. 1 erwähnten Vertiefungsstudien zuerst nachgewiesen werden.</p> <p>Begründung -</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Pro Velo Luzern 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Im Westen des Bahnhofes ist eine Velostation sowie eine grosse Zahl von weiteren Veloabstellplätzen einzuplanen. Insbesondere der allenfalls freiwerdende Platz im Bereich der Gleise 1 + 2 kann, südlich anschliessend an den Bahnhofplatz West, für attraktive, ebenerdige Veloabstellanlagen genutzt werden. Vom Bahnhofplatz West sowie von den Velorouten via Habsburgerstrasse soll die Personen- und Velounterführung Nord für Velofahrende via grosszügige Rampen fahrend zu erreichen sein.</p> <p>Begründung Insbesondere für Velofahrende aus dem Süden und Westen (inkl. Kriens + Horw) ist dieser Zugang zum Bahnhof am wichtigsten. Deshalb ist diese Velostation, ergänzend zu den Velostationen an der Bahnhofstrasse und bei der Uni, von grosser Bedeutung. Ausserdem sind an dieser Lage, anders als an der Bahnhofstrasse, viele oberirdische Veloparkplätze möglich. Sollte der Freiraum im Bereich von Gleis 1 + 2 nicht frei werden, sind Lösungen im Untergrund und in der Habsburger- und Morgartenstrasse zu verwirklichen. Ausserdem ist eine attraktive Verknüpfung mit der PU Süd sehr wichtig.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur allfälligen Erweiterung der Personenunterführung-Süd als Quartier- und Veloverbindung wird auch geprüft, wie der Zugang vom Westen aussehen und inwiefern eine Velostation integriert werden kann. Velostationen sowohl im Norden, Osten und Westen sind für die Stadt von grosser Bedeutung.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
5.4 Empfehlungen zuhanden Vorprojekt DBL und Bahnhof Luzern Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsumfeld 2040»		
BLS Personenmobilität 3000 Bern	<p>Antrag / Bemerkung Die Empfehlungen zur Leistungsfähigkeit und Attraktivität der PU Süd werden von uns unterstützt.</p> <p>Begründung Bei der städtischen Volksabstimmung über ein vergleichbares Unterführungsprojekt im Bahnhof Bern (Durchbindung zum Hirschengraben) hat sich gezeigt, dass Unterführungen auch teilweise umstritten sind. Wo sie unvermeidlich sind - wie hier beim Zugang zum DBL und als ergänzende innerstädtische Fussgänger-/Velowegverbindung - sind sie so attraktiv wie möglich auszugestalten, damit die Akzeptanz gegeben ist.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Rückmeldung per PDF</p> <p>Begründung keine</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Besten Dank für Ihre Stellungnahme. Da diese den Dreilindentunnel betrifft, und das Vorprojekt dazu unter Federführung der SBB läuft, erlauben wir uns, Ihre Stellungnahme an die SBB weiterzuleiten. Die Testplanung bezieht sich auf das Bahnhofsumfeld und nicht auf das eigentliche Infrastrukturprojekt.</p>
SBB Immobilien IM-DV-AOM 4601 Olten	<p>Antrag / Bemerkung Schnittstellenkoordination, 5.4 Seite 61</p> <p>Begründung Damit für die Phase Vorprojekt der DBL-Planung eine stabile Planung gewährleistet ist, müssen die Schnittstellen zwischen der Stadt und SBB festgehalten, terminiert und mit Massnahmen koordiniert werden. So müssen z.B. im Bereich Bahnhofplatz Nord die für die DBL-Planung wesentlichen Schnittstellen als Grundlage für die Bahnhofsumfeldplanung zwischen der Stadt und der SBB festgelegt werden. Anforderungen aus den Aufgaben der Testplanungen und den erweiternden Planungen mit Einwirkung auf die DPL-Planung müssen innerhalb des VP des DBL (bis spät. 2021) koordiniert werden können (siehe dazu auch Kommentar zur Ziffer 5.3.2)</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Es ist nicht nur eine Koordination der Schnittstellen zwischen SBB und Stadt notwendig, sondern auch zwischen den weiteren Partnern. Beispielsweise ist für die zukünftige Ausgestaltung des Bahnhofplatzes Nord wichtig, wie das Bussystem aussehen wird. Die Zusammenarbeit soll weiterhin im Rahmen der Knotenorganisation erfolgen und soll regelmässig überprüft und optimiert werden.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
5.4.1 Vorprojekt DBL Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040»		
SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten	<p>Antrag / Bemerkung Änderungen am Vorprojekt DBL sind über Bestellungen/Prüfaufträge in Absprache mit BAV auszulösen</p> <p>Begründung Es werden teilweise Änderungen am Vorprojekt (VP) DBL vorgeschlagen. Auftraggeber des VP DBL ist das BAV. Änderungen an das Mengengerüst durch Dritte sind in Absprache mit dem BAV auszulösen, bzw. die hierfür notwendige Finanzierung zu klären. Voraussetzung für die Änderungen sind fundierte Grundlagen wie verkehrliche Herleitung, Nachweis der Notwendigkeit usw. Andernfalls werden keine Änderungen im VP DBL aufgenommen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies nehmen wir so zur Kenntnis und weisen darauf hin, dass nicht nur die Arbeiten der Stadt Auswirkungen auf das Vorprojekt haben können, sondern auch diejenige weiterer Partner wie Kanton oder Verkehrsverbund. Das genaue Vorgehen ist im Rahmen der Knotenorganisation zu klären, resp. es haben zu diesem Prozess bereits Besprechungen stattgefunden.</p>
SBB Immobilien IM-DV-AOM 4601 Olten	<p>Antrag / Bemerkung Bahnhofplatz Ost: 5.4.1 Seite 62: Baustellen und Service Zufahrt</p> <p>Begründung Bei der Baustellen- und Servicezufahrt des DBL wird von der Baustellenzufahrt im Bereich des Südkopfes des DBL ausgegangen. Bleibt diese nach dem DBL bestehen, muss diese in die Gestaltung im Bereich Bahnhofplatz Ost integriert werden. Die Rampenzufahrt für die Logistik des DBL wird mit dem Vorprojekt im Bereich Nordost zwischen Bahnhof und KKL geplant. Die Rampe wird so geplant, dass sie sich bezüglich dem städtebaulichen Raum und der Personenströmen möglichst gut integriert.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Da die Erschliessung, insbesondere, wenn dazu grössere Rampen erforderlich sind, die städtebauliche Entwicklung stark prägen, bitten wir die SBB, diese aktiv mit uns zu planen und abzustimmen. Wichtig ist, dass für eine spätere Entwicklung im Bereich Ost keine Präjudizien geschaffen werden und die Infrastrukturen bestmöglich integriert werden. Gerne denken wir hier aktiv mit.</p>
Architektenfachgruppe sia Zentralschweiz 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Der grösste Teil des neuen Durchgangsbahnhof entwickelt sich unterirdisch. In der Planung sollten aber auch das Bild und die Ausstrahlung des Bahnhof in der Stadt berücksichtigt werden. Wie manifestiert sich dieser Bau im Stadtraum? Die neuen Zugänge müssen der Dimension dieser Infrastruktur entsprechende Proportion erhalten.</p> <p>Begründung Der neue Bahnhof muss (ein)sichtbar sein.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt unterstützt diese Einschätzung und wird sich im Rahmen ihrer Möglichkeit bei der SBB dafür einsetzen, dass der Bahnhof selber möglichst gut in den Stadtraum eingebettet ist und vor allem die Zugänge möglichst attraktiv ausgestaltet werden.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten</p>	<p>Antrag / Bemerkung Die Studie Emch + Berger 2020 zu den Personenströmen ist basierend auf die neuen Erkenntnisse (z.B. Gesamtverkehrssystem, Weiterentwicklung Bussystem,...) zu aktualisieren.</p> <p>Begründung Die Entflechtung bzw. die Verteilung der Personenströme basiert auf Fakten. Mit der Studie Emch + Berger 2020 wurden die Personenströme erhoben und hochgerechnet. Diese Studie soll nun wiederholt werden, sobald die Entwicklungskonzepte für die Räume um den Bahnhof vorliegen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies unterstützen wir sehr, sehen jedoch die Aktualisierung der Studie nicht in der Kompetenz der Stadt, sondern dies muss durch die SBB erfolgen. Dies unter Berücksichtigung der Planung Bus und Bahn 2040 sowie der gesamtverkehrlichen Studie des Kantons.</p>
<p>Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7</p>	<p>Antrag / Bemerkung Die Veloquerung ist zwingend so auszulegen, dass die West-Ost-Verbindung fahrend erfolgen kann.</p> <p>Begründung Eine Querung, bei der das Velo gestossen werden muss, ist langfristig nicht tragbar, da sie nicht als vollwertige Veloverbindung dient,</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies sieht die Stadt ebenfalls so: Eine Veloquerung, welche diesen Namen verdient, muss befahrbar sein. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie werden die entsprechenden Voraussetzungen geprüft.</p>
<p>SBB Immobilien IM-DV-AOM 4601 Olten</p>	<p>Antrag / Bemerkung PU Süd: 5.4.1 Seite 61: kommerzielle Flächen</p> <p>Begründung Die SBB ist im Bereich von Personenunterführungen zur Steigerung der Kundenzufriedenheit interessiert, ein kommerzielles Angebot bezüglich einer Anbindung und auf den Personenstromes bezogen, auszulegen. Die Ver- und Entsorgung der Flächen muss bezüglich der Lage und der Grösse überprüft werden. Es muss geprüft werden, ob die Anlieferung im Bereich Bahnhofplatz Ost oberirdisch erfolgen oder über die Anlieferung Nord mit einem Zugang durch die Verteilenebene -1 erfolgt. Dies hätte jedoch jedoch eine Störung der Personenströme zur Folge.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dieses Bedürfnis muss gegenüber der SBB Infrastruktur angemeldet werden. Für die Stadt liegt der Fokus bei der PU-Süd auf der Quartier- und Veloverbindung und nicht auf kommerziellen Nutzungen.</p>
<p>SBB Immobilien IM-DV-AOM 4601 Olten</p>	<p>Antrag / Bemerkung Ver- und Entsorgung: 5.4.1. Seite 62</p> <p>Begründung Die V+E für den laufenden Betrieb im Bhf Luzern muss auch während den einzelnen Bausphasen sichergestellt sein. Eine Fahrtenreduktion über den Bhf-Luzern sowie eine neue Verkehrsführung / Erschliessung von Südosten her muss mit der bestehenden Infrastruktur / Anlieferung geprüft werden. Alternativen sind aufzuzeigen</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Sobald die SBB Infrastruktur die Baustellenplanung 2022 angeht, müssen diese Punkte genauer geprüft und diskutiert werden.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
5.4.2 Gleisfeld Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»		
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Abstellanlagen ZB ausserhalb der Stadt</p> <p>Begründung Rangierbahnhof in Stansstad, Stans oder sogar Seite Sarnen</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt nimmt dies zur Kenntnis und leitet den Input an die zb weiter.</p>
SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten	<p>Antrag / Bemerkung Baudienste bleiben langfristig im Knoten Luzern</p> <p>Begründung Aussagen zur Erreichbarkeit der SA Luzern im Horizont DBL liegen noch nicht vor. Die Platzverhältnisse sind heute nicht ausreichend, um den Unterhaltsdienst (I-VU) heute auf die Seite der SA zu verschieben. Der Unterhaltsdienst bleibt langfristig im Knoten Luzern.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt nimmt dies zur Kenntnis, setzt sich jedoch weiterhin dafür ein, dass langfristig eine optimale Lösung für alle Beteiligten für die Abstellanlagen und die erforderlichen Baudienste gefunden wird.</p>
(1) Kanton Nidwalden Amt für Mobilität 6370 Stans (2) Kanton Nidwalden Amt für Mobilität 6370 Stans (3) Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung (1/2) Abdeckung des Bedarfs an Abstellanlagen der zb Zentralbahn AG (zb) beim Bahnhof Luzern</p> <p>(3) Der Umfang der Abstellanlagen der zb ist zu überprüfen.</p> <p>Begründung (1) Regierungsratsbeschluss Nidwalden, Nr. 204 vom 20. April 2021</p> <p>Im Gebiet Steghof wird seitens der zb ein Bedarf an Abstelllängen von einem Kilometer ausgewiesen. Der Regierungsrat erwartet, dass eine für alle Beteiligten gute Lösung gesucht wird. Die betrieblichen Aspekte der zb sind entsprechend zu gewichten. Es ist zu beachten, dass eine Reduktion von Abstellgleisen in Luzern zu betrieblichen Mehraufwendungen der zb führen würde, die sich in höheren Betriebsabgeltungen zu Lasten der Kantone Nidwalden und Obwalden niederschlagen würden, was für diese nicht akzeptabel ist.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Frage der Abstellanlagen liegt nicht in der Kompetenz der Stadt, sondern muss durch die zb und SBB geklärt werden. Die Testplanung zeigt Möglichkeiten auf, die durch eine geschickte Anordnung eine städtebauliche Entwicklung im Osten möglich wäre. Die Stadt begrüsst es, wenn die Anordnung und der Bedarf an Abstellanlagen für die zb vertieft geprüft wird.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>(2) Regierungsratsbeschluss Nidwalden, Nr. 204 vom 20. April 2021</p> <p>Gestützt auf das Kapitel 5.4.2 Gleisfeld im Schlussbericht sind drei Vorbemerkungen für die Reorganisation der Abstellanlagen von Bedeutung: die Entflechtung der Normalspur- und Meterspurbereiche (aus Sicht der zb und der SBB), der aktuelle Ausbau der Zufahrt der zb auf zwei Gleise sowie ausreichend dimensionierte Abstellanlagen für die zb im Bahnhof Luzern. Die Testplanung zeigte dabei, dass das Gleisfeld Nord von zentraler Bedeutung für die Entwicklung des östlichen Bahnhofraums ist. Die definitive Lage der Abstellanlagen der zb soll baldmöglichst geklärt werden, da sie unmittelbare Auswirkungen auf die Entwicklung des Stadtraums Ost (Gleisfeld Mitte) hat. Dabei sollen die Vorschläge der Teams wie die kompakte Anordnung im Gleisfeld Mitte oder die Verlegung in das Gleisfeld Südost, westlich der Fruttstrasse, geprüft werden. Neben betrieblichen Überlegungen sollen dabei auch die Vor- und Nachteile der Stadtentwicklung sowie der Zeit während der Bauphase oder aber die Überlegungen zur S-Bahn-Haltestelle Steghof in Betracht gezogen werden. In einem nächsten Schritt soll folglich die Lage der Abstellanlagen der zb durch die zb und die SBB im Rahmen einer Machbarkeitsstudie überprüft werden.</p> <p>Der Regierungsrat kann dem weiteren Vorgehen zustimmen und verweist auf die bestehenden Grundlagen der zb bezüglich Ausweis des Bedarfs an Abstellanlagen im Bahnhof Luzern hin. Dieser beträgt laut Abstellkonzept 2021-2050 (Stand: 18. Juni 2019) rund 2.7 Kilometer. Die im Bericht aufgeführten 2.4 Kilometer genügen somit nicht.</p> <p>Der Regierungsrat erwartet, dass eine für alle Beteiligten gute Lösung gesucht wird. Die betrieblichen Aspekte der zb sind entsprechend zu gewichten. Es ist zu beachten, dass eine Reduktion von Abstellgleisen in Luzern zu betrieblichen Mehraufwendungen der zb führen würde, die sich in höheren Betriebsabgeltungen zu Lasten der Kantone Nidwalden und Obwalden niederschlagen würden, was für diese nicht akzeptabel ist.</p> <p>(3) Die Abstellanlagen können auf die betrieblich notwendigen Bedürfnisse reduziert werden. Dabei ist zu prüfen, ob ein grösserer Teil des Rollmaterials an den anderen Linienendpunkten abgestellt werden kann, insbesondere für die nächtliche Abstellung.</p>	

<p>(1) SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten</p> <p>(2) SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten</p> <p>(3) SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten</p> <p>(4) SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten</p> <p>(5) SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten</p> <p>(6) SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten</p> <p>(7) SBB Immobilien IM-DV-AOM 4601 Olten</p> <p>(8) Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern</p> <p>(9) Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>(1) Aus heutiger Sicht wird der Bereich mit den Gleisen 1 und 2 erst zu einem späteren Zeitpunkt frei (nicht im DBL-Zeithorizont), wenn überhaupt. Die Umsetzung eines Bahnhofplatzes West ist somit äussert unklar. Dies soll in der Gestaltung der PU-Süd, der Zugänge West sowohl in der Kommunikation berücksichtigt werden.</p> <p>(2) Aus heutiger Sicht wird der Bereich mit den Gleisen 1 und 2 erst zu einem späteren Zeitpunkt frei (nicht im DBL-Zeithorizont), wenn überhaupt. Die Umsetzung eines Bahnhofplatzes West ist somit äussert unklar. In der Gestaltung der PU-Süd bzw. der Zugänge soll in erster Linie die Qualität erhalten bleiben oder eine Entwicklung westlich der Zentralstrasse geprüft werden.</p> <p>(3) Die Entwicklung des Bahnhofplatzes West soll auch ohne den Bereich mit den Gleisen 1 und 2 vorangetrieben werden.</p> <p>(4) Der Stadtraum West muss auch ohne den Bereich der Gleise 1+2 funktionieren.</p> <p>(5) Der Bahnhof muss auch ohne Freistellung der Gleise 1 und 2 funktionieren.</p> <p>(6) Keine Aussage zur Reorganisation der Gleise in der heutigen Perronhalle</p> <p>(7) Bahnhofplatz West: 5.4.2 Seite 62: Freistellung Gleise 1 und 2 frühestens nach Vollendung DBL</p> <p>(8) Die Aufhebung der Gleise 1+2 ist nicht gewährleistet.</p> <p>(9) Die Aufhebung der Gleise 1+2 ist nicht gewährleistet.</p> <p>Begründung</p> <p>(3) Gemäss Lagebeurteilung, Anhang 3, wird der Bereich mit den Gleisen 1+2 erst im sehr langfristigen Zeithorizont frei (nicht im DBL-Zeithorizont), wenn überhaupt.</p> <p>(4) Der Bereich der Gleise 1+2 wird, wenn überhaupt, erst im sehr langfristigen Zeithorizont frei (nicht im DBL-Zeithorizont).</p> <p>(5) Der Bereich mit den Gleisen 1 und 2 wird, wenn überhaupt, erst im sehr langfristigen Zeithorizont frei (nicht im DBL-Zeithorizont). Dies ist im Anhang 3 in der Lagebeurteilung beschrieben.</p> <p>(6) Weitere Aussagen zu der Anordnung der Gleise in der heutigen Perronhalle werden erst gemacht, wenn klar ist, welches Angebot kommt. Auf die Gleise 1 und 2 kann erst langfristig verzichtet werden.</p> <p>(7) Die Gleisanlagen 1+2 definieren nach einer Freistellung einen Entwicklungspeterimeter seitens SBB. Gestaltung und Nutzung vom Bhf Platz West sind enger Absprache mit der SBB zu führen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern</p> <p>Die Testplanung stützte sich auf den Stand des Vorprojekts 2013. Dannzumal wurde auch öffentlich kommuniziert, dass die beiden Gleise wegfallen. Es zeigt sich nun, dass ein Wegfall der Gleise 1 und 2 städtebaulich von grossem Wert ist, aber die Angebotsplanung noch nicht vorliegt. Beide Aspekte sind in der weiteren Planung zu berücksichtigen.</p>
--	--	--

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>(8) Bevor Gleise aufgehoben werden können, ist ein Angebotskonzept und Betriebskonzept für den Bahnhof Luzern erforderlich. Diese Grundlagen sind erst in Erarbeitung.</p> <p>(9) Bevor Gleise aufgehoben werden können, ist ein Angebotskonzept und Betriebskonzept für den Bahnhof Luzern erforderlich. Diese Grundlagen sind erst in Erarbeitung.</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	
<p>(1) BSLA FSAP Regionalgruppe Inner- schweiz/ Tessin 6004 Luzern</p> <p>(2) Architektenfach- gruppe sia Zentral- schweiz 6003 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>(1) Hochhaus als städtebauliche, quartierbezogene (Tribtschenquartier) Marke</p> <p>(2) Die Reorganisation der Abstellanlagen der zb ist absolut entscheidend für die Anbindung des Tribtschen Quartier zum Bahnhof. Weil dieser Teil so viel Potenzial hat und neu gedacht werden muss sollte ein Städtebau Wettbewerb organisiert werden im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Inseli.</p> <p>Begründung</p> <p>(1) Im Sinne eines über die Stadt hinweg schauenden Blickes (z.B. vom rechten Seeufer oder vom Bireggwald aus), sollte eine Hochhausmarke als Akzent für ein "Quartier" (Tribtschenquartier) gut überlegt werden.</p> <p>(2) Es müssen jetzt Massnahmen ergriffen werden, dass diese Entwicklung umgesetzt werden kann. Das langfristige Ziel sollte ein Zusammenwachsen der Quartiere sein. Der Bahnhofgebiet wird auf das Minimum der benötigten Gleise reduziert. Die Stadt erhält enormes Wachstumspotenzial im Zentrum.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern</p> <p>Auch die Stadt sieht im Osten ein grosses städtebauliches Potenzial. Solange jedoch die Angebotsplanung noch nicht steht und nicht verbindlich aufgezeigt werden kann, welche Gleisflächen tatsächlich frei werden, kann kein Wettbewerb gestartet werden. Der Ansatz des Teams Gülller zeigt deshalb schön auf, welcher Bereich städtebaulich von besonderer Bedeutung ist, sollen die Abstellanlagen der zb im Zentrum verbleiben.</p>
