

Bericht und Antrag 15 an den Grossen Stadtrat von Luzern

Neubau Fuss- und Veloweg Ruopigenmoos – Sonderkredit für die Bauausführung

**Vom Stadtrat zuhanden des Grossen Stadtrates verabschiedet
mit StB 244 vom 16. April 2025**

Mediensperfrist: 27. Mai 2025, 11.00 Uhr

Politische und strategische Referenz

Politischer Grundauftrag

Legislaturprogramm 2022–2025

Legislaturziel Z3.1 Mobilität und Verkehr: Die Stadt Luzern fördert mit ihrer Mobilitätsstrategie umweltfreundliche und platzsparende Verkehrsmittel. Der Modalsplitanteil von Fuss- und Veloverkehr in Bezug auf die Tagesdistanzen ist bis 2025 in der Stadt Luzern auf 22 Prozent gestiegen. Die Stadt Luzern erhöht zudem die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Die Anzahl der Verkehrsunfälle reduziert sich auf weniger als 100 pro 50'000 Einwohnerinnen und Einwohner pro Jahr.

Massnahme M3.1b: Basierend auf dem Richtplan Veloverkehr schliesst die Stadt Luzern bis Ende 2023 die Planung für ein Netz von gemeindeübergreifenden Veloschnellrouten ab und optimiert weitere Netzteile auf Stadtgebiet. Bis Ende 2025 sind 5 km zusätzliche Velostrassen erstellt.

Projektplan

I414094.06

Veloroute Thorenberg–Kanti (Ausführung)

In Kürze

Die Stadt Luzern fördert mit ihrer [Mobilitätsstrategie](#) umweltfreundliche und platzsparende Verkehrsmittel und sorgt unter anderem für ein direktes und attraktives Fussweg- und Veloroutennetz. Am Velonetz wird derzeit intensiv gearbeitet, was einem Volksauftrag entspricht. Im Mai 2022 hatten die Stadtluzerner Stimmberechtigten mit 71,49 Prozent deutlich Ja gesagt zum [Gegenvorschlag «Luzerner Velonetz jetzt!»](#). Auch das Fusswegnetz überprüft die Stadt Luzern zurzeit. Ein wichtiges Ziel ist dabei, die Stadtgebiete Littau und Reussbühl in den neuen Richtplan Fussverkehr Stadt Luzern zu integrieren und das Fusswegnetz zu optimieren.

Das Velo- und Fusswegnetz im Littauerboden weist Lücken und Schwachstellen auf. Das zeigten verschiedene Untersuchungen. Insbesondere besteht Bedarf nach einer sicheren und guten Velo- und Fussverbindung vom Littauerboden zu den Sportanlagen und ins Quartier «Ruopigen». Eine solche Verbindung war bereits 2004 im [Verkehrsrichtplan der Gemeinde Littau](#) vorgesehen. Die damals vorgesehenen «Rad-/Gehwege: Bodehof–Ruopigenmoos/Gopige» wurden jedoch nie realisiert.

Die direkteste Verbindung vom Gebiet Bodenhof zu den Sportanlagen und weiter ins Quartier Ruopigen führt heute über einen Landwirtschaftsweg und einen Trampelpfad über den Staldenbach. Dieser inoffizielle Weg verläuft über privates Land und wird von Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen zu Fuss und teilweise auch mit dem Velo genutzt. Der Weg ist weder sicher noch komfortabel. Wer nicht ortskundig ist, findet den Weg nicht.

Der Stadtrat möchte im Littauerboden eine sichere und komfortable Fuss- und Veloverbindung für alle schaffen. Dazu soll der neue Fuss- und Veloweg Ruopigenmoos erstellt werden. Ursprünglich sollte im Littauerboden nur eine neue Veloverbindung realisiert werden. Die Analyse zeigte aber, dass auch ein grosser Bedarf nach einem direkten und sicheren Weg für Zufussgehende besteht. Daher wurde das Projekt erweitert, um die neue Verbindung für Velofahrende und Zufussgehende optimal nutzbar zu machen.

Grundlage für den neuen Fuss- und Veloweg Ruopigenmoos sind verschiedene Untersuchungen und Studien. Dabei wurden Routen verglichen und einzelne Abschnitte geprüft. Die Bestvariante führt vom Gebiet Bodenhof um die Sportanlagen Ruopigenmoos und über die Zufahrtsstrasse zum Ruopigenring.

Diese gewählte Variante entspricht weitgehend dem heutigen Bewegungsmuster und stellt eine direkte Verbindung für Zufussgehende dar, was ein wichtiges Kriterium bei der Routenwahl war. Der neue Weg baut auf Bestehendem auf. Das schont Ressourcen. So wird unter anderem der bestehende Landwirtschaftsweg zwischen Bodenhof und Sportanlagen genutzt und nur wenig zusätzliches Kulturland beansprucht. Insbesondere in diesem Bereich sind aber bauliche Anpassungen nötig, um die neue Fuss- und Veloverbindung sicher und komfortabel zu gestalten. Der bestehende Weg muss ertüchtigt werden, damit er von Velofahrenden, Zufussgehenden und der Landwirtschaft das ganze Jahr über genutzt werden kann.

Der neue Fuss- und Veloweg Ruopigenmoos schliesst eine Lücke im überkommunalen Velo- und Fusswegnetz der Stadt Luzern. Er verbindet die Wohnquartiere an der Emme, im Littauerboden sowie das Gebiet Bodenhof mit dem Quartier Ruopigen, sodass wichtige Ziele wie die Kantonsschule Reussbühl, das Alterszentrum Viva Luzern Staffelnhof und die Sportanlagen Ruopigenmoos gut erreicht werden können. Dank einem massvollen baulichen Ausbau entsteht eine direkte, sichere und komfortable Verbindung für Velofahrende und Zufussgehende jeden Alters.

Eine neue Veloverbindung im Littauerboden ist im Veloroutennetz 2033 als Nebenroute aufgeführt. Zudem besteht der Anspruch, dass eine neue Verbindung auch allen Zufussgehenden dienen soll. Aus diesen Gründen wird der neue Fuss- und Veloweg Ruopigenmoos als eigenständiges Projekt behandelt, was einen entsprechenden Bericht und Antrag erforderlich macht.

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag beantragt der Stadtrat einen Sonderkredit von 1,8 Mio. Franken für den neuen Fuss- und Veloweg Ruopigenmoos.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangslage	6
1.1 Verkehrsrichtplan der Gemeinde Littau.....	6
1.2 Gegenvorschlag zur Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!».....	6
2 Zielsetzungen	7
3 Rahmenbedingungen	9
3.1 Lichtraumprofil.....	9
3.2 Rutschgefährdung.....	9
3.3 Gewässer.....	10
3.4 Eigentumsverhältnisse.....	10
4 Vorgehen	10
4.1 Strategische Planung Velorouten Littauerboden.....	10
4.2 Variantenstudie Veloroute Littauerboden.....	10
4.3 Abschnittsgliederung.....	11
5 Projekt «Neubau Fuss- und Veloweg Ruopigenmoos»	11
5.1 Ausführungen zu den einzelnen Abschnitten.....	12
5.1.1 Abschnitt 1: Bodenhof.....	12
5.1.2 Abschnitt 2: Ruopigenmoos.....	13
5.1.3 Abschnitt 3: Ruopigenring.....	14
6 Auswirkungen auf das Klima	15
7 Terminplan	16
8 Ressourcenbedarf	16
8.1 Investitionskosten.....	16
8.1 Gesamtausgabe.....	17
8.2 Kostenbeteiligung Dritter.....	17
8.3 Folgekosten.....	17
8.4 Ausgabenrechtliche Zuständigkeit.....	18
9 Antrag	18

Anhang

- 1 Variantenstudium
- 2 Übersicht Routenführung

Beilagen

- 1 Situation Ruopigenring
- 2 Situation Ruopigenmoos
- 3 Situation Bodenhof
- 4 Markierungs- und Signalisationsplan Ruopigenring
- 5 Markierungs- und Signalisationsplan Ruopigenmoos
- 6 Markierungs- und Signalisationsplan Bodenhof

