



**Stadt
Luzern**

Erläuterungen des Stadtrates
zur städtischen Volksabstimmung
vom 13. Februar 2022



**Velostation
an der Reuss**



**Stadt
Luzern**

Sehr geehrte Stimmberechtigte
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 13. Februar 2022 können Sie über folgendes Geschäft abstimmen:

■ **Velostation an der Reuss**

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

Freundliche Grüsse

Namens des Stadtrates

Beat Züsli
Stadtpräsident

Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Luzern, im Dezember 2021

Inhalt

■	Velostation an der Reuss	
	Vorlage in Kürze	4
	Ausgangslage	6
	Neugestaltung Bahnhof- und Seidenhofstrasse	7
	Die unterirdische Velostation	9
	Lage und Ausgestaltung	10
	Sicherheit und Bewirtschaftung	12
	Umsetzung Gesamtprojekt	12
	Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat	13
	Argumente der parlamentarischen Minderheit	16
	Stellungnahme des Stadtrates	17
	Beschluss des Grossen Stadtrates	18
	Stimmzettel (Muster)	19
	Empfehlung an die Stimmberechtigten	19

Velostation an der Reuss

■ Vorlage in Kürze

Der Grosse Stadtrat und der Stadtrat wollen die Neugestaltung der Bahnhofstrasse vorantreiben. Das linke Reussufer, das jahrzehntelang als Durchgangsstrasse und als Abstellplatz für Autos und Velos diente, soll zu einem attraktiven Aufenthaltsraum werden. Geplant ist ein Quai an der Reuss, ähnlich der Flanierzone am Nationalquai.

Bestandteil der Neugestaltung der Bahnhofstrasse ist auch eine moderne, unterirdische Velostation für rund 1200 Velos. Durch die Velostation kann für einen Grossteil der Veloparkplätze auf der Bahnhofstrasse ein neues, attraktives Angebot geschaffen werden. Davon profitiert die mit einer neuen Baumreihe sowie einem grosszügigen Fussgängerbereich gestaltete Bahnhofstrasse. Gleichzeitig sorgt die Velostation für eine notwendige Entlastung: Heute sind die Veloabstellplätze rund um den Bahnhof stark aus- und teilweise überlastet. Und der Bedarf steigt weiter an: Bis 2035 muss das Angebot im Gebiet Neustadt/Bahnhof auf 7000 Veloabstellplätze verdoppelt werden. Zudem werden während der zehnjährigen Bauzeit des Durchgangsbahnhofs zahlreiche oberirdische Veloabstellplätze wegfallen. Auch die Velostation bei der Universität und die Abstellplätze im ehemaligen Posttunnel werden voraussichtlich dem Durchgangsbahnhof Platz machen müssen.

Die Stimmberechtigten der Stadt Luzern entscheiden am 13. Februar 2022 über den Sonderkredit von 19,26 Mio. Franken für den Bau und den Betrieb einer Velostation. Die Baukosten von 17,8 Mio. Franken für die Velostation in Luzern sind vergleichbar mit den Kosten, die beispielsweise Bern oder Zürich für ihre Veloparkierung rechnen. Den Kos-

ten steht ein grosser Nutzen für den Veloverkehr, die Bahnhofstrasse als innerstädtischen Aufenthalts- und Wirtschaftsraum sowie für die Verknüpfung zum Bahnhof heute und in Zukunft gegenüber.

Die unterirdische Velostation zwischen Bahnhofplatz und Seidenhofstrasse verfügt über einen direkten Zugang zur Personenunterführung und zum Bahnhof. Sie wird Platz für rund 1200 Velos bieten und kann bei Bedarf – beispielsweise während des Baus des Durchgangsbahnhofs – auf zirka 1500 Plätze ausgebaut werden. Die Velofahrerinnen und Velofahrer erreichen die Velostation direkt über eine Zufahrtsrampe, die auf der Höhe der Seidenhofstrasse beginnt. Neben den Veloabstellplätzen bietet die Station auch Ladestationen für E-Bikes, Platz für Cargovelos (Lastenvelos) und Veloanhänger. Eine Werkstatt steht für kleine Reparaturen zur Verfügung.

Mit dem Bau der Velostation und ihrer idealen Anbindung an den Bahnhof werden die Ziele der städtischen Mobilitätsstrategie und der Klima- und Energiestrategie verfolgt. Wichtig für Luzern ist, dass die Velostation mit dem Durchgangsbahnhof kompatibel ist. Sie wird während der Bauzeit des Durchgangsbahnhofs entscheidend zur Erreichbarkeit des Bahnhofs und des Zentrums beitragen.

