

DREI ATTRAKTIVE BAHNHOFPLÄTZE

Im Osten und Westen des Bahnhofs sollen zwei neue Bahnhofplätze entstehen. Sie ermöglichen es, den heutigen Bahnhofplatz zu entlasten und das Bussystem weiterzuentwickeln.



Bahnhofplatz Nord: Das Team Van de Wetering verspricht sich dank der Sperrung der Zentralstrasse für den Autoverkehr einen grossen Platzgewinn für Busse, Velofahrende und Fussgänger.

Alle wollen über den Bahnhofplatz: Wer mit dem Zug ankommt, will auf den Bus umsteigen. Die meisten städtischen und auch regionalen Buslinien halten hier. Die Velofahrenden suchen einen Abstellplatz möglichst nahe beim Haupteingang. Und wer mit dem Auto unterwegs ist, sucht sich einen Parkplatz im Untergeschoss. Der Bahnhofplatz ist das zentrale Drehkreuz des regionalen Verkehrssystems und bereits heute ein Ort mit grossen Nutzungskonflikten. Dies wird sich mit dem Durchgangsbahnhof verschärfen. Die steigenden Passagierzahlen, aber auch die rund zehnjährige Bauphase, wenn der Bahnhofplatz als Installationsfläche benötigt wird, werden zu grossen Herausforderungen.

Aufenthaltsqualität steigern

Alle drei Teams, die an der Testplanung teilgenommen haben, sehen als Lösung eine Entflech-

tung der Verkehrsströme. Zwei neue Bahnhofplätze im Osten und Westen des Bahnhofs sollen den heutigen entlasten. Damit der heutige Bahnhofplatz während der Bauphase funktioniert und er nach dem Bau des Durchgangsbahnhofs als attraktiver Bahnhofplatz Nord mit Aufenthaltsqualität und mit sicheren und grosszügigen Fussgängerverbindungen ausgestaltet werden kann, sollen der Auto- und der Busverkehr reduziert werden.

Dank einer Neuorganisation des Bussystems kann der Bahnhofplatz Nord im Endzustand wieder vermehrt als Platz zur Geltung kommen. Dies eröffnet auch die Chance, ihn in seiner Rolle als Visitenkarte zu stärken. Angedacht ist, dass im westlichen Bereich des Bahnhofplatzes die Bushaltestellen zu liegen kommen, während der östliche Bereich dem Aufenthalt dienen und für Märkte und Veranstaltungen Platz bieten könnte.

Attraktiver Zugang fürs Hirschmattquartier

Die Konzepte aller drei Teams zeigen, dass ein neuer Bahnhofplatz West im Bereich der Zentralstrasse für das Hirschmattquartier einen attraktiven Zugang zum Bahnhof und weiterführend eine Verbindung zum See ermöglichen könnte. Vorgesprochen wird, die Zentralstrasse als Velo- und Busachse und mit Bushaltestellen neu zu gestalten und vom Durchgangsverkehr zu entlasten oder sogar von ihm zu befreien. Offen ist zurzeit, ob mit dem Durchgangsbahnhof die Gleise 1 und 2 noch benötigt werden. Sollten sie wegfallen, würde Raum für einen grosszügigen Bahnhofplatz geschaffen (siehe Abbildung S. 9 oben).

Personenunterführung ausbauen

In der Testplanung wurde offensichtlich, dass die Personenunterführung Süd von der Zentralstrasse auf die Ostseite des Bahnhofs auch in Zukunft eine wichtige Funktion hat. Sie soll deshalb ausgebaut werden. Eine grosszügige Fuss- und Veloverbindung hilft nicht nur die Personenströme zu bewältigen, sondern soll auch die trennende Wirkung der Gleisflächen reduzieren und das Hirschmattquartier besser mit dem Tribschenquartier verbinden.

