



Stadt Luzern

Erläuterungen des Stadtrates zur
städtischen Volksabstimmung vom
19. Mai 2019

**Umsetzung des
Behinderten-
gleichstellungs-
gesetzes**

**Velostation
Bahnhofplatz**



**Stadt
Luzern**
Stadtrat

Sehr geehrte Stimmberechtigte
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 19. Mai 2019 können Sie über folgende Geschäfte abstimmen:

- **Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes**
- **Velostation Bahnhofplatz**

Bestimmen Sie mit! Der Stadtrat lädt Sie dazu ein, von Ihrem Stimmrecht Gebrauch zu machen.

Freundliche Grüsse

Namens des Stadtrates

Beat Züsli
Stadtpräsident

Urs Achermann
Stadtschreiber

Luzern, im März 2019

Inhalt

■	Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes	
	Vorlage in Kürze	4
	Ausgangslage	5
	Technische Umsetzung	6
	Vorgehen der Stadt Luzern	7
	Ganzheitliche Betrachtung	7
	Termine und Kosten	8
	Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat	9
	Beschluss des Grossen Stadtrates	10
	Stimmzettel (Muster)	11
	Empfehlung an die Stimmberechtigten	11
■	Velostation Bahnhofplatz	
	Vorlage in Kürze	12
	Ausgangslage	13
	Velostation	14
	Herausforderungen und Synergien	15
	Kostenschätzung	16
	Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat	16
	Argumente des Referendumskomitees	18
	Stellungnahme des Stadtrates	20
	Beschluss des Grossen Stadtrates	22
	Stimmzettel (Muster)	23
	Empfehlung an die Stimmberechtigten	23

Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes

■ Vorlage in Kürze

Menschen mit einer Behinderung sollen am gesellschaftlichen Leben teilnehmen können. Das verlangt das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) des Bundes. Zentral für diese Teilhabe ist die persönliche Mobilität. Als Voraussetzung hierfür muss der Zugang zum öffentlichen Verkehr für Menschen mit Behinderungen hindernisfrei sein. Die Stadt Luzern ist nach BehiG verpflichtet, die Bushaltestellen auf den Gemeindestrassen so zu gestalten, dass ein ebenerdiger, selbstständiger Zugang zum Bus möglich ist. Die Verkehrsbetriebe Luzern AG (vbl) hat ihren Beitrag bereits geleistet: vbl hat ihren Fahrzeugpark kontinuierlich erneuert. Seit 2017 besteht die Flotte ausschliesslich aus BehiG-gerechten Niederflurbussen.

Die Stadt Luzern plant, in den nächsten zehn Jahren 73 Bushaltekanten anzupassen, um Rollstuhlfahrenden, Menschen mit Seh- und Gehbehinderungen, aber auch betagten Personen und Personen mit Kinderwagen einen niveau-gleichen Zugang zum Bus zu ermöglichen. Gleichzeitig werden bei Bedarf die Personenunterstände ersetzt und die Strassenflächen rund um die Bushaltestellen saniert und aufgewertet. Dafür beantragt der Stadtrat einen Kredit von 39,69 Mio. Franken.

Der Grosse Stadtrat sprach sich ohne Gegenstimme für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes aus. Das Parlament stimmte dem Kredit mit 46 zu 0 Stimmen zu.

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, dem Sonderkredit von 39,69 Mio. Franken für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes zuzustimmen.



Die Bushaltestelle Schönbühl wurde 2016 im Rahmen eines Sanierungsprojekts hindernisfrei ausgestaltet.

Ausgangslage

Am 1. Januar 2004 trat das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen in Kraft (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG). Dieses Gesetz verlangt Massnahmen zur Verhinderung, Verringerung oder Beseitigung von Benachteiligungen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind. Als Mensch mit Behinderungen wird im BehiG eine Person bezeichnet, der es eine voraussichtlich dauerhafte körperliche, geistige oder psychische Beeinträchtigung erschwert oder verunmöglicht,

alltägliche Verrichtungen vorzunehmen, soziale Kontakte zu pflegen, sich fortzubewegen, sich aus- und weiterzubilden oder eine Erwerbstätigkeit auszuüben.

2014 ist in der Schweiz die UNO-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen in Kraft getreten. 2018 hat der Kanton Luzern das Leitbild «Leben mit Behinderungen – Leitbild für das Zusammenleben im Kanton Luzern» erlassen. In beiden Richtlinien ist die unabhängige Lebensführung und die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen ein zentrales Thema.

Technische Umsetzung

Für die Umsetzung des BehiG an bestehenden Anlagen des öffentlichen Verkehrs wurde im Gesetz eine Anpassungsfrist von 20 Jahren festgelegt. Für die Stadt Luzern als Eigentümerin der Bushaltestellen auf Gemeindestrassen und für den Kanton, in dessen Verantwortung die Haltestellen auf Kantonsstrassen liegen, bedeutet das: Bis Ende 2023 sind alle Bushaltestellen so anzupassen, dass Menschen mit Behinderungen autonom ein- und aussteigen können.

Für die Fahrzeuge, Fahrgastinformationssysteme und Billettautomaten sind die konzessionierten Transportunternehmen zuständig. So hat die Verkehrsbetriebe Luzern AG (vbl) in den letzten Jahren ihre Fahrzeugflotte kontinuierlich erneuert. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 sind ausschliesslich Niederflurfahrzeuge im Einsatz, die den gesetzlichen Vorgaben entsprechen.

Für einen Ein- und Ausstieg ohne fremde Hilfe ist ein niveaugleicher Übergang zwischen Haltekante und Bus zentral. Die Definition der Haltekantenhöhe hat einige Zeit in Anspruch genommen. Erfahrungen aus anderen Schweizer Städten und Pilotprojekte in Luzern haben ergeben, dass eine Kantenhöhe von 22 Zentimetern ideal ist. Dieses Mass ist mittlerweile als interkantonaler Standard anerkannt.

