



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 21. April 2021 (StB 274)

B+A 12/2021

Erweiterung Cheerstrasse

Zweiter Zusatzkredit

**Mediensperfrist
18. Mai 2021
11.00 Uhr**

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

Strategische Schwerpunkte gemäss Gemeindestrategie

- **Quartiere stärken**

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

- **Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum steigern**

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

Legislaturgrundsätze und -ziele gemäss Legislaturprogramm

Verkehr

Legislaturziel Z18.2

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

Legislaturgrundsatz L19

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

Legislaturziel Z19.1

Die Verkehrssicherheit wird erhöht. Die Anzahl der Verkehrsunfälle reduziert sich auf weniger als 100 pro 50'000 Einwohner/innen.

Projektplan

I414014.01

Erweiterung Cheerstrasse/Gopigen

Übersicht

Die Cheerstrasse verbindet das Quartier Littau Dorf mit dem Littauerboden. Mit dem Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» soll die Strasse so ausgebaut werden, dass der barrieregesteuerte Übergang am Bahnhof Littau umfahren werden kann. Im Jahr 2009 hiessen die Stimmberechtigten der damaligen Gemeinde Littau einen Kredit in der Höhe von 13,8 Mio. Franken für die Realisierung dieses Projekts gut. Als die Planungsarbeiten nach der Fusion Littau-Luzern im Jahr 2015 wieder aufgenommen wurden, zeigte sich, dass der Kredit zu tief angesetzt war. Der Stadtrat von Luzern stand dem Projekt zur Erweiterung der Cheerstrasse bereits damals kritisch gegenüber. Er unterstützte das Projekt aber nicht zuletzt dank der darin vorgesehenen Rad-/Personen-Unterführung am Bahnhof Littau, mit welcher das Projekt auch die Situation für den Fuss- und den Veloverkehr verbessert hätte. Genau dieses Teilprojekt entfiel allerdings im Rahmen der parlamentarischen Debatte im Juni 2017. Das Stadtluzerner Stimmvolk bewilligte im September 2017 den Zusatzkredit, welcher für das um diese Unterführung redimensionierte Projekt notwendig war. Damit stehen für das Projekt «Cheerstrasse» 20,16 Mio. Franken zur Verfügung.

Im Rahmen der darauffolgenden Neuplanung des Bauprojekts zeichnete sich erneut eine Kreditüberschreitung ab. Diese bestätigte sich insbesondere, als Anfang 2020 klar wurde, dass am Bodenhof statt eines doppelspurigen Kreisels eine Kreuzung mit einer Lichtsignalanlage gebaut werden muss. Parallel dazu zeigten sich im Rahmen der Finalisierung des Bauprojekts weitere Kostendefizite, und mit der Änderung der Rechtsgrundlage im Bereich der Altlasten drängten sich zusätzliche, substanzielle Anpassungen an der Kostenstruktur auf. Die Gesamtkosten für das Projekt betragen neu brutto 32,493 Mio. Franken, was einen Zusatzkredit in der Höhe von 12,333 Mio. Franken erfordert. Dank der Mitfinanzierung des Kantons in der Höhe von Fr. 500'000.– und der im Bereich Altlasten zu erwartenden Rückerstattungen ergeben sich Nettokosten für die Stadt Luzern von voraussichtlich rund 29,693 Mio. Franken für die Erweiterung der Cheerstrasse. Hauptkostentreiber stellen neben den Anpassungen am Knoten Bodenhof und den Altlasten insbesondere die neu dimensionierten Stützmauern und die aufgrund überarbeiteter Grundlagen notwendigen Zusatzkosten für die Umlegung der Kanalisation dar. Ebenfalls zu Mehrkosten im Millionenbereich führt das adäquate Einrechnen von Reserven für Unvorhergesehenes, wie es für komplexe Grossprojekte unabdingbar ist und bisher nur ungenügend vorgenommen wurde.

Vor dem Hintergrund der erneuten Kostensteigerungen hat das Tiefbauamt bereits im Herbst 2019 eine externe Überprüfung der Kostenentwicklung und deren Gründe seit Beginn des Projekts in Auftrag gegeben. Dieser Bericht wurde im September 2020 veröffentlicht. Er stellt den Projekten von 2009 und 2017 kein gutes Zeugnis aus, attestiert jedoch dem damals bereits in einer Vorversion vorhandenen Bauprojekt, dass es qualitativ, inhaltlich und kostentechnisch auf einer soliden Basis stehe. Dieses Projekt zur Erweiterung der Cheerstrasse, welches nun als Bauprojekt vorliegt, lässt sich jedoch mit dem vorhandenen Kredit nicht realisieren. Ohne einen erneuten Zusatzkredit ist der Projektabbruch unvermeidbar.

Hauptziel des Projekts «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 liegt der Hauptnutzen der neuen Cheerstrasse aus heutiger Sicht in der Verbesserung der Bedingungen für den öffentlichen Verkehr. Die

Zufahrt der Linienbusse zum geplanten Bushof wird mit der erweiterten Cheerstrasse massgeblich verbessert. Zudem ermöglicht das Projekt die Nutzung von Synergien im Zusammenhang mit den Ausbauarbeiten der SBB am Bahnhof Littau. Im Weiteren trägt das Projekt zu einer Aufwertung des Raums an der alten Cheerstrasse und im Hinblick auf das Quartierzentrum am Bahnhof Littau bei. Gleichzeitig stellt der Stadtrat aber fest, dass das Projekt in einer Gesamtverkehrsbetrachtung nicht zu überzeugen vermag. Auch wenn es in der Mobilitätsstrategie als Einzelprojekt aufgeführt ist, leistet es keinen wesentlichen Beitrag zu den mit der Strategie beabsichtigten Stossrichtungen. Ebenfalls ernüchternd ist die Tatsache, dass sich die Ausgangslage für die 2016 durchgeführte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht verbessert hat und damit das Kosten-Nutzen-Verhältnis für das Projekt zur Erweiterung der Cheerstrasse noch negativer ausfällt.

Der Stadtrat anerkennt aber den für dieses Projekt zweifach ausgesprochenen Volkswillen. Er ist daher bereit, das Projekt «Cheerstrasse» auf den in den vergangenen drei Jahren geschaffenen soliden Grundlagen weiterhin zügig voranzutreiben, um die demokratisch gefällten Entscheide aus den Volksabstimmungen 2009 und 2017 umzusetzen. Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag beantragt er beim Parlament den zweiten Zusatzkredit. Er erachtet es zudem als folgerichtig, dass die Stimmbevölkerung auch über diesen Entscheid bestimmen kann, und beantragt daher dem Parlament, den Zusatzkredit dem obligatorischen Referendum zu unterstellen.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangslage	8
1.1 Vorgeschichte bis 2017	8
1.2 Entwicklungen und Erkenntnisse seit 2018	9
1.3 Externes Projektreview zur Kostenentwicklung	10
1.3.1 Ergebnisse des externen Projektreviews	10
1.3.2 Schlussfolgerung und Lehren aufgrund des externen Projektreviews	10
2 Handlungsbedarf und Zielsetzung	12
3 Grundlagen und Projektumfeld	13
3.1 Grundlagen	13
3.2 Projektumfeld	14
4 Projekt «Cheerstrasse 2021»	16
4.1 Teilprojekt 1: Cheerstrasse	16
4.1.1 Teilprojekt 1: Projektbeschreibung	16
4.1.2 Teilprojekt 1: Projektentwicklung und Besonderheiten	19
4.1.3 Teilprojekt 1: Risiko Altlasten	20
4.2 Teilprojekt 2: Knoten Bodenhof	23
4.2.1 Teilprojekt 2: Projektbeschreibung	23
4.2.2 Teilprojekt 2: Projektentwicklung und Besonderheiten	24
4.3 Teilprojekt 3: Abschnitt Knoten Bodenhof – Projekt «Cheerstrasse»	25
4.3.1 Teilprojekt 3: Projektbeschreibung	25
4.3.2 Teilprojekt 3: Projektentwicklung und Besonderheiten	25
4.4 Teilprojekt 4: Bahnübergang	25
4.4.1 Teilprojekt 4: Projektbeschreibung	25
4.4.2 Teilprojekt 4: Projektentwicklung und Besonderheiten	25
4.5 Teilprojekt 5: Flankierende Massnahmen Cheerstrasse	26
4.5.1 Teilprojekt 5: Projektbeschreibung	26
4.5.2 Teilprojekt 5: Projektentwicklung und Besonderheiten	27
4.6 Teilprojekt 6: T-Knoten Thorenbergstrasse	28
4.6.1 Teilprojekt 6: Projektbeschreibung	28
4.6.2 Teilprojekt 6: Projektentwicklung und Besonderheiten	28
4.7 Teilprojekt 7: Bushof	28
4.7.1 Teilprojekt 7: Projektbeschreibung	28

