



# Stadt Luzern

Erläuterungen des Stadtrates zur  
städtischen Volksabstimmung vom  
20. Oktober 2019

**Velotunnel  
Bahnhof**

Weil S  
Jetzt  
mehr  
Klima  
und ge  
sbh



**Stadt  
Luzern**  
Stadtrat

Sehr geehrte Stimmberechtigte  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 20. Oktober 2019 können Sie über folgendes Geschäft abstimmen:

■ **Velotunnel Bahnhof**

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

Freundliche Grüsse

**Namens des Stadtrates**

**Beat Züsli**  
Stadtpräsident

**Urs Achermann**  
Stadtschreiber

Luzern, im August 2019

# Inhalt

|   |  |    |
|---|--|----|
| ■ | <b>Velotunnel Bahnhof</b>                        |    |
|   | Vorlage in Kürze .....                           | 4  |
|   | Ausgangslage .....                               | 6  |
|   | Varianten .....                                  | 6  |
|   | Vorinvestition in den Durchgangsbahnhof .....    | 7  |
|   | Variante C – der Velotunnel .....                | 8  |
|   | Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat ..... | 9  |
|   | Argumente des Referendumskomitees .....          | 11 |
|   | Stellungnahme des Stadtrates .....               | 13 |
|   | Beschluss des Grossen Stadtrates .....           | 14 |
|   | Stimmzettel (Muster) .....                       | 15 |
|   | Empfehlung an die Stimmberechtigten .....        | 15 |

# Velotunnel Bahnhof

## ■ Vorlage in Kürze

Rund um den Bahnhof gibt es heute 2800 Veloabstellplätze. Diese sind stark ausgelastet und zum Teil überbelegt. Durch weitere Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr sowie die Velofördermassnahmen der Mobilitätsstrategie wird sich die Nachfrage weiter erhöhen. Bis 2035 wird für das Gebiet Neustadt/Bahnhof ein Bedarf von rund 7000 Abstellplätzen erwartet.

*Im Juli 2019 wurden provisorisch 420 Veloabstellplätze im Velotunnel eingerichtet.*



Im Mai 2019 haben die Stimmberechtigten der Planung von 1100 zusätzlichen Veloabstellplätzen in der Velostation Bahnhofstrasse zugestimmt. Als weitere Massnahme soll der ehemalige «Posttunnel» als Velotunnel für die Veloparkierung und den Zugang zum Bahnhof genutzt werden. Hier sollen ab 2024 rund 800 Veloabstellplätze zur Verfügung stehen. Dieser Tunnel zwischen Zentralstrasse und ehemaligem Postverteilzentrum, der heutigen Universität Luzern, diente der Post früher als Querverbindung zu den Perrons für die Be- und Entladung der Züge.

Die Nutzungsdauer des Velotunnels Bahnhof ist beschränkt: Die Veloabstellplätze werden dem geplanten Durchgangsbahnhof weichen müssen. Die neue Rampe auf der Seite Habsburgerstrasse und eine Treppenanlage mit Lift, die für den Velotunnel nötig sind, können weiter genutzt werden. Sie sind eine Vorinvestition in den geplanten Durchgangsbahnhof und werden dereinst die wesentlich grösseren Personenströme aufnehmen, die durch den Betrieb des Durchgangsbahnhofs erwartet werden.

Der Grosse Stadtrat hat für die Projektierung des Velotunnels Bahnhof einem Kredit von 1,27 Mio. Franken zugestimmt. Gegen diesen Kredit hat ein Komitee das Referendum ergriffen. Sie können deshalb darüber abstimmen.

**Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, dem Kredit von 1,27 Mio. Franken für die Projektierung des Velotunnels Bahnhof zuzustimmen.**

# Ausgangslage

Die Stimmberechtigten der Stadt Luzern haben im Jahr 2010 dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität zugestimmt. Das Reglement schreibt die konsequente Förderung des Fuss- und des Veloverkehrs vor. Dieser Volksauftrag wird u. a. im Raumentwicklungskonzept und in der Mobilitätsstrategie umgesetzt: Zur Attraktivierung des Veloverkehrs sind sichere und durchgängige Routen entscheidend. Für die Förderung und die erfolgreiche Verknüpfung von flächen- und energieeffizienten Verkehrsarten braucht es zudem genügend Veloabstellplätze insbesondere an den Umsteigeorten.

Der «Posttunnel» wurde 1986 parallel zur Personenunterführung zwischen der Zentralstrasse und dem damaligen Postverteilzentrum, der heutigen Universität Luzern, angelegt. Er diente als unterirdische Querverbindung für die Post zur Be- und Entladung der Züge. Seit der Umnutzung des Postverteilzentrums 2007 zu einer Universität besteht die Idee, den «Posttunnel» für eine sichere Veloverbindung zwischen Neustadt und Inseli und/oder als Veloabstellanlage zu nutzen.

Im Herbst 2017 legte der Stadtrat dem Parlament einen Projektierungskredit vor, um den «Posttunnel» als Veloabstellanlage nutzen zu können. Vorgehen war dabei ein neuer Zugang für Fussgängerinnen und Fussgänger an der Habsburgerstrasse mit Treppenaufgang, Veloschieberampe und Lift zur bestehenden Personenunterführung. Der Grosse Stadtrat wies die Vorlage Velotunnel zurück: Hauptkritikpunkt war, dass der

ehemalige Postbetriebstunnel nur als Parkierungsanlage genutzt und nicht auch als befahrbare Verbindung von der Habsburgerstrasse bis zum Inseli ausgebaut worden wäre.

Wegen der prekären Situation bei der Veloparkierung entlang der Zentralstrasse hat die SBB zusammen mit der Stadt Luzern beschlossen, ab Juli 2019 einen Teil des «Posttunnels» provisorisch als Veloparkierungsanlage zu nutzen. Der Zugang zu den 420 Veloabstellplätzen ist dabei nur über einfache Schieberillen von der Zentralstrasse und der Habsburgerstrasse möglich. Die SBB und die Stadt Luzern haben der Installation der Schieberillen als provisorische Sofortmassnahme zugestimmt. Die SBB lehnt diese Erschliessung als Dauerlösung klar ab.

## Varianten

Nach der Rückweisung der Vorlage Velotunnel durch das Parlament im Herbst 2017 liess der Stadtrat eine Machbarkeitsstudie erarbeiten. Die Studie sollte aufzeigen, wie das Anliegen des Parlaments umgesetzt und eine befahrbare Verbindung zwischen der Habsburgerstrasse und dem Inseli realisiert werden kann. Es resultierten zwei Varianten:

■ **Variante A:  
Durchfahrt Habsburgerstrasse–Inseliquai**

Diese Variante ermöglicht die vom Parlament gewünschte Befahrbarkeit. Damit die Durchfahrt gewährleistet ist, können keine Abstellplätze im Velo-

tunnel bereitgestellt werden. Durch den Bau der Variante A werden heute bestehende Veloabstellplätze abgebaut.

Realisierungskosten: 13,3 Mio. Franken  
Planungskosten: 2,25 Mio. Franken

■ **Variante B:  
Eingeschränkte Durchfahrt und einseitige Veloparkierung**

Diese Variante weist einen etwas steilen, aber befahrbaren Zugang von der Habsburgerstrasse auf und ermöglicht eine eingeschränkte Durchfahrt bis zum Inseli. Es werden Veloparkplätze im Tunnel eingerichtet. Trotzdem kommt es insgesamt zu einer Reduktion der heute verfügbaren Veloabstellplätze.

