

Bericht und Antrag 29 an den Grossen Stadtrat von Luzern

Initiative «Cheerstrasse jetzt!»

**Vom Stadtrat zuhanden des Grossen Stadtrates verabschiedet
mit StB 528 vom 3. Juli 2024**

Vom Grossen Stadtrat am 14. November 2024 abgelehnt

Von den Stimmberechtigten abgelehnt am 9. Februar 2025.

Politische und strategische Referenz

Politischer Auftrag

Initiative «Cheerstrasse jetzt!»

In Kürze

Die Cheerstrasse, die das Quartier Littau Dorf mit dem Quartier Littauerboden verbindet, hat aufgrund eines barrieregesteuerten Übergangs am Bahnhof Littau und der Einmündung in die Thorenbergstrasse oft mit Staus und Verkehrsbehinderungen zu kämpfen. Schon in den 2000er-Jahren plante die Gemeinde Littau eine neue Linienführung zur Umfahrung des Bahnübergangs. Eine erste Etappe wurde während der Renovierung des Zimmerreggtunnels 2005 mit einer Unterführung der Bahngleise realisiert. Weitere Planungen und Finanzierungen erfolgten in den folgenden Jahren, wobei das Projekt mehrfach erweitert und angepasst wurde, um den veränderten Bedingungen gerecht zu werden. Trotz der Bemühungen zur Optimierung der Kosten blieben die Gesamtkosten für das Projekt hoch und erforderten weitere Zusatzkredite.

Im Jahr 2021 hat der Grosse Stadtrat beschlossen, das Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» nicht weiterzuerfolgen, da die politische Unterstützung aufgrund der Kostensteigerungen nicht mehr genügte. Stattdessen wurden mittels Motionen alternative Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsqualität und zur Quartieraufwertung gefordert. Mit der Überweisung der Motionen wurde ein Entwicklungskonzept für das Umfeld des Bahnhofs Littau gestartet. Ziel war es, nicht nur die verkehrlichen Herausforderungen am Bahnübergang Littau anzugehen, sondern auch die städtebauliche Entwicklung des Gebiets und die Aufwertung öffentlicher Räume zu berücksichtigen. In einem partizipativen Verfahren mit einer Begleitgruppe aus dem Quartier wurde ein Zukunftsbild entwickelt, und es wurden 14 konkrete Massnahmen in den Bereichen Freiraum, Stadtentwicklung und Verkehr definiert.

Bei der Lösungssuche stand vor allem der Rückstau am Bahnübergang Littau und seine Auswirkungen auf den Verkehr im Zentrum. Auch die neuen Erkenntnisse aus dem SBB-Projekt zum Bahnübergang flossen mit ein. Nach der Umsetzung des SBB-Projekts voraussichtlich Ende 2025 werden die Schrankenschliesszeiten etwa noch halb so lange dauern wie heute. Damit ist eine deutliche Verbesserung der Rückstausituation beim Bahnübergang Littau zu erwarten. Mehrere Lösungsvarianten wurden entwickelt und bewertet und dem Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» gegenübergestellt. Die fachliche Bestvariante sieht vor, die Kreuzung Thorenbergstrasse/Cheerstrasse zu einem Lichtsignalgesteuerten Knoten umzubauen, statt eine Umfahrungsstrasse zu realisieren. Die Mehrheit der Begleitgruppe bevorzugte jedoch weiterhin eine Umfahrungsstrasse und forderte zusätzlich eine Unter- oder Überquerung der Bahngleise für den Fuss- und Radverkehr. Der Stadtrat wog die verschiedenen Standpunkte sorgfältig ab und folgte letztendlich der fachlichen Empfehlung, der Variante «Steuerung». Diese Lösung wurde gewählt, da sie kosteneffektiv war, den Verkehr verbesserte und keine negativen Auswirkungen auf andere Bereiche hatte. Das Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau wurde in der Folge auch vom Grossen Stadtrat mit [Bericht und Antrag \(B+A\) 24 vom 23. August 2023](#): «Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau. Kenntnisnahme und Abschreibung der Motionen 104, 105, 113» zustimmend zur Kenntnis genommen.

Die Initiative «Cheerstrasse jetzt!» fordert den Bau einer neuen Umfahrungsstrasse für den Bahnübergang Littau-Bahnhof, die durch die bereits bestehende Bahnunterführung führt und das Quartier vom Auto-Durchgangsverkehr entlastet. Diese Initiative hat Auswirkungen auf verschiedene laufende Projekte im Bahnhofsumfeld. Einschneidend sind die Auswirkungen auf die Planung des Bushofs am Bahnhof Littau. Ein Neustart der Planungen des Bushofs Bahnhof Littau würde die dringend erforderlichen Anpassungen für den öffentlichen Verkehr um weitere Jahre verzögern. Weiter würden die aktuellen Projekte der Sanierung der unteren Cheerstrasse und die Umgestaltung der Thorenbergstrasse verzögert, und es wäre im Fall der unteren Cheerstrasse eine Umprojektierung erforderlich.

Die Initiative «Cheerstrasse jetzt!» sieht den Bau einer neuen Umfahrungsstrasse basierend auf dem Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» vor. Dieses Projekt kann jedoch nicht einfach reaktiviert werden, da sich die Rahmenbedingungen insbesondere im Bereich des Bahnhofs und des Bushofs Littau zwischenzeitlich verändert haben. Ein neues Projekt müsste alle erforderlichen Planungs- und Bewilligungsphasen durchlaufen, was Zeit und finanzielle Mittel erfordert. Die Umsetzung würde mindestens vier Jahre ab dem Abstimmungstermin dauern, wobei der Bau frühestens 2029 beginnen könnte. Bis zur Volksabstimmung zur Initiative können laufende Projekte nur eingeschränkt weitergeführt werden, was bei verschiedenen Projekten zu Verzögerungen führt.

Mit der Initiative «Cheerstrasse jetzt!» wird eine Umfahrungsstrasse für die Entlastung durch den MIV-Durchgangsverkehr als «reines MIV-Projekt» gefordert. Auch bei einer minimalistischen und auf den motorisierten Individualverkehr reduzierten neuen Umfahrungsstrasse sind gegenüber dem alten Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» nur geringe Einsparungen zu erwarten, da die wesentlichen Kostentreiber die gleichen bleiben. Zwar können gemäss Initiativtext weitere Projekte wie zum Beispiel für den ÖV, den Langsamverkehr, die Quartieraufwertung, die Erschliessung oder die Verkehrsberuhigung in die Planung miteinbezogen werden, sie müssten gemäss Initiative aber unabhängig vom Bau der Strasse budgetiert und umgesetzt werden. Eine separate Finanzierung und Umsetzung und auch separate Beschlüsse bergen das Risiko, dass allenfalls nur einzelne Bestandteile bewilligt und umgesetzt werden.

Der Stadtrat hat die Initiative «Cheerstrasse jetzt!» unter Berücksichtigung der politischen Vorgeschichte und der vorliegenden fachlichen Grundlagen sorgfältig geprüft. Das Projekt zur Erweiterung der Cheerstrasse wurde 2021 durch den Entscheid des Grossen Stadtrates politisch beendet. Im Rahmen der Erarbeitung des Entwicklungskonzepts Umfeld Bahnhof Littau hat sich aus fachlicher Sicht bestätigt, dass die beträchtlichen Kosten zur Erstellung einer Umfahrung des Bahnübergangs Littau im Verhältnis zum verkehrlichen Nutzen nicht legitimiert werden können. Derzeit laufen bis im Herbst 2025 die Bauarbeiten zum SBB-Bahnhofprojekt. Diese Anpassungen führen zu einer markanten Reduktion der Schrankenschliesszeiten von heute zirka 17 auf neu zirka 9 Minuten pro Stunde und damit zu einer deutlichen Reduktion der Behinderungen durch die Bahnschranken. Der Stadtrat ist überzeugt, dass mit der Umsetzung der Massnahmen des SBB-Projekts und des Entwicklungskonzepts Umfeld Bahnhof Littau die verbleibenden Defizite behoben werden können und ein geordneter Verkehrsfluss gewährleistet werden kann. Aus diesen Gründen lehnt der Stadtrat die Initiative ab und hält an den bestehenden Beschlüssen zum Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau fest.

Inhaltsverzeichnis		Seite
1	Initiative «Cheerstrasse jetzt!»	5
1.1	Inhalt und Ziel der Initiative.....	5
1.2	Zustandekommen und Gültigkeit.....	5
2	Projekt «Erweiterung Cheerstrasse»	7
3	Plan B für die Cheerstrasse: «Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau»	11
4	Auswirkungen der Initiative «Cheerstrasse jetzt!»	13
4.1	Auswirkungen auf Massnahmen aus dem Entwicklungskonzept «Umfeld Bahnhof Littau».....	13
4.2	Umsetzung der Initiative.....	17
5	Einschätzung des Stadtrates	19
6	Antrag	20

Anhang

- Initiativtext

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Initiative «Cheerstrasse jetzt!»

1.1 Inhalt und Ziel der Initiative

Gestützt auf § 131 des Stimmrechtsgesetzes vom 25. Oktober 1988 ([StRG: SRL Nr. 10](#)) und Art. 6 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 ([GO: sRSL 0.1.1.1.1](#)) verlangen die unterzeichneten Stimmberechtigten der Stadt Luzern in Form der Anregung vom Stadtrat, dem Grossen Stadtrat Bericht und Antrag mit folgendem Zweck vorzulegen:

«Es wird eine neue Umfahrungsstrasse für den Bahnübergang Littauer-Bahnhof gebaut, die durch die bestehende Bahnunterführung führt und das Quartier vom Auto-Durchgangsverkehr entlastet. Weitere Projekte wie zum Beispiel für den ÖV, den Langsamverkehr, die Quartieraufwertung, die Erschliessung oder die Verkehrsberuhigung können zwar in die Planung mit einbezogen werden, müssen aber unabhängig vom Bau der Strasse budgetiert und umgesetzt werden.»

Begründet wird das Volksbegehren vom Initiativkomitee unter anderem wie folgt:

«20 Jahre lang leere Versprechen und Millionen verplant!

