



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## **Bericht und Antrag**

an den Grossen Stadtrat von Luzern  
vom 7. Juli 2021 (StB 553)

B+A 23/2021

### **Die neue Bahnhofstrasse**

**Sonderkredite für die Bauausführungen:**

- **Neugestaltung Bahnhofstrasse und Sanierung Kanalisation**
- **Velostation an der Reuss**
- **Aufwertung Seidenhofstrasse**

**Von den Stimmberechtigten  
am 13. Februar 2022  
abgelehnt.  
(Ziffer II)**

**Vom Grossen Stadtrat  
mit einer Protokollbemerkung  
beschlossen  
am 11. November 2021.  
(Definitiver Beschluss des Grossen  
Stadtrates am Schluss dieses Dokuments)**

## Bezug zur Gemeindestrategie 2019–2028 und zum Legislaturprogramm 2019–2021

### Strategischer Schwerpunkt gemäss Gemeindestrategie

- **Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum steigern**

Leitsatz: In der Stadt Luzern sind Strassen, Plätze und Grünräume als attraktive Aufenthalts-, Begegnungs- und Bewegungsräume gestaltet.

### Legislaturgrundsätze und -ziele gemäss Legislaturprogramm

#### Verkehr

**Legislaturziel Z18.2** Die Stadt Luzern zeichnet sich durch eine attraktive Gestaltung der Strassenräume aus.

**Legislaturgrundsatz L19** In Luzern sind alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs. Das Verkehrssystem bewältigt die Mobilitätsbedürfnisse flächen- und energieeffizient sowie emissionsarm.

**Legislaturziel Z19.3** Die Stadt Luzern setzt einen hindernisfreien Zugang zum öffentlichen Verkehr gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) und gemäss einer nachvollziehbaren Prioritätenordnung um.

**Legislaturziel Z19.4** Die Stadt Luzern verfügt über konkrete Umsetzungskonzepte zur Optimierung der Parkierung von Zweirädern, Autos und Cars.

#### Umweltschutz und Raumordnung

**Legislaturziel Z20.6** Mit einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung und vielseitig nutzbaren Freiräumen stärkt die Stadt Luzern die Lebensqualität.

#### Projektplan

I414004	Umgestaltung Bahnhofstrasse/Theaterplatz
I414055	Velostation Bahnhofplatz (an der Reuss)
I414062	Aufwertung Seidenhofstrasse

## Übersicht

Am 20. Dezember 2018 bewilligte der Grosse Stadtrat einen Zusatzkredit über 1,3 Mio. Franken, um die Planung für die Neugestaltung der Bahnhofstrasse fertigzustellen. Gleichzeitig wurde ein Planungskredit über 2,05 Mio. Franken für eine neue Velostation unter der Bahnhofstrasse mit direktem Bahnanschluss beantragt. Die Stimmberechtigten der Stadt Luzern bestätigten am 19. Mai 2019 den Kreditantrag für die Planung der Velostation. Nun liegen die detailliert ausgearbeiteten und aufeinander abgestimmten Projekte vor. Zudem wurden weitere zweckmässige Arbeiten wie die Verlegung von See-Energie-Leitungen für die Wärme- und Kälteversorgung und die Aufwertung der Seidenhofstrasse in das Gesamtprojekt «Die neue Bahnhofstrasse» integriert.

Im Herbst 2013 haben die Stimmberechtigten der Stadt Luzern die Initiative «Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern» angenommen. Die Initiative verlangt, dass die Stadt Luzern eine, wenn immer möglich, autofreie Bahnhofstrasse vom Luzerner Theater bis zur Einmündung in die Seebrücke realisiert. Die Neugestaltung der Bahnhofstrasse wird nun gemäss dem Siegerprojekt «take a walk on the bright side» aus dem Projektwettbewerb 2016 umgesetzt. Die Bahnhofstrasse erhält eine zweite Baumreihe mit 29 zusätzlichen Bäumen und einen Mergelbelag unter der doppelten Baumreihe. Daneben entstehen mobile Sitzgelegenheiten mit Bepflanzung.

Der Theaterplatz wird – im Hinblick auf das Neue Luzerner Theater – im Sinne eines Provisoriums aufgewertet. Die Gestaltung orientiert sich am Bestehenden. Der Platz erhält eine ebene und nutzungsflexible Fläche mit attraktiven Sitz- und Grünelementen sowie einen hellen Belag. Das inzwischen bereits umgesetzte Fahrverbot mit Zubringerdienst wird genauso wie die Begegnungszone auf die ganze Bahnhofstrasse ausgeweitet.

Das vorliegende Projekt für die Velostation an der Reuss basiert auf einer Studie, die bis Ende 2017 im Umfeld des Bahnhofs diverse Varianten und deren Machbarkeit für eine Velostation prüfte. Unter anderem die hervorragende Erreichbarkeit, der direkte Bahnzugang und die Kompatibilität mit dem Durchgangsbahnhof (DBL) sprachen klar für den vorliegenden Standort. Die nun im Detail ausgearbeitete Velostation im vorderen Teil der Bahnhofstrasse mit direktem Zugang zum Bahnhof bietet rund 1'200 gut zugängliche und witterungsgeschützte Abstellplätze an zentraler Lage. Die Velostation kann im Bedarfsfall – z. B. beim Bau des DBL – durch einen anderen Innenausbau zulasten von Serviceeinrichtungen und Komfort auf bis zu 1'500 Parkplätze ausgebaut werden.

Mit den Arbeiten an der Bahnhofstrasse sind auch verschiedene Werkleitungsarbeiten geplant: So werden Werkleitungen einerseits altershalber saniert. Andererseits gibt es auch Leitungen, die in einem annehmbaren Zustand sind, aber durch den Bau der Velostation oder die zweite Baumreihe verdrängt und umgelegt werden müssen. Zudem werden neue Leitungen gebaut: Im Zuge der städtischen Projekte werden von ewl See-Energie-Leitungen verlegt und die Kleinstadt mit klimafreundlicher Wärme und Kälte versorgt. Die Leitung wird durch die vordere Bahnhofstrasse und durch die gesamte Seidenhofstrasse geführt. Die Seidenhofstrasse muss für die beiden Versorgungsrohre etwa zur Hälfte aufgerissen werden. Diese Gelegenheit wird für eine Aufwertung und Sanierung der Strasse genutzt.

Der Stadtrat freut sich, dass nach den Verzögerungen bei der Planung der Bahnhofstrasse nun ein stimmiges und qualitativ gutes, baureifes Gesamtprojekt für die Neugestaltung der Bahnhofstrasse, für eine neue und hervorragend gelegene Velostation sowie für die weiteren Vorhaben ausgearbeitet werden konnte. Es liegt nun ein zukunftsgerichtetes Projekt mit grossem Mehrwert für die Bahnhofstrasse und das gesamte Bahnhofsumfeld vor. Die zentral und direkt an der Reuss gelegene Bahnhofstrasse mit Blick auf die Altstadt hat grosses Potenzial für eine Aufwertung als Lebens- und Aufenthaltsraum. Die Velostation an der Reuss ist sinnvoll und bietet eine grosse Chance zur Optimierung der Veloabstellplätze: Neben der optimalen Lage beim Bahnhof bietet die Velostation sichere, witterungsgeschützte Abstellplätze an zentraler Lage an. Der Bedarf an Veloparkplätzen ist erwiesen und sowohl jetzt als auch in Zukunft gross. Mit der neuen Velostation wird es möglich sein, die Oberflächen rund um den Bahnhof von Velos zu entlasten sowie ein zusätzliches Angebot an Parkplätzen zu schaffen. Wichtig für Luzern ist, dass die Velostation mit dem Durchgangsbahnhof kompatibel ist. Sie wird während der rund zehnjährigen Bauzeit entscheidend zur Erreichbarkeit des Bahnhofs und des Zentrums beitragen. Der Stadtrat freut sich ausserdem, dass im Zuge der Bauarbeiten das Gebiet mit der klimafreundlichen See-Energie erschlossen und mit den Werkleitungsarbeiten in der Seidenhofstrasse die Chance für eine sanfte Aufwertung genutzt werden kann.

Mit vorliegendem Bericht und Antrag beantragt der Stadtrat erstens einen Ausführungskredit über 6,8 Mio. Franken für die Neugestaltung der Bahnhofstrasse plus 0,5 Mio. Franken für die Folgekosten sowie zusätzlich über 0,48 Mio. Franken für Arbeiten an der Kanalisation. Zweitens wird für die Umsetzung der Velostation ein Ausführungskredit über 17,8 Mio. Franken plus 1,46 Mio. Franken für die Folgekosten beantragt. Dieser Kredit unterliegt dem obligatorischen Referendum. Drittens beantragt der Stadtrat für die Aufwertung und Sanierung der Seidenhofstrasse im Zusammenhang mit dem Leitungsprojekt der See-Energie einen Ausführungskredit über 0,67 Mio. Franken. Der Bund finanziert das Vorhaben im Rahmen des Agglomerationsprogramms mit. Es sind Kostenbeiträge von 2,1 Mio. Franken für die Neugestaltung der Bahnhofstrasse und 1,74 Mio. Franken für die Velostation zugesichert. Die Nettoinvestitionskosten für die Stadt Luzern bei den ersten beiden Projekten betragen daher 4,7 Mio. Franken für die Bahnhofstrasse exkl. Kanalisation und 16,06 Mio. Franken für die Velostation. Für weitere zirka 2 Mio. Franken werden Werkleitungsarbeiten ausgeführt. Diese werden wie z. B. die See-Energie-Leitungen ewl von den jeweiligen Werkleitungseigentümern getragen.

Die Umsetzung der «neuen Bahnhofstrasse» mit den verschiedenen Vorhaben soll möglichst zeitnah starten. Um dies zu erreichen, wurde das Projekt bereits Ende August 2021 öffentlich aufgelegt. Ein Baustart ist – in Abhängigkeit von den notwendigen Bewilligungen – bereits im Jahr 2022 möglich. Um den Bau möglichst verträglich abzuwickeln und den öffentlichen Raum rasch wieder freigeben zu können, werden die Arbeiten gestaffelt ausgeführt. Angestrebt wird, die fertig gestaltete Seidenhofstrasse, den grösseren Teil der Bahnhofstrasse sowie den ganzen Theaterplatz der Bevölkerung, dem Markt und den weiteren Nutzungen nach einem Jahr Bauzeit wieder freizugeben. Der Bau der Velostation wird im Anschluss rund zwei Jahre dauern. Insgesamt ist verteilt auf unterschiedliche Abschnitte von einer Bauzeit von drei bis dreieinhalb Jahren auszugehen.

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>1 Ziele des Stadtrates</b>	<b>8</b>
<b>2 Ausgangslage</b>	<b>10</b>
<b>3 Projektbeschreibungen</b>	<b>13</b>
3.1 Neugestaltung Bahnhofstrasse	13
3.1.1 Zusätzliche Bäume	14
3.1.2 Gestaltung	15
3.1.3 Ausstattung	16
3.1.4 Theaterplatz	17
3.1.5 Zukünftige Nutzung	19
3.1.6 Massnahmen für Barrierefreiheit und Sicherheit	20
3.1.7 Verkehrsregime	20
3.1.7.1 Bestehendes Regime (Teilspernung)	20
3.1.7.2 Zukünftiges Verkehrsregime	21
3.1.8 Parkieren	22
3.2 Velostation an der Reuss	25
3.2.1 Ausgangslage	25
3.2.2 Lage der Velostation	26
3.2.3 Ausgestaltung	27
3.2.4 Direkter Zugang zum Bahnhof	29
3.2.5 Bewirtschaftung	29
3.2.6 Gebühren	29
3.2.7 Zutrittssysteme	31
3.2.8 Kunst am Bau	31
3.2.9 Zusammenhang mit Durchgangsbahnhof Luzern	31
3.2.10 Erweiterung der Velostation	32
3.3 Aufwertung Seidenhofstrasse	32
3.3.1 Aufwertung: Einsichtig und barrierefrei im Einklang mit der Bahnhofstrasse	33
3.4 Werkleitungen	34
3.4.1 Werkleitungsarbeiten Velostation	34
3.4.2 Werkleitungsarbeiten Strassenumgestaltung	35
<b>4 Zusammenhang der Projekte</b>	<b>36</b>
<b>5 Drittprojekte</b>	<b>37</b>
5.1 Sanierung Reussufermauer	37
5.2 Durchgangsbahnhof Luzern	37

5.3	Neues Luzerner Theater	38
5.4	Durchmesser-Perronanlage	39
5.5	Projekt «Attraktivierung Holzbrücken Luzern»	39
5.6	Hindernisfreier Zugang Rathaussteg	39
5.7	See-Energie – ökologisch heizen und kühlen	40
5.8	Buvette	40
5.9	WC-Anlage	40
<b>6</b>	<b>Terminplanung</b>	<b>41</b>
<b>7</b>	<b>Finanzen und Folgekosten</b>	<b>42</b>
7.1	Investitionskosten	42
7.1.1	Neugestaltung Bahnhofstrasse	42
7.1.2	Sanierung Kanalisation	43
7.1.3	Neubau Velostation	44
7.1.4	Aufwertung Seidenhofstrasse	45
7.1.5	Werkleitungsarbeiten Dritte	46
7.2	Kostenbeteiligung von Dritten	46
7.3	Folgekosten und Mindereinnahmen	47
7.3.1	Neugestaltung Bahnhofstrasse	47
7.3.2	Velostation	48
<b>8</b>	<b>Berechnung Gesamtbetrag</b>	<b>49</b>
8.1	Neugestaltung Bahnhofstrasse und Kanalisation	49
8.2	Neubau Velostation	49
8.3	Aufwertung Seidenhofstrasse	49
<b>9</b>	<b>Kreditrecht und zu belastende Konten</b>	<b>50</b>
<b>10</b>	<b>Politische Würdigung</b>	<b>51</b>
<b>11</b>	<b>Antrag</b>	<b>52</b>

## **Anhang**

Impressionen

## **Beilagen**

1. Neugestaltung Bahnhofstrasse, Situationsplan 1:500
2. Velostation, Grundriss und Situation 1:200
3. Velostation, Querschnitte 1:200

# Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

## 1 Ziele des Stadtrates

Die Bahnhofstrasse ist bereits heute ein zentraler Ort für die Luzernerinnen und Luzerner: Sie ist Ankunftsort und Veloparkplatz für viele, die zum Bahnhof wollen, Treff- und Ausgangspunkt für einen Besuch auf dem Wochenmarkt oder der Altstadt, ein Ort, wo man Kultur oder einen Restaurantbesuch geniessen kann. Mit der fantastischen Lage an der Reuss und dem spektakulären Blick auf die Luzerner Altstadt hat die Bahnhofstrasse ein grosses Potenzial, sich zu einem Ort mit hoher Verweil- und Aufenthaltsqualität zu entwickeln.

Mit der Teilspernung ist ein erster Schritt zur Verkehrsberuhigung und damit zur Aufwertung der Bahnhofstrasse erreicht. Mit dem Projekt «Die neue Bahnhofstrasse» will der Stadtrat nun das grosse Potenzial nutzen und einen attraktiven und erlebnisreichen Ort mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität schaffen, an dem man gerne ankommt, sich aufhält, Menschen trifft, verweilt und die Vorzüge von Luzern geniesst. Gleichzeitig will der Stadtrat die Veloparkierung möglichst dauerhaft und zukunftsgerichtet lösen und die Baustelle nutzen, um – wo notwendig – Werkleitungen zu erneuern und die Leitung von ewl für die klimafreundliche See-Energie legen zu lassen.

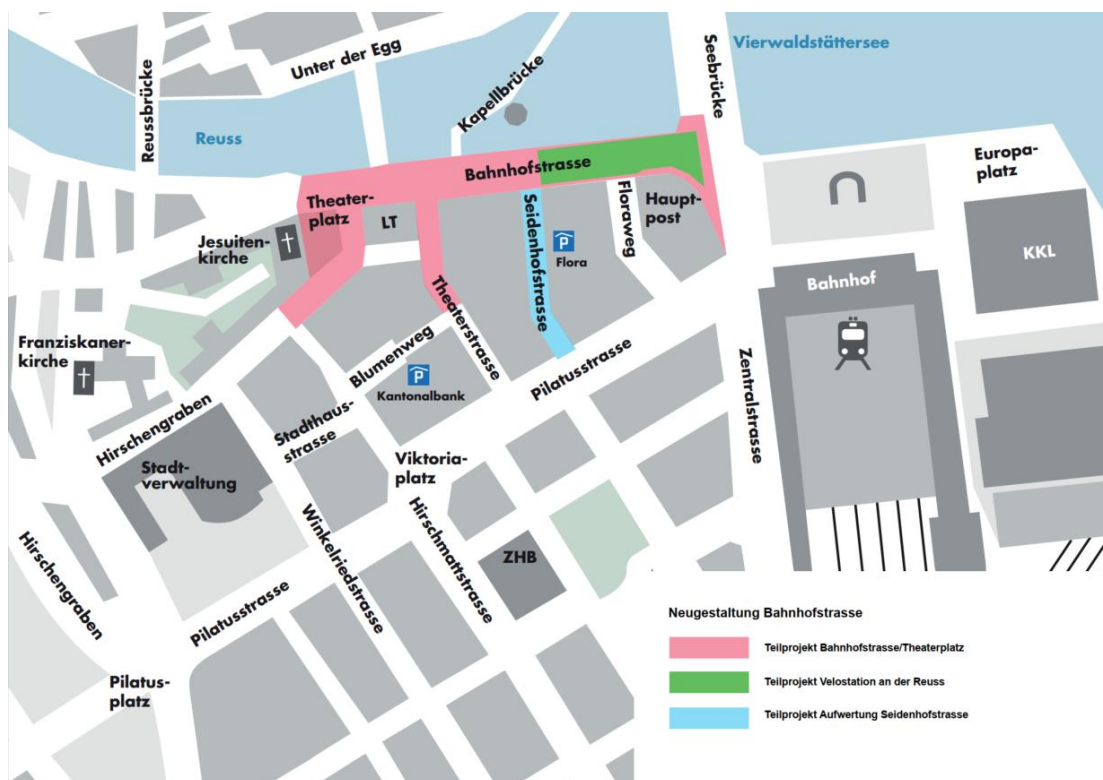


Abb. 1: Übersicht Bearbeitungsperimeter



## **Das Gesamtprojekt «Die neue Bahnhofstrasse»**

Das Gesamtprojekt «Die neue Bahnhofstrasse» vereint mehrere Teilprojekte: die Neugestaltung der Bahnhofstrasse und des Theaterplatzes, den Neubau der Velostation an der Reuss, die Aufwertung der Seidenhofstrasse, die Erneuerung der Werkleitungen und den Einbau einer See-Energie-Leitung für die Wärme- und Kälteversorgung des Quartiers. Die Umsetzung des Gesamtprojekts bringt zahlreiche Nutzen für die gesamte Bevölkerung:

- Durch die Neugestaltung der Bahnhofstrasse und des Theaterplatzes wird eine vielseitige, flexible Nutzung auf der ganzen Breite und Länge ermöglicht, welche die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Zentrum der Stadt erhöht.
- Die gesamte Bahnhofstrasse wird weitgehend autofrei und damit lärm- und verkehrsberuhigt. Sie ist neu auf der ganzen Fläche eine Begegnungszone, wo Fussgängerinnen und Fussgänger Vortritt haben. Für Anstösser bleibt die Bahnhofstrasse offen.
- Die Velostation mit direktem Zugang zum Bahnhof bietet sichere und witterungsgeschützte Abstellplätze an zentraler Lage. Es besteht ein nachgewiesener, grosser Bedarf an attraktiven Veloparkplätzen, der sich in den nächsten Jahren noch akzentuieren wird. Die neue Velostation an der Reuss bietet die Gelegenheit, die Oberflächen rund um den Bahnhof von Velos zu entlasten und mehr Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger zu schaffen.
- Während der zehnjährigen Bauphase des Durchgangsbahnhofs (DBL) ist die Erreichbarkeit des Bahnhofs eingeschränkt. Die neue Velostation leistet während dieser Zeit einen wichtigen Beitrag zur Erreichbarkeit des Bahnhofs sowie der Innenstadt und bietet Veloparkplätze an. Sie ist zudem in allen Testplanungen zum DBL als Voraussetzung berücksichtigt.
- Der Bau der neuen Leitungen der See-Energie für die Wärme- und Kälteversorgung des Quartiers ist ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der klima- und energiepolitischen Ziele der Stadt Luzern. Die erneuerbare See-Energie wird lokal produziert und genutzt. Es ist eine Chance für Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer im Versorgungsgebiet der See-Energie, ihre Heizung oder Kühlung an das erweiterte Versorgungsnetz anzuschliessen.
- Die Seidenhofstrasse wird im Zuge der Werkleitungsarbeiten ebenfalls aufgewertet und einladender gestaltet.
- Veranstaltungen wie Wochenmarkt, Monatswarenmarkt, Stadtlauf, Marathon, Fasnacht usw. sind auf der neuen Bahnhofstrasse weiterhin möglich.

