



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 24. Oktober 2018 (StB 592)

B+A 27/2018

Velotunnel Bahnhof

Projektierungskredit

**Von den Stimmberechtigten
angenommen
20. Oktober 2019**

**Vom Grossen Stadtrat mit
einer Protokollbemerkung
beschlossen am 31. Januar 2019.
(Definitiver Beschluss des Grossen
Stadtrates am Schluss dieses Dokuments)**

Bezug zur Gesamtplanung 2018–2022

Leitsatz Gesellschaft

Die Stadt Luzern zeichnet sich durch eine solidarische Gemeinschaft aus dank

- lebendiger und sicherer Quartiere mit starken Freiwilligenstrukturen und hoher Lebensqualität,
- attraktiver öffentlicher Räume und eines vielfältigen Wohnraumangebots,
- eines qualitativ hochstehenden und vielfältigen Bildungs-, Kultur-, Sport- und Freizeitangebots,
- flexibler und effizienter Beratungs-, Unterstützungs- und Betreuungsangebote,
- der Förderung der Integration aller Bevölkerungsgruppen.

Leitsatz Wirtschaft

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

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

Leitsatz Umwelt

Die Stadt Luzern trägt Sorge zur Umwelt, indem sie

- die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft anstrebt,
- die Mobilitätsnachfrage mit flächen- und energieeffizienten Verkehrsarten abdeckt und Emissionen wie Schadstoffe und Lärm reduziert,
- energiesparende Bauweisen unterstützt,
- den Gebrauch erneuerbarer Ressourcen fördert,
- den einzigartigen Lebensraum naturnah weiterentwickelt,
- die «Stadt der kurzen Wege» mit einer dichten, gemischten Nutzungsstruktur fördert.

Städtische Ressourcen

Die Stadt Luzern verfügt über

- einen mittelfristig ausgeglichenen Finanzhaushalt,
- einen fairen Ausgleich der Zentrumslasten,
- eine kundenfreundliche und effiziente Verwaltung,
- qualifizierte und engagierte Mitarbeitende sowie motivierende Führungskräfte,
- eine wertstabile und zeitgemässe Infrastruktur.

Wirkungsziel Verkehr

Ziel ist, dass Luzern attraktiv und für alle sicher und zuverlässig erreichbar ist. Bis 2020 verbessert die Stadt die Verkehrssicherheit und reduziert die Verkehrsunfälle mit Verletzten auf weniger als 150 pro 50'000 Einwohner/innen. Der Modalsplit nach Distanzen auf Stadtgebiet hat per 2020 folgende Werte erreicht: MIV: 36 Prozent, ÖV: 47 Prozent, Fussverkehr: 11 Prozent, Velo: 4 Prozent, übrige: 2 Prozent.

Verkehr

- Fünfjahresziel 6.1** Durch verändertes Mobilitätsverhalten hat sich der Modalsplit von 2010 (MIV: 41 Prozent, ÖV: 45 Prozent, Velo: 2 Prozent, zu Fuss: 9 Prozent, übrige: 3 Prozent) per 2020 zu folgenden Werten entwickelt: MIV: 36 Prozent, ÖV: 47 Prozent, Velo: 4 Prozent, zu Fuss: 11 Prozent, übrige: 2 Prozent.
- Fünfjahresziel 6.2** Die prioritären Sanierungen von Fussgängerstreifen auf Gemeindestrassen sowie von Unfallschwerpunkten sind umgesetzt. Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist im Jahr 2020 unter 150 pro 50'000 Einwohnerinnen und Einwohner gesunken. Die dafür notwendige Zusammenarbeit mit dem Kanton ist intensiviert.
- Fünfjahresziel 6.3** Der zügige Ausbau des Bahnknotens Luzern zu einem Durchgangsbahnhof ist gesichert. Die Finanzierung ist sichergestellt, und das Plangenehmigungsverfahren ist eingeleitet. Das Konzept AggloMobil due ist bis 2020 auf Stadtgebiet umgesetzt und wird in Form von AggloMobil tre weiterentwickelt.
- Fünfjahresziel 6.4** Der Velo- und der Fussverkehr sind systematisch gefördert. Lücken im Velonetz sind geschlossen, die Situation für Fussgänger ist verbessert, und die Sicherheit ist erhöht. Der Verknüpfung Fussgänger zu ÖV ist besondere Beachtung zu schenken.
- Fünfjahresziel 6.5** Ein Grundkonzept Parkierung ist beschlossen.

Umwelt und Raumordnung

- Fünfjahresziel 7.4** Durch innovative Siedlungsplanung, Mobilitätsmanagement und kluge Nutzungsdurchmischung wird die «Stadt der kurzen Wege» erreicht.

Übersicht

Der Stadtrat hat in diesem Jahr mit dem Raumentwicklungskonzept und der Mobilitätsstrategie zwei umfassende Planungswerke verabschiedet. Zur Erreichung der darin angestrebten Zielsetzungen ist die konsequente Förderung des Fuss- und des Veloverkehrs unabdingbar. Für eine Attraktivierung des Veloverkehrs sind neben sicheren und durchgängigen Routen insbesondere genügend Abstellplätze an den Zielorten von entscheidender Bedeutung. Gemäss «Veloparkierungskonzept Innenstadt von Luzern» aus dem Jahr 2015 (B+A 35/2015) besteht langfristig (Zeithorizont 2035) im Gebiet Neustadt/Bahnhof ein Bedarf an rund 7'000 Abstellplätzen für Zweiräder mit dem Zweck «Umsteigen». Im Raum Bahnhof Luzern besteht heute ein Angebot an rund 2'700 Abstellplätzen für Velos. 1'100 davon befinden sich in der Velostation Bahnhof (Ost), welche seit 2013 in Betrieb ist. Die bestehenden Veloabstellplätze auf der West- und Nordseite des Bahnhofs sind trotz der Velostation stark ausgelastet.

Die Nutzung des seit 2007 inaktiven Posttunnels kann zur Entlastung dieser Problematik beitragen. Im Sommer 2017 hat der Stadtrat dem Parlament einen Projektierungskredit beantragt, um mit einem neuen Treppenaufgang inkl. Schieberampe für Velos die Zugänglichkeit zum Velotunnel von und zum Hirschmattquartier minimal zu verbessern. Der Grosse Stadtrat hat den Bericht und Antrag 18/2017 an seiner Sitzung vom 21. September 2017 zurückgewiesen. Hauptkritikpunkt war, dass geplant war, den ehemaligen Postbetriebstunnel nicht als befahrbare Verbindung von der Habsburgerstrasse bis zum Inseli auszubauen.

Die vor diesem Hintergrund im März 2018 erstellte Machbarkeitsstudie von Kost + Partner zeigt auf, welche Möglichkeiten zur Umsetzung einer zumindest annähernd normgerechten Veloverbindung bestehen. Konkret sind zwei Varianten enthalten, deren Realisierung nicht nur mit relativ hohen Kosten verbunden ist, sondern auch mit einem beträchtlichen Abbau an Veloabstellplätzen. Der Stadtrat hat sich basierend auf dieser Studie für eine dritte Variante entschieden. Diese sogenannte «Variante C» trägt mit zusätzlichen Veloabstellplätzen im Velotunnel als einzige Variante zur Entlastung der Abstellplatz-Situation am Bahnhof aus Richtung Westen bei. Die Veloabstellplätze im Tunnel können von der Habsburgerstrasse her über eine befahrbare Rampe erreicht werden. Auf Ausbauten im Bereich Universität und damit auf eine durchgängig befahrbare Verbindung wird verzichtet.

