



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## **Bericht und Antrag**

an den Grossen Stadtrat von Luzern  
vom 28. September 2011 (StB 882)

B+A 23/2011

## **Ersatz Velostation infolge Umbaus Bahnhof SBB**

**Mediensperfrist  
20. Oktober 2011  
16.00 Uhr**

## **Bezug zur Gesamtplanung 2011–2015**

### **Leitsatz Gesellschaft**

Luzern macht sich für eine lebendige Stadtregion in Freiheit und Sicherheit stark.

#### **Stossrichtungen**

- Lebensqualität und Sicherheit erhalten und fördern

### **Leitsatz Umwelt**

Luzern sichert als Energiestadt seine Lebensgrundlagen und reduziert Umweltbelastungen sowie Ressourcenverbrauch.

#### **Stossrichtungen**

- Emissionen wie Schadstoffe und Lärm reduzieren. Umweltfreundliche Mobilitätsformen bevorzugen

### **Politikbereich Verkehr**

**Fünfjahresziel 6.2** Umsetzung der nachhaltigen städtischen Mobilität (B+A 7/2010): Der Anteil öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr ist erhöht. Ebenso wird Mehrverkehr durch den ÖV und Langsamverkehr aufgefangen. Das Monitoring Gesamtverkehr ist aufgebaut. Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 2011–2014 sind umgesetzt.

**Fünfjahresziel 6.3** Im Rahmen der Umsetzung des Agglomerationsprogramms sind die begleitenden Massnahmen festgelegt. Sie entlasten die Innenstadt vom motorisierten Durchgangsverkehr.

#### **Projektplan**

162402                      Velostation Bahnhof Luzern

## Übersicht

Aufgrund der Angebotsverbesserungen beim öffentlichen Verkehr nahm die Anzahl der Reisenden im Kanton Luzern in den Jahren 2005 bis 2010 um fast 40 % zu. Damit hat auch die Nachfrage nach zusätzlichen Veloabstellplätzen beim Bahnhof Luzern zugenommen und wird noch weiter zunehmen. Das Velo als Verkehrsmittel leistet einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen städtischen Mobilität und soll daher gefördert werden. Dazu gehören genügend gedeckte Abstellflächen an den Zielorten des Veloverkehrs. Es zeigt sich jedoch, dass die bestehenden 2'000 Zweiradabstellplätze rund um den Bahnhof Luzern während der Hauptsaison im Sommer und Herbst nicht mehr ausreichen. Die Stadt Luzern möchte daher in Zusammenarbeit mit den SBB auf den ehemaligen Postbetriebsgleisen eine neue Velostation schaffen. Damit kann das Angebot an Veloabstellplätzen am Bahnhof um 40 % auf insgesamt ungefähr 2'800 Plätze erweitert werden.

Die neue Velostation mit über 1'100 Abstellplätzen ersetzt die bisherige Station auf der Bahnhof-Ostseite mit ungefähr 350 Abstellplätzen. Diese wird im Zusammenhang mit der Verlegung des Ausgangs auf der Ostseite des Bahnhofs durch die SBB umplatziert werden. Als Ersatzstandort für die heutige Velostation ist ein Bereich des Areals bei den Postbetriebsgleisen vorgesehen. Diese Umplatzierung bedeutet, dass die Velofahrenden weite Wege zu den Zügen in Kauf nehmen müssen, weil ein direkter Zugang zu den Bahnperrens fehlt.

Das Betriebskonzept der bisherigen Velostation wird von der neuen Station übernommen. Jahres- und Monatskunden können die Station täglich während 24 Stunden benutzen. Für die Tagesbesuchenden steht die Station während der Öffnungszeiten von 6 bis 22 Uhr zur Verfügung. Die Caritas Luzern betreut die Velostation wie auch den Veloordnungsdienst im Auftrag der Stadt Luzern als Sozialfirma.

Neben einer deutlichen Angebotserweiterung an Veloabstellflächen kann mit dem Ersatz der Velostation am Bahnhof Luzern die Problematik der ungünstigen Umplatzierung der bisherigen Velostation gelöst werden. Zudem wird die Infrastruktur für Kundinnen und Kunden wie auch für Mitarbeitende der Velostation verbessert.

Der Stadtrat beantragt, für den Bau der neuen Velostation einen Kredit von 2,8 Mio. Franken zu bewilligen und diesen durch eine Entnahme aus der Spezialfinanzierung Parkraum zu finanzieren. Zudem soll von den jährlichen Betriebskosten in der Höhe von Fr. 22'000.– Kenntnis genommen werden.

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>1 Ausgangslage</b>	<b>5</b>
<b>2 Ziele</b>	<b>6</b>
<b>3 Standort für den Ersatz der Velostation</b>	<b>7</b>
<b>4 Die neue Velostation</b>	<b>8</b>
4.1 Situation	8
4.2 Räumliche Organisation	9
4.3 Bauliche Massnahmen	10
4.3.1 Treppe Posttunnel/Velostation	11
<b>5 Zugänge</b>	<b>13</b>
5.1 Zugang Nord „Uni“	13
5.2 Zugang West „Velotunnel“	13
5.3 Zugang Ost „Inseli“	14
<b>6 Betriebskonzept</b>	<b>15</b>
<b>7 Termine</b>	<b>15</b>
<b>8 Kosten und Finanzierung</b>	<b>16</b>
8.1 Investitionskosten	16
8.2 Betriebskosten	16
8.3 Zu beanspruchendes Konto	17
<b>9 Parlamentarische Vorstösse</b>	<b>17</b>
9.1 Postulat 390 2004/2009	17
9.2 Postulat 18 2010/2012	18
<b>10 Antrag</b>	<b>18</b>

## Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

### 1 Ausgangslage

Zurzeit stehen um den Bahnhof Luzern rund 2'000 Veloabstellplätze zur Verfügung. Die Angebotsverbesserungen (Halbstundentakt nach Zürich und S-Bahn-Verkehr) führten von 2005 bis 2010 im Kanton Luzern zu einer Zunahme der Reisenden um fast 40 %. Dies hat zur Folge, dass die bestehenden 2'000 Zweiradabstellplätze während der Hauptsaison im Sommer und Herbst nicht mehr ausreichen. Die Nachfrage nach zusätzlichen Veloabstellplätzen hat zugenommen und wird noch weiter zunehmen. Insbesondere auch, weil mit der neu geplanten Langsamverkehrsachse auf dem ehemaligen Zentralbahntrasse und weiteren im Richtplan leichter Zweiradverkehr vorgesehenen Massnahmen die Veloerschliessung ins Zentrum und zum Bahnhof verbessert wird. Die Stadt möchte daher in Zusammenarbeit mit den SBB das heutige Abstellplatzangebot um mindestens 40 % (Bedarfsabschätzung) erhöhen. Die Abstellplätze können im Bereich der heutigen Postbetriebsgleise realisiert werden. Das Areal (1880 m<sup>2</sup> Mietfläche) gehört den SBB. Diese sind bereit, die Fläche der Stadt zu sehr kostengünstigen Bedingungen (Miete) für den Bau einer neuen Velostation zur Verfügung zu stellen.

Die Verantwortlichkeit für die Veloparkierung bei Bahnhöfen liegt bei den Gemeinden. Die Flächen bei Bahnhöfen und Haltestellen sind begrenzt und häufig dem Druck der kommerziellen Nutzung ausgesetzt. Die Realisierung von Veloparkierungsanlagen erfordert in diesem Umfeld die enge Zusammenarbeit der Standortgemeinde mit den Transportunternehmungen. Die SBB fördern mit verschiedenen Programmen den Ausbau der Veloparkierung, sehen sich aber auch verpflichtet als kommerzieller Betrieb, ihre Flächen zu bewirtschaften. Die SBB haben ihre Velo-Strategie an den Bahnhöfen – und damit generell an den wichtigen Schnittstellen des öffentlichen und privaten Verkehrs – definiert. Die wichtigsten Aussagen dazu sind:

- Die SBB werden nicht als Betreiber von Velostationen oder MobilCenters auftreten.
- Die SBB werden auch keine Standards für Velostationen oder MobilCenters aufstellen.
- Die SBB sind als kommerzieller Betrieb verpflichtet, ihre Flächen zu bewirtschaften. Dabei wird Rücksicht genommen auf lokale Rahmenbedingungen.
- Die SBB machen keine Geschenke (mehr) und wollen gemeinwirtschaftliche Leistungen abgegolten haben.
- Die SBB bieten Hand bei der Finanzierung von Velo-Abstellanlagen.

Von den insgesamt 2'000 Veloabstellplätzen beim Bahnhof Luzern sind 1'650 rund um den Bahnhof angesiedelt. Zudem besteht auf der Bahnhof-Ostseite, neben der Auffahrt zum Parkhaus P3 Frohburg, die bewachte Velostation mit zirka 350 Abstellplätzen. Diese Velostation ist für Jahres- und Monatsmieter das ganze Jahr rund um die Uhr zugänglich (Transpondersystem mit Chipkarte). Für Tagesmieter steht die Station während der Öffnungszeiten von 6 Uhr morgens bis 22 Uhr abends zur Verfügung. Betreut wird die Velostation wie auch der Veloordnungsdienst durch die Caritas Luzern, welche im Auftrag der Stadt die Velodienste Luzern als Sozialfirma führt (vgl. B+A 25/2010 vom 14. Juli 2010: „Finanzierung Velodienste der Stadt Luzern 2011–2015“). Die Velostation wurde seinerzeit auf einem Teilstück des Gleises 817 durch die SBB erstellt und gemäss Leihvertrag vom 20. April 2004 der Stadt zur Verfügung gestellt.

Die SBB planen den Bahnhofausgang auf der Ostseite des Bahnhofes zu verlegen. Dadurch wird der Durchgang vergrössert und direkt zur Uni geführt. Die bestehende Treppe zur Gewerbeschule wird um 180 Grad gedreht, so dass der Zugang mit dem neuen Ausgang Bahnhof-Ost korrespondiert. Die bestehende Anlieferungszone bei der Frohburgstrasse wird vergrössert. Das alles hat zur Folge, dass die SBB ihre Gepäcklogistik umplatzen muss. Diese liegt neu unter der Rampe zum Parkhaus P3, Frohburg. Die Anlieferung, das heisst die Zu- und Wegfahrten zum Gepäckdepot, erfolgt über das Areal der heutigen Velostation. Diese muss daher ebenfalls umplatziert werden. Als Ersatzstandort ist ebenfalls ein Bereich des Areals bei den Postbetriebsgleisen vorgesehen. Leider steht bis dahin noch kein Treppenzugang zum ehemaligen Postbetriebstunnel und damit zur Personenunterführung zur Verfügung. Das bedeutet, dass die Velofahrenden während dieser Zeit weite Wege zu den Zügen in Kauf nehmen müssen. Weil ein direkter Zugang von der provisorischen Velostation zu den Bahnperrens fehlt, ist es äusserst wichtig, die neue Velostation möglichst schnell realisieren zu können. Es besteht ein akuter Handlungsbedarf.

