



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 5. April 2017 (StB 184)

B+A 9/2017

Erweiterung Cheerstrasse

Zusatzkredit zum Planungs- und
Baukredit 2009

**Von den Stimmberechtigten
angenommen
am 24. September 2017**

**Vom Grossen Stadtrat
mit Änderungen beschlossen
am 1. Juni 2017
(Definitiver Beschluss des Grossen
Stadtrates am Schluss dieses Dokuments)**

Bezug zur Gesamtplanung 2017–2021

Leitsatz Gesellschaft

Die Stadt Luzern zeichnet sich durch eine solidarische Gemeinschaft aus dank

- lebendiger und sicherer Quartiere mit starken Freiwilligenstrukturen und hoher Lebensqualität,
- attraktiver öffentlicher Räume und eines vielfältigen Wohnraumangebots,
- eines qualitativ hochstehenden und vielfältigen Bildungs-, Kultur-, Sport- und Freizeitangebots,
- flexibler und effizienter Beratungs-, Unterstützungs- und Betreuungsangebote,
- der Förderung der Integration aller Bevölkerungsgruppen.

Leitsatz Wirtschaft

Die Stadt Luzern verfügt über hervorragende wirtschaftliche Rahmenbedingungen, die es ihren bestehenden und neuen Unternehmen erlauben,

- sich auf ihren jeweiligen Märkten erfolgreich und verantwortungsvoll zu behaupten,
- der Luzerner Bevölkerung und Gästen qualitativ hochstehende Produkte und Dienstleistungen zu offerieren,
- attraktive Arbeitsplätze anzubieten,
- für Kundschaft, Mitarbeitende und Lieferanten gut erreichbar zu sein.

Leitsatz Umwelt

Die Stadt Luzern trägt Sorge zur Umwelt, indem sie

- die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft anstrebt,
- die Mobilitätsnachfrage mit flächen- und energieeffizienten Verkehrsarten abdeckt und Emissionen wie Schadstoffe und Lärm reduziert,
- energiesparende Bauweisen unterstützt,
- den Gebrauch erneuerbarer Ressourcen fördert,
- den einzigartigen Lebensraum naturnah weiterentwickelt,
- die „Stadt der kurzen Wege“ mit einer dichten, gemischten Nutzungsstruktur fördert.

Städtische Ressourcen

Die Stadt Luzern verfügt über

- einen mittelfristig ausgeglichenen Finanzhaushalt,
- einen fairen Ausgleich der Zentrumslasten,
- eine kundenfreundliche und effiziente Verwaltung,
- qualifizierte und engagierte Mitarbeitende sowie motivierende Führungskräfte,
- eine wertstabile und zeitgemässe Infrastruktur.

Wirkungsziel Verkehr

Ziel ist, dass Luzern attraktiv und für alle sicher und zuverlässig erreichbar ist. Bis 2020 verbessert die Stadt die Verkehrssicherheit und reduziert die Verkehrsunfälle mit Verletzten auf weniger als 150 pro 50'000 Einwohner/innen. Der Modalsplit nach Distanzen auf Stadtgebiet hat per 2020 folgende Werte erreicht: MIV: 36 Prozent, ÖV: 47 Prozent, Fussverkehr: 11 Prozent, Velo: 4 Prozent, übrige: 2 Prozent.

Verkehr

- Fünfjahresziel 6.1** Durch verändertes Mobilitätsverhalten hat sich der Modalsplit von 2010 (MIV: 41 Prozent, ÖV: 45 Prozent, Velo: 2 Prozent, zu Fuss: 9 Prozent, übrige: 3 Prozent) per 2020 zu folgenden Werten entwickelt: MIV: 36 Prozent, ÖV: 47 Prozent, Velo: 4 Prozent, zu Fuss: 11 Prozent, übrige: 2 Prozent.
- Fünfjahresziel 6.2** Die prioritären Sanierungen von Fussgängerstreifen auf Gemeindestrassen sowie von Unfallschwerpunkten sind umgesetzt. Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist im Jahr 2020 unter 150 pro 50'000 Einwohnerinnen und Einwohner gesunken. Die dafür notwendige Zusammenarbeit mit dem Kanton ist intensiviert.
- Fünfjahresziel 6.4** Der Velo- und der Fussverkehr sind systematisch gefördert. Lücken im Velonetz sind geschlossen, die Situation für Fussgänger ist verbessert, und die Sicherheit ist erhöht. Der Verknüpfung Fussgänger zu ÖV ist besondere Beachtung zu schenken.

Umwelt und Raumordnung

- Fünfjahresziel 7.1** Die Bedeutung, Nutzung und Gestaltung der urbanen öffentlichen Räume sowie der naturnahen Freiräume ist mit einem gesamtstädtischen Konzept definiert, und dieses liegt dem Parlament vor; erste Massnahmen sind umgesetzt. In der Innenstadt sind Bahnhofstrasse, Grendel, Kleinstadt und Hirschmattquartier aufgewertet.
- Fünfjahresziel 7.4** Durch innovative Siedlungsplanung, Mobilitätsmanagement und kluge Nutzungsdurchmischung wird die „Stadt der kurzen Wege“ erreicht.

Volkswirtschaft

- Fünfjahresziel 8.4** Die Stadt ist sich der Wichtigkeit der Wirtschaft bewusst und fördert die Vielfalt der Unternehmen durch optimierte Rahmenbedingungen.

Projektplan

162060 Erweiterung Cheerstrasse/Gopigen

Übersicht

Im Jahr 2009 beschloss die Littauer Stimmbevölkerung einen Kredit zur Erweiterung der Cheerstrasse. Eine Analyse des Projekts in den Jahren 2015/2016 zeigte, dass der aus dem Jahr 2009 vorhandene Kredit unter Berücksichtigung der heutigen Rahmenbedingungen und Anforderungen an ein solches Investitionsprojekt nicht ausreicht. Zudem erwies sich das Projekt im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nur bedingt lohnenswert. Vor dem Hintergrund, dass das Projekt in Littau an einer Volksabstimmung gutgeheissen wurde, entschied sich der Stadtrat insbesondere aus demokratiepolitischen Überlegungen für die Ausarbeitung des vorliegenden Berichtes und beantragt dem Parlament hiermit den erforderlichen Zusatzkredit.

Die Cheerstrasse verbindet das Quartier Littau Dorf mit dem Littauerboden. Diese ehemalige Littauer „Bahnhofstrasse“ führt beim Bahnhof Littau über einen Barriere-gesteuerten Bahnübergang der Strecke Luzern–Wolhusen. Um den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit zu verbessern, beabsichtigte die damalige Gemeinde Littau eine neue Linienführung für diese Verbindungsstrasse, mit welcher die Bahnlinie im Gebiet Bodenhof via Unterführung gequert werden sollte. Der damalige Planungs- und Baukredit für die Erweiterung der heutigen Cheerstrasse in der Höhe von 13,843 Mio. Franken wurde an der Volksabstimmung der Gemeinde Littau im September 2009 beschlossen. Im Hinblick auf die Fusion wurde festgehalten, dass der Zeitpunkt der Realisierung im Gesamtkontext der städtischen Investitionsplanung zu bestimmen sei. Da der Stadtrat in den vergangenen Jahren anderen Projekten wie insbesondere dem Neu- und Ausbau der Schulhausinfrastruktur im Stadtgebiet Littau/Reussbühl eine höhere Priorität eingeräumt hatte, entschied er sich bisher für eine Verschiebung des Projekts „Cheerstrasse“.

Unter Berücksichtigung der veränderten Rahmenbedingungen und im Hinblick auf weitere Infrastrukturprojekte im Gebiet Littauerboden wie den Bahnhof-Umbau der SBB oder den Ausbau der Bus-Infrastruktur durch den Kanton wurde das Projekt ab 2015 einer detaillierten Analyse unterzogen. Dabei zeigte sich, dass mit der heute notwendigen Erweiterung des Perimeters und den zusätzlichen Projektbestandteilen die Bruttokosten mit 24,280 Mio. Franken deutlich höher ausfallen als in den Berechnungen von 2009 und der dadurch erforderliche Zusatzkredit in die Kompetenz des Parlaments zu liegen kommt.

Das Projekt zur Erweiterung der Cheerstrasse wurde unter Berücksichtigung der neu ermittelten Kosten einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung unterzogen, welche erneut auf einen engen Zusammenhang des Ausbauprojekts mit der städtischen Bau- und Zonenordnung (BZO) hinwies. Zudem wurde das Projekt Ende 2016 als Gesamtverkehrsmassnahme neu ins Agglomerationsprogramm der dritten Generation eingegeben, nachdem es als Radverkehrsmassnahme in der zweiten Generation vom Bund abgelehnt worden war. Im Fall einer positiven Beurteilung durch den Bund besteht damit die Möglichkeit, dass ein beträchtlicher Teil der Gesamtkosten der Erweiterung der Cheerstrasse durch den Bund übernommen wird.

Aufgrund der Tatsache, dass weitere, wichtige Grundlagen wie die Ergebnisse des Raumentwicklungskonzepts (REK) im Hinblick auf die BZO-Zusammenführung oder der Vorprüfungsentscheid des Bundes zum Agglomerationsprogramm erst Ende 2017 vorliegen werden, erachtete der Stadtrat im Herbst 2016 zwar die Verschiebung des Antrages für den Zusatzkredit um ein weiteres Jahr als zweckmässig. Die Diskussion mit der Baukommission im November 2016 zeigte allerdings, dass die Mehrheit der Kommissionsmitglieder den Bericht und Antrag so rasch wie möglich behandeln wollte. Zudem hatte sich in der Zwischenzeit auch der Druck aus Kreisen im Gebiet der ehemaligen Gemeinde Littau erhöht. Insbesondere forderte die „Initiativ- und Aktionsgruppe pro Cheerstrasse Littau“ die rasche Umsetzung des Projekts. Der Stadtrat kann grundsätzlich die Ungeduld in den betroffenen Quartieren nachvollziehen und unterbreitet dem Parlament hiermit den für den Zusatzkredit erforderlichen Bericht und Antrag.

Mit dem vorliegenden Bericht werden Grundlagen und Bestandteile des Projekts zur Erweiterung der Cheerstrasse aufgezeigt und der für die Umsetzung des Projekts erforderliche Zusatzkredit in der Höhe von 8,949 Mio. Franken beantragt. In den Gesamtkosten von brutto 24,280 Mio. Franken sind auch Kosten in der Höhe von 4,620 Mio. Franken für eine kombinierte Rad-/Personenunterführung am Bahnhof Littau enthalten. Diese Unterführung, welche eine direkte und attraktive Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr gewährleistet, soll gemeinsam mit den SBB realisiert und finanziert werden. Der Stadtrat erachtet dies als optimale Lösung und stellt daher den Kreditantrag unter den Vorbehalt, dass die SBB die anteilmässige Finanzierung an dieser gemeinsamen Unterführung bis spätestens zu Beginn der Planaufgabe rechtsverbindlich zusichern.

In Ergänzung zum Zusatzkredit für die Umsetzung des Projekts fallen auch die mit der neuen Cheerstrasse verbundenen Folgekosten für Betrieb und Unterhalt in der Höhe von Fr. 130'000.– pro Jahr und damit die über die Dauer von zehn Jahren zu berücksichtigende Summe von 1,30 Mio. Franken in die Kompetenz des Parlaments. Auch diese werden mit dem vorliegenden Bericht beantragt.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangslage	8
2 Projekt „Cheerstrasse 2009“	9
3 Grundlagen und Rahmenbedingungen	12
3.1 Richtplanungen	12
3.2 Mobilitätsstrategie	12
3.3 Bau- und Zonenordnung (BZO)	12
3.4 Agglomerationsprogramm	13
3.5 Optimierung Gesamtverkehr Littauerboden	14
3.5.1 Projekt ÖV-Förderung	15
3.5.2 Projekt SBB Publikumsanlage	16
3.5.3 Projekt Bushof Littau	16
4 Projekt „Cheerstrasse 2016“	17
4.1 Gliederung in fünf Teilprojekte	17
4.2 Teilprojekt 1: Projekt Cheerstrasse 2009	18
4.3 Teilprojekt 2: Knoten Bodenhof	19
4.4 Teilprojekt 3: Abschnitt Knoten Bodenhof – Projekt Cheerstrasse 2009	20
4.5 Teilprojekt 4: Rad- und Personenunterführung	20
4.6 Teilprojekt 5: Flankierende Massnahmen Cheerstrasse	22
5 Terminplanung	22
6 Kosten und Finanzierung	23
6.1 Übersicht der Gesamtprojektkosten	23
6.2 Nettokosten unter Berücksichtigung Kostenbeteiligung Dritter	24
6.3 Kostentragung und Finanzierung der Gesamtprojektkosten	25
6.3.1 Finanzierung Strassen- und Wegnetz (Infrastrukturausbau)	26
6.3.2 Finanzierung Umlegung Kanalisation (Siedlungsentwässerung)	27
7 Kreditrechtliche Zuständigkeiten	29
7.1 Kreditrechtliche Zuständigkeit der Investitionskosten	29

7.2	Kreditrechtliche Zuständigkeit der Folgekosten	29
7.3	Kreditvorbehalt: Rechtsverbindliche Zusage des Beitrags der SBB	29
8	Ergänzende Untersuchungen und Analysen	30
8.1	Wirtschaftlichkeitsuntersuchung	30
8.1.1	Ausgangslage	30
8.1.2	Quantitative Kosten-Nutzen-Analyse	31
8.1.3	Analyse-Ergebnisse der nicht quantifizierbaren Auswirkungen	33
8.1.4	Fazit Wirtschaftlichkeitsuntersuchung	34
8.2	Machbarkeitsstudie Knoten Thorenberg	34
8.2.1	Ausgangslage	34
8.2.2	Variantenevaluation	34
8.2.3	Fazit Machbarkeitsstudie Knoten Thorenberg	35
8.3	Erste Stossrichtungen im Rahmen der Erarbeitung des Raumentwicklungskonzepts (REK)	35
8.3.1	Machbarkeitsstudie Gopigen	35
8.3.2	Verkehrliche Analysen im Rahmen des Raumentwicklungskonzepts	36
8.4	SWOT-Analyse	37
8.4.1	Stärken	37
8.4.2	Schwächen	37
8.4.3	Chancen	38
8.4.4	Risiken	38
9	Konsequenzen einer Ablehnung des Zusatzkredits	39
9.1	Formale Konsequenzen	39
9.2	Inhaltliche Konsequenzen	39
10	Politische Würdigung	40
11	Antrag	41

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Ausgangslage

Im September 2009 stimmte die Bevölkerung der damaligen Gemeinde Littau einem Kredit in der Höhe von knapp 13,843 Mio. Franken für eine neue Erschliessungs- und Verbindungsstrasse zwischen dem Bahnhof Littau und dem Kreisel Bodenhof zu. Im Hinblick auf die Fusion der Gemeinde Littau mit der Stadt Luzern ab dem 1. Januar 2010 wurde festgehalten, dass der Zeitpunkt der Realisierung im Gesamtkontext der städtischen Investitionen zu bestimmen sei. Im Rahmen dieser Investitionsplanung hat der Stadtrat in den vergangenen Jahren anderen Projekten wie insbesondere dem Neu- und Ausbau der Schulhausinfrastruktur im Gebiet der ehemaligen Gemeinde Littau eine höhere Priorität eingeräumt und entschied, die Umsetzung des Strassenprojekts „Erweiterung Cheerstrasse“ zu verschieben.

In der Zwischenzeit haben sich die Rahmenbedingungen verändert. Einerseits konkretisierten sich im Gebiet Littau Bahnhof Drittprojekte wie der durch die SBB geplante Ausbau des Bahnhofs oder der seitens des Kantons für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr vorgesehene Bushof. Andererseits stellt das Gebiet im Littauerboden einen zentralen Fokus des Raumentwicklungskonzepts (REK) dar, welches als Grundlage für die anstehende BZO-Zusammenführung der ehemaligen Gemeinde Littau und der Stadt Luzern dient.