## **Die Bauphasen**

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass die Bahnhofstrasse von verschiedensten Anspruchsgruppen intensiv genutzt wird. Die Planung der Bauphasen ist deshalb eine grosse Herausforderung, für die sich der Stadtrat verschiedene Ziele gesetzt hat:

- Damit die Bewohnerinnen und Bewohner des Gebietes und die Nutzerinnen und Nutzer der Bahnhofstrasse nicht innerhalb weniger Jahre mehrmals durch Grossbaustellen belastet werden, gibt es mit dem Gesamtprojekt eine einzige, optimal geplante und gut vorbereitete Baustelle.
- Das Gesamtprojekt wird von einem Projektteam koordiniert, geplant und umgesetzt. Es gibt eine Ansprechperson für alle Anspruchsgruppen.
- Die Bahnhofstrasse soll jederzeit zu Fuss und mit dem Velo offen und für die Bewohnerinnen und Bewohner sowie Geschäfte erreichbar sein.
- Die Bauphase soll für die Anstösser und Anwohnerinnen so erträglich wie möglich gestaltet werden.

- Mit einer intensiven Baustellenkommunikation sollen alle Betroffenen immer über die aktuellen Baufortschritte, die Verkehrsbehinderungen und die Zugänglichkeit zu den Liegenschaften informiert sein.
- Für Veranstaltungen, die während der Bauphase nicht in der Bahnhofstrasse stattfinden können, sucht die Projektleitung mit den Veranstalterinnen und Veranstaltern gute Ersatzlösungen.

### **Chance für Luzern**

Der Stadtrat sieht im Gesamtprojekt «Die neue Bahnhofstrasse» eine grosse Chance, das Zentrum von Luzern aufzuwerten und gleichzeitig das Veloparkierungsproblem rund um den Bahnhof möglichst zukunftsfruchtig und aufwärtskompatibel zu lösen. Auf der neuen Bahnhofstrasse soll man ankommen, verweilen und geniessen können.

## **2 Ausgangslage**

### **2011/2013: Initiative «Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern»**

Die Neugestaltung der Bahnhofstrasse entspricht dem Willen der Mehrheit der Luzernerinnen und Luzerner. Im Herbst 2013 haben die Stimmberechtigten der Stadt Luzern die 2011 eingereichte Initiative «Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern» mit 55,79 Prozent Ja-Anteil angenommen. Die Initiative verlangt, dass die Stadt Luzern, wenn immer möglich, eine autofreie Bahnhofstrasse vom Luzerner Theater bis zur Einmündung in die Seebrücke realisiert. Der Grosse Stadtrat hat dafür einen Planungskredit in der Höhe von Fr. 410'000.– freigegeben.

### **2014: Partizipatives Verfahren für Nutzungs- und Verkehrskonzept**

Die Planungsarbeiten für die Umsetzung der Initiative starteten planmässig 2014. Die Initiative «Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern» verlangte, dass die Bahnhofstrasse in einem partizipativen Verfahren, unter Einbezug aller wichtigen Anspruchsgruppen, gestaltet wird. Die Stadt hat das Anliegen aufgenommen und einen Mitwirkungsprozess gestartet. In zwei Workshops wurden ein Nutzungs- sowie ein Verkehrskonzept für die Stadträume Bahnhofstrasse und Theaterplatz erarbeitet.

### **2016: Projektwettbewerb**

Basierend auf diesen Konzepten wurde 2016 der Projektwettbewerb «Neugestaltung Bahnhofstrasse und Theaterplatz» ausgeschrieben. Gewonnen hat den Wettbewerb das Projekt «take a walk on the bright side» von Koepfli Partner GmbH (Luzern), Enzmann + Fischer AG (Zürich) und AKP Verkehrsingenieur AG (Luzern).



Abb. 2: Die neue Bahnhofstrasse: die Flanierzone mit den zwei Baumreihen, dem Mergelbelag sowie die Zufahrt zur unterirdischen Velostation vor dem Swisscom-Gebäude

### **2016: Kreditbewilligung für Bau- und Auflageprojekt**

Für die Fortsetzung der Planungsarbeiten hat der Grosse Stadtrat mit dem B+A 25 vom 19. Oktober 2016: «Attraktive Bahnhofstrasse Luzern» einen Kredit von Fr. 480'000.– bewilligt.

### **2017 und 2018: Planungsarbeiten**

In den Jahren 2017 und 2018 wurden diverse Abklärungen und Arbeiten getätigt, die als Grundlage für die Erstellung des detaillierten Projekts notwendig waren: Die Hinweise aus dem Jurybericht wurden geprüft, das Verkehrsregime weiterentwickelt und eine Abstimmung zwischen Massnahmen an der Oberfläche und im Untergrund vorgenommen. Es stellte sich heraus, dass die Umsetzung des Siegerprojekts komplexer war als angenommen. Der bisherige Terminplan sowie der beantragte Projektierungskredit waren zu optimistisch.

### **2018: Zusatzkredit für Neugestaltung und Projektierungskredit für die Velostation**

Im Jahr 2018 hat der Stadtrat mit B+A 26 vom 24. Oktober 2018: «Neugestaltung Bahnhofstrasse/Theaterplatz und Velostation Bahnhofplatz» einen Zusatzkredit für die Bahnhofstrasse über 1,3 Mio. Franken und einen Sonderkredit für die Planung der Velostation an der Reuss über 2,05 Mio. Franken beantragt. Der Grosse Stadtrat hat beiden Krediten zugestimmt.

### **2019: Volksabstimmung**

Gegen den Sonderkredit für die Planung der Velostation wurde das Referendum ergriffen. Daraufhin fand die Volksabstimmung am 19. Mai 2019 statt. Die Stimmberechtigten der Stadt Luzern haben den Sonderkredit für die Projektierung der Velostation mit 54,42 Prozent Ja-Stimmen gutgeheissen.

### **2018 bis 2020: Postulat «Autofreie Bahnhofstrasse jetzt!»**

Am 20. Dezember 2018 überwies der Grosse Stadtrat das Postulat 239, Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP/JUSO-Fraktion, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion sowie András Özvegyi namens der GLP-Fraktion vom 25. September 2018: «Autofreie Bahnhofstrasse jetzt!». Die Postulantinnen und Postulanten beanstandeten, dass die Initiative «Für eine attraktive Bahnhofstrasse» aus dem Jahr 2013 schon längst umgesetzt sein müsste und sich das geplante Bauprojekt weiter verzögere. Das Postulat forderte eine Teilspernung der Bahnhofstrasse ab Ostern 2019 sowie einen Testbetrieb für alternative Nutzungen auf der Bahnhofstrasse im Sommer 2019. Dagegen reichten sieben Parteien Beschwerde beim Kantonsgericht ein. Die Stadt konnte sich im Frühling 2020 aussergerichtlich mit den Beschwerdeführenden einigen. Seit Juni 2020 ist die Bahnhofstrasse für den motorisierten Durchgangsverkehr gesperrt. Die ersten Erfahrungen sind gut. Die Stadt beobachtet die Verkehrssituation laufend und erstellt quartalsweise einen Monitoringbericht.

### **2019 bis 2021: Projektierung Gesamtprojekt «Die neue Bahnhofstrasse»**

Damit das anspruchsvolle Vorhaben mit den verschiedenen Teilprojekten effizient und aus einer Hand geplant werden konnte, wurde nach der Abstimmung im Sommer 2019 die Projektierung mit einem neu zusammengestellten, interdisziplinären Gesamtplanungsteam inkl. des Wettbewerbsgewinners gestartet. In der rund zweijährigen Planungszeit bis im Frühling 2021 konnten viele Fragen geklärt und mit den zahlreichen internen und externen Partnerinnen und Partnern lösungsorientiert abgestimmt werden. Beispielsweise:

- Welches Volumen ist mit der Velostation zwischen der Reuss und der Häuserreihe möglich und sinnvoll?
- Wie sieht der Baugrund aus? Was heisst dies für die Velostation?
- Wie kann an dieser Stelle zum Schutz der umliegenden Gebäude erschütterungsarm gebaut werden?
- Wo findet man Platz für die ausserordentlich grosse Menge von Werkleitungen, die nun noch weiter eingeeengt und zusätzlich durch die See-Energie-Leitungen ergänzt werden?
- Was sind die Bedürfnisse der Nutzungen – z. B. des Marktes – und wie kann diesen Rechnung getragen werden?
- Wie wird die Planung des Neuen Luzerner Theaters am besten berücksichtigt?
- Was für ein Betriebskonzept soll die Velostation – zumindest zu Beginn – haben?
- Wie soll mit den schadhafte Reuss-Mauern umgegangen werden?
- Wie können der gesamte Raum und die Reuss-Querungen behindertengerecht gestaltet werden?
- Wie sieht die Veloparkierung in und um die Bahnhofstrasse aus?

### **2021: Auflage und Finanzierung**

Das Projekt wurde Ende August 2021 öffentlich aufgelegt. So können der Baubewilligungsprozess und die Planung der anspruchsvollen Bauarbeiten parallel zur Bewilligung des Berichtes und Antrages vorangetrieben werden.

## 3 Projektbeschreibungen

### 3.1 Neugestaltung Bahnhofstrasse

Die Neugestaltung der Bahnhofstrasse wird gemäss dem Siegerprojekt aus dem Projektwettbewerb 2016 umgesetzt. Das Projekt «take a walk on the bright side» wird den hohen stadträumlichen, verkehrsplanerischen, landschaftsarchitektonischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Gestaltungsansprüchen am besten gerecht. Die Idee des Siegerprojekts ist es, die Bahnhofstrasse zu einem grosszügigen Quai vom Bahnhofplatz bis zur Jesuitenkirche umzugestalten. Dies wird einerseits mit einem neuen Verkehrsregime erreicht, welches die Bahnhofstrasse vom Durchgangsverkehr befreit, und andererseits mit einer neuen Strassenraumgestaltung. Geplant ist ein klar gegliederter Querschnitt mit Promenade und ausreichend grosser Fahrspur für Velo- und Erschliessungsverkehr. Durch die beiden Baumreihen und die entsiegelten Bodenbeläge weist der zukünftige Quai an der Bahnhofstrasse Ähnlichkeiten zum Nationalquai auf. Gemäss dem Siegerprojekt soll entlang der Häuserfassade ein grosszügiger Gehbereich bestehen bleiben und mit einzelnen Bäumen in Pflanzgefässen ergänzt werden.



Abb. 3: Visualisierung der Bahnhofstrasse mit der neuen Baumreihe und grosszügigem Mergelbelag

Durch die Umsetzung des Siegerprojekts wird eine vielseitige, flexible Nutzung auf der ganzen Breite und Länge der Bahnhofstrasse ermöglicht und die Lebens- und Aufenthaltsqualität an der einmaligen Lage im Stadtzentrum und an der Reuss erhöht.



Abb. 4: Rampe zur Velostation an der Bahnhofstrasse

Die folgenden Unterkapitel beschreiben die detailliertere Umgestaltung der Bahnhofstrasse basierend auf den Ergebnissen des Bauprojekts.

### 3.1.1 Zusätzliche Bäume

Die bestehenden Rosskastanien werden so weit als möglich erhalten und in die Neugestaltung integriert. Zusätzlich erhält die Bahnhofstrasse eine zweite Baumreihe mit rund 33 neuen Kastanienbäumen. Um die Übersichtlichkeit und damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen, müssen zwei Bäume im Bereich der Seebrücke gefällt werden. Weiter wird beim Zugang zur Kapellbrücke und zum Jesuitenplatz je ein Baum gefällt, um genügend Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger zu schaffen.

Für den Bau der neuen Velostation an der Reuss müssen 14 bestehende Bäume zwischen dem Bahnhofplatz und der Seidenhofstrasse entfernt werden. Der reussseitige Baugrubenabschluss der Velostation kommt in den Wurzelbereich dieser Bäume zu liegen. Weil die Bäume den Eingriff nicht überstehen, werden sie gefällt bzw. wenn möglich umgepflanzt und nach Abschluss der Bauarbeiten wieder an der Bahnhofstrasse eingepflanzt. Von diesen 14 Bäumen sind vier Bäume aus dem Altbestand, das heisst über 80 Jahre alt und vital. Drei weitere, eher alte Bäume haben leichte Vitalitätseinschränkungen. Zwei Bäume mussten die letzten ein bis zwei Jahre ersetzt bzw. neu gepflanzt werden. Weitere fünf Bäume wurden in den letzten 15 bis 20 Jahren ersetzt. Die heute bestehende Baumreihe weist somit eine sehr heterogene Altersstruktur auf. Nach Abschluss der Bauarbeiten an der Velostation werden wieder Bäume gepflanzt. Insgesamt gibt es im Endzustand 29 Bäume mehr als heute.

Um den neuen Bäumen bestmögliche Wachstumsbedingungen zu bieten, werden sie in sogenannte «Baumpflanzquartiere» gepflanzt und mit einem Mergelbelag bedeckt. Baumpflanzquartiere sind im Boden versenkte Betonelemente, die den Wurzelraum vor Verdichtung schützen. Durch Öffnungen in den Betonelementen können sich die Wurzeln in die umliegenden Flächen ausbreiten. Weiter wird unterhalb der Mergeloberfläche ein Gemisch aus Schotter, Sand und Nährsubstrat eingebracht, welches dem Baum optimale Wachstumsbedingungen verschafft.



Abb. 5: Übersicht Rodungen und Neupflanzungen an der Bahnhofstrasse

In allen Bereichen, die mit un- oder teilversiegelten Oberflächen ausgestaltet werden, wird entsprechend den Zielsetzungen des städtischen Biodiversitätskonzepts durch geeignete Massnahmen die Ansiedlung spontaner urbaner Biodiversität gefördert.

### 3.1.2 Gestaltung

Bei der Neugestaltung des Strassenraums werden folgende Strassenbeläge eingesetzt:

- Auf der Seite der Reuss verbleibt ein Streifen Asphalt, der das Flanieren am Fluss und entlang der Bäume auch bei schlechter Witterung gewährleistet.
- Die neue Mergelfläche unter den Baumreihen lädt Fussgängerinnen und Fussgänger zum Verweilen und Flanieren ein.
- An die Mergelfläche schliesst eine Asphaltfahrsspur für Velofahrende und den Erschliessungsverkehr an. Durch diese klare Trennung in den Strassenoberflächen sollte der Konflikt zwischen den Velofahrenden und den Fussgängerinnen und Fussgängern reduziert werden können.
- Ein multifunktional nutzbarer Bereich mit einem grossformatigen Natursteinbelag und Pflanzgefässen schliesst an den Fahrbereich an und bietet Sitzgelegenheiten und Platz für die Boulevardgastronomie. Der Belag hebt sich markant von den umgebenden Asphaltbelägen ab und schafft eine angenehme Aufenthaltsqualität.
- Der Gehbereich entlang der Gebäudefassade bleibt erhalten und bietet eine gute Grundlage für die weitere Entwicklung der Erdgeschossnutzungen.



Abb. 6: Strassenquerschnitt der neuen Bahnhofstrasse

### 3.1.3 Ausstattung

Als Sitzmöglichkeit zwischen den Bäumen entlang der Reuss sind Sitzbänke vorgesehen. Die Marktstände werden sich zukünftig unter den Bäumen in der Flanierfläche anordnen. In diesem Bereich können deswegen nur eine beschränkte Anzahl Bänke aufgestellt werden, weil sie sich aufgrund ihrer Befestigung am Boden nicht einfach verschieben lassen. Es ist vorgesehen, diese Bereiche mit Sitzgelegenheiten zu ergänzen. Diese lassen sich verschieben, um Platz für den Markt zu schaffen.

Im Mehrzweckstreifen vor den Häuserfassaden entlang der Bahnhofstrasse werden kleinkronige Bäume in grossen, mobilen Gefässen platziert. Aufgrund ihrer Grösse und ihres Gewichts können diese Gefässe nur mit maschineller Hilfe verschoben werden. Die Gefässe sind so gross, dass die Wurzeln der Bäume ausreichend Platz haben. Im Sinne einer Doppelnutzung sind Sitzgelegenheiten an den Gefässen befestigt, auf denen sich die Besucherinnen und Besucher der Bahnhofstrasse ausruhen können.





