



**Stadt
Lucern**

Stadtrat

Antwort

auf die

Interpellation 326

Marco Müller namens der G/JG-Fraktion
vom 23. September 2019
(StB 56 vom 29. Januar 2020)

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

Veloparkplätze am Bahnhof Luzern

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Das Luzerner Start-up-Unternehmen smartmo startete zusammen mit der SBB einen Pilotversuch mit neuartigen Veloabstellplätzen vor dem Haupteingang beim Bahnhof Luzern. Der Versuchsbetrieb ist für eine Dauer von zirka 10 Monaten geplant. Dabei können Velofahrerinnen und Velofahrer mit ihrem Smartphone ihren Abstellplatz reservieren und zum passenden Zeitpunkt belegen. Die 50 Abstellplätze sind mit einer verschliessbaren Helmbox, die gleichzeitig auch eine Ladestation für das Elektrovelo enthält, ausgestattet. Die kostenpflichtigen Abstellplätze bieten einen hohen Diebstahlschutz und können digital bezahlt werden. Weitere Pilotversuche mit smartmo werden an den Bahnhöfen Zürich, Uster, Solothurn sowie in Basel (Wolf-Areal) durchgeführt.

Die einzelnen Fragen der Interpellation beantwortet der Stadtrat wie folgt:

Zu 1.:

Wie viele (kostenlose) Veloparkplätze gehen mit den Plänen der SBB verloren?

Die smartmo-Plätze haben einen Abstand von 50 cm zueinander. Dies entspricht den heutigen Normen und Standards. Auch die Veloabstellplätze in der neu eröffneten Bike-and-Ride-Anlage im ehemaligen Posttunnel sind beispielsweise im Abstand von 50 cm angeordnet. Früher ging man bei den Veloparkplätzen von engeren Abständen aus. Das erste Parksystem vor dem Bahnhof, welches inzwischen auch ersetzt wurde, hatte noch Abstände von Velo zu Velo von 40 cm. Vergleicht man diese Abstände mit der installierten smartmo-Anlage vor dem Bahnhof Luzern, ergeben sich 12 Veloabstellplätze weniger. Die heutigen Parksysteme vor dem Bahnhof weisen Abstände im unteren Normbereich von 45 cm auf. Vergleicht man diesen Abstand, ergibt sich eine Differenz von 5 Parkplätzen. Damit stehen derzeit 55 kostenlose Veloparkplätze weniger zur Verfügung. Gleichzeitig wurden im ehemaligen Postbetriebstunnel gut 400 zusätzliche Veloparkplätze erstellt.

Zu 2.:

Wann und wie wurde die Stadt von der SBB über den Abbau der Gratisparkplätze informiert?

Das Tiefbauamt der Stadt Luzern wurde Ende 2018 erstmals von der SBB per E-Mail über den geplanten Versuch informiert. Am 12. April 2019 fand eine Begehung vor Ort statt, an welcher der Pilotversuch vorgestellt wurde. In der Folge klärte die Stadt ab, ob eine Baubewilligung für den Pilotversuch notwendig ist. Am 1. Juni 2019 fand eine durch smartmo organisierte Informationsveranstaltung statt, zu welcher Vertretungen von SBB, Pro Velo und Stadt sowie weitere Fachkundige eingeladen waren. Im Anschluss daran wurde das Tiefbauamt jeweils per E-Mail über den Stand des Projekts informiert.

Zu 3.:

Die Stadt Luzern hat sich entschieden, zur Veloförderung und optimalen Auslastung der bestehenden Anlagen konsequent Gratisparkplätze anzubieten, so auch bei der vorher zahlpflichtigen Velostation. Wie stellt sich der Stadtrat vor diesem Hintergrund zu den Plänen der SBB?

Die Veloparkplätze befinden sich auf Privatgrund der SBB, die als Eigentümerin für den Pilotversuch verantwortlich ist. Die Bewirtschaftung von Veloparkplätzen ist generell immer wieder ein politisches Thema. Beispielsweise wurde im Zusammenhang mit dem Planungskredit für die Velostation Bahnhofstrasse im Grossen Stadtrat darüber debattiert. Jüngstes Beispiel ist das Postulat 328, Mirjam Fries und Andreas Felder namens der CVP-Fraktion vom 26. September 2019: «Veloparkierung – Es braucht eine Diskussion über die Bewirtschaftung». Über die Auswirkungen einer Bewirtschaftung von Veloabstellplätzen ist wenig bekannt, allerdings weisen die Erfahrungen zur Bewirtschaftung der Velostation Europaplatz beim Hauptbahnhof Zürich darauf hin, dass die Gebührenpflicht zu Leerständen bzw. zu einem Ausweichen auf gebührenfreie Abstellplätze führen kann. Neben anderen Gründen (z. B. fehlende Benutzerfreundlichkeit der App) könnte die Zahlungspflicht auch ein Grund für die bisher geringe Nutzung des Pilotangebots am Bahnhof Luzern sein. Die Erhebung einer Gebühr für die Parkierung von Velos auf öffentlichem Grund ist rechtlich nicht zulässig und für den Stadtrat auch aus Gründen der Veloförderung kein Thema.

