



**Stadt
Lucerne**

Stadtrat

Stellungnahme

zum

Postulat 53

Jules Gut und Stefan Sägesser
namens der GLP-Fraktion sowie
Mirjam Fries und Roger Sonderegger
namens der CVP-Fraktion
vom 5. Januar 2021
(StB 237 vom 31. März 2021)

**Wurde anlässlich
Ratssitzung vom
29. April 2021
teilweise
überwiesen.**

Bewirtschaftung für die Velostation Bahnhofstrasse

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Die Postulanten und die Postulantin bitten den Stadtrat, ein Bewirtschaftungsmodell in den Bericht und Antrag für die Ausführung der Velostation Bahnhofstrasse Luzern aufzunehmen. Dabei soll gemäss den Vorstellungen der Postulanten und der Postulantin die Bewirtschaftung durch Personal erfolgen, das mindestens teilweise vor Ort ist und so für Schutz und Ordnung in der Velostation sorgt sowie Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Unterhalt und der Reparatur von Velos anbietet. Dabei ist für mindestens einen Teil der Velostation eine noch festzulegende Gebühr zu erheben. Die Gebührenordnung bzw. die Preisvorstellungen der Veloabstellung sind im Bericht und Antrag ebenfalls darzulegen. Weiter sei die Velostation mit einem modernen Zutrittssystem, dem schweizweit einheitlichen Zutrittssystem «Velocity», auszurüsten. Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Aktueller Projektstand

Die Planung der Velostation ist zusammen mit der Neugestaltung Bahnhofstrasse inzwischen weit fortgeschritten. Dasselbe gilt für die Sanierung und die sanfte Umgestaltung der Seidenhofstrasse im Zusammenhang mit dem Ausbau des Fernwärmenetzes im Gebiet um die Bahnhofstrasse. Das Tiefbauamt geht aktuell davon aus, dass die Velostation zusammen mit der Neugestaltung Bahnhofstrasse und der Aufwertung Seidenhofstrasse bis im Sommer 2021 für die Auflage fertiggestellt ist. Im Herbst 2021 soll dem Parlament der Antrag für die Baukredite unterbreitet werden. Über den Ausführungskredit der Velostation bestimmt das Luzerner Stimmvolk im Februar 2022. Der Baustart für die Velostation zusammen mit der Neugestaltung Bahnhofstrasse ist dann in der zweiten Hälfte 2022 vorgesehen.

Projekt «Velostation»

Die Velostation weist eine Länge von zirka 107 m und eine Breite von 12,40 bzw. 16,90 m auf und beansprucht unterirdisch praktisch die ganze Breite der Bahnhofstrasse (vgl. Abb. 1). Je nach Ausgestaltung und Angebot in der Velostation können zwischen 1'100 und 1'500 Velos abgestellt werden. Voraussichtlich wird die Aufstellung der Veloabstellplätze für rund 1'200 Velos eingerichtet (vgl. Abb. 2).

Über eine Rampe gelangen die Velofahrenden aus Richtung Westen von der Bahnhofstrasse in die Velostation. Unterirdisch schliesst die Rampe zirka in der Mitte der Velostation an die Rampe an. In diesem Bereich sind ein Zutrittssystem und Räumlichkeiten für Büro und Werkstatt vorgesehen. Im Bereich der Rampe ist weiter eine Treppe als Zugangsmöglichkeit und Fluchtweg zur Velostation angeordnet. Im östlichen Bereich schliesst die Velostation an die Bahnhofunterführung, direkt neben der Rolltreppe, an. Im Abschnitt der Rampe werden die Doppelstock-Parker für eine optimale Ausnutzung längs aufgestellt. Im bahnhofsnahe Abschnitt werden die Doppelstock-Parker quer angeordnet. Damit wird ein Komfort der Velo- und Fussgängerströme berücksichtigt und die Bedienung der oberen Abstellplätze ohne Behinderung gewährleistet.