Im Rahmen der Statusreports von 2015 und 2016 wurden für das Strassenprojekt „Erweiterung Cheerstrasse“ unter Berücksichtigung der veränderten Rahmenbedingungen die Kosten neu ermittelt. Dabei zeigte sich, dass mit der damit verbundenen Erweiterung des Perimeters und den zusätzlichen Projektbestandteilen die Bruttokosten mit 24,280 Mio. Franken deutlich höher ausfielen als in den Berechnungen von 2009 und der dadurch erforderliche Zusatzkredit in die Kompetenz des Parlaments zu liegen kommt.

Das Projekt zur Erweiterung der Cheerstrasse wurde unter Berücksichtigung der neu ermittelten Kosten einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung unterzogen, welche erneut auf einen engen Zusammenhang des Ausbauprojekts mit der städtischen Bau- und Zonenordnung hinwies. Zudem wurde das Projekt Ende Dezember 2016 als Gesamtverkehrsmassnahme neu ins Agglomerationsprogramm der dritten Generation eingegeben, nachdem es als Radverkehrsmassnahme in der zweiten Generation vom Bund abgelehnt worden war. Im Fall einer positiven Beurteilung durch den Bund besteht damit die Möglichkeit, dass ein beträchtlicher Teil der Gesamtkosten der Erweiterung der Cheerstrasse durch den Bund übernommen wird.

Damit lag dem Stadtrat Ende 2016 mit den Statusreports und der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eine gute Grundlage zur Neubeurteilung des weiteren Vorgehens vor. Als Alternative zu einem Antrag für einen Zusatzkredit wurde auch die Realisation eines reduzierten Projekts mit dem vorhandenen Kredit in Erwägung gezogen. Eine Überarbeitung des Projekts im Sinne von „Design to Cost“, in welcher eine reduzierte Projektvariante unter Einhaltung des vorhandenen Kostendachs umgesetzt würde, kam für den Stadtrat weder aus fachlicher noch aus mobilitätspolitischer Sicht infrage. Mit einem reduzierten Projekt könnten insbesondere den verkehrlich notwendigen Massnahmen zu wenig Rechnung getragen werden. Zudem erachtete der Stadtrat die flankierenden Massnahmen, speziell auch die Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs, als zwingende Bestandteile des Projekts „Erweiterung Cheerstrasse“. Auch auf einen Projektabbruch wollte der Stadtrat verzichten. Vor dem Hintergrund, dass das Projekt von der Littauer Stimmbevölkerung gutgeheissen wurde, entschied sich der Stadtrat insbesondere aus demokratiepolitischen Überlegungen für den Antrag eines Zusatzkredits ans Parlament.

Aufgrund der Tatsache, dass wichtige Grundlagen erst Ende 2017 mit dem Entwurf zum Raumentwicklungskonzept vorliegen werden und zu diesem Zeitpunkt auch eine Vorversion des Prüfberichts des Bundes zum Agglomerationsprogramm erwartet wird, erachtete der Stadtrat die Verschiebung des Antrages für den Zusatzkredit um ein weiteres Jahr als zweckmässig. Die Diskussion mit der Baukommission im November 2016 zeigte allerdings, dass die Mehrheit der Kommissionsmitglieder den Bericht und Antrag so rasch wie möglich behandeln wollte. Zudem hatte sich in der Zwischenzeit auch der Druck aus Kreisen im Gebiet der ehemaligen Gemeinde Littau erhöht. Insbesondere forderte die „Initiativ- und Aktionsgruppe pro Cheerstrasse Littau“ die rasche Umsetzung des Projekts. Der Stadtrat kann grundsätzlich die Ungeduld in den betroffenen Quartieren nachvollziehen und unterbreitet dem Parlament hiermit den für den Zusatzkredit erforderlichen Bericht und Antrag.

2 Projekt „Cheerstrasse 2009“

Die Verbindungsstrasse zwischen Littau Dorf und Littauerboden hiess bis ins Jahr 2010 „Bahnhofstrasse“. Aufgrund der Fusion zwischen der Gemeinde Littau und der Stadt Luzern wurde sie neu in „Cheerstrasse“ umbenannt. Die Strasse führt beim Bahnhof Littau über einen Barriere-gesteuerten Bahnübergang der Strecke Luzern–Wolhusen. Diese „Barriersituation“ und die Einmündung der damaligen Bahnhofstrasse in die Thorenbergstrasse führten bereits vor 2009 häufig zu Unfällen, Staus und Verkehrsbehinderungen. Die Situation verschärfte sich insbesondere durch das laufend verbesserte Fahrplanangebot der SBB und die damit verbundene Taktverdichtung bzw. die zunehmenden Schliessungszeiten des Bahnübergangs von heute bis zu 18 Minuten pro Stunde.

Um den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit zu verbessern, beabsichtigte die ehemalige Gemeinde Littau eine neue Linienführung für die damalige Bahnhofstrasse. Die Unterbrechung des Bahnbetriebs aufgrund der Renovation des Zimmeregg隧nells bot die Gelegenheit, im Hinblick auf eine künftige Erschliessungs- und Verbindungsstrasse eine erste Etappe

in Form einer Unterführung der Bahngleise zirka 400 Meter nordöstlich vom Bahnhof Littau entfernt zu realisieren. Der dazu erforderliche Kredit in der Höhe von 1,87 Mio. Franken wurde vom Einwohnerrat der Gemeinde Littau am 29. September 2004 für die „Vorarbeiten SBB Unterführung“ bewilligt. Die Umsetzung erfolgte plangemäss im Sommer 2005.

In den Jahren 2006/2007 wurden im Rahmen von Vorstudien diverse Varianten der Linienführung untersucht, aufgezeigt und miteinander verglichen. Als Bestvariante ging das heute als „Cheerstrasse 2009“ bezeichnete Projekt hervor. Die damit vorgesehene neue Erschliessungs- und Verbindungsstrasse sollte, von Littau Dorf herkommend, vor dem Bahnübergang rechts entlang der Bahnlinie bis auf die Höhe des Kreisels Bodenhof führen, dort via vorerstellte Unterführung die Bahngleise unterqueren, um anschliessend via Kreisel Bodenhof die Thorenbergstrasse zu erreichen. Der bestehende Bahnübergang beim Bahnhof Littau sollte für den Fuss- und Veloverkehr beibehalten und für den motorisierten Individualverkehr (MIV) aufgehoben werden.

Die nachfolgende Abbildung zeigt den Projektperimeter von 2009:

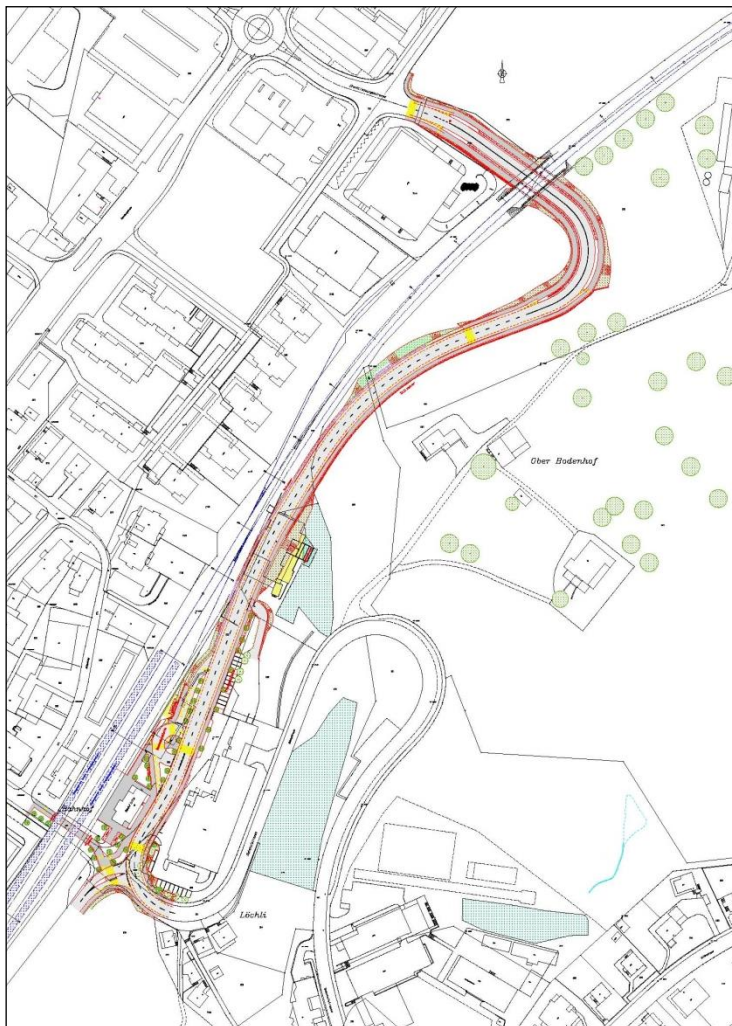


Abbildung: Situationsplan Projekt 2009

Die neue Strasse war im Normalprofil mit einer Grundbreite von 9 Metern mit je zwei Fahrspuren, angrenzendem Radstreifen und einem Trottoir geplant. Im Bereich der Unterführung war beidseitig ein kombinierter Rad-/Gehweg vorgesehen, der gegenüber der Fahrbahn auf einem höheren Niveau liegen sollte. Von der Unterführung bis zum Bahnhof Littau sollte das Trottoir für die zu Fuss Gehenden nur bergseits geführt werden.

Dieses 2009 als Bestvariante vorgeschlagene Projekt zeichnete sich durch einen möglichst geringen Verbrauch an Kulturland und durch eine mehrheitlich grosse Akzeptanz bei den betroffenen Landeigentümern aus. Zudem liess die vorgeschlagene Variante eine zukünftige städtebauliche Entwicklung im Bahnhofsbereich und eine behutsame Integration ins Orts- und Landschaftsbild zu. Das Projekt ermöglichte mittels Geh- und Radweg eine Anbindung der Sportanlage Ruopigenmoos an die neue Erschliessungs- und Verkehrsstrasse. Diese Anbindung war jedoch nicht Bestandteil des Projekts.

Die Bestvariante der Linienführung setzte sich insbesondere gegen die beiden Alternativen einer „Unterquerung Bahnübergang“ und einer „Anbindung Cheer“ durch. Bei einer Unterquerung des Bahnübergangs am Bahnhof Littau fielen neben den höheren Erstellungskosten die massiven Einschränkungen der Befahrbarkeit während der Bauzeit negativ ins Gewicht. Die komplizierten Strassenzufahrten hätten zudem einschneidende Massnahmen an privaten Grundstücken zur Folge gehabt. Darüber hinaus hätte die mehr als 100 Meter lange Wanne für die Unterführung zu grossen Platzeinschränkungen und zu einem bedeutenden Einschnitt ins Ortsbild geführt. Bei der Variante der direkten „Anbindung Cheer“ führten die höheren Erstellungskosten, die deutlich schlechtere Anbindung des Busverkehrs und der Verlust an Kulturland zum Ausscheiden.

Die Stimmbevölkerung von Littau teilte die Einschätzung des Gemeinderates und bewilligte am 27. September 2009 den Projektierungs- und Baukredit für die als Bestvariante ausgezeichnete „Erschliessungs- und Verbindungsstrasse, Kreisel Bodenhof bis Bahnhof Littau“ in der Höhe von 13,843 Mio. Franken. Zum damaligen Zeitpunkt war die Fusion der Gemeinde Littau mit der Stadt Luzern bereits beschlossen. Entsprechend wurde in der Abstimmungsbroschüre des Gemeinderates Littau festgehalten: „Das Auflageprojekt bzw. die Weiterprojektierung wird nach positivem Volksentscheid gestartet und durch die Stadt Luzern ab Fusionszeitpunkt weitergeführt. In der Gesamtplanung 2009–2013 der Stadt Luzern vom 10. September 2008 ist die Erschliessungs- und Verbindungsstrasse aufgeführt. Der Realisierungszeitpunkt wird durch die Behörden der vereinigten Stadt nach dem 1. Januar 2010 im Gesamtkontext der städtischen Investitionen festgelegt.“

Im Rahmen der Dringlichkeitsbeurteilung der Projekte der Investitionsplanung in Abstimmung mit der langfristigen Finanzplanung wurde das Projekt „Cheerstrasse“ in den vergangenen Jahren mehrmals verschoben. Im Frühjahr 2015 wurde das Projekt „Cheerstrasse 2009“ erstmals einer detaillierten Analyse durch Emch+Berger WSB AG, Emmenbrücke, unterzogen. Dabei wurde festgestellt, dass sich die Rahmenbedingungen im Projektumfeld seit 2009 stark verändert hatten, sodass Anpassungen und Ergänzungen am Projekt „Cheerstrasse 2009“ notwendig wurden.

3 Grundlagen und Rahmenbedingungen

Die geplante Erschliessungs- und Verbindungsstrasse Cheerstrasse befindet sich im Gebiet Littauerboden. Aufgrund dieser Lage sind beim Projekt „Cheerstrasse“ nicht nur die aktuellen Grundlagen, sondern auch das Entwicklungspotenzial für Wohnraum und Arbeitsplätze sowie insbesondere die im Gebiet geplanten Drittvorhaben wie der Bahnhofumbau oder der Bushof als Rahmenbedingungen zu beachten und in die Beurteilung mit einzubeziehen.

3.1 Richtplanungen

Das Projekt „Cheerstrasse 2009“ berücksichtigt die für diesen Perimeter relevanten Richtplanungen. Es sind dies der kantonale Richtplan 2009 (teilrevidiert 2015) mit den Festlegungen von M1 Gesamtverkehrspolitik, der Regionale Entwicklungsplan Region Luzern 2004 (REP 21), der Richtplan ESP Luzern Nord 2008 (Teil 1: Emmen Littau Luzern) und insbesondere der Verkehrsrichtplan der Gemeinde Littau. Dieser wurde vom Regierungsrat des Kantons Luzern am 26. Oktober 2004 genehmigt. Er zeigt auf, wie die baulichen und betrieblichen Massnahmen bei den Verkehrsanlagen aufeinander abzustimmen sind, damit eine zweckmässige Erschliessung der bestehenden wie auch künftigen Bauzonen und Gemeindeteile mit allen Verkehrsmitteln gewährleistet ist. In Bezug auf das Strassennetz werden im Richtplan zwei Varianten einer Verbindungsstrasse zwischen der heutigen Cheerstrasse und dem Bodenhof sowie auch mehrere Möglichkeiten für die Erschliessung des Gebiets Gopigen aufgezeigt.

3.2 Mobilitätsstrategie

Auf der Grundlage des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität hat der Stadtrat eine Mobilitätsstrategie entwickelt, die aufzeigt, wie die steigende Mobilitätsnachfrage bis 2035 bewältigt werden kann. Im Vordergrund steht dabei, dass die Stadt Luzern auch in Zukunft attraktiv und für alle sicher erreichbar bleibt. Diese Strategie hat der Grosse Stadtrat im Juni 2014 zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Strategie gliedert sich in sechs Teilstrategien und enthält zahlreiche aufeinander abgestimmte Verkehrsmassnahmen, die in den nächsten 20 Jahren umgesetzt werden sollen. Das Projekt „Cheerstrasse“ ist Bestandteil der städtischen Mobilitätsstrategie und in der Teilstrategie des motorisierten Individualverkehrs (MIV) als mittelfristige Massnahme aufgeführt.

3.3 Bau- und Zonenordnung (BZO)

Die aktuelle Bau- und Zonenordnung des Stadtteils Littau (BZO Littau) wurde im Mai 2009 vom Regierungsrat genehmigt. Zur Abschätzung des Entwicklungspotenzials gemäss bisheriger Bau- und Zonenordnung von Littau wurde im Jahr 2011 im Rahmen eines Verkehrs- und Erschliessungskonzepts eine Auslegeordnung für den Stadtteil Littau gemacht. Diese weist die Reserven gemäss Zonenplan 2009 in der Höhe von bis zu zusätzlichen 3'800 Einwohnerinnen und Einwohnern und bis zu 1'900 Arbeitsplätzen über das ganze Stadtteilgebiet aus. Unter

Berücksichtigung von fünf weiteren Gebieten, die heute im Übrigen Gebiet (ÜG) liegen und deren Einzonung über die heutige BZO hinaus bei einem künftigen Bedarf geprüft werden könnte, steigt das Potenzial um weitere 3'500 Einwohnerinnen und Einwohner sowie um zusätzliche 1'600 Arbeitsplätze. Mehrere dieser heutigen und gegebenenfalls zukünftig aktivierbaren Reservegebiete befinden sich im Littauerboden.