Abb. 7: Fahrspur und Mehrzweckstreifen mit kleinkronigen Bäumen vor der Häuserfassade

Die Anordnung der öffentlichen Beleuchtung entspricht dem «Plan Lumière». Für eine angenehme und gute Ausleuchtung zwischen den Baumreihen ist eine zusätzliche Beleuchtung zu heute vorgesehen. Das Prinzip der überspannten Seilpendelleuchten wird beibehalten. Je eine Reihe LED-Leuchten werden zwischen die Baumreihen, die andere über dem Gehbereich entlang der Reuss gespannt. Am Geländer an der Reuss werden keine Anpassungen vorgenommen, es bleibt so bestehen, wie es heute ist.

### 3.1.4 Theaterplatz

Die Vorbereitungen für den Architekturwettbewerb «Neues Luzerner Theater» laufen. Nach Vorliegen der Wettbewerbsergebnisse wird klar sein, wie das neue Theatergebäude und die Aussenräume gestaltet werden sollen. Im Rahmen des Projekts «Die neue Bahnhofstrasse» wird deshalb nur eine provisorische Gestaltungslösung auf dem Theaterplatz umgesetzt. Auch wenn die Platzgestaltung nur temporären Charakter hat, wird ein Ruhebereich mit hoher Aufenthaltsqualität und Flexibilität für unterschiedliche Nutzungen angestrebt.

#### Provisorische Gestaltung

Das Wettbewerbsprojekt «take a walk on the bright side» sah einen kompletten Neubau des Theaterplatzes vor. Beispielsweise sollte eine neue, von der Jesuitenkirche abgesetzte, begrünte Insel mit Bäumen sowie einem Brunnen entstehen.

Die nun geplanten Massnahmen orientieren sich an der bestehenden Substanz und sollen vergleichsweise kostengünstig sein. Der Theaterplatz erhält eine ebene Fläche ohne grosse Absätze und ist somit hindernisfrei begehbar. Die Niveaueinstufungen schaffen einen nutzungsflexiblen Raum. Die bestehenden Abschränkungen und Poller als Abschluss des Theatervorplatzes werden

demontiert. Die Natur- und Betonsteinbeläge vor dem Theater bleiben so weit als möglich erhalten. Auf dem vorgelagerten Platzbereich zeichnet eine helle Belagsfläche einen neuen Aufenthaltsbereich aus. Der helle Asphaltbelag wird als Test eingesetzt und soll einen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas an diesem Ort leisten. Helle Strassenoberflächen strahlen weniger Wärme ab als ein herkömmlicher Schwarzbelag. Die Theaterbox bleibt voraussichtlich bis im Dezember 2026 oder bis zu einem Baustart des Theaters, falls dieser früher ist, bestehen.

### **Provisorium mit flexibler Möblierung**

Mit der unsicheren Ausgangslage und der beschränkten Nutzungsdauer wurden unterschiedliche Varianten für die Gestaltung des Theaterplatzes geprüft. Die Verantwortlichen erachten die geplante Gestaltung als guten Kompromiss zwischen hohem Nutzen für diesen viel frequentierten, zentralen Ort und verhältnismässigen Kosten. Grössere Eingriffe wie eine Neugestaltung der Platzgeometrie, Neupflanzungen oder – wie im Wettbewerbsprojekt vorgeschlagen – ein Brunnen scheinen unverhältnismässig. Weniger grosse Eingriffe hätten andererseits zu einer unschönen Situation mit umfangreichen, stückwerkhaften und ungünstigen Belagsanpassungen geführt. Weil die Bahnhofstrasse neu auf einem höheren Niveau an den Theaterplatz anschliesst, sind die Anpassungen nur schon aus Gründen der Verkehrssicherheit und einer funktionierenden Entwässerung notwendig.

Für die Zeit, bis das Neue Luzerner Theater gebaut wird, soll der Platz aufgewertet werden und zum Verweilen einladen. Dazu werden Kleinbäume und Sträucher in Gefässen gepflanzt, welche bei Bedarf auf Rollen verschoben werden können. Zudem sollen verschiedene Sitzgelegenheiten angeboten werden. Der Platz kann so für Veranstaltungen mit geringem Aufwand um- und freigestellt werden. Auch der Markt kann hier bei Bedarf weiterhin Platz finden. Die zukünftige Gestaltung der geplanten Infrastruktur wird bis zur Inbetriebnahme im Rahmen eines gemeinsamen Prozesses mit den verschiedenen Anspruchsgruppen verfeinert.



Abb. 8: Mögliche Möblierung am Theaterplatz. Der Theaterplatz ist so konzipiert, dass darauf auch Marktstände platziert werden können.

### 3.1.5 Zukünftige Nutzung

Auf der neuen Bahnhofstrasse und dem Theaterplatz können die etablierten Anlässe wie Stadtlauf, Märkte oder Fasnacht weiterhin stattfinden. Die Anpassung des Strassenniveaus auf das Niveau des Trottoirs und die Aufhebung von Absätzen im Bereich der neuen Bahnhofstrasse erhöhen die Flexibilität und die Sicherheit der zukünftigen Nutzungen. Die Grünelemente und mobilen Sitzgelegenheiten können für die zahlreichen Anlässe verschoben werden.

Die Marktstände können sich reussaufwärts unter den Bäumen anordnen. Diese Flächen können ohne Gefährdung der Bäume für den Aufbau und die Anlieferung der Stände genutzt werden, weil der Kiesbelag in diesem Bereich tragfähig und der Wurzelraum durch die neuen Baumpflanzquartiere und die Abdeckung geschützt sind. Für die Fussgänger und Fussgängerinnen sowie für die Kundschaft findet sich zwischen den Baumreihen genügend Platz.

Für den Wochenmarkt werden zwischen den Baumreihen neu oberirdische Elektroanschlüsse (Versorgungspoller) angeordnet. Zusätzlich sind für den Monatswarenmarkt und grössere Veranstaltungen im multifunktional nutzbaren Bereich der Bahnhofstrasse neue Unterflurelektranten (Stromverteiler) vorgesehen. Für Grossanlässe sind zusätzliche Kanalisations- und Wasseranschlüsse geplant.



Abb. 9: Marktstände an der Bahnhofstrasse

### 3.1.6 Massnahmen für Barrierefreiheit und Sicherheit

Mit dem Projekt werden die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) erfüllt. In erster Linie hat das zur Konsequenz, dass an relevanten Stellen (Kreuzungsbereiche, wichtige Fussgängerachsen usw.) die Trottoirränder abgesenkt werden. Personen mit einer Behinderung können so die Strassen besser queren. Innerhalb der Begegnungszone der Bahnhofstrasse sind die Flächen eben oder haben nur einen geringen Anschlag aufgrund der Entwässerung. Entlang der Reuss wird für Sehbehinderte ein reliefgefräster Naturstein mit Längsrillen als Tasthilfe versetzt. In der Ausführungsprojektierung werden die Massnahmen mit der Organisation «Hindernisfreies Bauen Luzern» (HBLU) weiterentwickelt. Für die Querung der Reuss wird zurzeit das Projekt «Hindernisfreier Zugang Rathaussteg» ausgearbeitet und das Anliegen im Rahmen eines Drittprojekts (vgl. Kapitel 5.6) vertieft geklärt.

### 3.1.7 Verkehrsregime

#### 3.1.7.1 Bestehendes Regime (Teilspernung)

Mit dem Postulat 239 «Autofreie Bahnhofstrasse jetzt!» wurde gefordert, vor Baubeginn des ordentlichen Projekts die Teilspernung der Bahnhofstrasse mit einem Fahrverbot umzusetzen. Die Stadt hat im Juni 2020 die Teilspernung realisiert. Der Bereich der bestehenden Begegnungszone in der Bahnhofstrasse zwischen Theaterplatz und Seidenhofstrasse wurde für den Durchgangsverkehr gesperrt. Von diesem Fahrverbot ausgenommen sind Velos, Zubringer und Taxis, die auf der Einbahnstrasse ab dem Hirschengraben Richtung Seebrücke – mit Gegenverkehr von Velos und Mofas – fahren dürfen.

Für die Teilspernung wurden nur kleine bauliche Eingriffe am Knoten Winkelriedstrasse/Pilatusstrasse sowie Signalisations- und Markierungsmassnahmen umgesetzt. Beim Knoten Winkelriedstrasse/Pilatusstrasse ist das Rechtsabbiegen in die Pilatusstrasse verboten. Durch den Wegfall dieser Verkehrsbeziehung ist ein grösserer Verkehrsfluss beim Linksabbiegen von der Winkelriedstrasse Nord auf die Pilatusstrasse Richtung Seebrücke möglich. Die Verkehrssicherheit für den Fuss- und den Veloverkehr verbessert sich durch das Rechtsabbiegeverbot sowie durch den zurückversetzten Zebrastreifen. In den letzten Monitoringberichten der Teilspernung konnte die Wirksamkeit dieser Massnahme nachgewiesen werden.

Im Bereich der Theaterbox wurden zusätzliche Pflanztöpfe mit Sitzgelegenheiten platziert und entlang des reussseitigen Trottoirs die Veloabstellplätze zwischen den Bäumen aufgehoben und auf die Fahrbahn verlegt. Damit wurde dem Fussverkehr mehr Fläche zwischen dem Rathaussteg und der Kapellbrücke geschaffen und der beliebte Ort aufgewertet.

### **3.1.7.2 Zukünftiges Verkehrsregime**

Sobald die Bauarbeiten im Gebiet der Bahnhofstrasse abgeschlossen sind, wird das neue Verkehrskonzept umgesetzt. Die Grundlagen für das zukünftige Verkehrsregime wurden gemeinsam mit den verschiedenen Anspruchsgruppen der Bahnhofstrasse im Rahmen eines partizipativen Verfahrens erarbeitet (vgl. Kapitel 2).

#### **Fussverkehr**

Die Bahnhofstrasse gehört zum nationalen Wander- und Skatingnetz. Entlang der Strasse bewegen sich täglich rund 13'000 bis 20'000 Personen zu Fuss. Um diesem Fussverkehr gerecht zu werden, wird die gesamte Bahnhofstrasse inkl. Theaterplatz und Seidenhofstrasse als Begegnungszone signalisiert (siehe Abbildung 10). Damit entsteht auf der linken Reussseite eine zusammenhängende Begegnungszone Kleinstadt/Bahnhofstrasse. Für alle Verkehrsteilnehmenden bedeutet das, dass der Fussverkehr in dieser Zone Vortritt hat und die Höchstgeschwindigkeit 20 km/h beträgt.

#### **Veloverkehr inklusive E-Bikes**

Auch für den Veloverkehr ist die Bahnhofstrasse von hoher Relevanz. Sie ist Bestandteil des nationalen und regionalen Velonetzes. Zukünftig steht für Velofahrende eine attraktive und sichere Fahrbahn zusammen mit dem spärlichen Erschliessungsverkehr zur Verfügung. Da auf der Bahnhofstrasse viele Menschen unterwegs sind, ist wie bereits heute gegenseitige Rücksichtnahme notwendig. Wegen der Begegnungszone haben Fussgängerinnen und Fussgänger auf diesem kurzen, zentral gelegenen Abschnitt Vortritt.

Alle Beziehungen sind für den Veloverkehr offen: Die Wegfahrt in Richtung Seebrücke bleibt für Velofahrende weiterhin möglich, auch die Seidenhofstrasse kann weiterhin in beide Richtungen befahren werden.



Abb. 10: Plan Verkehrsregime

## Motorfahrzeuge

Auf der Bahnhofstrasse gilt ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge, einzig der Veloverkehr, Zubringerdienst und Taxifahrten bleiben gestattet. Zukünftig wird das Linksabbiegen auf die Seebücke verboten sein. Der motorisierte Verkehr auf der Bahnhofstrasse wird durch das Fahrverbot mit Zubringerdienst auch im Abschnitt zur Seebücke deutlich abnehmen. Die wenigen Zubringer, Taxis und Cars werden künftig von der Bahnhofstrasse nur noch nach rechts abbiegen können. Die Verkehrsbeziehung von der Bahnhofstrasse Richtung Seebücke bleibt aber via einen kurzen Umweg über den Bahnhofplatz erhalten.

Die Einfahrt ins Parkhaus Flora erfolgt über die Pilatusstrasse. Die aus dem Parkhaus ausfahrenden Fahrzeuge werden wie heute nach rechts in die Bahnhofstrasse abbiegen. Reisedars und der Anlieferungsverkehr werden auch über die Bahnhofstrasse Richtung Bahnhof geführt. Die Führung der engen Seidenhofstrasse im Gegenverkehr und die Ausfahrt via Pilatusstrasse schaffen mehrere die Verkehrssicherheit betreffende Problempunkte. Beispielsweise können beim Einbiegen in die Pilatusstrasse die notwendigen Sichtbeziehungen nicht eingehalten werden. Von einer Umgestaltung des Knotens zur Kantonsstrasse wird derzeit abgesehen. Zur sicheren Erschliessung wird das bestehende und funktionierende Regime weitergeführt.

## 3.1.8 Parkieren

### Veloparkplätze

Auf der Bahnhofstrasse werden zukünftig 70 oberirdische Veloparkplätze angeboten. Diese Abstellplätze befinden sich verteilt auf dem Abschnitt zwischen dem Theaterplatz und der Seidenhofstrasse. Ein Teil der Abstellplätze ist zwischen den neu gepflanzten Bäumen vorgesehen, der

andere Teil im multifunktional nutzbaren Bereich. Diese können je nach Bedarf mit Velopfosten bestückt und durch Verschieben der Pflanzgefäße erweitert werden.

Die Gestaltung der Oberfläche an der Bahnhofstrasse lässt klar erkennen, dass der Bereich für Fussgängerinnen und Fussgänger und nicht als Abstellplatz für Velos gedacht ist. Es wird davon ausgegangen, dass mit den rund 70 Veloabstellplätzen an der Bahnhofstrasse und insbesondere mit der neuen Velostation genügend sichere, gedeckte sowie niederschwellig zugängliche Parkplätze zur Verfügung stehen, die den Druck auf die restliche Oberfläche an der Bahnhofstrasse entschärfen. In der Anfangsphase der Velostation werden verschiedene Kommunikationsmittel eingesetzt (Infoplakate, Flyer an Velos usw.), um die Velofahrenden für die Nutzung der Velostation zu motivieren bzw. darauf aufmerksam zu machen.

Der seit über zehn Jahren bewährte Veloordnungsdienst wird auch an der Bahnhofstrasse verstärkt zum Einsatz kommen und nötigenfalls für Ordnung sorgen. Der Ordnungsdienst stellt behindernde Velos auf Ausweichflächen, entfernt eigentümerlose Velos und bewirtschaftet zentral gelegene Abstellplätze. Falls die Oberflächenparkierung, trotz der neuen Velostation, zu intensiv genutzt wird, und sich die Situation nach einer bestimmten Zeit nicht verbessert, können weitere Push- und Pull-Massnahmen ergriffen werden. So können beispielsweise der Ordnungsdienst intensiviert, an neuralgischen Stellen Parkverbote angebracht oder bei ausgewiesenem Bedarf auch zusätzliche Abstellplätze angeordnet werden. Auf Verbote «auf Vorrat» soll verzichtet werden. Der neu gestaltete, mit einer Begegnungszone signalisierte Verkehrs- und Aufenthaltsraum soll kein Ort der unnötigen Überregulationen, sondern ein urbaner, viel genutzter Raum der gegenseitigen Rücksichtnahme sein. Der Betrieb und die Entwicklung werden aber begleitet, und falls notwendig wird mit vorgenannten Massnahmen steuernd eingegriffen.

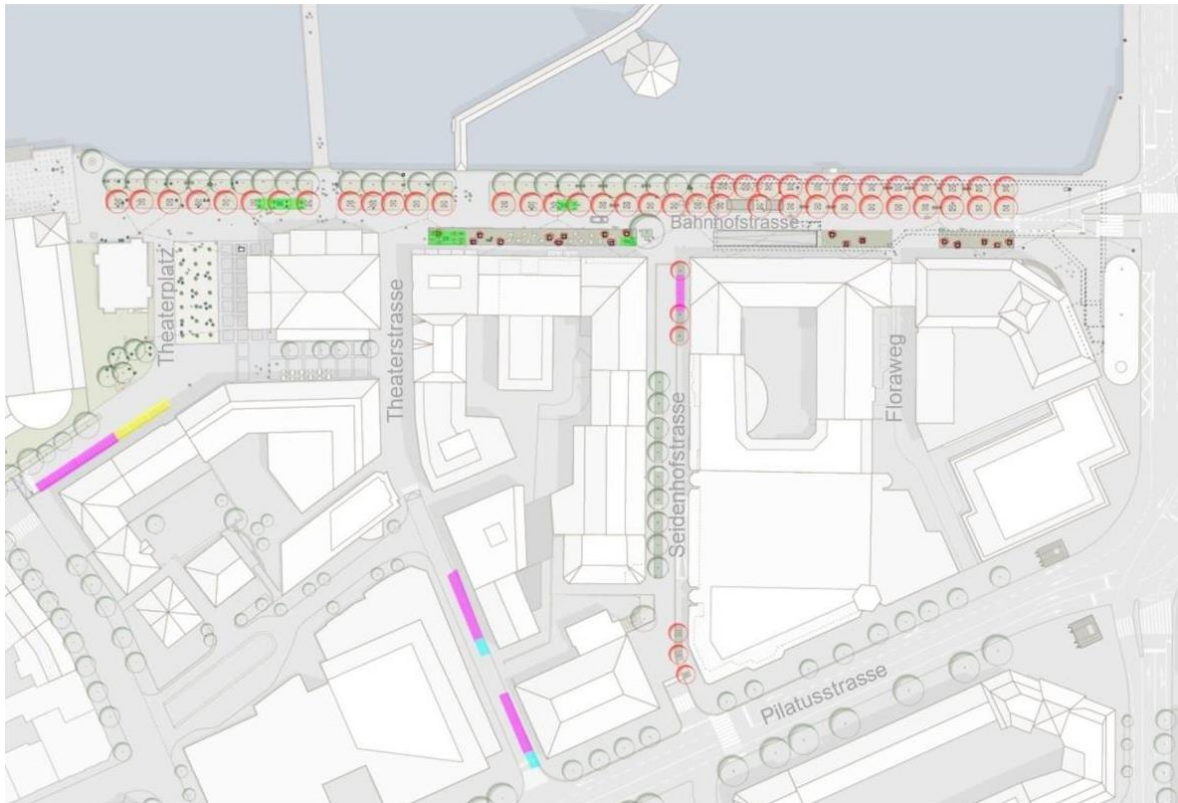


Abb. 11: Oberirdische Abstellplätze für rund 70 Velos und Mofas (grüne Fläche), 2 Behindertenparkplätze (hellblaue Fläche), rund 60 Motos (pinke Fläche) und 3 Taxis (gelbe Fläche)

### Autoparkplätze

Die Parkplätze für Motorräder und Autos in der Bahnhofstrasse werden aufgehoben. Es fallen 15 PW-Parkfelder, zwei Taxifelder und zwei Behindertenparkplätze weg bzw. werden verschoben. Der Behindertenparkplatz in der Seidenhofstrasse wird in die Theaterstrasse verschoben. In der Theaterstrasse werden sechs Parkplätze und in der Seidenhofstrasse vier Parkplätze aufgehoben. Sie machen Platz für einen Behindertenparkplatz sowie Motoabstellflächen.

