



arch-idee luzern 12.2010

KONZEPTSTUDIE

Neugestaltung Zugangssituation Touristen - Information Luzern, Zentralstrasse 5, 6003 Luzern



Verantwortliche Bearbeiter der Studie:

Frieder Hiss, Dipl. Architekt HBK (Analyse, Konzepterarbeitung, Bericht, Visualisierungen, Fotos)

Markus Heggli, Dipl. Architekt ETH / SIA (Beratende Mitarbeit, Schlussredaktion)

Ralph Eichenberger, eichenberger'szenografie (Signaletik-Optimierung mit Fotomontagen)

1 Ausgangslage



1 Ausgangslage

In Zusammenarbeit zwischen der Stadt Luzern und Luzern Tourismus AG soll die heute bestehende unbefriedigende Zugangssituation zu Informationsstelle von Luzern Tourismus an der Zentralstrasse 5 verbessert werden. Luzern Tourismus AG beauftragt die Architekten Frieder Hiss und Markus Heggli in Ergänzung zu den von der Stadt gemachten Vorschlägen ¹ weitere Ideen zu entwickeln und mittels Skizzen aufzuzeigen. In einer ersten Besprechung am Dienstag, 05.11.2013 mit Herrn A. Bütler, Verwaltungsratspräsident von Luzern Tourismus AG wurde folgendes Vorgehen vereinbart:

- | | | |
|-----|--|----------------|
| 1.1 | Einreichen eines Angebotes über nachfolgende Leistungen: Zustandsaufnahme, Informationsbeschaffung, Analyse, Konzepterarbeitung, Skizzenmässige Visualisierung, Detaillierter Bericht. Offerteingabe bis | 18.11.2013 |
| 1.2 | Bestandsaufnahme, Analyse, Erarbeitung von Vorschlägen in enger Zusammenarbeit mit Luzern Tourismus zur Vorlage bei Stadt und Kanton | 10.12.2013 |
| 1.2 | Detailliertere Ausarbeitung des gewählten Konzeptes mit Kostenschätzung | nach Absprache |
| 1.4 | Ausführungspläne, Devisierung, Vergabe, Ausführungsüberwachung ² | nach Absprache |

Im Zuge der Auftragsbearbeitung wurde der Projekt-Perimeter in Abstimmung mit der Auftraggeberschaft auf den ca. 40 m langen Bereich vom Zwischentrakt Burger-King bis zum Zugang M-Express festgelegt. Für die in diesem Abschnitt derzeit abgestellten Velos soll ein entsprechender Ersatzstandort vorgeschlagen werden. Die Vorstellung der Studie bei den zuständigen Direktionen bei der Stadt erfolgt durch die Auftraggeberschaft oder auf Wunsch durch Auftraggeberschaft und Projektverfasser gemeinsam.

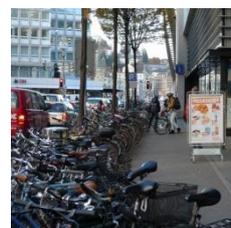
¹siehe Varianten zur Verbesserung der Situation von Dominik Frei, Leiter Ressort Stadtgestaltung. Merkmal sämtlicher vier Varianten ist, dass die Entfernung der Veloabstellplätze nur im Bereich des Einganges Tourismusinfo erfolgt und in den übrigen Bereichen die bestehende problematische Situation unverändert bleibt.

² Je nach Konzept ist eine Ausführung dieser Leistungen durch die Stadt ev. mit gestalterischer Begleitung durch die Projektverfasser sinnvoll.



Abb. 1 Ansicht TouristInformation von gegenüberliegender Strassenseite

2 Zustandsaufnahme und Beurteilung



2 Zustandsaufnahme und Beurteilung

Die TouristInformation Luzern (Verkehrsbüro, Verkehrsverbund, Touristen-Information, Reisebüro) an der Zentralstrasse 5 ist im Westflügel des Bahnhofes Luzern untergebracht. Sie ist die zentrale Anlaufstelle für Gäste von Stadt und Region Luzern. Die Stadt Luzern weist 1.1 Millionen Logiernächte in der Hotellerie auf und wird jährlich von 5 Millionen Tagesgästen besucht. Die Touristen Information Luzern wird jährlich von 350'000 Gästen aufgesucht. Während der Sommersaison können sich daher pro Tag Spitzenwerte von mehreren tausend Besuchern ergeben!

