Stadt
Luzern

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 5. Juli 2017 (StB 454)

B+A 18/2017

Velotunnel Bahnhof

Projektierungskredit

Vom Grossen Stadtrat am 31. Januar 2019 abgeschrieben

Vom Grossen Stadtrat zur Überarbeitung zurückgewiesen am 21. September 2017

Bezug zur Gesamtplanung 2017–2021

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 Wirtschaft

Die Stadt Luzern verfügt über hervorragende wirtschaftliche Rahmenbedingungen, die es ihren bestehenden und neuen Unternehmen erlauben,

- sich auf ihren jeweiligen Märkten erfolgreich und verantwortungsvoll zu behaupten,
- der Luzerner Bevölkerung und Gästen qualitativ hochstehende Produkte und Dienstleistungen zu offerieren,
- attraktive Arbeitsplätze anzubieten,
- für Kundschaft, Mitarbeitende und Lieferanten gut erreichbar zu sein.

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 Einwohner/innen. 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.

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 6.4 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.

Fünfjahresziel 6.5 Ein Gesamtkonzept Parkierung ist beschlossen.

Umwelt und Raumordnung

Fünfjahresziel 7.1 Die Bedeutung, Nutzung und Gestaltung der urbanen öffentlichen Räume sowie der naturnahen Freiräume ist mit einem gesamtstädtischen Konzept definiert, und dieses liegt dem Parlament vor; erste Massnahmen sind umgesetzt. In der Innenstadt sind Bahnhofstrasse, Grendel, Kleinstadt und Hirschmattquartier aufgewertet.

Fünfjahresziel 7.4 Durch innovative Siedlungsplanung, Mobilitätsmanagement und kluge Nutzungsdurchmischung wird die „Stadt der kurzen Wege“ erreicht.

Projektplan

I69041 Velotunnel Bahnhof, Agglomerationsprogramm

Übersicht

Der Stadtrat will den Posttunnel für die Veloparkierung nutzen und dessen Zugänglichkeit aus dem Hirschmattquartier für Velos verbessern. Mit bis zu 1'000 neuen Abstellplätzen im Posttunnel soll die enge Parkierungssituation rund um den Bahnhof entschärft werden.

Die im Jahr 1986 erstellte Personenunterführung zwischen der Zentralstrasse und der heutigen Universität Luzern diente neben der Perronerschliessung in einem separaten Tunnel auch als Querverbindung für die Post zur Beschickung der Züge. Mit der Umnutzung des Postverteilzentrums Frohburg zur Universität Luzern fiel im Jahr 2007 die Funktion des Posttunnels weg. Die Stadt sah die Chance, im ungenutzten Posttunnel für die Radfahrenden eine sichere Querverbindung von der Neustadt zur Velostation und zu den Freizeitanlagen am See zu schaffen und damit den verkehrsträchtigen und gefährlichen Bahnhofplatz zu umfahren.

In verschiedenen Studien wurde die Machbarkeit einer Radverkehrsanlage Bahnhof mit einer gemeinsamen Nutzung der unterirdischen Verbindung für Velofahrende, Fussgängerinnen und Fussgänger nachgewiesen. Das Vorprojekt „Durchgangsbahnhof" zeigte auf, dass dieser einen massgeblichen Einfluss auf das Projekt „Radverkehrsanlage Bahnhof" hat und verschiedene Elemente nur bis zum Baustart des Durchgangsbahnhofs in seiner ursprünglichen Form genutzt werden können. Da auch die finanziellen, räumlichen und funktionalen Bedingungen (z. B. Gefälle, Konflikt mit Fussgängerinnen/Fussgängern, Fahrverbot im Tunnel) schwierig waren, wurden alternative und redimensionierte Varianten geprüft. Erste Bestandteile der Gesamtkonzeption konnten bereits mit der Erstellung der Velostation Bahnhof im Jahr 2013 realisiert werden. Ergänzend wurden zusätzliche Sofortmassnahmen wie die Signalisation zur besseren Erreichbarkeit der Velostation umgesetzt.

Im Mai 2017 hat die SBB signalisiert, den ehemaligen Posttunnel der Stadt für die Veloparkierung zur Verfügung zu stellen. Damit kompensiert die SBB die weggefallenen 90 Veloparkplätze, welche im Jahr 2014 im Rahmen von Umbauarbeiten auf der Ostseite des Bahnhofs aufgehoben und bis heute nicht wieder zur Verfügung gestellt wurden. Mit der Öffnung des Posttunnels können bis zu 1'000 Veloparkplätze aktiviert werden.

Kurzfristig wird mit provisorischen Massnahmen die Zugänglichkeit sichergestellt. Somit können rasch zusätzliche Veloparkplätze realisiert werden. Da die Kapazitäten der provisorischen Zugänge beschränkt sind, ist der Ausbau der bis zu 1'000 Veloparkplätze möglicherweise nur in Etappen möglich. Zudem entsprechen diese Massnahmen nicht den gängigen Normen und weisen Sicherheitsdefizite aus.

Mittelfristig sind deshalb bauliche Massnahmen notwendig, um den provisorisch aktivierten Posttunnel voll nutzen zu können. Dazu sollen mit dem vorliegenden Bericht und Antrag (B+A) drei Massnahmen für die Projektierungsphase freigegeben werden: Erstens soll als Hauptbestandteil der Aufgang West neu erstellt werden. Dieser liegt zwischen der Zent-

ralstrasse und der Habsburgerstrasse und soll künftig aus einer Veloschieberampe, einem Lift und einem Treppenaufgang bestehen. Der heute bestehende Aufgang mit Wendeltreppe wird abgebrochen. Zweitens sind Anpassungen an der Oberfläche der Zentralstrasse notwendig, um die Zentralstrasse im Bereich der Habsburgerstrasse sicher zu queren. Damit der Posttunnel definitiv für die Veloparkierung genutzt werden kann, sind drittens zusätzliche Massnahmen im Bereich der Einrichtungen und Ausstattungen der Parkierungsanlage im Velotunnel unumgänglich.

Mit vorliegendem Bericht zeigt der Stadtrat das Ergebnis der bisherigen Machbarkeitsstudien auf und beantragt dem Grossen Stadtrat einen Kredit von Fr. 410‘000.– für die Erarbeitung des Vorprojekts, für das Bauprojekt als Grundlage des Baukredits und für das Auflageprojekt als Grundlage des Bewilligungsverfahrens sowie des darauffolgenden Ausführungsprojekts. Basierend auf dem Bauprojekt wird der Stadtrat mit einem weiteren Bericht und Antrag voraussichtlich 2020 den Baukredit für die Ausführung beantragen. Gemäss aktuellem Projektstand rechnet man mit Baukosten von rund 2,2 Mio. Franken.

Inhaltsverzeichnis Seite

1 Ausgangslage 7

1.1 Radverkehrsanlage Bahnhof 7

1.2 Zukunft Bahnhof Luzern 9

1.3 Velostation Bahnhof 10

1.3.1 Erschliessung Velostation 10

1.3.2 Verbesserung Signaletik 10

1.4 Weitere Planungsfortschritte 11

2 Grundlagen und Rahmenbedingungen 11

2.1 Richtplanungen 12

2.2 Mobilitätsstrategie 12

2.3 Agglomerationsprogramm / Bauprogramm Kantonsstrassen 12

2.4 Durchgangsbahnhof Luzern 13

3 Optimierung Zugang und Nutzung Velotunnel 13

3.1 Aktueller Projektstand 13

3.2 Aktivierung Posttunnel für Veloparkierung (kurzfristig, provisorisch) 14

3.3 Projektbestandteile Projekt „Velotunnel" (mittelfristig) 16

3.3.1 Ersatz Treppenabgang Habsburgerstrasse (1a) 17

3.3.2 Anpassung Oberfläche Zentralstrasse (1b) 18

3.3.3 Öffnung des Posttunnels für Veloverkehr (3) 19

4 Terminplanung 20

5 Kosten und Finanzierung 21

5.1 Übersicht der Kosten 21

5.2 Projektierungskredit 21

5.3 Kostenbeteiligung Dritter 22

5.4 Kreditrechtliche Zuständigkeit 23

6 Politische Würdigung 23

6 Antrag 24

Der Stadtrat von Luzern
an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Ausgangslage