Erste Erfahrungen mit der Uni zeigen, dass der Druck auf die öffentlichen Veloparkplätze auf der Ostseite leicht zugenommen hat. Laut Aussagen des Veloordnungsdienstes mussten im September mehr falsch parkierte Velos zum Inseli verschoben werden. Es ist aber auch feststellbar, dass die Uni-eigenen Veloabstellplätze auf der Südseite noch Kapazitäten aufweisen. Hier kann mit guter Information der Studierenden eine bessere Verteilung erreicht werden.

## 2 Ziele

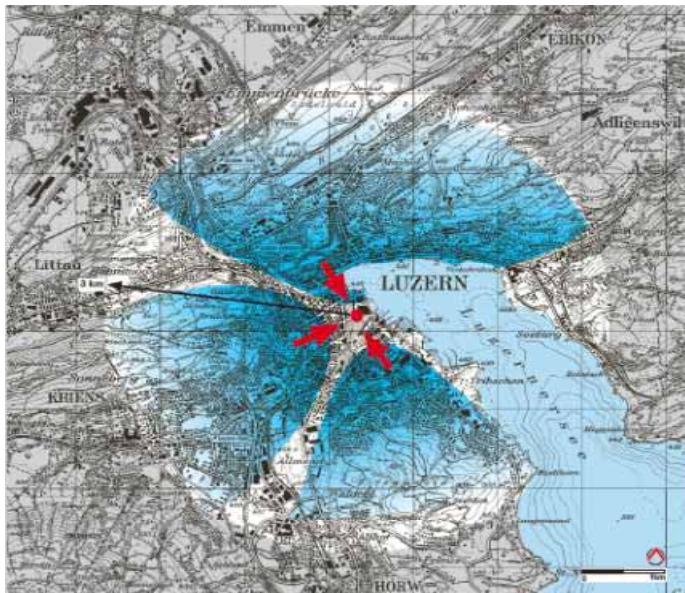
Mit der neuen Velostation werden folgende Ziele verfolgt:

- Schaffen von rund 1'100 Veloabstellplätzen auf dem Areal der ehemaligen Postbetriebsgleise. Unter Berücksichtigung der Aufhebung der heutigen Station mit 350 Abstellplätzen resultiert daraus eine Angebotserhöhung um ungefähr 40 % auf insgesamt 2'800 Abstellplätzen beim Bahnhof Luzern.

- Verbessern der Infrastruktur für die Velostation Bahnhof Luzern und den Veloordnungsdienst.
- Wiederherstellen eines direkten Zugangs von der Velostation zu den Bahnperrens.

### 3 Standort für den Ersatz der Velostation

Die Einzugsgebiete zum Bahnhof Luzern können in drei Sektoren gegliedert werden. Ideal wäre, wenn beim Bahnhof Luzern für jeden Sektor eine direkt zugängliche Velostation zur Verfügung stünde und zwar auf der West-, Nord- und Ostseite des Bahnhofs. Beispiele sind etwa die Bahnhöfe Bern und Zürich, wo für die verschiedenen Anfahrtsrichtungen Velostationen bereitstehen.



3.1 Abbildung mit den drei Einzugsgebieten

In Luzern zeigten die verschiedenen Abklärungen, dass dies zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich ist. Unter anderem wurde geprüft, ob eine Velostation im Bereich des Parkings P1 möglich wäre. Aufgrund des fehlenden Platzes für notwendige zusätzliche Rampen, der hohen Kosten sowie des kommerziellen Drucks musste davon jedoch abgesehen werden. Als einzige Möglichkeit, eine Velostation realisieren zu können, zeigte sich das Areal der ehemaligen Postbetriebsgleise. Vor der Erarbeitung des eigentlichen Projekts wurde die Erschliessung anhand verschiedener Betriebszustände untersucht. Langfristig wird angestrebt, die Velostation von drei Seiten zu erschliessen, so dass die Zugänglichkeit direkt von allen Einzugsgebieten ermöglicht wird. Wie dem Kapitel 5, Zugänge, entnommen werden kann, ist dies aus verschiedenen Gründen zum heutigen Zeitpunkt noch nicht möglich.



3.2 *Abbildung zukünftige Erschliessung der Velostation*

## 4 Die neue Velostation

### 4.1 Situation

Die Velostation befindet sich auf den ehemaligen Postbetriebsgleisen zwischen Bahnhofhauptgebäude und der Universität/Post. Im vorliegenden Projekt erfolgt die Erschliessung ausschliesslich über die Frohburgstrasse mit direkter Fussgängerverbindung durch den ehemaligen Posttunnel und durch die bestehende Fussgängerunterführung zu den Perrons. Die Zugänge West und Ost sind Bestandteile der Langfristplanung und werden in diesem B+A noch nicht berücksichtigt (siehe dazu Kapitel 5).