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

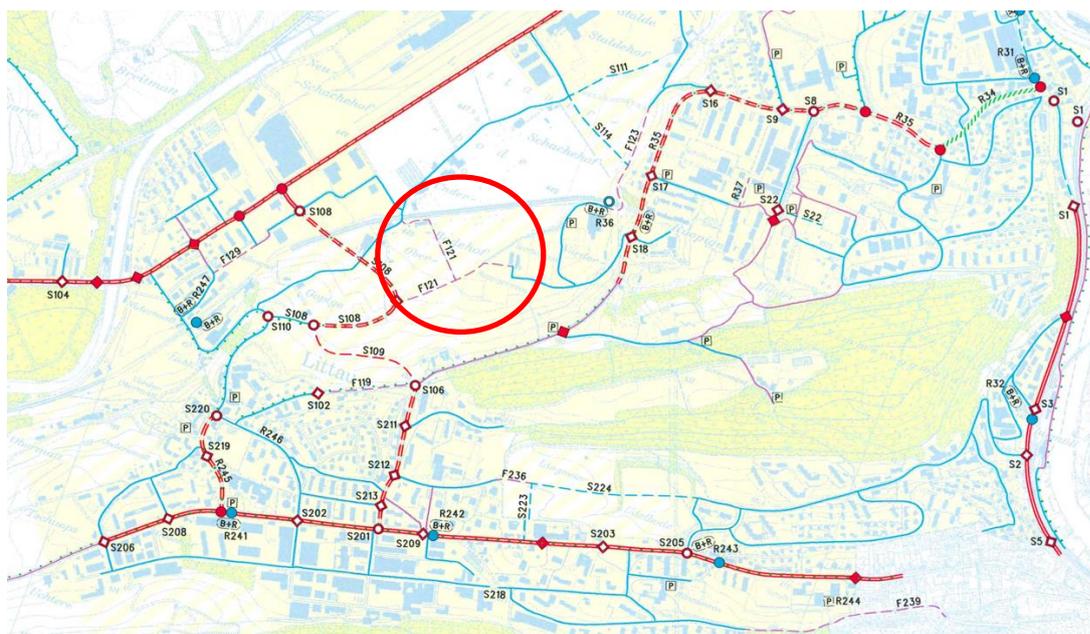
Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Mitglieder des Grossen Stadtrates

1 Ausgangslage

1.1 Verkehrsrichtplan der Gemeinde Littau

Im [Verkehrsrichtplan](#) der Gemeinde Littau vom 5. Mai 2004 sind unter anderem Ziele und Massnahmen definiert, um den Fuss- und Veloverkehr zu fördern und zu optimieren. Die Infrastruktur und die Verkehrssicherheit sollen insgesamt verbessert werden. Für Zufussgehende und Velofahrende werden sichere, attraktive und direkte Verbindungen angestrebt.

Bei den Projekten erster Priorität wird jeweils explizit der «[Rad-/Gehwege: Bodenhof-Ruopigenmoos/Gopige \[F121\]](#)» aufgeführt. Diese Verbindung wurde nie realisiert und entspricht im Ansatz dem heute geplanten neuen Fuss- und Veloweg Ruopigenmoos. Zurzeit wird ein neuer Verkehrsrichtplan der Stadt Luzern erarbeitet.



Standards für den Veloverkehr der Stadt Luzern entspricht. Eine Querung im Littauerboden als direkte Verbindung der Quartiere «An der Emme» und «Ruopigen» wird als geplante Nebenroute aufgeführt.

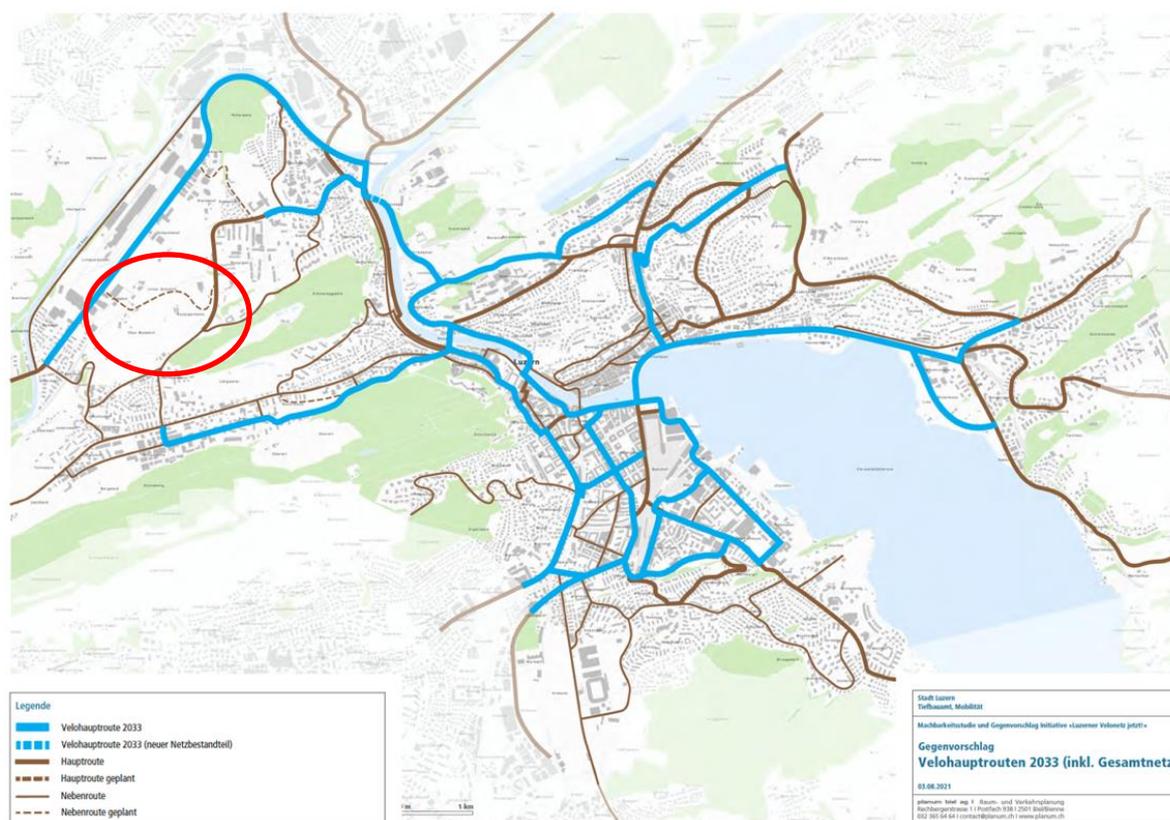


Abb. 2: Velohaupttroutennetz 2033 des Gegenvorschlags mit geplanter Nebenroute im Littauerboden

2 Zielsetzungen

Die Stadt Luzern fördert mit ihrer Mobilitätsstrategie umweltfreundliche und platzsparende Verkehrsmittel. Ein Schwerpunkt der Strategie bezieht sich auf die Förderung von Fuss- und Veloverkehr: Die Stadt sorgt für ein direktes und attraktives Fussweg- und Veloroutennetz.

Veloinfrastruktur verbessern

Die Verbesserung der Veloinfrastruktur ist eine Daueraufgabe der Stadt Luzern und auch ein politischer Auftrag gemäss Mobilitätsstrategie und dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität und Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern. In den letzten Jahren wurden zahlreiche Massnahmen umgesetzt, um den Veloverkehr zu verbessern und sicherer zu gestalten. Dazu gehören beispielsweise die Velostrassen an der Neustadtstrasse, Dammstrasse und an der Einfeld-/Landenbergstrasse sowie die Veloroute Littau – eine neue Verbindung vom Kreisler Kreuzstutz bis zur Grossmatte in Littau.

Fusswegnetz erhalten und optimieren

Der Fussverkehr bildet zusammen mit dem Veloverkehr und dem öffentlichen Verkehr die Grundpfeiler einer stadtverträglichen Mobilität. Zufussgehende sollen in der Stadt Luzern auf einem attraktiven und sicheren Fusswegnetz unterwegs sein. Bereits heute steht ein dichtes Wegnetz mit weitgehend sicheren Fusswegen zur Verfügung. Diese Qualitäten sollen auch für die Zukunft erhalten und wo möglich verbessert werden.

Neue Fuss- und Veloverbindung schaffen

Der Stadtrat strebt eine Verbesserung des Fuss- und des Veloverkehrs im gesamten Stadtgebiet an – nicht nur in der dicht gebauten und stark genutzten Kernstadt. Handlungsbedarf besteht beispielsweise auch im Littauerboden.

