

## **Bericht und Antrag 28 an den Grossen Stadtrat von Luzern**

### **Neubau Veloweg Neustadt- bis Zentralstrasse – Sonderkredit für die Bauausführung**

**Vom Stadtrat zuhanden des Grossen Stadtrates verabschiedet  
mit StB 461 vom 12. Juni 2024**

**Vom Grossen Stadtrat beschlossen am 24. Oktober 2024**

## Politische und strategische Referenz

### Politischer Grundauftrag

#### Legislaturprogramm 2022–2025

**Legislaturziel Z3.1 Mobilität und Verkehr:** Die Stadt Luzern fördert mit ihrer Mobilitätsstrategie umweltfreundliche und platzsparende Verkehrsmittel. Der Modalsplitanteil von Fuss- und Veloverkehr in Bezug auf die Tagesdistanzen ist bis 2025 in der Stadt Luzern auf 22 Prozent gestiegen. Die Stadt Luzern erhöht zudem die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Die Anzahl der Verkehrsunfälle reduziert sich auf weniger als 100 pro 50'000 Einwohnerinnen und Einwohner pro Jahr.

**Massnahme M3.1b** Basierend auf dem Richtplan Veloverkehr schliesst die Stadt Luzern bis Ende 2023 die Planung für ein Netz von gemeindeübergreifenden Veloschnellrouten ab und optimiert weitere Netzteile auf Stadtgebiet. Bis Ende 2025 sind 5 km zusätzliche Velostrassen erstellt.

### Projektplan

I414030.01

Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse, Neubau

## In Kürze

Die Stadt Luzern verfolgt das Ziel, dass alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs sind. Einer der Schwerpunkte der [Mobilitätsstrategie](#) beinhaltet deshalb auch die Entwicklung eines umfassenden Velonetzes, um die Stadt Luzern nachhaltiger und lebenswerter zu gestalten.

Mit der Annahme des [Gegenvorschlags zur Initiative](#) «Luzerner Velonetz jetzt!» hat die Luzerner Stimmbevölkerung den Stadtrat beauftragt, bis spätestens 2033 ein Netz aus sternförmigen und tangentialen Velohaupttrouten zu realisieren. Diese Routen sollen vom Fuss- und motorisierten Individualverkehr getrennt geführt werden und die Stadt mit den Agglomerationsgemeinden verbinden.

Mit dem Freigleis auf dem ehemaligen Zentralbahntrasse besteht in der Stadt Luzern seit 2016 ein attraktiver Velo-/Gehweg Richtung Kriens und Horw bzw. zum Entwicklungsschwerpunkt Luzern Süd. Die Weiterführung dieser Veloverbindung von der Neustadtstrasse zur Zentralstrasse und in Richtung Bahnhof fehlt jedoch und damit auch eine sichere Anbindung an die Innenstadt. Der Weg ist heute nur über den für viele Velofahrende herausfordernden Knoten am Bundesplatz möglich.

Um eine sichere Alternative anbieten zu können, hat der Grosse Stadtrat am 28. Oktober 2021 mit [Bericht und Antrag \(B+A\) 24 vom 7. Juli 2021](#): «Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse» einen Projektkredit über 1,15 Mio. Franken für einen neuen Velo- und Fussweg sowie für die notwendigen Sofortmassnahmen im Gleisfeld SBB bewilligt. Das detailliert ausgearbeitete Projekt liegt nun vor. In der Planungsphase hat sich ergeben, dass Zufussgehende weiterhin den Bundesplatz passieren werden. Aufgrund der vorhandenen Breiten ist kein sicheres und verträgliches Nebeneinander möglich, wie es die Fuss- und Veloverkehrsstandards vorsehen.

Der Veloweg gliedert sich in drei Abschnitte. Im ersten Abschnitt ab der Neustadtstrasse wird der Weg auf einem privaten Grundstück angelegt, auf dem der Bau des Wohn- und Geschäftshauses Bundesplatz Süd geplant ist. Aus diesem Grund wurden die Planungen für den Veloweg und für das Hochbauprojekt sorgfältig koordiniert und aufeinander abgestimmt. Im zweiten Abschnitt unterquert der Weg das nördliche Ende der Langensandbrücke. Diese Unterführung wurde bereits während des Brückenbaus teilweise in das Projekt eingebunden. Vom Ende der Langensandbrücke bis zur Zentralstrasse, also im dritten Abschnitt, verläuft der Veloweg zwischen den Gebäuden und dem Gleisfeld entlang. Teilweise wird der

Weg auch auf dem Dach der Einstellhalle eines Fitnesscenters geführt. Für die vom Bahnhof kommenden Velofahrenden wird die Einfahrt zum Veloweg von der Zentralstrasse mit Linksabbiegestreifen und einem geschützten Mittelbereich gesichert.

Die Realisierung des Wohn- und Geschäftshauses Bundesplatz Süd wird sich aufgrund einer Beschwerde gegen den Gestaltungsplan verzögern. Der Gestaltungsplan wird aktuell überarbeitet, und das Projekt soll gemäss der Grundbesitzerin HRS Real Estate AG (HRS) zirka Ende 2024 erneut öffentlich aufgelegt werden. Damit die Realisierung des Velowegs losgelöst von der Überbauung weitergeplant und baldmöglichst in Betrieb genommen werden kann, wird der Abschnitt 1 als Zwischenlösung ausgeführt. Somit kann der Veloweg genutzt werden, bevor die Hochbauten in diesem Abschnitt realisiert werden, was frühestens in fünf bis zehn Jahren zu erwarten ist.

Das vorliegende Projekt wurde in enger Zusammenarbeit mit den kantonalen Behörden, der SBB und diversen Verbänden entwickelt. Es bestehen sehr enge zeitliche Abhängigkeiten von der SBB, insbesondere hinsichtlich der Durchführung der Bauarbeiten in unmittelbarer Nähe zu den Gleisen. Die für die Bauarbeiten notwendigen Gleissperrungen müssen zwei Jahre im Voraus koordiniert und in die Planung seitens der SBB integriert werden. Nach aktuellem Kenntnisstand soll der Baustart im Sommer 2025 erfolgen.

Da jährlich Velofahrende verunfallen und lediglich eine Umfahrung zu einer sicheren Alternative beitragen kann, ergibt sich die Dringlichkeit dieses Projekts. Für den Neubau des Velowegs wird deshalb ein Sonderkredit über brutto 8,57 Mio. Franken beantragt. Der Bund beteiligt sich im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation mit voraussichtlich 0,76 Mio. Franken und die SBB mit 0,35 Mio. Franken.

Der Abschnitt 1 des Velowegs ist für eine verkürzte Nutzungsdauer ausgelegt und soll zu einem späteren Zeitpunkt definitiv ausgebaut werden. Um die Anlage langfristig funktional zu halten, wird der zukünftig erforderliche Investitionsbedarf von rund 3,18 Mio. Franken in diesem B+A erwähnt. Ohne Folgeinvestition würde der gebaute Weg nicht mehr weitergenutzt werden können. Der Zeithorizont sowie die Kostenschätzung sind allerdings mit sehr grossen Unsicherheiten verbunden, weswegen davon abgesehen wird, den zukünftigen Investitionsbedarf mit dem vorliegenden B+A zu beantragen. Die Unsicherheiten beruhen darauf, dass die Kostenschätzung auf den aktuellen Plangrundlagen des Velowegs und den aktuellen Planungsständen der Hochbauprojekte im Umfeld basiert. Diese sind teilweise noch in einer frühen Planungsphase.