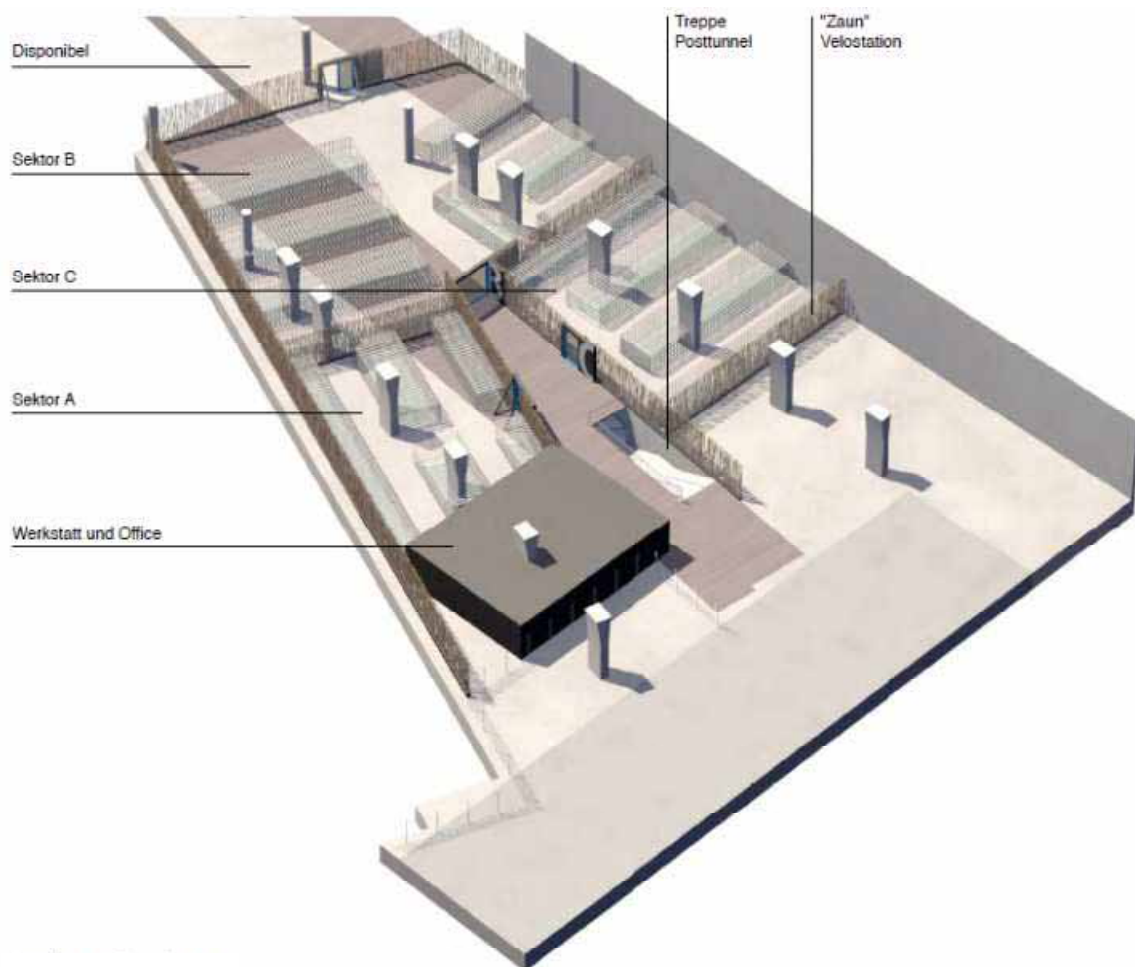




4.1.1 *Abbildung räumliche Situation*

## 4.2 Räumliche Organisation

Die neue Velostation besteht aus 3 Sektoren mit separaten Eingängen. Sie bietet Platz für 1'166 Velos, davon 20 Spezialvelos wie Tandems, Liegevelos, Velos mit Anhänger usw. Am Kopf der Velostation sind das Office und die Werkstatt platziert. Hier werden die Abonnemente verkauft und können Informationen eingeholt werden. Das Office beinhaltet auch ein Sitzungszimmer und ein Büro für den Leiter der Velodienste. Vom Office werden die Zugänge zu den einzelnen Sektoren wie auch der Ausgang der Treppe vom Posttunnel überwacht. In der Werkstatt werden Dienstleistungen rund ums Velo angeboten, wie etwa Veloreinigung und kleinere Reparaturen. Die Abstellanlagen sind in drei Sektoren unterteilt und über einen zentralen Mittelbereich erschlossen. Vor den automatischen Schiebetüren ist der Zutrittsterminal platziert. Schliessfächer ermöglichen das Deponieren der Veloausrüstungen (Helm, Regenschutz usw.). Zur Grundausstattung der Velostation gehört nebst den Schliessfächern auch eine Pumpstation. Die Abteile sind mit Doppelstockparkern ausgerüstet. Im Sektor B besteht zudem Parkraum für Spezialvelos. Sowohl im Sektor A als auch im Sektor C besteht die Möglichkeit, Stromanschlüsse für Elektrovelos anzubieten (Kabelkanal unter Holzboden). Der Raum in der Velostation wird permanent mit Video und während der Öffnungszeiten vom Personal überwacht. Im Disponibel-Raum besteht zusätzlich die Möglichkeit, Velos, die beispielsweise falsch parkiert wurden oder eingesammelte „Veloleichen“ zwischenzulagern.