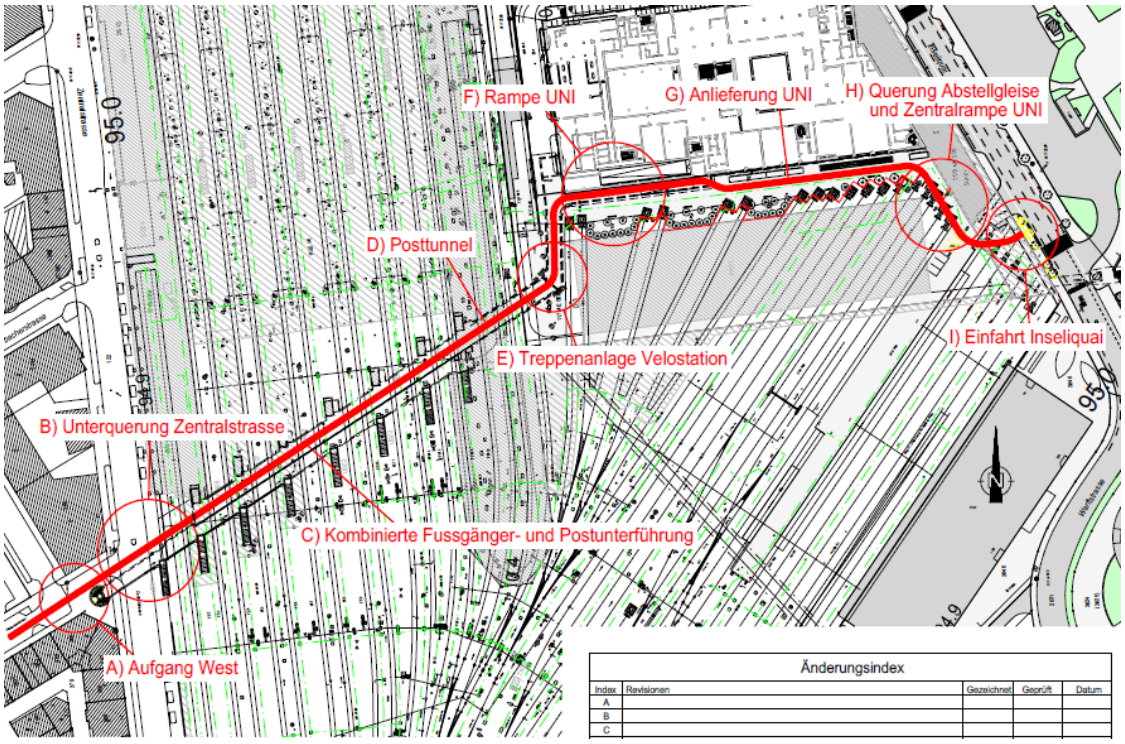
Mit der Mobilitätsstrategie verfolgt die Stadt Luzern das Ziel, für alle attraktiv, sicher und zuverlässig erreichbar zu sein. In der Teilstrategie „Veloverkehr" ist ausgewiesen, dass für den Veloverkehr nicht nur ein sicheres und lückenloses Netz von grosser Bedeutung ist, sondern auch Veloparkplätze an den Zielorten und in ausreichender Anzahl zur Verfügung gestellt werden müssen. Dies ist wichtig, um den Veloverkehr als flächen- und energieeffizientes Verkehrsmittel zu fördern und damit den Anteil am Gesamtverkehr mittel- bis langfristig deutlich zu erhöhen.

Die im Jahr 1986 erstellte Personenunterführung zwischen der Zentralstrasse und der heutigen Universität Luzern diente neben der Perronerschliessung in einem separaten und abgetrennten Tunnel auch als Querverbindung für die Post zur Beschickung der Züge. Mit der Umnutzung des Postverteilzentrums Frohburg zur Universität Luzern fiel im Jahr 2007 die Funktion des Posttunnels weg. Damit bot sich für die Stadt Luzern die Chance, im ungenutzten Posttunnel für die Radfahrenden eine sichere Querverbindung von der Neustadt zur Velostation und zu den Freizeitanlagen am See zu schaffen und damit den verkehrsträchtigen Bahnhofplatz zu umfahren.

1.1 Radverkehrsanlage Bahnhof

Die Stadt Luzern hat in verschiedenen Studien bereits die Machbarkeit einer gemeinsamen Nutzung der unterirdischen Verbindung für Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger nachgewiesen und die Nutzung aufgezeigt. 2006/2010 beauftragte die Stadt Luzern das Ingenieurbüro PlüssMeyerPartner AG mit einer Studie über die Nutzung der Personenunterführung unter dem Bahnhof Luzern als Veloverbindung zwischen der Zentralstrasse und dem Inseliquai. Im Fokus standen dabei eine Öffnung des unbenutzten Posttunnels, mehrere neue Rampen und Treppenabgänge auf der Seite Zentralstrasse sowie eine neue Passage entlang der heutigen Universität zum Inseliquai. Die neue Radverkehrsanlage Bahnhof sah konkret vor, mit einem Rampenbauwerk in der Habsburgerstrasse die Zentralstrasse und im Posttunnel die Gleisanlagen des Bahnhofs zu unterqueren und hinter dem Unigebäude auf der bestehenden Postrampe wieder an die Oberfläche zu gelangen. Von dort führt der Radweg auf der Rückseite der Universität über die SBB-Gleise und mündet hinter den Abstellgleisen in den Inseliquai. Die neue Radverkehrsanlage hätte folgende Objektteile umfasst:

A) Aufgang West (Habsburgerstrasse/Zentralstrasse)
B) Unterquerung Zentralstrasse
C) Kombinierte Fussgänger- und Postunterführung
D) Posttunnel
E) Treppenanlage Velostation
F) Rampe UNI
G) Anlieferung UNI
H) Querung Abstellgleise und Zentralrampe UNI
I) Einfahrt Inseliquai



Auszug Radverkehrsanlage Bahnhof

Je nach Objektteilen und Standard variierten die Kosten stark. Die Grobkostenschätzungen gingen von Kosten von bis zu 7,6 Mio. Franken exkl. Mehrwertsteuer und exkl. verschiedener Drittkosten von Werken, Landerwerb und dergleichen aus. Um eine durchgehende Radverbindung mit minimalem Aufwand zwischen Neustadt und Inseli zu erhalten, hätten folgende Objektteile realisiert werden müssen:

- Aufgang West
- Rampe UNI
- Querung Abstellgleise mit Einmündung Inseliquai

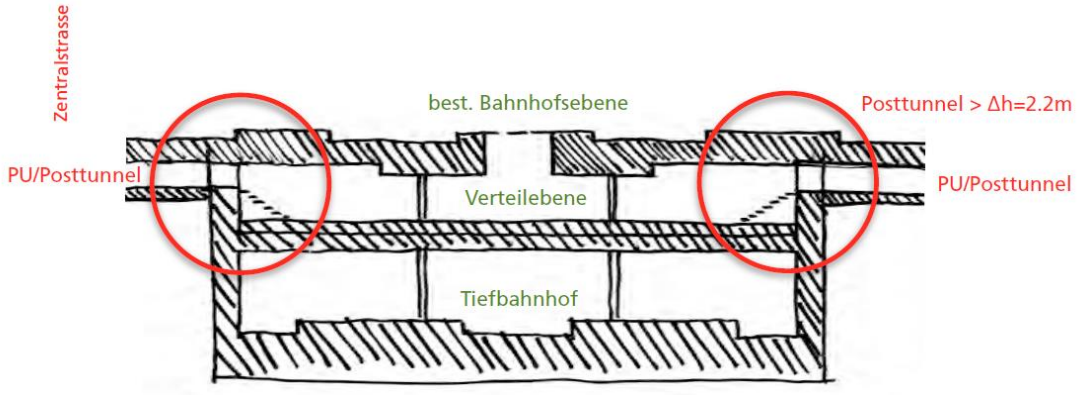
Die Kosten dieser Elemente mit einem minimalen Ausbaustandard wurden auf gegen 4 Mio. Franken geschätzt. Dieses Projekt wurde als Massnahme M17.8 im Agglomerationsprogramm 1. Generation, welches am 27. Dezember 2007 beim Bund zur Prüfung eingereicht wurde, eingegeben. Infolge von Benchmarks hat der Bund die Langsamverkehrskosten leicht gekürzt, die Massnahme für die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit aber bestätigt. Der Bei-

tragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen(pakete) wurde mit 35 Prozent festgelegt.

