

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 24. Oktober 2018 (StB 591)

B+A 26/2018

Neugestaltung Bahnhof- strasse/Theaterplatz und Velostation Bahnhofplatz

- Zusatzkredit für Neugestaltung
- Projektierungskredit für Velostation

**Von den Stimmberechtigten
angenommen
am 19. Mai 2019.**

**Vom Grossen Stadtrat mit zwei
Protokollbemerkungen und
zwei Änderungen beschlossen
am 20. Dezember 2018
(Definitiver Beschluss des Grossen Stadt-
rates am Schluss dieses Dokuments)**

Bezug zur Gesamtplanung 2018–2022

Leitsatz Gesellschaft

Die Stadt Luzern zeichnet sich durch eine solidarische Gemeinschaft aus dank

- lebendiger und sicherer Quartiere mit starken Freiwilligenstrukturen und hoher Lebensqualität,
- attraktiver öffentlicher Räume und eines vielfältigen Wohnraumangebots,
- eines qualitativ hochstehenden und vielfältigen Bildungs-, Kultur-, Sport- und Freizeitangebots,
- flexibler und effizienter Beratungs-, Unterstützungs- und Betreuungsangebote,
- der Förderung der Integration aller Bevölkerungsgruppen.

Leitsatz Umwelt

Die Stadt Luzern trägt Sorge zur Umwelt, indem sie

- die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft anstrebt,
- die Mobilitätsnachfrage mit flächen- und energieeffizienten Verkehrsarten abdeckt und Emissionen wie Schadstoffe und Lärm reduziert,
- energiesparende Bauweisen unterstützt,
- den Gebrauch erneuerbarer Ressourcen fördert,
- den einzigartigen Lebensraum naturnah weiterentwickelt,
- die «Stadt der kurzen Wege» mit einer dichten, gemischten Nutzungsstruktur fördert.

Städtische Ressourcen

Die Stadt Luzern verfügt über

- einen mittelfristig ausgeglichenen Finanzhaushalt,
- einen fairen Ausgleich der Zentrumslasten,
- eine kundenfreundliche und effiziente Verwaltung,
- qualifizierte und engagierte Mitarbeitende sowie motivierende Führungskräfte,
- eine wertstabile und zeitgemässe Infrastruktur.

Wirkungsziel Verkehr

Ziel ist, dass Luzern attraktiv und für alle sicher und zuverlässig erreichbar ist. Bis 2020 verbessert die Stadt die Verkehrssicherheit und reduziert die Verkehrsunfälle mit Verletzten auf weniger als 150 pro 50'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Der Modalsplit nach Distanzen auf Stadtgebiet hat per 2020 folgende Werte erreicht: MIV: 36 Prozent, ÖV: 47 Prozent, Fussverkehr: 11 Prozent, Velo: 4 Prozent, übrige: 2 Prozent.

Kultur und Freizeit

Fünffjahresziel 3.1 Für den Theaterplatz Luzern gilt es, eine tragfähige Zukunftsperspektive zu entwickeln. Diese soll auf dem in den letzten Jahren gewachsenen Willen der Institutionen, näher zusammenzurücken, aufbauen. Kanton und Stadt engagieren sich mit dem Zweckverband Grosse Kulturbetriebe Luzern für eine attraktive Zukunft der beteiligten Institutionen in Luzern und eine nachhaltige Erneuerung der Theaterinfrastruktur.

Verkehr

- Fünfjahresziel 6.1** Durch verändertes Mobilitätsverhalten hat sich der Modalsplit von 2010 (MIV: 41 Prozent, ÖV: 45 Prozent, Velo: 2 Prozent, zu Fuss: 9 Prozent, übrige: 3 Prozent) per 2020 zu folgenden Werten entwickelt: MIV: 36 Prozent, ÖV: 47 Prozent, Velo: 4 Prozent, zu Fuss: 11 Prozent, übrige: 2 Prozent.
- Fünfjahresziel 6.2** Die prioritären Sanierungen von Fussgängerstreifen auf Gemeindestrassen sowie von Unfallschwerpunkten sind umgesetzt. Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist im Jahr 2020 unter 150 pro 50'000 Einwohnerinnen und Einwohner gesunken. Die dafür notwendige Zusammenarbeit mit dem Kanton ist intensiviert.
- Fünfjahresziel 6.4** Der Velo- und der Fussverkehr sind systematisch gefördert. Lücken im Velonetz sind geschlossen, die Situation für Fussgänger ist verbessert, und die Sicherheit ist erhöht. Der Verknüpfung Fussgänger zu ÖV ist besondere Beachtung zu schenken.

Umwelt und Raumordnung

- Fünfjahresziel 7.1** Die Bedeutung, Nutzung und Gestaltung der urbanen öffentlichen Räume sowie der naturnahen Freiräume ist in gesamtstädtischen Konzepten definiert. Diese liegen vor; erste Massnahmen sind umgesetzt.
- Fünfjahresziel 7.4** Durch innovative Siedlungsplanung, Mobilitätsmanagement und kluge Nutzungsdurchmischung wird die «Stadt der kurzen Wege» erreicht.

Projektplan

I62002	Neugestaltung Bahnhofstrasse/Theaterplatz
I62405	Velostation Bahnhofplatz

Übersicht

Im Herbst 2013 haben die Stimmberechtigten der Stadt Luzern die Initiative «Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern» angenommen. Die Initiative verlangt, dass die Stadt Luzern eine wenn immer möglich autofreie Bahnhofstrasse vom Luzerner Theater bis zur Einmündung in die Seebrücke realisiert. Der Grosse Stadtrat hat bis anhin Kredite von insgesamt Fr. 890'000.– bewilligt für Workshops mit allen relevanten externen Partnern, die Durchführung des Wettbewerbs und die Projektierung des Bau- und Auflageprojekts. Nach einem breit abgestützten Prozess wurde die erste Projektierungsphase im Sommer 2016 mit der Jurierung des Projektwettbewerbs erfolgreich abgeschlossen.

In den Jahren 2017 und 2018 wurde das Siegerprojekt «Take a walk on the bright side» gemäss den Hinweisen aus dem Jurybericht überarbeitet, das Verkehrsregime weiterentwickelt und die

Massnahmen an der Oberfläche mit dem Untergrund (Werkleitungen) abgestimmt. Im Verlaufe der Abklärungen hat sich gezeigt, dass das Bauprojekt nicht wie geplant bis im Frühling 2018 und nicht mit den gesprochenen Mitteln erstellt werden kann. Hauptursachen dafür sind die Vielzahl und die Komplexität der Projektbestandteile sowie deren Abhängigkeiten. Diese wurden zu Beginn des Projekts unterschätzt, sodass der bisher kommunizierte Terminplan wie auch der beantragte Projektierungskredit als zu optimistisch eingeschätzt werden müssen. Zudem sind während der Planung weitere Projekte im Bearbeitungs- sowie im Betrachtungssperimeter hinzugekommen, die grosse Auswirkungen auf das Gesamtprojekt haben und weitere Abhängigkeiten mit sich bringen (z. B. Velostation, Luzerner Theater, Fernwärmeleitung von der Seidenhofstrasse bis zum Hirschengraben). Die geschätzten Mehraufwendungen von Fr. 700'000.– ergeben sich mehrheitlich durch höher als geplant ausgefallene Aufwendungen für den Landschaftsarchitekten, Zusatzabklärungen zu Werkleitungen und Bodenzustand, durch komplexere Planung von Verlegung, Schutz und Sanierung der Leitungen der Siedlungsentwässerung, durch höhere Aufwendungen für Externe (Bauherrenunterstützung und Ingenieurgemeinschaft), durch diverse Projektanpassungen (z. B. Geländer entlang der Reuss, Beleuchtung, Eventanschlüsse, Verteilerkästen und Verkehrsregime) sowie eine intensivere interne Projektbegleitung. Damit der Baustart möglichst bald erfolgen kann, werden zusätzlich die finanziellen Mittel von Fr. 600'000.– für die Erarbeitung der Baumeisterausschreibung, die Beschaffung sowie das Ausführungsprojekt vorgezogen und früher als ursprünglich geplant (Baukredit) beantragt.

Ein Projekt, das die Neugestaltung der Bahnhofstrasse massgeblich beeinflusst und verschiedene Abhängigkeiten mit sich bringt, ist die geplante Velostation Bahnhofplatz mit knapp 1'100 Abstellplätzen. Diese soll die unbefriedigende Situation der ungenügenden Abstellplätze rund um den Bahnhof langfristig entschärfen. Die Velostation soll unter der Bahnhofstrasse mit einer Zufahrt über eine Rampe vor dem heutigen Swisscom-Gebäude erstellt werden. Eine Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass dies die einzige praktikable und mit dem Durchgangsbahnhof kompatible Lösung ist, die auch aus verkehrlicher Sicht überzeugt. Für die Velostation soll ein Vorprojekt erarbeitet werden.

Durch die gleichzeitige Planung und Realisierung der Neugestaltung der Bahnhofstrasse und der Velostation können Synergien genutzt, der Koordinationsaufwand gesenkt und das Risiko von weiteren Verzögerungen reduziert werden. Zudem bringt die parallele Erarbeitung der Projekte den Vorteil, dass das Verkehrsregime in einem Zug definitiv eingeführt werden kann und die Einführung nicht in zwei Etappen aufgeteilt werden muss. 2023 soll die Velostation realisiert, die Bahnhofstrasse neu gestaltet und vom Theaterplatz bis zum Bahnhofplatz eine Begegnungszone eingeführt sein.

Mit vorliegendem Bericht und Antrag beantragt der Stadtrat erstens einen Zusatzkredit über insgesamt 1,3 Mio. Franken für die weitere Ausarbeitung des Projekts Neugestaltung Bahnhofstrasse/Theaterplatz inkl. der Arbeiten an der Siedlungsentwässerung sowie zweitens einen Projektierungskredit über 2,05 Mio. Franken für eine Velostation unterhalb der Bahnhofstrasse.

Der Stadtrat bedauert die Verzögerungen und die Mehrkosten, ist aber überzeugt, dass eine koordinierte Erarbeitung dieser zwei Vorhaben Sinn macht und gar eine einmalige Chance darstellt.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ziele des Stadtrates	7
2 Neugestaltung Bahnhofstrasse/Theaterplatz	9
2.1 Ausgangslage	9
2.2 Erkenntnisse aus Planungsarbeiten 2017/2018	10
2.3 Erarbeitung des Vorprojekts	13
2.4 Gründe für Verzögerungen und Mehraufwendungen	14
3 Velostation Bahnhofplatz	15
3.1 Ausgangslage	15
3.2 Machbarkeitsstudie	16
3.3 Projektdetails	18
3.4 Stellungnahme der Stadtbaukommission	20
3.5 Erarbeitung des Vorprojekts	20
4 Weitere Planungen und Projekte	21
4.1 Schnittstellen im Bearbeitungsperimeter	21
4.2 Schnittstellen im Betrachtungsperimeter	23
5 Terminplan und weiteres Vorgehen	24
6 Kosten und Finanzen	26
6.1 Neugestaltung Bahnhofstrasse/Theaterstrasse: Zusatzkredit	26
6.2 Velostation Bahnhofplatz: Projektierungskredit	29
6.3 Kostenbeteiligung von Dritten	30
6.4 Vorzeitige Teilspernung Bahnhofstrasse	31
7 Politische Vorstösse	31
8 Kreditrechtliche Zuständigkeit und zu belastende Konten	35
9 Politische Würdigung	36
10 Antrag	37

Anhang

- 1 Situationsplan Projekt Bahnhofstrasse/Theaterplatz
- 2 Studie Pflanzgefäße und Anordnung in der Bahnhofstrasse
- 3 Weitergehende Abklärungen zur Velostation

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Ziele des Stadtrates

Der Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum der Innenstädte hat in den letzten Jahren in vielen Schweizer Städten zugenommen. Gesellschaftliche, aber auch technische Entwicklungen wie z. B. die Digitalisierung machen die Nutzung vielfältiger und führen zu neuen Herausforderungen für die Planung sowie die Bewirtschaftung öffentlicher Räume. Es entstehen Mischverkehrsflächen, Freiflächen oder Boulevardrestaurants, und es gilt die Anliegen verschiedener Nutzergruppen abzuwägen, um insgesamt eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität zu bieten.

Diese Entwicklungen sind auch in Luzern spürbar, exemplarisch im Bereich der Bahnhofstrasse. Während der bisherigen Planungsarbeiten hat sich gezeigt, dass die Komplexität von Projektbestandteilen höher ist als angenommen und veränderte Rahmenbedingungen zu neuen Abhängigkeiten führen. Aus diesem Grund hat der Stadtrat die vorliegende koordinierte Planung zwischen den eigenständigen Projekten «Bahnhofstrasse» und «Velostation Bahnhofplatz» in die Wege geleitet. Damit sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Der Raum Bahnhofstrasse/Theaterplatz soll bis 2023 erlebnisreich und attraktiv gestaltet werden. Dem Grossen Stadtrat soll dazu 2020 ein fundiertes Bauprojekt mit Antrag für einen Baukredit vorgelegt werden.
- Unter der Bahnhofstrasse soll eine neue Velostation erstellt und damit eine nachhaltige und langfristige Lösung für einen Teil der heute fehlenden Abstellplätze umgesetzt werden.
- Durch den Bau der Velostation muss die Einführung des neuen Verkehrsregimes nicht in zwei Etappen aufgeteilt werden. Die Bahnhofstrasse wird in einem Zug und als ganze Strasse möglichst autofrei im Sinne des Stimmvolks. Die Erschliessung aller anliegenden Liegenschaften mit dem motorisierten Individualverkehr bleibt gewährleistet.
- Die zentral gelegene und intensiv genutzte Bahnhofstrasse soll nicht innerhalb weniger Jahre mehrmals durch Grossbaustellen belastet werden und durch zeitlich versetzte, sich überschneidende Bauperimeter unnötig Kosten verursachen.
- Die Neugestaltung Bahnhofstrasse/Theaterplatz und die Erstellung der Velostation werden durch dasselbe Projektteam koordiniert geplant und umgesetzt, um das Risiko von weiteren Terminverzögerungen oder Mehrkosten zu minimieren. Schnittstellen zu weiteren Projekten im Bearbeitungs- und im Betrachtungsperimeter werden berücksichtigt und bewirtschaftet, um frühzeitig auf geänderte Rahmenbedingungen reagieren zu können.

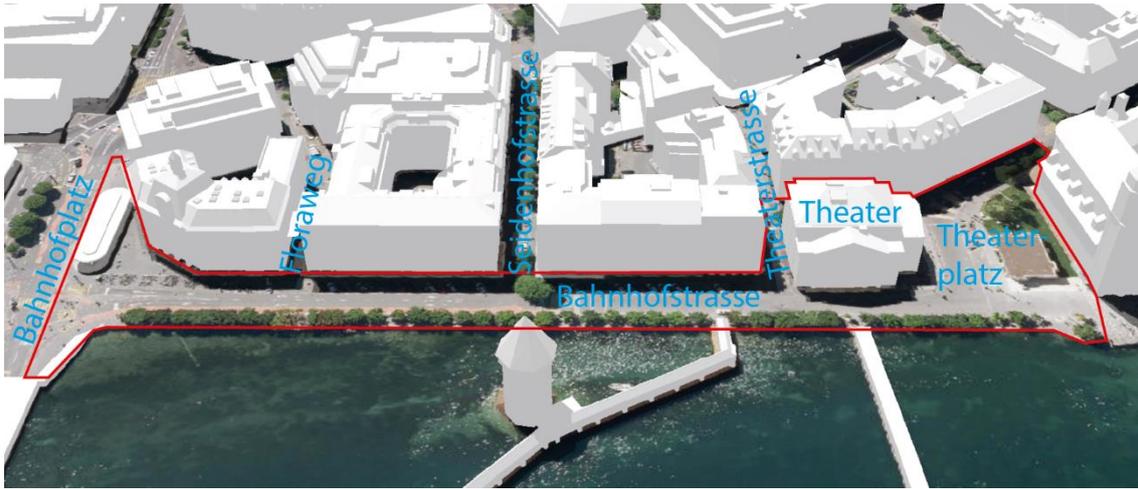


Abb. 1: Übersicht Bearbeitungsperimeter (ohne Knoten an der Pilatusstrasse)

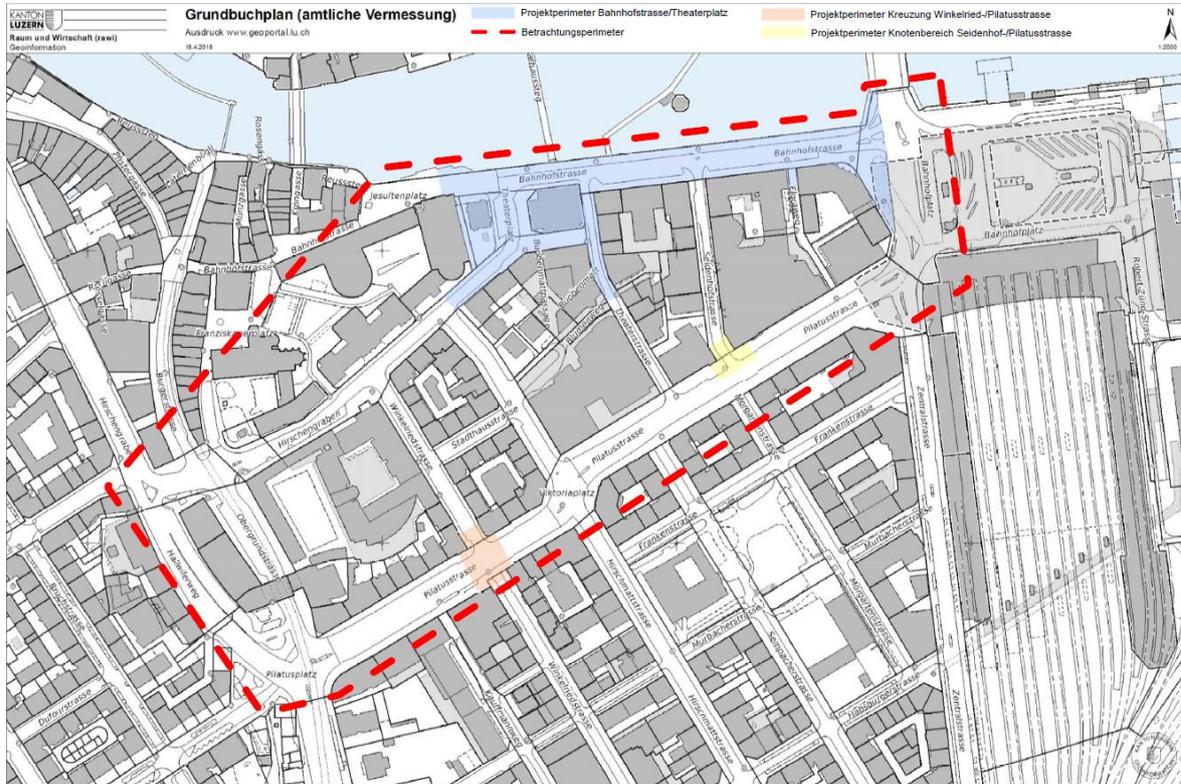


Abb. 2: Übersichtsplan Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter inkl. Knoten

2 Neugestaltung Bahnhofstrasse/Theaterplatz

2.1 Ausgangslage

2011/2013: Initiative «Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern»

Im November 2011 hat ein Initiativkomitee die Initiative «Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern» eingereicht. Diese verlangte, dass die Stadt Luzern, wenn immer möglich, eine autofreie Bahnhofstrasse vom Luzerner Theater bis zur Einmündung in die Seebrücke realisiert. Der Stadtrat stand der Initiative positiv gegenüber und beantragte einen Planungs- und Projektierungskredit von Fr. 800'000.– für die Erarbeitung eines Gestaltungsprojekts. Der Grosse Stadtrat hat den Kredit auf Fr. 410'000.– reduziert und verlangt, dass der Projektierungskredit für das Bau- und Auflageprojekt erst in Kenntnis des Gestaltungsprojekts freigegeben werden soll. Die Initiative wurde am 22. September 2013 von rund 56 Prozent der Stimmberechtigten der Stadt Luzern angenommen.