Zurzeit gibt es für das Stadtgebiet Luzern zwei unterschiedliche Bau- und Zonenordnungen (BZO) für die Stadtteile Luzern und Littau. Diese sollen bis ins Jahr 2023 zusammengeführt und gleichzeitig die BZO Littau revidiert werden. In einer ersten Projektphase wird dabei zurzeit ein Raumentwicklungskonzept (REK) erarbeitet. Dieses REK setzt die strategischen Leitplanken zur zukünftigen räumlichen Entwicklung und dient als langfristig ausgerichtetes Steuerungsinstrument für die planerischen und baulichen Entwicklungen sowie Infrastrukturvorhaben. Es beinhaltet die Siedlungs-, Mobilitäts- und Freiraumentwicklung und stimmt diese aufeinander ab. Die Raumstrategie umfasst das ganze Stadtgebiet. Der Littauerboden und das Gebiet um den Bahnhof Littau stellen darin ein zentrales Entwicklungsgebiet dar. Aufgrund der mit der aktuellen BZO vorhandenen Reserven im Stadtteil Littau ist zum heutigen Zeitpunkt davon auszugehen, dass der Stadtrat mit der anstehenden Revision der BZO Littau keine Einzonungen vornehmen wird.

3.4 Agglomerationsprogramm

Das Agglomerationsprogramm Luzern der dritten Generation (AP LU 3G) baut auf der Gesamtkonzeption der beiden früheren Generationen auf und stellt eine gezielte Aktualisierung sowie Weiterentwicklung dar. Es enthält Massnahmen mit Realisierungsbeginn zwischen 2019 und 2022. Das AP LU 3G wurde Ende Dezember 2016 den Bundesbehörden zur Prüfung eingereicht.

Das Gebiet im Littauerboden ist als Schlüsselareal im AP LU 3G in mehreren Massnahmen im Bereich der Siedlungsentwicklung aufgeführt. Im Bereich der Verkehrsmassnahmen haben folgende Massnahmen eine Auswirkung auf das Gebiet im Littauerboden:

- **ÖV 6.4: Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn (Luzern West):**
Mit der Erstellung eines Bushofs am Bahnhof Littau soll die Reisebeziehung von Bahn und Bus sowie zwischen den Buslinien optimal verknüpft werden (vgl. auch Ausführungen zu Teilprojekt Optimierung Gesamtverkehr Littauerboden).
- **ÖV 3.2: Luzern, S-Bahn-Haltestelle Littau-Ruopigen:**
Als Massnahme im Zeithorizont zur Umsetzung nach 2027 ist eine neue S-Bahn-Haltestelle Littau-Ruopigen am westlichen Ende des Zimmereggtunnels vorgesehen.
- **ÖV 11.2: Buspriorisierung auf Gemeindestrassen:**
Zur Gewährleistung von schnelleren ÖV-Verbindungen, einem stabilen Fahrplan und sicheren Anschlüssen sind Buspriorisierungen einzurichten. In einem Gesamtpaket von verschiedenen Massnahmen ist der Kreisel Bodenhof Teil dieser Massnahme.
- **GV 7.2: Kombinierte Mobilität: B+R-Anlagen**
Der Bahnhof Littau ist als einer von zahlreichen Standorten für die Realisierung einer Bike-und-Ride-Anlage vorgesehen.

Die zentrale Massnahme aus dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation für das Projekt „Cheerstrasse“ ist die Massnahme GV 1.5 „Gesamtverkehrskonzept Luzern West (Littau)“. Der Massnahmenbeschrieb umfasst die Parameter des aktuellen Projekts „Cheerstrasse 2016“, wie es in Kapitel 4 im Detail beschrieben wird. Das Projekt ist als Gesamtverkehrsmassnahme mit höchster Priorität A und Kosten in der Höhe von 25,71 Mio. Franken (inkl. MWSt) eingegeben.

Das Projekt „Cheerstrasse“ war bereits im Agglomerationsprogramm der 2. Generation als Massnahme zur Förderung des Radverkehrs eingegeben worden. Der Bund hatte jedoch in seinem Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm Luzern der 2. Generation im Februar 2014 das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Cheerstrasse als ungenügend für die Aufnahme ins Agglomerationsprogramm eingeschätzt. Er kam zum Schluss, dass er für den Bau der Cheerstrasse beim eidgenössischen Parlament keine Gelder beantragen werde, und stufte das Projekt von Priorität A auf Priorität C zurück.

Zum heutigen Zeitpunkt ist für Projekte des Agglomerationsprogramms der 3. Generation weder der generelle Beitragssatz für das AP LU 3G noch ein konkreter Beitrag für ein Einzelprojekt bekannt. Es stehen damit für die Erweiterung der Cheerstrasse keine gesicherten Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm zur Verfügung. Der Prüfprozess des Bundes erfolgt aufgrund einer Beurteilung von definierten Kriterien. Dieser sieht vor, dass im Verlauf des Jahres 2017 der Bund das provisorische Prüfergebnis kommunizieren und den Agglomerationen Gelegenheit für eine Stellungnahme geben wird. Das definitive Prüfergebnis wird Anfang 2018 erwartet, und der entsprechende Beschluss des Bundesparlaments erfolgt voraussichtlich im Herbst 2018.

Basierend auf den Erfahrungen mit den bisherigen beiden Generationen des Agglomerationsprogramms wird in Kapitel 6 beim Ausweis der Nettokosten die Annahme getroffen, dass der Beitragssatz für das Luzerner Agglomerationsprogramm erneut in der Höhe von 35 Prozent ausfällt und das Projekt vollumfänglich aufgenommen wird. Aufgrund des Bruttprinzips haben die Nettokosten keinen Einfluss auf den Kreditantrag. Der Ausweis dieser Nettokosten hat grundsätzlich informativen Charakter.

3.5 Optimierung Gesamtverkehr Littauerboden

Neben der Cheerstrasse sind im Gebiet Littauerboden zurzeit weitere Verkehrsinfrastrukturprojekte in Planung. Dazu gehören insbesondere der Umbau des Bahnhofs durch die SBB, die ÖV-Förderung im Littauerboden sowie ein Bushof am Bahnhof Littau durch den Kanton Luzern. Vor diesem Hintergrund wurde im Jahr 2016 unter der Federführung des Tiefbauamts der Stadt Luzern das Koordinationsprojekt „Optimierung Gesamtverkehr Littauerboden“ initiiert. Mit diesem Koordinationsprojekt sollen die einzelnen Verkehrsinfrastrukturprojekte aufeinander abgestimmt werden. Darüber hinaus ist mit der Organisation dieses Koordinationsprojekts die Berücksichtigung des in Erarbeitung befindlichen Raumentwicklungskonzepts im Hinblick auf die BZO-Zusammenführung sichergestellt.

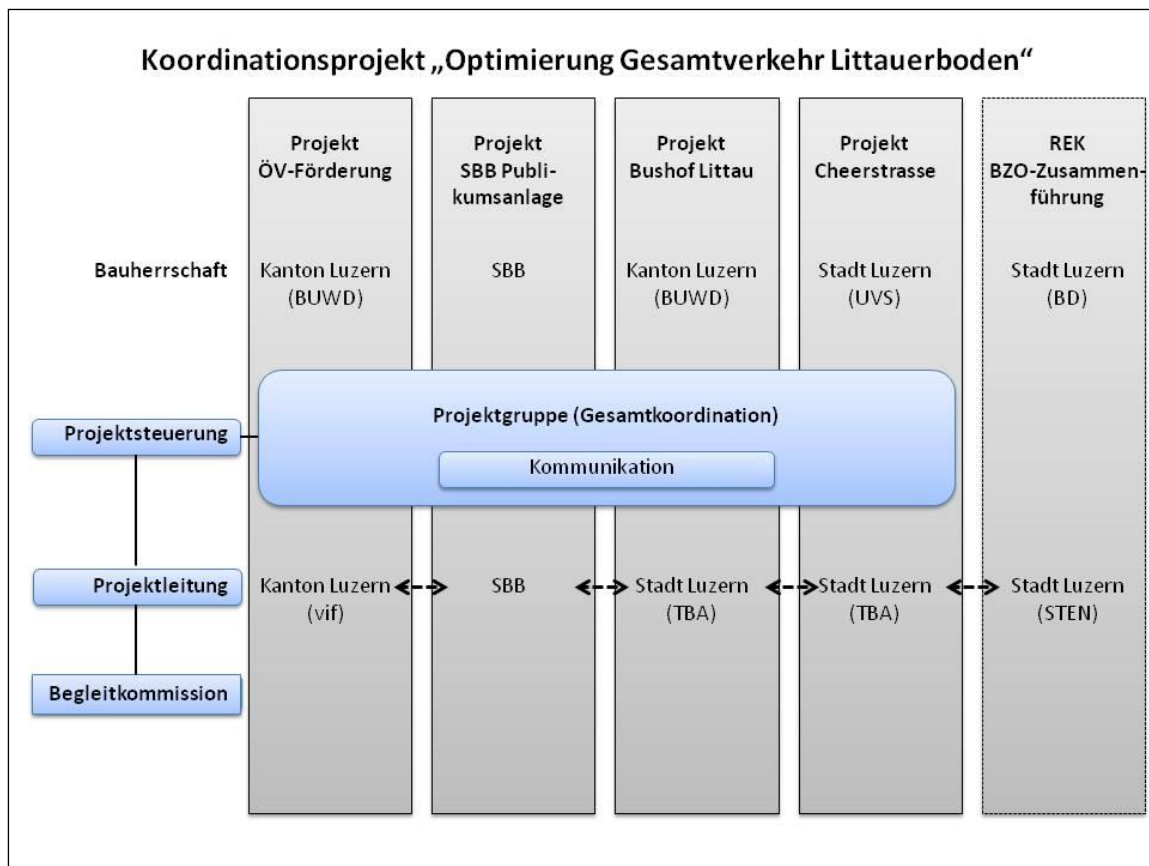


Abbildung: Organisation Koordinationsprojekt Gesamtverkehr Littauerboden

Als konkrete Zielsetzung wurde folgende Formulierung vereinbart: „Koordination und Abstimmung der Projekte im Littauerboden aufeinander unter Berücksichtigung einer wirtschaftlichen, nachhaltigen und umweltverträglichen Lösung und den Zielen der einzelnen Projekte.“ Es ist unbestritten, dass der grösstmögliche Mehrwert für das Gebiet dann entsteht, wenn die grundsätzlich als Einzelvorhaben organisierten und finanzierten Projekte in enger Abstimmung aufeinander realisiert werden. Das Projekt „Erweiterung Cheerstrasse“ spielt in diesem Gesamtgefüge eine zentrale Rolle, da es im Sinne einer Initialzündung die Rahmenbedingungen für die übrigen Projekte festlegt und deren Gelingen damit massgeblich fördert.

3.5.1 Projekt ÖV-Förderung

Im aktuellen Bauprogramm des Kantons Luzern sind für den öffentlichen Verkehr auf dem Abschnitt zwischen Seetalplatz (exkl.) und dem Kreisel Hornbach, entlang der Kantonsstrasse K 10, Massnahmen enthalten. Diese sind auch Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation. Im Sinne einer Auslegeordnung hat die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern 2016 eine Untersuchung zur ÖV-Förderung im Littauerboden bei der metron Verkehrsplanung AG in Auftrag gegeben. Auf der Basis einer Studie von 2009 wurden Varianten studiert und Pläne konkretisiert. Zudem wurden die Anliegen von Fuss- und Veloverkehr sowie die geplante Gebietsentwicklung im Littauerboden in die Betrachtung mit einbezogen. Der Schlussbericht vom 7. Dezember 2016 berücksichtigt die komplexen Abhän-

gigkeiten der raumbestimmenden Themenbereiche auf die dafür notwendige Verkehrsinfrastruktur.

In Bezug auf die Cheerstrasse umfasste das Variantenstudium Szenarien mit und ohne die neue Erschliessungsstrasse. Als wichtige Erkenntnisse wurden diesbezüglich festgehalten:

- Die Realisierung der neuen Cheerstrasse hat Auswirkungen auf den Verkehrsfluss auf der Thorenbergstrasse. Am Knoten Bodenhof (Hornbach) werden Rückstaus aus Richtung Seetalplatz erwartet. Es ist davon auszugehen, dass die Kapazität des Knotens Bodenhof auszubauen ist und eine längere Busspur aus Richtung Seetalplatz benötigt wird;
- Es ist in einer Gesamtbetrachtung abzuwägen, auf welche Seite des Bahnhofs Littau die Buslinie 41 (Verbindung zwischen Seetalplatz und Littau Bahnhof via Thorenbergstrasse) im Fall der Realisierung der neuen Cheerstrasse und des Bushofs geführt werden soll.

Der Stadtrat unterstützte die Stossrichtung des Berichts im Rahmen eines Vernehmlassungsverfahrens im Herbst 2016. Der Bericht „ÖV-Förderung Littauerboden“ leistet aus seiner Sicht einen willkommenen Beitrag zur Förderung von flächeneffizienten Verkehrsmitteln in einem Gebiet, welches bisher noch nicht stark im Fokus der städtischen Mobilitätsplanung lag. Zum weiteren Vorgehen wird im Bericht auf die neue Projektorganisation für die Koordination der Planungen und Projekte im Littauerboden hingewiesen. Zudem wird der Bericht als Grundlage insbesondere für die Raumsicherung Thorenbergstrasse und für die Erarbeitung des Raumentwicklungskonzepts gesehen.

3.5.2 Projekt SBB Publikumsanlage

Als Projekt „SBB Publikumsanlage“ wird der Aus- und Umbau des bestehenden Bahnhofs Littau bezeichnet. Das Projekt steht im Zusammenhang mit der Pflicht zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) und liegt im Verantwortungsbereich der SBB. Zur Prüfung von Machbarkeit und Varianten einer Publikumsanlage beim heutigen Bahnhof Littau haben die SBB einen Studienauftrag erteilt. Dieser Studienauftrag ist zurzeit in Arbeit, die Studienergebnisse liegen noch nicht vor. Die Kostenermittlung und die Evaluation der Bestvariante sind ausstehend. Im Rahmen der Studie werden Varianten mit und ohne Erweiterung der Cheerstrasse untersucht.

3.5.3 Projekt Bushof Littau

In Abstimmung auf die Pläne des Verkehrsverbunds Luzern in Form der Agglomobil-Planungen soll ab 2020 am Bahnhof Littau die Infrastruktur für den Busverkehr verbessert werden. Zur optimalen Verknüpfung von Bahn und Bus ist eine Umgestaltung in Form eines Bushofs (auch „Bushub“ oder „Busbahnhof“ genannt) vorgesehen. Für das Projekt „Littau, Busbahnhof und Sanierung Bahnhof (AP ÖV-6.4B)“ sind beim Kanton Luzern im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2017–2020 ab 2018 6,0 Mio. Franken vorgesehen. Für die Aufnahme der Planung ist für die erforderlichen Projektierungskosten eine Ausgabenbewilligung bei der zuständigen Behörde einzuholen. Die Massnahme war bereits im Agglomerationsprogramm der 2. Generation mit Priorität C enthalten, wurde im Dezember 2016 neu im Agglomerationsprogramm der 3. Generation mit Priorität A eingegeben und wird im Rahmen des Prüfverfahrens 2017 vom Bund beurteilt werden.

Welche Buslinien den Bushof Littau künftig frequentieren werden, ist noch nicht abschliessend geklärt. Gemäss dem ÖV-Konzept AggloMobil tre verkehrt auf der Kantonsstrasse K 10 (Rothen-/Thorenbergstrasse) auch künftig die Buslinie 41 mit Normalbussen. Die Linie 41 stellt neben den beiden Bahnanschlüssen an den Bahnhöfen Littau und Emmenbrücke (Seetalplatz) im weiteren Linienverlauf auch die Anschlüsse am Bahnhof Gersag sicher. Weiter wendet auch in Zukunft die Linie 40, von Littau herkommend, am Bahnhof Littau. Zudem prüft der Verkehrsverbund, ob die voraussichtlich ab 2020 von Ebikon über das Kantonsspital nach Littau Dorf verkehrende Buslinie 18 zum Bahnhof Littau geführt werden soll.