<p>SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten</p>	<p>Antrag / Bemerkung Gleisfeld Nord nicht Bestandteil des Auftrags</p> <p>Begründung Die Aussage auf S. 63, 2. Absatz bei 5.4.2 ("Da die Abstellanlagen der zb an dieser Stelle für den Installationsplatz des DBL temporär weichen müssen und Teile der Abstellanlagen der SBB nicht mehr benötigt werden, besteht die Chance, die Lage der zb-Abstellgleise langfristig so zu organisieren, dass sowohl die Bedürfnisse des Bahnbetriebs als auch die der Stadtentwicklung erfüllt werden können.") ist so nicht korrekt. Die Bauphase muss organisiert werden, aber der Bedarf an Abstellungen bleibt vorhanden und muss während der Bauphase entsprechend organisiert werden. Die Aufhebung der Abstellgleise hängt von verschiedenen Faktoren ab und ist erst nach der Inbetriebnahme des DBL in grösserem Ausmass möglich.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern</p> <p>Abstellanlagen werden auch während der Bauphase benötigt. Es stellt sich für die Stadt die Frage, wie damit umgegangen wird, wenn Flächen, die eigentlich als Abstellanlagen dienen, während der Bauphase als Installationsflächen dienen müssen. Im Rahmen der Baustellenplanung der SBB ist die Stadt daran interessiert, genaueres zu erfahren und setzt sich dabei für möglichst städtebaulich verträgliche Lösungen ein. Müssen Abstellanlagen für die Bauzeit ausserhalb des Perimeters verlagert werden, so ist zu prüfen, ob aus betrieblicher und finanzieller Gesamtsicht nicht eine langfristige Verlagerung Sinn macht.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>glp Stadt Luzern 6005 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Zu Seite 63 und zu Kap 5.7.2 Seite 70 (nicht geprüfte Aspekte, wie viele Gleise von SBB und zb langfristig noch benötigt werden): Eine Angebotsplanung ohne oberirdische SBB-Sackbahnhof-Gleise ist zu prüfen. Eine spätere Tieferlegung oder Rückverlegung der Zentralbahn ist ebenfalls zu prüfen und für spätere Generationen planerisch offen zu halten. Mit Hochbauten sind Gassen in Richtung Seeufer planerisch offen zu halten.</p> <p>Begründung Durch die verbleibenden Gleisanlagen auf heutiger Ebene geht ein riesiges städtebauliches Potential verloren. Ohne könnte die schachbrettartige Struktur der Neustadt in Richtung See weiterentwickelt werden. Die Beziehung zum See ist städtebaulich und für Luftzirkulation enorm wichtig. In ersten Angebotsplanungen der SBB waren die oberirdischen Stumpengleise nicht notwendig.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Überlegungen zum Ausbau der Bahninfrastrukturen liegen nicht in der Kompetenz der Stadt, sondern beim Bund resp. bei der SBB und der zb. Die Stadt setzt sich jedoch im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür ein, dass städtebaulich eine möglichst optimale Lösung gefunden wird, die aber gleichzeitig auch der Stärkung des Mobilitätshubs dient. Sobald definiert ist, welche Flächen frei werden, sind vertiefende städtebauliche Studien auszulösen, welche auch stadtklimatischen Aspekten usw. Rechnung tragen.</p>
<p>5.5 Empfehlungen zur Umsetzung und Etappierung Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»</p>		
<p>Katholische Kirche Stadt Luzern Offene Jugendarbeit 6005 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung In der Umsetzung sind die Bedürfnisse verschiedener Zielgruppen zu berücksichtigen, so dass die lange Bautätigkeit nicht ausschliesslich als Belastung wahrgenommen wird. Dabei ist insbesondere auf Kinder, Jugendliche und alte Menschen zu achten.</p> <p>Begründung In der Umsetzung ist zu berücksichtigen, dass für Kinder die Bautätigkeit eine gesamte Kindheit bzw. eine ganze Jugend andauern kann. Wie können Kinder, Jugendliche eine lange Bautätigkeit als spannende Entwicklung in die Zukunft erleben? Auch alte Menschen müssen sich in einer langen Bauphase in sich immer wieder ändernden Fusswegen, gut und sicher bewegen können. Hindernisfreiheit ist nur eine Anforderung, einfache Signalisation (auch wenn es dunkel ist) und vieles mehr.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Auch der Stadt ist es ein grosses Anliegen, möglichst alle Bevölkerungsgruppen und ihre Bedürfnisse einzubeziehen. Es handelt sich um ein Generationenprojekt, deshalb ist die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen besonders zentral. Das Kinderparlament und das Jugendparlament haben sich deshalb auch bereits intensiv mit dem DBL auseinandergesetzt und ihre Inputs fliessen ebenfalls in die Weiterbearbeitung ein. Auch im weiteren Verlauf der Planungsarbeiten soll es Beteiligungsmöglichkeiten geben.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
5.5.1 Vor dem Bau des DBL Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»		
Pro Velo Luzern 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Die Verbesserung der Querungen für den Fussverkehr sowie Verbesserung der Veloverbindungen am Bahnhofplatz Nord, auf der Seebrücke, in der Zentralstrasse, in der Habsburgerstrasse, am Bundesplatz West und am Westende der Langensandbrücke sind zeitgleich mit der Reorganisation der Buslinien zu realisieren.</p> <p>Begründung So kann sichergestellt werden, dass öV und Veloverkehr bereits während der Bauzeit ihre ganz wichtige Entlastungsfunktion wahrnehmen kann. Umgekehrt wäre es verheerend, wenn z.B. Eltern die Situation rund um den Bahnhof als für ihre Kinder per Velo zu gefährlich einschätzen und sie dann per Elterntaxi zum Zusammenbruch des ganzen Strassenverkehrs beitragen!</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Es wäre auch das Ziel der Stadt, dass eine Optimierung bereits vor der Bauphase erreicht werden kann, damit der Bau möglichst stadtverträglich erfolgen kann. Die Gesamtverkehrsbetrachtung, welche unter der Federführung des Kantons gestartet wurde, soll neben dem Endzustand auch die Verkehrsführung während der Bauphase beurteilen.</p>
SBB Immobilien IM-DV-AOM 4601 Olten	<p>Antrag / Bemerkung Umsetzung, Bauetappen: 5.5.1 Seite 65</p> <p>Begründung Baumassnahmen mit Bauetappierungen welche bezüglich der Baustörung oder der Lage mit Personenströmen Einfluss auf den Bahnbetrieb und das Dienstleistungsangebot haben, müssen frühzeitig mit der SBB z.B. bezüglich der Vertragssituation mit Dritten abgestimmt werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das ist ein wichtiger Hinweis. Zunächst fehlt jedoch der Stadt die genaue Bauphasenplanung der SBB. Nach Vorliegen der entsprechenden Planungsstände denken wir gerne gemeinsam weiter.</p>
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Unterkapitel Stadtraum Nord Seite 65: Voraussetzung für erste Schritte zur Reorganisation des Bussystems ist nach heutigem Kenntnisstand u. a. auch der Bau des neuen Doppelbusperrons auf der Westseite des Bahnhofplatzes Nord (2 x2 Kanten à 25m pro Richtung). Siehe dazu auch die Empfehlung des Beurteilungsgremiums in Kap. 5.6, Unterkapitel Doppelbusperron.</p> <p>Begründung -</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Auch die Stadt hat ein Interesse daran, dass der Doppelbusperron möglichst bald realisiert werden kann.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Unterkapitel Stadtraum West Seite 66: Selbst wenn sich eine neue Busachse in der Zentralstrasse inkl. Bushaltestelle West als sinnvoll und zweckmässig erweisen sollte (Abklärungen Gegenstand Busstudie 2040), erachtet der VVL eine Umsetzung bereits vor dem Bau des DBL als unrealistisch.</p> <p>Begründung Die Busachse Zentralstrasse ist nur umsetzbar, wenn vorgängig der MIV deutlich reduziert werden kann, was in diesem Zeithorizont unrealistisch scheint (siehe Vorbemerkung Kap. 1). Zudem wird allenfalls Platz für die Baulogistik benötigt (Zugang heutige Unterführung). Es steht daher kaum Platz für einen Wendebereich oder Wartebereich für Busse zur Verfügung.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies muss in den weiterführenden Planungen Bus 2040 und Gesamtverkehrsbetrachtung unter der Federführung des Kantons vertieft geprüft werden.</p>
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Unterkapitel Verkehrssystem Seite 65: Siehe diverse Rückmeldungen in Kap. 5.2.1.</p> <p>Begründung Siehe diverse Rückmeldungen in Kap. 5.2.1.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
<p>5.5.2 Bauphase des DBL Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»</p>		
Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Es sollte auch die notwendige (Teil-)Sperrung des Seebeckens erwähnt werden und die damit notwendige Lösungssuche mit der betroffenen SNG (Bootsvermietung beim Schwanenplatz) oder das schwimmende Restaurant "Wilhelm Tell" oder das Bistro LUZ.</p> <p>Begründung Es ist davon auszugehen, dass während mehrere Jahre die Betriebstätigkeit der SNG am Schwanenplatz und der Restaurantbetrieb im Bistro LUZ und auf dem Restaurantschiff Wilhelm Tell verunmöglicht wird.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die erwähnten Sachverhalte werden konkret durch das Infrastrukturprojekt der SBB ausgelöst und sind daher durch die SBB vertieft zu untersuchen. Entsprechende Lösungen werden mit den Betroffenen abzusprechen sein. Der Stadt sind keine weiteren Details dazu bekannt.</p>
Pro Velo Luzern 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Insbesondere im Bereich des Installationsplatzes und der Baugrube Bahnhofplatz Nord ist eine sichere Veloführung auf eigenen Spuren essentiell!</p> <p>Begründung siehe bei 5.5.1</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt wird sich dafür einsetzen, dass die Veloführung auch während der Bauphase möglichst attraktiv ist. Da aber die Baustellenplanung der SBB noch nicht vorliegt, können auch keine weiteren Aussagen dazu gemacht werden.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
BSLA FSAP Regionalgruppe Inner- schweiz/ Tessin 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Möglichkeit für Testprojekte sowie Versuchsgestaltungen von provisorischen Flächen während der Bauphase.</p> <p>Begründung Die Lange Bauphase und unterschiedlichen Provisorien kann dazu führen das Flächen eine Zwischennutzung erhalten könnten oder kurz bis mittelfristige Gestaltungslösungen angedacht werden können. Dies ist eine Chance um evtl. innovative Gestaltungs- und Lösungsansätze mit provisorischem Charakter zu Testen um für die endgültige Gestaltung Rückschlüsse und Erfahrungen zu sammeln. Zb. anhand von Pop- Up Parks. Was wird angeeignet, was wird weniger genutzt.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Da die Bauphasenplanung der SBB noch nicht vorliegt, konnten dazu noch keine Überlegungen vorgenommen werden. Sollten sich Möglichkeiten für Pop-up-Parks auf tun, wird sich die Stadt dafür einsetzen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass der beschränkte Raum während der Bauphase vor allem für das Funktionieren der Mobilitätsdrehscheibe benötigt wird.</p>
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Unterkapitel Verkehrssystem Seite 67: Die Empfehlung "Sicherstellung ausreichender Wende- und Warteplätze für Regionalbusse im Bereich des Bahnhofplatzes Nord" wird unterstützt.</p> <p>Begründung Nach heutigem Kenntnisstand geht der VVL nicht davon aus, dass bis zum Bau und während dem Bau des DBL keine Radiallinien mehr zum Bahnhof Luzern verkehren. Während der Bauphase wird es zudem auch zu temporären Einschränkungen im Bahnverkehr kommen, weshalb auch Bahnersatzbusse den Bahnhof Luzern bedienen müssen können. Ebenfalls geht der VVL davon aus, dass während der Bauphase des DBL immer wieder rasch, flexibel und pragmatisch auf nicht geplante Situationen und Störfälle reagiert werden muss. Dies wiederum ist nur möglich, wenn es die vorhandene Infrastruktur erlaubt.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
<p>5.6 Empfehlungen für bereits in Planung befindliche Projekte der Stadt Luzern und anderer Akteure Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»</p>		
Kanton Nidwalden Amt für Mobilität 6370 Stans	<p>Antrag / Bemerkung Beachtung weiterer Projekte im Bahn-Ausbau schritt 2040 in Nidwalden</p> <p>Begründung Regierungsratsbeschluss Nidwalden, Nr. 204 vom 20. April 2021:</p> <p>Aktuell läuft die Erarbeitung des Angebotskonzepts 2040 durch die Planungsregion Zentralschweiz. Dieses soll voraussichtlich Anfang 2022 dem Bund eingereicht werden. Neben dem Durchgangsbahnhof Luzern soll aus Sicht des Regierungsrates zudem der Doppelspurausbau zwischen Hergiswil Matt und Bahnhof (Bestvariante: «Tunnel kurz») sowie der Verkehrsknoten Stans darin aufgenommen werden. Entsprechende Engpässe auf der Schiene und der Strasse, welche bis 2040 erwartet werden, sind nur damit zu vermeiden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies entspricht auch der Haltung der Stadt.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Quartierverein Seeburg-Würzenbach-Büttenen 6006 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Bemerkung: Sinnvolle Trennung der weiterzuverfolgenden Aspekten und den Ideen, welche nicht weiterverfolgt werden sollen.</p> <p>Begründung keine notwendig.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Architektenfachgruppe sia Zentralschweiz 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Das Projekt Rösslimatt Baufeld A muss in der städtebaulichen Ausgestaltung der Volumen überdenkt werden.</p> <p>Begründung Mit der zukünftigen Entwicklung des neuen Stadtquartier muss für die Bürgerstrasse Platz frei gelassen werden. Auch weitere Durchgänge müssen eingeplant werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Der Gestaltungsplan für die Baufelder A, B und C ist rechtskräftig und für das Baufeld A ist bereits ein Baugesuch eingereicht. Die aktuellen Planungen lassen genügend Platz für eine spätere Verlängerung der Bürgerstrasse. Auch ist es möglich, bei der Erweiterung des Baufelds A, welche erst nach dem Abschluss des DBL umgesetzt werden kann, einen weiteren Durchgang einzuplanen, sollte dies dannzumal erwünscht und erforderlich sein.</p>
Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung Eine Öffnung im Baufeld A der Rösslimatt ist zwingend zweigeschossig zu sichern.</p> <p>Begründung Sollte einstzumals ein Stadtteil westlich des Riegel-Gebäudes entstehen, muss die Öffnung im Gebäude von öffentlicher Wirkung und einladend sein. Dazu ist sie mindestens zweigeschossig vorzusehen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das Projekt Perron der SBB für das Baufeld A sieht eine zweigeschossige Öffnung vor. Diese sogenannte Gleisloggia ist im Gestaltungsplan verbindlich gesichert.</p> <p>Kenntnisnahme Kenntnisnahme</p>
Kanton Nidwalden Amt für Mobilität 6370 Stans	<p>Antrag / Bemerkung Stärkung multimodaler Drehscheibe Stans</p> <p>Begründung Regierungsratsbeschluss Nidwalden, Nr. 204 vom 20. April 2021:</p> <p>Der Regierungsrat erachtet – neben den Mobilitätsdrehscheiben in Emmen, Kriens / Horw und Ebikon – ebenfalls eine Stärkung der Drehscheibe in Stans als notwendig. Dies gilt auch im Hinblick auf die Bestrebungen der Stadt Luzern bezüglich Verlagerung vom Anteil des motorisierten Individualverkehrs auf den öV in der Stadt. Solche Bestrebungen in der Stadt haben entsprechend Einfluss auf den Verkehr in den umliegenden Agglomerationen. Bei den betroffenen Bahnhöfen sind folglich frühzeitig Massnahmen zu ergreifen (wie Schaffung von Park-and-Ride-Angeboten oder Veloabstellplätzen). Aktuell läuft zum Thema Verkehrsdrehscheiben ein Pilotvorhaben des Bundes, wobei auch der Kanton Nidwalden daran mitarbeitet. Ziel ist es, die Bedürfnisse aus Sicht des Kantons Nidwalden in das Pilotvorhaben einfließen zu lassen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt begrüsst diesen Ansatz und die Bemühungen des Kantons Nidwaldens.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Unterkapitel Doppelbusperron Seite 68: Mit der Empfehlung für eine baldmöglichste Realisierung des Doppelbusperrons (2 x 2 Kanten à 25m pro Richtung) auf dem Bahnhofplatz Nord ist der VVL einverstanden.</p> <p>Begründung Der Doppelbusperron ist Grundvoraussetzung dafür, dass zeitnah weitere Durchmesserlinien geplant und umgesetzt werden können.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies entspricht auch der Haltung der Stadt.</p>
<p>5.7 Verworfen und nicht geprüfte Aspekte Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»</p>		
Kanton Nidwalden Amt für Mobilität 6370 Stans	<p>Antrag / Bemerkung Optionen für die nächste Generation offen lassen</p> <p>Begründung Regierungsratsbeschluss Nidwalden, Nr. 204 vom 20. April 2021:</p> <p>Nur 40 Jahre nach der Konzipierung und 30 Jahre nach der Eröffnung des Bahnhofs Luzern empfehlen alle eingeladenen Planungsteams das Areal zur weitergehenden Umgestaltung. Dies ist das Ergebnis einer ausserordentlich dynamischen Entwicklung des öV. In den 70er und 80er Jahren hätte man nicht mit den heutigen Passagierzahlen gerechnet. Dabei zeichnen sich heute wieder starke Veränderungen im Bereich der Mobilität ab. Gerade im Hinblick auf die Dimensionierung von Zufahrten, Abstellanlagen und möglichen Flächen für zukünftige Mobilitätsformen sollte eine gewisse Reserve vorgehalten werden. In diesem Sinne unterstützen wir den Ansatz einer dynamischen Weiterentwicklung, welche bereits heute beginnt und über das Jahr 2040 hinausgeht.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
<p>5.7.1 Verworfen Aspekte Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»</p>		
Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern 6006 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Verworfen Aspekte, Hinweis</p> <p>Begründung Sinnvolle Trennung der weiterzuverfolgenden Aspekten und den Ideen, welche nicht weiterverfolgt werden sollen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
5.7.2 Nicht geprüfte Aspekte Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»		
(1) Privatperson (2) Pro Velo Luzern 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>(1) Entlastung Querperron Nord</p> <p>(2) Eine Verbreiterung des Querperrons in der Bahnhofhalle ist Planung aufzunehmen. Diese wird trotz anderen Zugängen eine sehr wichtige Zugangsachse zu den Zügen auch im DBL sein. Da weniger lange Züge oberirdisch halten, wird eine Verkürzung der Gleise möglich sein.</p> <p>Begründung</p> <p>(1) Um den Querperron Nord zu entlasten könnten Auf- und Abgänge von gewissen Person ins Untergeschoss realisiert werden. (Lift, Rolltreppen, Treppen)</p> <p>Prüfung, ob alle Gleise im Bahnhof noch gebraucht werden, weil so die Perrons zwischen den Gleisen breiter werden würden und mit Auf- und Abgängen ins UG ausgestattet werden können.</p> <p>Falls nicht alle Gleise mit Auf- und Abgängen ausgestattet werden können, könnte man sich überlegen zwischen Gleis 4/5 und 12/13, Auf- und Abgänge ins UG zu schaffen und die Perrons zwischen Gleis 6 und 11 können über die jetzigen Auf- und Abgänge ins UG links und rechts vom Kiosk/Bretzelkönig genutzt werden.</p> <p>(2) Diese Verbreiterung ist auch für zahlreicher werdenden Velofahrende wichtig, die ihr Fahrzeug zwecks Selbstverlad zum Zug schieben.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern</p> <p>Da dies nicht in der Kompetenz der Stadt liegt (Bahnhofsinfrastruktur), wurde bewusst darauf verzichtet, hierzu Aussagen zu machen. Ihren Input leiten wir gerne an die SBB weiter.</p>
Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern 6006 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Gleisunterführung Süd soll vom Perron her besser erschlossen werden.</p> <p>Begründung</p> <p>Die Unterführung Süd wird auch deshalb wenig genutzt, weil die Wege auf dem Perron bis zum Abgang lange sind. Rampen oder direkte Treppen mit Liften könnten sie attraktiver machen und beleben.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern</p> <p>Die Planung der PU-Süd liegt nicht in der Kompetenz der Stadt. Der Hinweis wird jedoch der SBB gerne weitergeleitet.</p>
6 Anhang Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»		