2014: Nutzungs- und Verkehrskonzept

Im Jahr 2014 starteten die Planungsarbeiten für die Umsetzung der Initiative planmässig. Als Grundlage für den Wettbewerb wurde 2014 mit allen relevanten Partnern in zwei Workshops ein Nutzungs- sowie ein Verkehrskonzept für die Stadträume Bahnhofstrasse und Theaterplatz erarbeitet. Aus den Konzepten sind u. a. folgende Rahmenbedingungen in die weiteren Planungsarbeiten eingeflossen:

- Die Bahnhofstrasse und der Theaterplatz sollen in zwei Etappen fussverkehrsfreundlich umgestaltet werden: in einer ersten Etappe vom Theaterplatz bis zur Seidenhofstrasse, in einer zweiten Etappe von der Seidenhofstrasse bis zum Bahnhofplatz. Die Umsetzung der zweiten Etappe soll zeitversetzt zu einem späteren, noch nicht festgelegten Zeitpunkt erfolgen. Als Schwierigkeit erweist sich die Lösungsfindung für die dringend benötigte, zurzeit oberflächige Veloparkierung sowie für eine alternative Erschliessung des Parkhauses Flora.
- Die Erschliessung aller Liegenschaften sowie die Anlieferung aller Betriebe an der Bahnhofstrasse soll sichergestellt werden.
- Die heute in der Bahnhofstrasse vorhandenen Parkfelder sollen aufgehoben werden.
- Die Aufenthaltsqualität in den Stadträumen soll gestärkt und ausreichend Platz für verschiedene Aktivitäten, wie z. B. den Luzerner Wochenmarkt, zur Verfügung gestellt werden.

2016: Durchführung des Projektwettbewerbs

Basierend auf dem Nutzungs- und Verkehrskonzept wurde 2016 der «Projektwettbewerb Neugestaltung Bahnhofstrasse und Theaterplatz» ausgeschrieben. Der Projektwettbewerb konnte im Juni 2016 mit der Empfehlung zur Weiterbearbeitung und Ausführung des Projekts «Take a walk on the bright side» abgeschlossen werden. Das Siegerprojekt von Koepfli Partner GmbH (Luzern), Enzmann + Fischer AG (Zürich) und AKP Verkehrsingenieur AG (Luzern) schlägt für die Bahnhofstrasse einen klar gegliederten Querschnitt mit Promenade (zwei Baumreihen mit Mergelbelag), einer ausreichend grossen Fahrspur für Velo- und Erschliessungsverkehr sowie einer grosszügigen Vorzone vor den Gebäuden mit in grosse Gefässe gesetzten Bäumen vor. Der Theaterplatz wird als nutzbarer Platz für Veranstaltungen gestaltet und mit verschiedenen Bäumen bepflanzt. Damit erfüllte das Projekt in stadträumlicher, verkehrsplanerischer, landschaftsarchitektonischer, betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht in sehr hohem Mass die Erwartungen und Ansprüche.

Ebenfalls wurde im Jurybericht festgehalten, dass die angestrebte Aufwertung im vorgegebenen Kostenrahmen erreicht werden könne.



Abb. 3: Visualisierung aus dem Siegerprojekt des Projektwettbewerbs

2016: Kreditbewilligung für Bau- und Auflageprojekt

Mit Bericht und Antrag 25/2016: «Attraktive Bahnhofstrasse Luzern» vom 19. Oktober 2016 hat der Grosse Stadtrat einen Kredit von Fr. 480'000.– für die Fortsetzung der Planungsarbeiten bewilligt. Mittels Protokollbemerkung wurde der Stadtrat beauftragt, in einem weiteren Bericht und Antrag einen Zeitplan für die Umsetzung der zweiten Etappe der möglichst autofreien Bahnhofstrasse vorzulegen. Der bewilligte Kredit war für die direkte Erarbeitung des detaillierten Bauprojekts (als Grundlage für den Baukredit) und das Auflageprojekt (als Grundlage für das Bewilligungsverfahren) vorgesehen. Auf eine vorgelagerte Vorprojektphase wurde im Sinne einer raschen Umsetzung zu diesem Zeitpunkt bewusst verzichtet. Es war geplant, 2018 das Bewilligungsverfahren durchzuführen und dem Grossen Stadtrat 2018 den Baukredit vorzulegen. Die Bauarbeiten für die Neugestaltung der Bahnhofstrasse und des Theaterplatzes sollten 2019 starten.

2.2 Erkenntnisse aus Planungsarbeiten 2017/2018

In den Jahren 2017 und 2018 wurden diverse Abklärungen und Arbeiten getätigt, die als Grundlage für die Erstellung des detaillierten Projekts notwendig waren: Hinweise aus dem Jurybericht wurden geprüft, das Verkehrsregime weiterentwickelt und eine Abstimmung zwischen Massnahmen an der Oberfläche und im Untergrund vorgenommen (Machbarkeitsstudie Werkleitungen und Bäume/Baumgruben). Aus den einzelnen Themengebieten liegen folgende Erkenntnisse vor:

Überarbeitung basierend auf Jurybericht

- Die Anordnung der Baumreihen im Bereich Theaterplatz/Jesuitenkirche wurde optimiert, um die Situation für Velofahrende zu entspannen und ein stimmiges Gesamtbild mit den anschließenden Räumen zu erhalten.

- Die detaillierte bauliche Ausführungsqualität und Belagsart der Mergelbereiche wurde in Abstimmung mit den betrieblichen Anforderungen definiert: Stabilizer-Belag, befahrbar für Personenwagen und Transporter bis 2,65 m Höhe. Die Anforderungen bezüglich Befahrbarkeit an den Belag wird im Vorprojekt definiert.
- Der Vorschlag für Möblierung mit ortsspezifischen Elementen, unterteilt in fixe und mobile Möblierung, wurde erarbeitet.
- Die Dimension der Pflanzgefässe, ihre kombinierte Funktion als Sitzgelegenheit und die Bepflanzung wurden weiterentwickelt.
- Das Einlegen eines Schriftzuges im Bodenbelag wurde aufgrund der Rückmeldung der Jury verworfen.

Weiterentwicklung des Verkehrsregimes

- Verkehrsgutachten: Entgegen der bisherigen Annahme ist für die Bahnhofstrasse eine Fussgängerzone nicht das richtige Verkehrsregime. In einer Fussgängerzone gilt für alle Verkehrsteilnehmenden Schrittempo, was aufgrund des hohen Veloaufkommens, der nationalen Veloroute und der Strassenbreite nicht realistisch ist. Das Verkehrsgutachten kommt zum Schluss, dass die bestehende Begegnungszone beibehalten und vergrössert werden soll. Die Vortrittsverhältnisse für den Fussverkehr sind in einer Begegnungszone gleich wie in einer Fussgängerzone (Fussverkehr hat Vortritt).
- Für die Umsetzung der Volksinitiative («eine attraktive, wenn immer möglich autofreie Bahnhofstrasse») wird in Kombination mit der Begegnungszone ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge verhängt. Damit entsteht auf der linken Reussseite eine zusammenhängende Begegnungszone Kleinstadt/Bahnhofstrasse. Einzig der Zubringerdienst bleibt gestattet sowie die Zufahrt zu den Gehbehindertenparkfeldern, die Durchfahrt der Cars aus der Seidenhofstrasse und der Taxis am Hirschengraben. Im Zuge dieser Fahrverbote werden auch die Moto- und Mofa-Abstellplätze in der Bahnhofstrasse aufgehoben. Die Schaffung von Ersatzabstellplätzen wird in Abstimmung mit dem «Konzept Autoparkierung» geprüft.
- Knoten Winkelried-/Pilatusstrasse: Für die Luzerner Kantonalbank wurde der Nachweis erbracht, dass die Erschliessung ihres Parkhauses auch mit der Sperrung der Bahnhofstrasse und der Anpassung beim Knoten Winkelried-/Pilatusstrasse (künftig kein Rechtseinmünden in die Pilatusstrasse mehr möglich) funktioniert. Das übergeordnete Strassennetz kann den Mehrverkehr aus der Bahnhofstrasse bewältigen.
- Knoten Bahnhofstrasse/Seebrücke: Aufgrund der geringen verbleibenden Verkehrsmengen (Anlieferung, Anstösser, Cars Hotel Flora, je nach Verkehrsregime Parkhaus Hotel Flora) und zugunsten einer attraktiveren Gestaltung der Fussverkehrsbereiche wird für den motorisierten Individualverkehr (MIV) nur noch ein Rechtseinmünden von der Bahnhofstrasse Richtung Bahnhof möglich sein. Durch den Wegfall des Linkseinmünders für den MIV erhöhen sich die Qualität und die Möglichkeiten auf der Fussverkehrsfläche. Die Verkehrsbeziehung von der Bahnhofstrasse Richtung Seebrücke ist durch den Umweg über den Bahnhofplatz dennoch möglich. Für den Veloverkehr bleibt die Wegfahrt in Richtung Seebrücke weiterhin möglich.
- Seidenhofstrasse, Ausfahrt Parkhaus Flora via Pilatusstrasse: In Zukunft, aber voraussichtlich bereits für die Bauarbeiten an der Velostation (Baugrube voraussichtlich über die gesamte Breite der Bahnhofstrasse) muss die Ausfahrt des Parkhauses Flora über die Pilatusstrasse möglich sein. Dafür muss der Knoten Seidenhof-/Pilatusstrasse angepasst werden.

Auch mit dem angepassten Verkehrsregime können die Bäume in der Seidenhofstrasse bestehen bleiben. Allerdings ist bei Zwischenhalt eines Cars in diesem Bereich kein Gegenverkehr möglich, was aufgrund der geringen Verkehrsmenge vertretbar ist. Die Carausfahrt via Bahnhofstrasse wird in Zukunft weiterhin möglich sein, für die Bauphase ist voraussichtlich eine andere Lösung zu finden.

- Definitive Einführung des Verkehrsregimes: Ursprünglich ging man davon aus, die Neugestaltung der Bahnhofstrasse über den gesamten Projektperimeter gleichzeitig zu planen und umzusetzen, das Verkehrsregime aber in zwei Etappen umzusetzen. In einer ersten Etappe war ursprünglich vorgesehen, die Begegnungszone in ihrer Ausdehnung zu belassen (bis Höhe Seidenhofstrasse) und in eine Fussgängerzone umzuwandeln. Die Durchfahrt auf dem Theaterplatz und der Bahnhofstrasse sollte mittels Fahrverboten verhindert werden. In der Seidenhofstrasse sollte das Linkseinmünden in die Bahnhofstrasse unterbunden werden und nur noch ein Rechtseinmünden Richtung Bahnhofplatz möglich sein. Aufgrund des Siegerprojekts und des Verkehrsgutachtens zeigte sich aber dann, dass die Fussgängerzone nicht das geeignete Verkehrsregime ist und die Begegnungszone bereits in der ersten Etappe auf die gesamte Bahnhofstrasse auszudehnen ist. Die Veränderung von der ersten zur zweiten Etappe besteht damit einzig noch darin, dass in der zweiten Etappe das Rechtseinmünden aus der Seidenhofstrasse in die Bahnhofstrasse nur noch für Cars und den Zubringerdienst erlaubt ist. Besuchende des Parkhauses Flora dürfen nur noch über die Pilatusstrasse wegfahren und nicht mehr über die Bahnhofstrasse.

Als Voraussetzungen zur Einführung der zweiten Etappe gelten, dass das Problem der Veloabstellplätze an der Oberfläche gelöst, die Ausfahrt aus dem Parkhaus Flora über die Pilatusstrasse geregelt und Nutzungsänderungen in den Erdgeschossflächen umgesetzt sein müssen. Mit der koordinierten Umsetzung der eigenständigen Projekte «Bahnhofstrasse» und «Velo-station» können die ersten beiden Punkte bereits erfüllt werden, die Erfüllung der dritten Voraussetzung zeichnet sich ab. Aus diesem Grund kann auf eine Etappierung verzichtet werden.

Details zum Verkehrsregime (ohne Signalisation) können dem Plan zum aktuellen Projektstand entnommen werden (vgl. Anhang 1).

Abstimmung von Oberfläche und Untergrund

Nicht nur an der Oberfläche, auch im Untergrund ist der Nutzungsdruck an der Bahnhofstrasse sehr hoch. Im Untergrund befindet sich eine Vielzahl von Werkleitungen mit z. T. grossen Kapazitäten. Neben diversen Entwässerungs- und Kanalisationsleitungen sind Wasser- und Gasleitungen sowie Elektro- und wichtige Fernmeldeleitungen vorzufinden, beispielsweise eine grosse, einbetonierte Kanalisationsleitung von über einem Meter Durchmesser, welche als Zuleitung zum Pumpwerk beim Theaterplatz dient und einen hohen Auslastungsgrad aufweist. Mit der Vielzahl von Werkleitungen sind auch Schachtbauten verbunden, die für den Unterhalt der verschiedenen Werkleitungsstränge notwendig sind. Der Abgleich zwischen der neuen Oberflächengestaltung und den Leitungsbauten inklusive der Schächte wurde bisher nicht in genügendem Masse vollzogen; dies musste mit den Werkleitungseigentümern betrachtet und Lösungsstrategien gemeinsam entwickelt werden (z. B. Schutz von Leitungen vor Wurzelschäden oder Verlegung der Werkleitungen). Die Abstimmung von Oberfläche und Untergrund konnte in einem ersten Schritt inklusive der groben Lösungsansätze vollzogen und die Vereinbarkeit sichergestellt werden. Die detaillierten Lö-

sungen wie auch die Kostenträgungen müssen im Rahmen des Vor- und Bauprojekts ausgearbeitet werden. Im Weiteren sind auch die Sanierungsbedürfnisse von bestehenden Werkleitungsbauten wie auch Neubaubedürfnisse (Fernwärme, vgl. Kapitel 4.1) erkannt und können in Abstimmung mit der Oberfläche und den bestehenden Leitungen koordiniert im Projekt berücksichtigt werden.

2.3 Erarbeitung des Vorprojekts

Die im Laufe der Jahre 2017 und 2018 gewonnenen Erkenntnisse zeigen, dass die Umsetzung des Wettbewerbsprojekts komplexer ist als angenommen. Zudem veränderten sich die Rahmenbedingungen durch Projekte, die bei der Ausarbeitung des Wettbewerbsprojekts noch gar nicht oder nicht in dieser Art bekannt waren. Aus diesen Gründen soll als Grundlage für das Bauprojekt ein Vorprojekt ausgearbeitet werden.

Verschiedene Themen müssen im Rahmen des Vorprojekts Bahnhofstrasse/Theaterplatz vertieft werden:

- Werkleitungen: Klärung von Friktionen bestehender Werkleitungen, geplanter Werkleitungen und anstehender Sanierungsprojekte von Werkleitungen mit der zweiten Baumreihe bzw. der Velostation. Es braucht verschiedene Massnahmen, um grosse bestehende Leitungen (z. B. Siedlungsentwässerung, Swisscom) mit der neuen Gestaltung und Velostation vereinbaren zu können (bspw. Schutz der Leitungen, lokale Anpassungen, neue Linienführung);
- Abstimmung von Oberfläche und Untergrund: Detaillierte Lösungen ausarbeiten und Kostenträgungen vereinbaren;
- Geländer: Überprüfung und Überarbeitung der Absturzsicherungen entlang der Reuss;
- Verkehrsknoten: Erarbeitung der Teilprojekte Knoten Winkelried-/Pilatusstrasse und Seidenhof-/Pilatusstrasse: Detaillierung der Knotenform, Abklärungen der Leitungen, Schleppkurven, Signale und Fussgängerstreifen;
- Moto-/Mofaabstellplätze: Prüfen, ob die für die Umgestaltung zwingend aufzuhebenden Moto- und Mofa-Abstellplätze im weiteren Umfeld der Bahnhofstrasse ersetzt werden können;
- Vorprojekt Buvette: Überprüfen der Rahmenbedingungen und des Pflichtenhefts, dann Planung der Buvette;
- Beleuchtung: Abstimmung des Beleuchtungskonzepts der Bahnhofstrasse auf die Baumstandorte.

Unter Vorbehalt der Weiterentwicklung des Theaters am Theaterplatz (vgl. Kapitel 4.2) sind folgende Schritte notwendig:

- Theaterplatz: Künftige Nutzung definieren und Platz optimieren, insbesondere für die Märkte;
- Theaterplatz: Anpassung der Baumstandorte und Möblierung des Theaterplatzes an die angestrebten temporären Nutzungen (z. B. Märkte, diverse Veranstaltungen ab 2024) sowie an die Werkleitungen und die Pumpstation;
- Beleuchtung: Abstimmung des Beleuchtungskonzepts des Theaterplatzes auf die Baumstandorte.

