

CAR KONZEPT „C-NETZ“ FÜR DIE STADT LUZERN

Fassung D1 vom 20.07.2014, revid. 13.09.2014 / 20.07.2016 / 25.09.2016 / 30.08.2017 / 22.03.2018 (Konzept mit Logistik-Zentrum im PH Musegg) 20.06.2018



Photo: © Eric Bernard pour le SNCF

INHALTSANGABE DER GEKÜRZTEN FASSUNG

SEITE	4	DAS CAR-KONZEPT „C-NETZ“
	5	DER AUFENTHALT DER GÄSTE
	6	DAS CAR-KONZEPT „C-NETZ“ IN KÜRZE
	7	DER ÜBERSICHTSPLAN MIT DEN TERMINALS UND HALTEPLÄTZEN
	8	FAKTEN ZUM CAR-KONZEPT
	9	DIE STANDORTE IM DETAIL
	10	LIDO-VERKEHRSHAUS
	11	SCHWANENPLATZ
	12	LÖWENPLATZ
	13	INSELIQUAI
	14	ALPENQUAI / LANDENBERGSTARSSE (OPTION CT FROHBURG)
	15	GLEISFELD SBB SÜD
	16	MATTENHOF
	17	ALLMEND-MESSE
	18	MUSEGG (MIT VORSCHLAG LOGISTIKZENTRUM)
	20	ANGABEN ZU VERFASSERN
	21	ANHANG
	23	< 10 IDEEN FÜR DIE STADT AM WASSER > AUSZUG



DAS CAR-KONZEPT „C-NETZ“

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 erst kürzlich bekannt gewordenen Empfehlungen der PWC-Studie von 2014 (vgl. Anhang).

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, sodass auch Ankunft und Wegfahrt – insbesondere während der Hochsaison – als erholsamer Teil der Reise erlebt werden können.

Damit auch der Aufenthalt der Gäste (insbesondere bei der prognostiziert wachsenden Besucherzahl) erlebnisreich und eindrücklich verlaufen kann, sind nebst 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:

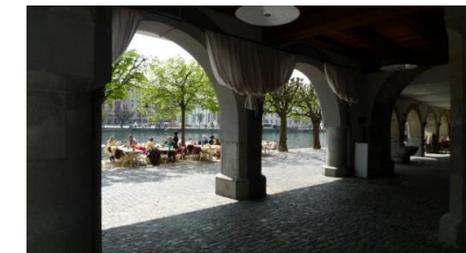
- die attraktive Gestaltung und verbesserte Zugänglichkeit der See- und Flussufer,
- die Wiederenstehung der Mole in der Reuss unterhalb der Spreuerbrücke
- ein Steg über die Reuss beim neugestalteten Kasernenplatz sowie die Flussbalkone am St. Karli-Quai,
- die Ergänzung der Uferwege entlang der Reuss,
- die Neugestaltung der Bahnhofstrasse und des Theater- und des Schwanenplatzes,
- die Wiederenstehung des Inselis,
- die 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, etc.
- Messe- und Eventbesuche: Festivals, Sport, Einzelanlässe, Konzerte, Feste
- Fern- und Hotelreisegruppen: Ab- u. Anfahrtszentren für Carunternehmungen, 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 Bereich Allmend-Messe / Mattenhof (optional oder zusätzlich), Lido, sowie im Musegpparking. **Sie liegen alle im Umfeld von Shuttle-Haltestellen 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, Chauffeure und für die Car-Wartung. Die angebotene Infrastruktur kann je nach Möglichkeit WC-Anlagen, Ruheräume, Kiosks, eine Buvette, technische Servicestellen, Car-Wascheinrichtungen und Servicestellen, oder mehr umfassen.
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 im Mattenhof, Allmend-Messe, im Lido, Inseli, Löwenplatz, und im Musegg-Parkhaus 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-Landenber, Rösslimattstr. und im Musegpparking.

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.

ZWEI SHUTTLE-SYSTEME:

Auf der Basis von zwei (faktisch) vorhandenen Shuttle-Systemen – der Zentralbahn, zwischen Mattenhof, Allmend und Luzern und der SGV auf dem Wasser des Luzerner Seebeckens – werden mittels vorhandenen 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 Zusatzindruck von Luzern (der durchaus zu erneutem und längerem Aufenthalt Anlass geben könnte). Die Reisezeit in den Shuttles ist normalerweise auch kürzer (zweifellos 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:

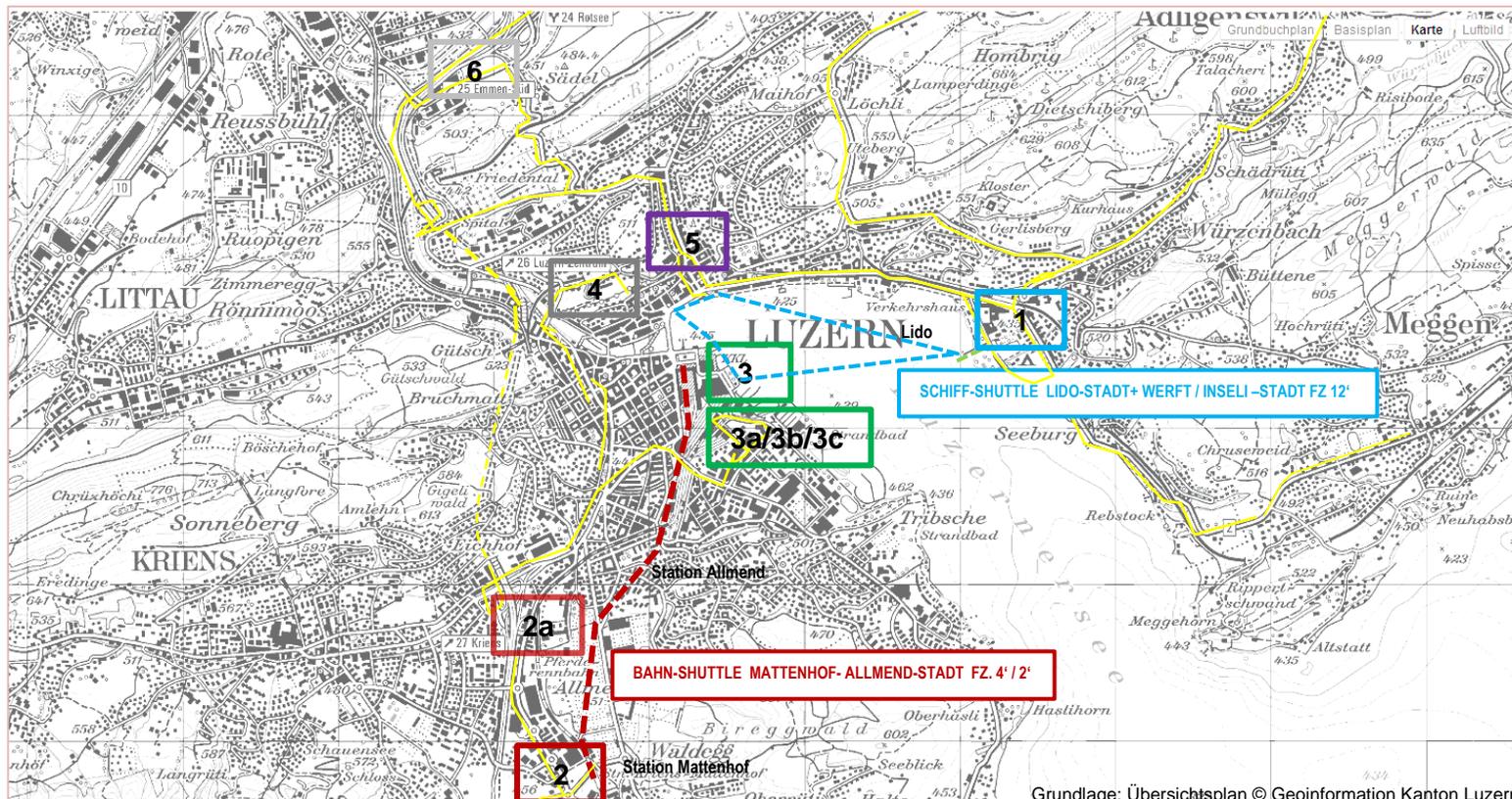
Vergleichbar mit dem Flugsicherungsdienst Skyguide, ist ein (insbesondere während der touristischen Hauptjahreszeiten) bedientes Car-Leitsystem „Car-Guide“ vorgesehen, der den Tour-Guides entsprechend Ihrer Herkunft, ihren Aufenthaltszielen und -dauer und ihrer Weiterreise-Destination optimal einem Terminal zuweisen kann. Auf auffällige Gross-Events oder Verkehrslagen in der Stadt kann dabei jeweils situativ reagiert werden. Das System könnte beispielsweise durch bestehende öffentliche oder private Transportunternehmungen betrieben werden, entsprechende grundsätzliche Anfragenerfolgten 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 Tourismusentwicklung 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 PP¹ 15 Min. zu Brücke 7 u. 10
- 2 CT MATTENHOF 4 HP/20 PP 7-14 Min. z. Bahnhof
- 2a CT MESSE-ALLMEND 40 PP 7-14 Min. z. Bahnhof
- 3 HP INSELI / WERFT 6 HP 6 Min.z.Schwanenplatz
- 3a CPP ALPENQUAI 7 PP BESTEHEND *
- 3b CPP LANDENBERGSTR. 13 PP BESTEHEND *
- 3c GLEISFELD SO od. POST-BHF 10-12 PP NEU
- 4 CT MUSEGG 7 HP / 36 PP 6 Min. z. Schwanenpl.
- 5 HP LÖWENPLATZ 4 HP 4 Min. z. Gletschergarten
- 6 CAP CAR-ABSTELLPLATZ NORD (20 P)