1.2 Zukunft Bahnhof Luzern

In den vergangenen Jahren entstanden zahlreiche Ideen zur Weiterentwicklung des Eisenbahnnetzes in Luzern. In einer ersten Phase wurden alle diskutierten Varianten zum Bahnhof Luzern gesammelt und verglichen. Die Stimmbevölkerung des Kantons Luzern genehmigte am 29. November 2009 den Kredit von 20 Mio. Franken für die Ausarbeitung eines Vorprojekts „Tiefbahnhof Luzern". Der Kanton Luzern hat daraufhin die SBB mit der Ausarbeitung eines Vorprojekts beauftragt. Letztere hat den Auftrag zusammen mit verschiedenen Planern ausgeführt. Mit dem Tiefbahnhof Luzern soll der letzte grosse reine Kopfbahnhof der Schweiz mit einem leistungsfähigen, unterirdischen, viergleisigen Durchgangsbahnhof ergänzt werden. Das Projekt umfasst neben dem neuen Bahnhof in Tieflage die beiden Zufahrtslinien – den 1,1 km langen Neustadttunnel im Westen und den 3,5 km langen Dreilindentunnel im Osten.

Die Planung des Velotunnels wurde bis zum Vorliegen des Vorprojekts „Tiefbahnhof" (Ende 2013) sistiert. Das Vorprojekt „Durchgangsbahnhof" sieht vor, die heutige Fussgängerunterführung mit dem Posttunnel zu erweitern. Die zukünftige Verteilebene des Durchgangsbahnhofs zerschneidet die erweiterte Fussgängerunterführung. Die Verteilebene liegt zirka 2,2 m tiefer als die Fussgängerunterführung. Eine niveaugleiche Passage durch die Fussgängerunterführung von der Zentralstrasse zur Velostation ist nicht mehr möglich. Auch wird eine durchgängige fahrbare Veloroute zwischen Neustadt und Inseli verunmöglicht.



Prinzipskizze Durchgangsbahnhof Luzern

Das Vorprojekt „Tiefbahnhof" zeigte damit auf, dass dieses einen massgeblichen Einfluss auf das Projekt „Radverkehrsanlage Bahnhof" hat und ein Velotunnel nur bis zum Baustart in seiner ursprünglichen Form genutzt werden kann. Aufgrund dieser Ergebnisse musste das Gesamtprojekt „Radverkehrsanlage Bahnhof" kritisch geprüft und hinterfragt werden. Der Fokus wurde auf die Realisierung einzelner, kurzfristig realisierbarer Projektkomponenten gelegt, welche mit vernünftigem Aufwand umgesetzt werden konnten.

1.3 Velostation Bahnhof

Infolge Umbaus der SBB am bisherigen Standort sowie aufgrund des knappen Angebots an Veloparkplätzen im Raum Bahnhof musste die ehemalige Velostation beim Bahnhof Luzern ersetzt werden. In Zusammenarbeit mit der SBB konnte im Jahr 2013 auf den ehemaligen Postbetriebsgleisen hinter der Universität eine neue Velostation mit 1'100 Abstellplätzen realisiert werden. Der Grosse Stadtrat bewilligte den entsprechenden Kredit mit B+A 23/2011: „Ersatz Velostation infolge Umbaus Bahnhof SBB". Im Rahmen des Baus dieser Velostation konnten daher direkt einige Verbesserungen erzielt und Massnahmen aus den Projektideen der Radverkehrsanlage Bahnhof umgesetzt werden.

1.3.1 Erschliessung Velostation

Im Projekt zur neuen Velostation war eine vertikale Verbindung für Fussgängerinnen und Fussgänger mit einer Schieberampe von der Personenunterführung über ein kurzes Teilstück des Postbetriebstunnels direkt zur Velostation enthalten. Seit der Eröffnung der Velostation im April 2013 können die Nutzenden über die neu gebaute Treppe durch ein Teilstück des geöffneten ehemaligen Posttunnels direkt zu den Gleisen gelangen.

Zugang Velostation

1.3.2 Verbesserung Signaletik

Um die Erreichbarkeit der 1'100 Velos fassenden Velostation zu optimieren, wurde die bestehende Signaletik zur Velostation Ende 2014 ergänzt. So wurden die drei Zufahrten via Seebrücke/Bahnhofplatz, Inseliquai und Zentralstrasse mit zusätzlichen Bodenmarkierungen und Signaltafeln ergänzt. Es handelt sich dabei vorwiegend um Bodenpiktogramme und zusätzliche Wegweiser.

Verbesserte Signaletik zur Velostation

1.4 Weitere Planungsfortschritte

Aufgrund der Erkenntnisse aus dem Vorprojekt „Tiefbahnhof" wurde die ursprüngliche Idee einer direkten Veloverbindung zwischen Zentralstrasse und Inseli aufgegeben; dies aufgrund der relativ hohen Kosten und kurzen Nutzungsdauer. Die weiteren Machbarkeitsabklärungen zeigten auf, dass die Kosten je nach Variante stark variieren und auf bis zu 5 Mio. Franken zu stehen kommen (Kostengenauigkeit +/–25 %). Unter Berücksichtigung der Abhängigkeiten vom Durchgangsbahnhof wurden 2014 daher Sofortmassnahmen und Alternativen geprüft. Im Vordergrund stand die Schaffung eines verbesserten Zugangs zur Velostation sowie die Zurverfügungstellung zusätzlicher Veloparkplätze.

Aufgrund der schwierigen finanziellen Lage der Stadt Luzern wurde nach realisierbaren und kostengünstigen Alternativen gesucht. Es wurden Abstellflächen für Velos in bestehenden Gebäuden auf Erdgeschossebene und oberirdisch auf dem Gelände der Reformierten Kirche Luzern geprüft und mit den Eigentümerinnen und Eigentümern besprochen. Leider ohne Erfolg: Es war keine Eigentümerin und kein Eigentümer bereit, die geeigneten Flächen zur Verfügung zu stellen.

Schliesslich stellte man im B+A 35/2015: „Veloparkierungskonzept Innenstadt von Luzern" die Nutzbarmachung des ehemaligen Posttunnels als Zugang zur bestehenden Velostation oder als Abstellanlage zeitnah in Aussicht. Zur Verbesserung der Veloparkierung rund um den Bahnhof soll das Projekt „Velotunnel" forciert werden. Mit dem Angebot der SBB, den Posttunnel für die Veloparkierung nutzen zu können, erfolgt der Startschuss für die Projektierung eines optimierten Zugangs sowie die Nutzung des sogenannten Velotunnels.

2 Grundlagen und Rahmenbedingungen

Der vorgesehene Velotunnel befindet sich im Zentrum der Stadt Luzern und erschliesst im Umkreis von 3 km Velofahrdistanz grosse Teile des Siedlungsgebietes der Stadt Luzern. Folgende Rahmenbedingungen sind zu beachten und in die Beurteilung miteinzubeziehen.

2.1 Richtplanungen

Das Projekt „Velotunnel Bahnhof" berücksichtigt die für diesen Perimeter relevanten Richtplanungen. Es sind dies der Kantonale Richtplan 2009 (teilrevidiert 2015), das kantonale Radroutenkonzept und konkret der Richtplan leichter Zweiradverkehr (B+A 20/2008). Der Richtplan leichter Zweiradverkehr ist ein zentrales Planungsinstrument für die Umsetzung wichtiger Veloförderungsmassnahmen. Er legt Ziele, Grundsätze und Massnahmen zur Verbesserung der Velosituation fest und fördert so eine stadtverträgliche Mobilität und die Sicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer. Das Projekt „Velotunnel" ist mit Massnahme Nr. 1.11 Bestandteil des Richtplans leichter Zweiradverkehr, welcher vom Grossen Stadtrat am 23. Oktober 2008 und vom Regierungsrat am 29. September 2009 genehmigt wurde.

