



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 8. Januar 2020 (StB 11)

B+A 2/2020

Neubau Bushof Bahnhof Littau

Sonderkredit für die Ausführung

Mediensperfrist 31. Januar 2020 11.00 Uhr

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

Strategische Schwerpunkte gemäss Gemeindestrategie

- **Quartiere stärken**

Leitsatz: Die Quartiere sind als Wohn-, Aufenthalts-, Arbeits- und Identifikationsorte der Schlüssel für eine erfolgreiche und nachhaltige Entwicklung der Stadt Luzern.

- **Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum steigern**

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

Legislaturgrundsätze und -ziele gemäss Legislaturprogramm

Öffentliche Ordnung und Sicherheit

Legislaturgrundsatz L7

In der Stadt Luzern wird eine friedliche Koexistenz der unterschiedlichen Nutzergruppen in den öffentlich zugänglichen Räumen gelebt.

Soziale Sicherheit

Legislaturziel Z15.3

Die Positionierung der Stadt Luzern als altersfreundliche Stadt wird gestärkt.

Verkehr

Legislaturziel Z18.2

Die Stadt Luzern zeichnet sich durch eine attraktive Gestaltung der Strassenräume aus.

Legislaturgrundsatz L19

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

Legislaturziel Z19.3

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

Legislaturziel Z19.5

Der Modalsplit entwickelt sich in Richtung der langfristigen Zielwerte der Mobilitätsstrategie, indem die Anteile des Fuss-, des Velo- und des öffentlichen Verkehrs weiter zunehmen. Der Anteil der autofreien Haushalte steigt, und Sharingangebote (Velo, Auto) werden vermehrt genutzt.

Umweltschutz und Raumordnung

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

Legislaturziel Z21 Die konkrete Planung für die Weiterentwicklung ausgewählter Quartierzentren liegt unter Einbezug der Quartierbevölkerung sowie der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer vor.

Projektplan

I414053 Bushof Littau, Realisierung

Übersicht

Der vorliegende Bericht und Antrag (B+A) umfasst die Finanzierung der Ausführungsplanung, Realisierung und Inbetriebnahme des neuen Bushofs Bahnhof Littau. Das Projekt dient der Weiterentwicklung der Mobilität und des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Luzern und stellt insbesondere eine bessere und attraktivere Erschliessung der Ortsteile Littau Dorf und Littauerboden sicher. Baulich wird der Bushof in enger Koordination mit der neuen Cheerstrasse realisiert.

Übergeordnete Planungen und ÖV-Konzept

Die Angebotsplanung für den ÖV in der Agglomeration Luzern erfolgt durch den Verkehrsverbund Luzern (VVL) im Rahmen der sogenannten AggloMobil-Konzepte. Diese legen u. a. Linienführungen der Busse, Haltestellen, Bedienungstakte und benötigte Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr in Luzern fest. Die Ergebnisse der periodisch aktualisierten AggloMobil-Planungen fliessen in den kantonalen Richtplan, das Agglomerationsprogramm Luzern, den kantonalen öV-Bericht und, soweit er die Gemeinden betrifft, auch in deren Planungen ein. Ein wesentlicher Aspekt ist dabei eine Weiterentwicklung des Busnetzes und dessen optimale Verknüpfung mit der Bahn. So wurden verschiedene Bushofplanungen in der gesamten Agglomeration konzeptionell hergeleitet und untereinander koordiniert. Der Bushof Littau ist einer dieser Verknüpfungspunkte. Für die Umsetzung des Bushofs ist die Stadt Luzern in eigener Verantwortung zuständig. Jedoch beteiligen sich der Kanton Luzern auf Grundlage des ÖV-Gesetzes und der Bund mit Subventionsbeiträgen aus dem Agglomerationsprogramm an dessen Finanzierung. Stand heute ist davon auszugehen, dass die Planungs- und Realisierungskosten des Bushofs in Höhe von insgesamt 4,3 Mio. Franken zum grossen Teil von Bund und Kanton getragen werden. Der Bund beteiligt sich mit 35 Prozent der Kosten, also 1,5 Mio. Franken, am Bushof. Von den verbleibenden 2,8 Mio. Franken trägt der Kanton voraussichtlich einen Anteil von 2 Mio. Franken, sodass die Stadt Luzern netto lediglich 0,8 Mio. Franken der Gesamtkosten finanzieren muss.

Mit dem Bushof Littau wird die neue Linie 30 als Tangentiallinie zwischen dem Bahnhof Littau via Littau Dorf, Kreuzstutz, Kantonsspital und Schlossberg zum Bahnhof Ebikon ermöglicht. Damit kann dieser Korridor von einer wesentlichen Verbesserung der ÖV-Erschliessung profitieren. Zudem wird der Umsteigepunkt Bahnhof Littau für die bestehenden Linien 40 und 41 wesentlich aufgewertet und behindertengerecht ausgestaltet. Dazu gehören auch optimierte Parkierungsanlagen für den motorisierten Individualverkehr und das Velo sowie ein attraktiver Aufenthaltsraum.

Integration in das Projekt «Neue Cheerstrasse»

Mit dem Bau der neuen Cheerstrasse wird das Strassennetz im Gebiet Littau Bahnhof völlig neu organisiert. Daher waren Anpassungen an den bestehenden Bushaltestellen stets Bestandteil der Planung der neuen Cheerstrasse. Jedoch sind erst heute die Rahmenbedingungen für das Busangebot so weit gefestigt, dass die Planung des Bushofs abgeschlossen werden konnte. Neben der definitiven Angebotsplanung, aus der sich die notwendige Anzahl Haltekanten ergibt, waren insbesondere die Anforderungen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz massgebend. Die planerische und bauliche Verknüpfung der beiden Projekte «Bushof Bahnhof Littau» und «Neue Cheerstrasse» ist aufgrund der direkten räumlichen Nähe und der betrieblichen Abhängigkeiten zwingend. Gemäss aktuellen Plänen kann die Eröffnung 2024 gefeiert werden. Terminliche Verzögerungen im Rahmen des Finanzierungs- und Bewilligungsverfahrens sind nicht auszuschliessen.

Zudem werden sich allfällige terminliche Verzögerungen beim Projekt «Neue Cheerstrasse» aufgrund der erwähnten Abhängigkeiten auch auf den Bushof übertragen.

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag wird in enger Abstimmung zum Projekt «Neue Cheerstrasse» und im Sinne einer möglichst baldigen Umsetzung beider Vorhaben ein Sonderkredit für die Realisierung des Bushofs Littau über brutto 4,3 Mio. Franken beantragt. Davon werden voraussichtlich zirka 3,5 Mio. Franken von Bund und Kanton getragen.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangslage	7
1.1 Heutige Situation	7
1.2 Projektgeschichte und Planungsgrundlagen	9
1.3 Perimeter Projekt «Bushof Bahnhof Littau» und Integration in das Projekt «Neue Cheerstrasse»	11
1.4 Abgrenzung zum B+A 34/2018: «Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes»	12
2 Handlungsbedarf und Zielsetzung	13
3 Grundlagen	14
4 Projektbeschreibung	14
4.1 Projektübersicht	14
4.2 Bushaltekanten östlich des Bahnhofsgebäudes	15
4.3 Umfeld Bahnhofsgebäude und Niveauübergang	18
4.4 Autoparkplätze, Veloabstellanlagen, WC-Anlage und Sammelstelle	18
5 Zeitplan	19
6 Übersicht Finanzen und Folgekosten	20
6.1 Investitionskosten	20
6.2 Betriebskosten	21
6.3 Finanzierung	22
6.3.1 Beitrag Bund	23
6.3.2 Beitrag Kanton	23
6.3.3 Zusammenfassung	23
7 Kreditrecht und zu belastende Konten	24
8 Politische Würdigung	24
9 Antrag	25

