
AKTUELLE FASSUNG 21.10.2020

«CAR - KONZEPT C - NETZ FÜR DIE STADT LUZERN»

Fassung D1 vom 20.07.2014, revidiert 13.09.2014 / 20.07.2016 / 25.09.2016 / 30.08.2017 / 22.03.2018 / 20.06.2018 / aktualisiert 25.01.2020 / 29.09.2020



Photo: © Eric Bernard pour le SNCF

INHALTSVERZEICHNIS

		VORBEMERKUNGEN
SEITE	1	WELCHES CAR-KONZEPT FÜR LUZERN? DIE PROJEKTE AUF EINEN BLICK.
	7	DAS CAR-KONZEPT „C-NETZ“
	9	DER AUFENTHALT DER GÄSTE
	10	DAS CAR-KONZEPT „C-NETZ“ IN KÜRZE
	11	DER ÜBERSICHTSPLAN MIT DEN TERMINALS UND HALTEPLÄTZEN
	12	FAKTEN ZUM CAR-KONZEPT
	13	CAR-KONZEPT C-NETZ: DIE STANDORTE IM DETAIL
	14	CAR-TERMINAL OST - LIDO-VERKEHRSHAUS (ANSCHLUSS BAHN, BUS, SCHIFF)
	16	CAR-HALTEPLÄTZE AM LÖWENPLATZ
	18	CAR-HALTEPLÄTZE GLEISFELD SÜDOST HB LUZERN
	19	CAR-TERMINAL SÜD – ZB-STATION MATTENHOF
	20	OPTIONAL : CAR-TERMINAL SÜD - ZB-STATION MESSE-ALLMEND
	21	INNENSTADTPARKHAUS + LOGISTIKZENTRUM MUSEGG UND DIE DAR AUS RESULTIERENDE NEUGESTALTUNG VON SCHWANEN- UND LÖWENPLATZ
	23	CAR-TERMINAL NORD : ANSCHLUSS - BAHNHOF ROTSEE SBB
	26	OPTIONAL : CAR-TERMINAL NORD (ANSCHLUSS - TUNNELBAHNHOF FRIEDENTAL - REUSSMATT)
	28	ERLÄUTERUNG ZU CAR-TERMINAL NORD
	31	ANGABEN ZUM VERFASSER
	32	ANHANG
		OPTIONEN CAR-TERMINAL GLEISAREAL EHEMALIGER POSTBAHNHOF
		AUSZUG «IDEEN ZUR AUFWERTUNG DER STADT AM WASSER

«Luzern – Stadt am Wasser»

«Städte entstanden um Marktplätze; gingen diese verloren, wurden die Städte unbedeutend. Das gleiche Schicksal droht ihnen, wenn sie zu reinen Marktzentren mutieren. Um dies zu vermeiden, muss die Stadt im Gleichgewicht von Markt, Arbeit, Wohnen, Erholung, Bildung und Kultur bleiben.»

Die ersten Anregungen für Ideen und Konzepte von «stadtamwasser» gehen auf das Jahr 2012 zurück. Das von den Architekten Frieder Hiss und Markus Heggli initiierte Projekt «Car-Konzept C-Netz» wurde in den nachfolgenden Jahren durch Frieder Hiss und Enea De Nuccio aktualisiert und noch konsequenter auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet. Erarbeitet wurden demzufolge Lösungen, die primär Car-PP in nächster Nähe von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs vorsehen.

In Ergänzung zu drei an der Peripherie der Stadt liegenden Car-Terminals «Lochhof-Reussmatt» (alternativ «Rotsee-Sedel») sowie «Mattenhof» (alternativ «Allmend-Messe») und «Lido-Verkehrshaus» für Gäste mit längerem Aufenthalt deckt das «Innenstadtparkhaus Musegg» die Bedürfnisse der Einkaufstouristen mit Kurzaufenthalt ab. Das im Musegghügel vorgeschlagene Innenstadt-Parkhaus für Cars wird auf zwei Geschosse reduziert und durch ein zukunftsgerichtetes Logistik- und Verteilzentrum für die Kernstadt ergänzt. Lagerflächen - aber auch Parkierungsflächen - können je nach Auslastung und Bedarf als flexible »Logistik-Hubs« genutzt werden, auf denen Ware zwischengelagert wird. Diese Ware wird dann über ökologisch nachhaltige Zustellpfade - mittels elektrisch betriebenen Fahrzeugen und Lastenrädern - an den Endkunden zugestellt. **Behinderungen und Unfallrisiken durch grosse Transportfahrzeuge in den engen Gassen des Stadtzentrums können so vermieden werden.** Das Zufahrts-Portal des «Parkhauses und Logistikzentrums Musegg» liegt in 380 m Distanz zur A2-Ausfahrt «Zentrum». Aus südlicher Richtung erfolgt die Zufahrt von Cars über die Ausfahrt «Lochhof» via A2-Tunnel zur Ausfahrt «Zentrum». Fahrten durch die Stadt werden somit vermieden.

Das «Car-Konzept C-Netz» berücksichtigt die unterschiedlichen Aufenthaltszeiten und Aktivitäten der einzelnen Touristen. Diese Ausgangslage ermöglicht die Aufhebung der Car-PP am Schwanenplatz, beim Inseli sowie eine Reduktion der Car-PP am Löwenplatz und entlastet damit das Stadtzentrum deutlich vom Car- und PW-Verkehr. Dies sind ideale Voraussetzungen, die seit Jahren von den Initianten von «stadtamwasser» angeregten städtebaulichen Aufwertungen wie die Neugestaltung des «Inselis», des «Schwanenplatzes» und des «Löwenplatzes» zu realisieren.

Anmerkung: Mit Rücksicht auf den laufenden Klärungs-Prozess wurden keine definitiven Festlegungen der PP-Anzahl bei den einzelnen Standorten vorgenommen. Diverse Studien sind auszugsweise auf der Website «www.stadtamwasser.info» zu finden

Luzern, 20.06.2018 / 23.09.2020 Frieder Hiss

WELCHES CAR-KONZEPT FÜR DIE STADT LUZERN ? – DIE PRIVAT ERARBEITETEN PROJEKTE FÜR CAR-PARKPLÄTZE AUF EINEN BLICK.....

- 1 **«SEE-PARKING SCHWEIZERHOFQUAI»** Projekt Seeparking: Arbeitsgemeinschaft Marc Syfrig Architekt Basler & Hofmann Innerschweiz AG / Teamverkehr.Zug AG
- 2 **«METRO» SCHWANENPLATZ-PARKHAUS REUSSEGG»** Projekt Metro Luzern: Marcel Sigrist Büro für Bauplanung Luzern
- 3 **«INNENSTADTPARKHAUS MUSEGG»** Car-Parking Musegg. Mai 2018 der Projekt-Trägerschaft Musegg Parking AG, Luzern
- 4 **«C-NETZ - DIE NUTZUNG BESTEHENDER VERKEHRSLINIEN»** Konzeptstudien: car-konzept c-netz > 2014-19, © arch-idee – frieder hiss, initianten stadtamwasser

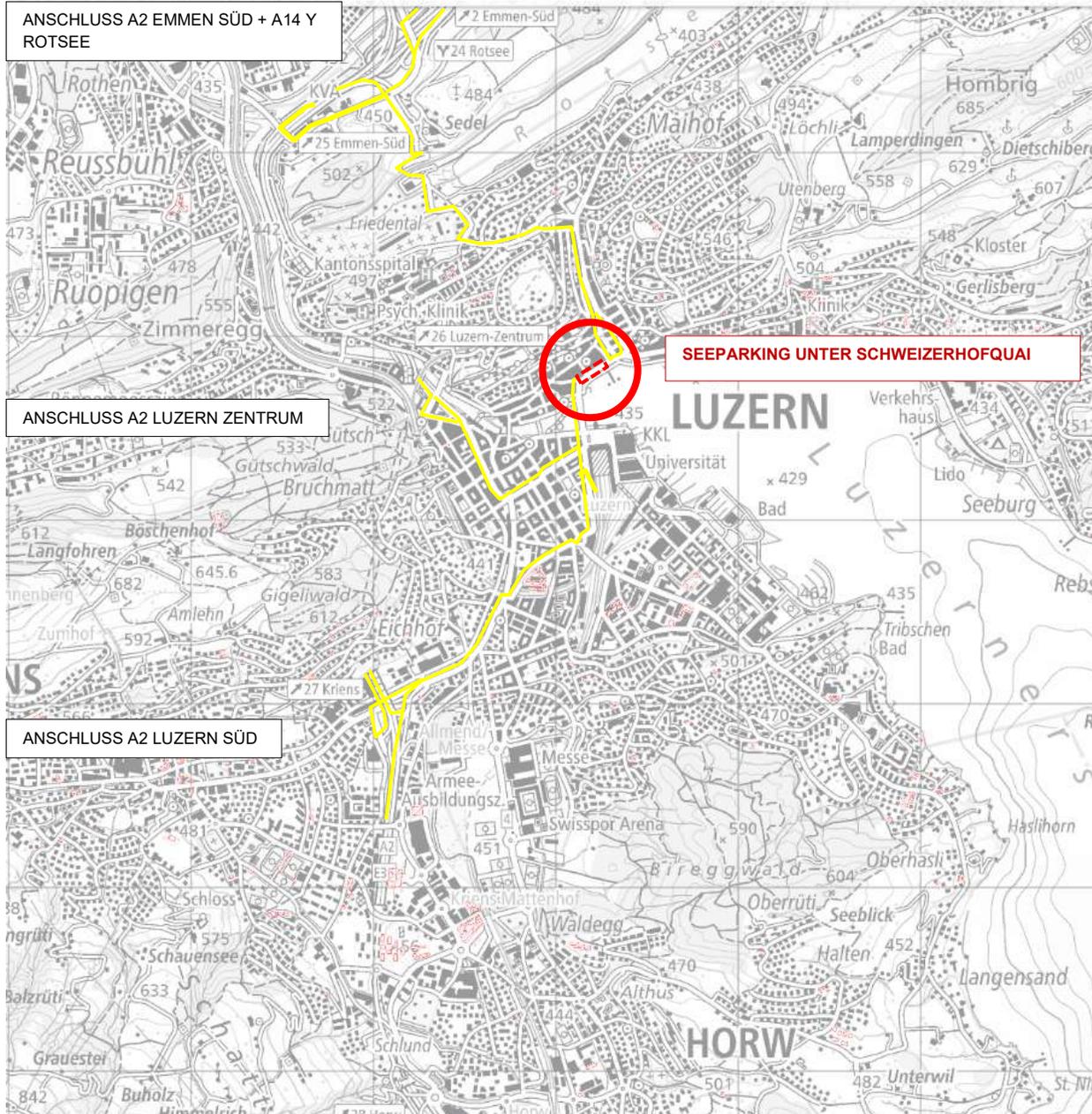
Car-Parking Süd: Zentralbahn-Station « Mattenhof » / Option: Car-Parking Zentralbahn Station « Allmend-Messe »
Car Parking Nord: SBB-Station « Rotsee » (neu) / Option : Car Parking «Lochhof» SBB Tunnel-Station « Friedental » (neu)
Car-Parking Ost: SBB-Station + Bus Station « Verkehrshaus », Schiffs-Station « Lido-Verkehrshaus »

Ergänzend zu den an der Peripherie liegenden Standorten das im Zentrum vorgeschlagene
- 5 **« CAR-PARKING/LOGISTIKZENTRUM «Musegg »** Projekt-Trägerschaft Musegg Parking AG, Luzern

ANSCHLUSS A2 EMMEN SÜD + A14 Y
ROTSEE

ANSCHLUSS A2 LUZERN ZENTRUM

ANSCHLUSS A2 LUZERN SÜD



WELCHES CAR-KONZEPT FÜR LUZERN ? Die Projekte für Car-PP auf einen Blick.....

1 PROJEKT «SEE-PARKING» Schweizerhofquai
37 Car-PP, 166 PW-PP

Ihre Lage

Ihre Anschlüsse zur Autobahn

Ihre Auswirkungen für den Verkehr

Ihre Auswirkungen für die Wohn- und Lebensqualität
der Stadt

Ihre Anknüpfung an den öffentlichen Verkehr

Ihre Ausrichtung auf unterschiedliche Bedürfnisse der
Gäste (Kurzaufenthalt, Tagesaufenthalt(e))

Ihr Beitrag für eine wirtschaftliche Stärkung der Stadt

Ihre Ausrichtung für zukünftige Entwicklungen

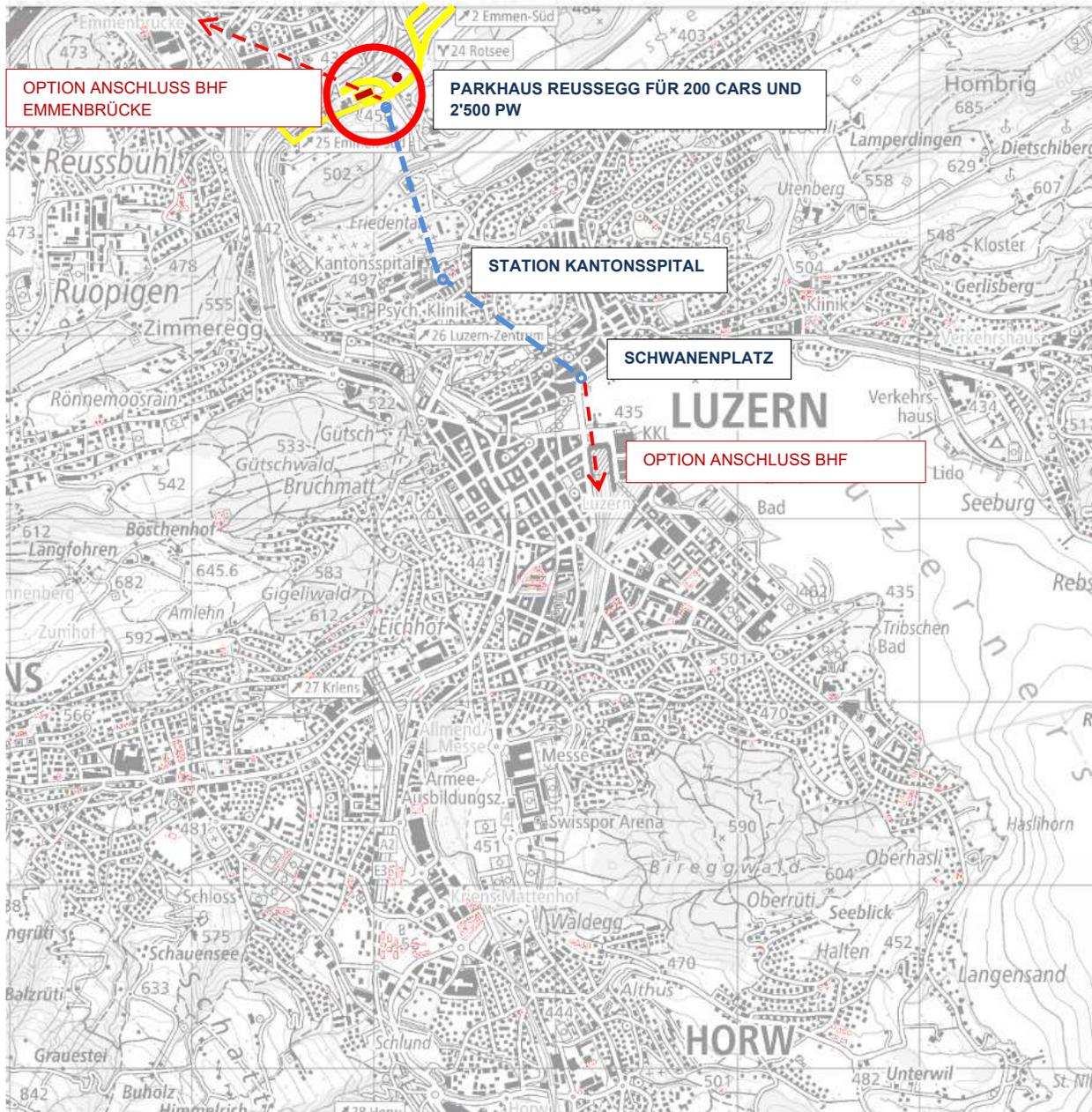
Ihre Optionen für innovative Synergien (wie bspw. ein
Logistikzentrum für das Einkaufszentrum Altstadt)

Ihre Kosten und ihre Finanzierung

Ihre nachprüfbaren Risiken

.....
Für weitere Ansichten bitte scrollen ↓
grafik stadttamwasser

projekt seeparking: arbeitsgemeinschaft marc syfrig architekt
basler & hofmann innerschweiz ag / teamverkehr.zug ag



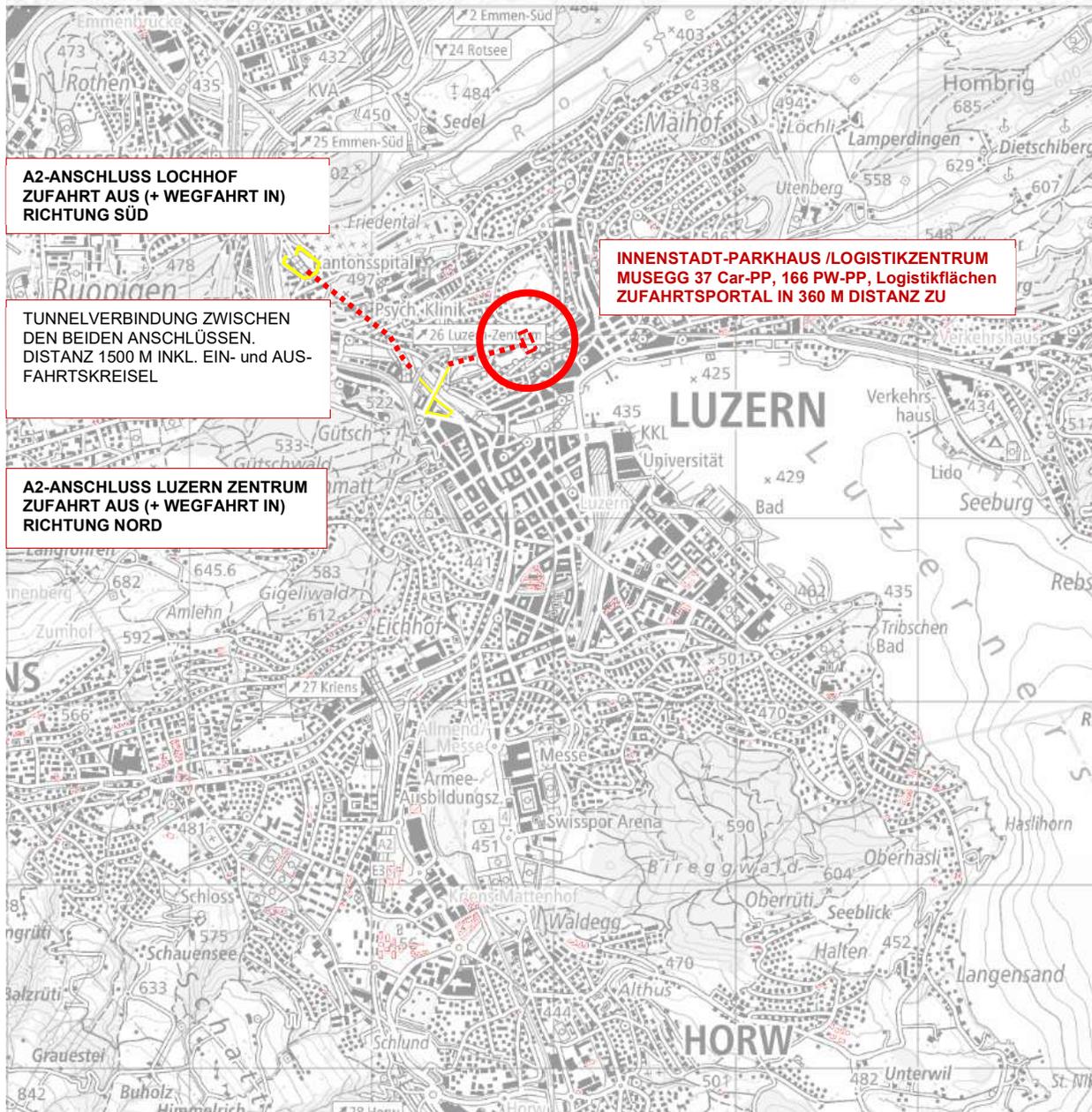
WELCHES CAR-KONZEPT FÜR LUZERN?
 Die Projekte für Car-PP auf einen Blick.....