4.7.2	Teilprojekt 7: Projektentwicklung und Besonderheiten	29
4.8	Teilprojekt 8: Kanalisation	29
4.8.1	Teilprojekt 8: Projektbeschreibung	29
4.8.2	Teilprojekt 8: Projektentwicklung und Besonderheiten	29
4.9	Teilprojekt 9: Sanierung Unterführung «Ober Bodenhof»	30
4.9.1	Teilprojekt 9: Projektbeschreibung	30
4.9.2	Teilprojekt 9: Projektentwicklung und Besonderheiten	30
5	Projektorganisation	31
6	Kosten und Finanzierung	32
6.1	Übersicht über die Gesamtprojektkosten	32
6.2	Kostenentwicklung	32
6.3	Nettokosten unter Berücksichtigung der Kostenbeteiligung Dritter	34
6.4	Terminplanung	35
6.5	Kostentragung und Finanzierung	36
6.6	Bisherige Aufwendungen	38
7	Folgekosten	38
8	Kreditrecht	38
9	Konsequenzen einer Ablehnung des Zusatzkredits	39
9.1	Formale Konsequenzen	39
9.2	Inhaltliche Konsequenzen	39
10	Politische Würdigung	41
11	Antrag	42

Beilagen

- 1 Cheerstrasse Luzern: Projektreview (murer-bpm; 10. Juni 2020)
- 2 Erweiterung Cheerstrasse-Gopigen: Technischer Bericht 2021 (Geozug AG, 31. Januar 2021, exkl. Anhang und Beilagen)
- 3 Erweiterung Cheerstrasse-Gopigen: Kostenvoranschlag 2021 (Geozug AG, 23. Februar 2021, revidiert 12. April 2021)
- 4 Erweiterung Cheerstrasse-Gopigen: Übersicht Kostenentwicklung seit 2009 (Geozug AG, 12. April 2021)

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Ausgangslage

1.1 Vorgeschichte bis 2017

Die Erweiterung der Cheerstrasse ist ein Projekt mit einer langen und komplexen Vorgeschichte. Bis ins Jahr 2010 hiess diese Verbindungsstrasse zwischen Littau Dorf und Littauerboden «Bahnhofstrasse». Aufgrund der Fusion zwischen der Gemeinde Littau und der Stadt Luzern wurde sie neu in «Cheerstrasse» umbenannt. Der barrieregesteuerte Übergang über die Bahnstrecke Luzern–Wolhusen und die Einmündung der damaligen Bahnhofstrasse in die Thorenbergstrasse führten bereits vor 2009 häufig zu Staus und Verkehrsbehinderungen. Die Situation verschärfte sich insbesondere durch das laufend verbesserte Fahrplanangebot auf der Schiene und die damit verbundene Taktverdichtung bzw. die zunehmenden Schliessungszeiten des Bahnübergangs.

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit plante die ehemalige Gemeinde Littau eine neue Linienführung für die damalige Bahnhofstrasse. Die Unterbrechung des Bahnbetriebs aufgrund der Renovation des Zimmeregg隧nells bot die Gelegenheit, im Hinblick auf eine künftige Erschliessungs- und Verbindungsstrasse eine erste Etappe in Form einer Unterführung der Bahngleise zirka 400 m nordöstlich vom Bahnhof Littau entfernt zu realisieren. Ein Kredit in der Höhe von 1,87 Mio. Franken wurde vom Einwohnerrat der Gemeinde Littau 2004 bewilligt, sodass die Umsetzung der Unterführung «Ober Bodenhof» im Sommer 2005 umgesetzt werden konnte.

Ausgehend von dieser ersten Etappe wurden im Rahmen von Vorstudien diverse Varianten für die Linienführung der künftigen Strasse geprüft. Die Stimmbewölkerung von Littau bewilligte am 27. September 2009 den Projektierungs- und Baukredit für die als Bestvariante ausgezeichnete «Erschliessungs- und Verbindungsstrasse, Kreisel Bodenhof bis Bahnhof Littau» in der Höhe von 13,8 Mio. Franken. 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 für den Bau der Cheerstrasse wieder aufgenommen. Aufgrund der langen Stillstandszeit zeigte sich, dass sich die Rahmenbedingungen und Anforderungen an ein Investitionsprojekt deutlich verändert hatten und eine Umsetzung mit dem vorhandenen Kredit nicht möglich war. In Ergänzung zum ursprünglichen Projekt «Cheerstrasse 2009» wurden vier weitere Teilprojekte hinzugefügt. Es handelte sich dabei um den Bypass am Knoten Bodenhof (TP 2) inkl. Anpassungen am anschliessenden Abschnitt bis zur

Bahnunterführung mit neuer Bushaltestelle Bodenhofstrasse (TP 3), einer Rad-/Personenunterführung am Bahnhof Littau (TP 4) sowie flankierenden Massnahmen zur Aufwertung der unteren Cheerstrasse (TP 5). Mit dem B+A 9/2017: «Erweiterung Cheerstrasse» wurde ein entsprechender Zusatzkredit zum Planungs- und Baukredit 2009 beantragt.

Von besonderer Bedeutung war dabei für den Stadtrat das Teilprojekt 4 der Unterführung, womit das Projekt auch zu einer massgeblichen Verbesserung der Situation für den Fuss- und den Veloverkehr geführt hätte. Dieses Teilprojekt 4 der kombinierten Rad-/Personenunterführung wurde vom Grossen Stadtrat anlässlich der Debatte gestrichen. Der Zusatzkredit wurde in entsprechend reduziertem Umfang von 4,8 Mio. Franken den Stadtluzerner Stimmberechtigten vorgelegt, welche diesen am 24. September 2017 mit einem Ja-Anteil von 50,56 Prozent bewilligten.

1.2 Entwicklungen und Erkenntnisse seit 2018

Im Jahr 2018 erfolgte mit dem vom Volk ergänzten Kredit ein Neustart für die detaillierte Neuplanung des Bauprojekts. Im Mai 2018 wurden die Generalplanerleistungen für die Projektierung (SIA-Phasen 31, 32, 33) und Realisierung (SIA-Phasen 41, 51, 52, 53) im offenen Verfahren ausgeschrieben (vgl. Kantonsblatt Nr. 21 vom 26. Mai 2018). Das Angebot der Geozug Ingenieure AG, Luzern, überzeugte in qualitativer Hinsicht und entsprach dem wirtschaftlich günstigsten Angebot; es erhielt am 16. August 2018 den Zuschlag.

Im Rahmen der Projektierungsarbeiten wurde das Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» neu in neun Teilprojekte aufgeteilt. Eines der Teilprojekte stellt der Bushof am Bahnhof Littau dar. Der Kredit für die Umsetzung dieses Teilprojekts wurde vom Grossen Stadtrat mit B+A 2/2020: «Neuer Bushof Bahnhof Littau» am 12. März 2020 separat bewilligt. Das Teilprojekt läuft damit finanziell unabhängig, wird aber sowohl planerisch wie auch in der Realisierung in das Projekt der Erweiterung der Cheerstrasse integriert. Die neun Teilprojekte des aktuellen Projekts «Cheerstrasse 2021» und deren Entwicklung werden in Kapitel 4 im Detail beschrieben.

Nach der Erarbeitung von diversen Grundlagen für das Projekt zur Erweiterung der Cheerstrasse, wie beispielsweise den Abklärungen zur Geologie, und dem Vorliegen des ersten Entwurfs des Bauprojekts zeichnete sich erneut eine Kreditüberschreitung ab. Mit einer Überarbeitung des Projekts und kostenorientierten Projektoptimierungen sowie der bewussten Reduktion von sonst üblichen Reserven konnten die veranschlagten Kosten gesenkt werden, sodass Ende 2019 ein Bauprojekt in die Vernehmlassung gegeben werden konnte, mit welchem die Kosteneinhaltung zwar mit gewissen Risiken, aber immerhin realistisch schien.

Offen war zu diesem Zeitpunkt insbesondere, wie der Knoten Bodenhof zukünftig aussehen sollte. Anfang 2020 wurde klar, dass statt des von der Stadt Luzern favorisierten doppelspurigen Kreisels eine Kreuzung mit einer Lichtsignalanlage gebaut werden soll. Der Kanton Luzern will mit der Lichtsignalanlage jederzeit einen optimalen Verkehrsfluss auf der Kantonsstrasse sicherstellen. Das heisst, dass bei hohem Verkehrsaufkommen die einmündenden Strassen gesteuert und die Busse bevorzugt werden können. Für das Projekt «Cheerstrasse» bedeutete dies eine Überarbeitung des Teilprojekts für den Knoten Bodenhof, welches in das bestehende Bauprojekt integriert werden

konnte. Dieses Teilprojekt als Kreuzung mit Lichtsignalanlage führte zu einem sprunghaften Anstieg der Kosten. Aufgrund des Bruttoprinzips bei der Kreditierung ändert daran auch die vom Kanton zugesicherte Mitfinanzierung nichts. Parallel dazu zeigten sich im Rahmen der Finalisierung des Bauprojekts weitere Kostendefizite, und mit der Änderung der Rechtsgrundlage im Bereich der Altlasten drängten sich zusätzliche, substantielle Anpassungen an der Kostenstruktur auf.