In der Debatte zeigte sich das Parlament von der Velostation an der Reuss als Teil der Neugestaltung der Bahnhofstrasse grossmehrheitlich überzeugt: Der Grosse Stadtrat sprach sich mit 37 zu 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen für den Sonderkredit von 19,26 Mio. Franken für den Bau und den Betrieb der Velostation aus.

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, dem Sonderkredit von 19,26 Mio. Franken für den Bau der Velostation an der Reuss zuzustimmen.

Ausgangslage

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 Bahnhofstrasse aufgewertet und möglichst autofrei wird.

In einem Mitwirkungsprozess wurden 2014 ein Nutzungs- sowie ein Verkehrskonzept für die Bahnhofstrasse bis und mit Theaterplatz erarbeitet. Diese Konzepte waren die Grundlage für den Projektwettbewerb für die Neugestaltung

der Bahnhofstrasse. 2016 wurde «take a walk on the bright side» von einer Jury zum Siegerprojekt gekürt. Der Grosse Stadtrat bewilligte einen Betrag von 480 000 Franken für die Ausarbeitung eines Bau- und Auflageprojekts.

2017 zeigte eine Studie, dass ein Teil der rund um den Bahnhof fehlenden Veloparkplätze mit einer unterirdischen Velostation an der Reuss realisierbar wäre. Unter anderem die hervorragende Erreichbarkeit, ein direkter Zugang zum Bahnhof und die Kompatibilität mit dem Durchgangsbahnhof sprachen klar für diesen Standort.



Die weiteren Planungsarbeiten brachten die Komplexität der miteinander zusammenhängenden Projekte zu Tage. 2018 bewilligte der Grosse Stadtrat Zusatzkredite für die Neugestaltung der Bahnhofstrasse (1,3 Mio. Franken) und für die Projektierung der Velostation (2,05 Mio. Franken). Gegen den Sonderkredit für die Planung der Velostation wurde das Referendum ergriffen. Die Stimmberechtigten hiessen den Kredit am 19. Mai 2019 mit einem Ja-Stimmen-Anteil von über 54 Prozent gut. Für die Projektierung wurde ein interdisziplinäres Gesamtplanungsteam zusammengestellt.

2018 forderte ein parlamentarischer Vorstoss eine rasche Teilspernung der Bahnhofstrasse und einen Testbetrieb für deren alternative Nutzung. Gegen die Teilspernung wurden Beschwerden beim Kantonsgericht eingereicht. Im Frühling 2020 kam es zur aussergerichtlichen Einigung, und seit Juni 2020 ist die Bahnhofstrasse nun für den motorisierten Durchgangsverkehr gesperrt.

Neugestaltung Bahnhof- und Seidenhofstrasse

Das Siegerprojekt «take a walk on the bright side» sieht für die Bahnhofstrasse und für den Theaterplatz eine zweite Baumreihe mit insgesamt 33 neuen Bäumen vor. Für den Bau der Velostation müssen 14 unterschiedlich alte Bäume gefällt werden. Sie werden nach Ende der Bauarbeiten durch neue Bäume ersetzt. Bei den jüngeren Bäumen wird geprüft, ob sie versetzt statt gefällt werden können. Zwischen den Baumreihen wird ein klimafreundlicher Mergelbelag angelegt. In dieser attraktiven Flanierzone hat es Sitzgelegenheiten, sie bietet Raum für den Wochenmarkt.

Mit der neuen Bahnhofstrasse soll die Stadt Luzern im Zentrum aufgewertet und das Veloparkierungsproblem rund um den Bahnhof nachhaltig gelöst werden.