Heute sind die Wohnquartiere an der Emme, im Littauerboden und das Gebiet Bodenhof im Fuss- und Velowegnetz schlecht mit den übrigen Stadtquartieren verbunden. Unter anderem fehlt eine sichere und direkte Fuss- und Veloverbindung in die Quartiere Ruopigen und Reussbühl, wo wichtige Ziele wie die Kantonsschule Reussbühl, das Alterszentrum Viva Luzern Staffelnhof und die Sportanlagen Ruopigenmoos (Anlagen FC Littau und Tennis Club Littau) liegen. Auch in die Gegenrichtung fehlt eine sichere und direkte Verbindung.

Die einzige direkte Verbindung zwischen Bodenhof und Sportanlagen Ruopigenmoos führt heute über einen privaten Landwirtschaftsweg entlang landwirtschaftlich genutzter Flächen und über Wiesen. Dieser «Trampelpfad» wird von Zufussgehenden benützt, teilweise auch von Personen mit dem Velo. Der Weg ist nicht ausgeschildert und nur ortskundigen Personen bekannt.

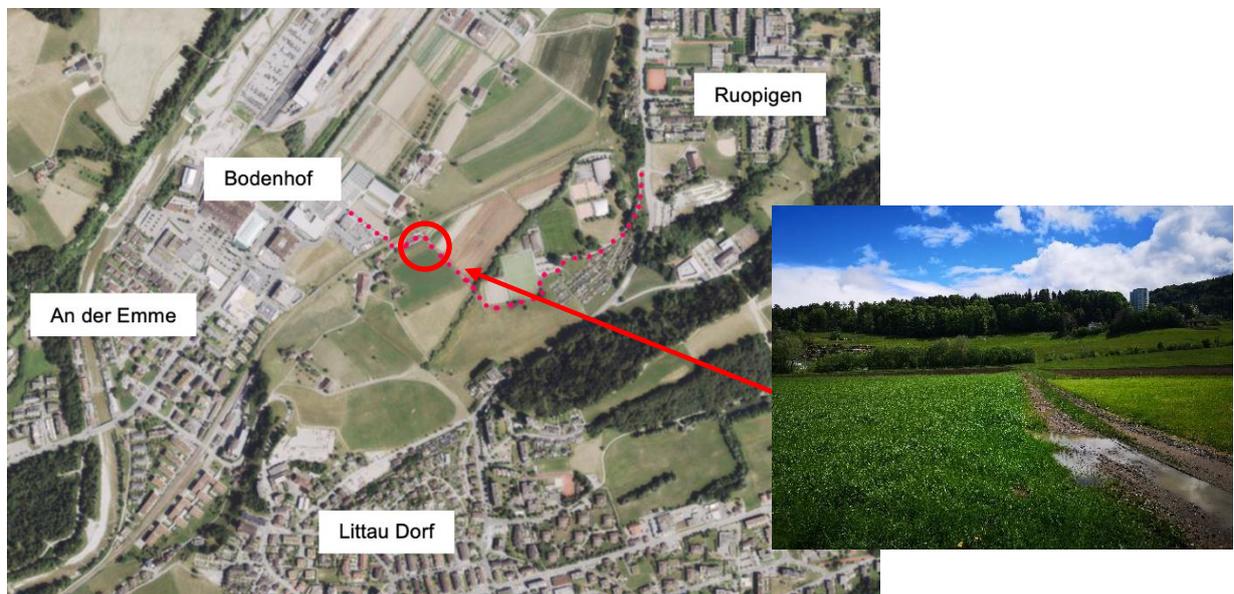


Abb. 3: Heute genutzte Verbindung Bodenhof–Ruopigen mit bestehendem Landwirtschaftsweg

Mit dem neuen Fuss- und Veloweg Ruopigenmoos will der Stadtrat eine sichere, direkte und komfortable Verbindung zwischen dem Littauerboden und dem Quartier Ruopigen bzw. Reussbühl schaffen. Damit wird ein Projekt umgesetzt, das bereits vor über 20 Jahren im Verkehrsrichtplan der damaligen Gemeinde Littau vorgesehen war. Der neue Fuss- und Veloweg schliesst eine wichtige Lücke im überkommunalen Fuss- und Velowegnetz der Stadt Luzern.

Rücksicht auf die Umwelt nehmen

Der grösste Teil der neuen Fuss- und Veloverbindung liegt auf bestehenden Strassen und Wegen. In jenem Abschnitt, in dem eine neue Infrastruktur nötig ist, sollen die Auswirkungen auf die Umwelt und den Bodenverbrauch möglichst gering gehalten werden.

3 Rahmenbedingungen

Im Rahmen des Variantenstudiums wurden erweiterte Abklärungen getroffen. Die wichtigsten Erkenntnisse sind hier aufgeführt:

3.1 Lichtraumprofil

Die neue Route soll Zufussgehenden und Velofahrenden zur Verfügung stehen. Das führt auf allen Abschnitten zu Begegnungen zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden sowie auf einzelnen Abschnitten zu weiteren Begegnungen mit Landwirtschaftsfahrzeugen und anderen Motorfahrzeugen. Dies muss bei der Definition des Lichtraumprofils beachtet werden. Eine Fahrbahnbreite von 3,50 m (Lichtraumprofil 4,5 m) wird als zielführend erachtet, um ein gefahrloses Kreuzen und Überholen zu ermöglichen. Das gewählte Lichtraumprofil wird bei den [Velostandards der Stadt Luzern](#) als kombinierte Fuss- und Radwege bezeichnet.

3.2 Rutschgefährdung

Die bestehende Zufahrtsstrasse zum Ruopigenmoos weist im oberen Teil gemäss Gefahrenkarte eine mittlere bis erhebliche Rutschgefährdung auf. In diesem Bereich sind Setzungen und Kriechen des Hangs sowie spontane Rutschungen möglich. Die Zufahrtsstrasse war zuletzt 1987 von einer Rutschung betroffen. Ein Teil der Strasse musste in der Folge aufwendig saniert und gesichert werden.

Mit einem geologisch-geotechnischen Kurzbericht sollte unter anderem geklärt werden, ob bei dieser Rampe der Weg verbreitert werden könnte, vorab zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Der Fachbericht rät von einer Verbreiterung der Strasse in diesem Bereich dringend ab, da dies den Hang destabilisieren würde. Eine Mehrbelastung der kriechempfindlichen Hangsedimente und der Aufschüttung, unter der bestehenden Strasse, sollte vermieden werden. Ohne aufwendige, kostenintensive Massnahmen steigen die Gefahren der Böschungsinstabilitäten bei einer Verbreiterung der Strasse. Ohne Verbreiterung der Strasse sind zurzeit keine Hangsicherungen nötig.



Abb. 4: Zufahrtsstrasse Ruopigenmoos: Perimeter rutschgefährdet Strassenabschnitt (rot), Hangrutsch 1987 (grün)

3.3 Gewässer

Im Projektperimeter befindet sich der Staldenbach. Dieser verläuft von Südwest nach Nordost durch den Projektperimeter im zweiten Abschnitt. Im Bereich des westlichsten Sportplatzes ist er auf zirka 5 m eingedolt. Danach fliesst er oberflächlich weiter zum Tunnelportal der SBB, bis er zirka 10 m vor den SBB-Gleisen wieder eingedolt wird.

Gemäss der Gewässerschutzverordnung dürfen im Gewässerraum nur standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen wie Fuss- und Wanderwege oder Brücken erstellt werden ([GSchV Art. 41c Abs. 1](#)). Eine neue Querung des Bachs wäre somit grundsätzlich erlaubt. Sie würde aber kaum bewilligt werden, weil bereits eine Querung besteht.

3.4 Eigentumsverhältnisse

Die Parzellen vom Bodenhof bis zu den Sportanlagen sind in privatem Eigentum. Für die Ausarbeitung der Linienwahl wurde mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern Kontakt aufgenommen, um ihre Anliegen entsprechend berücksichtigen zu können.

Für die im Projekt vorgesehenen Flächen sind Dienstbarkeiten vorgesehen. Die damit verbundenen finanziellen Folgen sind in den Kosten (Kap. 8) enthalten.