Unabhängig von der gewählten Variante steht der Posttunnel aber mit der Realisierung des Durchgangsbahnhofs nicht mehr für den Veloverkehr zur Verfügung, sondern wird für die Fussgängerströme des künftigen Bahnhofs benötigt. Dies gilt auch für die Rampe aus dem Hirschmattquartier inklusive der verbreiterten Unterquerung der Zentralstrasse, die in allen drei in diesem Bericht und Antrag aufgezeigten Varianten als neu zu erstellender Zugang zum Velotunnel enthalten ist. Diese Rampe lässt sich mit geringen Anpassungen als hindernisfreier Zugang für den Fussverkehr zum Durchgangsbahnhof umnutzen und kann in diesem Sinn als eine Vorinvestition betrachtet werden.

Mit vorliegendem Bericht und Antrag zeigt der Stadtrat das Ergebnis der bisherigen Machbarkeitsstudien auf und beantragt dem Grossen Stadtrat einen Kredit von Fr. 1'270'000.– für die Projektierung (Erarbeitung des Vorprojekts und des Bauprojekts) dieser «Variante C». Basierend auf dem

Bauprojekt wird der Stadtrat mit einem weiteren Bericht und Antrag den Baukredit für die Ausführung beantragen. Gemäss aktuellem Projektstand ist mit Realisierungskosten von rund 7,5 Mio. Franken zu rechnen. Davon entfällt mit 6,7 Mio. Franken der grösste Anteil auf die Realisierung des Zugangs vom Hirschmattquartier her, der unbefristet zur Verfügung stehen wird. Gerade in Anbetracht der zeitlich beschränkten Nutzung des Tunnels für den Veloverkehr bis zur Realisierung des Durchgangsbahnhofs weist diese Variante aus Sicht des Stadtrates das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis auf.

Der Antrag zum Baukredit für den Velotunnel wird dem Parlament voraussichtlich im Jahr 2021 parallel zum Auflage- und Bewilligungsverfahren unterbreitet. Damit sind der Baustart Ende 2022 und die Inbetriebnahme des Velotunnels 2024 vorgesehen. Eine weitere Beschleunigung der Umsetzung wäre zwar wünschenswert, ist aber insbesondere aufgrund der aufwendigen Verfahrensabläufe aus heutiger Sicht nicht möglich.

| Inhaltsverzeichnis | Seite |
|--|--------------|
| 1 Ausgangslage | 7 |
| 1.1 Förderung des Veloverkehrs | 7 |
| 1.2 Veloparkplätze im Bereich Bahnhof Luzern | 8 |
| 2 Velotunnel Bahnhof | 9 |
| 2.1 Fakten und Idee | 9 |
| 2.2 Grundlagen | 9 |
| 2.3 Durchgangsbahnhof Luzern | 10 |
| 2.4 Studien zum Velotunnel | 11 |
| 2.5 B+A 18/2017: Velotunnel Bahnhof, Projektierungskredit | 11 |
| 2.6 Provisorium Velotunnel | 12 |
| 2.7 Studie Kost + Partner | 13 |
| 2.8 Analyse Stadtrat | 13 |
| 3 Projekt Velotunnel | 14 |
| 3.1 Variantenfächer | 14 |
| 3.2 Beurteilungskriterien | 15 |
| 3.3 Variante A: Durchfahrt Habsburgerstrasse–Inseliquai | 16 |
| 3.4 Variante B: eingeschränkte Durchfahrt und einseitige Veloparkierung | 16 |
| 3.5 Variante C: Zufahrt via Habsburgerstrasse und beidseitige Veloparkierung | 17 |
| 3.6 Beantragte Variante | 18 |
| 4 Terminplanung | 20 |
| 5 Kosten und Finanzierung | 21 |
| 5.1 Projektierungskredit | 21 |
| 5.2 Kreditrechtliche Zuständigkeit | 21 |
| 6 Antrag | 22 |

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Ausgangslage

1.1 Förderung des Veloverkehrs

Der Grosse Stadtrat hat am 20. September 2018 die überarbeitete Mobilitätsstrategie zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Stadtrat verfolgt mit der 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 ist für die Wirtschaft der Stadt und des Kantons Luzern ein wichtiger Standortfaktor. 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 durch die Verlagerung der Mobilität auf flächeneffiziente Verkehrsarten sicherstellen. Die Förderung des Veloverkehrs entspricht dieser Vorgabe.

In den vergangenen Jahren wurde der Veloverkehr in der Stadt Luzern schon wesentlich verbessert. Es konnten wichtige Zufahrten zum Zentrum neu geschaffen, Netzlücken geschlossen und eine Sensibilisierung der Bevölkerung für den Veloverkehr eingeleitet werden. Mit dem Gewinn des Prix Velo 2016 hat die Stadt Luzern als Anerkennung für die realisierten und eingeleiteten Massnahmen sogar einen nationalen Preis gewonnen.

Regelmässige Analysen, Besprechungen mit verschiedenen im Bereich der Mobilität und des Veloverkehrs tätigen Organisationen, insbesondere auch Pro Velo, sowie nicht zuletzt die vom Kinderparlament verliehene «Saure Zitrone» zeigen jedoch, dass in der Stadt Luzern im Bereich des Veloverkehrs noch viele Herausforderungen bestehen. Den erkannten Schwachstellen und Mängeln soll mit dem Dreisäulenprinzip «Infrastruktur», «Dienstleistungen» und «Kommunikation» begegnet werden. Das heisst, dass durch die Realisierung von konkreten Massnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Dienstleistungen und Kommunikation das Verkehrsklima und das Verkehrsverhalten positiv in Richtung einer «hohen Velokultur» beeinflusst werden. Ein entsprechender Bericht und Antrag «Aktionsplan Fussverkehr und Aktionsplan Veloverkehr» ist in Bearbeitung und wird dem Parlament voraussichtlich zeitgleich mit diesem Bericht und Antrag (B+A) unterbreitet werden.

Im Rahmen der Erarbeitung des Aktionsplans Veloverkehr hat sich gezeigt, dass ausreichend und gut erreichbare Veloabstellflächen an den Zielorten des Veloverkehrs eine wichtige Voraussetzung für die Veloförderung sind. Eine der wichtigsten anzugehenden Schwachstellen ist sicher die Veloparkierung im Umfeld des Bahnhofs. Dies zeigt auch eine Umfrage von Pro Velo aus dem Jahr 2017. Dabei wurden 500 Luzernerinnen und Luzerner zum Veloverkehr in der Stadt Luzern befragt.

Mit dem Angebot an Veloabstellplätzen am Bahnhof ist die Luzerner Bevölkerung nur mässig zufrieden. Das gleiche Bild zeigte sich auch im Rahmen der Erarbeitung des Veloparkierungskonzepts Innenstadt.

1.2 Veloparkplätze im Bereich Bahnhof Luzern

Im Raum Bahnhof Luzern besteht heute ein Angebot von rund 2'800 Abstellplätzen für Velos. Davon befinden sich 1'100 in der Velostation Bahnhof (Ost), welche seit 2013 in Betrieb ist. Die Velostation ist jedoch noch zu wenig ausgelastet. Die Zugänglichkeit der Velostation von Westen wie auch von Norden her ist heute ungenügend. Der Umweg und die unattraktive Zufahrt über den stark befahrenen Bahnhofplatz zur Velostation an der Ostseite bilden ein grosses Hindernis für die Radfahrenden. Eine grosse Nachfrage nach zusätzlichen Abstellplätzen besteht aber vor allem auf der Westseite des Bahnhofs und für Velofahrende, welche vom nördlichen Seeufer zufahren. Zusätzlich besteht gemäss Veloparkierungskonzept Innenstadt aus dem Jahr 2015 langfristig im Zeithorizont 2035 im Gebiet Neustadt/Bahnhof ein Bedarf an rund 7'000 Abstellplätzen für Zweiräder beim Bahnhof mit dem Zweck «Umsteigen».