Der aktuelle Projektstand wird zum heutigen Zeitpunkt gemäss SIA als „strategische Planung“ bezeichnet. Die Konkretisierung der weiteren Projektschritte ist im Verlauf des Jahres 2017 vorgesehen. Der Kanton beabsichtigt, die Gesamtleitung dem Tiefbauamt der Stadt Luzern zu übertragen. Das Projekt wird in enger Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund realisiert und auf die Erweiterung der Cheerstrasse abgestimmt. Der Bushof wird aber auch ohne Erweiterung der Cheerstrasse realisiert.

4 Projekt „Cheerstrasse 2016“

4.1 Gliederung in fünf Teilprojekte

Unter Berücksichtigung der veränderten Rahmenbedingungen wurde das Projekt erstmals 2015 und anschliessend erneut im Jahr 2016 einer Detailanalyse durch Emch+Berger WSB AG, Emmenbrücke, unterzogen. Die Ergebnisse wurden im Statusbericht per Mitte April 2016 festgehalten. Dabei zeigte sich, dass für das Projekt „Cheerstrasse 2016“ der Perimeter von 2009 erweitert werden muss. Konkret sind aufgrund der neuen Erschliessungsstrasse der Knoten Bodenhof und der Abschnitt zwischen Knoten Bodenhof und dem ursprünglichen Projektperimeter „Cheerstrasse 2009“ auszubauen, eine Unterführung für Fussgänger und Radfahrer beim heutigen Bahnübergang zu erstellen und mit flankierenden Massnahmen die untere Cheerstrasse aufzuwerten.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die auf dieser Erkenntnis resultierende Gliederung des Projekts in folgende fünf Teilprojekte:

1. Projekt „Cheerstrasse 2009“ (in roter Farbe hinterlegt)
2. Knoten Bodenhof
3. Abschnitt Knoten Bodenhof – Projekt „Cheerstrasse“
4. Rad- und Personenunterführung
5. Flankierende Massnahmen Cheerstrasse

Der ursprüngliche Projektperimeter aus dem Jahr 2009 ist mit roter Farbe eingefärbt. Die ergänzenden Bestandteile sind orange dargestellt.

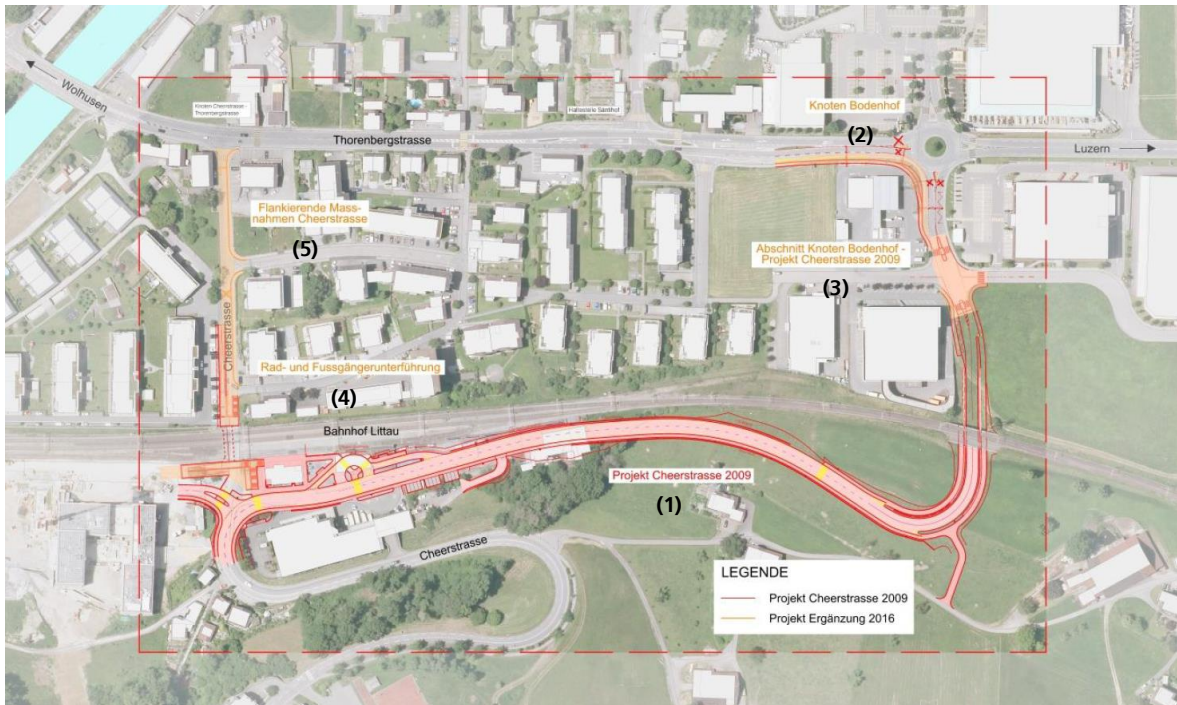


Abbildung: Projektperimeter 2009 (rot) und 2016 (rot und orange)

4.2 Teilprojekt 1: Projekt Cheerstrasse 2009

Als erstes Teilprojekt wird das Projekt „Cheerstrasse 2009“ bezeichnet, welches grundsätzlich unverändert bleibt. Im Statusbericht per Mitte April 2016 werden die wesentlichen Projektbestandteile, wie sie im damaligen Bericht und Antrag Nr. 192 vom 27. Mai 2009 des Gemeinderats an den Einwohnerrat Littau betreffend Erschliessungs- und Verbindungsstrasse, Kreisell Bodenhof bis Bahnhof Littau, aufgeführt sind, übernommen.

Für das Projekt 2009 wurden folgende Kosten mit einer Genauigkeit von ± 20 Prozent mit Stand Mai 2009 ausgewiesen:

Alle Angaben in Fr.	Kosten
Land- und Liegenschaftenerwerb	808'000.–
Sanierung Parz. Bitex Bimoid AG Zustandsstörer (Abfall)	696'000.–
Sanierungs-Beitrag Zustandsstörer (20 % der Altlasten*)	420'000.–
Zufahrt Parz. 320	134'000.–
Strassenbau	6'723'000.–
Unterführung, Wanne, Kanalisationsumlegung	4'777'000.–
Lärmschutzmassnahmen	285'000.–
Gesamtkosten 2009 inkl. MWSt 7,6 %	13'843'000.–

*Anmerkung: Als „Altlasten“ werden aus juristischer Sicht nur die sanierungsbedürftigen Standorte bezeichnet. Da im vorliegenden Fall ein Sanierungsbedarf (zurzeit) nicht nachgewiesen ist, wird im Folgenden der korrekte Begriff „belasteter Standort“ gewählt.

Die Analyse dieser Gesamtkosten aus dem Jahr 2009 im Rahmen des Statusreports von 2016 ergab einige Abweichungen. Neben den Anpassungen aufgrund der Teuerung und der Erhöhung der Mehrwertsteuer reichen insbesondere die im Projekt 2009 eingerechneten Reserven nach heutigen Kenntnissen nicht aus. Aus heutiger Sicht ebenfalls zu knapp bemessen wurden die Honorare. Die Landerwerbskosten wurden aufgrund der Marktpreise und der heutigen Berechnungspraxis aktualisiert. Darüber hinaus sind aufgrund der aktualisierten Grundlagen zusätzliche Kosten für bauliche Anpassungen im Bereich Lärmschutz und Kanalisation erforderlich. Minderkosten im Vergleich zum Projekt von 2009 ergeben sich für den Bahnübergang, welcher damals mit 0,5 Mio. Franken eingerechnet war, im Projekt 2016 aber neu als separates Teilprojekt 4 in Form einer kombinierten Rad-/Personenunterführung ausgewiesen wird.

Alles in allem ergeben sich mit der Neuberechnung für das Teilprojekt 1, welches dem ursprünglichen Projekt „Cheerstrasse 2009“ entspricht, neu Gesamtkosten in der Höhe von 18,430 Mio. Franken inkl. MWSt.

4.3 Teilprojekt 2: Knoten Bodenhof

Der bestehende Knoten Bodenhof befindet sich an der Kantonsstrasse K 10, zwischen Malters und dem Seetalplatz auf der Höhe des Baufachmarktes Hornbach. Er ist als einstreifige Kreisverkehrsanlage mit einstreifigen Zufahrten angelegt. Der Kreiseldurchmesser beträgt 30 Meter. In allen Knotenzufahrten befinden sich Fussgängerübergänge, welche die beidseitig der Strasse verlaufenden Trottoirs verbinden. Die Thorenbergstrasse ist zudem beidseitig mit Radstreifen ausgerüstet. Die Leistungsfähigkeit des Knotens – ohne Berücksichtigung der Zufahrt Hornbach – ist langfristig ausgewiesen. Mit der Umlegung der Cheerstrasse und Anbindung an den Knoten Bodenhof verändern sich die Verkehrsverhältnisse am Knoten Bodenhof grundlegend, und es werden Massnahmen zur Leistungssteigerung notwendig, die zwingend Bestandteil des Projekts sein müssen. Dass mit der Umlagerung der damaligen Bahnhof- bzw. heutigen Cheerstrasse der Kreisel Bodenhof spätestens zum Prognosezustand im Jahr 2022 an seine Kapazitätsgrenze stossen wird, wurde im B+A 192/2009: „Erschliessungs- und Verbindungsstrasse, Kreisel Bodenhof bis Bahnhof Littau“ erwähnt. Ebenso wurden als mögliche Lösungen eine Bypass-Variante oder ein Einbahnregime für die Erschliessung des Baumarkts Hornbach skizziert. Konkrete Massnahmen am Kreisel waren allerdings nicht Bestandteil des Projekts von 2009.

In einer ersten Analyse des Projekts im Jahr 2015 stand für den Knoten Bodenhof ein Neu- und Ausbau des gesamten Kreisels im Vordergrund. Dies insbesondere auch aufgrund der Annahme, dass der Kreisel ohnehin saniert werden müsse. Da seitens des Kantons keine Sanierung vorgesehen ist, wird im Rahmen des Statusberichts 2016 als kostengünstigere Alternative eine zweispurige Knotenzufahrt aus Richtung Malters sowie eine zweispurige Knotenausfahrt Richtung neue Cheerstrasse vorgeschlagen. Mit dieser „Bypass-ähnlichen“ Verkehrsführung kann die aus heutiger Sicht erforderliche Leistungssteigerung im Knoten Bodenhof erzielt werden. Ob und in welcher Form künftig weitere Ausbaumassnahmen am

Kreisel Bodenhof nötig sind, wird sich im Rahmen der gemäss Statusbericht vom April 2016 vorgeschlagenen vertieften Abklärungen zeigen.

Die Kosten für das Teilprojekt 2 belaufen sich auf insgesamt Fr. 640'000.– inkl. MWSt. In diesen Kosten eingerechnet ist auch der Landerwerb.

4.4 Teilprojekt 3: Abschnitt Knoten Bodenhof – Projekt Cheerstrasse 2009

Das Projekt „Cheerstrasse“ aus dem Jahr 2009 schliesst nicht direkt an den Kreisel Bodenhof an, sondern endet an der Bodenhofstrasse. Der Strassenabschnitt zwischen dem Projekt „Cheerstrasse 2009“ und dem Kreisel Bodenhof muss aufgrund des mit dem Teilprojekt 2 vorgesehenen Bypasses am Knoten Bodenhof angepasst werden. Es geht dabei in erster Linie um die Verkehrsführung für den Fuss- und Veloverkehr. Zudem ist davon auszugehen, dass in Zukunft die Buslinie aus Richtung Seetalplatz kommend den Bahnhof Littau via neue Cheerstrasse anfahren wird. Aus diesem Grund ist eine Verschiebung des Standorts der Haltestellen Sänthof im Teilprojekt berücksichtigt.

Das Teilprojekt 3 verursacht Kosten in der Höhe von Fr. 350'000.– inkl. MWSt.

4.5 Teilprojekt 4: Rad- und Personenunterführung

Mit dem Bau der Cheerstrasse und der damit verbundenen Schliessung des Bahnübergangs für den motorisierten Individualverkehr verliert diese direkte Verbindung ihre heute tragende Rolle als wichtigste Verkehrsbeziehung zwischen dem Bahnhof Littau und dem Ortsteil Bodenhof. Aufgrund des geplanten Umbaus wird es auch seitens der SBB Veränderungen am Bahnhof Littau geben. Es ist zum heutigen Zeitpunkt aber weder definitiv entschieden, an welcher Lage die Perronanlagen zu stehen kommen, noch wie die SBB ihre Kundenströme zwischen den einzelnen Perrons lenken werden. Eine Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehung zwischen den beiden Ortsteilen entlang der heutigen Cheerstrasse liegt allerdings nicht im Verantwortungsbereich der SBB. Je nach Lage einer Perronunterführung für die Bahnpassagiere wäre es denkbar, dass sich diese auch für den das Quartier aufsuchenden Fussverkehr als Verbindungsweg eignen könnte. Für den Veloverkehr wird eine SBB-Unterführung jedoch definitiv keine Möglichkeit zur Benützung enthalten.

Eine Rad- und Personenunterführung war nicht Bestandteil des Projekts „Cheerstrasse 2009“. Im Projektierungs- und Baukredit von 2009 waren lediglich Gelder für einen verkleinerten Bahnübergang integriert. Diese Lösung steht heute nicht nur mit einer seitens der SBB geplanten Perronverlängerung in Konflikt, sondern ist auch aus Sicherheitsgründen problematisch. Darüber hinaus ist künftig aufgrund der Taktverdichtung des Bahnfahrplans möglicherweise mit einer Ausweitung der Schliessungszeiten der Barriere zu rechnen, was für den Fuss- und den Veloverkehr nachteilig und somit unattraktiv wäre.

Eine sichere und direkte Verbindung für den Fuss- und den Veloverkehr ist im Verkehrsrichtplan aufgeführt und auch im kantonalen Radroutenkonzept als städtische Radroute enthalten. Das unterstreicht die grosse Bedeutung dieser Verbindung. Mit der Aufhebung des Bahnübergangs würde diese Verbindung voraussichtlich insbesondere für den Veloverkehr gekappt, was im Widerspruch zur Richtplanung stehen würde. Die Benützung der neuen Unterführung im Bereich Gopigen ist mit einem Umweg von fast 900 Metern für Velofahrende keine Alternative.

Mit dem Bau der neuen Cheerstrasse ist somit zwingend auch eine Alternative zur Verbindung der beiden Ortsteile für den Fuss- und vor allem für den Veloverkehr anzubieten. Diese Forderung ist nicht zuletzt auf die Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern zurückzuführen, welche sich zum Ziel setzt, den Anteil an Velofahrten und zu Fuss zurückgelegten Strecken am gesamten Verkehrsaufkommen deutlich zu erhöhen. Erst durch die Konzeption der neuen Cheerstrasse in Verbindung mit einer für den Fuss- und den Veloverkehr attraktiven Lösung in Form einer Unterführung stellt die Strasse ein Gesamtverkehrsprojekt dar, welches nicht die eine oder andere Verkehrsart benachteiligt, indem neue Lücken im Netz geschaffen werden.

Vor diesem Hintergrund ist im Projekt „Cheerstrasse 2016“ eine Rad- und Personenunterführung aufgenommen. Diese soll in enger Abstimmung mit den Ausbauplänen der SBB am Bahnhof Littau geplant und umgesetzt werden. Die Unterführung wird damit künftig nicht nur den SBB und ihrer Kundschaft als Zugang zu den Perrons am Bahnhof dienen, sondern auch für den Fuss- und Veloverkehr im Sinne von Durchgangsverkehr als sichere und direkte Verbindung zwischen den Quartieren beidseits der Bahnlinie zur Verfügung stehen. Eine solche Verbindung eines Ausbaus des Bahnzugangs mit einer Unterführung, die auch dem öffentlichen Interesse einer Gemeinde entspricht, wurde in der Schweiz vielerorts bereits erfolgreich umgesetzt. Das konkrete weitere Vorgehen am Bahnhof Littau wird nach dem Entscheid über die Erweiterung der Cheerstrasse gemeinsam mit den SBB abgestimmt.