Pro Velo Luzern 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>6.1.2. Die vom Team "Güller Güller" initiierten Querungsmöglichkeiten und Veloparkierungsanlagen an acht Standorten sind vertieft zu prüfen.</p> <p>Begründung</p> <p>Im Quervergleich mit den anderen beiden Teams wird deutlich, welche qualitativen Verbesserungen für Velos möglich sind.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern</p> <p>Der Ansatz des Teams ist in weiteren Planungsschritten zu vertiefen, das ist richtig.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Als Autor der Planungsidee Spange Mitte, die ich seinerzeit dem Baudepartement des Kantons Luzern und der Baudirektion der Stadt Luzern als Anregung eingereicht hatte und die auch im Periodikum «Stadsicht» publiziert wurde, interessieren mich die Resultate der Testplanung DBL. Ich äussere mich deshalb zur eminent wichtigen Frage der Aufspaltung und der Art der Trennung des öffentlichen und Individualverkehrs, wie ihr seitens der beauftragten Planungsteams begegnet wurde.</p> <p>Zunächst fällt auf, dass die vorgeschlagenen Verkehrskonzepte sich auf die Betrachtung des Bahnhofumfelds beschränken. Die teilweise einschneidenden Einflüsse auf das übrige städtische Verkehrsnetz bleiben weitgehend unbeachtet. Was hat beispielsweise die ausschliessliche MIV-Zufahrt östlich vom Bahnhofareal (Team 1) für Auswirkungen auf die Achse Langensandbrücke – Bundesplatz – Moosstrasse – Obergrundstrasse zur Folge? Wo werden die auf der Zentralstrasse entfallenden MIV-Bewegungen kompensiert? Wahrscheinlich ebenfalls auf dem obengenannten Strassenzug.</p> <p>Die vom Team 2 vorgeschlagene Beschränkung der Seebrücke und des Schweizerhofquais auf den ÖV und den Langsamverkehr ist eine eigentlich längst fällige Stadtreparatur. Doch allein schon nur eine mit planerischen Massnahmen erzwungene Reduktion der Bewegungen des MIV auf der Seebrückenachse als wichtigstem Übergang von Ufer zu Ufer würde andernorts schwer zu bewältigenden Umwegverkehr bewirken, verbunden mit Schäden für Umwelt und Volkswirtschaft. Eine vollständige Sperrung für den MIV wäre ohne Kompensation schlicht nicht machbar und auch nicht durchsetzbar. Das Planungsteam sieht denn auch die Möglichkeit, «mit Hilfe einer Spange zur Autobahn im Norden der Stadt ...» die für den MIV aufzuhebende Durchfahrt zu ersetzen. Ob die Projektverfasser damit die Spange Nord – oder irgendeine Alternativlösung dazu – im Auge hatten, ist weiter nicht ersichtlich. Die inzwischen ad acta gelegte Spange Nord könnte dazu verleiten, den vom Team 2 vorgebrachten verkehrstechnischen Befreiungsschlag an der einmalig schönen Örtlichkeit der Stadt Luzern als nicht machbar abzutun.</p> <p>Die von mir entwickelte Projektidee einer unterirdischen Verkehrsverbindung der beiden Stadtufer indessen ist prädestiniert, hier in die Lücke zu springen. Ein Einbezug der bis anhin kaum zur Kenntnis genommenen Spange Mitte in die zukünftige Diskussion um die Umgestaltung der Stadt ist überfällig. Sie dürfte jetzt auch nicht mehr tabuisiert werden, weil sie mit der fallen gelassenen Spange Nord den Status der störenden Konkurrenz verloren hat.</p> <p>https://www.spangemitte.ch</p> <p>Begründung siehe Antrag</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Besten Dank für ihre Überlegungen. Die Stadt hat sich auf den Perimeter rund um den Bahnhof beschränkt, mit dem Bewusstsein, dass dieser Perimeter dem Verkehrssystem nicht gerecht wird. Der Kanton startet nun eine Gesamtverkehrsstudie. Ihr Ansatz mit der Spange Mitte ist im Rahmen der Variantenstudie Spange Nord zwar bereits einmal bewertet worden, wir leiten ihn aber gerne noch einmal an die Verantwortlichen des Kantons weiter.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Durchgangsbahnhof ist unnötig</p> <p>Begründung Meine diesbezügliche Datei wird hier nicht akzeptiert; ist zu gross?</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das Dokument hat uns erreicht, besten Dank. Wir werden Ihre Überlegungen gerne an die dafür verantwortliche Stelle bei der SBB weiterleiten.</p>
FlixBus DACH GmbH 10178 Berlin	<p>Antrag / Bemerkung Kap. 6.1.7 Vergleichende Darstellung der Vorschläge der Teams zum Stadtraum Ost Fernbusse an den "Aussenbahnhöfen"</p> <p>Begründung Die Verortung an den "Aussenbahnhöfen" ist unklar. In den erweiterten Ausführungen der Teams Güller Güller und Van de Wetering wurden Fernbusse nicht erwähnt.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das ist richtig, da sich der Bearbeitungssperimeter auf das Zentrum beschränkte.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Kommentare zu 6.1.: 6.1.1.: Ein Verlegen der Ortsbusse (yellow z) ist ein Fehler, als Dierikoner etwa finde ich das durch die Mall of Switzerland entstandene Umsteigen in Ebikon (Bahnhof/Mall) mühsam. Um Kehrplätze zu verhindern, sollte auf Durchgangslinien wie Bus Nr. 30 (Ebikon-Littau) gesetzt werden, gleichzeitig sollten die Gemeinden untereinander vernetzt werden (also etwa D4 Root gen Küsnacht oder Horw gen Kriens), anstelle eines sternförmigen Planes. Team Güller Güller scheint hier richtig zu denken, eine Busverbindung von Littau nach Ebikon Bahnhof kann effizient sein. 6.1.2: Keine Vollständige Sperrung der Seebrücke (yellow z), zu viele Lieferdienste und Personal (Verkauf, Gesundheit) brauchen diese Wege, auch ausserhalb der ÖV-Zeiten. Hier sollte es einen Kompromiss geben siehe Van de Wetering. 6.1.5.: Eine begrünte Innenstadt ist Pflicht, Basel z.B. leidet extrem unter den Betonassen. Begrünte Dächer, offene Böden und überdachte Gleise scheinen richtig.</p> <p>Begründung siehe oben</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Besten Dank für Ihre Rückmeldung. Diese entsprechen mehrheitlich den Empfehlungen des Begleitremiums, so wurde auch der Ansatz des Teams "yellow z" verworfen. Das Thema Stadtgrün und Stadtklima wird in den weiteren Planungen noch verstärkt zu berücksichtigen sein.</p>
Quartierverein Hochwacht 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Wir begrüßen die aufgelisteten Massnahmen der Teams zum MIV-System. Sie sind aber geographisch zu eng ausgelegt und haben einen grossen Einfluss auf andere Quartiere. Mit der Mobilitätsstrategie ist aufzuzeigen, dass diese Massnahmen nicht auf Kosten anderer Quartiere umgesetzt werden.</p> <p>Begründung Der MIV darf nicht einfach in andere Quartiere (z. B. Zürichstrasse, Schlossberg) verlagert werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist auch nicht im Interesse der Stadt. Es braucht dafür eine gesamtverkehrliche Betrachtung, wie sie nun der Kanton startet, um die Auswirkungen auf die Region und die Quartiere genauer zu prüfen.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
--------------	---------------------------------	----------

Karten-Rückmeldungen

Bahnhofplatz Nord mit Busstation, Schiffanlegeplätze, KKL, Pilatusstrasse und Seebrücke Stadtraum Nord		
Hindernisfrei Bauen Luzern 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung - Der bestehende Bahnhofplatz und die Unterführung weisen Benachteiligungen für Menschen mit Behinderungen auf. Die Benachteiligungen sind zu beseitigen und der neue Bahnhofplatz Nord hindernisfrei zu gestalten. Die Verbindungswege und sämtliche Orientierungen müssen lückenlos hindernisfrei gewährleistet werden und sind frühzeitig in die Planung zu integrieren.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Auf dem heutigen Bahnhofplatz gibt es wenige Sitzgelegenheiten. Auch könnte man sich weitere raumgestalterische Elemente überlegen, bspw. Wasser-/Pflanzen-/einzelne überdachte Inseln (Schutz vor Hitze/Regen). Das könnten vielleicht auch mobile Elemente sein, damit der Platz für Veranstaltungen genutzt werden kann.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Autofreie Zentralstrasse wäre toll!</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Bahnhofplatz aus Fussgängersicht gestalten, Aufenthaltsqualität grossflächig verbessern und mit Neugestaltung Inseli zusammen denken.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Neugestaltung des Inselis muss aufwärtskompatibel geplant werden bzw. die Neugestaltung des Bahnhofplatzes Nord und Ost müssen auf das Inseli reagieren und gemeinsam weiterentwickelt werden. Die Neugestaltung des Inselis soll jedoch nicht bis 2040 warten (vgl. Initiative "Lebendiges Inseli"). Das Begleitgremium hat Flächen für den Aufenthalt auf dem Bahnhofplatz ebenfalls als wichtig eingestuft.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Bahnhofplätze mit Grünflächen kann man vielleicht auf ländlichen Plätzen wie Kaiserstuhl OW oder Sattel-Aegeri realisieren, aber beim zentralsten öV-Knotenpunkt der Region, eben Luzern, haben optimal auf die Züge abgestimmte (möglichst kurze!) Verkehrswege absoluten Vorrang. Die Aufsplittung der Bushalte auf Nord, Ost und West wird wohl zwingend werden, aber so viel wie möglich ist dennoch auf dem Platz Nord zusammenzuführen.</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies entspricht auch den Empfehlungen des Begleitgremiums: Der Bahnhofplatz Nord soll weiterhin der zentrale Busbahnhof bleiben und alle Buslinien sollen auch dort halten.</p>
(1) Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7 (2) Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7 (3) Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung (1) Bäume erhalten. (2) Bäume erhalten (3) Bäume erhalten / Begrünung wiederherstellen</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Belebter Bahnhofplatz mit gastronomischen Angebot zum Verweilen</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung (1) Bitte bei der Planung von gastronomischen Angeboten (Café, Imbiss, Bistrot) integrierende Konzepte berücksichtigen, welche für das breite Spektrum von Personen, welche sich am Bahnhof aufhalten, einladend ist. (2) Bitte kleine gastronomische Angebote einplanen, wo man einen Kaffee trinken, oder auch die Zeitung lesen kann.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Quartierverein Littauer Bär 6014 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Busse und Fussgänger kreuzen immer muss über Unter- oder Überführung gelöst werden, direkt zu den Geleisen wenn der Durchgangsbahnhof kommt ist man ja dann mit der Unterführung bei den Geleisen!</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Unter- und Überführungen sind mitzudenken. Es zeigt sich aber, dass gerade für Fussgänger/innen Unterführungen nicht attraktiv sind.</p>
Quartierverein Tribtschen-Langensand 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Busverkehr weiterhin über bisherigen Bahnhofsplatz abwickeln. Zu überdenken ist, ob weiterhin alle Buslinien über den Bahnhof fahren müssen.</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das Begleitgremium empfiehlt, dass der Busbahnhof Nord weiterhin von allen Buslinien bedient und damit der zentrale Busbahnhof bleiben soll. Inwiefern das aber wirklich sinnvoll ist, werden die weiterführenden Arbeiten des VVL zum Bussystem zeigen.</p>
Luzern Tourismus AG 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Da ich aktiv im Begleitgremium mitwirken durfte, verzichte ich auf das Wiederholen aller meiner detaillierten Inputs.</p> <p>Zusätzlicher Hinweis: Bei den Bauphasen ist den touristischen Aspekten eine zentrale Bedeutung beizumessen (Aufenthaltsqualität, Gestaltung der Baustelle, Verfärbung der Reuss usw.)</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist ein wichtiger Hinweis und muss bei der Bauphasenplanung durch die SBB besonders berücksichtigt werden.</p>
Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung Da nur noch wenig Verkehr in Richtung Bahnhofplatz abbiegt, könnte eine sichere Veloverbindung von der (verkehrsberuhigten) Zentralstrasse, hinter den Busperrons durch, zur (und über die) Seebrücke erstellt werden.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Da, wo die Taxis warten, Fussgänger zum Zug hetzen, AutofahrerInnen den Bahnhofsplatz umfahren und mit Velos die Uni erreicht wird, ist einfach zu wenig Platz, unübersichtlich.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies entspricht auch der Einschätzung des Begleitgremiums. Die heutige Situation direkt beim Haupteingang zum Bahnhof ist nicht attraktiv gelöst und muss mit dem DBL optimiert werden.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Das alte nun nicht mehr bestehende schwimmende Haus, ich glaube vom Ruderclub? Es wäre eine tolle gastronomische Ergänzung in zum Inseli. Wieso nicht eine City Sauna als erweiterte Nutzung, um eine ganzjahres Frequentierung zu haben?</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Vielen Dank für diese Idee. Gerade Saunas in Kombination mit Badis sind in den letzten Jahren in mehreren Städten (bspw. Sauna am Rhy in Basel) entstanden und könnten für Luzern ebenfalls attraktiv sein.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Der Bahnhofplatz als Fussgängerbereich scheint mir zu grossflächig zu sein. Für den ÖV wird zu viel Verkehrsflächen beansprucht und der Autoverkehr auf dem Bahnhofplatz wird zu stark eingeschränkt. Für den Autoverkehr sollten von der Zentralstrasse her zum und vor den Bahnhof genügend Verkehrsfläche (2 Fahrspuren) eingeplant werden.</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die heutige Situation mit der Autospur direkt vor dem Eingang zum Bahnhof ist aus sicherheitstechnischen Gründen schwierig. Eine stärkere Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsarten wird deshalb durch das Begleitgremium vorgeschlagen. Wie dies konkret umgesetzt wird, werden weiterführende Planungsarbeiten zeigen müssen.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Der Bahnhofplatz Nord ist kein Stauplatz mehr für Busse. Auch für die Busse gilt, Durchgangsbahnhof und nicht mehr Sackbusplatz. Alle Busse fahren durch! Ein Teil des Bahnhofplatzes muss wohl der Durchfahrt der Busse Platz bereiten, ein grosser Teil des Platzes wird frei und kann als Visitenkarte für Luzern dienen.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Der Baumbestand am See sollte erhalten bleiben. Generell sollte der Bahnhofplatz Nord grüner und mit Bäumen gestaltet werden (Parkanlage).</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Der Torbogen soll an seinem bestehenden Standort bleiben.</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Der westliche Bahnhofplatz NORD soll nur von einer Buslinie angefahren werden und kein zentraler Umsteigeort mehr sein. Die Bahnhofsplätze WEST und OST werden neue Umsteigeorte. Auch Cars sollen dort ihre Touristen ein- und ausladen dürfen. Der Löwenplatz bleibt als Umsteigeort erhalten. Die Bahnhöfe Emmen, Ebikon und Horw sollen ausgebaut werden, damit Pendler auf die S-Bahn umsteigen. Der Bahnhofplatz NORD mit KKL soll die neue Visitenkarte in Sachen Naherholungs- und Begegnungsort für Luzern werden. Nur Fussgänger, der nicht motorisierte Verkehr und eine elektrische Bahn, die «führerlos» rund um den Bahnhof alle wichtigen Orte miteinander verbindet, sollen den Bahnhofplatz NORD queren dürfen. Der Ausbau der Personenunterführung Süd ist zentral. Die grosszügige Unterführung soll die Personenströme aufnehmen, und die beiden Quartiere Hirschmatt und Tribtschen miteinander vernetzen. Auch die Veloquerung in der Personenunterführung und die «führerlose» Bahn ist ein Muss, eine breite, attraktiv und modern gestaltete Unter- oder Überführung mit einem Sicherheitskonzept betrieben. Auch ein Ambulanzfahrzeug muss die Unterführung befahren können. Zentral und zukunftsweisend ist auch die Erweiterung der Bürgerstrasse, nur so kann der Bahnhofplatz NORD freigespielt werden und zu einer Oase der Ruhe, inmitten von Trubel und Hektik, werden. Ich freue mich auf Vogelstimmen, Blätterrauschen, Blütenduft, Wellengang und das alles auf unserem «zentralen» Bahnhofplatz NORD. Wie wunderbar!</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Vielen Dank für Ihre Vision des zukünftigen Bahnhofs Luzern. Grösstenteils entspricht dies den Empfehlungen des Begleitgremiums mit Ausnahme, dass das Begleitgremium beim Bahnhofplatz Nord weiterhin einen zentralen Busbahnhof empfiehlt. Denn der Bahnhof soll in erster Linie eine Mobilitätsdrehscheibe und die Umsteigemöglichkeit Bus/Bahn muss möglichst optimal sein. Ein Bahnhofplatz Nord mit nur einer Buslinie würde dieser wichtigen Funktion nicht gerecht.</p>
SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten	<p>Antrag / Bemerkung Die Fussgängerstreife ist bereits heute unsicher, da auch beim roten Licht die Fussgänger die Strasse überqueren.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Quartierverein Seeburg-Würzenbach-Büttenen 6006 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung 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 Seebücke 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.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Frage der Parkierung wird aktuell in einer separaten Parkierungsstudie genauer betrachtet. Wie viele Parkplätze es zukünftig direkt am Bahnhof braucht, wird darin gestellt. Dass es für das KKL weiterhin Parkplätze braucht, entspricht auch den Empfehlungen des Begleitgremiums.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Die Seebrücke sollte als Aufenthaltsraum mitgedacht werden und für Fussgänger und Velofahrer attraktiver und sicherer gestaltet werden.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Bucherer AG 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Die Signaletik muss für Ortsunkundige einfach und klar sein. Die Führung des Langsamverkehrs muss sicher über die Seebrücke in die Altstadt und zu den Sehenswürdigkeiten erfolgen.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Fussgängerführung ist ein wichtiges Thema und muss in den weiteren Planungen besondere Beachtung erhalten.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Die Verkehrsführung ist momentan recht kompliziert und verwirrend und muss vereinfacht werden!</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das entspricht auch der Einschätzung des Begleitgremiums. Die Chance, welcher der DBL bietet, diese heute unbefriedigende Situation zu optimieren, gilt es zu nutzen.</p>
(1) Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz IHZ 6004 Luzern (2) City Vereinigung Luzern 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung (1/2) Durchfahrt für alle Verkehrsteilnehmer muss während des Baus und auch danach gewährleistet bleiben.</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das ist ein wichtiges Ziel und deshalb braucht es eine frühzeitige Planung, damit die einschränkende Bauphase möglichst stadtverträglich erfolgen kann.</p>
Quartierverein Seeburg-Würzenbach-Büttenen 6006 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Eine Fahrrad-Verbindung Bahnhofstrasse - Robert Zündstrasse ist sinnvoll.</p> <p>Eine Durchbindung von Buslinien in Richtung Bürgenstrasse - 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>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Quartierverein Seeburg-Würzenbach-Büttenen 6006 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Eine direkte Zufahrt ab den Hauptachsen Seebücke, Pilatusstrasse zu einer Bahnhofnahen Park- und Abholmöglichkeit für den motorisierten Individualverkehr ist vorzusehen</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies gilt es in den weiteren Planungsschritten vertieft zu prüfen.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Eine grosszügige Begrünung würde zu einem angenehmen Aufenthalt führen und zugleich die Biodiversität fördern.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Ein wichtiger Punkt, der in den weiteren Planungsschritten vertieft berücksichtigt werden muss.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Eingangsnaher oberirdischer Veloparkplätze erhalten</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Tavolago AG Gastronomie zu Wasser & zu Land 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Erschliessung Schiffstege sicherstellen Gastronomiebetrieb LUZ: quo vadis? Sind zusätzliche Gastronomieflächen angedacht?</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Zusätzliche gastronomische Angebote standen bei den Teambeiträgen nicht im Vordergrund, sind aber auch nicht ausgeschlossen. Inwiefern es Möglichkeiten für zusätzliche Angebote geben wird, werden die weiterführenden Planungen zeigen müssen. Die Erschliessung entsprechender Angebote sowie des LUZ Seebistro wird sicherzustellen sein.</p>
Quartierverein Tribtschen-Langensand 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Europaplatz wie bisher für Veranstaltungen und Aufenthaltsbereich nutzen</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Verein Luzerner Stadtlauf 6006 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung freie Flächen erwünscht, welche durch Veranstaltungen bespielt werden können.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies entspricht auch den Empfehlungen des Begleitgremiums. Inwiefern das möglich sein wird, werden die weiterführenden Planungen zeigen.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Quartierverein Hirschmatt-Neustadt 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Freispielen von jeglichem Verkehr - weder öffentlicher Verkehr noch Individualverkehr. Die heutigen Parkhäuser Bahnhofparking P1, P2 und P3 bieten 900 (!) Parkplätze und ziehen dementsprechend MIV an. Diese fehlerhafte Planung und Anordnung der grössten Parkhäuser an diesem städtebaulichen Nadelöhr muss korrigiert werden. Die Parkhäuser P1 und P2 sind an diesem Ort ersatzlos zu streichen, P3 massiv zu reduzieren. Park & Ride muss und darf nicht am Bahnhof Luzern erfolgen sondern an den Bahnhöfen der umliegenden Gemeinden.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern In Bezug auf die Parkierung sind unterschiedliche Interessen gegeneinander abzuwägen. In einer Parkierungsstudie wird diese Frage aktuell näher geprüft.</p>
Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung Fussverbindung von Bahn zu Bus direkt und ohne Hindernis (Ampeln) anbieten</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Quartierverein Tribtschen-Langensand 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Gemütliche Zusammenkunft beibehalten.</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Grosszügiger, offen, direkter gestalteter Aufgang vom Untergeschoss</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Ich finde es etwas schade, dass man vor lauter Bäumen, LUZ, Bussen, Werbetafeln, Büschen und Schiffsstationen den See fast nicht mehr sieht. Ein Aussichtsturm wäre doch toll und ein top Fotosujet für Einheimische und Touristen. :-)</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Kein Kreuzungen für Fussgänger mit öffentlichen, individuellen Verkehrsmittel oder Velos</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Kleinere Gastrobetriebe wie das LUZ sind ein angenehmer Kontrast zum etwas hochschwelligeren KKLAngebot.</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
BSLA FSAP Regionalgruppe Inner- schweiz/ Tessin 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Kontextuelle Gestaltung, aber von ausserordentlicher Qualität und Einzigartigkeit</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Kurzparkplätze sind sehr wichtig um Familienangehörige schnell direkt an die Gleise bringen zu können, wenn Zeitdruck besteht. Das Auto muss nur 1 Minute dort halten und ist wieder weg.</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Mehr Cafes, Take Away, Bistros, Restaurants, Eisdielen, etc. sind nötig!</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung Mehr Schatten und Begrünung für Aufenthaltsqualität</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Mehr Sitzgelegenheiten sind nötig zum Verweilen!</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Möglichst als Parkanlage zu Gestalten.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>(1) City Vereinigung Luzern 6003 Luzern</p> <p>(2) Industrie- und Handelskammer Zentral-schweiz IHZ 6004 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung (1) Parkplätze sollen möglichst erhalten bleiben und ansonsten an einem anderen (nahen) Ort ersetzt werden. Hierzu wäre das Projekt Museggparking eine variable Alternative.</p> <p>(2) Parkplätze sollen möglichst erhalten bleiben und ansonsten an einem anderen (nahen) Ort ersetzt werden. Hierzu wäre das Projekt Museggparking eine variable Alternative.</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt prüft diese Frage aktuell in einer separaten Parkierungsstudie.</p>
<p>Privatperson</p>	<p>Antrag / Bemerkung Platz möglichst grossflächig entsiegeln und wo möglich begrünen. Schotterrasen, Bäume, ggf. Gewässerelemente. Parkcharakter schaffen. Dieser Platz ist DIE EINE Chance, wie in der TP festgestellt, als Visitenkarte der Stadt zu dienen. Entsiegelte Flächen nach Möglichkeit für versch. temporäre Nutzungen auslegen: Stadtlauf, Events, Fumeto, wieso nicht male in BHF-Open Air? Allerdings deswegen nicht zu stark auf Bäume als Schattenspenden verzichten, vgl. Diskussion Fasnacht / BHF-Strasse.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
<p>Privatperson</p>	<p>Antrag / Bemerkung Reduziert diesen MIV!!!</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
<p>Privatperson</p>	<p>Antrag / Bemerkung Schönere Promenade am See entlang, von Seebrücke zu Europaplatz. Ausserdem wieder mehr Bänke/Grünflächen auf dem Platz, nicht diese zubetonierte Leer-/Durchlaufläche</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
IG Stadtentwicklung 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Stichworte: Autofrei Begrünt, Stadtklima/Überhitzung beachten Element Wasser einführen Torbogen Entfernen oder zumindest neu platzieren Luz muss erhalten bleiben Restauration ev. auf Platz erweitern Aufenthalt auch ohne Konsumzwang ermöglichen Schiffanlege und Anbindung an Bahn verbessern, Auffindbarkeit Ticket/Info Grosszügige einladende Veloparkierung nahe an Zugängen vorsehen Nordpassage entlang Bahnhoffassade befreien und FussgängerInnen oberirdische gedeckte Aussenverbindung ermöglichen Eigenständige Projekte für die 3 Bereiche vorsehen Nutzerbedürfnisse hoch gewichten (Zugänglichkeit, Sicherheit, Behaglichkeit...) Veloparkierung möglichst nahe an Zugänge</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Es wird sicher notwendig sein, für die drei Stadträume separate, vertiefende Studien auszulösen.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung U-förmige MIV-Führung um BHF-Platz Nord nicht mehr zulassen, auch die Anbindung an das Tribschenquartier scheint mir über diese Achse nicht notwendig. Die Stossrichtung nur noch Anlieferung und Blaulichtorganisationen die Zufahrt zu ermöglichen, ist sehr wünschenswert.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Unterführung für Fussgänge rund Veloverkehr mit Rampen zur Bahnhofstrasse und Bahnhofplatz Nord, mit Untergrund Parking für Velos, mit Verbindung zur jetzigen Bahnstossunterführung und mit mehr Shops als Finanzierung der Unterführung.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Velo-Fahrten von der Pilatusstrasse, eingeklemmt zwischen Bussen und Autos die Abbiegeverbote missachten, kommen einem Himmelfahrtskommando gleich.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Diese Situation ist heute tatsächlich unbefriedigend und muss in einer Gesamtverkehrssicht optimiert werden.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Velospuren auf Seebrücke: Diese gemeingefährliche Situation heute lösen mit der neuen Veloverkehrsplanung über den gesamten Perimeter. Velo- und Fussverkehr ist konsequent zu priorisieren.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Der DBL bietet die Chance, das heutige Verkehrssystem zu überdenken. Die Mobilität muss aus einer gesamtverkehrlichen Sicht heraus überprüft und mit stadtplanerischen und städtebaulichen Bedürfnissen einer gesamtheitlichen Lösung zugeführt werden.</p>
Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung Verkehrsaufkommen stark reduzieren. Im Auge behalten, wie viele Busse (Durchmesserlinien) hier verkehren.</p> <p>Evtl. grosser Ausgang direkt vom UG zum Bahnhofplatz (breite Rampe), sodass die befahrene Strasse von Fussgängern weniger überquert werden muss.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung Verkehrssituation für Velofahrende optimieren. Wartezeiten für Zufussgehende optimieren.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Verweilmöglichkeiten direkt am See, ggf. mit möglichst naturnah gestaltetem Ufer, wären sehr zu begrüssen. Ggf. auch eine Art 'Fenster' in den Tiefenbahnhof, wie es das eine Team soweit ich gesehen habe vorschlägt. Erlebbarkeit des Wassers steigern.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das Team "GüllerGüller" hat dies vorgeschlagen. Inwiefern ein Fenster zum See realisierbar ist, muss die SBB beurteilen. Die Steigerung der Erlebbarkeit des Wassers ist auch der Stadt ein Anliegen.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Viel zu viele Buskanten heute!</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Vom Bahnhof her sollte ein direkter Zugang für Fussgänger zur Schiffslände möglich sein, ohne dass Strassen überquert werden müssen. Konkret: Buslinien sind akzeptabel, Autoverkehr in Richtung KKL nicht. Der Verkehr zum KKL sollte entweder über das Tribschenquartier oder in einer Unterführung für Individualverkehr beim Bahnhof geführt werden. Dass die Unterführung mit dem Tiefbahnhof in Konflikt gerät, scheint logisch, aber es sollte alles daran gesetzt werden, die Zone Bahnhof-Nord attraktiv zu gestalten. Das KKL ist neben der Kapellbrücke das touristische Aushängeschild von Luzern und sollte von Fussgängern direkt vom Bahnhof her angesteuert werden können. Was Luzern so unattraktiv macht, sind die vielen Strassen für den Individualverkehr im Stadtzentrum und der Umstand, dass die Brücke mit der schönsten Aussicht (Seebrücke) hauptsächlich für Individualverkehr ausgelegt ist.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Ihre Einschätzung deckt sich grossmehrheitlich mit derjenigen des Begleitgremiums.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Vom Haupteingang des Bahnhofes bis zum See müssen mind. 2 Fussgängerstreifen überquert werden. Allenfalls wären Unterführungen oder Fussgängerbrücken realisierbar?</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Bereits heute gibt es Unterführungen. Doch die Planungen der letzten Jahrzehnte zeigen, dass Unterführungen für Fussgänger/innen nur bedingt attraktiv sind und nur gezielt einzusetzen sind, wenn oberirdisch keine bessere Lösung gefunden werden kann.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Was vom P1 übrig bleibt, könnte für Veloparking genutzt werden. Verbindung zum Bahnhof im Untergrund besteht ja schon.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Wenn der Bahnhof in Nord, West und Ost sowie zwei Etagen unterteilt wird, braucht es eine simple, unmissverständliche Wegführung mit Schildern, und viele Displays um die nächsten Abfahrten an allen Ankunftsbereichen einsehen zu können. Sobald ich an einem der drei Ankunftsbereiche ankomme, will ich auf einen Blick sehen können ob ich meinen Zug oder Bus im Erdgeschoss oder Untergeschoss erreiche, und ob ich Richtung Nord, West oder Ost laufen muss.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das ist ein wichtiger Punkt, der zwingend zu berücksichtigen ist.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>(1) Tavolago AG Gastronomie zu Was- ser & zu Land 6002 Luzern</p> <p>(2) Privatperson</p>	<p>Antrag / Bemerkung (1) Wenn man schon einen Tunnel baut, warum dann nicht gerade auch noch für den Individualverkehr einen Tunnel bauen. Oder ist das utopisch?</p> <p>(2) Wenn schon ein Tunnel in einem Jahrhundertbauwerk gebaut wird, wäre ein Strassentunnel zusätzlich auch eine gute Idee. Dann wäre ein Grossteil des Verkehrs, der über die Seebrücke fährt nicht mehr sichtbar und der attraktivste Teil der Stadt würde noch attraktiver.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Bereits die Tunnellösung für die Bahn ist bautechnisch hoch komplex und sehr teuer. Der Untergrund mit See und Fluss ist ein schwieriger Baugrund. Eine Tunnellösung für den MIV neben der Bahn wäre ein zusätzliches Grossprojekt. Da der DBL ebenfalls noch nicht gesichert ist (Finanzierung des Baus wird erst 2026 im eidgenössischen Parlament entschieden), wird von weiteren grossen Investitionen abgesehen, welche das Projekt gefährden können.</p>
<p>Katholische Kirche Stadt Luzern Offene Jugendarbeit 6005 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Wichtig scheint uns, dass neue Plätze entstehen, die nicht zu stark gestaltet werden. Sie sollen als freie Plätze erlebbar sein und flexibel, temporär gestaltet werden können. So soll die Aufenthaltsqualität für verschiedene Zielgruppen hoch sein.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
<p>Privatperson</p>	<p>Antrag / Bemerkung Wie bereits erwähnt finde ich den Bahnhofplatz Nord als Visitenkarte für unsere Tourismusdestination Luzern abwertend. Der Platz dominiert in grau (Betonboden) und mit den vielen Bussen wirkt der Platz überfüllt und negativ hektisch. Der von vorne schöne Triumpfbogen, der leider immer wieder nach Urin riecht, kann dies leider auch nicht wettmachen.</p> <p>Es wäre schön, wenn es auf dem Bahnhofplatz eine Begegnungszone geben würde. Nach der langen Zugfahrt will man aus dem Bahnhof kommen und im schönen Luzern ankommen auf einem Platz mit Grünflächen, mit Bars und mit einer schönen Begegnungszone. Von dem Moment, wo man aus dem Bahnhof schreitet, wird man sofort von der schönen Stadt Luzern in den Bann gezogen.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
<p>VCS Luzern 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Wir begrüssen die Reduktion des Autoverkehrs über den Bahnhofplatz auf Anlieferung und Notfälle. Wir begrüssen auch die Reduktion der Autoparkplätze in diesem Gebiet (Aufhebung P1). Es ist zu prüfen, ob die übrigen Parkplätze weiter reduziert werden können, allenfalls umgenutzt in PP für Sharing-Angebote etc., um den Bahnhof und das Gebiet rundherum als multimodale Drehscheibe zu fördern.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Wünschenswert, die Seebrücke vom heutigen MIV grösstenteils zu befreien und nicht nur den Bahnhof sondern das gesamte zentrale Seeufer für Menschen statt Autos zu planen.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Zebrastrifen vergrössern: heute macht sich jede/r zweite illegal beim Überqueren der strasse zu pendlerzeiten.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Zu viel Verkehr, kaum Platz für Velos und Fussgänger.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
<p>(1) City Vereinigung Luzern 6003 Luzern</p> <p>(2) Industrie- und Handelskammer Zentral-schweiz IHZ 6004 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung (1/2) Zugang zum KKL muss für die Besucher weiterhin (auch während der Bauzeit) gewährleistet werden.</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
<p>Bahnhofplatz Ost, Robert-Zünd-Strasse, Bürgenstrasse, Frohburgsteg, Gleisfeld Nord und Mitte, Rösslimatt, linkes Seeufer Stadtraum Ost</p>		
Hindernisfrei Bauen Luzern 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung - Die Verbindungswege an das öffentliche Seeufer sind hindernisfrei zu gewährleisten und in die Entwicklung Bahnhofsräum 2040 einzubeziehen.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung - Frohburgstrasse für Individualverkehr schliessen (nur noch Zubringer KKL möglich) - normale Verkehrsführung durch Robert-Zündstrasse erweitern</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies wurde von den Teams teilweise auch bereits so angedacht.</p>
Quartierverein Tribtschen-Langensand 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Anstelle nur Bürgerstrasse auch diese Strasse nutzen.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Wie das Verkehrssystem im Tribtschen konkret aussehen und funktionieren wird, muss noch im Detail geprüft werden. Eine Verkehrsberuhigung entlang des Inseliquais hat ebenfalls Vorteile.</p>
(1) City Vereinigung Luzern 6003 Luzern (2) Industrie- und Handelskammer Zentral-schweiz IHZ 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung (1) Bereich oberhalb der Gleise soll für Büroräumlichkeiten oder weitere Möglichkeiten genutzt werden. So können hochqualifizierte Arbeitsplätze entstehen und die Kundenfrequenz in der Stadt erhöht werden. (2) Bereich oberhalb der Gleise soll für Büroräumlichkeiten oder weitere Möglichkeiten genutzt werden.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Eine Überdeckung der Gleisanlagen ist schwierig (technisch, wirtschaftlich, bahnbetrieblich, Denkmalschutz) und müsste durch die SBB als Eigentümerin geprüft und vorangetrieben werden. Aktuell steht die Entwicklung dieses Raums aufgrund der genannten Aspekte nicht an erster Stelle.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Besser Anbindung Bahnhof mit Tribtschenquartier mehr als erwünscht. Ich finde es eine super Idee, dass man mit dem Bahnhof Ost den ÖV auf der östlichen Seite des Bahnhofs fördert. Die Langensandbrücke und der Bundesplatz sind bereits gut ausgelastet mit Verkehr.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Busbahnhof mit breitem Verbindungssteg oben durch zum Hirschmattquartier</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur PU-Süd werden nun die unterschiedlichen Varianten für eine verbesserte Verbindung der beiden Quartiere im Detail geprüft.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Da der östliche Teil des Bahnhofs schon mit dem Inseli eine Aufwertung erfährt, kann diese Planung noch warten. Lediglich der Zugang für Fussgänger und Velofahren muss gut gewährleistet werden. So hat der östliche Bevölkerungsteil eine gute Motivation auf die Bahn umzusteigen.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Das Inseli sollte als Naherholungsraum/Freizeitpark aufgewertet werden. Es wurde mal ein Wasserkanal von der Seebar bis zum Bootshafen vis a vis des Radisson vorgeschlagen mit Sitzgelegenheiten an den Uferböschungen. Finde ich eine coole Idee. Dieser Raum muss Teil sein eines ganzheitlichen Entwicklungskonzeptes linkes Seeufer bis zur Kanti/Wagnermuseum</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das Inseli ist Teil des Entwicklungskonzeptes linkes Seeufer, welche die Stadt erarbeitet hat (www.linkseseeufer.stadt Luzern.ch).</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Das weitere, anschliessende Umfeld des Stadtraum Ost wird zu wenig berücksichtigt. Die Weiterführung des Velo- und Fussgängerweges "Freigleis" direkt vom bisherigen Ende des Velowegs beim Neubad über die Geleise zur Langensandbrücke und von dort zur Ostseite des Bahnhofs (und zum See) sollte eingeplant werden. Der Stopp beim Neubad ist unharmonisch auch bez. Verkehrsflüssigkeit. Das würde die geplante Fussgänger- und Veloverbindung zwischen Hirschmattquartier und Tribtschen sowie die Zentralstrasse entlasten und die Verbindung für Bewohner im Bereich Allmend- Moosmatt und die grosse Zirkulation von Horw, Mattenhof und Kriens entscheidend verbessern. Die jetzige Verbindung zur Ostseite Bahnhof, KKL, Uni, PHZ ist nicht attraktiv und nicht sehr velo- und fussgängerfreundlich. Auch auf die Pendler*innen in der anderen Richtung würde es was bringen (Musikhochschule, Südpol, Horw, Kriens).</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Weiterführung des Rad-/Gehweges vom Freigleis über das Gleisfeld zur Fruttstrasse ist für die Stadt im Rahmen der Erweiterung des Radwegnetzes von zentraler Bedeutung. Entsprechend ist die diesbezügliche Projektierung bereits im Gang. Diese Verbindung wäre auch Bestandteil des mit der Veloinitiative geforderten künftigen Velobahnnetzes.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Den Mut haben, von der SBB nicht mehr genutzte Bereiche nicht innert weniger Jahre zu beplanen / bauliches wieder dauerhaft zu realisieren. Wiese nicht Flächen einfach mal provisorisch Nutzen, bespielen? Ablösung des Freibads mit Containerdorf hier?</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das sind interessante Ansätze. Zurzeit ist noch nicht bekannt, ob, wann und welche Flächen tatsächlich freigespielt werden können.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Der Eingang Ost hat ein riesiges Entwicklungspotenzial. Ich begrüsse die Idee, dass man von dieser Seite den ÖV für das Tribschenquartier neu organisieren und fördern will. So müssten nicht mehr alle Busse durch die an Stosszeiten überfüllte Hirschmattstrasse tuckern sondern könnte durch die neukonzepierte Rösslimatt an den Bahnhof schlängeln. Wir haben viel Potenzial. Ich finde es super, dass man solche Chancen nutzen möchte.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Die Bürgerstrasse ist eine Zone 30. Sie führt im Tribschenquartier durch mehrere Wohnzonen. Diese Wohnquartiere sind bis jetzt durch Zone 30 ruhig und von grossem Durchgangsverkehr verschont. Der Busbahnhof ist von hier schnell zu erreichen und bestehende Buslinien können an der Tribschenstrasse einfach erreicht werden. Diese Ruhe im Quartier welche auch für Familien ein erstrebenswertes Quartier bietet gilt es unbedingt zu erhalten. Durch eine nicht benötigte Buslinie und den Durchgangsverkehr welcher durch den geplanten Busbahnhof auf dem Inseli entstehen würde, wäre die Ruhe und Familientauglichkeit der Bürgerstrasse dahin. Hinzu kommt, dass die Bürgerstrasse eine kleine beinahe einspurige Zone 30 Strasse ist. Um den geplanten Verkehr schlucken zu können müsste sie zu einer zweiten Pilatusstrasse ausgebaut werden. Anstatt das Inseli von einem heute geschätzten Park und Platz der Mäss zu einem Busbahnhof umzufunktionieren (an welchem die Linienbusse zusätzlich viel schlechter erreichbar sind als am bestehenden), sollte die Pilatusstrasse weiterhin Ihre angestammte Funktion wahrnehmen. Werden die geplanten Änderungen so umgesetzt werden wir das Tribschenquartier mit hoher Wahrscheinlichkeit verlassen.</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Wenn, dann würde es nur den Bereich der Bürgerstrasse ab Werkhofstrasse Richtung Bahnhof betreffen und nicht die Quartierstrasse. Es ist auch nicht im Interesse der Stadt, dass das Quartier durch Mehrverkehr belastet wird.</p>