Die Umsetzung der ideal erreichbaren und zugänglichen Velostation im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Bahnhofstrasse ist aus Sicht des Stadtrates eine grosse Chance. Die Velostation mit direktem Bahnhofzugang bietet bereits für den heutigen Bahnhof und das ganze Umfeld einen grossen Mehrwert. Neben der hervorragenden Lage zum Bahnhof und weiteren Zielen bietet die Velostation attraktive und witterungsgeschützte Abstellplätze an zentralster Lage. Es besteht ein nachgewiesener grosser Bedarf an attraktiven Veloparkplätzen, und es wird ermöglicht, die Oberflächen rund um den Bahnhof von Velos zu entlasten und ein zusätzliches Angebot zu schaffen.

Mit dem Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) werden deutlich höhere Personenfrequenzen prognostiziert, was den Druck auf das Umfeld und die Veloabstellplätze weiter erhöhen wird. Die Velostation ist so geplant, dass sie mit dem DBL kompatibel ist und bei Bedarf zukünftig ausgebaut werden könnte. Alle Planerteams der Testplanung zum DBL nehmen die Velostation im Bereich der Bahnhofstrasse unabhängig voneinander in ihren Planungen auf, was den Bedarf und die ausgezeichnete Lage widerspiegelt. Zudem ist die Velostation der Bahnhofstrasse während der rund 10-jährigen Bauzeit die einzige in Betrieb verbleibende, grössere Veloabstellmöglichkeit im Raum Bahnhof. Die Parkplätze in der Velostation Ost (Uni) und im Velotunnel werden mit dem Bau des DBL voraussichtlich wegfallen. Da auch die Parkplätze an der Oberfläche unter Druck sein werden, wird die Velostation unter der Bahnhofstrasse während der Bauphase einen wichtigen Beitrag zur Erreichbarkeit des Bahnhofs und der Innenstadt leisten. Das Angebot der Velostation könnte für diese Zeit mit einer Reduktion des Komforts und der Servicedienstleistungen zugunsten zusätzlicher Veloständer mit wenig Aufwand auf 1'500 Abstellplätze ausgebaut werden.



Abb. 1: Situation unterirdische Velostation mit Zufahrt aus Richtung Westen und Zugang zur Bahnhofunterführung