Während des Baus des Durchgangsbahnhofs kann die Personenunterführung allerdings nicht benutzt werden. Es soll deshalb oberirdisch eine temporäre Fussgängerverbindung, eine Passerelle, gebaut werden. In diesem Zusammenhang wäre auch eine vorzeitige Umgestaltung der Zentralstrasse sinnvoll. Könnten dort bereits vor dem Bau des Durchgangsbahnhofs Bushaltestellen realisiert



Das Team Güller Güller schlägt vor, die Zentralstrasse als Velo- und Busachse mit Bushaltestellen zu gestalten.

werden, könnte der Bahnhofplatz Nord entlastet werden. Dies würde einen wichtigen Beitrag leisten, dass der öffentliche Verkehr auch während der zehnjährigen Bauphase funktioniert.

Verlängerung der Bürgenstrasse

Die grössten Entwicklungsmöglichkeiten befinden sich im Osten des Bahnhofs, da hier mit dem Bau des Durchgangsbahnhofs Teile der heute als Gleisfeld genutzten Flächen frei werden. Die Testplanung hat gezeigt, dass es aus städtebaulicher Sicht vor allem wichtig ist, dass das Gleisfeld Nord durch eine Kürzung der Gleise frei wird. Dies ermöglicht es, die Bürgenstrasse bis zum künftigen Bahnhofplatz Ost weiterzuführen, mit einer Buslinie zu erschliessen und gleichzeitig die unbefriedigende Situation für den Fuss- und Veloverkehr stark zu verbessern.

Die Bürgenstrasse könnte so zur zentralen Erschliessungsachse für das linke Seeufer und das Tribschenquartier mit dem Bahnhofplatz Ost wer-

den. Im Bereich des Stadtraums Ost hätte es gemäss Testplanung auch Platz für Angebote wie Kiss & Ride und Taxis. Denkbar wären auch Haltekanten für Reisecars oder ein Fernbusterminal kombiniert mit einem Parkhaus.

Noch offen ist allerdings, welche Gleisflächen dank des Durchgangsbahnhofs oberirdisch frei werden. In den weiteren Planungen muss geklärt werden, welche Abstellanlagen insbesondere von der Zentralbahn noch benötigt werden. Schon heute ist aber klar, dass im Osten des Bahnhofs die Chance besteht, mitten in der Stadt ein neues Quartier mit einem vielfältigen Wohnraumangebot und neuen attraktiven Arbeitsplätzen zu realisieren. Die SBB als Grundeigentümerin und die Stadt Luzern, die mit der Nutzungsplanung die Rahmenbedingungen vorgibt, sind gefordert, gemeinsam gute Lösungen zu präsentieren.

Urs Dossenbach

Projektleiter Kommunikation



So stellt sich das Team Güller Güller den neuen Bahnhofplatz Ost hinter dem Gebäude der Universität vor.

Bahnhofplätze Nord, Ost und West

Ein Vorschlag der Testplanung zum Durchgangsbahnhof ist, dass Luzern künftig über drei Bahnhofplätze verfügen soll: Der heutige Bahnhofplatz wird zum Bahnhofplatz Nord, der neue Bahnhofplatz Ost soll im Tribschengebiet und der Bahnhofplatz West bei der Zentralstrasse angelegt werden.

Drei Teams

Drei interdisziplinäre Teams haben im Auftrag der Stadt Luzern die Testplanung durchgeführt.