2.2 Mobilitätsstrategie

Auf der Grundlage des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität hat der Stadtrat eine Mobilitätsstrategie entwickelt, die aufzeigt, wie die steigende Mobilitätsnachfrage bis 2035 bewältigt werden kann. Im Vordergrund steht dabei, dass die Stadt Luzern auch in Zukunft attraktiv und für alle sicher erreichbar bleibt. Diese Strategie hat der Grosse Stadtrat im Juni 2014 zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Strategie gliedert sich in sechs Teilstrategien und enthält zahlreiche aufeinander abgestimmte Verkehrsmassnahmen, die in den nächsten 20 Jahren umgesetzt werden sollen. Das Projekt „K 32a Velotunnel Bahnhof" ist Bestandteil der städtischen Mobilitätsstrategie und in der Teilstrategie Veloverkehr als mittelfristige Massnahme aufgeführt.

2.3 Agglomerationsprogramm / Bauprogramm Kantonsstrassen

In seinem Prüfbericht vom 30. Oktober 2009 zum Agglomerationsprogramm Luzern beantragte 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). Diesem Antrag folgten die eidgenössischen Räte mit dem Bundesbeschluss vom 21. September 2010 über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr. Das ursprüngliche Projekt „Radverkehrsanlage Bahnhof" ist Bestandteil der vom Bund freigegebenen Massnahme „Konzept Langsamverkehr A-Liste" des Agglomerationsprogramms Luzern.

Im kantonalen Bauprogramm Kantonsstrassen ist das Projekt „Luzern, Bahnhof, Erstellen Radverkehrsanlage Personenunterführung Süd" mit 0,3 Mio. Franken im Topf B und 3 Mio. Franken im Topf C eingestellt. Der Topf B enthält die Vorhaben, deren Projektierung im Topf A begonnen oder fortgesetzt wird. In Anbetracht dieser sachlich engen Verknüpfung zwischen Velotunnel und Durchgangsbahnhof wurde der Velotunnel durch den Kanton in seiner Priorität zurückgestellt.

2.4 Durchgangsbahnhof Luzern

Der Durchgangsbahnhof ist ein Schlüsselprojekt des Kantons Luzern und Bestandteil zentraler Planungsinstrumente des Kantons (Agglomerationsprogramm, Kantonaler Richtplan, ÖV-Bericht). Das Projekt sieht vier tiefergelegte Gleise und eine unterirdische Durchmesserlinie vor, welche die Achse Basel/Bern–Luzern und Luzern–Zürich bzw. die kantonalen Hauptentwicklungsachsen miteinander verbindet und eine neue Nord-Süd-Verbindung via Luzern schafft. Die Fussgängerunterführung mit dem Posttunnel ist Bestandteil des Vorprojekts „Tiefbahnhof". Dabei wird die Fussgängerunterführung mit dem Posttunnel erweitert und erhält eine Breite von 10 m. Die Engstelle unter der Zentralstrasse bleibt in der heutigen Form bestehen.

Seit das Schweizer Stimmvolk 2014 die FABI-Vorlage angenommen hat, ist die Finanzierung und der Ausbau der schweizerischen Bahninfrastruktur (FABI) neu geregelt: Während die Kantone und der Bund den Bahnausbau gemeinsam finanzieren, ist für dessen Planung und Umsetzung allein der Bund verantwortlich; die Kantone sind in diesen Prozess involviert. Die Bahninfrastruktur wird dabei schrittweise ausgebaut. Über die jeweiligen Ausbauschritte entscheiden National- und Ständerat alle vier bis acht Jahre. Aktuell wird auf Stufe Bund über den nächsten Ausbauschritt (2030/35) beraten. Gemäss aktueller Einschätzung ist mit einer Realisierung des Durchgangsbahnhofs frühestens 2035 zu rechnen.

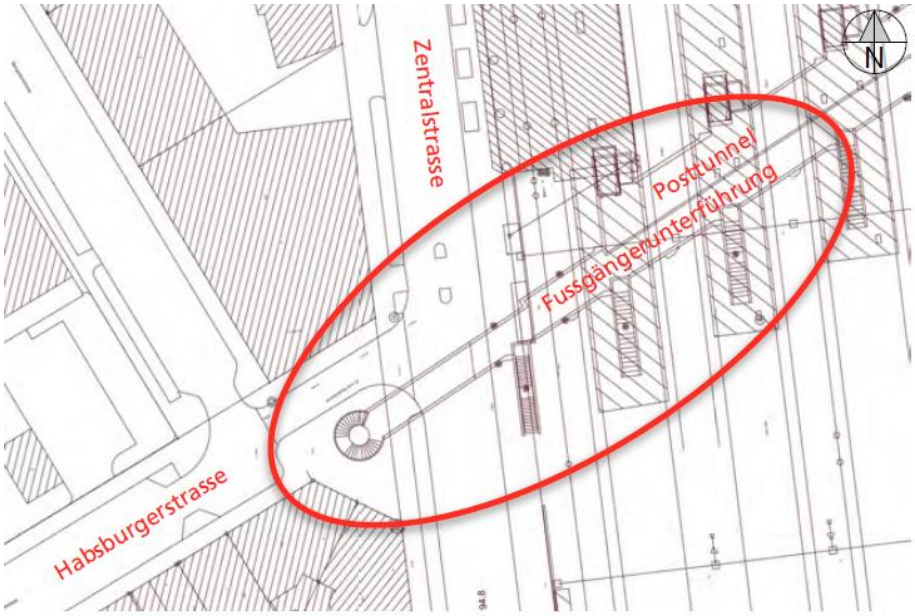
3 Optimierung Zugang und Nutzung Velotunnel

3.1 Aktueller Projektstand

Seit den ersten Studien 2006 haben sich die städtebaulichen, verkehrstechnischen und politischen Rahmenbedingungen weiterentwickelt. Im Jahr 2014 hat die Stadt daher das Projekt aufgrund der neuesten Kenntnisse hinterfragt und bewertet. Hauptsächlich wurden auch die Ergebnisse aus dem Projekt „Durchgangsbahnhof" in die Lösungsfindung integriert und eine Machbarkeitsstudie erstellt.

Unfallschwerpunkt Bahnhofplatz
Die Schwachstellenanalyse zeigt auf, dass im Bereich Bahnhofplatz verschiedene Veloschwachstellen und Defizite bei der Verkehrssicherheit bestehen. Konkret ist der Bahnhofplatz ein grosser Unfallschwerpunkt der Stadt Luzern. Im System zur Auswertung von Verkehrsunfällen (VUGIS) werden unfallträchtige Stellen nach vorgegebenen Kriterien eruiert. Indikatoren sind die Schwere der Unfälle sowie eine verkehrsträgerbezogene, definierte Ereignisfläche. Die Bundesdatenbank VUGIS ermöglicht die Berechnung von Unfallschwerpunkten. Im Bericht von Viaplan an die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) vom 19. Dezember 2016 „Monitoring Unfallschwerpunkte 2015" ist der Bahnhofplatz Luzern der Unfallschwerpunkt Nr. 1 im Kanton Luzern. Diesen Rang hatte er auch bei der Auswertung 2014.

Ziel für den Veloverkehr ist daher, den unfallträchtigen Knoten aus Westen kommend möglichst umfahren zu können. Die Lösungsansätze fokussieren dabei hauptsächlich auf den westlichen Perimeter des Bahnhofs:



Perimeter Aufgang West

Als sinnvolle redimensionierte Variante eines optimierten Zugangs vom Hirschmattquartier zur Velostation über den Posttunnel hat sich ein Projekt herauskristallisiert, welches als Hauptelement im Bereich des heutigen Treppenabgangs einen neuen Zugang mit einer Schieberampe zur Habsburgerstrasse vorsieht. Durch die Nutzung des Velotunnels als Veloabstellanlage wird die Möglichkeit, diesen als attraktive Verbindung für den Velo- und Fussverkehr zu nutzen, stark eingeschränkt.

