



**Stadt  
Lucern**

Stadtrat

## **Stellungnahme**

zum

### **Postulat 328**

Mirjam Fries und Andreas Felder  
namens der CVP-Fraktion  
vom 26. September 2019  
(StB 57 vom 29. Januar 2020)

**Wurde anlässlich der  
Ratssitzung vom  
4. Juni 2020  
abgelehnt.**

## **Veloparkierung – Es braucht eine Diskussion über die Bewirtschaftung**

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Die Postulantin und der Postulant bitten den Stadtrat, spätestens im Zusammenhang mit dem ersten Ausführungskredit (Velostation Bahnhofstrasse oder Velotunnel) eine Gesamtauslegeordnung über die Parkplätze in und um den Bahnhof vorzulegen. Dabei soll über sämtliche Veloparkplätze im Perimeter, insbesondere für die Velostationen und den Velotunnel, festgehalten werden, welcher Anteil der Parkplätze in welcher Art bewirtschaftet werden soll. Es soll ein Vorschlag über das Angebots- und Bepreisungsmodell gemacht werden. In die Gesamtaufnahme miteinbezogen werden sollen auch die Parkplätze der SBB.

Wie bereits in der Antwort auf die Interpellation 326 festgehalten, verstossen gebührenpflichtige Veloabstellplätze auf öffentlichem Grund gegen Bundesrecht (Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958, SVG; SR 741.01, Art. 5 Abs. 3) und gegen das kantonale Strassengesetz vom 21. März 1995, StrG; SRL Nr. 755 (§ 27 StrG). Nach der heutigen Gesetzgebung können Velos auf Trottoirs abgestellt werden, sofern ein 1,50 m breiter Raum frei bleibt (Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962, VRV; SR 741.11, Art. 41 Abs. 1).

Das bedeutet, dass die Erhebung von Gebühren für das Abstellen von Velos auf dem öffentlichen Grund heute rechtlich nicht möglich ist und ein Parkverbot von Velos auf gewissen Abschnitten auf den Trottoirs speziell verfügt und mit Parkverboten angezeigt werden muss. Der Vollzug einer solchen Regelung ist jedoch sehr aufwendig, weil man vom Velo her nicht auf den Besitzer oder die Besitzerin schliessen kann, da für Velos keine Kontrollschildpflicht besteht. Ein Vollzug ist nur möglich, indem man jeweils das Fahrzeug konfisziert und bis zur Bezahlung der Busse sicher aufbewahrt. Dies muss zusätzlich zu den Veloparkverboten mit Hinweisschildern angezeigt werden. Die Verhältnismässigkeit dieser Massnahme muss dabei begründbar sein, insbesondere, wenn für den Abtransport noch Schlösser aufgebrochen werden müssen. Das Einsammeln, sichere Aufbewahren und Herausgeben der Velos ist mit einem erheblichen administrativen und betrieblichen Aufwand verbunden. Bei einer grösseren Anzahl von falsch parkierten Velos, wie es beim Bahnhof durchaus vorkommen könnte, ist der Aufwand kaum mehr mit verhältnismässigen Mitteln zu bewerkstelligen. Das Verhindern von Veloparkierung bei den von den Fussgängerinnen und Fussgängern stark frequentierten Zugängen zum Bahnhof ist mit erheblichem Aufwand möglich. Das

Freihalten einer ganzen Bahnhofstrasse ist aufwandmässig und aus rechtlichen Gründen unrealistisch. Es widerspricht dem Auftrag der Veloförderung, indem die wenigen im Strassenverkehrsrecht festgehaltenen Vorteile für das Velo zunichtegemacht würden.

Der Stadtrat verfolgt das Ziel, mit den geplanten Velostationen die Veloparkplätze auf öffentlichem Grund an der Oberfläche zu entlasten oder dort aus gestalterischen Gründen wegfallende Veloparkplätze zu ersetzen. Um dieses Ziel zur Aufwertung des öffentlichen Raums mit mehr Aufenthaltsqualität zu erreichen, ist eine Verlagerung des Anteils Veloparkierung im öffentlichen Raum in zukünftige Velostationen notwendig. Die Velostationen sind daher so attraktiv wie möglich zu gestalten. Von zentraler Bedeutung sind dabei die Zufahrtsmöglichkeiten und der direkte Zugang zum Bahnhof oder den Perrons. Der Witterungsschutz sowie zusätzliche Angebote in den Velostationen wie besserer Diebstahlschutz, Serviceleistungen wie Veloreinigungen, Lademöglichkeiten für E-Bikes usw. helfen, die Attraktivität der Velostationen weiter zu steigern. Darüber hinaus sind auch Möglichkeiten, die die Digitalisierung mit sich bringt, stets weiterzuerfolgen. Aus heutiger Sicht denkbar ist daher eine Gebühr in Verbindung mit einem Reservationssystem für besonders attraktive Abstellplätze. Eine Bewirtschaftung der Abstellplätze in den Velostationen mit einer Gebühr ist allerdings nur sinnvoll, wenn dadurch die oben genannte Zielsetzung nicht konkurrenziert wird.

Gerade das Beispiel der Velostation Europaplatz beim Hauptbahnhof Zürich zeigt, dass die Bewirtschaftung der Veloabstellplätze tatsächlich zu Leerständen in der Velostation führen kann, während die oberirdischen Gratisparkplätze auf öffentlichem Grund überbelegt sind. Auch die geringe Nachfrage nach den gebührenpflichtigen smartmo-Veloständern auf SBB-Ground an bester Lage weist auf die Problematik der Einführung von Gebühren für die Veloparkierung hin. Inwiefern dies mit der Preissensitivität der Velofahrerinnen und Velofahrer, der Einstiegshürde durch ein relativ kompliziertes System oder den teilweise aufgetretenen Problemen mit der App-Lösung zu tun hat, kann nicht abschliessend beurteilt werden.

Um zu erreichen, dass die Velos nicht an der Oberfläche parkiert werden, sondern in der Velostation, sollen die Parkplätze in der Velostation vorerst wie die Oberflächenparkplätze auf öffentlichem Grund gratis zur Verfügung stehen. Erst wenn sich die Velostationen gefüllt und sich die Abstellplätze etabliert haben, soll die Bewirtschaftung der sehr zentral gelegenen Parkplätze ins Auge gefasst werden. Beim Bau der Velostation sind die dazu notwendigen Installationen vorzusehen. Der Stadtrat wird dazu ein Betriebskonzept, wie von den Postulanten, gewünscht vorlegen.

**Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen.**

Stadtrat von Luzern