Realisierungskosten: 9,6 Mio. Franken  
Planungskosten: 1,63 Mio. Franken

Weil die beiden Varianten nur teilweise den Normen entsprechen (Tunnelgeometrie und Höhe) und weil durch deren Realisierung Veloabstellplätze wegfallen, hat der Stadtrat entschieden, dem Parlament eine dritte Variante vorzulegen. Dies auch, um ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erreichen:

■ **Variante C:  
Zufahrt via Habsburgerstrasse und beidseitige Veloparkierung**

Bei dieser Variante wird zugunsten der Veloabstellplätze auf die durchgängige Befahrbarkeit des Velotunnels verzichtet. Es ist die einzige Variante, bei der unter dem Strich neue Veloabstellplätze geschaffen werden. Variante C weist einen etwas steilen, aber grund-

sätzlich befahrbaren Zugang auf der Seite Habsburgerstrasse auf. Auf die Ausbauten im Bereich Universität wird verzichtet.

Realisierungskosten: 7,5 Mio. Franken  
Planungskosten: 1,27 Mio. Franken

Bei allen drei Varianten müssen wegen des Baus der Zugangsrampe 130 Veloabstellplätze, vier Motorrad- und vier Autoparkplätze an der Habsburgerstrasse aufgehoben werden. Die Erschliessung des Velotunnels mit Zugangsrampe und verbreiterter Unterquerung der Zentralstrasse ist sehr komplex und verursacht erhebliche Kosten.

## Vorinvestition in den Durchgangsbahnhof

Die wichtigste Rahmenbedingung für den Velotunnel ist der «Durchgangsbahnhof Luzern». Seit dem 31. Oktober 2018 liegt das Bundesprogramm «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)» des Bundesamts für Verkehr zum Ausbauschnitt 2035 vor. Darin ist der Durchgangsbahnhof Luzern enthalten. Das bedeutet, dass die Projektierung dieses Jahrhundertprojekts erfolgen und der Durchgangsbahnhof für den Ausbauschnitt 2040 konkretisiert werden kann. Eine Inbetriebnahme ab 2040 wird damit immer wahrscheinlicher.

Mit dem Bau des Durchgangsbahnhofs kann der Velotunnel weder als Durchfahrtsmöglichkeit noch als Parkierungsanlage für den Veloverkehr genutzt werden. Der «Posttunnel» und die heu-

tige Fussgängerunterführung werden dannzumal mit geringen Anpassungen als Zugang für die wesentlich grösseren Personenströme zum Durchgangsbahnhof benötigt.

Die auf der Seite Habsburgerstrasse enthaltene Tunnelverlängerung, Zugangsrampe, Treppen- und Liftanlage sind daher Vorinvestitionen in den Durchgangsbahnhof. Diese Vorinvestitionen verursachen mit 6,7 Mio. den Hauptanteil der mit 7,5 Mio. Franken veranschlagten Baukosten für den Velotunnel. Die SBB hat schriftlich bestätigt, dass dieser Zugang über das Projekt «Durchgangsbahnhof» mitfinanziert werden könnte, sobald das Bundesparlament dem FABI-Ausbauschnitt 2040 zugestimmt hat. Bis dahin muss allerdings die Stadt Luzern die Kosten übernehmen.

Weitere Kostenbeteiligungen des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms oder des Kantons via Bauprogramm Kantonsstrassen sind möglich, aktuell aber noch nicht abschätzbar.

## Variante C – der Velotunnel

In Anbetracht der beschränkten Nutzungsdauer des Velotunnels (bis zur Realisierung des Durchgangsbahnhofs) sind der Stadtrat und die Mehrheit des Parlaments zur Überzeugung gelangt, dass Variante C das beste und einzig ver-

treibbare Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist. Dies obwohl mit dieser Variante keine Durchfahrt von der Habsburgerstrasse zum Inseli möglich wird.

Variante C verursacht die geringsten Realisierungskosten, und nur mit Variante C werden Veloabstellplätze geschaffen: Im Velotunnel bleiben die 420 provisorisch eingerichteten Veloabstellplätze erhalten, und es werden 400 zusätzliche eingerichtet. Durch den Bau der Rampe gehen allerdings 130 heute bestehende Abstellplätze an der Habsburgerstrasse verloren (siehe «Varianten», S. 7).