1.3 Externes Projektreview zur Kostenentwicklung

Das Tiefbauamt der Umwelt- und Mobilitätsdirektion hatte bereits im Herbst 2019 entschieden, eine externe Überprüfung in Auftrag zu geben, um die Kostenentwicklung und deren Gründe seit Beginn des Projekts nachzuprüfen.

1.3.1 Ergebnisse des externen Projektreviews

Die unabhängige Beurteilung erfolgte anhand einer Dokumentenanalyse über die Jahre 2004 bis September 2019. Der in der Zwischenzeit veröffentlichte Bericht der Firma murer-bpm aus Ziegelbrücke kommt zum Schluss, dass die Kosten für den Bau der Cheerstrasse 2009 zu tief ausgewiesen wurden und der damals von den Littauer Stimmberechtigten bewilligte Kredit deutlich zu tief angesetzt war. Kosten für den Bau verschiedener notwendiger Elemente wie beispielsweise bei Bushaltestellen oder Stützmauern sowie die Anpassungen beim Knoten Bodenhof wurden nicht angemessen aufgeführt. Zudem wurden für solche Projekte übliche und aufgrund der Kostengenauigkeit letztlich notwendige Reserven und Zuschläge unzureichend oder nicht aufgerechnet.

Auch der Zusatzkredit von 2017 wurde laut Bericht noch immer zu tief angesetzt. Hauptkritikpunkt bildet die Tatsache, dass das ursprüngliche Projekt zu wenig umfassend aktualisiert wurde. Dieses hatte nicht die geforderte Tiefe, um eine Kostengenauigkeit von 10 Prozent zu erreichen. Um das ursprüngliche Projekt aus dem Jahr 2009 im Detail hinterfragen zu können und eine bessere und letztlich angemessene Projekttiefe zu erhalten, hätte im Hinblick auf den Zusatzkredit 2017 wesentlich mehr Zeit und Geld investiert werden müssen. Hinzu kommt, dass wie bereits 2009 auch im Jahr 2017 notwendige Reserven unzureichend aufgeführt wurden.

Während der Bericht den Bauprojekten von 2009 und 2017 kein gutes Zeugnis ausstellt, wird die Qualität des 2019 aktuellen Projektstandes betont: Das Bauprojekt 2019 stehe qualitativ, inhaltlich und kostentechnisch auf einer soliden Basis. Auch die Kosten- und Projektoptimierungen seien transparent und nachvollziehbar dokumentiert.

1.3.2 Schlussfolgerung und Lehren aufgrund der externen Projektreview

Die Umwelt- und Mobilitätsdirektion kommt nach der Analyse des Expertenberichtes zum Schluss, dass sie mitverantwortlich ist, dass das überarbeitete Projekt nicht die geforderte Tiefe hatte und der Kredit von 2017 zu tief angesetzt wurde. Konkret hat sie bei der Wiederaufnahme der Planung im Jahr 2015 folgende Rahmenbedingungen festgelegt:

- Das Projekt «Cheerstrasse» soll aus politischen Überlegungen, das heisst auch aus Respekt für den Volksentscheid der vormaligen Gemeinde Littau, möglichst rasch umgesetzt werden.

- Die Direktion beauftragte das Tiefbauamt zudem, die Kosten möglichst nahe an dem von der Gemeinde Littau beschlossenen Kredit zu veranschlagen und einen allenfalls notwendigen Zusatzkredit gering zu halten. Damit wollte die Direktion dem Vorwurf entgegenwirken, dass sie und der Stadtrat nicht hinter dem Projekt stünden oder versuchten, es mit hoch veranschlagten Kosten in Misskredit zu bringen.
- Die Überarbeitung des Projekts sollte auch dazu genutzt werden, es den veränderten Rahmenbedingungen anzupassen und das SBB-Projekt «Bahnhof Littau» sowie Massnahmen zur Verbesserung des Velo- und des Fussverkehrs zu integrieren. Direktion und Tiefbauamt wollten damit eine gesamtverkehrliche Verbesserung der Situation im Littauerboden erreichen und u. a. eine Mitfinanzierung des Bundes an das Projekt über das Agglomerationsprogramm Luzern ermöglichen.

Die Umwelt- und Mobilitätsdirektion bestätigte diesen Auftrag auch, als im Rahmen der Projektüberarbeitung erste Schätzungen mit hohen Mehrkosten skizziert wurden. Sie ist sich bewusst, dass sie mit ihrem Auftrag einen hohen zeitlichen und kostenseitigen Druck auf die Projektüberarbeitung ausgeübt hat.

Der Stadtrat und die Umwelt- und Mobilitätsdirektion wollen sich auch künftig für eine konsequente und rasche Umsetzung demokratisch gefällter Entscheide einsetzen. Allerdings sollen dem Grossen Stadtrat und der Bevölkerung auch bei hohem politischem Zeit- und Kostendruck nur Vorlagen mit verlässlichen Zeit- und Kostenschätzungen vorgelegt und die entsprechenden Risiken explizit aufgezeigt werden.

Auch das Tiefbauamt der Stadt Luzern hat den Bericht eingehend analysiert und kommt zum Schluss, dass die fachliche Verantwortung bei der Planung des Projekts von 2017 nicht konsequent wahrgenommen wurde. Deshalb liegt auch beim Tiefbauamt ein Teil der Mitverantwortung für den zu tief angesetzten Zusatzkredit.

Das Tiefbauamt zieht daher insbesondere folgende Lehren aus dem externen Expertenbericht:

- **Fachliche Verantwortung konsequent wahrnehmen:** Projekte sind immer – auch unter politischem Druck – fachlich sauber und mit einem angemessenen Qualitätsanspruch aufzugleisen und zu planen. Die notwendige Zeit und die notwendigen Finanzen sind aufzuzeigen und einzufordern. Als Grundlage für Beschlüsse zu Ausführungskrediten sind die Bewilligungsfähigkeit und allfällige Drittfinanzierungen so weit als möglich zu klären. Dazu gehört auch der Aufbau einer angemessenen Projektorganisation inklusive Steuerungsgremien, die in der Verantwortung stehen, die notwendigen Entscheide bewusst und transparent zu fällen. Diese fachliche Verantwortung obliegt dem Tiefbauamt.
- **Kostengenaugigkeit pflegen und Reserven ausweisen:** Grundsätzlich sollen zukünftig Ausführungskredite immer auf Bauprojekten mit Kostenvoranschlägen mit einer Genauigkeit von 10 Prozent basieren. Abweichungen von diesem Grundsatz sind zu begründen und die damit verbundenen Risiken nachvollziehbar darzulegen. Zudem müssen die aus fachlicher Sicht üblichen und notwendigen Reserven vorgesehen und transparent ausgewiesen werden.
- **Projekte vorantreiben, um Projektrisiken zu minimieren:** Projektstillstandszeiten sind zu vermeiden. Es braucht die entsprechenden finanziellen und personellen Ressourcen, um die Projekte zum einen in der notwendigen Qualität und zum anderen in möglichst kurzer Zeit mit

gleichbleibenden internen und externen Schlüsselpersonen voranzutreiben. Bei schleppendem Fortschritt oder Projektstillstandszeiten verändern sich Rahmenbedingungen und nicht zuletzt auch Schlüsselpersonen. Beides sind wesentliche Projektrisiken.

2 Handlungsbedarf und Zielsetzung

Wie die vorstehenden Ausführungen aufzeigen, ist der vom Volk auf Basis von B+A 9/2017: «Erweiterung Cheerstrasse» erteilte Auftrag zur Realisierung der Cheerstrasse nicht durchführbar. Ein erneuter Zusatzkredit ist unumgänglich. Dieser liegt gemäss Art. 68 lit. b Ziff. 6 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 (GO; sRSL 0.1.1.1.1) in der Kompetenz des Grossen Stadtrates und unterliegt dem fakultativen Referendum (vgl. Kap. 8 zur kreditrechtlichen Zuständigkeit).

Auch wenn der Stadtrat bereits 2017 dem Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» gegenüber kritisch eingestellt war und damals insbesondere die um die Rad-/Personenunterführung reduzierte Variante nicht mehr unterstützen konnte, anerkennt er den Volkswillen. Vor dem Hintergrund der in den vergangenen drei Jahren geschaffenen soliden Grundlagen will er daher das Projekt «Cheerstrasse» weiterhin zügig vorantreiben, um die demokratisch gefällten Entscheide aus den Volksabstimmungen 2009 und 2017 umzusetzen. Von besonderer Bedeutung ist dabei auch die konsequente Umsetzung der im externen Review abgegebenen Empfehlungen. Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag zeigt der Stadtrat den aktuellen Projektstand auf, legt die Hintergründe der Kostenentwicklungen und Risiken des Projekts transparent dar und beantragt beim Parlament den zweiten Zusatzkredit. Vor dem Hintergrund, dass die bisherigen Kredite jeweils vom Volk gutgeheissen wurden, beantragt er zudem dem Parlament, auch den vorliegenden Beschluss dem obligatorischen Referendum zu unterstellen.