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>1 Ausgangslage</b>	<b>5</b>
1.1 Hintergrund.....	5
1.2 Förderung einer nachhaltigen Mobilität.....	5
1.3 Handlungsbedarf.....	6
1.4 Projektumfeld.....	8
<b>2 Ziele</b>	<b>9</b>
<b>3 Projekt «Veloweg Neustadt-/Zentralstrasse»</b>	<b>10</b>
3.1 Projektperimeter.....	10
3.2 Massnahmen Abschnitt 1 .....	11
3.3 Massnahmen Abschnitte 2 und 3.....	13
3.4 Terminplan.....	16
<b>4 Ressourcenbedarf</b>	<b>17</b>
4.1 Investitionskosten.....	17
4.2 Gesamtausgabe.....	18
4.3 Kostenbeteiligung Dritter .....	18
4.4 Zukünftiger Investitionsbedarf.....	18
4.5 Folgekosten .....	19
<b>5 Kreditrecht und zu belastendes Konto</b>	<b>19</b>
<b>6 Politische Würdigung</b>	<b>20</b>
<b>7 Antrag</b>	<b>20</b>

# Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

## 1 Ausgangslage

### 1.1 Hintergrund

Mit dem Freigleis auf dem ehemaligen Zentralbahntrasse besteht in der Stadt Luzern seit 2016 ein attraktiver Velo-/Gehweg Richtung Kriens und Horw bzw. zum Entwicklungsschwerpunkt Luzern Süd. Die Weiterführung dieser Veloverbindung von der Neustadtstrasse zur Zentralstrasse und in Richtung Bahnhof fehlt aber, und damit auch eine sichere Anbindung an die Innenstadt. Der Weg ist heute nur über den für viele Velofahrende herausfordernden Knoten am Bundesplatz möglich.

Um eine sichere Alternative anbieten zu können, hat der Grosse Stadtrat am 28. Oktober 2021 mit [B+A 24/2021](#): «Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse» einen Projektierungskredit über 1,15 Mio. Franken für einen neuen Velo- und Fussweg sowie die notwendigen Sofortmassnahmen im Gleisfeld SBB bewilligt. Ursprünglich war ein gemischter Velo- und Gehweg geplant. In der Planungsphase hat sich allerdings ergeben, dass Zufussgehende weiterhin den Bundesplatz passieren werden, da aufgrund der vorhandenen Breiten kein sicheres und verträgliches Nebeneinander möglich ist, wie es die Fuss- und Veloverkehrsstandards vorsehen. Somit beinhaltet das Ausführungsprojekt einen Veloweg, auf dem auch schnelle E-Bikes erlaubt sind.

### 1.2 Förderung einer nachhaltigen Mobilität

#### Förderung von Fuss- und Veloverkehr

Die Stadt Luzern verfolgt mit ihrer Mobilitätsstrategie das Ziel, dass in Luzern alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs sind. Die sichere und zuverlässige Erreichbarkeit der Stadt Luzern ist eine elementare Voraussetzung für eine attraktive Stadt mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität und stellt einen wichtigen Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung dar. Da in den nächsten Jahrzehnten kaum zusätzliche Verkehrsflächen zur Verfügung stehen und in der Kernstadt eine innere Siedlungsverdichtung stattfindet, will der Stadtrat die Erreichbarkeit Luzerns insbesondere durch eine Verlagerung der Mobilität auf umweltfreundliche und platzsparende Verkehrsarten sicherstellen.

Die Fortbewegung zu Fuss und per Velo ist gesund, sauber und braucht wenig Platz. Dem Stadtrat ist es deshalb ein grosses Anliegen, diese beiden Verkehrsarten konsequent zu fördern und ihren Anteil am Gesamtverkehr zu steigern. Eine Stadt der kurzen Wege mit einem attraktiven und sicheren Velo- und Fusswegnetz, wie sie neben der Mobilitätsstrategie auch das Raumentwicklungskonzept vorsieht, ist eine unabdingbare Voraussetzung dazu. Für die Attraktivierung dieses Netzes sind möglichst durchgängige und sichere Velorouten von entscheidender Bedeutung. Dies bestätigt auch eine [Umfrage zu den Velostädten Schweiz von Pro Velo](#) aus dem Jahr 2018, wonach als Voraussetzung für die vermehrte Velonutzung neben der Topografie, welche durch das Aufkommen der E-Bikes an Bedeutung verloren hat, vor allem die Infrastruktur und die gefühlte Sicherheit als wichtig eingestuft werden.

## Dimensionierung von Velo- und Fussverkehrsanlagen

Die Umwelt- und Mobilitätsdirektion hat neben verschiedenen Machbarkeitsstudien zur zielgerichteten Förderung des Veloverkehrs auch die städtischen [Standards Veloverkehr](#) erarbeitet. Während die Mobilitätsstrategie die übergeordneten Stossrichtungen und Ziele für die Gesamtverkehrsplanung festlegt, definieren die Standards die städtischen Ziele betreffend Fuss- und Veloinfrastruktur. Sie stellen eine Arbeitshilfe für die Planung und Projektierung der städtischen Veloverkehrsinfrastruktur dar.

Die Standards beinhalten zum einen die für eine wirksame Förderung des Fuss- und des Veloverkehrs notwendigen Dimensionierungsgrössen und zeigen andererseits konkrete Lösungsmöglichkeiten für die Führung des Fuss- und Veloverkehrs in spezifischen Verkehrssituationen auf. Damit kann erreicht werden, dass die Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs in der Planung und Projektierung von Strassenräumen, Plätzen und Wegen einen höheren Stellenwert erhalten. Die Standards Fuss- und Veloverkehr dienen als Planungsgrundlage für alle Projekte, die im Auftrag der oder durch die Stadtverwaltung selbst erarbeitet werden.

### Velohaupttroutennetz 2033

Am 15. Mai 2022 haben die Stimmberechtigten der Stadt Luzern den Gegenvorschlag des Stadtrates zur Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» ([B+A 39/2021](#)) angenommen. Innerhalb von zehn Jahren soll ein durchgängiges, sternförmiges und tangenciales Velonetz realisiert werden, das wichtige Quell- und Zielorte wie das Stadtzentrum, die Altstadt, Bahnhöfe und Quartiere miteinander verbindet und den Standards für den Veloverkehr der Stadt Luzern entspricht. Mit dem Freigleis auf dem ehemaligen Zentralbahntrasse besteht in der Stadt Luzern seit 2016 ein attraktiver Velo-/Gehweg Richtung Kriens und Horw bzw. zum Entwicklungsschwerpunkt Luzern Süd. Die Weiterführung dieser Verbindung von der Neustadtstrasse zur Zentralstrasse und in Richtung Bahnhof fehlt aber, und damit auch eine sichere Anbindung an die Innenstadt. Der Weg ist heute nur über den für viele Velofahrende herausfordernden Knoten am Bundesplatz möglich.

Der neu geschaffene Veloweg Neustadt-/Zentralstrasse schliesst eine wichtige Lücke im städtischen Veloverkehrsnetz, indem die Velohauptroute Neustadtstrasse mit der Hauptroute Zentralstrasse verbunden wird. Diese Verbindung umgeht den Unfallschwerpunkt Bundesplatz, der nicht den Standards und Anforderungen einer Velohauptroute entspricht. Durch die neue Route wird eine sichere Trennung des Veloverkehrs vom motorisierten Verkehr gewährleistet, wodurch die Sicherheit der Velofahrenden erheblich erhöht wird. Diese Massnahme ist sowohl im städtischen Richtplan «Leichter Zweiradverkehr» von 2009 als auch im derzeit in Bearbeitung befindlichen neuen städtischen Richtplan aufgeführt. Die Massnahme wird zudem im Agglomerationsprogramm der zweiten Generation festgehalten. Entlang der Zentralstrasse in Richtung Neustadtstrasse und Freigleis wird die Schweiz Mobil Velolandroute 3 integriert, die speziell auf die Bedürfnisse von ortsunkundigen Velofahrenden ausgelegt ist. Ortsunkundige werden am Bundesplatz mit einer komplexen und unübersichtlichen Verkehrssituation konfrontiert, wodurch das Gefahrenpotenzial dieses Knotens zusätzlich erhöht wird.

## 1.3 Handlungsbedarf

### Unfallschwerpunkt Bundesplatz und signifikante Verkehrsdefizite

Der Bundesplatz befindet sich im Kantonsstrassenperimeter und stellt seit Jahren einen der bekanntesten Unfallschwerpunkte nicht nur der Stadt, sondern auch des Kantons Luzern dar. Obwohl das Strassenprojekt im Bereich Obergrundstrasse – Bundesstrasse – Bundesplatz seit Jahren im kantonalen Bauprogramm enthalten ist, wurde das Projekt aufgrund unsicherer Rahmenbedingungen nie lanciert. Aus Sicht der Stadt Luzern gibt es für Velofahrende keine zweckmässige Alternative zu der im Richtplan festgelegten Route. Daher treibt die Stadt mit Nachdruck die Umsetzung dieses Projekts voran, unabhängig von den geplanten Hochbauprojekten und den langfristigen Kantonsprojekten (vgl. Kapitel 1.4).