Die Abstellplatzproblematik auf der Westseite des Bahnhofs kann durch den Velotunnel entschärft werden. Die Pendlerinnen und Pendler, die vom Hirschemattquartier 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. Die geplante Zugangsrampe, die Tunnelverlängerung und die Treppen- und Liftanlage auf der Seite Habsburgerstrasse werden dereinst als hindernisfreier Zugang zum Durchgangsbahnhof für den Fussverkehr weiter genutzt. Dieser grösste Brocken im Bauprojekt ist somit eine Vorinvestition in den Durchgangsbahnhof. Für die Unterquerung der Zentralstrasse von der Habsburgerstrasse her und für den Bau einer neuen Rampen-, Treppen- und Liftanlage ist ein Betrag von 6,7 Mio. Franken vorgesehen. Diese Vorinvestition macht den weitaus grössten Teil der Realisierungskosten von 7,5 Mio. Franken aus.



# Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat

Bei der Behandlung des Velotunnels Bahnhof war die Frage der Nutzungsdauer und der Kosten von zentraler Bedeutung: Klar ist nämlich, dass der Velotunnel dereinst mit dem Durchgangsbahnhof nicht mehr für die Veloparkierung genutzt werden kann. Der Zugang, der bei Variante C geplant ist, würde dann als Personenzugang zum Tiefbahnhof genutzt und ist somit eine Vorinvestition in den Durchgangsbahnhof.

Die **CVP-Fraktion** wünschte sich das ursprüngliche Projekt von 2017, welches vom Grossen Stadtrat abgewiesen wurde, zurück, weil dies nach Ansicht der Fraktion eine verhältnismässige und zielführende Lösung darstelle. Mit der Rückweisung der Vorlage aus dem Jahr 2017 seien Zeit, Geld und Veloparkplätze verloren gegangen. Der Durchgangsbahnhof werde in absehbarer Zeit gebaut und es sei nicht einzusehen, wieso mit einer Variante A oder B teure Provisorien für wenige Jahre auf Kosten von Hunderten von Veloparkplätzen gebaut werden sollten.

Die CVP-Fraktion beantragte die Rückweisung der aktuellen Vorlage, um auf die ursprüngliche Vorlage zurückzukommen. Sollte dieses Unterfangen scheitern, werde man Variante C unterstützen, führte der Fraktionssprecher aus. Variante C schaffe Veloabstellplätze an bester Lage und stelle eine Vorinvestition in den Durchgangsbahnhof dar.

Für die **SVP-Fraktion** kam keine der drei Varianten infrage. Es sei absolut nicht nachvollziehbar, dass der Stadtrat solch immense Kosten für ein Projekt ausgeben wolle, das man nur ein paar Jahre nutzen könne. Je nach Prognose würde der Velotunnel zwei oder vier Jahre für die Veloparkierung zur Verfügung stehen, bevor er dem Durchgangsbahnhof weichen müsse.

Die SVP-Fraktion beantragte, die Vorlage zur Nichtbehandlung zurückzuweisen, und wünschte sich eine erneute Diskussion über das ursprüngliche Projekt aus dem Jahr 2017. Im Vergleich dazu würde die günstigste Variante über dreimal mehr kosten. So könne mit Steuergeldern nicht umgegangen werden. Sollte der Rückweisungsantrag scheitern, würde die SVP das Referendum ergreifen oder zumindest in Betracht ziehen, erklärte der Fraktionssprecher.