CT = Car-Terminal mit Infrastruktur, HP / PP
 HP = Kurzhalteplatz (max. 15 Min.)
 CPP = Car-PP (Tagestourismus)
 CAP = Car-Abstellplatz bei längerem Aufenthalt



Planausschnitt mit Zufahrtsrouten Cars / Bahn- und Schiff-Shuttle / Rev. 20.07.2014

Grundlage: Übersichtsplan © Geoinformation Kanton Luzern

BEZEICHNUNG	ORT	HALTEPLÄTZE (HP)	CAR-PARKPLÄTZE (CPP)	AUTOBAHNANSCHLUSS	VERBINDUNG ZUM ZENTRUM
1. CAR-TERMINAL LIDO	LIDO SEEBECKEN (peripher)	4	30 (10) ¹	A2- LUZERN NORD / A14-BUCHRAIN	SCHIFF-SHUTTLE
2. CAR-TERMINAL MATTENHOF	MATTENHOF FG (peripher)	4 (4) ¹	20 (20) ¹	A2 -HORW	BAHN-SHUTTLE
2a CAR-TERMINAL ALLMEND-MESSE (OPTIONAL) ²	ALLMEND-KREISEL (peripher)	(6) ²	(40)	A2 LUZERN SÜD / HORW	BAHN-SHUTTLE
3. HP INSELI -QUAI ³ (ÜBERGANGSLÖSUNG)	INSELIQUAI (zenturnah)	6 ³ (ÜBERGANGSLÖSUNG)		A2-LUZERN SÜD / ZENTRUM	ZU FUSS / SCHIFF-SHUTTLE
3a CPP ALPENQUAI	ALPENQUAI (zenturnah)		7	A2-LUZERN SÜD / ZENTRUM	ZU FUSS / ev. SCHIFF-SHUTTLE
3b CPP LANDENBERGSTRASSE	LANDENBERGSTRASSE (zenturnah)		13	A2-LUZERN SÜD / ZENTRUM	ZU FUSS / ev. SCHIFF-SHUTTLE
3c GLEISFELD SÜDOST, VAR. EHEMAL. POSTBAHNHOF ³	GLEISFELD SÜDOST. VAR. EHEMAL. POSTBAHNHOF		10 (4) ¹	A2-LUZERN SÜD / ZENTRUM	ZU FUSS / ev. SCHIFF-SHUTTLE
4. CAR-TERMINAL MUSEGG	ALTSTADT (zentral)	7	36	A2-LUZERN ZENTRUM / SÜD / EMMEN SÜD	ZU FUSS
5. CAR-HALTEPLATZ LÖWENPLATZ (CPP LIDO)	LÖWENPLATZ (zentral)	6		A2-LUZERN NORD	ZU FUSS
6 CAR-ABSTELLPLATZ (CAP) NORD	IBACH od. LOCHHOF (peripher)		(ev. 20)	A2-LUZERN NORD / LOCHHOF	FÜR LÄNGERDAUERNDENDES PARKIEREN DER CARS
TOTAL HALTEPLÄTZE und CAR-PP (ohne Berücks. der Option 2a CT ALLMEND-MESSE und CAP NORD)		27 (31)¹	116 (150)¹	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 CARKONZEPT „C-NETZ“

PP-Kapazitäten

Gegenüber dem heutigen Angebot von 82 Car-PP (verteilt auf 7 Standorte) wird das neue Konzept mit insgesamt 116 (150) Car-PP und 27 (31) 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 (optional oder zusätzlich Messe-Allmend), 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 Inselquai 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 qualitativvollen 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 und 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 Staubbildung 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