An der Kreisverkehrsanlage am Bundesplatz werden insbesondere aufgrund der Dimensionierung und der ovalen Form der Anlage, der teilweise zweispurigen Fahrbahnen (mehrere Ein-/Ausfahrten, Kreiselfahrbahn) sowie der Lage der Kreisell-Ein- und Ausfahrten diverse sicherheitsrelevante Normen und

Grundsätze verletzt. Der direkte Einfluss der geometrischen Defizite des Kreisverkehrs auf die Verkehrssicherheit ist gross und wird durch das Unfallgeschehen bestätigt.

Um von der Zentralstrasse in Richtung Neustadtstrasse zu gelangen, muss vor dem Kreisel die linke Fahrspur der Zentralstrasse (ohne Velostreifen, zudem Spurwechsel notwendig) benützt werden. Der Kreisel ist in diesem Bereich zweispurig, was für die Verkehrssicherheit im Allgemeinen und für den Veloverkehr im Besonderen heikel ist. Der eigentliche Kreisel muss dann in einer Situation befahren werden, die aufgrund der geometrischen Mängel an der Anlage zu den anspruchsvollsten im Bereich des Bundesplatzes gehört. Bei der Ausfahrt in die Bundesstrasse ist zwar ein knapp bemessener Velostreifen vorhanden, der aber nach 15 m für das Linksabbiegemanöver in Richtung Neustadtstrasse wieder verlassen werden muss. Nach dem Mittelbereich sind zwei weitere Fahrspuren zu queren. Eine Schutzinsel zwischen den Fahrspuren macht diese Querung in zwei Etappen möglich. Für Velos mit Anhänger und für Cargobikes ist die Mittelinsel mit einer Breite von 2,5 m zu knapp bemessen, sodass jeweils ein Teil des Anhängers oder des Cargobikes in die Fahrspur hineinragt.

In der Gegenrichtung, von der Neustadtstrasse zur Zentralstrasse, muss zuerst eine Fahrspur (Kreisel-Bypass Richtung Langensandbrücke) überquert werden. Die anschliessende Einfahrt in den Kreisel und die Kreiseldurchfahrt führen wiederum zu potenziell gefährlichen Situationen.

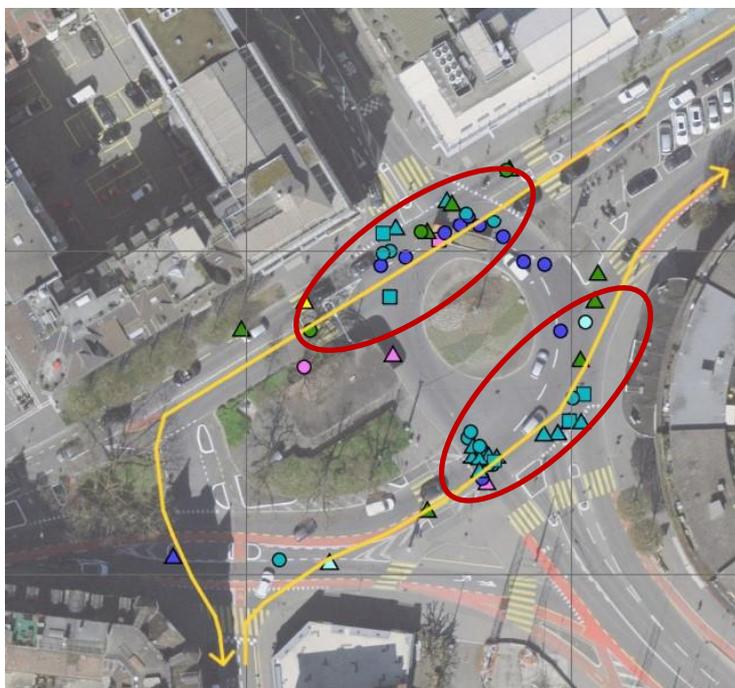


Abb. 1: Verkehrsunfälle Bundesplatz 2014–2023, Routen Veloverkehr Verbindung Neustadt-/Zentralstrasse (VUGIS, 2024)

Das Unfallgeschehen zeigt, dass der Veloverkehr von den Defiziten besonders betroffen ist. Der Anteil der Veloverkehrsunfälle auf den für die Veloverbindung Neustadtstrasse–Zentralstrasse relevanten Strassenabschnitten über den Bundesplatz ist auffallend hoch. An knapp 30 Prozent der polizeilich registrierten Unfälle der letzten 10 Jahre (2014–2023) waren Velofahrende (inkl. E-Bike-Lenkende) beteiligt. Gut 90 Prozent der Unfälle mit Velofahrenden hatten zudem Verletzungsfolgen. Rund zwei Drittel der Schwerverletzten und mehr als die Hälfte der Leichtverletzten auf den betrachteten Strassenabschnitten sind ebenfalls Velofahrende.

Obwohl Velofahrende teilweise auf die Infrastruktur der Zufussgehenden ausweichen, ist das Unfallgeschehen bei den Zufussgehenden unauffällig. Im gleichen Zeitraum und Betrachtungsperimeter ereigneten sich nur wenige Unfälle mit Zufussgehenden, bei denen die Betroffenen leicht verletzt wurden. Im Perimeter gemäss Abbildung 1 sind keine polizeilich registrierten Unfälle zwischen Velofahrenden und Zufussgehenden bekannt.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das Befahren des Bundesplatzes für Velofahrende neben der objektiven Gefährdung durch die bereits erwähnten massiven Infrastrukturdefizite auch aufgrund der verkehrlichen Rahmenbedingungen und der zusätzlichen Defizite der velospezifischen Infrastruktur (u. a. fehlende Radstreifen oder/und extrem schmale Spuren) äusserst anspruchsvoll ist. So sind beispielsweise bei sehr hohem Verkehrsaufkommen (inkl. massiven Schwerverkehrsanteils) diverse Spurwechsel, Spurquerungen und (Links-)Abbiegemanöver erforderlich.

## 1.4 Projektumfeld

Im Umfeld des Bundesplatzes gibt es Projekte und Vorhaben, die einen direkten Zusammenhang mit dem Projekt «Veloweg Neustadt-/Zentralstrasse» haben. Deren Realisierung kann für die Umsetzung des Velowegprojekts entweder eine Voraussetzung darstellen, oder die Umsetzung ist zeitlich abzustimmen. Daneben gibt es aber auch Projekte, die zwar ebenfalls zur Verbesserung des Fuss- und des Veloverkehrs im Raum Bundesplatz beitragen werden, die aber unabhängig vom Veloweg Neustadt-/Zentralstrasse realisiert werden können.