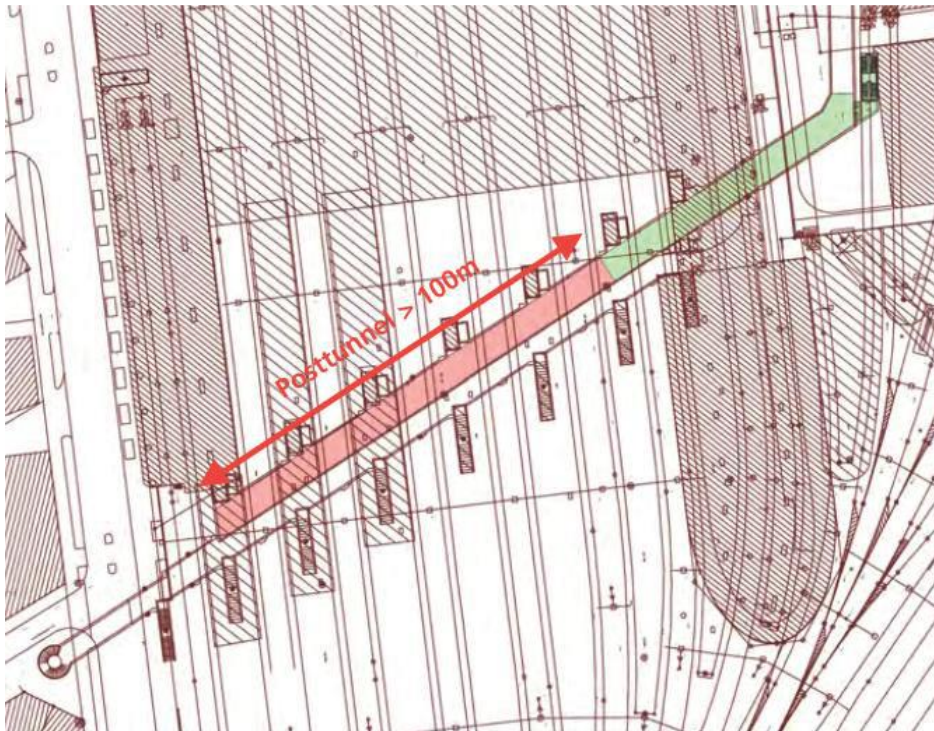
Durch die auf der Mobilitätsstrategie basierenden Veloförderungsmassnahmen und die angestrebte Veränderung des Modalsplits zugunsten des Veloverkehrs wird sich die Situation zusätzlich verschärfen. Die Angebotsverbesserungen der Zugverbindungen (z. B. Halbstundentakt nach Zürich sowie zusätzlicher S-Bahn-Verkehr) führten zu einer allgemeinen Zunahme der Reisenden und zu zusätzlichem Bedarf nach Veloabstellmöglichkeiten beim Bahnhof. Bereits heute sind die bestehenden Veloabstellplätze insbesondere auf der West- und Nordseite des Bahnhofs stark ausgelastet und teilweise überbelastet. Die teilweise unkorrekte Veloparkierung um den Bahnhof ist eine Folge davon.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie «Velostation Bahnhofplatz» der Firma Lombardi AG vom November 2017 wurden im Raum Bahnhof Luzern alle denkbaren Flächen und Liegenschaften auf die Möglichkeit zur Realisierung von zusätzlichen Veloabstellplätzen geprüft. Es hat sich gezeigt, dass als realistische Möglichkeiten zur Realisierung von zusätzlichen Veloparkplätzen lediglich eine Velostation unter der Bahnhofstrasse sowie die Realisierung einer Velostation im bestehenden Postbetriebstunnel des Bahnhofs Luzern bestehen. Für beide Standorte unterbreitet der Stadtrat dem Parlament deshalb einen Bericht und Antrag für einen Planungskredit.

2 Velotunnel Bahnhof

2.1 Fakten und Idee

Die Unterführung zwischen der Zentralstrasse und der heutigen Universität Luzern gehört der SBB. Sie wurde im Jahr 1986 erstellt und diente neben der Perronerschliessung in einem separaten und abgetrennten Tunnel auch als Querverbindung für die Post zur Beschickung der Züge. Der Posttunnel ist zirka 160 m lang und 6 m breit. Ein Teil des Posttunnels wird bereits seit 2013 als Zugang zur Velostation genutzt.



Posttunnel mit bereits für den Verkehr geöffnetem Teil (grün)

Die Absicht, eine sichere Verbindung für die Velofahrenden von der Neustadt zum Gebiet Inseli zu schaffen, besteht seit der Umnutzung des Postverteilzentrums 2007, welche die Möglichkeit bot, den nicht mehr genutzten Posttunnel als Radweg sowie als Veloabstellanlage zu nutzen. Um die Idee zu konkretisieren, wurde in den vergangenen Jahren die Machbarkeit untersucht und das Projekt auch ins Agglomerationsprogramm des Kantons Luzern aufgenommen.

2.2 Grundlagen

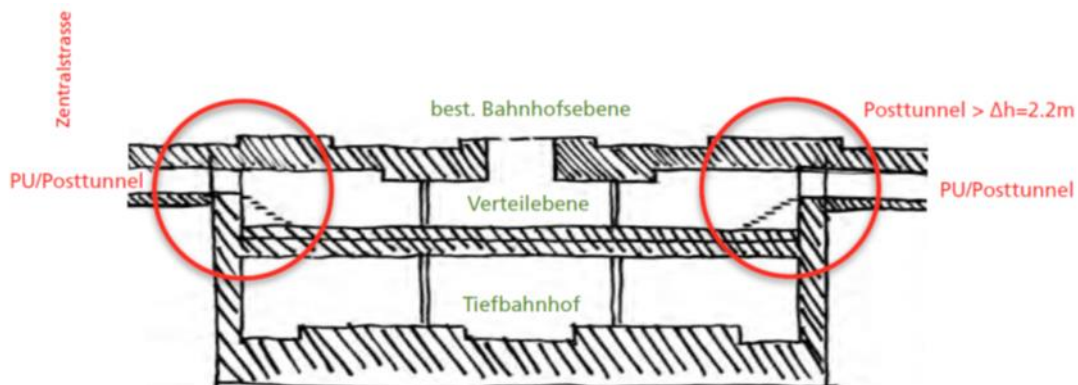
Das Projekt «Velotunnel» ist als Massnahme Nr. 1.11 Bestandteil des Richtplans leichter Zweiradverkehr, welcher vom Grosse Stadtrat am 23. Oktober 2008 und vom Regierungsrat am 29. September 2009 genehmigt wurde. Sowohl die Verbesserung der Veloparkierung als auch die Verbindung zwischen dem Hirschmattquartier und dem Seeufer sind Bestandteil dieser Massnahme.

Im Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen ist das Projekt «Luzern, Bahnhof, Erstellen Radverkehrsanlage Personenunterführung Süd» mit 3 Mio. Franken im Topf C eingestellt. Das heisst, dass der Kanton davon ausgeht, dass das Vorhaben erst nach 2022 realisiert wird. Ein früherer Bau- und auch Projektierungsbeginn müsste mit dem Kanton somit noch ausgehandelt und durch den Kantonsrat beschlossen werden. Das ursprüngliche Projekt «Radverkehrsanlage Bahnhof» ist auch Bestandteil des Agglomerationsprogramms Luzern.