Vor 20 Jahren wurde die Bahnunterführung im Littauer-Boden gebaut, durch die dann bald schon die Cheerstrasse hätte führen sollen. Es gab viele Planungen und zwei erfolgreiche Volksabstimmungen, aber gebaut wurde bis heute nicht. Im letzten Jahr versetzten dann der Stadtrat und der Grosse Stadtrat dem Projekt trotz des klaren Willens der Luzernerinnen und Luzerner endgültig den Todesstoss.

Mehr Lebensqualität statt Stau und gefährliche Situationen

Die geplante Umfahrung würde die Lebensqualität erheblich verbessern und den Verkehr effizienter gestalten. Stattdessen bleiben die Anwohner mit erhöhten Unfallrisiken und einem stagnierenden öffentlichen Verkehr zurück. Jeden Tag gibt es Staus mit zahlreichen gefährlichen Situationen. Die Thorenbergstrasse wird blockiert, es bleiben Autos zwischen den Bahnschranken stecken oder Schulkinder werden vom vielen Verkehr gefährdet.

Volkswillen durchsetzen

Würde die Cheerstrasse-Umfahrung nicht gebaut, wäre das ein verheerendes Zeichen an die Stadtpolitik und -verwaltung: Egal wie oft die Bevölkerung einer Vorlage zustimmt, gemacht wird das, was die Politik will. Das können wir nicht hinnehmen. Unterstützen Sie deshalb die Cheerstrasse-Initiative für ein verkehrsberuhigtes Quartier im Littauer Boden und eine nachhaltige Entwicklung des Stadtteils Littau.»

1.2 Zustandekommen und Gültigkeit

Am 7. und am 8. Mai 2024 wurde die Initiative «Cheerstrasse jetzt!» bei der Stadtkanzlei Luzern mit 974 Unterschriften, wovon 838 gültig und 136 ungültig sind, eingereicht.

Mit Stadtratsbeschluss vom 15. Mai 2024 hat der Stadtrat das Zustandekommen der Initiative festgestellt, das Sammlungsergebnis bekannt gegeben und im Kantonsblatt publiziert.

Der Stadtrat überweist eine zustande gekommene Initiative innert zwölf Monaten seit Einreichung mit seinem Bericht und Antrag dem Grossen Stadtrat (Art. 8 GO). Die Initiative ist bis spätestens 8. Mai 2025 dem Grossen Stadtrat zu überweisen.

Der Grosse Stadtrat nimmt in der Folge innert sechs Monaten seit Überweisung mit einem Beschluss zur Initiative wie folgt Stellung:

- a. Erweist sich die Initiative als rechtswidrig oder eindeutig undurchführbar, erklärt er sie als ganz oder teilweise ungültig.
- b. Soweit die Initiative gültig ist, kann er sie annehmen oder ablehnen (Art. 9 GO).

Stimmt der Grosse Stadtrat einer Initiative zu, die, wie vorliegend der Fall, in Form der Anregung eingereicht worden ist, erlässt er einen referendumpflichtigen Beschluss im Sinne des Initiativbegehrens. Er kann die Initiative auch mit einer Annahmempfehlung zur Abstimmung bringen (Art. 10 Abs. 1 GO). Lehnt der Grosse Stadtrat eine Initiative ab, unterliegt sie der Volksabstimmung. Der Grosse Stadtrat kann gleichzeitig einen Gegenvorschlag zur wahlweisen Abstimmung bringen, der für den gleichen Gegenstand eine abweichende Regelung enthält (Art. 11 Abs. 1 GO).

Nach § 145 StRG ist ein Volksbegehren ungültig, wenn es rechtswidrig oder eindeutig undurchführbar ist. Kann dabei einer Initiative ein Sinn beigegeben werden, der sie nicht klarerweise als unzulässig erscheinen lässt, ist sie als gültig zu erklären und der Volksabstimmung zu unterstellen (BGE 132 I 282 E 3.1, 129 I 392 E 2.2). Bei der Beurteilung der Gültigkeit von Initiativen haben die zuständigen Organe vom Grundsatz «in dubio pro populo» (im Zweifel zugunsten der Volksrechte) auszugehen (BGE 134 I 172 E 2.1).

Die Forderung der Initiative, wonach Projekte für übrige Verkehrsteilnehmende unabhängig von der Strasse zu budgetieren und umzusetzen sind, hat neben materiellen Aspekten auch eine kreditrechtliche Relevanz. Gemäss § 35 des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden ([FHGG: SRL Nr. 160](#)) wird bei Finanzausgaben von Gemeinden der Grundsatz der «Einheit der Materie» festgelegt. Demnach bestimmt sich die Ausgabenbefugnis nach der Gesamtausgabe für den gleichen Gegenstand (Abs. 1). Ausgaben, die in einem sachlichen Zusammenhang zueinanderstehen, dürfen nicht künstlich aufgeteilt werden (Abs. 2). Die Ausgabenbewilligung darf sich nur dann auf mehrere Gegenstände beziehen, wenn die Ausgaben sich gegenseitig bedingen oder einem gemeinsamen Zweck dienen, der zwischen ihnen eine enge sachliche Verbindung schafft (Abs. 3). Der Grundsatz der «Einheit der Materie» besagt, dass zusammengehörende Ausgaben zusammengerechnet werden müssen. Sonst könnte durch die Aufteilung die Kompetenzordnung zur Bewilligung einer Ausgabe umgangen werden. Beim Entscheid, ob eine Zusammenrechnungspflicht besteht, kommt den Behörden ein grosses Ermessen zu. Die Etappierung grosser Vorhaben (z. B. einer Strasse) ist zulässig, wenn zeitlich gestaffelte Ausbauschnitte vorliegen, für welche kein sachlicher Zusammenhang besteht, die weiteren Etappen noch ungewiss sind oder zwischen den einzelnen Teilen ein langer Zeitablauf liegt, sodass sie wegen der grossen zeitlichen Distanz als voneinander isoliert erscheinen. Eine Zusammenrechnungspflicht besteht, wenn zum Zeitpunkt der Bewilligung der ersten Etappe das Folgen von weiteren Etappen bereits feststeht, die Ausgaben dem gleichen Zweck dienen, sie eine sachliche Einheit bilden und so miteinander verbunden sind, dass die eine Ausgabe ohne die andere keinen Sinn macht (vgl. Handbuch Finanzhaushalt der Gemeinden des Finanzdepartements Kanton Luzern, Bestimmung Ausgabenhöhe, S. 1 f., online abrufbar).

Bei einer Annahme der Initiative müsste daher auf die Realisierung einer strassenbegleitenden Infrastruktur verzichtet und die Umfahrungsstrasse als reine MIV-Strasse realisiert werden. Vorbehalten bleiben einerseits eine gleichzeitige, aber sachlich und räumlich komplett getrennte Realisierung der Infrastrukturen für die anderen Verkehrsteilnehmenden (z. B. separater Veloweg auf einer anderen Route). Andererseits besteht die Möglichkeit, diese Infrastrukturen in einem späteren Ausbauschnitt zu realisieren. Die Umsetzung der Initiative ist daher theoretisch machbar, wenn auch wenig sinnvoll (siehe Kapitel 4.2).

Im vorliegenden Fall ist kein Grund für eine Rechtswidrigkeit – namentlich ein Verstoss gegen übergeordnetes Recht – ersichtlich. In Bezug auf die Durchführbarkeit der Initiative ist festzuhalten, dass nach Art. 6

GO Stimmberechtigte die Abstimmung über einen rechtsetzenden Erlass oder ein Sachgeschäft verlangen können, das dem obligatorischen oder fakultativen Referendum unterliegt. Die Initiative verlangt den Bau einer neuen Umfahrungsstrasse für den Bahnübergang beim Bahnhof Littau. Der dafür notwendige Sonderkredit würde mindestens dem fakultativen Referendum unterliegen, womit die entsprechende Voraussetzung von Art. 6 GO erfüllt ist. Folglich ist das Anliegen der Initiantinnen und Initianten in Form der Anregung durchführbar und die Initiative somit gültig.

2 Projekt «Erweiterung Cheerstrasse»

Die Cheerstrasse verbindet das Quartier Littau Dorf mit dem Quartier Littauerboden. Der barrieregesteuerte Übergang am Bahnhof Littau und die Einmündung der Cheerstrasse in die Thorenbergstrasse führen häufig zu Staus und Verkehrsbehinderungen. Zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit beabsichtigte die ehemalige Gemeinde Littau bereits in den 2000er-Jahren eine neue Linienführung der Cheerstrasse zur Umfahrung des Bahnübergangs.

Die Unterbrechung des Bahnbetriebs aufgrund der Renovation des Zimmeregg隧nells im Jahr 2005 bot die Gelegenheit, im Hinblick auf eine künftige Erschliessungs- und Verbindungsstrasse eine erste Etappe in Form einer Unterführung der Bahngleise zirka 400 m nordöstlich des Bahnhofs Littau zu realisieren. Der Einwohnerrat der Gemeinde Littau hat im Jahr 2004 einen Kredit in der Höhe von 1,87 Mio. Franken bewilligt, sodass im Sommer 2005 im Sinne einer Vorinvestition ein Durchstich des Bahndamms «Ober Bodenhof» als Minimalausbau realisiert werden konnte. Im Jahr 2009 hiessen die Stimmberechtigten der damaligen Gemeinde Littau schliesslich einen Kredit in der Höhe von 13,843 Mio. Franken für die Projektierung und die Realisierung des Projekts «Erweiterung Cheerstrasse» gut. Hinsichtlich der damals bereits beschlossenen Fusion der Gemeinde Littau mit der Stadt Luzern per 1. Januar 2010 wurde festgehalten, dass der Realisierungszeitpunkt im Gesamtkontext der städtischen Investitionen festgelegt werden müsse.