3 Grundlagen und Projektumfeld

3.1 Grundlagen

Das Projekt zur Erweiterung der Cheerstrasse mit seiner langen Vorgeschichte basiert auf zahlreichen Grundlagen. Als wichtigste Grundlagen können die Richtplanungen, das Raumentwicklungskonzept und die Mobilitätsstrategie erwähnt werden:

- **Richtplanungen:**

Das Projekt «Cheerstrasse» berücksichtigt die für diesen Perimeter relevanten Richtplanungen. Es sind dies insbesondere der kantonale Richtplan 2009, der Regionale Entwicklungsplan Region Luzern 2004, der Richtplan ESP Luzern Nord 2008 sowie der Verkehrsrichtplan der Gemeinde Littau 2004. Eine Erschliessung via Cheerstrasse ist in diesen Planungen vorgesehen.

- **Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern:**

Mit dem Raumentwicklungskonzept (REK) wird die langfristige räumliche Entwicklung der Stadt Luzern aufgezeigt. Das REK dient als Steuerungsinstrument für die planerischen und baulichen Entwicklungen sowie die Infrastrukturvorhaben. Das REK wurde am 20. September 2018 vom Grossen Stadtrat verabschiedet. Der Fokus liegt darin auf der Stärkung von Quartierzentren. Dazu gehört auch der Aufbau und die Förderung eines Quartierzentrums im Gebiet des Bahnhofs Littau.

Basierend auf dem REK haben sich in den vergangenen Jahren auch die Arbeiten an der Zusammenführung der beiden Bau- und Zonenordnungen (BZO) der Stadtteile Littau und Luzern konkretisiert. Wie sich bereits 2017 abzeichnete, beabsichtigt die Stadt Luzern keine weiteren Einzonungen im Stadtteil Littau. Dies gilt damit auch für die Reservegebiete im Littauerboden, welche in der Nähe des Perimeters des Projekts zur Erweiterung der Cheerstrasse liegen. Mit diesem Entscheid vermochte sich auch die Ausgangslage für die 2016 zur Erweiterung der Cheerstrasse durch Ernst Basler + Partner, Zürich, durchgeführte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung grundsätzlich nicht zu verbessern. Die Untersuchung kam zum Schluss, dass ein positives Ergebnis der quantitativ messbaren Wirtschaftlichkeit des Projekts «Cheerstrasse» erst dann erzeugt werden könnte, wenn auch das gemäss aktueller BZO ausgewiesene Reservegebiet Gopigen / Ober Bodenhof entwickelt würde. Da dies nicht der Fall ist und sich die Kosten im Vergleich zu 2016 nochmals deutlich erhöht haben, behält die in B+A 9/2017 enthaltene Schlussfolgerung, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis für die Erweiterung der Cheerstrasse negativ ausfällt, ihre Gültigkeit.

- **Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern:**

Mit der Mobilitätsstrategie wird aufgezeigt, wie die steigende Mobilitätsnachfrage bis 2035 bewältigt werden kann. Das Zielbild 2035 «In Luzern sind alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs» soll über vier strategische Stossrichtungen erreicht werden. Von zentraler Bedeutung ist die Abstimmung von Siedlungs-, Freiraum- und Mobilitätsentwicklung. Attraktiv gestaltete Strassenräume und Plätze sollen dazu beitragen, Wege kurz zu halten und Verkehr zu

vermeiden. Ebenfalls besonders wichtig ist die Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel, um mehr Mobilität auf gleicher Fläche zu ermöglichen. Weitere Stossrichtungen sind die intelligente Steuerung des Verkehrs und die Förderung des Mobilitätsbewusstseins. Die aktuelle Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern wurde parallel zum REK am 20. September 2018 im Grossen Stadtrat zustimmend zur Kenntnis genommen. Als bereits bestehendes Projekt ist die Cheerstrasse in der Mobilitätsstrategie als Massnahme aufgeführt, auch wenn sie keinen wesentlichen Beitrag zu den angestrebten Stossrichtungen leisten kann.

Aus verkehrlicher Sicht fehlen im Projekt zur Erweiterung der Cheerstrasse in erster Linie die zur Zielerreichung der Mobilitätsstrategie zentralen Verbesserungen für den Fuss- und vor allem den Veloverkehr. In dieser Hinsicht vermag das Projekt nicht zu überzeugen. Dies insbesondere auch dadurch, dass das entsprechende Teilprojekt einer Unterführung für den Fuss- und den Veloverkehr am Bahnhof Littau vom Grossen Stadtrat aus dem Gesamtprojekt gestrichen wurde. Auf eine Wiederaufnahme dieser Überlegungen wurde einerseits aus politischen Gründen verzichtet. Mit dem Entscheid der SBB zur Errichtung von Aussenperrons am Bahnhof Littau (vgl. Kap. 3.2) ist andererseits auch die Dringlichkeit einer Unterführungslösung für die Bahnkundschaft gesunken.

Nur noch indirekt relevant ist das Agglomerationsprogramm Luzern. Die ehemals für das Projekt «Cheerstrasse» als zentrale Massnahme bezeichnete GV 1.5 «Gesamtverkehrskonzept Luzern West (Littau)» wurde nicht aufgenommen. In seinem Prüfbericht vom 14. September 2018 hält das Bundesamt für Raumentwicklung ARE fest, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis und der Reifegrad der Massnahme ungenügend wären, da der verkehrliche Nutzen bei hohen Kosten unzureichend nachgewiesen und die künftige Siedlungsentwicklung im Umfeld noch unklar seien. Dies gilt jedoch nicht für alle Teilprojekte, die den Littauerboden betreffen. So stellt insbesondere die ÖV-Massnahme zum «Bushof Bahnhof Littau» Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation dar, wodurch in diesem Teilprojekt Subventionen des Bundes aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) in Höhe von rund 2 Mio. Franken gesichert werden (s. B+A 2/2020: «Neubau Bushof Bahnhof Littau»).

3.2 Projektumfeld

Seit 2017 haben sich auch im Projektumfeld einige Veränderungen und für das Projekt «Cheerstrasse» massgebliche Entscheide ergeben. Diese betreffen unter anderem auch die Vorhaben, die 2016 im Koordinationsprojekt «Optimierung Gesamtverkehr Littauerboden» zusammengefasst wurden. Dieses Projekt bezweckte die Koordination und Abstimmung mehrerer damals aktueller Projekte im Littauerboden aufeinander. Neben dem Projekt «Cheerstrasse» handelte es sich um folgende Projekte: ÖV-Förderung des Kantons, SBB-Publikumsanlage, Bushof Littau und das Raumentwicklungskonzept im Hinblick auf die BZO-Revision. Da einzelne Teilprojekte in der Zwischenzeit abgeschlossen oder im Fall des Bushofs Littau in das Projekt zur Erweiterung der Cheerstrasse integriert wurden, wurde dieses Koordinationsprojekt per Ende 2019 aufgelöst.

Im Bereich öffentlicher Verkehr hat der Grosse Stadtrat am 12. März 2020 mit dem Beschluss zum B+A 2/2020: «Neubau Bushof Bahnhof Littau» einen wichtigen Meilenstein beschlossen. Dieses

Vorhaben basiert auf der Angebotsplanung des Verkehrsverbands Luzern (VVL) im Rahmen der Agglomobil-Konzepte und ist abgestimmt auf den kantonalen öV-Bericht. Ein wesentlicher Aspekt ist dabei eine Weiterentwicklung des Busnetzes und dessen optimale Verknüpfung mit der Bahn. So wurden verschiedene Bushofplanungen in der gesamten Agglomeration konzeptionell hergeleitet und untereinander koordiniert. Der Bushof Littau ist einer dieser Verknüpfungspunkte. Der Bahnhof Littau wird aus Fahrtrichtung Luzern (via Seetalplatz) von den Linien 41 und N5 befahren und aus Fahrtrichtung Littau Dorf von den Linien 40 und 30. Letztere wurde mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 zu einer besseren Erschliessung des Luzerner Kantonsspitals und zur direkten Verbindung von Littau mit Ebikon als neue Tangentiallinie 30 eingeführt (Bahnhof Littau–Littau Dorf–Kreuzstutz–Kantonsspital–Schlossberg–Bahnhof Ebikon). Diese Verbindungen werden auch gemäss Agglomobil-Konzepten des Verkehrsverbands Luzern weiterhin bestehen bleiben. Mit der neuen Cheerstrasse verbessert sich die Zufahrt zum Bushof massgeblich, da die Wartezeiten am Bahnübergang entfallen.