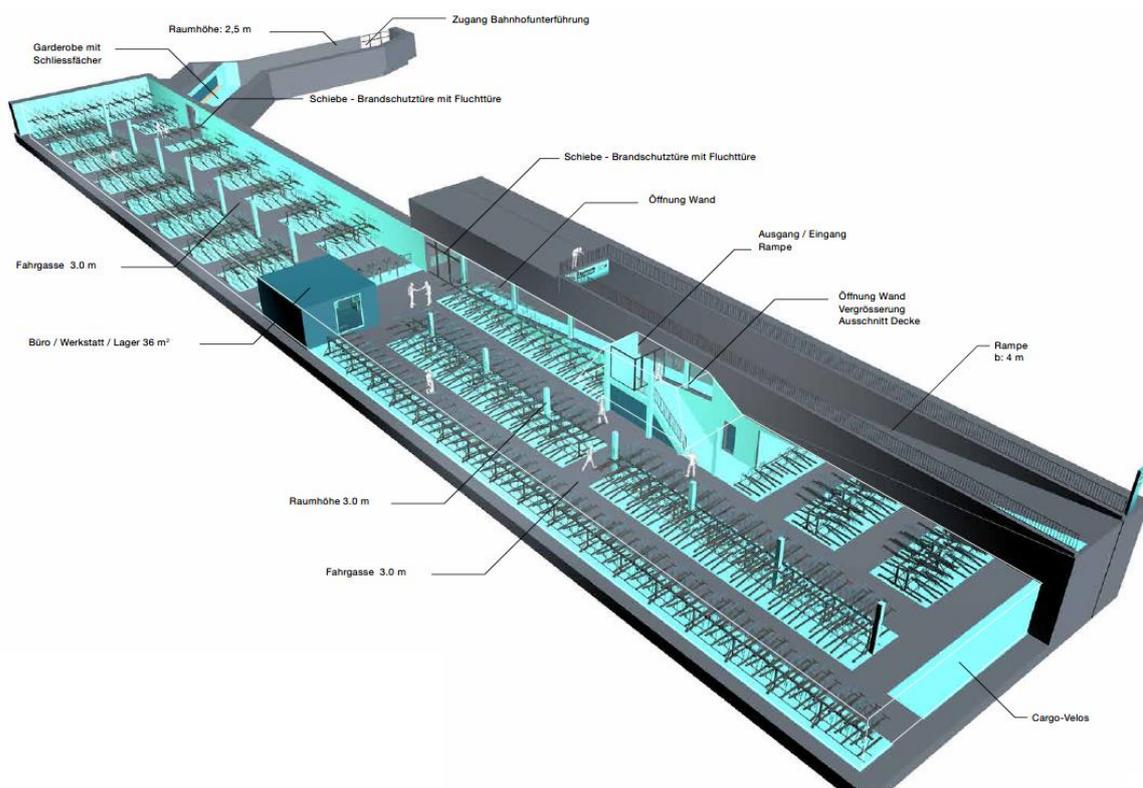


Abb. 2: Visualisierung des aktuellen Entwurfes für die angestrebte Ausgestaltung der Velostation mit rund 1'200 Velos (Innenausstattung, Sicherheitsvorrichtung, Farbgestaltung und Rampenöffnung sind noch in Überarbeitung).

Bewirtschaftung mit Personal

In einer modernen unterirdischen Velostation ist eine Bewirtschaftung mit Personal aus Sicht des Stadtrates anzustreben. Diese trägt zur Attraktivität der Station bei. Die Bewachung durch Personal oder die Überwachung mit Videokameras leistet einen Beitrag zur Verbesserung der subjektiven und der objektiven Sicherheit der Anlage und zur sozialen Kontrolle des Umfelds. Dafür sind im Bereich der Rampeneinfahrt zur Velostation ein Büro und eine Werkstatt für Kleinreparaturen zentral in der Mitte der Velostation vorgesehen. Das dort anwesende Personal ist Ansprechperson, händigt Zutrittsbadges, Tages-, Monats-, Jahreskarten aus, repariert und putzt Velos oder lädt E-Bikes innerhalb der Velostation auf.



Abb. 3: Mögliche Visualisierung Velostation mit Büro/Werkstatt und Infrastruktur des Zutrittssystems in den Sektor B (Innenausstattung, Sicherheitsvorrichtung und Farbgestaltung sind noch in Überarbeitung).

Gebühren

Der Stadtrat verfolgt das Ziel, mit der geplanten Velostation den oberirdischen öffentlichen Raum entlang der Reuss von Veloparkplätzen zu entlasten und ein zusätzliches, attraktives Angebot zu schaffen. Um eine Verlagerung der Parkierung in die Velostation an der Reuss zu erzielen, ist die Velostation so attraktiv wie möglich zu gestalten. Im Bereich von Bahnhöfen ist je nach Bedarf und Flächendruck ein Angebot sowohl von kostenpflichtigen als auch von gebührenfreien Abstellplätzen vorzusehen.

Die Velostation ist so konzipiert, dass mit den Betriebseinrichtungen flexibel auf die zum betreffenden Zeitpunkt aktuellen Bedürfnisse reagiert werden kann. Initial ist vorgesehen, den vorderen, bahnhofsnahen Sektor B mit 500 Parkplätzen und den hinteren Sektor A mit 700 Parkplätzen unterschiedlich zu handhaben. Im Bereich des Sektors A ist das Abstellen von Velos gebührenfrei. Im Sektor B, der für Bahnnutzende attraktiver ist, soll eine Gebührenpflicht eingeführt werden.