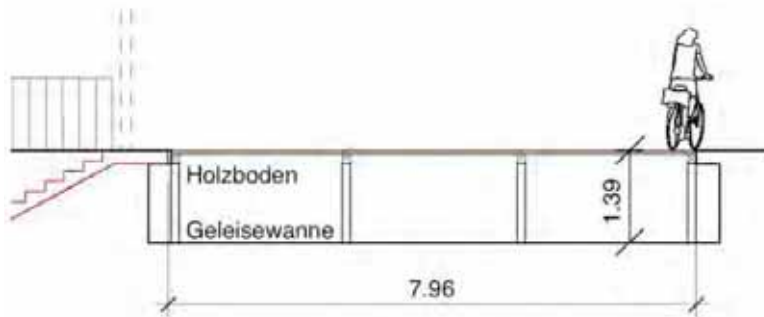


4.2.1 *Abbildung räumliche Organisation der Velostation*

### 4.3 **Bauliche Massnahmen**

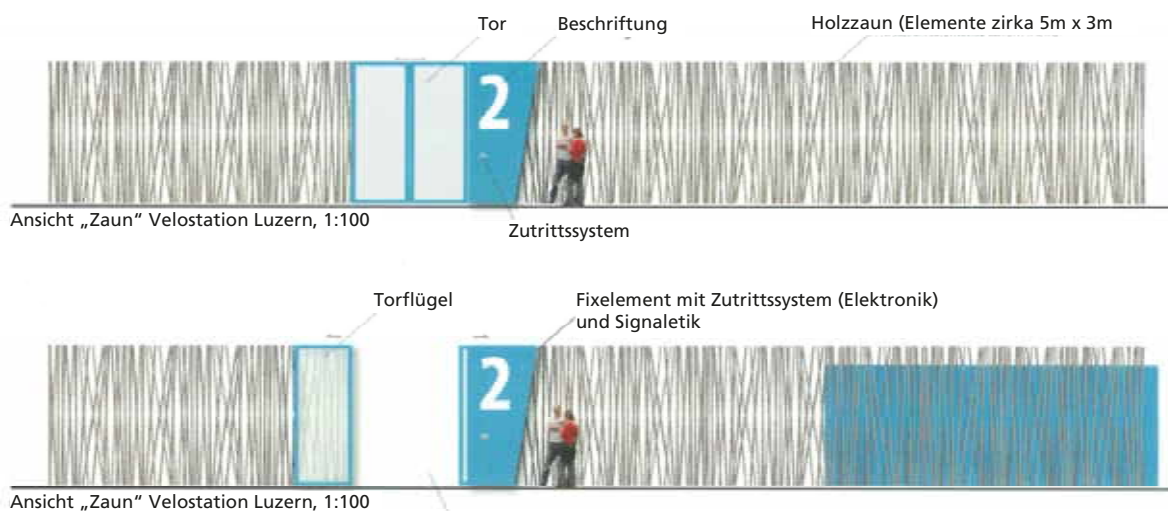
Die Fahrleitungen der Gleise 101 und 102 müssen spannungsfrei sein. Dazu müssen im südlichen Teil der Gleise Fahrleitungsisolatoren (Gleistrenner) eingebaut werden. Im Bereich des neuen Treppenabganges müssen die Fahrleitungen zurückgebaut werden. In den Gleisen 101 und 102 muss je eine Zugvorheizeanlage entfernt werden. Die Prellböcke am Abschluss der beiden Gleise müssen demontiert werden. Die Schienen bleiben, mit Ausnahmen beim Treppenbereich, erhalten.

Über den Gleisen 101 und 102 muss ein neuer Boden verlegt werden (à Niveau Perronhöhe). Auf eine einfache Unterkonstruktion (Balken/Pfosten) werden massive Holzbodenriemen verlegt.



4.3.1 *Abbildung Holzbohlenboden über den Gleisen*

Die Einfriedung der Velostation erfolgt mit einem Holzzaun. Dies hat den Vorteil, dass die Sicherheitsabstände zu den Fahrleitungen der SBB gering gehalten werden können.



4.3.2 *Abbildung Holzzaun*

Eine vertikale Verbindung führt Fussgängerinnen und Fussgänger von der Personenunterführung über ein kurzes Teilstück des Postbetriebstunnels direkt zur Velostation. Diese Verbindung ermöglicht den direkten Zugang zu den Gleisen. Der Posttunnel wird mit einer geraden, flachen Treppe mit der Velostation verbunden. Aus Kostengründen wird auf den Einbau eines Liftes verzichtet. Der Zugang zur Treppe kann vom Office der Velostation problemlos eingesehen werden. Die Treppe ist so geplant, dass sie auch mit einer Schieberampe versehen werden kann. Dies ermöglicht bei einer späteren Inbetriebnahme des Velotunnels, die Velostation mit dem Fahrrad direkt über die Treppe zu erreichen, anstelle der Fahrt über die Rampe bei der Uni.



4.3.3 *Abbildung Treppe*

Das Office/Werkstattgebäude wird als Leichtbau in einer Holz-/Glas-Konstruktion erstellt. Die Heizung erfolgt über eine Luft-Wasser-Wärmepumpe. Ein Anschluss an die Wärmeheizentrale Bahnhof wurde geprüft, musste jedoch wegen der hohen Kosten und aus technischen Gründen verworfen werden.



4.3.4 *Abbildung Office/Werkstattgebäude*

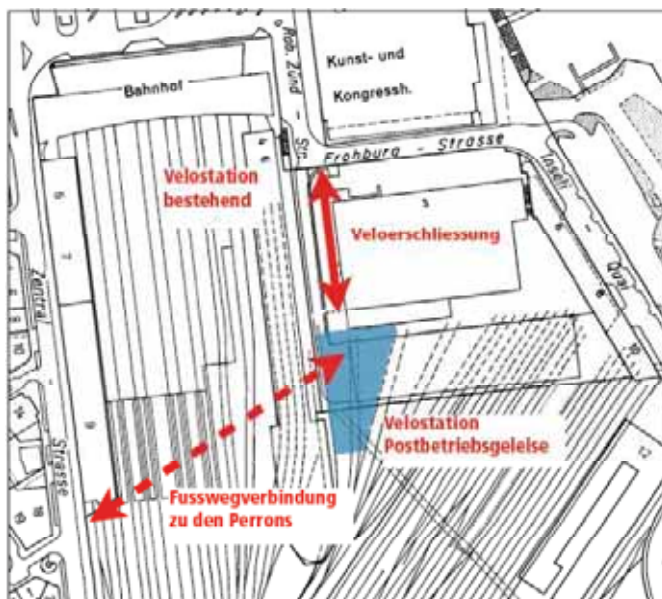
Die Wasserzuleitung für die Velostation muss an die Hauptleitung Seite Rampe Parkhaus Frohburg angeschlossen werden. Die Abwasserleitung für das Office und die Werkstatt kann an die bestehende Abwasserleitung parallel zum Unigebäude angeschlossen werden. Die Stromversorgung erfolgt ab dem ewl-Netz. Für die Velostation ist im Bereich der Werkstatt eine neue Unterverteilung zu erstellen.