2 «METRO» SCHWANENPLATZ-PH REUSSEGG
 200 Car-PP, 2'500 PW-PP

- Ihre Lage
- Ihre Anschlüsse zur Autobahn:
- Ihre Auswirkungen für den Verkehr
- Ihre Auswirkungen für die Wohn- und Lebensqualität der Stadt
- Ihre Anknüpfung an den öffentlichen Verkehr
- Ihre Ausrichtung auf unterschiedliche Bedürfnisse der Gäste (Kurzaufenthalt, Tagesaufenthalt(e))
- Ihr Beitrag für eine wirtschaftliche Stärkung der Stadt
- Ihre Ausrichtung für zukünftige Entwicklungen
- Ihre Optionen für innovative Synergien (wie bspw. ein Logistikzentrum für das Einkaufs-zentrum Altstadt)
- Ihre Kosten und ihre Finanzierung
- Ihre nachprüfbaren Risiken

.....
 Für weitere Ansichten bitte scrollen grafik stadtwasser

< metro luzern > -marcel sigrist büro für bauplanung luzern



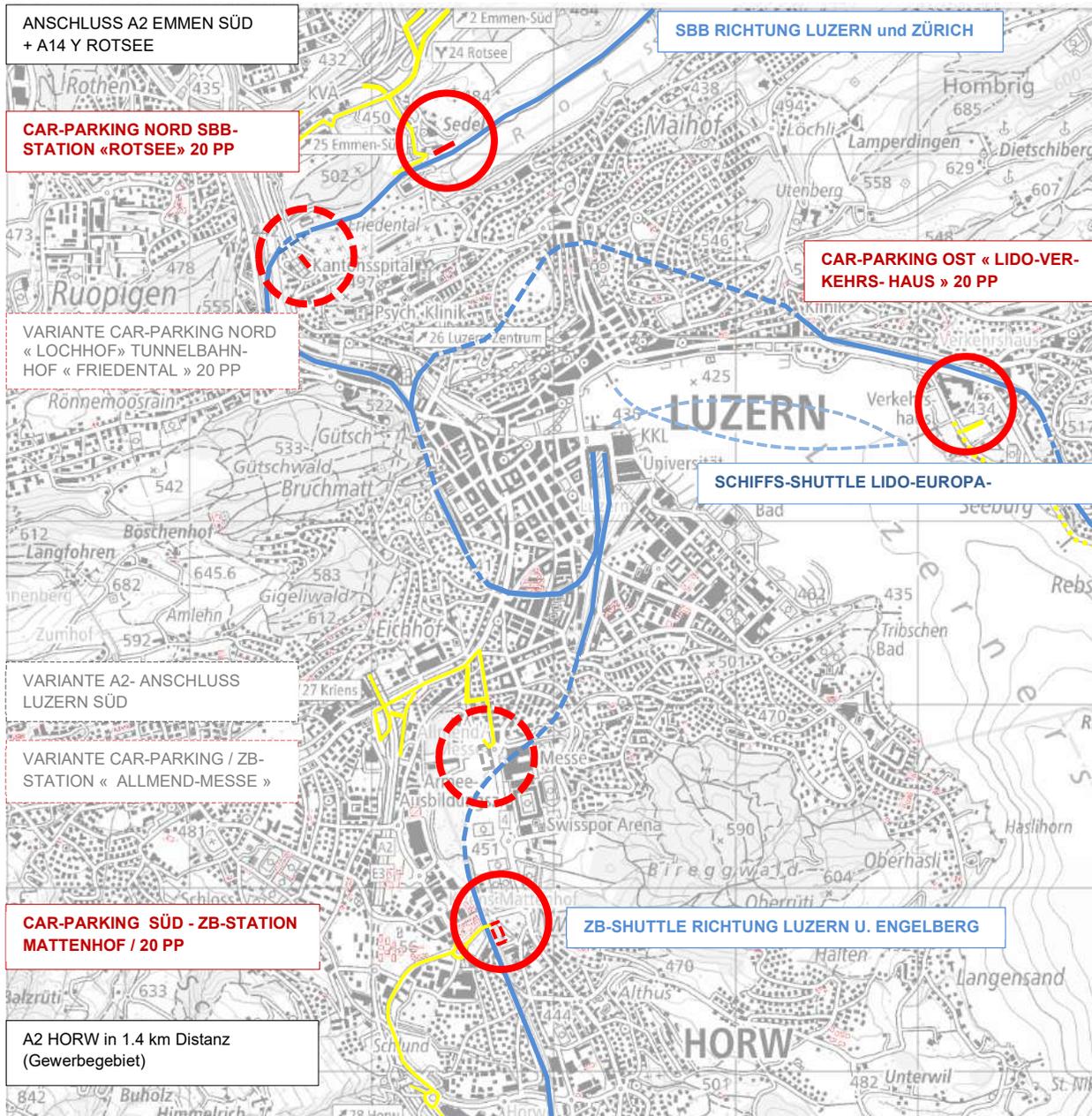
WELCHES CAR-KONZEPT FÜR LUZERN? Die Projekte für Car-PP auf einen Blick.....

3 INNENSTADTPARKHAUS « MUSEGG »

- Ihre Lage
- Ihre Anschlüsse zur Autobahn
- Ihre Auswirkungen für den Verkehr
- Ihre Auswirkungen für die Wohn- und Lebensqualität der Stadt
- Ihre Anknüpfung an den öffentlichen Verkehr
- Ihre Ausrichtung auf unterschiedliche Bedürfnisse der Gäste (Kurzaufenthalt, Tagesaufenthalt(e))
- Ihr Beitrag für eine wirtschaftliche Stärkung der Stadt
- Ihre Ausrichtung für zukünftige Entwicklungen
- Ihre Optionen für innovative Synergien (wie bspw. ein Logistikzentrum für das Einkaufszentrum Altstadt)
- Ihre Kosten und ihre Finanzierung
- Ihre nachprüfbaren Risiken

Für weitere Ansichten bitte scrollen 

< Car-Parking Musegg > Mai 2018 der Projekt-Trägerschaft
Musegg Parking AG, Luzern



WELCHES CAR-KONZEPT FÜR LUZERN? Die Projekte für Car-PP auf einen Blick.....

4 DIE NUTZUNG BESTEHENDER VERKEHRSLINIEN:

- >Car-Parking Süd: Zentralbahn-Station Mattenhof
- >Option Car-Parking Süd: «Allmend» statt Mattenhof
- >Car Parking Nord: SBB-Station Rotsee (Neu)
- >Car-Parking Nord: «Lochhof» (Neu) statt «Rotsee»
- >Car-Parking Ost: SBB-Station + Bus Verkehrshaus Landungssteg Lido-Verkehrshaus

Ihre Anschlüsse zur Autobahn:

Ihre Auswirkungen für den Verkehr

Ihre Auswirkungen für die Wohn- und Lebensqualität der Stadt

Ihre Anknüpfung an den öffentlichen Verkehr

Ihre Ausrichtung auf unterschiedliche Bedürfnisse der Gäste (Kurzaufenthalt, Tagesaufenthalt(e))

Ihr Beitrag für eine wirtschaftliche Stärkung der Stadt

Ihre Ausrichtung für zukünftige Entwicklungen

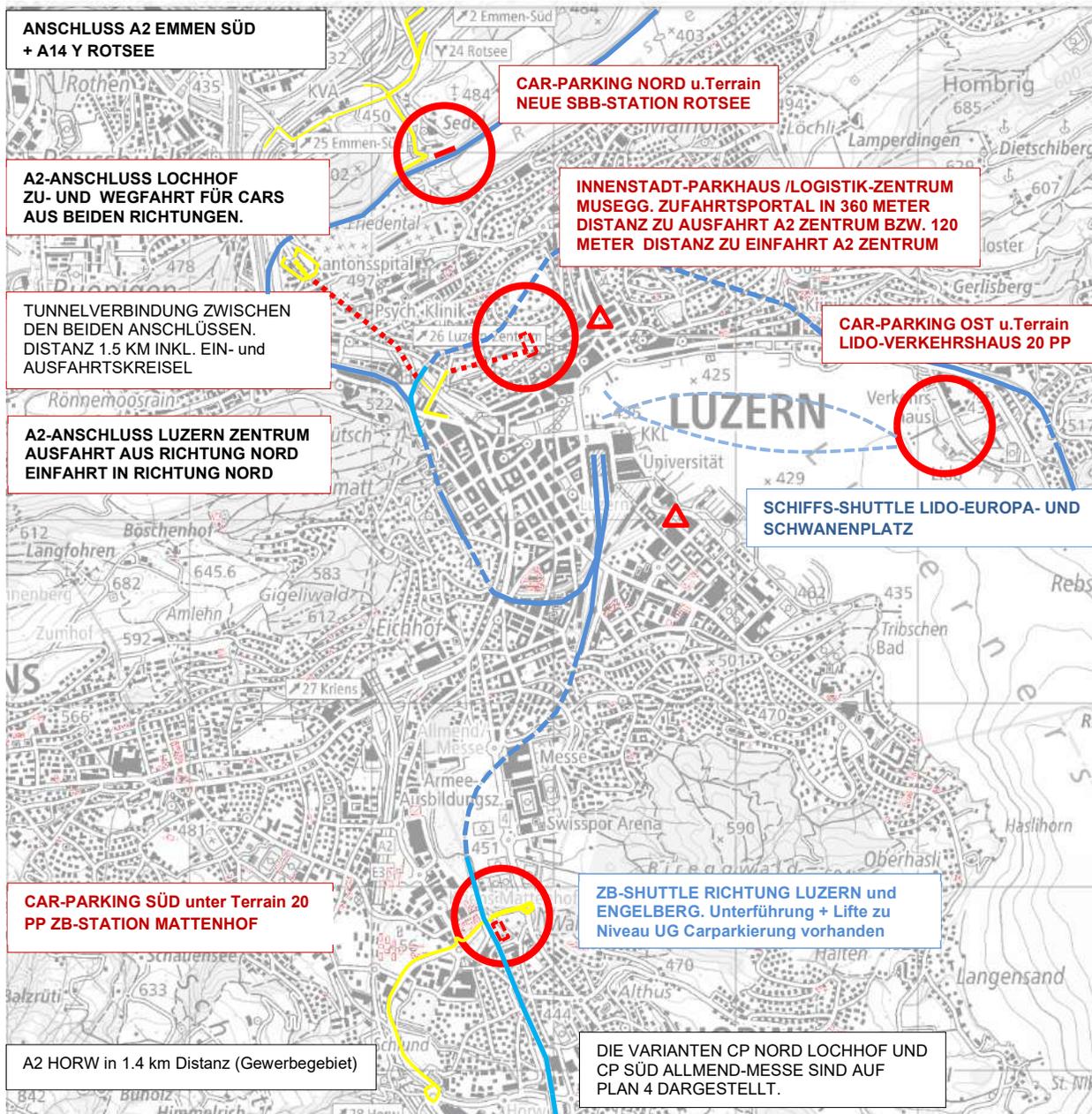
Ihre Optionen für innovative Synergien (wie bspw. ein Logistikzentrum für das Einkaufszentrum Altstadt)

Ihre Kosten und ihre Finanzierung

Ihre nachprüfaren RisikenFür weitere Ansichten bitte

scrollen ↑↓

< car-konzept c-netz > 2014-19, © arch-idee – frieder hiss, initianten < aufwertung stadtamwasser > hiss+heggli



WELCHES CAR-KONZEPT FÜR LUZERN? Die Projekte für Car-PP auf einen Blick.....

5 «CAR-KONZEPT C-NETZ» bestehend aus:

- >CAR-PARKING/Logistikzentrum «Musegg»: 36 PP
- >Car-Parking Süd* :20 PP ZB-Station «Mattenhof»
- >Car Parking Nord*:20 PP SBB-Station «Rotsee»
- >Car-Parking Ost: 10-20 PP SBB-Station, Bus Haltestelle, Landungssteg «Lido-Verkehrshaus»

> TOTAL 96 CAR-PP (APPROXIMATIVE ANNAHME)

* OPTIONEN:

- CAR-PARKING SÜD : «Allmend» statt «Mattenhof»
- CAR-PARKING NORD : «Lochhof» statt «Rotsee»

Lage *

Anschlüsse zur Autobahn: *

Auswirkungen für den Stadt-Verkehr *

Auswirkungen für Wohn- und Lebensqualität *

Anknüpfung an den öffentlichen Verkehr *

Ausrichtung auf unterschiedliche Bedürfnisse der Gäste (Kurzaufenthalt, Tagesaufenthalt(e) *

Beitrag für eine wirtschaftliche Stärkung der Stadt *

Ausrichtung für zukünftige Entwicklungen *

Optionen für innovative Synergien (wie bspw. ein Logistikzentrum für das Einkaufszentrum Altstadt)*

Kosten und ihre Finanzierung *

nachprüfbare Risiken *

Für weitere Ansichten bitte scrollen 

<car-parking musegg> Mai 2018 © Projekt-Trägerschaft Musegg Parking AG, Luzern

< car-konzept c-netz > 2014-18, © arch-idee – frieder hiss, initianten < aufwertung stadtamwasser > hiss+heggli

< CAR-KONZEPT C-NETZ >

Ideen und Konzepte für die Aufwertung der «Stadt am Wasser»



Die vorliegende Studie für ein Car-Konzept „C-Netz“ entstand im Rahmen verschiedener, seit 2013 von Architekt Frieder Hiss erarbeiteten „IDEEN FÜR EINE ATTRAKTIVE STADT AM WASSER“. Sie basiert auf vorangehenden schrittweisen Entwicklungsstufen, über welche die Stadt- und Kantonsverwaltung im Laufe der letzten zwei Jahre periodisch informiert wurde, sowie auf den Ergebnissen einer im Jahr 2014 bei der Hochschule für Wirtschaft Luzern von den Architekten Hiss+Heggli in Auftrag gegebenen Bachelorarbeit *. In das Car-Konzept „C-Netz“ ist die von den ewp bucher dillier AG erarbeitete Vorstudie eines „Parkhauses Musegg“ integriert. Diesem Projekt kommt eine eigentliche Schlüsselfunktion zu, löst es doch die Problematik des Car-Tourismus am Schwanenplatz wirkungsvoll und schafft damit ideale Voraussetzungen für das nachfolgend beschriebene übergeordnete Car-Konzept „C-Netz“ für die Stadt Luzern.

Die Stärke einer umfassenden Lösung besteht darin, eine Struktur für ein übergeordnetes, zusammenhängendes Car-Konzept im Raum Luzern aufzuzeigen und damit innovative Konzepte für einen qualitätsvollen Tourismus zu ermöglichen. Vorgeschlagen wird ein flexibles und differenziertes System, das geeignet ist, auf die sich wandelnden Bedürfnisse und Erwartungen der verschiedenen Gäste aus aller Welt – aber auch auf die Ansprüche der Bewohner und Bewohnerinnen an die Lebensqualität in der Stadt und Region Luzern – zu reagieren. Es verspricht wesentliche Verbesserungen in wichtigen Bereichen des öffentlichen Raumes und schafft die Voraussetzungen für die Neugestaltung und Aufwertung u.a. des Schwanenplatzes, des Löwenplatzes und des Inselis. Zudem deckt es sich weitgehend mit den Empfehlungen der PWC-Studie von 2014.