3.2 Aktivierung Posttunnel für Veloparkierung (kurzfristig, provisorisch)

Am 17. Mai 2017 hat eine weitere Besprechung mit den Verantwortlichen der SBB stattgefunden. Dabei hat die SBB eröffnet, dass sie bereit sei, der Stadt den ehemaligen Posttunnel für die Veloparkierung zur Verfügung zu stellen. Damit kompensiert die SBB die weggefallenen 90 Veloparkplätze, welche im Jahr 2014 im Rahmen von Umbauarbeiten auf der Ostseite des Bahnhofs weggefallen sind und bis heute nicht wieder zur Verfügung gestellt wurden. Diese aufgehobenen Abstellplätze basieren auf einer Vereinbarung zwischen der Stadt Luzern und der SBB vom 1. Juli 1998. In dieser Vereinbarung verpflichten sich die entsprechenden Partner zur Realisierung von Massnahmen zur Verbesserung der Velosituation beim Bahnhof Luzern.

Mit der Öffnung des Posttunnels können kurzfristig bis zu 1’000 Veloparkplätze erstellt werden. Offen ist die Frage, wie die Erschliessung mit dem Velo gelöst wird. Kurzfristig kann die Erreichbarkeit dieser Veloparkplätze sowie der Velostation mit einer Veloschieberille beim Abgang Zentralstrasse in die Personenunterführung gewährleistet werden. Diese entspricht

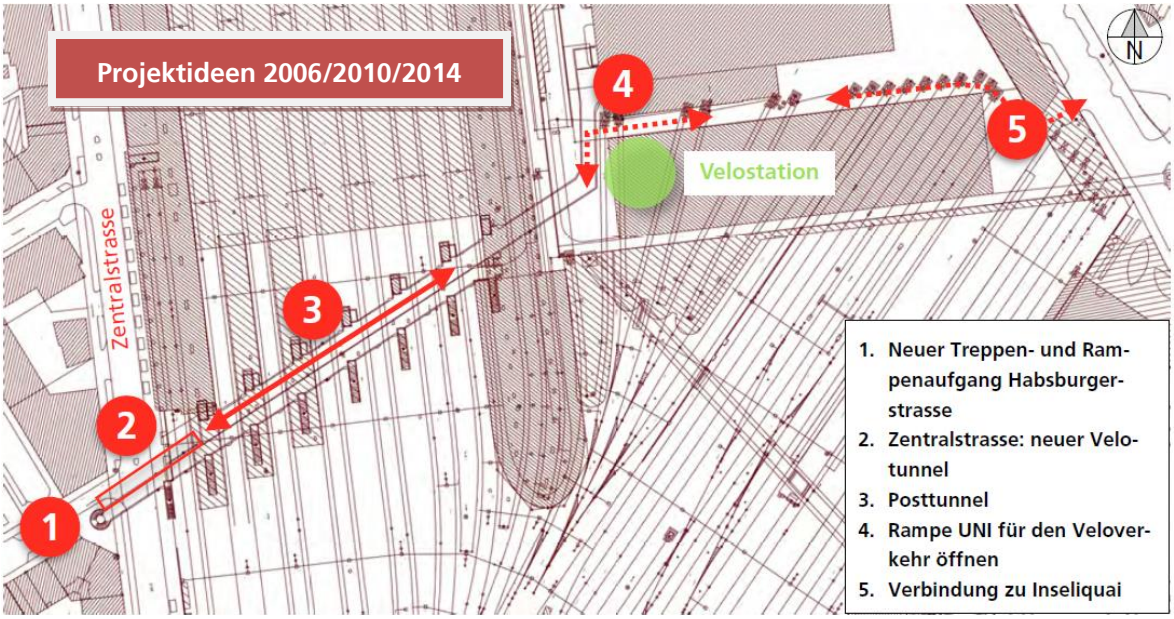
zwar nicht den geläufigen VSS-Normen, ist als Überbrückung bis zur Umsetzung des Projekts „Velotunnel" jedoch vertretbar und sinnvoll. Feldversuche bestätigten, dass die Schieberinne mit den meisten Fahrradtypen problemlos benutzt werden kann. Die Treppe befindet sich zu zwei Dritteln im Eigentum der Stadt Luzern und zu einem Drittel im Eigentum der SBB. Die SBB Immobilien hat das Einverständnis für diese bauliche Anpassung gegeben, vorbehältlich des definitiven Einverständnisses von SBB Infrastruktur. Damit kann die Erreichbarkeit vom Hirschmattquartier her kurzfristig verbessert werden. Weiter hat die Stadt den Auftrag gegeben, die Möglichkeit einer Veloschieberille als provisorische Massnahme bei der Wendeltreppe Habsburgerstrasse zu prüfen. Dies könnte den Zugang zu den bis zu 1'000 Veloparkplätzen weiter verbessern. Allenfalls ist der Ausbau des Velotunnels in Etappen, abgestimmt auf die Kapazität der Zugänge, vorzusehen. Es ist geplant, die ersten Veloparkplätze im Jahr 2018 in Betrieb zu nehmen.

Die SBB kann sich vorstellen, den ehemaligen Posttunnel zur Verfügung zu stellen und die Kosten der notwendigen Bauarbeiten für die Aktivierung des Posttunnels zu übernehmen. Die Stadt müsste im Gegenzug die komplette Ausstattung des Posttunnels (Lieferung und Montage der Velohalterungen auf zwei Ebenen) finanzieren. Die kurzfristig umsetzbaren Massnahmen sind im B+A 35/2015: „Veloparkierungskonzept Innenstadt von Luzern" enthalten. Der städtische Anteil für eine erste Etappe (Sofortmassnahmen) wird über diesen Kredit finanziert.

Die kurzfristige Umsetzung wird mit den erwähnten provisorischen Massnahmen möglich. Für eine dauernde Lösung sind diese jedoch nicht ausreichend bzw. entsprechen nicht den verschiedenen Normen und weisen Sicherheitsdefizite aus. Zudem stimmen die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer diesen Massnahmen nur zu, wenn eine neue Dauerlösung in Aussicht steht. Wie diese Lösung aussieht, soll mit dem Projekt „Velotunnel Bahnhof" nun geprüft und projektiert werden.

3.3 Projektbestandteile Projekt „Velotunnel" (mittelfristig)

Aufgrund dieser neuen Ausgangslage und aufgrund der in den vorherigen Kapiteln dargelegten Sachverhalte will die Stadt folgende konkrete Massnahmen weiter planen und realisieren.



Auszug aus Machbarkeitsstudie Optimierung Zugang Velostation Luzern

Umsetzung Projektbestandteile mit bestem Kosten-Nutzen-Verhältnis:

1a: Ersatz Treppenabgang Habsburgerstrasse (1,7 Mio. Franken)
1b: Anpassung Oberfläche Zentralstrasse (Abbiegespur Velos) (0,3 Mio. Franken)

3: Öffnung des Posttunnels für Veloverkehr (0,6 Mio. Franken)

Eine erste Kostenschätzung rechnet mit Planungskosten von rund Fr. 410'000.– und Realisierungskosten von rund 2,2 Mio. Franken. Diese werden im Rahmen der Projektierung jedoch weiter konkretisiert und überprüft werden.

Die weiteren Elemente der Machbarkeitsstudie sind nicht Bestandteil des vorliegend beantragten Projektierungskredits:

2 Für einen Ausbau der Fussgängerunterführung unter den Gleisen 1 und 2 sowie unter der Zentralstrasse hindurch sind die räumlichen und funktionalen Bedingungen nicht optimal (Querschnitt, Gefälle, Konflikt mit Fussgängerinnen/Fussgängern). Die Mehrkosten der Investition einer fahrbaren Rampe mit der Verbreiterung unter der Zentralstrasse wären mit über 3 Mio. Franken gegenüber der vorgeschlagenen Lösung hoch und im Hinblick auf den Durchgangsbahnhof unverhältnismässig.