Quartierverein Tribschen-Langensand 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Die Bürgerstrasse soll NICHT zur zentralen Erschliessungsachse werden. Es macht aber durchaus Sinn, das Quartier mit einer Buslinien zu erschliessen.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Eine allfällige Buslinie betrifft die Bürgerstrasse ab Werkhofstrasse Richtung Bahnhof und nicht die Quartierstrasse.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Die Frohburgstrasse soll unbedingt als Strasse mit sehr hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden. Den durch den Wegfall der Zufahrtsrampe zum Parkhaus 3 und die Postfiliale mit samt ihren Parkplätzen gewonnene Platz, soll nach Möglichkeit mit dem Vorraum der UNI und dem Inseli zu einem längsgezogenen Platz/Allee verbunden werden. Der Raum vor der Uni wird bereits jetzt durch die Studierende und andere Personengruppe gut genutzt. Neben dem Stadtraum Ost und West, darf der Raum dazwischen nicht vergessen werden.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
(1) SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten (2) SBB Infrastruktur Leiter Programm Neuer Bahnhof Luzern 4600 Olten	<p>Antrag / Bemerkung (1) Abstellanlagen SBB nicht Bestandteil der Aufgabenstellung</p> <p>(2) Die Nutzung der Abstellgleise ist von verschiedenen Elementen abhängig, welche heute noch nicht bekannt sind. Diese sind zum Beispiel: Das Angebot, das Produktionskonzept (wie werden die Züge zusammengestellt und wie fahren sie in Luzern ein), das Unterhaltkonzept, etc. Das Angebot wird im nächsten Ausbauschnitt beschlossen, die nachgelagerten Konzepte werden anschliessend bearbeitet.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Ein Bahnhof Ost ist ebenfalls zu empfehlen. Dass eine Verbindung zum Tribschenquartier erstellt werden soll, finde ich gut. Nur frage ich mich ob mit dem Auto ein Zugang zum Bahnhof möglich ist. Wie wird auch der Zugang zum neuen Parkhaus möglich sein? Irgendwie werden grosse Verkehrsflächen mit dem ÖV beansprucht.</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Diese Frage ist auch für die Stadt noch nicht geklärt und muss in Detailstudien näher geprüft werden.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Ein grösserer Vorplatz mit mehr Öffnung zum Bahnhof, mehr Grün und grösserer Fussgängerfläche wäre wünschenswert</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Tavolago AG Gastronomie zu Wasser & zu Land 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Erschliessung Europaplatz für Anlieferung muss sichergestellt sein</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies entspricht auch der Empfehlung des Begleitgremiums.</p>
Quartierverein Littauer Bärg 6014 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Es braucht kein zweiter Bahnhofplatz, da es ja nicht mehr Leute als heute gibt.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Mit dem DBL werden die Kapazitäten auf der Schiene verdoppelt, das heisst es ist auch mit einer Verdoppelung der Personenströme rund um den Bahnhof zu rechnen.</p>
FlixBus DACH GmbH 10178 Berlin	<p>Antrag / Bemerkung FlixBus unterstützt den Vorschlag des Teams yellow z ein Fernbusterminal im Erdgeschoss des P3 zu implementieren. Dieser Standort scheint ideal für ein Fernbusterminal geeignet zu sein.</p> <p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kein Neubau notwendig - kurze Umsteigebeziehungen (ÖV-Fernbus), - multimodaler Umstieg, - verkehrsreduzierter Bereich sorgt für Sicherheit der Fahrer und Fahrgäste, - Überdachung schützt wartende Fahrgäste vor Wind und Wetter - Versorgungseinrichtungen im Bahnhof - kann auch vor der Bauzeit als Fernbushalt dienen <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Der Vorschlag wird im Rahmen der weiteren Planungen geprüft</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Freiwerdende Gleisflächen sollten nicht nur für anonyme, gewinnoptimierte Büro- und Wohngebäude verwendet werden dürfen. Stattdessen sollten genossenschaftliches Wohnen, Ateliers, Verkaufslokale für Kleingewerbe, Räume für gemeinnützige Zwecke und Innen- und Aussenräume für Kleinveranstaltungen ebenfalls Teil davon sein. Wir möchten, dass das neue Quartier Teil *unserer* Stadt ist. Eine Europaallee wie in Zürich, wäre hier in Luzern der falsche Ansatz.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Sobald geklärt ist, welche Gleisflächen tatsächlich von den SBB und zb nicht mehr benötigt werden, braucht es separate Überlegung zum zielführenden Nutzungsmix für eine lebendige Stadt. Dabei empfiehlt das Begleitgremium auf eine gute Durchmischung zu achten.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Gleisfeld muss möglichst aufgehoben werden. Platz in der Stadt ist rar und nötig für Natur!</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Bahnbetriebe benötigen für ihren Unterhalt auch Abstellanlagen. Gemäss aktuellem Stand werden die Abstellanlagen der zb weiterhin im Stadtzentrum verbleiben. Die Stadt setzt sich jedoch dafür ein, dass diese für die Stadtentwicklung möglichst optimal angeordnet werden.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Tavolago AG Gastronomie zu Wasser & zu Land 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung gute Erreichbarkeit und Verkehrserschliessung zwischen SGV Werft und den Anlegestellen/LUZ Seebistro ist essentiell. heute OK. wenn Inseli umgenutzt wird, ist wohl dieser "schnelle" Verkehrsweg mit Sonderbewilligung passé. das Inseliquai muss also für Lieferfahrten ab Werft mindestens so bleiben wie es heute ist.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt nimmt dies für die Neugestaltung des Inselis zur Kenntnis.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Inseli: Keine Parkplätze, dafür ein grösserer Park.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies entspricht auch dem Initiativziel "Lebendiges Inseli", welches vom Volk angenommen wurde.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Kombiniert PU süd und Frohburgsteg sinnvoll!</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die heutige Situation ist tatsächlich unbefriedigend. Die Testplanung zeigt, dass mit einer Verlängerung der Bürgenstrasse ein direkter Zugang zum Bahnhof möglich wäre ohne Frohburgsteg.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Mit den sich bietenden Möglichkeiten trotz allem schauen, dass kein total aufgemotztes Quartier entsteht. Gebäude wie z.B. dasjenige wo die Brauerei drin ist sind wichtig für das Quartier!</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das ist auch im Interesse der Stadt, dass die Identität/Geschichte des Quartiers nicht vollständig verloren geht.</p>
Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung Mit der neuen Verkehrsverbindung durch die Verlängerung der Bürgenstrasse ergibt sich die Möglichkeit, die Frohburgstrasse um die Universität, KKL und das (carfreie) Inseli in eine grosse, begrünte Begegnungszone umzuwandeln.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Nicht den ganzen MIV in diesen Bereich des Bahnhofs lotzen, weil Bundesplatz, Hirschmatt, Langensandbrücke, Hirschmatt bereits mit viel Verkehr zum Kämpfen haben.</p> <p>Eventuell Taxi und Kiss&Ride Parkplätze beim jetzigen Tourismusbüro planen.</p> <p>Neues Tourismusbüro beim Bahnhof Ost planen, weil die Touristenbusse und Fernbusse beim Bahnhof Ost halten.</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist auch im Sinne der Stadt: Es darf keinen Mehrverkehr des MIV in den Quartieren geben. Die Idee eines Tourismusbüros im Osten nehmen wir gerne entgegen.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Nutzt diesen Raum sinnvoll, bspw. wie von güller-güller vorgeschlagen für den ÖV</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dabei ist jedoch die Initiative "Lebendiges Inseli" zu berücksichtigen.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Ob an diesem Standort eine Betonproduktion sinnvoll / erwünscht ist, darf hinterfragt werden. Die Anlieferung der Rohstoffe auf dem Seeweg wären ein Argument dafür.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Frage, inwiefern das Betonwerk langfristig an diesem Ort noch sinnvoll ist, ist Teil der Überlegungen. Mit den vielen Baustellen rund um den DBL kann ein nahegelegenes Betonwerk, welches zudem über einen Gleisanschluss und eine Schifffanlegestelle verfügt, aber durchaus noch für eine gewisse Zeit Sinn machen.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Parkplätze müssen zumindest erhalten bleiben, vorallem wenn P1 und P2 durch den Durchgangsbahnhof nicht mehr zur Verfügung stehen!</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Nur das P1 fällt mit dem Bau des DBL weg. Das P2 ist davon nicht tangiert.</p>
Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz IHZ 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Potenzial der freiwerdenden Flächen soll für die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen genutzt werden. An einer solch zentralen Lage ist dies ein grosser Vorteil und macht die Zentralschweiz attraktiver. So können auch die Pendleranzahl gefördert und somit der ÖV positiv beeinflusst werden.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist auch ein Anliegen des Kantons und der Stadt. Die zentrale Lage ist für Arbeitsplätze geeignet und trotzdem soll eine urbane Durchmischung erreicht werden.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Schaffung von Grünflächen in direkter Nachbarschaft von Hochschule und Uni dringend notwendig.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Sichere, hellere Werftbrücke/Promenade, da nachts der Weg von der Ufeschöttigen Bahnhof recht schummrig ist und unsicher wirkt. Habe zu viel Gewalt dort erlebt und bin bei weitem nicht der Einzige im meinem Bekanntenkreis.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Im Entwicklungskonzept zum linken Seeufer wurde dies aufgenommen.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Stadtraum Nord: -Versetzung Torbogen an seinen ursprünglichen Ort. Symbiose alt-neu mit dem neuen Bahnhof und mehr Eingangscharakter zum neuen Bahnhof. Dadurch würde auch mehr Raum geschaffen. -Die ganze verfügbare Raumfläche als gerade eifache elegante Buslinien führen (Charakter Durchgangsbahnhof) Schnelle Wege von BH zum Bus, keine Begegnungszonen sondern Effizienz muss her. Entspannungszonen hat man genug im Inseli oder Ufeschötti, Lido. -Autoverkehr stärken nicht nur immer Velo. Ich bin Musiker und habe auch für Veranstalter schon Konzerte veranstaltet. Es braucht schnelle Wege mit dem Auto für Transporte und Publikum. Man kann kein Klavier mit dem Velo transportieren. Abgesperrte und langsame Strassen kosten jedesmal viel Geld. Auch kann nicht älteres Publikum mit dem Velo zum Konzert kommen oder lange Strecken vom ÖV laufen zum KKL. Dieses Publikum braucht Auto oder Taxi und diese sind essenziell zum Überleben der Kulturszene im KKL. Bitte auch an dies denken. Herzlichen Dank.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das KKL soll auch in Zukunft mit dem MIV erreichbar sein (Grundsatz 2). Und auch Anlieferungen sollen weiterhin möglich sein. Ihre Idee bezüglich Kombination von alt und neu ist interessant und wird die Stadt bei der Neugestaltung des Bahnhofplatzes einfließen lassen. In welcher Form ist jedoch abhängig von diversen Rahmenbedingungen.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
IG Stadtentwicklung 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Stichworte: Verbindung zum See herstellen Gebiet mit wegfallenden Geleisen : Studie und Planung mit hoher Qualität einfordern Was braucht die Stadt an diesem Ort (Stadtinteressen vor SBB Immo-Interessen) Zwischennutzung zur Findung der Ortsidentität etablieren Eigenständiges Projekt für den ganzen Bereich vorsehen Quartier entsprechend anbinden: Grosszügige Zugänge und keine Schlupflöcher Nutzerbedürfnisse hoch gewichten (Zugänglichkeit, Sicherheit, Behaglichkeit...) Veloparkierung möglichst nahe an Zugänge Querung des Gleisareals für Velos zwingend Passarelle oberirdisch (Vorbild Basel)</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt unterstützt die Rückmeldungen grossmehrheitlich. Bei der Passarelle muss jedoch berücksichtigt werden, dass wir es zukünftig mit einem Tiefbahnhof zu tun haben und die Erschliessung der Gleise deshalb nicht mit Basel verglichen werden kann.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Wenn die Bürgenstrasse künftig die zentrale Verbindung zum Bahnhof und davon weg sein soll, ist doch mit massiv erhöhtem Verkehrsaufkommen in Richtung Tribschenquartier und schlussendlich über die Langensandbrücke zu rechnen. Das dürfte für das Familienquartier Tribschen auch Gefahren, Mehrverkehr etc mitsichbringen? Bus/Car/Privatverkehr wird doch fast mitten durchs Quartier geführt.</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies wird im weiteren Verlauf detailliert zu untersuchen sein. Es ist auch nicht im Interesse der Stadt, dass es zu einer Verlagerung des MIV und Carverkehrs in die Quartiere kommt.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Wohnungsbau erwünscht - aber bitte auch halbwegs erschwinglich</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist auch im Interesse der Stadt, dass ein lebendiges Quartier entsteht mit unterschiedlichen Nutzungen (Wohnen und Arbeiten) und für unterschiedliche Preissegmente.</p>
Quartierverein Tribschen-Langensand 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Zugang zum Bahnhof via Frohburgsteg beibehalten, aber zwingend sicherer und angenehmer gestalten!</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Der Frohburgsteg wird im Rahmen der Bauarbeiten der SBB zum Perron-Gebäude (Rösslimatt) attraktiviert und soll für mindestens die Bauphase bis 2040 erhalten bleiben. Langfristig wäre ein ebenerdiger Zugang über eine Verlängerung der Bürgenstrasse schön.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Bahnhofplatz West, Zentralstrasse, Hirschmattquartier Stadtraum West		
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung - Eine Verbindung für Velos von West nach Ost ist unbedingt umzusetzen, das wäre ein Meilenstein in der Verkehrsführung von Luzern. Erreichbarkeit Uni / KKL / Inseli / See</p> <p>Wenn die Unterführung nicht machbar ist, warum nicht eine Überführung nach Vorbild Kopenhagen "Bicycle Snake"? (siehe Anlage)</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt hat eine Machbarkeitsstudie ausgelöst, die genau diese Frage klären soll. Welche Variante oberirdisch oder unterirdisch ist sinnvoller.</p>
Hindernisfrei Bauen Luzern 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung - Gleisquerungen sind hindernisfrei zu gewährleisten.</p> <p>- Die Verbindungswege der drei Bahnhofplätze sind ohne Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen zu gewährleisten.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Abfahre mit Gleis 1+2!</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Quartierverein Littauer Bärg 6014 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Auf dieser Seite muss nichts gemacht werden.</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Bahnhofplatz West sehr Wünschenswert</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>(1) Industrie- und Handelskammer Zentral-schweiz IHZ 6004 Luzern</p> <p>(2) Privatperson</p>	<p>Antrag / Bemerkung (1) Anstatt nur eine Unterführung, soll eine Unterführung z.B. für Velos und eine Überführung für Personen (inkl. Geschäfte, usw.) geplant werden. So können die Ströme entflechtet werden und ein zusätzlicher Mehrwert wird geschaffen.</p> <p>(2) Breite, oberirdische Öffnung des Bahnhof(areal) zum Quartier ist sehr wichtig - nicht bloss eine Personenunterführung. Zufahrten für Velopendler durch Hirschmattquartier weit über den angedachten Perimeter planen.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt prüft aktuell in einer Machbarkeit die unterschiedlichen Varianten: oberirdisch, unterirdisch.</p>
<p>Privatperson</p>	<p>Antrag / Bemerkung Da ich im Tribschenquartier wohne laufe ich am Abend viel vom Bahnhof über die Zentralstrasse Richtung Langensandbrücke.</p> <p>Ich finde die Idee mit dem Bahnhofplatz West sehr, sehr, sehr erwünschenswert. Das Trottoir zwischen Gleisen und Veloabstellplätzen wirkt verloren und manachmal auch etwas düster. Es wäre toll, wenn es da mehr Leben geben würde durch einen Busbahnhof und durch Neubauten.</p> <p>Die Zentralstrasse vor allem für den ÖV zu nutzen finde ich eine super Idee. Wenn gewisse Gleise wegfallen könnte man da auch den Busbahnhof für die Tourismusbusse machen. Weil schliesslich das Tourismusbüro an der Zentralstrasse ist. So hätten die Touristen nicht weit zum Treffpunkt ihrer Führung durch unsere wunderbare Stadt Luzern.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
<p>Katholische Kirche Stadt Luzern Offene Jugendarbeit 6005 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Der Bereich "Kino-Capitol" an der Centralstrasse bis zum Bundesplatz ist heute eher ein Unort. Dieser ist attraktiver zu gestalten. Langsamverkehr: E-Biks (gelbe Nr.) sind nicht Teil des Langsamverkehrs. Sie sind als separate Kategorie zu führen.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Langsamverkehr ist tatsächlich nicht mehr der richtige Begriff, weshalb die Stadt nur noch von Fussgänger- und Veloverkehr spricht. Zusätzlich wird in Zukunft vermehrt noch zwischen "langsamen" und "schnellen" Velos zu unterscheiden sein, das ist richtig.</p>
<p>Quartierverein Tribschen-Langensand 6005 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Der Öffentliche verkehr sollte nicht von der Zentralstr. her kommen. Die Belastung des Bundesplatz ist jetzt schon gross. Es kann nicht sein das der Verkehr durch die Halbe Stadt geführt wird.</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Wie das Verkehrssystem tatsächlich aussehen wird, muss vertieft geprüft werden. Die Abhängigkeiten sind gross, das heisst, es müssen alle Verkehrsträger betrachtet werden. Der Kanton hat eine entsprechende gesamtverkehrliche Betrachtung gestartet. Diese ist zudem mit der Planung Bus 2040 des VVL zu koordinieren</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Die Planung so vorantreiben, dass auf die Gleise 1&2 verzichtet werden kann und Platz für einen Velohof und ein guter Zugang für Fussgänger geschaffen werden kann.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Quartierverein Tribtschen-Langensand 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Die Unterführung Süd unbedingt beibehalten inkl. Velokeller. Ausbau wie vorgeschlagen erwünscht.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Pro Velo Luzern 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Die vom Team "Güller Güller" vorgeschlagene zusätzliche Querung des Bahnhofareals nördlich vom Capitol zur Rösslimatt ist insbesondere für den Veloverkehr eine wichtige Sache und unbedingt zu realisieren. So soll von Süden von der Veloumfahrung des Bundesplatzes (den Geleisen entlang) direkt und fahrend zu erreichen sein. Unabhängig davon bleibt die PU Süd auch für Velofahrten von zentraler Bedeutung, insbesondere für velofahrende Kund*innen des öffentlichen Verkehrs, für die Uni (+Umgebung) sowie zur Erschliessung der Velostationen.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Ein Kurzhalteparkplatz zum Schnellen Abliefern von Personen per Auto wäre wünschenswert.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Inwiefern das möglich sein wird, werden vertiefende Studien zum Gesamtverkehrssystem zeigen müssen. Der Kanton startete dazu eine Gesamtverkehrsstudie.</p>