Abb. 2 Velo-PP und Manövriertfläche auf Trottoir vor TI



Erreichbar ist die TouristInformation über das bahnhofseitig situierte Trottoir der Zentralstrasse, sowie über einen zweiten, deutlich weniger benutzten Eingang vom Perron 1 des Bahnhofes Luzern. Der Hauptstrom der Besucher erfolgt vom Bahnhofplatz und der Pilatusstrasse her über das erwähnte Trottoir, das täglich von mehreren tausend Fussgängern benutzt wird. Ursache für das hohe Fussgänger-aufkommen sind die zur Zentralstrasse hin orientierten stadteitigen Zugänge des Bahnhofes, der Hauptzugang zur Hochschule Luzern-Wirtschaft und zu diversen Instituten, die Zugänge zu einer Vielzahl von Firmen und zum Migros-Express, der im Vergleich zur TouristInformation eine noch höhere Besucheranzahl aufweisen dürfte.



Abb. 3: Platznot zufolge Übernutzung

Ein Augenschein vor Ort zeigt auf, dass die zur Verfügung stehende Trottoirfläche dem hohen Fussgänger-aufkommen nur ungenügend entspricht. Das Mass zwischen Gebäudeflucht und Trottoirkante beträgt 3.93 m – im Bereich von Luzern Tourismus ca. 4.50 m - wird aber durch Bauminseln und Veloabstellplätze auf 1.78 m (bzw. 2.35 m) verringert.



Abb. 4 Sicht vom Fussgängerstreifen Pilatusstrasse-Bahnhof auf Westtrakt

Abb. 8 Zentralstrasse: In den verkehrsreichen Randstunden stauen sich bei Rotlicht am Fussgängerübergang beim Bahnhof Westseite die Fahrzeuge regelmässig auf eine Länge von deutlich über 150 Metern. Das oft praktizierte Überqueren der Strasse zwischen den Fahrzeugen ist riskant.⁴



Abb. 9 Zentralstrasse: Besucherintensive Einrichtungen (M-Ex-press, Burger-King, Tourist-Information) im Westflügel des Bahnhofes - aber auch die zahlreichen Veloabstellplätze entlang der Zentralstrasse - verleiten Fussgänger und Velofahrer zum raschen Überqueren der intensiv befahrenen Zentralstrasse.

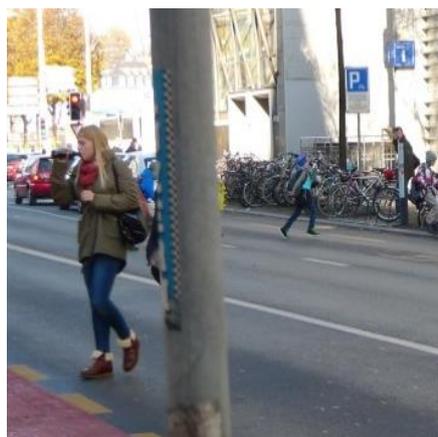


Abb. 10: Karte Unfallschwerpunkte Luzern (innerorts) im Zeitraum 2009 - 2011/Quelle ASTRA, Bundesamt für Strassen. Zu beachten ist die Häufigkeit von Unfällen im Bereich Seebrücke–Zentralstrasse.

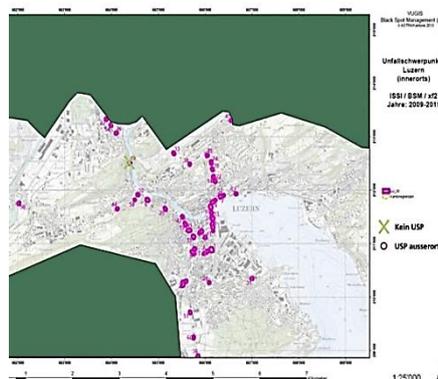


Abb. 11 Visualisierung: Unseres Erachtens besteht Handlungsbedarf zur Verbesserung der prekären Situation für die zahlreichen Fussgänger in den erwähnten Abschnitten. Mit Rücksicht auf die äusserst publikumsintensiven Nutzungen des Bahnhof-Westflügels und deren sicheren Zugänglichkeit empfehlen wir die Realisierung eines zusätzlichen Fussgängerstreifens auf Höhe der Einmündung der Franken-strasse.