4 Vorgehen

4.1 Strategische Planung Velorouten Littauerboden

In den Jahren 2019 und 2020 hat die Stadt Luzern im Gebiet Littauerboden–Ruopigen–Reussbühl Velorouten geprüft. Die strategische Planung zeigte, dass die Verbindung zwischen den Gebieten Littauerboden und Ruopigen über das bestehende Strassennetz ungenügend ist und eine eigentliche Fuss- und Veloverbindung zwischen den benachbarten Stadtquartieren fehlt. Gleichzeitig wünscht sich die Bevölkerung eine direkte Verbindung zwischen den Gebieten, die zu Fuss und mit dem Velo genutzt werden kann. Zwei Verbindungen zeigten grosses Potenzial: Eine Verbindung von Emmenbrücke her via SwissSteel zur Kantonsschule Reussbühl sowie eine Verbindung des Gebiets Bodenhof und des Quartiers Ruopigen. Die Verbindung Bodenhof–Ruopigen wurde weiterverfolgt, die Route SwissSteel hingegen nicht, da keine der geprüften Routenvarianten zufriedenstellend realisierbar waren.

4.2 Variantenstudie Veloroute Littauerboden

Basierend auf der strategischen Planung erfolgte eine Variantenstudie, um die exakte Wegführung zu eruieren. Die Routen wurden dazu in Abschnitte unterteilt. Es wurde nach einer Wegführung gesucht, die für Personen zu Fuss und auf dem Velo eine gute Lösung darstellt und nach Möglichkeit bestehende Infrastruktur nutzt.

In der ersten Vorselektion verblieben als mögliche Ansätze jene Wegverbindungen, die auf bestehenden Bachquerungen erbaut werden können. Des Weiteren wurde die Erschliessung auf Direktheit, Landverbrauch und Synergien verglichen. Die landwirtschaftlichen Flächen können weiterhin genutzt werden, was die Eigentümerschaft positiv stimmte. Als praktikabelste Lösung wurde die Linienführung um das Fussballfeld festgelegt.

4.3 Abschnittsgliederung

Die Route wurde in drei Abschnitte unterteilt (siehe Abb. 5). In den Abschnitten 1 und 2 waren verschiedene Linienführungen möglich. Im Abschnitt 3 sind keine Varianten möglich.

Der Abschnitt 3 wurde zudem auf die Strecke Ruopigenmoos bis Knoten Ruopigenmoos/Ruopigenring eingegrenzt, da auf dem Ruopigenring kurzfristig keine zufriedenstellende Lösung gefunden werden kann und das Projekt deshalb massiv teurer würde (vgl. Kap. 5.1.3).

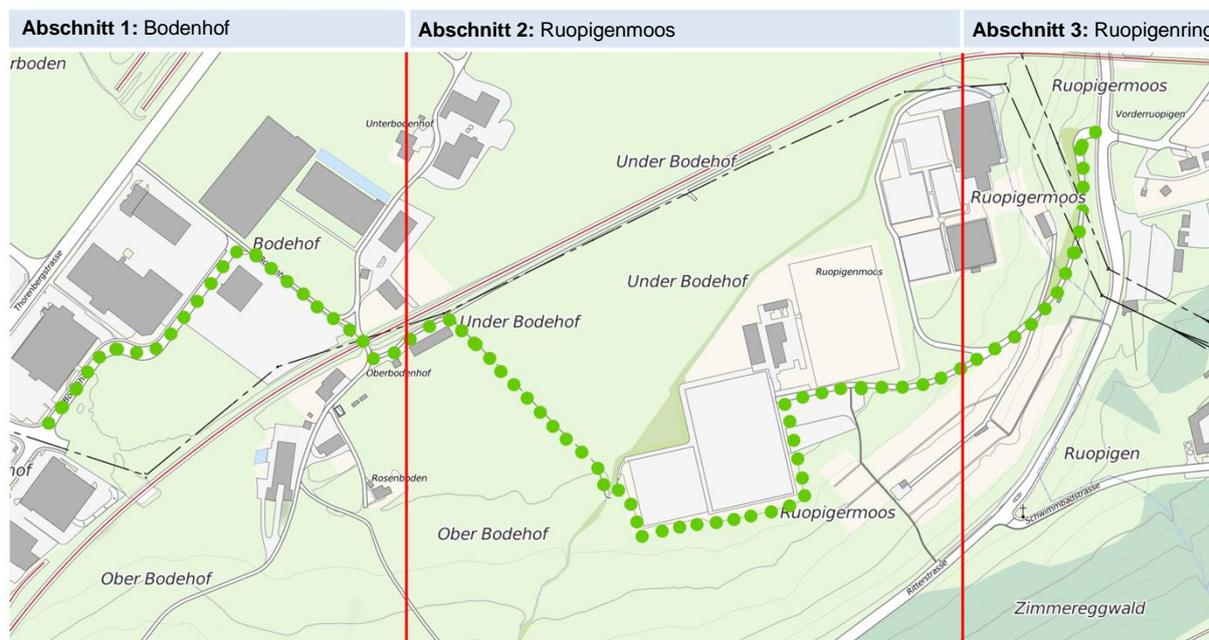


Abb. 5: Abschnittsgliederung der Route «Bodenhof–Ruopigen»

Die Ergebnisse des Variantenstudiums für die Linienführung in den Abschnitten 1 und 2 befinden sich in Anhang 1.

5 Projekt «Neubau Fuss- und Veloweg Ruopigenmoos»

Der neue Fuss- und Veloweg führt vom Bodenhof auf dem bestehenden Landwirtschaftsweg vorbei an der Sportanlage auf die bestehende Strassenerschliessung Ruopigenmoos bis zum Ruopigenring.

Im Gebiet Bodenhof (Abschnitt 1: Bodenhof) und auf der Zufahrtsstrasse zu den Sportanlagen Ruopigenmoos (Abschnitt 3: Ruopigenring) wird die bestehende Infrastruktur belassen (Abb. 6, grüne Markierung). Der Landwirtschaftsweg und der Bereich um die Sportanlage (Abschnitt 2: Ruopigenmoos) werden so umgestaltet, dass der Weg für Velofahrende, Zufussgehende und die Landwirtschaft optimal genutzt werden kann (Abb. 6, rote Markierung). Motorfahrzeuge gelangen weiterhin vom Ruopigenring über die Zufahrtsstrasse ins Gebiet Ruopigenmoos.

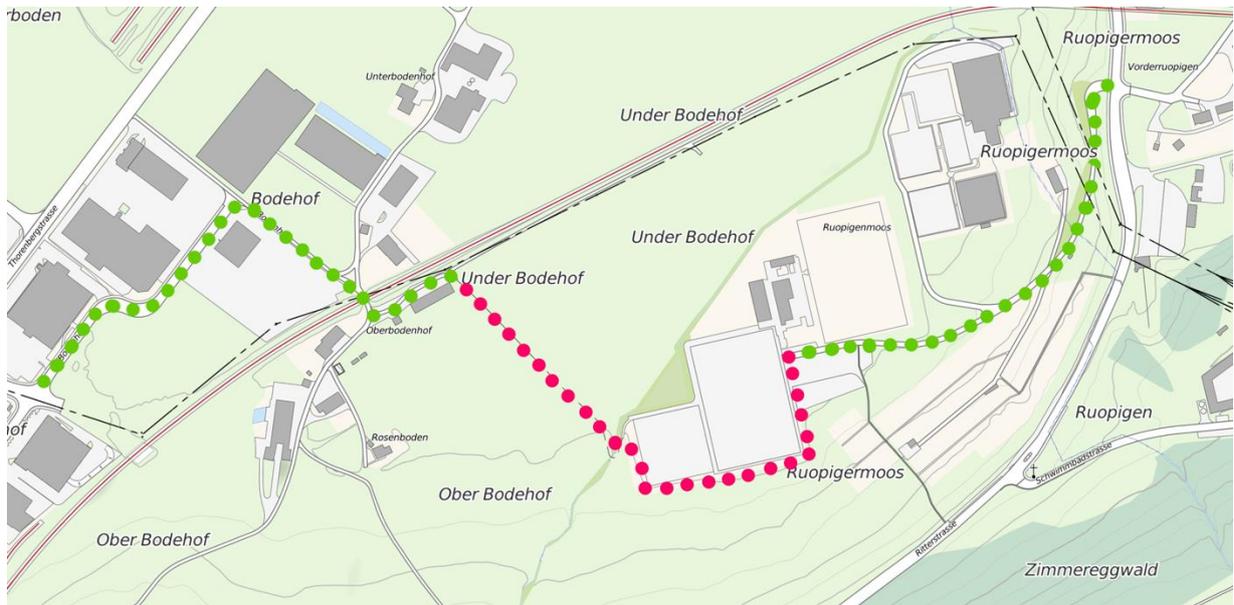


Abb. 6: Gewählte Bestvariante für den neuen Fuss- und Veloweg mit neu zu erstellender Infrastruktur (rote Markierung)

5.1 Ausführungen zu den einzelnen Abschnitten

5.1.1 Abschnitt 1: Bodenhof

In diesem Abschnitt braucht es nur wenige Anpassungen, die primär darauf ausgelegt sind, die Sicherheit für die Velofahrenden zu gewährleisten.