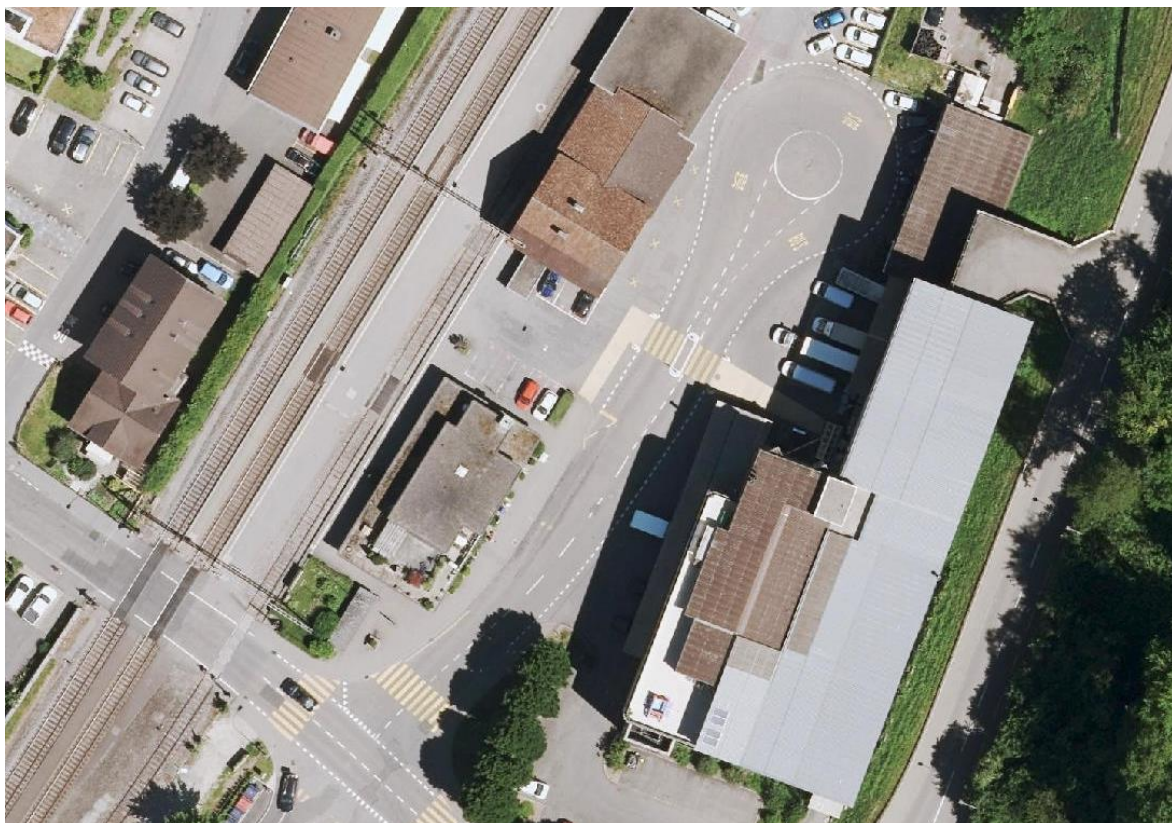
Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Ausgangslage

1.1 Heutige Situation

Der Bahnhof Littau bildet zusammen mit der zugehörigen Bushaltestelle den zentralen ÖV-Erschliessungspunkt für den Littauerboden. Das gesamte Bahnhofsumfeld inklusive des Bahnperrons selbst weist jedoch grobe Mängel auf. Die Anlagen befinden sich in einem schlechten baulichen Zustand und entsprechen in vielen Punkten nicht den heutigen Normen. So bestehen Sicherheitsmängel, und das Behindertengleichstellungsgesetz kann nicht eingehalten werden. Zudem ist die gesamte Situation im Bahnhofsumfeld gestalterisch unbefriedigend und weist wenig Qualität und Mehrwert als öffentlicher Raum im Quartier auf. Nachfolgende Abbildungen zeigen die Situation heute auf.



Übersicht Bahnhofsareal Littau



Blick aus Richtung Westen in die Wendeanlage



Blick aus Richtung Westen, SBB-Perron und alter Güterschuppen



Blick aus Richtung Osten, SBB-Perron und Bahnhofsgebäude



SBB-Perron mit Niveauübergang Südseite



Niveauübergang Nordseite



Bahnhofsvorplatz mit Veloabstellanlage



Blick auf SBB-Perron und Gleise



Blick auf Bushaltestelle und Wendeplatz aus Richtung Westen



Blick auf Bushaltestelle und Bahnhofsgelände aus Richtung Osten



Blick auf haltende Busse Linien 40 und 41



Blick auf hinteren Abschnitt SBB-Perron mit Gütergleis in Richtung Westen



Blick auf SBB-Perron mit Gütergleis aus Richtung Osten

1.2 Projektgeschichte und Planungsgrundlagen

Mit dem Projekt «Neue Cheerstrasse» verändert sich die Erschliessung des Bahnhofs Littau zukünftig vollständig. Die heute bestehende Wendeschleife wird abgerissen und weicht der neuen Strasse. Zudem wird der heutige Niveauübergang für den Motorfahrzeugverkehr geschlossen, da

dieser neu via Knoten Bodenhof und Unterführung Bodenhof verkehren kann. Daher wurde bereits mit dem Projekt «Neue Cheerstrasse 2009» von der Gemeinde Littau eine Aufwertung des Bahnhofsumfelds und eine neue Anordnung der Bushaltestellen angedacht. Das Projekt sah unter anderem einen Abriss des alten Güterschuppens und eine Buswendeschleife mit zwei Bushaltekanten vor. Für den Fuss- und den Veloverkehr war vorgesehen, weiterhin den Niveauübergang zu betreiben.



Projekt «Neue Cheerstrasse 2009» der Gemeinde Littau, Ausschnitt Bushaltestellen und Niveauübergang

In der Zwischenzeit wurde basierend auf einer angepassten ÖV-Planung und in Koordination mit der Weiterentwicklung des Projekts «Neue Cheerstrasse» auch die Planung zur Gestaltung des Bahnhofsumfelds und zur Anordnung der Bushaltestellen vorangetrieben und konkretisiert. Parallel dazu entwickelte auch die SBB ihr Projekt zur Erneuerung des Gleisfelds und des Bahnperrens weiter. Folgende wichtige Rahmenbedingungen für die Gestaltung des Bushofs konnten seit dem Projekt 2009 geklärt werden:

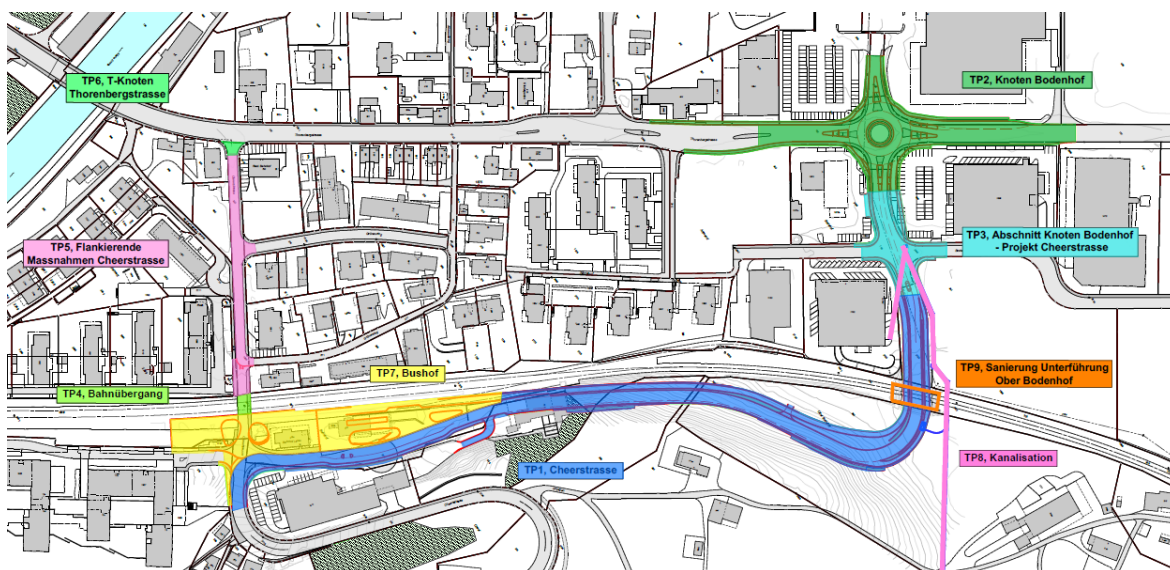
- Aufgrund der Entwicklung des Projekts «Neue Cheerstrasse» und der anschliessenden Entscheide in Baukommission und Grosse Stadtrat verzichtet die Stadt Luzern auf den Bau der vom Stadtrat vorgeschlagenen Personenunterführung. So wurde letztlich im September 2017 per Volksentscheid der Bau der neuen Cheerstrasse ohne eine Beteiligung der Stadt Luzern an einer Personenunterführung gutgeheissen.
- Die SBB realisiert Aussenperrons, wobei zunächst südseitig, also an der bestehenden Lage, ein Perron realisiert wird. Ein zweites Perron ist nordseitig geplant, wird jedoch vorderhand nicht realisiert. Die SBB sichert jedoch bereits das Land für dieses Perron und baut ihre Anlage so, dass dieses nachträglich einfach realisiert werden kann. Aufgrund des Verzichts der Stadt Luzern auf eine Mitfinanzierung einer Personenunterführung verzichtet die SBB vorderhand auf die Realisierung einer solchen, hält sich jedoch für die Zukunft die Möglichkeit einer Realisierung offen.
- Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wurde auf Basis der AggloMobil-Planungen des Verkehrsverbundes Luzern (VVL) zu einer besseren Erschliessung des Luzerner Kantonsspitals und zur direkten Verbindung von Littau mit Ebikon die neue Linie 30 eingeführt (Bahnhof

Littau–Littau Dorf–Kreuzstutz–Kantonsspital–Schlossberg–Bahnhof Ebikon). Somit halten mit den Linien 40, 41 und neu 30 zukünftig drei Buslinien am Bahnhof Littau. Dieses ausgebaute Angebot bewirkt auch Anpassungsbedarf aufseiten Haltestelleninfrastruktur.

- Der Bushof Bahnhof Littau wurde in den regionalen und kantonalen Planungen berücksichtigt. So ist er im kantonalen öV-Bericht und im Agglomerationsprogramm verankert. Damit besteht sowohl durch den Kanton als auch durch den Bund die Zusicherung einer finanziellen Beteiligung an der Realisierung des Bushofs.

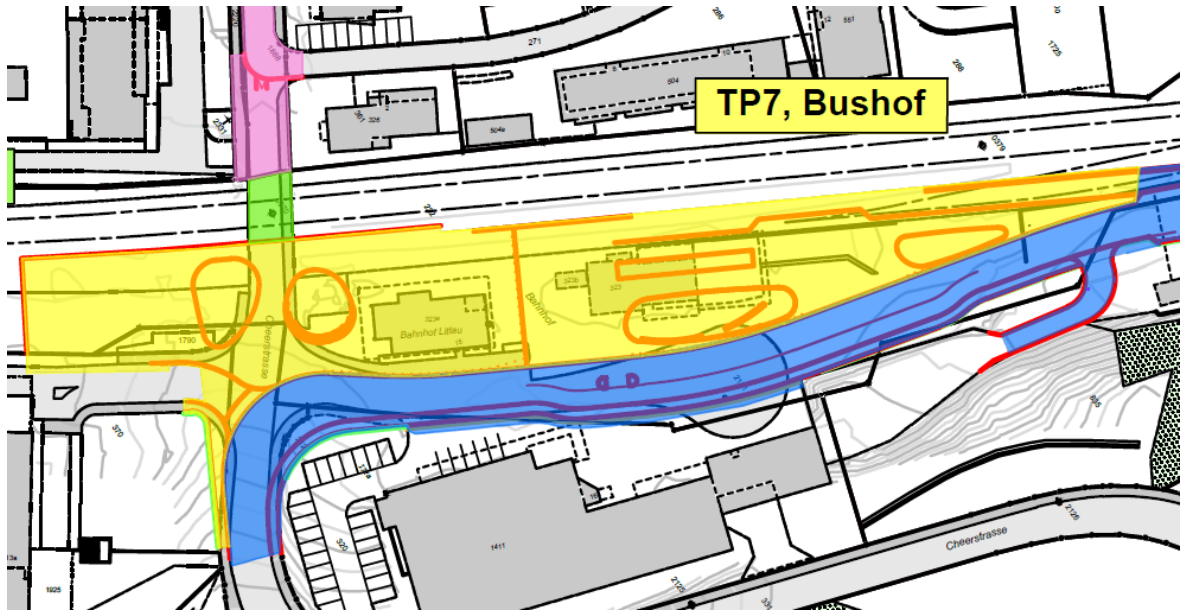
1.3 Perimeter Projekt «Bushof Bahnhof Littau» und Integration in das Projekt «Neue Cheerstrasse»

Nachfolgende Abbildung zeigt die Lage des Bushofs Bahnhof Littau im Gebiet Littauerboden auf. Zudem ist ersichtlich, wie eng die räumliche Verflechtung des Bushofs mit dem Projekt «Neue Cheerstrasse» ist. Aus diesem Grund wurden die beiden bis Sommer 2018 parallel entwickelten Projekte «Bushof Bahnhof Littau» und «Neue Cheerstrasse» im Herbst 2018 zu einem Projekt zusammengeführt. Die weitere Planung und Realisierung des Bushofs erfolgt somit integral unter dem Dach des Projekts «Neue Cheerstrasse». Damit können die Synergien zwischen diesen Projekten optimal genutzt werden. Aufgrund der komplexen Rahmenbedingungen sind terminliche Verzögerungen im Rahmen des Finanzierungs- und Bewilligungsverfahrens nicht auszuschliessen. Allfällige terminliche Verzögerungen beim Projekt «Neue Cheerstrasse» werden sich aufgrund der erwähnten Abhängigkeiten auch auf den Bushof übertragen.



Übersicht Teilprojekte des Projekts «Neue Cheerstrasse»

Der Projektperimeter des Teilprojekts «Bushof Bahnhof Littau» ist in der nachfolgenden Abbildung in Gelb hervorgehoben. Er umfasst die neuen Bushaltekanten parallel zum neuen Bahnperon, die Flächen rund um das Bahnhofsgebäude, die Erschliessung für den Fuss- und den Veloverkehr mit dem Niveauübergang und Flächen für die Velo- und die Autoparkierung. Zudem wird im Bereich des Bahnhofs auf der neuen Cheerstrasse ein Mehrzweckstreifen realisiert, der der Erschliessung des Bahnhofsumfelds und der Bushaltekanten dient.



Perimeter Teilprojekt «Bushof Bahnhof Littau»

Die nachfolgende Abbildung zeigt zudem eine Übersicht über das Projekt der SBB mit den beiden Perrons in Seitenlage. Im Plan grün ausgefüllt ist das geplante neue Perron, welches 2023 realisiert werden soll. Grün schraffiert ist das optionale zweite Perron, welches erst zu einem späteren Zeitpunkt durch die SBB realisiert werden könnte.



Projekt SBB mit neuen Perrons

1.4 Abgrenzung zum B+A 34/2018: «Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes»

Mit dem in der Volksabstimmung vom Frühling 2019 in Kraft getretenen B+A 34/2018: «Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes» wird auch eine Vielzahl weiterer Bushaltestellen an den Gemeindestrassen der Stadt Luzern in den kommenden Jahren behindertengerecht umgestaltet. Im B+A 34/2018 wird bereits darauf hingewiesen, dass laufende Projekte nicht Bestandteil des B+A 34/2018 sind, sondern in den jeweiligen separaten Berichten und Anträgen umgesetzt werden. Bei dem vorliegenden Geschäft handelt es sich um einen solchen separaten Bericht und Antrag (B+A).