Die vorgeschlagenen Massnahmen zur Verbesserung beinhalten folgende Ziele:

- Etappenweise Realisierung eines Car- Konzeptes und stufenweise Aufhebung der Car-PP am Schwanenplatz, Inseli, Kasernenplatz und Umgestaltung beim Löwenplatz.
- Entlastung der Innenstadt durch markant weniger Fahrbewegungen von Cars, auch bei höherer Besucherfrequenz.
- Erhöhung der Erlebnisdichte für die Gäste aus aller Welt. (Verbessertes Orientierungssystem. Vermehrte Nutzung der bestehenden Angebote. Realisierung zusätzlicher Massnahmen zur Aufwertung der Stadt.)
- Steigerung der Attraktivität der Alt-, Klein- und Neustadt als „Einkaufszentrum“ gegenüber den Shoppingcentern und Fachmärkten in der Region.
- Ausweitung der Stadt-Wahrnehmung über das Zentrum hinaus.
- Anknüpfungsmöglichkeit an die städtische Gesamtverkehrsstrategie und zukünftige Projekte.

*Car-Konzepte für die Stadt Luzern – Vergleich von bestehenden Car-Konzepten ausgewählter Städte & Bewertung von potentiellen Varianten für die Stadt Luzern.“ Bachelorarbeit von Frau Suzan Bayrak vorgelegt am 27. Juni 2014 bei der HSL Luzern – Wirtschaft.



DER AUFENTHALT DER GÄSTE

„Luzern wird vielerorts mit positiven Emotionen und Werten identifiziert. Diese Wahrnehmung soll verstärkt werden“ (Auszug aus Touristikleitbild)

Nach anstrengender Anreise im Car freuen sich die Gäste aus aller Welt, eine reizvolle Stadt in einer der schönsten Landschaften der Schweiz kennen zu lernen. Bereits die ersten, vielleicht wichtigsten Eindrücke bei der Ankunft sollten diese Erwartungen erfüllen. Wartezeiten, Staus, Platznot, Unübersichtlichkeit, Unfall-Risiken sowie Hektik beim Ein- und Aussteigen sind daher mit geeigneten Massnahmen zu vermeiden, so dass auch Ankunft und Wegfahrt – insbesondere während der Hochsaison – als erholsamer Teil der Reise erlebt werden können.

Damit auch der Aufenthalt der Gäste erlebnisreich und eindrücklich verlaufen kann, sind neben einem geeigneten Car-Konzept auch wirksame Verbesserungen im öffentlichen Raumangebot zu prüfen und umzusetzen:

Zum Beispiel Massnahmen – wie sie in den „Ideen für die Stadt am Wasser“ vorgeschlagen werden:

- Attraktive Gestaltung und verbesserte Zugänglichkeit der See- und Flussufer
- Wiederaufstellung der Mole unterhalb der Spreuerbrücke
- Steg über die Reuss beim neugestalteten Kasernenplatz sowie Flussbalkone am St. Karli-Quai
- Aufwertung und Ergänzung der Uferwege entlang der Reuss insbesondere am rechten Ufer
- Neugestaltung der Bahnhofstrasse und des Theater-, Schwanen- und Löwenplatzes.
- Wiederaufstellung des allseitig von Wasser umflossenen «Inselis»
- Markt- und Fährboote an den historischen Schiffplätzen

Durch die Umsetzung dieser Massnahmen wird der Aufenthalt in Luzern verstärkt zu einem eindrücklichen Erlebnis und dürfte auch Tagestouristen dazu verleiten, Stadt und Umgebung bei einem erneuten, späteren Besuch besser und ausgiebiger kennen zu lernen. Denn auch Luzern steht im Wettbewerb mit anderen Städten und Regionen, die einen Vergleich mit den Vorzügen der Leuchtenstadt nicht scheuen müssen.

Die Studie für das Car-Konzept C-Netz ist eingebunden in die erarbeiteten „Ideen für eine attraktive Stadt am Wasser“ und stellt ein wirksames Mittel zur flexiblen Organisation des heutigen und zukünftigen Car-Verkehrs in Luzern dar.

Das Konzept deckt die Bedürfnisse der verschiedenen Kategorien von Car-Touristen ab, wie:

- Einkaufen: Uhren, Schmuck, Souvenirs
- Sightseeing: Löwendenkmal, Gletschergarten, Verkehrshaus, Kapellbrücke, Altstadt, KKL, Jesuitenkirche,
- Messe- und Eventbesuche: Festivals, Sport, Einzelanlässe, Konzerte, Feste
- Fern- + Hotelreisegruppen: Ab- und Anfahrtszentren für Cars, Parkierung nach/vor Hotelanfahrt



DAS CAR-KONZEPT „C-NETZ“ IN KÜRZE:

Das Car-Konzept „C-Netz“ ist ein stadträumlich ausgedehntes, niederschwelliges und sehr reaktionsfähiges System, mit welchem die touristischen Zieldestinationen Luzerns in kurzer Zeit erreicht werden können, obwohl die Innenstadt massiv entlastet wird. Das Konzept besteht aus den folgenden Elementen: **Car-Terminals**, bestehende **Shuttle-Systeme** sowie einem **Car-Leitsystem**

3-4 CAR-TERMINALS / CAR-HALTEPLÄTZE / CAR-PP:

Die Car-Terminals sind sehr gut erschlossene, eigenständige Stadtteil-Stützpunkte und befinden sich im Süden beim **Mattenhof**, (optional Allmend-Messe), im Osten beim **Lido.Verkehrshaus**, im Norden beim **Lochhof/Reussmatte** (optional Rotsee/Sedel) sowie im **Zentrum** das **Innenstadt Parking Musegg mit Logistikzentrum**. Sie liegen im **Umfeld von Shuttle-Haltestellen an der Stadt-Peripherie, bzw. direkt bei den touristisch wichtigen Reisezielen im Zentrum**, gut erschlossen ab Autobahn und verfügen wahlweise über die nachfolgenden Ausrüstungs-Bausteine.

1. **Öffentliche Infrastrukturanlage** für Reisende, Tour-Guides, Chauffeur. Die angebotene Infrastruktur umfasst WC-Anlagen, Ruheräume, Kioske, Buvette, technische Servicestellen, Car-Wascheinrichtungen und Servicestellen.
2. Eine variable Anzahl von **Car-Halteplätzen** dient dem Ein- und Aussteigen der Reisegruppen in kürzester Fussweg-Distanz zu den Shuttle-Haltestellen, bzw. dem Stadtzentrum. Hier halten die Busse maximal je 15 Minuten für den Auslad der Gruppen bzw. für deren Einstieg (auf Abruf durch den Tour-Guide). Halteplätze sind bei sämtlichen Car-Terminals vorgesehen.
3. Variable Anzahl von **Car-Parkplätzen** für den mittleren und längeren Aufenthalt der Busse, nach deren Verlassen der Halteplätze oder Hotelstandorte). Die Busse können hier ab 15 Min bis bspw. 6 Std stehen bleiben und auf Abruf wieder zu den vereinbarten Halteplätzen/Hotels fahren zur Aufnahme der Reisegruppen. Car-Parkplätze befinden sich im Mattenhof, Allmend, Lido, Alpenquai-Landenberg, Rösslimattstr. und im Museggparking.

Süd- und Ostperipherie Luzerns erhalten dadurch zwei bis drei Terminals, das Zentrum einen Terminal. Gesamthaft bedienen sie die Stadt damit grossräumiger und erschliessen zusätzlich auch mittelfrequentierte Quartiere (Hotels) oder Event-Standorte in eher wenig empfindlicher Nachbarschaft. Für den Mehrtagestouristen könnten zudem optional zB. im Gebiet Ibach eine Anzahl Dauerparkplätze für Cars angeboten werden.

DREI SHUTTLE-SYSTEME:

Auf der Basis von drei (faktisch) vorhandenen Shuttle-Systemen – der Zentralbahn, zwischen Mattenhof und Luzern, der SBB zwischen Rotsee und Luzern und der SGV auf dem Wasser des Luzerner Seebeckens werden mittels vorhandenen und neuen Haltestellen die vorgesehenen Car-Halteplätze in ihrer unmittelbaren Umgebung erschlossen. Vorhandene, gut markierte Bahnhaltestellen und Schiff-Landungsstege empfangen die Reisegruppen, bei Ihrem Wechsel vom Car in die Bahn oder das Schiff bzw. umgekehrt. Sie liegen alle nur zwischen 3 und 12 Minuten Fahrzeit von den Hauptdestinationen im Stadtzentrum entfernt.

Insbesondere der Seeweg bietet den Reisegästen einen kurzen aber sehr erlebnisreichen Zusatzeindruck von Luzern (der durchaus zu erneutem und längerem Aufenthalt Anlass geben könnte). Die Reisezeit in den Shuttles ist normalerweise auch kürzer (zweifelloso aber kurzweiliger) als die Fahrt im Bus durch Luzerns dichten, träge fliessenden Stadtverkehr. Die Shuttle-Verbindungen und deren Verkehrsmittel sind bereits heute vorhanden und können dadurch stärker frequentiert werden (bspw. Z-Bahn zukünftig im 7½-Min.-Takt, Schiffe nach Bedarf).

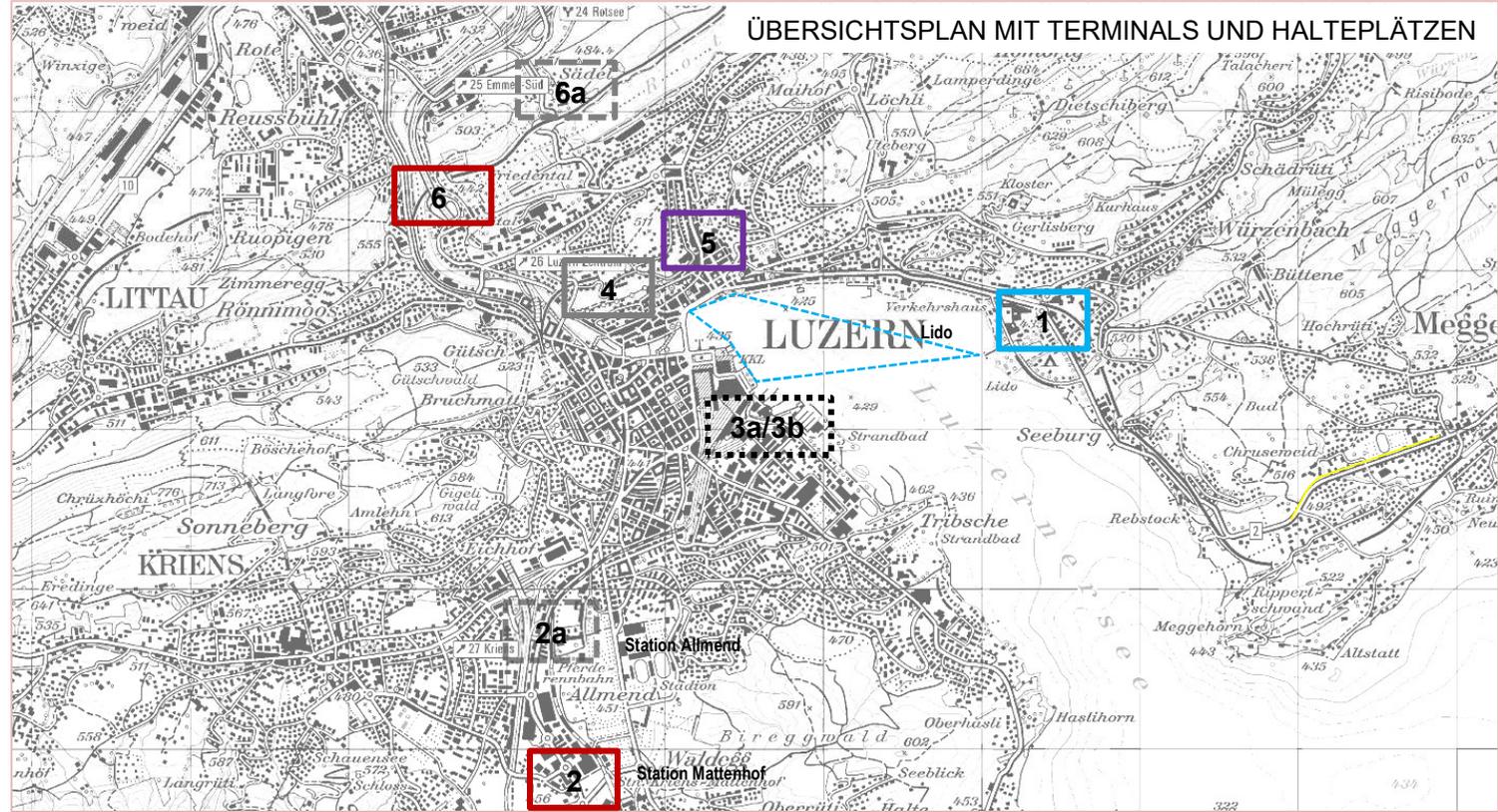
EIN CAR-LEITSYSTEM:

Vergleichbar mit dem Flugsicherungsdienst Skyguide, ist ein (insbesondere während der touristischen Hauptjahreszeiten) bedientes Car-Leitsystem „Car-Guide“ vorgesehen, der den Tour-Guides entsprechend Ihrer Herkunft, ihren Aufenthaltszielen und -dauer und ihrer Weiterreise-Destination optimal einem Terminal zuweisen kann. Auf auffällige Gross-Events oder Verkehrslagen in der Stadt kann dabei jeweils situativ reagiert werden. Das System könnte bei-spielsweise durch bestehende öffentliche oder private Transportunternehmungen betrieben werden, entsprechende grundsätzliche Anfragen erfolgten im Rahmen dieser Studie nicht.

VORTEILE :

- Mit angemessenen Mitteln und flexiblen Massnahmen vorhandene Infrastrukturen nutzen und aktuelle Kapazitäten bei Bedarf steigern
- Etappierung und Anpassung (Auf-/Abwärts-Kompatibilität) an sich ändernde Bedingungen bei tragbarem finanziellem Aufwand ermöglichen
- Berücksichtigung der verschiedenen Kategorien von Car-Touristen (Einkauf, Event, Stadt, Hotel, An- und Abreise für Ferndestinationen) und Ihrer Aufenthaltsdauer
- Anpassung an die globale Tourismusedwicklung und deren Auswirkungen für die Besucherfrequenzen
- Dem wachsenden urbanen Stadtkörper mit einer grösseren räumlichen Auslegung der Car-Infrastruktur entsprechen
- Die Attraktivität der Luzerner Innenstadt durch Entlastung von Verkehrsbewegungen steigern, Anreiz schaffen für Folgebesuche in Luzern
- Die seit langem schwelende öffentliche Debatte über die Carparkplätze am Schwanenplatz entspannen

- 1 CT LIDO 4 HP/30 PP 15 Min. zu Brücke 7 u. 10
 - 2 CT MATTENHOF 4 HP/20 PP 4-11 Min. z. Bahnhof
 - 2a CT MESSE-ALLMEND 20 PP (OPTIONAL)
 - 3a CT GLEISFELD SÜDOST 12 PP
 - 3b CPP LANDENBERGSTR. 13 PP befristet ? *
 - 4 CT MUSEGG 7 HP / 36 PP 6 Min. z. Schwanenpl.
 - 5 HP LÖWENPLATZ 6 HP 4 Min. z. Gletschergarten
 - 6 CT LOCHHOF 4 HP/20 PP 4-11 Min. z. Bahnhof
 - 6a CAR-TERMINAL ROTSEE (OPTIONAL)
- * = Befristete Car-PP (Aufwertung linkes Ufer)
 CT = Car-Terminal mit Infrastruktur, HP / PP
 HP = Kurzhalteplatz (max. 15 Min.)
 CPP = Car-PP (Tagestourismus)



Planausschnitt mit Zufahrtsrouten Cars / Bahn- und Schiff-Shuttle / Rev. 20.07.2014 / 2017 / 2019 Grundlage: Übersichtsplan © Geoinformation Kanton Luzern

BEZEICHNUNG	ORT	HALTEPLÄTZE (HP)	CAR-PARKPLÄTZE (CPP)	AUTOBAHNANSCHLUSS	VERBINDUNG ZUM ZENTRUM
1. CAR-TERMINAL LIDO	LIDO SEEBECKEN (peripher)	4	20 (10) ¹	A2- LUZERN NORD / A14-BUCHRAIN	BAHN / SCHIFF-SHUTTLE
2. CAR-TERMINAL MATTENHOF	MATTENHOF FG (peripher)	4	20	A2 -HORW	BAHN-SHUTTLE
2a CAR-TERMINAL ALLMEND-MESSE (OPTIONAL) ²	ALLMEND-KREISEL (peripher)	(6) ²	(20)	A2 -LUZERN SÜD / HORW	BAHN-SHUTTLE
3a CAR-TERMINAL SBB-AREAL (Ersatz CPP ALPENQUAI)	GLEISFELD SÜDOST (zenturnah)		12	A2-LUZERN SÜD / ZENTRUM	ZU FUSS / ev. SCHIFF-SHUTTLE
3b CPP LANDENBERGSTRASSE (ev. befristete Lösung?)	LANDENBERGSTRASSE (zenturnah)		13	A2-LUZERN SÜD / ZENTRUM	ZU FUSS / ev. SCHIFF-SHUTTLE
4. CAR-TERMINAL MUSEGG	ALTSTADT (zentral)	7	35	A2-LUZERN ZENTRUM	ZU FUSS
5. CAR-HALTEPLATZ LÖWENPLATZ (CPP LIDO)	LÖWENPLATZ (zentral)	6	--	A2-LUZERN NORD	ZU FUSS
6 CAR-TERMINAL LOCHHOF (peripher)	LOCHHOF (peripher)	4	20	A2-LUZERN NORD / LOCHHOF	BAHN-SHUTTLE STATION FRIEDENTAL
6a CAR-TERMINAL ROTSEE (OPTIONAL) ²	SEDEL/ROTSEE (peripher)	(4)	(20)	A2-EMMEN SUED / A14 ROTSEE	BAHN-SHUTTLE STATION ROTSEE
TOTAL HALTEPLÄTZE und CAR-PP (ohne Berücks. der Option 2a CT ALLMEND-MESSE und CAP ROTSEE)		25¹	120¹	Zentrale Lage: 19 HP+66 (70) PP / Periphere Lage: 8 (12) HP+50 (80) PP mit Shuttle-Verbindung (Heutige Anzahl Car-PP : 82)	

FAKTEN ZUM CAR-KONZEPT „C-NETZ“ (Stand 2017)

PP-Kapazitäten

Gegenüber dem heutigen Angebot von 82 Car-PP (verteilt auf 7 Standorte) wird das neue Konzept mit insgesamt 116 Car-PP und 25 Halteplätzen den steigenden Besucherzahlen gerecht und gleichzeitig kann die Belastung der neuralgischen Strassenabschnitten durch den Carverkehr in der Stadt künftig deutlich reduziert werden. Die Realisierung der Car-Terminals Mattenhof, Rotsee, Lido und Musegg erlaubt die seit Jahrzehnten diskutierte Aufhebung der Car-PP beim Schwanenplatz und beim Inseli sowie spätestens bei Vollausbau der Terminals Lido und Mattenhof auch eine Entlastung der Car-HP beim Löwenplatz und im Bereich des Bahnhofes. Ohne nachteilige Folgen für den Tourismus werden damit die Voraussetzungen für markante städtebauliche Aufwertungen an zentralen Orten geschaffen.