- **SBB-Gleissperrungen:** Eine sehr grosse Abhängigkeit besteht bei den genannten SBB-Gleissperrungen. Diese werden, wie in den vorangegangenen Kapiteln geschildert, zwei Jahre im Voraus detailliert geplant, terminiert und verbindlich festgelegt. Somit sind der Baustart und die Arbeiten in den relevanten Bereichen terminlich gebunden.
- **Umgestaltung Bundesplatz:** Der Kanton Luzern beabsichtigt im Rahmen seiner Mehrjahresplanung für die Kantonsstrassen, den gesamten Abschnitt Bundesplatz–Bundesstrasse–Obergrundstrasse bis Eichhof zu überprüfen und umzugestalten. Die Planung wurde bislang noch nicht gestartet. Basierend auf den Erkenntnissen aus der Testplanung des Durchgangsbahnhofs Luzern hat der Kanton eine umfassende verkehrstechnische Überprüfung eingeleitet, die als Planungsgrundlage für alle Projekte der Kantonsstrassen dienen soll. Das Kantonsstrassenprojekt ist Bestandteil des kantonalen Bauprogramms 2023–2026 und in der Kategorie B eingestuft, was bedeutet, dass eine Realisierung in weiter Ferne liegt. Darin würden auch diverse Fusswegverbindungen und Veloquerungen im Bereich des Bundesplatzes bezüglich der Verkehrssicherheit verbessert werden. Die Strassenverbindung von der Zentral- zur Bundesstrasse sowie von der Langensand- zur Hirschmattstrasse und damit auch der Bundesplatz bleiben in jedem Fall auch künftig eine viel befahrene Kantonsstrasse, deren Benützung für Velofahrende äusserst anspruchsvoll ist. Aus diesem Grund wird die Veloverbindung Neustadt-/Zentralstrasse auch nach der Umgestaltung des Bundesplatzes eine wichtige Verbindung bleiben, da sie wesentlich attraktiver, sicherer und staufreier ist.
- **Projekt «Bundesplatz Süd» (HRS):** Die Parzellen östlich der Langensandbrücke sind seit Längerem im Besitz von HRS, welche ein Wohn- und Gewerbehäuser mit Einkaufsmöglichkeiten, Restaurant und rund 120 Miet- und Eigentumswohnungen realisieren wollen. In die Planung einbezogen wurden auch Quartieranliegen. So soll auch eine öffentlich zugängliche Grünanlage entstehen. Die – Stand Mai 2024 – gegenseitige Abhängigkeit der beiden Projekte besteht darin, dass die Tiefgaragenausfahrt der geplanten Liegenschaft Bundesplatz Süd zur Neustadtstrasse erfolgt und wie der Veloweg über die Parzellen 3947, 427 und 3730 geführt werden soll. Ausserdem sollen in absehbarer Zeit die Parzellen 427, 428 und 429 ebenfalls überbaut werden (siehe Abbildung 3). Die Planung der Projekte wurde deshalb im Rahmen der Baueingaben (Stufe Gestaltungsplan) des Hochbauprojekts bestmöglich aufeinander abgestimmt. Werden einst die Hochbauten realisiert, wird der Radweg voraussichtlich temporär verlegt und in Koordination mit dem Hochbauprojekt neu erstellt werden müssen (siehe Kapitel 4.4 Zukünftiger Investitionsbedarf). Daher wird der Veloweg auf den genannten Grundstücken für eine verkürzte Nutzungsdauer ausgelegt.
- **Hochbauten Capitol und Fitnesscenter:** Weitere grosse und relevante Abhängigkeiten bestehen zu den beiden Hochbauten Capitol (Parzelle 1615) und Fitnesscenter (Parzelle 398). Damit der Veloweg realisiert werden kann, sind bauliche Massnahmen an und in den Gebäuden notwendig. Unter anderem

müssen das Fluchtweg- und das Lüftungskonzept angepasst und ergänzt werden. Während der Arbeiten wird der Betrieb oben genannter Hochbauten eingeschränkt sein. Die Verhandlungen mit den Eigentümern betreffend die temporäre Einschränkung und der notwendigen Anpassungen auf ihrem Grundstück sind im Gange.

- **Einigung mit privaten Eigentümerinnen und Eigentümern:** Für die Realisierung des geplanten Velowegs zwischen der Langensandbrücke und der Zentralstrasse muss die Stadt Luzern mehrere Wegrechte und Dienstbarkeiten auf privaten Grundstücken erlangen. Verhandlungen zur Erarbeitung einer einheitlichen Lösung haben hierzu bereits begonnen, sind jedoch noch nicht abgeschlossen. Aufgrund der übergeordneten öffentlichen Interessen kann die Stadt Luzern notfalls aber auch das Enteignungsrecht beantragen. Die Verhandlungen zwischen der Stadt Luzern und den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern sind noch nicht abgeschlossen.

## 2 Ziele

Der Stadtrat verfolgt mit dem neuen Veloweg Neustadt-/Zentralstrasse konkret folgende Ziele:

- Verkehrssicherheit steigern:  
Der Veloweg erlaubt es den Velofahrenden, auf einer weitgehend vom motorisierten Verkehr getrennten Route sicher und direkt von Luzern Süd und den südwestlichen Stadtquartieren in die Innenstadt zu gelangen. Mit dieser Verbindung kann die Verkehrssicherheit sowohl subjektiv als auch objektiv massgeblich gesteigert werden. Der Unfallschwerpunkt Bundesplatz kann umfahren werden.
- Modalsplit für Veloverkehr erhöhen:  
Mit der neuen Verbindung wird es attraktiver, die entsprechende Wegstrecke mit dem Velo zu bewältigen. Darüber hinaus soll diese Angebotserweiterung dazu führen, dass auch für längere Strecken vermehrt das Velo als Verkehrsmittel eingesetzt wird.
- Attraktive Netzerweiterung schaffen:  
Der geplante Veloweg stellt mit der Verbindung zwischen Neustadt- und Zentralstrasse eine Fortsetzung des Freigleises und damit ein weiteres Teilstück zu einer durchgehenden Route für den Veloverkehr zwischen dem Luzerner Stadtzentrum und den südlich gelegenen städtischen Quartieren, dem Entwicklungsschwerpunkt Luzern Süd sowie der Stadt Kriens und der Gemeinde Horw dar.
- Künftige Mobilitätsbedürfnisse antizipieren:  
Mit dem geplanten Veloweg sollen künftige Mobilitätsbedürfnisse vorausschauend berücksichtigt werden. Diese ergeben sich im engen Perimeter aufgrund der neuen Bebauung am Bundesplatz, indem Bewohnende oder Besuchende ihre Route mit dem Velo direkt auf dem neuen Wegstück beginnen oder beenden. Darüber hinaus stellt der geplante Veloweg eine wichtige und sichere Verbindung aus Richtung Luzern Süd zum Bahnhof dar, eine Route, die mit dem Durchgangsbahnhof Luzern an Bedeutung gewinnen wird. Der Durchgangsbahnhof wird somit nicht nur zu einem zentralen Knotenpunkt für Velofahrende, sondern durch die geplante Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd auch zu einem entscheidenden Element, das die Verbindung zwischen dem Hirschmattquartier, dem Tribschenquartier und den Naherholungsgebieten am linken Seeufer stärkt. Darüber hinaus wird durch diese Verbindung auch der Zugang zu den östlich des Bahnhofs gelegenen Veloparkplätzen vereinfacht und optimiert.

### 3 Projekt «Veloweg Neustadt-/Zentralstrasse»

#### 3.1 Projektperimeter

Der Projektperimeter reicht von der Neustadtstrasse bis zur Zentralstrasse, wird in drei Abschnitte unterteilt und umfasst die beiden Knoten Neustadtstrasse und Zentralstrasse sowie die Unterführung der Langensandbrücke. Das Projekt sieht vor, die Route auf einem rund vier Meter breiten öffentlichen Veloweg entlang der Gleise zum Bahnhof Luzern zu führen.

In der Abbildung 2 wird ersichtlich, wie die aktuelle Veloroute verläuft und wie die zukünftige Veloroute geplant ist. Ebenso wird die Einteilung der Abschnitte deutlich. Der Abschnitt 1 wird vorgängig als «Zwischenlösung», die Abschnitte 2 und 3 als «Definitivum» geplant und ausgeführt.