2.4 Gründe für Verzögerungen und Mehraufwendungen

Die Vielzahl und die Komplexität der Projektbestandteile sowie deren Abhängigkeiten sind die Hauptursachen für die terminlichen Verzögerungen und finanziellen Mehraufwendungen. Diese wurden bei der Erstellung des ursprünglichen Zeitplans und Budgets unterschätzt, sodass der ursprüngliche Planungs- und Projektierungskredit im Nachhinein als zu optimistisch eingeschätzt werden muss. Die Verzögerungen und Mehraufwendungen lassen sich wie folgt nachvollziehen.

B+A 7/2013 vom 24. April 2013: «Initiative «Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern»» und Abstimmungsbroschüre

Bereits die Durchführung des Wettbewerbs dauerte ein Jahr länger (bis 2016) als ursprünglich kommuniziert und wurde rund Fr. 34'000.– über dem bewilligten Kredit abgerechnet. Der bewilligte Kredit lag bei Fr. 410'000.–, die Abrechnung bei Fr. 443'585.–.

B+A 25/2016 vom 19. Oktober 2016: «Attraktive Bahnhofstrasse Luzern»

Die im B+A 25/2016 beantragten Kosten für das Bau- und Auflageprojekt (Fr. 480'000.–) überstiegen zusammen mit dem ersten abgerechneten Kredit für den Wettbewerb (Fr. 443'585.–) die ursprünglich im B+A 7/2013 geschätzten Kosten von Fr. 800'000.–. Die Differenz war einerseits durch die flankierenden Massnahmen an der Kreuzung Winkelried-/Pilatusstrasse begründbar, die 2013 noch nicht vorgesehen waren. Andererseits wurde zusätzlich bereits die Erarbeitung des Auflageprojekts beantragt, um das Bewilligungsverfahren für die Neugestaltung parallel zum Bericht und Antrag für den Baukredit durchführen zu können.

Zur Abklärung der Massnahmen im Untergrund wurde eine erneute Werkleitungsumfrage durchgeführt (Mai 2017). Als Ergebnis wurde die Machbarkeitsstudie Werkleitungen und Bäume/Baumgruben zusätzlich ausgelöst (Abschluss im März 2018).

Parallel zu diesen Arbeiten wurde 2017 der Vertrag mit dem Landschaftsarchitekten abgeschlossen. Dabei wurden die Aufwendungen für den Landschaftsarchitekten unterschätzt, die durch den Wettbewerb nach SIA an die Bausumme gebunden sind. Dieser Betrag schöpft beinahe den gesamten Betrag von insgesamt Fr. 330'000.– aus, der für Leistungen von Landschaftsarchitekt und Ingenieur im Bauprojekt veranschlagt wurde. Die weiteren unabdingbaren Ingenieurleistungen können somit nicht aus dem bestehenden Kredit finanziert werden.

Zusätzliche Projekte mit Abstimmungsbedarf

Zudem sind während der Planungsarbeiten weitere Projekte hinzugekommen, die grosse Auswirkungen auf das Projekt Bahnhofstrasse haben und weitere Abhängigkeiten mit sich bringen:

- Velostation Bahnhofplatz (vgl. Kapitel 3)
- Luzerner Theater am Theaterplatz (vgl. Kapitel 4.2)
- Weitere Projekte im Bearbeitungs- und im Betrachtungsperimeter (vgl. Kapitel 4.1/4.2)

Knappe personelle Ressourcen

Schliesslich waren die Mitarbeitenden im Ressort Gebietsentwicklung und öffentlicher Raum durch neue, vorher nicht absehbare Projekte gefordert. Vor allem 2017 gab es zahlreiche Projekte und Themen, die durch das Ressort prioritär bearbeitet werden mussten. Dazu gehören die Arbeiten für

die Vorlagen Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine», «Entwicklungskonzept über das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen» und «Attraktive Luzerner Innenstadt», die Umsetzung der neuen Plakatverträge, die Testplanung für ein neues Luzerner Theater, das Projekt «Stadtraum Luzern», die Erneuerung des Bleichergärtlis sowie die Mitarbeit bei Sanierungs- und Aufwertungsprojekten des Tiefbauamts z. B. am Pilatusplatz, in der Baselstrasse, im Hirschmattquartier, in der Kleinstadt oder im Grendel. Per 2018 konnten die Personalressourcen zwar erhöht werden, für eine rasche Behandlung aller Projekte reichen sie jedoch noch nicht aus.

Der Stadtrat wird die Gründe für die Verzögerungen vertieft analysieren. Auf dieser Grundlage wird er Massnahmen für die künftige Abwicklung ähnlich gelagerter Projekte prüfen.

3 Velostation Bahnhofplatz

3.1 Ausgangslage

Die Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr (z. B. Halbstundentakt nach Zürich und S-Bahn-Verkehr) führten zu einer Zunahme der Reisenden und zu zusätzlichem Bedarf an Veloabstellmöglichkeiten beim Bahnhof. Im Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität ist festgehalten, dass der Veloverkehr am gesamten Verkehrsaufkommen stetig erhöht werden soll und die Stadt dafür sorgt, dass private und öffentliche Abstellanlagen für Velos gut erreichbar und in genügender Zahl vorhanden sind. Bereits heute genügt das bestehende Angebot dem Bedarf an Veloabstellplätzen im Umfeld des Bahnhofs nicht. Durch die Veloförderungsmaßnahmen und die angestrebte Veränderung des Modalsplits zugunsten des Veloverkehrs wird sich die Nachfrage nach Veloabstellplätzen weiter erhöhen. Das «Veloparkierungskonzept Innenstadt» aus dem Jahr 2015 eruiert beim Bahnhof langfristig (Zeithorizont 2035) einen Bedarf von rund 7'000 Veloabstellplätzen mit dem Zweck «Umsteigen».

Verschiedene Massnahmen führten bereits zu einer gewissen Entlastung der Situation: Im April 2013 eröffnete die erweiterte Velostation auf den ehemaligen Postbetriebsgleisen. Dadurch konnte die Anzahl der Veloabstellplätze im Perimeter des Bahnhofs Luzern um rund 700 Plätze auf 2'800 erhöht werden. Mit der Umsetzung des «Veloparkierungskonzepts Innenstadt von Luzern» (B+A 35/2015) wurden zudem einige Veloabstellplätze um den Bahnhof optimiert. Voraussichtlich Ende 2018 oder Anfang 2019 werden im ehemaligen Posttunnel 400 provisorische Veloabstellplätze geschaffen. Diese sind über eine einfache Schieberinne von der Zentralstrasse her erschlossen. Über die weitere Nutzung des Posttunnels bis zum Start der Bauarbeiten für den Durchgangsbahnhof wird der Grosse Stadtrat in einem eigenen Bericht und Antrag entscheiden.

Weiterhin unbefriedigend ist die Situation im Bereich der Bahnhofstrasse: Die bestehenden Veloabstellplätze sind nach wie vor stark ausgelastet und teilweise überlastet. Vor allem die von Norden (Seebrücke) und Westen (Bahnhofstrasse) kommenden Velofahrenden bevorzugen die Abstellplätze rund um die Bahnhofstrasse. Im Vorprojekt Tiefbahnhof, Teilprojekt Verkehr und Umfeld,

werden im Bereich Bahnhofplatz rund 2'000 zusätzliche Veloabstellplätze gefordert. Bei der Neugestaltung der Bahnhofstrasse ist zudem eine Reduktion der oberirdischen rund 400 Abstellplätze zugunsten einer besseren Gestaltung wünschenswert.

3.2 Machbarkeitsstudie

Diese Ausgangslage veranlasste die Stadt, eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, um Möglichkeiten für zusätzlich 2'000 unterirdische Veloabstellplätze auf der West- und Nordseite des Bahnhofs Luzern zu prüfen.

Im Rahmen dieser Ende 2017 abgeschlossenen Machbarkeitsstudie wurde zuerst in einem grösseren Raum um den Bahnhofplatz Luzern intensiv nach geeigneten Standorten für Veloabstellplätze gesucht. Dabei wurden auch die privaten Liegenschaften um den Bahnhof einbezogen und mit den Eigentümerschaften mögliche Lösungen abgeklärt. Es wurden verschiedene Varianten mit unterschiedlichen Erschliessungsmöglichkeiten erarbeitet: In einer ersten Vorselektion verblieben als mögliche Ansätze die Umnutzung des Bahnhofparkings P1 mit verschiedenen Ausbauvarianten, die Nutzung der Taxihalle sowie der Bau einer neuen Velostation unter der Bahnhofstrasse.

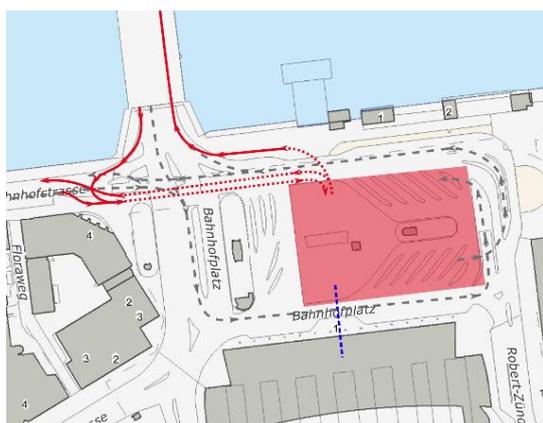


Abb. 4: Option Velostation im P1



Abb. 5: Option Velostation in Taxihalle

Weitere Abklärungen mit der SBB zeigten, dass die Taxihalle nicht zur Verfügung steht. In dieser hätten rund 500 Veloabstellplätze erstellt werden können. Eine fahrbare Erschliessung für den Veloverkehr wäre jedoch nur über einen langen Tunnel von der Bahnhofstrasse her möglich gewesen. Auch die Zugänglichkeit und Verfügbarkeit des Bahnhofparkings P1 für eine gute und nachhaltige Veloparkierungslösung ist nicht gegeben. Je nach Zugang (Aufzug, System Bike-Loft) und Lage (in einem oder drei Untergeschossen) hätten 450 oder 1'200 Veloabstellplätze erstellt werden können.

Als einzige praktikable Lösung, die auch aus verkehrlicher Sicht überzeugte, blieb der Bau einer neuen Velostation unter der Bahnhofstrasse.



Abb. 6: Unterirdische Velostation unter der Bahnhofstrasse

Folgende Gründe waren ausschlaggebend für die Wahl dieser Variante:

- Es ist die Variante mit der sichersten Zu- und Wegfahrt sowohl von Norden (Seebrücke) wie auch von Westen (Bahnhofstrasse). Zum Vergleich: Bei den Varianten im Bahnhofparking P1 würde die Zu- und Wegfahrt über den Unfallschwerpunkt Bahnhofplatz erfolgen. Zudem ist im Bereich des Bahnhofplatzes mit wesentlich höherem Konfliktpotenzial zu rechnen (Fussverkehr).
- Die Velostation ist mit einer kurzen befahrbaren Rampe erreichbar. Zum Vergleich: Bei den Varianten im Bahnhofparking P1 würde die Erschliessung über Lifte und Aufgabeterminale erfolgen, was mit längeren Wartezeiten verbunden wäre.
- Die Velostation kann direkt an die Bahnhofunterführung angebunden werden.
- Die Velostation ist eine langfristige Lösung, die mit dem Durchgangsbahnhof Luzern kompatibel ist. Zum Vergleich: Bei den Varianten im Bahnhofparking P1 wäre mit der Realisierung des Durchgangsbahnhofs ein Rückbau nötig.
- Es müssen keine zusätzlichen Autoparkfelder aufgehoben werden, da die benötigten Parkfelder in der Bahnhofstrasse bereits im Rahmen der Neugestaltung Bahnhofstrasse aufgehoben werden.

Im Juni 2018 hat der Stadtrat in Kenntnis des Machbarkeitsnachweises der Velostation mit den bestehenden Werkleitungen entschieden, dass ein Vorprojekt für eine Velostation mit rund 1'100 Veloabstellplätzen unter der Bahnhofstrasse erarbeitet werden soll. Da die Velostation im Perimeter der Neugestaltung der Bahnhofstrasse liegt, besteht bei der Planung ein hoher Abstimmungsbedarf. Die gleichzeitige Entwicklung der Velostation mit der Neugestaltung der Bahnhofstrasse ermöglicht die Nutzung von Synergien, indem eine gemeinsame Ingenieurgemeinschaft für beide Planungen verpflichtet werden soll, was den Koordinationsaufwand stark reduziert. Vor allem hat eine koordinierte Planung und Umsetzung den grossen Vorteil, das definitive Verkehrsregime vollständig und in einem Zug vom Theaterplatz bis zum Bahnhofplatz umzusetzen.

3.3 Projektdetails

Im Folgenden wird die zu vertiefende, favorisierte Variante «Velostation Bahnhofplatz» aus der Machbarkeitsstudie vorgestellt. Weitere Abklärungen, welche seit dem Abschluss der Machbarkeitsstudie getroffen wurden, können dem Anhang 3 entnommen werden (z. B. Prüfung der Zugänglichkeit mit Rampen, Treppen oder Liften; Machbarkeit mit Werkleitungen; Abklärung Fluchtwege).

Die geplante Velostation wird über rund 1'100 Abstellplätze verfügen, hat eine Länge von rund 106 m und eine Breite von 12 m. Diese Breite ermöglicht die Anordnung von drei Reihen Veloabstellplätzen. Die Velostation noch breiter zu machen, ist aufgrund der geplanten zweiten Baumreihe und der Werkleitungen im Trottoir (z. B. Hausanschlüsse) nicht möglich. Die Länge der Velostation wurde bezüglich der bestehenden Werkleitungen und Schächte möglichst optimal angepasst. Damit die Velostation, die doppelte Baumreihe und die bereits vorhandenen Werkleitungen in diesem engen Perimeter realisiert bzw. verlegt werden können, muss über der Velostation eine Überdeckung von rund 1,50 m realisiert werden. So können Werkleitungen teilweise auf der Velostation platziert werden. Von der Velostation führt ein direkter Zugang in die Bahnhofunterführung.

Die Velostation ist über eine Rampe, welche vor dem Swisscom-Gebäude (Bahnhofstrasse 5) liegt, erschlossen. Für die Velofahrenden aus Richtung Bahnhofstrasse liegt die Rampe idealer als für die Velofahrenden, die über die Seebrücke kommen. Für diese wäre eine Rampe vor dem Postgebäude mit Abfahrt nach Westen idealer, was jedoch eine zusätzliche Belastung des vom Fussverkehr stark frequentierten Zugangsbereichs zum Bahnhof bedeuten würde. Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist deshalb die Lage der Rampe Richtung Osten vor dem Swisscom-Gebäude zu bevorzugen. Die Lage der Velostation in der Bahnhofstrasse ist vor allem durch die Nähe zur Bahnhofunterführung sehr attraktiv. Sie liegt zudem auf der Hauptveloverbindung (Nationale Radrouten 3 und 9 sowie Regionale Radroute 39).

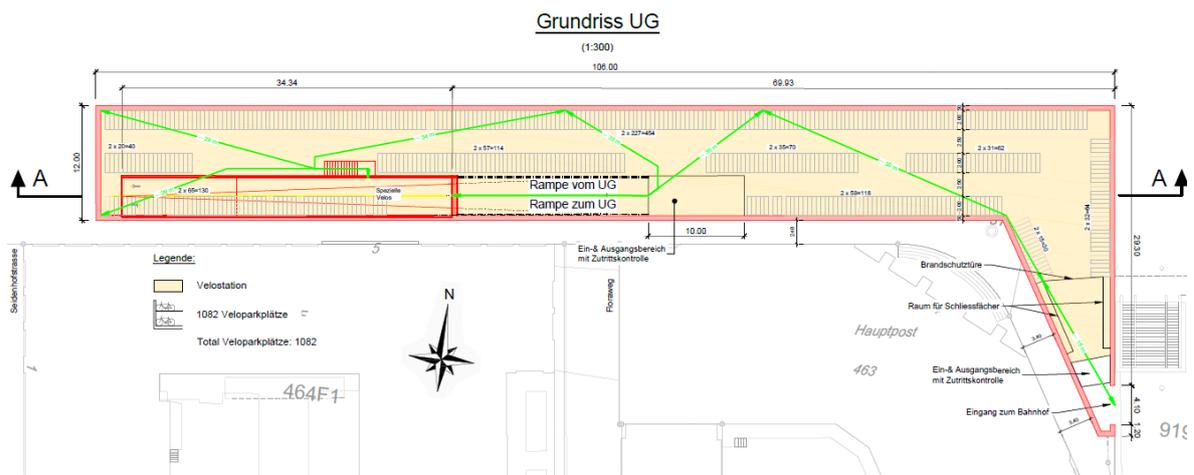


Abb. 7: Grundriss der geplanten Velostation (1'082 Veloabstellplätze)

Schnitt A-A

(1:300)

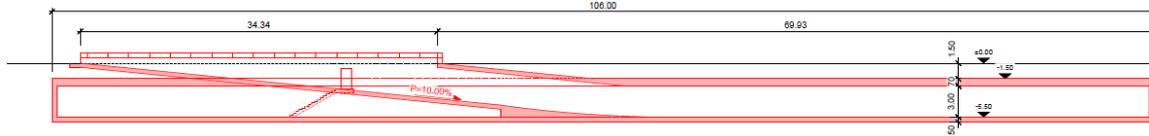


Abb. 8: Längsschnitt der geplanten Velostation (1'082 Veloabstellplätze)

Im Bereich der geplanten Velostation hat es eine grosse Anzahl von Werkleitungen; nachfolgendes Bild zeigt die bestehenden Werkleitungen auf. Diese führen zu Friktionen, die jedoch gelöst werden können.