Im einem separaten Projekt wird vom Kanton die Elektrifizierung der Buslinie 12 sowie deren Durchbindung nach Würzenbach als neue RBus-Linie 3 umgesetzt. Die Ausführung ist auf 2023/2024 vorgesehen. Im Zuge dieser Massnahme besteht auch die Möglichkeit, die Linie 30 (Bahnhof Littau–Kantonsspital–Bahnhof Ebikon) neu elektrisch zu betreiben. Für das Projekt «Busbahnhof Bahnhof Littau» hat das zur Konsequenz, dass dort eine Stützpunktladeinfrastruktur am Busperron der Linie 30 realisiert werden muss. Dies wird durch das Elektrifizierungsprojekt finanziert und ist für den vorliegenden Bericht und Antrag lediglich insofern relevant, als die Stützpunktladeinfrastruktur koordiniert mit der Erstellung des Bushofs umgesetzt wird. Eine zwingende Verknüpfung zwischen den Projekten besteht nicht. Die Elektrifizierung von Linie 30 könnte auch gänzlich separat zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden. Die Koordination ist jedoch sinnvoll, da erhebliche Synergien genutzt werden können.

Im Zusammenhang mit der Pflicht zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) plant die SBB den Aus- und Umbau des bestehenden Bahnhofs Littau. Auch dieses Projekt «Gesamterneuerung Bahnhof Littau» wurde seit 2017 weiterentwickelt. Es umfasst neben dem behindertengerechten Umbau des Zugangs zur Bahn zwei neue Aussenperrons, einen Stellwerkneubau, die Fahrbahnerneuerung im Bereich des Projektperimeters sowie die Erneuerung der Fahrleitung im Perimeter. Eine Unterführung ist nicht geplant. Diese ist mit den nun vorgesehenen Aussenperrons, welche der Bahnkundschaft einen direkten Zugang zu den Perrons von beiden Seiten her ermöglichen, im Gegensatz zu einer Variante mit einem Mittelperron auch nicht zwingend nötig. Zudem wird das zweite Aussenperron nur im Störfall benutzt. In einer Nutzen-/Bedarfsanalyse der SBB erwies sich die Variante mit dem Bahnübergang als Bestvariante, da dieser bereits heute besteht.

4 Projekt «Cheerstrasse 2021»

Das Projekt «Cheerstrasse 2021» gliedert sich in neun Teilprojekte, die in der unten stehenden Abbildung in unterschiedlichen Farben dargestellt sind. Diese Teilprojekte wurden hinsichtlich möglicher Optimierungen und insbesondere auch früherer Verzichtsplannungen überprüft und punktuell angepasst. Die einzelnen Teilprojekte werden nachfolgend im Detail beschrieben.



Abb. 1: Teilprojekte «Projekt Cheerstrasse 2021»

4.1 Teilprojekt 1: Cheerstrasse

4.1.1 Teilprojekt 1: Projektbeschreibung

Beim Teilprojekt 1 «Cheerstrasse» handelt es sich im Wesentlichen um das ursprüngliche Projekt «Cheerstrasse 2009». Dieses Projekt ging als Bestvariante aus einem ausführlichen Variantenstudium für die Linienführung hervor. Die damit vorgesehene neue Erschliessungsstrasse führt von Littau Dorf herkommend vor dem Bahnübergang rechts vorbei an Bahnhofgebäude und neuem Bushof sowie weiter entlang der Bahnlinie Richtung Luzern. Auf der Höhe des heutigen Kreisels Bodenhof unterquert die neue Strasse nach einer Linkskurve die Bahngleise via vorerstellter Unterführung beim Ober Bodenhof und führt geradeaus weiter Richtung Thorenbergstrasse. Der Perimeter des Teilprojekts 1 erstreckt sich vom Kurvenbereich der heutigen Cheerstrasse vor dem Bahnübergang bis zum Gebäude Bodenhof 4 (STEG Electronics). Teilprojekt 1 umfasst damit den grössten Teil der neu zu erstellenden Erschliessungsstrasse. In diesem Kapitel werden daher auch allgemeine Aussagen wie beispielsweise zur Strassenraumgestaltung, zur Entwässerung und zu den Werkleitungen gemacht, die – sofern nicht anders vermerkt – auch für die nachfolgenden Teilprojekte Gültigkeit haben.



Abb. 2: Situationsplan Teilprojekt «Cheerstrasse» im Bereich Bahnhof

Strassenraumgestaltung:

Die künftige Cheerstrasse wird als Strasse mit Asphalt auf Kiesfundation ausgestaltet. Im Bereich zwischen Bushof und Unterführung kann ein lärmarrer Belag eingebaut werden. Der gesamte Strassenraum wird grundsätzlich durchgängig beleuchtet, wobei die Beleuchtungsintensität mit entsprechenden Mechanismen gesteuert werden kann. Gestaltungselemente wie Bäume und Sitzgelegenheiten, die zu einer höheren Aufenthaltsqualität führen, sind im Teilprojekt «Bushof» integriert.

Kunstabauten:

Im Perimeter des Teilprojekts 1 sind mehrere Kunstbauten nötig. Es handelt sich dabei um zwei Stützkonstruktionen im Gebiet Gopigen auf der Bergseite, eine Stützmauer gegenüber dem Bahnleis der SBB auf der Talseite, eine Grundwasserwanne beim Ober Bodenhof und Massnahmen bei der Stützmauer beim Gebäude Bodenhof 4 (STEG Electronics). Im Bereich der Grundwasserwanne wird das Strassenwasser zentral in einem Absetzbecken (Schlammsammler) gesammelt und mit einer Pumpleitung in die neue Regenabwasserleitung geleitet. Durch die neue Cheerstrasse sind vor allem im Bereich des landwirtschaftlichen Wiesenhangs im Gebiet Gopigen erhebliche Einschnitte in die heutige Topografie verbunden. Gestalterisch ist eine horizontale Staffelung vorgesehen. Die Stützkonstruktion ist als gestaffelte permanente Nagelwand mit einer Berme (Absatz, flacher Streifen an einer Böschung) konzipiert. Die oberen Nagelwandflächen werden beispielsweise mit Kletterpflanzen begrünt. Oberhalb der Hangverbauung soll eine Heckenstruktur mit Krautsaum als lineares Vernetzungselement zum Waldstück eingerichtet werden.

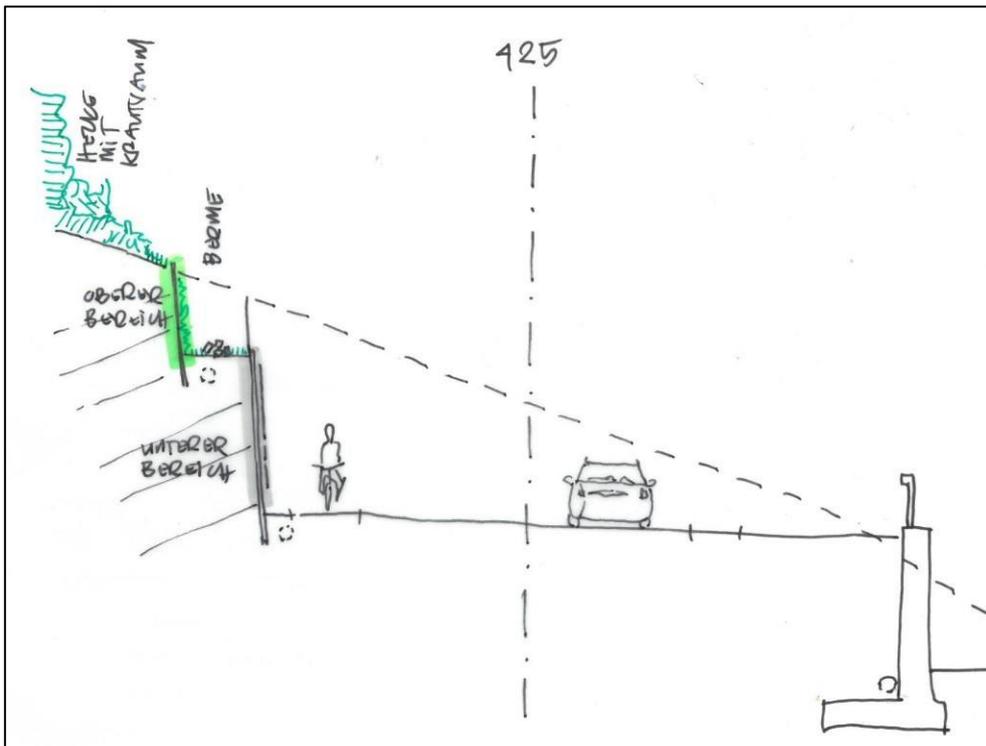


Abb. 3: Konzeptschnitt «Stützkonstruktion» im Bereich Gopigen (Skizze: Appert Zwahlen Partner AG)

Verkehrsregime:

In Bezug auf das Verkehrsregime wird entlang der neuen Cheerstrasse eine möglichst hohe Homogenität angestrebt. Die Fahrstreifenbreite wird grundsätzlich bei 3,5 m festgelegt, Gehwege werden jeweils 2 m breit, kombinierte Rad-/Gehwege 3,5 m breit und reine Radwege 2,6 m breit ausgeführt. Im Bereich des Bushofs wird auf einer Länge von rund 90 m ein Mehrzweckstreifen von 2 m erstellt, der der Erschliessung des Bahnhofumfelds und der Bushaltekanten dient.