Im Idealfall soll die Haltekantenhöhe auf der ganzen Länge der Haltestellen 22 Zentimeter betragen. Ist dies nicht realisierbar, wird auf einer möglichst grossen Länge eine 22 Zentimeter hohe Haltekante angestrebt, sodass der Ein- und Ausstieg mindestens bei der ersten und der zweiten Tür hindernisfrei erfolgen kann. Um den Anforderungen des BehiG zu entsprechen, kann auch eine Verschiebung der Haltestelle geprüft werden.

Zudem muss die Neigung der Zugänge zu einer Haltekante, die Mindestfläche für die Rollstuhleinfahrt sowie die Spaltbreite zwischen Bushaltekante und Fahrzeug beachtet werden, damit ein autonomer Ein- und Ausstieg gewährleistet ist.

Für den ebenerdigen Ein- und Ausstieg sind neben der Höhe der Haltekante auch das nahe Heranfahren (Kontaktfahrt) sowie das anschliessende Absenken der Busse entscheidend.



Vorgehen der Stadt Luzern

In der Verantwortung der Stadt befinden sich 175 Bushaltekanten. Diese wurden systematisch überprüft und die Anpassungsarbeiten nach Notwendigkeit und Machbarkeit triagiert und priorisiert. Für die Umsetzung des BehiG gilt der Grundsatz: Wenn immer möglich, sollen Synergien zu bestehenden oder geplanten Projekten genutzt werden. Im Rahmen von Sanierungsprojekten konnten bereits acht Haltekanten BehiG-konform angepasst werden. Weitere 51 Haltekanten werden im Zuge von geplanten Strassensanierungsprojekten oder Projekten zur Aufwertung des öffentlichen Raums angepasst. Sie sind nicht Bestandteil dieser Kreditvorlage.

Von baulichen Massnahmen ausgenommen bleiben derzeit 43 Haltekanten, deren Anpassung unverhältnismässig ist. Laut BehiG unverhältnismässig ist eine Anpassung, wenn die Kosten im Vergleich zum Nutzen sehr hoch sind, die Interessen des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes missachtet werden oder die Verkehrs- und Betriebssicherheit gefährdet wird.

Im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklus werden diese Bushaltekanten erneut geprüft.

Es verbleiben 73 Bushaltekanten, die die Stadt Luzern BehiG-konform ausgestaltet wird. Die Anpassungen werden zeitlich gestaffelt und nach dem Nutzen einer Bushaltekante (Häufigkeit der Nutzung, Nähe von zentralen Einrichtungen, Umsteigefunktion) für Menschen mit Behinderungen priorisiert.

Ganzheitliche Betrachtung

Die BehiG-konforme Anpassung der 73 Haltekanten wird nicht losgelöst vom öffentlichen Raum und von weiteren städtischen Aufgaben betrachtet. Die anstehenden BehiG-Massnahmen werden deshalb zum Anlass genommen, die Personenunterstände an den Bushaltestellen wo nötig zu ersetzen und das lokale Aufwertungspotenzial dieser Haltestellen zu nutzen. Zusätzlich werden die Strassenflächen rund um die Bushaltestellen saniert und instandgesetzt. Durch diese ganzheitliche Betrachtung können verschiedene Bedürfnisse koordiniert und Synergien genutzt werden. Eine koordinierte Realisierung all dieser Massnahmen fällt deutlich kostengünstiger aus und reduziert die Belastungen für die Bevölkerung.

Die qualitätsvolle Ausgestaltung einer hindernisfreien Haltestelle ist nicht nur für Menschen mit Behinderungen von hoher Bedeutung. Sie steigert auch die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und unterstützt dadurch die Ziele der städtischen Mobilitätsstrategie. Die Aufwertung des öffentlichen Raums trägt zudem auch zur Stärkung der Quartiere bei und leistet so einen Beitrag zur Stadtentwicklung.

Termine und Kosten

Aufgrund der technischen Abklärungen für die Realisierung des ebenerdigen Ein- und Ausstiegs ist viel Zeit verstrichen, und die Umsetzung des BehiG kann nicht termingerecht bis Ende 2023 erfolgen. Für eine Beschleunigung der Stadtluzerner BehiG-Massnahmen beantragt der Stadtrat eine zusätzliche unbefristete Projektleitungsstelle. Die Kosten dafür (Lohn, Lohnnebenkosten, Arbeitsplatz) werden auf zehn Jahre aufgerechnet und betragen 1,65 Mio. Franken.

Die hindernisfreie Umgestaltung der Bushaltekanten auf den Gemeindestrassen der Stadt Luzern erfolgt in drei Etappen (siehe Tabelle oben rechts).

Etappen	Anzahl Haltekanten	Umgesetzt bis	Kosten in Mio. Fr. inkl. MWSt
Priorität A	35	2025	12,395
Priorität B	25	2027	7,108
Priorität C	13	2029	4,057
Total	73	2029	23,560

Wenn immer möglich sollen Synergien zu bestehenden oder geplanten Sanierungs- und Aufwertungsprojekten genutzt werden. Dies erfordert Flexibilität in der Planung, um auch auf aktuell noch unbekannte Sanierungsbedürfnisse reagieren und Synergiepotenziale nutzen zu können.