⁴ vgl. Karte Unfallschwerpunkte Luzern (innerorts) im Zeitraum 2009-2011/ Quelle ASTRA, Bundesamt für Strassen

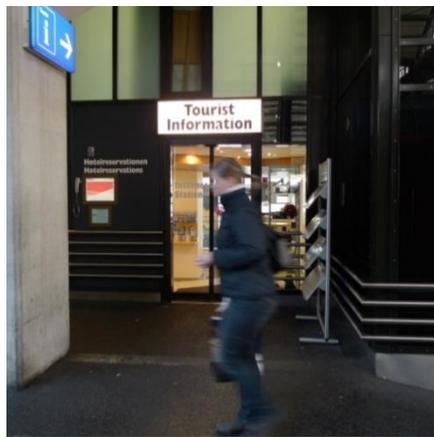
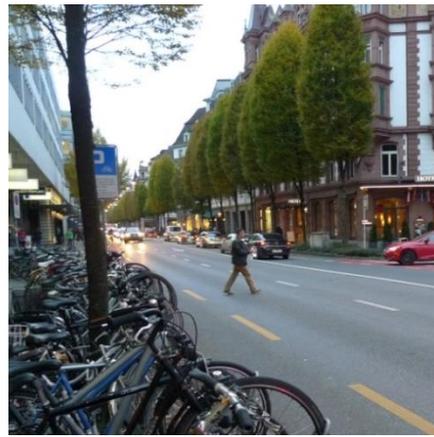
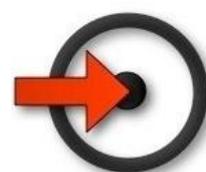


Abb. 12-20 Impressionen aus der Umgebung TouristInformation Luzern

3 Ziele und Massnahmen



4 Die Massnahmen in Bildern



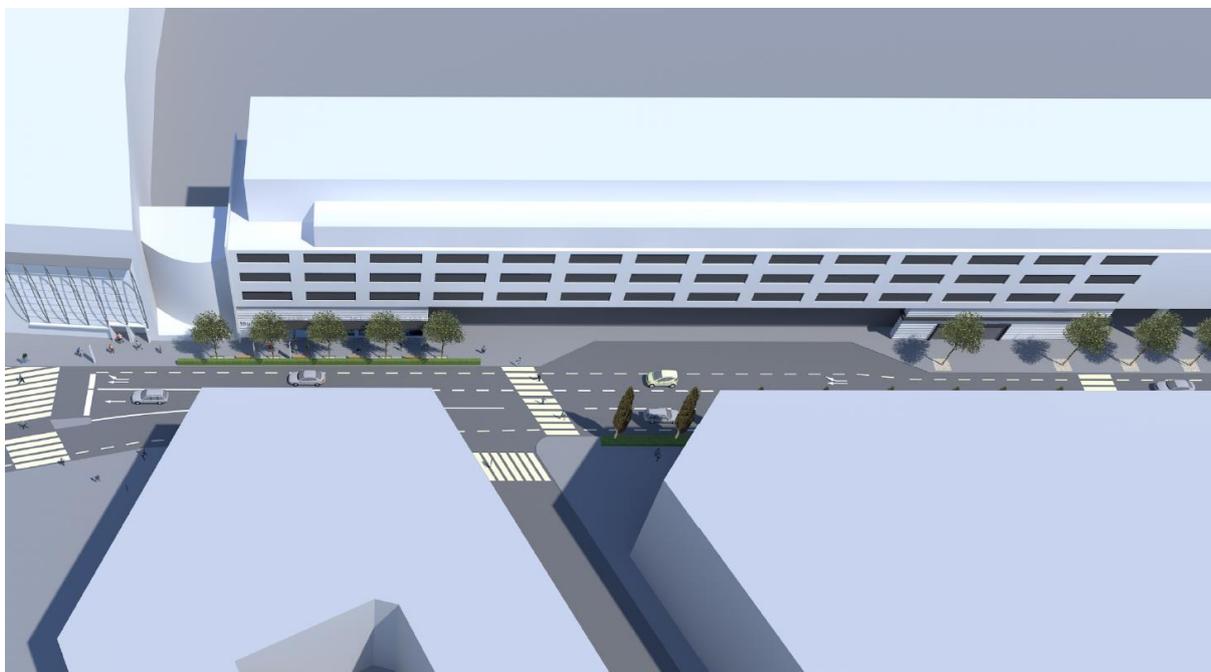
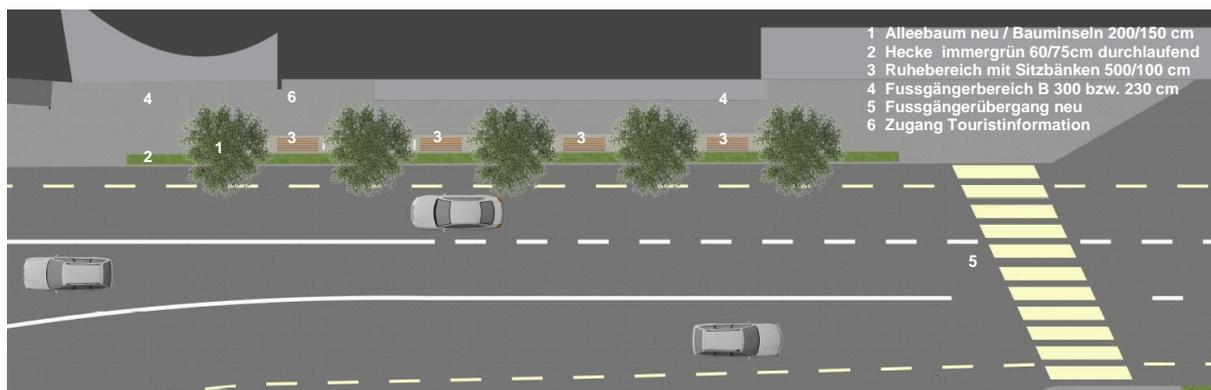


