

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Testplanung Durchgangsbahnhof Luzern

Teilnehmerangaben:

Quartierverein Hochwacht
Fredy Städler
Friedbergstrasse 3, 6004 Luzern
6004 Luzern

E-Mail-Adresse: fstaedler@bluewin.ch
Telefon: 041 410 47 56

Kontaktangaben:

Stadtplanung Luzern
Hirschengraben 17
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: stadtplanung@stadtluzern.ch
Telefon: +41 41 208 85 18

Teilnehmeridentifikation:

22610

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Schlussbericht Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040»	1.1 Ausgangslage	Erfasst von: Fredy Städler Mit dem Mobilitätskonzept sind Strategien und Lösungen für eine massive Reduktion des MIV im Stadtzentrum aufzuzeigen.	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.
Schlussbericht Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040»	1.2 Ziele der Testplanung	Erfasst von: Fredy Städler 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.	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.
Schlussbericht Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040»	3.4 Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Beiträge	Erfasst von: Fredy Städler 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 begrüßen diese Sicht, fürchten aber, dass es eher einem Wunsch als den Tatsachen entspricht. Auf keinen Fall darf dieses Ziel mit einer Wiederbelebungs der eben begrabenen Spange Nord in Verbindung gebracht werden.	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.
Schlussbericht Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040»	5.2.4.1 Verkehrssystem	Erfasst von: Fredy Städler Für den MIV "rechtes Ufer" ist auf dem Bahnhofplatz West ein Kiss and Ride (K&R) vorzusehen.	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.
Schlussbericht Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040»	6 Anhang	Erfasst von: Fredy Städler 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.	Der MIV darf nicht einfach in andere Quartiere (z. B. Zürichstrasse, Schlossberg) verlagert werden.

Sieben Grundsätze

Fragestellung	Getroffene Antwort
Beurteilen Sie den Grundsatz als Basis für die weiteren Planungen.	
Beurteilen Sie den Grundsatz als Basis für die weiteren Planungen.	
Beurteilen Sie den Grundsatz als Basis für die weiteren Planungen.	
Beurteilen Sie den Grundsatz als Basis für die weiteren Planungen.	
Beurteilen Sie den Grundsatz als Basis für die weiteren Planungen.	
Beurteilen Sie den Grundsatz als Basis für die weiteren Planungen.	
Beurteilen Sie den Grundsatz als Basis für die weiteren Planungen.	