Quartierverein Hirschmatt-Neustadt 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Eine Entlastung oder Befreiung der Zentralstrasse von Durchgangsverkehr (exkl. Bus, Velo) befürworten wir deutlich.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Es gibt meiner Meinung nach zu wenig Parkanlagen in der Stadt (ja, der stadtnahe Wald, aber da geht man kaum während einer Mittagspause, eines Stadtrundganges oder Shoppen hin). Es wäre schön, wenn es mehr solche grünen Inseln gäbe (Schade um den kleinen provisorischen Park am Pilatusplatz!)</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung Gebäude (EG) offener und einladender gestalten</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Grundsätzlich wäre ein Bahnhofwest wünschenswert, jedoch scheint mir, dass der Autoverkehr in der Zentralstrasse zu sehr eingeschränkt wird. Es müsste weiterhin mit dem Auto möglich sein, zum Bundesplatz Richtung Kriens und ins Tribschen quartier und umgekehrt zum Hauptbahnhof zu gelangen.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist nun in der gesamtverkehrlichen Studie des Kantons vertieft zu prüfen.</p>
Quartierverein Hirschmatt-Neustadt 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Personenunterführungen können mit allem Geschick und planerischer Fantasie nie die Qualität von oberirdischen Verbindungen erreichen. Wir setzen uns für eine Personen-Überführung ein und regen einen Bahnhofplatz Süd über den Gleisen an, welcher attraktiven und grosszügigen Raum bietet unabhängig der Pläne der SBB bezüglich Rückbau Gleis 1 und 2.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Erschliessung der Gleisanlagen wird über eine Unterführung erfolgen müssen, da es sich um einen Tiefbahnhof handelt. Inwiefern die Quartier- und Veloverbindung oberirdisch geführt werden kann, wird eine Machbarkeitsstudie zeigen. Bei einer Überführung wird für die Rampen Raum benötigt, der ohne Gleis 1 und 2 im heutigen gebauten Raum äusserst knapp ist. Ein Bahnhofplatz Süd im Sinne einer Aussichtsplattform ist eine attraktive Idee, kann jedoch nicht die Funktion eines Bahnhofplatzes übernehmen (Drehscheibenfunktion).</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Planung bis Bundesplatz ausweiten / Bundesplatz muss integriert werden / Aufenthaltsqualität Bundesplatz erhöhen</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>(1) City Vereinigung Luzern 6003 Luzern</p> <p>(2) Industrie- und Handelskammer Zentral- schweiz IHZ 6004 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung (1) Platz von Gleis 1 und 2 soll effizient genutzt werden. Allenfalls macht eine Erweiterung des HSLU-Gebäudes an der Zentralstrasse Sinn.</p> <p>(2) Platz von Gleis 1 und 2 soll effizient genutzt werden. Allenfalls macht eine Erweiterung des HSLU-Gebäudes an der Zentralstrasse Sinn.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Gemäss Vorprojekt Stand 2013 werden die Gleise 1 und 2 nicht mehr benötigt. Im Rahmen der Testplanung zeigte sich jedoch, dass die SBB diese noch nicht freigeben kann, da die Angebotsplanung noch nicht steht. Aus städtebaulicher Sicht wäre der Platzgewinn im Westen sehr wichtig. Inwieweit eine Erweiterung des Gebäudes mit einem attraktiven Zugang zum Bahnhof kombiniert werden kann, ist in weiterführenden Planungen für diesen Stadtraum zu prüfen.</p>
<p>Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7</p>	<p>Antrag / Bemerkung Querung ausbauen und Velo (fahr-) tauglich machen</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
<p>Privatperson</p>	<p>Antrag / Bemerkung Rückbau der Centralstrasse koordiniert mit künftigem Bundesplatz denken. Spurabbau prüfen, mehr Freiräume, bessere Funktionalität Veloverkehr.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das ist richtig: Die zukünftige Funktion und Ausgestaltung muss gemeinsam mit dem Bundesplatz betrachtet werden.</p>
<p>Quartierverein Hirsch- matt-Neustadt 6003 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Sollten die Geleise 1 und 2 rückgebaut werden, so dürfte diese Fläche nicht mit Hochbauten bebaut werden, da die unbebaute Fläche wichtig ist für die Durchlüftung des Quartiers.</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
IG Stadtentwicklung 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Stichworte: Eigenständige Planung für den Umgang mit dem Strassenraum der Zentralstrasse vorsehen Öffnung der Bahnhoffassade wo möglich und so mit Quartier verbinden Grosszügige Zugänge und keine Schlupflöcher Fassaden der Neustadthäuser bilden den Reisenden ein wunderbares Empfangsbild Freigleis anbinden! Fussgänger und Veloverkehr nicht mischen (E-Bikes) Nutzerbedürfnisse hoch gewichten (Orientierung Zugänglichkeit, Sicherheit, Behaglichkeit...) Veloparkierung möglichst nahe an Zugänge Querung des Gleisareals für Velos zwingend Passarelle oberirdisch (Vorbild Basel) prüfen Zentralstrasse wenn möglich vom MIV befreien</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung Strasse als Veloachse ausbauen</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Tourismusbüro an den Bahnhof Ost pflanzen, weil da die Touristenbusse ankommen.</p> <p>Beim ehemaligen Tourismusbüro Kiss und Ride Parkplätze schaffen. Und Taxis in Zentralstrasse integrieren. Zwar kein ÖV aber auch Sonderstellung gegenüber MIV</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Velo- und Fussgängerweg zwischen Capitol Gebäude und Gleisen, damit der Bundesplatz entlastet wird und man schneller auf der Langensandbrücke ist. Unterquerung Langensandbrücke besteht bereits und mit der Entwicklung des Projekt Luegisland am Bundesplatz entsteht ein Durchgang zwischen Langensandbrücke und Neustadtstrasse</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Veloverbindung über den Bundesplatz hinaus zur Neustadtstrasse integral denken und möglichst bald realisieren!</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Kenntnisnahme Kenntnisnahme</p>
Quartierverein Tribtschen-Langensand 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Verbindung zwischen Hirschmatt- und Tribtschenquartier erwünscht. Die trennende Wirkung kann jedoch besser mit einer Überführung (statt Unterführung) reduziert werden. Bei der Verbindung nicht nur Fussgänger, sondern auch Velofahrer berücksichtigen.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Aktuell prüft die Stadt in einer Machbarkeitsstudie unterschiedliche Varianten: Unter- oder Überführung für die Quartier- und Veloverbindung.</p>
Grüne/Junge Grüne 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung Verkehrsberuhigung (autofrei) ist erwünscht.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Wenn möglich Öffnung des Raumes, Begrünung/Verbreiterung der Zentralstrasse, so dass ein schöner Durchgang gen Capitol/Schür zustande kommt, evt. mit Fläche für einen kleine PArk, eine Buvette oder ähnliches.</p> <p>Schlagworte Qualität erhalten</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
VCS Luzern 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Wir begrüßen die Idee, die Zentralstrasse vom Durchgangsverkehr zu entlasten und dem ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu reservieren. Wichtig erachten wir eine gute Verbindung zwischen Bahnhofplatz West und See-Seite, mit einer grosszügigen und attraktiven Unterführung (auch als Zugang zu den unteren Gleisen), aber auch mit einer attraktiven Überführung als Verbindung zwischen den Quartieren, um die Teilung der Stadt durch den Bahnhof und die Geleise zu verringern.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Stadt prüft aktuell mit einer Machbarkeitsstudie die unterschiedlichen Varianten für eine Quartier- und Veloerschliessung.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung ZB Abstellgleise so minimal wie möglich halten. Platz in der Stadt Luzern ist rar und muss möglichst für Ausbau Naturzonen gebraucht werden.</p> <p>Darum möglichst wenig ZB Abstellgleis, dafür neuer Rangierbahnhof ZB in Stans, Stansstad oder Sarnen planen</p> <p>SBB macht dies auch in Dierikon. Zwar geht da auch Kulturland verloren, aber es ist wie es ist.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Zentralstrasse von motorisierten Verkehr befreien.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Inwiefern das möglich sein wird, wird die Gesamtverkehrsstudie des Kantons zeigen.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Zum Bahnhofplatz West sollten nur jene am Bahnhof endenden Buslinien geführt werden, die über die Bundesstrasse / Moosstrasse bzw Langensandbrücke zu- führen, also Linien 4, 9, 10, 11, 21, 71. Ziel wäre es, dass über die Pilatusstrasse zum Bahnhofplatz nur noch Durchmesserlinien verkehren, also 1, 3, 6, 7, 8-19, 14, 20-24. Was aber mit Linien 2, 50, 51, 52, 61 ?</p> <p>Einen Zweck für einen Bahnhofplatz Ost für Buslinien sehe ich nicht, die Zu- und Wegfahrten wären nicht optimal zu realisieren und wohl nur von/nach Trib- schenstrasse denkbar.</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Besten Dank für Ihre Überlegungen. Die Frage des Buskonzepts wird nun vom VVL vertieft ge- prüft und dabei die gesamtverkehrliche Betrachtung durch den Kanton beigezogen.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Zur Unterführung Süd zusätzlich eine Passerelle Süd verwirklichen mit Zugän- gen zu den aktuellen Perrons. So können Pendlerströme auch bereits geleitet werden.</p> <p>Eventuell Passerelle Anbindung an Langensandbrücke</p> <p>Schlagworte Entwicklung erwünscht</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
--------------	---------------------------------	----------

Allgemeine Bemerkungen zur Befragung

Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>1. Ich finde die Vorschläge sehr schön und modern, autofrei, auffallend leer. 2. Das Privatauto lässt sich nicht mehr verbannen, es ist zu bequem und es ist "mein Rückzugsort". Ich fahre gern Auto. Eine Stadt ohne Zufahrtsmöglichkeit für Auto ist ein Killer für Geschäfte. Deshalb schlage ich vor: 3. Benützen wir die Chance und bauen einen Autotunnel parallel zum Bahntunnel ! Und zwar von der Zentralstrasse/Bundesplatz bis Löwenstrasse! Schweizerhofquai-Seebrücke-Pilatusstrasse nur noch Fussgänger/Velo/öV/Notfahrzeuge. Grenzlinien für Durchgangsverkehr: Bundesplatz-Obergrundstr.-Baselstr.-Kantonsspital-Zürichstrasse-Haldenstrasse, und eben Tunnel. Zufahrt ins Quartier (Altstadt, Neustadt) nur für Güterumschlag! 4. Bahnhof: Gleis 1-6 entfernen, werden nicht mehr benötigt. An dieser Stelle geschätzte 60 Car-PP (die Touristen werden wieder kommen). Einfahrt von Seite Bundesplatz. Die Touristen könnten mit öV oder mit einem Nostalgie-Touristen-Zug zu Schwanenplatz oder Löwenplatz gefahren werden, finanziert von den Uhren- und Schmuckgeschäften. 5. Bahnhof: Alle Gleise (und Car-PP) neu überdecken und auf ganzer Fläche Auto-PP, dem Rand entlang Velo-PP. Zugang von Seite Bundesplatz. Ausgeführt für P+R sowie Stadtbesucher.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern</p> <p>Besten Dank für Ihre Ausführungen. Einige Ideen davon betreffen das Gleisfeld und die Infrastruktur selber, weshalb diese nicht durch die Stadt beurteilt werden können. Ein zusätzlicher Tunnel würde einem weiteren Grossprojekt entsprechen. Da bereits der DBL sehr teuer sein wird und mit erheblichen Herausforderungen im Seebereich zu kämpfen hat, wird diese Idee nicht als realistisch eingeschätzt.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Auflösung/Änderung der grauenhaften Veloführung Löwenplatz-Schweizerhof. Problem: Die Velospur hört auf Höhe Löwenplatz plötzlich auf, beim Luzernerhof fährt man somit in einer engen Kurve zwischen Bus und Autos, die Spur beginnt wieder rechts und verleitet so zum überflüssigen und gefährlichen Spurwechsel, da sie plötzlich wieder mittig (Richtung KKL/Uni) auftaucht und man somit wieder die Spur wechseln muss. Diese Führung der Velos ist gefährlich und hält mich persönlich davon ab, vom Rontal her mit dem Velo zum Bahnhof zu fahren, eher lasse ich es am Löwenplatz stehen. Dabei bin ich weder alt noch unerfahren, habe aber schon erlebt, wie Töfflifahrer in der Kurve Luzernerhof mit einem Pedal am Boden hängen bleiben. Ich würde mir ein Führung ohne Spurwechsel wünschen, etwa durch die Seitengassen beim (Luzernerhof/Schweizerhof).</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern</p> <p>Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung des Radroutennetzes in der Stadt Luzern wird aktuell unabhängig vom DBL bearbeitet. Dieses ist aber auch in die gesamtverkehrlichen Betrachtung unter der Federführung des Kantons einzubeziehen.</p>
Quartierverein Tribtschen-Langensand 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Aus unserer Sicht muss der Bahnhofplatz nicht zur Flaniermeile und Touristenattraktion werden. Die Stadt bietet diverse andere Gelegenheiten und Plätze dazu. Der Bahnhof soll der Abfertigung des Passagierverkehrs dienen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz IHZ 6004 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Bahnhofplatz Nord als Aufenthaltsort: Die Verwendung eines solchen Platzes muss vor allem funktionsgetrieben sein. Es kann nicht sein, dass ein Bahnhofsbereich Ost und West entsteht, nur damit der Bereich Nord keine praktische Funktion mehr für den Bahnhof enthält. Ein so zentraler und wichtiger Platz wie der Bahnhofplatz Nord muss hauptsächlich seine Funktion als Mobilitätsdrehscheibe erfüllen und nicht zum Aufenthaltsort der Stadt werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
<p>Privatperson</p>	<p>Antrag / Bemerkung Begründung der Beantwortung zu den einzelnen Fragen: Zu Frage 1: Keiner Einbindung des MIV in den Grundsatz der wichtigsten Verkehrsdrehscheibe in der Stadt, mit internationalen Fernverkehrslinien, kann nicht zugestimmt werden. Eine sichere, zuverlässige Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel (auch dem MIV) muss gewährleistet sein. Zu Frage 2: Diese Formulierung ist zu einseitig. Bei einer solch wichtigen Verkehrsdrehscheibe soll auch der MIV den ihm gebührenden Platz einnehmen können (zur Erinnerung: Grundsatz der städtischen Mobilitätsstrategie: 37% ÖV; 36% MIV; 15% Fussgänger; 10% Velo und 2% Übrige): Zu Frage 3: Drei Bus-Hubs an relativ weit auseinanderliegenden Umsteigestationen ist nicht ÖV freundlich; zu lange Fusswege zwischen den einzelnen Busslinien. Zu Frage 4: Dem Grundsatz. Verkehrskonzentration, soweit möglich westlich und Aufenthaltsräume möglichst östlich angeordnet kann im Prinzip zugestimmt werden. Die Strassenkapazität der praktisch nur noch einseitigen Bahnhofzufahrt über Langensandbrücke, Tribtschen, Werkhofstrasse zum DBL, KKL, SGV, Bahnhofparkäuser dürfte nicht genügen, da zudem der Grossteil der zur Überbauung freiwerdenden Geleisefelder auch noch östlich angefahren werden muss (aus der ganzen Agglomeration, ja der ganzen Zentralschweiz). Zur Gewährleistung muss das Projekt «Südzubringer» aus dem Raume Allmend (Arsenal oder Sternmatt) neu aufgerollt werden. Zu Frage 5: Dem Grundsatz kann zugestimmt werden, jedoch ist die praktisch alleinige Anbindung über die Langensandbrücke und Geissmattstrasse nicht zielführend. Eine kapazitätsgerechte Süd-Strassenerschliessung für die Stadträume Süd und Ost ist zwingend (siehe auch Begründung zu Frage 4). Zu Frage 6: Dem Grundsatz kann zugestimmt werden, jedoch darf dabei die Strassenkapazität nicht noch mehr eingeschränkt werden. Ein absehbares «Nadelöhr Langensandbrücke» muss durch ergänzende Lösungen (siehe auch Begründungen zu 4 und 5) verhindert werden. Davon profitiert nicht zuletzt der ÖV. Zu Frage 7: Dem Grundsatz kann zugestimmt werden, jedoch nur wenn genügend Strassenkapazität für ÖV und MIV auch während der 10-jährigen Bauzeit zur Verfügung gestellt werden kann. Eine neue Zufahrt Süd, vor Baubeginn (durch einen Südzubringer) ist für eine funktionierende Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof schon während des Baues eine Notwendigkeit.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Bei der Planung und Umsetzung des Aussenraumes und des Tiefbahnhofes sind insbesondere folgende Aspekte zwingend zu berücksichtigen: 1. Es dürfen keine Giftstoffeinträge im Rahmen des Baues und des Betriebes in das Gewässer erfolgen. Die Entwässerung aller Plätze (Oberflächen und Bauten) darf nicht direkt ins Gewässer erfolgen. Eine Entwässerung wie beim KKL, indem Wasser direkt vom Kupferdach ins Gewässer erfolgt, ist zwingend zu unterlassen. 2. Der Zugang zum Gewässer für die Bevölkerung ist zu ermöglichen, es darf damit aber kein Badebetrieb ermöglicht werden. Insbesondere der Standort vor der Seebrücke ist bereits sehr stark durch die Nutzung des Menschen belastet und mit der Gestaltung darf kein Badebetrieb bzw. keine Möglichkeiten für badende Personen in diesem Bereich geschaffen werden. 3. Die harte Uferverbauung sind mit Lebensraumverbesserungen für die Wasserlebewesen (im Wasser, nicht auf dem Wasser) zu gestalten. Es müssen zwingend Aufwertungen für den Lebensraum der Fische und Kleinstlebewesen mit entsprechenden Rückzugsgebieten geschaffen werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Mitglied Arbeitsgruppe Verkehr LuzernWEST 6133 Hergiswil b.W.	<p>Antrag / Bemerkung Beim Bahnhof darf nicht auf die Perronkante beim Geleise 2 verzichtet werden. Dieses Einstiegsmöglichkeit braucht es weiterhin. Es dürfen nicht die Fehler gemacht werden wie in Stuttgart. Das Konzept des Teams Van de Wetering überzeugt mich.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Da das Angebotskonzept noch nicht vorliegt, ist zurzeit unklar, ob die Gleise 1 und 2 wegkommen oder nicht. Klar ist, dass das Angebot ausgebaut werden soll.</p>
Quartierverein Seeburg-Würzenbach-Büttenen 6006 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung 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.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Der Bushof Brüel wird losgelöst vom DBL in einer separaten Studie 2022 durch das Tiefbauamt erarbeitet und mit dem Entwicklungskonzept Würzenbach eng abgestimmt.</p>
Burkhalter Derungs AG 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Besten Dank für Ihre Arbeit. Ich finde die Vision super. Weniger Autos zugunsten dem Fuss- und Veloverkehr. Machen Sie weiter so.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Bitte, Finger weg vom Vorschlag von yellow z, die basieren ihr ganzes Modell auf der Spange Nord...und wenn das die Lösung sein soll kommt der dbf wohl in 100 Jahren nicht, das haben wir wohl deutlich genug gemacht ;-)</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Deshalb hat das Begleitgremium auch davon abgeraten.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Quartierverein Tribtschen-Langensand 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Das Tribtschen quartier muss kein Stadt teil werden. Wir sind der Meinung das es nicht drei Zufahrten benötigt für Bus und Taxis. Kultur und Tourismus Nutzung für den Autoverkehr sollte nicht bevorzugt werden. Für dies steht der ÖV zur Verfügung.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Quartierverein Seeburg-Würzenbach-Büttenen 6006 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Das Tribtschenquartier zu einem attraktiven Stadtteil entwickeln: In der aufgezeigten Testplanung wird dem Tribtschenquartier eine hohe Verkehrslast aufgebürdet. Es ist zu prüfen, ob das Tribtschenquartier diese Verkehrslast aufnehmen kann.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Quartierverein Seeburg-Würzenbach-Büttenen 6006 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Den Durchgangsbahnhof in ein leistungsfähiges Bahn- und Bus-System einbinden: Die dem Tiefbahnhof zugrunde gelegten Wachstumswahlen und deren Herleitung sind transparent und verständlich zu erläutern.</p> <p>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.</p> <p>Wir bitten, bezüglich des zu erreichenden Modalsplitts klare Zielvorgaben zu erarbeiten.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Der Kanton hat dazu eine Gesamtverkehrsstudie ausgelöst. Die Stadt begrüsst dies, denn der Verkehr muss regional betrachtet werden. Es gilt allerdings auch zu beachten, dass erst die Realisierung des DBL den Betrieb einer leistungsfähigen S-Bahn ermöglicht, welche wiederum die Voraussetzung für die dezentralen Mobilitäts-Hubs darstellt</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>Um die maximale Wirkung des Durchgangsbahnhofs zu erreichen und den Benutzern des MIV eine Alternative zu bieten, sind neben dem erwähnten Hub Brühl/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).</p> <p>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.</p> <p>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, Vicotria/Vancouver.</p>	.