Abb. 23: Konzept A Sicht von oben



Abb. 24: Konzept A Sicht von oben (Ausschnitt)



Obere Abb. 27: Situation Konzept A / Untere Abb. 28: Situation Konzept B

Eine immergrüne Hecke (Var. Rabatte) schirmt den Gehweg und den Aufenthaltsbereich für Passanten von den Fahrspuren der stark frequentierten Zentralstrasse ab. Sie verhindert das riskante Überqueren der Strasse und leitet die Passanten zu den beiden Fussgängerstreifen auf Höhe der Pilatus- und der Frankenstrasse.



Abb. 28: Konzept A Sicht von Frankenstrasse auf „Schaufensterfront“ der Tourist Information

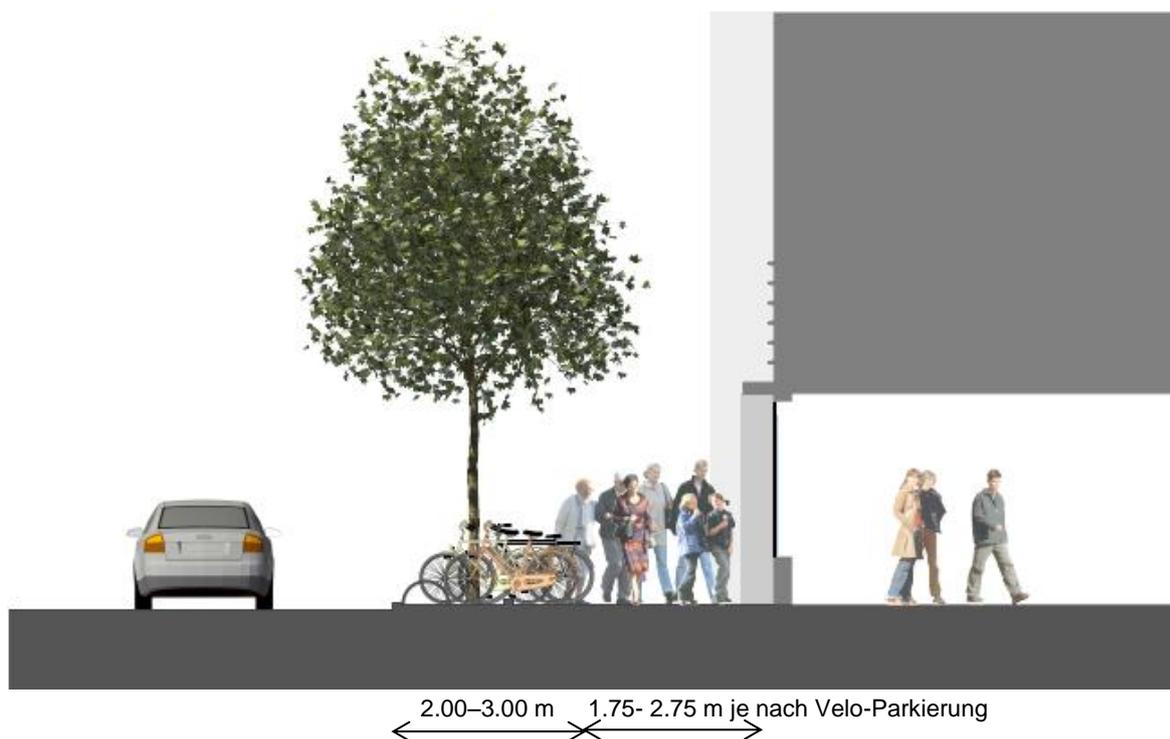


Abb. 29: Schnitt Fussgängerbereich und Veloabstellplätze im Bereich Tourist-Information Ist-Zustand
(Mass von Strassenbord bis Schaufensterfront LTI = 4.75 m / im Bereich Trakt BK = 3.93 m !)