Güller Güller

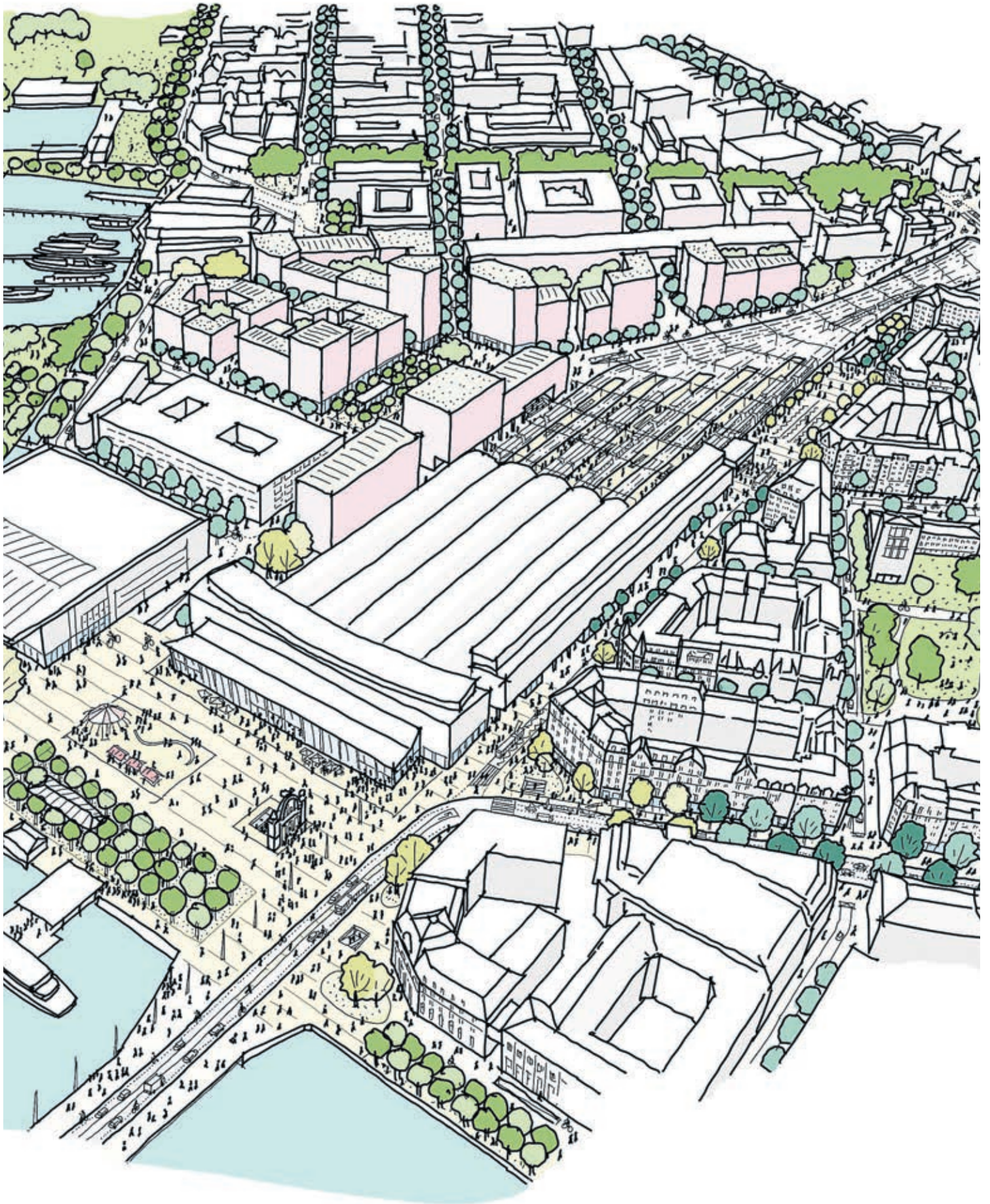
architecture urbanism (Städtebau / Stadtplanung) mit ZUS Zones Urbaines Sensibles (Freiraum), mrs partner AG (Verkehr), Gruner AG (Ingenieurwesen), Barbara Emmenegger, Soziologie und Raum (Soziologie)

Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH

(Städtebau / Stadtplanung) mit Hager Partner AG (Freiraum), Basler & Hofmann AG (Verkehr und Ingenieurwesen), Alexa Bodammer, Hochschule Luzern – Soziale Arbeit (Soziologie)

Yellow Z Urbanism Architecture AG

(Städtebau / Stadtplanung) mit SKK Landschaftsarchitekten (Freiraum), Schneiter Verkehrsplanung AG (Verkehr), Ingenieurbureau Heierli AG (Ingenieurwesen), Christina Schumacher, Fachhochschule Nordwestschweiz (Soziologie)



Testplanung zum Durchgangsbahnhof: Das Stadtzentrum von Luzern nach 2040, wie das Team Van de Wetering es sich vorstellt – ähnlich wie das Team Güller Güller (siehe Titelseite) und doch etwas anders.