Die **FDP-Fraktion** sprach sich für die Variante C aus. Obwohl die neue Lösung auf den ersten Blick betrachtet dreimal mehr koste als das Projekt aus dem Jahr 2017 und dennoch keine Durchfahrbarkeit bis zum Inseli gewährleiste, werde man den Vorschlag des Stadtrates unterstützen. Der Velotunnel leiste nämlich einen relevanten Beitrag, um das Problem der fehlenden Veloabstellplätze zu lösen. Das Hauptargument für die FDP-Fraktion sei aber, dass die befahrbare Rampe und die verbreiterte Unterführung kompatibel zum geplanten Durchgangsbahnhof seien. Sie können weiterverwendet werden, es handle sich also um eine Vorinvestition. Mit dem Antrag für den Ausführungskredit, der 2021 vorliegen solle, erwarte man eine schriftliche Bestätigung der Bauherrschaft des Durchgangsbahnhofs, dass diese Vorinvestition zurückerstattet werde.

Für die **SP/JUSO-Fraktion** sei der Velotunnel nicht nur eine Parkierungsanlage, sondern sollte vor allem auch dazu dienen, den gefährlichen Bahnhofplatz zu umfahren. Dieses Ziel könne mit der Variante C nicht realisiert werden: Das Ziel und der Grund für die Rückweisung des Projekts im Jahr 2017 sei mit Variante C nicht erfüllt.

Der Velotunnel biete die einmalige Chance, eine sichere Umfahrung des Bahnhofplatzes zu schaffen. Aus diesem Grund werde die SP/JUSO-Fraktion die Planung der Variante B beantragen. Sollte dieser Vorschlag im Grossen Stadtrat keine Mehrheit finden, werde die Fraktion einen Antrag stellen, dass sich der Stadtrat für eine sichere Veloverbindung Neustadt-Inseli auf beiden Seiten einsetzen solle. Investitionen zum Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmenden seien nie falsche Investitionen.

Die **G/JG-Fraktion** sprach sich klar für die Durchfahrtsmöglichkeit und für die Variante B aus. Dies einerseits, damit die Velostation auf der Ostseite des Bahnhofs besser und mit einem befahrbaren Weg erschlossen werden könne. Andererseits und noch viel wichtiger: wegen der Umfahrung des Bahnhofplatzes. Der Bahnhofplatz sei ein grosser limitierender Faktor in der Veloförderung. Damit mehr Menschen Velo fahren, müsse es eine Verbesserung der Sicherheit am Bahnhofplatz geben.

Die SBB hätte mittlerweile bestätigt, dass die Zugangsrampe dereinst für den Durchgangsbahnhof als Personenunterführung genutzt werden könne und ein finanzieller Beitrag der SBB möglich sei. Diese Investition sei eine Investition

in die Zukunftsmobilität. Die G/JG-Fraktion wolle jetzt endlich loslegen: Der Velotunnel sei eine grosse Chance und er sei überfällig.

Die **GLP-Fraktion** sprach sich klar für die Variante C aus. Die Grünliberalen seien Velofahrer und setzten, wo immer es gehe, auf die Veloförderung. Der «Posttunnel» stehe schon seit Jahren leer. Jetzt sei es Zeit, vorwärtszumachen. Die GLP habe die ursprüngliche Vorlage zurückgewiesen, weil keine Rampeneinfahrt vorgesehen war. Dieser Kritikpunkt sei jetzt behoben. C sei die beste Variante, weil sie neue Veloabstellplätze zu den geringsten Kosten zur Verfügung stellen würde. Zudem sei die Rampe eine Vorinvestition für den Durchgangsbahnhof und eine Kostenübernahme zulasten des Projekts «Durchgangsbahnhof» sei in Aussicht gestellt.

Dem GLP-Fraktionssprecher schien es eine bessere Strategie, die sichere Velozufahrt über den Bahnhofplatz politisch zu erkämpfen, als am durchgängigen Velotunnel festzuhalten.

Der Rückweisungsantrag der CVP- und der SVP-Fraktion wurde vom Grossen Stadtrat abgelehnt.