Kreditübersicht in Fr.	Priorität A exkl. MWSt	Priorität B exkl. MWSt	Priorität C exkl. MWSt	Total exkl. MWSt	Total inkl. MWSt
BehiG-Massnahmen	11 507 000.–	6 600 000.–	3 767 000.–	21 874 000.–	23 560 000.–
Personenunterstand (PU) Gemeindestrasse Erneuerungsstrategie	1 200 000.–	395 000.–	192 000.–	1 787 000.–	1 925 000.–
PU Gemeindestrasse Bestandserweiterung	1 055 000.–	208 000.–	0.–	1 263 000.–	1 360 000.–
PU Kantonsstrasse	990 000.–			990 000.–	1 066 000.–
Restflächen	1 550 000.–	1 450 000.–	910 000.–	3 910 000.–	4 212 000.–
Rückbau Betonplatten	350 000.–	265 000.–	20 000.–	635 000.–	685 000.–
Lokales Aufwertungspotenzial	150 000.–	100 000.–	0.–	250 000.–	270 000.–
Diverses / Unvorhergesehenes (15 %)	2 520 000.–	1 350 000.–	737 000.–	4 607 000.–	4 962 000.–
Total	19 322 000.–	10 368 000.–	5 626 000.–	35 316 000.–	38 040 000.–

Projektleitungsstelle (aufgerechnet auf 10 Jahre)	Fr. 1 650 000.–
Total	Fr. 39 690 000.–

Im Kredit sind 4,962 Mio. Franken für Unvorhergesehenes enthalten. Dies entspricht einem Satz von 15 Prozent und der gängigen Praxis bei Tiefbauarbeiten. Unter «Diverses/Unvorhergesehenes» fallen beispielsweise die Kosten für die Entsorgung von Altlasten, Landerwerb oder für die notwendigen Anpassungen der Strassenbeleuchtung und Entwässerung.

Weitere Informationen finden Sie auf www.behig.stadtluzern.ch

Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat

Alle Fraktionen des Grossen Stadtrates unterstützten die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes. Sie komme zwar spät und sei mit grossen Kosten verbunden. Die Investitionen seien wichtig und richtig, um möglichst allen Menschen die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen. Der hindernisfreie öffentliche Verkehr sei ein zentrales Element für eine autonome Lebensgestaltung von Menschen mit einer Behinderung.

Auch die Vorgehensweise – die systematische Prüfung aller Bushaltekanten, die Triagierung nach Notwendigkeit und Machbarkeit sowie die Priorisierung der Anpassungsarbeiten – überzeugte das Parlament.

Hinterfragt wurde die Schaffung einer unbefristeten Projektleitungsstelle. Die Mehrheit verlangte, dass der Stadtrat die Baukommission im Jahr 2027 mit einem kurzen Zwischenbericht über den Stand der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes und auch über die Weiterführung der Stelle informiere.

Ebenso forderte der Grosse Stadtrat, dass die Personenunterstände bei den Bushaltestellen nicht aus rein gestalterischen Gründen ersetzt werden. Bei einem notwendigen Ersatz seien zudem unterschiedliche Personenunterstandsmodelle anzustreben.

Der Grosse Stadtrat stimmte dem Sonderkredit von 39,69 Mio. Franken für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes mit 46 zu 0 Stimmen zu.

Beschluss des Grossen Stadtrates

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 34 vom 12. Dezember 2018 betreffend

■ **Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes
Massnahmen an den Bushaltestellen auf den Gemeindestrassen der Stadt
Luzern,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016, Art. 12 Abs. 1 Ziff. 4, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 67 lit. b Ziff. 2 und Art. 69 lit. b Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. Für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes – Massnahmen an den Bushaltestellen auf den Gemeindestrassen der Stadt Luzern wird ein Sonderkredit von 39,69 Mio. Franken bewilligt.
- II. Das Postulat 250, Michael Zeier-Rast namens der CVP-Fraktion vom 3. März 2015: «Bushaltestellen überprüfen und verbessern», wird als erledigt abgeschrieben.
- III. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem obligatorischen Referendum.

Luzern, 31. Januar 2019

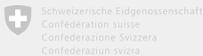
**Namens des Grossen Stadtrates
von Luzern**

Daniel Furrer
Ratspräsident

Dr. Urs Achermann
Stadtschreiber

Stimmzettel für die Volksabstimmung vom 19. Mai 2019

Kreuzen Sie Ihre Antworten im entsprechenden Feld mit schwarzer oder blauer Farbe an



Eidgenössische Volksabstimmung

- 1 Wollen Sie das Bundesgesetz vom 28. September 2018 über die Steuerreform und die AHV-Finanzierung (STAF) annehmen? Ja Nein
- 2 Wollen Sie den Bundesbeschluss vom 28. September 2018 über die Genehmigung und die Umsetzung des Notenaustauschs zwischen der Schweiz und der EU betreffend die Übernahme der Richtlinie (EU) 2017/853 zur Änderung der EU-Waffenrichtlinie (Weiterentwicklung des Schengen-Besitzstands) annehmen? Ja Nein



Kantonale Volksabstimmung

- 1 Wollen Sie das Gesetz über die Aufgaben- und Finanzreform 18 (Mantelerlass AFR18) annehmen? Ja Nein



Städtische Volksabstimmung

- 1 Stimmen Sie dem Sonderkredit von 39,69 Mio. Franken für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes – Massnahmen an den Bushaltestellen auf den Gemeindestrassen der Stadt Luzern gemäss Beschluss des Grossen Stadtrates vom 31. Januar 2019 zu? Ja Nein
- 2 Stimmen Sie dem Sonderkredit von 2,05 Mio. Franken für die Projektierung einer Velostation unter der Bahnhofstrasse gemäss Beschluss des Grossen Stadtrates vom 20. Dezember 2018 zu? Ja Nein

Empfehlung an die Stimmberechtigten

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, dem Sonderkredit von 39,69 Mio. Franken für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes zuzustimmen.