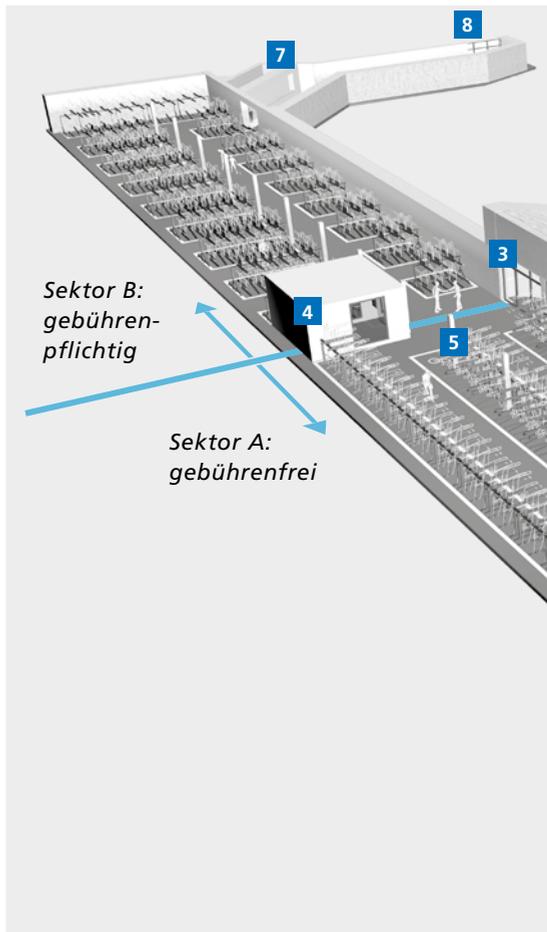


Velos und der Erschliessungsverkehr benutzen eine separate Fahrbahn. Asphaltiert werden auch die Gehwege entlang der Gebäude und der Reuss. Ein multifunktional nutzbarer Bereich mit Natursteinbelag bietet Platz zum Verweilen – mit Boulevardgastronomie, mobilen Sitzgelegenheiten und Pflanzgefässen. Etablierte Anlässe wie Stadtlauf, Märkte oder Fasnacht können weiterhin auf der Bahnhofstrasse stattfinden. Auf der neuen Bahnhofstrasse soll es im Bereich des Luzerner Theaters weiterhin Abstellmöglichkeiten für rund 70 Velos geben.

Die neue Bahnhofstrasse und die Zufahrtsstrassen werden zu einer Begegnungszone mit Tempo 20. Sie sind weitgehend autofrei. Nur Zubringer- und Taxifahrten sind erlaubt. Zudem wird die Ausfahrt aus dem Parkhaus Flora weiterhin über die Bahnhofstrasse erfolgen.

Im Zuge der Aufwertung der Bahnhofstrasse werden von ewl (Energie Wasser Luzern) See-Energie-Leitungen verlegt und die Kleinstadt mit klimafreundlicher Wärme und Kälte versorgt. Die Leitungen werden durch die vordere Bahnhofstrasse und durch die gesamte Seidenhofstrasse geführt. Die Leitungsarbeiten werden genutzt, um die Seidenhofstrasse nachhaltig instand zu stellen und aufzuwerten.

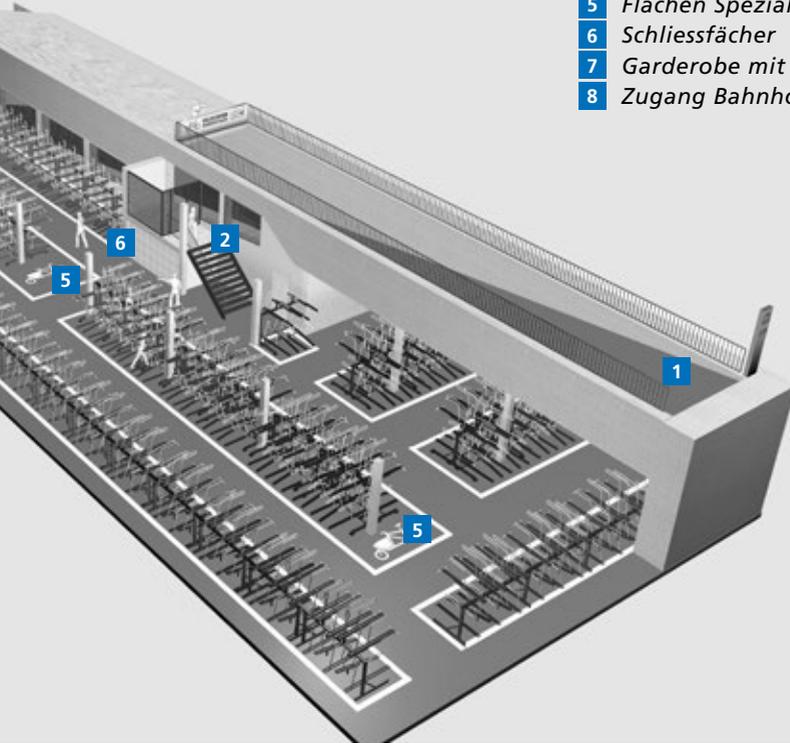
Der Bereich vor dem Luzerner Theater wird ebenfalls neu gestaltet. Damit ein grosszügiger und vielfältig nutzbarer Platz entsteht, wird auch hier die Strasse auf das Niveau des Trottoirs angehoben und damit hindernisfrei an die Bahnhofstrasse angeschlossen. Die Massnahmen werden bewusst kostengünstig umgesetzt,



da sie von beschränkter Dauer sind – nur so lange, bis das neue Luzerner Theater gebaut wird.

Für die Aufwertung der Bahnhofstrasse und des Theaterplatzes sowie für die Sanierung und den Unterhalt der Kanalisation hat der Grosse Stadtrat einen Sonderkredit von 7,78 Mio. Franken bewilligt, für die Aufwertung der Seidenhofstrasse 0,67 Mio. Franken. Der Bund beteiligt sich mit 2,1 Mio. Franken an den Kosten.