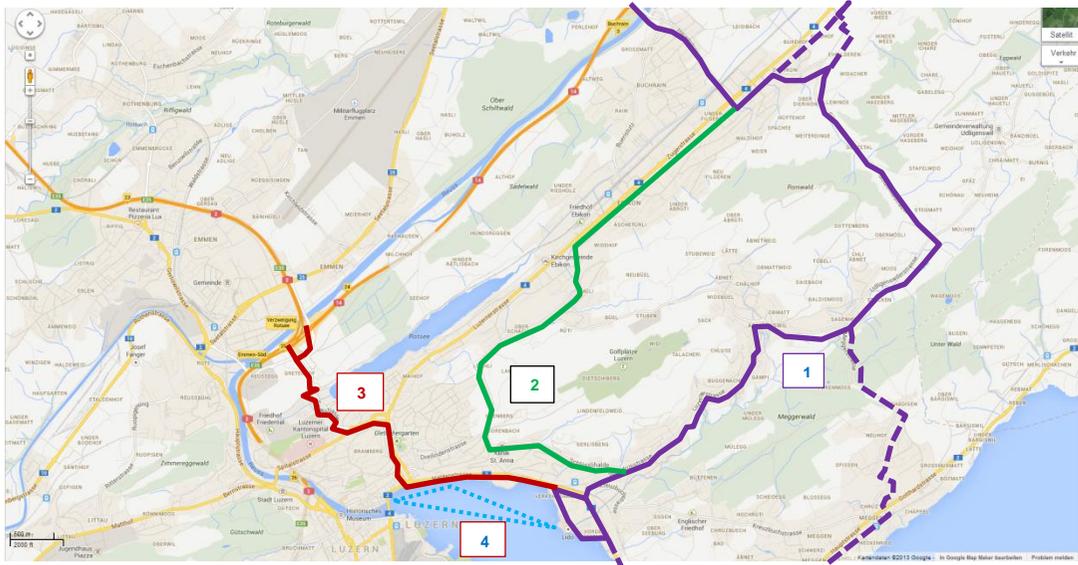
Der Verkehr zu den Terminals mit Halteplätzen und Car-PP und die zusätzlichen 4 Halteplätze in Nähe der Car-PP werden über ein Verkehrsleitsystem gesteuert. Hier erfolgt die Koordination und Lenkung des gesamten Car-Verkehrs (Zu- und Wegfahrten mit Berücksichtigung Zielorte, Verkehrsbelastung, Shuttle-Verbindungen 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 Fahrroute, um seinen Zielort schnellstmöglich zu erreichen. Aufenthaltsdauer bzw. Wegfahrt werden bereits bei der Anfahrt erfasst und im System eingegeben.

Legende zu Übersichtsplan auf Seite 7

- 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. .



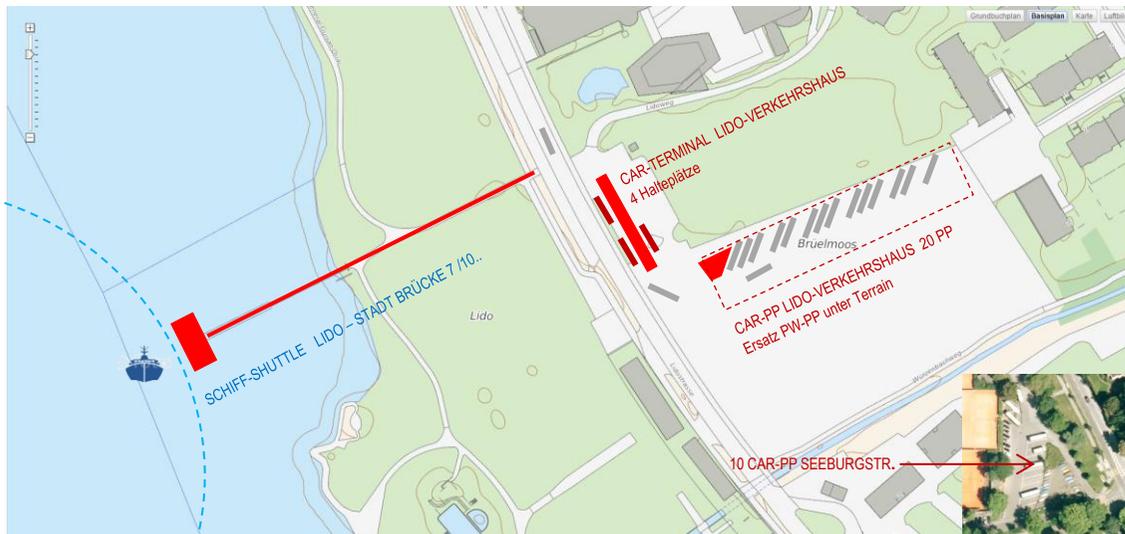
CAR-KONZEPT „C-NETZ“ DIE STANDORTE IM DETAIL



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 Wartehalle 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.