Der Antrag der SP/JUSO-Fraktion, die Variante B zu realisieren und dafür einen Kredit von 1,63 Mio. Franken zu sprechen, wurde dem Antrag des Stadtrates, der Planung der Variante C, gegenübergestellt. Der Antrag des Stadtrates obsiegte mit 22 zu 18 Stimmen bei 6 Enthaltungen.

Der Grosse Stadtrat bewilligte mit 40 zu 6 Stimmen für die Projektierung des Velotunnels einen Kredit von 1,27 Mio. Franken.

# Argumente des Referendumskomitees

## «Nein zum Projektierungskredit Velotunnel Bahnhof»

Kaum ein Begriff wird als Schlagwortargument so oft in der politischen Diskussion eingebracht wie jener der «Nachhaltigkeit». Wobei dieser Begriff sehr wohl seine Berechtigung hat, wenn Politiker und Stimmbürger über zukunftsweisende Projekte zu entscheiden haben. So gilt es abzuwägen, ob zu tätige Investitionen aus gesellschaftlicher (Nutzen für die Bevölkerung), wirtschaftlicher (Kosten-Nutzen-Verhältnis) und ökologischer (Auswirkung auf die Umwelt) Betrachtung in einem verantwortbaren Verhältnis stehen. Ein Vergleich zur Nachhaltigkeit, welcher von der SVP Stadt Luzern auch beim «Velotunnel Bahnhof» vorgenommen wurde, dessen schon fast erschreckendes Ergebnis uns letztendlich dazu bewog, das Referendum zu ergreifen.

Obwohl der Velotunnel als zukünftige Lösung zur Problematik der Veloparkierung um den Bahnhof angepriesen wird, ist jetzt schon absehbar, und auch von den Befürwortern nicht abgestritten, dass die Nutzbarkeit dieser Investition nur wenige Jahre gegeben sein wird. Dies deshalb, weil mit der geplanten Realisierung des Durchgangsbahnhofs der «Posttunnel» wegfallen wird – der Bau des Durchgangsbahnhofs und die weitere Nutzung des «Posttunnels» lassen sich nicht vereinbaren. Dass der Durchgangsbahnhof dabei weit mehr als nur eine

Vision ist, hat im Mai dieses Jahres der Nationalrat (bzw. dessen Verkehrskommission) deutlich festgehalten und beschlossen, dass die Projektierung des Durchgangsbahnhofs in den Ausbauschritt 2035 der Bahninfrastruktur aufgenommen wird. Auch wenn der Baubeginn heute noch nicht bestimmbar ist, werden die Investitionen in den Velotunnel wohl weniger als 10 Jahre nutzbar sein!

Bei der nun anstehenden Abstimmungsvorlage geht es dabei nicht um einen Entscheid zur Nutzung des bereits existierenden «Posttunnels», sondern ausschliesslich um Massnahmen zu dessen Zufahrt. Unabhängig vom Ausgang der nun anstehenden Referendumsabstimmung werden im «Posttunnel» durch die Stadt Luzern und die SBB rund 400 gedeckte Veloabstellplätze realisiert. Diese provisorische Nutzung als Veloparking ist nicht Gegenstand des Referendums. Im Gegenteil, diese Massnahme wird sogar ausdrücklich begrüsst und könnte zu Kosten von maximal Fr. 150 000.– umgesetzt werden. Die Velofahrenden müssten jedoch, um mit dem Fahrrad auf der Seite Zentralstrasse in den «Posttunnel» zu gelangen, absteigen und das Velo über eine Schieberille beim bestehenden Treppengang Zentralstrasse hinunterschieben. Doch offensichtlich soll es den Velofahrenden nicht zugemutet werden können, kurz abzusteigen und ihr Velo zu stossen! Deshalb soll an der Einfahrt Habsburgerstrasse zur Zentralstrasse die bestehende Wendeltreppe mit Lift vollständig abgerissen und durch eine neue Rampe mit Treppe und Lift ersetzt werden. Dies zum stolzen Preis von rund 8,7 Millionen!