Velostation Bahnhofplatz

■ Vorlage in Kürze

Unter der Bahnhofstrasse, vor dem heutigen Swisscom-Gebäude, wollen der Grosse Stadtrat und der Stadtrat eine Velostation für rund 1100 Velos bauen. Die Mehrheit des Parlaments hat einem Sonderkredit von 2,05 Mio. Franken für die Projektierung der unterirdischen Velostation zugestimmt. Die Anlage soll gleichzeitig mit der Neugestaltung der Bahnhofstrasse realisiert werden. Durch dieses koordinierte Vorgehen können Synergien optimal genutzt werden.

Die Baukosten der Velostation werden zurzeit auf 11,2 Mio. Franken geschätzt. Sie werden im Rahmen der Projektierung überprüft und optimiert. Sofern die Stimmberechtigten dem vorliegenden Projektierungskredit zustimmen, kann das Parlament voraussichtlich im Jahr 2021 über den Baukredit für die Velostation Bahnhofplatz entscheiden.

Im Grossen Stadtrat sprachen sich die SP/JUSO-, die FDP-, die G/JG- und die GLP-Fraktion für den Projektierungskredit für die unterirdische Velostation aus. In der CVP-Fraktion waren die Meinungen geteilt; die SVP-Fraktion sprach sich gegen die Vorlage aus.

Ein Komitee hat gegen den Sonderkredit für die Planung der Velostation Bahnhofplatz das Referendum ergriffen. Sie können deshalb darüber abstimmen.

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, dem Sonderkredit von 2,05 Mio. Franken für die Projektierung einer Velostation unter der Bahnhofstrasse zuzustimmen.



Der Zugang zur Velostation Bahnhofplatz: eine befahrbare Rampe vor dem Swisscom-Gebäude an der Bahnhofstrasse 5

Ausgangslage

Schweizweit steigt das Verkehrsaufkommen: Für den Zeitraum von 2010 bis 2040 geht der Bund von einem Wachstum des öffentlichen Personenverkehrs von 51 Prozent, des Fussgänger- und des Veloverkehrs von 32 Prozent, des motorisierten Individualverkehrs von 18 Prozent und des Güterverkehrs um über 30 Prozent aus.

Damit Einheimische, Erwerbstätige, Gewerbetreibende und Gäste auch in Zukunft ihre Ziele in der Stadt Luzern sicher und zuverlässig erreichen können, haben sich der Grosse Stadtrat und der Stadtrat in der Mobilitätsstrategie auf verschiedene Grundsätze geeinigt: Ange-

strebt wird beispielsweise die Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten miteinander und die Förderung von flächen- und energieeffizienten Verkehrsmitteln. Unter anderem soll der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen von heute 5 Prozent bis ins Jahr 2035 auf 10 Prozent gesteigert werden. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, braucht es einerseits ein sicheres und lückenloses Velowegnetz und andererseits genügend Veloabstellplätze an den Zielorten und Umsteigestellen.

Rund um den Bahnhof Luzern sind 2800 Veloabstellplätze vorhanden. Diese sind stark ausgelastet und zum Teil überlastet, insbesondere im Bereich der Bahnhofstrasse. Durch die Angebotsverbesserungen der SBB (Halbstundentakt nach Zürich und S-Bahn-Verkehr) sowie die

Velofördermassnahmen der Mobilitätsstrategie wird sich die Nachfrage weiter erhöhen. Im «Veloparkierungskonzept Innenstadt» wird bis 2035 beim Bahnhof ein Bedarf von rund 7000 Veloabstellplätzen ausgewiesen.

Angesichts dieser Prognosen und weil im Zuge der Neugestaltung der Bahnhofstrasse auch eine Reduktion der 400 oberirdischen Veloabstellplätze wünschenswert ist, hat der Stadtrat eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Es sollte geprüft werden, wo die zusätzlich benötigten Veloabstellplätze rund um den Bahnhof geschaffen werden können.

Velostation

Für die Machbarkeitsstudie wurde in einem grösseren Umfeld rund um den Bahnhof intensiv nach geeigneten Standorten für Veloabstellplätze gesucht. Dabei wurden auch die privaten Liegenschaften einbezogen und mögliche Lösungen abgeklärt. Als einzige praktikable, mit dem Durchgangsbahnhof kompatible und damit auch längerfristige Lösung, die auch aus verkehrlicher Sicht überzeugt, erwies sich der Bau einer unterirdischen Velostation in der Bahnhofstrasse. Die Velostation kann gleichzeitig mit der geplanten Neugestaltung der Bahnhofstrasse umgesetzt werden.

■ Lage der Velostation unter der Bahnhofstrasse



Die Velostation Bahnhofplatz wird über eine befahrbare Rampe vor dem Swisscom-Gebäude einfach, schnell und sicher erreichbar sein. Die Zu- und Wegfahrt liegt auf den nationalen Radroute 3 und 9 sowie auf der regionalen Radroute 38. Durch die Erschliessung über die Bahnhofstrasse kann der Unfallschwerpunkt Bahnhofplatz und die stark von Passantinnen und Passanten frequentierte Zone vor dem Postgebäude umgangen werden.

Die geplante Velostation wird über rund 1100 Abstellplätze verfügen, hat eine Länge von rund 106 Metern und eine Breite von 12 Metern. Diese Breite ermöglicht die Anordnung von drei Reihen Veloabstellplätzen. Von der Velostation führt ein direkter Zugang in die Bahnhofunterführung. Die Velostation ist mit dem geplanten Durchgangsbahnhof kompatibel.

Herausforderungen und Synergien

Für den Bau der Velostation Bahnhofplatz gibt es bestimmte Rahmenbedingungen zu beachten: Die Nähe zum See und zur Reuss macht eine geologische Untersuchung des Baugrundes und die Prüfung möglicher Bauverfahren unumgänglich. Ebenso verlangt die Lage am Wasser konkrete Überlegungen zum Hochwasserschutz.