Im Rahmen der Priorisierungen der langfristigen Finanzplanung der Stadt Luzern wurde das Projekt in den Jahren 2010 bis 2014 zurückgestellt. 2015 wurde die Planung des Projekts «Erweiterung Cheerstrasse» wieder aufgenommen. Es zeigte sich, dass sich die Rahmenbedingungen und Anforderungen an das Projekt deutlich verändert hatten. In Ergänzung zum ursprünglichen Projekt «Cheerstrasse 2009» wurden deshalb vier weitere Projektbestandteile hinzugefügt. Es handelte sich dabei um den Bypass am Knoten Bodenhof (2), Anpassungen am anschliessenden Abschnitt bis zur Bahnunterführung mit neuer Bushaltestelle Bodenhofstrasse (3), eine Rad-/Personenunterführung am Bahnhof Littau (4) sowie flankierende Massnahmen zur Aufwertung der unteren Cheerstrasse (5). Nachfolgende Abbildung zeigt das ursprüngliche Projekt von 2009 und die Ergänzungen im Jahr 2016:

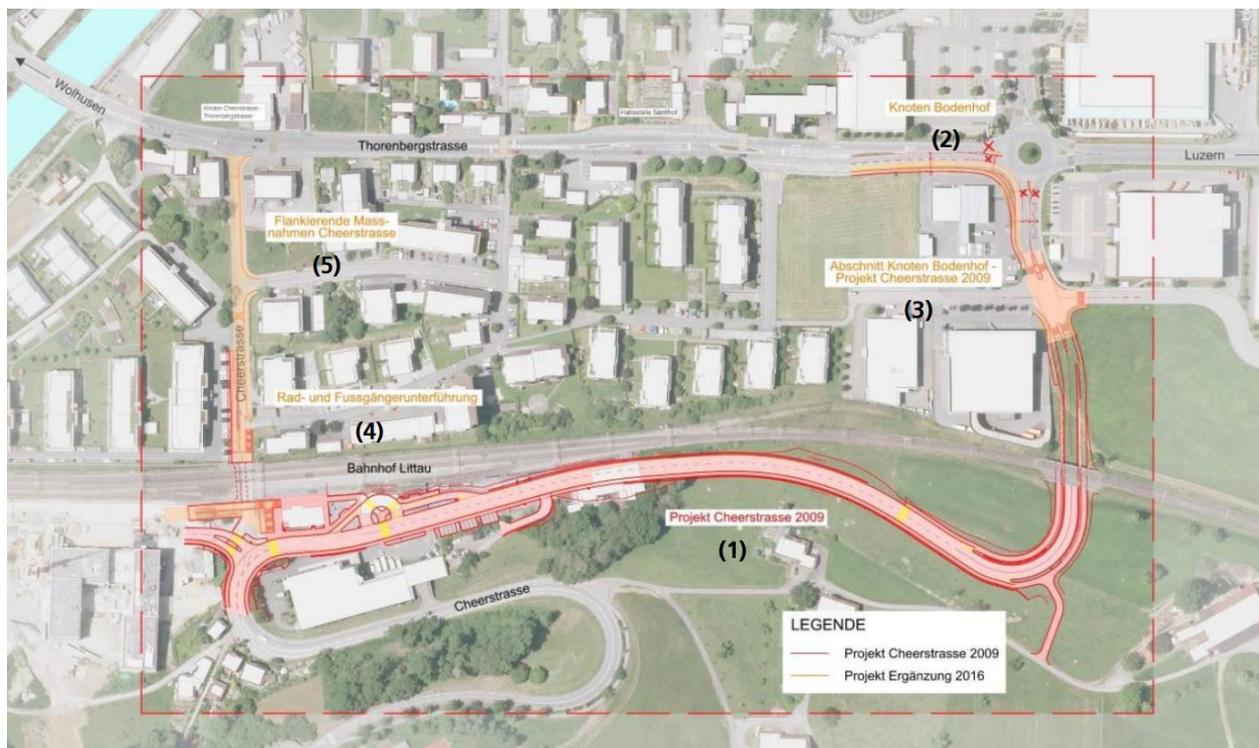


Abb. 1: Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» 2009 und 2016

Die damals notwendige Erweiterung des Perimeters und die zusätzlichen Projektbestandteile führten zu Bruttokosten im Umfang von 24,28 Mio. Franken; ein deutlich höherer Betrag, als in den Berechnungen von 2009 vorgesehen war. Mit dem [B+A 9 vom 5. April 2017](#): «Erweiterung Cheerstrasse. Zusatzkredit zum Planungs- und Baukredit 2009» hat der Stadtrat in der Folge beim Grossen Stadtrat den entsprechenden ersten Zusatzkredit im Umfang von 8,949 Mio. Franken beantragt. Der zusätzliche Projektbestandteil der kombinierten Rad-/Personenunterführung am Bahnhof Littau in der Höhe von 4,62 Mio. Franken war dabei für den Stadtrat von besonderer Bedeutung, da diese Unterführung eine direkte und attraktive Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr und den Zugang zu einem neuen Perron der SBB gewährleisten sollte. Sie sollte daher auch gemeinsam mit der SBB realisiert und finanziert werden.

In der Debatte im Grossen Stadtrat über den ersten Zusatzkredit wurden die Projekterweiterung und die Projektkosten kontrovers diskutiert. Auf Antrag der vorberatenden Baukommission hat das Parlament im Rahmen der politischen Beratungen den Kredit für die kombinierte Rad-/Personenunterführung gestrichen, jedoch zusätzliche 0,5 Mio. Franken für die Umgestaltung des Bahnübergangs vorgesehen. Der Zusatzkredit wurde in entsprechend reduziertem Umfang von 4,838 Mio. Franken den Stadtluzerner Stimmberechtigten zu Abstimmung vorgelegt, welche diesen am 24. September 2017 mit einem Ja-Anteil von 50,56 Prozent bewilligten.

Basierend darauf erfolgte 2018 der Start der detaillierten Neuplanung des Bauprojekts. In diesem Zusammenhang wurde auch das Projekt zum Neubau des Bushofs Littau vorangetrieben. Die Anpassungen der bestehenden Bushaltestellen waren zwar stets Bestandteil der Planung der erweiterten Cheerstrasse, jedoch waren erst 2018 die Rahmenbedingungen für das Busangebot so weit fortgeschritten, dass die Planung des neuen Bushofs Littau abgeschlossen werden konnte. Neben der definitiven Angebotsplanung des Verkehrsverbundes Luzern (VVL), aus der sich die notwendige Anzahl Haltekanten ergab, waren insbesondere die Anforderungen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz massgebend. Aufgrund der räumlichen Verflechtung und der zahlreichen terminlichen Abhängigkeiten wurde das Projekt zum Neubau des Bushofs planerisch als Teilprojekt in das Projekt zur Erweiterung der Cheerstrasse integriert. Aus finanzieller Sicht war der Bushof ein unabhängiges Vorhaben mit eigenständiger Finanzierung.

Insgesamt wurde das Projekt planerisch in neun Teilprojekte aufgeteilt und ausgearbeitet:



Abb. 2: Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» 2020

Im Verlauf der detaillierten Projektierung zwischen 2018 und 2021 zeigte sich schliesslich, dass auch im Zuge der durchgeführten Projektaktualisierung bis 2017 noch nicht alle Lücken und Schwächen des ursprünglichen Projekts aufgearbeitet werden konnten und das Projekt mit der ersten Krediterweiterung nicht realisierbar war. Die Gründe dafür waren im Wesentlichen:

- Die Anforderungen des Kantons für den Anschluss der erweiterten Cheerstrasse an die Thorenbergstrasse am Knoten Bodenhof waren nicht ausreichend berücksichtigt. Um die Bewilligungsfähigkeit des Projekts zu erreichen, wäre ein umfangreicher Ausbau des Knotens notwendig gewesen, welcher Zusatzkosten von zirka 5,2 Mio. Franken ausgelöst hätte.
- Die detaillierte Erfassung der geologischen Beschaffenheit entlang der Hangkante Gopige/Oberbodenhof zeigte wesentlich schwierigere Bedingungen im Rutschhang auf als ursprünglich angenommen. Dies hätte umfangreichere Stützmauern und eine Kostensteigerung um zirka 2,3 Mio. Franken ausgelöst.
- Die Sanierung der Altlast «Bitex Bimoid» wäre deutlich aufwendiger gewesen, und es wäre auch ein höherer Anteil durch die Stadt Luzern zu finanzieren gewesen als ursprünglich angenommen wurde, sodass dies zusätzliche Kosten in Höhe von zirka 2 Mio. Franken ausgelöst hätte.
- Für den Ausbau der Unterführung wäre die Verlegung einer grossen Abwasserleitung notwendig gewesen, welche nicht ausreichend berücksichtigt war und Zusatzkosten in Höhe von zirka 0,8 Mio. Franken ausgelöst hätte.
- Weitere kleinere Projektanpassungen, die allgemeine Teuerung und die Berücksichtigung angemessener Reserven hätten in Summe Zusatzkosten in Höhe von weiteren zirka 2,3 Mio. Franken ausgemacht.

Insgesamt hätten sich somit Projektkosten in Höhe von zirka 32,5 Mio. Franken bzw. eine weitere Kostensteigerung um zirka 12,3 Mio. Franken ergeben. Vor dem Hintergrund der erneuten Kostensteigerungen gab das Tiefbauamt der Stadt Luzern auf Basis des Projektstands im Herbst 2019 eine externe Überprüfung der Kostenentwicklung und deren Gründe seit Beginn des Projekts in Auftrag. Der Prüfbericht wurde im September 2020 veröffentlicht. Während der Bericht den Bauprojekten von 2009 und 2017 kein gutes Zeugnis ausstellt, wird die Qualität des Projektstandes von 2019 betont: Das Bauprojekt 2019 stehe qualitativ, inhaltlich und kostentechnisch auf einer soliden Basis. Auch die Kosten- und Projektoptimierungen seien transparent und nachvollziehbar dokumentiert.