Zu 4.:

Was steht in der Vereinbarung zwischen der Stadt und der SBB bezüglich Veloparkplätzen, insbesondere zur Anzahl Veloparkplätze und zu allfälligen Gebühren für Veloparkplätze?

In der Vereinbarung zwischen der Stadt Luzern und der SBB aus dem Jahre 1998 ist festgehalten, dass die Veloabstellplätze vor der Nordfassade mit einem Parksystem ausgestattet werden müssen. Bezüglich Anzahl Parkplätze wurde als Ziel festgelegt, mit einem Massnahmenpaket die Anzahl der Abstellplätze auf mindestens 2'000 zu erhöhen. Über die Bewirtschaftung der Parkplätze wird in der Vereinbarung keine Aussage gemacht. Die Parkplätze wurden aber mit der Einführung des Parksystems zeitlich auf 48 Std. beschränkt. Die Kompensation von aufgehobenen Veloparkplätzen am Bahnhof wurde bereits im Rahmen des Postulats 87, Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP/JUSO-Fraktion sowie Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion vom

9. Mai 2017: «Fehlende Veloabstellplätze am Bahnhof: Pflichten der SBB durchsetzen», thematisiert. Das Postulat wurde am 21. September 2017 vom Grossen Stadtrat überwiesen. Die Vereinbarung zwischen der SBB und der Stadt Luzern vom 1. Juli 1998 ist im Anhang der damaligen Stellungnahme.

Zu 5.:

Was kann der Stadtrat unternehmen, um den Abbau der Gratisparkplätze direkt beim Bahnhof Luzern zu verhindern oder die Reduktion so gering wie möglich zu halten?

Im vorliegenden Fall liegen die Abstellplätze auf Privatgrund der SBB. Hier gilt das Parkplatzreglement für die Stadt Luzern vom 17. April 1986 (sRSL 7.2.2.1.1). Um zu verhindern, dass Private Gebühren für Veloabstellplätze verlangen, wäre eine Reglementsänderung nötig. Auf öffentlichem Grund ist die Erhebung von Parkierungsgebühren nur für Motorwagen erlaubt. Gebührenpflichtige Veloabstellplätze auf öffentlichem Grund verstossen gegen Bundesrecht und gegen das kantonale Strassengesetz. Wie bereits in der Antwort auf Frage 3 ausgeführt, kann sich der Stadtrat zudem aus grundsätzlichen Gründen keine Gebührenpflicht für auf öffentlichem Grund abgestellte Velos vorstellen.

Zu 6.:

Ist für eine kostenpflichtige, auch stundenweise Vermietung von Veloparkplätzen auf privatem Grund eine Bewilligung erforderlich?

Gemäss § 184 Planungs- und Baugesetz vom 7. März 1989 (PBG; SRL Nr. 735) hat, wer eine Baute oder Anlage erstellen, baulich oder in ihrer Nutzung ändern will, dafür eine Baubewilligung einzuholen. Ausgenommen sind Bauten und Anlagen oder Änderungen derselben, für die nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge kein Interesse der Öffentlichkeit oder der Nachbarn besteht, die Übereinstimmung mit den öffentlich-rechtlichen Bau- und Nutzungsvorschriften vorgängig zu kontrollieren.

Bei den smartmo-Plätzen handelt es sich um eine bauliche Anlage, bei welcher die Übereinstimmung mit verschiedenen Bau- und Nutzungsvorschriften zu kontrollieren ist. Im Zentrum stehen dabei Fragen zur allgemeinen Eingliederung, Auswirkungen auf den angrenzenden öffentlichen Grund, Gestaltung der Reklamen usw. Der temporäre Pilotversuch mit smartmo wurde vom Tiefbauamt der Stadt Luzern mit Schreiben vom 28. August 2019 unter Bedingungen und Auflagen zur Kenntnis genommen. Da es sich um einen befristeten Versuch handelt, wurde auf eine formelle

Baubewilligung seitens der Stadt vorerst verzichtet. smartmo und der SBB wurde aber mitgeteilt, dass bei einer allfälligen definitiven Einführung ein Baubewilligungsverfahren durchzuführen ist.

Stadtrat von Luzern