Für den motorisierten Verkehr herrscht auf der ganzen Länge der Cheerstrasse Gegenverkehr. Das heutige Tempo-30-Regime (T30) im unteren Teil der Cheerstrasse wird künftig auch im Abschnitt der neuen Erschliessungsstrasse bis Ende Bushof beibehalten. Zwischen dem Bushof und dem Knoten Bodenhof gilt künftig eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von generell 50 km/h. Auf die Einführung von Tempo 30 auch auf diesem Abschnitt wurde aufgrund eines entsprechenden Gutachtens verzichtet. Dieser Entscheid begründet sich damit, dass in diesem Abschnitt kaum ein flächiges Querungsbedürfnis besteht, die Verkehrssicherheit durch die Temporeduktion nicht massgeblich verbessert werden kann und auch keine übermässigen Lärmimmissionen zu verzeichnen sind.

Der Veloverkehr aus Richtung Littau wird am Ende des Bushofs auf einen Radstreifen (1,7 m breit) geleitet, welcher vor der Unterführung des Bahntrassees in einen Radweg (2,6 m breit) führt. In der Gegenrichtung werden Velofahrende ab dem Gebäude Bodenhof 4 (STEG Electronics) auf einem kombinierten Rad-/Gehweg bis zum Bushof geführt, wo sie kurz vor Beginn des Tempo-30-Regimes via Velostreifen in die entsprechende Zone geführt werden. Innerhalb der Zone wird der Veloverkehr beidseitig im Mischverkehr und ohne separaten Velostreifen geführt.

Für zu Fuss Gehende ist im Bereich des Tempo-30-Regimes bergseitig ein 2 m breites Trottoir vorgesehen. Auf der Seite des Bushofs wird der Fussverkehr im Bereich des als Platz ausgestalteten Bushofgeländes geführt. Aufgrund der speziellen Bedürfnisse mit einer Behindertenwerkstatt im Gewerbegebäude wird innerhalb der Tempo-30-Zone ein Fussgängerstreifen mit einer gesicherten Mittelinsel eingerichtet. Im Bereich Tempo 50 ab Bushof bis zum Ende des Perimeters des Teilprojekts 1 können auch zu Fuss Gehende den kombinierten Rad-/Gehweg auf der linken Strassenseite aus Richtung Littau nutzen.

Entwässerung und Werkleitungen:

Für die Entwässerung beinhaltet das Projekt umfassende Massnahmen, welche dann zum Einsatz gelangen, wenn der Grundsatz, dass unverschmutztes Regenabwasser versickern muss, nicht eingehalten werden kann. Die Entwässerungsart wird dabei durch den Generellen Entwässerungsplan (GEP) vorgegeben. Im Rahmen der Erstellung der neuen Strasse werden zudem auch alle Werkleitungen kontrolliert und deren Betreiberschaften in die Planungen einbezogen.

4.1.2 Teilprojekt 1: Projektentwicklung und Besonderheiten

Das aktuelle Teilprojekt 1 wurde im Vergleich zu dem im B+A 9/2017 ausgewiesenen Teilprojekt insbesondere um die neu als separates Teilprojekt (TP 8) ausgeschiedenen Arbeiten an der Kanalisation im Gebiet Ober Bodenhof reduziert. Weitere massgebliche Anpassungen stehen im Zusammenhang mit der Optimierung der Stützmauerhöhe und damit verbunden der Fuss- und der Veloverkehrsführung.

Als wesentlicher Kostentreiber im Teilprojekt 1 erwies sich die Dimensionierung der Stützmauer. Das dem aktuellen Bauprojekt zugrunde liegende geotechnische Gutachten basierte zwar auf einem Gutachten von 2009, wurde aber mittels einer umfangreichen Sondierkampagne projektbezogen ergänzt. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse – beispielsweise in Bezug auf den Verlauf der Felsoberfläche, die geotechnischen Eigenschaften des verwitterten Felsens oder die Grundwasserstände – zeigten, dass die geotechnischen Annahmen im Jahr 2009 viel zu positiv und damit die bisher für die Stützmauer veranschlagten Kosten deutlich zu tief waren.

Zudem wurde im Rahmen der Ausarbeitung des Bauprojekts definitiv entschieden, die neue Erschliessungsstrasse als Ausnahmetransportroute IIB auf der Nord-Süd-Achse auszubilden, welche heute von der Thorenbergstrasse über die alte Cheerstrasse zur Gasshofstrasse bzw. Renggstrasse/Luzernerstrasse führt. Die neue Cheerstrasse erfüllt nach einer verhältnismässig kleinen Anpassung am Lichtraumprofil die erforderlichen Breiten und Höhen sowie die Tragfähigkeit und eignet sich aufgrund ihrer Lage und hinsichtlich Verkehrssicherheit besser als die als Alternative diskutierte Route via Ruopigenstrasse.

Die im externen Review vorgeschlagenen inhaltlichen Optimierungen betreffend Veloangebot und Fussgängerführung wurden nochmals überprüft. Auch wenn mit einem Verzicht auf ein ausgewiesenes Veloangebot entlang der neuen Cheerstrasse die Kosten reduziert werden könnten, steht diese Optimierung in einem zu grossen Widerspruch zur mit der Mobilitätsstrategie angestrebten Veloförderung und zum damit verbundenen Auftrag, für ein sicheres, attraktives und zusammenhängendes Veloroutennetz zu sorgen. Das Veloangebot entlang der Cheerstrasse ist daher unverzichtbar. Die Prüfung der alternativen Fussgängerführungen an anderer Lage hat ergeben, dass

die Planung auf einer soliden Grundlage basiert und von einer Umplanung abgesehen werden kann.

4.1.3 Teilprojekt 1: Risiko Altlasten

Ein besonderes Risiko und ein auch im Hinblick auf die Kostenveränderung zu beachtender Aspekt im Perimeter des Teilprojekts 1 stellt das Thema der Altlasten dar.

Altlasten sind gemäss Art. 2 Abs. 3 Verordnung über die Sanierung von belasteten Standorten vom 26. August 1998 (Altlasten-Verordnung, AltIV; SR 814.680) sanierungsbedürftige belastete Standorte. Sanierungsbedürftig sind belastete Standorte, wenn sie zu schädlichen oder lästigen Einwirkungen führen oder wenn die konkrete Gefahr besteht, dass solche Einwirkungen entstehen (Art. 2 Abs. 2 AltV). Gemäss Art. 32c Abs. 2 Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (Umweltschutzgesetz, USG; SR 814.01) erstellen die Kantone einen öffentlich zugänglichen Kataster über die belasteten Standorte.

Die neue Strasse führt über ein belastetes Gebiet. In diesem Gebiet wurden von zirka 1940 bis 1972 Bitumen- und Teerprodukte hergestellt. Danach diente das Areal als Tanklager für verschiedene Stoffe wie Bitumen, Teer, Heizöl und Säuren. Es wurden grosse Mengen an umweltgefährdenden Stoffen insbesondere chlorierte Kohlenwasserstoffe (CKW) und monocyclische aromatische Kohlenwasserstoffe eingesetzt, umgeschlagen bzw. gelagert. Der Betrieb wurde 2002 stillgelegt. Das Areal befindet sich aktuell in weitgehend ungenutztem Zustand oder dient als Lagerstandort.

Das betroffene Gebiet ist in zwei Standorte aufgeteilt. Die Standorte werden im Kataster der belasteten Standorte unter den Nummern 1060B0024 (Standort Bimoid AG) und 1060B0089 (Standort Bahnhof SBB) geführt. Ersterer betrifft die Grundstücke 835 und 232, GB Littau. Der zweite betrifft nur das Grundstück 232, GB Littau. Laut Katastereintrag ist der Standort Bimoid AG «belastet, sanierungsbedürftig». Der Standort Bahnhof SBB wird als «belastet, weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig» eingestuft.

Die Standorte liegen innerhalb des Gewässerschutzbereichs Au. Der Gewässerschutzbereich Au umfasst die nutzbaren unterirdischen Gewässer (Grundwasser und Quellen) und die zu ihrem Schutz notwendigen Randgebiete (Anhang 4 Ziff. 111 Abs. 1 der Gewässerschutzverordnung vom 28. Oktober 1998 [GSchV; SR 814.201]).

Dem jetzigen Katastereintrag für den Standort Bimoid AG ist eine Voruntersuchung vorausgegangen. Aufgrund dieser Voruntersuchung wurde der Standort von der für das altlastenrechtliche Verfahren zuständigen kantonalen Dienststelle Umwelt und Energie als sanierungsbedürftig beurteilt. Daraufhin wurde mit der Detailuntersuchung begonnen. Die Detailuntersuchung soll genaue Angaben über Art, Ausmass und Lage der Belastung sowie über deren mögliche Einwirkungen machen. Sie zeigt auch auf, wie dringlich eine Sanierung ist, und beschreibt mögliche Sanierungsziele. Inzwischen wurde der erste Teil der Detailuntersuchung abgeschlossen. Voraussichtlich wird der zweite Teil der Detailuntersuchung bis Mitte 2021 abgeschlossen sein. Im Anschluss folgen das

Variantenstudium und die Erarbeitung eines Sanierungsprojekts. Dabei werden die Sanierungsmassnahmen festgelegt. Das Ziel der Sanierung muss gemäss Art. 16 Abs. 1 AltIV durch Massnahmen erreicht werden, mit denen: umweltgefährdende Stoffe beseitigt werden (Dekontamination); oder die Ausbreitung der umweltgefährdenden Stoffe langfristig verhindert und überwacht wird (Sicherung). Der gegenwärtige Zeitplan des altlastenrechtlichen Verfahrens sieht vor, dass bis Ende 2021 das Sanierungsprojekt ausgearbeitet ist. Im Anschluss folgt die Beurteilung durch die Dienststelle Umwelt und Energie. Das Sanierungsprojekt wird in einem vom Strassenprojekt separaten Verfahren festgelegt.