Strasse	Anzahl Parkplatzabbau	Umnutzung für
Bahnhofstrasse	19: 15 PW-Parkplätze, 2 Taxiparkplätze, 2 Behindertenparkplätze	Gestaltung Bahnhofstrasse
Theaterstrasse	6 PW-Parkplätze	1 Behindertenparkplatz und Motoabstellflächen
Seidenhofstrasse	1 Behindertenparkplatz 4 PW-Parkplätze	Gestaltung Seidenhofstrasse
<b>Total</b>	<b>30</b>	

Tab. 1: Übersicht Abbau Parkplätze



## **Motoparkplätze**

Im Zuge des Fahrverbotes auf der Bahnhofstrasse werden auch die Motoabstellflächen in der Bahnhofstrasse aufgehoben und im nahen Umfeld vollständig kompensiert. Die Ersatzstandorte für die 60 Motoparkplätze befinden sich am Hirschengraben, in der Theaterstrasse sowie in der Seidenhofstrasse.

## **3.2 Velostation an der Reuss**

### **3.2.1 Ausgangslage**

Die Angebotsoptimierung im öffentlichen Verkehr, die bessere Verknüpfung mit dem Veloverkehr sowie die Veränderung des Modalsplits führen zu einer Zunahme der Reisenden und zu zusätzlichem Bedarf an Veloabstellmöglichkeiten beim Bahnhof. Im Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität ist festgehalten, dass der Veloverkehr am gesamten Verkehrsaufkommen stetig erhöht werden soll und die Stadt dafür sorgt, dass private und öffentliche Abstellanlagen für Velos gut erreichbar und in genügender Zahl vorhanden sind. Die angestrebten Modalsplit-Veränderungen leisten wertvolle Beiträge zur Erreichung der klima- und energiepolitischen Zielsetzungen der Stadt Luzern.

Rund um den Bahnhof Luzern sind heute rund 3'200 Veloabstellplätze vorhanden. Diese sind stark ausgelastet und zum Teil überlastet, insbesondere im Bereich der Bahnhofstrasse. Das «Veloparkierungskonzept Innenstadt» aus dem Jahr 2015 eruiert beim Bahnhof langfristig (Zeithorizont 2035) einen Bedarf von rund 7'000 Veloabstellplätzen mit dem Zweck «Umsteigen».

Verschiedene Massnahmen in der jüngeren Vergangenheit führten zu den aktuell 3'200 Abstellplätzen und damit immerhin zu einer gewissen Entlastung der Situation: Im April 2013 eröffnete die erweiterte Velostation auf den ehemaligen Postbetriebsgleisen. Dadurch konnte die Anzahl der Veloabstellplätze im Perimeter des Bahnhofs Luzern um rund 700 Plätze auf 2'800 erhöht werden. Mit der Umsetzung des B+A 35 vom 18. November 2015: «Veloparkierungskonzept Innenstadt von Luzern» wurden zudem einige Veloabstellplätze um den Bahnhof optimiert. 2019 wurden im ehemaligen Posttunnel weitere 400 provisorische Veloabstellplätze geschaffen. Diese sind über eine einfache Schieberinne von der Zentralstrasse her erschlossen. Weiterhin unbefriedigend ist die Situation im Bereich der Bahnhofstrasse. Vor allem die von Norden (Seebrücke) und Westen (Bahnhofstrasse) kommenden Velofahrenden bevorzugen die Abstellplätze rund um die Bahnhofstrasse.

Angesichts dieser Prognosen und auch weil im Zuge der Neugestaltung der Bahnhofstrasse eine Reduktion der 400 oberirdischen Veloabstellplätze angestrebt ist, hatte der Stadtrat eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Für die Machbarkeitsstudie wurde in einem grösseren Umfeld rund um den Bahnhof intensiv nach geeigneten Standorten für Veloabstellplätze gesucht. Dabei wurden auch private Liegenschaften einbezogen und Lösungen abgeklärt. Es wurden verschiedene Varianten mit unterschiedlichen Erschliessungsmöglichkeiten erarbeitet: In einer ersten Vorselektion verblieben als mögliche Ansätze die Umnutzung des Bahnhofparkings P1 mit verschiedenen Ausbauvarianten, die Nutzung der Taxihalle sowie der Bau einer neuen Velostation unter der

Bahnhofstrasse. Als einzige praktikable und längerfristige Lösung, die auch aus verkehrlicher Sicht überzeugt, erwies sich der Bau einer unterirdischen Velostation in der Bahnhofstrasse:

### 3.2.2 Lage der Velostation

Die geplante Velostation an der Reuss kommt unterirdisch im vorderen Teil der Bahnhofstrasse zu liegen. Die Velostation ist zu Fuss über einen Zugang zur Bahnhofspassage und eine Zufahrtsrampe ab der Bahnhofstrasse erschlossen. Die Zufahrtsrampe hat eine Breite von 4 Metern, eine horizontale Länge von zirka 44 Metern und überwindet eine Höhendifferenz von rund 5 Metern. Die Rampe kann mit dem Velo oder zu Fuss genutzt werden. Oberirdisch ist nur die Zufahrtsrampe direkt vor dem Gebäude der Swisscom und der Raiffeisenbank ersichtlich.



Abb. 12: Die befahrbare und im Winter mit See-Energie geheizte Rampe zur Velostation

Die Machbarkeitsstudie ging zuerst von einer schmalen, langen und wenig komfortablen Velostation in den beengten Platzverhältnissen zwischen den bestehenden Gebäuden und der reussseitigen Baumreihe aus. Diese Randbedingungen führten dazu, dass bei vergleichbaren Kosten nur knapp 1'000 Veloabstellplätze möglich wären. Weiter müsste die Velostation lagemässig sehr nahe an die bestehenden Gebäude angeordnet werden, was hinsichtlich möglicher Setzungen sehr ungünstig ist. Die historischen und schützenswerten Gebäude stehen auf alten Holzpfählen, die sehr setzungsempfindlich sind. Zudem wäre auch bei einer schmaleren Velostation das Risiko gross, dass zumindest ein Teil des Baumbestandes aufgrund von Schäden im Wurzelbereich hätte ersetzt werden müssen.

Die aktuell vorliegende Lösung nutzt den Raum zwischen den Häuserfassaden und der Ufermauer zur Reuss besser aus und kann 200 bis 500 Veloparkplätze mehr anbieten. Diese optimierte Ausgestaltung bietet einen grösseren Komfort für die Nutzung sowie den Betrieb der Velostation und

ist flexibler bei allfälligen veränderten Nutzungsansprüchen in der Zukunft (z. B. während des Baus des Durchgangsbahnhofs). Weiter hat die neu konzipierte Velostation einen grösseren Abstand zu den bestehenden Gebäuden, was das Setzungsrisiko beträchtlich vermindert. Die Projektoptimierung wurde als Variante auch mit der Baukommission des Grossen Stadtrates diskutiert. In dieser Konsultation sprach sich die Kommission klar für die Variante mit besserem Kosten-Nutzen-Verhältnis aus.

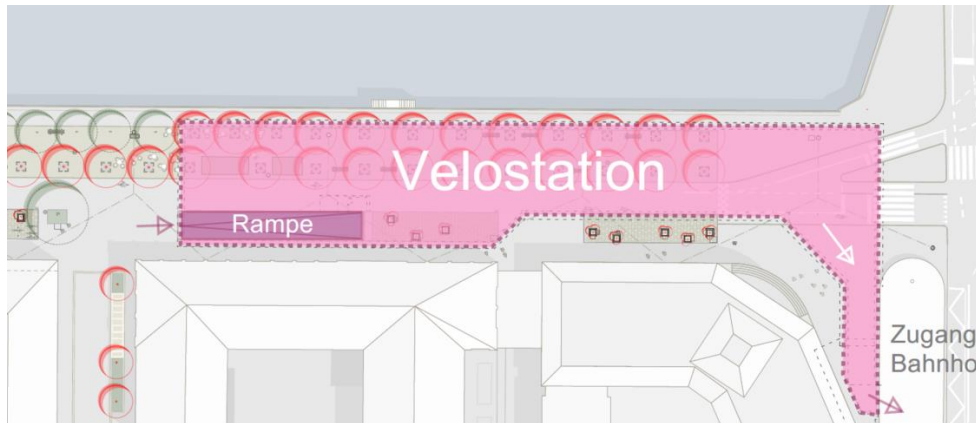


Abb. 13: Unterirdische Velostation mit Zufahrt aus Richtung Westen und Zugang zur Personenunterführung im Bahnhof

### 3.2.3 Ausgestaltung

Die Velostation weist eine Länge von 107,5 Metern und eine Breite von 12,4 bzw. 16,9 Metern im Rampenbereich auf. Sie beansprucht unterirdisch fast die ganze Breite der Bahnhofstrasse. Im Eingangsbereich sind ein Zutrittssystem und Räumlichkeiten für Büro und Werkstatt vorgesehen. Bei der Rampe ist eine Treppe als Zugangsmöglichkeit und Fluchtweg zur Velostation angeordnet.

Die Velos und E-Bikes werden übereinander in Doppelstockparker abgestellt. Die Breite der Velostation ermöglicht die Anordnung von vier Reihen Doppelstockparker. Weiter ist Platz für Cargo-Velos und Veloanhänger vorgesehen.

Die Velostation lässt unterschiedliche Nutzungskonzepte zu und kann entsprechend den Anforderungen angepasst werden. Die Aufstellung der Doppelstockparker kann so angepasst werden, dass zwischen 1'100 und 1'500 Veloabstellplätze möglich sind. Im Rahmen des vorliegenden Projekts werden zirka 1'200 Veloabstellplätze eingerichtet. Werden mehr Abstellplätze benötigt, beispielsweise während des Baus des Durchgangsbahnhofs, kann die Velostation mit einem angepassten Nutzungs- und Velo-Abstellungskonzept auf bis zu 1'500 Veloabstellplätze ausgebaut werden.

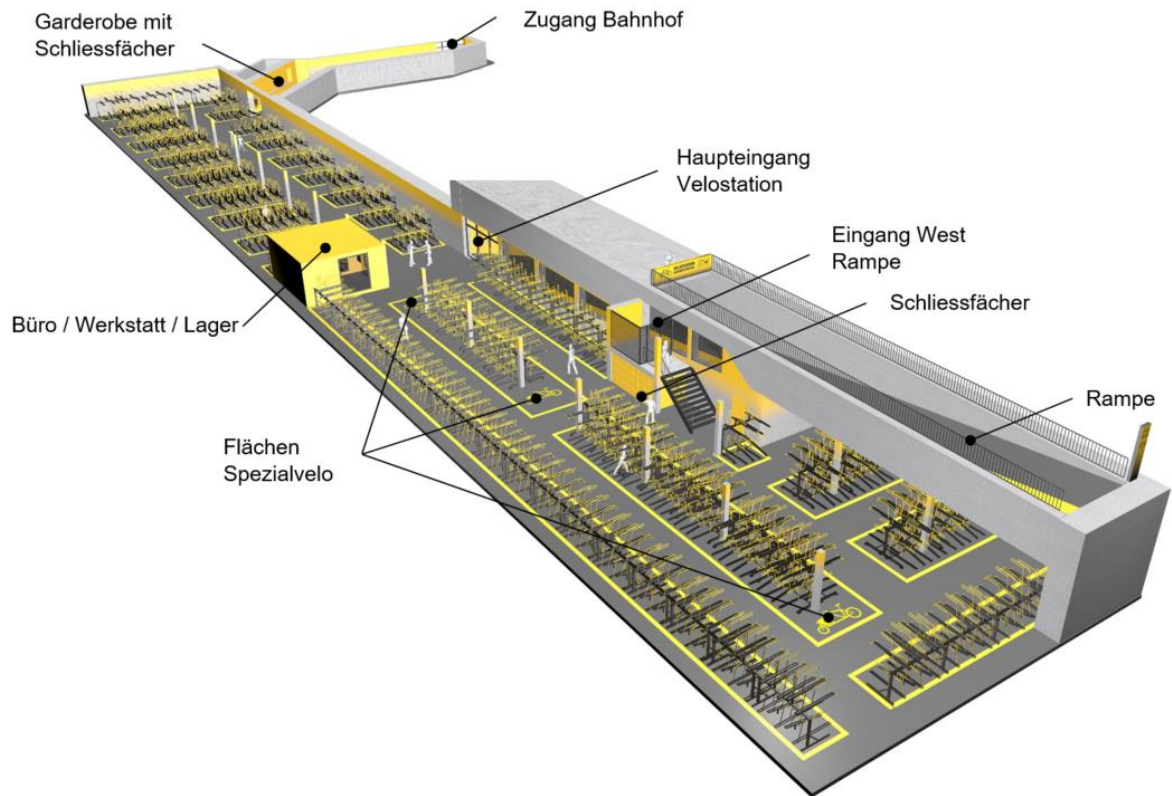


Abb. 14: Visualisierung des aktuellen Entwurfs für die angestrebte Ausgestaltung der Velostation mit rund 1'200 Velos

Die Wände der Velostation sollen in einem hellen Farbton gestrichen werden. Der Boden wird mit einem funktionalen Zement überzogen. Schliessfächer sind in der Velostation und im Bereich des Bahnhofzugangs vorhanden. E-Bikes können an bestimmten Plätzen aufgeladen werden.

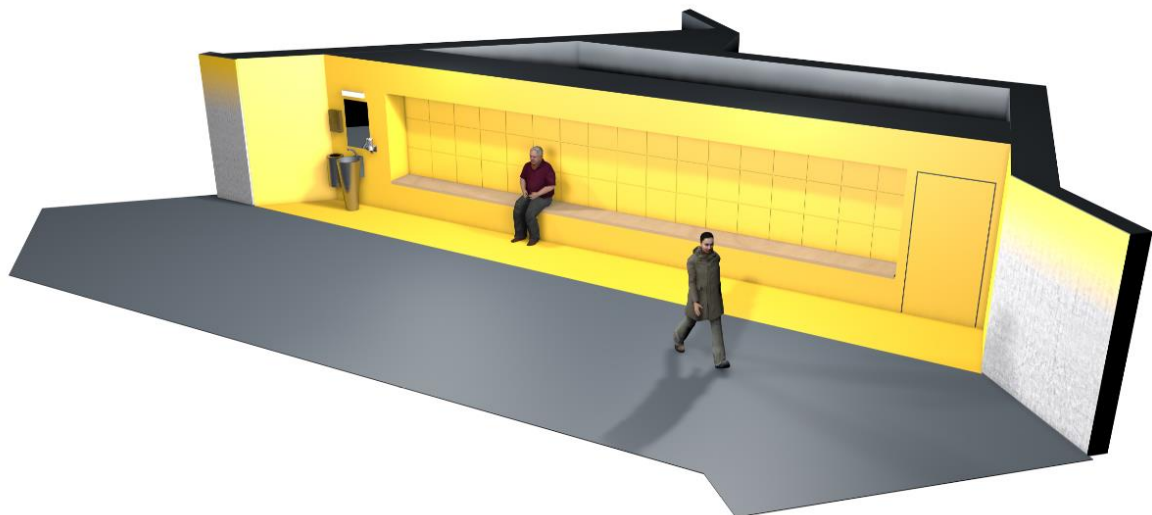


Abb. 15: Garderobe im Bahnhofzugang

### 3.2.4 Direkter Zugang zum Bahnhof

Die Velostation ist Umsteigeort für viele Nutzerinnen und Nutzer auf andere Verkehrsmittel. Um den Pendlerinnen und Pendlern einen schnellen Zugang zu ihren Anschlussverkehrsmitteln zu gewährleisten, ist die Velostation unterirdisch direkt mit dem Bahnhof verbunden. Vom östlichen Bereich der Velostation führt ein direkter Zugang in die Personenunterführung im Bahnhof, direkt links neben der Rolltreppe (von unten gesehen). Auch mit dem zukünftigen Durchgangsbahnhof wird die Velostation kompatibel sein (vgl. Kapitel 5.2).

### 3.2.5 Bewirtschaftung

Die Bewachung durch Personal oder die Überwachung mit Videokameras leisten einen Beitrag zur subjektiven und objektiven Sicherheit der Anlage und zur sozialen Kontrolle des Umfelds. Dafür sind im Bereich der Rampeneinfahrt zur Velostation ein Büro und eine Werkstatt für Kleinreparaturen zentral in der Mitte der Velostation vorgesehen. Das dort anwesende Personal ist Empfangspersonal, händigt Zutritts-Badges aus, verkauft Tages-, Monats-, Jahreskarten, repariert und putzt Velos oder lädt E-Bikes innerhalb der Velostation auf.

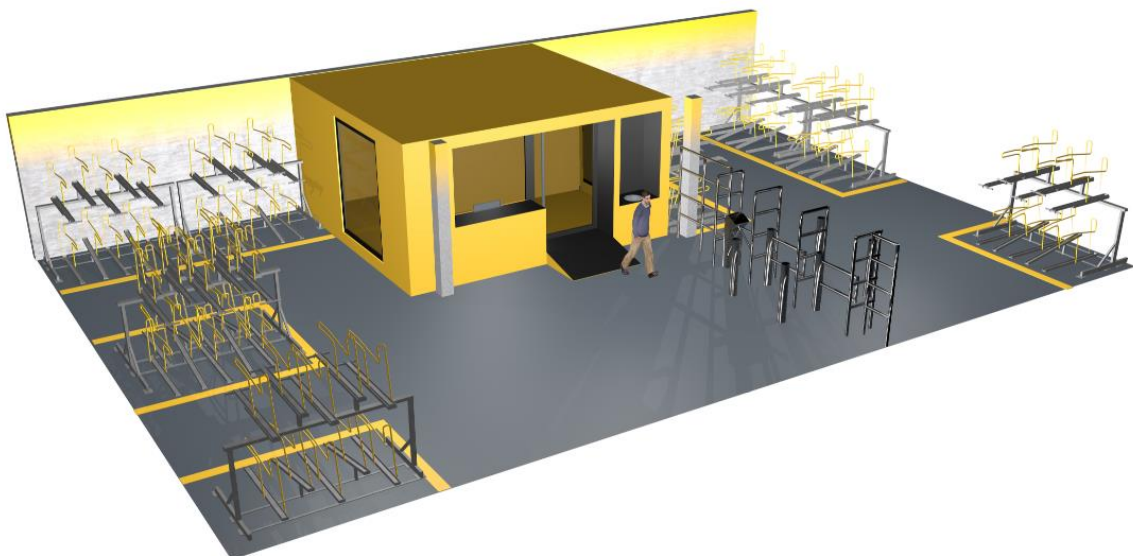


Abb. 16: Büro/Werkstatt und Infrastruktur des Zutrittssystems in den Sektor B

### 3.2.6 Gebühren

Um eine Verlagerung der Parkierung in die Velostation zu erzielen, ist die Velostation so attraktiv wie möglich zu gestalten. Die Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass im Bereich von Bahnhöfen je nach Bedarf und Flächendruck ein Angebot sowohl von kostenpflichtigen als auch von gebührenfreien Abstellplätzen angeboten werden soll.