## 5 Zugänge

### 5.1 Zugang Nord „Uni“

In der ersten Betriebsphase kann die Velostation mit dem Velo nur von Norden her über die Frohburgstrasse und das Areal der Uni erreicht werden. Dazu sind Fahrwegrechte vom Kanton über die Anlieferungszufahrt zur Uni erforderlich. Der Kanton Luzern gewährt der Stadt Luzern für die Erschliessung ihrer Velostation ein Fuss- und Fahrwegrecht in Form eines Nutzungsrechtes für die Dauer von fünf Jahren unentgeltlich. Sofern dazumal für den Kanton Luzern jeweils betrieblich, baulich und sicherheitstechnisch möglich und nicht nachteilig, gewährt er der Stadt Luzern das Recht, den Vertrag zweimal um jeweils fünf Jahre zu verlängern. Die Stadt hat sich an den Betriebs-, Neben- und Unterhaltskosten für die Zufahrt mit einem Kostenanteil von 50 % (= ca. Fr. 1'500.– pro Jahr) zu beteiligen.

Auf dem Areal der Uni bestehen Konflikte mit der Anlieferung der Post und der Uni. Das Tiefbauamt liess daher ein Sicherheitsaudit durch die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) erstellen, um die Risiken der Zufahrt zu klären. Die bfu schlägt Verbesserungsmassnahmen vor, die in Absprache mit der Uni umgesetzt werden. Sie kommt zum Schluss, dass mit diesen Massnahmen dem Betrieb der Zufahrt zugestimmt werden kann.

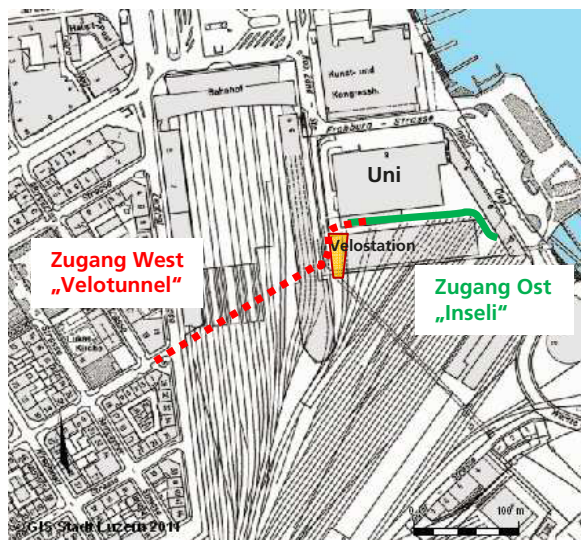


5.1.1 Abbildung Lage Velostation mit der „mittelfristigen“ Erschliessung

### 5.2 Zugang West „Velotunnel“

Zu einem späteren Zeitpunkt ist geplant, die Velostation zusätzlich über den Velotunnel zu erschliessen. Dazu müsste der bestehende Tunnel (Posttunnel) unter den Gleisen des Bahn-

hofs und unter der Zentralstrasse hindurch verlängert werden. Im Bereich des heutigen Treppenabganges ist ein neuer Zugang mit einer Rampe zur Habsburgerstrasse vorgesehen. Auf der Rückseite der Uni besteht bereits eine Rampe, die für die Veloverbindung angepasst werden müsste. Ein Vorprojekt des Velotunnels liegt bereits vor. Die Abklärungen im Rahmen des Vorprojekts Tiefbahnhof zeigen, dass sowohl der Postbetriebstunnel als auch die angrenzende Personenunterführung für den Tiefbahnhof von Bedeutung sind. Das Projekt Velotunnel ist daher zwingend mit dem Projekt Tiefbahnhof zu koordinieren. Die Planungen am Velotunnel wurden aus diesem Grund, bis zum Vorliegen des Vorprojekts Tiefbahnhof zirka Ende 2012, sistiert.



5.2.1 Abbildung Zugänge West „Velotunnel“ und Ost „Inseli“

### 5.3 Zugang Ost „Inseli“

Mit dem in Kapitel 5.2 erwähnten Vorprojekt des Velotunnels wurde auch eine Veloverbindung zum Inseli geprüft. Damit würde eine durchgehende Radroute von der Habsburgerstrasse bis zu den Erholungsgebieten am See entstehen. Der für Velofahrende anspruchsvolle Bahnhofplatz könnte damit umfahren werden. Dies wäre auch bei der Realisierung des Tiefbahnhofs (Grossbaustelle auf dem Bahnhofplatz) von grossem Interesse. Der Zugang Ost steht in Konflikt mit Plänen für einen Eventperron für Fussballfans beim Inseli. Konfliktpotenzial besteht zudem auch mit der Anlieferung der Uni auf der Südseite des Unigebäudes. Aus diesen Gründen kann heute noch nicht abschliessend beurteilt werden, ob der Zugang Ost wie vorgesehen erstellt werden kann.