Unterhalb der Bahnhofstrasse im Bereich der geplanten Velostation hat es eine grosse Anzahl von Werkleitungen: Entwässerungs- und Kanalisationsleitungen, Wasser- und Gasleitungen sowie Elektro- und wichtige Fernmeldeleitungen. Wie diese umgelegt und neu geführt werden können, ist bei der weiteren Planung im Detail zu klären. Denkbar ist eine teilweise Verlegung auf die Decke der Velostation. Im Rahmen der Projektierung soll auch der Innenausbau und die Bewirtschaftung der Velostation sowie die detaillierte Lage und die Integration der Zufahrtsrampe in das Projekt «Neugestaltung der Bahnhofstrasse» erarbeitet werden.

Die Neugestaltung der Bahnhofstrasse entspricht dem Willen der Mehrheit der Luzernerinnen und Luzerner. Im Herbst 2013 haben 56 Prozent der Stimmberechtigten der Initiative «Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern» zugestimmt. Die Initiative verlangt, dass die Stadt Luzern eine wenn immer möglich autofreie Bahnhofstrasse vom Luzerner Theater bis zur Einmündung in die Seebrücke realisiert.

Durch die gleichzeitige Planung und Realisierung der Neugestaltung der Bahnhofstrasse und der Velostation können Synergien genutzt werden. Die beiden eigenständigen Projekte können vom selben Projektteam geplant und umgesetzt werden. Dadurch entfällt der Koordinationsaufwand, das Risiko von weiteren Verzögerungen wird reduziert, und Kosten können eingespart werden. Durch die zeitliche Abstimmung der Arbeiten kann verhindert werden, dass die neu gestaltete Bahnhofstrasse für den Bau der Velostation wieder aufgebrochen werden muss.

Kostenschätzung

Wie im vorgängigen Kapitel beschrieben, müssen aufwendige Vorabklärungen für den Bau der Velostation gemacht werden. Diese werden in der Position 2 in der Kostentabelle ausgewiesen. Diese Position umfasst die Planungsarbeiten für den Innenausbau der Velostation, für die Werkleitungsumlegungen, für die geologischen Untersuchungen inklusive Baugrunduntersuchungen sowie für die gestalterische Einbettung der Velorampe in die Neugestaltung der Bahnhofstrasse.

Nr.	Position	Total	%
1	Landerwerb, Vermessung	60 000.–	2,9 %
2	Honorare und übrige Kosten	1 820 000.–	88,8 %
3	Diverses, Unvorhergesehenes	170 000.–	8,3 %
	Total (inkl. MWSt)	2 050 000.–	100 %

An die Baukosten der Velostation, die in einem zweiten Schritt voraussichtlich 2021 zur Debatte stehen, hat das Bundesamt für Raumentwicklung im Rahmen des Agglomerationsprogramms einen Beitrag von 1,74 Mio. Franken in Aussicht gestellt. Ein Beitrag aus dem Spezialfonds «Park and ride» des Kantons ist denkbar.

Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat

Die Mehrheit der Fraktionen des Grossen Stadtrates kritisierte in der Debatte über den Zusatzkredit für die Neugestaltung der Bahnhofstrasse und den Sonderkredit für die Projektierung der Velostation die Dauer des Prozesses: Im September 2013 hätten die Stimmberechtigten Ja gesagt zur Initiative «Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern». Jetzt, fünf Jahre später, sei optisch nichts gegangen. Dennoch unterstützte das Parlament das weitere Vorgehen, und eine Mehrheit sprach sich auch für den Projektierungskredit von 2,05 Mio. Franken für die Velostation unter der Bahnhofstrasse aus.

Die **SP/JUSO-Fraktion** zeigte sich vom Projekt überzeugt. Dieses müsse unbedingt weiterverfolgt werden. Wenn die Stadt an der Bahnhofstrasse gut erschlossene, gedeckte und sichere Veloabstellplätze in hoher Anzahl erstelle, sei das ein wichtiger Meilenstein für die Veloförderung in Luzern. Jetzt gelte es, über diesen Projektierungskredit zu bestimmen. Fragen zum Betrieb der Velostation oder zur Veloparkierung auf der Bahnhofstrasse sollten in der weiteren Projektierung geklärt sowie im Rahmen des Baukredits für die Velostation diskutiert werden.

Die **CVP-Fraktion** stand der Velostation grundsätzlich positiv gegenüber, sie störte sich aber an den hohen Kosten: Ja zur Velostation, aber nicht um jeden Preis. Man sei sich einig, dass die Station bewirtschaftet werden solle; einerseits damit sie sich zu einem kleinen Teil auch selber finanziere, andererseits damit jemand vor Ort sei und die soziale Kontrolle funktioniere.

Ausserdem forderte die CVP-Fraktion ein Parkverbot für Velos im vorderen Teil der Bahnhofstrasse und wollte den Planungskredit den Stimmberechtigten an der Urne vorlegen.

Die **G/JG-Fraktion** begrüsst die Schaffung von gedeckten und sicheren Veloabstellplätzen. Neben der Zugänglichkeit und der Sicherheit müsse die Velostation auch im Bereich der Anzahl Abstellplätze eine markante Verbesserung bringen und einfach zu erweitern sein: Bis 2030 sollten gemäss Prognosen 10 Prozent aller Verkehrsteilnehmenden mit dem Velo unterwegs sein. Die G/JG-Fraktion sprach sich im Sinne der Veloförderung und der nachhaltigen städtischen Mobilität gegen ein Veloparkverbot auf der Bahnhofstrasse und gegen die Bewirtschaftung der Velostation aus.