Die Velostation ist so konzipiert, dass mit den Betriebseinrichtungen flexibel auf die aktuellen Bedürfnisse reagiert werden kann. Initial ist vorgesehen, den vorderen, bahnhofsnahen Sektor B mit 500 Parkplätzen und den hinteren Sektor A mit 700 Parkplätzen unterschiedlich zu handhaben. Im Bereich des Sektors A ist das Abstellen von Velos gebührenfrei. Im Sektor B, der insbesondere für Bahnnutzende attraktiver ist, soll eine Gebührenpflicht eingeführt werden. Der Sektor B bietet den Nutzenden einen Mehrwert, da er näher beim Bahnhofseingang liegt, mehr Schliessfächer vorhanden sind und er einen höheren Diebstahlschutz aufgrund des Zutrittssystems ausserhalb der

Öffnungszeiten gewährleistet. Beide Sektoren werden tagsüber durch das anwesende Personal kontrolliert.

Ein sehr ähnliches Konzept besteht bei der Velostation am Bahnhof Basel. Dort werden, aufgeteilt in verschiedenen Sektoren, rund die Hälfte der 1'600 Abstellplätze gebührenpflichtig betrieben. Das Konzept funktioniert sehr gut. Sowohl die gebührenpflichtigen wie auch die Gratisparkplätze weisen einen gleichermassen hohen Auslastungsgrad auf.

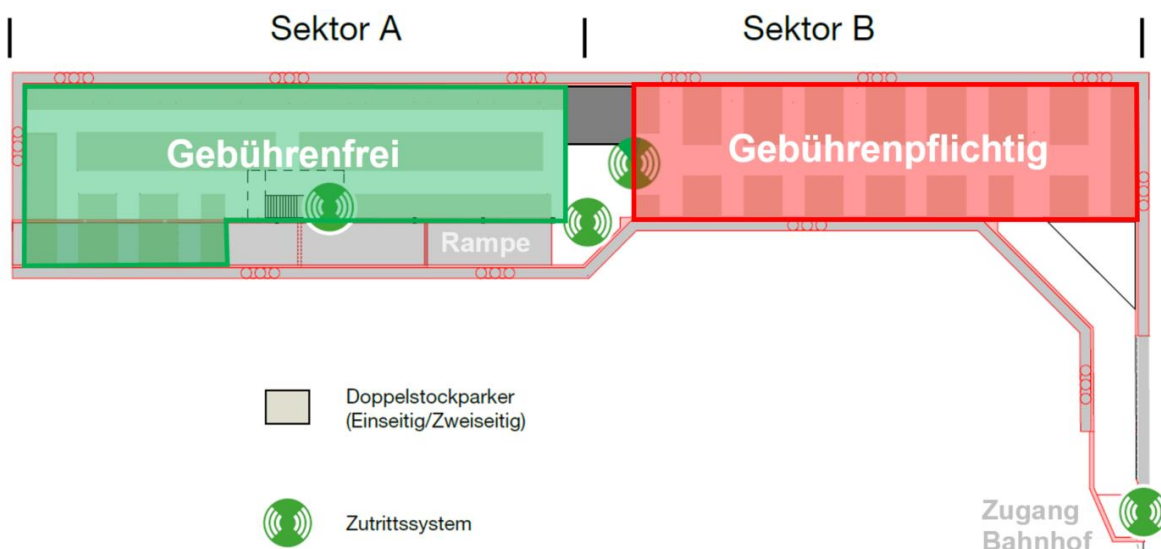


Abb. 17: Darstellung der Sektoren mit und ohne Gebührenpflicht in der Velostation

In der Schweiz stehen in rund 40 Städten und Gemeinden eine oder mehrere Velostationen mit einem entsprechenden Service zur Verfügung. Die Parkgebühren bewegen sich zwischen Fr. 1.– und Fr. 2.– für eine Tageskarte und zwischen Fr. 40.– und Fr. 200.– für eine Jahreskarte. Die Mehrheit bewegt sich in der Preisspanne von Fr. 120.– (z. B. Basel) bis Fr. 150.– (z. B. Bern) für eine Jahreskarte. Zürich gehörte mit Fr. 180.– für eine Jahreskarte bis zur Preissenkung auf Fr. 120.– im Dezember 2019 zu den teuersten Standorten. Die Gebühren werden derzeit zur Verbesserung der Auslastung erneut überprüft. Gratisparkieren in Velostationen stellt schweizweit eher eine Ausnahme dar. Neben Luzern in der bestehenden Velostation Ost (Uni) ist dies derzeit beispielsweise in Opfikon-Glattbrugg der Fall. Stationen, die wie vorliegend vorgeschlagen gebührenpflichtige wie auch gebührenfreie Abstellplätze anbieten, gibt es z. B. in Olten oder bei der Velostation am Basler Bahnhof.

Die Tarife für die Velostation an der Reuss dürften sich aus Fachsicht etwa in den folgenden Bereichen bewegen:

- Einzeleintritt: Fr. 1.– bis 2.–
- Monatsabonnement: Fr. 11.– bis 20.–
- Jahresabonnement: Fr. 60.– bis 150.–
- Kartenpfand: Fr. 10.– bis 30.–
- Veloreinigung / kleine Veloreparatur: Fr. 10.– bis 20.–

Bei einer hohen Auslastung kann gemäss ersten Berechnungen ein jährlicher Ertrag von rund Fr. 65'000.– aus Gebührenerhebungen ohne Dienstleistungen erzielt werden. Das entspricht in etwa der Summe, welche die Stadt Luzern für den jährlichen Ertragsausfall bei der jetzigen Velostation Ost (Uni) bezahlt.

Zudem soll das Abstellen der Velos in der Velostation in den ersten zwei Jahren im Sinne eines «Eröffnungsanreizes» gratis sein. In der Anfangsphase werden zusätzlich verschiedene Kommunikationsmassnahmen wie Infoplakate, Flyer an Velos und weitere Anreize eingesetzt, um Pendlerinnen und Pendler an die Velostation zu gewöhnen bzw. zu motivieren, ihr Velo in der neuen Velostation abzustellen.

### **3.2.7 Zutrittssysteme**

Der Zutritt zur Velostation erfolgt über die Rampe, den Treppenzugang bei der Rampe oder über den unterirdischen Zugang zum Bahnhof. Während der Öffnungszeiten ist die Velostation frei zugänglich. Die Öffnungszeiten sind noch nicht festgelegt. Ausserhalb der Öffnungszeiten ist ein Betreten der Velostation voraussichtlich zumindest im Sektor B nur für Kundinnen und Kunden mit Zutrittsberechtigung (z. B. Badge) möglich. Die gebührenbefreiten Abstellplätze werden voraussichtlich auch ausserhalb der Öffnungszeiten niederschwellig und ohne Zutrittsbeschränkung zugänglich sein.

Es sind verschiedene, parallel existierende Zutrittssysteme angedacht:

- elektronischer Badge auf RFID-Karte (z. B. SwissPass), Smartphone (z. B. Velocity) und ähnlichen Geräten
- physischer Badge für Leute ohne SwissPass und ohne Smartphone (mit Depot)
- Einzeleintritt

Darüber hinaus werden Entwicklungen von neuen, digitalen Zutrittssystemen und -möglichkeiten verfolgt. Dazu gehören auch Dienstleistungen, z. B. Reservationssysteme für ausgewählte Veloparkplätze oder Informationen über die Besetzung der Station, die auf einem mobilen Gerät abgerufen werden können. Die Zutrittssysteme bei der Velostation Ost (Uni) und anderen Stationen laufen bereits heute mit RFID-Karte oder Badge. Die Auswahl eines flexiblen und bewährten Systems erfolgt rechtzeitig auf die Inbetriebnahme der Velostation.

### **3.2.8 Kunst am Bau**

In Zugangsbereich zum Bahnhof soll an den Wänden eine künstlerische Wandgestaltung umgesetzt werden. Es ist vorgesehen, mögliche Gestaltungsideen mittels eines Wettbewerbs zu ermitteln.

### **3.2.9 Zusammenhang mit Durchgangsbahnhof Luzern**

Während der Bauarbeiten des Durchgangsbahnhofs Luzern werden viele Oberflächenparkplätze für Velos wegfallen. Auch der Velotunnel und die Velostation Ost (Uni) werden voraussichtlich temporär oder dauerhaft wegfallen. Die Velostation wird die wegfallenden Veloparkplätze nicht vollständig kompensieren können. Sie wird jedoch einen Beitrag leisten, dass während der Bauzeit möglichst viele Veloparkplätze zur Verfügung stehen. Zudem wird sich die Stadt für zusätzliche

Veloabstellplätze während der Bauzeit einsetzen. Nach der Fertigstellung des Durchgangsbahnhofs ist davon auszugehen, dass höhere Personenfrequenzen den Druck auf die Veloparkierung erhöhen. Die Testplanung des Durchgangsbahnhofs hat aufgezeigt, dass eine Velostation im Bereich der Bahnhofstrasse eine hohe Notwendigkeit aufweist (vgl. Kapitel 5.2).

### 3.2.10 Erweiterung der Velostation

Im Verlauf der umfassenden Planungsarbeiten zum Durchgangsbahnhof ist langfristig eine Erweiterung der Velostation Bahnhofstrasse nicht ausgeschlossen. Eine Erweiterung der Velostation in Richtung Theaterplatz wäre mit einem ähnlichen Nutzungs- bzw. Raumkonzept möglich, wobei die Fluchtwegsituation und die Zugänglichkeiten näher untersucht werden müssten.

## 3.3 Aufwertung Seidenhofstrasse

Für den Fussverkehr stellt die Seidenhofstrasse eine wichtige verkehrsberuhigte und mit einer Baumreihe gestaltete Verbindung zwischen dem Reussufer und der Neustadt dar. Für die neuen See-Energie-Leitungen muss die Fahrbahn an der Seidenhofstrasse zur Hälfte aufgebrochen werden. Die Stadt möchte diese Gelegenheit nutzen und wertet die Strasse durch eine attraktive Gestaltung auf und führt eine Begegnungszone ein. Das bedeutet, dass die Oberfläche neu eben mit minimalen Absätzen gestaltet und auf das neue Niveau der Bahnhofstrasse angepasst wird. Damit ist die neu gestaltete Seidenhofstrasse barrierefrei und entspricht den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes. Zudem entspricht die Aufwertung den Stossrichtungen und Grundsätzen der Stadtraumstrategie von 2019.



Abb. 18: Die aufgewertete Seidenhofstrasse aus Sicht der Bahnhofstrasse



### 3.3.1 Aufwertung: Einsichtig und barrierefrei im Einklang mit der Bahnhofstrasse

Die heutigen Randsteine beim Trottoir entlang der bestehenden Baumreihe bleiben soweit möglich erhalten und werden mit einem Anschlag ausgebildet, damit das Strassenabwasser nicht ungehindert in die Rabatten abläuft. Die anderen Randsteine werden entfernt oder ersetzt.

Bei den Einmündungen in die Bahnhofstrasse und in die Pilatusstrasse werden je drei schmalkronige Ulmen in Rabatten gepflanzt. Zwischen den Rabatten werden auf der Seite Bahnhofstrasse Motoabstellplätze erstellt. Aufgrund der erforderlichen Schleppkurve für die Reisedeckungsautos und die Feuerwehr fallen an der Einmündung aus der Seidenhofstrasse in die Bahnhofstrasse zwei bestehende Bäume weg. Die übrigen Bäume bleiben erhalten. Die bestehende Unterpflanzung wird mit einheimischen, niedrigen und standortgerechten immergrünen Stauden und Gräsern ersetzt.

Das Verkehrsregime wird wie in Kapitel 3.1.7.2 beschrieben umgesetzt.



Abb. 19: Ansicht Seidenhofstrasse

### 3.4 Werkleitungen

Im Untergrund des Bearbeitungsperimeters befinden sich eine Vielzahl von Werkleitungen: Kanalisationsleitungen, Wasser- und Gasleitungen sowie Elektro- und wichtige Fernmeldeleitungen. Im Rahmen des Gesamtprojekts «Die neue Bahnhofstrasse» müssen diverse Werkleitungen angepasst, geschützt, erneuert, neu gebaut, umgelegt und alte Leitungen rückgebaut werden. Damit wird die Ver- und Entsorgungssicherheit auch in Zukunft sichergestellt und das Quartier mit Wärme und/oder Kälte mittels einer See-Energie-Leitung erschlossen.

#### 3.4.1 Werkleitungsarbeiten Velostation

Während der Realisierung der unterirdischen Velostation müssen alle bestehenden Werkleitungen im Baugrubenbereich für den Bauzustand umgelegt werden. Zudem ist der schmale Anschlussbereich der Velostation zum Bahnhof im Bereich der Hauptpost sehr stark mit Werkleitungen belegt. Neben der Kanalisation, den Gas- und Wasserleitungen bestehen im Bereich der Velostation wichtige Fernmeldeanlagen, die für die Versorgung der Stadt Luzern von grosser Bedeutung sind. Um die Ver- und Entsorgung des Quartiers sicherzustellen, müssen während der Bauzeit verschiedene Werkleitungsprovisorien erstellt und ein unterirdischer Stollen der Swisscom im Bereich des Floraweges angepasst werden.

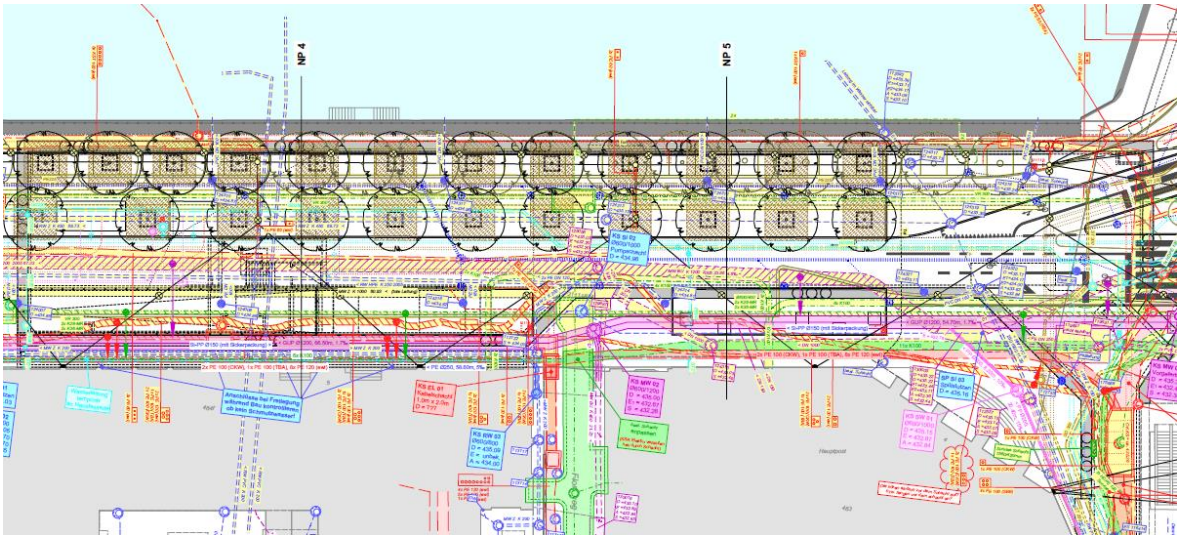


Abb. 20: Werkleitungsplan mit den im Baugrubenbereich liegenden Leitungen in Gelb

Es ist vorgesehen, zwischen der Velostation und dem Gebäude Bahnhofstrasse 5 (Seidenhofstrasse bis Floraweg) einen begehbaren Werkleitungskanal zu erstellen. Einige Leitungen werden bereits während der Bauzeit in den Werkleitungskanal verlegt. Der Werkleitungskanal soll auch im Endzustand erhalten bleiben.

### 3.4.2 Werkleitungsarbeiten Strassenumgestaltung

#### Kanalisation

Im Jahr 2001 wurde in der Bahnhofstrasse die öffentliche Kanalisation neu gebaut und hat keinen Sanierungsbedarf. Der alte Kanal wurde damals nicht aus dem Boden entfernt und muss im Zuge der Sanierung rückgebaut werden. Auch die Hausanschlüsse wurden 2001 nicht erneuert und sollen nun erneuert werden. In der Bahnhofstrasse werden zudem bestehende Leitungen vom Wurzelwuchs geschützt und Schachtbauten und Leitungen angepasst. Ein Sanierungsbedarf besteht bei den Kanalisationen in der Theaterstrasse. Dieser öffentliche Kanal muss ersetzt werden.

#### Elektro-, Gas-, Wasser- und Fernmeldeleitungen

Die heute bestehenden Gas-, Wasser- und Elektroleitungen von ewl sind mehrheitlich in einem annehmbaren Zustand. Die Gelegenheit wird aber genutzt, um in der Theaterstrasse eine neue Elektroleitungsanlage zu erstellen. Zudem werden alte Hausanschlüsse für Gas und Wasser neu gebaut. Weiter müssen Leitungen aufgrund der neuen Gestaltung mit einer zusätzlichen Baumreihe und der neuen See-Energie verlegt oder geschützt werden.

Bei den Fernmeldeanlagen werden neben den erwähnten Arbeiten bei der Velostation keine weiteren Arbeiten getätigt.

#### See-Energie

Der Vierwaldstättersee birgt grosse ökologische Wärme- und Kältereserven. Ein kleiner Teil davon kann für eine umweltschonende und regionale Energieversorgung genutzt werden. See-Energie eignet sich für Klima-, Kühl- und Heizanlagen von Wohn- und Gewerbegebäuden. Die See-Energie-Zentrale am Inseliquai versorgt das Leitungsnetz rund um den Bahnhof Luzern mit dieser Energie. Im Versorgungsgebiet werden die Kundinnen und Kunden mittels einer Wärmepumpe mit Wärme oder direkt mit Kälte beliefert. Mehrere Gebäude sind bereits am Leitungsnetz angeschlossen. In den nächsten Jahren wird das Versorgungsnetz im Zentrum und um das Luzerner Seebecken weiter ausgebaut (vgl. Kapitel 5.7).