Seitens der Befürworter wird zwar argumentiert, dass diese neue Rampenanlage nach der Realisierung des Tiefbahnhofs und dem Wegfall des «Posttunnels» weiterhin als Zugang zum Durchgangsbahnhof genutzt werden kann. Auch die SVP und das Referendumskomitee würden selbstverständlich eine Folgenutzung der Rampenanlage an der Habsburgerstrasse befürworten. Doch beim Stand der heutigen Planung ist noch völlig offen, in welcher Form dieser Bahnhofzugang dereinst auch wirklich den Anforderungen des Durchgangsbahnhofs entspricht und somit weiterhin einen Nutzen haben wird. Auch wenn dereinst eine Integration in den Durchgangsbahnhof möglich sein würde: Es muss die Frage gestellt werden, ob es wirklich diese gross dimensionierte Rampenanlage benötigt oder ob nicht doch der nun dem Abriss geweihte bestehende Treppen-/Liftabgang weiterhin seine Dienste getan hätte. Aus Sicht der SVP wird hier ohne Notwendigkeit bestehende und den heutigen Ansprüchen genügende Infrastruktur vernichtet, nur um der Bequemlichkeit einzelner Velofahrer Rechnung zu tragen.

Ein grosses Fragezeichen auch zur Finanzierung: Wieso muss der städtische Steuerzahler einen Zugang zum Durchgangsbahnhof bezahlen, obwohl eigentlich alle Aufwendungen des Durchgangsbahnhofs über Bundesgelder finanziert werden? Jedenfalls haben die SBB bzw. der Bund nie verbindlich erklärt, dass die Kosten der Rampenanlage zum Velotunnel als Vorinvestition in den Durchgangsbahnhof von ihnen übernommen werden.

Man kann sich dem Eindruck nicht entziehen, dass es sich bei der Zufahrtsrampe zum Velotunnel um ein ideologisch motiviertes Prestigeobjekt handelt. Mit der knappen Zustimmung zur Velostation unter der Bahnhofstrasse (Abstimmung vom 19. Mai 2019) hat die städtische Bevölkerung zwar der Erstellung von Veloparkplätzen zugestimmt, aber auch ein deutliches Ausrufezeichen gesetzt, dass betreffend Kosten und ungenügenden Zusatznutzen eine grosse Skepsis besteht. Koordiniert mit der Planung zum Durchgangsbahnhof könnten sich jedenfalls grosszügigere und effizientere Lösungsvorschläge zur Veloparkierung ergeben als der nun angedachte Bau einer von der folgenden Bahnhofplanung losgelösten Zufahrtsrampe zu einem Parkingstollen, welchen es dereinst gar nicht mehr geben wird.

Eine offensichtliche Falschaussage zur Abstimmungsvorlage ist auch die Behauptung, dass mit einer Zustimmung zusätzliche Veloparkplätze entstehen. Ob im «Posttunnel» nun einstöckig 400 (wie als Provisorium 2019 vorgesehen) oder doppelstöckig 800 Veloparkplätze erstellt werden, dies hat keinen direkten Zusammenhang mit der Abstimmungsvorlage zum Bau einer neuen Zufahrtsrampe. Fakt ist jedoch, dass durch den grossen Platzbedarf der zu erstellenden Zufahrtsrampe rund 130 Oberflächen-Veloparkplätze an der Habsburgerstrasse wegfallen. Mit dem Bau der überdimensionierten Zufahrtsrampe – nur über diesen Projektierungskredit wird abgestimmt – werden also unter dem Strich sogar 130 Veloparkplätze weniger zur Verfügung stehen! Die Stadt bezahlt somit 8,75 Mio. Franken für den Abbau von 130 Veloparkplätzen oder anders gesagt Fr. 67 000.– pro abgebautem Veloparkplatz!