2 Handlungsbedarf und Zielsetzung

Aufgrund der geschilderten Ausgangslage ergeben sich ein grosser Handlungsbedarf und entsprechende daraus abgeleitete Projektziele:

- Die bestehende Haltestelleninfrastruktur mit Wendeschleife und einer Fliesskante für zwei Busse muss der neuen Cheerstrasse weichen. Daher sind neue Bushaltekanten und neue Wendemöglichkeiten zu realisieren.
- Aufgrund des zukünftig ausgebauten Busangebots mit neu drei Linien, die jeweils ihren Endhaltepunkt am Bahnhof Littau haben, müssen drei Haltekanten realisiert werden. Diese sind so zu gestalten, dass die Busse unabhängig voneinander zu- und wegfahren können. Dabei ist auch zu beachten, dass die Busse neu aus zwei Richtungen an den Bahnhof zufahren.
- Die Haltekanten müssen nach dem BehiG-Standard realisiert werden, d. h. mit einer Kantenhöhe von 22 cm.
- Die SBB wie auch die Stadt strebt eine Stärkung des Bahnhofs Littau als multimodaler Umsteigepunkt an. Entsprechend sind die Abstellplätze für den MIV (Park and ride und Kiss and ride) sowie die Veloabstellplätze zu optimieren und in ihrer Anzahl auszubauen.
- Das Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern strebt als zentrales Ziel der Stadtentwicklung eine Stärkung der Quartierzentren an. Der Bahnhof Littau soll dazu als Quartierzentrum für den Littauerboden entwickelt werden. Daher soll mit einer attraktiven Gestaltung der Aussenräume und einer Verbesserung der Quartiersversorgung (z. B. Lebensmittelladen, Gastronomie, Gesundheitsversorgung) ein Mehrwert für das Quartier geschaffen werden.
- Mit dem Bahnhofsausbau seitens SBB ergibt sich auch ein baulicher Anpassungsbedarf am Bahnhofplatz und im Umfeld des Bahnhofsgebäudes. Für eine bestmögliche Koordination sind eine enge Zusammenarbeit mit der SBB und ein zeitlich gut abgestimmtes Bauprogramm für das Projekt «Neue Cheerstrasse» und insbesondere das Teilprojekt «Bushof» nötig.
- Die SBB hält sich offen, zu einem späteren Zeitpunkt in Eigenregie eine Personenunterführung am Bahnhof Littau zu realisieren. Das heisst, der Bushof ist so zu realisieren, dass dieser aufwärtskompatibel mit einer allfälligen Personenunterführung ist.

Primärziele

- Realisierung von genügend Kapazitäten (Haltekanten) für das angestrebte Busangebot
- Behindertengerechte Gestaltung der Bushaltekanten und des gesamten Bahnhofsumfelds
- Schaffung von Wendemöglichkeiten in beide Richtungen für einen reibungslosen Busbetrieb

Weitere Ziele

- Aufwärtskompatibilität mit einer allfälligen späteren Personenunterführung am Bahnhof Littau
- Kompatibilität mit der Weiterentwicklung des Gebiets Bahnhof Littau zu einem Quartierzentrum
- Aufwertung und attraktive Gestaltung des Bahnhofsumfelds
- Gute Abstimmung mit allen Betroffenen, insbesondere der SBB

3 Grundlagen

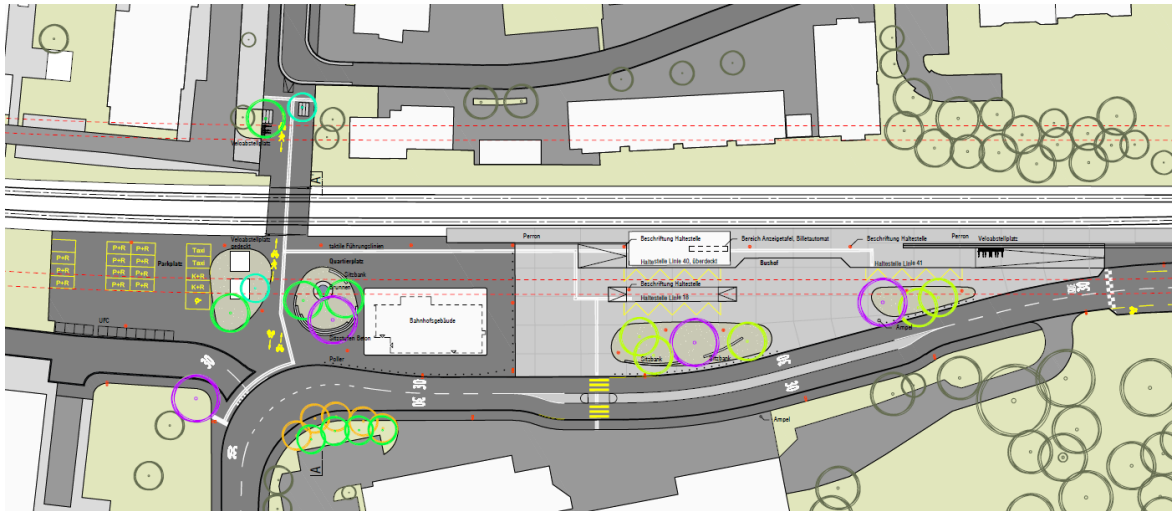
Wie bereits einleitend beschrieben, wurde die Neugestaltung des Bahnhofsumfelds Littau inklusive der neuen Bushaltestelleninfrastruktur bereits 2009 in der Planung der damaligen Gemeinde Littau angedacht. So wurde mit dem Projekt «Neue Cheerstrasse» eine erste Planungsgrundlage für das heutige Projekt «Bushof Bahnhof Littau» geschaffen. Seither wurde das Projekt weiterentwickelt und in verschiedene, teilweise übergeordnete Planungen aufgenommen. Nachfolgende Auflistung zeigt eine Übersicht und die wesentlichen Inhalte dieser Planungen in Bezug auf den Bushof:

- Kantonaler Richtplan: Der kantonale Richtplan nimmt im Kapitel «M5-4 öV-Verknüpfungspunkte in Agglomerationszentren» die Bushofstrategie mit attraktiven Umsteigepunkten zwischen Bus und Bahn auf und verweist dabei explizit auf das Projekt «Bushof Bahnhof Littau».
- öV-Bericht Kanton Luzern und AggloMobil: In den aufeinander abgestimmten Berichten AggloMobil tre und öV-Bericht Kanton Luzern 2018–2021 wird ebenfalls die Strategie der besseren Verknüpfung von Bus und Bahn an ausgewählten Umsteigepunkten verwiesen. Auch hier ist der Bushof Bahnhof Littau als Massnahme namentlich aufgeführt.
- Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation: Das Projekt «Bushof Bahnhof Littau» wurde in das Agglomerationsprogramm Luzern aufgenommen. So konnten Subventionen des Bundes aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) in Höhe von rund 2 Mio. Franken für die Realisierung des Projekts gesichert werden.
- Aufgaben- und Finanzplan Kanton Luzern 2019–2022: Sicherung des Finanzierungsanteils des Kantons Luzern für den Bushof Bahnhof Littau
- Aufgaben- und Finanzplan Stadt Luzern 2019–2022: Sicherung des Finanzierungsanteils der Stadt Luzern für den Bushof Bahnhof Littau
- Mobilitätsstrategie Stadt Luzern: Die Mobilitätsstrategie umfasst strategische Grundsätze zur Förderung der flächeneffizienten Mobilität, zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs und zur Aufwertung öffentlicher Räume in der Stadt Luzern. Auch in der Mobilitätsstrategie ist der Bushof Bahnhof Littau als Massnahme aufgeführt.
- Projekt SBB behindertengerechter Ausbau Bahnhof Littau: Das Bahnhofprojekt der SBB umfasst die Realisierung eines neuen behindertengerechten Perrons, das zeitlich und baulich koordiniert mit dem Bushof realisiert werden muss.