Abb. 21: Versorgungsgebiet See-Energie

Davon profitieren wird auch der Bereich um die Bahnhofstrasse. Das geplante Leitungsnetz wird von der Pilatusstrasse via Seidenhofstrasse in die Gebäudezentrale an die Bahnhofstrasse 7 geführt und durch ewl betrieben. Das See-Energie-Netz in Luzern Zentrum wird im Endausbau rund 3'700 Haushalte mit See-Energie versorgen – sei es für Heizung, Warmwasser oder Raumklima.

## **4 Zusammenhang der Projekte**

Die Projekte «Bahnhofstrasse», «Seidenhofstrasse» und «Velostation» stehen räumlich in enger Abhängigkeit voneinander. Die drei Teilprojekte ergeben zusammen mit den Werkleitungsarbeiten ein stimmiges und überzeugendes Gesamtprojekt: eine grosse Chance. Inhaltlich handelt es sich aber um drei separate Projekte, die darum auch so beantragt werden und im ungünstigen Falle auch unabhängig voneinander umgesetzt werden könnten. Aufgrund des engen räumlichen Bezuges ergeben sich bei der Nichtumsetzung eines Projekts jedoch Auswirkungen. Um die Auswirkungen bei der Ablehnung eines Sonderkredits abzuschätzen, werden sie im Folgenden im Sinne der Transparenz aufgezeigt:

### **Teilprojekt Seidenhofstrasse**

Es finden trotzdem Bauarbeiten für die Verlegung der See-Energie-Leitungen statt. Rund die Hälfte der Flächen werden bis unterhalb die Strassenfundation aufgerissen. Die Strasse wird wiederhergestellt bzw. im Bereich des Werkleitungsgrabens aufgefüllt und zur Hälfte mit neuen Asphalt-schichten überzogen. Für die Umsetzung des Verkehrsregimes müssen zwei Bäume an der Einmündung aus der Seidenhofstrasse in die Bahnhofstrasse gefällt werden. Diese Arbeiten sind bereits jetzt im Kredit für die Neugestaltung der Bahnhofstrasse eingerechnet.

### **Teilprojekt Velostation**

Der Bereich der Rampe müsste auf die Neugestaltung der Bahnhofstrasse abgestimmt werden. Weiter müssten in der neu gestalteten Bahnhofstrasse mindestens 300 zusätzliche Veloabstellplätze oberflächlich angeordnet werden. Die zusätzliche Fläche bei der Bahnhofstrasse plus die über 100 Velobügel verursachen Mehrkosten im tiefen sechststelligen Bereich. Diese Eventualkosten sind im Kostenvoranschlag mitberücksichtigt.

### **Teilprojekt Bahnhofstrasse**

Die bestehende Wegführung und die Strassenraumgestaltung im direkten Bereich der Rampe müssten angepasst werden. Im Bereich der See-Energie-Leitungen würde die Strasse im Bereich des Grabens wiederhergestellt. Der Knoten Bahnhofstrasse/Seidenhofstrasse würde in geringerem Ausmass umgebaut. Allerdings müssten die Knotensituationen auf die Gestaltung angepasst werden, sie verursachen durch die zusätzlichen Flächen Mehrkosten, die aber ebenfalls mit dem beantragten Kredit abgefangen werden könnten.

## 5 Drittprojekte

Der Projektperimeter der neuen Bahnhofstrasse hat Schnittstellen zu verschiedenen nahe gelegenen Vorhaben. Die nachfolgend aufgeführten Projekte wurden so weit wie möglich und sinnvoll mit dem Gesamtprojekt «Die neue Bahnhofstrasse» abgestimmt. Insbesondere die Schnittstellen zum Durchgangsbahnhof Luzern und zum Neuen Luzerner Theater sind nennenswert. Zudem wird bereits vorgängig die Reussufermauer punktuell saniert.

### 5.1 Sanierung Reussufermauer

Im Rahmen des zurzeit neu aufgestellten Infrastrukturmanagements der Stadt Luzern wurden bis Ende 2020 alle Strassen und Kunstbauten hinsichtlich Zustand neu beurteilt. Die Ufermauern entlang der Reuss wurden im Jahr 2020 durch Taucher untersucht. Im Untersuchungsbericht wurde die Ufermauer zwischen der Seebrücke und der Kapellbrücke als schadhaft deklariert. Die Ufermauer ist in diesem Bereich unterspült, die Holzrostfundationen mit Pfählen sind freigelegt und teilweise stark abgetragen. Das heisst, die Mauer muss zumindest in diesem Bereich zeitnah saniert werden.



Abb. 22 und 23: Unterspülte Reussufermauer

Es ist vorgesehen, die Sanierung der Reussufermauer im Winter 2021/2022 unter besonderer Berücksichtigung gewässerökologischer Aspekte durchzuführen. So kann die Velostation mit einer sanierten und stabilen Foundation der Ufermauer umgesetzt werden.

Der Abschnitt der Ufermauer bis zum Theaterplatz wurde bereits 2006 saniert. In der Inspektion 2020 wurde die Foundation in diesem Abschnitt als «annehmbar bis schadhaft» definiert. Sie kann vorerst belassen werden.

### 5.2 Durchgangsbahnhof Luzern

Im Herbst 2020 wurde die Testplanung für den Durchgangsbahnhof Luzern abgeschlossen. Die drei interdisziplinären Teams hatten die Aufgabe, zu prüfen, wie die verschiedenen Nutzungen und Funktionen rund um den Bahnhof in Zukunft sinnvoll angeordnet, erschlossen und betrieben werden können. Auch Überlegungen zur Bauphase machten sich die Teams. Sie zeigten auf, wie diese durch vorgezogene Massnahmen möglichst stadtverträglich gestaltet werden kann. Alle drei

Teams sind sich einig, dass zur Bewältigung des in Zukunft zirka doppelt so grossen Personenaufkommens zum und vom Bahnhof der Zugang nicht wie heute fast ausschliesslich über den Bahnhofplatz Nord erfolgen soll, sondern in Zukunft auch von Westen und von Osten attraktive Zugänge zum Bahnhof nötig sind. Da neben dem Busverkehr auch das Velo in Zukunft grössere Verkehrsanteile übernehmen soll, ist die Schaffung ausreichender, attraktiver und gut zugänglicher Veloabstellplätze rund um den Bahnhof eine zentrale Aufgabe der zukünftigen Entwicklung. Die Teams empfehlen, das heute bestehende Abstellangebot auszubauen und attraktiver zu gestalten. An den drei geplanten Bahnhofplätzen «Bahnhofplatz Nord», «Bahnhofplatz West» und «Bahnhofplatz Ost» soll je eine Velostation mit ausreichendem Angebot an Veloabstellplätzen bereitgestellt werden. Die Schaffung und Verteilung der Abstellplätze für Velos auf die verschiedenen Zugänge kann auch helfen, neben der Befriedigung der zukünftigen Nachfrage auch die Verteilung der Personenströme zu beeinflussen.

Die vom Planungsteam Van de Wetering empfohlene Prüfung der Erweiterung der Anzahl Veloabstellplätze in der Velostation an der Reuss, um die Erreichbarkeit von Norden her sicherzustellen, wird vom städtischen Planungsteam zum Durchgangsbahnhof unterstützt. Die Velostation ist so geplant, dass sie mit dem Durchgangsbahnhof Luzern kompatibel ist und bei Bedarf zukünftig ausgebaut werden könnte. Auch die anderen Planerteams der Testplanung zum Durchgangsbahnhof nehmen die Velostation im Bereich der Bahnhofstrasse in ihren Planungen auf. Hauptgrund dafür ist, dass die Velostation Bahnhofstrasse vor der rund zehnjährigen Bauzeit des neuen Bahnhofs in Betrieb gehen kann und möglicherweise während der Bauzeit die einzige in Betrieb stehende Velostation sein dürfte. Die Parkplätze in der Velostation Ost (Uni) sind durch die Baustellenerschliessung gefährdet, und die Abstellplätze im Velotunnel werden mit dem Bau des Durchgangsbahnhofs wegfallen. Dadurch erhöht sich auch der Druck auf die Parkplätze an der Oberfläche, weshalb die Velostation unter der Bahnhofstrasse schon während der Bauphase einen entscheidenden Beitrag zur sicheren Parkierung und zur Erreichbarkeit des Bahnhofs und der Innenstadt mit dem Velo leisten kann. Das Angebot der Velostation könnte für die Bauzeit mit einer Reduktion des Komforts und der Servicedienstleistungen zugunsten zusätzlicher Veloständer mit wenig Aufwand auf 1'500 Abstellplätze ausgebaut werden.

### **5.3 Neues Luzerner Theater**

Der Stadtrat verfolgt das Ziel, die Diskussion über die Zukunft des Luzerner Theaters vor dem Hintergrund eines in einem Projektwettbewerb evaluierten überzeugenden Architekturprojekts für einen Neubau weiterzuführen. Die Stadt Luzern beabsichtigt, zusammen mit ihren Partnern ab Herbst 2021 und bis Ende 2022 einen Projektwettbewerb für einen Neubau am Theaterplatz durchzuführen. Ab der Fertigstellung des Projekts «Bahnhofstrasse» bis zum definitiven Baustart für das neue Theatergebäude soll darum der Theaterplatz im Sinne eines Provisoriums vergleichsweise kostengünstig mit mobilen Grün- und Sitzelementen und einer ebenen, nutzungsflexiblen Fläche gestaltet werden.

## **5.4 Durchmesser-Perronanlage**

Mit dem Projekt «Doppelbusperron Bahnhofplatz» wird auf dem Bahnhofplatz ein neuer Perron erstellt, welcher erlaubt, dass mehr Buslinien als Durchmesserlinien betrieben werden können. Dies hat zur Folge, dass einerseits die Kapazität für den öffentlichen Verkehr gesteigert werden kann, und andererseits weniger Buslinien auf dem Bahnhofplatz einen Endaufenthalt haben. Das Projekt ist ein zentraler Bestandteil der künftigen ÖV-Planung der gesamten Agglomeration. Unter Beibehaltung der Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr sollen die Kapazitätsanforderungen eines Angebotsausbaus des ÖV bereits kurzfristig erfüllt werden und den Reisenden mehr Direktverbindungen angeboten werden können. Aktuell wird ein Bauprojekt inkl. einer partiellen Seebrückenerweiterung im Auftrag des Kantons ausgearbeitet.

## **5.5 Projekt «Attraktivierung Holzbrücken Luzern»**

Das Projekt «Attraktivierung Holzbrücken Luzern» konnte im Frühjahr 2018 gestartet werden. Es umfasst vier Teilprojekte. Im ersten Teilprojekt wurden eine Website und eine App mit vielfältigen Informationen über die Holzbrücken erstellt. Im zweiten Teilprojekt wird die bestehende Beleuchtung energetisch auf den neusten Stand gebracht, und mit einer zusätzlichen, ökologisch verträglichen Beleuchtung an der Unterseite der Dachränder werden die Aussenseiten der Holzbrücken aufgehellert. Beim dritten Teilprojekt wird geprüft, ob eine Veränderung der heutigen Hängordnung der Giebelbilder auf der Kapellbrücke für das Bundesamt für Kultur möglich ist und dann gegebenenfalls umgesetzt. Ausserdem wird geprüft, wie die eingelagerten Giebelbilder im Stadtarchiv der Öffentlichkeit besser zugänglich gemacht werden können. Mit dem vierten Teilprojekt wird eine Verbesserung der hindernisfreien Zugänge zu den Holzbrücken angestrebt. Dabei werden Alternativen zu den vorhandenen Treppenliften unter den strengen denkmalpflegerischen Voraussetzungen und den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) geprüft. Bisherige Abklärungen haben gezeigt, dass die Anforderungen der Denkmalpflege denen der Fachstelle Hindernisfreies Bauen Luzern (HBLU) entgegenstehen. Nach heutigem Stand ist voraussichtlich nur der Ersatz der Treppenlifte möglich.

## **5.6 Hindernisfreier Zugang Rathaussteg**

Der Rathaussteg wird heute durch einen Zugang mit jeweils zwei bis drei Treppenstufen erschlossen. Durch einen barrierefreien Zugang würde sich die Erreichbarkeit des nördlichen Reussufers von der Südseite her massgeblich verbessern. Der Umweg über die Seebrücke oder die Reussbrücke und Altstadt würde dadurch entfallen. In einem Vorbericht wurden alle bestehenden Reussübergänge hinsichtlich ihrer hindernisfreien Benutzbarkeit geprüft und drei Varianten für eine hindernisfreie Erschliessung des Rathaussteges untersucht. In einem nächsten Schritt werden die Möglichkeiten vertieft geprüft und ein konkretes Projekt ausgearbeitet. Ein hindernisfreier Zugang zum Rathaussteg kann im Anschluss an die Umgestaltung der Bahnhofstrasse realisiert werden.

## **5.7 See-Energie – ökologisch heizen und kühlen**

Die See-Energie-Zentrale am Inseliquai versorgt das Leitungsnetz rund um Luzern mit See-Energie aus dem Vierwaldstättersee. Die über 35-jährige See-Energie-Zentrale am Inseliquai wurde 2020 saniert und ausgebaut. Mehrere Gebäude in Stadtzentrum werden bereits mit See-Energie versorgt. Für 2022/2023 ist geplant, die Teilgebiete Zentrum, Kleinstadt und Tribtschen mit einem Energienetz zu erschliessen. Im Versorgungsgebiet werden die Kundinnen und Kunden mittels einer Wärmepumpe mit Wärme oder direkt mit Kälte beliefert. Davon profitieren wird auch das Versorgungsgebiet im Bereich um die Bahnhofstrasse (vgl. Kapitel 3.4.2).

## **5.8 Buvette**

Voraussichtlich im Abschnitt Bahnhofplatz bis Seidenhofstrasse ist eine Buvette vorgesehen. Die Buvette trägt zur Belebung des öffentlichen Raums bei. Die notwendige Tiefbauinfrastruktur (Leitungen) wird im Rahmen der Bauarbeiten zur Neugestaltung umgesetzt und ist im vorliegenden Kreditantrag eingerechnet. Bis zur abgeschlossenen Umsetzung der neuen Bahnhofstrasse werden der Standort, die Materialisierung sowie die Ausgestaltung der Buvette noch definitiv festgelegt. Die Erstellung der Buvette liegt unter Berücksichtigung der erarbeiteten Gestaltungsvorgaben voraussichtlich bei den zukünftigen Betreibenden. Die Erarbeitung des Betriebskonzepts und die Ausschreibung verläuft unabhängig zur Umsetzung der Neugestaltung Bahnhofstrasse. Die Buvette ist voraussichtlich kein Permanentbau und soll beispielsweise aus saisonalen Gründen oder bei veränderten Nutzungsbedürfnissen abgebaut werden können.

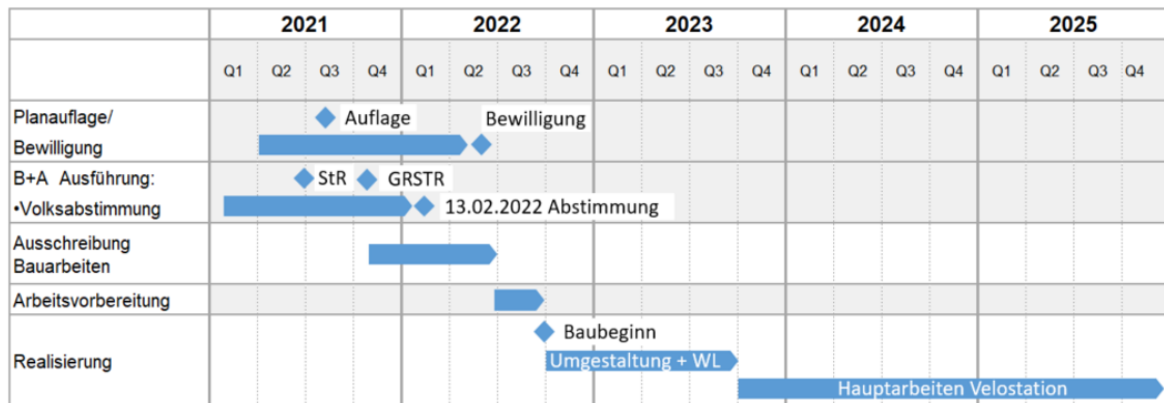
## **5.9 WC-Anlage**

In der Nähe der Buvette ist eine neue öffentliche WC-Anlage vorgesehen. Die notwendige Tiefbauinfrastruktur (Leitungen) wird im Rahmen der Bauarbeiten zur Neugestaltung umgesetzt und ist im vorliegenden Kreditantrag eingerechnet. Der Standort und die Gestaltung des WCs sind in Abstimmung zur Buvette noch festzulegen. Der Bau der WC-Anlage selbst soll gemeinsam mit den Fertigstellungsarbeiten an der Bahnhofstrasse im Rahmen des Masterplans 3 der öffentlichen WC-Anlagen erfolgen. Der Masterplan 3 «Öffentliche WC-Anlagen der Stadt Luzern» wird zirka im Herbst 2022 beim Parlament beantragt. Das Vorgehen ist analog der WC-Anlage beim Vögeligärtli. Die Anlage wurde mit den Fertigstellungsarbeiten der Gesamterneuerung Hirschmatt realisiert.



## 6 Terminplanung

Für die Ausführung des Projekts «Die neue Bahnhofstrasse» ist der nachfolgende Zeitplan vorgesehen. Um das Projekt zügig voranzutreiben, wurde das Projekt Ende August 2021 öffentlich aufgelegt. Über den Ausführungskredit der Velostation an der Reuss wird das Luzerner Stimmvolk am 13. Februar 2022 abstimmen können.



Tab. 2: Übersicht Terminplanung

Der Start des Bauprojekts kann in der zweiten Hälfte des Jahres 2022 erfolgen bzw. sobald die Baubewilligungen für die Neugestaltung der Bahnhofstrasse und für die Velostation vorliegen.

Es ist eine Herausforderung, an diesem zentralen und räumlich eingeschränkten Ort zu bauen und die Erschliessungen sowie die notwendigen Nutzungen aufrechtzuerhalten. Trotz Baustelle muss das Leben funktionieren. Um den Bau möglichst verträglich abzuwickeln und den öffentlichen Raum rasch wieder freigeben zu können, werden die Arbeiten gestaffelt ausgeführt:

In einer ersten Phase wird die westliche Bahnhofstrasse zwischen Jesuitenkirche und Kapellbrücke/Seidenhofstrasse, der Theaterplatz und die Theaterstrasse umgestaltet und die Werkleitungen erneuert. Diese Phase dauert rund ein Jahr. Es ist das Ziel der Stadt Luzern, die Seidenhofstrasse, den grösseren Teil der Bahnhofstrasse sowie den Theaterplatz der Bevölkerung, dem Markt und den weiteren Nutzungen nach einem Jahr wieder zu übergeben.