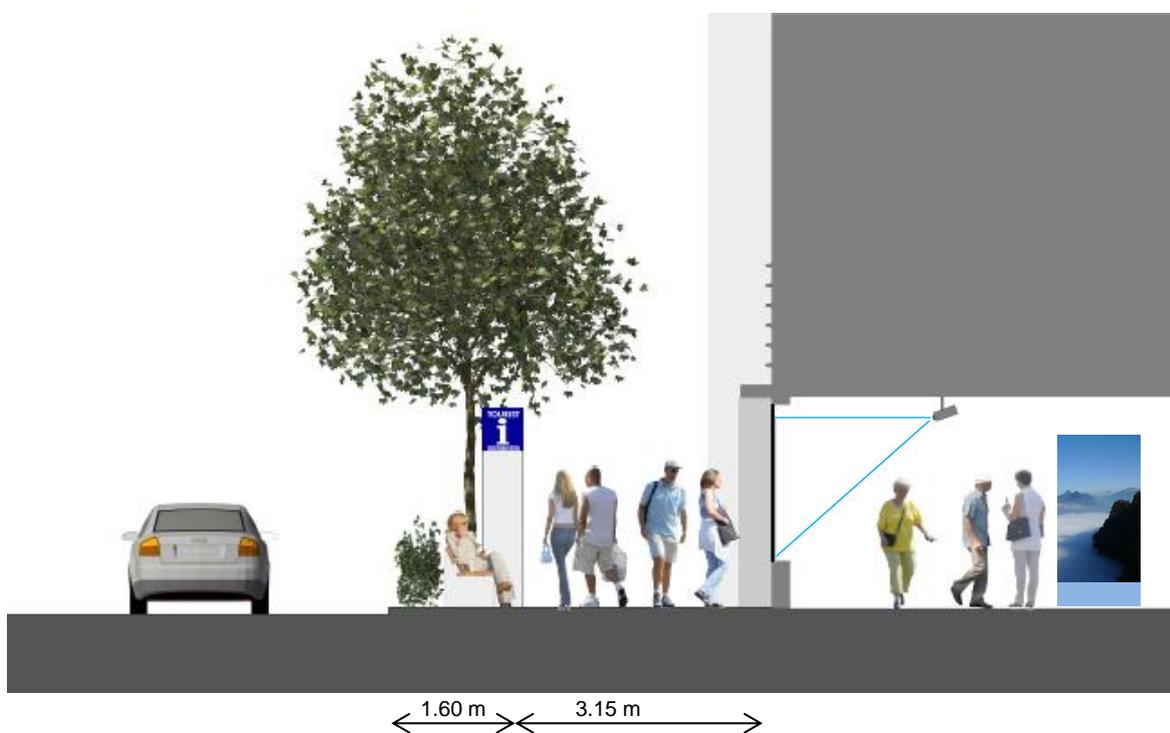


Abb. 30: Schnitt Fussgänger- und Ruhebereich mit Sitzbänken / Rückprojektion an Glasfront für Informationen LT
nach Neugestaltung

5 Die Glasfront zur Zentralstrasse als Informationsträger - Projektionen und Touchscreens: Die attraktiven Möglichkeiten für wirksame Werbung und wichtige Informationen...

Der durch die Neugestaltung deutlich vergrösserte öffentliche Bereich vor der Tourist Information erfährt mit der Ausstattung mit Sitzbänken, der bestehenden Baumallee ergänzt durch Rabatten oder Hecke die erwünschte Aufwertung. In Ergänzung zu den Informationen im Tourist-Office können die zahlreichen BesucherInnen nun auch im attraktiven Aussenbereich wichtige Informationen und anregende Visualisierungen über Stadt, See und Berge am „Schaufenster“ erhalten.

Die Schaufensterfront gegen die Zentralstrasse wird mittels Rückprojektion auf eine applizierte transluzente Folie zur grossflächigen Projektionsfläche für Informationen von Luzern Tourismus. Interaktive Präsentationen gewinnen immer mehr an Bedeutung. Interaktive Lösungen bieten dem Nutzer zusätzlich die Möglichkeit, aktiv auf bestimmte Inhalte, nach seinen Interessen und Wünschen zuzugreifen. Der Nutzer kann sich gezielt, gewünschte Informationen anzeigen lassen und für sich nutzen.