- 1 Rampe
- 2 Eingang West Rampe
- 3 Haupteingang Velostation
- 4 Büro / Werkstatt / Lager
- 5 Flächen Spezialvelos
- 6 Schliessfächer
- 7 Garderobe mit Schliessfächern
- 8 Zugang Bahnhof



Die unterirdische Velostation

Rund um den Bahnhof Luzern sind heute zirka 3200 Veloabstellplätze vorhanden. Deren Auslastung ist hoch. Durch weitere Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr sowie die Velofördermassnahmen der Stadt Luzern wird

sich die Nachfrage weiter erhöhen. Bis 2035 wird für das Gebiet Neustadt/Bahnhof mit einer Verdoppelung des Bedarfs auf rund 7000 Veloabstellplätzen gerechnet. Zudem fallen durch die Neugestaltung der Bahnhofstrasse rund 400 oberirdische Veloabstellplätze weg.

Wichtig ist die Velostation auch während der zehnjährigen Bauphase des Durchgangsbahnhofs. In dieser Zeit wird der Raum in der Innenstadt und dadurch auch das Angebot an oberirdischen Veloabstellplätzen knapper. Zudem müssen die Velostation bei der Universität und die Abstellplätze im ehemaligen Posttunnel voraussichtlich dem Durchgangsbahnhof Platz machen.

Aufgrund dieser Ausgangslage wurde in einer Machbarkeitsstudie nach geeigneten Standorten für neue Veloabstellplätze rund um den Bahnhof gesucht. Dabei wurden auch private Liegenschaften einbezogen und 15 konkrete Lösungsansätze näher abgeklärt. Als einzige praktikable und längerfristige Lösung, die auch aus verkehrlicher Sicht überzeugt, erwies sich der Bau einer unterirdischen Velostation in der Bahnhofstrasse.

■ Lage und Ausgestaltung

Die geplante Velostation an der Reuss kommt unterirdisch im vorderen Teil der Bahnhofstrasse zu liegen. Die Velostation ist zu Fuss über einen Zugang zur Bahnhofspassage und eine Zufahrtsrampe ab der Bahnhofstrasse erschlossen.

Die Zufahrtsrampe hat eine Breite von 4 Metern, eine horizontale Länge von zirka 44 Metern und überwindet eine Höhendifferenz von rund 5 Metern. Die Rampe kann mit dem Velo oder zu Fuss genutzt werden. Oberirdisch ist nur die

Zufahrtsrampe direkt vor dem Gebäude der Swisscom und der Raiffeisenbank ersichtlich. Bei der Rampe führt eine Treppe zur Velostation. Sie dient auch als Fluchtweg.

Die Velostation weist eine Länge von 107,5 Metern und eine Breite von 12,4 (im Rampenbereich 16,9) Metern auf. Sie beansprucht unterirdisch fast die ganze Breite der Bahnhofstrasse.

Vom östlichen Bereich der Velostation führt ein direkter Zugang in die Personenunterführung im Bahnhof.



Die Velos und E-Bikes werden übereinander in Doppelstockparkern abgestellt. So können zwischen 1100 und 1500 Velos Platz finden. Im Rahmen des vorliegenden Projekts werden rund 1200 Veloabstellplätze eingerichtet. Weiter ist Platz für Cargovelos und Veloanhänger vorgesehen. E-Bikes können an bestimmten Plätzen aufgeladen werden.

Die Velostation ist für viele Nutzerinnen und Nutzer Umsteigeort auf andere Verkehrsmittel. Um den Pendlerinnen und Pendlern einen schnellen Zugang zu ihren Anschlussverkehrsmitteln

zu gewährleisten, ist die Velostation unterirdisch direkt mit dem Bahnhof verbunden. Auch mit dem zukünftigen Durchgangsbahnhof wird die Velostation kompatibel sein.

Die Wände der Velostation sollen in einem hellen Farbton gestrichen werden. Für die künstlerische Ausgestaltung des Zugangsbereichs zum Bahnhof ist ein Wettbewerb vorgesehen.



■ Sicherheit und Bewirtschaftung

Die Velostation wird videoüberwacht, tagsüber sind das Büro und die Werkstatt bedient. Das dort anwesende Personal händigt Zutrittsbadges aus, verkauft Tages-, Monats- und Jahreskarten, repariert und putzt Velos oder lädt E-Bikes auf.

Um eine Verlagerung der Parkierung in die Velostation zu erzielen, ist die Velostation so attraktiv wie möglich zu gestalten. Daher soll das Abstellen der Velos während sechs Monaten im Sinne eines «Eröffnungsanreizes» gratis sein. Danach sind 700 Gratisabstellplätze im hinteren Bereich der Station (Richtung Seidenhofstrasse) und 500 gebührenpflichtige Veloabstellplätze nahe beim Zugang zum Bahnhof und bei den Schliessfächern geplant.