Anpassungen

- Vom Kreisel Bodenhof bis zum Oberbodenhof wird die Infrastruktur stellenweise mit neuen Vortrittsverhältnissen für die Veloroute verbessert, insbesondere um die Sicherheit für Velofahrende in den Kurven zu erhöhen.
- Die Zufahrtsstrasse Bodenhof wird zur Siedlung Oberbodenhof verbreitert.
- Die Strassenbeleuchtung wird in diesem Abschnitt durch zwei Leuchtstandorte vor und nach der Unterführung verbessert.



Abb. 7: Zufahrtsstrasse Bodenhof wird zur Siedlung Oberbodenhof verbreitert.

5.1.2 Abschnitt 2: Ruopigenmoos

Die gewählte Verbindung bedingt eine Anpassung der Infrastruktur. Vom Oberbodenhof bis zum Parkplatz Ruopigenmoos wird ein neuer Weg erstellt. Der private Landwirtschaftsweg vom Oberbodenhof bis zum Staldenbach wird heute primär von landwirtschaftlichen Fahrzeugen zur Bearbeitung der Fruchtfolgeflächen genutzt. Der Weg ist unbefestigt, uneben und erdig. Nach Regenfällen sammelt sich Wasser in den Fahrrinnen. Der neue Fuss- und Velowegwertet den bestehenden Landwirtschaftsweg auf und verbessert den heutigen Trampelpfad zur Sportanlage.

Die Frage der Materialisierung der Wegoberfläche stellte sich nur auf dem Abschnitt 2, da auf den übrigen Abschnitten bestehende Verkehrsflächen genutzt werden, die bereits asphaltiert sind. Für den Abschnitt 2 wurde ebenfalls ein asphaltierter Belag gewählt, da damit folgende Anforderungen erfüllt werden:

- Sichere und komfortable Befahrbarkeit mit Velos bei jeder Witterung;
- Sichere und komfortable Begehung bei jeder Witterung;
- Alljahrestauglichkeit;
- Entspricht der Nutzung für Fahrzeuge entlang von Ackerbauflächen;
- Reinigung und Schneeräumung maschinell möglich.

Anpassungen

- Der Weg wird so umgestaltet, dass er von Velofahrenden, Zufussgehenden und landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt werden kann und jederzeit sicher und gut nutzbar ist.
- Der Weg wird um rund 0,5 m auf 3,5 m verbreitert, damit sich verschiedene Nutzende gefahrlos kreuzen können.
- Als Oberfläche wird ein Asphaltbelag gewählt. Ein entsiegelter Belag wäre zwar wünschenswert, ist auf diesem Wegabschnitt mit sehr unterschiedlicher Nutzung aber nicht sinnvoll. Der Ackerbau auf den Fruchtfolgeflächen links und rechts des Weges hat einen hohen Unterhaltsbedarf. Insbesondere wenn die landwirtschaftlichen Fahrzeuge von den Feldern zurück auf den Weg abdrehen, wird Druck auf den Boden ausgeübt und der Weg verschmutzt. Mit einem Asphaltbelag kann der Weg in allen Jahreszeiten gut unterhalten und gereinigt werden. Bei einem entsiegelten Belag wären Aufwand und Kosten für den Unterhalt grösser.
- Der bestehende Bachübergang wird belassen.
- Im Bereich der Landwirtschaftsflächen zwischen Bodenhof bis und mit Bachdurchlass wird aufgrund der hohen Sensitivität der Umgebung auf Lichtemissionen grundsätzlich auf eine Beleuchtung verzichtet. Im Rahmen der weiteren Projektierung wird geprüft, inwiefern eine adaptive Beleuchtung auf dieser Strecke umgesetzt werden kann. Dies würde eine bedarfsgerechte Steuerung der Beleuchtung ermöglichen und die Lichtemissionen im Vergleich zu einer statischen Beleuchtung stark reduzieren.
- Im Bereich Fussballplatz wird zwischen Bachdurchlass und Parkplatz eine durchgehende Beleuchtung erstellt.
- Die bestehenden Naturobjekte wie Hecken und Feldgehölze werden rund um die Sportanlage möglichst belassen. Teilweise sind Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen erforderlich. Der Fuss- und Veloweg wird mit zusätzlichen naturnahen Massnahmen in die Landschaft eingegliedert.
- Die Lauffläche um die Sportanlage wird als Rasenfläche bewirtschaftet und als Fuss- und Veloweg ausgestaltet. Der Parkplatz und der Sandplatz Ruopigenmoos werden an die neue Fuss- und Veloroute für den Veloverkehr angepasst.



Abb. 8: Neuer Fuss- und Veloweg auf Landwirtschaftsweg

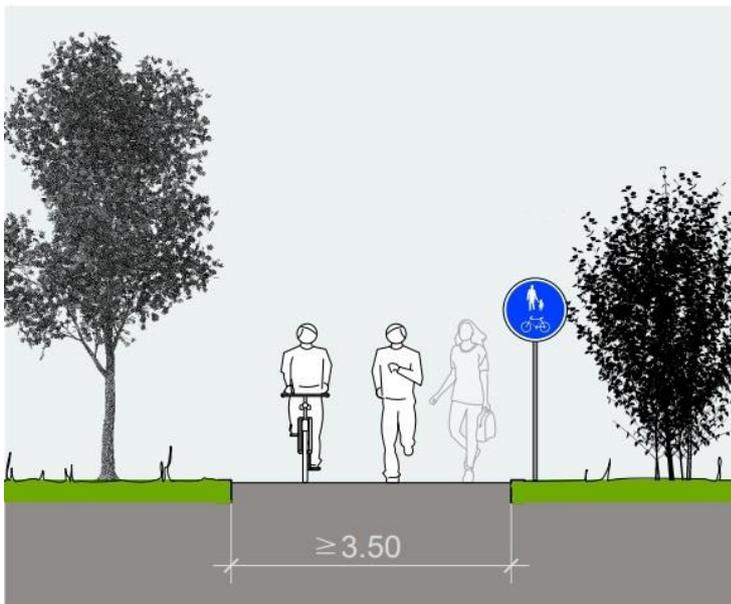


Abb. 9: Minimalbreite des neuen Fuss- und Veloweges im Bereich Landwirtschaftsweg und im Bereich Sportanlage

5.1.3 Abschnitt 3: Ruopigenring

Die Strasse zwischen Parkplatz Ruopigenmoos und Ruopigenring wird im Bestand belassen. Die Zufahrtsstrasse ist grundsätzlich genug breit, um ein sicheres Überholen und Kreuzen von Zufussgehenden und Velofahrenden zu ermöglichen. Um die Sicherheit beim Kreuzen von Motorfahrzeugen mit anderen Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen, wird im unteren Abschnitt eine bestehende Ausweichstelle verbessert und an den Knotenpunkten werden Beleuchtungen installiert. In diesem Bereich ist der Hang stabil genug, um einer Mehrbelastung standzuhalten.

Bei der punktuellen Sanierung werden somit die Empfehlungen des geologisch-technischen Berichtes beachtet. Der Bericht rät dringend von einer Verbreiterung der Strasse ab, da eine Mehrbelastung insbesondere den oberen Strassenbereich destabilisieren und die Rutschgefahr erhöhen würde. Ohne Verbreiterung der Strasse im oberen Bereich ist keine bauliche Hangsicherung nötig.

Dort, wo die Zufahrtsstrasse in den Ruopigenring mündet, wird die Verkehrssicherheit verbessert. Zum Schutz der Zufussgehenden wird im Bereich des Knotens eine Insel ergänzt und die Beleuchtung aufgrund der aktuellen Situation angepasst. Gleichzeitig entsteht in der Strassenmitte ein Mehrzweckstreifen, um das Einspuren und Abbiegen an diesem Knoten sicherer zu gestalten.