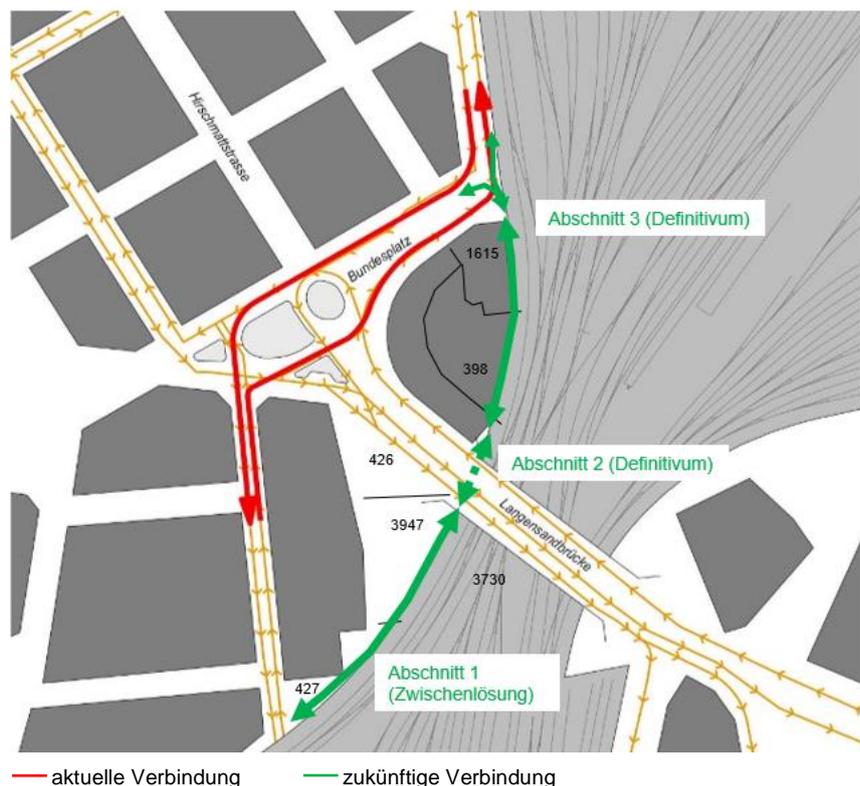


Abb. 2: Velowegverbindung im Bereich Bundesplatz inklusive Abschnitte 1–3

Mehrere Grundstücke/Parzellen werden im Projektperimeter durch das Bauvorhaben direkt tangiert (siehe Abbildung 3). Der Veloweg führt im ersten Abschnitt über die Parzellen 3730 (Areal der SBB) und 427 (Kulturgebäude «Elephanthouse»). In diesem Bereich werden noch die beiden Parzellen 428 und 429 tangiert. Anschliessend geht der Weg weiter entlang der SBB-Gleise durch die Parzellen 3947 und 426 (HRS) bis zur Langensandbrücke. Im zweiten Abschnitt unterquert der Veloweg die Langensandbrücke und die Parzelle 2980 (Zürich Anlagestiftung) und führt im dritten Abschnitt über das Dach der Einstellhalle der Parzelle 398 (Fitnesscenter) und schlussendlich über das Grundstück 1615 (Capitol Immobilien AG).

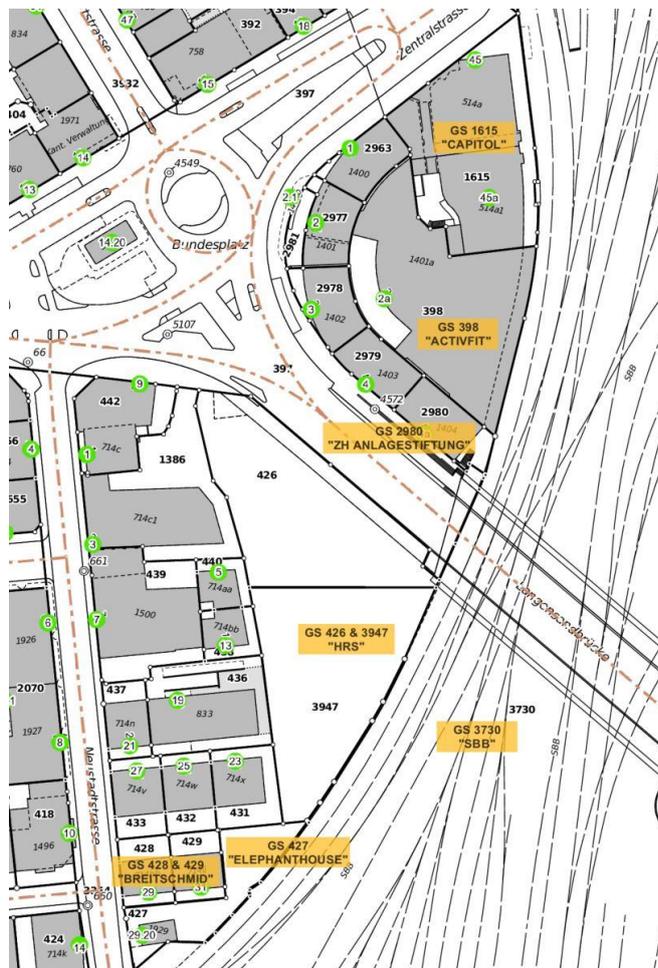


Abb. 3: Übersicht der Grundstücke/Parzellen im Projektperimeter

Für die neue Veloverbindung wurden die Standards für den Veloverkehr der Stadt Luzern umgesetzt, jedoch konnte aufgrund begrenzter Platzverhältnisse nicht überall das Idealmass von 4,50 m erreicht werden. Ursprünglich als kombinierter Fuss- und Veloweg geplant, wird die Verbindung nun ausschliesslich als Veloweg realisiert, während Zufussgehende weiterhin den gewohnten und auch sicheren Weg über den Bundesplatz nutzen können. Ausschlaggebend für diesen Entscheid waren Sicherheitsbedenken wegen der engen Platzverhältnisse. Nur mit dieser Variante war es möglich, die Vorgaben der städtischen Fuss- und Veloverkehrsstandards einzuhalten und gleichzeitig die Interessen der betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer zu wahren. Schnelle E-Bikes dürfen den Veloweg ebenfalls nutzen.

### 3.2 Massnahmen Abschnitt 1

Der **Abschnitt 1** umfasst die Neustadtstrasse bis zur Langensandbrücke und wird so realisiert, dass er in Zukunft an die Gestaltung der geplanten Hochbauten angeglichen werden kann. Daher ist in diesem Abschnitt später mit einem erneuten Investitionsbedarf zu rechnen. Mit der Realisierung der Hochbauten ist frühestens in fünf bis zehn Jahren zu rechnen. Dieser Abschnitt, der durch die Parzellen 3730, 427, 3947 und 426 (siehe Abbildung 3) führt, schliesst unter Berücksichtigung der bestehenden Infrastruktur wie des Treppenabgangs zum Areal der SBB und des Kulturgebäudes «Elephanthouse» an die Neustadtstrasse an. Die Geländeneigung wird durch eine Stahl-Holz-Konstruktion überwunden, welche zu einem späteren Zeitpunkt zurückgebaut und wiederverwendet werden kann. Die bestehenden Parkfelder der Parzelle 427 werden mit der Realisierung des Projekts neu organisiert.



Abb. 4: Blick ab Neustadtstrasse Richtung Langensandbrücke – links in Grau das «Elephanthouse»

Im Anschluss an die Parzelle 427 wird der provisorische Veloweg parallel zur Stützmauer entlang der SBB-Gleise auf den Parzellen 3947 und 426 geführt, wobei der Bereich vor der Unterführung der Langensandbrücke (Abschnitt 2) ebenfalls durch eine Stahl-Holz-Konstruktion ausgestaltet wird. An der Bahnanlage – ausgenommen Fahrleitungen und Kandelaber – sind keine Anpassungen notwendig. Der Veloweg wird normgerecht ausgeleuchtet, der Fahrbahnbelag und die Entwässerungsanlagen werden neu erstellt, und es wird eine angemessene Abschränkung/Absperrung gegenüber den angrenzenden privaten Parzellen montiert.



Abb. 5: Visualisierung Veloweg zwischen Neustadtstrasse und Langensandbrücke (Quelle: HRS-Website, Projekt «Bundesplatz Süd»: Projektstand 2021)

### 3.3 Massnahmen Abschnitte 2 und 3

Der **Abschnitt 2** des Velowegs unterquert die Langensandbrücke bzw. deren Widerlager auf der Seite Bundesplatz. Zurzeit ist der Zugang zur Unterführung durch eine Bretterwand beidseitig verschlossen und muss freigemacht werden. Ebenso fehlt es an einer notwendigen Absturzsicherung, die einen Zugang zu den angrenzenden Bahngleisen verhindert. Dieser Teil wird im Rahmen des Velowegs nun definitiv ausgebaut. Vorarbeiten bezüglich Elektro, Beleuchtung, Fahrbahnbelag und Entwässerung wurden beim Bau der Langensandbrücke teilweise mitberücksichtigt, aber nicht abschliessend erstellt.

Im **Abschnitt 3**, Langensandbrücke bis zur Mündung Zentralstrasse, wird der Veloweg ab der Unterführung der Langensandbrücke über das Dach der Einstellhalle eines Fitnesscenters und der gleisseitigen Zufahrt des Capitols geführt. Der Veloweg beansprucht damit bebaute, private Parzellen. Im Bereich des Fitnesscenters und des Capitols tangiert der Veloweg u. a. die Not- und Kinoausgänge, die angepasst werden. Zudem werden an der Lüftung/Kühlung des Capitol-Gebäudes Anpassungen vorgenommen. Diese Anpassungen beinhalten auch gebäudeinterne Arbeiten. Insgesamt ist der Abschnitt 3 ein sehr planungs- und kostenintensiver Abschnitt.