Situierung der Car-Terminals.

Das geplante Parkhaus Musegg mit 36 Car-PP, 7 Car-HP sowie einer politisch noch zu bestimmenden Anzahl PW-PP in nächster Nähe der Autobahnausfahrt Luzern-Zentrum und die Car-PP Alpenquai, Landenbergstrasse, Rösslimattstr. (Total 34 CPP) ergänzt mit je 6 Kurzhalteplätzen am Löwenplatz und am Inseliquai decken die Bedürfnisse der Besucher mit eher kurzzeitigem Aufenthalt in der Stadt und eines Teiles der Hotelgäste ab.

Die an der Peripherie der Stadt liegenden Car-Terminals Lido und Mattenhof (Messe-Allmend) sind primär auf die Bedürfnisse der Gäste mit längerdauerndem Aufenthalt ausgerichtet und ermöglichen damit die erwünschte Stärkung eines qualitativ vollen Tourismus in der Stadt und Region Luzern. Der Zeitaufwand von den geplanten an der Peripherie situierten Car-Terminals Lido und Allmend-Messe (Mattenhof) zur Innenstadt liegen je nach Terminal-Standort bei 7-15 Minuten. Bei einem Vergleich ist der jetzige Zeitaufwand für Carfahrten ab der Autobahn zu den Car-PP in die Stadt zu berücksichtigen sowie die Situation, dass bei dichterem Stadtverkehr und Stau dieser Zeitaufwand deutlich über 15 Minuten betragen kann. Die Zufahrt ab der Peripherie der Stadt mit Schiffs- und Bahn-Shuttle vermeidet diese nachteilige Situation. Denn die die kurzen Distanzen - insbes. die Anfahrtszeit von ca. 3 bis 4 Minuten ab der Autobahn zu den Terminals Mattenhof (Allmend-Messe) – sowie die attraktiven Shuttle-Verbindungen ins Zentrum (7-15 Min. Fahrzeit inkl. Wartezeit, Ein- und Aussteigen) führen zu Voraussetzungen, die im Vergleich mit anderen Städten mit Car-Tourismus als ideal bezeichnet werden können.

Kosten

Angaben über Kosten erfolgen aufgrund von Machbarkeitsstudien der einzelnen Projekte. Durch angepasste vertretbare Parkgebühren sind Bewirtschaftungserträge möglich.

Erlebnispotential Stadtraum

Es ergeben sich wesentliche Verbesserungspotentiale, um die Lebensqualität der Bewohner wie auch den Aufenthalt der Besucher aufzuwerten. Auszugsweise erwähnt sind die Vorteile wie: die Umnutzung und attraktive Neugestaltung des Schwanenplatzes als Tor zum Grendel sowie die Wiederentstehung des Inselis in seiner ursprünglichen Form, den Erlebniswert einer Schifffahrt für ankommende Gäste, die Vermeidung von Staubildung und Unfallrisiken, die Sicherung der Qualitäten und der Attraktivität als Aufenthalts-, Einkaufs- und Urlaubsort und damit des Anreizes für weitere Besuche und längerdauernde Aufenthalte.

Car-Guide: Verkehrsleitstelle für Cars

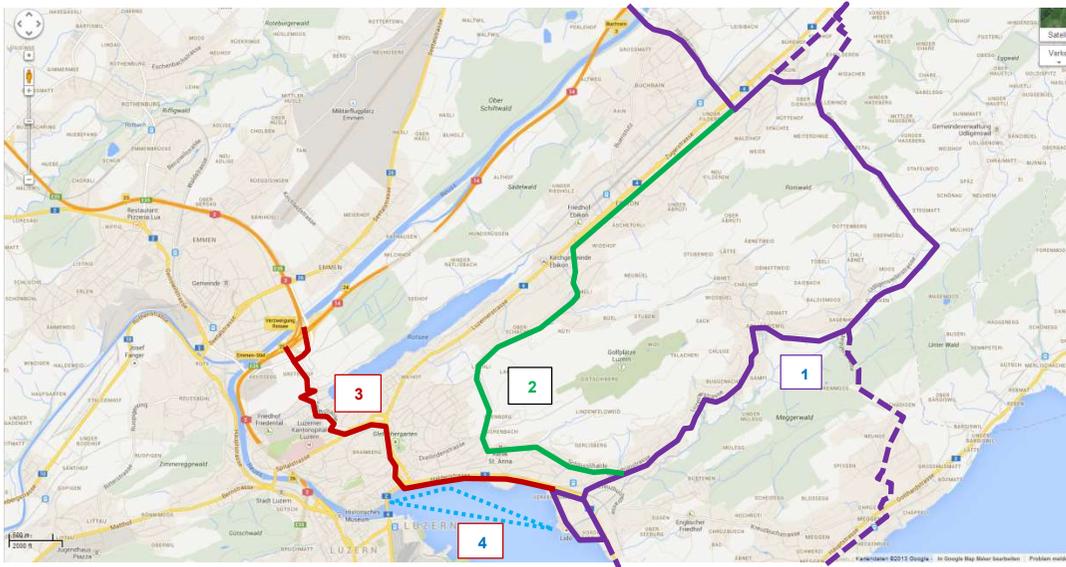
Der Verkehr zu den Terminals mit Halteplätzen und Car-PP und die zusätzlichen 4 Halteplätze in Nähe der Car-PP werden über ein Verkehrsleitsystem gesteuert. Hier erfolgt die Koordination und Lenkung des gesamten Car-Verkehrs (Zu- und Wegfahrten mit Berücksichtigung Zielorte, Verkehrsbelastung, Shuttle-Verbindungen zum Zentrum, Aufenthaltsdauer in Luzern.) Durch die Situierung der Terminals (Musegg in unmittelbarer Nähe des Zentrums und Lido und Allmend / Mattenhof an der Peripherie der Stadt) und durch die Verteilung auf insgesamt 5 Autobahnanschlüsse (Horw, Luzern Süd, Luzern Zentrum, Luzern Nord, Buchrain) kann auf unterschiedliche Verkehrsbelastungen rasch reagiert und Staus und unnötige Fahrten vermieden werden. Die Leitstelle überwacht den Verkehrsfluss und die Kapazitäten der Car-Terminals und der Halteplätze. Der Carchauffeur oder Tour-Guide nimmt bei der Anfahrt frühzeitig Kontakt über Funk mit der Leitstelle auf und erhält die Fahrroue, um seinen Zielort schnellstmöglich zu erreichen. Aufenthaltsdauer bzw. Wegfahrt werden bereits bei der Anfahrt erfasst und im System eingegeben.

Legende zu Übersichtsplan

- 1 Zahlen in Klammern = Erweiterungsmöglichkeit
- 2 CT Allmend-Messe: Realisierung optional - oder zusätzlich - zu CT Mattenhof (in Gesamtanzahl der Car-PP nicht berücksichtigt)
- 3 Inseli: Aufhebung des best. Car-PP, Übergangslösung mit 6 Anhalteplätzen längs Inseli-Quai. .



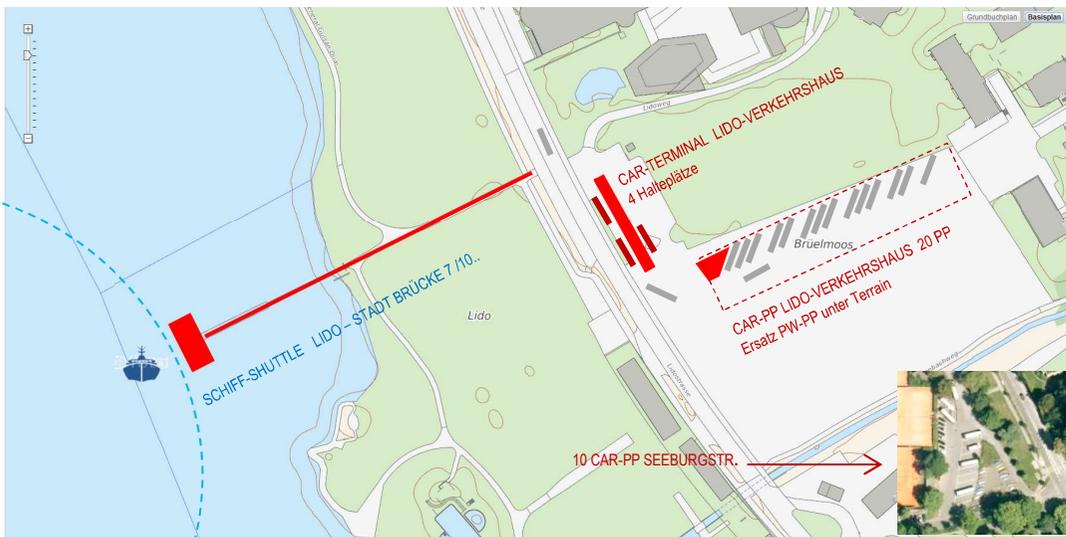
«CAR-KONZEPT C-NETZ» DIE STANDORTE IM DETAIL



Zufahrtsrouten zu Car-Terminal Ost - Verkehrshaus-Lido mit Schiffs-Shuttle-Verbindung zur Stadt Luzern,

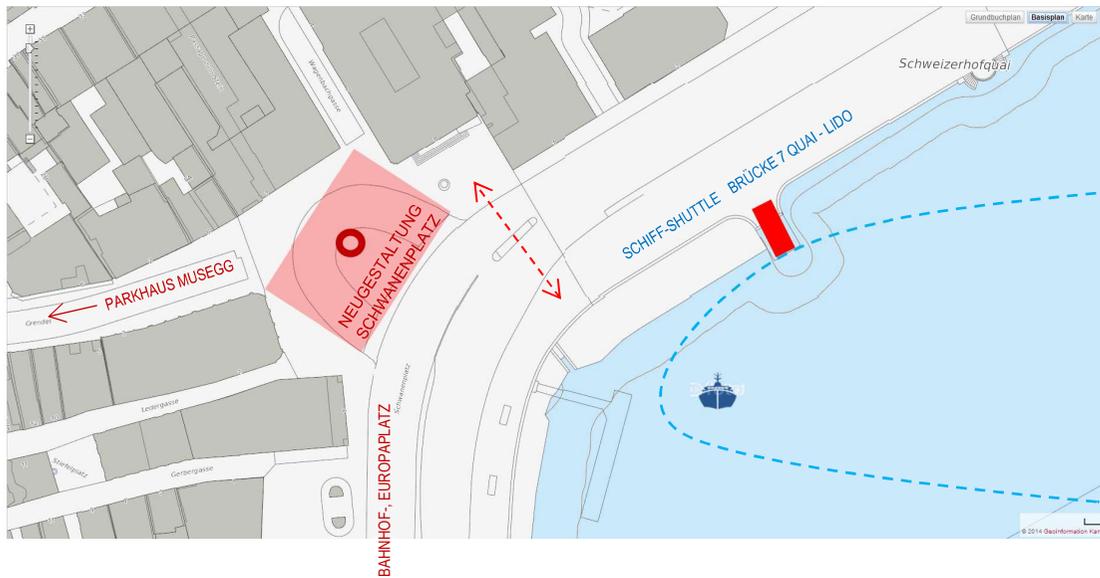


Schiffssteg Lido-Verkehrshaus

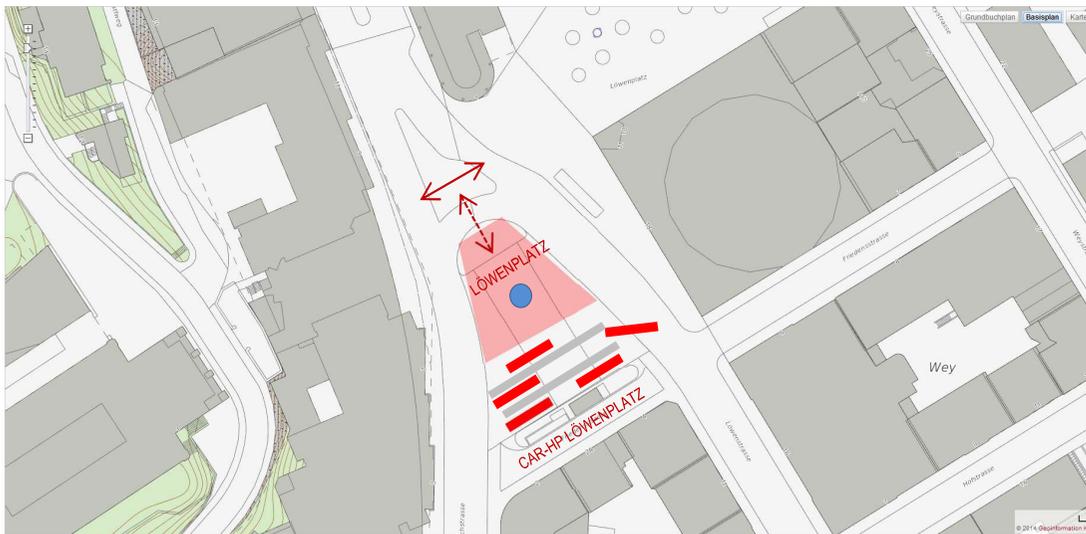


Ort:	CAR-TERMINAL LIDO / VERKEHRSHAUS (4 HP / 20 - 30 PP)
Situation:	Lage an der Peripherie der Stadt. Mit Bahn, Bus und Schiff gut erschlossenes Gelände am See in ca. 2,2 km Entfernung zur Altstadt. Angrenzend an Verkehrshaus der Schweiz mit hoher Besucherfrequenz.
Massnahmen:	Neuer CAR-Terminal an Lidostrasse mit 4 überdeckten Halteplätzen, Infrastruktur: Aufenthaltsraum, WC, DU, Kiosk, Waschplatz, Entsorgung. Überdeckte Verbindung zur verglasten Warthalle beim Schiffssteg. 20 neue Car-PP im Brüelmoos, PW-Einstellhalle unter CAR-PP als Ersatz für Verlust oberird. PW- PP. 10 best. Car-PP an der Seeburgstrasse.
Auswirkung	Attraktive Shuttle-Verbindung mit Schiffen zur Stadt für Cartouristen und Museumsbesucherinnen. Hoher Erlebniswert + Synergien rechtfertigen einen Einbezug ins Car-Konzept der Stadt Luzern.
Zeitaufwand:	Ab Terminal Fussweg zu Schifflande 180 m bzw. 3 Min./ Schiffahrt inkl. E+A 12 Min./ Fussweg ab B 7 bis Schwanenpl. ca. 3 Min. Total 18-20 Min. bis Schwanenpl. bzw. 15-17 Min. bis Bahnhofplatz.¹

ZEITAUFWAND 6-7 Min. Fussweg zu Car-Terminal MUSEGG, 18 Min. zu Car-Terminal LIDO (attraktiver Schiff-Shuttle) 15 Min. zu Car-Terminal ALLMEND-MESSE (Bahn-Shuttle) 15 Min. zu «Car-Terminal Gleisfeld» (Fussweg oder mit Schiffs-Shuttle)



Ort:	SCHWANENPLATZ (Treffpunkt / Städtischer Platz)
Situation:	Best. zentral gelegener und intensiv genutzter Car-PP ohne Infrastruktur. Zufahrt zu Geschäften vorteilhaft, Hohe Verkehrsbelastung, Unfallrisiken, Wartezeiten bei Stau, Verkehrsfläche statt attraktivem städtischem Platz, Konflikt mit ÖV.
Massnahmen:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aufhebung des Car-Terminals und Neugestaltung der freiwerdenden Platzfläche für sicheren und attraktiven Aufenthalt von Bewohnern und Gästen. „Tor zum Grendel“ 2. Option Unterirdische Passerelle zum Seeufer 4. Einbindung in Gesamt-Carkonzept „C-Netz“ (Terminals Lido, Mattenhof, Allmend-Messe und Musegg)
Auswirkung	Markante städtebauliche Aufwertung ohne Einbusse für Tourismus. Wirksame Lösung eines über Jahrzehnte diskutierten Problems.
Zeitaufwand	siehe Angaben zu Terminals und Halteplätzen.



Ort:	CAR-HP LÖWENPLATZ (Städtischer Platz / 6 HP)
Situation:	Best. intensiv genutzter Carterminal mit Infrastruktur, Ideale Nähe zu Altstadt, Gletschergarten. Hohe Verkehrsbelastung, Unfallrisiken, Wartezeiten bei Stau, Verkehrsfläche statt attraktiver städtischer Platz.
Massnahmen:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Beibehaltung Infrastruktur Car Parking / Reduktion v. 9 PP auf max. 6 Car-Anhalteplätze (Ein- u. Aussteigen im Viertelstundentakt) Cars fahren weiter zum Car-PP des Terminals Rotsee oder Lido. 2. Neugestaltung der freierwerdenden Platzfläche für sicheren und attraktiven Aufenthalt von Bewohnern und Gästen (rot) 3. Einbindung in Gesamt-Carkonzept „C-Netz“.
Auswirkung	Markante städtebauliche Aufwertung ohne Einbusse für Tourismus. Konstruktive und kostengünstige Lösung eines über Jahrzehnte diskutierten Problems.
Zeitaufwand	Fussweg zu Hertensteinstrasse 90m bzw. 2 Min. Gletschergarten 240m bzw. 4 Min / Kurplatz Schiffsanlegestelle B10: 320m bzw. ca. 6 Min./ Schwanenplatz ca. 400 m bzw. ca. 7 Minuten.