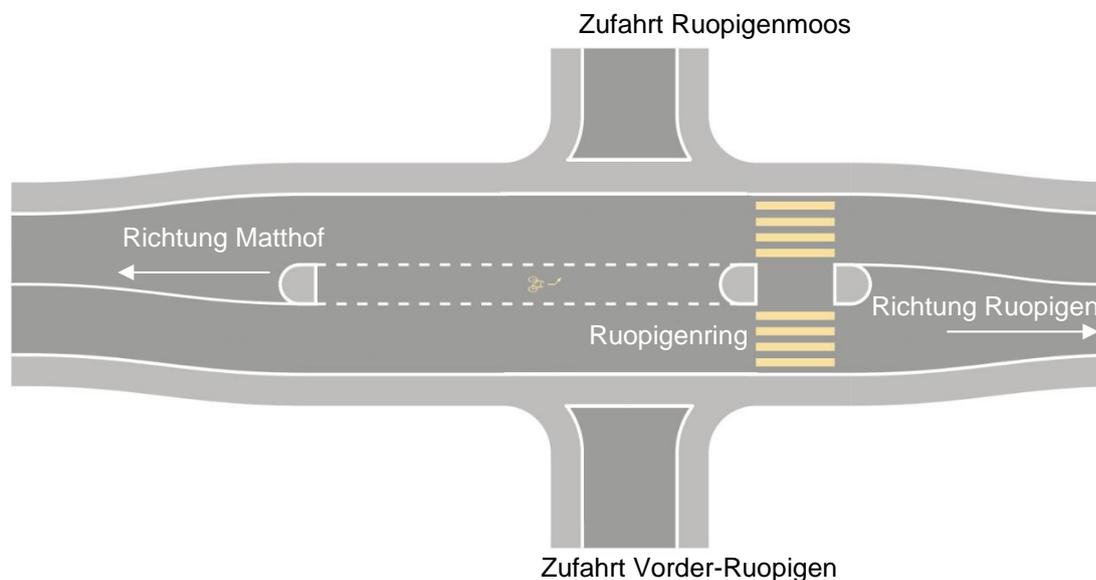


Abb. 10: Anpassung Knoten Ruopigenring

Der Projektperimeter endet am Knoten Ruopigenring. Auf dem Ruopigenring bis zum Schulhaus Ruopigen sind im Rahmen des vorliegenden Projekts keine Massnahmen geplant. Der Ruopigenring verfügt derzeit in beide Richtungen über ein Trottoir und einen Velostreifen. Es ist jedoch geplant, die Strasse ab dem Jahr 2029 gesamthaft zu sanieren. Dabei soll auch Tempo 30 eingeführt werden, was auch Velofahrenden zugutekommt.

6 Auswirkungen auf das Klima

Der Bau von Anlagen und Infrastruktur ist immer mit dem Einsatz von Ressourcen verbunden. Der neue Weg baut auf Bestehendem auf. So wird unter anderem der bestehende Landwirtschaftsweg zwischen Bodenhof und Sportanlagen genutzt und nur wenig zusätzliches Kulturland beansprucht. Der Neubau Fuss- und Veloweg Ruopigenmoos ist ein Baustein zur Erreichung der energie- und klimapolitischen Ziele der Stadt Luzern im Bereich Mobilität. Durch eine neue Fuss- und Verkehrsführung wird der Littauerboden besser erschlossen, und die Geh- und Fahrdistanz innerhalb der Stadt Luzern wird verkürzt und attraktiver. Damit leistet die neue Fuss- und Veloverbindung einen Beitrag zur flächen- und klimafreundlichen Mobilität. Mit der neuen Infrastruktur werden Flächen versiegelt. Durch die Nutzung eines bestehenden Wegenetzes wird der Anteil der zusätzlich zu versiegelnden Flächen jedoch reduziert. Im Zuge des Projekts sollen entlang des Weges neue Hecken und Ersatzpflanzungen entstehen. Sie wirken sich nicht nur positiv auf die Biodiversität aus, sondern bringen durch ihren Schatten auch Kühlung an heissen Sommertagen.

7 Terminplan

Der Bewilligungsprozess wird im Sommer 2025 mit der öffentlichen Planaufgabe eingeleitet. Wird der Terminplan eingehalten, kann die Ausführung des neuen Veloweges im Sommer 2026 gestartet und nach einer rund neunmonatigen Bauzeit im Frühling 2027 abgeschlossen werden.

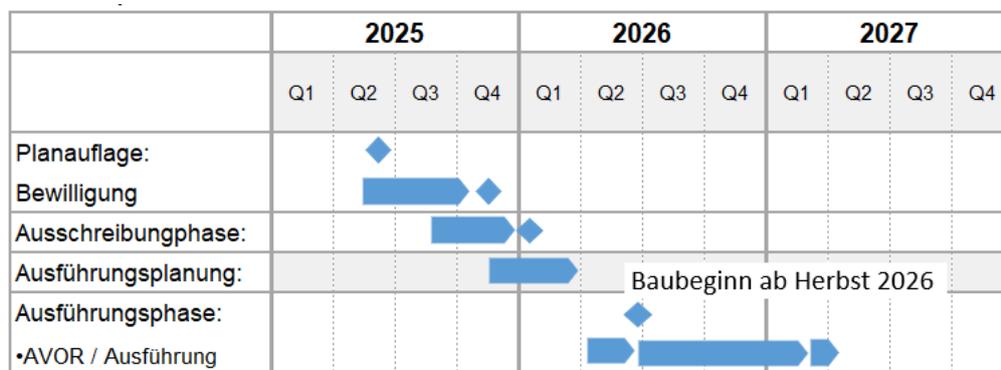


Abb. 11: Terminplan

8 Ressourcenbedarf

8.1 Investitionskosten

Die Kosten für den Neubau des Fuss- und Veloweges können der nachfolgenden Aufstellung entnommen werden, sind in Franken angegeben und enthalten die gesetzliche Mehrwertsteuer von 8,1 Prozent (exkl. Landerwerb). Bei den Baukosten und Honoraren sind 10 Prozent Reserve eingerechnet (Kostenstandindex Bauprojekt, Stand Dezember 2024, Kostengenauigkeit ± 10 Prozent, NPK-Index Dez. 2024 = 100 Punkte).

Beschrieb	Kosten inkl. MWST (Fr.)
1. Landerwerb und Dienstbarkeiten	90'000.–
Landerwerb, Dienstbarkeiten	
2. Baukosten	1'100'000.–
Tiefbau (zirka Fr. 1'000'000.–), Beleuchtung (zirka Fr. 100'000.–)	
3. Honorare und technische Arbeiten	450'000.–
Gesamtplaner (zirka Fr. 200'000.–), Bauherreneigenleistungen (zirka Fr. 100'000.–), weitere Honorare (zirka Fr. 150'000.–)	
4. Unvorhergesehenes	160'000.–
Zirka 10 % auf Positionen 2 und 3	
Total Sonderkredit	1'800'000.–

Abb. 12: Kostenzusammenstellung Investitionskosten

Für das Projekt I414094.06 sind im Aufgaben- und Finanzplan 2025–2028 Investitionsausgaben von insgesamt 1,2 Mio. Franken enthalten. Der erhöhte Finanzbedarf und die geänderten Jahrestanchen wurden bei der Erarbeitung des noch zu bewilligenden AFP 2026–2029 wie folgt eingepflegt: 2025: 0,07 Mio. Franken, 2026: 0,5 Mio. Franken, 2027: 1,23 Mio. Franken. Die aktuelle Finanzplanung basiert auf dem Kostenvoranschlag des Bauprojekts. Die höheren Kosten gegenüber der ursprünglichen Planung (Stufe Strategische Planung Vorstudie) resultieren aufgrund des neuen Projektstands.

Die Projektierungskosten in den Jahren 2022 bis 2025 sind über das Projekt I414094.05 mit einer Kredithöhe von 0,3 Mio. Franken gedeckt und reichen aus.

8.1 Gesamtausgabe

Planungs- und Ausführungskosten

Neubau Fuss- und Veloweg Ruopigenmoos

a. Entwicklungs- und Umsetzungskosten

Projektierung (I414094.05)	0,30	Mio. Franken
Ausführungskosten (I414094.06)	1,80	Mio. Franken

b. Investition

Bruttoinvestitionen	2,10	Mio. Franken
Abzüglich Investitionsbeiträge Bund	<u>0,56</u>	<u>Mio. Franken</u>
Nettoinvestitionen	<u>1,54</u>	<u>Mio. Franken</u>

8.2 Kostenbeteiligung Dritter

Der Bund beteiligt sich am Projekt im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation mit einem voraussichtlichen Anteil von zirka 0,56 Mio. Franken.

