



**Stadt  
Lucern**

Stadtrat

## **Antwort**

auf die

### **Interpellation Nr. 144 2010/2012**

von Luzia Vetterli

namens der SP/JUSO-Fraktion

vom 7. Februar 2011

(StB 221 vom 16. März 2011)

**Wurde anlässlich der  
20. Ratssitzung  
vom 30. Juni 2011  
beantwortet**

### **Veloabstellplätze Unigebäude**

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Nach dem Parkplatzreglement der Stadt Luzern vom 17. April 1986, Art. 4, hat der Bauherr bei der Errichtung oder Erweiterung von Bauten und Anlagen oder bei neubauähnlichen Umbauten für deren Nutzung auf dem Baugrundstück genügend gedeckte Abstellplätze für Fahrräder und Motorfahräder zu erstellen, soweit es die örtlichen Verhältnisse zulassen. Dies gilt auch für die Uni Luzern.

Abschätzungen durch das Tiefbauamt ergaben für die Uni einen Bedarf von rund 800 Veloabstellplätzen und 150 Rollerabstellplätzen. Da die Uni aufgrund ihrer Lage unmittelbar neben dem Bahnhof optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist, ist damit zu rechnen, dass sehr viele Studierende direkt mit Bahn und Bus anreisen werden und sich somit der Bedarf nach Zweiradabstellplätzen verringert. Es besteht daher eine gewisse Unsicherheit, wie viele Abstellplätze in der Praxis tatsächlich benötigt werden. Aufgrund von Analysen, Gesprächen mit der Uni-Leitung und mit dem Kanton wurde in der Baubewilligung (StB 1004 vom 7. November 2007) festgehalten, dass für die Uni 800 Veloabstellplätze und 150 Rollerabstellplätze nachzuweisen sind. Auf die wenig attraktiven geplanten 213 Veloabstellplätze beim Innenhof auf der Ostseite wird unter der Bedingung (vorerst) verzichtet, dass bei einer allfälligen weiteren Nachfrage durch die Uni diese durch den Kanton Luzern erstellt werden müssen. Mit den vorgesehenen 587 Veloabstellplätzen und dem Nachweis, bei Bedarf die Abstellplätze auf insgesamt 800 Plätze zu erweitern, wird für den Stadtrat die vorgeschriebene Parkplatzpflicht erfüllt.

Basierend auf den oben aufgeführten Gegebenheiten werden die konkreten Fragen in der Interpellation wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

*Welche Schritte wurden seitens der Stadt eingeleitet, nachdem das Postulat überwiesen worden war?*

Am 12. April 2010 wurde das Thema zwischen dem Kanton und der Stadt besprochen. Die Stadt begrüsst dabei die in der Projektänderung vorgesehene Gestaltung auf der Nordseite der Uni und beurteilt diese als Aufwertung des Strassenraumes. Der Kanton lehnt eine freiwillige Realisierung der gesamten 800 Veloabstellplätze zum heutigen Zeitpunkt ab. Insbesondere, da Analogien mit vergleichbaren Universitäten eine deutlich geringere Anzahl abgestellter Velos aufzeigen. Er beruft sich dabei auf die rechtskräftige Baubewilligung. Die Stadt akzeptiert die Haltung des Kantons, fordert aber für die Veloparkierung die Einhaltung heute üblicher Standards.

Zu 2.:

*Weshalb stellen sich die Stadt Luzern und der Kanton Luzern nach wie vor auf den Standpunkt, 587 Veloparkplätze würden genügen?*

Der Berechnung für Uni/PHZ im Postgebäude wurden folgende Studentenzahlen zugrunde gelegt:

- 2600 Studierende Uni, davon max.  $\frac{1}{2}$  gleichzeitig anwesend
- 400 Studierende PHZ, max.  $\frac{3}{4}$  gleichzeitig anwesend

Dies gibt maximal 1600 Studierende, die gleichzeitig im Postbetriebsgebäude anwesend sind. Um eine gewisse Reserve für mögliche Entwicklungen zu haben, rechnete das Tiefbauamt mit 2000 Studierenden.

Gemäss dem Formular „Berechnung Auto-PP und Velo/Mofaabstellplätze“ der Stadt Luzern ist bei Unis pro 3 Studenten ein Velo-PP erforderlich. Dies ergibt im vorliegenden Fall 667 Velo-Abstellplätze für Besuchende und Kundschaft. Ein Teil der Abstellplätze wird zusätzlich von Zweirädern belegt sein von nicht anwesenden Studenten, welche ein Fahrrad nur zum gelegentlichen Gebrauch bei der Uni stationiert haben. Die Stadt hat daher die notwendige Anzahl Veloabstellplätze auf 800 Plätze plus zusätzlich 150 Rollerabstellplätze festgelegt. Beispiele anderer Universitäten, die ebenfalls in unmittelbarer Bahnhofnähe stationiert sind, zeigen allerdings, dass eine geringere Anzahl Veloabstellplätze erforderlich ist. Daher hat die Stadt zugestimmt, dass auf die wenig attraktiven 213 Parkplätze beim Innenhof auf der Ostseite verzichtet werden kann. Die Bedingung dazu ist, wie bereits erwähnt, dass bei einer allfälligen weiteren Nachfrage durch die Uni diese nachträglich durch den Kanton Luzern erstellt werden müssen.