Die Gratisabstellplätze sind rund um die Uhr zugänglich. Für den gebührenpflichtigen Sektor wird ein Zutrittssystem (Badge) geprüft. Weitere Dienstleistungen und betriebliche Anpassungen erfolgen mit der Eröffnung der Velostation an der Reuss und laufend aufgrund der Erfahrungen auch von anderen Städten mit dem Betrieb ihrer Velostationen.

Die Tarife für die Velostation an der Reuss dürften sich mit Sicht auf andere Velostationen in der Schweiz etwa in den folgenden Bereichen bewegen:

- Einzeleintritt: Fr. 1.– bis 2.–
- Monatsabonnement: Fr. 11.– bis 20.–
- Jahresabonnement: Fr. 60.– bis 150.–
- Kartenpfand: Fr. 10.– bis 30.–
- Veloreinigung / kleine Velo-reparatur: Fr. 10.– bis 20.–

■ Umsetzung Gesamtprojekt

Im Untergrund rund um die Bahnhofstrasse befindet sich eine Vielzahl von Werkleitungen: Neben der Kanalisation und den Rohrleitungen bestehen im Bereich der Velostation wichtige Fernmeldeanlagen, die für die Versorgung der Stadt Luzern von grosser Bedeutung sind. Während der Bauzeit müssen verschiedene Werkleitungsprovisorien erstellt werden. Zudem muss ein alter Kanalisationskanal rückgebaut und ein unterirdischer Stollen der Swisscom im Bereich des Florawegs angepasst werden.

Im Zuge der Neugestaltung der Bahnhofstrasse werden auch Leitungen neu verlegt (Seidenhofstrasse) und/oder saniert (Theaterstrasse). Die drei Projekte «Bahnhofstrasse», «Seidenhofstrasse» und «Velostation» stehen räumlich und baulich in engem Zusammenhang. Daher plant die Stadt, die drei Teilprojekte in einem Gesamtprojekt anzupacken und die Arbeiten abgestimmt und optimal organisiert umzusetzen.

Eine Koordination mit anstehenden Massnahmen ist notwendig: So ist die Reussufermauer zwischen Seebrücke und Kapellbrücke unterspült und sanierungsbedürftig. Sie soll vor Beginn der Bauarbeiten an der Velostation saniert werden. Die Abstimmung mit den geplanten Projekten «Durchgangsbahnhof» oder «Neues Luzerner Theater» ist zwingend.

Bewilligen die Stimmberechtigten den Sonderkredit von 19,26 Mio. Franken, dauert die gesamte Bauzeit für alle Teilprojekte zusammen drei bis dreieinhalb Jahre. Für den Bau der Velostation sind 17,8 Mio. Franken und für den Betrieb (für zehn Jahre) 1,46 Mio. Franken veranschlagt.

In einer ersten Phase (ab frühestens zweiter Hälfte 2022) werden die westliche Bahnhofstrasse zwischen Jesuitenkirche und Kapellbrücke/Seidenhofstrasse, der Theaterplatz und die Theaterstrasse umgestaltet und die Werkleitungen erneuert. Diese Phase dauert rund ein Jahr.

In einer zweiten Phase (ab frühestens zweiter Hälfte 2023) starten die Hauptarbeiten zur Velostation an der Reuss. Diese Arbeiten ab der Seebücke bis zur Seidenhofstrasse dauern rund zwei Jahre. Die Velostation könnte ihren Betrieb 2026 aufnehmen.

Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat

Die Mehrheit des Grossen Stadtrates zeigte sich überzeugt von der Aufwertung des linken Reussufers: Das Parlament stimmte den Massnahmen zur Neugestaltung der Bahnhofstrasse und zur Aufwertung der Seidenhofstrasse ohne Gegenstimme zu.

Der Grosse Stadtrat sprach sich auch für den Sonderkredit für die Velostation an der Reuss aus. In der Debatte sorgten die Projektkosten, die oberirdische Veloparkierung, das künftige Verkehrsregime, die Bewirtschaftung und die Sicherheit in der Velostation für Diskussionen. Für die Mehrheit der Fraktionen war der Bedarf an zusätzlichen Veloabstellplätzen aber unbestritten. Sie zeigten sich kompromissbereit und unterstützten die Velostation auch als wichtigen Bestandteil der Neugestaltung der Bahnhofstrasse und der Aufwertung der Innenstadt. Ein Antrag auf Rückweisung der Vorlage, damit zuerst alle Einsprachen gegen das Projekt bereinigt werden könnten, wurde abgelehnt.