2.3 Durchgangsbahnhof Luzern

Die wichtigsten Rahmenbedingungen, die es im Zusammenhang mit dem Velotunnel zu beachten gilt, ergeben sich aus dem Projekt «Durchgangsbahnhof Luzern». Mit diesem Projekt soll der letzte grosse Kopfbahnhof der Schweiz mit einem leistungsfähigen, unterirdischen Durchgangsbahnhof ergänzt werden. Das Projekt sieht vier tiefergelegte Gleise und eine unterirdische Durchmesserlinie vor, welche die Achse Basel/Bern–Luzern und Luzern–Zürich und damit die kantonalen Hauptentwicklungsachsen miteinander verbindet. Das Projekt umfasst neben dem neuen Bahnhof in Tief-lage die beiden Zufahrtslinien: den 1,1 km langen Neustadtunnel im Westen und den 3,5 km langen Dreilindentunnel im Osten.

Die Stimmbevölkerung des Kantons Luzern genehmigte am 29. November 2009 einen Kredit von 20 Mio. Franken für die Ausarbeitung eines Vorprojekts «Tiefbahnhof Luzern». Der Kanton Luzern hat daraufhin die SBB mit der Ausarbeitung eines Vorprojekts beauftragt. Die Fussgängerunterführung mit dem Posttunnel war Bestandteil des Vorprojekts, welches durch die SBB ausgearbeitet wurde. Das Vorprojekt sieht vor, die heutige Fussgängerunterführung unter Inanspruchnahme des Posttunnels zu erweitern, um eine Breite von 10 m zu erhalten. Die Engstelle unter der Zentralstrasse würde in der heutigen Form bestehen bleiben. Die zukünftige Verteilebene des Durchgangsbahnhofs zerschneidet die erweiterte Fussgängerunterführung. Die Verteilebene liegt zirka 2,2 m tiefer als die Fussgängerunterführung. Für den Velotunnel heisst das, dass eine niveaugleiche Passage durch die Fussgängerunterführung von der Zentralstrasse zur Velostation mit Baubeginn des Durchgangsbahnhofs entfällt. Dadurch wird auch eine durchgängig befahrbare Veloroute durch den Posttunnel zwischen Neustadt und Inseli verunmöglicht. Im Rahmen der Planung des Durchgangsbahnhofs wird sich die Stadt Luzern für eine durchgängig befahrbare Veloverbindung einsetzen.



Prinzipskizze Durchgangsbahnhof Luzern

2.4 Studien zum Velotunnel

2006 (ergänzende Überarbeitung 2010) beauftragte die Stadt Luzern das Ingenieurbüro PlüssMeyerPartner AG mit einer Studie über die Nutzung der Personenunterführung unter dem Bahnhof Luzern als Veloverbindung zwischen der Zentralstrasse und dem Inseliquai. Im Fokus standen dabei eine Öffnung des unbenutzten Posttunnels, mehrere neue Rampen und Treppenabgänge auf der Seite Zentralstrasse sowie eine neue Passage entlang der heutigen Universität zum Inseliquai.

Im Jahr 2013 wurde die neue Velostation auf den ehemaligen Postbetriebsgleisen eröffnet. Es wurde eine neue Treppenanlage realisiert, die den Posttunnel mit der Velostation verbindet. Unter Berücksichtigung der Abhängigkeiten vom Durchgangsbahnhof wurden Sofortmassnahmen und Alternativen für die Nutzung des Velotunnels geprüft. Im Vordergrund stand die Schaffung eines verbesserten Zugangs zur Velostation sowie die Zurverfügungstellung zusätzlicher Veloparkplätze.

Mit der Machbarkeitsstudie «Optimierung Zugang Velostation Luzern» von 2014 wurden die Auswirkungen des Durchgangsbahnhofs Luzern auf die Radverkehrsanlage sowie Sofortmassnahmen und mittelfristige Massnahmen für die Erreichbarkeit der Velostation geprüft. Es hat sich gezeigt, dass die Reserven der Velostation nur mit einer verbesserten Erreichbarkeit genutzt werden können.

Mit dem B+A 35/2015: «Veloparkierungskonzept Innenstadt von Luzern» wurde die Nutzbarmachung des ehemaligen Posttunnels als Zugang zur bestehenden Velostation oder als zeitnah realisierbare Abstellanlage in Aussicht gestellt. Das Projekt «Velotunnel» könnte einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Parkierungssituation rund um den Bahnhof Luzern leisten.

2.5 B+A 18/2017: Velotunnel Bahnhof, Projektierungskredit

Um den Posttunnel für die Veloparkierung nutzbar zu machen und dessen Zugänglichkeit zu verbessern, sind bauliche Massnahmen notwendig. Deshalb wurde im vergangenen Jahr 2017 der Bericht und Antrag 18/2017: «Velotunnel Bahnhof, Projektierungskredit» mit drei Massnahmen für die Projektierungsphase verfasst. Erstens war ein neuer Aufgang West zwischen Zentralstrasse und Habsburgerstrasse vorgesehen, welcher künftig aus einer Veloschieberampe, einem Lift und einem Treppenaufgang hätte bestehen sollen. Der heute bestehende Aufgang mit Wendeltreppe wäre abgebrochen worden. Zweitens waren Anpassungen an der Oberfläche der Zentralstrasse geplant, um die Zentralstrasse im Bereich der Habsburgerstrasse sicher zu queren. Und drittens waren zusätzliche Massnahmen im Bereich der Einrichtungen und Ausstattungen der Parkierungsanlage im Velotunnel im Projekt enthalten.

Der Stadtrat beantragte einen Kredit von Fr. 410'000.– für die Erarbeitung von Vorprojekt und Bauprojekt als Grundlage des Baukredits, für das Auflageprojekt, das Bewilligungsverfahren sowie das darauffolgende Ausführungsprojekt. Für die spätere Umsetzung rechnete man mit Baukosten von rund 2,2 Mio. Franken. Diese waren allerdings noch nicht Gegenstand des damaligen B+A.

Das zur Projektierung beantragte Vorhaben beinhaltet damit in erster Linie eine minimale Verbesserung der Zugänglichkeit zum Velotunnel durch einen neuen Treppenaufgang Seite Habsburgerstrasse mit Schieberampen für die Velos. Explizit nicht Bestandteil des Vorhabens waren ein Ausbau der Fussgängerunterführung unter der Zentralstrasse (inkl. Gleise 1 und 2) hindurch, die für die Befahrbarkeit der Rampe bei der Uni notwendige Verlängerung der Rampe sowie die Passage entlang der Universität bis an den Inseliquai.

Der Grosse Stadtrat hat den Bericht und Antrag zum Projektierungskredit im Herbst 2017 zurückgewiesen. Hauptkritikpunkt war, dass nicht vorgesehen war, den ehemaligen Postbetriebstunnel als befahrbare Verbindung von der Habsburgerstrasse bis zum Inseli auszubauen.

2.6 Provisorium Velotunnel

Im Mai 2017 signalisierte die SBB, den ehemaligen Posttunnel der Stadt für die Veloparkierung zur Verfügung zu stellen. Damit kompensiert die SBB unter anderem die weggefallenen 90 Veloparkplätze, welche im Jahr 2014 im Rahmen von Umbauarbeiten auf der Ostseite des Bahnhofs aufgehoben und bis heute nicht wieder zur Verfügung gestellt wurden. Mit der Nutzung des Velotunnels können kurzfristig rund 400 Abstellplätze zur Verfügung gestellt werden. Das entsprechende Baugesuch der SBB wurde im Sommer 2018 eingereicht.