Hauptziel des Projekts «Erweiterung Cheerstrasse» war seit Beginn der Planungen die Verbesserung des Verkehrsflusses im Raum Bahnhof Littau und damit insbesondere eine Attraktivierung der Situation

für den motorisierten Individualverkehr. Für den Stadtrat lag der Hauptnutzen der erweiterten Cheerstrasse aus damaliger Sicht in der Verbesserung der Bedingungen für den öffentlichen Verkehr. Die Zufahrt der Linienbusse zum geplanten Bushof wäre mit der erweiterten Cheerstrasse verbessert worden. Zudem hätte das Projekt die Nutzung von Synergien im Zusammenhang mit den Ausbauarbeiten der SBB am Bahnhof Littau ermöglicht. Im Weiteren hätte das Projekt zu einer Aufwertung des Raumes an der unteren Cheerstrasse beigetragen. Gleichzeitig stellte der Stadtrat aber fest, dass das Projekt in einer Gesamtverkehrsbetrachtung nicht zu überzeugen vermochte und keinen wesentlichen Beitrag zu den mit der Strategie beabsichtigten Stossrichtungen leistete. Ebenfalls ernüchternd war für den Stadtrat die Tatsache, dass sich die Ausgangslage für die 2016 durchgeführte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht verbessert hatte und damit das Kosten-Nutzen-Verhältnis für das Projekt zur Erweiterung der Cheerstrasse 2021 noch negativer ausfiel.

Der Stadtrat anerkannte aber den für dieses Projekt zweifach ausgesprochenen Volkswillen. Er war daher bereit, das Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» auf den nun geschaffenen soliden Grundlagen weiterhin zügig voranzutreiben, um die demokratisch gefällten Entscheide aus den Volksabstimmungen 2009 und 2017 umzusetzen. Mit dem [B+A 12 vom 21. April 2021](#): «Erweiterung Cheerstrasse. Zweiter Zusatzkredit» beantragte er daher beim Parlament die notwendigen zusätzlichen Mittel. Er erachtete es zudem als folgerichtig, dass die Stimmbevölkerung auch über diesen Entscheid bestimmen kann und beantragte daher dem Parlament, den Zusatzkredit dem obligatorischen Referendum zu unterstellen.

In der politischen Beratung hat sich gezeigt, dass das Projekt aufgrund der Kostensteigerung den politischen Rückhalt verloren hatte. In der Sitzung der vorberatenden Baukommission war unbestritten, dass die vorhandenen verkehrlichen Defizite möglichst rasch beseitigt werden müssen. Die Kommission war sich aber auch einig, dass das bisherige Projekt «Erweiterung Cheerstrasse», insbesondere unter Berücksichtigung der enormen Kosten, keine angemessene Lösung für die Verbesserung der Situation bildet. Für die Baukommission war offensichtlich, dass insbesondere der letzte Volksentscheid von 2017 auf falschen Grundlagen getroffen wurde. Ob die Stimmberechtigten damals einem Nachtragskredit über rund 16 Mio. Franken zugestimmt hätten, erscheint aufgrund des knappen Ausgangs der Abstimmung – der Ja-Anteil lag bei 50,56 Prozent – fraglich. Vor diesem Hintergrund erachtete es die Baukommission als richtig, das Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» nicht weiter zu verfolgen und stattdessen eine neue Lösung zu fordern. Sie stellte den einstimmigen Antrag auf Nichtbehandlung. Anlässlich der Sitzung vom 24. Juni 2021 ist der Grosse Stadtrat dem Antrag der Baukommission gefolgt und nicht auf den [B+A 12/2021](#) eingetreten. Damit wurde das Projekt beendet und somit auch der Weg freigemacht für neue Lösungen.

Vom Verzicht auf das Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» war auch der Neubau des Bushofs Bahnhof Littau betroffen. Da das Bushofprojekt in das Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» integriert wurde, setzte dies eine gleichzeitige Realisierung voraus. Ohne die Erweiterung der Cheerstrasse konnte der Bushof nicht wie geplant realisiert werden. Vor diesem Hintergrund wurden sowohl der Sonderkredit zur Erweiterung der Cheerstrasse wie auch derjenige für den Neubau Bushof Bahnhof Littau abgerechnet, obwohl Letzterer mit [B+A 2 vom 8. Januar 2020](#): «Neubau Bushof Bahnhof Littau. Sonderkredit für die Ausführung» vom Grossen Stadtrat am 12. März 2020 separat beschlossen worden war.

Im Nachgang der parlamentarischen Diskussion und des Entscheids zum Verzicht auf das Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» wurden im Grossen Stadtrat drei Motionen eingereicht:

- [Motion 104](#), Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP-Fraktion vom 18. Mai 2021: «Aufwertung Littauerboden»,
- [Motion 105](#), Christian Hochstrasser und Martin Abele namens der G/JG-Fraktion vom 18. Mai 2021: «Alternativprojekt Cheerstrasse – Bahnhof Littau», und
- [Motion 113](#), Roger Sonderegger namens der Mitte-Fraktion, Martin Abele namens der G/JG-Fraktion, Nico van der Heiden namens der SP-Fraktion, Fabian Reinhard namens der FDP-Fraktion und Stefan Sägesser namens der GLP-Fraktion vom 14. Juni 2021: «Plan B für die Cheerstrasse».

Alle drei Motionen forderten die Umsetzung alternativer Massnahmen zum Projekt «Erweiterung Cheerstrasse», mit denen die Verkehrsqualität verbessert und eine Aufwertung des Quartiers erreicht werden kann. Der Stadtrat hat die Motionen zur Annahme empfohlen und in den entsprechenden Stellungnahmen die partizipative Erarbeitung eines Entwicklungskonzepts für das Umfeld Bahnhof Littau im Sinne eines «Plan B für die Cheerstrasse» in Aussicht gestellt. Die Motionen wurden vom Grossen Stadtrat anlässlich der Ratssitzung vom 16. Dezember 2021 überwiesen.

3 Plan B für die Cheerstrasse: «Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau»

Mit der Überweisung der vorangehend genannten Motionen wurde der Stadtrat beauftragt, ein Entwicklungskonzept zu erarbeiten, das nebst einem Vorschlag zum Umgang mit den verkehrlichen Herausforderungen beim Bahnübergang Littau auch Überlegungen zur städtebaulichen Entwicklung des Gebiets und zur Aufwertung der öffentlichen Räume aufzeigen sollte.

Das Ziel des Entwicklungskonzepts Umfeld Bahnhof Littau war es, aufzuzeigen, wie sich der Littauerboden in den kommenden Jahren räumlich qualitativ entwickeln soll und welche Infrastrukturprojekte zur Unterstützung dieser Entwicklung umgesetzt werden sollen. Dazu wurde in einem partizipativen Verfahren mit einer Begleitgruppe aus dem Quartier ein konzeptionelles Zukunftsbild entwickelt und mit Plänen und einem Bericht dokumentiert. Als materieller Kern des Entwicklungskonzepts wurden 14 konkrete Massnahmen in den Bereichen Freiraum, Stadtentwicklung und Verkehr definiert, mit denen das Zukunftsbild erreicht werden soll.

Die Herausforderung mit dem Rückstau am Bahnübergang Littau und die damit verbundenen Auswirkungen auf die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden standen dabei im Zentrum der Lösungssuche und der Massnahmenentwicklung. Hierzu wurden in einer Zweckmässigkeitsbeurteilung mehrere Lösungsvarianten – mit und ohne Umfahrung – entwickelt und mit einem umfangreichen Ziel- und Kriterienset bewertet. Das Resultat dieses Variantenvergleiches ist die fachliche Empfehlung, auf eine Umfahrungsstrasse zu verzichten und die Variante Umbau Kreuzung Thorenbergstrasse/Cheerstrasse zu einem lichtsignalgesteuerten Knoten mit Abbiegespuren zur Cheerstrasse weiterzuverfolgen.

Ein zusätzliches Argument für die fachliche Variantenempfehlung waren neben dem Ergebnis der Zweckmässigkeitsbeurteilung auch (zum damaligen Zeitpunkt neue) Erkenntnisse aus dem SBB-Projekt zur Sanierung des Bahnhofs Littau. Aufgrund einer Eingabe der Stadt Luzern in die SBB-Planungen konnte erreicht werden, dass die Erneuerung und die Erweiterung der Zugsicherungsanlagen im Hinblick auf eine Reduktion der Schrankenschliesszeiten geprüft wurden. Letztlich kann nun mit vergleichsweise einfachen Massnahmen eine markante Reduktion der Schrankenschliesszeiten von heute zirka 17 auf neu zirka 9 Minuten pro Stunde erreicht werden. Damit ist eine deutliche Reduktion des Rückstaus verbunden. Weiter konnte die Stadt erreichen, dass im Rahmen des SBB-Projekts eine Verbreiterung des Bahnübergangs für den Fussverkehr erfolgt und so die Sicherheit insbesondere auch für die Schülerinnen und Schüler verbessert werden kann. Das SBB-Projekt befindet sich derzeit bereits im Bau und soll bis Herbst 2025 fertiggestellt sein.

Erste Vorabklärungen hatten gezeigt, dass auch der Kanton Luzern der Variante Umbau Kreuzung Thorenbergstrasse/Cheerstrasse positiv gegenübersteht. So ist im kantonalen Bauprogramm bereits ein Budget für die Planung von Massnahmen auf der Thorenbergstrasse enthalten. Der Stadtrat möchte diese Chance nutzen, um gemeinsam mit dem Kanton eine tragfähige und zukunftsgerichtete Lösung für die Verkehrssituation am Bahnübergang Littau zu entwickeln.

Im Rahmen des Prozesses ist aber auch deutlich geworden, dass die Mehrheit der Begleitgruppe die fachliche Empfehlung in Bezug auf den Umgang mit dem Rückstau am Bahnübergang Littau nicht teilt. Vielmehr wurde weiterhin die möglichst schnelle Realisierung einer Umfahrungsstrasse eingefordert, und

die Mehrheit des Begleitgremiums sah die Variante Steuerung lediglich als kurzfristigen, ersten Schritt. Zudem wünschte eine Mehrheit des Begleitgremiums ergänzend zu einer Umfahrung auch eine Unter- oder Überquerung der Bahngleise der SBB für den Fuss- und Veloverkehr. Diese beiden Anliegen gingen als zentrale Forderungen aus dem Mitwirkungsprozess mit den Quartiervertreterinnen und -vertretern hervor.