Die **G/JG-Fraktion** sprach sich für möglichst viele Veloabstellplätze aus. Die eingeschränkten oberirdischen Parkierungsmöglichkeiten und die Gebührenerhebung für die Veloparkierung hätten in der Fraktion zu Diskussionen geführt. Gerade ausserhalb der offiziellen Öffnungszeiten stellten sich bei einer unterirdischen Parkierung Sicherheitsfragen.

Betrachte man den volkswirtschaftlichen Nutzen des Velofahrens, müsste das Parkieren eigentlich in der ganzen Station gratis sein, führte der Fraktionssprecher aus. Die Erstellung der Velostation sei ein grosses Anliegen der G/JG. Daher sei die Fraktion kompromissbereit.

Für die **SP-Fraktion** sei die Velostation mit 1200 geschützten, bewachten, sicheren Veloabstellplätzen mit direktem Zugang zum Bahnhof ein grosser Gewinn und ein guter Kompromiss. Angesichts des Bedarfs an Abstellplätzen sei sie aber nur ein Tropfen auf den heissen Stein. Zudem sei die Velostation aus heutiger Sicht die einzige garantierte, vollwertige und problemlose Erschliessung des Bahnhofsbahnhofs während der Bauzeit des Durchgangsbahnhofs. Sie sei eine Vorinvestition in dieses Jahrhundertbauwerk. Dem Argument, das Projekt sei zu teuer, hielt der Fraktionssprecher die 20 Mio. Franken entgegen, die jährlich in den Unterhalt der Strassen in der Stadt Luzern fliessen.

Der **Mitte-Fraktion** bereiteten die hohen Kosten für die Velostation Kopfschmerzen. Der Bedarf an zusätzlichen Veloparkplätzen sei ausgewiesen. Auch während der Bauzeit des Durchgangsbahnhofs sei Ersatz für wegfallende Abstellplätze nötig. Nicht ganz nachvollziehbar sei, dass der Stadtrat diese Topdienstleistung an sauberen und sicheren Veloabstellplätzen während zweier Jahre

gratis anbieten wolle. Die Mitte-Fraktion unterstützte daher eine Protokollbemerkung der Baukommission, die verlangte, dass die Nutzerinnen und Nutzer des vorderen Teils der Velostation bereits früher, nämlich nach einem halben Jahr, eine Gebühr zu bezahlen hätten.

Die **GLP-Fraktion** war bereit, gemeinsam einen Meilenstein für die Zukunft zu legen. Endlich erhalte der Veloverkehr eine neue Bedeutung: als integraler Bestandteil der Mobilität. Die Fraktion sei Feuer und Flamme für die gesamtheitliche Betrachtung der verschiedenen Teilprojekte an der Bahnhofstrasse. Natürlich sei die Velostation teuer. Angesichts der vielen Infrastrukturprojekte der Stadt mache sie aber nur einen kleinen Teil aus. Der Vergleich mit den jährlichen Unterhaltskosten für Strassen relativiere die Kosten. Man sei bereit, gemeinsam etwas Neues zu lancieren. Nicht mit Verboten, sondern im Dialog solle Luzern die Zukunft gestalten.

Die **SVP-Fraktion** zeigte sich gar nicht einverstanden mit der Velostation. Es sei zu befürchten, dass das Projekt zu einem Millionengrab werde: Es habe sich schon bei der Velostation zwischen Universität und Bahnhof gezeigt, dass kostenpflichtige Veloabstellplätze nicht genügend benutzt und akzeptiert würden. Daher wäre es ehrlicher, gleich alle Abstellplätze gratis anzubieten. Der Fraktionssprecher befürchtete eine geringe Auslastung der Velostation – auch weil das oberirdische Parkieren weiterhin erlaubt sei. Laut Bundesgesetz sei die Parkierung von Velos dort zulässig, wo ein Durchgang von eineinhalb Metern erhalten bleibe.

Die **FDP-Fraktion** bezeichnete den Kredit von rund 19 Mio. Franken für 1200 Velos als schwer verdaulich. Die hohen Kosten seien nur vertretbar, wenn man die Investition in einem Gesamtzusammenhang sehe: mit der langersehnten Aufwertung der Bahnhofstrasse und mit dem Mehrwert eines attraktiven Reussufers. Der Bedarf an zusätzlichen Veloparkplätzen rund um den Bahnhof sei ausgewiesen, das Problem werde sich während des Baus des Durchgangsbahnhofs noch akzentuieren. Die FDP-Fraktion sprach sich für ein gutes Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmenden aus, betonte jedoch, dass sie zusätzliche oberirdische Abstellplätze auf der Bahnhofstrasse nicht akzeptieren würde.

Das Parlament überwies eine Protokollbemerkung der Baukommission: Diese verlangt, das Gratisparkieren in der ganzen Velostation auf ein halbes Jahr zu beschränken. Der Stadtrat hatte einen zweijährigen gebührenfreien Betrieb im Sinne eines «Eröffnungsanreizes» vorgeschlagen, ist aber bereit, das Anliegen des Parlaments umzusetzen.