In einer zweiten Phase starten die Hauptarbeiten zur Velostation. Diese Arbeiten finden in einem engen Bereich rund um die zukünftige Velostation statt – also von der Seebrücke bis etwa zur Seidenhofstrasse – und dauern rund zwei Jahre.

Die Gesamtbauzeit beträgt drei bis dreieinhalb Jahre. Die detaillierte Bauablaufplanung mit fixen Terminen und Meilensteinen wird in den nächsten Projektschritten erarbeitet. Es findet eine Vertiefung und Optimierung statt. Weiter werden auch die Verkehrsführung (Fuss- und Veloverkehr), die Erreichbarkeit für die Anwohnenden sowie die Anlieferung der Geschäfte und des Gewerbes im Bereich der Baustelle im Detail ausgearbeitet. Die Betroffenen werden in die Ausarbeitung einbezogen.

## 7 Finanzen und Folgekosten

### 7.1 Investitionskosten

Die Investitionskosten sind unten stehend aufgeführt (Kostenstandindex Bauprojekt, Stand Februar 2021). Bei den Baukosten sind 10 Prozent Kostenungenauigkeit sowie übliche Ausmassreserven und Regiearbeiten mitberücksichtigt.

#### 7.1.1 Neugestaltung Bahnhofstrasse

Die Investitionskosten für die Umgestaltung der Bahnhofstrasse umfassen auch die Anpassungen an der Theaterstrasse. Sie setzen sich wie folgt zusammen (bei den Baukosten sind 10 Prozent Kostenungenauigkeit sowie übliche Ausmassreserven und Regiearbeiten mitberücksichtigt):

<b>Beschrieb</b>	<b>Kosten (Fr.) inkl. MWSt Kostengenauigkeit +/-10 %</b>
<b>1. Landerwerb</b> Landerwerb, Dienstbarkeiten	
<b>Total Landerwerb</b>	<b>Fr. 0.–</b>
<b>2. Baukosten</b> Strassenbau Bahnhofstrasse und Knoten Winkelriedstrasse (zirka Fr. 3'150'000.–), Strassenbau Theaterplatz inkl. Einfahrt Hirschengraben (zirka Fr. 400'000.–), Strassenentwässerung (zirka Fr. 300'000.–), Strassenbeleuchtung (zirka Fr. 150'000.–), Begrünung (zirka Fr. 600'000.–), Ausstattungen inkl. Eventanschlüsse (zirka Fr. 600'000.–)	
<b>Total Baukosten</b>	<b>Fr. 5'200'000.–</b>
<b>3. Honorare und technische Arbeiten</b> Honorare Ingenieur (Bauleitung und Dokumentation), Bauherreneigenleistungen, technische Arbeiten und Nebenleistungen, Kommunikation	
<b>Total Honorare und technische Arbeiten</b>	<b>Fr. 1'000'000.–</b>
<b>4. Unvorhergesehenes</b> Zirka 10 % der Gesamtsumme, z. B. Altlasten, Baugrundverstärkungen oder Ablehnung Projekt Velostation/Seidenhofstrasse usw.	
<b>Total Unvorhergesehenes</b>	<b>Fr. 600'000.–</b>
<b>Total Neugestaltung Bahnhofstrasse (inkl. MWSt)</b>	<b>Fr. 6'800'000.–</b>

Tab. 3: Kostenzusammenstellung Investitionskosten Neugestaltung Bahnhofstrasse

Die aufgelaufenen Projektierungskosten in den Jahren 2017 bis 2021 inkl. der noch anstehenden Planungsarbeiten bis zur Ausführung sind über das Projekt I414004.03 mit einer Kredithöhe von 1,73 Mio. Franken gedeckt und reichen aus.

Im Aufgaben- und Finanzplan 2021–2024 sind für das Projekt I414004.01 Investitionsausgaben von insgesamt 6 Mio. Franken enthalten. Im Aufgaben- und Finanzplan 2022–2025 wird die Finanzplanung entsprechend leicht erhöht.

Die Bundesbeiträge über 2,1 Mio. Franken aus dem Agglomerationsprogramm sind zugesichert. Die Vereinbarung mit dem Bund kann bei Vorliegen der Baubewilligung sowie der Bewilligung des vorliegenden Kreditantrages definitiv abgeschlossen werden.

### 7.1.2 Sanierung Kanalisation

Die Investitionskosten sind unten stehend aufgeführt (Kostenstandindex Bauprojekt, Stand Februar 2021). Bei den Baukosten sind 10 Prozent Kostenungenauigkeit sowie übliche Ausmassreserven und Regiearbeiten mitberücksichtigt.

Beschrieb	Kosten (Fr.) inkl. MWSt Kostengenauigkeit +/-10 %
<b>1. Landerwerb</b> Landerwerb, Dienstbarkeiten	
<b>Total Landerwerb</b>	<b>Fr. 0.–</b>
<b>2. Baukosten</b> Hausanschlüsse (zirka Fr. 50'000.–), Abbruch und Sanierung Kanalisation (zirka Fr. 300'000.–)	
<b>Total Baukosten</b>	<b>Fr. 350'000.–</b>
<b>3. Honorare und technische Arbeiten</b> Honorare Ingenieur (Bauleitung und Dokumentation), Bauherreneigenleistungen, technische Arbeiten und Nebenleistungen, Kommunikation	
<b>Total Honorare und technische Arbeiten</b>	<b>Fr. 80'000.–</b>
<b>4. Unvorhergesehenes</b> Zirka 10 % der Gesamtsumme, z. B. Anpassung der Sanierungsmassnahmen, Mehraufwand infolge anspruchsvollen Baugrunds usw.	
<b>Total Unvorhergesehenes</b>	<b>Fr. 50'000.–</b>
<b>Total Sanierung Kanalisation (inkl. MWSt)</b>	<b>Fr. 480'000.–</b>

Tab. 4: Kostenzusammenstellung Investitionskosten Sanierung Kanalisation

Die aufgelaufenen Projektierungskosten in den Jahren 2019 bis 2021 inkl. der noch anstehenden Planungsarbeiten bis zur Ausführung sind über das Projekt I414004.05 mit einer Kredithöhe von Fr. 50'000.– gedeckt und reichen aus.

Im Aufgaben- und Finanzplan 2021–2024 sind für das Projekt I414004.05 Investitionsausgaben von insgesamt 0,75 Mio. Franken enthalten. Im Aufgaben- und Finanzplan 2022–2025 wird die Finanzplanung entsprechend reduziert. Die Kosten werden der Spezialfinanzierung der städtischen Siedlungsentwässerung belastet.

### 7.1.3 Neubau Velostation

Die Velostation kostet 17,8 Mio. Franken. Im Bericht und Antrag von 2018 wurden auf Basis der Machbarkeitsstudie noch mit 11,2 Mio. Franken für die Velostation gerechnet – allerdings auch mit 200 bis 500 weniger Veloabstellplätzen. Bei der Velostation an der Reuss werden rund 1'200 Abstellplätze geschaffen, was zirka Fr. 15'000.– pro Veloabstellplatz bedeutet. In der Stadt Bern rechnen die Verantwortlichen je nach Situation inzwischen mit Kosten von Fr. 9'000.– bis Fr. 15'000.– pro Veloabstellplatz. Bei der in Planung stehenden Velostation beim Bahnhof Stadelhofen in Zürich wird aktuell mit Kosten von rund 15,2 Mio. Franken für 800 Abstellplätze gerechnet (Fr. 19'000.– pro Abstellplatz).

Die Investitionskosten sind unten stehend aufgeführt (Kostenstandindex Bauprojekt, Stand Februar 2021). Bei den Baukosten sind 10 Prozent Kostengenauigkeit sowie übliche Ausmassreserven und Regiearbeiten mitberücksichtigt.

Beschrieb	Kosten (Fr.) inkl. MWSt Kostengenauigkeit +/-10 %
<b>1. Landerwerb</b>	
Landerwerb, Dienstbarkeiten	
<b>Total Landerwerb</b>	<b>Fr. 0.–</b>
<b>2. Baukosten</b>	
Baugrube (zirka Fr. 7'000'000.–), Ortbeton (zirka Fr. 4'000'000.–), Kanalisationsverlegung (zirka Fr. 1'000'000.–), Innenausbau (zirka Fr. 2'000'000.–)	
<b>Total Baukosten</b>	<b>Fr. 14'000'000.–</b>
<b>3. Honorare und technische Arbeiten</b>	
Honorare Ingenieur (Bauleitung und Dokumentation), Bauherrereigenleistungen, technische Arbeiten und Nebenleistungen, Kommunikation	
<b>Total Honorare und technische Arbeiten</b>	<b>Fr. 2'100'000.–</b>
<b>4. Unvorhergesehenes</b>	
Zirka 11 % der Gesamtsumme, z. B. Mehraufwand infolge des anspruchsvollen Baugrunds und infolge der vorhandenen hydrogeologischen Verhältnisse, Altlasten in den künstlichen Auffüllungen, Arbeiten im schwierigen Baugrund und in engen Platzverhältnissen im Untergrund usw.	
<b>Total Unvorhergesehenes</b>	<b>Fr. 1'700'000.–</b>
<b>Total Neubau Velostation an der Reuss (inkl. MWSt)</b>	<b>Fr. 17'800'000.–</b>

Tab. 5: Kostenzusammenstellung Investitionskosten Neubau Velostation an der Reuss

Die aufgelaufenen Projektierungskosten in den Jahren 2019 bis 2021 inkl. der noch anstehenden Planungsarbeiten bis zur Ausführung sind über das Projekt I414055.01 mit einer Kredithöhe von 2,05 Mio. Franken gedeckt und reichen aus.

Im Aufgaben- und Finanzplan 2021–2024 sind für das Projekt I414055.01 Investitionsausgaben von insgesamt 16 Mio. Franken enthalten. Im Aufgaben- und Finanzplan 2022–2025 wird die Finanzplanung entsprechend angepasst.

Die Bundesbeiträge über 1,74 Mio. Franken sind zugesichert. Die Vereinbarung mit dem Bund kann bei Vorliegen der Baubewilligung sowie der Bewilligung des vorliegenden Kreditantrages definitiv abgeschlossen werden.

#### 7.1.4 Aufwertung Seidenhofstrasse

Die Investitionskosten sind unten stehend aufgeführt (Kostenstandindex Bauprojekt, Stand Februar 2021). Bei den Baukosten sind 10 Prozent Kostengenauigkeit sowie übliche Ausmassreserven und Regiearbeiten mitberücksichtigt.

<b>Beschrieb</b>	<b>Kosten (Fr.) inkl. MWSt Kostengenauigkeit +/-10 %</b>
<b>1. Landerwerb</b>	
Dienstbarkeiten	
<b>Total Landerwerb</b>	<b>Fr. 0.–</b>
<b>2. Baukosten</b>	
Strassenbau inkl. Entwässerung (zirka Fr. 420'000.–), Begrünung (zirka Fr. 80'000.–)	
<b>Total Baukosten</b>	<b>Fr. 500'000.–</b>
<b>3. Honorare und technische Arbeiten</b>	
Honorare Ingenieur (Bauleitung und Dokumentation), Bauherrneigenleistungen, technische Arbeiten und Nebenleistungen, Kommunikation	
<b>Total Honorare und technische Arbeiten</b>	<b>Fr. 120'000.–</b>
<b>4. Unvorhergesehenes</b>	
Zirka 10 % der Gesamtsumme, z. B. Altlasten, Baugrundverstärkungen usw.	
<b>Total Unvorhergesehenes</b>	<b>Fr. 50'000.–</b>
<b>Total Aufwertung Seidenhofstrasse (inkl. MWSt)</b>	<b>Fr. 670'000.–</b>

Tab. 6: Kostenzusammenstellung Investitionskosten Aufwertung Seidenhofstrasse

Die aufgelaufenen Projektierungskosten in den Jahren 2019 bis 2021 inkl. der noch anstehenden Planungsarbeiten bis zur Ausführung sind über das Projekt I414062.01 mit einer Kredithöhe von 0,36 Mio. Franken gedeckt und reichen aus. Der Kredit wird nicht ausgeschöpft.

Im Aufgaben- und Finanzplan 2021–2024 sind für das Projekt I414062.01 Investitionsausgaben von insgesamt 1,01 Mio. Franken enthalten. Im Aufgaben- und Finanzplan 2022–2025 wird die Finanzplanung entsprechend reduziert.

### **7.1.5 Werkleitungsarbeiten Dritte**

Im Rahmen des Gesamtprojekts «Die neue Bahnhofstrasse» finden verschiedene Werkleitungsarbeiten von ewl und Swisscom statt (vgl. Kapitel 3.4). Die Baukosten für die Arbeiten belaufen sich auf rund 2 Mio. Franken. Die Kosten werden von den jeweiligen Werkleitungsbetreibern getragen. Die Kosten werden hauptsächlich durch den Neubau der See-Energie-Leitung und durch Umlegungen verursacht.

## **7.2 Kostenbeteiligung von Dritten**

Die Begegnungszone Bahnhofstrasse (Massnahme LV-1.3I-3A) und die Velostation (Massnahme GV-7.1b-3A) sind Bestandteil der «A-Liste» des Agglomerationsprogramms Luzern der 3. Generation (AP 3G). Der Massnahmenbericht des Agglomerationsprogramms Luzern wurde vom Regierungsrat des Kantons Luzern am 6. Dezember 2016 verabschiedet und dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zur Prüfung eingereicht. Im Prüfbericht vom 14. September 2018 hat das Bundesamt für Raumentwicklung einen Beitragssatz des Bundes von maximal 35 Prozent für die Mitfinanzierung der anrechenbaren Kosten der Massnahmen des Programms mit Priorität A («A-Liste») ausgewiesen. Das sind 2,1 Mio. Franken für die Begegnungszone an der Bahnhofstrasse und 1,74 Mio. Franken für die Velostation an der Reuss. Der definitive Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge ist durch den Nationalrat und den Ständerat im Herbst 2019 erfolgt.

Im B+A 26/2018: «Neugestaltung Bahnhofstrasse/Theaterplatz und Velostation Bahnhofplatz» war ein möglicher Beitrag aus dem kantonalen Spezialfonds Park+Ride in Aussicht gestellt worden. Eine Mitfinanzierung der Velostation durch den Fonds ist im Massnahmenbericht AP 3G erwähnt. Der Spezialfonds Park+Ride hat den Zweck, die optimale Verknüpfung des privaten und des öffentlichen Verkehrs zu fördern. Die Veloinfrastruktur ist bei dieser Verknüpfung ein wichtiger Bestandteil, weshalb auch Bike+Ride-Anlagen an multimodalen Mobilitätsdrehscheiben in den Verwendungszweck fallen. Der Regierungsrat hat allerdings keinen Beitrag aus dem Park+Ride-Spezialfonds gesprochen. Der Regierungsrat bestätigt zwar, dass die Voraussetzungen für eine Unterstützung gegeben sind, begründet die Ablehnung aber mit den vorgenannten Zuwendungen aus dem Agglomerationsprogramm. Es sei im Sinne einer Gleichbehandlung von Gemeinden ausserhalb des Perimeters, die nicht von den Bundesbeiträgen profitieren können, von einer zusätzlichen kantonalen Mitfinanzierung abzusehen.

Eine Kostenbeteiligung durch die SBB befindet sich in Abklärung und ist derzeit offen. Klar ist: Eine Mitfinanzierung via Leistungsvereinbarung nach Art. 35a des Eisenbahngesetzes (EBG) ist dem Prinzip der Einmalfinanzierung nur möglich, wenn keine andere Bundesfinanzierung vorgesehen ist. Die Velostation ist jedoch in der Leistungsvereinbarung des Agglomerationsprogramms der 3. Generation des Bundes enthalten. Eine offene Option ist die Mitfinanzierung via Realisierungskredit des Durchgangsbahnhofs nach Art. 58a EBG. Dies ist voraussichtlich frühestens ab 2026 möglich, wenn das Bundesparlament den nächsten Ausbauschritt STEP AS2040/2045 genehmigt hat. Das Geld kommt aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF). Hier entscheidet letztlich das Bundesamt für Verkehr über eine mögliche Mitfinanzierung. Ob auf Grundlage von bilateralen Verträgen

zwischen der Stadt und der SBB betreffend die Veloparkierung am Bahnhof Luzern Chancen bestehen, wird ebenfalls weiterverfolgt.

## 7.3 Folgekosten und Mindereinnahmen

### 7.3.1 Neugestaltung Bahnhofstrasse

Durch die neue Gestaltung mit mehr Bäumen, Pflanztöpfen und versickerungsfähigen Bodenbelägen zwischen den Bäumen sowie zusätzlicher Beleuchtung werden sich der betrieblich und der bauliche Unterhalt für die Stadt Luzern erhöhen.

#### Betrieb und Unterhalt durch die Stadtgärtnerei

Die Betriebskosten decken den ordentlichen Unterhalt der Umgebung. Dieser besteht aus Pflegearbeiten am Grün, z. B. Rosskastanien schneiden, Bewässern und Pflegen von Topfpflanzen, sowie Ersatz von Pflanzen und Mobiliar.

#### Betrieb und Unterhalt durch das Strasseninspektorat

Es entstehen zusätzliche Infrastrukturen für Beleuchtung sowie für Strassen-, Platz- und Wegflächen, welche sowohl betrieblich wie baulich unterhalten werden müssen. Die Betriebskosten beinhalten Strom- und Wasserkosten und decken den ordentlichen Betrieb des Strassen- und Wegnetzes. Dieser besteht aus Reinigung (täglich an Werktagen und nach Bedarf an Wochenenden), Winterdienst, Reparaturen und Unterhalt der Infrastrukturen, insbesondere der neuen zusätzlichen Sitzgelegenheiten.

Aus den im Kapitel 7.1.1 genannten Investitionen ergeben sich jährlich wiederkehrende Folgekosten im Umfang von neu rund Fr. 50'000.–, aufgeteilt auf die folgenden Positionen:

Beschrieb	Kosten in Fr.	Bemerkungen
Betrieb Stadtgärtnerei	15'000.–	Zusätzlich 29 Bäume, 18 Pflanzgefässe an der Bahnhofstrasse, 21 Pflanzgefässe am Theaterplatz, 7 Sitzbänke und weitere Sitzgelegenheiten
Betrieb Strasseninspektorat	35'000.–	Zusätzlicher ungebundener Stabilizerbelag (1'900 m <sup>2</sup> ) und Natursteinbelag (450 m <sup>2</sup> ), zusätzliche 39 Seilpendelleuchten
Total Folgekosten pro Jahr	50'000.–	

Tab. 7: Kostenzusammenstellung Folgekosten Bahnhofstrasse

In der Finanzplanung ab 2024 sind noch keine Budgeterhöhungen für die neue Anlage eingestellt. Diese fallen erst nach Realisierung des Bauprojekts an. Bis dann sind auch die Mehrkosten für den Betrieb bekannt und können rechtzeitig in die Finanzplanung einbezogen werden. Die höheren Folgekosten von Fr. 50'000.– belasten das Globalbudget 414 «Mobilität und Betrieb/Werterhalt Infrastrukturen».