Der neue Fuss- und Veloweg (Massnahme FVV-3.41-4A) ist Bestandteil der «A-Liste» des Agglomerationsprogramms Luzern der 4. Generation (AP 4G). Der Massnahmenbericht des Agglomerationsprogramms Luzern wurde vom Regierungsrat des Kantons Luzern am 25. Mai 2021 verabschiedet und dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zur Prüfung eingereicht. Im Prüfbericht vom 22. Februar 2023 hat das Bundesamt für Raumentwicklung einen Bundesbeitrag für die Mitfinanzierung der anrechenbaren Kosten ausgewiesen. Die Kosten wurden mit Stand 2020 in Höhe von 1,4 Mio. Franken eingestellt, wovon 40 Prozent vom Bund übernommen werden. Damit der Bundesbeitrag ausgezahlt wird, muss der Baustart bis 31. März 2029 erfolgen.

8.3 Folgekosten

Die Regiebetriebe des Tiefbauamts erbringen umfangreiche Leistungen für den Betrieb und den Unterhalt der Infrastrukturen. Für die neue Fuss- und Veloverbindung mit einer Fläche von rund 2'500 m² bedeutet dies Folgekosten für den baulichen und betrieblichen Unterhalt. Aufgrund der kurzen Strecke und der geringen Fläche sind die zusätzlichen Betriebs- und Unterhaltskosten jedoch von untergeordneter Bedeutung.

Betrieb und Unterhalt durch Stadtgrün

Stadtgrün wird entlang des Fuss- und Veloweges zusätzliche Bäume und Grünflächen pflegen, aber die Aufwendungen sind in Bezug auf dieses Bauvorhaben unwesentlich.

Betrieb und Unterhalt durch das Strasseninspektorat

Aufgrund der Ausweitung der Infrastruktur mit einer Fläche von 2'500 m² bestehend aus der Fuss- und Veloverbindung ist von geringen zusätzlichen Unterhaltsaufwendungen auszugehen. Diese Aufwendungen können jedoch von der bestehenden Organisation getragen werden. Eine Ausweitung des Stellenplans ist nicht notwendig, und es müssen keine speziellen Gerätschaften angeschafft werden. Für die Betriebskosten für die Beleuchtung sowie kleinere Unterhaltsarbeiten durch Dienstleister ist mit rund Fr. 10'000.– pro Jahr zu rechnen, was in der Summe aber als unwesentlich bezeichnet werden kann.

Nutzungsdauer: 40 Jahre	Bisher:	Neu:
Kapitalfolgekosten (Abschreibung/Verzinsung)	0,0 Mio. Fr.	0,05 Mio. Fr.
Betriebs- und Unterhaltskosten	0,0 Mio. Fr.	0,01 Mio. Fr.
Abzüglich Erträge	<u>-0,0 Mio. Fr.</u>	<u>-0,0 Mio. Fr.</u>
Total Folgekosten	<u>0,0 Mio. Fr.</u>	<u>0,06 Mio. Fr.</u>

Die höheren jährlichen Folgekosten von 0,06 Mio. Franken belasten das entsprechende Globalbudget des Tiefbauamts.

8.4 Ausgabenrechtliche Zuständigkeit

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag sollen für das Projekt «Neuer Fuss- und Veloweg Ruopigenmoos» Gesamtausgaben in der Höhe von insgesamt 1,8 Mio. Franken bewilligt werden. Freibestimmbare Ausgaben von mehr als 1 Mio. Franken 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. 1 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. 1 GO dem fakultativen Referendum.

Die mit den beantragten Krediten zu tätigen Aufwendungen sind wie folgt zu belasten:

– Projekt «Neubau Fuss- und Veloweg»: Fibukonto 5010.06, Projekt I41094.06

9 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen, für den Neubau Fuss- und Veloweg Ruopigenmoos einen Sonderkredit von 1,8 Mio. Franken zu bewilligen. Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 16. April 2025



Beat Züsli
Stadtpräsident



Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme des Berichtes und Antrages 15 vom 16. April 2025 betreffend

Neubau Fuss- und Veloweg Ruopigenmoos

– Sonderkredite für die Bauausführung,

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. 1 und Art. 69 lit. b Ziff. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. Für das Strassenprojekt «Neubau Fuss- und Veloweg Ruopigenmoos» wird ein Sonderkredit von 1,8 Mio. Franken bewilligt.
- II. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

Anhang 1

Variantenstudium

Variantenstudium Fuss- und Veloweg «Bodenhof–Ruopigen»

Abschnittsgliederung

Die Route wurde in drei Abschnitte unterteilt (siehe Abb. 13). In den Abschnitten 1 und 2 waren verschiedene Varianten der Linienführung möglich, die im Folgenden beschrieben werden. Im Abschnitt 3 sind keine Varianten möglich.

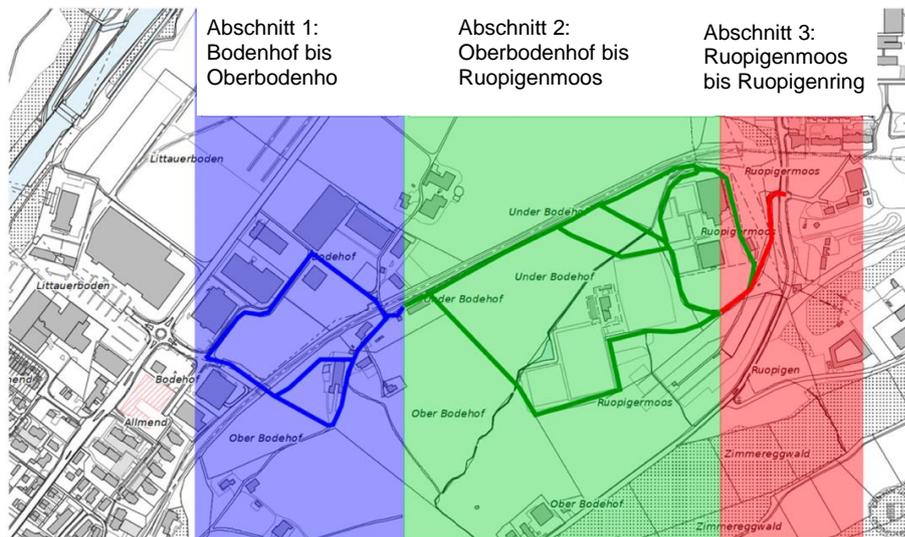


Abb. 13: Abschnittsgliederung der Route «Bodenhof–Ruopigen»

Abschnitt 1: Bodenhof

Für den Abschnitt 1 wurden drei Varianten ausgearbeitet:

- Variante «Transportunternehmen»
- Variante «Unterführung Cheerstrasse gerade»
- Variante «Unterführung Cheerstrasse Schlaufe»

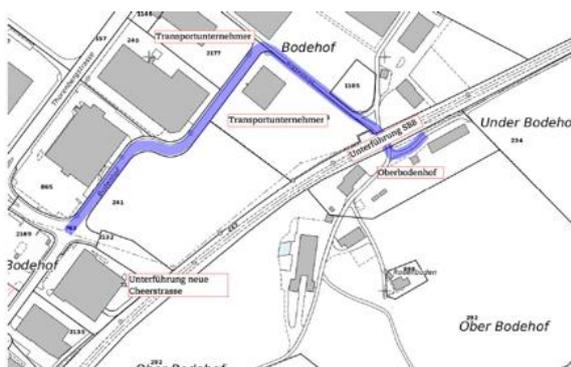


Abb. 14: Variante «Transportunternehmen»

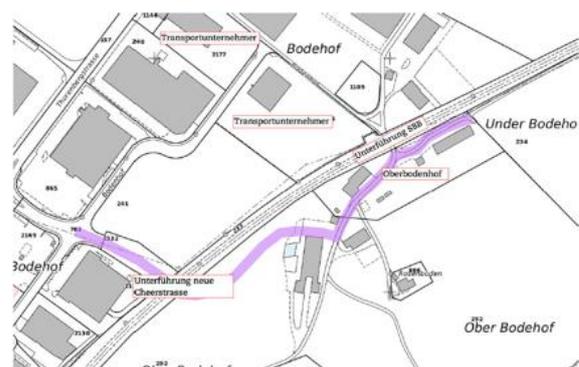


Abb. 15: Variante «Unterführung Cheerstrasse gerade»