Der Grosse Stadtrat sprach sich mit 37 zu 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen für den Sonderkredit von 19,26 Mio. Franken für den Bau und die Folgekosten für den Betrieb der Velostation aus.

Argumente der parlamentarischen Minderheit

■ Darstellung der Haltung der SVP-Fraktion als parlamentarische Minderheit

■ Wirkungslos, ökologisch fragwürdig, finanziell unverantwortbar

Bis im Jahr 2050 soll der Personenverkehr in der Schweiz um elf Prozent steigen. Das zeigen die neusten Zahlen des Bundes. Dass sich der Anteil des Veloverkehrs in unserer gebirgigen Landschaft mit Kälte, Schneefall, aber auch häufigem Regen nicht stark ändert, verwundert nicht, zumal der motorisierte Individualverkehr mittelfristig nahezu ökologisch CO₂-neutral sein wird. Dies zeigt deutlich auf, dass die Prognosen des Stadtrates aus dem Jahre 2019 mit einer Verdoppelung von 5 auf 10 Prozent des Veloverkehrs unrealistisch und irreführend waren wie auch die Realisierungskosten von 11,2 Mio. Franken für die geplante Velostation.

Gemäss Verkehrsregelverordnung (VRV) Art. 41 dürfen Fahrräder auf dem Trottoir abgestellt werden, sofern für die Fussgänger ein mindestens 1,50 m breiter Raum frei bleibt. Ein Fahrradparkverbot ist somit nicht durchsetzbar, dies gibt das Bundesrecht vor. Auch der Grossstadtrat sprach sich im Zuge der Neugestaltung Bahnhofstrasse gegen ein Fahrradparkverbot aus, was nichts anderes bedeutet, als dass auch künftig eine undefinierbare Masse an Fahrrädern oberirdisch auf der Bahnhofstrasse abgestellt wird. Die tiefen Auslastungen der bestehenden Velostation am Bahnhof zeigen deutlich die Wirkungslosigkeit auf. Es verbesserte sich auch nicht wesentlich, seit sie für die Kunden

gratis betrieben wird, auch wenn sie jetzt mit hohen Subventionen künstlich am Leben gehalten wird. Schweizweit ist bekannt, dass Velostationen eine sehr schlechte Auslastung aufweisen und den Nutzen verfehlen.

Die Stadt Luzern strebt einen Abseinkpfad der Treibhausgasemissionen von 4,8 t CO₂ pro Kopf oder 396 576 t CO₂ der Gesamtbevölkerung (2020) auf 2,4 t CO₂ pro Kopf (2030) an. Zur Herstellung der Materialien und beim Bau der Velostation werden tausende t CO₂ erzeugt und ausgestossen. Die 30 m lange Velorampe muss von Gesetzes wegen bei kalten Temperaturen beheizt werden, direkt in die Atmosphäre. Die wirkungslose Velostation zeigt dabei auf, dass die Klima- und Energiepolitik lieber bewirtschaftet wird, dabei wären tragfähige Lösungen notwendig.

19,85 Mio. Franken Investitionskosten stehen 1200 wirkungslosen Fahrradparkplätzen gegenüber, bei optimistisch kalkulierten jährlichen Einnahmen von 65 000 Franken brutto. Dass diese Rechnung verschwenderisch ist, scheint verständlich. Es ist auch verständlich, dass der städtische Finanzhaushalt zunehmend unter Druck steht und das finanzielle Gleichgewicht nicht mehr gesichert sein wird, wenn solche Luxusprojekte ausgeführt werden. Die Finanzplanung 2022–2025 ist geprägt von steigenden Defiziten und als Folge daraus hohen Finanzierungsfehlbeträgen. Möchte man auch künftig als nachhaltiges Zentrum des Kantons, der Zentralschweiz gelten, muss der Finanzhaushalt bei vertretbarer Belastung unserer Einwohner im Gleichgewicht sein. Nicht wertschöpfende, wirkungslose Luxusprojekte sind abzulehnen.

Sagen Sie NEIN zur Velostation unter der Bahnhofstrasse.

Stellungnahme des Stadtrates

Das Gesamtprojekt mit der Neugestaltung der Oberfläche und einer neuen, modernen Velostation ist aus unterschiedlichen Perspektiven eine grosse Chance für die Luzerner Innenstadt. Zweifelsohne stellt die moderne und bestens gelegene Station für Velofahrende einen Meilenstein dar. Sie schafft für viele Jahrzehnte ein attraktives Angebot und trägt zur Veloförderung bei: ein wichtiges Ziel des Stadtrates im Sinne einer nachhaltigen städtischen Mobilität und zur Erreichung der Klimaziele des Stadtrates.