THE VILLE - THE LAKE - THE MOUNTAINS

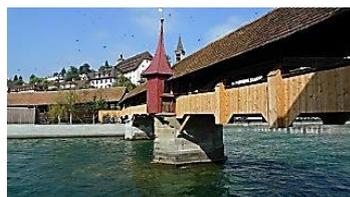
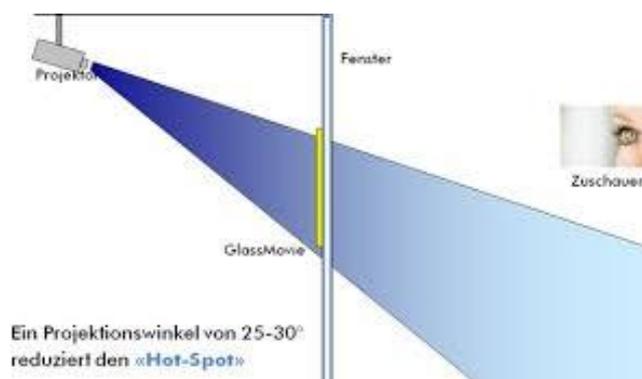
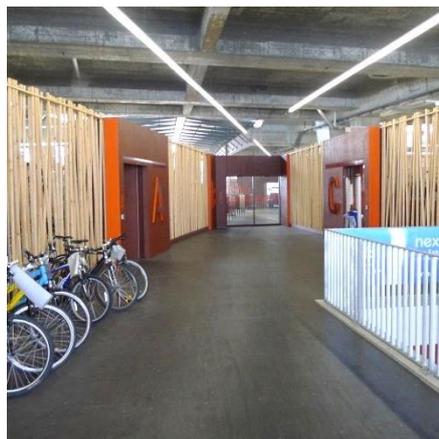


Abb.31-39: Fotos Stadt, See, Berge: F. Hiss, arch-idee / Bilder Rückprojektion: website visutronic visual systems.

6 Vorschlag für Ersatz Veloabstellplätze



Abb. 40: Eingangspartie der neuen Velostation auf dem Areal der ehemaligen Postbetriebsgeleise



Die wichtigen Zugänge West (Posttunnel) und Ost zur neuerstellten Velostation sind Bestandteile einer langfristigen Planung. Ihre Realisierung würde zweifellos zu einer höheren Belegung der Velostation führen und damit eine vollständige Entfernung der Vielzahl provisorischer und illegaler Veloabstellplätze rund um den Bahnhof ermöglichen.

Abb.41: Zugänge West „Velotunnel“ und Ost „Inseli“ aus B+A 23/2011 Stadt Luzern, Velostation

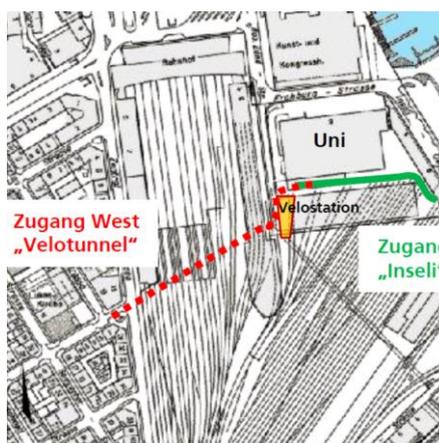


Abb. 42: Der Ersatz der an der Zentralstrasse entfernten Abstellplätze ist in der neuen Velostation Bahnhof vorgesehen, die Platz für 1'166 Velos bietet. Aufgrund der vorerst noch ausschliesslichen Zufahrt über die Frohburgstrasse (Nord) liegt gem. Angabe der BL der Velostation derzeit lediglich eine Auslastung von ca. 30% vor und somit verfügt die Station über ungenutzte Kapazitäten.

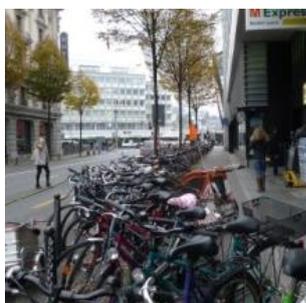
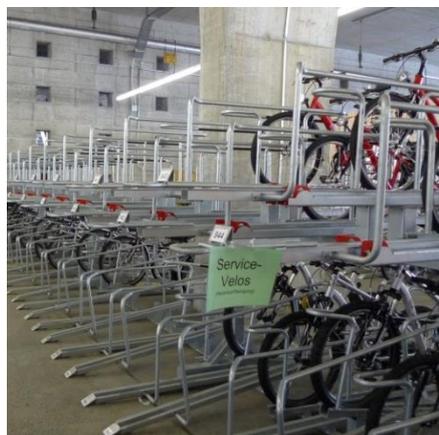


Abb. 43: Wilde Parkierung entlang der Zentralstrasse

Abb. 44: Blick in den nur teilweise zugänglichen Posttunnel, der die Verbindung zu der auf EG-Niveau liegenden Velostation garantiert.