Quartierverein Seeburg-Würzenbach-Büttenen 6006 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung 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.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
(1) City Vereinigung Luzern 6003 Luzern (2) Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz IHZ 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung (1) Der Bahnhof ist und bleibt die wichtigste Mobilitätsdrehscheibe und bringt viele Kunden in die Stadt Luzern. Büros, Wohnflächen, usw. an diesem Standort sind sehr begehrt. Damit die geschaffenen Kapazitäten vom neuen Bahnhof ideal genutzt werden können, soll möglichst viel vom jetzigen Gleisbereich überbaut werden. Dies führt zu einer für weniger Lärmemissionen für die Umgebung und zum Anderen zu einer effizienten Nutzung des Raumes. Alle diese Personen sind schlussendlich wieder potenzielle Kunden für die Detailhändler der Stadt Luzern.</p> <p>(2) Der Bahnhof ist und bleibt die wichtigste Mobilitätsdrehscheibe der Stadt Luzern. Büros, Wohnflächen, usw. an diesem Standort sind sehr begehrt. Damit die geschaffenen Kapazitäten vom neuen Bahnhof ideal genutzt werden können, soll möglichst viel vom jetzigen Gleisbereich überbaut werden. Dies führt zu einer für weniger Lärmemissionen für die Umgebung und zum Anderen zu einer effizienten Nutzung des Raumes.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Gleisflächen sind im Eigentum der SBB. Der Stadt liegen lediglich die Grundlagen Stand Vorprojekt 2013 vor. Welche Gleisflächen in der Innenstadt wirklich frei werden, wird sich erst mit Vorliegen des Angebotskonzepts zeigen. Städtebaulich konnte in der Testplanung bereits aufgezeigt werden, welche Flächen von besonderem Interesse für die Stadt wären.</p>
Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern 6006 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Der Verbesserung der Verbindungen der Quartiere über die Gleisanlagen messen wir eine hohe Bedeutung bei. Sie soll für Fussgänger und Radfahrer oberirdisch erfolgen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Die bestehenden Platzverhältnisse für den Bahnhofplatz West und Ost scheinen sehr minimal. Persönlich würde ich einen Bahnhofplatz Süd, zum Beispiel als echter Stadtraum über den Gleisen (Sicht auf Berge, bestehende Architektur etc.) bevorzugen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dieser Stadtplatz könnte für den Bahnhof keine Drehscheibenfunktion übernehmen. Die Realisierung einer riesigen Plattform / Platz über den Gleisarealen ist zudem technisch und finanziell sehr anspruchsvoll. Aktuell wird die Machbarkeit einer oberirdischen Überführung als Quartierverbindung im Vergleich zu den unterirdischen Varianten geklärt. Daraus lassen sich möglicherweise erste Rückschlüsse für eine flächige Ausdehnung machen.</p>
City Vereinigung Luzern 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Die CVL befürwortet alle Bemühungen, die zu einer attraktiven Stadt Luzern für die Kundinnen und Kunden beitragen. Die Detailhändler leben von den Frequenzen vor und um ihre Läden. Der einfache Hin- und Rückweg zum Zentrum ist also ganz entscheidend. So muss der Zugang jederzeit (auch während dem Bau) für alle Kunden gewährleistet werden. Unnötige Sperren oder Blockierungen müssen verhindert werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Die Erreichbarkeit des Bahnhofs für den MIV ist gemäss der Testplanung nur noch via Bundesplatz - Langensandbrücke - Tribschen - Inseli möglich. Diese Einschränkung halte ich für unverhältnismässig und nicht praktikabel. Der Parkierung kommt in der Testplanung zu wenig Gewicht zu. Bahnhofplatz Nord als Aufenthaltsraum: angesichts beschränkter Nutzflächen erachte ich es als unverhältnismässig, den ganzen Bahnhofplatz als Aufenthaltsraum zu konzipieren. Es scheint zweifelhaft, dass die Zentralstrasse vom Durchgangsverkehr vollständig entlastet werden kann.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Parkierung im Raum Bahnhof wird aktuell mit einer separaten Studie aufgearbeitet. Sowohl die Erschliessung des Bahnhofsareals auch die Führung der einzelnen Verkehrsarten werden in einer Gesamtverkehrsbetrachtung durch den Kanton überprüft.</p>
Hindernisfrei Bauen Luzern 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Die Fachstelle Hindernisfrei Bauen Luzern (HBLU) dankt für die Einladung zur Mitwirkung und steht gerne für zielführende Unterstützungen im Bereich der hindernisfreien Bauweise zur Verfügung.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Bucherer AG 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Die Frage Nr. 2/7 ist widersprüchlich. Wie soll eine Reduktion der MIV am Bahnhof mit der gleichzeitigen Sicherstellung der Erreichbarkeit mit dem MIV für die touristischen und kulturellen Angebote einher gehen? Dies ist ein Widerspruch. Die Sicherstellung der Erreichbarkeit und dies schliesst auch die Parkiermöglichkeit mit ein, ist klar im Fokus.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Parkierung im Raum Bahnhof wird aktuell in einer separaten Studie aufgearbeitet und das ganze Verkehrssystem in der Innenstadt im Rahmen einer Gesamtverkehrsbetrachtung durch den Kanton überprüft.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Gemeinde Horw 6048 Horw</p>	<p>Antrag / Bemerkung Die Gemeinde Horw bedankt sich für die Gelegenheit, die nachfolgende Stellungnahme abgeben zu dürfen.</p> <p>Aus der kommunalen Sicht der Stadt Luzern verstehen wir ihre Anliegen. Wir haben jedoch den Eindruck, dass die Masterpläne der Funktion des Bahnhofs Luzern als überregionale Mobilitätsdrehscheibe nicht genügend gerecht werden. Die 7 Grundsätze zeigen ein Zielbild auf, welches in seiner Stossrichtung nachvollziehbar ist, aber auch etwas idealisiert erscheint. Es ist heute schwer vorstellbar, dass das Verkehrssystem mit einer (im Extremfall) für den MIV gesperrten Seebrücke funktionieren würde, respektive, wie dann die Verkehrsflüsse organisiert würden. Ebenso stellt sich die Frage, wie die Mobilitätsdrehscheibe mit drei verschiedenen Bahnhofplätzen (Bus-Terminals) bezüglich Umsteigebeziehungen effizient und kundefreundlich funktionieren kann. Dies gilt es bei der weiteren planerischen Bearbeitung aufzuzeigen.</p> <p>Aus Sicht der Gemeinde Horw ist wichtig, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> • das Gesamt-Projekt Durchgangsbahnhof Luzern immer unter Würdigung der verkehrlichen Bedeutung des Bahnhofs Luzern als Mobilitätsdrehscheibe für die Agglomeration, respektive den Grossraum Luzern, geplant wird • die Erreichbarkeit für strassengebundenen öffentlichen Verkehr von und nach Horw gegenüber heute verbessert wird • die Umsteigebeziehungen, auch Bus/Bus, durch die Neugestaltung und Schaffung von drei Bahnhofplätzen (Dezentralisierung der Bus-Angebote) keine Verschlechterung gegenüber heute erfährt • den bereits heute gut ausgestatteten Veloachsen zum Bahnhof Luzern grosse Beachtung geschenkt wird (z. B. Weiterführung «Freigleis» bis zum Bahnhof) • die Zugänglichkeit für Taxis, die Anlieferung, aber auch den MIV zu den Bahnhofplätzen sichergestellt ist. 	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Sperrung der Seebrücke wurde auch vom Begleitgremium verworfen. Der Kanton hat eine Gesamtverkehrsstudie gestartet, mit welcher die Auswirkungen des Gesamtverkehrs unter Berücksichtigung des DBLs in der gesamten Region aufgezeigt wird. Die Anliegen der Gemeinde Horw sind in dieses Projekt des Kantons einzugeben. Die Stadt wird sich ebenfalls basierend auf den Erkenntnissen aus der Testplanung eingeben. Die Weiterführung des Freigleises zum Bahnhof ist auch ein Anliegen der Stadt Luzern.</p>
<p>City Vereinigung Luzern 6003 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Die Hauptachse über die Seebrücke muss weiterhin für alle Mobilitätsformen gut zugänglich sein (während und auch nach der Bauzeit). Nur so gelingt es die Kunden auch in die Stadt zu bringen und somit für alle Klientel eine attraktive Innenstadt zu behalten.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies ist auch im Interesse der Stadt und wird im Rahmen einer Gesamtverkehrsbetrachtung durch den Kanton überprüft.</p>
<p>Kultur- und Kongresszentrum Luzern KKL 6005 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Die mit dem DBL einhergehende, massive Steigerung des Personenaufkommens sollte sich in der Tourismusstrategie der Stadt Luzern spiegeln. Diese Personen werden nicht nur in Luzern wohnen oder arbeiten sondern sind zu einem guten Teil auch touristische Gäste unserer Stadt. Damit wird die Anzahl der Touristen, bzw. Tagestouristen in Luzern mit dem DBL einen Wachstumsschub erhalten.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies wird entsprechend stadtverwaltungsintern weitergeleitet und berücksichtigt.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>(1) Quartierverein Seeburg-Würzenbach-Büttenen 6006 Luzern</p> <p>(2) City Vereinigung Luzern 6003 Luzern</p> <p>(3) City Vereinigung Luzern 6003 Luzern</p> <p>(4) Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz IHZ 6004 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>(1) 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.</p> <p>(2/3/4) Die Verbindungen zwischen den Quartieren verbessern: Es soll eine Unterführung für die Velofahrer und eine Überführung für den Personenverkehr realisiert werden (vergleiche andere Schweizer Bahnhöfe Basel, Bern, usw.). So können auch die Verkehrsströme entflechtet werden und die Kapazität für den Zugang / Durchgang beim Bahnhof wird erhöht.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern</p> <p>Die Stadt wird in einer Machbarkeitsstudie unterschiedliche Varianten für die Quartier- und Veloverbindung prüfen (sowohl unterirdisch wie auch oberirdisch).</p>
<p>Privatperson</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Es braucht unbedingt einen 8. Grundsatz "Grün-/Freiraum":</p> <p>Grün- und Freiräume auf einem Teil des heutigen Gleisfeldes werten den DBH auf und sorgen für einen Ausgleich im dicht bebauten Stadtzentrum. Die hohe Aufenthaltsqualität wird von Reisenden gleichermaßen geschätzt wie von den Anwohnenden und Arbeitenden rund um den DBH. Gleichzeitig leistet der Grünraum einen wichtigen Beitrag zur Biodiversität und gegen den Klimawandel.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern</p> <p>Kenntnisnahme</p>
<p>OST Ostschweizer Fachhochschule 3415 Rüegsau- chachen</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Eventuell wären Anmerkungen zu den einzelnen Fragen hilfreich gewesen, für Personen die sich genau zu einem Grundsatz noch mehr äussern wollen, ohne den Schlussbericht zu lesen, sonst eine super Idee die Meinung grundsätzlich abzuholen</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern</p> <p>Kenntnisnahme</p>
<p>Verkehrsverbund Luzern (VVL) Geschäftsführer 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Frage 3: Der Nutzen, die Notwendigkeit und die Machbarkeit der neuen Busachse in der Zentralstrasse mit einer neuen Busstation Bahnhof West müssen in den Folgestudien noch nachgewiesen werden. Aus Sicht VVL sinnvoll und zweckmässig ist nach heutiger Einschätzung in jedem Fall eine neue Busachse im Rösslimattquartier, welche mit der bestehenden Busachse Pilatusplatz-Bahnhof-Schwanenplatz über den Bahnhofplatz Nord verbunden ist (Netzwerkung/-redundanz).</p> <p>Frage 4: Der erforderliche Haltekanten- und Flächenbedarf für die Busse auf dem Bahnhofplatz Nord und damit auch der Handlungsspielraum für die Gestaltung des Bahnhofplatzes Nord als Aufenthaltsort müssen in den Folgestudien noch untersucht werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Kanton Luzern Mobilitätskoordinator 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Frage 6 Diese Massnahmen dürfen aber die gesamtverkehrliche Erreichbarkeit nicht wesentlich beeinträchtigen.</p> <p>Frage 7 Der Umsetzungsplan muss auch auf die übergeordneten Planungen – z.B. auf die Gesamtverkehrsstudie des Kantons zur Überprüfung der DBL-Testplanung und die weiteren betroffenen Projekte – abgestimmt werden.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
<p>IG Stadtentwicklung 6003 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung Grundsatz 1: Den Durchgangsbahnhof in ein leistungsfähiges Bahn- und Bus-System einbinden Stärkung der regionalen Mobilitätsdrehscheiben und Einbindung des Bahnhofs ins System wird gewünscht, doch: Was bedeutet "leistungsfähig"?</p> <p>Grundsatz 2: Den Raum rund um den Bahnhof als multimodale Drehscheibe organisieren Zur Formulierung der Aufgabenstellung für die weitere Planung müsste eine Gewichtung der Modi der Verkehrsteilnehmenden gemacht werden. Die Erreichbarkeit und optimale Zugänglichkeit für Fussgänger*innen, für Velofahrende mit entsprechenden Abstellmöglichkeiten und für öV-Benutzer*innen müssen aus dem Auftrag des Klimaschutzes im Vordergrund stehen.</p> <p>Grundsatz 3: Zwei zusätzliche Bahnhofsplätze realisieren Das Wort Platz ist zu überdenken. Auf der gesamten Westseite ist ein länglicher Raum mit unterschiedlichen Zugängen zum Bahnhof und einer besonderen Akzentuierung der Auftakte der Velounterführung und der Fussgängerüberführung vorzusehen und in einer Gesamtplanung für die Westseite abzustimmen.</p> <p>Grundsatz 4: Den Bahnhofplatz Nord auch als Aufenthaltsort gestalten Ort mit Aufenthaltsqualitäten, ohne Konsumzwang</p> <p>Grundsatz 5: Das Tribtschenquartier zu einem attraktiven Stadtteil entwickeln Alle umliegenden Quartiere (nicht nur Tribtschen) sollen entwickelt werden bzw. die Bahnhofplanung auf die Quartiere abgestimmt werden. Eine Abstimmung mit dem Projekt/der Planung Linkes Seeufer muss zwingend erfolgen. Gesamtplanung für die Ostseite mit der Stadt im Lead. Klare Rahmenbedingungen an die Entwicklung des freiwerdenden Gebietes formulieren, partizipativen Prozess einfordern.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern 1) Leistungsfähig bedeutet, dass es möglichst viel Mobilität aufnehmen kann. Das wiederum bedingt, dass die Verbindungen sehr attraktiv sind (Taktichte, Dauer, Verlässlichkeit). 2) Mit der Verdopplung der Personenströme werden flächen- und energieeffiziente Verkehrsmittel im Vordergrund stehen müssen. 3) Das Wort "Platz" ist so zu verstehen, dass dort Knotenpunkte entstehen sollen, die unterschiedliche Funktionen zusammenführen. Aufgrund der räumlichen Verhältnisse würde es im Westen eher einen länglichen öffentlichen Raum geben. 4) nehmen wir zur Kenntnis. 5) Hauptsächlich im Osten besteht grösseres Potenzial zur Weiterentwicklung. Im Westen ist die Stadt mehrheitlich gebaut. Die Abstimmung mit der Entwicklung am linken Seeufer erfolgt. Da für die Entwicklung zumeist Umzonungen erforderlich sind, hat die Stadt einen aktiven und bestimmenden Part. 6) Das Projekt Basel eignet sich nicht als Vergleichsbeispiel, da es sich dort nicht um einen Tiefbahnhof handelt. Es wird jedoch nun in einer Machbarkeitsstudie geprüft, welche Vor- und Nachteile Über- oder Unterführungen für die Quartier- und Veloverbindung hätten. 7) Es bestehen grössere Abhängigkeiten mit den Partnern und die Stadt kann nicht alleine agieren. Beispielsweise handelt es sich bei der Zentralstrasse um eine Kantonsstrasse. Das Ziel ist nach wie vor, wenn immer möglich auf Provisorien zu verzichten und Lösungen zu erwirken, die aufwärtskompatibel sind. Die Planung der Baustelle liegt in der Kompetenz der SBB. Wir werden uns im Rahmen der Möglichkeiten für die verschiedenen Nutzerbedürfnisse einsetzen.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>Grundsatz 6: Die Verbindungen zwischen den Quartieren verbessern Veloverbindung/Unterführung zwingend. Überführung für Fussgänger nach dem Vorbild in Basel andenken. Die Wegenetze für Fussläufige und auch für den Langsamverkehr stärken.</p> <p>Grundsatz 7: Bereits heute mit der Umsetzung starten Stadtverträglichkeit während allen Bauphasen! Es muss schnellstmöglich eine mittel- und langfristige öV-Planung (Durchmesserlinien/Linien mit Endhalt am Bahnhof) abgeschlossen werden. Baustelleninstallationen hinterfragen und vermehrt öffentlich diskutieren. Provisorien nicht zu Lasten Langsamverkehr positionieren. Gelder bereitstellen und Ideenwettbewerb zu den Planungen und Gestaltung der Provisorien. Passarelle und andere Provisorien (tlw. 15 Jahre!) müssen zwingend für alle NutzerInnen konzipiert werden (schwellenlos/Lift, keine Angsträume, etc.). Sofort starten mit den flankierenden Massnahmen zur Beruhigung der Zentralstrasse und des Bahnhofplatzes Nord sowie der Anbindung des Freigleises.</p>	
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Grundsatz: Autoverkehr auslagern zugunsten des ÖV und unmotorisierten Verkehrsmittel</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Auch für die Stadt stehen flächen- und energieeffiziente Verkehrsmittel und eine entsprechende konsequente Verlagerung des Modalsplit zugunsten dieser Verkehrsart im Fokus.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung guten tag die neue oberirdische organisation ist überfällig (2 neue bahnhofplätze) der durchgangsbahnhof sollte jedoch nicht gebaut werden, weil damit grosse zusätzliche frequenzen provoziert werden und, auch sehr wichtig, die baulichen eingriffe unverhältnismässig sind (-bruchquartier/heimbach - seeunterquerung im tagbau (!!)) - 30x30m baugrube oder noch grösser beim musikpavillon (rechtes ufer) und alles über mehrere jahre O.K. besten dank + grüsse (seit 61 jahren wohnhaft in LUZERN)</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Ich bin für einen schönen Bahnhofplatz Nord, aber weiterhin sollten gute Möglichkeiten gegeben werden den Bahnhof mit dem Auto zu erreichen um jemanden direkt davor rauslassen zu können oder abzuholen. Weit laufen wäre hier lästig</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Ich finde diese Planung etwas blauäugig, denn das Ziel den Autoverkehr zu reduzieren ist nicht realistisch. Berechnen Sie doch zuerst die erforderlichen Flächen für Fussgänger, Auto, Velo, Zug, Bus etc. , dann sehen Sie ob die (geplante) zur Verfügung stehende Fläche genügen wird. Wenn nicht, braucht es eine Redimensionierung des Projekts, eine Seeaufschüttung oder verschiedene Levels für den Verkehr evt. einen Tunnel für den Autoverkehr. PS Im Moment ist schon für die Fussgänger zur Verfügung stehende Fläche am Inselquai zu klein.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Tatsächlich reicht die zur Verfügung stehende Fläche rund um den Bahnhof für die erwartete Mobilität nicht aus. Deshalb gilt es flächeneffiziente Verkehrsformen zu priorisieren. Wie die Mobilität im zur Verfügung stehenden Raum bewältigt werden kann, ist auch Bestandteil einer Gesamtverkehrsbetrachtung, welche durch den Kanton ausgelöst wurde.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Im Zuge dieses riesen Projektes sollte mMn mutige Lösungen für den nachhaltigen, platzsparenden und effizienten (sogenannten) Langsamverkehr umgesetzt werden (bspw. autofreie Innenstadt). Die Auswirkungen des individuellen motorisierten Verkehrs werden immer belastender (s. auch LUSTAT Bevölkerungsbefragung 2019: Verkehr als grösstes Problem). Einiges liesse sich schon jetzt angehen (Bsp. 30 km/h Limit).</p> <p>Ich frage mich, wie gut das ÖV-System heute tatsächlich ausgelastet ist. Und wieviele BewohnerInnen gerne mit dem Velo unterwegs wären, wenn es sicherer wäre. Die Mobilitätsstrategie 2035 sieht nur 15 % Fuss- und 10 % Veloverkehr vor. Sehr bescheidene Ziele angesichts der zahlreichen Herausforderungen (Klima, Dichte, Lebensqualität). Ist der nötige politische Willen vorhanden, um zukunftsweisende Entscheide zu treffen?</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Es ist richtig, dass die Fuss-, Velo- und ÖV-Infrastruktur möglichst attraktiv sein müssen, damit eine Veränderung erreicht werden kann. Da jedoch beispielsweise die Zentralstrasse oder die Seebrücke Kantonsstrassen sind, kann hier die Stadt nicht alleine entscheiden. Zur Überprüfung der Verkehrsinfrastruktur hat der Kanton eine Gesamtverkehrsbetrachtung gestartet.</p>