Um die notwendigen Platzverhältnisse zu schaffen, wird der gleisseitige Rand auf der ganzen Länge in Richtung SBB-Parzelle geschoben. Dazu werden zwei neue Stützbauwerke erstellt. Die unterschiedliche Höhenlage ab dem Dach der Einstellhalle bis auf das Niveau der Zentralstrasse wird durch eine neue, zirka 35 m lange Rampe überwunden.



Abb. 6: Heutige Situation Capitol, Notausgänge und Fahrradunterstand

Im Rahmen der Planung wurde Wert darauf gelegt, den Veloweg durch verschiedene Massnahmen sicher zu gestalten. Eine maximale normkonforme Ausleuchtung des Radwegs wird sichergestellt, die Beleuchtungskörper des Velowegs werden an der Gebäudefassade montiert. Zur Steigerung des subjektiven Sicherheitsempfindens wird ein Maschendrahtzaun eingesetzt, der eine grösstmögliche Transparenz gewährleistet. Darüber hinaus wurde im Dienstbarkeitsvertrag festgelegt, dass die Werbebanner entlang des Fitnesscenters in ausreichenden Abständen angebracht werden, sodass sich Velofahrende dadurch nicht eingeengt fühlen. Die Entwässerung im Bereich des Fitnesscenters erfolgt über die bestehenden Dachwasserabläufe. Im Bereich des Capitols wird diese neu erstellt.

Beim Dach der Einstellhalle der Parzelle 398 werden die Abdichtung und der Belag neu erstellt, zudem sind statische Verstärkungsmassnahmen an der Decke sowie im Innern der Einstellhalle erforderlich.

Das SBB-Gleis 91, welches direkt neben dem neuen Veloweg liegt, wurde im Sommer 2023 um rund 20 cm in Richtung der SBB-Parzelle geschoben. So ist sichergestellt, dass die erforderlichen Gleisachsabstände eingehalten sind. Dies war notwendig, um genügend Platz für den Veloweg entlang der Häuserfassade zwischen der Langensandbrücke und der Zentralstrasse zu schaffen. Die Gleisverschiebung bzw. diese Vorinvestition wurde über den bewilligten Projektkredit im [B+A 24/2021](#): «Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse» finanziert.

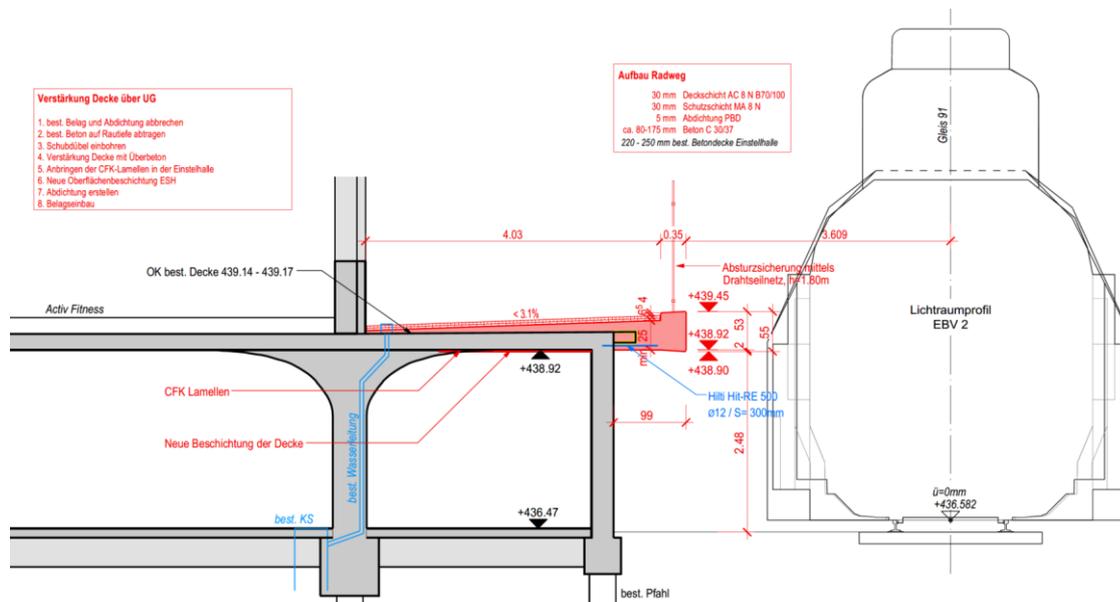


Abb. 7: Normalprofil im Bereich des Fitnesscenters – Einstellhalle

Beim Capitol mündet der Veloweg in die Zentralstrasse. Die Zentralstrasse ist eine stark befahrene, vielseitig genutzte Kantonsstrasse. Entsprechend komplex sind die Anforderungen an die Sicherheit und die Gestaltung.

Velofahrende vom neuen Veloweg kommend können geradeaus in Richtung Bahnhof oder nach links Richtung Bundesplatz bzw. Sempacherstrasse abbiegen. Für die Abbiegebeziehung in Richtung Bundesplatz bzw. Sempacherstrasse steht ein baulich geschützter Mittelbereich zur Verfügung (siehe Visualisierungen). Aufgrund der Verkehrsmengen und den gängigen Normen und Velostandards ist die Mittelinsel zwingend.

Velofahrende von der Zentral- oder von der Sempacherstrasse kommend nutzen ebenfalls diesen geschützten Mittelbereich, um auf den neuen Veloweg zu gelangen.



Abb. 8: Visualisierung Einmündung in die Zentralstrasse



Abb. 9: Visualisierung mit Einmündung Zentralstrasse und dem baulich geschützten Mittelbereich

Um genügend Platz für den Mittelbereich und die resultierende Fahrbahnverbreiterung zu schaffen, muss die Verkehrsfläche zu den Gleisen hin erweitert werden. Zudem wird das Trottoir auf einer Länge von zirka 35 m in Richtung SBB-Gleise verschoben. Die Verbreiterung der Fahrbahn führt dazu, dass in der Zentralstrasse entlang der Gleise vier Säulen-Hainbuchen der bestehenden Baumreihe dem Projekt weichen müssen.

Umfangreiche Überlegungen und Gespräche zum Erhalt und Schutz dieser Bäume umfassten Ideen wie einen zusätzlichen Kreisel vor der Sempacherstrasse, eine alternative Wendemöglichkeit für die Velofahrenden vor dem Capitol, eine Verschmälerung der Mittelinseln, eine Verkürzung der Einspurlängen und weitere Ansätze. Die Überlegungen wurden geprüft und mussten aus Sicherheitsgründen und wegen mangelnder Konformität mit bestehenden Normen verworfen werden. Aus dieser umfassenden Interessenabwägung ergab sich als Bestvariante eine Lösung, bei der anstelle von sechs nur vier Bäume gefällt werden müssen. Trotz dem Verlust dieser vier Bäume bleibt der Alleecharakter erhalten. Die Baumallee definiert weiterhin den Übergang zum Bahnbereich und rahmt den Strassenraum von der Hochschule bis zum Capitol ein. Um den Verlust der Bäume zu kompensieren, werden vor dem Capitol zwei neue Bäume gepflanzt. Diese bilden aus der Perspektive des Bundesplatzes einen grünen Abschluss. Zusätzlich wird die Baumreihe vor dem Hotel Cascade um zwei Bäume erweitert, was den visuellen Charakter des Bereichs vom Bundesplatz in Richtung Gleisfeld deutlich verbessert. Bereits im Frühling 2024 hat die Stadt den Mittelbereich der Strasse zwischen dem Kreisel am Bundesplatz und dem Gleisfeld entsiegelt und mit Bäumen sowie Stauden neu bepflanzt.