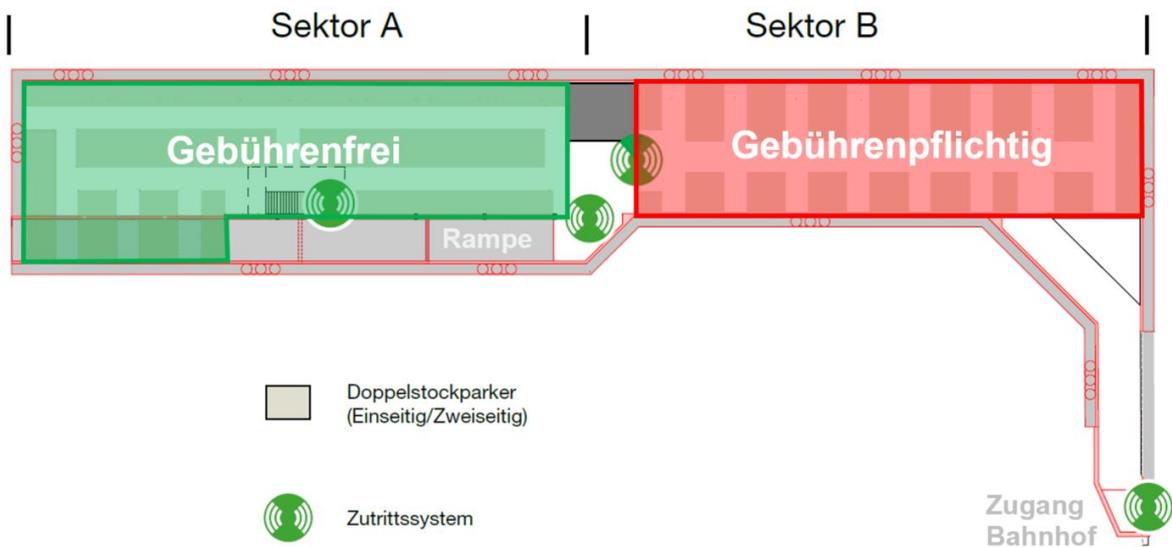


Abb. 4: Darstellung der Sektoren mit und ohne Gebührenpflicht in der Velostation

In der Schweiz stehen in rund 40 Schweizer Städten und Gemeinden eine oder mehrere Velostationen mit einem entsprechenden Service zur Verfügung (Quelle: Forum Velostationen Schweiz, www.velostation.ch). Die Gebühren bewegen sich zwischen Fr. 1.– und Fr. 2.– für eine Tageskarte sowie zwischen Fr. 40.– und Fr. 200.– für eine Jahreskarte. Die Mehrheit bewegt sich in der Preisspanne von Fr. 120.– (z. B. Basel) bis Fr. 150.– (z. B. Bern) für eine Jahreskarte. Zürich gehörte mit Fr. 180.– für eine Jahreskarte bis zur Preissenkung auf Fr. 120.– im Dezember 2019 zu den teuersten Standorten. Die Gebühren werden derzeit zur Verbesserung der Auslastung erneut überprüft. Gratisparkieren in Velostationen stellt schweizweit eher eine Ausnahme dar. Neben Luzern ist dies derzeit beispielsweise in Opfikon-Glattbrugg der Fall. Stationen, die wie vorliegend vorgeschlagen gebührenpflichtige wie auch gebührenfreie Abstellplätze anbieten, gibt es z. B. in Olten oder bei der Velostation am Basler Bahnhof.