4 Projektbeschreibung

4.1 Projektübersicht

Das Projekt «Bushof Bahnhof Littau» beinhaltet die Umgestaltung des gesamten Bahnhofsbereichs am S-Bahn-Halt Littau. Dazu gehören neben den neu angeordneten Bushaltekanten auch Flächen für die nötigen Wendemanöver der Busse, die Umgestaltung der Flächen rund um das Bahnhofsgebäude, die Erschliessung für den Fuss- und den Veloverkehr mit dem Niveauübergang zwischen der neuen und der alten Cheerstrasse sowie die notwendigen Flächen für die Auto- und die Veloparkierung.



Übersichtsplan Bahnhofsumfeld Littau

4.2 Bushaltekanten östlich des Bahnhofsgebäudes

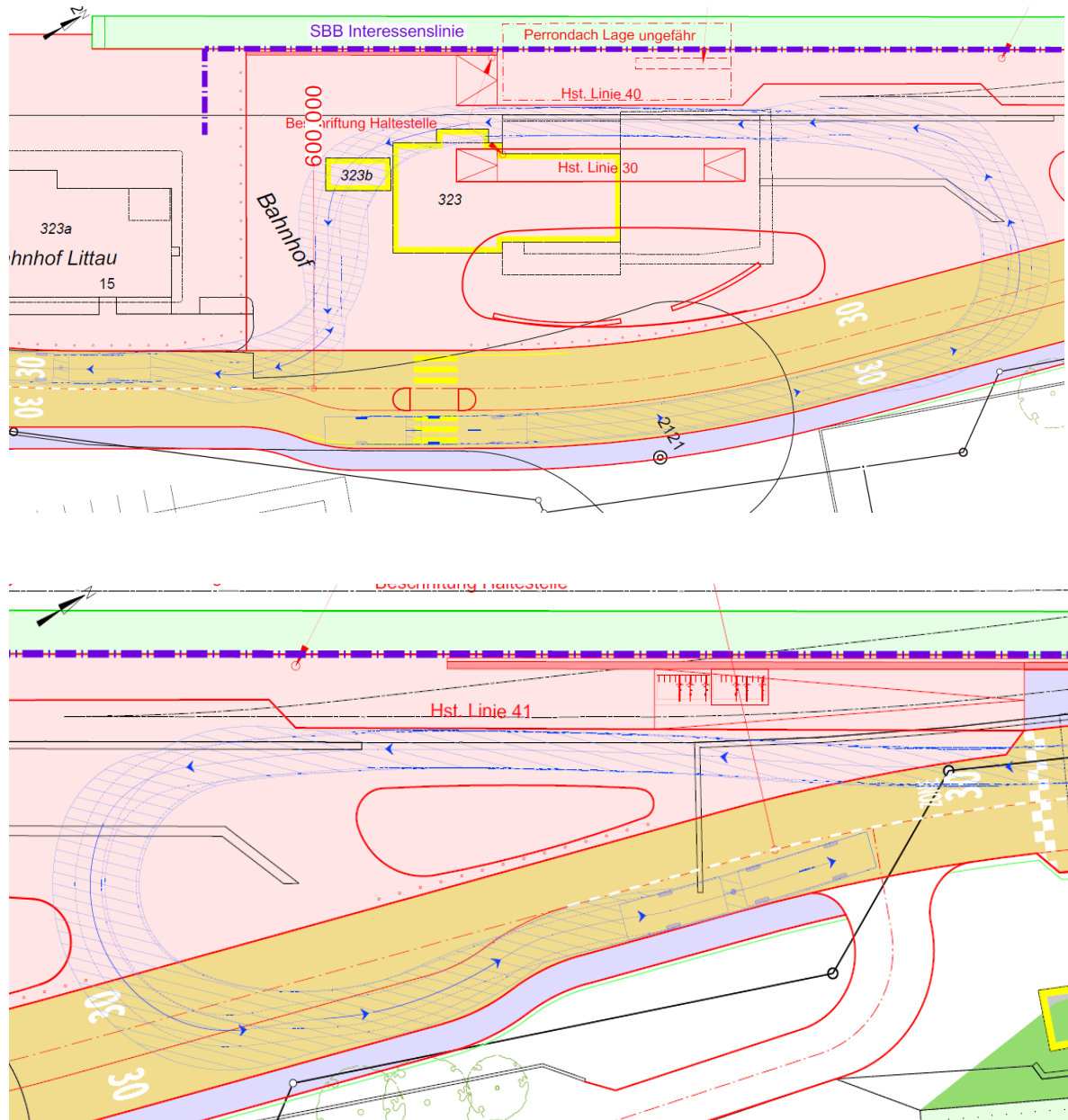
Das Herzstück des Bushofs Bahnhof Littau sind drei neue behindertengerecht gestaltete Bushaltekanten östlich vom Bahnhofsgebäude. Für die Realisierung müssen die heutigen Park-and-ride-Parkplätze sowie der alte Güterschuppen verlegt bzw. abgerissen werden. Da die SBB parallel zum Bau des städtischen Projekts «Neue Cheerstrasse» inklusive Teilprojekt «Bushof» das Bahnperron erneuert und ebenfalls behindertengerecht ausgestaltet wird, müssen diese Projekte eng koordiniert werden. Dabei können erhebliche Synergien genutzt werden. So werden die Bahnreisenden und zwei der drei Bushaltekanten ein gemeinsames Perron teilen, und es kann ein Dach erstellt werden, das sowohl den Bahn- als auch den Busreisenden als Wetterschutz dient.



Schema gemeinsames Perrondach Bahn- und Bushaltestelle

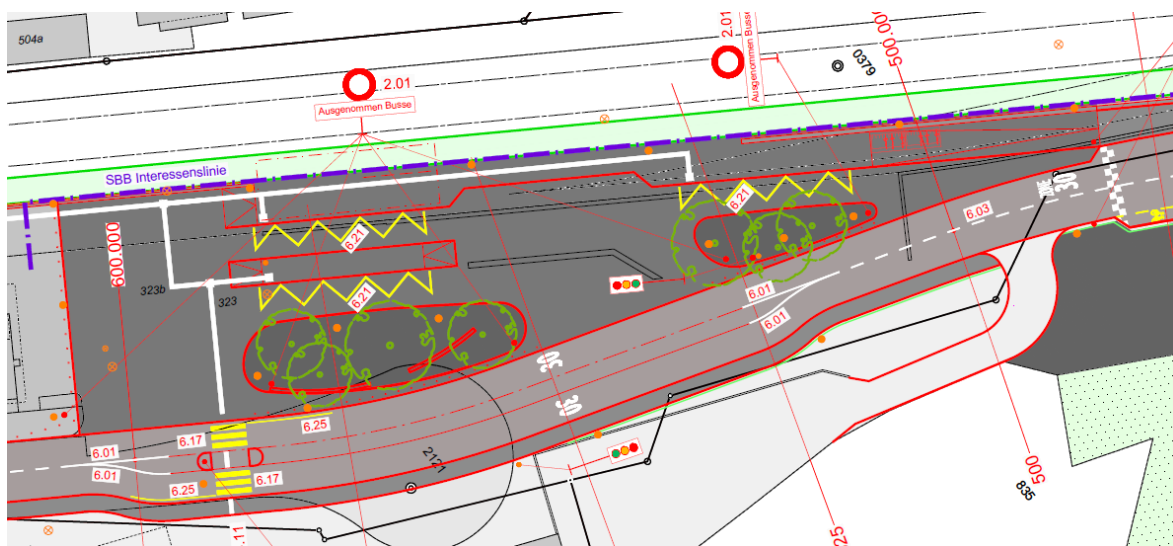
Die drei Bushaltekanten müssen so angeordnet werden, dass die Buslinien 30 und 40 aus Richtung Westen und die Buslinie 41 aus Richtung Osten unabhängig voneinander zum Bushof zufahren und auch unabhängig wieder wegfahren können. Dies ist u. a. aufgrund der teilweise längeren

Standzeiten am Endhaltepunkt nötig. Um die Zukunftsfähigkeit des Bushofs sicherzustellen, werden alle drei Haltekanten auf die Benützung mit Gelenkbussen ausgelegt. So kann eine grosse Flexibilität für allfällige Verbesserungen im Busbetrieb insbesondere auf der Linie 41 sichergestellt werden. Hier ist mittelfristig mit der Entwicklung der freien Parzellen im Littauerboden ein Ausbau der Kapazitäten mit grösseren Fahrzeugen und dichteren Taktfolgen zukünftig möglich. Nachfolgende Abbildung zeigt die Zu- und Wegfahrten zu den Perrons mit den Schleppkurven der Busse an.