Abb. 10: Bäume 1205 und 97367 werden um zirka 50 cm verschoben

Die beiden Säulen-Hainbuchen entlang der Zentralstrasse, gekennzeichnet als 1205 und 97367, werden um zirka 50 cm in Richtung Gleise versetzt werden. Damit wird verhindert, dass weitere Bestandsbäume

ersetzt werden müssen. Erfahrungswerte zu einem solchen Vorhaben liegen vor. Vorarbeiten, darunter der Kronenschnitt und die Wurzelvorbereitung, werden von Stadtgrün im Frühjahr und Sommer vor der eigentlichen Umpflanzung durchgeführt. Mit den Vorbereitungsarbeiten und der nur kleinräumigen Verschiebung (gleiche Bodenqualität und geografische Ausrichtung) bestehen gute Chancen, dass die Bäume erhalten werden können.

### 3.4 Terminplan

Der Bewilligungsprozess wurde Ende 2023 mit der öffentlichen Planaufgabe eingeleitet. Kann der Terminplan eingehalten werden, kann die Ausführung des neuen Velowegs im Juli/August 2025 gestartet und nach einer rund zwölfmonatigen Bauzeit im Herbst/Winter 2026 abgeschlossen werden.

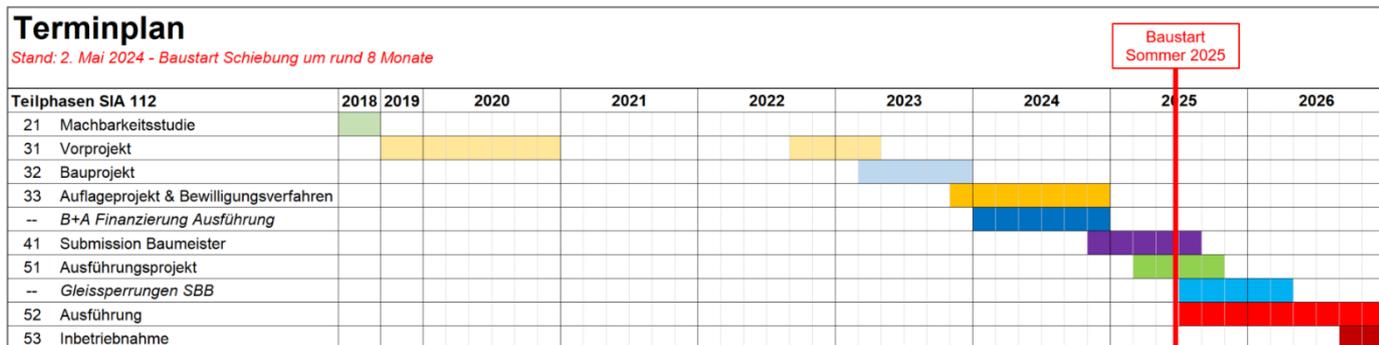


Abb. 11: Terminplan (Stand 18. April 2024)

## 4 Ressourcenbedarf

### 4.1 Investitionskosten

Die Kosten für den Neubau des Velowegs können der nachfolgenden Aufstellung entnommen werden, sind in Franken angegeben und enthalten die gesetzliche MWST von 8,1 Prozent (exkl. Landerwerb). Bei den Baukosten und Honoraren sind 10 Prozent Reserve eingerechnet (Kostenstandindex Bauprojekt, Stand Oktober 2023, Kostengenauigkeit  $\pm$  10 Prozent, NPK-Index Okt. 2023 = 100 Punkte).

Beschrieb	Kosten inkl. MWST (Fr.)
<b>1. Landerwerb und Dienstbarkeiten</b>	<b>500'000.–</b>
Landerwerb, Dienstbarkeiten	
<b>2. Baukosten</b>	<b>5'970'000.–</b>
Tiefbau (zirka Fr. 4'000'000.–), Hochbau (zirka Fr. 400'000.–), SBB (zirka Fr. 1'200'000.–), Beleuchtung (zirka Fr. 170'000.–), Sicherheitsleistung (zirka Fr. 200'000.–)	
<b>3. Honorare und technische Arbeiten</b>	<b>1'360'000.–</b>
Gesamtplaner (zirka Fr. 810'000.–), Bauherreneigenleistungen (zirka Fr. 270'000.–), weitere Honorare (zirka Fr. 280'000.–)	
<b>4. Unvorhergesehenes</b>	<b>740'000.–</b>
Zirka 10% auf Position 2 und 3	
<b>Total Ausführungskredit</b>	<b>8'570'000.–</b>

Mit [B+A 24/2021](#): «Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse» bewilligte der Grosse Stadtrat im Oktober 2021 den Sonderkredit für die Projektierung und Vorinvestition Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse von Fr. 1'150'000.–. Die Realisierungskosten auf der Basis des Vorprojekts wurden damals mit 7,3 Mio. Franken ausgewiesen, und in der Finanzplanung wurde in den Jahren 2022/2023 ein Ausführungskredit (I414030.01) von 7,5 Mio. Franken berücksichtigt. Damals war geplant, den Radweg zeitgleich mit den neuen Hochbauten zu realisieren. Die Realisierung des Wohn- und Geschäftshauses Bundesplatz Süd wird sich nun aber verzögern. Dieser Umstand führt dazu, dass Teile des neuen Velowegs zu einem späteren Zeitpunkt umgelegt bzw. angepasst werden müssen.

Nachträglich hat sich gezeigt, dass die Komplexität des Projekts unterschätzt wurde. Während der Projektierung zeigte sich, dass zur Erreichung der Zielvorgaben zusätzliche Leistungen notwendig sind. So musste beispielsweise der Projektperimeter um Teile der Zentralstrasse erweitert werden, um eine bewilligungsfähige und sichere Zufahrt zum neuen Radweg realisieren zu können. Gleiches gilt für die Neustadtstrasse, wo ebenfalls Anpassungen notwendig wurden. Auch für die Verdrängung der heutigen Nutzungen, sei es seitens der SBB oder der privaten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, mussten teilweise aufwendige Alternativlösungen erarbeitet werden. Zusätzlich wurden statische Überprüfungen der Gebäude und diverse Abklärungen auf Verlangen der SBB notwendig. Entsprechend hat sich die Planung, aber auch das Bauwerk verteuert.

## 4.2 Gesamtausgabe

### a. Entwicklungs- und Umsetzungskosten

Planung I414030.19 (Machbarkeitsstudie und Vorprojekt)	0,12 Mio. Fr.
Projektierung und Vorinvestition Veloweg I414030.02	1,43 Mio. Fr.
Ausführung I414030.01 (vorliegender B+A)	8,57 Mio. Fr.

### b. Investition

Bruttoinvestitionen	10,12 Mio. Fr.
abzüglich Investitionsbeitrag Bund	0,76 Mio. Fr.
abzüglich Beitrag SBB	<u>0,35 Mio. Fr.</u>
Nettoinvestitionen	<u>9,01 Mio. Fr.</u>

Im Aufgaben- und Finanzplan 2024–2027 sind für das Projekt I414030.01 Investitionsausgaben von insgesamt 6,8 Mio. Franken enthalten, aufgeteilt in den Jahrestrenchen wie folgt: 2024: 1,5 Mio. Franken, 2025: 4 Mio. Franken und 2026: 1,3 Mio. Franken. Die aktuelle Finanzplanung basiert auf dem Kostenvoranschlag des Vorprojekts. Im Aufgaben- und Finanzplan 2025–2028 wird die Finanzplanung entsprechend angepasst.

## 4.3 Kostenbeteiligung Dritter

Der Bund beteiligt sich am Projekt mit einem Pauschalbetrag von zirka 0,76 Mio. Franken im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation, die SBB mit voraussichtlich 0,35 Mio. Franken.

Der neue Veloweg Neustadt- bis Zentralstrasse (Massnahme LV-2.2b) ist Bestandteil der «A-Liste» des Agglomerationsprogramms Luzern der 2. Generation (AP 2G). Der Massnahmenbericht des Agglomerationsprogramms Luzern wurde vom Regierungsrat des Kantons Luzern am 5. Juni 2012 verabschiedet und dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zur Prüfung eingereicht. Im Prüfbericht vom 26. Februar 2014 hat das Bundesamt für Raumentwicklung einen Bundesbeitrag von maximal 35 Prozent für die Mitfinanzierung der anrechenbaren Kosten ausgewiesen. Die Kosten wurden mit Stand 2005 in Höhe von 1,62 Mio. Franken eingestellt, wovon 35 Prozent, somit 0,56 Mio. Franken, vom Bund übernommen werden. Aufgrund der Teuerungsberichtigung von 34 Prozent von 2005 bis 2024 erhöht sich der Betrag auf 0,76 Mio. Franken. Damit die Beitragsleistung seitens des Bundes zur Auszahlung kommt, muss das Projekt bis spätestens Ende 2027 bewilligt sein.

