

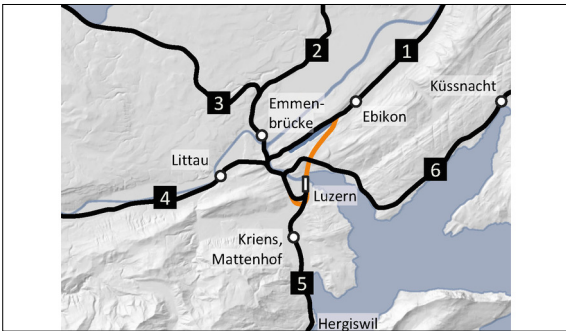


Mario Lukas Baumgartner

Diplomand	Mario Lukas Baumgartner
Examinator	Prof. Markus Gasser
Experte	Han Van de Wetering, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich, ZH
Themengebiet	Raumentwicklung und Landschaftsarchitektur

Die Region Luzern im Jahr 2060

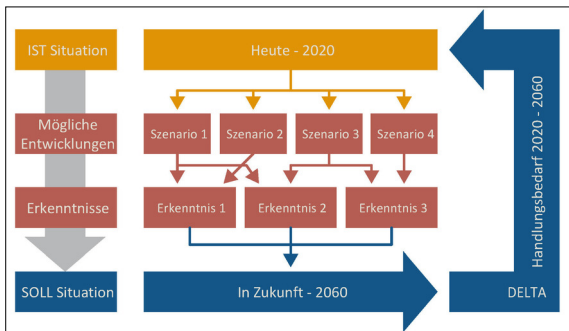
Zukunftsszenarien und Handlungsempfehlungen für die Region Luzern mit dem DBL



Die Bahnlinien der Region Luzern mit dem Projekt Durchgangsbahnhof (orange)
Eigene Darstellung (Hintergrund: map.geo.admin.ch)

Ausgangslage: Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) wird als Jahrhundertprojekt betitelt. Herzstück des Projekts ist der unterirdische, viergleisige Durchgangsbahnhof, welcher den heutigen Kopfbahnhof entlasten wird. Dies soll einen Quantensprung im regionalen und nationalen öffentlichen Verkehr bewirken: 15 Minutentakt im S-Bahnnetz der Zentralschweiz und halbstündliche regionale und nationale Verbindungen. Dieses Projekt ist notwendig, da der heutige Bahnhof Luzern, vor allem die Zufahrtsstrecken, ihre Kapazitäten erreicht haben. Dass sich Siedlung und Verkehr gegenseitig beeinflussen, ist heute unumstritten. Deshalb stellt sich die Frage, wie sich ein solches Projekt auf die Verkehrs- und Raumentwicklung der Region Luzern auswirkt.

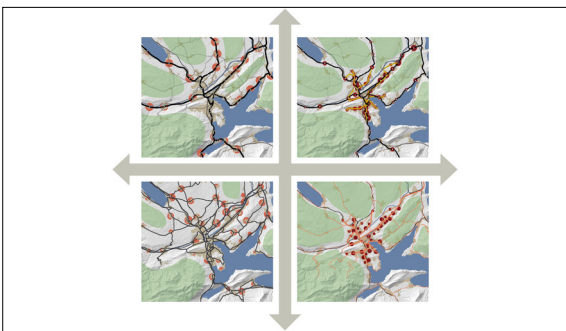
Vorgehen: Die Masterarbeit lässt sich in drei Teile gliedern: Theorie und Analyse, Erarbeitung der Szenarien und Schlussfolgerungen. Für die Erarbeitung der Szenarien wurde die Methode der Szenario-Achsen gewählt. Dabei werden zwei Schlüsselfaktoren mit jeweils zwei Ausprägungen auf zwei Achsen aufgespannt. Das Ergebnis sind vier Szenarien, welche zueinander gegenläufig sind und mögliche zukünftige Entwicklungen aufzeigen. Zentrale Fragestellungen dabei sind: Erstens, ob sich der ÖV dank des DBL zum Rückgrat der Verkehrserschliessung entwickeln kann. Zweitens, ob ein haushälterischer Umgang mit dem Boden und die Siedlungsentwicklung nach innen gelingen. Aus den daraus gewonnenen Erkenntnisse werden Handlungsempfehlungen für das heutige Handeln abgeleitet.



Das methodische Vorgehen schematisch dargestellt
Eigene Darstellung

Fazit: Das Projekt DBL darf nicht nur als Verkehrsprojekt gesehen werden, sondern soll auch als Chance für eine nachhaltige und strukturierende Raum- und Siedlungsentwicklung genutzt werden. Eine erfolgreiche und regional koordinierte Siedlungsentwicklung nach innen ist dabei von zentraler Bedeutung. Da das Innenentwicklungspotenzial in der Region Luzern sehr gross ist, soll auf weitere Einzonungen verzichtet werden. Die Kapazitätserhöhung auf der Schiene bietet auch die Gelegenheit, um das bestehende Siedlungsgebiet mit zusätzlichen S-Bahnhaltestellen besser zu erschliessen. Mit dem DBL steigt die Gefahr einer weiteren Zersiedelung vor allem im periurbanen Gebiet. Als Ergänzung zum Bahnnetz benötigt es auch ein leistungsfähiges Busnetz, bei welchem die RBus-Linien eine wichtige und strukturierende Funktion übernehmen sollen. Die konsequente Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist eine weitere wichtige Stütze für eine nachhaltige Mobilität. Damit die Verlagerung auf nachhaltige Mobilitätsformen gelingt, braucht es einschneidende Massnahmen für den MIV. Verzicht auf neue Strassenbauprojekte, Reduktion der Verkehrsflächen, Mobilitätsmanagement und Mobility-Pricing sind dabei wichtige Stichworte. Um die Siedlungsentwicklung nach innen erfolgreich umsetzen zu können und den Klimaveränderungen entgegenwirken zu können, braucht es mehr attraktive Frei- und Grünräume. Abschliessend kann festgehalten werden, dass der DBL tatsächlich ein Jahrhundertprojekt darstellt, wenn die Chancen genutzt und die Herausforderungen angegangen werden. Der DBL ist nicht ein Wundermittel, aber eine gute Voraussetzung und wichtige Stütze für eine zukunftsfähige und nachhaltige Verkehrs- und Raumentwicklung.

Es wurde aber auch ersichtlich, dass die Region keinen Plan B hat, falls der DBL nicht realisiert wird.



Die vier Szenarien in der Übersicht
Eigene Darstellung (Hintergrund: map.geo.admin.ch)