Schleppkurven der Busse bei der Ein- und Ausfahrt in den / aus dem Bushof

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen eine Übersicht über die Lage der Haltestellen und über die Gestaltung der Businfrastrukturen ohne Schleppkurven auf.



Übersichtsplan Bushaltekanten und Bahnperren



Visualisierung Bushof Bahnhof Littau aus Richtung Osten

4.3 Umfeld Bahnhofsgebäude und Niveauübergang

Aufgrund der Umbaumaassnahmen der SBB am Bahnhof Littau (Gleisneubau inkl. Verschiebung der Gleisachse, Aufhebung des Betriebsgleises, Verschiebung und Neubau des Perrons und Verschmälerung des Niveauübergangs nur noch für den Fuss- und den Veloverkehr) sowie der Linienführung der neuen Cheerstrasse muss das gesamte Bahnhofsumfeld umfassend saniert werden. Die Stadt Luzern möchte diese Chance für eine deutliche Aufwertung des Bahnhofplatzes nutzen. So soll ein attraktiver Aufenthaltsraum entstehen, der auch Potenzial für dauerhafte öffentliche Nutzungen wie einen Quartierladen oder ein Café im Bahnhofsgebäude ermöglicht. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Platzgestaltung und die neue Fuss- und Veloverkehrsführung auf.



Visualisierung Bahnhofplatz Littau und Niveauübergang Fuss- und Veloverkehr aus Richtung Westen

4.4 Autoparkplätze, Veloabstellanlagen, WC-Anlage und Sammelstelle

Wie bereits oben beschrieben, müssen die heutigen Park-and-ride-Parkplätze der SBB den Bushaltekanten weichen. Sie werden an einen neuen Standort westlich des Bahnhofsgebäudes und des Niveauübergangs verschoben. Dieser Standort bietet auch die Chance, die heute acht Park-and-ride-Plätze auf elf Plätze auszubauen und zusätzlich einen Behindertenparkplatz sowie zwei Kiss-and-ride-Parkplätze (Kurzzeitparkplätze, die benützt werden können, wenn man jemanden auf den Zug bringt oder am Bahnhof abholt) zu erstellen. Die Erschliessung der Parkplätze erfolgt über die bestehende Zufahrt zu den Liegenschaften Cheerstrasse 13. Zudem soll in Absprache mit den Eigentümerinnen und Eigentümern dieser Liegenschaften die bestehende Sammelstelle (Altglas, Alu/Blech) an eine neue Lage verschoben und als Unterfluranlage realisiert werden.

Weiter wird zwischen dem Bahnhofsgebäude und den Autoparkplätzen eine Veloabstellanlage mit Nextbikestation erstellt. Um die Abstell-situation für die Velofahrenden weiter zu verbessern, werden östlich der Bushaltekanten beim SBB-Perron und nördlich des Niveauübergangs weitere Veloabstellanlagen realisiert. Neu können so zirka 50–60 Veloabstellplätze am Bahnhof Littau angeboten werden.

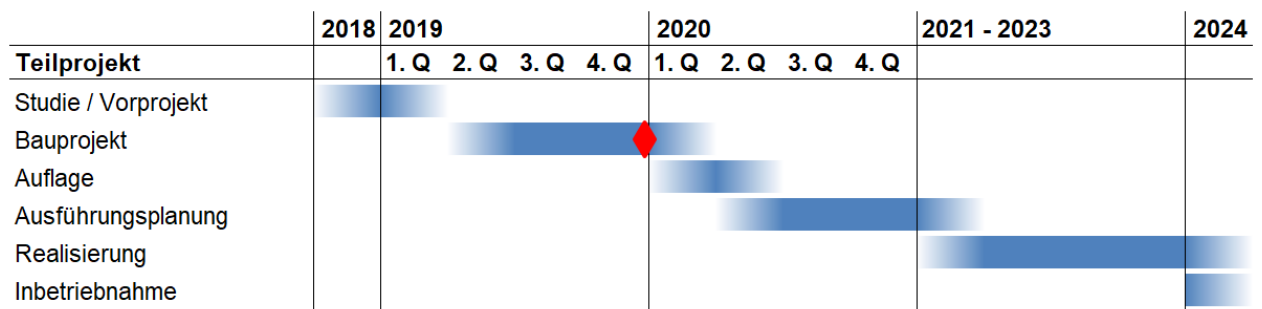


Übersicht Lage und Erschliessung Parkplätze MIV und Velo

Im Rahmen der Sanierung des Bahnhofsumfelds wird zudem gemeinsam mit der SBB eine neue öffentliche WC-Anlage im Bahnhofsgebäude realisiert. Die Kosten im Umfang von Fr. 300'000.– für diese Anlage teilen sich SBB und Stadt Luzern je hälftig. Da dieses WC nicht im «Masterplan WC» enthalten ist und die Koordination direkt mit der SBB im Rahmen des Projekts «Bahnhof Littau» erfolgen muss, wird die Finanzierung im Rahmen des vorliegenden B+A beantragt.

5 Zeitplan

Für die Planung und die Ausführung des Projekts «Neue Cheerstrasse» inklusive des vorliegend beantragten Teilprojekts «Bushof Bahnhof Littau» ist der nachfolgend ersichtliche Zeitplan vorgesehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Realisation und Inbetriebnahme insbesondere des Teilprojekts «Bushof» in den Jahren 2023/2024 in enger Koordination mit dem Projekt der SBB zur Erneuerung des Perrons und der Bahngleise erfolgen muss.



Zeitplan Projekt «Neue Cheerstrasse inkl. Bushof Bahnhof Littau»

6 Übersicht Finanzen und Folgekosten

6.1 Investitionskosten

Die Investitionskosten für den Bushof Bahnhof Littau setzen sich wie folgt zusammen:

Beschrieb	Kosten (Fr.) inkl. MWSt Kostengenauigkeit +/-20 %	
1. Baukosten		
Landerwerb umfassend: - Pauschale Baurechtsverträge und sonstige Dienstleistungen / Gebühren (zirka Fr. 30'000.–) - Baurecht Perimeter Bushof über 40 Jahre à Fr. 5.–/m² für 1'812 m² (zirka Fr. 360'000.–) - Landerwerb Sammelstelle inkl. Erschliessungsfläche (zirka Fr. 130'000.–)*	520'000.–	
Baukosten Oberfläche umfassend: - Tiefbau und Oberfläche Bushof inkl. Haltekanten (zirka Fr. 2'380'000.–) - Überdachung Perron (zirka Fr. 150'000.–) - Bäume, Bepflanzung, Möblierung und Veloabstellanlagen (zirka Fr. 310'000.–) - Öffentliche Beleuchtung (zirka Fr. 270'000.–) - Brunnen (zirka Fr. 30'000.–) - Anteil Stadt Luzern an WC-Anlage SBB 50 Prozent der Baukosten (Fr. 150'000.–)	3'290'000.–	
Total Baukosten		3'810'000.–
2. Honorare und technische Arbeiten		
- Oberflächengestaltung: Projektierung, Bauleitung, Bauherreneigenleistungen - Technische Arbeiten und Nebenleistungen	470'000.–	
Total Honorare und technische Arbeiten		470'000.–
Total Gesamtprojektkosten		4'280'000.–

*Die Kosten für die Realisierung der Verschiebung und Tieflegung der Sammelstelle belaufen sich auf Fr. 150'000.– und werden durch die Spezialfinanzierung 492 Abfallwirtschaft sichergestellt, da die Umstellung auf eine Unterfluranlage so-wieso vorgesehen ist. Hingegen sind die Kosten des Landerwerbs für die Sammelstelle Teil des Projekts «Bushof», da die Verschiebung der Sammelstelle aufgrund des Bushofs nötig wird.