Damit die Erreichbarkeit der Veloparkplätze rasch gewährleistet werden kann, wird als Provisorium eine Schieberille beim Treppenabgang Zentralstrasse montiert. Diese entspricht zwar nicht den VSS-Normen, ist als Überbrückung bis zur Umsetzung des Projekts «Velotunnel» jedoch vertretbar und sinnvoll. Feldversuche bestätigten, dass die Schieberille mit den meisten Fahrradtypen problemlos benützt werden kann. Die Treppe befindet sich zu zwei Dritteln im Eigentum der Stadt Luzern und zu einem Drittel im Eigentum der SBB.

Die SBB ist bereit, den ehemaligen Posttunnel für eine provisorische Velostation zur Verfügung zu stellen und die Kosten für die notwendigen Bauarbeiten zur Aktivierung des Posttunnels in diesem Abschnitt zu übernehmen. Die Stadt muss im Gegenzug die komplette Ausstattung des Posttunnels, das sind die Lieferung und Montage der Velohalterungen auf zwei Ebenen, finanzieren. Der Kostenanteil der Stadt Luzern beläuft sich auf Fr. 143'000.–. Diese kurzfristig umsetzbaren Massnahmen sind im B+A 35/2015: «Veloparkierungskonzept Innenstadt von Luzern» enthalten. Der städtische Anteil für die erste Etappe (Sofortmassnahmen) wird über diesen Kredit finanziert. Die Realisierung ist für Ende 2018 / Anfang 2019 vorgesehen.

Für eine dauernde Lösung ist die Erschliessung des Posttunnels über die erwähnte Schieberille jedoch nicht ausreichend und entspricht nicht den gängigen Normen. Es ist daher eine normgerechte Lösung anzustreben. Für diese wird mit dem vorliegenden Bericht und Antrag ein Projektierungskredit beantragt.

2.7 Studie Kost + Partner

Nach der Rückweisung vom B+A 18/2017: «Velotunnel Bahnhof, Projektierungskredit» durch das Parlament wurde eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Diese sollte aufzeigen, wie dem Anliegen des Parlaments Rechnung getragen werden kann, damit der ehemalige Postbetriebs-tunnel als befahrbare Verbindung von der Habsburgerstrasse bis zum Inseli ausgebaut werden kann. Das Ergebnis ist in der Machbarkeitsstudie des Ingenieurbüros Kost + Partner vom 29. März 2018 enthalten. Konkret ist für eine befahrbare Verbindung im Bereich Habsburgerstrasse eine normgerechte Rampe zu erstellen. Diese kann auch später bei der Realisierung des Durchgangs-bahnhofs genutzt werden. Die Kosten für die Umsetzung sind mit 8,5 Mio. Franken allerdings beachtlich. Durch diese Rampe entfallen zudem bestehende Veloabstellplätze entlang der Habs-burgerstrasse.

Im Bereich der Universität Richtung Inseli ist es aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen nicht möglich, eine normgerechte Lösung (Längsneigung) zu realisieren. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Befahrbarkeit werden in der Zufahrt zur Rampe Anpassungen an der Tunnelgeometrie und ein Ausbau der Rampe vorgeschlagen. Auch die Tunnelhöhe entspricht nicht der Norm. Zusätzliche normgerechte Veloabstellplätze entlang des Tunnels wären nur mit einer Verbreiterung des Tunnels und damit mit zusätzlichen hohen Kosten möglich. Bei der Universität müssten weitere bestehende Veloabstellplätze aufgehoben werden. Auch die ab 2019 im Post-tunnel als Provisorium geplanten Abstellplätze (vgl. Kapitel 2.6) würden bei der Realisierung dieser befahrbaren Verbindung durch den Velotunnel entfallen. Die Kosten für diese annähernd normge-rechte Umsetzung der Veloverbindung werden auf 13,3 Mio. Franken beziffert.

Ebenfalls Bestandteil der Machbarkeitsstudie von Kost + Partner ist eine sogenannte «Minimal Variante». Diese unterscheidet sich von der bereits erwähnten «Optimal Variante» dadurch, dass die Rampen auf der Seite Habsburgerstrasse und zur Uni Luzern ein höheres Gefälle aufweisen und die Radien des Posttunnels nicht angepasst werden. Dadurch lassen sich die Kosten auf 9,6 Mio. Franken reduzieren.

2.8 Analyse Stadtrat

Die Machbarkeitsstudie von Kost + Partner zeigt, dass im bestehenden Velotunnel eine befahrbare Veloverbindung zwischen der Habsburgerstrasse und dem Inseliquai geschaffen werden kann. Bei dieser können die Normen wegen der verwinkelten Linienführung im Bereich der Universität aber nur teilweise eingehalten werden. Es entsteht somit eine Verbindung, mit welcher der Bahnhofplatz umfahren werden kann. Diese entspricht aber nicht einer wirklich attraktiven Veloroute und hat zudem den Abbau bestehender Veloparkplätze zur Folge.

Vor diesem Hintergrund hat sich der Stadtrat entschieden, dem Parlament neben den von Kost + Partner in der Machbarkeitsstudie erarbeiteten Optimal- und Minimalvarianten zur Realisierung einer befahrbaren Verbindung durch den Velotunnel eine weitere Variante vorzuschlagen, welche zwar die Befahrbarkeit des Velotunnels weiter einschränkt, aber nicht zu einem Abbau von Velo-parkplätzen im Nahbereich des Bahnhofs Luzern führt.

3 Projekt Velotunnel

3.1 Variantenfächer

Basierend auf der Analyse der Machbarkeitsstudie von Kost + Partner durch den Stadtrat wurden die folgenden drei konkreten Möglichkeiten für die Nutzung des Posttunnels ausgearbeitet:

- **Variante A: Durchfahrt Habsburgerstrasse–Inseliquai**
Es handelt sich um diejenige Variante, die die vom Parlament gewünschte Befahrbarkeit annähernd normgerecht umsetzt. Sie wird in der Machbarkeitsstudie von Kost + Partner als Optimalvariante bezeichnet. Damit die Durchfahrt auch im Velotunnel gewährleistet ist, sind keine Abstellplätze für Velos möglich.
- **Variante B: eingeschränkte Durchfahrt und einseitige Veloparkierung**
Es handelt sich um diejenige Variante, die eine eingeschränkte Durchfahrt zwischen Habsburgerstrasse und Inseliquai ermöglicht. Sie wird in der Machbarkeitsstudie von Kost + Partner als Minimalvariante bezeichnet und enthält im Vergleich zur Variante A eine weniger aufwendige Rampe bei der Habsburgerstrasse sowie einen reduzierten Ausbau der Rampe bei der Universität. Zudem werden im Velotunnel einseitig Veloparkplätze eingerichtet.
- **Variante C: Zufahrt via Habsburgerstrasse und beidseitige Veloparkierung**
Mit dieser Variante wird zugunsten von Veloparkplätzen auf die vom Parlament im Herbst 2017 gewünschte Durchfahrtsmöglichkeit zwischen Habsburgerstrasse und Inseliquai verzichtet. Die Variante ist daher auch nicht explizit in der Machbarkeitsstudie von Kost + Partner aufgeführt, sondern versteht sich als in Bezug auf die Befahrbarkeit «reduzierte» Alternative der Variante B. Die Variante C beinhaltet analog zur Variante B einen etwas steilen, aber grundsätzlich befahrbaren Zugang auf der Seite Habsburgerstrasse. Auf die Ausbauten im Bereich Universität wird verzichtet. Auch wenn damit die vom Parlament gewünschte befahrbare Verbindung zum Inseliquai nicht enthalten ist, kann die Veloverbindung zum Inseli (und zusätzlich auch zum KKL) über die bestehende Treppe mit Schieberampe zur Velostation gewährleistet werden.

