



Regierungsrat

Luzern, 25. März 2019

ANTWORT AUF ANFRAGE

A 718

Nummer: A 718
Protokoll-Nr.: 326
Eröffnet: 25.03.2019 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Keller Daniel und Mit. über die geplante unterirdische Velostation sowie den Velotunnel mit Rampe in Luzern

Für die Projektierung der Velostation unter der Bahnhofstrasse hat der Grosse Stadtrat am 20. Dezember 2018 einen Projektierungskredit von 2,05 Millionen Franken beschlossen (vgl. Bericht und Antrag des Stadtrates an den Grossen Stadtrat von Luzern 26/2018). Da das fakultative Referendum gegen diesen Beschluss ergriffen wurde, wird die Stimmbevölkerung der Stadt Luzern am 19. Mai 2019 über diesen Projektierungskredit von 2,05 Millionen Franken befinden.

Für die Projektierung des Velotunnels Bahnhof hat der Grosse Stadtrat am 31. Januar 2019 einen Projektierungskredit von 1,27 Millionen Franken beschlossen (vgl. Bericht und Antrag des Stadtrates an den Grossen Stadtrat von Luzern 27/2018). Die SVP hat angekündigt, dass sie gegen diesen Beschluss das fakultative Referendum ergreifen wird. Ein Abstimmungstermin für diesen Projektierungskredit ist uns noch nicht bekannt.

Entgegen den Ausführungen in der parlamentarischen Anfrage wird die Stimmbevölkerung der Stadt Luzern somit am 19. Mai 2019 erst über den Projektierungskredit für die Velostation unter der Bahnhofstrasse im Umfang von 2,05 Millionen Franken abstimmen und nicht über die Baukredite für die beiden Projekte Velostation Bahnhofstrasse und Velotunnel Bahnhof. Der Stadtrat wird dem Stadtparlament die Kredite für die Realisierung der beiden Projekte erst nach Abschluss der Projektierung vorlegen.

Zu Frage 1: Welchen Einfluss hat der geplante Durchgangsbahnhof gemäss aktuellstem Planungsstand auf die beiden unterirdischen Veloparkanlagen?

Die beiden unterirdischen Veloparkanlagen liegen ausserhalb des Projektperimeters gemäss Vorprojekt zum Durchgangsbahnhof Luzern (DBL). Zur Velostation ist im Bericht und Antrag 26/2018 festgehalten, dass die Velostation eine langfristige Lösung sei, die mit dem DBL kompatibel sei. Der Velotunnel dagegen steht gemäss Bericht und Antrag 27/2018 ab der Realisierung des DBL für den Veloverkehr nicht mehr zur Verfügung. Dieser wird dann für die Fussgängerströme des künftigen Bahnhofs benötigt. Die Rampe aus dem Hirschmattquartier kann mit geringen Anpassungen als hindernisfreier Zugang für den Fussverkehr zum DBL umgenutzt werden.

Zu Frage 2: Besteht die Gefahr, dass die Velostation ganz oder teilweise zurückgebaut werden muss, wenn es zur Umsetzung des Durchgangsbahnhofs kommt?

Wir verweisen auf unsere Antwort zu Frage 1.

Zu Frage 3: Mit welchen Einschränkungen in Bezug auf die Nutzung sowie weitere Kosten für den Kanton ist zu rechnen?

Die Velostation unter der Bahnhofstrasse sowie der Velotunnel Bahnhof werden von der Stadt Luzern geplant. Die Auswirkungen der Vorhaben sind in der weiteren Planung durch die Stadt erst noch aufzuzeigen, wobei wir von keinen Mehrkosten für den Kanton ausgehen.

Zu Frage 4: Welchen Einfluss auf den Verkehrsfluss sowie die Verkehrsführung auf den betroffenen Kantonsstrassen hat die massiv erhöhte Anzahl Velofahrten nach Fertigstellung der Velo-Parkieranlagen?