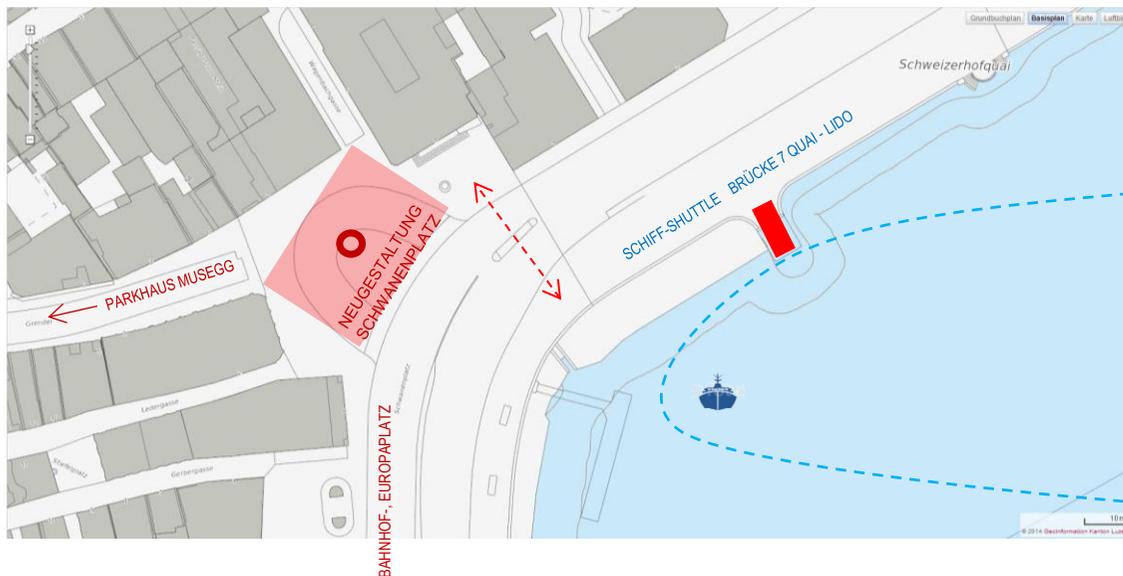
Auswirkung

Attraktive Shuttle-Verbindung mit Schiffen zur Stadt für Cartouristen und Museumsbesucherinnen. Hoher Erlebniswert + Synergien rechtfertigen einen Einbezug ins Car-Konzept der Stadt Luzern.

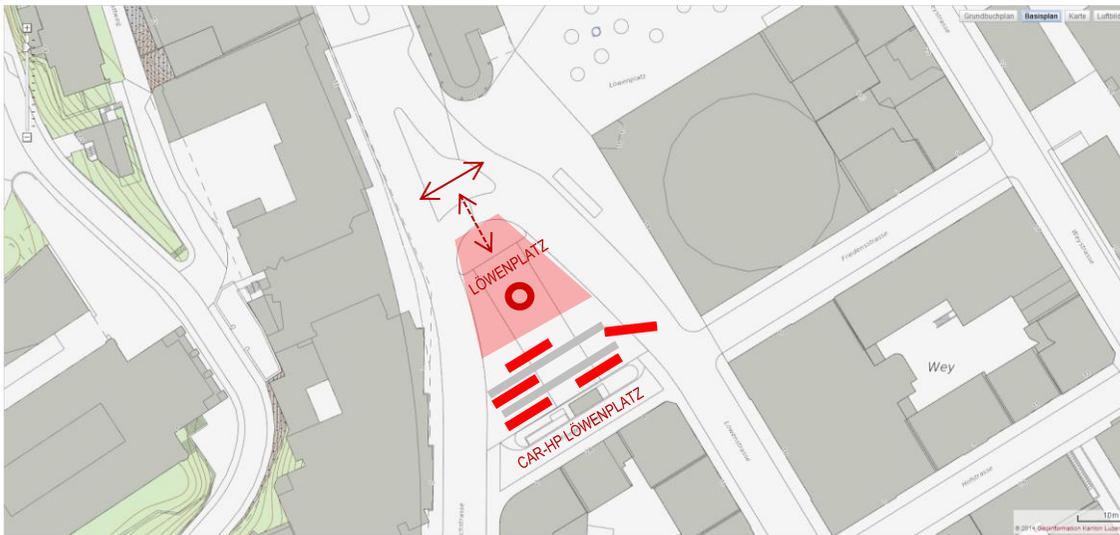
Zeitaufwand:

Ab Terminal Fussweg zu Schifflande 180 m bzw. 3 Min./ Schifffahrt 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.!

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 INSELI / WERFT (Fussweg oder mit Schiffs-Shuttle)