# Stellungnahme des Stadtrates

Der Stadtrat und die Mehrheit des Parlaments sind zur Überzeugung gelangt, dass die Variante C in Anbetracht der beschränkten Nutzungsdauer bis zur Realisierung des Durchgangsbahnhofs die beste ist. Sie verursacht die geringsten Realisierungskosten und trägt am meisten dazu bei, die Abstellplatzproblematik auf der Westseite des Bahnhofs zu entschärfen. Dank des Velotunnels können die 420 provisorisch eingerichteten Veloabstellplätze erhalten und 400 zusätzliche eingerichtet werden. Die Pendlerinnen und Pendler, die vom 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. Da ist es aus Sicht des Stadtrates vertretbar, dass keine Durchfahrt von der Habsburgerstrasse zum Inseli möglich ist.

Für die geplante Zugangsrampe entfallen in der Habsburgerstrasse zwar 130 Veloparkplätze, der Bau der Zugangsrampe, der Tunnelverlängerung sowie der Neubau der Treppen- und Liftanlage auf der Seite Habsburgerstrasse machen aber auch deshalb Sinn, weil sie nach dem Bau des Durchgangsbahnhofs für den Fussverkehr weiter als hindernisfreier Zugang genutzt werden können. Somit ist der Hauptanteil der Kosten für den Bau des rund 7,5 Mio. Franken teuren Velotunnels eine Vorinvestition für den Durchgangsbahnhof. Während die Infrastruktur für

die Veloabstellplätze rund 800 000 Franken kostet, entfallen rund 6,7 Mio. Franken auf den Bau der neuen Rampen-, Treppen- und Liftanlage. Der Stadtrat wird deshalb beantragen und sich dafür einsetzen, dass ein substanzieller Teil dieser Vorinvestitionen an die Stadt zurückfliessen wird.

Wird der Projektierungskredit abgelehnt, können die geplanten 400 Veloabstellplätze nicht realisiert werden. Zudem wären auch die 420 Anfang Juli 2019 provisorisch eingerichteten Veloabstellplätze gefährdet. Diese Abstellplätze sind heute nur über zwei Schieberillen von der Zentralstrasse und der Habsburgerstrasse zu erreichen. Die Schieberillen beeinträchtigen die Personenströme; sie wurden daher von der SBB nur als Provisorien im Hinblick auf eine normgerechte Erschliessung bewilligt. Gemäss Vereinbarung zwischen der Stadt und der SBB kann die SBB die Entfernung der Anlage verlangen, wenn sie den Bahnbetrieb wesentlich behindert.

Um die prekäre Situation bei der Veloparkierung entlang der Zentralstrasse und im Gebiet Neustadt/Bahnhof zu entschärfen, empfiehlt der Stadtrat den Stimmberechtigten, dem Projektierungskredit für den Velotunnel Bahnhof zuzustimmen.

Die Förderung des Fuss-, des Velo- und des öffentlichen Verkehrs ist dem Stadtrat ein grosses Anliegen. Das vorliegende Projekt ist ein wichtiger Beitrag zur Weiterentwicklung eines flächen- und energieeffizienten Verkehrssystems und damit ein Beitrag zum Klimaschutz.

# Beschluss des Grossen Stadtrates

**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

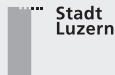
**Namens des Grossen Stadtrates  
von Luzern**

**Daniel Furrer**  
Ratspräsident

**Dr. Urs Achermann**  
Stadtschreiber

# Stimmzettel für die Volksabstimmung vom 20. Oktober 2019

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



## Städtische Volksabstimmung

- 1 Stimmen Sie dem **Kredit von 1,27 Mio. Franken für die Projektierung Velotunnel Bahnhof** gemäss Beschluss des Grossen Stadtrates vom 31. Januar 2019 zu?

Ja

Nein

## Empfehlung an die Stimmberechtigten

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, dem Kredit von 1,27 Mio. Franken für die Projektierung des Velotunnels Bahnhof zuzustimmen.

Zentralstrasse