Abb. 45: Der Einbau einer seitlichen Spurrinne aus Metall bei den beiden Treppenabgängen in der Zentral- und Habsburgerstrasse erleichterte in einer ersten Phase von Massnahmen den Transport der Velos zur Unterführung und zum Posttunnel.

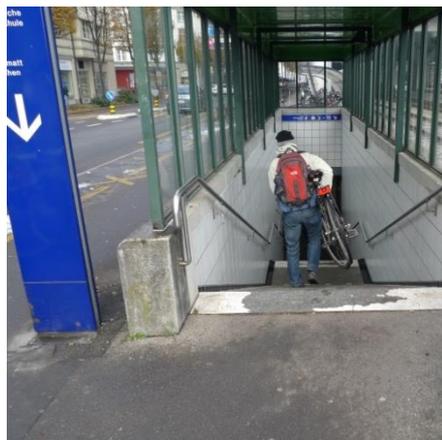


Abb. 46: Blick von der Zentralstrasse in die Habsburgerstrasse. Es ist geplant, in einer späteren Etappe den Velotunnel unter der Zentralstrasse fortzuführen und die Verbindung zur Habsburgerstrasse mittels einer Rampe herzustellen. (aus B+A Velostation) Mit dieser wichtigen Massnahme wird die Voraussetzung für eine bessere Auslastung der Velostation geschaffen.



Abb. 47: Die Verbindung vom Velotunnel zur Velostation erfolgt über eine Treppenanlage mit mittlerer Schieberampe. Auf eine Liftverbindung wurde aus Kostengründen verzichtet.



Abb. 48: Spätestens nach Erstellung der Fahrrampe zur Habsburgerstrasse (Erschliessung WEST) und der Inbetriebnahme des durchgehenden Velotunnels dürfte die Benutzung der bestehenden Fahrrampe bei der UNI vorteilhaft sein und die Attraktivität der Velostation OST erhöhen.