Der Stadtrat hat sowohl die fachliche Beurteilung als auch die Haltung der Begleitgruppe sorgfältig abgewogen und in der politischen Beurteilung berücksichtigt. Er kam zum Schluss, dass die «Variante Steuerung» umgesetzt werden soll. Die wesentlichen Gründe für diesen Entscheidung waren:

- Die Variante Steuerung weist mit ihren gegenüber den Umfahrungsvarianten relativ tiefen Investitionskosten mit Abstand das beste Verhältnis der Kosten zur Wirksamkeit auf. Aufgrund der zukünftig deutlich kürzeren Schrankenschliesszeiten fällt dies stark ins Gewicht.
- Mit der Variante Steuerung verbleibt zwar der Verkehr auf den bestehenden Strassen, der Rückstau wird jedoch gegenüber heute reduziert. Der Verkehr kann somit zukünftig sicherer und verträglicher abgewickelt werden.
- Die Variante Steuerung ermöglicht diese Verbesserungen ohne negative Auswirkungen an anderen Stellen (bspw. Eingriffe in die Landschaft oder unerwünschte Verkehrsverlagerungen in andere Quartiere). Der lokal etwas grössere Platzbedarf im Knotenbereich kann dank einer Bebauungsplanpflicht in der zusammengeführten Bau- und Zonenordnung (BZO) aufgefangen und städtebaulich verträglich in das Siedlungsgefüge eingegliedert werden.

Neben dem Umbau der Kreuzung Thorenbergstrasse/Cheerstrasse zu einem lichtsignalgesteuerten Knoten mit Abbiegespuren zur Cheerstrasse enthält das Entwicklungskonzept weitere Massnahmen zur Aufwertung des Quartiers Littauerboden, welche nachfolgend aufgezeigt sind:

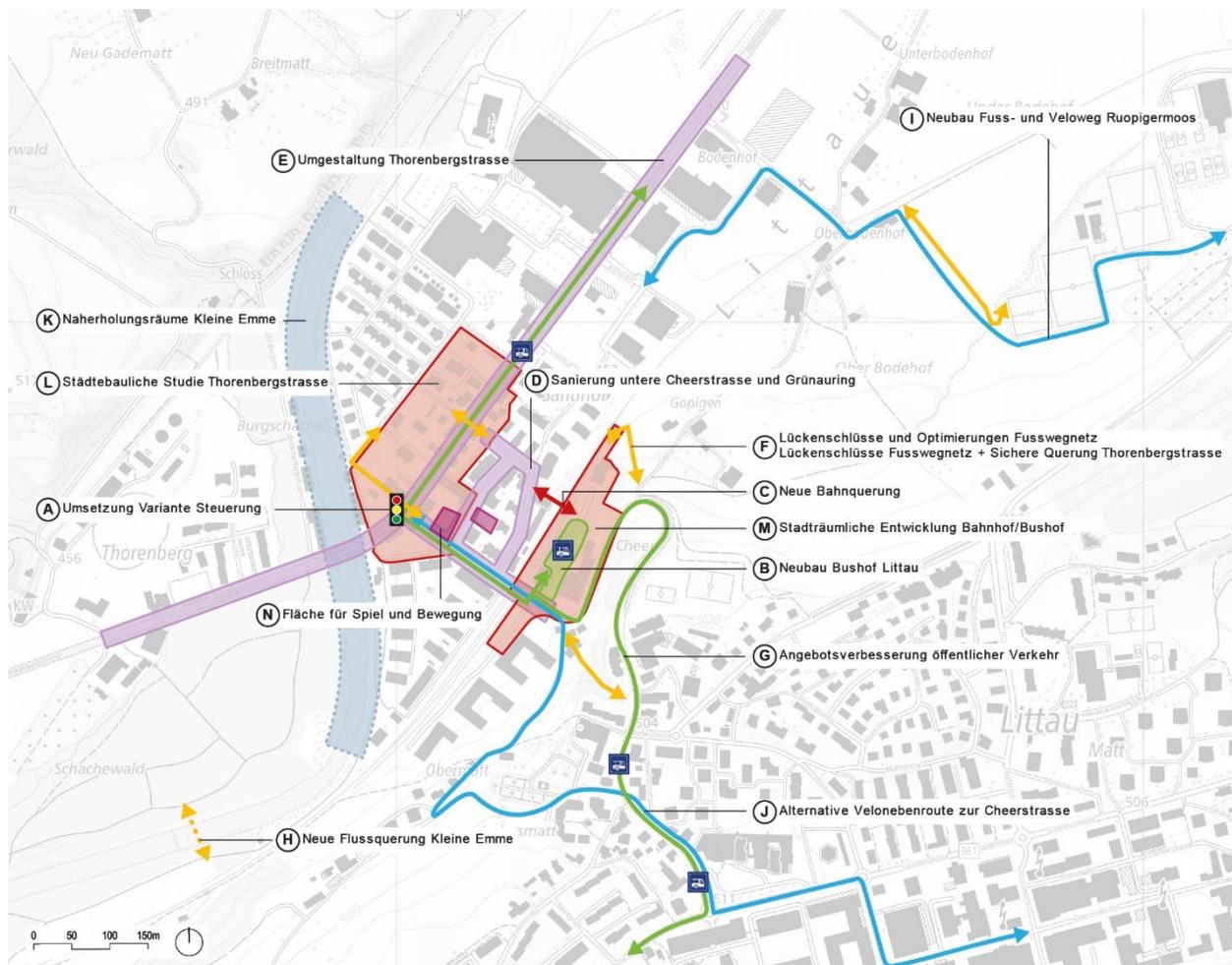


Abb. 3: Gesamtübersicht aller Massnahmen aus dem Entwicklungskonzept «Umfeld Bahnhof Littau»

Bst.	Massnahme	Zeithorizont Umsetzung	Federführung
A	Umsetzung Variante Steuerung	2026–2030	Kanton/SLU
B	Neubau Bushof Littau	2026–2030	SLU
C	Neue Bahnquerung	2026–2030	SLU
D	Sanierung untere Cheerstrasse und Grünauring	2023–2025	SLU
E	Umgestaltung Thorenbergstrasse	2026–2030	Kanton
F	Lückenschlüsse und Optimierungen Fusswegnetz: Lückenschlüsse Fusswegnetz, sichere Querung Thorenberg- strasse, Ausbau Löchlitreppe	2023–2030	SLU
G	Angebotsverbesserung öffentlicher Verkehr	2023–2030	VVL
H	Neue Flussquerung Kleine Emme	2023–2030	SLU
I	Neubau Fuss- und Veloweg Ruopigenmoos	2023–2025	SLU
J	Alternative Velonebenroute zur Cheerstrasse	2026–2030	SLU
K	Naherholungsräume Kleine Emme	2023–2025	Kanton
L	Städtebauliche Studie Thorenbergstrasse	ab 2025	SLU
M	Stadträumliche Entwicklung Bahnhof/Bushof	ab 2024	SLU
N	Fläche für Spiel und Bewegung	2023–2030	SLU

Tab. 1: Massnahmen Entwicklungskonzept «Umfeld Bahnhof Littau»

Das Entwicklungskonzept mitsamt den darin abgebildeten Massnahmen wurde mit dem [B+A 24 vom 23. August 2023](#): «Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau. Kenntnisnahme und Abschreibung der Motionen 104, 105, 113» vom Parlament beschlossen. Damit ist der Grosse Stadtrat der fachlichen Argumentation gefolgt, wonach die Umsetzung eines lichtsignalgesteuerten Knotens die zweckmässigste Lösung ist und keine Umfahrungsstrasse realisiert werden soll.

4 Auswirkungen der Initiative «Cheerstrasse jetzt!»

4.1 Auswirkungen auf Massnahmen aus dem Entwicklungskonzept «Umfeld Bahnhof Littau»

Basierend auf dem Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau und dem damit verbundenen Grundsatzentscheid, auf eine Umfahrungsstrasse zu verzichten, wurden seither verschiedene Planungsarbeiten an den vorgeschlagenen Massnahmen gestartet. Teilweise sind diese nicht mit der Forderung der Initiative kompatibel. Aufgrund der Ankündigung der Initiative wurden deshalb teilweise Arbeiten unterbrochen. Dies, um die Risiken einer Planung unter falschen Voraussetzungen zu minimieren und damit Fehlinvestitionen zu vermeiden. Nachfolgend werden der Stand der Arbeiten und die potenziellen Auswirkungen einer Annahme der Initiative beschrieben.

Aktueller Stand der Arbeiten	Auswirkungen der Initiative
<p>A Umsetzung Bestvariante «Steuerung»</p> <p>Der Umbau des Knotens Cheerstrasse/Thorenbergstrasse betrifft die Kantonsstrasse und liegt somit in der Verantwortung des Kantons. Die finanziellen Mittel für einen ersten Planungsschritt wurden im kantonalen Bauprogramm eingestellt. Aufgrund der angekündigten Initiative «Cheerstrasse jetzt!» von 2024 wurde der Planungsstart ins Jahr 2025 verschoben. Mit der Planung soll bis zum Ergebnis der Volksabstimmung gewartet werden, damit die Rahmenbedingungen klar sind. Zudem</p>	<p>Der Umbau der Kreuzung Thorenbergstrasse/Cheerstrasse zu einem lichtsignalgesteuerten Knoten mit Abbiegespur zur Cheerstrasse dient der Optimierung der Cheerstrasse in ihrer heutigen Funktion als Hauptverbindung zwischen den Quartieren Littau Dorf und Littauerboden. Bei der Annahme der Initiative ist die Realisierung in der geplanten Form hin-fällig.</p>

Aktueller Stand der Arbeiten

gibt es auch Abhängigkeiten von der verzögerten städtischen BZO-Revision (siehe Massnahme städtebauliche Studie Thorenbergstrasse unten).

