

Fragezeichen rund um das Veloparkierungskonzept in der Altstadt von Luzern

Übersicht

- Auftrag
- Ausgangslage / Probleme
- Erste Versuche / Ideen
- Erkenntnisse
- Neuer Planungsperimeter
- Organisation / Termine



Auftrag

2008

- Motion Nr. 419 für die Erstellung eines Planungsberichts zur Veloparkierung in der Luzerner Altstadt überwiesen

2008

- Richtplan leichter Zweiradverkehr, Velostation in der Luzerner Altstadt

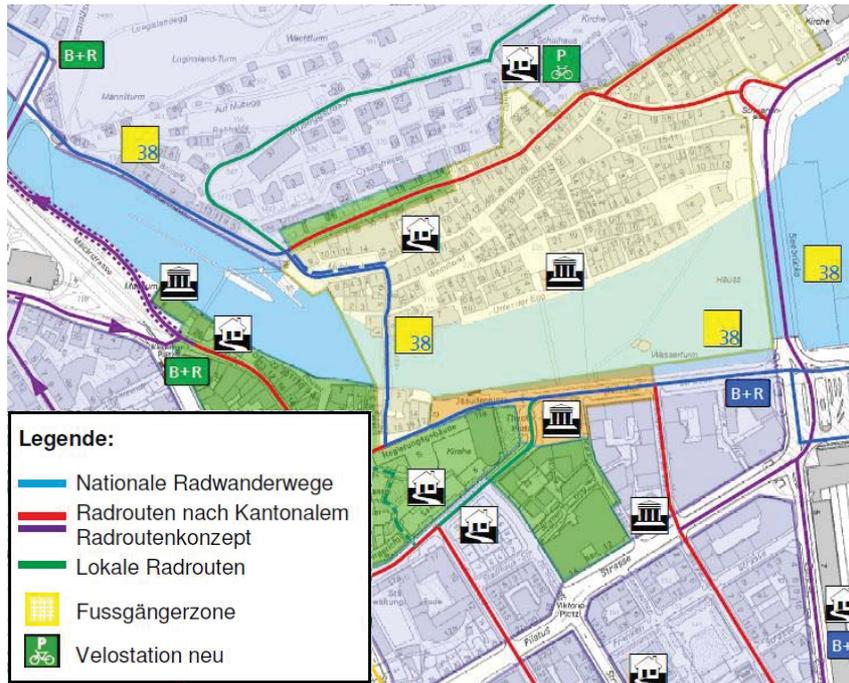
Ausgangslage / Probleme

- Veloförderung gemäss Mobilitätsstrategie; Ziel Modal Split von 6% auf 15%
- Mehr Veloverkehr benötigt mehr Abstellflächen
- Abstellplätze teilweise bereits heute überbelegt
- Abstellplätze im Konflikt zur städtebaulichen Aufwertung
- Bedarf Veloabstellplätze für Planungen Grendel, Bahnhofstrasse, Hirschmattquartier festlegen
- Planungen für Velostationen brauchen viel Zeit
- Finanzierungsbedarf für zusätzliche Velostationen hoch

Ziele

- **öffentliche Abstellanlagen für Velos gut erreichbar und in genügender Anzahl vorhanden**
- Bedarf / Standorte und Massnahmen festgelegt Zeithorizont 2020, 2035
- Ausstattung definiert
- Bewirtschaftung bestimmt
- Umgang mit motorisierten Zweirädern abgesprochen
- Reglement für den Veloordnungsdienst erarbeitet
- Signalisationskonzept vorhanden

Richtplan Zweiradverkehr

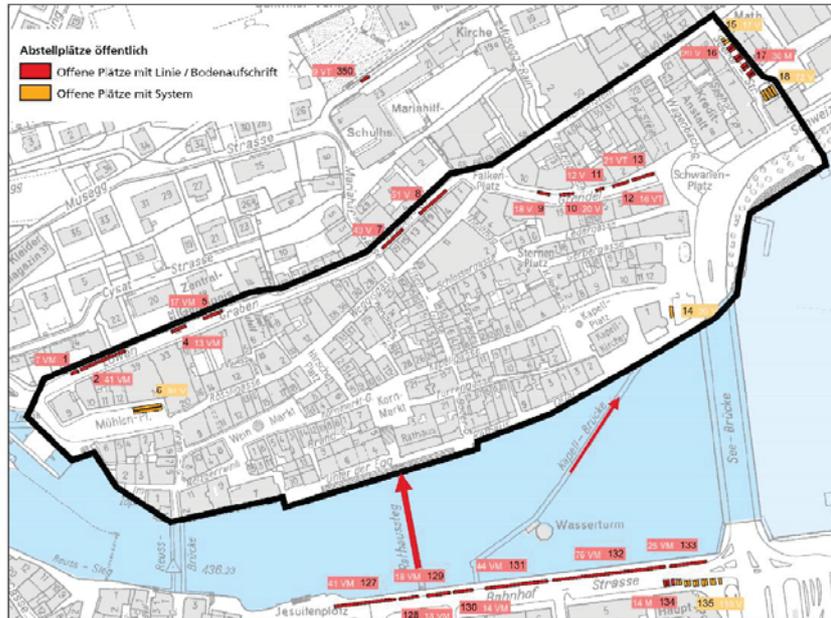


Velostation Amtsgericht

Von Städtebau und
Denkmalschutz abgelehnt



Perimeter Altstadt



Bestehende Abstellplätze

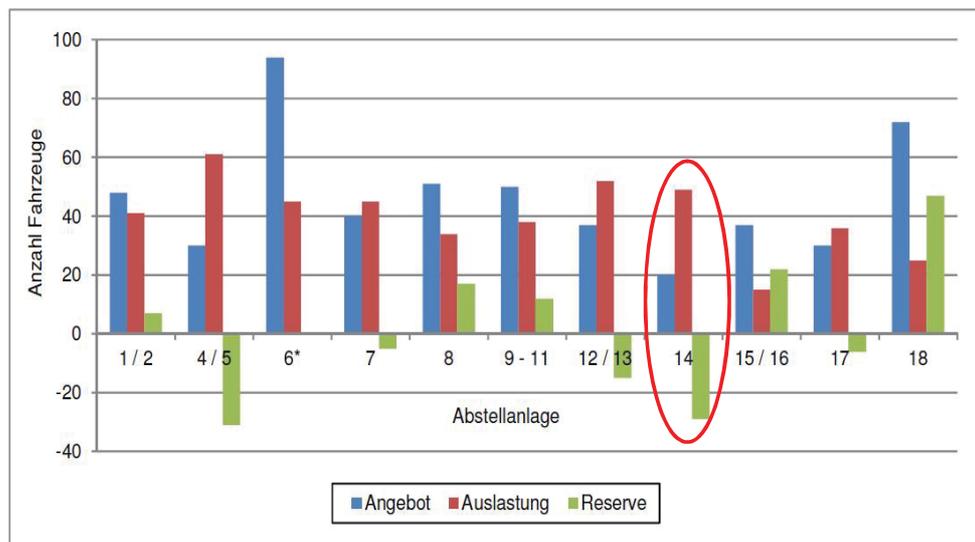
Fahrzeug	Parkiersystem	Kennwert zur Berechnung der Anzahl Abstellplätze [Fahrzeuge pro m]	Anzahl bestehende Abstellplätze
Velo	ohne	2.0	161
	Veloposten (Abstand 1.3 m)	2.3	94
	Lenkerhalter	2.2 - 2.8	109
Velo / Töffli	ohne	1.3	37
Velo / Motorrad	ohne	1.2	78
Motorrad	ohne	1.0	30
Total			509

- Ziel Mittelfristig (d.h. bis 2020) Erhöhung der Abstellplätze um 40% (oberirdisch)
- Evaluation Standort für Velostation

Anforderungen

- Genügend Abstellplätze bei den Zugängen zur Fussgängerzone Altstadt
- Genügend Abstellplätze entlang der Velorouten durch die Altstadt
- Abstellplätze müssen fahrend erreicht werden
- Keine Umwege, direkt auf dem Weg zum Zielort
- Ausstattung mit Parkiersystem z. B. Anlehnbügel
- Beleuchtet und gut einsehbar
- Schutz vor Regen und anderen Umwelteinflüssen (Langzeitparkplätzen)

Auslastung



Zurgilgenhaus



Wegfall von 9
Autoparkplätzen

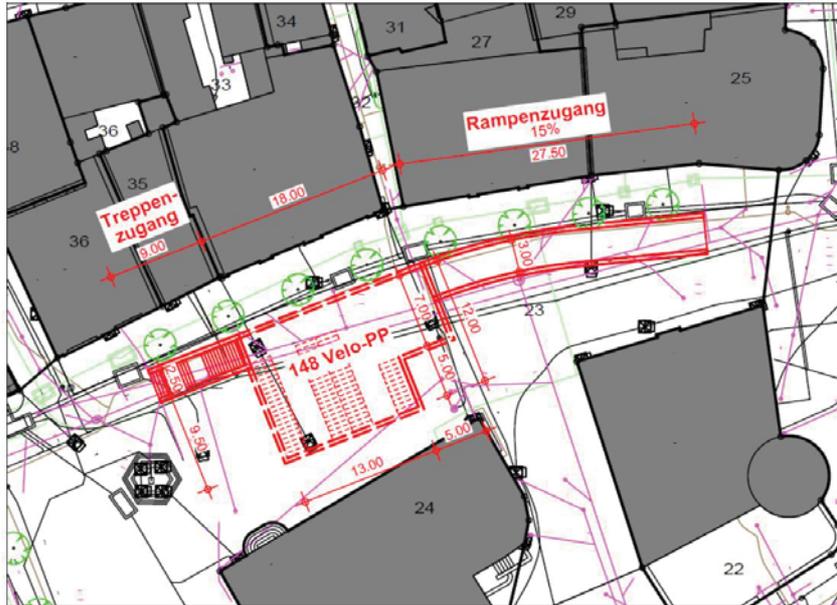
Aufhebung von 5
Taxiparkfelder



Erkenntnisse

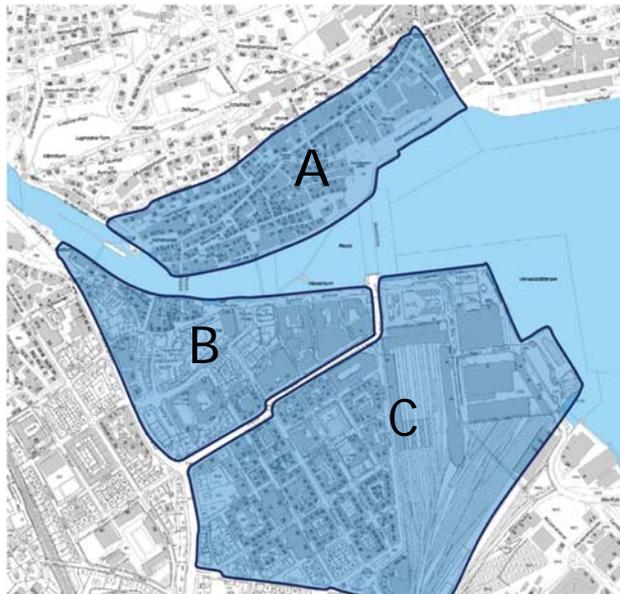
- Velofahrende sind schlechte Menschen
- Veloabstellanlagen sind hässlich und städtebaulich problematisch
- Strassenraumgestalter wollen keine oder nur in geringer Anzahl Veloabstellplätze
- Autoparkplätze sind schöner und wichtiger als Veloabstellplätze
- Veloabstellplätze dürfen nichts kosten
- Velofahrende sollen auch laufen müssen

Ideen für Velostationen



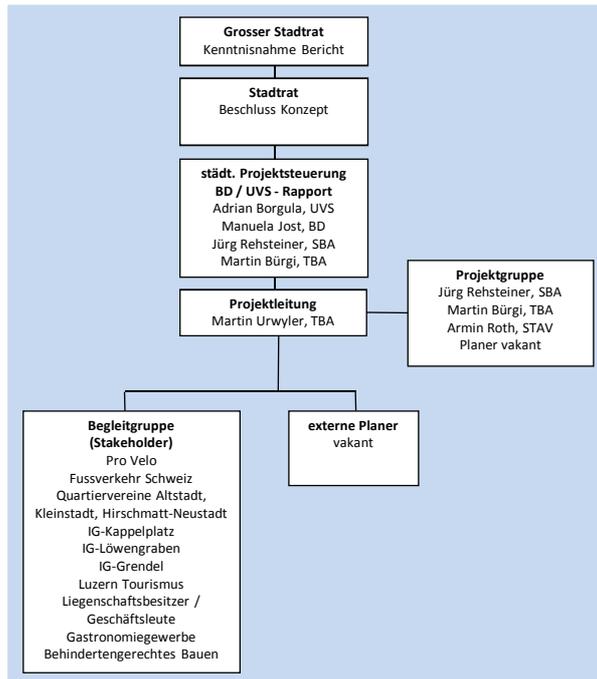
Kosten 2.0 Mio. Franken

Planungsperimeter



- A Altstadt
- B Kleinstadt,
Bahnhofstrasse
- C Hirschmatt,
Bahnhof

Projektorganisation (Phase Strategische Planung)



Termine

SIA	Arbeitsschritt	Beteiligte	2013					2014											
			8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Strategische Planung																		
	11 Bedürfnisformulierung, Lösungsstrategien																		
	- Projektauftrag	PL, GL TBA																	
	- Auftragserteilung extern	PL																	
	- Bearbeitungsphase	Planer, PL																	
2	Vorstudien																		
	21 Projektdefinition, Machbarkeitsstudie																		
	- Machbarkeitsprüfung	Planer, Ingenieur, PL																	
	- Interne Vernehmlassung	PL, betr. Dienststellen																	
	- Überarbeitung	Planer, Ingenieur																	
	- Beschluss Stadtrat	PL, Stadtrat																	
	- Beschluss Kommission	PL, Kommission																	
	- Bericht Grosser Stadtrat																		
	- Projektgruppe																		
	- politische Projektsteuerung																		
	- Information/Kommunikation Stakeholder																		