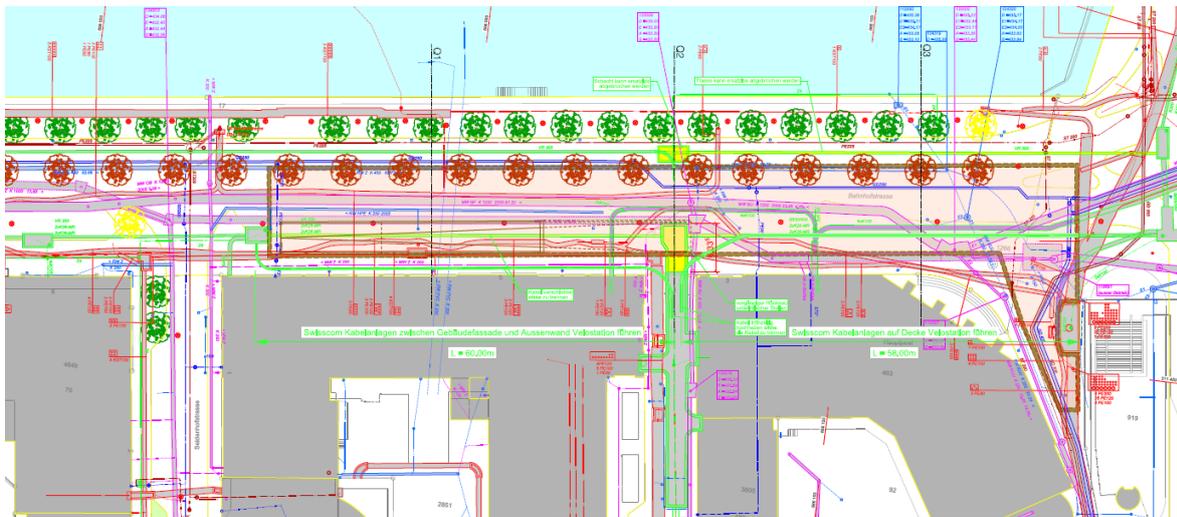


Abb. 9: Werkleitungen im Bereich der geplanten Velostation

Auf die wesentlichen und kostentreibenden Punkte wird nachfolgend kurz eingegangen:

- Der 2005 gebaute linksufrige Hauptsammelkanal muss Richtung Norden zwischen die beiden Baumreihen verschoben werden. Die Verlegung an diese Stelle erzeugt Konflikte mit weiteren Werkleitungen. Diese müssen für das Erstellen des Hauptsammelkanals ebenfalls verlegt werden (Gashochdruckleitung und Kommunikationsleitung).
- Die Mischwasserleitungen südlich der Velostation werden neu in den Trottoirbereich zwischen der Velostation und den Gebäuden verlegt, die Hausanschlüsse werden an die neue Leitung angeschlossen. Um diese Linienführung zu ermöglichen, muss der Werkleitungsstollen der Swisscom im Bereich Floraweg zurückgebaut werden.
- Beim Rückbau des begehbaren Swisscom-Kanals aus dem Floraweg müssen die Kabel als ein Ganzes ohne Unterbruch auf die Decke der neuen Velostation gelegt werden.
- Der grosse ewl-Schacht (elektrisch) im Bereich Treppenaufgang Bahnhofzugang wird entweder angepasst, versetzt (36 Rohre) oder die Velostation darum herum gebaut.
- Die übrigen Leitungen werden auf die Decke der Velostation gelegt.

Der unten stehende Grundriss zeigt die Velostation, falls der grosse ewl-Schacht im Bereich Treppenaufgang nicht angepasst oder verschoben werden kann und die Velostation darum herum gebaut werden muss. Im Vorprojekt sind die Möglichkeiten für die Anpassung des ewl-Schachts oder dessen Verschiebung genauer zu untersuchen.

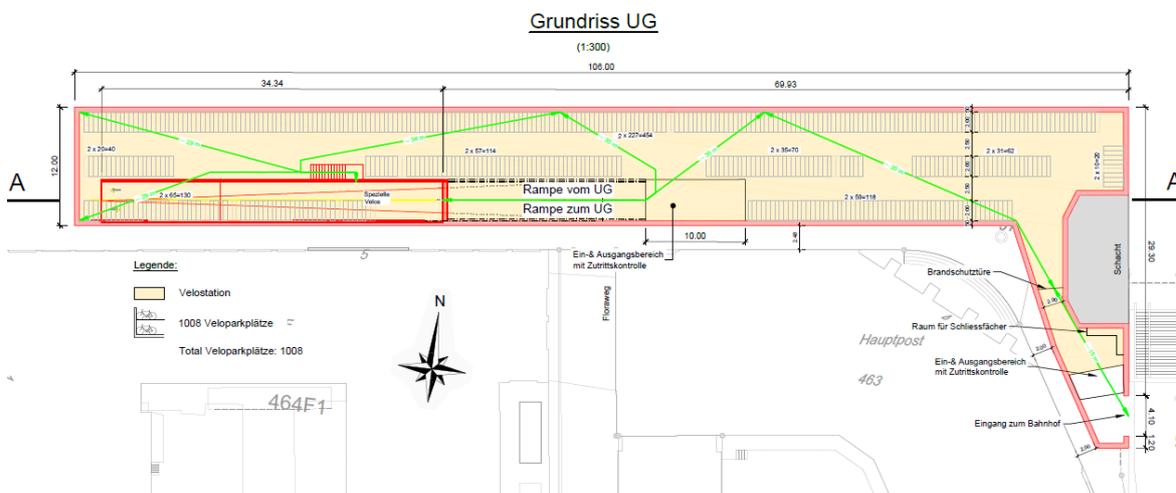


Abb. 10: Grundriss UG der geplanten Velostation, mit ewl-Schacht (1'008 Veloabstellplätze)

3.4 Stellungnahme der Stadtbaukommission

Die Velostation in der vorliegenden Form wurde der Stadtbaukommission am 29. Juni 2018 präsentiert. Die Stellungnahme fiel grundsätzlich positiv aus, in der Diskussion wurden jedoch Fragen aufgeworfen, welche in der weiteren Projektierung geklärt werden müssen. Kritisch betrachtet wurde vor allem die Lage der Rampe, welche die grosszügige Vorzone vor den Gebäuden zerschneidet und nur begrenzte Entwicklungsmöglichkeiten des Swisscom-Gebäudes zulässt. Es wurde jedoch auch zur Kenntnis genommen, dass bei einer veränderten Rampenlage aufgrund der Fluchtwege weitere Hochbauten notwendig werden könnten, welche den Raum zusätzlich beeinträchtigen würden. Die Rampe ist auf jeden Fall mit einem Geländer und nicht mit einer massiven Brüstung zu sichern.

3.5 Erarbeitung des Vorprojekts

Im Rahmen des Vorprojekts Velostation sind folgende Inhalte in Bezug auf die Velostation weiter zu vertiefen:

- Lösungsansätze zu den Friktionen mit den Werkleitungen vertiefen und weitestgehend bereinigen;
- Geologische Verhältnisse untersuchen und mögliche Bauverfahren prüfen;
- Innenausbau festlegen;
- Überlegungen für eine mögliche Bewirtschaftung der Velostation vornehmen;
- Hochwasserschutzmassnahmen festlegen und
- Rampe in die Neugestaltung der Bahnhofstrasse eingliedern.

Für den letzten Punkt, die gestalterische Integration der Velostation in die Neugestaltung der Bahnhofstrasse, ergibt sich ein erhöhter Aufwand für den Landschaftsarchitekten: Funktionalität und Nutzungskonzept sind zu prüfen, Auswirkungen auf weitere Entwicklung der Erdgeschosse abzuschätzen, Grundriss und Perspektiven zu berücksichtigen.

4 Weitere Planungen und Projekte

4.1 Schnittstellen im Bearbeitungsperimeter

Die Neugestaltung Bahnhofstrasse/Theaterplatz sowie die Erstellung der Velostation werden durch eine Vielzahl von Planungen und Projekten in der näheren Umgebung beeinflusst. Die Übersicht über alle laufenden Projekte ist zentral, um Doppelspurigkeiten zu vermeiden, Einschränkungen für die Öffentlichkeit durch Baustellen zu minimieren und Kosten zu sparen. Projekte, die einen direkten Einfluss auf die Planung der Bahnhofstrasse/Theaterplatz oder Velostation haben, werden im Rahmen der Vorprojekte vertieft.

Werkleitungen und Siedlungsentwässerung

Neugestaltung Bahnhofstrasse: Durch die Oberflächengestaltung der Bahnhofstrasse werden im Bereich der zweiten Baumreihe Leitungen entweder geschützt (z. B. Kanalisationsleitung) oder verlegt (diverse Werkleitungen wie z. B. Wasser, Elektro, Kanalisation, Gas). Es wird die Gelegenheit genutzt, die bestehenden Hausanschlüsse und Strassenentwässerung zu sanieren und/oder neu zu bauen. Bei der Grundlagenbeschaffung mittels Kanal-TV-Aufnahme wurde festgestellt, dass eine Meteorwasserleitung und eine Kanalisationsleitung nicht mehr benötigt werden und verfüllt werden können. Zusätzlich wird durch ewl im Bereich der Seidenhof-, Bahnhof-, Theaterstrasse und dem Hirschengraben eine neue Fernwärmeleitung geplant (Realisierung 2022/2023).

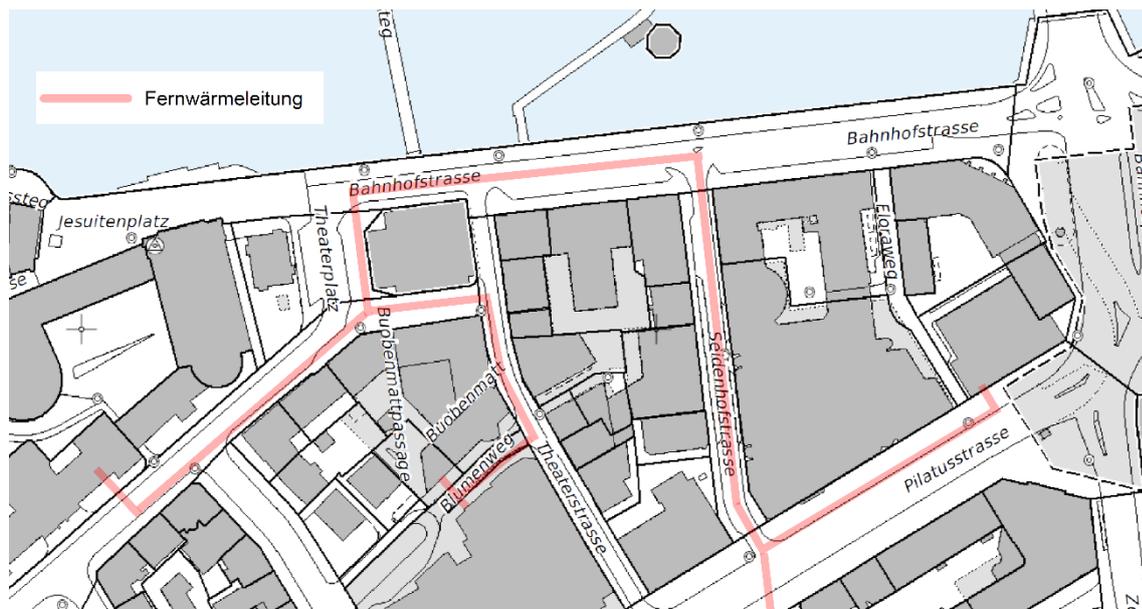


Abb. 11: Situation Linienführung Fernwärme

Velostation Bahnhofstrasse: Bei der Velostation Bahnhofstrasse sind diverse intakte Werkleitungen (Fernmeldeanlagen, Wasser, Gas, Elektro usw.) zu sichern und umzulegen. Die Kanalisation und der Sammelkanal der Siedlungsentwässerung sind abubrechen und zu verlegen.

Hochwasserschutz

Die Velostation liegt im Einflussbereich von Hochwasserereignissen des Krienbachs. Selten ist mit Ereignissen geringer Intensität zu rechnen. In der Ausarbeitung des Vorprojekts sind entsprechende Massnahmen für den Hochwasserschutz vorzusehen.

Geländer entlang der Reuss

Damit ein öffentlicher Raum als attraktiv gilt, ist die Sicherheit ein wichtiger Aspekt. Die bestehenden Vorkehrungen, um Stürze in die Reuss zu verhindern, entsprechen nicht den gängigen Normen. Aktuell sind entlang der Reuss lediglich Handläufe mit einem zusätzlichen Horizontalrohr montiert, die nicht vor Überklettern, Abstürzen oder Durchkriechen sichern. Für einen stark frequentierten Bereich mit vielen Touristen – und Kindern – wird ein höheres Niveau bezüglich der Absturzsicherheit erwartet. Das Risiko, für die Folgen eines Unfalls unmittelbar haftbar zu werden, trifft in erster Linie die Eigentümerschaft einer Baute und die für die Leitung und Ausführung eines Bauwerks verantwortlichen Personen.

Die strikte Anwendung bestimmter Normen führt oft dazu, dass Zielkonflikte mit anderen Normen oder Handlungsgrundsätzen auftauchen. Am Beispiel Geländer und Brüstungen im öffentlichen Raum sind solche Zielkonflikte insbesondere aufgrund von denkmalpflegerischen und gestalterischen Handlungsgrundsätzen voraussehbar.

Im Bereich der Bahnhofstrasse sollen Absturzsicherungen angebracht werden, die aus sicherheitstechnischer, gestalterischer und denkmalpflegerischer Sicht geeignet sind. Die Lösung, die im Vorprojekt Bahnhofstrasse erarbeitet wird, soll künftig auch an anderen Stellen entlang der Reuss angebracht werden.

Markt, Veranstaltungen und andere Nutzungen

Die Bahnhofstrasse und der Theaterplatz sind Räume, die von einer Vielzahl von Nutzerinnen und Nutzern beansprucht werden: Der Luzerner Wochenmarkt, der Monatswarenmarkt und die damit verbundene Logistik oder Veranstaltungen wie Fasnacht, Stadtlauf usw. beanspruchen den öffentlichen Raum. Die Eventanschlüsse von ewl sollen im Bereich der Bahnhofstrasse nach Möglichkeit versenkbar erstellt werden, weshalb sie für den Hochwasserschutz wasserdicht gestaltet werden müssen. Im Moment sind die Anschlüsse für den Wochen- und Monatswarenmarkt nur gegen Spritzwasser geschützt. Die Problematik ist im Vorprojekt vertieft zu betrachten.

An die Stadt werden auch immer wieder Anfragen für neue Nutzungen herangetragen, wie z. B. für eine Haltefläche für den Citytrain. Im Rahmen des Vorprojekts werden die Rahmenbedingungen für künftige Nutzungen definiert.

WC-Anlage

Bei der Projektierung des Theaters oder der Velostation wird die Erstellung einer neuen öffentlichen WC-Anlage in der Bahnhofstrasse geprüft.

4.2 Schnittstellen im Betrachtungsperimeter

Im Folgenden sind Projekte im Betrachtungsperimeter aufgeführt, welche Schnittstellen zur Neugestaltung der Bahnhofstrasse und/oder zur Realisierung einer Velostation aufweisen.

Besonders grosse Auswirkungen auf die Projekte an der Bahnhofstrasse werden eine Aufwertung der Seidenhofstrasse und die Weiterentwicklung des Luzerner Theaters haben. Diese beiden Projekte befinden sich in einer frühen Planungsphase, und es gilt mit Unsicherheitsfaktoren umzugehen. Deshalb müssen die Entwicklungen beobachtet werden, um bei veränderten Rahmenbedingungen rechtzeitig und ohne Verzögerung reagieren zu können. Bei den übrigen Schnittstellen sind im Rahmen des Vorprojekts voraussichtlich keine vertieften Abklärungen erforderlich.

Aufwertung der Seidenhofstrasse

Die Fahrbahn der Seidenhofstrasse muss für das ewl-Fernwärme-Projekt zur Hälfte aufgebrochen werden. Wie im Anhang von B+A 9/2018: «Attraktive Luzerner Innenstadt» vom 25. April 2018 aufgezeigt, empfiehlt der Fachbericht «Stadtraumkonzept Innenstadt» eine Aufwertung der Seidenhofstrasse. Deshalb beabsichtigt der Stadtrat, zum gegebenen Zeitpunkt einen Planungskredit für eine parallele Planung zur Aufwertung der Seidenhofstrasse zu erwirken. Ziel ist es, eine Aufwertung der Seidenhofstrasse im Nachgang zu den Fernwärme-Arbeiten und gleichzeitig mit der Neugestaltung der Bahnhofstrasse zu ermöglichen. Mit dieser koordinierten Planung könnten weitere Synergien genutzt und vor allem Einschränkungen für die Bevölkerung, Gäste und direkt Betroffene reduziert werden.

Luzerner Theater

Um die baulichen Entwicklungsmöglichkeiten für ein neues Theater am Theaterplatz auszuloten, hat der Stadtrat 2017/2018 eine Testplanung durchgeführt. Die Ergebnisse der Testplanung wurden am 11. September 2018, nach Einbezug des Regierungsrates und des Zweckverbandes Grosse Kulturbetriebe, mittels Medienmitteilung der Öffentlichkeit kommuniziert. Die Testplanung hat gezeigt, dass am Standort Theaterplatz eine Erneuerung des Luzerner Theater möglich ist. Es gibt zwei Varianten für die Erneuerung:

- Abbruch bestehendes Theatergebäude und Neubau Theatergebäude am heutigen Standort
- Erhalt/Umbau des bestehenden Theatergebäudes mit Erweiterungsbau

In beiden Varianten wird es den Theaterplatz in seiner heutigen Form nicht mehr geben. Die Entwicklung eines neuen Theaters beeinflusst damit die Neugestaltung des Theaterplatzes wesentlich. Das neue Theater sowie die Gestaltung des Theaterplatzes müssen terminlich und bezüglich künftiger Nutzung sowie Gestaltung aufeinander abgestimmt werden. Um diese Koordination zu vereinfachen, wurde die Neugestaltung von Bahnhofstrasse und Theaterplatz so gegliedert, dass die jeweiligen Aufträge an externe Planerteams gestaffelt ausgelöst werden können. Die weiteren Planungsschritte für den Theaterplatz werden festgelegt, sobald Vorgehen und Termine für die Erneuerung des Luzerner Theaters geklärt sind.

Seit dem 1. September 2016 ist die Box des Luzerner Theaters auf dem Theaterplatz in Betrieb. Die Box ist als temporäre Baute gedacht und hat eine befristete Konzession sowie eine ebenfalls befristete Betriebsbewilligung bis längstens 31. Dezember 2021.