Auswirkungen der Initiative

B Neubau Bushof Littau

Die Planungen für einen neuen Bushof wurden nach dem Entscheid auf den Verzicht auf die Erweiterung der Cheerstrasse neu gestartet. Dabei wurde mit der Grundeigentümerin SBB zusammengespannt und eine Lösung für den gesamten Bahnhofsbereich inkl. einer Nutzung der beiden ehemaligen Aufnahmegebäude erarbeitet. Die zwischen der SBB und der Stadt Luzern vereinbarte neue Lösung respektiert den Erhalt des denkmalgeschützten alten Aufnahmegebäudes am Bahnhof Littau. Die Arbeiten für den nächsten Planungsschritt – die Machbarkeitsstudie – sind in vollem Gang. Dies erfolgt in Abstimmung mit der stadträumlichen Entwicklung (Massnahme M) und der neuen Bahnquerung (Massnahme C).

Die Initiative «Cheerstrasse jetzt!» löst einen gewissen Mehraufwand in der Machbarkeitsstudie und der stadträumlichen Entwicklungsstudie aus, da bis zum Volksentscheid keine klaren Rahmenbedingungen vorliegen und verschiedene Varianten betrachtet werden müssen.

Aufgrund neuer Rahmenbedingungen für den Bushof Littau (4 statt 3 Bushaltekanten) kann die Umfahrungsstrasse im Bereich Bahnhof Littau bei der Annahme der Initiative nicht wie im alten Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» gelegt werden, und es bedarf in diesem Abschnitt einer umfassenden Neuplanung.

Auch kann, sollte eine Umfahrung realisiert werden, das denkmalgeschützte alte Aufnahmegebäude am Bahnhof Littau aufgrund der Platzverhältnisse nicht erhalten werden. Dies erfordert neben einer erneuten Umplanung des Bushofs auch eine neue Güterabwägung bzgl. Denkmalschutz. Bei dieser droht ein Gerichtsverfahren mit entsprechenden Risiken und einer mehrjährigen Verzögerung.

C Neue Bahnquerung

Eine neue Bahnquerung (Ober- oder Unterführung) wird zurzeit in Koordination mit dem Projekt «Bushof» geprüft.

Die oben erwähnten Abhängigkeiten und Herausforderungen, welche sich aus der Initiative «Cheerstrasse jetzt!» für das Projekt «Neubau Bushof Littau» ergeben, übertragen sich 1:1 auf das Projekt «neue Bahnquerung».

D Sanierung untere Cheerstrasse und Grünauring

Für die Sanierung untere Cheerstrasse und Grünauring liegt inzwischen eine abgeschlossene Machbarkeitsstudie vor, welche den Zustand ohne Umfahrungsstrasse berücksichtigt. Als nächster Schritt ist die Ausarbeitung eines Vorprojekts ab Sommer 2024 vorgesehen.

Sollte aufgrund der Initiative eine Umfahrungsstrasse zu realisieren sein, ergeben sich für das Teilprojekt zur Sanierung der unteren Cheerstrasse andere verkehrliche Voraussetzungen, u. a. würde dieser Strassenabschnitt nur noch der Quartierschliessung dienen, sodass eine Neuplanung notwendig wird. Das Teilprojekt «Grünauring» kann weitgehend unabhängig vom Bahnübergang und der unteren Cheerstrasse projektiert werden.

E Umgestaltung Thorenbergstrasse

Die Umgestaltung der Thorenbergstrasse ist direkt mit der Anpassung des Knotens Cheerstrasse/Thorenbergstrasse (Massnahme A: Variante Steuerung) verbunden. Auch hier wurde der Planungsstart vor dem Hintergrund der Ankündigung der vorliegenden Initiative «Cheerstrasse jetzt!»

Bei der Annahme der Initiative und der Realisierung einer Umfahrungsstrasse erfolgt die Umgestaltung der Thorenbergstrasse unter Berücksichtigung der veränderten verkehrlichen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen. Aufgrund der Erkenntnisse aus dem Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» sind

Aktueller Stand der Arbeiten

von 2024 ins Jahr 2025 verschoben. Mit der Planung soll bis zum Ergebnis der Volksabstimmung gewartet werden, damit die Rahmenbedingungen klar sind. Es gibt Abhängigkeiten von der verzögerten städtischen BZO-Revision (siehe Massnahme L «Städtebauliche Studie Thorenbergstrasse»).

Auswirkungen der Initiative

grössere Anpassungen zu erwarten (Bushaltestellen, Knotenanpassungen, Spuraufteilung).

F Lückenschlüsse Fusswegnetz

Es wurden verschiedene räumlich voneinander unabhängige Lücken im Fusswegnetz identifiziert. In einem ersten Schritt wurden diese Lücken im derzeit in Erarbeitung befindlichen Richtplan Fussverkehr aufgenommen. Die Umsetzung soll nach Verabschiedung des Richtplans Fussverkehr (geplant für 2025) schrittweise erfolgen und steht teilweise in Abhängigkeit von anderen Projekten wie bspw. der Umgestaltung der Thorenbergstrasse oder der Siedlungsentwicklung im Rahmen der städtebaulichen Studie Thorenbergstrasse.

Bei der Annahme der Initiative sind lediglich Auswirkungen auf ein Teilprojekt dieser Massnahme zu erwarten. Eine mögliche Fusswegverbindung aus der Haarnadelkurve an das Nord-/Ostende des Bahnhofgebiets wäre nicht mehr möglich.

G Angebotsverbesserung öffentlicher Verkehr:

Im Gebiet Littauerboden sind eine kurzfristige und eine mittelfristige Massnahme zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung vorgesehen. Kurzfristig könnte mit einer Verlängerung der Linie 41 eine bessere Verbindung zwischen den Wohn- und Gewerbegebieten entlang der Thorenbergstrasse und dem Ortskern Littau erreicht werden. Dies ist derzeit beim Verkehrsverbund Luzern in Prüfung. Eine Inbetriebnahme ist im Dezember 2025 denkbar. Mittelfristig soll diese Verbindung abgelöst und durch eine neue Linie 16 sichergestellt werden. Diese würde eine neue, leistungsfähige ÖV-Verbindung vom Seetalplatz via Littauerboden – Ortszentrum Littau – Kriens Zentrum – Bahnhof Mattenhof schaffen. Die Umsetzung ist nach derzeitigem Zeitplan im Dezember 2027 vorgesehen.

Grundsätzlich sind bei einer Annahme der Initiative keine Auswirkungen auf die Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr zu erwarten. Jedoch ist der Neubau Bushof Littau (Massnahme B) mit der Realisierung von vier Haltekanten zwingende Voraussetzung für den mittelfristigen Angebotsausbau mit der neuen Buslinie 16. Risiken, die bei einer allfälligen Realisierung einer Umfahrungsstrasse beim Bushof entstehen, übertragen sich 1:1 auf die angestrebten Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr.

H Neue Flussquerung Kleine Emme

Zur Abklärung der Machbarkeit einer zusätzlichen Flussquerung steht zunächst die Beurteilung der Machbarkeit an. Dazu sind insbesondere Stellungnahmen verschiedener kantonalen Fachstellen einzuholen: vif (Wasserbau, Hochwasserschutz/Naturgefahren), uwe (Gewässerschutz), lawa (Fischerei, Naturschutz, Wildtierkorridor, Wald, Landschaftsschutz) und rawi (Raumplanung, Koordination). Das Tiefbauamt wird dies im Verlauf des Sommers/Herbsts 2024 angehen.

Die Annahme der Initiative hat keine absehbaren Auswirkungen auf diese Massnahme.

I Neubau Fuss- und Veloweg Ruopigenmoos

Für die Fuss- und Veloverbindung vom Littauerboden zu den Sportanlagen Ruopigenmoos und weiter in Richtung Ruopigen–Reussbühl liegt inzwischen ein Vorprojekt vor, und die Arbeiten am Bauprojekt sind angelaufen. Nach Abschluss des Bauprojekts werden ein B+A für die Finanzierung der Bauausführung erstellt und das Bewilligungsverfahren gestartet. Es wird eine Inbetriebnahme im Jahr 2027 angestrebt.

Die Annahme der Initiative hat keine absehbaren Auswirkungen auf diese Massnahme.

J Alternative Velonebenroute zur Cheerstrasse

Eine alternative Velonebenroute zur Cheerstrasse wurde im derzeit in Überarbeitung befindlichen Richtplan Velo eingetragen. Nach dessen Bewilligung wird eine Planung zur Linienführung gestartet.

Die Annahme der Initiative hat keine absehbaren Auswirkungen auf diese Massnahme.

K Naherholungsräume Kleine Emme

Das kantonale Projekt zur Verbesserung des Hochwasserschutzes und zur ökologischen Sanierung der Uferbereiche der Kleinen Emme sind im betroffenen Abschnitt im Bau bzw. kurz vor Fertigstellung. Auf Intervention der Stadt Luzern wurden kleine Anpassungen vorgenommen, die niederschwellig eine bessere Zugänglichkeit der Uferbereiche ermöglichen.

Die Annahme der Initiative hat keine absehbaren Auswirkungen auf diese Massnahme.

L Städtebauliche Studie Thorenbergstrasse

Für die städtebauliche Studie Thorenbergstrasse besteht eine enge Abhängigkeit zum mit der BZO-Revision angestrebten Bebauungsplan Thorenberg. Die BZO-Revision kann aufgrund politischer Diskussionen jedoch nicht wie geplant in Kraft gesetzt werden. Es ist von einer zirka 2-jährigen Überarbeitungsrunde auszugehen. Die Erarbeitung der städtebaulichen Studie ist erst dann sinnvoll, wenn die Festlegung des Bebauungsplanperimeters mit der BZO-Revision gesichert ist. Daher ergibt sich eine Projektverzögerung um mindestens 2 Jahre. Es ist also Stand heute davon auszugehen, dass die Studie nicht wie ursprünglich geplant im Jahr 2024, sondern frühestens 2026 gestartet werden kann. Auch hier sind verlässliche verkehrliche Rahmenbedingungen wichtig für die Erarbeitung des Bebauungsplans.