In welchem Umfang sich die SBB genau an den Kosten beteiligen wird, wird zurzeit abgeklärt. Die Kostenbeteiligung beträgt jedoch mindestens 0,35 Mio. Franken im Rahmen einer Vorteilsabgeltung. Der gutgeschriebene Betrag wird mit einem Objektvertrag festgehalten und im Rahmen der zu tätigenen SBB-Leistungen abgegolten.

## 4.4 Zukünftiger Investitionsbedarf

Da der Abschnitt 1 des Velowegs in Zukunft an geplante Hochbauten und an die veränderte Situation angepasst werden muss, wird der dahingehende Investitionsbedarf ausgewiesen. Die kalkulierten Kosten für diese Anpassungen wurden auf der Grundlage des Vorprojekts 2020 und dem vereinbarten Kostenteiler HRS – Stadt Luzern erstellt (Genauigkeit:  $\pm 30\%$ ). Da die Kostenschätzung und auch der Zeitpunkt der Anpassungen mit grossen Unsicherheiten verbunden sind, wird der zukünftige Investitionsbedarf nicht mit dem vorliegenden B+A beantragt. Die Folgeinvestition wird aber getätigt werden müssen, um die Funktion des neuen Velowegs zu erhalten. Sollte die Folgeinvestition nicht getätigt werden, muss der Restwert der Infrastruktur abgeschrieben und die gebaute Strecke stillgelegt werden. Der zukünftige Investitionsbedarf wird derzeit auf 3,18 Mio. Franken geschätzt. Darin eingerechnet sind die Planungs- und

Baukosten, aber auch temporäre Massnahmen, die während der Realisierung der Hochbauten notwendig werden.

## 4.5 Folgekosten

Die Regiebetriebe des Tiefbauamts erbringen umfangreiche Leistungen für den Betrieb und den Unterhalt der Infrastrukturen. Für die neue Veloverbindung mit einer Fläche von rund 1'200 m<sup>2</sup> bedeutet dies Folgekosten für den baulichen und betrieblichen Unterhalt. Aufgrund der kurzen Strecke und der geringen Fläche sind die zusätzlichen Betriebs- und Unterhaltskosten jedoch von untergeordneter Bedeutung.

### Betrieb und Unterhalt durch die Stadtgärtnerei

Stadtgrün wird entlang der Zentralstrasse zusätzliche Bäume und Grünflächen pflegen, aber die Aufwendungen sind in Bezug auf dieses Bauvorhaben unwesentlich.

### Betrieb und Unterhalt durch das Strasseninspektorat

Aufgrund der Ausweitung der Infrastruktur mit einer Fläche von 1'200 m<sup>2</sup> bestehend aus der Veloverbindung sowie diversen Stütz- bzw. Kunstbauten ist von Mehrkosten infolge erhöhten Unterhaltsaufwands auszugehen. Diese Aufwendungen können jedoch von der bestehenden Organisation getragen werden. Eine Ausweitung des Stellenplans ist nicht notwendig, und es werden keine speziellen Gerätschaften angeschafft werden müssen. Für die Betriebskosten für die Beleuchtung sowie kleinere Unterhaltsarbeiten durch Dienstleister ist schätzungsweise mit rund Fr. 15'000.– pro Jahr zu rechnen, was in der Summe aber unwesentlich ist.

Nutzungsdauer: 10 Jahre	Bisher:	Neu:
Kapitalfolgekosten (Abschreibung/Verzinsung)	0,00 Mio. Fr.	0,99 Mio. Fr.
Betriebs- und Unterhaltskosten	0,00 Mio. Fr.	0,02 Mio. Fr.
Abzüglich Erträge	<u>0,00 Mio. Fr.</u>	<u>0,00 Mio. Fr.</u>
Total Folgekosten	<u>0,00 Mio. Fr.</u>	<u>1,01 Mio. Fr.</u>

Wegen der unsicheren Nutzungsdauer aufgrund des künftigen Hochbauprojekts wird im Sinne des Vorsichtsprinzips die Berechnung der Folgekosten mit einer Nutzungsdauer von 10 Jahren anstelle der ordentlichen 30 Jahre berechnet. Die Folgekosten von jährlich 1,01 Mio. Franken belasten das entsprechende Globalbudget «Mobilität und Betrieb/Werterhalt Infrastrukturen».

## 5 Kreditrecht und zu belastendes Konto

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag wird für die Ausführung des Projekts «Veloweg Neustadt-/Zentralstrasse» ein Sonderkredit in der Höhe von insgesamt 8,57 Mio. Franken beantragt. Freibestimbare Ausgaben von mehr als 1 Mio. Franken hat der Grosse Stadtrat durch einen Sonderkredit zu bewilligen (§ 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016, [FHGG; SRL Nr. 160](#), in Verbindung mit Art. 69 lit. b Ziff. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999, [GO; sRSL 0.1.1.1.1](#)). Der Beschluss des Grossen Stadtrates unterliegt nach Art. 68 lit. b Ziff. 1 GO dem fakultativen Referendum.

Die mit dem beantragten Sonderkredit zu tätigen Aufwendungen sind dem Fibukonto 5010.06, Projekt I414030.01, zu belasten.

## 6 Politische Würdigung

Eine neue Velowegverbindung entlang der SBB-Gleise stellt eine zukunftsweisende Massnahme dar, um die Sicherheit der Velofahrenden in Luzern signifikant zu verbessern. Indem der gefährliche Knotenpunkt Bundesplatz umgangen wird, kann das Unfallrisiko massgeblich gesenkt werden. Die Strassenverbindung von der Zentral- zur Bundesstrasse sowie von der Langensand- zur Hirschmattstrasse und damit auch der Bundesplatz bleiben auch in Zukunft eine viel befahrene Kantonsstrasse, deren Benützung für Velofahrende anspruchsvoll bleiben wird. Deshalb wird die Veloverbindung Neustadt-/Zentralstrasse auch nach einer künftigen Umgestaltung des Bundesplatzes eine wichtige Verbindung für die auf Verkehrssicherheit bedachten Velofahrenden sein.

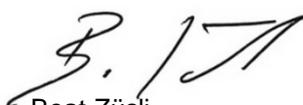
Das Projekt steht im Einklang mit der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern, die eine Verschiebung des Modalsplits zugunsten flächeneffizienter Verkehrsmittel, möglichst durchgehende Velonetze und eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit anstrebt. Die Integration des Velowegs in das städtische Verkehrsnetz bildet somit einen wesentlichen Baustein zur Erreichung der klimapolitischen Ziele der Stadt Luzern, wie sie in der vom Volk angenommenen Klima- und Energiestrategie festgelegt sind.

Die Herausforderungen, die sich aus der Verzögerung des Projekts «Bundesplatz Süd», weiteren Hochbauprojekten und den elementaren Abstimmungen mit der SBB ergeben, verdeutlichen die Komplexität städtischer Entwicklungsprojekte und führen aufgrund des hohen Planungsaufwands zu finanziellen Belastungen. Der Stadtrat erachtet das Vorhaben als notwendig und wichtig an, damit die Lebensqualität und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht werden.

## 7 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen, für den Neubau Veloweg Neustadt- bis Zentralstrasse einen Sonderkredit von 8,57 Mio. Franken zu bewilligen. Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 12. Juni 2024



Beat Züsli  
Stadtpräsident



Michèle Bucher  
Stadtschreiberin

## Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme des Berichtes und Antrages 28 vom 12. Juni 2024 betreffend

### **Neubau Veloweg Neustadt- bis Zentralstrasse – Sonderkredit für die Bauausführung,**

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. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 68 lit. b Ziff. 1 und Art. 69 lit. b Ziff. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

#### **beschliesst:**

- I. Für den Neubau Veloweg Neustadt- bis Zentralstrasse wird ein Sonderkredit von 8,57 Mio. Franken bewilligt.
- II. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern, 24. Oktober 2024

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Simon Roth  
Ratspräsident



Michèle Bucher  
Stadtschreiberin