Die **FDP-Fraktion** erinnerte daran, dass es rund um den Bahnhof langfristig einen Bedarf von 7000 Veloabstellplätzen gebe. Noch sei unklar, wo diese überall realisiert werden könnten. Es sei sinnvoll, rund um den Bahnhof mehrere Velosta-

tionen zu schaffen, die aus unterschiedlichen Richtungen erreicht werden könnten. Der Bau einer unterirdischen Velostation unterhalb der Bahnhofstrasse sei technisch komplex und entsprechend sehr teuer. Die FDP-Fraktion zeigte sich überzeugt, dass Investitionen in eine leistungsfähige Infrastruktur wichtig und notwendig seien.

Die **SVP-Fraktion** wollte die Vorlage zurückweisen und mit der Aufwertung der Bahnhofstrasse zuwarten, bis der Grundsatzentscheid für einen Neubau oder die Sanierung des Luzerner Theaters gefällt sei. Die Velostation sei ein Luxusprojekt. Dieses werde von einem Teil der Fraktion komplett abgelehnt, vom anderen Teil aber als visionärer Ansatz für eine dauerhafte Lösung der Veloparkierung angesehen. Sollte es kein Verbot für die oberirdische Veloparkierung auf der Bahnhofstrasse geben, werde die Vorlage abgelehnt. Die SVP-Fraktion wollte den Projektierungskredit den Stimmberechtigten zum Entscheid vorlegen.

Die **GLP-Fraktion** betonte, dass es sich bei der Neugestaltung der Bahnhofstrasse und bei der Velostation Bahnhofplatz um zwei eigenständige Projekte handle. Das Siegerprojekt des Wettbewerbs zur Neugestaltung der Bahnhofstrasse habe keine Velostation vorgesehen. Die unterirdische Velostation sei aber eine Vorinvestition und die Nachfrage nach Veloabstellplätzen würde weiter ansteigen. Die GLP-Fraktion unterstütze

die Förderung des Velofahrens als flächeneffizientes Verkehrssystem und deshalb unterstütze sie auch den Projektierungskredit für die Velostation Bahnhofplatz.

Der Rückweisungsantrag der SVP wurde abgelehnt; ebenso der Antrag der CVP-Fraktion, die Vorlage dem obligatorischen Referendum zu unterstellen.

Die Mehrheit des Grossen Stadtrates stimmte dem Sonderkredit von 2,05 Mio. Franken für die Projektierung der Velostation Bahnhofplatz zu.

Argumente des Referendumskomitees

NEIN zur wirkungslosen Velostation Bahnhofstrasse

Im Zuge der vom Volk beschlossenen Neugestaltung der Bahnhofstrasse will der Stadtrat auch gleich noch eine unterirdische Velostation erstellen, die gemäss Stadtrat rund 13,5 Mio. Franken kosten wird. Nun hat der Grosse Stadtrat dem Projektierungskredit für die Velostation zugestimmt. Die Öko-Allianz verlangt viel von den Luzernerinnen und Luzernern: Diese sollen die Investitionen und den gesamten Unterhalt übernehmen. Gleichzeitig verhindern die linken Parteien ein Veloparkverbot und machen dadurch die Velostation komplett überflüssig.

■ Weniger Freiräume durch Velostation

Als 2016 das Projekt «Take a walk on the bright side» den Wettbewerb zum Umbau der Bahnhofstrasse gewann, war die Velostation noch kein Thema. So zeigen denn die Visualisierungen auch eine grosse Flanierzone vom Theater bis zum Bahnhofplatz. Mit der geplanten Velostation wäre aber schnell fertig mit den zusätzlichen Freiräumen: Vor dem Swisscom/Raiffeisen-Gebäude soll fast über die gesamte Länge eine Rampe zur Velostation erstellt werden. Direkt daneben führt die Autostrasse weiterhin Richtung Bahnhofplatz, da die Bahnhofstrasse für den Zubringerverkehr und Cars auch nach dem Umbau befahrbar sein muss.

■ Wirkungslose unterirdische Veloparkanlage

Würden alle Velos, die heute entlang der Bahnhofstrasse parkiert sind, künftig die unterirdische Velostation nutzen, dann könnte man wenigstens von einer Attraktivierung sprechen. Leider wird das nicht passieren: Die Öko-Allianz aus SP, Grünen und GLP stimmte im Grossen Stadtrat gegen ein Veloparkverbot auf der «attraktivierten» Bahnhofstrasse. Damit können auch künftig die Fahrräder oberirdisch abgestellt werden. Es stellt sich schon die Frage, wer bei schönem Wetter künftig das Velo in die Velostation fahren soll, wenn er es bequem wie heute einfach zwischen den Bäumen abstellen kann. Wer auf den Zug will, parkiert wohl näher beim Bahnhof, und wer in die Altstadt will, wird kaum eine Rampe hinunterfahren, nur um dann gleich wieder hochzukommen.

So oder so stellt sich die Frage, ob ein Veloparkverbot überhaupt möglich wäre. Und selbst wenn, wäre der Vollzug kaum umsetzbar, wie auch ein Augenschein an anderen Orten in der Stadt Luzern zeigt. Damit wird die geplante Velostation so wirkungslos wie die Velostation zwischen der Universität und dem Bahnhof Luzern. Diese ist aktuell nur zu 40 % ausgelastet, trotz Velochaos rund um den Bahnhof Luzern.

■ **12 400 Franken pro Veloparkplatz!**
Insgesamt sollen 1082 Veloabstellplätze entstehen. Bei geschätzten Gesamtkosten von rund 13,5 Mio. Franken macht das gemäss Stadtrat ca. 12 400 Franken pro Veloparkplatz. Auf der Fläche eines Autoparkplatzes haben rund 5 Fahrräder nebeneinander Platz. Wenn man bedenkt, dass in der Velostation die Velos künftig zweistöckig parkiert werden, dann wären das sogar 10 Fahrräder. Bei 12 400 Franken pro Velo ergäbe das also sagenhafte 124 000 Franken Erstellungskosten für einen vergleichbaren Autoparkplatz! Tatsache ist aber, dass ein Autoparkplatz in einer Einstellhalle nur rund 30 000 Franken kostet, also gerade mal einen Viertel. Und das, obwohl eine Autoeinstellhalle viel mehr Infrastruktur benötigt als eine Velostation. Dieser Vergleich zeigt, dass die Kosten für die Velostation jenseits aller Vernunft liegen.

■ **Alles bezahlt der Steuerzahler**
Dass man wenigstens teilweise für die Kosten aufkommt, die man verursacht, ist eigentlich nur fair. Ausser für Velofahrer in der Stadt Luzern. Neben den Investitionskosten sollen die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler nämlich

auch noch den gesamten Unterhalt bezahlen. Denn auch hier ist die Öko-Allianz gerne bereit, das Geld mit beiden Händen auszugeben, und hat es abgelehnt, in der Velostation auch nur minimalste Parkgebühren zu verlangen. Und wie hoch die Unterhaltskosten dereinst sein werden, kann heute noch niemand sagen. Denn auch die Sicherheit in der Velostation muss jederzeit gewährleistet sein. So ist es durchaus vorstellbar, dass die Velostation permanent bewacht werden muss.

■ **Wollen das die Luzernerinnen und Luzerner wirklich?**

Bereits im Grossen Stadtrat wurde sowohl von der CVP wie auch von der SVP beantragt, die Bevölkerung über die massive und wirkungslose Investition an der Bahnhofstrasse abstimmen zu lassen. Doch auch hier wehrte sich die Öko-Allianz dank knapper Mehrheit im Grossen Stadtrat erfolgreich gegen eine Volksabstimmung: Man könne ja das Referendum ergreifen, wenn man Wert auf den Volkswillen legt.

Dieser Aufforderung von links kam die SVP gerne nach und hat deshalb das Referendum ergriffen. Ganz im Gegensatz zur CVP, die es abgelehnt hat, beim Referendum mitzumachen: Offenbar akzeptiert man dort bereitwillig die Befehlsdurchgabe von links.

■ **Gut gemeint ist nicht immer gut gemacht**

Es war sicher nicht falsch, diese Velostation zu prüfen. Doch wenn man dann die massiven Probleme bezüglich Kosten und Umsetzung sieht, sollte man auch den Mut haben, ein Projekt abzublasen. Angesichts voller Kassen mit den

Millionengewinnen der letzten Jahre ist der Öko-Allianz das Kosten-Nutzen-Verhältnis aber egal. Alle sind sich einig, dass der Veloverkehr in der Stadt Luzern gefördert werden muss. Aber dabei sollten man immer Lösungen mit Augenmass suchen und auf dem Boden der Realität bleiben. Dies ist bei der luxuriösen, sehr teuren und wirkungslosen Velostation sicher nicht der Fall.

Deshalb: NEIN zur wirkungslosen Velostation Bahnhofstrasse!

Stellungnahme des Stadtrates

Alle – Einwohnerinnen und Einwohner, Gewerbetreibende und Gäste – sollen auch in Zukunft ihre Ziele in der Stadt Luzern sicher und zuverlässig erreichen können. In der Mobilitätsstrategie zeigt der Stadtrat auf, wie er das zu erwartende Mobilitätswachstum in den nächsten Jahrzehnten bewältigen und gleichzeitig die Verkehrsbelastung senken will. Unter anderem soll der Veloverkehr als flächen- und energieeffizientes Verkehrsmittel gefördert werden. Ziel ist es, dessen Anteil am Gesamtverkehr mittel- bis langfristig deutlich zu erhöhen. Eine Voraussetzung dafür ist, dass genügend Veloabstellplätze zur Verfügung stehen.

Die Veloparkierungssituation rund um den Bahnhof Luzern ist bereits heute – vor allem auf der Westseite – unbefriedigend. Angebotsverbesserungen im

öffentlichen Verkehr und der Bau des Durchgangsbahnhofs werden die Nachfrage nach Veloabstellplätzen weiter erhöhen. Mit einer Velostation unter der Bahnhofstrasse mit rund 1100 Abstellplätzen und direktem Zugang zum Bahnhof kann die unbefriedigende Situation rund um den Bahnhof langfristig entschärft werden.

Eine Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass eine Velostation unter der Bahnhofstrasse die einzige praktikable und mit dem Durchgangsbahnhof kompatible Lösung ist, die auch aus verkehrlicher Sicht überzeugt. Die Zu- und Wegfahrt der Velostation via Rampe liegt auf einer viel befahrenen nationalen und regionalen Veloroute. Velofahrerinnen und Velofahrer, die von der Seebrücke oder der Jesuitenkirche zum Bahnhof fahren, müssen den Bahnhofplatz künftig nicht mehr queren.

Dank der Velostation wird zudem das Veloparkierungsproblem in der Bahnhofstrasse gelöst. Ein grosser Teil der rund 400 oberirdischen Abstellplätze kann in die Velostation verlegt werden. Dadurch werden die Voraussetzungen geschaffen, dass die Bahnhofstrasse ohne Etappierung der Bauarbeiten umgestaltet werden kann.