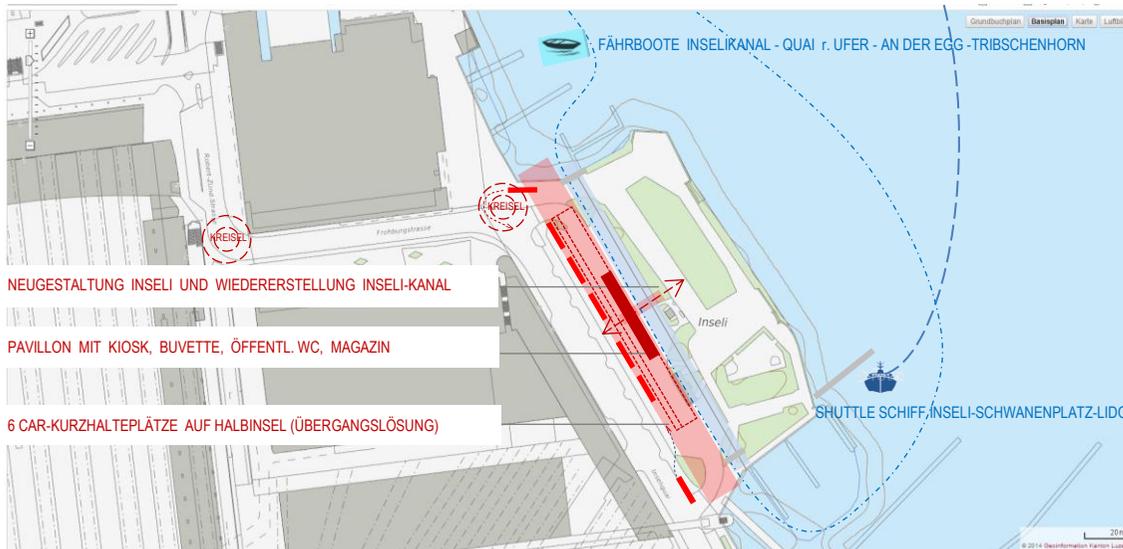
Ort:	SCHWANENPLATZ (Treffpunkt / Städtischer Platz)
Situation:	Best. zentral gelegener und intensiv genutzter Car-PP ohne Infrastruktur. Zufahrt zu Geschäften vorteilhaft, Hohe Verkehrsbelastung, Unfallrisiken, Wartezeiten bei Stau, Verkehrsfläche statt attraktivem städtischem Platz, Konflikt mit ÖV.
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 von 9 PP auf 6 Car-Anhalteplätze (Ein- u. Aussteigen im Viertelstundentakt) Cars fahren weiter zum Car-PP des Terminals Lido oder Landenbergstr. 2. Neugestaltung der freiwerdenden 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.



Abb. Der verbreiterte Inselquai bietet Platz für Erholung wie auch für 6 Kurz-Halteplätze für Cars als Übergangslösung.



Ort:	CAR-HALTEPLÄTZE INSELI QUAI* 6 HP ÜBERGANGSLÖSUNG
Situation:	Best. intensiv genutzter Car-PP mit teilw. Infrastruktur, Vorteilhafte Lage in Nähe Bahnhof, Schiffsanlegestellen, Altstadt. Hohe Verkehrsbelastung Wartezeiten bei Stau, Trennende Verkehrsfläche anstelle urspr. Kanal
Massnahmen:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aufhebung der 32 Car-PP im Bereich der Seeaufschüttung 2. Neugestaltung der freiwerdenden Platzfläche. Wiederherstellung des Inseli-Kanals u. des Inselis in seinen ursprünglichen Abmessungen. 3. Übergangslösung mit 6 Car-Kurz-HP längs vergrössertem Inseli-Quai / Wegfahrt über neuen Kreisel Richtung Werft, Werkhofstrasse. 4. Einbindung in Gesamt-Carkonzept „C-Netz“ bzw. Verlagerung der Car-PP zu neuen Car-Terminals Musegg, Allmend und ev. Gleisfeld.
Auswirkung	Markante städtebauliche und touristische Aufwertung durch die Freilegung des ursprünglichen Inselis als Ort der Erholung.
Zeitaufwand	siehe entspr. Angaben bei den Alternativ-Standorten Mattenhof und Allmend-Messe mit idealer Shuttle-Verbindung ins Zentrum. <i>* Die Zufahrt mit dem Car ins Stadtzentrum beträgt mind. 15 Minuten; bei hohem Verkehrsaufkommen und Stau beträchtlich mehr !</i>



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

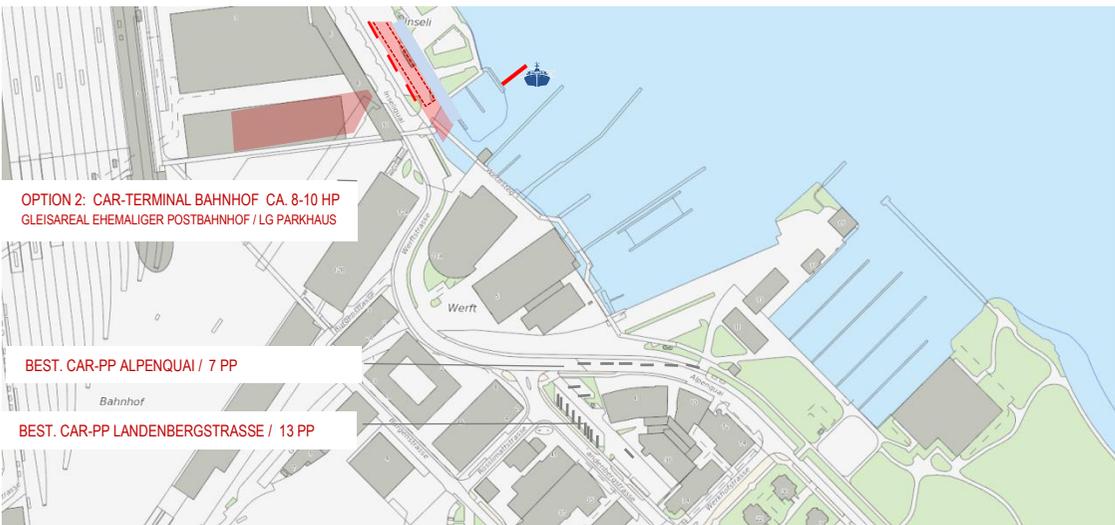
Zusätzlich wird die Einbindung in das Gesamt-Carkonzept „C-Netz“ bzw. die Verlagerung der Car-PP zu den vorgeschlagenen neuen Car-Terminals Allmend und Mattenhof empfohlen. (Entlastung Stadtzentrum und Bahnhof vom Car-Verkehr)