4 Die bestehende Rampe mit einer Neigung von 19 Prozent ist für den Veloverkehr zu steil und müsste baulich angepasst werden. Eine Verlängerung der Rampe würde

aber den Zugang zur Universität behindern. Um die Sicherheit, die Attraktivität und den Komfort der Velofahrenden zu gewährleisten, wären umfangreiche bauliche Massnahmen nötig. Die Nutzung der Rampe ist zeitlich begrenzt. Unter diesen Umständen ist die Umsetzung der Massnahme riskant und wird aus Kosten-Nutzen-Überlegungen nicht weiterverfolgt.

5 Die Passage entlang der Universität bis an den Inseliquai liegt im Projektperimeter des Durchgangsbahnhofs und ist als Fläche für einen Installationsplatz vorgesehen. Eine Umsetzung der vorgesehenen Massnahme ist unter diesen Umständen riskant und wurde aus Kosten-Nutzen-Überlegungen zurückgestellt.

3.3.1 Ersatz Treppenabgang Habsburgerstrasse (1a)

Die Erkenntnisse aus den verschiedenen Studien führten zum Vorschlag, von der Habsburgerstrasse her einen neuen Treppenabgang mit Veloschieberampe zu realisieren.

Auszug aus Machbarkeitsstudie: Neuer Treppenabgang mit Veloschieberampe

Die Machbarkeitsstudie zeigt, dass der heutige Abgang bei der Habsburgerstrasse mit einem neuen Abgang mit Schieberampe ersetzt werden kann. Damit wären die minimalen Voraussetzungen für die Nutzung des ehemaligen Posttunnels für den Veloverkehr gegeben.

Der vorhandene Aufgang West (Habsburgerstrasse) besteht aus einer 2 m breiten Wendeltreppe, welche um einen Personenlift an die Oberfläche führt. Die bestehende Wendeltreppe Habsburgerstrasse wird rückgebaut und durch eine zweiläufige, gradlinig angeordnete Treppe mit einer Schieberampe ersetzt. Die 1 m breite, mittig angeordnete Schieberampe hat

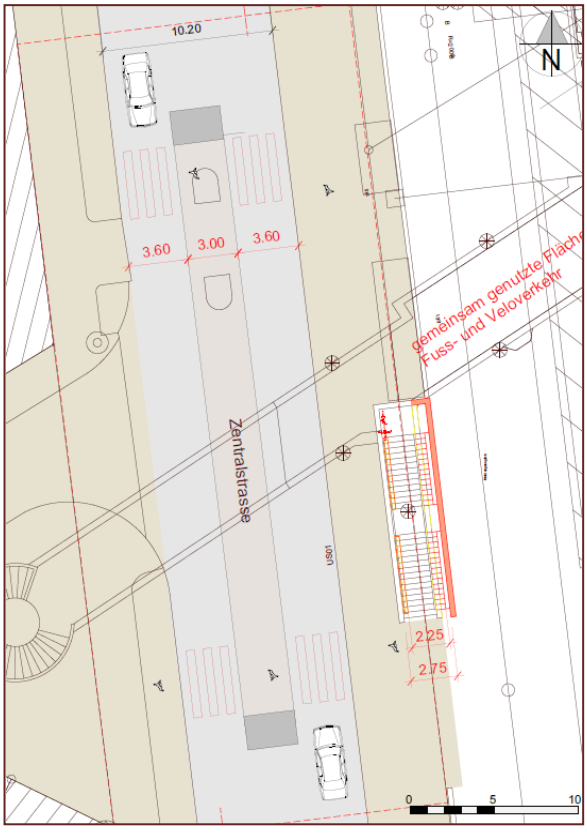
eine Steigung von etwa 60 Prozent. Velos müssen geschoben werden. Ein velotauglicher Lift verbessert den Komfort. Der Bereich Habsburger-/Morgartenstrasse muss neu organisiert und gestaltet werden.

Für das Teilprojekt 1a wird mit Gesamtkosten (inkl. Planung und MWSt) von 1,7 Mio. Franken gerechnet (Stand Machbarkeitsstudie, +/–25 %).

3.3.2 Anpassung Oberfläche Zentralstrasse (1b)

Die Schieberinne Zentralstrasse soll als kurzfristig zu realisierende Verbesserungsmassnahme umgesetzt werden. Die Umsetzung des verbesserten Zugangs Zentralstrasse macht das Teilprojekt „Ersatz Treppenabgang Habsburgerstrasse" jedoch nicht überflüssig. Seit 2015 bzw. der Einführung der durchgehenden Busspur auf der Pilatusstrasse führt der MIV zum Bahnhof neu über die Zentralstrasse. Auf der Zentralstrasse ist seitdem eine Zunahme des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) zu verzeichnen, welcher einen qualitativen Einfluss auf die Querungen für den Fuss- und Veloverkehr hat. Damit Velofahrende von der Habsburgerstrasse her ohne Querung der Zentralstrasse in den Velotunnel gelangen, ist die Umgestaltung des Zugangs Habsburgerstrasse notwendig. Auf der Seite Zentralstrasse sind keine Anpassungen vorgesehen. Es wird geprüft, ob sich die Veloschieberille bewährt und ob diese auch längerfristig beibehalten werden kann.

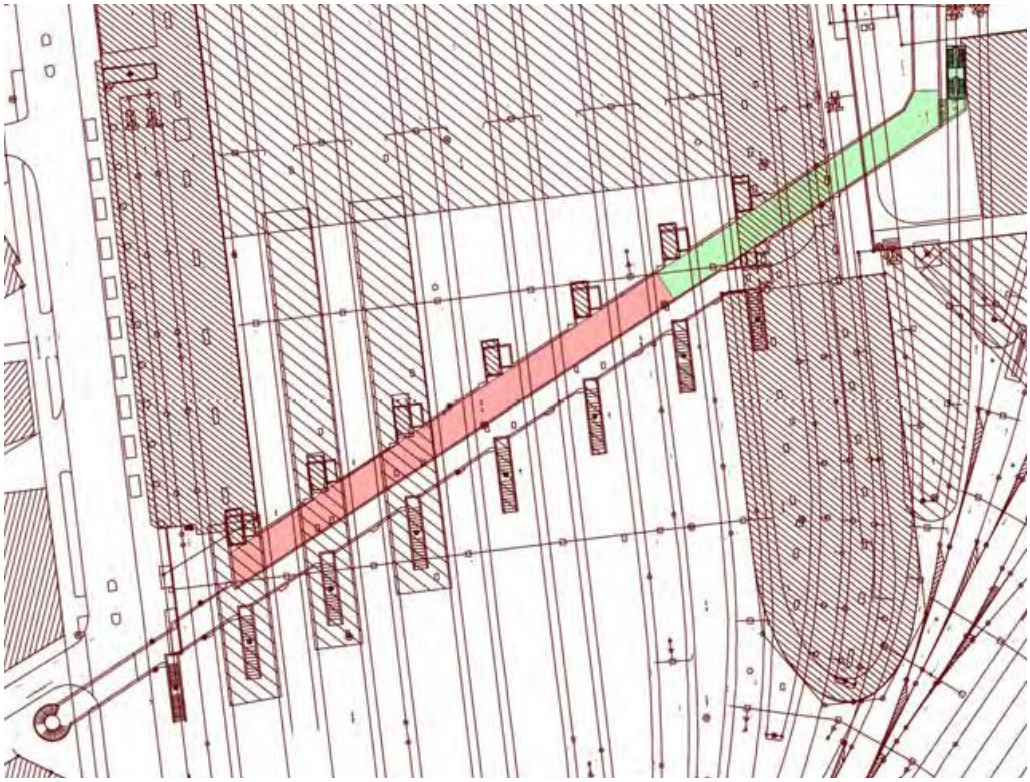
Durch die veränderte Situation und den neuen Veloabgang aus der Habsburgerstrasse sind Anpassungen im Strassenraum der Zentralstrasse notwendig. Abbiegemanöver auf der stark befahrenen Zentralstrasse sind derzeit schwierig. Daher ist prioritär die Abbiegesituation für den Veloverkehr zu verbessern. Konkret sind eine separate Abbiegespur, Fussgänger- und Veloinseln sowie eine zusätzliche Fussgängerquerung auf Höhe Treppe Zentralstrasse oder auch allfällige weitere Verbesserungsmassnahmen zu prüfen und zu planen.