Für alle drei Varianten gilt, dass diese mit Baubeginn des Durchgangsbahnhofs weder als Durchfahrtsmöglichkeit noch als Parkieranlagen für den Veloverkehr genutzt werden können, da der Posttunnel in Verbindung mit der heutigen Fussgängerunterführung in seiner ganzen Breite benötigt wird, um die zukünftig wesentlich grösseren Personenströme im Durchgangsbahnhof bewältigen zu können.

Auch die in allen drei Varianten des Velotunnels enthaltene Zugangsrampe inklusive der verbreiterten Unterquerung der Zentralstrasse wird künftig nicht mehr für den Veloverkehr zur Verfügung stehen. Diese Rampe kann aber mit geringen Anpassungen als hindernisfreier Zugang zum neuen Durchgangsbahnhof für den Fussverkehr genutzt werden. Damit steht ein beträchtlicher Teil der Investitionen in den aktuell geplanten Velotunnel auch langfristig mit dem Durchgangsbahnhof zur Verfügung und kann in diesem Sinn als Vorinvestition betrachtet werden.

3.2 Beurteilungskriterien

Für die Beurteilung und den Vergleich der drei Varianten sind die folgenden Kriterien von Bedeutung:

- Art der gewährleisteten Verbindung zwischen Habsburgerstrasse und Inseliquai
- Kosten für die Realisierung
- Im Perimeter heute vorhandene und künftig mögliche Abstellplätze für Velos

Kriterium Art der gewährleisteten Verbindung zwischen Habsburgerstrasse und Inseliquai

In diesem Kriterium gilt es zu beurteilen, ob die Verbindung zwischen Habsburgerstrasse und Inseliquai gewährleistet ist, ob die Verbindung befahrbar ist und, wenn ja, in welcher Qualität dies der Fall ist.

Kosten für die Realisierung

Dieses Kriterium ist selbsterklärend, indem je Variante die Kosten für die Realisierung geschätzt werden. Es handelt sich dabei um Kostenschätzungen auf Basis der Machbarkeitsstudie (+/-25 Prozent Genauigkeit).

Im Perimeter heute vorhandene und künftig mögliche Abstellplätze für Velos

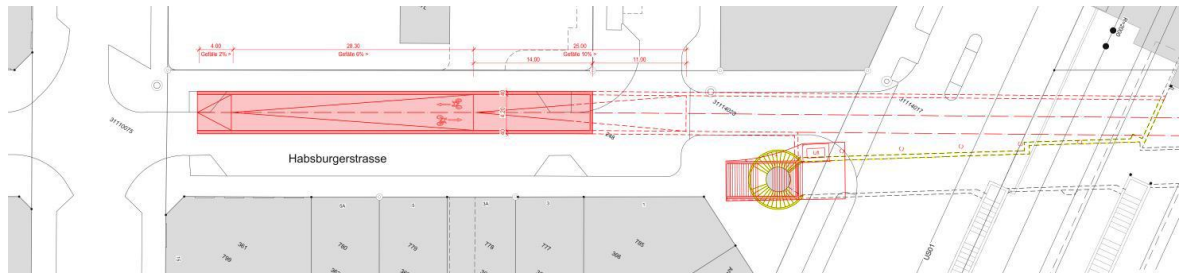
Bei der Beurteilung der Varianten nach diesem Kriterium sind die folgenden Realisierungsabschnitte des Velotunnels zu beachten:

- Abschnitt Habsburgerstrasse:
Entlang der Habsburgerstrasse sind heute 130 Veloparkplätze, 4 Motorradparkplätze und 4 PW-Parkplätze vorhanden. Diese werden bei allen Varianten infolge der Realisierung der befahrbaren Zufahrtsrampe zum Velotunnel aufzuheben sein.
- Abschnitt Velotunnel:
Im Rahmen des Provisoriums (vgl. Kapitel 2.6) werden im Velotunnel ab 2019 rund 400 Veloparkplätze eingerichtet. Diese werden bei der Beurteilung der Varianten als bestehend angerechnet. Je nach Variante können diese bestehen bleiben, entfallen oder können sogar ausgebaut werden.
- Abschnitt Universität:
Auf der hinteren Seite der Universität (gegen die Gleisanlagen hin) sind heute rund 190 Veloparkplätze vorhanden. Je nach Variante können diese bestehen bleiben oder müssen aufgehoben werden. Je nach Linienführung ist es zudem möglich, im Untergeschoss der Universität einen bestehenden Raum vom Velotunnel her zu erschliessen und für zusätzliche Veloabstellplätze zu nutzen.

Nachstehend werden die drei Varianten beschrieben und die für deren Vergleichbarkeit notwendigen Fakten aufgeführt. Neben dem Beschrieb der Varianten lässt die nachfolgende Tabelle einen Vergleich der Varianten bezüglich der Kosten und der Anzahl realisierbarer Veloabstellplätze zu.

3.3 Variante A: Durchfahrt Habsburgerstrasse–Inseliquai

Die von Kost + Partner ausgearbeitete Machbarkeitsstudie vom 29. März 2018 zeigt auf, wie gemäss der parlamentarischen Vorgabe der ehemalige Posttunnel als befahrbare Verbindung von der Habsburgerstrasse bis zum Inseli ausgebaut werden kann. Konkret ist im Bereich Habsburgerstrasse eine normgerechte Rampe möglich. Diese kann auch später bei der Realisierung des Durchgangsbahnhofs genutzt werden. Die Kosten für die Umsetzung sind mit 8,5 Mio. Franken allerdings beachtlich.



Rampe Habsburgerstrasse Unterquerung Zentralstrasse Variante A

Die Kosten für eine annähernd normgerechte Umsetzung der Veloverbindung belaufen sich auf 13,3 Mio. Franken. Die Planungskosten betragen 2,25 Mio. Franken.

Durch die Realisierung dieser Variante entfallen im Vergleich zum geplanten Zustand ab 2019 und damit nach Realisierung der provisorischen Abstellplätze im Velotunnel 420 Veloabstellplätze.

3.4 Variante B: eingeschränkte Durchfahrt und einseitige Veloparkierung

Bei der Variante «Velotunnel light» wird eine eingeschränkte Veloverbindung von der Habsburgerstrasse bis zum Inseli ohne Anpassungen an der Tunnelgeometrie realisiert. Das heisst, die Verbindung wird nicht den Unterführungsnormen für Velofahrende angepasst. Im Tunnel können die im Rahmen des Provisoriums realisierten einseitig angeordneten Veloabstellplätze belassen werden. Die dadurch entstehenden Konflikte zwischen den durchfahrenden und einparkenden Velofahrenden, besonders zu den Hauptverkehrszeiten, werden in Kauf genommen.