Vor diesem Hintergrund können momentan die erforderlichen Massnahmen und deren Kosten nicht sicher benannt werden. Zudem besteht Unsicherheit darüber, wann das Sanierungsprojekt umgesetzt werden kann. Die Sanierung und die Realisierung des Strassenprojekts sollen Hand in Hand laufen. Es stellt sich daher die Frage, ob die Umsetzung des Strassenprojekts verzögert werden könnte, wenn das altlastenrechtliche Verfahren ins Stocken geraten würde. Angesichts des Umstandes, dass im optimalen Fall im betroffenen Perimeter erst ab September 2023 mit dem eigentlichen Strassenbau begonnen wird, sollten in zeitlicher Hinsicht genügend Reserven vorhanden sein. Jedoch sollen bereits im Sommer 2022 die bestehenden Gebäude auf dem Grundstück 835, GB Littau, abgebrochen werden. Dies deswegen, weil über das Grundstück 835, GB Littau, die Baustellenerschliessung verläuft. Dies verlangt seitens der Stadt Luzern als Bauherrin Überwachungsmassnahmen (Beweissicherung), um zu verhindern, dass der Sanierungsbedarf baustellenbedingt vergrössert wird, wofür die Stadt Luzern haftbar gemacht werden könnte.

Die Untersuchungs-, Überwachungs- und Sanierungsmassnahmen sind grundsätzlich vom Inhaber oder der Inhaberin eines belasteten Standortes durchzuführen und zu finanzieren (Massnahmen- und Vorschusspflicht). Letztlich trägt aber der Verursacher die notwendigen Massnahmen zur Untersuchung, Überwachung und Sanierung belasteter Standorte (Kostenpflicht).

Zu unterscheiden sind zwei Kategorien von Verursachern:

- Verhaltensstörer: Zum Beispiel der Betreiber einer Deponie, der Ablagerer von Abfällen usw. Der Verhaltensstörer muss nicht der Eigentümer des Standorts sein. Der Verhaltensstörer bleibt ein solcher, auch wenn der Standort veräussert wird.
- Zustandsstörer: Der Inhaber des Standorts. Inhaber ist typischerweise der Eigentümer, er kann aber auch Baurechtsnehmer oder sogar Pächter bzw. Mieter sein. Der Zustandsstörer kann mit dem Verhaltensstörer zusammenfallen (so wenn der Eigentümer eines Grundstücks eine Deponie betreibt). Verhaltens- und Zustandsstörer fallen insbesondere dann auseinander, wenn der Standort nach abgeschlossener Ablagerung veräussert wird. Veräussert der blosse Zustandsstörer den Standort, verliert er diese Eigenschaft, und der neue Inhaber des Standorts wird zum Zustandsstörer.

Üblicherweise trägt der Verhaltensstörer 80 Prozent und der Zustandsstörer 20 Prozent der Sanierungskosten.

Massnahmen- und vorschusspflichtig ist derzeit die Sanistrada AG, mit Sitz in Luzern, als Eigentümerin des Grundstücks 835, GB Luzern. Als Verhaltensstörerin gilt die Bitex Bimoid AG, mit Sitz in Ballwil. Sie ist Teil der Advitec Holding AG, welche ihrerseits zur Volare Group AG gehört, beide mit Sitz in Suhr. Sobald die Stadt Luzern das für das Strassenprojekt benötigte Land in Besitz nimmt, dürfte sie als neue (massgebende) Zustandsstörerin angesehen werden. Damit wird sie massnahmen- und vorschusspflichtig. Die Inbesitznahme erfolgt mit dem Gebäudeabbruch. Gegebenenfalls muss sie insbesondere das Sanierungsprojekt umsetzen und finanzieren. Weiter trägt sie den Anteil des Zustandsstörers. Den Anteil des Verhaltensstörers trägt sie ohnehin, soweit dieser zahlungsunfähig ist (sog. Ausfallkosten; § 32a Abs. 1 Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 30. März 1998 [EGUSG; SRL Nr. 700]).

Die Stadt Luzern kann sich jedoch über die in § 32a Abs. 2 EGUSG geregelte Sonderabgabe refinanzieren, d. h., ihr werden sämtliche altlastenrechtlich gebotenen Kosten rückerstattet, sofern ausreichend Mittel für die Rückerstattung vorhanden sind. Diese Rechtslage besteht seit 1. März 2017. Ob ausreichend Mittel vorhanden sind, hängt nicht zuletzt davon ab, ob die auf fünf Jahre befristete und Ende 2021 auslaufende Sonderabgabe verlängert wird. Darüber wird der Kantonsrat noch zu entscheiden haben.

Im Übrigen können im Fall von Ausfallkosten Bundesbeiträge aus dem Altlastenfonds (VASA-Beiträge) in Betracht fallen.

Im Rahmen der altlastenrechtlichen Beurteilung der CSD Ingenieure AG vom 31. Juli 2019 wurden mögliche Sanierungsmassnahmen festgehalten. Dabei werden die Kosten für eine Totaldekontamination auf Fr. 2'300'000.– geschätzt. Kostengünstigere Massnahmen sind nicht ausgeschlossen. Je nachdem können auch erst nach der Inbetriebnahme der neuen Strasse Sanierungsmassnahmen erforderlich werden. Das hätte zur Folge, dass infolge des Strassenaufbruchs rund Fr. 750'000.– der investierten Mittel verloren gingen und eine Verkehrsumleitung eingerichtet werden müsste. In den Kosten von Fr. 2'300'000.– sind die Kosten für den Rückbau und die Entsorgung der bestehenden Betriebsanlagen auf dem Grundstück 835, GB Littau, nicht enthalten. Diese lassen sich auf rund Fr. 800'000.– beziffern. Grösster Kostenpunkt ist der Rückbau und die Entsorgung der Stahl tanks (bitumenhaltig) in der Höhe von Fr. 620'000.–. Aus heutiger Sicht kann nicht damit gerechnet werden, dass es sich bei diesen Kosten um anrechenbare Sanierungskosten handelt. Zwar kann die Entschädigung für das zu enteignende Land durch eine Verrechnung mit den Rückbau- und Entsorgungskosten bezahlt werden. Jedoch betragen die Entschädigungsleistungen weit weniger als die Rückbau- und Entsorgungskosten. Daher wird grundsätzlich der Erwerb des gesamten Grundstücks 835, GB Littau, angestrebt. Die Verkehrswertschätzung ergab in Berücksichtigung der Rückbau- und Entsorgungskosten von Fr. 800'000.– und der im Rahmen der Zusammenführung der BZO Luzern und Littau geplanten Umzonung in die Wohn- und Arbeitszone einen Preis von Fr. 1'700'000.–. Auf dem umgezonten Grundstück lässt sich ein Neubauprojekt (Wohnhaus mit Geschäftsflächen) realisieren. Das Gebiet rund um den Bahnhof kann somit aktiv mitgestaltet und aufgewertet werden. Der für das Strassenprojekt benötigte Teil des Grundstücks lässt sich aus heutiger Sicht mit rund Fr. 300'000.– beziffern.

In der dem B+A 9/2017 zugrunde liegenden Kostenkalkulation waren dafür im Wesentlichen folgende Mittel vorgesehen:

- Fr. 696'000.– für Sanierung Grundstück 835, GB Littau (Abfall)
- Fr. 420'000.– für Sanierung Beitrag Zustandsstörer (20 Prozent der Altlasten)
- Fr. 400'000.– für teilweisen Erwerb des Grundstücks 835, GB Littau

Unter den neuen Voraussetzungen sind folgende Kostenpunkte zu berücksichtigen:

- Fr. 800'000.– für Rückbau- und Entsorgungskosten bestehender Gebäude auf Grundstück 835, GB Littau («Bauherren-Altlast»)
- Fr. 2'300'000.– für Sanierungsprojekt gemäss Umweltschutzgesetz (Altlast)
- Fr. 300'000.– für teilweisen Erwerb des Grundstücks 835, GB Littau

Insgesamt sind daher im Zusammenhang mit dem Grundstück 835, GB Littau, und den damit verbundenen Altlasten rund 3,4 Mio. Franken notwendig. Es handelt sich dabei um Bruttokosten. Abhängig von den Rückerstattungen der Verhaltensstörerin, von Kanton und Bund sowie vom Ergebnis der Landerwerbsverhandlungen verbleiben im besten Fall von diesen Kosten netto ausschliesslich die Kosten für den Erwerb des Grundstücks von Fr. 300'000.–. All die hier beschriebenen Positionen sind in den Gesamtkosten in Kapitel 6 berücksichtigt.