Auszug aus Machbarkeitsstudie: Anpassung Oberflächengestaltung Zentralstrasse
Für das Teilprojekt 1b (exkl. Treppenanlage Zentralstrasse) wird mit Gesamtkosten (inkl. Planung und MWSt) von Fr. 300’000.– gerechnet (Stand Machbarkeitsstudie, +/–25 %).

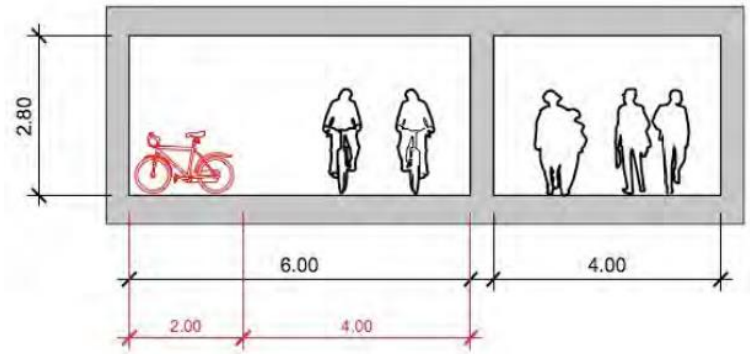
3.3.3 Öffnung des Posttunnels für Veloverkehr (3)

Der Posttunnel ist zirka 160 m lang und 6 m breit. Ein Teil des Posttunnels wird bereits seit 2013 als Zugang zur Velostation genutzt. Die restlichen 100 m werden für die Velofahrenden geöffnet.



Situation Posttunnel

Im schmalen Abschnitt unter der Zentralstrasse (ab neuem Treppenabgang mit Schieberampe bis zur Einmündung in den Posttunnel) ist es zwingend erforderlich, dass die Velofahrenden ihr Velo schieben müssen. Inwieweit im Posttunnel gefahren werden kann, wird im Detailprojekt geprüft werden.



Auszug aus Machbarkeitsstudie: Querschnitt Velotunnel

Eine partielle Nutzung des Velotunnels zur Veloparkierung ist technisch möglich. Zur kurzfristigen Nutzung des Velotunnels werden erste provisorische Massnahmen realisiert. Für die optimale und langfristige Veloparkierung sind aber verschiedene Ausstattungen wie Beleuchtung, Schliesssystem, Halterungen, Signalisationen usw. notwendig. Die definitiven Einrichtungen und das Betriebskonzept werden im Rahmen des Bauprojekts erarbeitet und umgesetzt werden.

Für das Teilprojekt 3 wird mit Gesamtkosten (inkl. Planung und MWSt) von Fr. 600'000.– gerechnet (Stand Machbarkeitsstudie, +/–25 %).

4 Terminplanung

Nach aktuellem Kenntnisstand und vorbehältlich längerer Rechtsverfahren beispielsweise aufgrund von Einsprachen ist derzeit von folgendem Terminplan auszugehen:

- B+A Projektierungskredit im Parlament — 21. September 2017
- Vorprojekt — 2018/2019
- Bauprojekt, Auflageprojekt und Bewilligungsverfahren — 2019/2020/2021
- B+A Ausführungskredit im Parlament — 2020
- Schliessung für Veloverkehr — ab Baustart Durchgangsbahnhof

Das Vorprojekt „Durchgangsbahnhof" zeigte, dass eine niveaugleiche Passage durch die Fussgängerunterführung von der Zentralstrasse zur Velostation nicht mehr möglich sein wird. Zudem zeigen die Personenberechnungen, dass die vorhandenen Abmessungen reichen, um die zukünftigen Personenströme abzuwickeln. Zusätzlicher Veloverkehr würde zu Konflikten und einem Kapazitätsengpass führen. Das heisst, der Posttunnel kann nur bis zum Bau des Durchgangsbahnhofs für den Veloverkehr genutzt werden, da dieser anschliessend in unveränderter Form für die Fussgängerströme des Bahnhofs benötigt wird.

Ziel des Projekts „Velotunnel Bahnhof" ist es daher, die Planung möglichst zu beschleunigen und die Umsetzung voranzutreiben, damit der Posttunnel möglichst lange für den Veloverkehr genutzt werden kann. Da der derzeitige Planungsstand aber noch viele Fragen offenlässt und Kostenschätzungen für die Realisierung mit grosser Unsicherheit behaftet sind, ist eine Gesamtvorlage, in welcher die Projektierungs- sowie die Ausführungskosten zusammen beantragt werden, zum heutigen Zeitpunkt nicht seriös möglich. Auch die Mitfinanzierung oder die Kostenbeteiligungen Dritter sind aktuell noch unsicher.

Daher erfolgt in einem ersten Schritt der Bericht und Antrag für die Projektierung. Während des Auflage- sowie Bewilligungsverfahrens wird der Bericht und Antrag für die Realisierung erstellt und dem Parlament vorgelegt werden. Mit diesem Vorgehen wird es keine Verzögerung im Prozess geben.

5 Kosten und Finanzierung

5.1 Übersicht der Kosten

Die Schätzung des Finanzbedarfs der Realisierung der einzeln in Kapitel 3.3 beschriebenen mittelfristigen Projektbestandteile beläuft sich auf Basis der Machbarkeitsstudie gemäss dem heutigen Wissens- und Planungsstand auf rund 2,6 Mio. Franken für die Planungs- und Baukosten. Die Ermittlung der Kosten basiert auf den Grundlagen, welche mit der Machbarkeitsstudie im Jahr 2014 hergeleitet wurden. Für die Bauausführung werden in einem nächsten Arbeitsschritt die Planerarbeiten beschafft und das Vorprojekt, das Bauprojekt, das Auflageprojekt und das Ausführungsprojekt gemäss den SIA-Phasen erarbeitet. Das heisst, der Projektstand erlaubt derzeit noch keine absoluten Kostenschätzungen, weil noch nicht alle Projektbestandteile bekannt sind und auch kostenmässig abgeschätzt werden können.

In der aktuellen Gesamtplanung 2017–2021 sind Investitionsausgaben für die Ausführung enthalten. Es handelt sich bei diesem Nettobetrag um die Gesamtkosten in der Höhe von 2,2 Mio. Franken ohne jegliche Drittbeiträge. Im Sinne des Vorsichtsprinzips wurden diese Drittbeiträge nicht in die Investitionsplanung integriert. Falls Gelder aus dem Agglomerationsprogramm, aus dem Bauprogramm Kantonsstrassen oder seitens SBB gesprochen werden, wird die Investitionsplanung entsprechend entlastet.

5.2 Projektierungskredit

Gestützt auf die Investitionskostenschätzung wird mit diesem Bericht und Antrag ein Projektierungskredit von 410‘000.– Franken beantragt.

In der Gesamtplanung 2017–2021 sind für die Projekte I69041.17–19 Planungskosten von Fr. 350‘000.– enthalten, aufgeteilt in folgende Jahrestranchen: 2017: Fr. 90‘000.–, 2018: Fr. 80’000.–, 2019: Fr. 180‘000.–. Die Gesamtkosten entsprechen weitgehend den in der Investitionsplanung bereits integrierten Kosten. Im Verlaufe der Abklärungen hat sich die Ausarbeitung der Projekte als komplex erwiesen. Insbesondere die Abstimmung mit den vielen beteiligten Partnern macht die Planung herausfordernd. Aufgrund dieser Erkenntnisse reichen die ursprünglich geplanten Fr. 350‘000.– nicht aus, um das Projekt bis zur Stufe Ausführung zu bringen. Aufgrund der Einheit der Materie sind die Tranchen des gesamten Planungskredits als eine Ausgabe zu beschliessen. Daher ist kreditrechtlich ein Bericht und Antrag notwendig.

Bisheriger Aufwand
Für das Projekt „Velotunnel Bahnhof” wurden im Jahr 2014 verschiedene Planungsarbeiten vorgenommen. So wurden einige Elemente der Studie Radverkehrsanlage Bahnhof vertieft geprüft und die Machbarkeitsstudie zur Optimierung des Zugangs zur Velostation Luzern durchgeführt und Sofortmassnahmen sowie mittelfristige Massnahmen untersucht. Die

Kosten von Fr. 92’000.– wurden dem bewilligten Kredit I69041.14 belastet. Dieser Kredit ist abgerechnet.