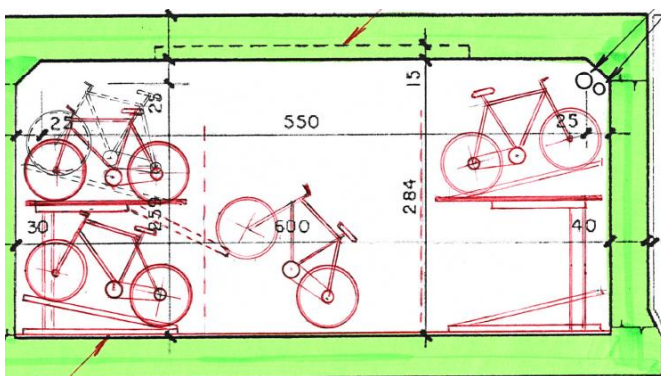
Die Gesamtkosten belaufen sich auf 9,59 Mio. Franken, die Planungskosten betragen 1,63 Mio. Franken.

Durch die Realisierung dieser Variante entfallen gegenüber dem Zustand nach Realisierung der provisorischen Veloparkplätze im Velotunnel insgesamt 320 Veloabstellplätze.

3.5 Variante C: Zufahrt via Habsburgerstrasse und beidseitige Veloparkierung

Mit der Variante C wird zugunsten von Veloparkplätzen auf die vom Parlament gewünschte Durchfahrtsmöglichkeit zwischen Habsburgerstrasse und Inseliquai verzichtet. Stattdessen werden im Velotunnel beidseitig Doppelstockparker angeordnet, sodass durch die Realisierung dieser Variante im Velotunnel insgesamt 800 Veloabstellplätze zur Verfügung stehen. Gegenüber dem Zustand nach Realisierung der provisorischen Veloparkplätze im Velotunnel sind das 270 zusätzliche Veloabstellplätze.

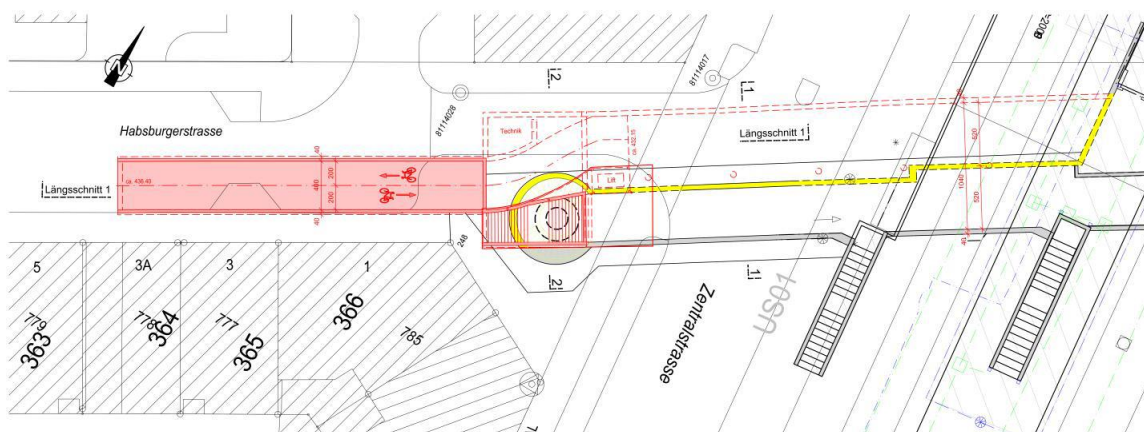
Durch die Realisierung der beidseitig angeordneten Veloabstellplätze kann der Tunnel nicht mehr als befahrbare Veloverbindung zum Inseli genutzt werden. Es ist aber möglich, das Velo zu schieben und vom Velotunnel via bestehenden Ausgang zur Velostation Ost den Bahnhofplatz zu umgehen und so die Uni bzw. das Gebiet Inseli zu erreichen.



Querschnitt Posttunnel mit Veloabstellplätzen

Die Erschliessung Seite Habsburgerstrasse wird wie bei den anderen beiden Varianten auch gemäss der Machbarkeitsstudie von Kost + Partner als Zufahrt ausgebaut werden.

Die vorhandene Wendeltreppe mit Lift wird rückgebaut und durch eine neue Rampe mit Treppe und Lift ersetzt. Die Treppe wird südseitig in Verlängerung der Personenunterführung angesetzt, sodass die Fussgängerinnen und Fussgänger geradlinig am Lift vorbei zu den Treppen gelangen. Die Velofahrenden umfahren den Lift nordseitig und gelangen geradlinig durch die neue Unterführung der Zentralstrasse in den Posttunnel.



Treppe und Rampe an der Habsburgerstrasse

Im Bereich der Uni werden bei dieser Variante keine Anpassungen vorgenommen.

Die Realisierungskosten für diese Variante belaufen sich auf 7,48 Mio. Franken. Die Planungskosten betragen 1,27 Mio. Franken.

3.6 Beantragte Variante

Aus der Tabelle lässt sich ersehen, dass durch die Realisierung der Zufahrtsrampe in der Habsburgerstrasse bei allen Varianten 130 oberirdische Veloabstellplätze, 4 Motorrad- und 4 Personenwagen-Parkplätze aufgehoben werden müssen. Bei der Realisierung der Varianten A und B müssen im Bereich der Uni für die durchgehende Veloverbindung zum Inselquai je 190 Veloparkplätze aufgehoben werden. Bei der Variante A kann durch die Änderung der Linienführung ein bestehender Raum unter der Uni Luzern, welcher Platz für 300 Veloabstellplätze bietet, benutzt werden.

| Variante | A: Durchfahrt | B: eingeschränkte Durchfahrt und einseitige Veloparkierung | C: Einseitige Zufahrt und Veloparkierung |
|----------------------------------|--------------------------------|--|--|
| Durchfahrt | Ja | Ja | Nein |
| Rampe Habsburgerstrasse | Ja | Ja | Ja |
| Normkonform | Teilweise | Nein | Ja |
| Nutzungsdauer | Bis Baustart Durchgangsbahnhof | Bis Baustart Durchgangsbahnhof | Bis Baustart Durchgangsbahnhof |
| Planungskosten | Fr. 2'250'000.– | Fr. 1'630'000.– | Fr. 1'270'000.– |
| Realisierungskosten | Fr. 13'256'000.– | Fr. 9'596'000.– | Fr. 7'480'000.– |
| Motorrad-PP | -4 | -4 | -4 |
| PW-PP | -4 | -4 | -4 |
| Velo-PP Habsburgerstrasse | -130 | -130 | -130 |
| Velo-PP Velotunnel | -400* | - | +400* |
| Velo-PP Universität | -190 +300 | -190 | - |
| Total Velo-PP | -420 | -320 | +270 |

* Alle 400 Veloabstellplätze des bis 2019 realisierten Provisoriums Velotunnel fallen weg.

Die Analyse der Tabelle zeigt, dass die Variante C mit einer Zufahrtsmöglichkeit aus dem Gebiet Neustadt und Veloabstellplätzen im Tunnel die geringsten Realisierungskosten verursacht. Durch die neuen Veloabstellplätze im ehemaligen Posttunnel kann die Abstellplatzproblematik auf der Westseite des Bahnhofs entschärft werden. Die Pendlerinnen und Pendler, die von Westen

(Hirschmattquartier) den Bahnhof mit dem Velo anfahren, können ihr Velo im neuen Velotunnel parkieren und durch die Personenunterführung direkt auf das jeweilige Gleis gelangen, um auf den Zug umzusteigen. Dadurch sparen sie Zeit und müssen den Unfallschwerpunkt Bahnhofplatz auf dem Weg zur Velostation hinter der Universität nicht befahren. Auch wenn durch die Realisierung der Variante C keine Durchfahrt zwischen Habsburgerstrasse und Inseliquai geschaffen wird, erhalten ungeübte Velofahrende mit dieser Variante die Möglichkeit, den Bahnhofplatz via Velotunnel zur Velostation zu umgehen, indem sie ihr Fahrzeug Richtung Uni / Velostation Ost schieben.

