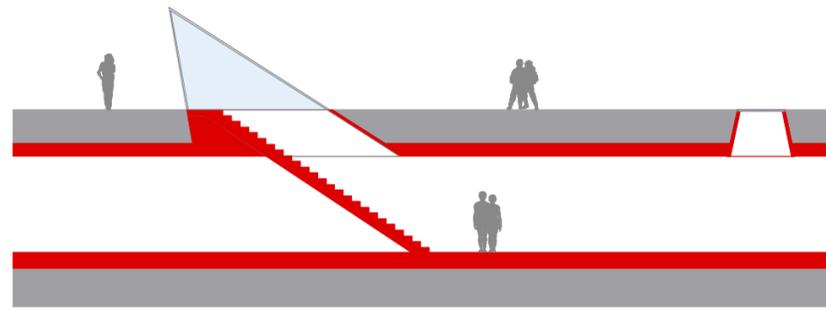


Querschnitt 1:200



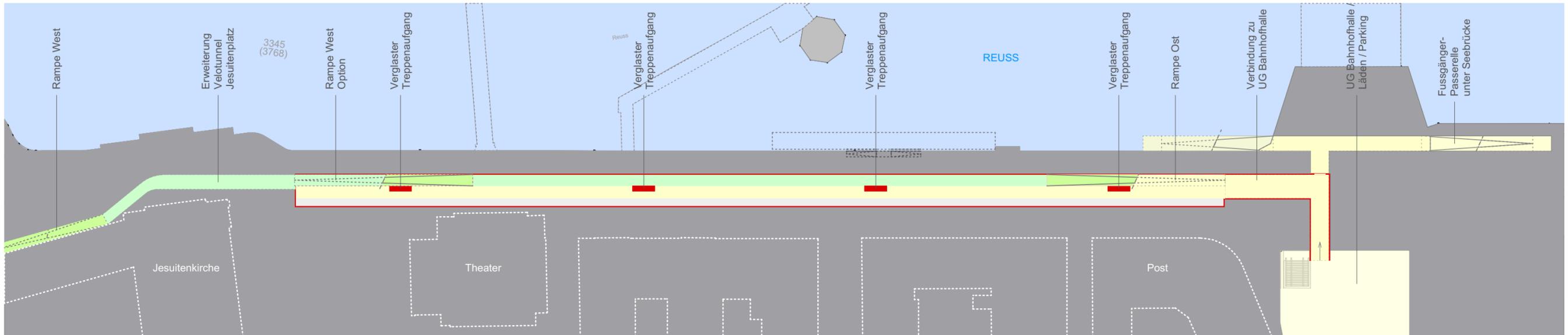
Treppenaufgang 1:200



Velostation 1000 PP

Fussgängerbereich

Velotunnel



Untergeschoss - Velotunnel und Velostation 1:1000

Velotunnel / Rampen Fussgängerbereich Velostation 1000 PP

## concept - auf - weite - sicht

### VELOSTATION UND VELOTUNNEL UNTER BAHNHOFSTRASSE

Gemäss Wettbewerbsprogramm ist die Velostrasse so zu positionieren, „dass die heute bestehenden Konflikte mit dem Wochenmarkt und dem Monatswarenmarkt minimiert werden können“.

**UNTER TERRAIN KÖNNEN BIS ZU 1000 VELO-PP AN ZENTRALSTER LAGE DER STADT MIT ANSCHLUSS AN DIE BAHNHOFHALLE UND MIT ABDECKUNG DER BEREICHE ALTSTADT, KLEINSTADT UND NEUSTADT REALISIERT WERDEN. WÄHREND MARKTZEITEN UND WEITEREN ANLÄSSEN AN CA. 180 TAGEN IM JAHR KANN ZUZUEM DIE ENTLASTUNG DES OBERIRDISCHEN VELOVERKEHRS (NATIONALE VELOROUTE) ÜBER EINEN VELOTUNNEL ERFOLGEN, DER ZUGLEICH DIE ERWÄHNT LINEAR UNTER DER BAHNHOFSTRASSE ANGELEGTE VELOSTATION ERSCHLIESST.**

Die durch die Bahnhofstrasse führende nationale Veloachse mit derzeit 4000 Velobewegungen pro Tag (!) führt unweigerlich zu Konflikten mit den Zielen eines Flanier- und Aufenthaltsbereiches Bahnhofstrasse (13-20'000 Personen!) Die geforderte Minimierung der sich daraus ergebenden Probleme wird aufgrund des zunehmenden Passanten- und Veloverkehrs nicht befriedigend gelöst werden können. Massiv verschärft wird diese Problematik durch die Situation, dass sich an ca. 180 Tagen im Jahr (!) Einschränkungen bzw. Teilsperren durch Märkte, Veranstaltungen und Anlässe ergeben. Aufenthaltsqualität, Bewegungsfreiheit und Durchlässigkeit für Fussgängerinnen und Fussgänger werden durch die stark divergierenden Nutzungen (Flanier- und Erholungsbereich, Velo-Verkehrsachse, Zu- und Wegfahrten, Märkte und Anlässe) nachteilig beeinflusst. In Anbetracht der erwähnten Nutzungskonflikte drängen sich daher innovative Lösungen auf. Ein Konzept für die Neugestaltung der Bahnhofstrasse sollte daher möglichst „auf weite Sicht“ geplant werden, um spätere kostenaufwändige Anpassungen zu vermeiden.

