

Stellungnahme „Durchgangsbahnhof Luzern“

Ausgangslage.

Nach der Testplanung mit drei interdisziplinären Planungsteams hat die Stadt Luzern in diesem Frühjahr zu einer digitalen Mitwirkung eingeladen (Februar bis Ende April 2021). Der Durchgangsbahnhof Luzern wird seinen Betrieb voraussichtlich im Jahr 2040 aufnehmen. Das ist ein Zeithorizont, der für die ältere Generation nicht mehr so bedeutsam ist. Die meisten von uns werden dann 90-jährig oder älter sein. Umso wichtiger ist es für das Forum Luzern 60plus, bei der Planungs- und Bauphase mitzuwirken. Für die jetzige Vorbereitungsphase hat das Eidgenössische Parlament bereits einen Planungskredit von 86 Millionen Franken bewilligt, 2026 soll dann definitiv über das Milliardenprojekt entschieden werden. In unserer Stellungnahme werden wir uns vor allem mit Fragen zur Planungs- und Bauphase befassen, weil sie uns prioritär betreffen. Die städtebaulichen Aspekte, wie sie sich aus den drei Testplanungen ergeben, werden wir hingegen hier nur am Rande streifen.

Bauphase.

Stimmt das Parlament dem Projekt zu, wird der Bahnhof Luzern ab 2030 zu einer gigantischen Baustelle. Davon sind auch die umliegenden Quartiere betroffen. Bereits 2023 werden jedoch erste Instandstellungsplätze erstellt. Das bedeutet, dass die Bus- und Bahnreisenden über längere Zeit mit Provisorien und Einschränkungen leben müssen. Die Zugänglichkeit für Perrons und Busse wird sich dauernd verändern, etwa durch unübersichtliche und längere Wege. Was bedeutet das für ältere Personen? Insbesondere auch für Personen mit Seh- und Hörbehinderungen? Oder mit Gehschwierigkeiten? Und gibt es genug Sitzgelegenheiten?

Anmerkungen & Vorschläge: Der Bahnhof Luzern muss auch während Planungs- und Bauphase für den neuen Durchgangsbahnhof attraktiv und für alle zugänglich sein. Wesentlich ist die kontinuierliche Kommunikation, auch mit Ortsbesichtigungen. Denkbar wären etwa intergenerative Rundgänge mit Grosseltern und Enkelkindern. Beim grossen Bahnhofumbau in Bern wurde eine Begleitgruppe „Hindernisfreier Bahnhof Bern“ ins Leben gerufen, der verschiedene Behindertenorganisationen sowie eine Vertreterin der Gerontologie CH (Fachbereich Gerontopraxis) angehören. In einer solchen Begleitgruppe könnte sich allenfalls das Forum Luzern60plus, insbesondere Mitglieder der Arbeitsgruppe Netzwerk 80plus einbringen.

Mobilität.

Mit dem künftigen Durchgangsbahnhof dürften sich die Pendlerzahlen verdoppeln. Die vielen Personenbewegungen sind vor allem für Menschen mit Behinderungen, für Kinder und für ältere Frauen und Männer eine grosse Herausforderung. Mit zunehmenden Alter nehmen die Mobilitätseinschränkungen ohnehin zu.

Beispiel Sehen: Verminderte Sehschärfe, schlechtere Kontrastwahrnehmung, beeinträchtigte Tiefenwahrnehmung oder Einengung des Gesichtsfelds verunsichern und erhöhen Stolper- und Sturzgefahr.

Beispiel Hören: Altersschwerhörigkeit, Probleme mit der Lokalisation von Geräuschquellen sowie beeinträchtigte Sprachwahrnehmung erschweren Kommunikation und Orientierung. So werden etwa Lautsprecherdurchsagen und akustische Warnungen nicht wahrgenommen. Das ist besonders fatal, weil sich während der Planungs- und Bauphase die örtlichen Situationen dauernd verändern. **Beispiel körperliche Veränderungen:** weniger Körperkraft (Gepäck!), raschere Ermüdung, verlangsamte Bewegungen, Gleichgewichtsstörungen und Schwindel (vor allem bei Stress) und nachlassende Reaktionsgeschwindigkeiten können das Reisevergnügen nachhaltig beeinträchtigen und das Unfallrisiko deutlich erhöhen.

Anmerkungen & Vorschläge: Angebote für persönliche Begleitung und Beratung auf dem Bahnhofareal verstärken, allenfalls mit Unterstützung von Freiwilligen. Gut zugängliche Anlaufstellen anbieten sowie genügend Sitzbänke einrichten. Besonderen Stellenwert auch in der Planungs- und Bauphase auf Hindernisfreiheit, Beleuchtungs- und Akustikkonzept sowie Signaletik legen.

Quartierentwicklung.

Das Projekt Durchgangsbahnhof eröffnet grosse Chancen für eine städtebauliche Aufwertung dieses Stadtteils: ein attraktiver Bahnhofplatz Nord, zwei weitere Bahnhofplätze, welche die Verknüpfung und Beziehungen mit den angrenzenden Quartieren (Tribtschen, Hirschmatt) verbessern und somit aufwerten; ein optimiertes Bussystem sowie bessere Fuss- und Veloverbindungen könnten die Wohn- und Lebensqualität deutlich stärken. Auch die konsequente Bevorzugung des Langsamverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (Auto) würde den Sozialraum Bahnhof als Begegnungs- und Aufenthaltsort attraktiv machen.

Anmerkungen & Vorschläge: Fussgänger- und Veloverkehr auf dem Bahnhofareal und in den angrenzenden Quartieren unbedingt entflechten. Die Versäumnisse der aktuellen Verkehrsplanung sollten nicht wiederholt werden. So sind auf den aktuellen Situationsplänen vor allem Velowege eingezeichnet, die Anliegen der Fussgängerinnen und Fussgänger - auch mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Gehhilfen! - wurden bei den bisherigen Planungen offenbar noch wenig berücksichtigt.

Wünschenswert wäre, dass die SBB die Nutzung der frei werdenden Bahnareale nicht nur nach Kriterien der Profitmaximierung definiert, sondern zum Beispiel auch gemeinnütziges Wohnen in Bahnhofsnähe ermöglicht. Die Stadt Luzern könnte allenfalls über bei der Umnutzung (Revision der Bau- und Zonenordnung) entsprechende Vorgaben machen.

11.3.2021/BB