6.2 Betriebskosten

Das Bahnhofsumfeld Littau ist heute im Besitz der SBB und wird folglich heute auch vollumfänglich durch die SBB betrieben und unterhalten. Mit dem Projekt «Bushof Bahnhof Littau» übernimmt die Stadt Luzern von der SBB eine Fläche von gut 1'800 m² zum Betrieb des Bushofs im Baurecht. Die übrigen Flächen des Bahnhofsumfelds im Umfang von zirka 3'200 m² (Parkplätze, Vorplatz Bahnübergang, Umschwung Bahnhofsgebäude) verbleiben im Besitz der SBB. Die Betriebs- und Unterhaltungspflichten auf den Flächen des Bahnhofsumfelds müssen zwischen der Stadt Luzern und der SBB noch ausgehandelt und in einem Bahnhofsvertrag festgelegt werden. Dabei werden die Betriebs- und Unterhaltskosten auf die SBB und die Stadt Luzern – nach Massgabe des Interesses der SBB und der Stadt Luzern am Bahnhofsgelände – aufgeteilt. Bis dahin wird für die Finanzierung mit diesem B+A davon ausgegangen, dass die Stadt Luzern den Betrieb und Unterhalt sämtlicher Flächen neu tragen muss. Dies hat hauptsächlich Auswirkungen auf die Regiebetriebe Stadtgärtnerei und Strasseninspektorat sowie die Aufgaben Betrieb und Erhaltung.

Betrieb Stadtgärtnerei

Die Betriebskosten umfassen den ordentlichen Betrieb der Umgebung. Dieser besteht aus Pflegearbeiten am Grün wie dem Rasen- und Wiesenmähen, dem Pflanzflächen-, Gehölze- und Hecken-schneiden sowie Reinigungsarbeiten und allfälligem Ersatz der Pflanzen.

Betrieb Strasseninspektorat

Es entstehen neue Infrastrukturen für Beleuchtung, Brunnen, Parkierung und dazu die Strassen-, Platz- und Wegflächen, welche sowohl betrieblich wie baulich zu unterhalten sind. Die Betriebskosten umfassen den ordentlichen Betrieb des Strassen- und Wegnetzes. Dieser besteht aus Reinigung (täglich an Werktagen), Winterdienst, Stromkosten, Wasserkosten sowie kleinen Reparaturen.

Erhaltung Strasseninspektorat

Unter Erhaltung wird die Instandstellung sowohl des Strassen- und Wegnetzes als auch der sonstigen Infrastruktur (Ausstattung wie Beleuchtung oder Signalisationen) subsumiert. Die Lebensdauer der neu erstellten Infrastrukturen ist sehr unterschiedlich. Während Betonflächen sehr lange halten, müssen Markierungen bereits nach wenigen Jahren ersetzt werden. Ebenso fallen in den ersten Jahren weniger Kosten an als mittel- und längerfristig. Daher werden Durchschnittswerte angenommen. Bei reinen Baukosten von 4,3 Mio. Franken und einer durchschnittlichen effektiven Lebensdauer von 70 Jahren muss mit etwa Fr. 45'000.– an Wertverzehr pro Jahr gerechnet werden.

Mit dem Neubau des Bushofs Bahnhof Littau erhöhen sich die vom Tiefbauamt zu verantwortenden Flächen um insgesamt rund 5'000 m²; davon rund 1'000 m² Grünflächen inkl. 24 neuen Bäumen, deren Pflege bei der Stadtgärtnerei liegt, sowie rund 4'000 m² Flächen in Hartbelag, deren Betrieb und Erhalt beim Strasseninspektorat liegen. Die Flächenerweiterung hat finanzielle Konsequenzen. Die Folgekosten werden gemäss aktuell vorliegenden Einschätzungen wie folgt quantifiziert:

Beschrieb	Kosten in Fr.	Bemerkungen
Betrieb Stadtgärtnerei	5'000.–	
Betrieb Strasseninspektorat	38'000.–	Hohe Nutzung, tägliche Reinigung, inkl. Nebenkosten wie Strom, Wasser Wertverlust pro Jahr (Ø Lebensdauer) aufgrund Nettobaukosten
Erhaltung Strasseninspektorat	45'000.–	
Total Folgekosten pro Jahr	88'000.–	

In der Finanzplanung 2019–2022 sind für das Projekt noch keine Budgeterhöhungen in der Erfolgsrechnung eingestellt. Diese fallen erst nach Realisierung des Bauprojekts, d. h. frühestens ab 2024 an. Zu diesem Zeitpunkt sind auch die Mehrkosten für den Betrieb konkret aufgrund des ausgehandelten Bahnhofsvertrags zu quantifizieren und frühzeitig in der Finanzplanung einzustellen.

6.3 Finanzierung

Das Projekt «Bushof Bahnhof Littau» ist in den kantonalen Planungen und im Agglomerationsprogramm Luzern enthalten. Daher sind sowohl Bundessubventionen als auch eine namhafte kantonale Beteiligung an den Planungs- und Baukosten zu erwarten. Gemäss § 17 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 22. Juni 2009 (öVG; SRL Nr. 775) kann der Kanton an den Bau, die Änderung und den Unterhalt von Bauten und Anlagen für den öffentlichen Verkehr Beiträge ausrichten oder dafür Darlehen gewähren. Er kann die Ausführung selber und die Finanzierung als Vorleistung übernehmen, wenn es im Einzelfall gerechtfertigt ist. Die Bedeutung des Bushofs Bahnhof Littau für die Verkehrssituation in der Agglomeration Luzern rechtfertigt die Beteiligung des Kantons an den Kosten gemäss § 17 Abs. 2 öVG. Gemäss § 8 Abs. 2 und 3 öVG können die Gemeinden bei Bauten und Anlagen für den öffentlichen Personenverkehr höhere Anforderungen an Gestaltung, Nutzung und Ausführung stellen, wenn diese die sach- und termingerechte Realisierung der Bauten und Anlagen nicht behindern. Die sich daraus ergebenden Zusatzkosten haben die Gemeinden zu tragen. Um alle bisherigen und künftig noch zu erstellenden Bushöfe im Kanton Luzern gleichzubehandeln, wird die Herleitung der Kostenteilung zwischen dem Kanton und der Gemeinde auf die im Strassenbereich angewendete «Randstein-Regel» abgestützt. Das heisst, der Kanton finanziert alle Elemente bis zur Verkehrsfläche, aber ohne Fundamente, nach dem üblichen Ausbaustandard der Elemente. Die Hochbauten und die Gestaltungsmaßnahmen beim Bushof (alles, was über dem Randstein steht und über den erforderlichen Standard hinausgeht) liegen im Aufgabenbereich der Gemeinde und sind durch diese zu finanzieren. Die Verkehrsunternehmen finanzieren die betrieblichen Massnahmen wie Billettautomaten und Passagier-Informationssysteme. Die Stadt Luzern als Massnahmenträgerin wird die Kreditierung nach dem Bruttoprinzip vornehmen.