Standort 1: 20 best. Car-PP Alpenquai, Landenbergstrasse

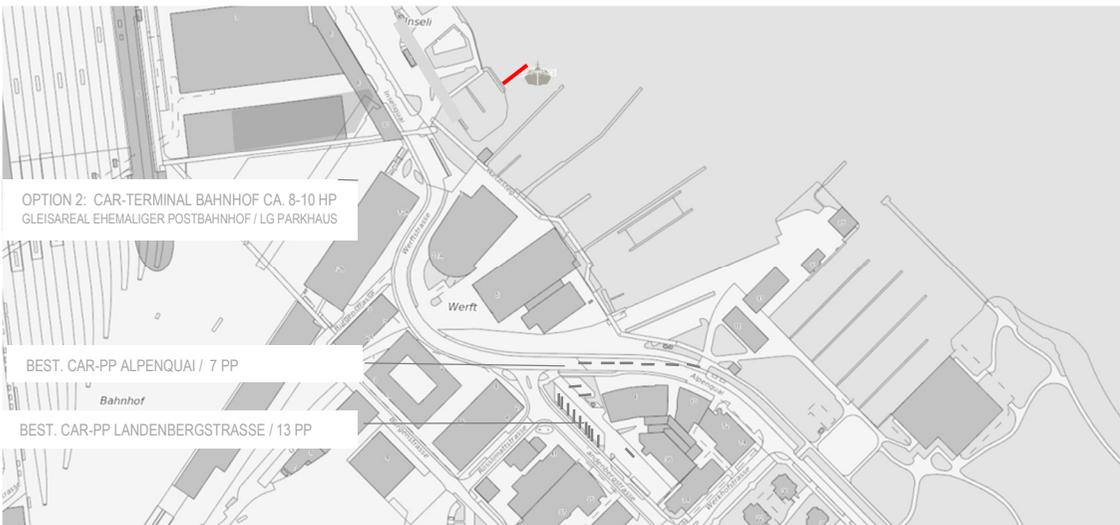
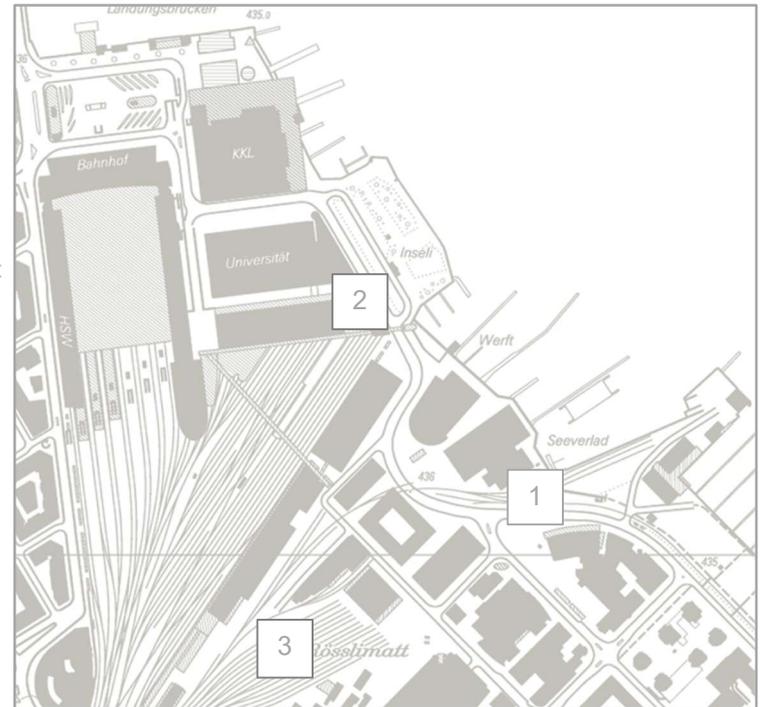
Zusätzlich wird die Einbindung in das Gesamt-Carkonzept „C-Netz“ bzw. die Verlagerung der Car-PP zu den vorgeschlagenen neuen Car-Terminals Allmend oder Mattenhof empfohlen. (Entlastung Stadtzentrum und Bahnhof vom Car-Verkehr)



Standort 2: Car-Terminal Bahnhof Gleisareal unter PH Frohburg
Die unter das Parkhaus Frohburg führenden Abstellgleise werden gekürzt und neu als „Car-Terminal Bahnhof“ genutzt. Direkt angrenzend liegt die Personenunterführung zu den Gleisen des Bahnhofes und in ca.2 Min. Fusswegdistanz der Bahnhof- u. Europaplatz sowie der Inseli-Park mit Buvette, Kiosk, WC. Vorgeschlagen werden überdeckte Perrons für Kurzhalte von 8-10 Cars. Die Zufahrt erfolgt vom Inseliquai her. Die Vorabklärung bei den SBB über diesen Vorschlag ist z.Z. noch pendent.



Option 3: Erweiterung: 10-12 neue Car-PP Rösslimatt
vgl. „Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof und Umgebung“ Stadt u. Kanton Luzern, SBB-Immobilien, Post-Immobilien, Mai 2009

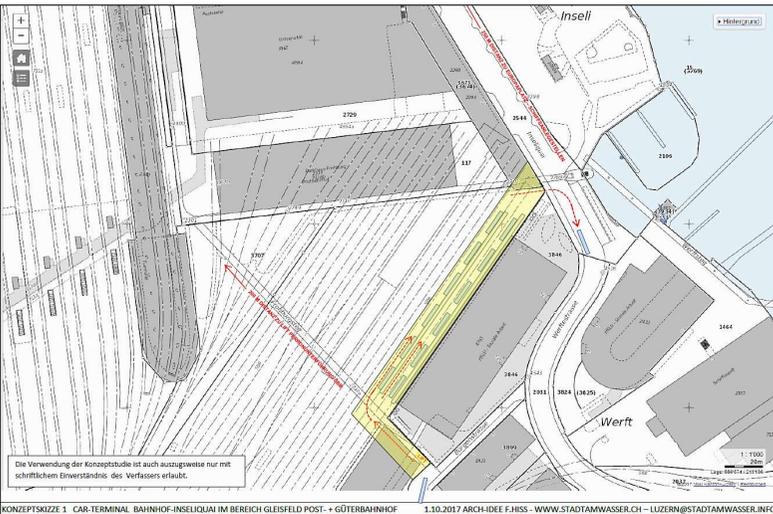


- Ort: **CAR-PP ALPENQUAI / LANDENBERGSTR. / CAR- HP FROHBURG**
Best. PP LANDEN-BERGSTRASSE+ALPENQUAI
Vorschlag Car-Terminal Frohburg (Gleisareal ehemal. Postbahnhof)
- Situation: Best .zenturnaher und intensiv genutzter Car-PP Landenbergstrasse mit ungenügender Infrastruktur, Nähe Bahnhof, Zentrum.
- Massnahmen: Vorl. Beibehaltung der best. 20 Car-PP Landenbergstr. /Alpenquai
Erweiterung: 8-12 Car-PP ehemal. Postbahnhof oder Gleisfeld SO. *
* siehe Option Car-Terminal Gleisfeld Südost
- Auswirkung **Das neue Car-Konzept und die Neusituierung der Car-PP ermöglichen die Freilegung und Aufwertung des Inselis.**
- Zeitaufwand: Zufahrt ab A2-Ausfahrt Luzern Süd oder Zentrum zum Bundesplatz, Tribschenstrasse, Werkhof- und Wertstrasse zum Inseli ca. 10-15 Min.
(Fusswegdistanz ab Alpenquai zum Inseli 440m bzw. 7 Minuten)
Shuttle-Schiff INSELI – Brücke 7 (Schwanenplatz) ca. 10 Minuten.

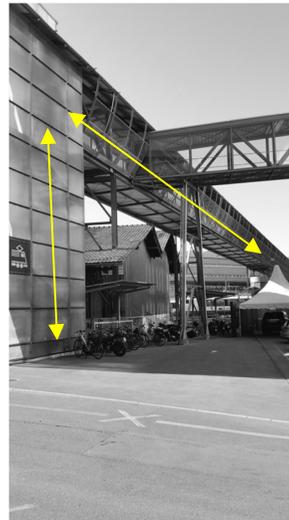
ZEITLICH BEFRISTETE ODER NICHT REALISIERBARE STANDORTE



KONZEPT VAR. 1 - CAR-TERMINAL INSELIQUAI-FROHBURG IM BEREICH DES SÜDÖSTLICHEN GLEISFELDES SBB MIT ZUFAHRT ÜBER WERKHOF- UND BÜRGENSTRASSE - WEGFAHRT ÜBER WERTSTRASSE
FUSSWEGVERBINDUNG ÜBER FROHBURG- UND INSELIQUAI-STEG VIA LIFT ZU UNTERFÜHRUNG SBB-PERRONS CA. 200 M, ZUM EUROPAPLATZ UND DEN SCHIFFSANLEGESTELLEN CA. 250 M © ARCH-IDEE 15.10.2017



KONZEPTSKIZZE 1 CAR-TERMINAL BAHNHOF-INSELIQUAI IM BEREICH GLEISFELD POST- + GÜTERBAHNHOF 1.10.2017 ARCH-IDEE F.H.S.S. - WWW.STADTAMWASSER.CH - LUZERN@STADTAMWASSER.INFO
Die Verwendung der Konzeptstudie ist auch auszugsweise nur mit schriftlichem Einverständnis des Verfassers erlaubt.



KONZEPT CAR-TERMINAL GLEISFELD SÜDOST

Bereits 2013/14 wurden von arch-idee Vorschläge zur Car-Parkierung in der Stadt Luzern erarbeitet und der Stadt vorgelegt. <Car-Konzept C-Netz>. Die vorliegende Idee eines Car-Terminales im südöstlich liegenden Randbereich des Gleisfeldes SBB ist eine Alternative zur Nutzung des Gleisareales unter dem Parkhaus Frohburg. Er liegt in vorteilhafter Nähe zum Bahnhof SBB und zu den Schiffsanlegestellen und wurde der Stadt (Direktion UVS) im Oktober 2017 unterbreitet.

Der Vorschlag bedingt die Abklärung bei den SBB über eine mögliche Teil-Nutzung des Gleisfeldes für einen Car-Terminal. Eine erste Kontaktnahme mit den SBB erfolgte durch arch-idee im März 2015, über die die Stadt informiert wurde. Eine weitere Anfrage erfolgte Ende 2017. Eine Prüfung des Vorhabens ist lt. SBB erst bei Realisierung des Tiefbahnhofes möglich. Die Option einer provisorischen Zwischennutzung durch eine Plattform auf Terrain-Niveau mit Belassung der Geleise wurde nicht geklärt. Anfragen von Stadt und Kanton dürften ev. die Chance für eine (Zwischen-) Nutzung an diesem idealen Ort erhöhen. (Situierung in nächster Nähe zu Bahnhof und Schiffstegen)

Dieser Standort würde folgende Vorteile aufweisen:

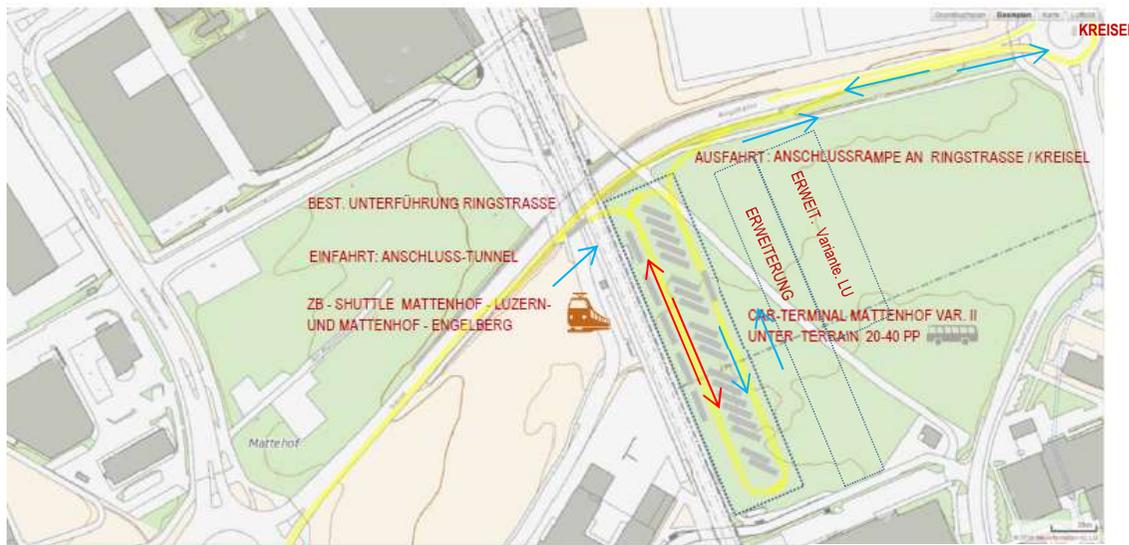
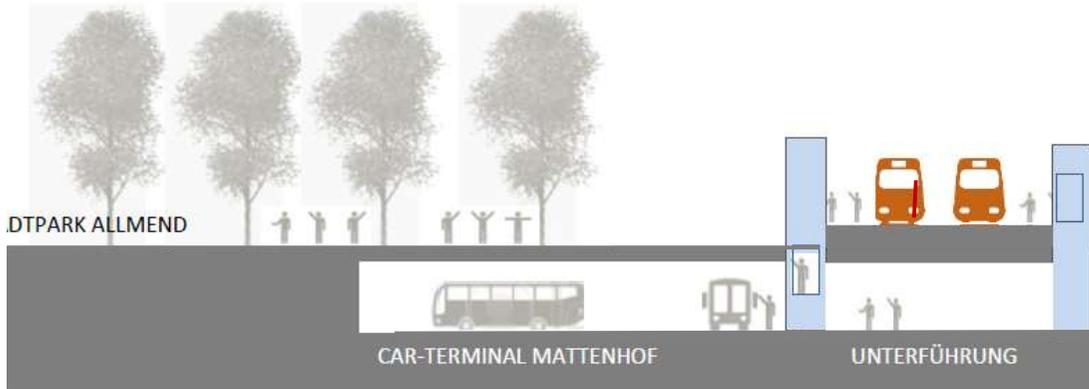
1. Ideale Lage zwischen Inselquai und Frohburgsteg. Die Verbindung zu den in ca. 200 m Distanz liegenden SBB-Perrons erfolgt über den am Car-Terminal situierten best. Lift und über den Frohburgsteg.
2. Die Distanz zum Europaplatz und zu den Schiffsanlegestellen beträgt ca. 250 bis 300 m.
3. Die Zufahrt der Cars erfolgt primär über die Werkhof- und die Bürgenstrasse. Die Wegfahrt über die Werftstrasse Richtung Werkhofstrasse. Die Grösse des Car-Terminales ist vorbehaltlich der erwähnten Nutzungs-Abklärung abhängig von der Grösse des nutzbaren Gleis-Areales und verkehrsplanerischer Überlegungen. Bei einer angenommenen Arealgrösse von ca. 3'000 m² würde Raum für 10-12 Cars geschaffen. (Längsparkierung an Perrons)

Abb. 1: Das Gleisfeld nordwestlich der HSLU

Abb. 2: Situationsplan mit gelb markiertem Bereich Car-Terminal Bahnhof

Abb. 3: Die Verbindung von den Perrons des vorgeschlagenen Car-Terminales zu den Perrons der SBB erfolgt über den Lift bei der Bürgenstrasse und über den Frohburgsteg.

INITI CAR - TERMINAL MATTENHOF MIT DIREKTEM ANSCHLUSS AN STATION DER ZENTRALBAHN

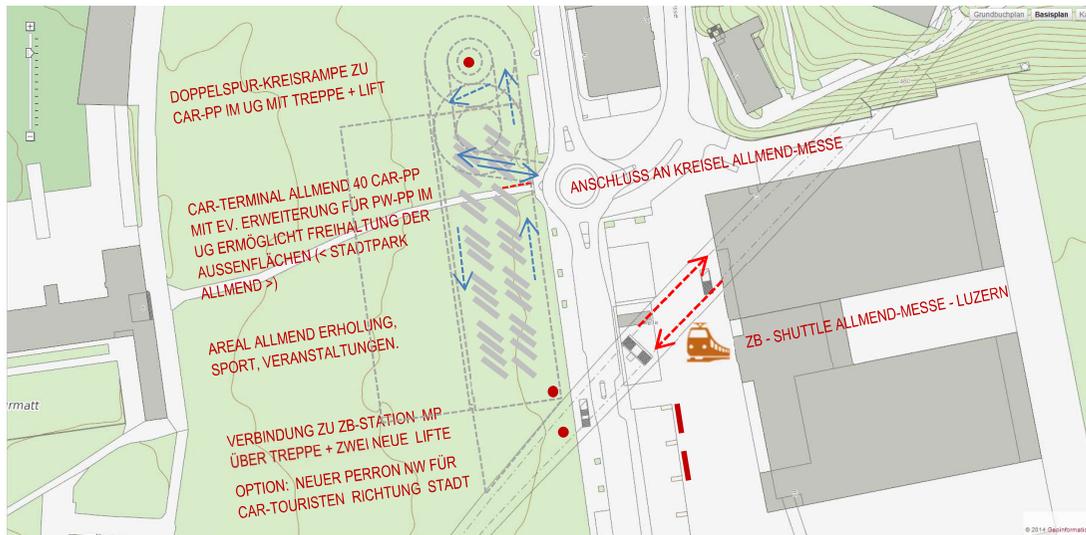


Ort:	CAR-TERMINAL MATTENHOF VAR II (4-6 HP / 30-40 PP)
Situation:	Lage an der Peripherie der Stadt, mit optimaler öffentl. Verkehrsanbindung (Bahn u. Bus / Züge alle 7 Minuten) / S-Bahnverbindung zu Bahnhof Luzern 4 Min. Fahrzeit / Car-Zufahrt ab A2 - Ausfahrt Horw über Ringstrasse zu Car-Terminal Mattenhof II in 3 Min. , direkt neben Station Mattenhof der Zentralbahn. (Alternative zu CAR-PP Mattenhof I)
Massnahmen:	Car-Terminal unter Terrain mit 4-7 Halteplätzen, 20-40 Abstellplätzen, getrennter Ein- und Ausfahrt. Bus-Perron für Ein- und Ausstieg mit direktem Zugang über Lift Ost zu Perron Gleis 1 Richtung Engelberg und via Unterführung und Lift West zu Perron Gleis 2 Richtung Luzern. Im Hinblick auf mögliche Veränderungen des Areales Familiengärten (städtebauliche Verdichtung oder Erweiterung der Grünanlagen Allmend) wird die Situierung des Car-Terminals unter Terrain vorgeschlagen.
Auswirkung	Attraktive Bahn-Shuttle-Verbindung zur Stadt mit 4 Min. Fahrzeit.
Zeitaufwand:	Bus-Perron direkt bei Bahn-Perron 1 Min. / Wartezeit 0 bis max. 7 Min. / Ein-Aussteigen 2 Min. / Bahnfahrt 4 Min. = Total Zeitaufwand ab Bus - Terminal bis Bahnhof Luzern: 7 - 14 Minuten ¹ ¹ Zum Vergleich: Die Zufahrt mit dem Car ins Zentrum beträgt mind. 15 Minuten; bei hohem Verkehrsaufkommen und Stau beträchtlich mehr.!