Zu 3.:

*Wie sieht die Rechtslage aus? Kann die Stadt Luzern den Kanton verpflichten, die gesetzlich vorgesehenen 800 Veloparkplätze zu bauen? Wieso wurden keine Besucher-Veloparkplätze verlangt, obwohl diese gemäss dem Formular der Stadt Luzern „Berechnung Auto-PP und Velo-/Mofaabbstellplätze“ vorgeschrieben sind? Hat die laufende Erhöhung der Studentenzahl seit der Erteilung der Baubewilligung die Anzahl notwendiger Veloparkplätze beeinflusst? Wie viele Autoparkplätze für die Post sind gemäss Parkplatzreglement der Stadt Luzern erlaubt?*

Die Bewilligung der erforderlichen Veloabstellplätze erfolgte mit Baubewilligung StB 1004 vom 7. November 2007. Darin wurde, wie ausgeführt, die Erstellung der 587 Veloabstellplätze verlangt, mit der Erweiterungsverpflichtung auf 800 Abstellplätze. Diese Baubewilligung ist rechtskräftig und somit verbindlich. Die Stadt kann den Kanton verpflichten, die 800 Veloabstellplätze zu bauen, wenn sich im Betrieb zeigt, dass die Nachfrage dies erfordert.

Bei der im Formular der Stadt Luzern „Berechnung Auto-PP und Velo-/Mofaabbstellplätze“ zugrunde gelegten Berechnung für die Uni handelt es sich vorwiegend bereits um Besucherparkplätze, nämlich um die Veloabstellplätze der Besucher der Uni. Hingegen müssen bei Grossüberbauungen mit Wohnnutzung zusätzlich 10% Besucherabstellplätze – neben den Abstellplätzen für die Bewohner – erstellt werden. Für die Berechnung der Uni-Abstellplätze sind diese jedoch nicht relevant.

Der Uni wurde mit StB 1004 am 7. November 2007 die Baubewilligung erteilt. Die Grundlagen dazu waren die eingereichten Baugesuchsakten. Die Veloabstellplätze wurden so berechnet, dass sie für die Nutzung des Uni-Gebäudes ausreichen. Die Erhöhung der Anzahl Studierenden führt möglicherweise einmal zu einem weiteren Ausbau der Universität. Ein solcher Ausbau wäre wiederum bewilligungspflichtig und selbstverständlich müssten auch dafür die notwendigen Veloabstellplätze erstellt werden.

Gemäss Parkplatzreglement sind für die Postnutzung maximal 12 Parkplätze zulässig und mindestens 4 Parkplätze erforderlich. Für die Uni sind 609 Parkplätze zulässig und mindestens 190 erforderlich. Insgesamt sind 24 Parkplätze geplant. Die Bauherrschaft wurde aufgrund der örtlichen Verhältnisse somit von der Erstellungspflicht für 170 Autoparkplätze befreit.

Zu 4.:

*Wie weit fortgeschritten ist die Planung bezüglich Velotunnel? Wieso konnte dieses Projekt nicht rechtzeitig zur Eröffnung des Unineubaus fertiggestellt werden?*

Schon seit längerer Zeit besteht eine Steuerungsgruppe „Projekte Bahnhof Luzern“ mit Vertretern der Stadt, des Kantons und der SBB. In dieser Steuerungsgruppe wurde unter anderem die Idee der Veloverbindung Habsburgerstrasse–Inseli entwickelt und besprochen.

Das Projekt wurde ins Aggloprogramm, ins Bauprogramm des Kantons Luzern und in die Gesamtplanung der Stadt Luzern als strategisches Projekt aufgenommen. Schon früh musste man erkennen, dass diese Verbindung jedoch nicht mit der Eröffnung der Uni zur Verfügung stehen wird, da viele Rahmenbedingungen vorgängig noch geklärt werden mussten. Der ehemalige Postbetriebstunnel ist heute im Besitz der SBB. So wurde beispielsweise SBB-intern geprüft, ob zusammen mit privaten Investoren ein Bahnhof-Mitteltrakt mit Büro und Verkaufsflächen über den Gleisen gebaut werden soll. Dies hätte eine neue Fussgängerführung zur Folge gehabt, womit die heutige Personenunterführung zur Verfügung gestanden wäre. Ebenfalls liess die SBB eine Projektstudie erarbeiten, welche vorsah, den ehemaligen Postbetriebstunnel als Personenunterführung zu nutzen mit neuen Perronaufgängen. Dabei wäre ebenfalls die bestehende Personenunterführung als Velotunnel nutzbar gewesen. Mit Schreiben vom 4. Mai 2010 teilt die SBB der Stadt mit, dass aufgrund der hohen Kosten und der langen Bauzeit bei den Aufgängen und der genügenden Kapazitätsreserven bei der bestehenden Personenunterführung darauf verzichtet wird und somit der Posttunnel für Fahrräder umgenutzt werden kann. Die Stadt liess darauf ein Vorprojekt, welches Ende 2010 vorlag, erarbeiten. Dieses Jahr sollen nun weitere Rahmenbedingungen geklärt und ein Bauprojekt erarbeitet werden. Basierend darauf wird dann die Kreditbeschaffung folgen. Aufgrund der hohen Investitionen ist möglicherweise ein etappiertes Vorgehen notwendig.

Stadtrat von Luzern