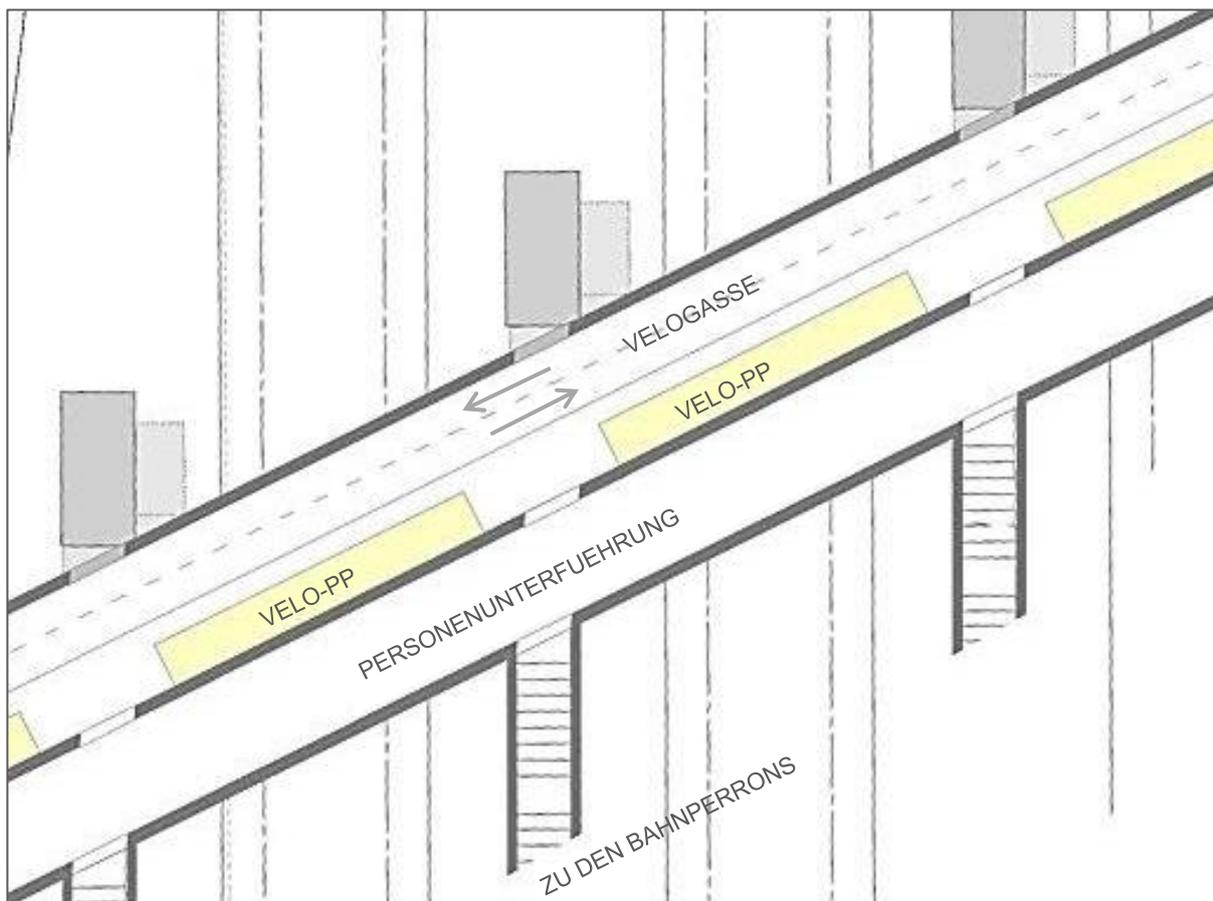


Abb. 49: Ausschnitt Grundriss UG Bahnhof SBB mit ehemaligem Post-Tunnel und Personenunterführung

Die Dimensionen des Post-Tunnels (Länge über 150 m, Breite 6 m, Höhe 2.75 m) erlaubten nebst der Erschliessung der Velostation Ost auch eine zusätzliche Nutzung für eine weitere Velostation in unmittelbarer Nähe der Perrons. (vgl. Abb. und Fotos) In Anbetracht der idealen Voraussetzungen dieser weitgehend brachliegenden Fläche von über 900 m² wird angeregt, im Zusammenhang mit der laufenden Verkehrsplanung eine Prüfung dieser Möglichkeit durch Stadt und SBB vorzunehmen.

In nächster Nähe zu den Perrons ergäben sich dadurch folgende zusätzliche Kapazitäten:

Derzeit ungenutzte Abstellplätze in neuer Velostation Ost. ca. 800 (ca. 70 % von total 1166 Plätzen)
 Mögliche Abstellplätze in Velotunnel: ca. 300 (600 bei 2 Etagen) = Total 1'100 - 1'400 PP
 Dies ermöglichte die vollständige Entfernung von Veloabstellplätzen an ungeeigneten Lagen um den Bahnhof.

Vorschlag Ersatzmassnahmen für Verlust der Veloabstellplätze entlang der Zentralstrasse:

Massnahmen 1. Phase: Öffnung des Posttunnels bis zur Zentralstrasse: Velofahrer benützen die best. Treppenabgänge zur Personenunterführung (Ausrüstung mit schmaler Metallrinne für Velos) und den Posttunnel zur Velostation, Anstelle der eher steilen Treppe zur Velostation Ost kann die Rampe der UNI benützt werden. Das auf dem jetzigen Teilabschnitt bestehende Velo-Fahrverbot (!) im Tunnel wird aufgehoben und es werden entsprechende Sicherheitsmassnahmen getroffen. (Vorkehrungen zur Tempobegrenzung)

Massnahmen 2. Phase: Der ca. 150 m lange und 6 m breite Posttunnel wird zusätzlich zur Funktion als Fahrgasse für die Parkierung von Velos für Bahnkunden benützt. Dies gäbe Platz für 300 bzw. 600 Velos bei Doppelstockparkierung. Die Fahrgassenbreite beträgt 3.00 m zuzüglich ca. 1 m vor der Parkierungsanlage. Die einzelnen Perrons können über die 6 best. Treppenaufgänge der direkt angrenzenden Fussgängerunterführung erreicht werden. Vorteil: Diese Lösung ist äusserst kostengünstig (Ideal ist auch die Kurzdistanz von Velostation im Posttunnel zu den Perrons. Nachteil: Der Engpass für Fussgänger und Velofahrer bei den best. Treppenanlagen an der Zentralstrasse. Dieser würde mit der Realisierung der 3. Phase behoben werden.

Massnahmen 3. Phase: Der Velotunnel wird unter der Zentralstrasse weitergeführt und eine offene Rampe (im Bereich der PP auf der linken Strassenseite) zur Habsburgerstrasse erstellt. Die best. Fussgängertreppe mit Lift zur Personenunterführung wird belassen.