Gemäss aktuellem Planungsstand ist eine kombinierte Unterführung in Abstimmung mit den SBB aus Gründen der Sicherheit mit einer Breite von 6 Meter vorgesehen. Auf der nördlichen Seite des Bahnhofs wird eine separate Rampe auf den „Nord-Perron“ erstellt werden, um die Wege für die Passagiere kurz zu halten. Die Kosten für den Bau einer kombinierten Rad- und Fussgängerunterführung betragen Fr. 4'620'000.– inkl. MWSt. Von diesen Kosten sollen die SBB den Betrag übernehmen, für welchen sie ohnehin für eine Personenunterführung am Bahnhof Littau aufkommen müssten (Fr. 2'660'000.– inkl. MWSt). Die Stadt Luzern ist zuständig für die Finanzierung der zusätzlichen Kosten in der Höhe von Fr. 1'960'000.– inkl. MWSt, die für den Ausbau einer auch für die Velofahrenden zur Verfügung stehenden Unterführung aufgewendet werden müssen. Zur Planung und gegenseitigen Abstimmung haben über das Koordinationsprojekt „Optimierung Gesamtverkehr Littauerboden“ (vgl. Kap. 3.5) bereits diverse Gespräche zwischen der Stadt Luzern und den Verantwortlichen der SBB stattgefunden. Im Sinne einer guten Gesamtlösung, von welcher sowohl die SBB wie auch die Stadt Luzern optimal profitieren können, wird eine gemeinsame Unterführung grundsätzlich von beiden Seiten begrüsst, und aufgrund dessen ist eine finanzielle Beteiligung seitens der SBB nicht nur zu erwarten, sondern auch einzufordern. Eine rechtsverbindliche Zusicherung des Beitrags der SBB an eine gemeinsame Rad- und Personenunterführung liegt jedoch nicht vor.

4.6 Teilprojekt 5: Flankierende Massnahmen Cheerstrasse

Der Abschnitt Thorenbergstrasse bis zum Bahnübergang der SBB bzw. zu den SBB-Gleisen dient nach Inbetriebnahme der neuen Cheerstrasse und der damit verbundenen Schliessung des Bahnübergangs ausschliesslich der Quartierserschliessung. Der Zustand des Oberbaus erweist sich als sanierungsbedürftig. In der Kostenschätzung sind der Deckbelagsersatz im ganzen Fahrbahnbereich und die Anpassung des Gehwegs eingerechnet. Die Strasse soll damit dem angestrebten Quartiercharakter gerecht werden. Konkret vorgesehen sind Massnahmen zur baulichen Umgestaltung in eine „Tempo-30-Zone“ und die Reduktion der Fahrbahnbreite zur Aufwertung des Strassenraums. Heute gilt an der unteren Cheerstrasse die Maximalgeschwindigkeit von 50 km/h. Es besteht die Möglichkeit, dass diese bereits im Rahmen eines Lärmsanierungsprojekts im Jahr 2017 auf Tempo 30 reduziert wird. In diesem Fall würden sich die im Projekt „Cheerstrasse 2016“ enthaltenen flankierenden Massnahmen als Ergänzung verstehen, die möglicherweise bereits auf einfache Weise vorgenommene Temporeduktion auch gestalterisch adäquat umzusetzen. Die Kosten für das Teilprojekt betragen insgesamt Fr. 240'000.– inkl. MWSt.

5 Terminplanung

In Abstimmung mit den übrigen Teilprojekten des Koordinationsprojekts „Optimierung Gesamtverkehr Littauerboden“ ist für die Erweiterung der Cheerstrasse nach aktuellem Kenntnisstand und vorbehältlich längerer Rechtsverfahren, beispielsweise aufgrund von Einsprachen, von folgendem Terminplan auszugehen:

▪ B+A Zusatzkredit im Parlament	1. Juni 2017
▪ Ablauf Referendumsfrist	9. August 2017
▪ evtl. Volksabstimmung Zusatzkredit	26. November 2017
▪ Planerbeschaffung	1. Halbjahr 2018
▪ Erarbeitung Auflageprojekt	2. Halbjahr 2018
▪ Planaufgabe	1. Halbjahr 2019
▪ Beschaffung Unternehmung	2. Halbjahr 2019
▪ Vorliegen des Ausführungsprojekts	Ende 2019
▪ Baustart Erweiterung Cheerstrasse	2020
▪ Realisierung Erweiterung Cheerstrasse	2023

Dieser Terminplan ist abgestimmt auf die Terminpläne der übrigen Projekte im Gebiet Littauerboden, wie sie in Kapitel 3.5 beschrieben werden. Die nachfolgende Übersicht aus einem Arbeitspapier des Projekts „Optimierung Gesamtverkehr Littauerboden“ versteht sich als Illustration, um die vielfältigen Abhängigkeiten darzustellen.

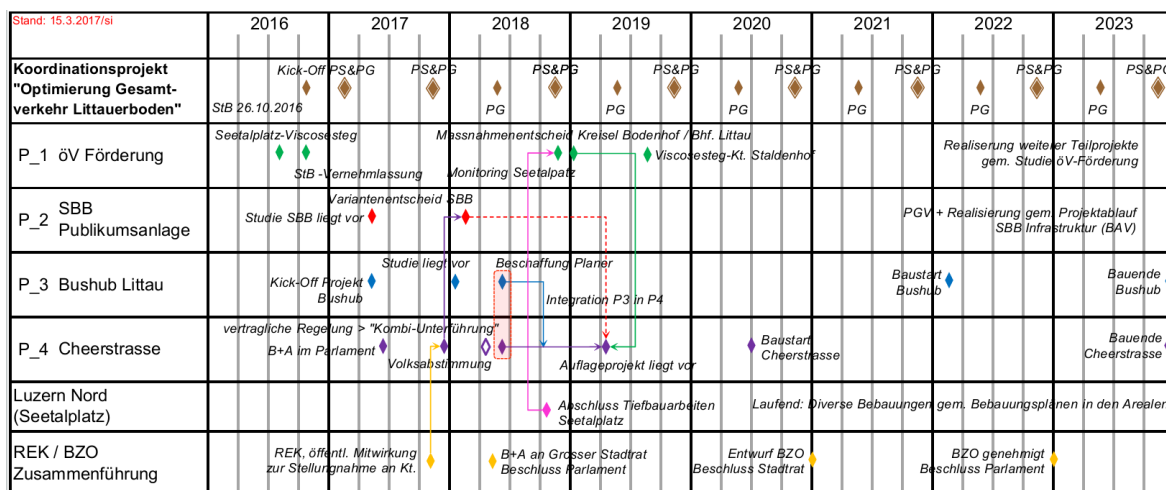


Abbildung: Terminplanung „Optimierung Gesamtverkehr Littauerboden“ – Stand März 2017

6 Kosten und Finanzierung

6.1 Übersicht der Gesamtprojektkosten

Die Kosten der in Kapitel 4 einzeln beschriebenen Teilprojekte belaufen sich auf folgende Gesamtprojektkosten:

	Kosten
Alle Angaben in Fr. inkl. MWSt. (Stand 2016 / Genauigkeit $\pm 10\%$; Basis: NPK-Index Oktober 2015, 132 Punkte):	
Teilprojekt 1: Projekt „Cheerstrasse 2009“	18'430'000.–
Teilprojekt 2: Knoten Bodenhof	640'000.–
Teilprojekt 3: Abschnitt Knoten Bodenhof – Projekt Cheerstrasse	350'000.–
Teilprojekt 4: Rad- und Personenunterführung	4'620'000.–
Teilprojekt 5: Flankierende Massnahmen Cheerstrasse	240'000.–
Gesamtkosten brutto	24'280'000.–

Der Kostenvoranschlag hat eine Genauigkeit von ± 10 Prozent. Die Ermittlung der Kosten basiert auf den Grundlagen, welche von der ehemaligen Gemeinde Littau erstellt wurden, und den im Rahmen der Statusberichte 2015/2016 resultierenden Ergänzungen. Es handelt sich um die Stufe Vorprojekt. Für die Bauausführung werden in einem nächsten Arbeitsschritt das Bauprojekt, Auflageprojekt und Ausführungsprojekt gemäss SIA erarbeitet. Das heisst, das Projekt hat noch nicht die absolute Genauigkeit, dass alle Projektbestandteile bekannt sind und auch kostenmässig abgeschätzt werden können. Für „Unvorhergesehenes“ ist daher ein Anteil von rund 8 Prozent enthalten. Diese Höhe entspricht den Gepflogenheiten und Erfahrungen bei Neubauprojekten.

Da es sich um einen hohen Investitionsbetrag handelt, wurde zur Verifizierung der Kosten ein vergleichbares Projekt gesucht. Auch wenn Vergleiche mit anderen Projekten aufgrund der individuellen Ausgangslage generell schwierig sind, wurde das Projekt „Tangente Zug Baar“ des Kantons Zug als mögliches Objekt erachtet. Der Vergleich zeigt, dass die Baukosten im Projekt „Cheerstrasse 2009“ mit einem Quadratmeterpreis von Fr. 1'540.–/m² Kosten ziemlich präzise dem Quadratmeterpreis des Zuger Projekts (Fr. 1'582.–/m²) entsprechen. Ebenfalls gut vergleichbar sind die reinen Baukosten für die Rad- und Fussgängerunterführung am Bahnhof Littau. Auch hier fallen diese mit je knapp 2,5 Mio. Franken ähnlich hoch aus.

6.2 Nettokosten unter Berücksichtigung Kostenbeteiligung Dritter

Für das Teilprojekt der Rad- und Personenunterführung ist mit einer Kostenbeteiligung der SBB in Höhe von Fr. 2'660'000.– zu rechnen. Unter Berücksichtigung dieses Beitrags und unter der Annahme eines Beitragssatzes in der Höhe von 35 Prozent für das AP LU 3G (analog AP LU 2G) auf der Basis des Brutto-Gesamtkosten ergeben sich für die Erweiterung der Cheerstrasse Nettokosten in der Höhe von Fr. 13'122'000.–.

Alle Angaben in Fr. inkl. MWSt (Stand 2016 / Genauigkeit ±10 %):	Kosten netto
Gesamtkosten brutto	24'280'000.–
./i. Beitrag SBB für Teilprojekt 4 Rad- und Personenunterführung (Anteil Stadt Luzern von Fr. 1'960'000.–)	./i. 2'660'000.–
./i. Geschätzter Beitrag Agglomerationsprogramm der 3. Generation (35 % von Fr. 24'280'000.–)	./i. 8'498'000.–
Gesamtkosten netto	13'122'000.–

Der Beitrag der SBB basiert auf der Überlegung, dass die SBB für den Anteil an den Gesamtkosten der kombinierten Rad- und Personenunterführung aufkommen, der für eine reine Personenunterführung anfallen würde. Gemäss Berechnungen im Statusreport vom April 2016 handelt es sich dabei um einen Beitrag in der Höhe von Fr. 2'660'000.– inkl. MWSt. Für die SBB besteht nach wie vor die Option, am Bahnhof Littau ganz auf eine Unterführung zu verzichten oder eine Personenunterführung für SBB-Passagiere an einem Ort zu realisieren, welcher nicht direkt an der heutigen Cheerstrasse liegt. Die entsprechende Variantenstudie der SBB ist noch nicht abgeschlossen (vgl. Kap. 3.5.2).

Der mit diesem Bericht beantragte Zusatzkredit wird daher unter den Vorbehalt gestellt, dass der Beitrag der SBB an die gemeinsame Unterführung auf Stufe Bauprojekt – d. h. bis spätestens zum Start der Planaufgabe des Auflageprojekts – verbindlich zugesichert ist. Der definitive Kostenteiler wird auf der Basis der Berechnung gemäss Statusbericht 2016 erstellt, kann sich aber aufgrund der detaillierteren Kosten noch geringfügig verändern.

Sollte der Fall eintreten, dass zum Zeitpunkt des Projektstatus des Auflageprojekts die Zusage der SBB – entgegen den heutigen Vorzeichen – nicht rechtsverbindlich vorliegt, wird der mit diesem B+A bewilligte Zusatzkredit hinfällig. Der Stadtrat wird in diesem Fall die Aus-

gangslage so rasch wie möglich neu beurteilen und dem Parlament einen Vorschlag für das weitere Vorgehen unterbreiten.

Der Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation basiert auf der Annahme, dass das Projekt vom Bund vollumfänglich zur Mitfinanzierung aufgenommen wird und der Beitragssatz für das Luzerner Agglomerationsprogramm analog zu den früheren Programmen der 1. und 2. Generation bei 35 Prozent zu liegen kommt. Es handelt sich in diesem Sinn um eine „Schätzung“. Der Entscheid über die Mitfinanzierbarkeit und die Priorisierung der Projekte liegt beim Bund. Eine erste Tendenz ist in Form des Prüfberichts in der zweiten Jahreshälfte 2017 zu erwarten. Nachdem das Projekt als Radverkehrsanlage im Rahmen der 2. Generation vom Bund zurückgestuft wurde, ist zum heutigen Zeitpunkt offen, ob der Bund aufgrund der besseren Einbettung des Projekts in Form eines Gesamtverkehrsprojekts dieses positiver beurteilen und damit finanziell unterstützen wird.

6.3 Kostentragung und Finanzierung der Gesamtprojektkosten

Der indexierte genehmigte Projektierungs- und Baukredit des Projekts „Cheerstrasse 2009“ berücksichtigt die seit 2009 aufgelaufene Teuerung und die Erhöhung der Mehrwertsteuer per 2015 auf 8 Prozent. Auf der Basis Oktober 2015 (132 Indexpunkte) beläuft sich dieser Kredit gemäss Statusbericht vom April 2016 auf rund 15,243 Mio. Franken. Im Vergleich zu den Brutto-Gesamtkosten in der Höhe von 24,280 Mio. Franken ergibt sich daher eine Differenz in der Höhe von 9,037 Mio. Franken.

Im Hinblick auf die Kostentragung und die Finanzierung der Projektkosten gilt es jedoch zu beachten, dass die in den Gesamtkosten von 24,280 Mio. Franken enthaltenen Aufwendungen für die Verlegung der Siedlungsentwässerungsleitungen in der Höhe von 1,188 Mio. Franken der Spezialfinanzierung Abwasser zu belasten sind (vgl. Kap. 6.3.2). Aus diesem Grund wird nachfolgend zwischen dem Kredit im Bereich „Strassen- und Wegnetz“ und demjenigen im Bereich „Siedlungsentwässerung“ unterschieden.

Als Differenz zwischen den Gesamtkosten abzüglich der spezialfinanzierten Kosten im Bereich Siedlungsentwässerung und dem indexierten genehmigten Kredit von 2009 ergibt sich damit der Betrag von 7,849 Mio. Franken, welcher für den Bereich „Strassen- und Wegnetz“ zu beantragen ist.

Die Finanzierung der Brutto-Gesamtkosten setzt sich daher in Form einer Übersicht aus folgenden Elementen zusammen:

▪ Strassen- und Wegnetz:		
- Bewilligter B+A Littau (I62008.01)	Fr.	13'843'000.–
- Aufgelaufene Teuerung + Erhöhung MWSt	Fr.	1'400'000.–
- Beantragter Zusatzkredit	Fr.	7'849'000.–
Total Strassen- und Wegnetz	Fr.	23'092'000.–

▪ Siedlungsentwässerung (Spezialfinanzierung):		
- Umlegung Kanalisationsleitungen	Fr.	1'188'000.–
Total Siedlungsentwässerung	Fr.	1'188'000.–
Total Finanzierung Stadt Luzern	Fr.	24'280'000.–

6.3.1 Finanzierung Strassen- und Wegnetz (Infrastrukturausbau)

Die Gesamtkosten dieses Teilprojekts belaufen sich auf 23,092 Mio. Franken.