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.zentrumsnahe 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 Werftstrasse zum Inseli ca. 10-15 Min. (Fusswegdistanz ab Alpenquai zum Inseli 440m bzw. 7 Minuten) Shuttle-Schiff INSELI – Brücke 7 (Schwanenplatz) ca. 10 Minuten.



Bild: Arealüberbauung SBB Rösslimatt zvg.

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.HISS - WWW.STADTAMWASSER.CH - LUZERN@STADTAMWASSER.INFO



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. Diese finden sich im <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 im Oktober 2017 (Direktion UVS) 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 Tiefbahnhofs 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 u.E. die Chance für eine Zwischennutzung an diesem idealen Ort deutlich erhöhen. (Situierung in nächster Nähe zu Bahnhof und Schiffstegen)

Dieser Standort würde folgende Vorteile aufweisen:

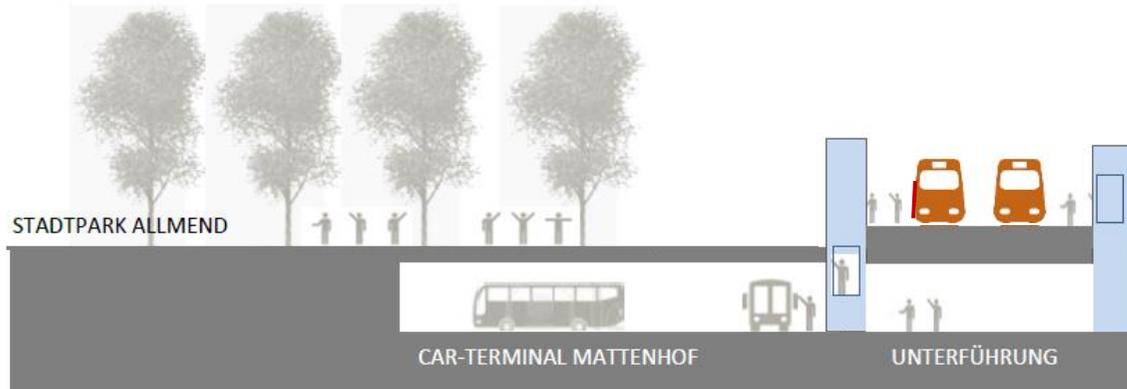
1. Ideale Lage zwischen Inseliquai und Frohburgsteg. Die Verbindung zu den in ca. 200 m Distanz liegenden SBB-Perrons erfolgt über den am Car-Terminal situierten best. Lift und über den Frohburgsteg.
2. Die Distanz zum Europaplatz und zu den Schiffsanlegestellen beträgt ca. 250 bis 300 m.
3. Die Zufahrt der Cars erfolgt primär über die Werkhof- und die Bürgenstrasse. Die Wegfahrt über die Wertstrasse 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 mindestens 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.

