

Mehr als eine Achse

Autor(en): **Küng, Tino**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Karton : Architektur im Alltag der Zentralschweiz**

Band (Jahr): - **(2012)**

Heft 24

PDF erstellt am: **21.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-378674>

Nutzungsbedingungen

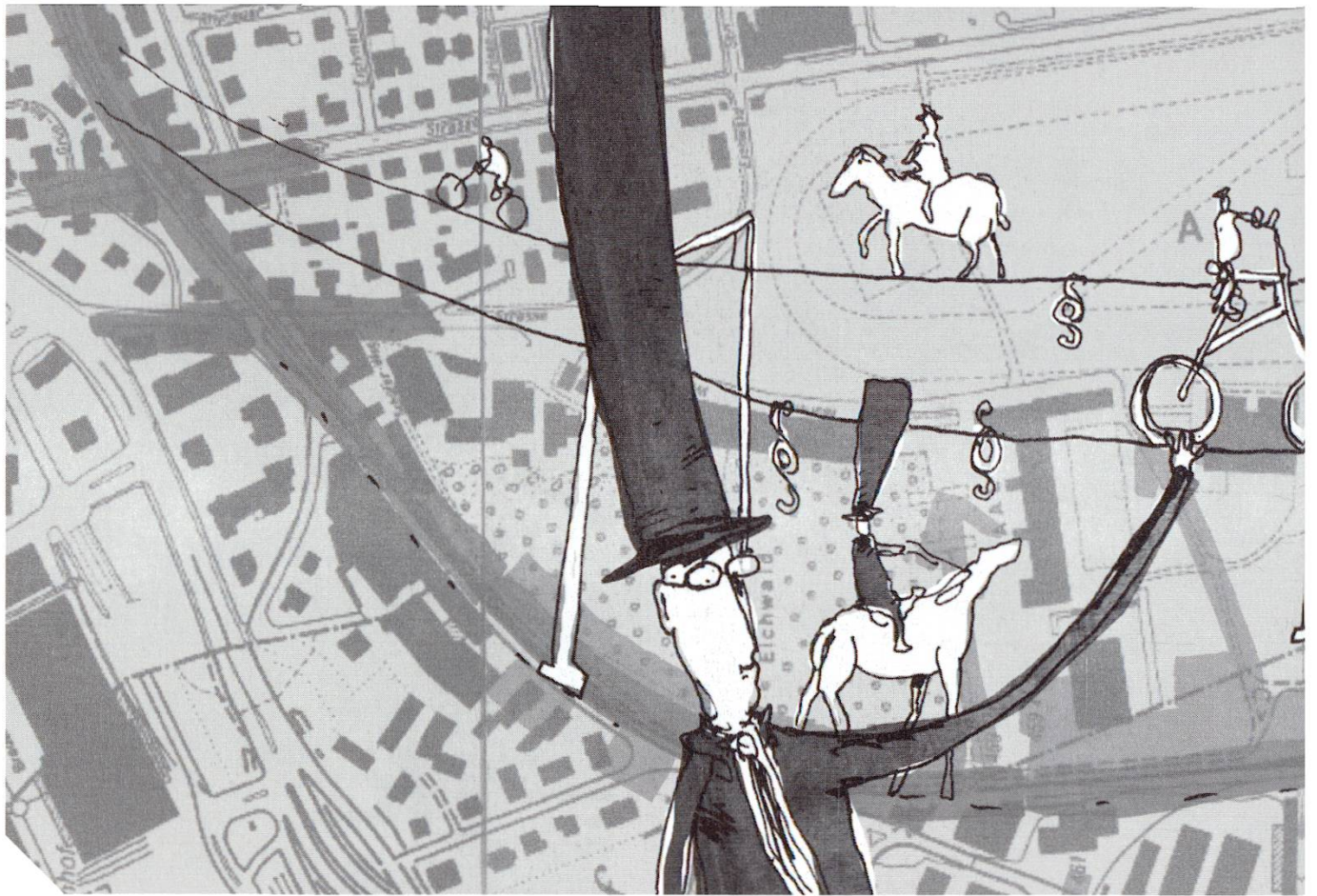
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Mehr als eine Achse