Die städtebauliche Studie Thorenbergstrasse ist grundsätzlich unabhängig von einer Umfahrungsstrasse, muss jedoch je nachdem unterschiedliche verkehrliche Voraussetzungen berücksichtigen.

M Stadträumliche Entwicklung Bahnhof Littau

Die Studie zur stadträumlichen Entwicklung des Bahnhofsumfelds ist unabhängig von der BZO-Revision sinnvoll und wird in Koordination mit den Projekten «Neubau Bushof Littau» und «neue Bahnquerung Bahnhof Littau» im Jahr 2024 durch die Dienstabteilung Stadtplanung gestartet.

Die stadträumliche Entwicklung Bahnhof Littau ist grundsätzlich unabhängig von einer Umfahrungsstrasse sinnvoll und anzugehen, sie muss jedoch je nachdem unterschiedliche verkehrliche Voraussetzungen berücksichtigen.

Die Studie unterliegt wie die Bushofplanung der Herausforderung, mit der Ungewissheit bzgl. der Realisierung der neuen Umfahrungsstrasse umzugehen. Je unklarer hier die Rahmenbedingungen sind, umso aufwendiger sind die Variantenbildung und die Planung.

N Fläche für Spiel und Bewegung

Im Littauerboden gibt es zwei öffentliche Spielplätze. Dabei erfüllt der Spielplatz an der Kleinen Emme moderne Anforderungen und wird von den Kindern im Quartier gut angenommen. Der Spielplatz am Grünauring ist hingegen veraltet und entspricht nicht mehr den heutigen Bedürfnissen. Die Sanierung kann schnell angegangen und voraussichtlich noch im Jahr 2024 abgeschlossen werden. Im Mitwirkungsverfahren wurde aus dem Quartier insbesondere von den Kindern und Jugendlichen der Wunsch nach zusätzlichen Flächen für «Spiel und Bewegung» geäußert, welche die Spielplätze ergänzt und eher ältere Kinder anspricht (bspw. Fussball, Basketball, Pumptrack). Das Thema mangelnder Bewegungsangebote bedarf aufgrund des schwierigen Platzangebots jedoch noch vertiefter Abklärungen und wird im Rahmen der Quartierentwicklung weiterverfolgt. Mit der Massnahme I «Neubau Fuss- und Veloweg Ruopigenmoos» wird zudem eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Sportanlagen und Bewegungsangebote im Ruopigenmoos und in Vorder-ruopigen erreicht.

Die Annahme der Initiative hat keine absehbaren Auswirkungen auf diese Massnahme.

4.2 Umsetzung der Initiative

Mit der Initiative «Cheerstrasse jetzt!» wird der Bau einer neuen Umfahrungsstrasse durch die bestehende bzw. im Jahr 2005 als Vorinvestition realisierte Bahnunterführung gefordert. Im Kern zielt die Initiative darauf ab, das als Planung vorliegende Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» umzusetzen, wobei weitere Projekte wie zum Beispiel für den ÖV, den Langsamverkehr, die Quartieraufwertung, die Erschliessung oder die Verkehrsberuhigung unabhängig davon budgetiert und umgesetzt werden sollen.

Wie in Kapitel 1.2 ausgeführt, bedingt die Annahme der Initiative einen (vorläufigen) Verzicht oder eine komplett getrennte Realisierung einer strassenbegleitenden Infrastruktur. Die Umfahrungsstrasse müsste daher als reine MIV-Strasse realisiert werden. Aus diesem Grund und auch, weil sich verschiedene Rahmenbedingungen vor allem im Bereich des Bahnhofs und Bushofs Littau verändert haben (siehe Kapi-

tel 4.1), kann das als Planung vorliegende Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» nicht reaktiviert und erneut aufgelegt werden. Auch wenn vertiefte Planungs- und Projektierungsgrundlagen vorhanden sind, wird ein neues Projekt zu erarbeiten sein, welches die dazu notwendigen Projektphasen (Vorstudie, Vorprojekt, Bauprojekt, Ausführungsprojekt) inklusive Vernehmlassungen, Landverhandlungen mit den betroffenen privaten Liegenschaftsbesitzenden sowie den ordentlichen Bewilligungsprozess durchlaufen muss.

Die finanziellen Mittel für die Projektierung und schlussendlich für die Realisierung müssen durch den Grossen Stadtrat und die Stimmbevölkerung der Stadt Luzern bewilligt werden. Die Kosten werden sich voraussichtlich im Rahmen des ursprünglichen Projekts bewegen, für das die Baukosten bekanntermassen mit zirka 30 Mio. Franken beziffert waren. Auch bei einer minimalistischen und auf den MIV reduzierten neuen Umfahrungsstrasse sind gegenüber dem alten Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» nur geringe Einsparungen zu erwarten, da die wesentlichen Kostentreiber die gleichen bleiben. Eine neue Umfahrungsstrasse nur für den MIV

- braucht weiterhin grosse Stützmauern,
- bedingt weiterhin eine Sanierung der Altlast,
- verursacht weiterhin eine Verlegung der Werkleitungen im Bereich der Unterführung und
- braucht weiterhin eine kantonale Bewilligung für den Anschluss an die Thorenbergstrasse, verbunden mit einem umfassenden Ausbau des Knotens Bodenhof.

Sowohl die Projektierung als auch die politischen Prozesse und die Bewilligung brauchen Zeit. Ab dem Termin der Abstimmung über die Initiative «Cheerstrasse jetzt!» ist mit einer Dauer von mindestens vier Jahren zu rechnen, bis ein neues Strassenprojekt aufgelegt werden kann. Sofern keine Einsprachen eingehen und der Sonderkredit für die Ausführung von der Stimmbevölkerung in einer erneuten Volksabstimmung gutgeheissen wird, könnte der Bau der neuen Umfahrungsstrasse frühestens 2029 beginnen.

Mit ihrer Mobilitätsstrategie verfolgt die Stadt Luzern eine Gesamtverkehrssicht und setzt dabei wie die kantonale Mobilitätsstrategie (Zumolu) auf die Vermeidung des Verkehrs, die Verlagerung des Verkehrs auf flächen- und energieeffiziente Verkehrsmittel, auf die verträgliche Gestaltung des Verkehrs und die Vernetzung der Verkehrsträger. Mit Beschluss vom 16. Mai 2024 ([B+A 7 vom 6. März 2024](#): «Mobilitätsstrategie 2024–2028. Kenntnisnahme Planungsbericht. Sonderkredit für zusätzliche Stellenprozente») hat das Parlament die aktualisierte Mobilitätsstrategie zustimmend zur Kenntnis genommen. Mit der Initiative «Cheerstrasse jetzt!» wird eine Umfahrungsstrasse für die Entlastung durch den MIV-Durchgangsverkehr gefordert. Zwar können gemäss Initiativtext weitere Projekte wie zum Beispiel für den ÖV, den Langsamverkehr, die Quartieraufwertung, die Erschliessung oder die Verkehrsberuhigung in die Planung miteinbezogen werden. Die Forderung, diese separat und damit unabhängig vom Bau der Strasse zu budgetieren und umzusetzen, ist, wie bereits ausgeführt, aus kreditrechtlichen Gründen nicht umsetzbar. Die rechtlich zulässigen Alternativen einer räumlich getrennten Realisierung oder auch einer Etappierung sind wenig sinnvoll und stehen im Widerspruch zu den langfristigen Strategien der Stadt Luzern im Verkehrsbereich.

Bis zur Volksabstimmung über die vorliegende Initiative «Cheerstrasse jetzt!» können die laufenden Projekte zum Teil nur eingeschränkt oder mit grösserem Aufwand weitergeführt werden. Damit die vorgesehenen Projekte mit einer ausreichenden Planungssicherheit weiterbearbeitet werden können, wird der nächstmögliche Termin für eine Volksabstimmung angestrebt. Zwischenzeitlich müssen verschiedene Projekte verzögert werden und bei einer Annahme der Initiative an die Projektierung der Umfahrungsstrasse angepasst werden. Einschneidend sind die Auswirkungen auf die Planung des Bushofs am Bahnhof Littau und in der Folge auch an der neuen Bahnquerung. Ein Neustart der Planungen des Bushofs Bahnhof Littau würde die dringend erforderlichen Anpassungen für den öffentlichen Verkehr um weitere Jahre verzögern. Weiter würden die aktuellen Projekte der Sanierung der unteren Cheerstrasse und die Umgestaltung der Thorenbergstrasse verzögert, und es ist im Fall der unteren Cheerstrasse eine Umprojektierung erforderlich.

5 Einschätzung des Stadtrates

Der Stadtrat hat die Initiative «Cheerstrasse jetzt!» unter Berücksichtigung der politischen Vorgeschichte und der vorliegenden fachlichen Grundlagen sorgfältig geprüft.

Bereits 2021 war der Stadtrat der Ansicht, dass die verkehrlichen Argumente zur Erweiterung der Cheerstrasse in einer Gesamtverkehrsbetrachtung zu wenig greifen, um die beträchtlichen Kosten zu legitimieren, und hat das ungenügende Kosten-Nutzen-Verhältnis kritisiert. Als Hauptnutzen wurde damals die Verbesserung für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr erkannt. Damals verblieb als zentrales Argument für die Realisierung des Projekts aus Sicht des Stadtrates der Respekt vor dem Volkswillen, welcher – nach der Kreditbewilligung der Littauer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger für die Erweiterung der Cheerstrasse im Jahr 2009 – im Jahr 2017 in der Stadt Luzern bestätigt wurde. 2021 stellte die Baukommission richtigerweise fest, dass insbesondere der Volksentscheid 2017 auf falschen Grundlagen getroffen wurde. Ob die Stimmberechtigten damals einem Nachtragskredit über rund 16 Mio. Franken (statt rund 4,8 Mio. Franken) zugestimmt hätten, erschien aufgrund des knappen Ausgangs der Abstimmung – der Ja-Anteil lag bei 50,56 Prozent – fraglich. Vor diesem Hintergrund hat der Grosse Stadtrat mit sehr deutlicher Mehrheit entschieden, das Projekt zu beenden.