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



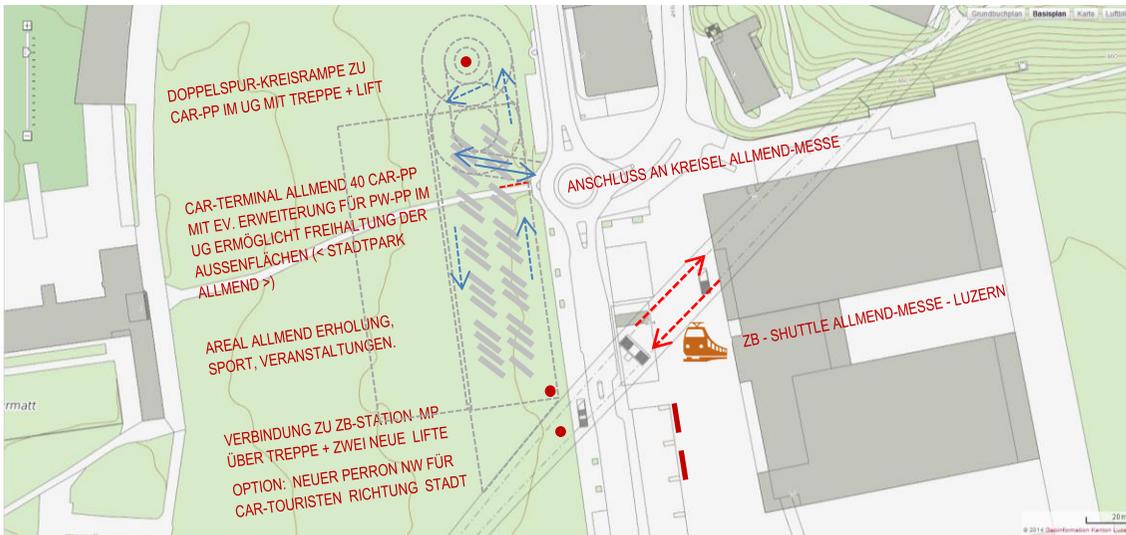
20.07.2016 © FH / arch-idee luzern

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 Arealen 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 (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 40 Abstellplätzen 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 !

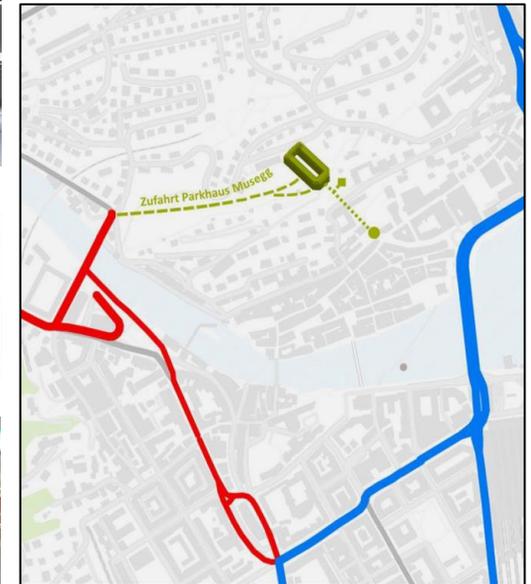
< INNENSTADTPARKHAUS + LOGISTIKZENTRUM MUSEGG > (Vorschlag für konzeptionelle Änderung)

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 zum Car-Terminal Allmend-Messe. In deutlichem Unterschied zum Konzept „Seeparking“ garantiert diese Lösung 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 Einkaufs-Zentrums“ 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 langfristigen ausgerichteten Stadtplanung)



„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 Informationen siehe nachfolgende 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 ReiseCars, begrenzte Anzahl PW-PP*)
Massnahmen:	siehe Projektbeschreibung 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 Landverbrauch.
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>

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 (Distanzangaben)

Projektverfasser / Konzeptausarbeitung

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

Beratende Mitarbeit

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

Layout

Markus Heggli, Dipl. Architekt ETH SIA, Luzern

Initianten Car-konzept „C-Netz“

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

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

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

Fassung 2017 ohne Vorschlag v. 22.03.2018

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, Seiten 7, 10 – 17 und 22 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 vorgenannten Projektverfasser erlaubt.

ANHANG



UNTERIRDISCHE PASSERELLE FÜR EINE VERBINDUNG DES BAHNHUQUAIS 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 Seebücke 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



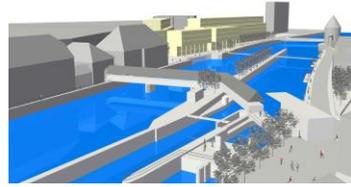
- Option 1 :** Situierung Car-Terminal Bahnhof auf Gleisareal SBB des ehemaligen Postbahnhofes mit direktem Anschluss zum Bahnhof (ca. 8-10 KHP) - Vorabklärung bei SBB über Realisierbarkeit dieser Option steht aus.
- Option 2 :** Ev. Situierung von 4 Car-Kurzhalteplätzen zwischen Werft-Steg und Inseli-Quai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



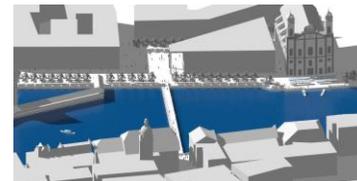
1 NEUGESTALTUNG KASERNENPLATZ



2 RAUM AM FLUSSGRUND / ANNEX N+U



3 FLUSSRAUM REUSS-GEISSMATTBRÜCKE



4 THEATERPLATZ / BAHNHOFSTRASSE



5 WIEDERENTSTEHUNG DES INSELIS



6 START-UP-REUSS TAL LEHNENVIADUKT



7 ENTDECKUNG REUSSUFERWEG R.UFER



8 LUCERNA - PICCOLA VENEZIA



9 CAR-KONZEPT C-NETZ



10 RENATURIERUNG TROTTLIBUCHT

10 Ideen – ein übergreifendes Konzept / Auszug aus Studien 2011-2017 < Ideen für eine attraktive Stadt am Wasser > © f. hiss - arch-idee