### Mindereinnahmen durch Parkplatzabbau

Im Zuge der Neugestaltung der Theaterstrasse und der Bahnhofstrasse werden 21 bewirtschaftete PW-Parkplätze abgebaut. Diese Erträge fallen somit ab Start der Umgestaltung weg. Dies hat jährliche Mindereinnahmen im Parkingmeter-Fonds in der Höhe von zirka Fr. 170'000.– zur Folge.

### 7.3.2 Velostation

Die Folgekosten für die Velostation wurden aufgrund der Erfahrungswerte der Velostation Ost (Uni) abgeschätzt, welche jährliche Betriebskosten in einem ähnlichen Ausmass ausweist. Allfällige Synergien aus dem Betrieb von zwei Stationen wurden nicht eingerechnet und werden sich erst im Rahmen der öffentlichen Beschaffung der Betreiberorganisation zeigen. Aus den im Kapitel 7.1.3 genannten Investitionen für die Velostation ergeben sich jährlich wiederkehrende Folgekosten im Umfang von neu rund Fr. 198'000.– für die ersten zwei Jahre der Velostation und rund Fr. 133'000.– für die Jahre danach (mit Einnahmen aus der Bewirtschaftung).

Beschrieb	Kosten in Fr.	Bemerkungen
Heizung See-Energie	9'000.–	Gemäss technischem Bericht
Sicherheitsausrüstung und -betrieb	10'000.–	Brandschutz, Video, Sicherheitsdienst
Betrieb Velostation mit Einnahmen und intensiviertem Velodienst, Strom, Wasser, Abwasser, Reinigung und Unterhalt der Ausrüstung in der Velostation	114'000.–	Betrieb Velostation an der Reuss und zusätzlich intensiverer Velodienst an der Bahnhofstrasse. (Zum Vergleich: Für den Betrieb Velostation Ost [Uni] und Velodienst Stadt Luzern werden momentan an den Betreiber rund Fr. 225'000.– bezahlt.)
Einnahmeausfall infolge Gratisparkierung	65'000.–	Für die ersten zwei Jahre ist eine Gratisparkierung vorgesehen.
Total Folgekosten pro Jahr 2024–2025	198'000.–	Folgekosten für die ersten zwei Jahre
Total Folgekosten pro Jahr ab 2026	133'000.–	Folgekosten für Velostation mit Gebühr ab 2026

Tab. 8: Kostenzusammenstellung Folgekosten Velostation an der Reuss

In der Finanzplanung ab 2024 sind für die neue Veloparkierungsanlage noch keine Budgeterhöhungen in der Erfolgsrechnung eingestellt. Diese fallen erst nach Realisierung des Bauprojekts, das heisst frühestens ab 2024 an. Zu diesem Zeitpunkt sind auch die Mehrkosten für den Betrieb konkret und frühzeitig in der Finanzplanung einzustellen. Die höheren Folgekosten von Fr. 198'000.– in den ersten zwei Jahren und Fr. 133'000.– in den Folgejahren belasten das Globalbudget 414 «Mobilität und Betrieb/Werterhalt Infrastrukturen».



## 8 Berechnung Gesamtbetrag

### 8.1 Neugestaltung Bahnhofstrasse und Kanalisation

#### a) Entwicklungs- und Umsetzungskosten:

Projektierung/Planerwahlverfahren	Fr.	1,78	Mio.
Ausführung	Fr.	7,28	Mio.

#### b) Investitionen:

Bruttoinvestitionen	Fr.	9,06	Mio.
Abzüglich Investitionsbeiträge Bund, Kanton, Dritte	Fr.	2,10	Mio.
Nettoinvestitionen	Fr.	<u>6,96</u>	Mio.

#### c) Folgekosten:

Mehraufwand Betriebskosten, aufgerechnet auf 10 Jahre	Fr.	0,50	Mio.
Ausfälle Parkgebühren, aufgerechnet auf 10 Jahre	Fr.	1,70	Mio.

Der Kreditantrag in der Höhe von 7,78 Mio. Franken setzt sich aus den Kosten für die Ausführung (7,28 Mio. Franken) und den Folgekosten für den Betrieb (0,50 Mio. Franken) zusammen.

### 8.2 Neubau Velostation

#### a) Entwicklungs- und Umsetzungskosten:

Projektierung/Planerwahlverfahren	Fr.	2,05	Mio.
Ausführung	Fr.	17,80	Mio.

#### b) Investitionen:

Bruttoinvestitionen	Fr.	19,85	Mio.
Abzüglich Investitionsbeiträge Bund, Kanton, Dritte	Fr.	1,74	Mio.
Nettoinvestitionen	Fr.	<u>18,11</u>	Mio.

#### c) Folgekosten:

Mehraufwand Betriebskosten, aufgerechnet auf 10 Jahre (2 x Fr. 198'000.–) + (8 x Fr. 133'000.–)	Fr.	1,46	Mio.
----------------------------------------------------------------------------------------------------	-----	------	------

Der Kreditantrag in der Höhe von 19,26 Mio. Franken setzt sich aus den Kosten für die Ausführung (17,80 Mio. Franken) und den Folgekosten für den Betrieb (1,46 Mio. Franken) zusammen.

### 8.3 Aufwertung Seidenhofstrasse

#### a) Entwicklungs- und Umsetzungskosten:

Projektierung/Planerwahlverfahren	Fr.	0,36	Mio.
Ausführung	Fr.	0,67	Mio.

**b) Investitionen:**

Bruttoinvestitionen	Fr. 1,03 Mio.
Abzüglich Investitionsbeiträge Bund, Kanton, Dritte	Fr. 0,00 Mio.
Nettoinvestitionen	<u>Fr. 1,03 Mio.</u>

## 9 Kreditrecht und zu belastende Konten

Freibestimmbare Ausgaben von mehr als Fr. 750'000.– hat der Grosse Stadtrat durch einen Sonderkredit zu bewilligen (§ 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016, FHGG; SRL Nr. 160, in Verbindung mit Art. 69 lit. b Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999, GO; sRSL 0.1.1.1.1). Die Ausgabenbefugnis bestimmt sich nach der Gesamtausgabe für den gleichen Gegenstand (§ 35 Abs. 1 FHGG). Die für ein Projekt bewilligten Projektierungskosten sind daher für die Bestimmung der Höhe der Gesamtausgabe einzubeziehen. Gemäss Art. 58 Abs. 2 GO ist für die Bestimmung der kreditrechtlich zuständigen Instanz bei wiederkehrenden Leistungen der zehnfache Betrag der Jahresausgaben zu rechnen. Die konkret in Kapitel 7 ausgewiesenen Betriebs- bzw. Folgekosten haben einen kausalen Zusammenhang mit der Neuinvestition und sind in der Summe des Sonderkredits hinzuzuzählen.

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag werden drei Sonderkredite beantragt:

- ein Sonderkredit für die Neugestaltung der Bahnhofstrasse und die Sanierung der Kanalisation in der Höhe von 7,78 Mio. Franken; diese Summe beinhaltet den Ausführungskredit von 7,28 Mio. Franken und Betriebskosten von 0,5 Mio. Franken (auf zehn Jahre gerechnet);
- ein Sonderkredit für den Neubau der Velostation in der Höhe von 19,26 Mio. Franken; diese Summe beinhaltet den Ausführungskredit von 17,8 Mio. Franken und Betriebskosten von 1,46 Mio. Franken (auf zehn Jahre gerechnet);
- ein Sonderkredit für die Aufwertung der Seidenhofstrasse in der Höhe von 0,67 Mio. Franken.

Die Beschlüsse des Grossen Stadtrates für die Neugestaltung der Bahnhofstrasse und Sanierung der Kanalisation und die Aufwertung der Seidenhofstrasse unterliegen nach Art. 68 lit. b Ziff. 2 GO dem fakultativen Referendum. Der Beschluss des Grossen Stadtrates für den Neubau der Velostation an der Reuss unterliegt nach Art. 67 lit. b Ziff. 2 GO dem obligatorischen Referendum.

Die mit den beantragten Krediten zu tätigen Aufwendungen sind wie folgt zu belasten:

- Neugestaltung Bahnhofstrasse: Fibukonto 5010.05, Projekt I414004.01
- Sanierung Kanalisation: Fibukonto 5010.04, Projekt I414004.05
- Neubau Velostation an der Reuss: Fibukonto 5030.06, Projekt I414055.01
- Aufwertung Seidenhofstrasse: Fibukonto 5010.05, Projekt I414062.02

## 10 Politische Würdigung

Mit dem Gesamtprojekt «Die neue Bahnhofstrasse» ist ein Projekt entstanden, das nicht nur die Bahnhofstrasse, den Theaterplatz und die Seidenhofstrasse als Lebensraum aufwertet, sondern auch das Veloparkierungsproblem zukunftsfähig und substantiell angeht. Beide Projekte – die neue Velostation und die neue Bahnhofstrasse – sind Teil der städtischen Mobilitätsstrategie, welche den Fuss- und den Veloverkehr sowie mit dem Durchgangsbahnhof Luzern und den neuen Bus-Durchmesserlinien auch den öffentlichen Verkehr fördert. Die Aufwertung der Bahnhofstrasse mit den zusätzlichen Bäumen, den stadtklimafreundlichen Belägen in der Allee und vor dem Luzerner Theater sowie die CO<sub>2</sub>-freie See-Energie sind Massnahmen der städtischen Klima- und Energiepolitik. Die Aufwertung des Lebensraums rund um die Bahnhofstrasse trägt an zentraler und hoch frequentierter Lage zur Attraktivierung des öffentlichen Raums bei. Die Stadt Luzern erreicht mit der Umsetzung dieses Gesamtprojekts verschiedene Ziele aus der Gemeindestrategie und des Legislaturprogramms.

Auch für den Stadtrat sind die Verzögerungen nicht erfreulich. Teilweise ist diese Entwicklung darauf zurückzuführen, dass die Projektierungskosten und der Zeitplan vorgängig zu optimistisch eingeschätzt wurden. Teilweise sind es neue Erkenntnisse und externe Faktoren, welche die Komplexität des Projekts erhöht haben und unumgängliche Zusatzabklärungen zur Folge hatten. Das hat aber auch neue Chancen eröffnet. Dank der gleichzeitigen Planung der Velostation werden Synergien genutzt, die Massnahmen koordiniert umgesetzt und die Beeinträchtigungen während der Bauzeit reduziert. Der Stadtrat ist überzeugt, dass die Zusatzabklärungen notwendig waren und sich langfristig lohnen.

Der öffentliche Raum in der Innenstadt wird intensiv und vielseitig genutzt, und die Anforderungen der unterschiedlichen Nutzenden sind hoch. Will man den Fuss- und den Veloverkehr als flächeneffiziente Verkehrsarten fördern und gleichzeitig die Lebens- und Aufenthaltsqualität aufwerten und mehr Platz schaffen, kommt es zwangsläufig zu Interessenkonflikten. Um dem Wunsch der Menschen nach mehr Freiräumen auch in der intensiv genutzten Bahnhofstrasse entsprechen zu können, wird der Untergrund für die Veloparkierung genutzt. Eine Velostation mit 1'200 Veloabstellplätzen an einer so zentralen Lage mit schwierigem Baugrund und zahlreichen bestehenden Werkleitungen zu bauen und gleichzeitig die Bahnhofstrasse aufzuwerten, hat seinen Preis. Der Stadtrat ist aber überzeugt, dass sich die Investitionen lohnen.

Die unterirdische Velostation mit direktem Anschluss an den Bahnhof ist ein weiterer konkreter Schritt und ein wichtiges Zeichen der Stadt Luzern zugunsten des Durchgangsbahnhofs Luzern. Die Velostation leistet einen Beitrag, um die Mobilitätsnachfrage mit flächen- und energieeffizienten Verkehrsarten zu decken, und ist mit dem künftigen Durchgangsbahnhof kompatibel. Nicht zu unterschätzen ist der Wert der Velostation während der rund zehnjährigen Bauphase des Durchgangsbahnhofs für die Erreichbarkeit des Bahnhofs und der Innenstadt.

Der Stadtrat ist überzeugt, dass mit diesem Projekt das schlummernde Potenzial des linken Reussufers als Aufenthalts- und Begegnungsort im Herzen der Stadt geweckt wird. Er setzt sich dafür ein, dass eine möglichst autofreie Bahnhofstrasse im Sinne des Stimmvolkes und ein nachhaltiger Beitrag für die fehlenden Veloabstellplätze so bald als möglich und im bewilligten Kostenrahmen umgesetzt werden.

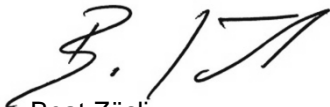
## 11 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen,

- für die Neugestaltung der Bahnhofstrasse und die Sanierung der Kanalisation einen Sonderkredit von 7,78 Mio. Franken zu bewilligen;
- für den Bau der Velostation an der Reuss einen Sonderkredit von 19,26 Mio. Franken zu bewilligen;
- für die Aufwertung der Seidenhofstrasse einen Sonderkredit von 0,67 Mio. Franken zu bewilligen.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 7. Juli 2021



Beat Züsli  
Stadtpräsident



Michèle Bucher  
Stadtschreiberin

## Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 23 vom 7. Juli 2021 betreffend

### Die neue Bahnhofstrasse

#### Sonderkredite für die Bauausführungen:

- Neugestaltung Bahnhofstrasse und Sanierung Kanalisation
- Velostation an der Reuss
- Aufwertung Seidenhofstrasse,

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. 12 Abs. 1 Ziff. 4, Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 67 lit. b Ziff. 2, Art. 68 lit. b Ziff. 2 und Art. 69 lit. b Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

#### beschliesst:

- I. Für die Neugestaltung der Bahnhofstrasse und die Sanierung der Kanalisation wird ein Sonderkredit von 7,78 Mio. Franken bewilligt.
- II. Für den Bau der Velostation an der Reuss wird ein Sonderkredit von 19,26 Mio. Franken bewilligt.
- III. Für die Aufwertung der Seidenhofstrasse wird ein Sonderkredit von 0,67 Mio. Franken bewilligt.
- IV. Die Beschlüsse gemäss Ziffern I und III unterliegen je einzeln dem fakultativen Referendum, derjenige gemäss Ziffer II dem obligatorischen Referendum.

Luzern, 11. November 2021

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Sonja Döbeli Stirnemann  
Ratspräsidentin



Michèle Bucher  
Stadtschreiberin

## **Protokollbemerkung des Grossen Stadtrates**

Zu B+A 23/2021 «Die neue Bahnhofstrasse: Sonderkredite für die Bauausführungen: Neugestaltung Bahnhofstrasse und Sanierung Kanalisation; Velostation an der Reuss; Aufwertung Seidenhofstrasse»

Die **Protokollbemerkung** zu Kapitel 3.2.6 «Gebühren» auf Seite 29 ff. lautet:

«Der Verzicht auf die Gebühren als Eröffnungsanreiz soll auf sechs Monate beschränkt werden.»

**Anhang**

**Impressionen**

## Bahnhofstrasse mit Blick auf die Post und die Kapellbrücke

Vorher:



Nachher:





# Bahnhofstrasse mit Blick Richtung Jesuitenkirche

Vorher:



Nachher:

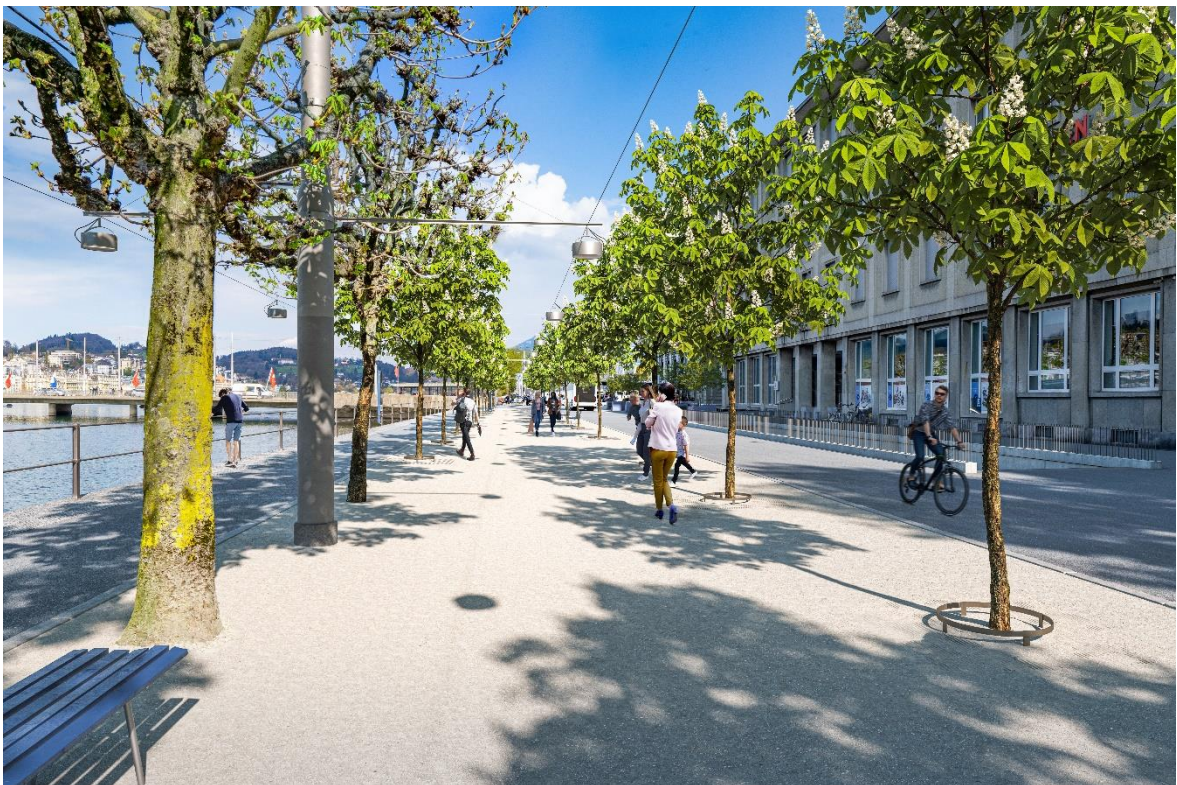


## Bahnhofstrasse mit Blick Richtung Bahnhof und Häuserfassaden

Vorher:



Nachher:



**Knoten Bahnhofstrasse/Seidenhofstrasse**

Vorher:



Nacher:



## Bahnhofstrasse mit Blick Richtung Bahnhof

Vorher:



Nachher:



**Theaterplatz**

Vorher:



Nachher:



## Seidenhofstrasse

Vorher:



Nachher:

