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

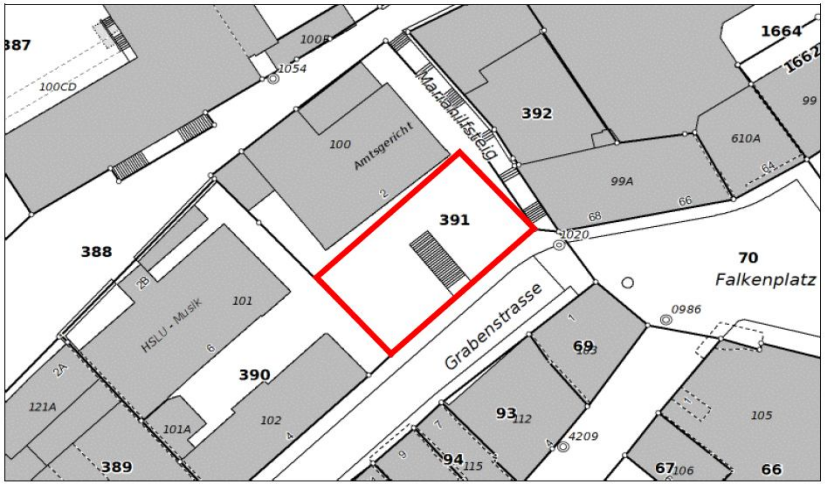
- **öffentliche Abstellanlagen für Velos gut erreichbar und in genügender Anzahl vorhanden**

- Bedarf / Standorte und Massnahmen festgelegt Zeithorizont 2020, 2035
- Ausstattung definiert
- Bewirtschaftung bestimmt
- Umgang mit motorisierten Zweirädern abgesprochen
- Reglement für den Veloordnungsdienst erarbeitet
- Signalisationskonzept vorhanden

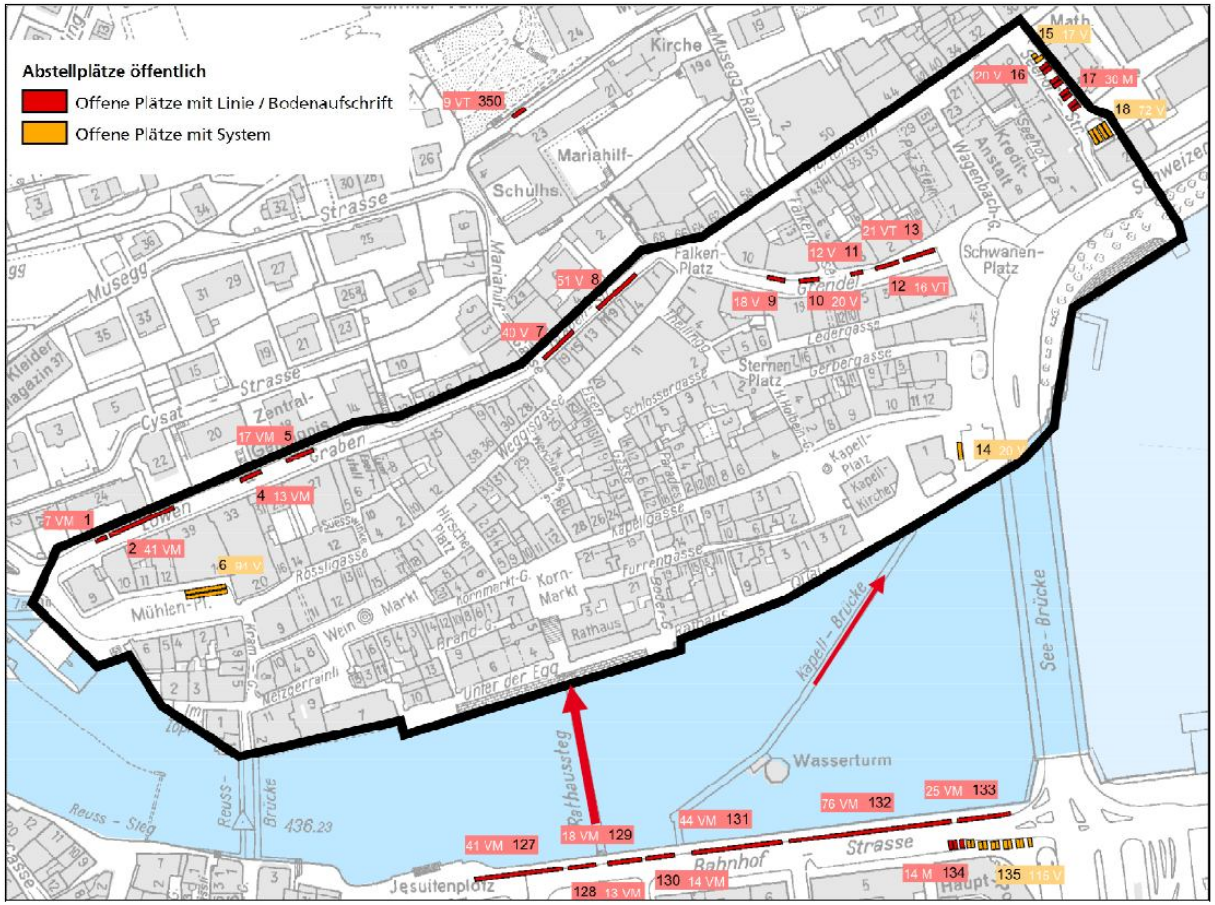
Richtplan Zweiradverkehr

Velostation Amtsgericht

Von Städtebau und Denkmalschutz abgelehnt



Perimeter Altstadt



Bestehende Abstellplätze

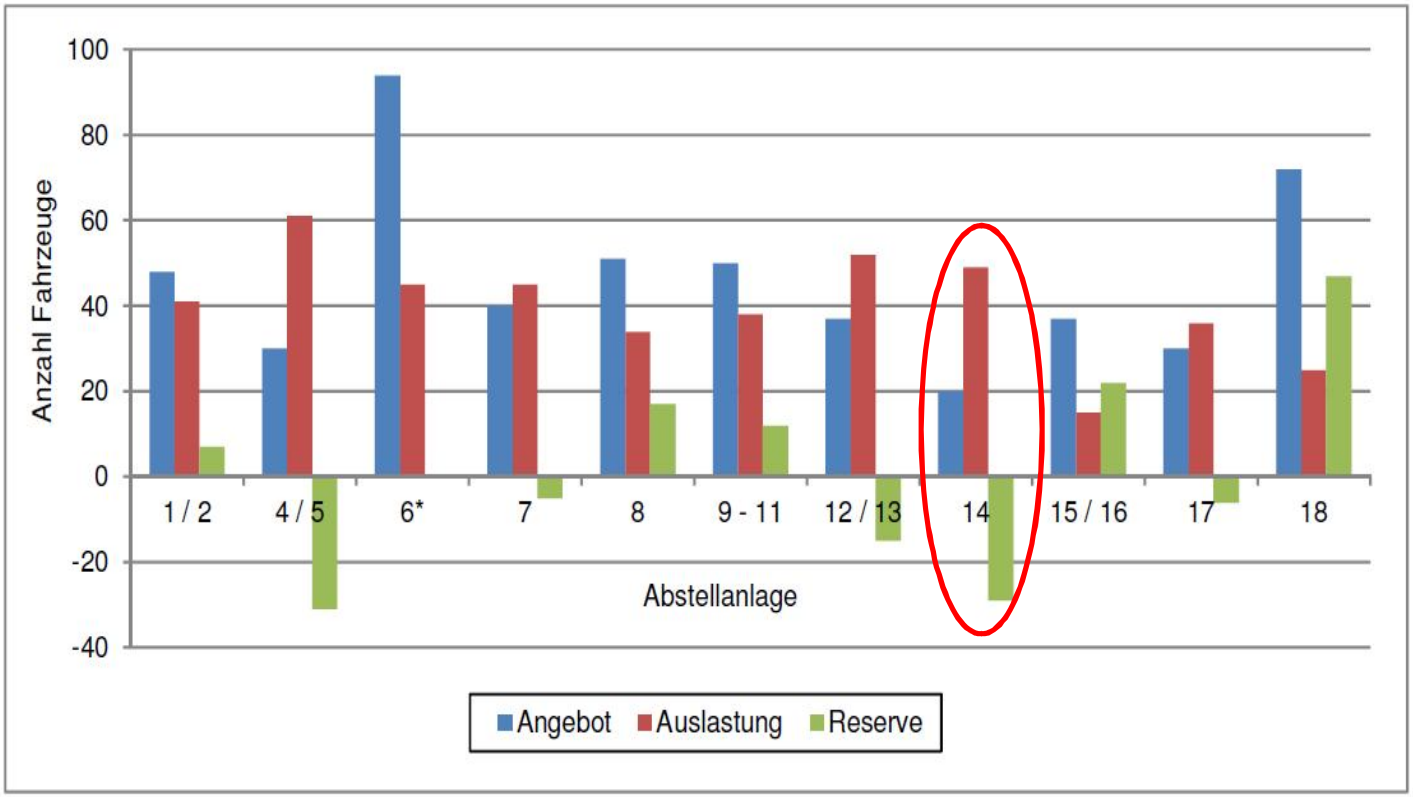
Fahrzeug	Parkiersystem	Kennwert zur Berechnung der Anzahl Abstellplätze [Fahrzeuge pro m]	Anzahl bestehende Abstellplätze
Velo	ohne	2.0	161
	Velopfosten (Abstand 1.3 m)	2.3	94
	Lenkerhalter	2.2 - 2.8	109
Velo / Töffli	ohne	1.3	37
Velo / Motorrad	ohne	1.2	78
Motorrad	ohne	1.0	30
Total			**509**

- 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)

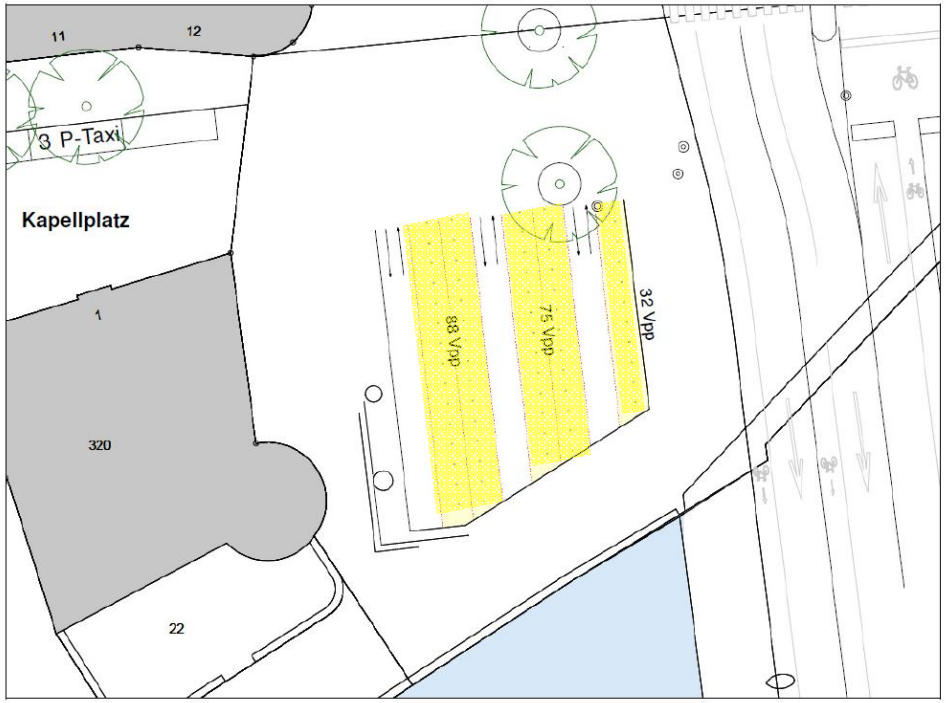
Auslastung


100
80
60
40
20
0
-20
-40
Anzahl Fahrzeuge
1 / 2
4 / 5
6*
7
8
9 - 11
12 / 13
14
15 / 16
17
18
Abstellanlage
Angebot
Auslastung
Reserve

Zurgilgenhaus

Wegfall von 9 Autoparkplätzen

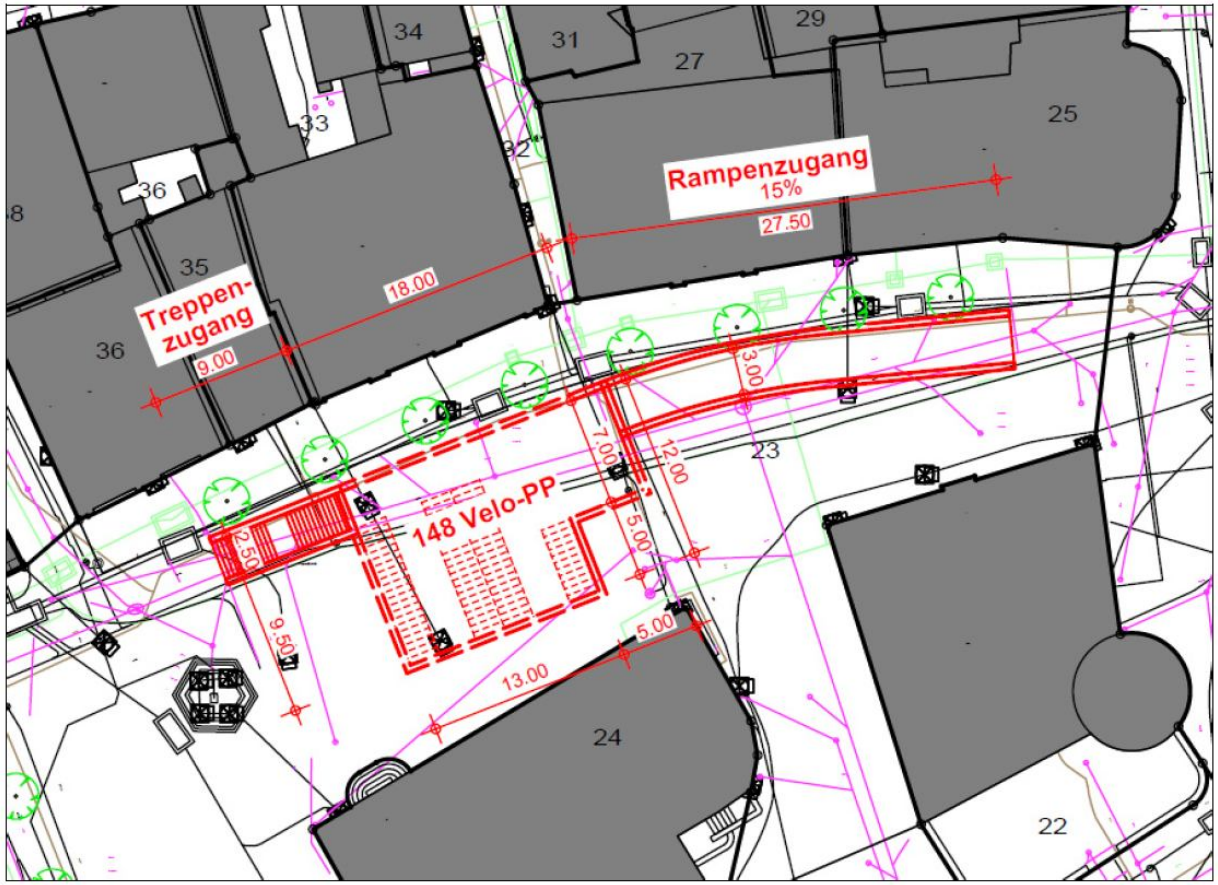
Aufhebung von 5 Taxiparkfelder



Erkenntnisse

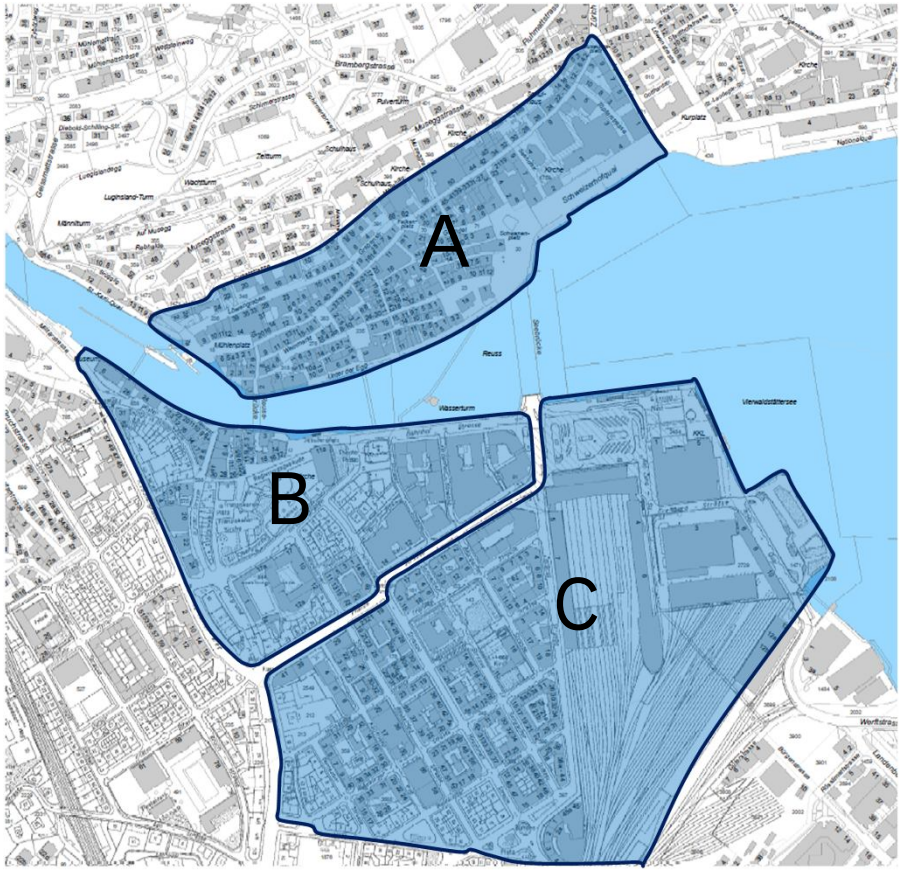
- Velofahrende sind schlechte Menschen
- Veloabstellanlagen sind hässlich und städtebaulich problematisch
- Strassenraumgestalter wollen keine oder nur in geringer Anzahl Veloabstellplätze
- Autoparkplätze sind schöner und wichtiger als Veloabstellplätze
- Veloabstellplätze dürfen nichts kosten
- Velofahrende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

Ideen für Velostationen



Kosten 2.0 Mio. Franken

Planungsperimeter

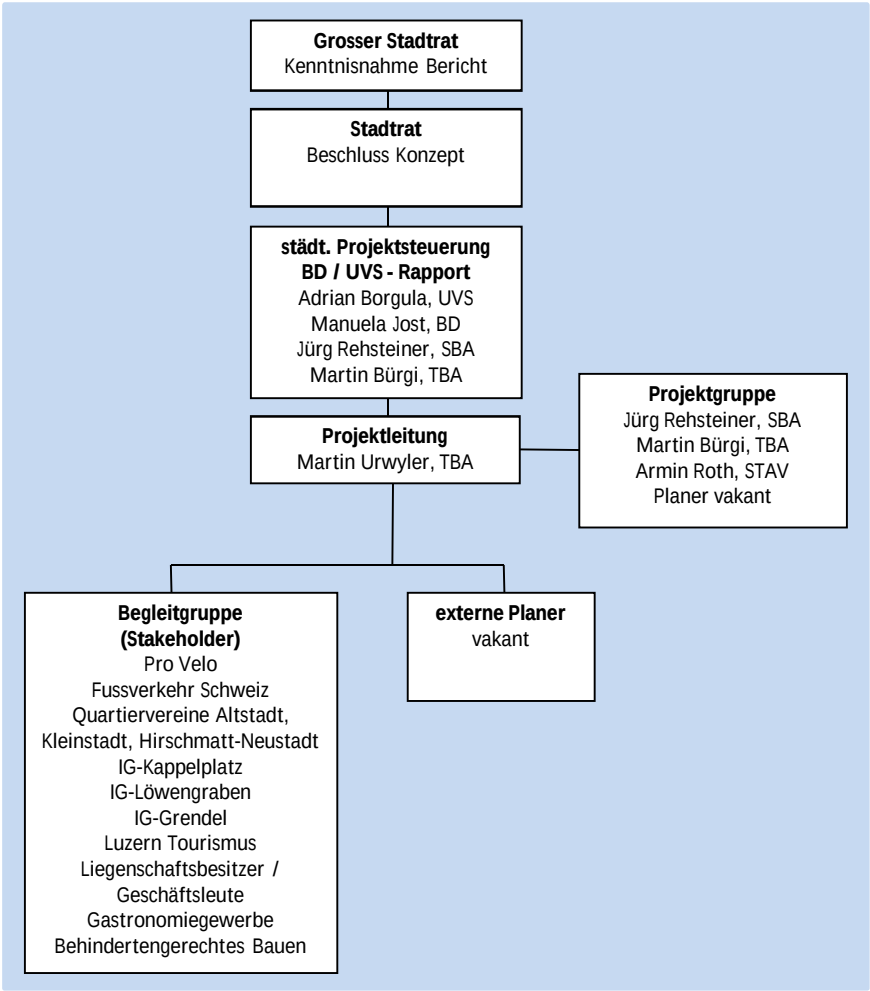


A Altstadt

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																		