K 2 Luzern, Bushaltestellen, Durchmesserperronanlage, Bereich Bahnhofplatz

Das Projekt ist ein zentraler Bestandteil der künftigen ÖV-Planung der gesamten Agglomeration. Projektziel ist die Stärkung der Bus-Durchmesserlinien mit zwei Perrons pro Richtung. Damit sollen, unter Beibehaltung der Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr, die Kapazitätsanforderungen eines Angebotsausbaus des ÖVs bereits kurzfristig erfüllt werden können und den Reisenden mehr Direktverbindungen angeboten werden können. Aktuell wird eine Variantenstudie ausgearbeitet, und das Vorprojekt wird voraussichtlich ab 2019 überarbeitet und ergänzt.

Sanierung des Jesuitenplatzes

Der Platz ist durch diverse Abnutzungen und Schäden, die ein Sicherheitsrisiko darstellen, sanierungsbedürftig. Die Untersuchungen durch Fachspezialisten sollen 2019 erfolgen. Es ist vorgesehen, die Sanierung aufgrund des Zustandes bereits 2020 und noch vor Baubeginn in der Bahnhofstrasse auszuführen. Es besteht inhaltlich kein Zusammenhang zur Neugestaltung der Bahnhofstrasse.

Sanierung des Brückenkopfes Süd der Kapellbrücke

Im Rahmen der Brückenkopfsanierung Süd an der Kapellbrücke auf Seite Bahnhofstrasse – voraussichtlich im Winter 2019/2020 – sind kleine Ergänzungsmassnahmen an der Uferverbauung direkt beim Brückenkopf notwendig. Diese Arbeiten haben keinen Einfluss auf die Neugestaltung Bahnhofstrasse und werden mit dem Projekt «Attraktivierung Holzbrücken» abgestimmt.

Umsetzung des Projekts «Attraktivierung Holzbrücken» bei der Kapellbrücke

Das Projekt «Attraktivierung Holzbrücken», welches durch ein Legat ermöglicht wurde, konnte im Frühjahr 2018 gestartet werden. Bei der Umsetzung wird eine Abstimmung mit der Neugestaltung Bahnhofstrasse hinsichtlich Beleuchtung und behindertengerechter Zugänge gemäss Behindertengleichstellungsgesetz vom 13. Dezember 2002 (BehiG; SR 151.3) nötig.

5 Terminplan und weiteres Vorgehen

Die Projekte «Neugestaltung Bahnhofstrasse/Theaterplatz» sowie die Erstellung der neuen «Velostation» werden eng aufeinander abgestimmt. Die beiden Projekte werden parallel und koordiniert geplant, sind aber grundsätzlich eigenständig. Im Folgenden ist der straffste realistische Terminplan dargestellt:

Arbeitsschritte	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Behandlung B+A für Zusatzkredit Bahnhofstrasse und Projektierungskredit Velostation im GRSTR						
Erarbeitung der Vorprojekte						
Erarbeitung der Bauprojekte						
Auflageprojekte und Baubewilligungen						
B+A für Baukredite im GRSTR						
Regierungsratsentscheid zu Verkehrsregime						
Erarbeitung Ausführungsprojekt						
Ausschreibung der Bauarbeiten						
Arbeitsvorbereitungen						
Ausführung (Ende abhängig Bauphasenplanung)						

Abb. 12: Terminplan

Die Zeit für die Erarbeitung der Phase Vorprojekt und Bauprojekt sind nötig, damit zum einen die Gestaltungselemente aus dem angepassten Wettbewerb durch einen Ingenieur geprüft und in der notwendigen Tiefe, verbunden mit den notwendigen technischen Detailabklärungen, projektiert werden können. Zum anderen müssen weitere Bedürfnisse von Grund auf neu angegangen und iterativ aufeinander abgestimmt werden. Namentlich sind beispielsweise verkehrsplanerische und verkehrstechnische Fragen, Gestaltungs- und Materialisierungsfragen, die Bauphasenplanung, die Lage und das Sanierungskonzept der Werkleitungen (Kanalisation, Gas, Wasser, Elektro, Fernwärme), die verschiedenen Hausanschlüsse, Baumgruben und die Beleuchtung aufeinander abgestimmt zu klären und im Detail für die Baumeisterausschreibung zu konkretisieren. Bei der unterirdischen Velostation – welche aktuell noch einen tiefen Planungsstand aufweist und annäherungsweise einem unterirdischen Haus entspricht – ist in heiklem Untergrund zusätzlich der Baugrubenabschluss und das Bauverfahren mittels Varianten zu prüfen und zu beschliessen. Weiter sind unzählige Details wie die Konstruktion der Velostation, Aufteilungen der Veloabstellplätze, das Parkierungssysteme sowie die Fluchtwege zu entwickeln. Auch hier müssen die zahlreichen Schnittstellen sichergestellt werden, und die diversen Werkleitungsumlegungen und Provisorien sind aufzuzeigen und aufeinander abzustimmen.

Damit der Baustart möglichst bald erfolgen kann, werden zusätzlich die finanziellen Mittel für die Erarbeitung der Baumeisterausschreibung, die Beschaffung sowie das Ausführungsprojekt vorgezogen und früher als ursprünglich geplant (Baukredit) beantragt. Die Erarbeitung des Ausführungsprojekts und der Ausschreibung erfolgt somit parallel zum Bewilligungsverfahren und zum Finanzierungsprozess (B+A). Mit diesem Vorgehen wird der Planungsprozess beschleunigt, und der Baustart kann zirka ein halbes Jahr vorverlegt werden.

Eine weitere Beschleunigung bis zur Fertigstellung ist im Rahmen der Bauprojektierung bei der Baukonzept- und Phasenplanung zu prüfen. Je nach Ausführungskonzept kann sich die notwendige Zeit für die Bauausführung wesentlich unterscheiden. Es wird eine möglichst kurze Bauzeit angestrebt.

Würde man auf eine Umsetzung der Velostation verzichten, so würde die Neugestaltung der Bahnhofstrasse aus heutiger Perspektive etwa ein halbes Jahr früher (ab Mitte 2021) beginnen. Der Abschluss erfolgt in Abhängigkeit von den möglichen Bauphasen.

6 Kosten und Finanzen

In diesem Kapitel werden die Kosten der zwei eigenständigen Projekte zur «Neugestaltung Bahnhofstrasse» und zur Projektierung «Velostation» aufgelistet. Die Finanzen dafür werden jeweils einzeln beantragt. Damit ist sichergestellt, dass die Beschlüsse unabhängig voneinander gefällt werden können. Nicht Bestandteil dieser Anträge sind die Mittel zur Planung der Aufwertung der Seidenhofstrasse. Die Mittel für diese zusätzliche Projektierung beabsichtigt der Stadtrat zu einem späteren Zeitpunkt zu budgetieren.

Die finanziellen Mittel, welche für die Ingenieurarbeiten zur Projektierung der Neugestaltung der Bahnhofstrasse benötigt werden, sind bereits verifiziert. Sie beruhen auf den Ergebnissen einer Ausschreibung, welche im Sommer 2018 durchgeführt wurde.

6.1 Neugestaltung Bahnhofstrasse/Theaterstrasse: Zusatzkredit

Bisheriger Aufwand

Der Aufwand für Vorbereitungsarbeiten und die Durchführung des Wettbewerbs wurde mit Fr. 443'590.82 im B+A 32/2017 vom 25. Oktober 2017: «Abrechnung von Sonderkrediten» abgerechnet. Der vom Parlament ursprünglich bewilligte Kredit belief sich auf Fr. 410'000.–. Dieses Teilprojekt ist abgeschlossen.

Momentan wird mit dem mit B+A 25/2016 vom 19. Oktober 2016: «Attraktive Bahnhofstrasse Luzern» bewilligten Kredit von Fr. 480'000.– gearbeitet.

Kostenschätzung Neugestaltung Bahnhofstrasse und Theaterplatz

I62002.03 (SIA-Phasen 31–51)

Nr.	Position	KV B+A 25/2016	Mehrauf- wendungen	Total	%
1	Vor-, Bau-, Ausführungsprojekt und Ausschreibung (Planung)	330'000.–	1'250'000.–	1'580'000.–	88,8 %
2	Auflageprojekt und Bewilligungsverfahren	40'000.–	0.–	40'000.–	2,25 %
3	Bauprojekt Buvette unter Einbezug eines Gastroplaners	40'000.–	0.–	40'000.–	2,25 %
4	Bauliche/betriebliche Optimierung Kreuzung Winkelried-/Pilatusstrasse	50'000.–	0.–	50'000.–	2,81 %
5	Kommunikation/Einbezug aller relevanten Partner	20'000.–	0.–	20'000.–	1,12 %
6	Siedlungsentwässerung (Spezialfinanzierung)	0.–	50'000.–	50'000.–	2,81 %
	Total (inkl. MWSt)	480'000.–	1'300'000.–	1'780'000.–	100,0 %

Für die Weiterplanung der Neugestaltung Bahnhofstrasse werden somit zusätzlich 1,3 Mio. Franken benötigt, aufgeteilt in Fr. 650'000.– für die Erarbeitung des Vor- und Bauprojekts, Fr. 600'000.– für die Erarbeitung des Ausführungsprojekts und die Ausschreibung sowie Fr. 50'000.– für die Spezialfinanzierung der Siedlungsentwässerung (vgl. unten stehende Erläuterung zur Position 6).

Mit den bisherigen Aufwendungen von rund Fr. 450'000.– (Wettbewerb, bereits abgerechnet, vgl. oben) und den mit B+A 25/2016 bewilligten Fr. 480'000.– sind es mit dem vorliegenden Antrag von 1,3 Mio. Franken nun insgesamt rund 2,23 Mio. Franken, welche für die Erarbeitung des Vor-, Bau- und Ausführungsprojekts sowie die Ausschreibung der Baumeisterarbeiten und das Bewilligungsverfahren zur Neugestaltung der Bahnhofstrasse aufgewendet würden.

Die geplanten Baukosten, abzüglich der vorgezogenen Fr. 600'000.– für die Erarbeitung des Ausführungsprojekts und die Ausschreibung, belaufen sich auf 6,2 Mio. Franken (vgl. unten), die Gesamtkosten (Planungs- und Baukosten) somit auf 8,43 Mio. Franken (2,23 Mio. + 6,2 Mio. Franken). Der komplette Planungskredit von 2,23 Mio. Franken macht zirka 26 Prozent (2,23 Mio./8,43 Mio.) von den geplanten Gesamtkosten aus.

Die Aufwendungen der Position 1 fliessen einerseits in die Erarbeitung der Baumeisterausschreibung, die Beschaffung sowie das Ausführungsprojekt, welche im Vergleich zur ursprünglichen Planung vorgezogen werden. Andererseits ergeben sich aus den folgenden Punkten Mehraufwendungen in der Planung:

- Zusatzabklärungen, wie die Machbarkeitsstudie Werkleitungen und Bäume/Baumgruben, ein digitales Geländemodell, Bodenzustandsuntersuchungen, die als Grundlage für die Ingenieur-ausschreibung dienen, sowie die Bauherrenunterstützung für die Submission.
- Erarbeitung des Vor-, Bau- und Auflageprojekts des Untergrunds durch die Ingenieur-gemeinschaft.

- Diverse weitere Projektanpassungen (z. B. Geländer entlang der Reuss, Beleuchtung, Eventanschlüsse, Verteilerkästen, Verkehrsregime).
- Höhere interne Projektleitungskosten (Bauherreneigenleistungen, Gesamtprojektleitung, Bauherrenunterstützung, Kostencontrolling usw.). Die hohe Komplexität erfordert eine engere und intensivere Projektbegleitung und dadurch mehr Projektleitungsressourcen.

Bei den Positionen 2–5 werden voraussichtlich keine Mehrkosten generiert, sie bleiben gleich wie im B+A 25/2016 vorgesehen.

Die Position 6 ist notwendig, damit die Planungsarbeiten für die – im Zusammenhang mit der Neugestaltung Bahnhofstrasse – betroffenen Leitungen der Siedlungsentwässerung und die Hausanschlüsse getätigt werden können. Gemäss § 24 Abs. 2 des Strassengesetzes vom 21. März 1995 (StrG; SRL Nr. 755) müssen Werkleitungseigentümerschaften die Verlegung ihrer Leitung selbst finanzieren, wenn dies im Rahmen eines Strassenbauprojekts notwendig wird. Deshalb ist der Kostenanteil der Siedlungsentwässerungsleitungen der Spezialfinanzierung Abwasser zu belasten. Die Planungskosten für die Umlegung und Schutzmassnahmen der öffentlichen Kanalisation in der Höhe von Fr. 50'000.– werden dem Projekt I62002.04, Konto 501.02, belastet.

Auswirkungen auf den Baukredit (alt I62002.01, neu I414004.01)

Im Aufgaben- und Finanzplan 2019–2022 sind für das Ausführungsprojekt I414004.01 Investitionsausgaben von insgesamt 6 Mio. Franken enthalten, aufgeteilt in folgende Jahrestanchen: 2020: 0,4 Mio. Franken, 2021: 2,1 Mio. Franken, 2022: 3 Mio. Franken; 2023 und später: 0,5 Mio. Franken. Die aktuellsten Schätzungen des Finanzbedarfs für die Realisierung, inklusive der vorgezogenen Fr. 600'000.– für die Erarbeitung des Ausführungsprojekts und die Ausschreibung, betragen rund 6,8 Mio. Franken. Diese liegen somit 0,8 Mio. Franken über der Grobkostenschätzung gemäss B+A 7/2013 zur Initiative «Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern». Die Baukosten einiger Teilobjekte, wie z. B. Anpassungen der Beleuchtung, neue Eventanschlüsse inklusive Zuleitungen und Hochwasserschutzmassnahmen sowie die Gestaltung der Baumgruben, können momentan nur sehr ungenau abgeschätzt werden und müssen im Vor- und Bauprojekt im Detail geklärt werden. Die jährlichen Folgekosten können erst mit dem Bauprojekt definitiv abgeschätzt werden und werden mit dem Baukredit beantragt.

Mit der Terminbeschleunigung durch die parallele Bearbeitung des Ausführungsprojekts und der Ausschreibung mit dem Bewilligungs- und Finanzierungsprozess werden die finanziellen Mittel für die Planungsarbeiten des Baukredites vorgezogen in diesem Bericht und Antrag beantragt. Der Baukredit wird sich deshalb voraussichtlich von der aktuellen Schätzung von 6,8 Mio. Franken, abzüglich der Fr. 600'000.–, auf 6,2 Mio. Franken reduzieren.

6.2 Velostation Bahnhofplatz: Projektierungskredit

Kostenschätzung

I62405.02 (SIA-Phasen 31–51)

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.–	100,0 %

Die Hauptposition 2 umfasst die Planungsarbeiten für die Velostation und die Umlegungsarbeiten der Siedlungsentwässerung für die Phasen Vorprojekt bis und mit Ausführungsprojekt. Das beinhaltet die Planung der Velostation sowie die Planung der Werkleitungsumlegungen der Siedlungsentwässerung und des Innenausbau, was durch einen Gesamtplaner oder eine Gesamtplanerin erarbeitet und geleitet wird. Ein Subplaner oder eine Subplanerin wird die gesamte Haustechnik abklären. Der Geologe oder die Geologin wird die Grundlagen inkl. Baugrunduntersuchungen für den Gesamtplaner oder die Gesamtplanerin zusammenstellen. Die oberirdischen Belange werden durch den zuständigen Landschaftsarchitekten oder die zuständige Landschaftsarchitektin der Neugestaltung Bahnhofstrasse abgedeckt. Der Innenausbau wird durch einen Gestalter/Architekten oder eine Gestalterin/Architektin begleitet.

Quervergleich zu anderen Projekten

In vielen anderen Städten bestehen die gleichen Herausforderungen im Bahnhofsbereich. An dieser zentralen Lage können neue zusätzliche Veloabstellplätze nur noch in kostenintensiven unterirdischen Anlagen untergebracht werden. In der Stadt Bern rechnen die Verantwortlichen inzwischen mit Kosten von Fr. 10'000.– und mehr pro Veloabstellplatz. Bei der in Planung stehenden Velostation beim Bahnhof Stadelhofen in Zürich wird mit Kosten von rund 12,4 Mio. Franken für 1'000 Abstellplätze gerechnet (Fr. 12'400.– pro Abstellplatz). Bei der Velostation unter der Bahnhofstrasse in Luzern werden rund 1'100 Abstellplätze geschaffen, was ebenfalls zirka Fr. 12'400.– pro Veloabstellplatz bedeutet.

Bisheriger Aufwand

In den vergangenen Jahren wurden verschiedene Abklärungen getroffen sowie eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Die Kosten von Fr. 300'000.– bis Ende 2017 wurden den bewilligten Krediten I62405.16 (Fr. 150'000.–) und I62405.17 (Fr. 150'000.–) belastet und teilweise zurückgestellt. Sofern der in diesem Bericht und Antrag beantragte Projektierungskredit bewilligt wird, können die noch vorhandenen Rückstellungen in der Höhe von rund Fr. 100'000.– aufgelöst werden.

Auswirkungen Baukredit (alt I62405.01, neu I414055.01)

Im Aufgaben- und Finanzplan 2019–2022 sind für das Projekt I414055.01 Gesamtkosten von insgesamt 10 Mio. Franken enthalten, aufgeteilt in folgende Jahrestanchen: 2020: 0,5 Mio. Franken, 2021: 5 Mio. Franken, 2022: 4,5 Mio. Franken. Gemäss heutigem Planungsstand werden die Gesamtkosten 13,45 Mio. Franken erreichen. Die Differenz von 3,45 Mio. Franken ist in den aktuellen

Jahrestranchen noch nicht berücksichtigt. Die Finanzplanung geht davon aus, dass ein Teil der Investition über die Spezialfinanzierung Parkraum (rund 3,2 Mio. Franken) finanziert wird. Gemäss heutiger Einschätzung sind nach Abzug des bisherigen Aufwands von Fr. 200'000.– und der beantragten Projektierungskosten von 2,05 Mio. Franken die verbleibenden 11,2 Mio. Franken für die Ausführung realistisch.

Die höheren Kosten ergeben sich grösstenteils durch die Leitungsverlegungskosten der Siedlungsentwässerung (zirka 2 Mio. Franken), die durch das Projekt zu finanzieren sind. Zudem führen umfangreiche geologische Untersuchungen und Begleitungen, Kosten für den Innenausbau sowie die komplette Berücksichtigung der Installationen der Haustechnik zu der höheren Summe. Es ist jedoch zu beachten, dass ausser bei der Siedlungsentwässerung im jetzigen Projektfortschritt die Kostentragung mit Unsicherheiten behaftet sind. Die definitive Kostentragung wird erst mit dem Bauprojekt vorliegen.

Die jährlichen Folgekosten, verursacht durch die neue Velostation, können erst mit dem Bauprojekt definitiv abgeschätzt werden und werden mit dem Baukredit beantragt.

6.3 Kostenbeteiligung von Dritten

Die Begegnungszone Bahnhofstrasse (Massnahme LV-1.3I-3A) und Velostation Bereich Bahnhof (Massnahme GV-7.1b-3A) sind Bestandteil der «A-Liste» des Agglomerationsprogramms Luzern der 3. Generation. Der Massnahmenbericht des Agglomerationsprogramms Luzern wurde vom Regierungsrat des Kantons Luzern am 6. Dezember 2016 verabschiedet und dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zur Prüfung eingereicht. Im Prüfbericht vom 14. September 2018 hat das Bundesamt für Raumentwicklung einen Beitragssatz des Bundes von 35 Prozent an die Mitfinanzierung der anrechenbaren Kosten der Massnahmen des Programms mit Priorität A («A-Liste») ausgewiesen (2,1 Mio. Franken für die Begegnungszone Bahnhofstrasse und 1,74 Mio. Franken für die Velostation am Bahnhof). Der Bundesrat beantragt dem Parlament in seiner Botschaft zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr die entsprechenden Bundesbeiträge. Der definitive Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019 erfolgt durch den National- und den Ständerat voraussichtlich im Frühling/Sommer 2019.

Die verbindliche Festlegung der effektiven Beiträge erfolgt auf Ebene des jeweiligen Projekts. Eine entsprechende Projektvereinbarung mit den genauen Beitragssätzen wird auf Basis des bewilligten Bauprojekts erstellt.

Für die Velostation ist ausserdem auch ein Beitrag aus dem Spezialfonds «Park and ride» des Kantons Luzern denkbar. Ob und in welcher Höhe eine Teilfinanzierung möglich ist, muss im Rahmen der Projektierung geklärt und mit dem Bauprojekt aufgezeigt werden.

6.4 Vorzeitige Teilspernung Bahnhofstrasse

Mit dem Postulat 239, Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP/JUSO-Fraktion, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion sowie András Özvegyi namens der GLP-Fraktion vom 25. September 2018: «Autofreie Bahnhofstrasse jetzt!», wird gefordert, dass die erste Etappe der autofreien Bahnhofstrasse unbürokratisch und ohne grossen Aufwand umzusetzen sei und im Sommer 2019 ein Testbetrieb bezüglich alternativer Nutzungen stattfinden soll. Der Stadtrat nimmt dieses Postulat teilweise entgegen (vgl. Stellungnahme zum Postulat in Kapitel 7). Er will die vorzeitige Teilspernung der Bahnhofstrasse (Theaterplatz bis Seidenhofstrasse) erst auf das Jahr 2020 und nur dann umsetzen, wenn eine adäquate Zwischennutzung des freigespielten Raums gesichert ist. Für die dazu notwendigen Vorbereitungs- und Realisierungsarbeiten werden Aufwendungen von Fr. 240'000.– veranschlagt (Fr. 90'000.– für die Vorbereitung und Fr. 150'000.– für die Realisierung). Davon entfallen Fr. 50'000.– auf die Realisierung der Anpassungen (baulich und Lichtsignalanlage) am Knoten Winkelried-/Pilatusstrasse, die im Rahmen des Bauprojekts zu einem späteren Zeitpunkt ohnehin anfallen. Zudem ist geplant, Gestaltungselemente zu verwenden, die nach Ablauf der Zwischennutzung andernorts wiederverwendet werden können. Für die im nächsten Jahr zu tätigen Ausgaben ist somit ein Nachtragskredit von Fr. 240'000.– zum Budget 2019 nötig.

7 Politische Vorstösse

Interpellation 220, Claudio Soldati und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion vom 3. August 2018: «Wann kann die Bevölkerung endlich eine attraktive Bahnhofstrasse geniessen?»

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Zu 1.:

Auf welchem Stand ist das Projekt «attraktive Bahnhofstrasse»?

Das Projekt «attraktive Bahnhofstrasse» ist aktuell auf dem Projektstand Vorstudie. Das heisst, das Wettbewerbsprojekt wurde insofern überarbeitet, als 2019 das Vorprojekt gestartet werden kann. Es wurden diverse Abklärungen getroffen und unter anderem die Machbarkeit zwischen angestrebter Oberflächengestaltung und Werkleitungen nachgewiesen.

Zu 2.:

Welcher Zeitplan gilt derzeit?

Es gilt der Zeitplan wie unter Kapitel 5 dargestellt: Eine Inbetriebnahme der neu gestalteten Bahnhofstrasse wird voraussichtlich im Sommer 2023 möglich sein.

Zu 3.:

Wie erklärt sich der Stadtrat die zeitlichen Verzögerungen im Projekt?

Die bisherigen Verzögerungen sind im Kapitel 2.4 dargelegt und begründen sich vor allem in der Unterschätzung der Komplexität und der vielen Abhängigkeiten an dieser zentralen Lage sowie in den knappen personellen Ressourcen beim Ressort Gebietsentwicklung und öffentlicher Raum.

Zu 4.:

Welche Massnahmen unternimmt der Stadtrat, damit die Verzögerungen möglichst gering ausfallen?

Damit weitere Verzögerungen möglichst vermieden werden können, wurde als Grundlage für diesen Bericht und Antrag (B+A) bereits die Ingenieurausschreibung durchgeführt. Dies einerseits, um fundierte Zusatzkosten beantragen zu können, andererseits um nach Beschluss dieses B+A rasch mit dem Vorprojekt starten zu können. Weiter wird der Baukredit so bald wie möglich beantragt. Damit der Prozess weiter beschleunigt wird, wird der B+A zum Baukredit parallel zum Auflage- sowie zum Bewilligungsverfahren dem Parlament vorgelegt.

Zu 5.:

Inwiefern ist der Stadtrat gewillt, den Abschnitt Etappe I (Fussgängerzone von Theaterplatz bis Seidenhofstrasse) ab 2019 (ursprünglicher Termin Baubeginn) für den Autoverkehr zu sperren? Welche Möglichkeiten gäbe es dazu?

Die Sperrung der Bahnhofstrasse ist für den Stadtrat kein Selbstzweck. Sie dient vielmehr dazu, im Herzen der Stadt einen attraktiven Aufenthalts- und Begegnungsort zu schaffen. Eine Sperrung der Bahnhofstrasse vor der Realisierung von Aufwertungsmassnahmen, die dem Potenzial dieses Stadtraums entsprechen, beurteilt der Stadtrat deshalb als kritisch. Die Sperrung im gewünschten Ausmass spielt eine sehr grosse, leere Asphaltfläche frei. Gleichzeitig muss jedoch immer noch viel Veloverkehr abgewickelt und die Flächen für den Monatswarenmarkt und den Wochenmarkt müssen zur Verfügung gestellt werden. Zudem ist zweifelhaft, dass die angrenzende Erdgeschossnutzung den ganzen Raum bespielen kann.

Rein verkehrstechnisch wäre eine Sperrung der Bahnhofstrasse mit relativ einfachen baulichen Massnahmen am Knoten Winkelried-/Pilatusstrasse möglich. Vorgängig wäre aber ein Bewilligungsverfahren mit Planaufgabe und der Erlass von Verkehrsanordnungen nötig, weshalb eine Sperrung frühestens gegen Ende 2019 realistisch erscheint.

Aus den oben erwähnten Gründen ist der Stadtrat nur gewillt, eine Sperrung der Bahnhofstrasse vor Baubeginn umzusetzen, falls im freigespielten Raum eine adäquate Zwischennutzung realisiert werden kann. Für die Vorbereitung und Realisierung dieser Teilspernung mit Zwischennutzung sind Fr. 240'000.– zu veranschlagen (vgl. Kapitel 6.4).

Interpellation 238, Fabian Reinhard und Rieska Dommann namens der FDP-Fraktion vom 24. September 2018: «Dezentrale vollautomatische unterirdische Veloparkhäuser»

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Zu 1.:

Hat der Stadtrat die Möglichkeit von vollautomatischen unterirdischen Veloparkierungslösungen geprüft?

Ja, in der Machbarkeitsstudie vom November 2017 (vgl. Kapitel 3.2 im vorliegenden B+A) wurden auch eine vollautomatische Veloparkierungsanlage im bestehenden Bahnhofparking mit Terminals auf dem Bahnhofplatz und zwei verschiedene Anlagen an der Bahnhofstrasse geprüft.

Zu 2.:

Ist es sinnvoll, Veloparkplätze aus stadtgestalterischen Gründen vermehrt unterirdisch zu realisieren?

Die Frage lässt sich nicht mit einem grundsätzlichen Ja oder Nein beantworten. An zentralen, dicht bebauten und vielfältig genutzten Lagen ist eine unterirdische Lösung meist die einzige Möglichkeit, um eine grosse Anzahl Abstellplätze bereitzustellen. Besonders in der Nähe des Bahnhofs macht eine unterirdische Anlage Sinn, da Velos meist längere Zeit abgestellt werden und ein möglichst rascher Zugang zur ebenfalls unterirdisch gelegenen Bahnhofsinfrastruktur und den Gleisen wichtig ist. Zudem bieten unterirdische Anlagen eine höhere Qualität, z. B. trockene Abstellplätze, Schliessfächer für Velohelme/Gepäck, und eröffnen gleichzeitig Freiräume an der Oberfläche für andere Nutzungen. An weniger stark frequentierten Lagen ist das Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen einer oberirdischen Lösung besser.

Zu 3.:

Wie beurteilt der Stadtrat die Möglichkeit, dank einer modernen Parkierungstechnologie kleine und dezentrale Parkierungsmöglichkeiten im Zufahrtbereich zum Bahnhof und verteilt in der Stadt zu realisieren?

In der Machbarkeitsstudie zeigte sich, dass die Veloparkierung mit kleinen dezentralen Anlagen um den Bahnhof nicht zu lösen ist. Dafür braucht es grössere Einheiten zwischen 800 und 2'000 Abstellplätzen. Als geeignetster Standort, insbesondere auch aufgrund der sicheren Erschliessung, zeigte sich die Bahnhofstrasse. Wie bereits erwähnt wurden dabei vollautomatische unterirdische Veloparksysteme erwogen. In der Bahnhofstrasse wurden vier Velosilos mit je 204 Veloabstellplätzen der Firma Giken geprüft. Diese haben den Vorteil, dass die Baugrubensicherung während der Aushubarbeiten direkt für die künftige Konstruktion des Velosilos genutzt werden kann. Aufgrund der vielen Werkleitungen, die in der Bahnhofstrasse vorgängig umgelegt werden müssen, relativiert sich dieser Vorteil jedoch. Zudem wären bei diesem System zusätzlich Lizenzgebühren von 1,6 Mio. Franken notwendig. Recherchen zeigten, dass bei den gebauten Anlagen zum Teil Personal eingesetzt wird. Ein anderes System, welches an der Bahnhofstrasse detailliert geprüft wurde, ist das System Bike-Loft. Dazu muss wie bei einer konventionellen Velostation eine massive unterirdische Stahlbetonkonstruktion (Sohle, Wände, Decke) gebaut werden. Die Beschickung der rund

700 Veloabstellplätze würde wie bei den Giken-Silos über vier Gates erfolgen. Bike-Loft hat den Vorteil, dass die Velos in geschlossene Boxen abgestellt werden, was dieses System etwas weniger anfällig auf Störungen wie z. B. einen heruntergefallenen Regenschutz oder Helm macht. Ein weiteres System auf dem Markt ist der V-Locker, der jedoch mit Einheiten von 6 bis 12 Velos pro Gate arbeitet, also eher für kleinere Anlagen geeignet ist. Aus den folgenden Gründen wurde gegen eine vollautomatische Lösung und für eine konventionelle Veloabstellanlage in der Bahnhofstrasse entschieden:

- Die Beschickungszeiten liegen zwischen 13 und 30 Sekunden. Mit dem Taktfahrplan kommen viele Zugpassagiere gleichzeitig beim Bahnhof an oder wollen auf den Zug. Es ist daher mit Wartezeiten vor den Gates zu rechnen. Ob diese Wartezeiten von der Kundschaft akzeptiert werden, ist fraglich. Die Hersteller wissen um diesen Mangel und versuchen mit spezieller Software, mit der sich die Benützerinnen und Benützer voranmelden können, das Lager im Voraus so zu reorganisieren, dass die Wartezeiten möglichst gering ausfallen (z. B. 13 Sekunden). Die Wirkung bei mehreren Anmeldungen gleichzeitig ist jedoch beschränkt: Bike-Loft verfügt über einen Puffer von maximal 5 Velos pro Gate. Zudem ist die Akzeptanz der Software ungewiss.
- Automatische Beschickungssysteme haben sich vor allem in der Lagerhaltung von Firmen bewährt. Diese Systeme werden von geschultem Personal bedient. Ganz anders sieht die Situation aus, wenn eine solche Anlage öffentlich zugänglich ist. Die Erfahrungen aus anderen Bereichen zeigen, dass dann die Anforderungen erheblich steigen. Absichtliche oder unabsichtliche Fehlmanipulationen können zu Störungen führen. Es gibt bisher kein grösseres Referenzobjekt einer vollautomatischen Anlage in der Schweiz.
- Die Gates treten als Bauwerke in Erscheinung; vor den Gates braucht es zudem Warteräume. Aus städtebaulichen Überlegungen macht dies an der Bahnhofstrasse wenig Sinn.
- Die Kosten für eine vollautomatische Anlage in der Bahnhofstrasse liegen in der gleichen Grössenordnung wie bei einer konventionellen Velostation. Die Risiken betreffend Bau, Betrieb und Akzeptanz sind jedoch um ein Vielfaches höher.

Zu 4.:

Haben die Verzögerungen in der Umsetzung der autofreien Bahnhofstrasse etwas mit dem geplanten Bau zu tun?

Die Planung der Velostation hat den Zeitplan für die Neugestaltung der Bahnhofstrasse nicht massgeblich verzögert. Die Gründe für die Verzögerungen sind im Kapitel 2.4 im Detail aufgeführt. Alles in allem verzögern die vertieften Abklärungen zur Velostation das Gesamtprojekt um rund 8 Monate: 2 Monate kamen durch die Abklärung der Situation der Werkleitungen in der Machbarkeitsstudie hinzu, und 2 Monate werden jeweils bei der Projektierung des Vorprojekts, des Bauprojekts sowie des Ausführungsprojekts dazukommen (bereits im Terminplan in Kapitel 5 berücksichtigt).

Postulat 239, Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP/JUSO-Fraktion, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion sowie András Özvegyi namens der GLP-Fraktion vom 25. September 2018: «Autofreie Bahnhofstrasse jetzt!»

Die Postulantin und die Postulanten fordern, dass die erste Etappe der autofreien Bahnhofstrasse unbürokratisch und ohne grossen Aufwand umzusetzen sei und im Sommer 2019 ein Testbetrieb bezüglich alternativer Nutzungen stattfinden soll.

Der Unmut über die Verzögerungen ist verständlich. Auf den ersten Blick scheint es ein leichtes Unterfangen, die Bahnhofstrasse teilweise für den Verkehr zu sperren, um den Volkswillen rasch umzusetzen. Auf den zweiten Blick zeigt sich, dass zwar die eigentliche Sperrung tatsächlich ohne grossen Aufwand umgesetzt werden kann (relativ einfache bauliche Massnahmen am Knoten Winkelried-/Pilatusstrasse), dass sie aber ein langwieriges Bewilligungsverfahren mit Planaufgabe und den Erlass von Verkehrsanordnungen mit sich bringt. Wie in der Antwort auf die Frage 5 der Interpellation 220 erwähnt, erfolgt eine Sperrung der Bahnhofstrasse auch nicht zum Selbstzweck und wird ohne Realisierung von zusätzlichen Massnahmen, die dem Potenzial dieses Stadtraums entsprechen, vom Stadtrat als kritisch beurteilt. Die Sperrung im gewünschten Ausmass spielt eine sehr grosse, leere Asphaltfläche frei. Gleichzeitig muss jedoch immer noch viel Veloverkehr abgewickelt, die Veloparkierung ermöglicht und die Flächen für den Wochenmarkt und für den Monatswarenmarkt müssen zur Verfügung gestellt werden. Zudem ist zweifelhaft, dass die angrenzende Erdgeschossnutzung den ganzen Raum bespielen kann. Das Potenzial der Bahnhofstrasse, im Herzen der Stadt zu einem attraktiven Aufenthalts- und Begegnungsort zu werden, kann deshalb nur auf der Grundlage eines gut vorbereiteten Konzepts zur Zwischennutzung ausgeschöpft werden. Die Erarbeitung und Umsetzung eines solchen Konzepts benötigt Ressourcen und Zeit.

Es ist vor diesem Hintergrund zeitlich kritisch und inhaltlich nicht zielführend, die neue Signalisation wie im Postulat gefordert auf den Karfreitag 2019 umzusetzen oder im Sommer 2019 einen Testbetrieb bezüglich alternativer Nutzungen durchzuführen. Hingegen können 2019 die Zwischennutzung und die Sperrung der Bahnhofstrasse vorbereitet und die Umsetzung auf Ende 2019 oder Frühjahr 2020 in Aussicht genommen werden. Die Kosten für die Vorbereitung und Realisierung einer vorzeitigen Sperrung der Bahnhofstrasse mit Zwischennutzung werden auf Fr. 240'000.– veranschlagt (vgl. Kapitel 6.4). Der Stadtrat unterbreitet dem Grossen Stadtrat deshalb mit dem vorliegenden Bericht und Antrag einen Antrag für einen entsprechenden Nachtragskredit.

Der Stadtrat nimmt das Postulat teilweise entgegen.

8 Kreditrechtliche Zuständigkeit und zu belastende Konten

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag werden ein Zusatzkredit, ein Sonderkredit und ein Nachtragskredit beantragt: ein Zusatzkredit für die weitere Planung der «Neugestaltung Bahnhofstrasse/Theaterplatz», ein Sonderkredit für die Projektierung der «Velostation» unter der Bahnhofstrasse und ein Nachtragskredit zum Budget 2019 für die im nächsten Jahr für die «Teilspernung der Bahnhofstrasse mit Zwischennutzung» anfallenden Aufwendungen.

Für die Bewilligung des Sonderkredits für die Projektierung der Velostation in der Höhe von 2,05 Mio. Franken ist nach Art. 68 lit. b Ziff. 1 und Art. 69 lit. a Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 (GO; sRSL 0.1.1.1.1) der Grosse Stadtrat zuständig. Der Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.

Mit den bisherigen Aufwendungen von rund Fr. 450'000.– (Wettbewerb, bereits abgerechnet, vgl. oben) und den mit B+A 25/2016 bewilligten Fr. 480'000.– sowie dem im vorliegenden Bericht und Antrag beantragten Kredit von 1,3 Mio. Franken erreichen die Kredite, welche für die Planung zur Neugestaltung der Bahnhofstrasse zu verwenden sind, einen kumulierten Betrag von insgesamt 2,23 Mio. Franken. Nach Art. 68 lit. d GO unterliegt ein Zusatzkredit von mehr als 20 Prozent des bewilligten Sonderkredits dem fakultativen Referendum jedoch nur, sofern der Sonderkredit selbst auch dem Referendum unterstellt war. Dies war vorliegend nicht der Fall. (Diese Schwelle wird auch bei Zusammenrechnung der beiden bisher bewilligten Kredite nicht erreicht.) Damit liegt auch der beantragte Zusatzkredit von 1,3 Mio. Franken in der abschliessenden Kompetenz des Grossen Stadtrates.

Enthält das Budget für ein Vorhaben keinen ausreichenden Kredit, ist gemäss § 14 des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016 (FHGG; SRL Nr. 160) beim Parlament rechtzeitig ein Nachtragskredit zu beantragen. Die Kompensation innerhalb des bewilligten Budgetkredits der Aufgabe Stadtplanung ist unverhältnismässig bzw. gar unmöglich. Der Nachtragskredit zum Budget 2019 in der Höhe von Fr. 240'000.– fällt gemäss Art. 69 lit. a Ziff. 2 GO in die abschliessende Kompetenz des Grossen Stadtrates.

Die mit dem beantragten Kredit zu tätigen Aufwendungen sind wie folgt zu belasten:

- für die Neugestaltung Bahnhofstrasse/Theaterplatz (SIA Phasen 31–51) dem Fibukonto 501.02, Projekt I62002.03;
- für die Neugestaltung Bahnhofstrasse/Theaterplatz Siedlungsentwässerung (SIA Phasen 31–51) dem Fibukonto 501.02, Projekt I62002.04;
- für die Projektierung der Velostation (SIA Phasen 31–51) dem Fibukonto 501.03, Projekt I62405.02;
- für die Vorbereitung sowie Umsetzung einer vorzeitigen Sperrung der Bahnhofstrasse mit Zwischennutzung verschiedenen Fibukonten, Kostenträger 5118201.

9 Politische Würdigung

Es braucht Geduld, bis die Luzernerinnen und Luzerner sowie Gäste ohne Gerangel auf dem Trottoir durch die Bahnhofstrasse spazieren können, einladende Örtchen zum Verweilen vorfinden und das schlummernde Potenzial des linken Reussufers als Aufenthalts- und Begegnungsort im Herzen der Stadt geweckt wird. Auch für den Stadtrat sind die Verzögerungen und die aufgelaufenen Mehrkosten ärgerlich. Teilweise ist diese Entwicklung darauf zurückzuführen, dass die Projektierungskosten und der Zeitplan vorgängig zu optimistisch eingeschätzt wurden. Teilweise sind es neue Erkenntnisse und externe Faktoren, die die Komplexität des Projekts erhöht haben und unumgängliche Zusatzabklärungen zur Folge hatten, die aber auch neue Chancen eröffnen. Dank der

gleichzeitigen Planung der Velostation werden Synergien genutzt, die Massnahmen koordiniert umgesetzt, die Beeinträchtigungen während der Bauzeit reduziert, und es kann auf die bisher vorgesehene Etappierung verzichtet werden. Der Stadtrat ist überzeugt, dass sich die aufwendigen Zusatzabklärungen langfristig lohnen, zumal die Kostenüberschreitungen bei der Projektierung der Neugestaltung der Bahnhofstrasse mit Blick auf die Gesamtkosten des Projekts und den sich daraus ergebenden Nutzen nicht stark ins Gewicht fallen. Der Stadtrat setzt sich dafür ein, dass eine möglichst autofreie Bahnhofstrasse im Sinne des Stimmvolkes und eine nachhaltige Lösung für die fehlenden Veloabstellplätze so bald als möglich und im bewilligten Kostenrahmen umgesetzt werden.

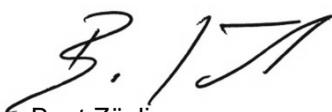
10 Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat,

- für die weitere Projektierung der Neugestaltung Bahnhofstrasse und der Umlegung der Kanalisation einen Zusatzkredit von 1,3 Mio. Franken zu bewilligen;
- für die Projektierung einer Velostation unter der Bahnhofstrasse einen Sonderkredit von 2,05 Mio. Franken zu bewilligen;
- das Postulat 239, Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP/JUSO-Fraktion, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion sowie András Özvegyi namens der GLP-Fraktion vom 25. September 2018: «Autofreie Bahnhofstrasse jetzt!», teilweise zu überweisen;
- für die Vorbereitung und Umsetzung einer vorzeitigen Teilspernung der Bahnhofstrasse mit Zwischennutzung einen Nachtragskredit zum Budget 2019 in der Höhe von Fr. 240'000.– zu bewilligen (Aufgabenbereich 511 Stadtplanung, Erfolgsrechnung).

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 24. Oktober 2018


Beat Züsli
Stadtpräsident




Urs Achermann
Stadtschreiber

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 András Özvegyi namens der GLP-Fraktion vom 25. September 2018: «Autofreie Bahnhofstrasse jetzt!», wird teilweise 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. 240'000.– bewilligt (Aufgabenbereich 511 Stadtplanung, Erfolgsrechnung).
- V. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem fakultativen Referendum.

Definitiver Beschluss des Grossen Stadtrates von Luzern,

(unter Berücksichtigung der im Grossen Stadtrat beschlossenen Änderungen)

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 András 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



Protokollbemerkungen des Grossen Stadtrates

Zu B+A 26/2018 Neugestaltung Bahnhofstrasse/Theaterplatz und Velostation Bahnhofplatz,
Zusatzkredit für Neugestaltung, Projektierungskredit für Velostation

Die **Protokollbemerkung 1** zu Kapitel 2.2 «Erkenntnisse aus Planungsarbeiten 2017/2018» auf Seite 10 ff. lautet:

«Die Abstellplätze für die Motos und Mofas werden andernorts kompensiert.»

Die **Protokollbemerkung 2** zu Kapitel 3.1 «Ausgangslage» auf Seite 15 f. lautet:

«Die spätere Erweiterung der Velostation wird in den Planungen weitergedacht und berücksichtigt.»

Anhang 1

Situationsplan Projekt Bahnhofstrasse/Theaterplatz

Plan-Nr.	KOE 001_01	Datenname	KOE 001_01_Situation
Format	100°/00	Mastab	1 : 500
Auftraggeber/in	Stadt Luzern, Tiefbauamt	Auftrag	
Datum / erstellt	06.06.2018	Datum geprüft / Freigabe	

Version / Änderungsdatum 27.07.2018
 Verfasser / Adresse koepflpartner landschaftsarchitekten

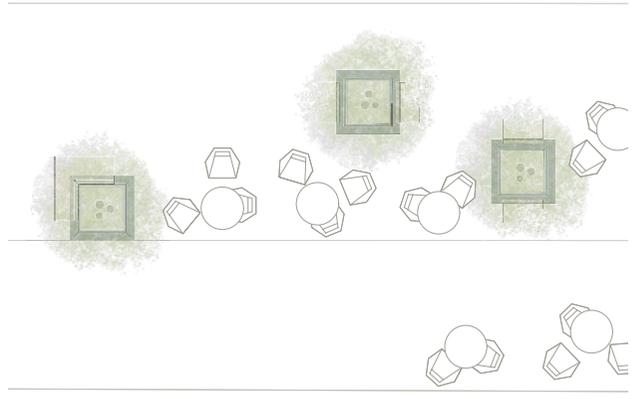


Anhang 2

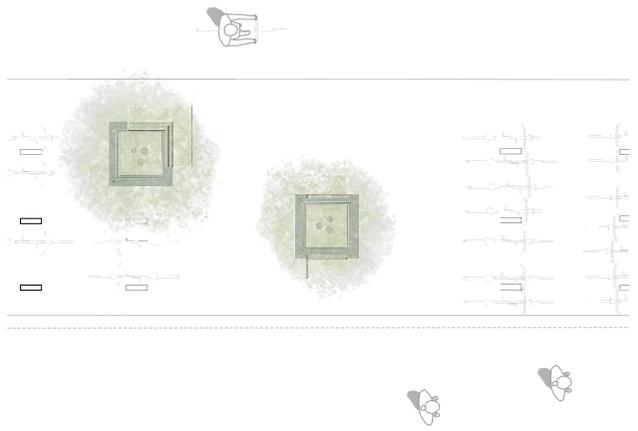
Studie Pflanzgefäße und Anordnung in der Bahnhof- strasse



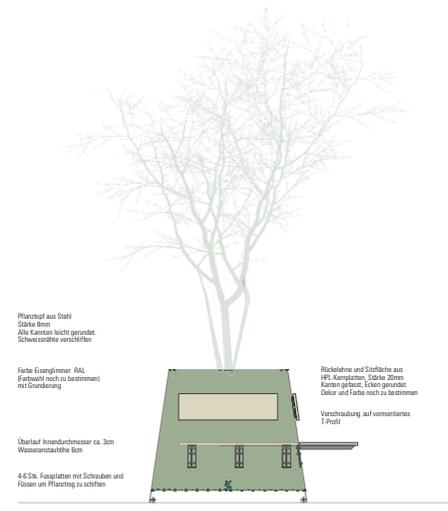
Ausschnitt Situation Variante Velostation M. 1:250



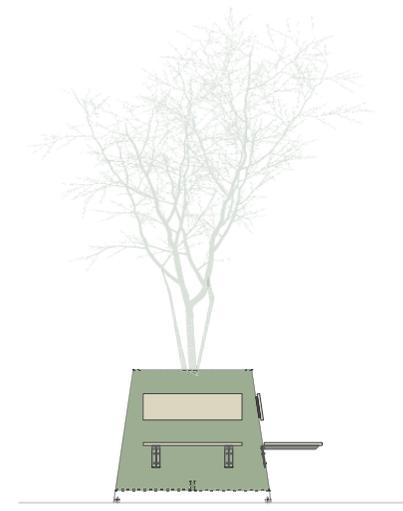
mögliche Anordnung Pflanzgefässe Bereich Aussengastronomie M. 1:50



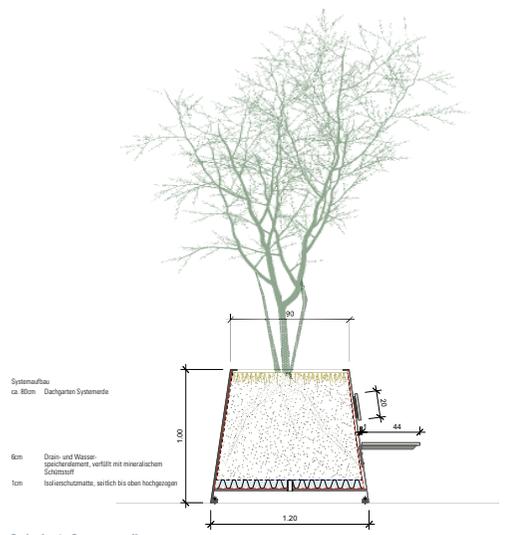
mögliche Anordnung Pflanzgefässe Bereich Veloparkierung M. 1:50



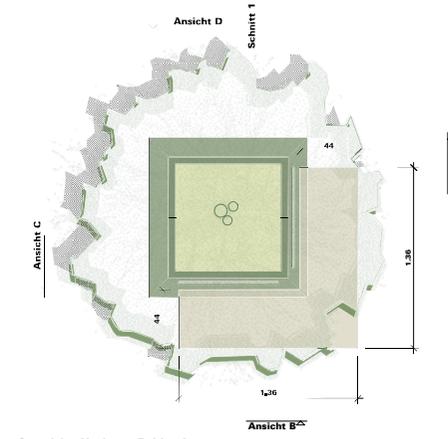
Variante Eckbank Ansicht B



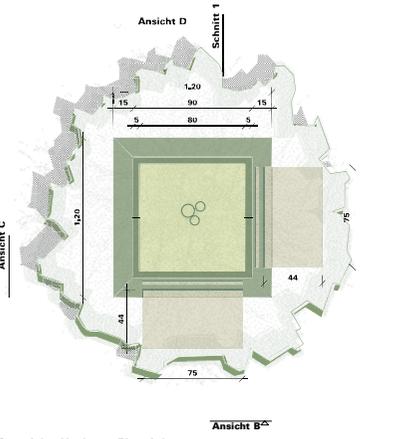
Variante Einzelsitz Ansicht B



Schnitt 1: Systemaufbau



Grundriss Variante Eckbank



Grundriss Variante Einzelsitz

Formstudie Pflanzgefässe M. 1:20

Objekt	Neugestaltung Bahnhofstrasse / Theaterplatz Luzern		
Status / Projektphase	VORBEREITUNG VORPROJEKT		
Titel	Studie Pflanzgefässe		
Plan-Nr.	KOE_401	Datename	KOE_401Pflanzgefasse
Format	A1	Mastab	1 : 250; 1:50; 1:20
Auftraggeberin	Stadt Luzern, Tiefbauamt	Auftrag	
Datum / erstellt	22.06.2018	Datum geprüft / Freigabe	
Version / Änderungsdatum	27.07.2018		
Verfasser / Adresse	koepffpartner landschafts architekten	Landchaftsarchitekten Gantli BGS Bühlstrasse 2 5400 Olten, CH www.koepffpartner.ch	

Anhang 3

Weitergehende Abklärungen zur Velostation

Städtebauliche Eingliederung

Als heikel bei der Velostation unter der Bahnhofstrasse wird die städtebauliche Eingliederung der Velorampe im Bereich des Hauptpostgebäudes angesehen. In Absprache mit der Stadtplanung wurden daher die Lage der Rampe und alternative Zugänge geprüft. Die Resultate dieser Überprüfung sind nachfolgend aufgeführt.

Erschliessung mit Lift

Ausgangslage:

- Die Velostation kann anstelle einer Rampe auch mit Liften erschlossen werden.
- Die Möglichkeiten werden nachfolgend aufgezeigt.

Erschliessung mit Lift:

- Um eine hinreichende Kapazität für den Zugang zur Velostation ausschliesslich über Lifte sicherzustellen, werden mindestens vier grosse Lifte erforderlich sein.
- Die Lifte können aufgrund der Lage der Velostation und der Nutzung der Bahnhofstrasse innerhalb der Velostation nur seitlich angeordnet werden, wodurch nur immer von einer Seite in die Lifte ein- und ausgestiegen werden kann.
- Um die Fluchtwegsituation im Brandfall sicherstellen zu können, ist pro Liftstandort ein zusätzliches Treppenhaus erforderlich. Eine normkonforme Fluchttreppe benötigt ein Zwischenpodest, und es ergibt sich pro Liftstandort ein knapp 11 m langer, sichtbarer Treppenaufgang in der Bahnhofstrasse.
- Eine Integration in bestehende Gebäude südlich der Bahnhofstrasse ist aus technischen Gründen nicht möglich, weil dadurch Mischwasserleitungen tangiert werden, die im Trottoirbereich zwischen den Gebäuden und der Velostation liegen. Ob eine Zustimmung der Grundeigentümer zu einer solchen Lösung realistisch gewesen wäre, ist ebenfalls fraglich.

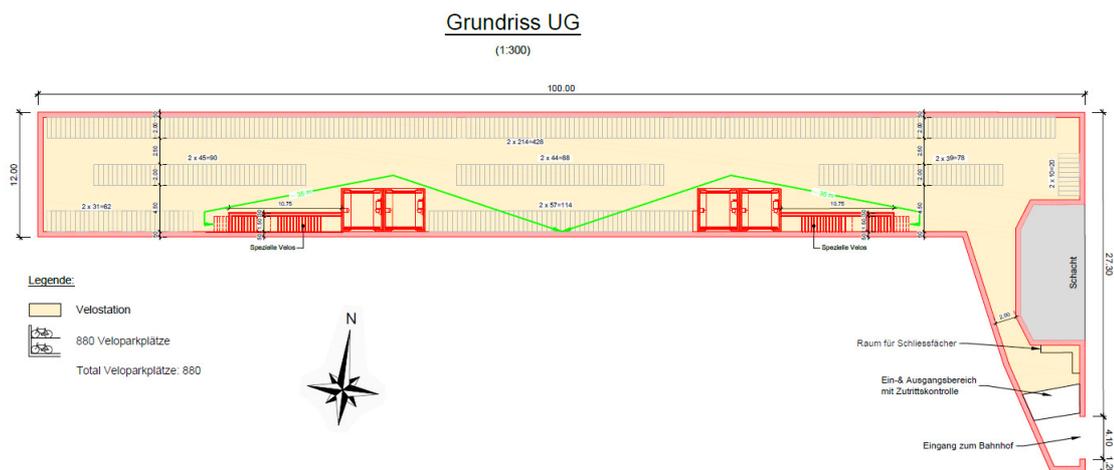


Abb. 1: Erschliessung der Velostation mit Liften

Beurteilung:

- Der Betrieb mit Liftanlagen stellt gegenüber der Zufahrt über eine Rampe ein erhöhtes Risiko betreffend Störung/Ausfall der Anlage dar. Mit der nötigen Anordnung am Rand steigen die Personen bei derselben Türe sowohl ein wie auch aus.
- Mit der erforderlichen Fluchttreppe ergibt sich an den beiden Stellen je eine sichtbare Öffnung von rund 11 m Länge und 1,5 m Breite. Im Veloparking können dadurch 60 Veloabstellplätze weniger erstellt werden.
- Die Akzeptanz eines Zugangs per Lift in die Velostation ist im Vergleich zu einer Rampe deutlich geringer (siehe Diskussion Erschliessung Posttunnel), da der Komfort für die Nutzer deutlich abnimmt und der Zeitaufwand ansteigt. Wenn ohnehin vom Velo abgestiegen werden muss, sind Treppen mit Schieberinnen allenfalls sogar effizienter. In der Schweiz gibt es kein Beispiel einer Veloabstellanlage, die nur über Lifte erschlossen ist. Eine solche Anlage ist nicht «State of the Art».
- Der Warteraum beim Lift sowie der eigentliche Zutritt über Drehkreuze oder Ähnliches (ober- oder unterirdisch) ist bei der dargestellten Lösung noch nicht berücksichtigt.
- Eine Erschliessung nur mit Liften schneidet gegenüber einer Rampe insbesondere in den Bereichen Komfort und Effizienz merklich schlechter ab. Es wird daher empfohlen, die Erschliessung über eine Rampe zu führen «State of the Art».

Erschliessung mit Rampe oder Treppe

Ausgangslage:

- Eine unterirdische begehbare Velostation kann sowohl über eine Treppe mit Schieberinne oder über eine befahrbare Rampe erschlossen werden.

Erschliessung mit Treppe:

- Die Erschliessung über eine Treppe und Schieberinnen kommt wegen des fehlenden Platzes bzw. wegen der Kompatibilität mit der Neugestaltung Bahnhofstrasse nicht infrage. Eine solche hätte aber auch beträchtliche betriebliche Nachteile (siehe Beurteilung).

Erschliessung mit Rampe:

- Die Velostation wird über eine 4,00 m breite Rampe mit einem Gefälle von 10 % erschlossen.

Beurteilung:

- Eine Rampe hat gegenüber einer Treppe den Vorteil, dass sie effizienter ist und gerade zu den Spitzenzeiten eine grosse Menge bedienen kann.
- Die Veloabstellplätze sind fahrend erreichbar.
- Eine Treppe mit Schieberinne ist für die Velofahrenden nicht komfortabel und nicht «State of the Art» und bei der zu erwartenden Nachfrage zu wenig effizient.
- Es wird daher empfohlen, die Velostation über eine Rampe zu erschliessen. Die Rampe ist die gängigste Erschliessung von unterirdischen Velostationen. Beispiele dazu gibt es viele (Zürich, Basel, Bern, Solothurn, Olten, St. Gallen...).

Standort der Rampe

Bahnhofstrasse

Die in der Machbarkeitsstudie vorgesehene Rampe direkt vor dem Postgebäude wurde aus städtebaulichen Gründen kritisch beurteilt. Verkehrstechnisch wäre eine Rampe an diesem Standort jedoch sehr gut gelegen. Aufgrund der städtebaulichen Einwände wurde die Rampe gedreht und neu vor das Swisscom-Gebäude Richtung Westen verschoben. Damit verschlechtert sich zwar die Zufahrt für die Velofahrenden von der Seebrücke her, die Entflechtung vor dem Postgebäude bildet jedoch für den Zugangsbereich zum Bahnhof eine grosse Entlastung. Für die Velofahrenden von Westen dagegen liegt die Rampe ideal. Die Rampe in der Bahnhofstrasse ist vor allem durch die Nähe zur Bahnstufunterführung sehr attraktiv. Sie liegt auf der Hauptveloverbindung (Nationale Radrouten 3 und 9 sowie Regionale Radroute 39). Wie bereits oben beschrieben ist diese Lage auch in Bezug auf die Verkehrssicherheit am geeignetsten. Die Velostation wird direkt mit dem Bahnhof verbunden, womit eine hohe Attraktivität und Akzeptanz der Velostation erreicht wird. Das «wilde» Parkieren von Velos auf der Bahnhofstrasse wird damit auf ein Minimum reduziert. Für die Nutzungen in der Bahnhofstrasse werden nach wie vor rund 100 oberirdische Veloabstellplätze vorgesehen. Diese sind vor allem für die Besuchenden der Altstadt vorgesehen.



Abb. 2: Visualisierung der Rampe vor dem Swisscom-Gebäude (Blickrichtung Bahnhof)

Wie bereits bei den Liften erwähnt sind alternative Standorte der Velorampe im Floraweg oder in der Seidenhofstrasse sowie die Integration der Rampen in bestehende Gebäude aus technischen Gründen nicht möglich, weil dadurch Mischwasserleitungen tangiert werden, die im Trottoirbereich zwischen den Gebäuden und der Velostation liegen. Unabhängig davon gibt es aber auch weitere Gründe, die gegen eine solche Lösung sprechen würden.

Floraweg:

Aufgrund von Sicherheitsstandards der UBS ist die Benützung der bestehenden Tiefgarage nicht möglich. Somit müsste der Zugang in die Velostation auf dem Floraweg selbst stattfinden. Die Strasse ist jedoch zu schmal für eine solche Rampe, und die Zufahrt ist abseits der Velohaupttroute und daher unattraktiv. Unter dem Floraweg besteht zudem über die gesamte Strassenbreite ein begehrbarer Hauptkanal der Swisscom.

Seidenhofstrasse:

Bei der Seidenhofstrasse verhält sich die Situation ähnlich wie beim Floraweg. Die Zufahrt ist abseits der Velohaupttroute und insbesondere für Velofahrende von der Seebrücke her sehr unattraktiv.

Friktionen mit Werkleitungen

Für die Realisierung der unterirdischen Velostation im östlichen Bereich der Bahnhofstrasse bzw. beim Bahnhofplatz sind diverse Werkleitungen für den End- bzw. den Bauzustand umzulegen. Im Projektbereich der Velostation führt im heutigen Zustand eine grosse Mischwassersammelleitung DN 1200 das Abwasser in Richtung Westen zum Pumpwerk im Bereich des Theaterplatzes. Diese Mischwasserleitung muss für die Realisierung der Velostation vorgängig in ein alternatives Trasse verlegt werden. Ausserdem ist ein neues Mischwassertrasse zwischen der Aussenwand der Velostation sowie der Gebädefassade zu bauen, um die Abwasserleitungen, welche von Süden her in die Bahnhofstrasse einmünden, zu sammeln und abzuleiten. Nach Abschluss der Bauarbeiten können insbesondere die Gas- und Wasserleitungen auf der neu erstellten Ortbetondecke geführt werden, da diese mindestens 1,50 m unterhalb der bestehenden Strassenoberfläche liegt. Kleinere Kabelrohrblöcke von ewl, der CKW, der Sunrise und der SBB können bei Bedarf ebenfalls auf der Decke der neu zu erstellenden Velostation geführt werden. Im Bereich der Zufahrtsrampe sind für diese Leitungen jedoch Alternativtrassees neben der Velostation zu bauen, da die Rampe ein Führen der Kabel auf der Decke der Velostation verhindert.

Als besondere Herausforderung und als kritische Stelle für die Realisierung der Velostation zu betrachten ist der Kabelrohrblock im Bereich des Bahnhofplatzes mit insgesamt 37 Kabelschutzrohren mitsamt Elektroschacht. Aufgrund der aussergewöhnlich grossen Abmessung dieses Schachts (Tiefe 3,25 m) und des Kabelrohrblocks (Höhe etwa 1,50 m) ist die Velostation voraussichtlich um den Schacht herum zu bauen. Im Bereich des Kabelrohrblocks ist die Decke allenfalls lokal tieferzulegen, sodass der Kabelrohrblock auf der Decke beibehalten werden kann. Im Rahmen des Vorprojekts sind auch mögliche Anpassungen am bestehenden Schacht und Rohrblock zu prüfen.

Ebenfalls grössere bauliche Anpassungen und grosse Koordinationsaufwendungen sind im Bereich des Florawegs erforderlich, um den dort vorhandenen unterirdischen, 2,50 m hohen begehrbaren Stollen der Swisscom zugunsten der Velostation zirka 6,50 m zurückzubauen. Es ist nicht zulässig, die Kabel der Swisscom zwecks der Umlegung zu trennen, sondern diese müssen ohne eine Trennung in ihre neue Position verlegt werden. Dies bedingt jedoch das vorgängige Umlegen anderer Werkleitungen.

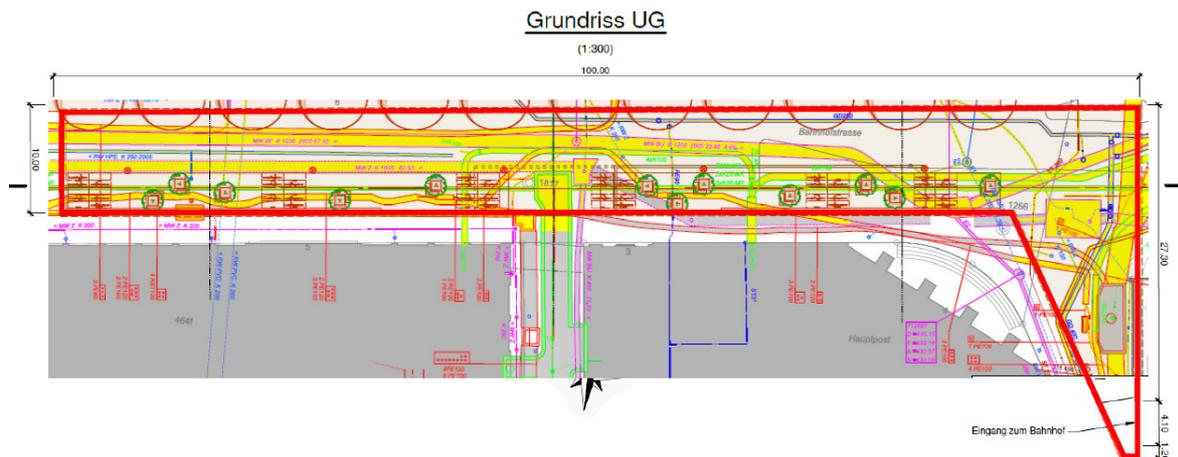


Abb. 3: Grundriss Velostation rot und Friktionen mit bestehenden Leitungen gelb

Fluchtwege

Für die Abklärungen der Fluchtweglängen wurden die Brandschutzrichtlinien der Vereinigung Kantonalen Feuerversicherungen, Dokument Flucht- und Rettungswege, beigezogen.



Abb. 4: Grundlage für Fluchtweglängen (Quelle: Brandschutzrichtlinie der VKF, Flucht- und Rettungswege, 22.03.2017)

Der Zugang zur Velostation erfolgt über eine Rampe per Velo. Die Personen verlassen die Velostation über den Ausgang in das Ladengeschoss des Bahnhofgebäudes. Aufgrund der Länge der Velostation mit rund 100 m war die Fluchtwegsituation genauer zu studieren. Für die verschiedenen geprüften Varianten wurden die Fluchtwege eingezeichnet, diese können eingehalten werden. Die Fluchtwegsituation ist jedoch im Vorprojekt noch vertieft mit den zuständigen Behörden abzuklären.

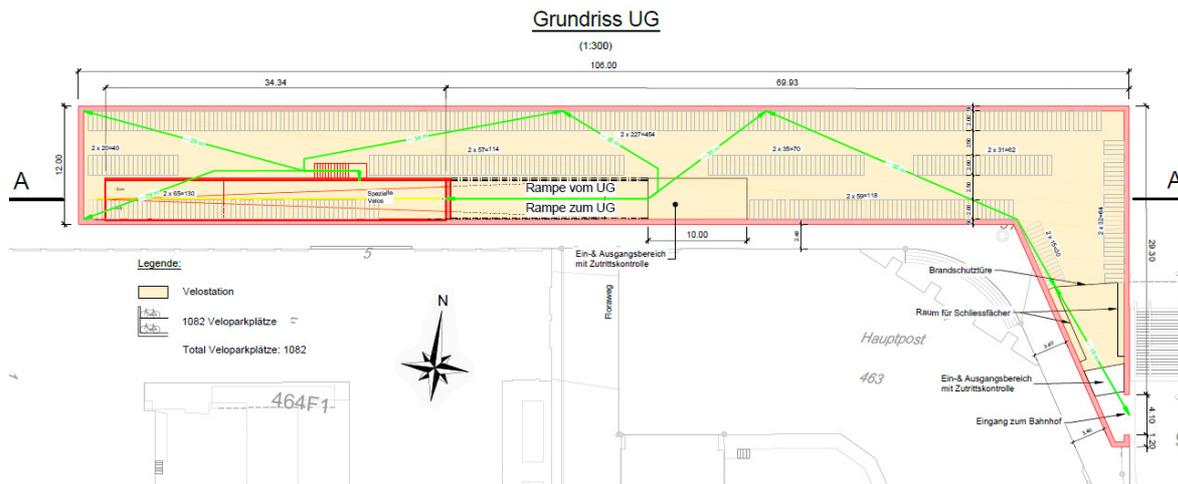


Abb. 7: Die Velostation wird um 2 m verbreitert, dadurch kann eine mittlere Reihe Veloabstellplätze eingefügt werden, 1082 Veloabstellplätze.

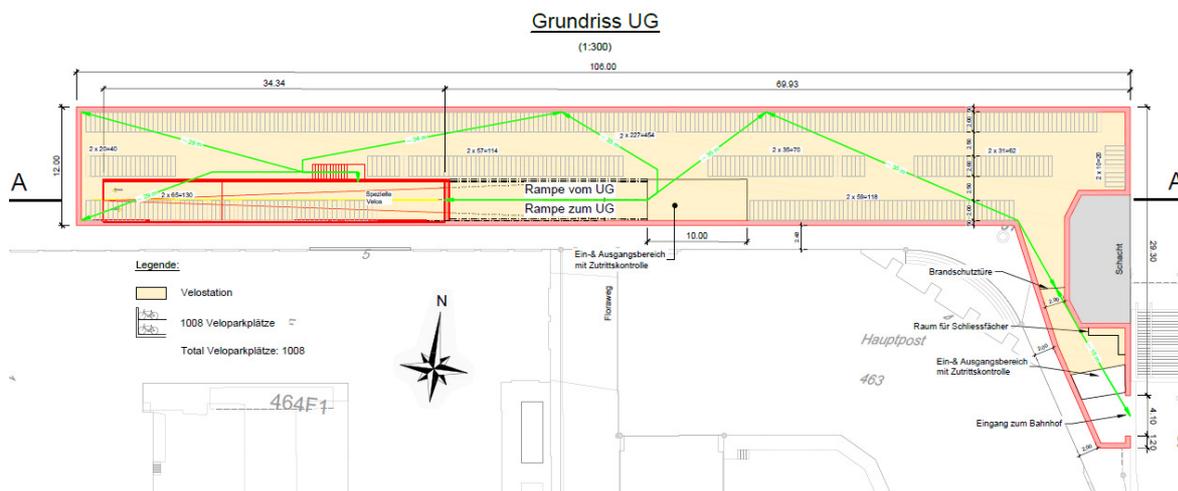


Abb. 8: Variante, falls die Velostation um den ewl-Schacht bei der Bahnhofunterführung herum gebaut werden muss, 1000 Veloabstellplätze.

Beurteilung:

- Die Situation bzw. der Umgang mit dem Elektroschacht ist im Vorprojekt vertieft und abschliessend mit ewl abzuklären. Kann der Schacht verschoben werden, wird die Fluchtwegsituation auf der Seite Ladengeschoss verbessert.
- Generell wird die Weiterverfolgung einer Variante mit einer Veloparkierung mit drei Reihen empfohlen.
- Doppelparker (inkl. Mittelparkierung). Damit können am meisten Veloabstellplätze generiert werden. Die notwendige Verbreiterung um 2,00 m zur Unterbringung von drei Reihen kostet 1,3 Mio. Franken mehr. Abklärungen mit der Stadtgärtnerei ergaben, dass die mit der Neugestaltung vorgesehene zweite Baumreihe nicht gefährdet wird.

Abhängigkeiten vom Projekt «Neugestaltung Bahnhofstrasse»

Es wäre äusserst wichtig, die Planung und Projektierung der «Velostation» gemeinsam mit der «Neugestaltung Bahnhofstrasse» weiterzuentwickeln. Dies aus folgenden Gründen:

- Zwei Projekte im selben Perimeter mit unterschiedlichen Zeithorizonten (Planung/Bau) sind schwierig zu koordinieren, es entstünde ein enormer Koordinationsaufwand (intern und extern), was (zu) viele Ressourcen unnötig bindet.
- Das Projekt «Velostation» könnte in die Projektorganisation «Neugestaltung Bahnhofstrasse» integriert werden, auch wenn dadurch der Terminplan bei der Neugestaltung Bahnhofstrasse angepasst werden muss. In der laufenden Ingenieuranschreibung könnte die Velostation als Teilprojekt mitausgeschrieben werden, womit Synergien genutzt werden können und nur eine minimale Verzögerung für die Neugestaltung Bahnhofstrasse resultiert.
- Durch den Bau der Velostation können, wie gewünscht, die Veloabstellplätze von der Oberfläche in die Station verschoben werden. Der gewonnene Raum kann anderen Nutzungen zur Verfügung gestellt werden, z. B. Boulevardrestaurants. Derzeit ist vorgesehen, dass von den im Wettbewerb mindestens geforderten 400 Veloabstellplätzen 300 in die Velostation verlegt werden können (Etappe 2, Bau einer Velostation). Mindestens 100 Veloabstellplätze (nach Möglichkeit mehr) verbleiben in der Bahnhofstrasse (siehe dazu auch StB 81 vom 4. Februar 2015: Initiative «Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern»). Diese verbleibenden Veloabstellplätze sind für die Besuchenden der Altstadt vorgesehen.
- Mit der Verlegung der Veloabstellplätze in die Velostation wird eine Voraussetzung für die Umsetzung der zweiten Etappe bei der Neugestaltung Bahnhofstrasse erfüllt.
- Der Bau einer Velostation kurz nach der Neugestaltung Bahnhofstrasse hätte zur Folge, dass die ganze Neugestaltung im Bereich der Velostation durch die Bauarbeiten tangiert würde und nach dem Bau der Velostation erneut erstellt werden müsste.
- Mit der gleichzeitigen Weiterentwicklung der beiden Projekte und dem koordinierten Bau können Synergien gewonnen und genutzt werden.
- Es ist der ideale Zeitpunkt für die Umsetzung der Velostation. Wird das Projekt nicht weiterverfolgt, ist davon auszugehen, dass spätestens im Rahmen des Durchgangsbahnhofs das Thema wieder geprüft werden muss. Dann ist aber die Neugestaltung Bahnhofstrasse abgeschlossen, und eine erneute Baustelle würde wenig akzeptiert.