Es geht dabei aber auch um die Attraktivierung eines prominent und toll an der Reuss gelegenen Innenstadtbereichs, der mehr Beachtung und Qualität verdient. So besteht durch die neue Gestaltung wie auch durch ein attraktives Veloangebot im Untergrund direkt beim Bahnhofshopping die rare Möglichkeit, einen zentral und stark frequentierten Raum aufzuwerten. Damit kann für die Luzerner Bevölkerung sowie Besuchende und damit letztlich auch für die Stadt Luzern mit ihrem Gewerbe ein attraktiver Innenstadtbereich geschaffen werden.

Weiter muss die Velostation auch in direktem Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr gesehen werden: Die

Velostation als Verknüpfungspunkt zu «der» Mobilitätsdrehscheibe der Zentralschweiz trägt zur guten Erreichbarkeit des Bahnhofs und der Innenstadt bei – heute und noch viel mehr morgen. Die Velostation ist nämlich kompatibel mit dem Durchgangsbahnhof. Dies ist ein wichtiger Punkt im Hinblick auf dessen rund zehnjährige Bauphase mit stark verknüpftem Veloparkplatzangebot in der Innenstadt durch wegfallenden Platz an der Oberfläche und durch die voraussichtlich wegfallenden Abstellmöglichkeiten in der Velostation Universität und im ehemaligen Posttunnel. Die Velostation ist darum auch als eine alternativlose Vorinvestition für den Durchgangsbahnhof zu verstehen.

Die Velostation schafft für den Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr wie auch die innerstädtischen Räume einen grossen Nutzen. Diese Investition zahlt sich heute, morgen und auch in fernerer Zukunft aus. Es ist eine Investition mit Weitsicht, die für viele Jahrzehnte auch für nachfolgende Generationen einen Mehrwert schafft. Sie ist keine vergoldete Lösung. Die Kosten bewegen sich im Bereich von anderen Velostationen in der Schweiz. Es ist die Lösung, die es im Stadtzentrum beim Bahnhof braucht und die möglich ist. Der Nutzen ist gross. Packen wir die Chance!

Beschluss des Grossen Stadtrates

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 23 vom 7. Juli 2021 betreffend

Die neue Bahnhofstrasse

Sonderkredite für die Bauausführungen:

- **Neugestaltung Bahnhofstrasse und Sanierung Kanalisation**
- **Velostation an der Reuss**
- **Aufwertung Seidenhofstrasse,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016 sowie Art. 12 Abs. 1 Ziff. 4, Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 67 lit. b Ziff. 2, Art. 68 lit. b Ziff. 2 und Art. 69 lit. b Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. Für die Neugestaltung der Bahnhofstrasse und die Sanierung der Kanalisation wird ein Sonderkredit von 7,78 Mio. Franken bewilligt.
- II. Für den Bau der Velostation an der Reuss wird ein Sonderkredit von 19,26 Mio. Franken bewilligt.
- III. Für die Aufwertung der Seidenhofstrasse wird ein Sonderkredit von 0,67 Mio. Franken bewilligt.
- IV. Die Beschlüsse gemäss Ziffern I und III unterliegen je einzeln dem fakultativen Referendum, derjenige gemäss Ziffer II dem obligatorischen Referendum.

Luzern, 11. November 2021

**Namens des Grossen Stadtrates
von Luzern**

Sonja Döbeli Stirnemann
Ratspräsidentin

Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Stimmzettel für die Volksabstimmung vom 13. Februar 2022

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



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössische Volksabstimmung

- 1 Wollen Sie die Volksinitiative
«Ja zum Tier- und Menschenversuchsverbot –
Ja zu Forschungswegen mit Impulsen für
Sicherheit und Fortschritt» annehmen?
- 2 Wollen Sie die Volksinitiative
«Ja zum Schutz der Kinder vor
Tabakwerbung vor Tabakwerbung
ohne Tabakwerbung» annehmen?
18. Juni 2021
zugunsten der Medien
- 3



Kantonale Volksabstimmung

- 1 Wollen Sie dem am 26. Oktober 2021 bewilligten Sonderkredit
von 25,9 Millionen Franken für die Tragung des Covid-bedingten
Verlusts 2020 des Luzerner Kantonsspitals in Form einer
Aktienkapitalerhöhung zustimmen?

Stadt
Lucerne

Städtische Volksabstimmung

- 1 Stimmen Sie dem **Sonderkredit von 19,26 Mio. Franken für den
Bau der Velostation an der Reuss** gemäss Beschluss des Grossen
Stadtrates vom 11. November 2021 zu?

Empfehlung an die Stimmberechtigten

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, dem Sonderkredit von 19,26 Mio. Franken für den Bau der Velostation an der Reuss zuzustimmen.



Visualisierungen: Stadt Luzern