Beschrieb	Kosten (Fr.)	
1. Landerwerb		
▪ Dienstbarkeiten, Vereinbarungen, Grundbuch usw.	1'979'000.–	
Total Landerwerb		2'137'000.–
2. Baukosten		
▪ Projekt „Cheerstrasse 2009“	13'268'000.–	
▪ Rad- und Personenunterführung	3'815'000.–	
▪ Knoten Bodenhof	432'000.–	
▪ Abschnitt Knoten Bodenhof – Projekt „Cheerstrasse 2009“	289'000.–	
▪ Flankierende Massnahmen	205'000.–	
Total Baukosten		18'009'000.–
3. Honorare		
▪ Externe Aufwände - Projektierung, Bauleitung, Vermessung, Geologie, Beweissicherung, Bauherrenunterstützung, Grundwasserüberwachung, Bewilligungen usw.	2'215'000.–	
▪ Interne Aufwände - Gesamtprojektleitung, Kostencontrolling, Kommunikation, Recht usw.	731'000.–	
Total Honorare		2'946'000.–
Total Teilprojektkosten Strassen- und Wegnetz		23'092'000.–

Damit besteht im Bereich Strassen- und Wegnetz aufgrund der aktuellen Projektanalyse im Vergleich zum genehmigten indexierten Projektierungs- und Baukredit aus dem Jahr 2009 (15,243 Mio. Franken) eine Differenz in der Höhe von 7,849 Mio. Franken. Dieser Betrag ist dem Parlament mit dem vorliegenden Bericht als Zusatzkredit zum Projekt I62060.01 zu beantragen.

In der aktuellen Gesamtplanung 2017–2021 sind Investitionsausgaben von netto 21,620 Mio. Franken wie folgt auf die Jahrestanchen verteilt: 2017: 0,2 Mio. 2018: 0,3 Mio., 2019: 2 Mio., 2020: 3,3 Mio., 2021: 5,2 Mio., 2022: 5,5 Mio., 2023: 4,374 Mio., 2024: 0,51 Mio. Es handelt sich bei diesem Nettobetrag um die Gesamtkosten in der Höhe von 24,280 Mio. Franken abzüglich des erwarteten Drittbeitrags der SBB für die Rad- und Personenunterführung in der Höhe von 2,66 Mio. Franken. Im Sinne des Vorsichtsprinzips wurde der Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm nicht in die Investitionsplanung integriert. Falls die Gelder aus dem Agglomerationsprogramm gesprochen werden, wird die Investitionsplanung bei Bauende entsprechend entlastet.

Bisheriger Aufwand

Für das Projekt „Erweiterung Cheerstrasse“ verfügt die Stadt Luzern zurzeit über einen bewilligten Kredit. Von diesem Kredit wurden bisher rund Fr. 250'000.– aufgewendet (Stand Februar 2017). Es handelt sich dabei in erster Linie um Aufwendungen für Honorare für Berichte und Abklärungen sowie um interne Projektleiterstunden.

Folgekosten

Die Regiebetriebe des Tiefbauamts erbringen umfangreiche Leistungen im Bereich von Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen. Für die Erweiterung der Cheerstrasse im Umfang von rund 7'000 m² bedeutet dies Folgekosten für den baulichen und betrieblichen Unterhalt im Bereich der Strassen- und Grünflächen. Zudem ist für die Stützmauer mit Betriebskosten für die Entfernung von Pflanzen am Mauerkopf, für Graffitienschutz und -entfernung sowie für das Spülen der Sickerleitung (alle zwei Jahre) zu rechnen.

Alle Angaben in Fr. inkl. MWSt	Kosten
Betrieblicher Unterhalt im Bereich Strasse/Trottoir	30'000.–
Baulicher Unterhalt im Bereich Strasse/Trottoir	20'000.–
Winterdienst im Bereich Strasse/Trottoir	20'000.–
Unterhalt für Anlagen und Beleuchtungen	20'000.–
Unterhalt im Bereich Grünflächen	20'000.–
Unterhalt im Bereich der Stützmauer	20'000.–
Total Folgekosten pro Jahr	130'000.–

Diese jährlichen Folgekosten fallen mit Inbetriebnahme der Erschliessungsstrasse an, d. h. gemäss aktueller Terminplanung ab 2024. Sie werden mittels Erhöhung des Globalbudgets Tiefbauamt in die städtische Finanzplanung aufgenommen.

6.3.2 Finanzierung Umlegung Kanalisation (Siedlungsentwässerung)

Gemäss § 24 Abs. 2 des Strassengesetzes des Kantons Luzern müssen Werkleitungseigentümer die Verlegung ihrer Leitung selbst finanzieren, wenn dies im Rahmen eines Strassenbauprojekts notwendig wird. Deshalb ist der Kostenanteil für die Verlegung der Siedlungsentwässerungsleitungen der Spezialfinanzierung Abwasser zu belasten.

Beschrieb	Kosten (Fr.)	
1. Baukosten		
▪ Leitungsumlegung Projekt „Cheerstrasse 2009“	881'000.–	
▪ Leitungsumlegung Rad- und Personenunterführung	101'000.–	
Total Baukosten		982'000.–
2. Honorare		
▪ Projektierung, Bauleitung, Vermessung, Geologie, Beweissicherung, Bauherrenunterstützung, Grundwasserüberwachung, Bewilligungen, Gesamtprojektleitung, Kostencontrolling, Kommunikation, Recht usw.	118'000.–	
Total Honorare		118'000.–
Zwischentotal Teilprojektkosten Siedlungsentwässerung		1'100'000.–
Anteil Mehrwertsteuer (8 % von Fr. 1'100'000.–)		88'000.–
Total Teilprojektkosten Siedlungsentwässerung		1'188'000.–

Die Kostenermittlungen Siedlungsentwässerung basieren auf Vorprojektunterlagen. Die Kredite der Siedlungsentwässerung sind jeweils ohne Mehrwertsteuer zu verstehen.

Mehrwertsteuer Siedlungsentwässerung

- Im vorstehenden Abschnitt „Finanzierung Siedlungsentwässerung“ ist die Mehrwertsteuer mit einem Betrag von Fr. 88'000.– eingesetzt. Dieser Ausweis erfolgt aus Gründen der Nachvollziehbarkeit mit der Gesamtkostenzusammenstellung gemäss Kapitel 6.1, Übersicht der Gesamtprojektkosten.
- Die Siedlungsentwässerung rechnet aufgrund der hohen Investitionen die Mehrwertsteuer nach dem effektiven Verfahren ab (bezahlt die volle Umsatzsteuer von 8 Prozent, kann dafür den vollen Vorsteuerabzug geltend machen). Dies führt dazu, dass der notwendige Kredit um den Mehrwertsteuerbetrag niedriger wird als die einleitend zu diesem Kapitel aufgeführte Kostentragung.
- Der notwendige Kredit beträgt somit Fr. 1'100'000.– (Kosten brutto Fr. 1'188'000.– abzüglich Fr. 88'000.– Mehrwertsteuer auf den gesamten Kosten zulasten der Siedlungsentwässerung).

Die Kosten für die Umlegung der öffentliche Kanalisation in der Höhe von Fr. 1'100'000.– werden dem Projekt I62060.02, Konto 501.04, belastet. Die Siedlungsentwässerung ist spezialfinanziert.

Folgekosten

Da es sich bei den beantragten Planungs- und Bauvorhaben überwiegend um die Umlegung bestehender Leitungen handelt, steigt der Wiederbeschaffungswert des Kanalnetzes nicht an. Die Investitionen ziehen deshalb keine zusätzlichen Folgekosten nach sich. Der betriebliche Unterhalt und die nach Ablauf der Lebensdauer notwendig werdenden Ersatzinvestitionen sind in der Berechnung der Kosten der Siedlungsentwässerung bereits berücksichtigt. Eine Erhöhung der Abwasserbetriebsgebühren ist nicht notwendig.

7 Kreditrechtliche Zuständigkeiten

7.1 Kreditrechtliche Zuständigkeit der Investitionskosten

Der beantragte Zusatzkredit ist in Form eines Zusatzkredits nach Art. 62 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern (GO) zu bewilligen. Der Beschluss unterliegt basierend auf Art. 68 lit. d GO dem fakultativen Referendum, da es sich um einen Zusatzkredit von mehr als 20 Prozent des beantragten Sonderkredits handelt, welcher seinerseits dem Referendum unterstellt war. Zur Bestimmung des massgeblichen Betrags für den Zusatzkredit ist gemäss Art. 11 des Reglements über den Finanzhaushalt das Bruttoprinzip zu beachten.

Gemäss Art. 12 Abs. 2 GO kann der Grosse Stadtrat weitere Geschäfte, die dem fakultativen Referendum unterstehen, dem obligatorischen Referendum unterstellen. Eine direkte Parallelität der Formen in dem Sinn, dass der vorliegende Zusatzkredit automatisch einem obligatorischen Referendum unterliegen würde, ist nicht gegeben.

7.2 Kreditrechtliche Zuständigkeit der Folgekosten

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 massgebende kreditrechtliche Höhe der Folgekosten in Form von Betriebs- und Unterhaltskosten beträgt damit Fr. 1'300'000.– und übersteigt die Schwelle von Art. 61 Abs. 1 GO. Daher sind die Folgekosten ebenfalls in Form eines Sonderkredits mit diesem Bericht und Antrag zu bewilligen. Die Finanzierung erfolgt über die Erhöhung des Globalbudgets Tiefbauamt.

7.3 Kreditvorbehalt: Rechtsverbindliche Zusage des Beitrags der SBB

Der mit diesem Bericht beantragte Zusatzkredit wird unter den Vorbehalt gestellt, dass spätestens bis zum Start der Planaufgabe der Beitrag der SBB an die kombinierte Rad- und Personenunterführung verbindlich zugesichert ist. Dies ist gemäss aktuellem Terminplan spätestens im 1. Halbjahr 2019 der Fall.

Aufgrund der aktuellen Kostenschätzungen ist davon auszugehen, dass bis zu diesem Projektstatus zusätzlich zu den bisher aufgelaufenen Kosten von Fr. 250'000.– mit weiteren Ausgaben in der Höhe von maximal Fr. 900'000.– zu rechnen ist. Diese beinhalten die Kosten für die Submission der Bauherrenunterstützung zur Beschaffung des Planers bis hin zur Erarbeitung des Auflageprojekts sowie weitere interne Projektleiterstunden, die insbesondere für Vorbereitungsarbeiten zum Landerwerb anfallen werden.

Alle Angaben in Fr. inkl. MWSt (Stand Februar 2017)	Kosten
Geschätzte interne Projektleiterstunden	100'000.–
Geschätzte externe Honorare für Ingenieurarbeiten bis und mit Auflageprojekt	730'000.–
Unvorhergesehenes/Reserve (zirka 8 %)	70'000.–
Total Aufwand	900'000.–

Bei diesem Betrag handelt es sich um einen Maximalbetrag. Aufgrund der Gespräche mit den Verantwortlichen der SBB ist davon auszugehen, dass die rechtsverbindliche Zusicherung deutlich früher vorliegen wird.

8 Ergänzende Untersuchungen und Analysen

8.1 Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

8.1.1 Ausgangslage

Zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit wurde das Projekt „Cheerstrasse 2016“ einer erweiterten Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen. Die Analyse wurde von Ernst Basler + Partner, Zürich, durchgeführt. Der Schlussbericht datiert vom 26. April 2016.

Für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurde der Fall mit Massnahmen (Planfall) einem Fall ohne Massnahmen gegenübergestellt (Referenzfall). Der Referenzfall entspricht hinsichtlich der Verkehrswegeinfrastruktur der heutigen Situation. Im Planfall werden die Projektteile gemäss Projekt 2016 erstellt. In Bezug auf den schienengebundenen ÖV resultieren keine Differenzen. Beim strassengebundenen ÖV wird die Buslinie 41 anstatt auf der bestehenden Cheerstrasse (Referenzfall) ab dem Kreisel Bodenhof auf der neuen Cheerstrasse geführt (Planfall). Die Bushaltestelle Säntihof wird von der Thorenbergstrasse auf die neue Cheerstrasse verlegt.

Die Beurteilung der Wirkungen basiert auf dem Ziel- und Indikatorensystem „NISTRA Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte“ des Bundesamts für Strassen (ASTRA). In Ergänzung zur quantitativen Kosten-Nutzen-Analyse werden für weitere, nicht monetarisierbare Indikatoren ergänzend positive und negative Auswirkungen deskriptiv dargestellt.

8.1.2 Quantitative Kosten-Nutzen-Analyse

Für die Ermittlung der Zielbeiträge werden der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr, der Fussverkehr und der Veloverkehr betrachtet. Hauptwirkungen sind dabei:

- Verringerte Wartezeiten durch die Aufhebung des Bahnübergangs;
- Verlängerung des Weges und der Fahrzeit für MIV-Fahrten auf der Verbindung Littau Dorf–Wolhusen;
- Verminderte Wartezeiten für MIV und ÖV am T-Knoten Cheerstrasse–Thorenbergstrasse.

Aufgrund von unterschiedlichen möglichen Gebiets- und damit Verkehrsentwicklungen wurden zwei Szenarien betrachtet:

- Im Szenario 1 (S1) werden die Reserven der BZO 2009 ausgefüllt und die daraus resultierende Verkehrsnachfrage ermittelt.
- Im Szenario 2 (S2) werden zusätzlich zum Szenario 1 die Reservezonen im Übrigen Gebiet (ÜG), die noch keiner bestimmten Nutzung zugewiesen sind und wie sie in Kap. 3.3 zur BZO beschrieben werden, entwickelt. Es handelt sich dabei um Gebiete, deren Einzonung im Rahmen einer künftigen BZO-Revision bei Bedarf geprüft werden könnten. Eines davon ist das Gebiet Gopigen/Oberbodenhof. In diesem Szenario wird davon ausgegangen, dass die verkehrliche Erschliessung dieses Gebiets teilweise via neue Cheerstrasse erfolgen kann.

Das Resultat der Kosten-Nutzen-Analyse wird in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Im Szenario 1 (hellblaue Farbe) erzielt das Projekt ohne Erweiterung des Siedlungsgebiets eine negative Nutzen-Kosten-Differenz. Erst mit der Entwicklung der heute als Reservezonen definierten Gebiete in Szenario 2 (violette Farbe) resultiert ein positives Ergebnis.