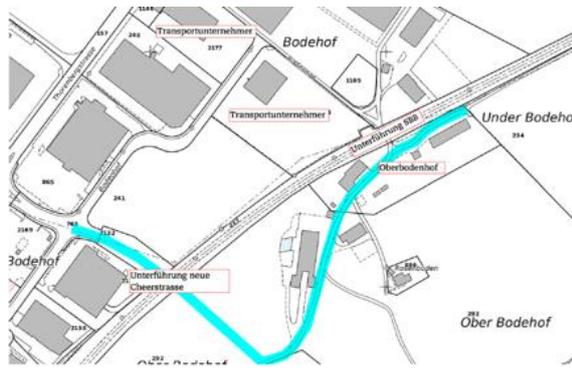


Abb. 16: Variante «Unterführung Cheerstrasse Schlaufe»

Fazit

Die Variante «Transportunternehmen» weist die beste Direktheit und die geringsten Kosten auf. Die Nutzung der Strasse durch die Transport- und Landwirtschaftsbetriebe generieren geringe Verkehrszahlen. Die Sicherheit der Zufussgehenden und Velofahrenden kann gewährleistet werden. Ein grosser Vorteil der Variante «Transportunternehmen» ist der geringe Landverbrauch im Vergleich mit den beiden anderen Varianten. Insbesondere sind die anderen Varianten im Zusammenhang mit dem Projekt «Neubau Cheerstrasse» entstanden, das sistiert wurde.

Abschnitt 2: Ruopigermoos

Für den Abschnitt 2 wurden fünf Varianten ausgearbeitet:

- Variante «Schlaufe»
- Variante «Acker»
- Variante «Fussballfelder»
- Variante «Pfadiheim»
- Variante «Direkt»

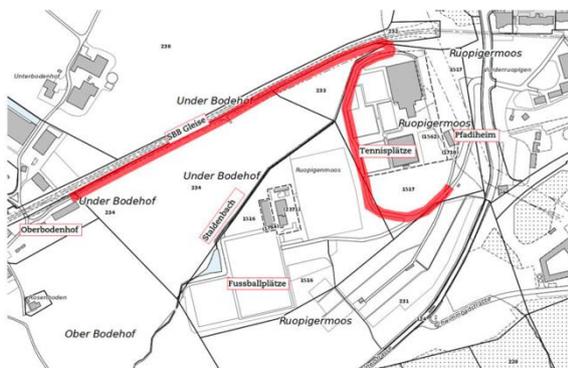


Abb. 17: Variante «Schlaufe»

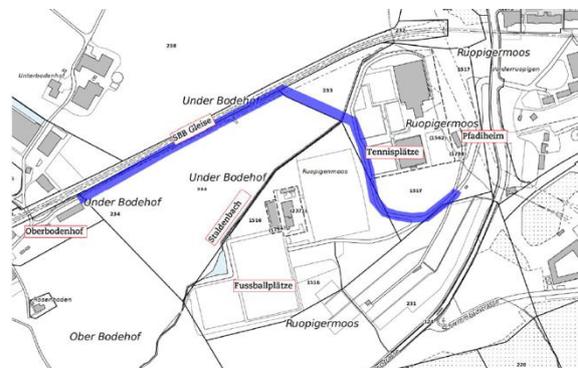


Abb. 18: Variante «Acker»

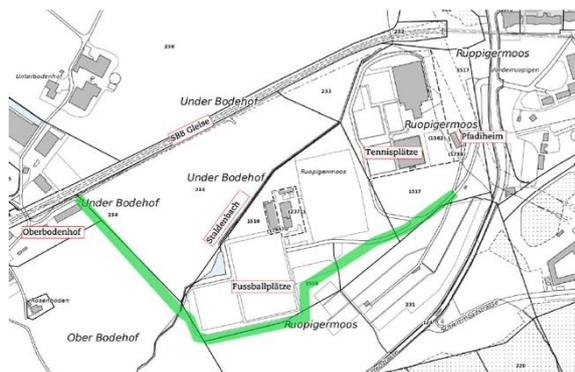


Abb. 19: Variante «Fussballfeld»

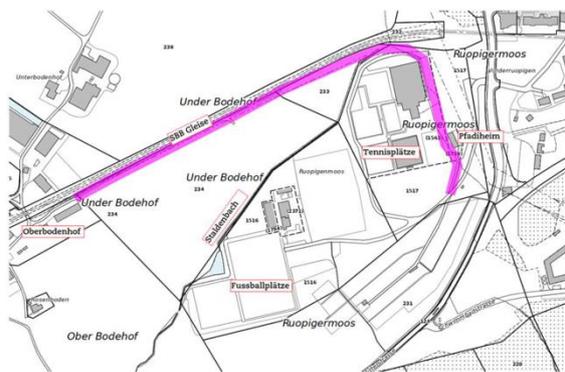


Abb. 20: Variante «Pfadiheim»

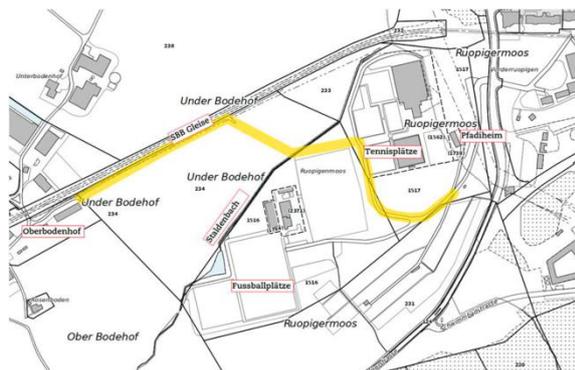


Abb. 21: Variante «Direkt»

Fazit

- Auf dem Abschnitt 2 kann die Variante «Pfadiheim» verworfen werden. Die Erstellungskosten fallen bei dieser Variante mit Abstand am höchsten aus. Der schlechte Fahrfluss und der hohe Landverbrauch sprechen ebenfalls nicht für diese Variante. Die Variante «Pfadiheim» wurde somit nicht weiter betrachtet.
- Die Varianten «Direkt» und «Acker» queren jeweils den Staldenbach. Für beide Varianten müsste jeweils eine neue Brücke oder ein neuer Bachdurchlass erstellt werden. Da zum heutigen Zeitpunkt bereits zwei Bachquerungen zur Verfügung stehen, wird die Standortgebundenheit als nicht gegeben und somit als nicht bewilligungsfähig erachtet.
- Für die Routenwahl im Abschnitt 2 wurden somit nur die Varianten «Fussballfelder» und «Schlaufe» weiterverfolgt.
- Bei genauerer Betrachtung der beiden verbleibenden Varianten «Fussballfelder» und «Schlaufe» zeigte sich, dass sie in vielen Punkten sehr ähnlich und nahezu gleichwertig sind, auch was die geschätzten Kosten betrifft.
- Die Varianten «Fussballfelder» und «Schlaufe» unterscheiden sich jedoch wesentlich in der horizontalen Direktheit, was für Zufussgehende ein wesentliches Kriterium ist. Zudem wäre bei der Variante «Schlaufe» ein grösserer Landerwerb nötig gewesen als bei der Variante «Fussballfelder». Die Variante «Fussballfelder» wertet den bestehenden Landwirtschaftsweg auf und nutzt dessen Synergie. Der heutige schon genutzte Trampelpfad auf dem Landwirtschaftsweg zur Sportanlage wird von Zufussgehenden benützt, teilweise auch von Personen mit dem Velo. Bei der Variante «Schlaufe» ist die Abgeschlossenheit hinter der Tennishalle mit einem negativen subjektiven Sicherheitsgefühl verbunden. Aus diesem Grund empfiehlt die Studie, die Variante «Fussballfelder» weiterzuverfolgen.

Abschnitt 3: Ruopigenring

Im Rahmen der Variantenstudie hat sich bereits gezeigt, dass aus Kostengründen und so kurzfristig keine zufriedenstellende Lösung für den Abschnitt zwischen dem Knoten Ruopigermoos/Ruopigenring und

dem Schulhaus Ruopigen erreicht werden kann. Daher soll die Veloroute nicht bis zum Schulhaus geführt werden.

Fazit

- Die Veloführung auf dem Ruopigenring ist in einem separaten Projekt zu bearbeiten.
- Von einer Verbreiterung der Strasse wird dringend abgeraten, um den Hang nicht zusätzlich zu belasten. Dies würde den Hang weiter destabilisieren und könnte zu Rutschungen führen.

Anhang 2: Übersichtsplan Routenführung

Neubau Fuss- und Veloweg Ruopigenmoos

Übersicht Routenführung