Dieses Konzept sieht vor:

An **zentralster Lage der Stadt** mit Anschluss an die Bahnhofhalle und mit zusätzlicher Abdeckung der Bereiche Altstadt, Kleinstadt und Neustadt wird im Zuge der Neugestaltung der Bahnhofstrasse eine **unterirdische Velostation** mit max. 1000 Abstellplätzen realisiert, die auf lange Sicht den dringenden Bedarf an gesicherten Veloabstellplätzen abdeckt und eine Reduktion ungesicherter oberirdischer Abstellplätze erlaubt. Während den erwähnten zahlreichen Einschränkungen durch Märkte, Veranstaltungen und Anlässe erfolgt der Durchgangsverkehr der nationalen Veloachse über einen **Velotunnel**, der gleichzeitig die unterirdische Velostation erschliesst. Diese **Doppelnutzung** führt zu einer markanten Entlastung der Bahnhofstrasse zwischen Theater- und Bahnhofplatz und bewirkt eine deutliche Steigerung der Aufenthaltsqualität. Tunnels in Stadtzentren gewinnen zunehmend an Bedeutung - wie zahlreiche Beispiele zeigen. Die Kosten für den Velotunnel und die Velostation inkl. Anpassungen an best. Leitungen werden auf 10 Millionen Franken geschätzt. Die Realisierung in Etappen sollte abgestimmt auf die Massnahmen der Neugestaltung der Bahnhofstrasse erfolgen.

Auch bei Realisierung einer zusätzlichen Velostation im Bereich des Bahnhofes bildet die **Velostation Bahnhofstrasse** einen wesentlichen Bestandteil eines **Gesamtkonzeptes** der Veloparkierung im Zentrum der Stadt. Sollten sich die im Zusammenhang mit der Realisierung des Tiefbahnhofs verbundenen Pläne unterirdischer Veloabstellplätze im Bereich des Bahnhofplatzes oder des Gleisfeldes verzögern oder nicht realisieren lassen, kommt einer Velostation Bahnhofstrasse zudem dringende Priorität zu. Eine Verlängerung des Velotunnels an der Westseite mit Situierung der Rampe beim Regierungsgebäude ermöglicht zudem eine beträchtliche Reduktion des Veloverkehrs auch beim stark frequentierten Jesuitenplatz. Die Zufahrt zu einer Velostation in der Bahnhofstrasse ist zudem aus beiden Richtungen (über die Seebrücke wie auch über den Jesuitenplatz) sicherer und einfacher wie über den verkehrsreichen Bahnhofplatz.

### Bedarf an Velo-PP im Zentrum der Stadt Luzern:

Abb.: Ausschnitt aus Velokonzept 2015 der Stadt Luzern: In den drei analysierten Gebieten Altstadt (Sektor A), Kleinstadt/Hirschengraben (Sektor B) und Neustadt (Sektor C) gibt es aktuell 3750 Velo-PP. Bis ins Jahr 2020 steigt der Bedarf an Velo-PP auf 5710 an. Es müssen also in 5 Jahren 1950 zusätzl. PP geschaffen werden. Für den Parkierungszweck Umsteigen auf den ÖV fehlen in der Innenstadt 1410; für Freizeit und Arbeit 540 Velo-PP. **Im Gebiet Bahnhofstrasse und Zentralstrasse finden Überlagerungen der Parkierungszwecke statt. Daher kommt dem Bereich Bahnhofstrasse für Velo-PP markante Bedeutung zu!**

### DIE PASSERELLE UNTER DER SEEBRÜCKE:

**VIER WICHTIGE PLÄTZE UND ZWEI ATTRAKTIVE QAIS AN SEE UND REUSS WERDEN MITEINANDER VERBUNDEN, WAS ZU EINER MARKANTEN AUFWERTUNG DES STADTZENTRUMS FÜHRT.**

Der über die Seebrücke und den Bahnhofplatz führende dichte Verkehr trennt die attraktiven Fussgängerbereiche des Bahnhofquais und der neugestalteten Bahnhofstrasse. Zur Vermeidung dieser Zäsur (Div. Fussgängerübergänge mit Signalanlage und UG Bahnhofhalle mit Rolltreppen) erfolgt parallel zu den Ufermauern an See und Reuss eine direkte Verbindung vom Bahnhofquai zur Bahnhofstrasse. Die weitgehend im Hohlraum des linksseitigen Brückenkopfes durchführende unterirdische Passerelle weist zwei Rampen von je 35m Länge, einer Breite von 4.00 m und einer Neigung von ca. 9 % auf. Die Passerelle ist mit einem durchlaufendem seitlichem Rollstuhlflift ausgerüstet. Sie ist zudem mit dem Untergeschoss der Bahnhofhalle verbunden.