## 6 Betriebskonzept

Das Betriebskonzept der heutigen Velostation wird übernommen. Die Zugänge zu den drei Sektoren werden je mit einem Transpondersystem ausgestattet. Damit können Jahres- und Monatskunden die Velostation das ganze Jahr während 24 Stunden benutzen. Den Tagesbesuchern steht die Velostation während der Öffnungszeiten von 6 Uhr morgens bis 22 Uhr abends zur Verfügung. Die Caritas Luzern betreut die Velostation wie auch den Veloordnungsdienst im Auftrag der Stadt Luzern als Sozialfirma im Sinne eines Arbeitsintegrations- und Beschäftigungsprojektes für Sozialhilfebeziehende. Trotz deutlich grösserem Angebot an Veloabstellflächen ist nicht mit einem erhöhten Personalaufwand zu rechnen, da die Velofahrenden ihre Fahrzeuge selber in der Station abstellen und das Personal lediglich für die Eingangskontrolle zuständig ist. Ein allfälliger Nettoerlös aus dem Betrieb der Velodienste wird dem Tiefbauamt gemäss einem noch auszuarbeitenden Verteilschlüssel rückerstattet (B+A 25/2010). Die Kosten für die Benutzung der Velostation betragen wie heute Fr. 120.–/Jahr, Fr. 12.–/Monat und Fr. 1.– /Tag.



6.1 Abbildung Eintrittskontrolle (Transponder)

## 7 Termine

Das Terminprogramm sieht die raschmögliche Realisierung der neuen Velostation vor. Voraussetzungen dazu sind die Kreditgenehmigung und keine Einsprachen beim Baubewilligungsverfahren.

- |                        |                           |
|------------------------|---------------------------|
| ▪ Auflageprojekt       | 21. August 2011           |
| ▪ B+A Stadtrat         | 28. September 2011        |
| ▪ B+A Kommission       | 3. November 2011          |
| ▪ B+A Grosser Stadtrat | 1. Dezember 2011          |
| ▪ Ausführungsplanung   | Oktober bis November 2011 |

- Bewilligungsverfahren                      Februar bis Mai 2012
- Ausschreibung                                April bis Juli 2012
- Ausführung                                     August bis November 2012

## 8        Kosten und Finanzierung

### 8.1      Investitionskosten

Die Investitionskosten für die Velostation setzen sich wie folgt zusammen:

Beschrieb	Kosten	
Vorbereitungsarbeiten	70'000.–	(Abbruch, Demontage, Wasser, Strom, ...)
Baukosten Infrastruktur Velostation	560'000.–	(Einfriedung, Office, Werkstatt, Holzboden ...)
Treppenabgang (Posttunnel)	750'000.–	(Abgang zum Posttunnel)
Ausstattung Velostation	540'000.–	(Parkieranlagen, Zutrittssystem ...)
Ausrüstung Velostation	20'000.–	(Mobilier Office und Werkstatt, Luftpumpe u. a.)
Planungskosten Velostation	450'000.–	(Intern und Extern)
Unvorhergesehenes	200'000.–	(10 % der Bau-, Treppen- und Ausstattungskosten)
Mehrwertsteuer	210'000.–	(gerundet)
<b>Total Kosten</b>	<b>2'800'000.–</b>	

*Basis: NPK-Index April 2011, 126.8*

Die Finanzierung der Investitionskosten erfolgt durch eine Entnahme aus der Spezialfinanzierung Parkraum gemäss der Verordnung Art. 2, Abs. 1.

### 8.2      Betriebskosten

Die Betriebskosten setzen sich zusammen aus den Kosten für die Miete und den laufenden Betriebskosten für Heizung, Wasser, Strom, Unterhalt usw.

Beschrieb	Kosten	Bemerkungen
Zufahrt Uni ( <i>wird noch verhandelt</i> )	1'500.–	50 % an Betriebs-, Neben- und Unterhaltskosten
Arealmiete SBB ( <i>wird noch verhandelt</i> )	10'000.–	Mietvertrag mit SBB, 1880 m <sup>2</sup> Mietfläche
Strom, Wasser, Abwasser, Heizung	6'500.–	Werkstatt, Office, Container, Zugang Perron ...
Abschreibung Ausrüstung Velostation	2'000.–	10 % von Fr. 20'000.–
Mehrwertsteuer	2'000.–	8 % gerundet
<b>Total Betriebskosten pro Jahr</b>	<b>22'000.–</b>	



Die Finanzierung der Betriebskosten erfolgt gemäss Art. 10 Abs. 1 des Reglements über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren über die Einnahmen aus den Parkgebühren.

### **8.3 Zu beanspruchendes Konto**

Die mit dem beantragten Kredit zu tätigen Aufwendungen für die neue Velostation Bahnhof Luzern sind dem Fibukonto 501.06, Projekt I62402.01, zu belasten. Die Entnahme aus dem Parkingmeterfonds ist auf dem gleichen Projekt im Fibukonto 663.02 zu verbuchen.

## **9 Parlamentarische Vorstösse**

### **9.1 Postulat 390 2004/2009**

Das Postulat 390, Christa Stocker Odermatt namens der G/JG Fraktion und Dominik Durrer namens der SP-Fraktion, vom 18. April 2008: „Genügend Veloparkplätze am Bahnhof und in der Neustadt“ verlangt vom Stadtrat den Ausbau der gedeckten und ungedeckten Veloparkplätze rund um den Bahnhof Luzern sowie die Ausstattung aller Veloparkplätze mit einem Parksystem, das verschiedene Aspekte berücksichtigt. Konkret aufgelistet werden die sichere Anschliessmöglichkeit, der Schutz vor dem Umfallen und das Verhindern von Mitbenutzung durch Roller und Motorräder. Das Postulat wurde am 23. Oktober 2008 vom Grossen Stadtrat überwiesen.