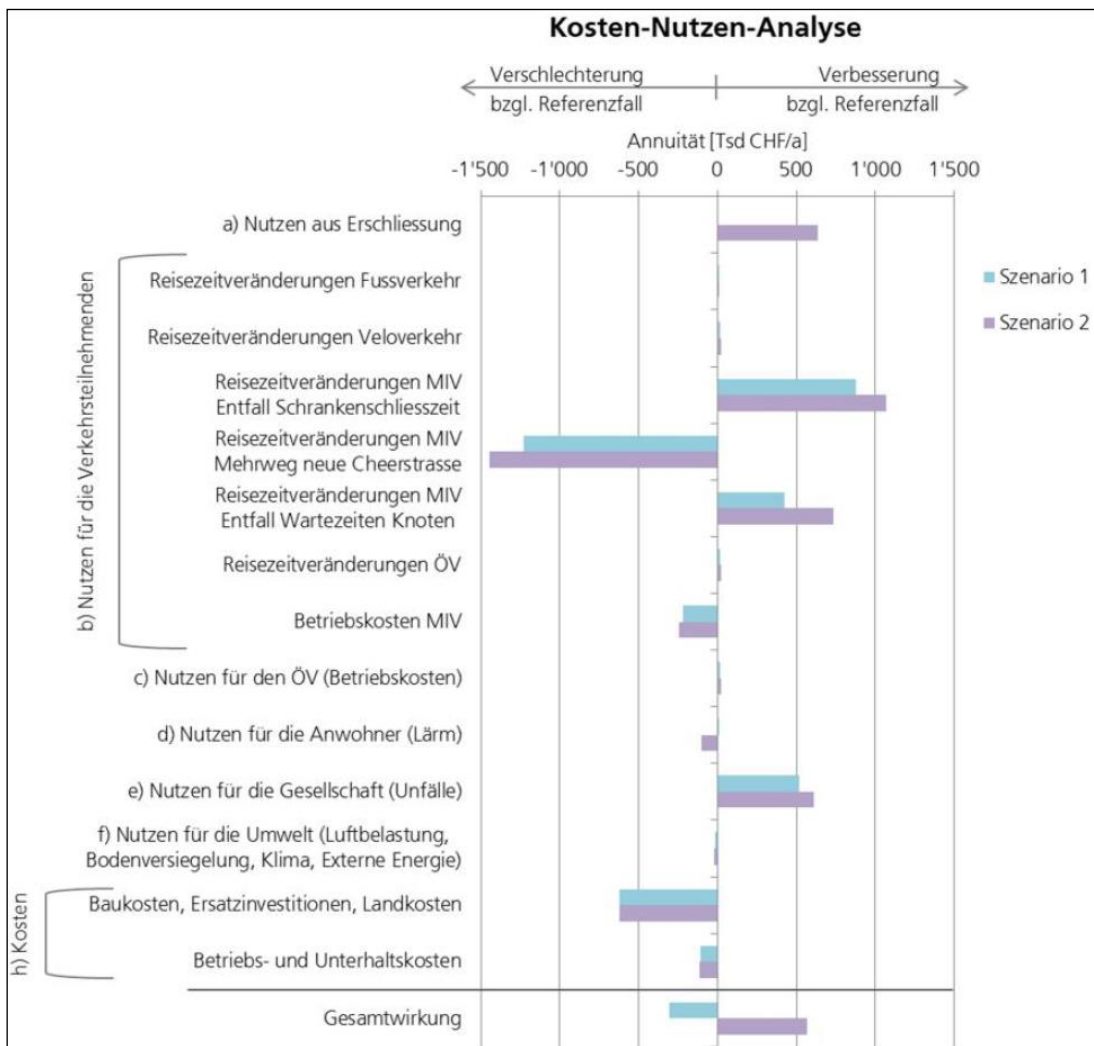


Abbildung: Ergebnis quantitative Kosten-Nutzen-Analyse

Die Abbildung zeigt im Detail, dass in Szenario 1 die Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden aufgrund der erzielten Reisezeiteinsparungen gering, aber per Saldo leicht positiv ausfallen. Dies liegt daran, dass die Nutzen aus der Reduktion der Wartezeiten an der Bahnschranke und dem verbesserten Verkehrsfluss im Knoten durch den längeren Weg für die Verbindung Littau Dorf–Wolhusen weitgehend kompensiert werden. Während der Bahnübergang maximal 18 Minuten pro Stunde geschlossen ist, muss der Umweg auf dieser Verbindung ständig gefahren werden. Der längere Weg für die Verbindung Littau Dorf–Wolhusen begründet auch die sich per Saldo ergebende Zunahme der Betriebskosten sowie den negativen Nutzen für die Umwelt. Der verbleibende hauptsächliche Nutzen aus der Verbesserung der Verkehrssicherheit kann die Kosten für den Bau und den Unterhalt der Strasse nicht aufwiegen. Werden allerdings Reservezonen gemäss Szenario 2 entwickelt, so überwiegen die Nutzen die Kosten und die negativen Auswirkungen. Dies liegt vor allem an der Erschliessungsfunktion der neuen Cheerstrasse.

8.1.3 Analyse-Ergebnisse der nicht quantifizierbaren Auswirkungen

In Ergänzung zur quantitativen Analyse wurden weitere, nicht monetarisierbare Indikatoren in deskriptiver Form dargestellt. Diese Resultate sind in der nachfolgenden Abbildung mit Einordnung der Wirkungen im Farbschema aufgeführt („grün“ = positive Effekte, „grau“ = keine Effekte, „rot“ = negative Effekte).

Die sogenannte „deskriptive Analyse“ zeigt, dass das Vorhaben mit der Siedlungsplanung konform ist, die Attraktivität für den Fuss- und den Veloverkehr steigt und die Zuverlässigkeit der strassengebundenen Verkehrsmittel erhöht werden kann. Zudem bringen die flankierenden Massnahmen für die Anwohnerinnen und Anwohner der unteren Cheerstrasse einen Mehrwert. Es resultieren allerdings durch die neue Cheerstrasse auch negative Folgen für die Umwelt infolge des Boden- und des Baumaterialanspruchs. Ebenfalls nachteilig wirken sich die mit dem Projekt verbundenen Risiken aus.

Kategorie	Indikator	S1	S2
a) Nutzen aus Erschliessung	Siedlungsplanung	●	●
	Gesamte Erschliessung	●	●
b) Nutzen für die Verkehrsteilnehmer	Attraktivität des Fussverkehrs	●	●
	Attraktivität des Veloverkehrs	●	●
	Veränderung der Zuverlässigkeit MIV	●	●
	Fahrkomfort	●	●
c) Nutzen für den ÖV	Auswirkungen auf den schienengebundenen ÖV	●	●
	Auswirkungen auf den strassengebundenen ÖV	●	●
d) Nutzen für die Anwohner Littau	Wohnlichkeit	●	●
	Landschafts- und Ortsbild	●	●
f) Nutzen für die Umwelt	Lärmbelastete Flächen	●	●
	Wald, Flora und Fauna	●	●
	Graue Energie	●	●
g) Nutzen für Industrie und Gewerbe	Erschliessungseffekte für Industrie und Gewerbe	●	●
h) Kosten	Realisierungszeit	●	●
	Baurisiko	●	●
	Etappierbarkeit	●	●

Abbildung: Ergebnis der deskriptiven Indikatoren.

8.1.4 Fazit Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zeigt:

Unter Annahme der Entwicklung der Reserven gemäss heutiger BZO fällt das Kosten-Nutzen-Verhältnis für die Erweiterung der Cheerstrasse negativ aus.

Ein positives Ergebnis wird erst dann erzeugt, wenn auch das gemäss aktueller BZO ausgewiesene Reservegebiet Gopigen/Oberbodenhof entwickelt würde.

Die ergänzende deskriptive Analyse weist sowohl positive wie negative Effekte aus, wodurch sich ein gemischtes Bild ergibt.

8.2 Machbarkeitsstudie Knoten Thorenberg

8.2.1 Ausgangslage

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (vgl. Kap. 8.1) wies darauf hin, dass ohne Realisierung der neuen Cheerstrasse die bestehenden Kapazitätsgrenzen am heute unregulierten T-Knoten Thorenbergstrasse–Cheerstrasse (ehemals Bahnhofstrasse) zukünftig überschritten werden und Massnahmen zur Sicherung der Leistungsfähigkeit notwendig sind. Vor diesem Hintergrund wurde ergänzend zur Wirtschaftlichkeitsanalyse durch Ernst Basler + Partner, Zürich, die Machbarkeit für den entsprechenden Knoten abgeklärt.

8.2.2 Variantenevaluation

In dieser Machbarkeitsstudie werden als Varianten ein Kreisellösung mit Erhöhung des Stauraums auf der Cheerstrasse (ehemals Bahnhofstrasse) sowie eine Lichtsignalanlage (LSA) mit zwei Fahrspuren auf allen Zufahrten vorgeschlagen. Mit einer Genauigkeit von $\pm 30\%$ werden die Investitionsausgaben mit 3,35 Mio. Franken für die Kreisellösung und mit 0,95 Mio. Franken für die LSA-Variante berechnet.

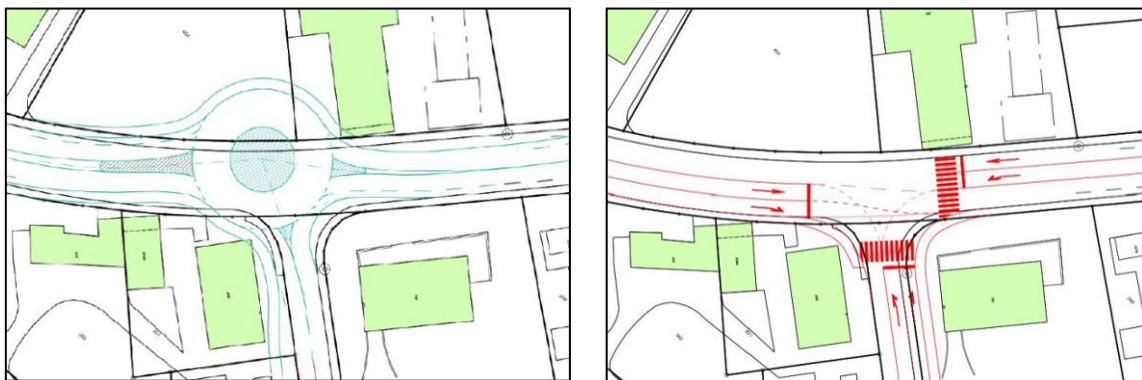


Abbildung: Situation Variante Kreisellösung (links) und LSA (rechts)

Die Leistungsfähigkeit und ein ausreichender Stauraum für den Fall der geschlossenen Schranke am Bahnübergang werden für beide Knotenvarianten nachgewiesen. Es werden bei beiden Varianten geringe Wartezeiten erreicht. Für die Variante eines Kreisells spricht eine positivere Wirtschaftlichkeitsbeurteilung. Diese Variante hat allerdings Nachteile aufgrund des grossen Platzbedarfs in einem baulich stark eingegengten Umfeld. Die Variante mit der Lichtsignalanlage (LSA) weist einen geringeren wirtschaftlichen Nutzen auf, da durch den Betrieb höhere Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmenden als beim Kreisellösung entstehen. Vor-

teile gegenüber dem Kreisel liegen jedoch beim geringen Platzverbrauch und den geringeren baulichen Eingriffen sowie der Möglichkeit zur Priorisierung und zur Dosierung der Kantonsstrassenzufahrt. Zudem besteht die Möglichkeit zur Verknüpfung der Steuerungen von LSA und Bahnübergang, um der anspruchsvollen Interaktion gerecht zu werden. Nachteilig wirken sich die benötigte Länge der Abbiegespuren und die Aufhebung der Velostreifen im Knotenbereich der Thorenbergstrasse aus.

8.2.3 Fazit Machbarkeitsstudie Knoten Thorenberg

Aus dem Vergleich geht hervor, dass sowohl mit einer Kreisellösung wie auch mit einer Lichtsignalanlage die erforderliche Leistungsfähigkeit des Knotens gewährleistet werden kann. Keine Variante ist in allen Zielkriterien überlegen. Die Frage nach der für die Variantenwahl notwendigen Gewichtung ist im Rahmen einer künftigen Projektentwicklung betreffend Knoten Thorenberg zu klären.

8.3 Erste Stossrichtungen im Rahmen der Erarbeitung des Raumentwicklungskonzepts (REK)

Wie in Kap. 3.3 ausgeführt, wird im Hinblick auf die Zusammenführung der BZO Stadtteil Littau und der BZO Stadtteil Luzern zurzeit ein Raumentwicklungskonzept (REK) erarbeitet. Der Entwurf dieses Konzepts wird einer öffentlichen Mitwirkung unterzogen werden und voraussichtlich Ende 2017 vorliegen. Im Hinblick auf die Erweiterung der Cheerstrasse sind Untersuchungen zur Entwicklung von Baulandreserven im Gebiet Littauerboden sowie die damit verbundenen verkehrlichen Analysen und Prognosen von Bedeutung, die im Rahmen der Erarbeitung des REK getätigt werden. Mit Stand im März 2017 sind erste Stossrichtungen in Form einer Machbarkeitsstudie für das Gebiet Gopigen sowie verkehrliche Analysen bekannt.

8.3.1 Machbarkeitsstudie Gopigen

Da zurzeit genügend Baulandreserven vorhanden sind, um das erwartete Bevölkerungswachstum der kommenden 10–15 Jahre auffangen zu können, beabsichtigt der Stadtrat, im Rahmen der BZO-Zusammenführung keinen Antrag auf Neueinzonungen zu stellen. Aufgrund des vermuteten Entwicklungspotenzials und im Hinblick auf die Erweiterung der Cheerstrasse wurde für das Grundstück Gopigen dennoch die Eignung des Gebiets für eine Einzonung – allenfalls auch zu einem späteren Zeitpunkt – geprüft.

Die zu diesem Zweck durchgeführte Machbarkeitsstudie analysiert die Bebaubarkeit des Gebiets Gopigen und dessen potenzielle Qualität. Sie wurde im Frühjahr 2017 durch die ZEITRAUM Planungen AG, Luzern, realisiert.

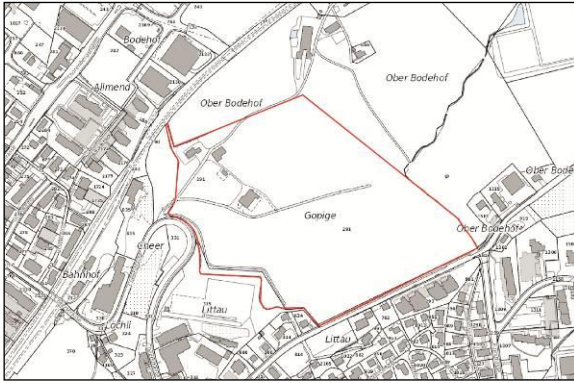


Abbildung: Grundstück Gopigen

Die ZEITRAUM Planungen AG erachteten das Gebiet Gopigen aufgrund der raumplanerischen, städtebaulichen und verkehrsplanerischen Rahmenbedingungen grundsätzlich als geeignet für eine Einzonung. Dank geschickter Wahl von Wohnungsgrundrissen und Gebäudetypologien könnten trotz Nordhanglage ausreichend besonnte Wohnungen realisiert werden. Die Haupteinschliessung des Gebiets könnte über die bestehende Cheerstrasse (Haarnadelkurve) und/oder die neue Cheerstrasse am Hangfuss im Norden erfolgen. Ohne das Projekt Cheerstrasse wäre das Areal schwieriger zu erschliessen. Die Siedlungserschliessung müsste dann über die Haarnadelkurve der bestehenden Cheerstrasse erfolgen, sofern diese ein erhöhtes Verkehrsaufkommen aufnehmen kann. Die Einforderung eines erhöhten Gebäudestandards und/oder autoarmes Wohnen wäre denkbar.

Der Stadtrat hat das Ergebnis der Machbarkeitsstudie im März 2017 anlässlich seines Frühlingsseminars zur Kenntnis genommen. Die Studienresultate ändern grundsätzlich nichts an seiner Haltung betreffend mögliche Einzonungen. Aufgrund des heutigen Kenntnisstands ist daher davon auszugehen, dass das Grundstück Gopigen vorerst in einer Reservezone belassen und eine Einzonung für Wohnnutzung erst zu einem späteren Zeitpunkt wieder in Erwägung gezogen wird. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Grundeigentümerschaft derzeit kein Interesse hat, das Gebiet einzuzonen.

8.3.2 Verkehrliche Analysen im Rahmen des Raumentwicklungskonzepts

Im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Raumentwicklungskonzepts sollen neue Verkehrsdaten – auch im Gebiet Littau – erhoben werden. Erste Ergebnisse zeigen, dass insbesondere mit der Ausschöpfung der Reserven im Gebiet Tschuopis und entlang der Luzernerstrasse (Längweiher/Udelboden) der Verkehr auf der Achse Littau Dorf–Kreuzstutz in Zukunft deutlich zunehmen wird. Auch wenn mit geeigneten Massnahmen der öffentliche Verkehr und der Velo-/Fussverkehr gefördert werden, wird sich gemäss Prognosen die Situation insbesondere beim Nadelöhr Bernstrasse verschärfen.

In Bezug auf die Erweiterung der Cheerstrasse wäre es daher als längerfristige Variante denkbar, dass insbesondere bei den engen Stellen entlang der Bernstrasse der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr Priorität hätten, während die Hauptverkehrsachse zwischen Littau Dorf und Stadtzentrum für den MIV via Cheerstrasse/Littauerboden und Seetalplatz geführt würde. Welche konkreten Auswirkungen eine solche Alternative hätte und unter welchen Bedingungen diese umsetzbar wäre, ist aufgrund des heutigen Wissensstands nicht

fundiert abschätzbar. Erst die weiteren Arbeiten im Zusammenhang mit dem Raumentwicklungskonzept werden daher zeigen, ob und inwieweit diese Variante weiterverfolgt wird.