Im Verlauf der Erarbeitung des Entwicklungskonzepts hat sich die Einschätzung des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses aus fachlicher Sicht bestätigt. Alle der erarbeiteten und realisierbaren Varianten zur Umfahrung des Bahnübergangs wiesen gegenüber der Variante «Steuerung am Knoten Cheerstrasse» ein erheblich tieferes Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis auf. Bereits die geplante Sanierung durch die SBB wird die langen Schrankenschliesszeiten deutlich reduzieren und somit die Verkehrsprobleme am Bahnübergang verbessern. Ergänzt durch eine effektive Verkehrssteuerung am Knotenpunkt Cheerstrasse/Thorbergstrasse können die verbleibenden Defizite behoben und ein geordneter Verkehrsfluss gewährleistet werden.

Aus Sicht des Stadtrates gibt es keinen Grund, den Bau einer Umfahrungsstrasse wieder zu erwägen. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis bleibt auch für eine «reine» MIV-Umfahrungsstrasse ungenügend, und die Schrankenschliesszeiten werden ab Herbst 2025 deutlich verringert, was zu einer massgeblichen Verbesserung der Verkehrssituation führen wird. Mit dem Entwicklungskonzept zum Umfeld Bahnhof Littau wurden Planungssicherheiten geschaffen, die aus Sicht des Stadtrates zeitnah wiederhergestellt werden sollen. Dazu strebt er den frühestmöglichen Abstimmungstermin für die Initiative «Cheerstrasse jetzt!» an.

Der Stadtrat ist der Meinung, dass die Bevölkerung im Stadtteil Littau eine zeitnahe Verbesserung der Situation verdient, und will mit den geplanten und beschlossenen Massnahmen im Umfeld des Bahnhofs Littau vorwärtsmachen. Die Annahme der Initiative erfordert dahingegen einen Neustart der Planungen des Bushofs Bahnhof Littau und in der Folge auch an der neu geplanten Bahnquerung. Dies würde die dringend erforderlichen Anpassungen für den öffentlichen Verkehr um weitere Jahre verzögern, was nicht im Sinne der städtischen Mobilitätsstrategie ist. Weiter müssten verschiedene Projekte aus dem Entwicklungskonzept angepasst oder unter gänzlich anderen Rahmenbedingungen geplant werden.

Des Weiteren widerspricht der Bau einer Umfahrungsstrasse lediglich für den MIV den langfristigen Strategien der Stadt Luzern im Verkehrsbereich. Die Stadt verfolgt eine Gesamtverkehrssicht und setzt auf Massnahmen zur Vermeidung des Verkehrs, die Verlagerung des Verkehrs auf flächen- und energieeffiziente Verkehrsmittel, auf eine verträgliche Gestaltung des Verkehrs sowie auf die Vernetzung der Verkehrsträger. Eine isolierte Lösung für den motorisierten Individualverkehr ist daher nicht zielführend.

Aufgrund dieser Punkte – ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis auch von einer «reinen» MIV-Umfahrungsstrasse, Verzögerungen und Anpassungen laufender Projekte rund um den Bahnhof Littau und noch halb so lange Schrankenschliesszeiten ab Herbst 2025 – lehnt der Stadtrat die Initiative «Cheerstrasse jetzt!» ab und hält an den bereits getroffenen Beschlüssen aus dem Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau fest.

6 Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat, in eigener Kompetenz die Initiative «Cheerstrasse jetzt!» für gültig zu erklären und den Stimmberechtigten die Ablehnung der Initiative zu empfehlen. Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 3. Juli 2024



Beat Züsli
Stadtpräsident



Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme des Berichtes und Antrages 29 vom 3. Juli 2024 betreffend

Initiative «Cheerstrasse jetzt!»,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 43 des Gemeindegesetzes des Kantons Luzern vom 4. Mai 2004 sowie Art. 9 lit. b, Art. 11 Abs. 1 und Art. 12 Abs. 1 Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. In eigener Kompetenz:
Die Initiative «Cheerstrasse jetzt!» ist gültig.
- II. Zuhanden der Stimmberechtigten:
Die Initiative «Cheerstrasse jetzt!» wird abgelehnt.
- III. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem obligatorischen Referendum.

Anhang: Initiativtext

Cheerstrasse jetzt!

20 Jahre lang leere Versprechen und Millionen verplant!

Vor 20 Jahren wurde die Bahnunterführung im Littauer-Boden gebaut, durch die dann bald schon die Cheerstrasse hätte führen sollen. Es gab viele Planungen und zwei erfolgreiche Volksabstimmungen, aber gebaut wurde bis heute nicht. Im letzten Jahr versetzten dann der Stadtrat und der Grosse Stadtrat dem Projekt trotz des klaren Willens der Luzernerinnen und Luzerner endgültig den Todesstoss.

Mehr Lebensqualität statt Stau und gefährliche Situationen

Die geplante Umfahrung würde die Lebensqualität erheblich verbessern und den Verkehr effizienter gestalten. Stattdessen bleiben die Anwohner mit erhöhten Unfallrisiken und einem stagnierenden öffentlichen Verkehr zurück. Jeden Tag gibt es Staus mit zahlreichen gefährlichen Situationen. Die Thorenbergstrasse wird blockiert, es bleiben Autos zwischen den Bahnschranken stecken oder Schulkinder werden vom vielen Verkehr gefährdet.

Volkswillen durchsetzen

Würde die Cheerstrasse-Umfahrung nicht gebaut, wäre das ein verheerendes Zeichen an die Stadtpolitik und -verwaltung: Egal wie oft die Bevölkerung einer Vorlage zustimmt, gemacht wird das, was die Politik will. Das können wir nicht hinnehmen. Unterstützen Sie deshalb die Cheerstrasse-Initiative für ein verkehrsberuhigtes Quartier im Littauer Boden und eine nachhaltige Entwicklung des Stadtteils Littau.

Volkswillen durchsetzen, jetzt unterschreiben!

Bitte falten (nicht abtrennen!) und mit Klebeband zusammenkleben

Senden Sie mir bitte

..... weitere Unterschriftenbogen

Name, Vorname

.....

Strasse, Nummer

.....

PLZ, Ort

.....



GAS/ECR/ICR

nicht frankieren
ne pas affranchir
non affrancare
50540157
000001



08E POST

**SVP Stadt Luzern
Bruchstrasse 5
6003 Luzern**

**Bitte Bogen möglichst
rasch einsenden**

Cheerstrasse jetzt!

Gestützt auf § 131 des Stimmrechtsgesetzes und Art. 6 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern verlangen die unterzeichneten Stimmberechtigten der Stadt Luzern in Form der Anregung vom Stadtrat, dem Grossen Stadtrat Bericht und Antrag mit folgendem Zweck vorzulegen:

Es wird eine neue Umfahrungsstrasse für den Bahnübergang Littauer-Bahnhof gebaut, die durch die bestehende Bahnunterführung führt und das Quartier vom Auto-Durchgangsverkehr entlastet. Weitere Projekte wie zum Beispiel für den ÖV, den Langsamverkehr, die Quartieraufwertung, die Erschliessung oder die Verkehrsberuhigung können zwar in die Planung mit einbezogen werden, müssen aber unabhängig vom Bau der Strasse budgetiert und umgesetzt werden.

Auf dieser Liste können nur Stimmberechtigte der Stadt Luzern unterschreiben. Wer das Begehren unterstützt, muss Namen und Vornamen handschriftlich und leserlich auf die Unterschriftenliste schreiben und sie unterzeichnen. Wer das Ergebnis einer Unterschriftensammlung für ein Volksbegehren fälscht (Art. 282 des Strafgesetzbuches) oder wer bei der Unterschriftensammlung besticht oder sich bestechen lässt (Art. 281 des Strafgesetzbuches), macht sich strafbar.

Politische Gemeinde: Luzern				Beginn Sammlungsfrist: 9. März 2024				
Nr.	Name	Vorname	Geburtsdatum			Strasse und Hausnummer	Unterschrift	Kontrolle (leer lassen)
1								
2								
3								
4								
5								
6								

Bestätigung der Stimmberechtigung (wird von der Stadt Luzern ausgefüllt)

Diese Unterschriftenliste enthält (In Worten:) gültige Unterschriften von Stimmberechtigten der Stadt Luzern.

Luzern, Der Stimmregisterführer/die Stimmregisterführerin

Das Initiativkomitee kann mit einfacher Mehrheit die Initiative zurückziehen und besteht aus:

- Dieter Haller**, Präsident SVP Stadt Luzern und Kantonsrat, Unternehmer, An der kleinen Emme 2, 6014 Luzern-Littau
- Patrick Zibung** Grossstadtrat und Fraktionschef, Versicherungs- und Vorsorgeberater, Büttenerstrasse 11, 6006 Luzern
- Peter With**, Unternehmer, Rothenbadstrasse 42, 6015 Luzern-Reussbühl
- Hülya Eren**, Hauswirtschafterin - **Werner Held**, Chief Technology Officer - **Marko Hotz**, Unternehmer Einzel- & Firmencoaching
- Jörg Krähenbühl**, Einschätzungsexperte Steuern - **Andreas Krolik**, Finanz-Manager - **Eva Serafina Künzli**, Juristin
- Timo Lichtsteiner**, Unternehmer Sicherheitsbranche - **Marcel Lingg**, Treuhänder/Grossstadtrat 1996 - 2020
- Vladimir Oster**, Finanzdirektor - **Igor Pavlovic**, Treuhänder - **Olesya Schild**, Business Development Managerin, Coach MBA
- Chantal Stadelmann**, Kauffrau EFZ - **Kurt Stadelmann**, Bäcker-Konditor - **Lukas Vieli**, Teamleiter, Schreiner Fachrichtung Skibau
- Werner Wildhaber**, Kaufmann - **Kurt Zibung**, IT-Supporter - **Samuel Zwimpfer**, Ökonom MA

Ablauf der Sammlungsfrist: 8. Mai 2024

Diese Unterschriftenliste ist sofort, spätestens aber bis **1. Mai 2024** zu senden an:
SVP Stadt Luzern, Bruchstrasse 5, 6003 Luzern