Im Zusammenhang mit den beiden Vorhaben wurde, bevor der Stadtrat die beiden erwähnten Berichte und Anträge vorgelegt, eine Machbarkeitsstudie bzw. ein Variantenstudium erarbeitet. Sofern die Stadtluzerner Stimmbevölkerung dem Projektierungskredit für die Velostation unter der Bahnhofstrasse und – bei Zustandekommens des Referendums – auch dem Projektierungskredit für den Velotunnel Bahnhof zustimmt, wird in einem nächsten Projektierungsschritt für beide Vorhaben ein Vorprojekt erarbeitet. Die Einflüsse auf den Verkehrsfluss sowie die Verkehrsführung auf die von den Vorhaben betroffenen Kantonsstrassen werden in der weiteren Planung zuhanden der Bewilligungsbehörden durch die Stadt aufzuzeigen sein. Dabei wird die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit der Kantonsstrasse aufzuzeigen sein.

Zu Frage 5: In welcher Form beteiligt sich der Kanton direkt oder indirekt am Bau- und den Betriebskosten dieses Projekts?

Die unterirdische Velostation an der Bahnhofstrasse respektive die Realisierung einer Velostation im Bereich Bahnhof ist ein Bauvorhaben der Stadt Luzern und kommt unter einer Gemeindestrasse zu liegen. Es ist in der A-Liste der 3. Generation des Agglomerationsprogramms Luzern mit anrechenbaren Kosten von 5 Millionen Franken (Preisstand 2016, exkl. MWST) enthalten, weshalb auch bei diesem Vorhaben von einer Kostenbeteiligung des Bundes in der Höhe von 35% der anrechenbaren Kosten ausgegangen werden kann. Eine Kostenbeteiligung des Kantons dagegen ist nicht vorgesehen.

Das Vorhaben Velotunnel Bahnhof ist im aktuellen Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen als Teil des Vorhabens «K 32a Luzern, Bahnhof, Erstellen Radverkehrsanlage, Personenunterführung Süd» im Topf C enthalten. Wird das Vorhaben gemäss Bauprogramm realisiert, wird es als Kantonsstrassenprojekt umgesetzt. Ihr Rat wird diesfalls über die Gesamtkosten und den Zeitpunkt der Planung und Realisierung des Vorhabens mit dem nächsten Bauprogramm 2023–2026 für die Kantonsstrassen befinden. Soll der Velotunnel früher als im Bauprogramm vorgesehen realisiert werden, kann der Regierungsrat gestützt auf § 77 des Strassengesetzes, wonach beim Bau von Kantonsstrassen die Übertragung von Aufgaben an Gemeinden möglich ist, der Stadt Luzern die frühere Verwirklichung des Vorhabens gestatten und übertragen. Diesfalls sind allerdings sämtliche Kosten durch die Stadt Luzern zu tragen.

Im Agglomerationsprogramm Luzern ist der Velotunnel als Teil des Vorhabens mit der Bezeichnung «K 32a Luzern, Bahnhof, Zentralstrasse-Inseli» in der A-Liste der 1. Generation

mit anrechenbaren Kosten von 3,11 Millionen Franken (Preisstand 2005, exkl. MWST) enthalten. Es kann daher auch bei diesem Projekt – insbesondere auch bei einer vorgezogenen Realisierung durch die Stadt Luzern – von einer Kostenbeteiligung des Bundes von 35% der anrechenbaren Kosten ausgegangen werden.

Zu Frage 6: Velotunnel: Für 8.5 Mio. Franken sollen netto 270 zusätzliche Veloparkplätze mit Rampe entstehen.

Welche baulichen und finanziellen Konsequenzen hätte die Realisierung des **Tiefbahnhofs** auf den geplanten Velotunnel?

Ab der Realisierung des DBL steht der Velotunnel für den Veloverkehr nicht mehr zur Verfügung. Wir verweisen auf unsere Antwort zu Frage 1.

Zu Frage 7: Welche Konsequenzen hat der Bau des Velotunnels **auf das Strassennetz** sowie die Verkehrsführung?

Die Konsequenzen des Velotunnels auf das Strassennetz hat die Stadt Luzern mit der Projektierung des Vorhabens aufzuzeigen. Der Bau des Velotunnels hat das heutige Verkehrssystem auf der Zentralstrasse zu berücksichtigen. Zu gewährleisten sind die Verkehrssicherheit und die erforderliche Leistungsfähigkeit gemäss Strassengesetz.