8.4 SWOT-Analyse

Zur Abschätzung der mit einer Erweiterung der Cheerstrasse verbundenen Konsequenzen gilt es, die nachfolgende Auslegeordnung der Stärken und Schwächen der neuen Cheerstrasse sowie der damit verbundenen Chancen und Risiken in Form einer klassischen SWOT-Analyse zu beachten:

8.4.1 Stärken

Umsetzung des Volkswillens und der strategischen Planungen:

Die Stimmbevölkerung der Gemeinde Littau hat im September 2009 den Planungs- und Baukredit gutgeheissen. Das Projekt „Cheerstrasse“ wurde in den Projektplan der städtischen Gesamtplanung aufgenommen und ist als Massnahme in der Mobilitätsstrategie enthalten. Mit der Realisierung der neuen Cheerstrasse wird dem Volkswillen und den strategischen Planungen Rechnung getragen.

Reduktion der Wartezeiten und der barrierebedingten Stausituation:

Von dieser Verbesserung im Verkehrsfluss profitiert nicht nur der MIV, sondern auch der strassengebundene öffentliche Busverkehr von und zum Bahnhof Littau.

Optimierung der Verbindung von Stadtquartieren:

Mit der neuen Cheerstrasse werden die beiden Quartiere Littau Dorf und Littauerboden besser miteinander verbunden. Dieser Vorteil gilt jedoch nur bedingt, da zwar die Wartezeit an der Barriere aufgehoben wird, der Weg für ungefähr die Hälfte der MIV-Fahrten aber mit einem Umweg verbunden ist.

Aufwertung der unteren Cheerstrasse als verkehrsberuhigte Quartierstrasse:

Mit der neuen Erschliessungsstrasse entfällt der Durchgangsverkehr entlang der unteren Cheerstrasse im Abschnitt zwischen Thorenbergstrasse und Bahnübergang. Das Projekt „Cheerstrasse 2016“ beinhaltet Massnahmen zur Umgestaltung dieses Strassenabschnitts als Quartierstrasse ohne Fremdverkehr.

8.4.2 Schwächen

Hohe Gesamtkosten:

Das Projekt bindet einen hohen Investitionsbetrag. Da jeder Franken nur einmal ausgegeben werden kann, stehen diese Investitionsgelder nicht für andere Projekte zur Verfügung.

Negatives Kosten-Nutzen-Verhältnis:

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung hat ergeben, dass sich das Projekt rein volkswirtschaftlich ohne eine Erschliessung von Reservegebieten im Rahmen der BZO-Zusammenführung nicht lohnt. Auch die ergänzend durchgeführte deskriptive Analyse ergibt ein gemischtes Bild.

Landverbrauch:

Mit der Erweiterung der Cheerstrasse geht bisher unbebautes Kulturland verloren. Im Projekt sind die dazu erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen im Bereich Natur- und Landschaftsschutz noch nicht berücksichtigt, die beispielsweise in Form von Ersatzaufforstungen oder ökologischen Ausgleichsflächen umgesetzt werden müssen.

8.4.3 Chancen

Initialzündung für Entwicklung im Gebiet Littauerboden:

Die neue Cheerstrasse stellt ein Signal zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Littauerboden dar und fördert damit die Gesamtentwicklung im Gebiet rund um den Bahnhof Littau und im Littauerboden.

Veränderung des Modalsplits zugunsten von öffentlichem Verkehr und Velo-/Fussverkehr:

Dank verbesserter Bedingungen für den öffentlichen Verkehr in Form von weniger Staus und einer barrierefreien Verbindung beim Bahnhof Littau für den Velo- und den Fussverkehr steigt die Attraktivität dieser flächen- und energieeffizienten Verkehrsmittel im Stadtteil Littau. Dies kann die Basis für eine positive Veränderung des Modalsplits im Sinne der städtischen Mobilitätsstrategie darstellen.

Entlastung der Bernstrasse:

Die neue Cheerstrasse kann in Verbindung mit flankierenden Massnahmen zur Entlastung des bereits heute vorhandenen Engpasses zwischen Littau Dorf und dem Stadtzentrum entlang der Luzerner- und insbesondere der Bernstrasse beitragen.

8.4.4 Risiken

Mehrverkehr durch Attraktivitätssteigerung:

Ohne Umsetzung von flankierenden Massnahmen führt die neue Cheerstrasse dank verbesserter Bedingungen insbesondere auch für den MIV zu einer Attraktivitätssteigerung.

Förderung einer alternativen Routenwahl durch Siedlungsgebiet:

Die Verbindung aus Richtung Malters nach Littau Dorf und ins Stadtzentrum via Cheerstrasse gewinnt mit der erweiterten Cheerstrasse an Attraktivität. Es ist davon auszugehen, dass damit insbesondere auch Fahrten via Renggloch ersetzt werden, welche das Siedlungsgebiet dank direkter Ausfahrt via Renggloch weniger belasten.

Kapazitätsgrenze am Kreisel Bodenhof wird überschritten:

Längerfristige Verkehrsprognosen lassen vermuten, dass die im Projekt „Cheerstrasse 2016“ enthaltene Optimierung am Kreisel Bodenhof nicht ausreichen wird und der Knoten zu einem späteren Zeitpunkt weiter ausgebaut werden muss.

Sanierung von belasteten Standorten:

Sollten die weiteren Abklärungen und Analysen des belasteten Standorts ein grösseres Ausmass der Belastung nachweisen, ist mit weiteren Kosten zu rechnen, die für die Stadt als Bauherrin das Projektbudget zusätzlich belasten könnten.

Finanzieller Aufwand im Fall eines Ausstiegs der SBB:

Sollte es nicht möglich sein, bis zum Projektstatus der Planaufgabe eine rechtsverbindliche Zusicherung für die Beteiligung an der kombinierten Velo-/Personenunterführung der SBB zu erhalten, fallen bis zu Fr. 900'000.– weitere interne und externe Kosten an, die in einem „Worst-Case-Szenario“ verloren wären.

9 Konsequenzen einer Ablehnung des Zusatzkredits

9.1 Formale Konsequenzen

Da eine Umsetzung des Projekts ohne Zusatzkredit nicht realistisch ist, bedeutet eine Ablehnung des Zusatzkredits durch das Parlament den Projektabbruch der Erweiterung der Cheerstrasse. Der Kredit aus dem Jahr 2009 wird unter Berücksichtigung der bis zum definitiven Abbruch aufgelaufenen Kosten abgerechnet. Diese Abrechnung erfolgt analog zum standardmässigen Vorgehen zur Abrechnung von Sonderkrediten, wie dies in der Stadt Luzern auch bereits im Jahr 2012 mit B+A 36/2012 in Bezug auf den zwei Jahre zuvor vom Parlament abgelehnten Zusatzkredit zum Dammdurchbruch Lädelistrasse zu Dammstrasse der Fall war (B+A 33/2010).

9.2 Inhaltliche Konsequenzen

Eine Ablehnung des Zusatzkredits bedeutet in erster Linie den Verzicht auf die in Kapitel 8.4 im Rahmen der SWOT-Analyse ermittelten Stärken und Chancen der neuen Cheerstrasse. Darüber hinaus gilt es zu beachten, dass bei der Nichtrealisierung der Cheerstrasse folgende Auswirkungen zu erwarten sind:

Verschärfung der Stausituation:

Infolge der Entwicklungen im Littauerboden ist tendenziell von einer Verkehrszunahme auszugehen. In Verbindung mit den mittelfristigen ÖV-Planungen, welche einen Ausbau des Takts der Bahnverbindungen am Bahnhof Littau vorsehen, verlängern sich die Wartezeiten an der Barriere und damit die Stausituation zusätzlich. Die Stausituation verschärft sich aber nicht nur für den MIV. Auch der strassengebundene ÖV ist massgeblich von der Überlastung betroffen. Zudem ist in Abhängigkeit von den Planungen der SBB davon auszugehen, dass die Barriersituation sicher auch für den Veloverkehr und allenfalls sogar für den Fussverkehr bestehen bleibt.

Überlastung Knoten Thorenberg-/Cheerstrasse:

Die im Rahmen der Machbarkeitsstudie zum Knoten Thorenberg-/Cheerstrasse gewonnenen Erkenntnisse weisen eindeutig darauf hin, dass der Knoten künftig überlastet ist. In Verbindung mit der Tatsache, dass es sich um einen Unfallschwerpunkt handelt, wird ohne anderweitige Massnahmen ein Umbau des Knotens notwendig werden.

Übernahme von Unterhaltskosten für die Barriere:

Ohne die neue Cheerstrasse stellen die SBB beim Bahnhofsumbau den Nutzen der Bahnpassagiere in den Vordergrund. Die Attraktivität der Strassenverbindung ist nicht prioritär. Sollten die SBB den Übergang für ihre Bahnpassagiere nicht mehr benötigen, kann eine Übernahme von Unterhaltskosten für den Barrierenübergang nicht ausgeschlossen werden.

10 Politische Würdigung

Unter Betrachtung der gesamten Ausgangslage stuft der Stadtrat in erster Linie die Tatsache von übergeordneter Bedeutung ein, dass der Planungs- und Baukredit zur Erweiterung der Cheerstrasse im Jahr 2009 von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern der damaligen Gemeinde Littau beschlossen wurde. Unter Abwägung aller Vor- und Nachteile und unter Berücksichtigung der Chancen und Risiken der neuen Cheerstrasse hat insbesondere dieser Volksentscheid massgeblich dazu beigetragen, dass der Stadtrat das Projekt der erweiterten Cheerstrasse unterstützt. Er unterbreitet damit dem Parlament mit dem vorliegenden Bericht den Antrag für den dazu notwendigen Zusatzkredit.

Darüber hinaus sieht der Stadtrat die Problematik der durch die Barriere unterbrochenen Verbindungsstrasse und anerkennt die damit verbundene Belastung für die lokale Bevölkerung und das Gewerbe. Als besonders ungünstig wertet er die Tatsache, dass insbesondere auch der öffentliche Verkehr von den Einschränkungen betroffen ist.

Der Stadtrat zieht in seinen Erwägungen aber auch mit ein, dass mit einer neuen Strasse grundsätzlich die Attraktivität für den motorisierten Individualverkehr gesteigert wird, was über die gewünschte Optimierung der Erschliessung für den lokalen Ziel- und Quellverkehr hinaus auch zusätzliche und insbesondere längere Fahrten des MIV mit sich bringen dürfte. Die Erfahrung zeigt zudem, dass eine Engpassbeseitigung mit einer zusätzlichen Strassenverbindung in der Regel andernorts einen neuen Engpass schafft. Dies zeichnet sich aus Sicht des Stadtrates im vorliegenden Fall mit der möglichen Überlastung des Kreisels Bodenhof ab.

Zu berücksichtigen gilt es für den Stadtrat auch die beträchtlichen Kosten, die das Strassenprojekt verursacht. Mit Gesamtkosten von brutto 24,280 Mio. Franken handelt es sich abgesehen von den Schulraumsanierungen um eine der grössten Investitionen, die der Stadtrat in den nächsten Jahren tätigen wird. Ernüchternd fällt für den Stadtrat daher die Erkenntnis aus, dass das Strassenprojekt ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist und sich volkswirtschaftlich gesehen erst mit einer Einzonung und Gebietsentwicklung im Gebiet Gopigen lohnt. Auch wenn die Machbarkeitsstudie zeigt, dass sich das Gebiet grundsätzlich für eine Einzonung eignen würde, beabsichtigt der Stadtrat vor dem Hintergrund der ausreichend vorhandenen Reserven und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Grundeigentümerschaft derzeit kein Interesse an einer Einzonung hat, nicht, das Gebiet im Rahmen der anstehenden BZO-Revision einzonen zu lassen. Damit relativiert sich für den Stadtrat auch das Argument einer optimierten Erschliessung des Reservegebiets Gopigen durch die erweiterte Cheerstrasse, da grundsätzlich der Ausbau der Infrastruktur der Siedlungsplanung folgen soll und nicht umgekehrt.

Nicht infrage kommt für den Stadtrat im Fall der Cheerstrasse ein auf die Optimierung der MIV-Situation reduziertes Projekt, namentlich ein Projekt, welches beispielsweise auf die Unterführung für den Velo- und den Fussverkehr verzichten würde. Der Stadtrat ist überzeugt, dass gerade die im vorliegenden Projekt enthaltene kombinierte Unterführung in Zusammenarbeit mit den SBB diesbezüglich eine optimale Lösung darstellt. Vor diesem

Hintergrund hat sich der Stadtrat für einen Kreditantrag entschieden, der unter den Vorbehalt gestellt wird, dass diese gemeinsame Unterführung zustande kommt und auch anteilmässig finanziert wird.

11 Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat,

- für die Erweiterung der Cheerstrasse sowie für die Umlegung der Kanalisation zum bestehenden Planungs- und Baukredit einen Zusatzkredit in der Höhe von Fr. 8'949'000.– zu bewilligen;
- für die Folgekosten in Form von Betriebs- und Unterhaltskosten der erweiterten Cheerstrasse einen Kredit in der Höhe von Fr. 1'300'000.– zu bewilligen und das Globalbudget des Tiefbauamts entsprechend zu erhöhen;
- diese Beschlüsse unter den Vorbehalt zu stellen, dass der anteilmässige Beitrag für die gemeinsame Rad- und Personenunterführung der SBB bis spätestens zu Beginn der Planauflage verbindlich zugesichert ist.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 5. April 2017


Beat Züsli
Stadtpräsident




Toni Göpfert
Stadtschreiber

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 9 vom 5. April 2017 betreffend

Erweiterung Cheerstrasse

Zusatzkredit zum Planungs- und Baukredit 2009,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 58 Abs. 2, Art. 61 Abs. 1, Art. 62 Abs. 1 und Art. 68 lit. d der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I.
 1. Für die Erweiterung der Cheerstrasse sowie für die Umlegung der Kanalisation wird zum bestehenden Planungs- und Baukredit ein Zusatzkredit in der Höhe von Fr. 8'949'000.– bewilligt.
 2. Für die Folgekosten in Form von Betriebs- und Unterhaltskosten der erweiterten Cheerstrasse wird ein Kredit von Fr. 1'300'000.– bewilligt und das Globalbudget Tiefbauamt entsprechend erhöht.
 3. Die Beschlüsse gemäss Ziffern 1 und 2 stehen unter dem Vorbehalt, dass der anteilmässige Beitrag für die gemeinsame Rad- und Personenunterführung der SBB bis spätestens zu Beginn der Planaufgabe verbindlich zugesichert ist.
- II. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

Definitiver Beschluss des Grossen Stadtrates von Luzern,
(unter Berücksichtigung der im Grossen Stadtrat beschlossenen Änderungen)

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 9 vom 5. April 2017 betreffend

Erweiterung Cheerstrasse
Zusatzkredit zum Planungs- und Baukredit 2009,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 58 Abs. 2, Art. 61 Abs. 1, Art. 62 Abs. 1 und Art. 68 lit. d der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. 1. Für die Erweiterung der Cheerstrasse sowie für die Umlegung der Kanalisation wird zum bestehenden Planungs- und Baukredit ein Zusatzkredit in der Höhe von Fr. 4'838'000.– bewilligt.
 2. Für die Folgekosten in Form von Betriebs- und Unterhaltskosten der erweiterten Cheerstrasse wird ein Kredit von Fr. 1'300'000.– bewilligt und das Globalbudget Tiefbauamt entsprechend erhöht.
 - ~~3. Die Beschlüsse gemäss Ziffern 1 und 2 stehen unter dem Vorbehalt, dass der anteilmässige Beitrag für die gemeinsame Rad- und Personenunterführung der SBB bis spätestens zu Beginn der Planaufgabe verbindlich zugesichert ist.~~
- II. Der Beschluss gemäss Ziffer I wird dem **obligatorischen Referendum** unterstellt.

Luzern, 1. Juni 2017

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Katharina Hubacher
Ratspräsidentin



Toni Göpfert
Stadtschreiber