Anmerkung: In der Darstellung erstreckt sich der Car-Terminal in Längsrichtung zu 2/5 auf das Gebiet der Gemeinde Horw. Eine Anlage gleicher Grösse mit ausschliesslicher Situierung auf der **stadteigenen Allmendfläche** ist alternativ machbar. Diese Lösung versteht sich als Variante zum Standort Allmend-Messe.



3-4 MIN. AB A2-AUSFAHRT LUZERN SÜD



3-5 MIN. AB A2-AUSFAHRT HORW

Ort:	CAR-TERMINAL ALLMEND-MESSE (OPTIONAL !) (40 PP)
Situation:	Messeareal mit sehr guter Verkehrsanbindung (PW, Bahn und Bus) Distanz ab A2-Ausfahrt Luzern Süd 1.4 km bzw. 2-3 Minuten! Fahrzeit S-Bahnverbindung zu Bahnhof Luzern 2 Minuten !
Massnahmen:	1. Phase: Car-PP oberirdisch (zeitlich begrenzte provis. Massnahme) Situierung des PP erfolgt im nordöstlichen Randbereich der Allmend ausserhalb des Messebereiches in nächster Nähe zum Verk.-Kreisel. 2. Phase: Car-Terminal unter Terrain mit 20 - 30 PP mit direkter Anbindung über Doppelspur-Wendelrampe an Kreisel Allmend-Messe. Halteplätze auf Niveau EG oder Liftverb. zu Perron + zu Car-PP UG
Auswirkung	Attraktive Shuttle-Verbindung zum Stadtzentrum für Cartouristen.
Zeitaufwand:	Bus-Perron bis Bahn-Perron 3 Min. / Wartezeit 0 bis max. 7.5 Min. / Ein- und Aussteigen 2 Min. / Bahnfahrt 2 Min. = Total Zeitaufwand ab Bus-Terminal bis Bahnhof Luzern 7-15 Minuten. Das Ankunftsgleis liegt in nächster Nähe zum Europa- und Bahnhofplatz. ¹ ¹ Zum Vergleich: Die Zufahrt mit dem Car ins Zentrum beträgt mind. 15 Minuten; bei hohem Verkehrsaufkommen und Stau beträchtlich mehr !

< INNENSTADTPARKHAUS + LOGISTIKZENTRUM MUSEGG > (Vorschlag für konzeptionelle Änderung)

Mit Rücksicht auf die vorhandenen, stark divergierenden politischen Meinungen zur Lösung der Car-Problematik wird in der vorliegenden Kurzfassung die von „interface-politikstudien“ angeregte Variante mit einem Parkhaus für Cars und mit einer begrenzten Zahl fest vermieteter Anwohnerparkplätze berücksichtigt. Als Ausgleich für die daraus verminderte Wirtschaftlichkeit des Projektes und zur Entlastung der Fussgängerzone Altstadt schlägt „arch-idee“ zudem ein Logistik-Zentrum im Parkhaus Musegg vor.

1 CAR-TERMINAL UND CAR-PP in unmittelbarer Nähe zur Altstadt als wichtige Ergänzung zu den peripher situierten Parkhäusern. Diese Lösung garantiert nebst weiteren Vorteilen eine wesentliche Entlastung des Stadtverkehrs. Der Bau eines unterirdischen Parkhauses in nächster Nähe des A2-Anschlusses Zentrum - integriert in die Altstadt, aber ohne sichtbares Volumen unter dem Musegghügel situiert - wäre zudem ein wichtiger Schritt für die Stärkung des „Markt- und Einkaufszentrums“ von Luzern.

2 LOGISTIK-ZENTRUM KERNSTADT. Online-Handel und grossdimensionierte Einkaufszentren haben zunehmend nachteilige Auswirkungen auf gewachsene Dorf- und Stadtzentren. Innovative Lösungen zur Aufwertung der Innenstadt drängen sich daher auf; wie bspw. ein < Logistik-Zentrum Kernstadt > im Parkhaus Musegg. Die Anlieferung erfolgt mittels LKW und die Fein-Verteilung im Bereich der Kernstadt mittels Elektro-Cargo-Bikes u. Elektro-Nutzfahrzeugen. Dies zur Verminderung der best. Belastungen durch störenden Anlieferungsverkehr in der Fussgängerzone Altstadt und als partieller wirtschaftlicher Ausgleich zur Begrenzung der PW-Parkplätze im Parkhaus Musegg. Elektro-Cargo-Bikes sind eine wichtige und sinnvolle Alternative zum motorisierten Lieferverkehr in den Innenstädten und eröffnen den Schweizer Städten und Gemeinden neue Perspektiven. (s. Bericht „VILLE Elektro-mobilität vor Ort“, Bern Febr. 2016 Hrsg. Schweizer Forum Elektromobilität)

3 PARKFLÄCHE für begrenzte, noch festzulegende Anzahl PW-PP für Anwohner und Geschäfte im Ausgleich zum Wegfall offener und überdeckter PP im Zuge **städtebaulicher Aufwertungen und Verdichtungen. (wie z.B. die Neugestaltung des Gesamtareales Kasernenplatz in Etappen basierend auf einer langfristig ausgerichteten Stadtplanung)**



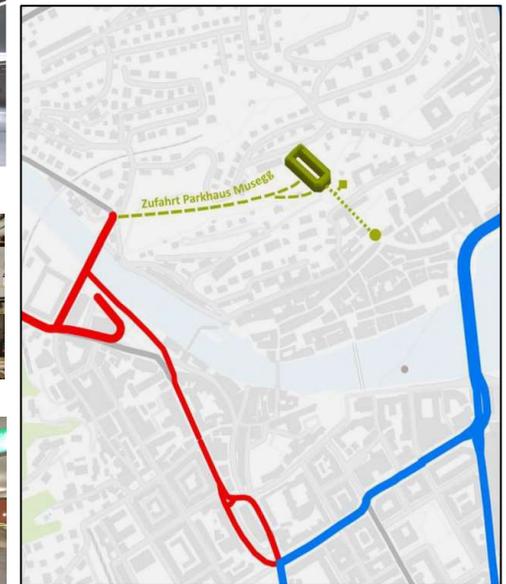
1



2



3



„Aus der Sicht der Stadtverkehrsplanung und-politik ist das E-Cargo-Bike ein ideales Instrument zur Entlastung des innerstädtischen ÖV und zur Reduktion des MIV.“ Weitere Infos siehe nachfolg. Seite.



Ort:	CAR-TERMINAL MUSEGG-ALTSTADT (6 HP / 30 PP)
Situation:	CAR PP / öffentliches Parkhaus / Logistik-Zentrum in nächster Nähe zur Altstadt (30 PP und HP für Reiscars, begrenzte Anzahl PW-PP*)
Massnahmen:	siehe Projektbeschrieb Initianten/Verfasser: ewp-bucher-dillier ag
Auswirkung	Car-Terminal in nächster Nähe (Fusswegdistanz) zur Altstadt. Ermöglicht Aufhebung des Car-PP Schwanenplatz, Inseli, eine Reduktion der Car-PP am Löwenplatz und entlastet das Stadtzentrum vom Car- und PW-Verkehr. Zufahrtportal in 400m Distanz zu A2-Ausfahrt Zentrum. Erschliessung und Parkhaus unter Musegghügel ohne Land-verbrauch.
Zeitaufwand:	Aus Richtung Nord: ab A2-Ausfahrt Luzern Zentrum bis PH 1-3 Minuten. Aus Richtung Süd A2-Ausfahrt Lochhof Schlaufe und ca. 1.8 km über A2 zu Ausfahrt Zentrum (2 Min.) und 400 m zu Einfahrt Parkhaus. (Entlastung Obergrundstrasse-Hirschengraben-Militärstrasse mit 10 Ampeln !) Fussweg ab Car-Terminal zum Falkenplatz 110 m, ca. 2-3 Min. bzw. ca. 6 Min. bis zum Schwanenplatz



Im Parkhaus der Zukunft sollen ungenutzte Stellflächen möglichst nicht mehr vorkommen.

Parkflächen im urbanen Raum sind knapp und könnten besser genutzt werden. Das Parkhaus der Zukunft soll sich daher zum smarten Mehrzweckhaus wandeln. Im neuen Projekt "Park up" werden dafür Konzepte entwickelt. Mit dem Wandel der Mobilität wird auch über neue Nutzungsmöglichkeiten von Parkhäusern nachgedacht. Dank neuer, digitaler Nutzungskonzepte soll davon sowohl der städtische Verkehr als auch die Logistik profitieren. Das **Verbundprojekt "Park_up"** erforscht nun neue Ideen für Stellflächen in Parkhäusern zu Zeiten mit schwacher Auslastung. "Die Art und Weise, wie innenstadtnahe Parkierungsflächen bereitgestellt und genutzt werden, wird sich in den kommenden Jahren fundamental verändern. Denn der Wert der Parkierungsflächen orientiert sich künftig viel stärker am Nutzungsverhalten und an den jeweiligen Rahmenbedingungen, wie zum Beispiel dem Verkehrsaufkommen", erklärt Dr. Bernd Bienzeisler, Projektleiter am Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO).

Parkhäuser nachts offen für neue Nutzung

Alternative Nutzung lautet das Stichwort: Parkhäuser können nicht allein dem Abstellen von Fahrzeugen dienen, sondern in Zeiten schwacher Auslastung auch für andere Zwecke geöffnet werden. So könnten nachts Logistikunternehmen freie Parkflächen als flexible "**Logistik-Hubs**" nutzen, um dort Waren zwischenzulagern, bevor diese zugestellt werden. Denkbar wären hier beispielsweise elektrisch betriebene Lastenräder. Den Anfang macht ein Pilotprojekt am Standort Stuttgart, später sollen auch andere deutsche Städte von den Forschungsergebnissen profitieren. Dem bis zum Dezember 2019 laufende Verbundprojekt "Park_up" gehören neben dem Fraunhofer IAO die Start-ups Evopark und VeloCarrier an. Projektträger ist der TÜV Rheinland, die Projektleitung übernimmt Evopark. TwilightArtPictures / fotolia.coParkflächen

Verbundprojekt »Park up« entwickelt neue Nutzungskonzepte für innerstädtische Parkhäuser 17.7.2017

Wie können innenstadtnahe Parkräume effektiv und nachhaltig genutzt werden? Im Verbundprojekt »Park_up« arbeitet das Fraunhofer IAO gemeinsam mit Projektpartnern an Lösungsstrategien. Dabei sollen digitale Nutzungskonzepte entwickelt werden, die urbane Verkehrs- und Logistikflüsse verbessern und damit Bürger und Umwelt entlasten.

Ausreichend Parkraum bieten und diesen sinnvoll nutzen – für Städte eine ständige Herausforderung. Das Verbundprojekt »Park_up« entwickelt neue, digitale Nutzungskonzepte für Stellflächen in Parkhäusern zu Zeiten mit schwacher Auslastung. Sowohl für Autofahrer als auch Logistikunternehmen sollen freie Stellplätze in Parkhäusern an Attraktivität gewinnen und effizienter genutzt werden. Neben der Logistik ist das Ziel, ein parkhausübergreifendes Mobilitätsmanagement zu gestalten.

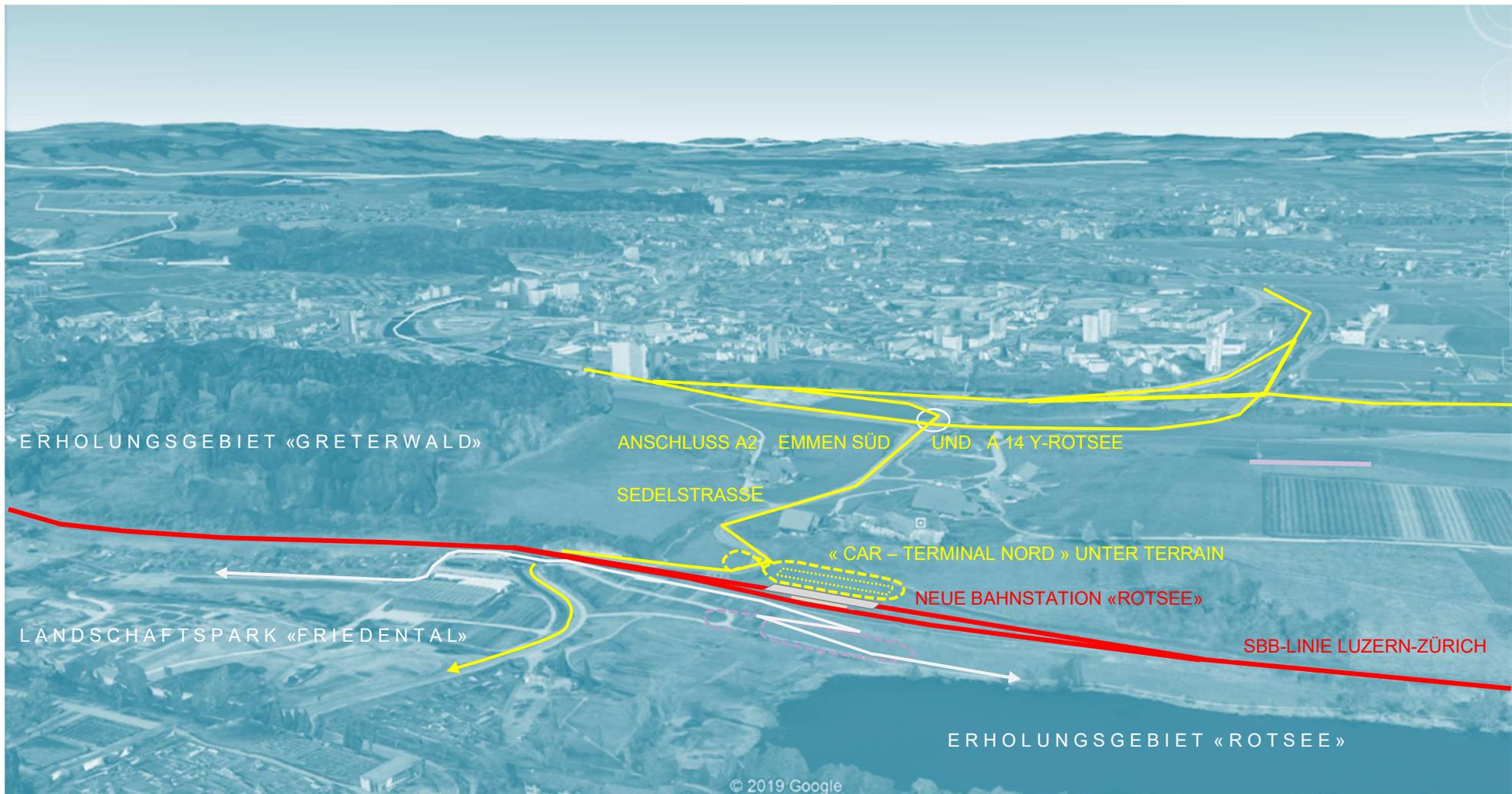
Komfortgewinn für Bürger durch neue Mobilitätslösungen

»Die Art und Weise, wie innenstadtnahe Parkierungsflächen bereitgestellt und genutzt werden, wird sich in den kommenden Jahren fundamental verändern. Denn der Wert der Parkierungsflächen orientiert sich künftig viel stärker am Nutzungsverhalten und an den jeweiligen Rahmenbedingungen, wie zum Beispiel dem Verkehrsaufkommen. Im Projekt »Park_up« werden solche alternativen Nutzungskonzepte schon heute pilothaft entwickelt und umgesetzt«, erklärt Dr. Bernd Bienzeisler, Projektleiter am Fraunhofer IAO. Zum Beispiel soll eine Park-App, die vom Projektpartner evopark entwickelt wird, dafür sorgen, dass die Preisgestaltung von Parkhausbetrieben flexibler und kundenfreundlicher wird. Bei freien Stellplätzen kann dem Autofahrer so ein vergünstigter Parkplatz angeboten werden, den er bargeldlos bezahlen kann. Parkhäuser sollen zudem nicht allein dem Abstellen von Fahrzeugen dienen, sondern in Zeiten schwacher Auslastung, wie zum Beispiel nachts, für eine alternative Nutzung geöffnet werden. Freie Flächen sind insbesondere für Logistikunternehmen wertvoll. **Parkflächen können als flexible »Logistik-Hubs« genutzt werden, auf denen Ware zwischengelagert wird, die dann über ökologisch nachhaltige Zustellpfade, etwa durch elektrisch betriebene Lastenräder, an den Endkunden zugestellt wird.**