Das Referendumskomitee moniert vor allem die Gesamtkosten. Diese sind aber vergleichbar mit jenen in Städten wie Zürich und Bern, die mit ähnlichen Herausforderungen im Bahnhofsbereich konfrontiert sind. So wird zum Beispiel bei der Velostation beim Bahnhof Zürich

Stadelhofen mit Gesamtkosten von rund 12,4 Mio. Franken für 1000 Abstellplätze gerechnet (12 400 Franken pro Abstellplatz). Der Luzerner Stadtrat schätzt die Realisierungskosten für die Velostation unter der Bahnhofstrasse zum heutigen Zeitpunkt auf 11,2 Mio. Franken. Zusammen mit dem Planungskredit von 2,05 Mio. Franken und den erbrachten Vorleistungen von 0,2 Mio. Franken ergibt dies Gesamtkosten von 13,45 Mio. Franken für rund 1100 Abstellplätze (12 230 Franken pro Abstellplatz). Hinzu kommt, dass die Velostation im Rahmen des Agglomerationsprogramms vom Bundesamt für Raumentwicklung voraussichtlich mit einem Beitrag von 1,74 Mio. Franken unterstützt wird, was die Kosten für die Stadt senkt und die Bedeutung der Velostation unterstreicht.

Über den Baukredit wird voraussichtlich 2021 abgestimmt. Bei der vorliegenden Abstimmung geht es vorerst um den Planungskredit von 2,05 Mio. Franken. Die Planungsphase ist wichtig, um das Bauwerk zu optimieren und die Realisierungskosten genau zu bestimmen. Grosse Herausforderungen sind die grosse Anzahl an Werkleitungen im Bereich der Velostation, die umgelegt werden müssen, die Nähe zum See und zur Reuss sowie die schwierigen Grundwasser- und Baugrundverhältnisse. Mit dem Planungskredit sollen zudem die Bewirtschaftung der Velostation und die detaillierte Lage und Integration der Zufahrtsrampe in das Projekt «Neugestaltung der Bahnhofstrasse» erarbeitet werden.

Die gleichzeitige Planung und die Realisierung der Neugestaltung der Bahnhofstrasse einerseits und der Velostation andererseits bieten zahlreiche Chancen: Synergien nutzen, personelle wie auch finanzielle Ressourcen effizient einsetzen, den Koordinationsaufwand senken und das Risiko von weiteren Verzögerungen bei der Neugestaltung der Bahnhofstrasse reduzieren. Der Stadtrat empfiehlt daher den Stimmberechtigten, das Referendum gegen den Sonderkredit abzulehnen und damit dem Beschluss des Grossen Stadtrates für die Projektierung einer Velostation unter der Bahnhofstrasse zu folgen.

Beschluss des Grossen Stadtrates

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 26 vom 24. Oktober 2018 betreffend

Neugestaltung Bahnhofstrasse/Theaterplatz und Velostation Bahnhofplatz

- **Zusatzkredit für Neugestaltung**
- **Projektierungskredit für Velostation,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 61 Abs. 1, Art. 62 Abs. 1 und Art. 69 lit. a Ziff. 2–5 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. Für die weitere Projektierung der Neugestaltung Bahnhofstrasse und der Umlegung der Kanalisation wird ein Zusatzkredit von 1,3 Mio. Franken bewilligt.
- II. Für die Projektierung einer Velostation unter der Bahnhofstrasse wird ein Sonderkredit von 2,05 Mio. Franken bewilligt.
- III. Das Postulat 239, Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP/JUSO-Fraktion, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion sowie Andrés Özvegyi namens der GLP-Fraktion vom 25. September 2018: «Autofreie Bahnhofstrasse jetzt!», wird entgegen dem Antrag des Stadtrates vollständig überwiesen.
- IV. Für die Vorbereitung und Umsetzung einer vorzeitigen Teilspernung der Bahnhofstrasse mit Zwischennutzung wird ein Nachtragskredit zum Budget 2019 in der Höhe von Fr. 80 000.– bewilligt (Aufgabenbereich 511 Stadtplanung, Erfolgsrechnung).
- V. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern, 20. Dezember 2018

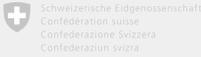
**Namens des Grossen Stadtrates
von Luzern**

Daniel Furrer
Ratspräsident

Dr. Urs Achermann
Stadtschreiber

Stimmzettel für die Volksabstimmung vom 19. Mai 2019

Kreuzen Sie Ihre Antworten im entsprechenden Feld mit schwarzer oder blauer Farbe an



Eidgenössische Volksabstimmung

- 1 Wollen Sie das Bundesgesetz vom 28. September 2018 über die Steuerreform und die AHV-Finanzierung (STAF) annehmen? Ja Nein
- 2 Wollen Sie den Bundesbeschluss vom 28. September 2018 über die Genehmigung und die Umsetzung des Notenaustauschs zwischen der Schweiz und der EU betreffend die Übernahme der Richtlinie (EU) 2017/853 zur Änderung der EU-Waffenrichtlinie (Weiterentwicklung des Schengen-Besitzstands) annehmen? Ja Nein



Kantonale Volksabstimmung

- 1 Wollen Sie das Gesetz über die Aufgaben- und Finanzreform 18 (Mantelerlass AFR18) annehmen? Ja Nein



Städtische Volksabstimmung

- 1 Stimmen Sie dem Sonderkredit von 39,69 Mio. Franken für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes – Massnahmen an den Bushaltestellen auf den Gemeindestrassen der Stadt Luzern gemäss Beschluss des Grossen Stadtrates vom 31. Januar 2019 zu? Ja Nein
- 2 Stimmen Sie dem Sonderkredit von 2,05 Mio. Franken für die Projektierung einer Velostation unter der Bahnhofstrasse gemäss Beschluss des Grossen Stadtrates vom 20. Dezember 2018 zu? Ja Nein

Empfehlung an die Stimmberechtigten

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, dem Sonderkredit von 2,05 Mio. Franken für die Projektierung einer Velostation unter der Bahnhofstrasse zuzustimmen.



Fotos: Franca Pedrazzetti (Umschlag), Stadt Luzern (S. 5, 6)
Visualisierung und Plan: Stadt Luzern