Die Forderung nach dem Ausbau der Veloabstellflächen am Bahnhof kann mit der beantragten neuen Velostation als erfüllt betrachtet werden, da dadurch das Angebot an Abstellflächen um ungefähr 40 % erweitert wird. Zudem stehen seit der Überweisung des Postulats in der Zwischenzeit auch die durch die Universität Luzern erstellten ungefähr 600 Veloabstellflächen zur Verfügung.

Zur zweiten Forderung der Ausstattung mit einem neuen Velo-Parksystem wurde bereits in der Antwort des Stadtrats zum Postulat darauf hingewiesen, dass das heute beim Bahnhof Luzern eingesetzte System (Cyclemax) die im Postulat verlangten Anforderungen grundsätzlich erfüllt, auch wenn es nicht in jedem Fall das optimale System darstellt. Der Evaluationsprozess unter Einbezug von Pro Velo hat ergeben, dass für die 2'000 Abstellplätze rund um den Bahnhof vorerst am bisherigen System festgehalten wird. In der neuen Velostation werden die ungefähr 1'100 Abstellplätze mit modernen Doppelstockparkern ausgerüstet. Zudem besteht ein Parkraum für Spezialvelos.

## 9.2 Postulat 18 2010/2012

Im dringlichen Postulat 18, Luzia Vetterli namens der SP/JUSO-Fraktion, vom 10. Februar 2010: „800 attraktive Veloparkplätze für die Universität“ wird der Stadtrat ersucht, in Zusammenarbeit mit dem Kanton und der Universität die provisorische Reduktion der Anzahl Abstellplätze beim Universitätsgebäude rückgängig zu machen und eine befriedigende Veloabstellsituation rund um den Bahnhof zu ermöglichen. Das Postulat wurde am 4. März 2010 vom Grossen Stadtrat überwiesen.

Dem Anliegen nach einem grösseren Angebot an Veloabstellflächen rund um den Bahnhof inklusive der Universität wird neben der im vorliegenden Bericht und Antrag vorgestellten neuen Velostation auch mit den entsprechenden Auflagen in der Baubewilligung für die Uni Luzern nachgekommen. Diese sehen vor, dass auf die wenig attraktiven ungefähr 200 Abstellplätze bei der Uni Luzern unter der Bedingung verzichtet werden kann, dass sie bei einer allfälligen weiteren Nachfrage trotzdem durch den Kanton Luzern erstellt werden. Die Belegung der Parkplätze nach dem Semesterstart des Herbstsemesters 2011/2012 lässt zudem erahnen, dass die erstellten Veloparkplätze ausreichend sind.

## 10 Antrag

Aufgrund der Zunahme der Reisenden und damit auch der Nachfrage nach zusätzlichen Veloabstellplätzen sowie der Umplatzierung der bestehenden Velostation besteht beim Bahnhof Luzern dringender Bedarf an zusätzlichen Veloabstellplätzen. Das Velo als Verkehrsmittel leistet einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen städtischen Mobilität und soll daher gefördert werden. Dazu gehören genügend gedeckte Abstellflächen an den Zielorten des Veloverkehrs.

Der Stadtrat beantragt Ihnen deshalb,

- für den Bau der neuen Velostation auf den ehemaligen Postbetriebsgleisen beim Bahnhof Luzern einen Kredit von 2,8 Mio. Franken zu bewilligen, welcher aus einer Entnahme aus der Spezialfinanzierung Parkraum finanziert wird.
- von den jährlichen Betriebskosten von Fr. 22'000.– für die Velostation, welche gemäss Art. 10 Abs. 1 des Reglements über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren finanziert werden, Kenntnis zu nehmen.
- das Postulat 390, Christa Stocker Odermatt namens der G/JG Fraktion und Dominik Durrer namens der SP-Fraktion, vom 18. April 2008: „Genügend Veloparkplätze am Bahnhof und in der Neustadt“, als erledigt abzuschreiben.

- das Dringliche Postulat 18, Luzia Vetterli namens der SP/JUSO-Fraktion, vom 10. Februar 2010: „800 attraktive Veloparkplätze für die Universität“ als erledigt abzuschreiben.

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 28. September 2011

*Urs W. Studer*

Urs W. Studer  
Stadtpräsident

*Toni Göpfert*

Toni Göpfert  
Stadtschreiber



## **Der Grosse Stadtrat von Luzern,**

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 23 vom 28. September 2011 betreffend

### **Ersatz Velostation infolge Umbaus Bahnhof SBB,**

gestützt auf den Bericht der Sozialkommission,

in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 61 Abs. 1, Art. 68 lit. b Ziff. 1 und Art. 69 lit. a Ziff. 3, der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

#### **beschliesst:**

- I. Für den Bau der neuen Velostation auf den ehemaligen Postbetriebsgleisen beim Bahnhof Luzern wird ein Kredit von 2,8 Mio. Franken bewilligt. Die Finanzierung erfolgt durch eine Entnahme aus der Spezialfinanzierung Parkraum.
- II. Von den jährlichen Betriebskosten von Fr. 22'000.– für die Velostation, welche gemäss Art. 10 Abs. 1 des Reglements über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren finanziert werden, wird Kenntnis genommen.
- III. Das Postulat 390, Christa Stocker Odermatt namens der G/JG Fraktion und Dominik Durrer namens der SP-Fraktion, vom 18. April 2008: „Genügend Veloparkplätze am Bahnhof und in der Neustadt“, wird als erledigt abgeschrieben.
- IV. Das Dringliche Postulat 18, Luzia Vetterli namens der SP/JUSO-Fraktion, vom 10. Februar 2010: „800 attraktive Veloparkplätze für die Universität“, wird als erledigt abgeschrieben.
- V. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum. Er ist zu veröffentlichen.