Region Luzern West 6110 Wolhusen LU	<p>Antrag / Bemerkung In der Beilage die Stellungnahme der REGION LUZERN WEST zur Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040»</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Besten Dank für die ausführliche Stellungnahme. Viele Ihrer Fragen betreffen die SBB, welche das Infrastrukturprojekt federführend plant und das Vorprojekt bis Ende 2022 aktualisiert. Die Testplanung selber stützt sich auf den Stand des Vorprojekts 2013. Darin ist festgehalten, welche Gleisflächen voraussichtlich frei würden (u.a. Osten, Gleis 1 und 2). Zwischenzeitlich wurde jedoch bekannt, dass die Abstellanlagen der zb weiterhin in der Innenstadt verbleiben sollen. Dies ist ebenfalls in die Testplanung eingeflossen. Auch für die Stadt steht die Leistungsfähigkeit des DBL im Vordergrund. Jedoch konnte die Testplanung bereits aufzeigen, welche Gleisflächen städtebaulich besonders wertvoll wären, vorausgesetzt, sie werden freigespielt. Dies kann jedoch erst nach Vorliegen des Angebotskonzepts beurteilt werden, welches heute noch nicht bekannt ist. Zum Zeitpunkt der Testplanung: Die SBB ist darauf angewiesen, dass die Stadt bereits bis Ende 2022 möglichst klare Anforderungen an das Vorprojekt eingeben kann (u.a. PU-Süd oder Bahnhofplatz Nord). Auch ist es wichtig, dass der Bahnhofplatz für die Bauzeit, die möglicherweise bereits 2030 beginnt, möglichst freigespielt werden kann. Die Stadt ist sich bewusst, dass gerade das Verkehrssystem regional zu betrachten ist, weshalb sie es begrüsst, dass der Kanton nun eine Gesamtverkehrsstudie gestartet hat. Die VVL wird im gleichen Zeitraum das Bus- und Bahnkonzept 2040 erarbeiten. Auch die Stadt würde einen Doppelspurausbau begrüssen.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Mit der kontinuierlichen Verdrängung des Strassenverkehrs wird die Stadt noch weniger attraktiv für die übrigen Bewohner des Kantons. Wenn keine Strassen und Parkplätze mehr zur Verfügung stehen bzw. diese unerschwinglich werden, wird der Besuch der Kulturtempel und der immer weniger vielfältigen Angebote der Altstadt die Besucher vergraulen. Die Strassen- Mobilität wird als schlecht angenommen, obwohl diese sehr viel bringt. (z. B. Parkplatzgebühren) Merke: auch neue Technologien wie Elektroautos brauchen Parkplätze und Strassen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das ist richtig, auch die E-Mobilität benötigt entsprechende Flächen. Die Flächen sind jedoch begrenzt und es muss sichergestellt werden, dass die Stadt trotz steigenden Mobilitätsbedürfnissen erreichbar bleibt. Deshalb kommt dem DBL und der Möglichkeit des Ausbaus des S-Bahnsystems eine so grosse Bedeutung für den ganzen Kanton und die Region zu. Die flächeneffizienten Verkehrsmittel müssen gefördert werden, damit diejenigen, welche mit dem Auto in die Stadt kommen müssen, dies auch in Zukunft noch können.</p>
Quartierverein Tribtschen-Langensand 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Punkt "Verbindung zwischen den Quartieren verbessern": Zwingend mit Veloweg (und nicht nur Fussgängerpassage)</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Schön so eine Befragung. Aber wo bleibt die primäre Grundsatzfrage "Braucht es diesen Kehrtunnel für Luzern?" Der sogenannte Durchgangsbahnhof treibt ja nur weitere Personen zu einem Pendlerdasein, was erfahrungsgemäss zu höheren Lebenskosten und Verdrängungen aus den urbanen Zentren führt.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Touring Club Schweiz, Sektion Waldstätte 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Im Anhang finden Sie zu jeder der insgesamt sieben Fragen unsere ergänzende Antwort.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Besten Dank für die ausführliche Rückmeldung. Die Stadt begrüsst, dass für den TCS sowohl der Bypass wie auch der DBL Schlüsselprojekte darstellen, um die Erreichbarkeit langfristig zu sichern. Für das Gesamtverkehrssystem liegt der Lead beim Kanton Luzern. Deshalb hat dieser auch eine Gesamtverkehrsstudie ausgelöst. Die Stadt hat zudem eine Parkierungsstudie ausgelöst. Das konkrete Buskonzept wird durch den VVL erarbeitet. Diese Studien werden zeigen, ob die Empfehlung des Begleitgremiums der Testplanung weiterverfolgt werden sollen oder nicht.</p>
Quartierverein Luegisland 6000 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Sehr geehrte Damen und Herren Anbei die Stellungnahme des Quartierverein Luegisland. Mit den besten Grüssen</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Besten Dank für die ausführliche Stellungnahme. Das ist richtig, das Potenzial für einen Bahnhofplatz West ergibt sich nur, wenn die Gleise 1 und 2 nicht mehr benötigt werden. Dies kann jedoch erst mit Vorliegen des Angebotskonzepts beurteilt werden. Die Ausführungen zur PU-Süd sind richtig: Die Stadt muss die Finanzierung einer allfälligen Erweiterung als Quartier- und Veloverbindung übernehmen. Aus diesem Grund hat die Stadt eine Machbarkeitsstudie ausgelöst zur Prüfung unterschiedlicher Lösungen (ober- und unterirdisch, verschiedene Ausstattungen). Eine Plattform Süd ist interessant, aber sie kann die Funktionen, welche ein Bahnhofplatz West übernehmen würde, nicht kompensieren. Ebenso wäre sie technisch und finanziell sehr aufwändig. Da diese losgelöst vom Infrastrukturprojekt wäre, müsste sie vermutlich auch mehrheitlich alleine durch die Stadt finanziert werden. Die Themen Stadtklima und Biodiversität sind in den folgenden Planungsschritten vertieft zu berücksichtigen, das ist korrekt. Auch für die Stadt ist es wichtig, dass eine Anpassung des Verkehrssystems nicht negative Auswirkungen auf die Quartiere zur Folge hat. Da das Verkehrssystem jedoch regional betrachtet werden muss, begrüsst die Stadt, dass nun der Kanton eine Gesamtverkehrsstudie zu diesen Fragen auslöst. Alle Stellungnahmen und Workshopresultate werden mit dem Mitwirkungsprozess öffentlich. Aktuell gibt es kein ständiges und übergeordnetes Begleitgremium. Die Stadt setzt sich im Rahmen der Möglichkeiten dafür ein, dass bei allen Teilprojekten, auch bei jenem, die im Lead der Partner bearbeitet werden, die relevanten Stakeholder wie z.B. die Quartiervereine einbezogen werden.</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Mich haben die Grundsätze der Testplanung Durchgangsbahnhof sehr angesprochen. Wir müssen zukunftsgerichtete Mobilität neu denken. Die Stadt sollte zukünftig auf die Bedürfnisse der Menschen ausgerichtet sein, was heute keinesfalls erfüllt ist (Lärm durch MIV, Sicherheit, Luftbelastung). Durch gut gestaltete Aufenthaltsräume, wie vorgesehen, der Reduktion des MIV und der Entzerrung der Bushaltestellen auf verschiedene Seiten des Bahnhofs ist ein Nebeneinander von Fussgängern, Velofahrern und ÖV gut möglich.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Sehr geehrte Damen und Herren Wir alle verfolgen dasselbe Ziel mit derselben Idee. Ich frage mich nur: Bleibt die Stadt Luzern auf dem Abstellgeleise stehen?? Für mich gibt es nur eine Lösung: Für die Bahn, Auto, Bus, Velo und Fussgänger!! Das geplante Projekt ist sehr teuer und wird erst in 20 Jahren realisiert. Mit der Pandemie wird die Finanzierung der Tunnelvariante sehr schwierig. Vermutlich wird das Projekt verzögert und die Realisierung schwieriger. Dabei besteht die Gefahr: Bleibt die Stadt Luzern auf dem Abstellgeleise stehen?? Bei jedem Geschäft gibt es immer einen Plan B. Eine Lösung für alle? Ja, zum Durchgangsbahnhof über eine neue Seebrücke. Kostengünstig, schnell realisierbar für eine verkehrsfreie Stadt Luzern. Danke für das Lesen. Das ist gelebte Demokratie.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Besten Dank für Ihre skizzierte Idee. Die Frage des Infrastrukturprojekts wurde Seitens Kanton und SBB in unterschiedlichen Varianten geprüft. Der DBL ist die Bestvariante, welche nun vom eidgenössischen Parlament für die Planungsphase freigegeben wurde. Alternative Ansätze werden zurzeit nicht mehr geprüft. Die Federführung dazu würde auch nicht bei der Stadt liegen. Die Stadt ist überzeugt, dass es den DBL auch nach Corona noch in dieser Form braucht.</p>
(1) City Vereinigung Luzern 6003 Luzern (2) Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz IHZ 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung (1) Tribschenquartier: Die Aufwertung dieses Bereiches ist zu befürworten. Werden jedoch zu viele neue Aufgaben dem Bahnhofsbereich Ost zugetragen, ist dies negativ für das Quartier. So entstehen enorme zusätzliche Zu- und Wegfahrten. Das Quartier hat zudem das Problem, dass dieses über zwei Flaschenhälse verfügt: Bahnhofplatz Nord und die Werkhofstrasse respektive die Langensandbrücke. (2) Tribschenquartier: Die Aufwertung dieses Bereiches ist zu befürworten. Werden jedoch zu viele neue Aufgaben dem Bahnhofsbereich Ost zugetragen, ist dies negativ für das Quartier. So entstehen enorme zusätzliche Zu- und Wegfahrten. Das Quartier hat zudem das Problem, dass dieses über zwei Flaschenhälse verfügt: Bahnhofplatz Nord und die Werkhofstrasse respektive die Langensandbrücke.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
Architekturbüro Gunnar Jauch ETH/SIA/SWB 8055 Zürich	<p>Antrag / Bemerkung Wenn man einen Durchgangsbahnhof plant, müsste das Kriterium der Einbindung in ein (bestehendes) Bshn- und Bus-System doch eine SELBTVERSTÄNDLICHKEIT sein!</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Da haben sie recht. Dem Begleitgremium war es jedoch wichtig zu betonen, dass hierzu gesamtverkehrliche Überlegungen noch zu vertiefen sind. Denn diese haben Auswirkungen auf den Stadtraum (Bus- und Bahnkonzept 2040).</p>
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Wie es in Luzern fast die Regel ist, scheinen die Quartiere auf dem rechten Ufer, Meggen und teilweise auch Adligenswil für die Planer nicht zu existieren. Jetzt soll auch noch die Verbindung zum Tribschenquartier, zu den Naherholungsgebieten Sonnenberg / Pilatus, die Verbindung zur Nord- Süd- Achse des Strassenverkehrs noch einmal wesentlich verschlechtert werden. Sind wir hier draussen wirklich nur Bürger zweiter Klasse?</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das ist selbstverständlich nicht so. Die Testplanung hat lediglich aufgezeigt, dass eine Kappung des Bahnhofplatzes Nord für den MIV Chancen für die Entwicklung des Bahnhofsumfeldes bietet. Die Erreichbarkeit dieser Naherholungsgebiete vom rechten Seeufer ist weiterhin gewährleistet. Vielmehr soll auch das S-Bahn- und Bussystem ausgebaut werden, so dass das Tribschenquartier auch mit dem Bus erreichbar ist. Ob und in welcher Ausprägung die Vorschläge der Testplanung umgesetzt werden können, wird die weitere Planung zeigen. Dazu gehören auch die Überprüfung des Bussystems durch den VVL und eine Gesamtverkehrsbetrachtung durch den Kanton Luzern, welche die Stadt sehr begrüsst.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Privatperson	<p>Antrag / Bemerkung Wo wird in Zukunft eigentlich der Verkehr langlaufen? Verschwindet dieser wie von Geisterhand? Müssen sich die umliegenden Gemeinden auf mehr Verkehr einstellen? Man kann sich ja alles wünschen, aber wahrscheinlich wird so ein Chaos erzeugt, da die Auswirkungen der Bahnplanungen auf andere Gebiete in der Analyse keinen Platz finden.</p> <p>Ist die Planung überhaupt eine Antwort auf den Tiefbahnhof oder ginge das nicht alles auch ohne ihn. Ist das eigentliche Problem nicht auch ein ganz anderes? Zu viel Verkehr auf der Seebrücke und den zuführenden Strassen. Durchgangsverkehr mitten in der Stadt, geschuldet der Topographie? Spange Nord etc., die auf die Reduzierung des innerstädtischen Verkehrs abzielten, wurden abgelehnt. Wenn das Ziel lautet, keinen / sehr wenig Verkehr mehr in der Innenstadt zu haben (wäre ja gut), dann würde eine Planung gut tun, wie das eigentlich erreicht werden kann.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Gemäss aktuellen Prognosen ist mit einer Verdoppelung der Personenströme rund um den Bahnhof zu rechnen mit dem Durchgangsbahnhof. Zudem bedeutet die Bauphase, dass der Bahnhofplatz Nord teilweise eine Installationsfläche ist. Diese beiden Tatsachen führen dazu, dass das Verkehrssystem angepasst werden muss, wie die Testplanung zeigt. Die Verlegung der Bushaltestellen während der Bauphase hat automatisch Auswirkungen auf den Autoverkehr usw. Deshalb startet der Kanton nun eine Gesamtverkehrsstudie, in der auch die regionalen Abhängigkeiten des Verkehrssystems detailliert untersucht werden müssen. Das Ziel ist nicht, keinen bzw. weniger Verkehr in der Innenstadt zu haben, sondern den Anteil an den unterschiedlichen Verkehrsträgern Richtung flächen- und energieeffiziente Verkehrsmittel zu verschieben, damit die Innenstadt auch zukünftig erreichbar bleibt.</p>
Quartierverein Hirschmatt-Neustadt 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Zu: Den Durchgangsbahnhof in ein leistungsfähiges Bahn- und Bus-System einbinden</p> <p>Brauchen wir grundsätzlich eine stetige Steigerung der Mobilität? Wäre eine bessere zeitliche Verteilung der Mobilitätsbedürfnisse nicht ein intelligenterer und zukunftsfähiger Ansatz? Welche Auswirkungen und Chancen bezüglich Mobilität ergeben sich nach der Corona Pandemie?</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Das sind wichtige Fragen, deren Beantwortung jedoch nicht in der Kompetenz der Stadt liegt. Für die Stadt ist wichtig, dass mit dem DBL eine Infrastruktur erstellt wird, die auch langfristig eine gute Erreichbarkeit der Stadt mit einem äusserst flächen- und energieeffizienten Verkehrsmittel sichergestellt wird.</p>
Quartierverein Hirschmatt-Neustadt 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Zu: Den Raum rund um den Bahnhof als multimodale Drehscheibe organisieren</p> <p>Zur Aussage: Ziel ist aber auch, dass der Bahnhof, die Kultur- und Tourismusnutzungen für den Autoverkehr weiterhin jederzeit erreichbar bleiben und der Anlieferungsverkehr möglich ist.</p> <p>Das soll kein Ziel sein. Wir müssen uns davon verabschieden, dass Autofahrende jedes Ziel uneingeschränkt in der Stadt Luzern erreichen sollen. Die Stadt Luzern ist für alle gut erreichbar, aber nicht für alle Verkehrsmittel! Da braucht es einen Wechsel in der Kommunikation und den Ansprüchen.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Für das KKL als wichtige Tourismus- und Kulturinstitution aber auch für die Ver- und Entsorgung der ganzen Innenstadt ist es auch langfristig wichtig, dass sie mit dem Auto erreichbar ist. Wie konkret das erfolgen soll, muss noch detailliert geprüft werden. Unter der Leitung des Kantons ist eine gesamtverkehrliche Betrachtung gestartet worden.</p>
Quartierverein Hirschmatt-Neustadt 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Zu: Die Verbindungen zwischen den Quartieren verbessern</p> <p>Wir setzen uns ein für eine Überführung und einen Bahnhofplatz Süd über den Geleisen. Eine Unterführung kann bei allen Bemühungen nie so attraktiv umgesetzt werden wie eine Überführung. Zudem wird mit dem Bahnhofplatz Süd über den Geleisen ein für die Bevölkerung interessanter Ort mit neuen Ausblicken geschaffen. Ein Platz über den Geleisen als grosszügige Verbindung zwischen den Quartieren Hirschmatt und Tribtschen. Wir erachten dies als echte Bereicherung.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie werden nun unterschiedliche Varianten geprüft. Die Gleiserschliessung durch die SBB wird mit einer Unterführung erfolgen, da mit dem DBL ein Tiefbahnhof zu erschliessen ist.</p>

Teilnehmende	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Quartierverein Hirschmatt-Neustadt 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Zu: Zwei zusätzliche Bahnhofsplätze realisieren</p> <p>Es sollen nicht zwei neue Bahnhofsplätze entstehen sondern zwei neue Zugänge zum Bahnhof. Wir können uns jedoch zwei Bahnhofsplätze vorstellen: Einen Bahnhofplatz Nord und einen Bahnhofplatz Süd über den Geleisen als offene und attraktive Verbindung zwischen dem Hirschmatt-Neustadt Quartier und dem Tribtschen Quartier.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Die Bahnhofsplätze sind insbesondere als attraktive Zugänge zum Bahnhof zu verstehen. Ein Bahnhofplatz West im Sinne eines Platzes könnte nur bei einem Wegfall der Gleise 1 und 2 entstehen. Ein Bahnhofplatz Süd könnte der Mobilitätsdrehscheibenfunktion nicht gerecht werden, wie dies für die Bahnhofsplätze Ost und West vom Begleitgremium empfohlen wird, daher wurde er nicht weiterverfolgt. Zudem wäre eine Plattform erforderlich, welche technisch und finanziell sehr aufwändig wäre und keinen direkten Zusammenhang zum Verkehrsinfrastrukturprojekt hat.</p>
IG Stadtentwicklung 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung ZUM VERFAHREN Mit den Massnahmen und Projekten jetzt beginnen, und die Ideen vielfältig und visionär ausarbeiten. Querschnittprojekte zwischen logistischem Vorprojekt und flankierenden städtischem Raum starten-möglichst schnell! Umsetzung Verkehrsentflechtung jetzt beginnen Gendertgutachten für Projekt SBB einfordern und bei stadteigenen einplanen (Alle NutzerInnengruppen müssen berücksichtigt werden und Orientierung, Zugänglichkeit, Sicherheit, Behaglichkeit...für alle angestrebt werden) Jury / Begleitgremien weiterhin mit Freiraum- und SozialraumexpertInnen ergänzen Jury / Begleitgremien zwingend geschlechterdurchmischt Durchgehender Partizipationsprozess aufzeigen (nicht nur punktuell durchführen) Umgang mit Input aus der Bevölkerung darlegen Quartierkräfte mit Spurguppe mobilisieren (zeitlich und inhaltlich komplexes Thema/ Projekt/Verfahren braucht differenzierteres Abholen der Bedürfnisse) Schnittstelle zu Projekt Linkes Seeufer aufzeigen</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Wir nehmen Ihre Ausführungen zur Kenntnis. Im Rahmen der Möglichkeiten wird sich die Stadt dafür einsetzen. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass viele wesentliche Teilprojekte und die entsprechend dazu erforderlichen Prozesse nicht unter Federführung der Stadt erfolgen: Vorprojekt DBL durch SBB, Bus- und Bahnkonzept 2040 durch VVL, Gesamtverkehrsstudie durch den Kanton usw. Das Entwicklungskonzept linkes Seeufer berücksichtigt die aktuellen Erkenntnisse aus dem DBL-Projekt. Selbstverständlich muss auch dieses aufwärtskompatibel weiterbearbeitet werden. Die Stadt wird sich bei Gremiumsbesetzungen im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür einsetzen, dass die Themen Freiraum- und Sozialraum vertreten sind, ebenso die Geschlechterdurchmischung. Die ganze Mitwirkungsphase wird in einem Mitwirkungsbericht aufgearbeitet und transparent dargelegt.</p>
Quartierverein Seeburg-Würzenbach-Büttenen 6006 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung Zwei zusätzliche Bahnhofsplätze realisieren: Die Öffnung des Bahnhofs auf die zusätzlichen Bahnhofsplätze Ost und West verteilt insbesondere die Personenströme in die angeschlossenen Quartiere und ermöglicht eine Entlastung des Bahnhofs Nord, was begrüssenswert ist.</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Kenntnisnahme</p>
(1) Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz IHZ 6004 Luzern (2) City Vereinigung Luzern 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung (1/2) Zwei zusätzliche Bahnhofsplätze realisieren: Ostbahnhof macht nur wenig Sinn, da dieser schlecht erschlossen werden kann. Dieser ist eingeklemmt zwischen dem See und dem eigentlichen Bahnhof. Zu- und Wegfahrten sind nur über den Bahnhofsplatz und die Langensandbrücke möglich. Z.B. Taxis und Cars machen auf dieser Seite vom Bahnhof wenig Sinn (Überwindung von Nadelöhr bis zum Zielort und somit unnötige Verlängerung der Fahrzeit).</p>	<p>Stellungnahme Stadt Luzern Dies wird in weiterführenden Studien vertieft zu prüfen sein. Bereits heute liegen im Osten wichtige Funktionen wie Parkierungsanlagen, Carparkplätze usw. Zudem zeigt die Testplanung das zukünftig eine Buslinie das Tribtschenquartier erschliessen könnte. Ein Bahnhofplatz Ost ist jedoch nur dann möglich, wenn auch gewisse Gleisflächen freigespielt werden können.</p>