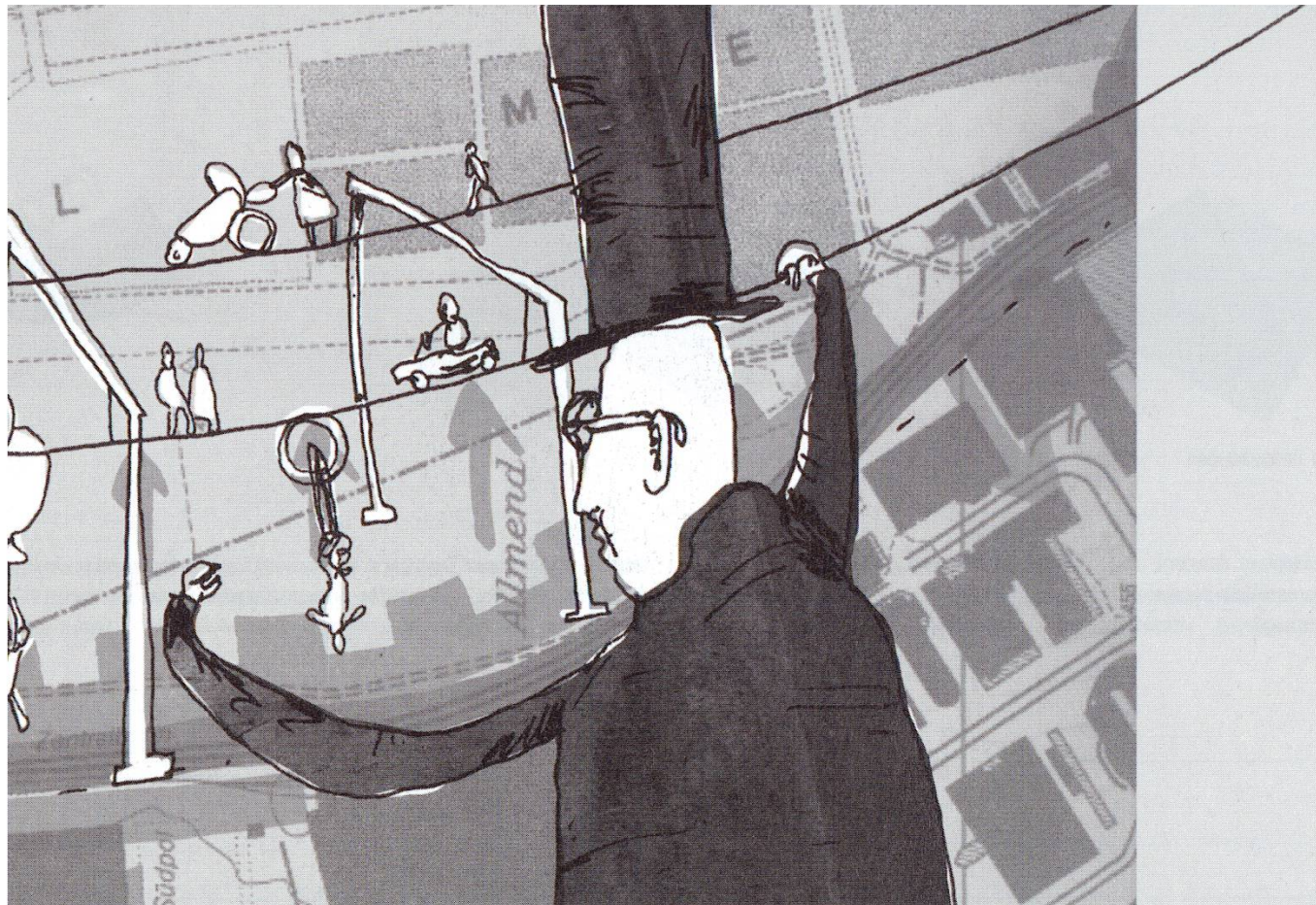
von Tino Küng

Die Langsamverkehrsachse zwischen altem Hallenbad und Mattenhof ist in Reichweite. Mit der neuen Linienführung der Zentralbahn könnte auf dem stillgelegten Trasse wohl der attraktivste Rad-Geh-Weg der Region Wirklichkeit werden.