Die Tabelle zeigt zudem, dass lediglich bei der Variante C ein Zuwachs an Veloparkplätzen resultiert. Es handelt sich um 270 zusätzliche Veloparkplätze. Variante C trägt als Einzige zur Lösung der Problematik der fehlenden Veloparkplätze bei.

In Anbetracht der beschränkten Nutzungsdauer der Veloverbindung bis zur Realisierung des Durchgangsbahnhofs ist der Stadtrat zur Überzeugung gelangt, dass diese Variante das beste und einzig vertretbare Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist und eine vertretbare Alternative zu einer durchgängigen Befahrbarkeit darstellt. Die Zugangsrampe auf der Seite Habsburgerstrasse inklusive der Unterquerung der Zentralstrasse kann in Zukunft als hindernisfreier Zugang zum Durchgangsbahnhof für den Fussverkehr genutzt werden kann. Die Kosten für die Realisierung dieser langfristig nutzbaren Bestandteile belaufen sich auf 6,7 Mio. Franken und stellen damit den weitaus grössten Teil der Gesamtkosten dar.

Der städtischen Verkehrskommission wurden als Zwischenergebnisse die drei Varianten vorgestellt. In einer konsultativen Beurteilung votierte eine deutliche Mehrheit für die Variante C.

Langfristig sind weitere Planungen notwendig, damit im Hinblick auf die zu erwartende Zunahme des Veloverkehrs sowie den Bau des Durchgangsbahnhofs adäquate und ausreichende Veloparkierungsmöglichkeiten im Raum Bahnhof vorhanden sind. Eine davon ist die mit separatem B+A 26/2018 beantragte «Velostation Bahnhofplatz», welche dem Stadtparlament zusammen mit dem Planungskredit für die «Neugestaltung Bahnhofstrasse/Theaterplatz» unterbreitet wird. Ebenso sind langfristig eine bessere Durchgängigkeit des ganzen Gleisfeldbereichs, eine bessere Verbindung der Neustadt mit dem linken Seeufer und weitere Umfahrungsmöglichkeiten des Knotens Bahnhofplatz für Velofahrende im Zusammenhang mit dem Projekt «Durchgangsbahnhof» Luzern anzustreben.

4 Terminplanung

Nach aktuellem Kenntnisstand ist derzeit von folgendem Terminplan auszugehen:

| | |
|--|---------------------------------|
| ▪ Vorprojekt | 2. Quartal 2019–1. Quartal 2020 |
| ▪ Bauprojekt | 2. Quartal 2020–1. Quartal 2021 |
| ▪ Auflageprojekt und Bewilligungsverfahren | 1. Quartal 2021–1. Quartal 2022 |
| ▪ B+A Ausführungskredit im Parlament | 3. Quartal 2021 |
| ▪ Baustart Velotunnel | 4. Quartal 2022 |
| ▪ Inbetriebnahme Velotunnel | 1. Quartal 2024 |
| ▪ Schliessung für Veloverkehr | ab Baustart Durchgangsbahnhof |

Wie bereits in Kapitel 3.1 erläutert, kann der Posttunnel nur bis zum Bau des Durchgangsbahnhofs für den Veloverkehr genutzt werden, da dieser anschliessend in unveränderter Form und in der ganzen Breite für die Fussgängerströme des Bahnhofs benötigt wird. Zusätzlicher Veloverkehr würde zu Konflikten und einem Kapazitätsengpass führen.

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

Daher wird dem Parlament mit dem vorliegenden Bericht und Antrag in einem ersten Schritt ein Planungskredit beantragt. Während des Auflage- sowie Bewilligungsverfahrens wird der Bericht und Antrag für die Realisierung erstellt und dem Parlament vorgelegt.

5 Kosten und Finanzierung

5.1 Projektierungskredit

Gestützt auf die Investitionskostenschätzung von Fr. 7'480'000.– wird dem Parlament mit diesem Bericht und Antrag gestützt auf die Honorarordnung SIA und die entsprechenden Leistungspakete für die SIA-Phasen 31 (Vorprojekt) bis und mit Phase 51 (Ausführungsprojekt) ein Projektierungskredit von 1,27 Mio. Franken beantragt.

Im Aufgaben- und Finanzplan 2019–2022 sind für das Projekt I69041.02 (neu I414029.02) Kosten von insgesamt 1,29 Mio. Franken enthalten, aufgeteilt in folgende Jahrestanchen:

2019: Fr. 240'000.–, 2020: Fr. 790'000.–, 2021: Fr. 240'000.–, 2022: Fr. 20'000.–. Ab 2022 ist für die Realisierung eine erste Tranche von 1,79 Mio. Franken eingestellt. Die Gesamtkosten für Planung und Realisierungen werden im Aufgaben- und Finanzplan mit total 9,59 Mio. Franken angezeigt. Gemäss vorgeschlagener Variante C werden die Gesamtkosten 8,75 Mio. Franken erreichen, was den Investitionsplafond gemäss aktueller Planung um Fr. 840'000.– entlasten wird.

Die jährlichen Folgekosten, die durch die neue Velostation verursacht werden, können erst mit dem Bauprojekt seriös abgeschätzt werden und werden mit dem Baukredit beantragt. Auch die Mitfinanzierung oder die Kostenbeteiligungen Dritter wie beispielsweise Bund (Agglomerationsprogramm), Kanton (Bauprogramm Kantonsstrassen) oder SBB (Eigentümerin Posttunnel) sind aktuell noch nicht abschätzbar. Im Sinne des Vorsichtsprinzips sind daher weder in der Kostenübersicht noch in der Investitionsplanung Drittbeiträge eingerechnet.

5.2 Kreditrechtliche Zuständigkeit

Die beantragte Projektierung ist in Form eines Sonderkredits nach § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016 (FHGG; SRL Nr. 160) zu bewilligen. Gemäss Art. 69 lit. b Ziff. 4 in Verbindung mit Art. 68 lit. b Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 (GO; sRSL 0.1.1.1.1) unterliegt dessen Beschluss dem fakultativen Referendum.

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


6 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen,

- für die Projektierung Velotunnel Bahnhof einen Kredit von 1,27 Mio. Franken zu bewilligen sowie
- den B+A 18/2017 vom 5. Juli 2017: «Velotunnel Bahnhof, Projektierungskredit» von der Geschäftskontrolle abzuschreiben.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 24. Oktober 2018



Beat Züsli
Stadtpräsident



Dr. Urs Achermann
Stadtschreiber



Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 27 vom 24. Oktober 2018 betreffend

Velotunnel Bahnhof Projektierungskredit,

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. 68 lit. b Ziff. 3 und Art. 69 lit. b Ziff. 4 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. Für die Projektierung Velotunnel Bahnhof wird ein Kredit von 1,27 Mio. Franken bewilligt.
- II. Der B+A 18/2017 vom 5. Juli 2017: «Velotunnel Bahnhof, Projektierungskredit» wird von der Geschäftskontrolle abgeschrieben.
- III. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern, 31. Januar 2019

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Daniel Furrer
Ratspräsident



Dr. Urs Achermann
Stadtschreiber



Protokollbemerkung des Grossen Stadtrates

Zu B+A 27/2018 Velotunnel Bahnhof; Projektierungskredit

Die **Protokollbemerkung** zu Kapitel 2.3 «Durchgangsbahnhof Luzern» auf Seite 10 lautet:

«Der Stadtrat sorgt für eine sichere Veloverbindung, mit der der Bahnhofplatz umfahren werden kann.»