Folgekosten

Die Regiebetriebe des Tiefbauamts erbringen umfangreiche Leistungen im Bereich von Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen. Die Erneuerung der Zugänge zum Velotunnel betrifft jedoch das Inventar nicht, da sich durch dieses Vorhaben voraussichtlich an den Eigentumsverhältnissen und den bestehenden Verträgen nichts ändert. Ob und in welcher Höhe zusätzliche Kosten für die Nutzung des Posttunnels auf die Stadt Luzern zukommen (z. B. Miete Posttunnel, Reinigung, Beleuchtung usw.), ist im Rahmen der Projektierung zu klären.

5.3 Kostenbeteiligung Dritter

Das früher vorgesehene Projekt stellt eine direkte, schnelle und sichere Velo- und Fusswegverbindung zwischen Neustadt und Inseli dar und ist eine wichtige und sinnvolle Ergänzung des bestehenden regionalen Fuss- und Radverkehrsnetzes. Es ist Bestandteil des kantonalen Radroutenkonzepts. Die Stadt erwartete daher eine gewisse Mitfinanzierung, wie dies im Rahmen der Eingabe im Agglomerationsprogramm 1. Generation auch in Aussicht gestellt wurde. Eine konkrete Finanzierungslösung steht zum heutigen Zeitpunkt jedoch noch aus. Es sind Gelder vom Bund (Agglomerationsprogramm 1. Generation), vom Kanton (Bauprogramm Kantonsstrassen) oder von der SBB (Eigentümerin Posttunnel) denkbar:

Bund

Das früher vorgesehene Projekt ist teilweise Bestandteil der vom Bund freigegebenen Massnahme „Konzept Langsamverkehr A-Liste“ des Agglomerationsprogramms Luzern. Mit dem rechnerischen Beitragssatz in der Höhe von 35 Prozent für das AP LU 1G (Basis Brutto-Gesamtkosten) ergibt dies einen Beitrag von rund Fr. 900’000.–. Eine finanzielle Beteiligung des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm 1. Generation erfolgt jedoch nur, wenn die Wirkung des geplanten Projekts „Velotunnel Bahnhof” im Wesentlichen demjenigen aus dem Agglomerationsprogramm 1. Generation entspricht. Eine Beteiligung des Bundes ist nun aber unsicher, weil die Velos voraussichtlich geschoben werden müssen und nur eine Verbindung zum heutigen Aufgang der neuen Velostation erstellt wird. Ob die reduzierte Umsetzung unter diesen Umständen noch zum Bezug von Geldern aus dem Agglomerationsprogramm berechtigt, ist unklar. Diese Abklärungen sind im Rahmen der Projektierung zu machen.

Kanton

Eine finanzielle Beteiligung durch den Kanton kann frühestens ab 2019 erfolgen, unter der Voraussetzung, dass das Projekt ins Bauprogramm 2019–2022 aufgenommen wird und der Kantonsrat Ende 2018 positiv entscheidet. Gemäss aktuellem Bauprogramm 2015–2018 sind erst ab 2019–2022 im Topf B Fr. 300’000.– enthalten und ab 2023 im Topf C 3 Mio. Franken. Falls im nächsten Bauprogramm dieses Projekt so beibehalten wird, ist eine Bauausführung erst ab frühestens 2023 möglich und hätte entsprechend negativen Einfluss auf das Terminprogramm. Die Stadt wird nach der Freigabe des Projektierungskredits mit dem Kanton die weiteren Schritte besprechen und die korrekte zeitliche Abstimmung mit dem Bauprogramm Kantonsstrassen und dem städtischen Projektfahrplan vornehmen.

Bis zum Vorliegen des Ausführungsprojekts wird man Klarheit über die kantonale Kostenbeteiligung haben.

SBB
In mehreren Gesprächen wurde über einen Kostenteiler mit der SBB verhandelt, welcher die einzelnen Interessen angemessen berücksichtigt. Mit Schreiben vom 28. Januar 2016 teilte die SBB mit, dass eine finanzielle Beteiligung seitens SBB ausgeschlossen sei. Dieser Entscheid wird insbesondere damit begründet, dass die geplanten Anpassungen ausschliesslich auf Stadtgebiet erfolgen und es sich um einen Nebenzugang handelt. Auch mit einem allfälligen Durchgangsbahnhof zeigen Berechnungen, dass ein Ausbau des Zugangs aus der Habsburgerstrasse nicht notwendig sein wird und die SBB diesen für ihre Zwecke nicht benötigt. Die SBB unterstützt jedoch das Projekt, würde die Umgestaltung des heutigen runden Treppenabgangs begrüssen und bescheinigt dem neuen Zugang eine neue offene und komfortable Perspektive. Im Rahmen der 90 auf der Ostseite des Bahnhofs durch die SBB aufgehobenen Veloparkplätze ist diese bereit, sich an Sofortmassnahmen zu beteiligen (siehe Kapitel 3.2). Die Stadt führt die Planungen und Verhandlungen mit der SBB weiter.

5.4 Kreditrechtliche Zuständigkeit

Die beantragte Finanzierung ist in Form eines Sonderkredits nach Art. 61 Abs. 1 der Gemeindeordnung (GO) zu bewilligen. Gemäss Art. 69 lit. a Ziff. 4 in Verbindung mit Art. 68 lit. b Ziff. 1 GO ist der Grosse Stadtrat für den Beschluss abschliessend zuständig.

Die mit dem beantragten Kredit zu tätigenden Aufwendungen sind dem Fibukonto 501.03, Projekt I69041.02, zu belasten.

6 Politische Würdigung

Mit der Installation von Veloparkplätzen im ehemaligen Posttunnel können die Parkierungsprobleme rund um den Bahnhof kurzfristig entschärft werden. Im Raum Bahnhof fehlen langfristig in den Bereichen West und Nord rund 1’200 Parkplätze, vor allem für jene Personen, die vom Velo auf den Zug umsteigen. Mittelfristig ist ein optimierter Zugang zur bestehenden Velostation sowie zu den neuen Veloparkplätzen wichtig. Das Projekt „Velotunnel Bahnhof” ist denn auch ein Schlüsselprojekt in der Netzplanung des Veloverkehrs. Die Bedeutung dieser Verbindung ist hoch, und in verschiedenen Studien wurden verschiedene Lösungen geprüft. Das vorliegende Projekt ist keine Luxuslösung, sondern eine pragmatische, zweckmässige Infrastrukturmassnahme zugunsten des Veloverkehrs, die finanzierbar ist. Obwohl sich der velospezifische Nutzen der Massnahmen auf voraussichtlich 15 Jahre beschränkt, sollen die Skizzen aus der Machbarkeitsstudie vertieft und auf Stufe Ausführungsprojekt entwickelt werden. Langfristig sind jedoch weitere Planungen notwendig, damit im Hinblick auf die zu erwartende Zunahme des Veloverkehrs sowie den Bau des Durchgangsbahnhofs im

Jahr 2035 adäquate und ausreichende Veloparkierungsmöglichkeiten vorhanden sind. Konkret läuft die Planung für eine neue Velostation Bahnhof. Diesbezüglich wird eine Machbarkeitsstudie erstellt. Die Ergebnisse und Erkenntnisse daraus fliessen in die Projektierung Velotunnel Bahnhof ein.

6 Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat, für die Projektierung Velotunnel Bahnhof einen Kredit von Fr. 410'000.– zu bewilligen. Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 5. Juli 2017

Beat Züsli
Stadtpräsident

Toni Göpfert
Stadtschreiber

Stadt
Luzern
Stadtrat

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 18 vom 5. Juli 2017 betreffend

Velotunnel Bahnhof
Projektierungskredit,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 61 Abs. 1 und Art. 69 lit. a Ziff. 4 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

Für die Projektierung Velotunnel Bahnhof wird ein Kredit von Fr. 410‘000.– bewilligt.