Im nächsten Jahr ist es soweit: Wenn die knapp drei Kilometer lange Bahnstrecke entlang der Eschenstrasse nach dem Bogen um den Eichwald am Südpol vorbei zur Haltestelle Mattenhof nicht mehr von Zügen befahren wird, soll sie neu den Fussgehenden und Radfahrenden gehören. Die Geleise werden ausgebaut und durch ein Asphaltband ersetzt; für den gemischten Fuss- und Radverkehr mit 5 Metern Breite (vom Steghof bis zum Eichwald, wo der Fussweg in den bestehenden Allmendweg geführt wird), danach als Radweg mit 3 Metern Breite. Bei zwei von heute drei bestehenden Niveauübergängen mit Barrieren soll der Lang-

samverkehr gemäss aktuellem Projekt gegenüber der kreuzenden Strassenachse Vortritt haben – laut Projektleiter Martin Urwyler vom Tiefbauamt der Stadt Luzern ein schweizerisches Novum. Einzig die Horwerstrasse würde als Kantonsstrasse (und entsprechend ihrer Verkehrsfrequenzen) vortrittsberechtigt gegenüber «den Langsamen».

Das macht wirklich attraktiv. Und soll auch: Im Umfeld ist die Frage nicht neu, wie viel Verkehr mit neuen Bauten verursacht werden darf. Wenn LuzernSüd dereinst gebaut sein wird, muss der Grossteil des Mehrverkehrs durch öV und Langsamverkehr abgewickelt werden, damit das Gebiet verkehrsmässig nicht kollabiert. So sind die neue Fuss-Rad-Achse und dichte S-Bahn-Frequenzen bereits erste Schritte in die Richtung, den motorisierten Individualverkehr in Grenzen zu halten.



Garantierter Erlebniswert

Künftige und grössere Schritte müssten sein, alle weiteren in diesem Gebiet Aktivwerdende für diesen Modalsplit zu sensibilisieren oder noch besser zu verpflichten. Grad in heutigen Zeiten der blockierten Budgets und des allseits grossen Sparens sollte angesagt sein, zukünftige Investoren auch für die Umfeldgestaltung und die gute Verzahnung mit dem Fuss-Rad-Weg in die Pflicht zu nehmen. So mag es heute vielleicht bescheiden oder gar ernüchternd erscheinen, «nur» ein einfaches Belagsband und nicht viele tolle Ideenskizzen vom durchgestalteten Erlebnisraum links und rechts des Trassees zur Ausführung zu präsentieren. Wichtiger ist doch, dass, wo denn mal «was passieren wird», offen und gut auf die Achse reagiert werden soll. Visionärer als schöne Visualisierungen ist ein Masterplan, der alle gewünschte Verzahnungs- und Beziehungs-

räume zur Langsamverkehrsachse bezeichnet, mitsamt drei bis vier möglichen Abgrenzungsarten aller Anrainer über die ganze Länge, um kleinere und grössere Durchlässigkeiten zu definieren.

Ob beim Hallenbad und entlang der Eschenstrasse eine ausgeweitete Platzsituation entsteht, ob bei Südpol und Musikhochschule Gartenrestaurants und neuartige Verweilstationen ihren Platz finden – Hauptsache, die Akteure sind sich des grossen Erlebniswertes der Gesamtanlage bewusst und behandeln «ihren Teil der Achse» wie ihre Nutzungsbauten. So ist die Vision zur neuen Achse entlang des grössten Luzerner Stadtparks weniger eine bauliche als viel mehr die Anregung für ein neues Denken und Handeln aller zukünftigen Nutzer von LuzernSüd.