Pilotprojekt in Stuttgart

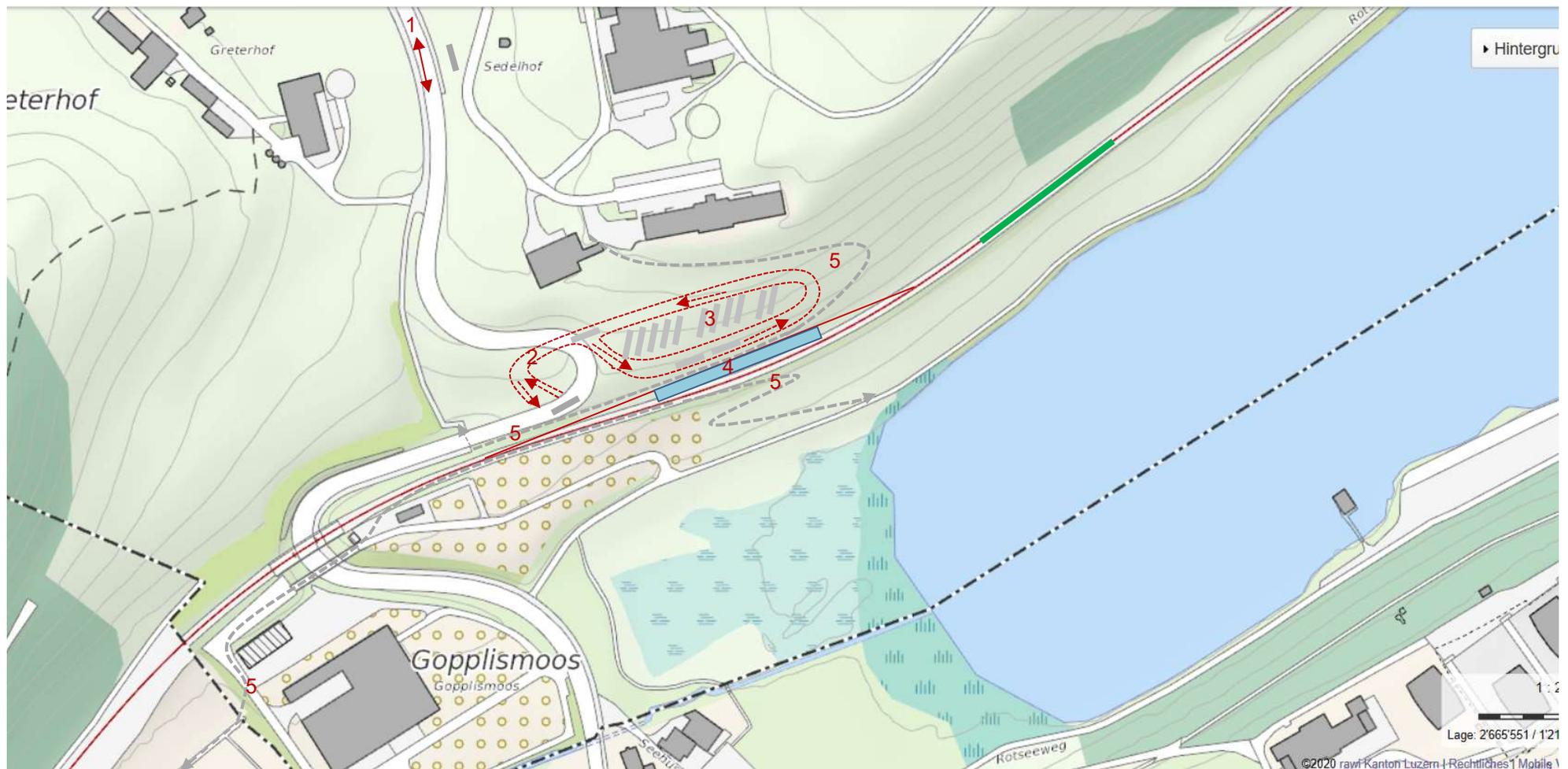
Zunächst werden die Nutzungskonzepte in einem Pilotprojekt am Standort Stuttgart umgesetzt. Künftig sollen Städte deutschlandweit von den Forschungsergebnissen profitieren. Das Fraunhofer IAO begleitet das Projekt von wissenschaftlicher Seite und wird vor allem die methodischen und konzeptionellen Grundlagen für die Projektumsetzung erarbeiten, etwa in Form einer systematischen Analyse von stadträumlichen Anforderungen. Zum Verbundkonsortium gehören neben dem Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO die Start-ups evopark GmbH und veloCARRIER GmbH. Projektträger ist der TÜV Rheinland, die Projektleitung übernimmt evopark. Das Projekt ist auf 30 Monate im Zeitraum Juli 2017 bis Dezember 2019 festgesetzt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat eine Fördersumme in Höhe von 2,02 Millionen Euro für das Verbundprojekt »Park_up« bewilligt.

Link zum Thema: <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.print.edcf9a16-ba84-4d0a-b413-459a31c81053.presentation.print.v2.html>



CAR - TERMINAL NORD « ROTSEE » Die Cars fahren bei der Kreuzung «Sedel- und Reusseggstrasse» 460 Meter Richtung Süden und parkieren im Car-Terminal der neuen Bahnstation «Rotsee»

- > Die Anschlüsse A2 «Emmen Süd» und A 14 «Y-Rotsee» liegen in nächster Nähe. Die Distanz ab Kreuzung «Sedel- / Reusseggstrasse» » bis zum «Car-Terminal «Rotsee» beträgt lediglich 460 Meter.
- > Das Car-Parking Nord und eine Shuttle-Verbindung zum Hauptbahnhof für Touristen und Besucher des Erholungsgebietes «Rotsee» lassen sich mit verantwortbaren Kosten erstellen.
- > Die an der Peripherie der Stadt liegenden 3 Terminals u. das bei der Tunnelausfahrt «Luzern-Zentrum» liegende «Musegg-Parking bewirken eine markante Entlastung der Stadt durch den Carverkehr.
- > Eine weitere Entlastung des Mehrverkehrs im Zentrum nach Realisierung des Tiefbahnhofes kann durch einen sukzessiven Ausbau eines leistungsfähigen S-Bahn-Netzes erfolgen.



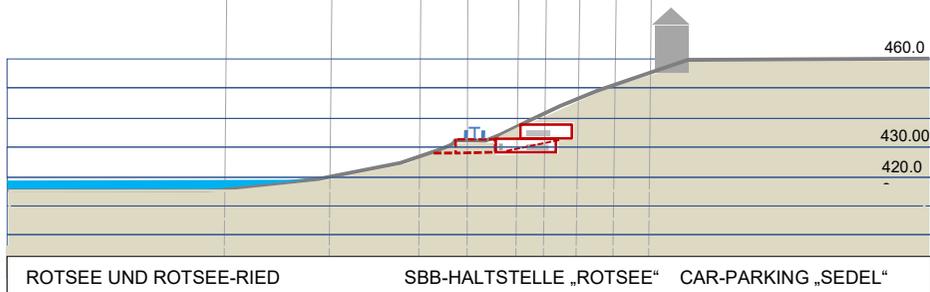
CAR-KONZEPT «C-NETZ» - CAR-PARKING NORD IN NÄCHSTER NÄHE ZU A2 EMMEN SÜD + A 14 Y ROTSEE

© arch-idee «stadtamwasser» 5.12 2020

- 1 Anschluss A2 «Emmen Süd» und A14 «Y Rotsee» – Distanz ab Kreuzung «Reussegg-Sedelstrasse» bis zum «Car-Parking Nord-Rotsee» 460 Meter
 - 2 Zufahrtsschleife zu «Car-Parking» im felsigen Südhang des Sedels (ausserhalb Landschaftsschutzzone)
 - 3 «Car-Parking Sedel» mit 20-25 unterirdischen PP, 45° Parkierung auf zwei höhenversetzten Ebenen und zusätzlichen Halteplätzen für Ein- und Ausstieg auf unterer Ebene 1
 - 4 Neuer «Bahnhof Rotsee» mit Shuttle-Verbindung zu «Hauptbahnhof Luzern» für Touristen + Einheimische. (Ebene 1 mit WC, Kiosk, Bistro u. Ausgang zu Perron mit zweitem Gleis)
 - 5 Ergänzende Wegverbindungen ----- zum grossräumigen Erholungsgebiet «Rotsee», «Sedel», «Rathausen», «Landschaftspark Friedental» und «Greterwald»
- Der «**Car-Terminal Nord Rotsee**» ist Teil des «**Car-Konzeptes C-Netz**» und ergänzt das «Car-Parking Süd Mattenhof» sowie das «Car-Parking Ost Lido-Verkehrshaus» sowie das «Innen-stadt-Parkhaus mit Logistik-Zentrum Musegg»



TEILANSICHT SEDEL IM BEREICH DER VORGESCHLAGENEN NEUEN BAHNSTATION MIT CAR-PARKING



Die Räume der neuen Bahnstation „Rotsee“ (mit Passerelle, WC, Kiosk, Bistro) und das hangseitig angrenzende Parkhaus für mind. 20 Cars liegen vollständig unter Terrain und bewirken keine Veränderung der Landschaft am Rotsee. Das sichtbare Ein- und Ausfahrtsportal liegt in der westlich angrenzenden „Serpentine“ ausserhalb des Landschaftsschutzgebietes.

Im Bereich der Station wird hangseitig ein zweites Gleis für den Pendelzug zum Hauptbahnhof vorgeschlagen. Dieses wird bereits vor den eigentlichen Bauarbeiten erstellt, damit das Aushubmaterial (Felsabtrag) mit der Bahn abtransportiert werden kann. Die Landflächen beidseitig der SBB-Gleisanlage sind im Eigentum des Staates Luzern. Das grossräumige Erholungsgebiet zwischen „Friedental“ und „Hundsrüggien“ ist für Einheimische und Gäste gleichermaßen attraktiv.

Das Car-Konzept „C-Netz“ sieht Car-Terminals im Zentrum sowie im Süden, Norden und Osten der Stadt vor.

Für Kurzaufenthalte: Das „Innenstadt-Parking „Musegg““ deckt die Bedürfnisse der „Uhren- und Schmucktouristen“ ab.

Für Tagesaufenthalte: Car-Parking „Süd Mattenhof“ oder „Nord Rotsee“ oder „Ost Lido-Verkehrshaus“ für Gäste, die die Stadt und die nähere Umgebung erkunden wollen oder per Schiff oder Bahn kleinere Ausflüge unternehmen. 3 Bahnhöfe und 2 Schiffsstationen bilden ideale Ausgangspunkte.



Abb. 1: Ein- und Ausfahrtskreisel Lochhof West

Abb. 2: Bahntunnel unter A2 und Friedental (Ausbau 2. Gleis wurde bei A2 bereits berücksichtigt)

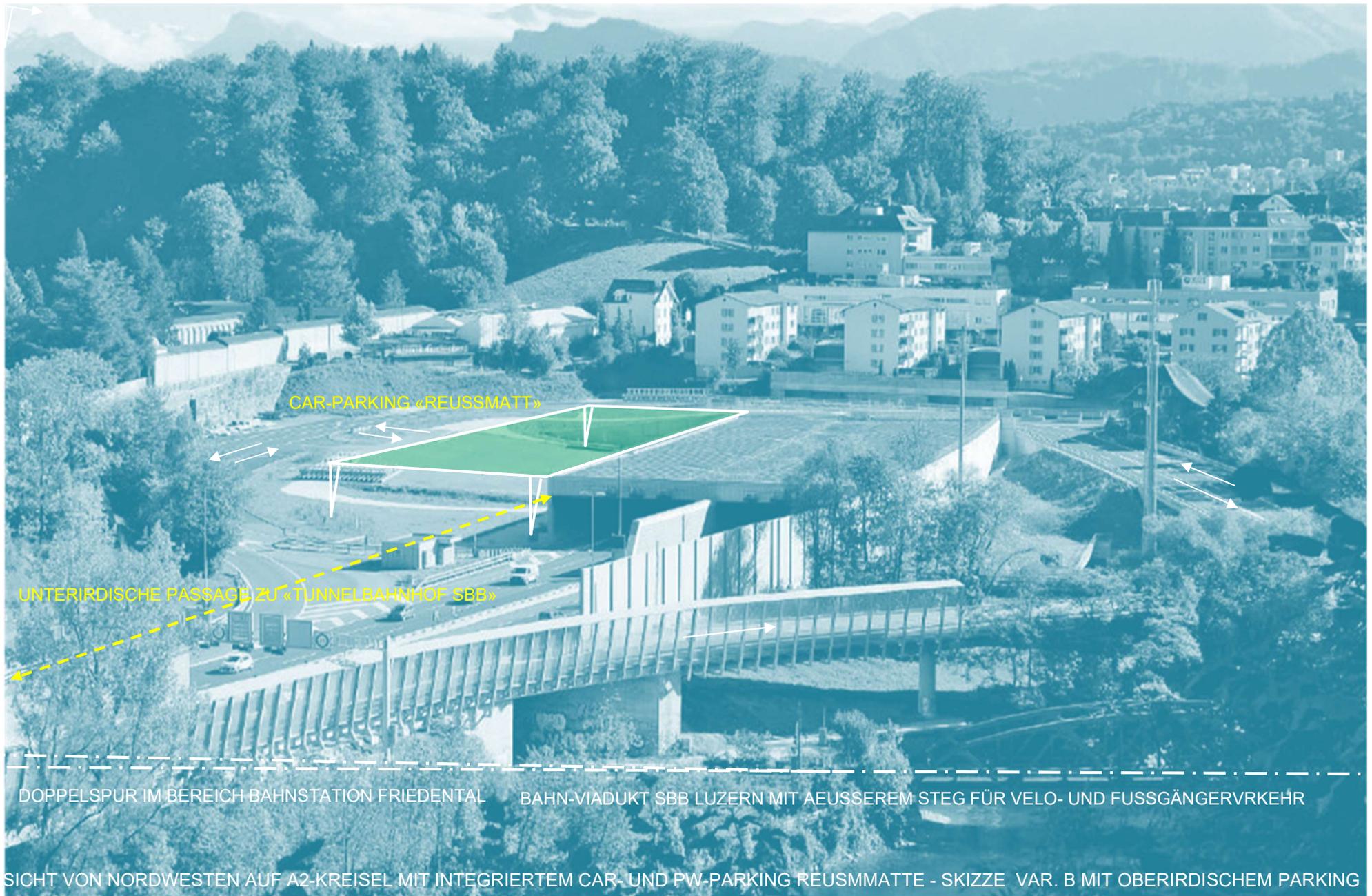
Abb. 3: Teilansicht Kreisel Ost

Abb. 4: Situation A2-Anschluss Lochhof

Im Rückblick: Bereits vor über 30 Jahren erarbeiteten die Bauingenieure E. Kiener und HP. Konrad Pläne für ein Parkhaus im «Lochhof» mit 800 PW-PP und 30 Car-PP. Geplant war zudem ein Tunnel für einen Pendelzug zur Innenstadt. (Stationen «Unter der Egg» und «Kantonsspital») Im 9-Minuten Takt hätte dieser 1'000 Personen pro Stunde transportieren können. (Auskunft HP Konrad, Bauingenieur HAT, Schaubhus 12, 6020 Emmenbrücke)

Der folgende, im Januar 2020 ausgearbeitete Vorschlag konzentriert sich ebenfalls auf diesen Ort; unterscheidet sich aber bezüglich Konzeption, Grösse und Verbindung zur Innenstadt deutlich: Durch das enge Reusstal zwingen sich Kantonsstrasse, Bahngleise, Uferweg und 7 Fahrspuren der A2 mit einem Verkehrsaufkommen von täglich ca. 100'000 Fahrzeugen. Die A2 zwischen der Verzweigung Rotsee und dem Anschluss Luzern-Kriens wird bei Realisierung des «Bypass-Projektes» zur «Stadtautobahn mit Quell- und Zielverkehr». In der Vernehmlassung vom 05.11.2019 zum Ergebnis der Überprüfung der «Spange Nord» unterstützt der Regierungsrat, einen Autobahnanschluss Luzern-Lochhof in Betrieb zu nehmen. Jedoch ohne Zubringer in das Maihofquartier, nur westseitig mit einer Brücke über die Reuss und massiven Rampen im engen Reusstal. Ob diese Brücke realisiert wird, bleibt jedoch fraglich.* Der bestehende Autobahnanschluss «Lochhof» dient bis anhin lediglich dem Werksverkehr, der Ambulanz und Polizei und ist für den normalen Verkehr gesperrt. Eine zusätzliche Nutzung der bestehenden grossflächigen Anlage dürfte aus nachfolgenden Gründen Sinn machen:

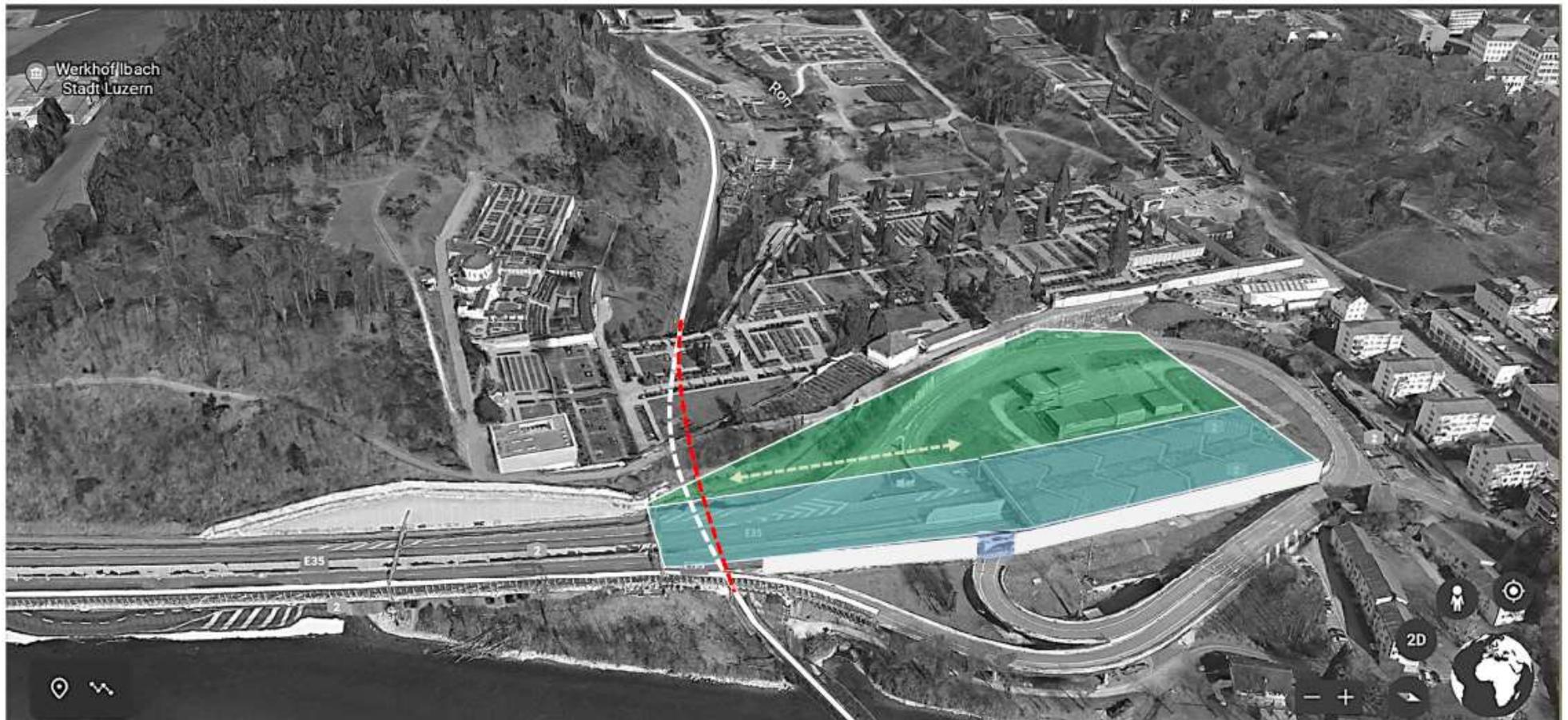
1. Die Situierung eines unter- oder oberirdischen **Parkhauses «Reussmatt» mit ca. 20 Car-Parkplätzen** und eventuell einer noch zu bestimmenden Anzahl **PW-PP** innerhalb der östlichen Wendeschleife führt zu einer **sinnvollen Zusatznutzung** und bewirkt eine Entlastung des städtischen Strassennetzes. Der Flächenbedarf für die erstellten Anschluss-Kreisel liegt bei ca. 20'000 m²; dies entspricht der Fläche von 40 Bauparzellen von je 500 m².
 2. In unmittelbarer Nähe des A2-Kreisels verläuft die Bahnlinie Luzern-Zürich, deren Kapazität - je nach Varianten-Wahl - mit einem zweigleisigen Ausbau ab Rotsee bis Tiefbahnhof deutlich erhöht würde. Es wird vorgeschlagen, die erforderliche zweite Tunnelröhre von 100 m Länge unter dem Friedental zu einer unterirdischen Bahnstation «Friedental» bereits jetzt auszubauen. Diese Station liegt in nächster Nähe und auf gleicher Höhe einer unterirdischen Parkierungsanlage und ermöglicht Besucher- und AnwohnerInnen das Stadtzentrum in wenigen Fahrminuten (3.8 km Fahrdistanz) zu erreichen. Als zusätzliche Alternative bietet sich eine ca. 10-minütige Fahrt mit Elektro-Kleinbussen über die St.Karlistrasse zum 1.7 km entfernten «Mühlen-Platz» an. Für die mit der Bahn anreisenden BesucherInnen des Friedhofes oder der angrenzenden grossräumigen Erholungsgebiete «Friedental», «Greterwald «Rotsee», «Sedel», «Rathausen», ergeben sich durch die neue Bahnstation ideale Voraussetzungen. (Verbindung zur Ibach- und St.-Karlistrasse)
 3. Die Neuerstellung des Bahn-Viaduktes über die Reuss sieht auch einen Steg für Fussgänger- und Veloverkehr vor. Vom linken Reussufer ist daher die neue Bahnstation auch erreichbar.
 4. Die A2-Ausfahrt aus Richtung Süd zum «Innenstadt-Parkhaus» und «Logistik-Zentrum Musegg» erfolgt anstelle der Ausfahrt «Luzern Süd-Kriens» ebenfalls über die Wendeschleife «Lochhof» und anschliessend über den ca. 1.5 km langen Reussport-Tunnel zur Ausfahrt «Luzern Zentrum» und bewirkt damit eine weitere deutliche Entlastung des städtischen Strassennetzes. (Zufahrten von der Ausfahrt Luzern Süd über Obergrundstrasse, Hirschengraben, Baselstrasse entfallen)
 5. Der «**Car-Terminal Nord-Reussmatt**» ist Teil des «**Car-Konzeptes C-Netz**» und ergänzt das «Car-Parking Süd Mattenhof» sowie das «Car-Parking Ost Lido-Verkehrshaus» und das «Innenstadt-Parkhaus mit Logistik-Zentrum Musegg». Dieses Konzept berücksichtigt die unterschiedlichen Aufenthaltszeiten und Aktivitäten der einzelnen Touristen und schafft die Voraussetzungen für **markant weniger Car-Verkehr** in der Stadt und ermöglicht die **Neugestaltung des «Inselis», des «Schwanenplatzes» und des «Löwenplatzes»**. Durch die in nächster Nähe von Autobahnanschlüssen gelegenen Parkhäuser «Reussmatt», «Musegg» und «Mattenhof» ergeben sich deutliche Entlastungen des städtischen Strassennetzes.
- Interessant in diesem Zusammenhang ist die Motion 167 Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion vom 5.12.2017 «Mit dem Rückbau der Stadtautobahn den Kasernenplatz aufwerten». Die Motion wurde vom Stadtrat abgelehnt, da gemäss Kanton ohne Anschluss Lochhof die Kapazität auf der Stadtautobahn (Sonnenbergtunnel-Reussporttunnel nicht ausgeschöpft werde. Das ASTRA würde unter diesen Umständen die Situation neu beurteilen müssen. Unabhängig davon ist für den Stadtrat klar, dass für den ausgewiesenen Engpass auf der Nationalstrasse eine Lösung im Sinne eines Bypasses notwendig ist. Die nun erfolgte Forderung der GP nach einem Rückbau des A2-Anschlusses «Kasernenplatz» im Zusammenhang mit einem Alternativstandort für das Luzerner Theater beim Kasernenplatz dürfte dem umstrittenen Projekt für die Fluhmühle-Brücke wiederum Auftrieb geben, da sich der A2-Anschluss zum Stadtzentrum nach Norden verlagern würde.



DOPPELSPUR IM BEREICH BAHNSTATION FRIEDENTAL

BAHN-VIADUKT SBB LUZERN MIT AEUSSEREM STEG FÜR VELO- UND FUSSGÄNGERVRKEHR

SICHT VON NORDWESTEN AUF A2-KREISEL MIT INTEGRIERTEM CAR- UND PW-PARKING REÜSSMATTE - SKIZZE VAR. B MIT OBERIRDISCHEM PARKING



GOOGLE – EARTH - SATELLITENAUFNAHME AREAL LOCHHOF UND FRIEDENTAL mit Vorschlag einer Weiterführung der 2012 erstellten A2-Tunnelverlängerung mit Solar-Anlage in nördlicher Richtung. Mit einer zusätzlichen begrünten Überdeckung östlich der Tunnelverlängerung ergäben sich deutlichere Lärminderungen für die umliegenden Wohn-Quartiere und den direkt angrenzenden Landschaftspark. Die neu-überdachte Fläche diene weiterhin als Werkhof und Lagerplatz der A2. Die Ein- und Ausfahrtsrampen werden weiter durch den Werksverkehr und Polizei- und Sanitäts-Fahrzeuge benutzt. Mit der Erstellung einer Tiefgarage innerhalb der östlich situierten Ein- und Ausfahrtsschlaufen ergibt sich eine wertvolle Zusatznutzung für die Parkierung von Cars und PW an der Peripherie der Stadt. In unmittelbarer Nähe des A2-Anschlusses verläuft die Bahnlinie Luzern-Zürich, deren Kapazität - je nach Varianten-Wahl - mit einem zweigleisigen Ausbau ab Rotsee bis Tiefbahnhof deutlich erhöht würde. Unabhängig von diesem Entscheid wird vorgeschlagen, eine zweite Tunnelröhre von ca. 100 Meter Länge unter dem Friedental zu einer unterirdischen Bahnstation «Friedental» auszubauen. Im Bereich der A2 besteht bereits Raum für ein 2. Gleis. Die Station liegt in nächster Nähe und auf gleicher Höhe der erwähnten unterirdischen Parkierungsanlage an der Peripherie der Stadt. Damit würde möglich, das Stadtzentrum in wenigen Fahrminuten mit der Bahn (3.8 km Fahrdistanz) zu erreichen. Als zusätzliche Alternative bietet sich eine ca. 10-minütige Fahrt mit Elektro-Kleinbussen über die St.Karlistrasse zum 1.7 km entfernten «Mühlen-Platz» in der Altstadt an. Für die Bewohner der Stadt und der Agglomeration ergibt sich der Vorteil, das «Friedental» und die angrenzenden Erholungsgebiete künftig auch mit der Bahn zu erreichen. Nach Realisierung des geplanten Fussgängersteiges beim neuen Bahn-Viadukt über die Reuss ist die Station «Friedental» zudem auch vom linken Reussufer erreichbar.

Konzeptidee „C-Netz“ Fassung D1 vom 20.07.2014, überarbeitet 13.09.2014 / ERGÄNZT 20.07.2016 / 25.09.2016 / 30.08.2017 / 22.03.2018 (Vorschlag Logistik-Zentrum im PH Musegg) 20.06.2018 / 20.03.2020 / 30.09.2020

Projektverfasser / Konzeptausarbeitung

ARCH-IDEE ANALYSEN . IDEEN . KONZEPTE . PROJEKTENTWICKLUNG . BERATUNG

Frieder Hiss, Dipl. Architekt ABK, eingetragen im Reg. A der Architekten, Reckenbühlstrasse 4, 6005 Luzern

Mitarbeit

Enea De Nuccio, Hochbauzeichner – Bauleiter / Markus Heggli, Dipl. Architekt ETH SIA, Luzern. (Beratung bei einzelnen Konzepten)

Sabine Hiss, stud. phil.-Hist., 6010 Kriens. (Fotos, wo nicht anders vermerkt: arch-idee Luzern)

Initianten Car-konzept „C-Netz“

Hiss+Heggli Architekten Luzern, Mail info@arch-idee.ch / www.stadtamwasser.info / Kontakt: arch-idee, Reckenbühlstrasse 4, 6005 Luzern / Tel. 041 310 87 06

Projektverfasser Parkhaus Musegg
Fassung 2017 **ohne** Vorschlag v. 22.03.2018

ewp bucher dillier AG Luzern, Industriestrasse 6, 6005 Luzern / Tel. 041 368 07 77 / Mail luzern@ewp.ch

Industriestrasse 6, 6005 Luzern / Tel. 041 368 07 60 / Mail info@parkhaus-musegg.ch / www.parkhaus-musegg.ch

Die Verwendung von Planausschnitten aus dem Übersichtsplan der Stadt Luzern erfolgen mit freundlicher Genehmigung der Geoinformation des Kantons Luzern.
Die Kurzinformation über das Parkhaus Musegg erfolgt mit freundlichem Einverständnis der Projektverfasser ewp bucher dillier AG, Luzern.
Die Verwendung der Konzeptstudien oder von Teilen davon ist nur mit schriftlicher Zustimmung der Verfasser erlaubt.

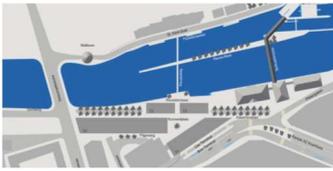
ANHANG



UNTERIRDISCHE PASSERELLE FÜR EINE VERBINDUNG DES BAHNHUQAIS UND DER BAHNHOFSTRASSE: Europaplatz / Bahnhofquai und die Bahnhofstrasse sind durch eine Verkehrsschneise getrennt, die nur über mehrere Zebrastreifen mit Lichtsignalanlagen und über Rolltreppen via Untergeschoss der Bahnhofhalle zu überwinden ist. Um die Bereiche Inseli / Europa- und Bahnhofplatz mit der linksufrigen Kleinstadt und über die historischen Brücken zur Altstadt am rechten Reussufer zu verbinden, wird eine unterirdische Fussgänger-Passerelle im linksseitigen Brückenkopf der Seebrücke vorgeschlagen. Die Passerelle (L40 m) weist eine Rampenlängen von je 30 m, eine Breite von 4.00 m und eine Neigung von ca. 11 % auf. Die sich damit ergebenden Vorteile für Einheimische wie auch für Gäste sind offenkundig. Siehe auch „concept auf weite sicht“ : http://www.stadtamwasser.info/images/PDF/Velostation_Velotunnel_Bahnhofstrasse_Luzern.pdf



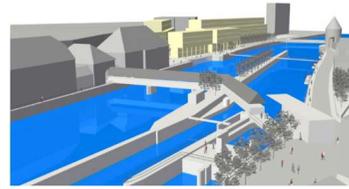
- Option 1 :** Situierung Car-Terminal Bahnhof auf Gleisareal SBB des ehemaligen Postbahnhofes mit direktem Anschluss zum Bahnhof (ca. 8 -10 KHP) - Vorabklärung bei SBB über Realisierbarkeit dieser Option steht aus.
- Option 2 :** Ev. Situierung von 4 Car-Kurzhalteplätzen zwischen Werft-Steg und Inseli-Quai (Ausgleichsmaßnahme Zugewinn Wasserfläche Inseli-Kanal gegenüber Landverlust durch Aufschüttung beim Werftsteg)



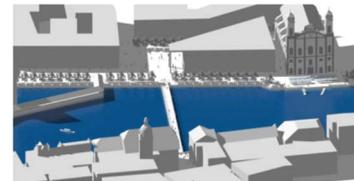
1 NEUGESTALTUNG KASERNENPLATZ



2 RAUM AM FLUSSGRUND / ANNEX N+U



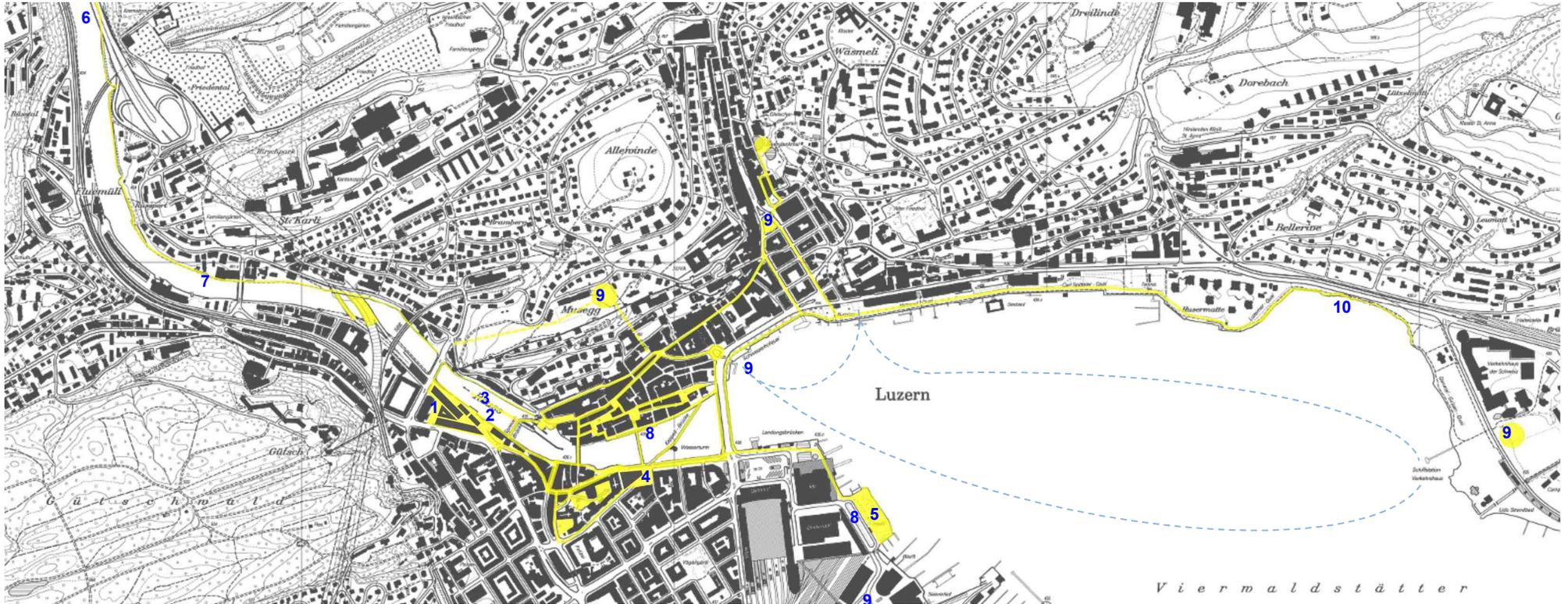
3 FLUSSRAUM REUSS-GEISSMATTBRÜCKE



4 THEATERPLATZ / BAHNHOFSTRASSE



5 WIEDERENTSTEHUNG DES INSELIS



6 START-UP-REUSSTAL LEHNENVIADUKT



7 ENTDECKUNG REUSSUFERWEG R. UFER



8 LUCERNA - PICCOLA VENEZIA



9 CAR-KONZEPT C-NETZ



10 RENATURIERUNG TROTTLIBUCHT