Die Preisvorstellung der Postulanten und der PostulantIn für den Sektor B wird im Quervergleich als realistisch eingeschätzt. Die Tarife dürften sich aus Fachsicht etwa in den folgenden Bereichen bewegen:

- Einzeleintritt: Fr. 1.– bis Fr. 2.–
- Monatsabonnement: Fr. 11.– bis Fr. 20.–
- Jahresabonnement: Fr. 60.– bis Fr. 150.–
- Karten-Pfand: Fr. 10.– bis Fr. 30.–
- Veloreinigung / kleine Veloreparatur: Fr. 10.– bis Fr. 20.–

Bei einer hohen Auslastung kann gemäss ersten Berechnungen des Tiefbauamts ein jährlicher Ertrag von rund Fr. 65'000.– erzielt werden. Das entspricht ungefähr der Summe, die die Stadt Luzern für den Ertragsausfall bei der jetzigen Velostation Ost (Uni) bezahlt.

Heute ist sich die Bevölkerung daran gewöhnt, das Velo zwischen den Bäumen zu parkieren. Damit diese Gewohnheit abgelegt wird, soll das Abstellen der Velos in der Velostation in den ersten zwei Jahren im Sinne eines «Eröffnungsgeschenks» der Stadt Luzern gratis sein. In der Anfangsphase wird es verschiedene Kommunikationsmassnahmen mit Infoplakaten, Flyern an Velos und

weitere Anreize brauchen, um die Pendlerinnen und Pendler an die Velostation zu gewöhnen bzw. zu motivieren, ihr Velo in der neuen Velostation abzustellen.

Zutrittssysteme

Der Zutritt zur Velostation erfolgt über die Rampe, den Treppenzugang bei der Rampe oder über die Bahnhofspassage. Während der Öffnungszeiten haben alle Zutritt zur Station. Ausserhalb der Öffnungszeiten ist ein Betreten der Velostation voraussichtlich zumindest im Sektor B (vgl. Abb. 4) nur mit Zutrittsberechtigung (z. B. Badge) für die Kundinnen und Kunden der Velostation möglich. Die Öffnungszeiten sind noch nicht festgelegt. Ziel ist es, zumindest zu einem Teil der Station analog zu den bestehenden Abstellplätzen im alten Posttunnel einen möglichst niederschweligen Zugang auch ausserhalb der Öffnungszeiten anzubieten und trotzdem für die zahlenden Kundinnen und Kunden eine höhere Sicherheit und einen Diebstahlschutz sicherzustellen.

Es sind verschiedene, parallel betriebene Zutrittsmöglichkeiten angedacht:

- Elektronischer Badge auf RFID-Karte (z. B. SwissPass), Smartphone (z. B. Velocity) und ähnlichen Geräten
- Physischer Badge für Leute ohne SwissPass und ohne Smartphone (mit Depot)
- Einzeleintritt

Darüber hinaus sind neue Zutrittssysteme und Möglichkeiten im schnelllebigen Zeitalter der Digitalisierung stets weiterzuerfolgen. Dazu gehören auch Dienstleistungen wie z. B. Reservationssysteme für ausgewählte Veloparkplätze oder Informationen über die Besetzung der Station, die auf einem mobilen Gerät abgerufen werden können. Die Zutrittssysteme bei der Velostation Ost (Uni) und anderen Stationen laufen bereits heute mit einer RFID-Karte oder einem Badge. Es wäre verfrüht, schon heute ein bestimmtes Zutrittssystem und den entsprechenden Anbieter zu definieren. Die Auswahl eines flexiblen und verbreiteten Systems wird rechtzeitig auf die Inbetriebnahme der Betriebseinrichtung zirka 2024 erfolgen.

Fazit:

Der Stadtrat ist bereit, ein Bewirtschaftungsmodell im Sinne der in dieser Stellungnahme dargelegten Stossrichtungen in den Bericht und Antrag aufzunehmen. Der Ausführungskredit wird auch die Ausrüstung mit einem geeigneten Zutrittssystem enthalten. Die vorzeitige Festlegung auf das im Postulat geforderte Zutrittssystem «Velocity» lehnt der Stadtrat aber ab.

Der Stadtrat nimmt das Postulat teilweise entgegen.

Stadtrat von Luzern