Gemäss aktuellem Verhandlungsstand wird für den Kostenteiler zwischen Stadt Luzern, Kanton Luzern und dem Bund von einem jeweils gleichen Anteil aller drei Partner ausgegangen. Dies entspricht auch der Praxis aus anderen Projekten. Der Anteil des Kantons ist jedoch noch nicht konkret bestimmt, da die Berechnung der Kosten nach der beschriebenen Randstein-Regel parallel zur Erarbeitung des B+A erfolgt.

6.3.1 Beitrag Bund

Mit der Eingabe des Projekts «Bushof Bahnhof Littau» im Agglomerationsprogramm wurden Bundessubventionen aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) beantragt. Aufgrund der positiven Beurteilung des Bundes wurden Bundessubventionen im Umfang von 35 Prozent der Gesamtkosten (Planung und Realisierung) bis zu einer Höhe von maximal 2 Mio. Franken gesprochen. Der Bundesanteil wurde mit der Botschaft zum Programm Agglomerationsverkehr des Bundes am 14. September 2018 vom Bundesrat festgelegt und den eidgenössischen Räten zum Beschluss vorgelegt. Mit diesem Beschluss des Bundesparlaments vom 12. Juni 2019 sind die Beiträge gesichert. Der Betrag kommt aufgrund eines Antrags des Kantons an den Bund mittels Abschlusses einer Finanzierungsvereinbarung als Rückerstattung auf Grundlage der tatsächlich angefallenen Kosten zur Auszahlung.

6.3.2 Beitrag Kanton

Das Projekt «Bushof Bahnhof Littau» ist in den kantonalen öV-Planungen enthalten und hat eine interkommunale Bedeutung für die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs. Der Kanton Luzern beteiligt sich daher gemäss § 17 Abs. 2 Gesetz über den öffentlichen Verkehr (öVG) an den Gesamtkosten des Bushofs. So wurde bereits die Erarbeitung der bisherigen Planungsphasen Studie, Vorprojekt sowie Bau- und Auflageprojekt vom Kanton finanziell unterstützt. Für die Ausführungsplanung sowie die Realisierung und Inbetriebnahme des Bushofs Bahnhof Littau wird die Höhe der kantonalen Beteiligung nach der Randstein-Regel bestimmt. Der Kanton erarbeitet seine Finanzierungsvorlage parallel zum vorliegenden B+A der Stadt Luzern. Die kantonale Finanzierungsvorlage umfasst dabei den kantonalen Anteil der Finanzierung und den Antrag an den Bund zur Ausschüttung der oben erwähnten Subventionen aus dem NAF. Aufgrund der Höhe ist ein Kantonsratsbeschluss notwendig. Die kantonale Botschaft zum Beschluss der Finanzierung ist parallel zum B+A der Stadt terminiert und wird koordiniert durch den kantonalen Entscheidungsprozess geführt.

6.3.3 Zusammenfassung

Die beantragten Investitionskosten für den Bushof werden wie folgt finanziert:

Beschrieb	Beitrag in Fr.	Bemerkungen
Bund (Agglomerationsprogramm)	1'500'000.–	Finanzierung freigegeben
Kanton Luzern	2'000'000.–	2 Mio. Franken in Aussicht gestellt
Stadt Luzern	800'000.–	Nettobeitrag der Stadt Luzern
Total Beiträge	4'300'000.–	

Im Aufgaben- und Finanzplan 2020–2023 sind für das Projekt I414053.03 Investitionsausgaben von brutto insgesamt 3,3 Mio. Franken und netto total 1,1 Mio. Franken enthalten, aufgeteilt in den Jahrestanchen wie folgt: 2020: 0,1 Mio. Franken, 2021: 0,45 Mio. Franken, 2022: 0,45 Mio. Franken, 2023: 0,1 Mio. Franken. Die städtische Investitionsplanung wird somit gegenüber der Planung um netto Fr. 300'000.– entlastet.

7 Kreditrecht und zu belastende Konten

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag sollen für die Bruttoinvestition die Ausgaben in der Höhe von insgesamt 4,3 Mio. Franken bewilligt werden. Freibestimmbare Ausgaben von mehr als Fr. 750'000.– hat der Grosse Stadtrat durch einen Sonderkredit zu bewilligen (§ 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016, FHGG; SRL Nr. 160, in Verbindung mit Art. 69 lit. b Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999, GO; sRSL 0.1.1.1.1). Sein Beschluss unterliegt nach Art. 68 lit. b Ziff. 2 GO dem fakultativen Referendum.

Die mit dem beantragten Kredit zu tätigenen Aufwendungen sind dem Fibukonto 5010.04, Projekt I414053.03, zu belasten.

8 Politische Würdigung

Die Förderung und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs ist ein wichtiges Ziel sowohl der kantonalen als auch der städtischen Verkehrspolitik. Dazu wurden in allen relevanten Planungsinstrumenten auf der kantonalen, regionalen und städtischen Ebene Ziele und Strategien erarbeitet. Dabei wurde auch die hohe Bedeutung der Umsteigepunkte Bus/Bahn für den öffentlichen Verkehr erkannt. So ist die Aufwertung solcher Umsteigepunkte zu attraktiv gestalteten, multimodalen Drehscheiben ein wichtiger Erfolgsfaktor, um die Ziele in der ÖV-Förderung zu erreichen. Neben anderen Bahnhöfen (Ebikon, Kriens, Emmen, Horw) wurde auch der Bahnhof Littau in den übergeordneten und auch den städtischen Planungsinstrumenten als wichtiger Umsteigepunkt mit grossem Aufwertungspotenzial bezeichnet. Zudem besteht ein dringlicher Handlungsbedarf zum Ausbau der Bushalteanlagen. Dieser begründet sich einerseits in der zusätzlich zum Bahnhof Littau geführten neuen Buslinie 30 per Fahrplanwechsel im Dezember 2019 (Tangentialverbindung Littau–LUKS–Ebikon), andererseits in der heute nicht behindertengerechten Gestaltung. Letztlich ist aufgrund der Realisierung der neuen Cheerstrasse eine vollständige Umgestaltung der ÖV-Infrastrukturen unumgänglich, da diese mitten durch die heute bestehende Buswendeschleife führt und somit einen Umbau erzwingt.

Da das Projekt «Bushof Bahnhof Littau» sowohl planerisch als auch in der Realisierung vollständig in das Projekt «Neue Cheerstrasse» integriert werden kann, können erhebliche Synergien genutzt und das Projekt mit grösstmöglicher Effizienz umgesetzt werden. Dies gilt in besonderer Weise, da die SBB parallel eine Umgestaltung der Gleisanlage und des Perrons am Bahnhof Littau vornimmt und so auch hier Synergien genutzt werden können. Für die Stadt Luzern ist die Realisierung des Bushofs Bahnhof Littau auch finanziell attraktiv: So werden kantonale Beiträge und Subventionen aus dem Agglomerationsprogramm in Höhe von zirka 3,5 Mio. Franken erwartet. Für letztlich lediglich 0,8 Mio. Franken eigener Mittel kann die Stadt Luzern den Bahnhof Littau erheblich aufwerten und eine optimale Umsteigesituation zwischen Bus und Bahn schaffen. Dies ist eine einmalige Chance, die der Stadtrat nutzen möchte.

9 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen, für den Bushof Bahnhof Littau einen Sonderkredit für die Ausführung von 4,3 Mio. Franken zu bewilligen. Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 8. Januar 2020



Beat Züsli
Stadtpräsident



Daniel Egli
Stadtschreiber-Stv.

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 2 vom 8. Januar 2020 betreffend

Neubau Bushof Bahnhof Littau

Sonderkredit für die Ausführung,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016 sowie Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 68 lit. b Ziff. 2 und Art. 69 lit. b Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. Für die Ausführung des Neubaus Bushof Bahnhof Littau wird ein Sonderkredit von 4,3 Mio. Franken bewilligt.
- II. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.