4.2 Teilprojekt 2: Knoten Bodenhof

4.2.1 Teilprojekt 2: Projektbeschreibung

Der bestehende Knoten Bodenhof befindet sich an der Kantonsstrasse K 10, zwischen Malters und dem Seetalplatz auf der Höhe des Baufachmarktes Hornbach. Es handelt sich um einen einstreifigen Kreisell mit einem Durchmesser von 30 m mit einstreifigen Zufahrten. In allen Knotenzufahrten befinden sich Fussgängerübergänge, welche die beidseitig der Strasse verlaufenden Trottoirs verbinden. Die Thorenbergstrasse ist zudem beidseitig mit Radstreifen ausgerüstet.

Mit der Umlegung der Cheerstrasse und der Anbindung an den Knoten Bodenhof verändern sich die Verkehrsverhältnisse am Knoten Bodenhof grundlegend, und es werden auf Grundlage des kantonalen Verkehrsmodells Massnahmen zur Leistungssteigerung notwendig. Nach einem aufwendigen Variantenstudium in mehreren Planungsetappen wurde im Jahr 2020 entschieden, den Knoten Bodenhof als Lichtsignalanlage (LSA) zu bauen. Diese LSA wird von vier Seiten angefahren. Auf der Kantonsstrasse K 10 entstehen aus beiden Richtungen – Wolhusen und Seetalplatz – jeweils drei Spuren zur Vorsortierung für den motorisierten Individualverkehr (rechts abbiegen, gerade aus, links abbiegen). Aus Richtung der neuen Cheerstrasse werden zwei Spuren zur LSA geführt (links abbiegen/gerade aus, rechts abbiegen). Die Ausfahrt beim Baufachmarkt Hornbach erfolgt einspurig. Die rechte Vorsortierungsspur aus Richtung Seetalplatz dient gleichzeitig auch als Busspur und beinhaltet die Bushaltestelle «Säntihof» als behindertengerechte Fahrbahnhaltestelle. Velofahrende werden im sog. «niederländischen Modell» um den Knoten herumgeführt. Für den Fussverkehr bestehen rund um den Knoten Trottoirs und auf allen vier Knotenästen Fussgängerstreifen inklusive Mittelinseln.

4.2.2 Teilprojekt 2: Projektentwicklung und Besonderheiten

In einer ersten Analyse des Projekts im Jahr 2015 stand für den Knoten Bodenhof ein Neu- und Ausbau des gesamten Kreisels im Vordergrund; dies insbesondere auch aufgrund der Annahme, dass der Kiesel ohnehin saniert werden müsse. Da seitens des Kantons aber keine Sanierung vorgesehen war, wurde im Rahmen des Statusberichtes 2016 als kostengünstigere Alternative eine zweispurige Knotenzufahrt aus Richtung Malters sowie eine zweispurige Knotenausfahrt Richtung neue Cheerstrasse vorgeschlagen. Mit dieser «Bypass-ähnlichen» Verkehrsführung hätte die aus damaliger Sicht erforderliche Leistungssteigerung im Knoten Bodenhof erzielt werden sollen. Es zeigte sich aber, dass diese Knotenform zu wenig leistungsfähig ist, weshalb die Stadt Luzern im Rahmen eines Variantenstudiums einen doppelspurigen Kiesel als Bestvariante eruierte. Bereits der Doppelkiesel hatte, u. a. aufgrund des Platzbedarfes, deutlich höhere Kosten zur Folge. Vor diesem Hintergrund forderte der Kanton Luzern im Rahmen der zweiten Vernehmlassung im März 2020 konkret, dass am Knoten Bodenhof statt eines Kreisels eine Kreuzung mit einer Lichtsignalanlage gebaut wird. Damit kann jederzeit ein optimaler Verkehrsfluss sichergestellt werden, indem bei hohem Verkehrsaufkommen die einmündenden Strassen gesteuert und die Busse bevorzugt werden können. Vor diesem Hintergrund wurde 2020 ein entsprechendes Teilprojekt erarbeitet und ins Bauprojekt integriert, welches auch die Anforderungen der Kantons erfüllt.

Da mit diesem Teilprojekt auch die Ausgangslage an der Kantonsstrasse K 10 massgeblich verbessert wird, wurde mit dem Kanton über einen entsprechenden Kostenteiler verhandelt. Der Kanton Luzern hat sich mit Schreiben vom 14. Januar 2021 bereit erklärt, einen Ohnehin-Kosten-Beitrag von maximal Fr. 500'000.– zu übernehmen. Eine weitere Kostenbeteiligung über rund 2 Mio. Franken wird von der Stadt Luzern im nächsten kantonalen Bauprogramm 2023/2026 angestrebt. Das Bestreben wurde gegenüber dem Kanton angezeigt und wird im Rahmen der Mitwirkungsmöglichkeiten bei der Erarbeitung des Bauprogramms eingebracht. Ob eine Beteiligung tatsächlich erfolgt, ist offen.

Das Teilprojekt 2 ist einer der Kernpunkte des gesamten Projekts. Ohne den Anschluss an die Kantonsstrasse ist eine Realisierung der Cheerstrasse nicht möglich. Die Planung der neuen LSA-Lösung, welche vom Kanton gefordert und mitgetragen wird, hat das Projekt um rund ein Jahr verzögert und hat massive Mehrkosten zur Folge. Weiter stellen die aufgrund des grösseren Platzbedarfs notwendigen Verhandlungen mit den anstossenden Gewerbetreibenden eine grosse Herausforderung dar. Damit die Landerwerbsverhandlungen möglichst einvernehmlich ablaufen, muss die Stadt auf verhältnismässige Forderungen flexibel eingehen und reagieren können. Die entsprechenden Verhandlungen sind aktuell auf gutem Kurs, auch wenn Einsprachen nie ausgeschlossen werden können.

4.3 Teilprojekt 3: Abschnitt Knoten Bodenhof – Projekt «Cheerstrasse»

4.3.1 Teilprojekt 3: Projektbeschreibung

Der Perimeter des Teilprojekts 1 «Cheerstrasse» schliesst nicht direkt an den Knoten Bodenhof an, sondern endet vor der Bodenhofstrasse. Aufgrund der im Teilprojekt 2 beschriebenen Massnahmen am Knoten Bodenhof muss auch der entsprechende Abschnitt inklusive Kreuzungsbereich zwischen der Cheerstrasse und Bodenhof («Knoten STEG») angepasst werden.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den motorisierten Verkehr beträgt generell 50 km/h innerorts. Im Bereich des «Knotens STEG» ist der Verkehr auf der Cheerstrasse gegenüber demjenigen auf der Strasse Bodenhof vortrittsberechtigt. Für die Busse der Linien 41 und N5 wird auf der Route vom Bahnhof Littau Richtung Seetalplatz die Haltestelle «Säntihof» in den Bereich vor den Knoten Bodenhof verlegt und dort als behindertengerechte Fahrbahnhaltestelle gebaut. Der Veloverkehr wird in beiden Richtungen im Mischverkehr mit einem Velostreifen geführt. Für zu Fuss Gehende besteht auf beiden Seiten ein Trottoir. Die Überquerung der Strasse Bodenhof erfolgt auf beiden Seiten ohne Fussgängerstreifen oder andere Querungshilfe. Vor dem Gebäude STEG Electronics befindet sich eine Fussgängerquerung mit Mittelinsel, welche dem Fussverkehr den Zugang zum kombinierten Rad-/Gehweg Richtung Littau Bahnhof ermöglicht.

4.3.2 Teilprojekt 3: Projektentwicklung und Besonderheiten

Der «Knoten STEG» kann durch seine Nähe zum Knoten Bodenhof dessen Leistungsfähigkeit – und umgekehrt – beeinflussen. Konkret bedeutet das, dass Verkehr vom Zubringer Bodenhof Nordost, welcher Otto's und weitere östlich gelegene Grundstücke erschliesst, zu gewissen Spitzenstunden insbesondere in Zukunft erschwert einmünden könnte. Auch dieser Ausbau setzt Landerwerb voraus und stellt im Perimeter des Teilprojekts 3 eine zusätzliche Herausforderung dar.

4.4 Teilprojekt 4: Bahnübergang

4.4.1 Teilprojekt 4: Projektbeschreibung

Mit der Realisierung der Umfahrungsstrasse ist der Bahnübergang beim Bahnhof Littau künftig rund 6 m breit und nur noch für den Fuss- und den Veloverkehr zugelassen. Der motorisierte Verkehr wird den Bahnübergang nicht mehr passieren können. An den Bahnschranken und am Bahnübergang sind bauliche Anpassungen an die neue Verkehrsführung notwendig. Dabei soll das gesamte Bahnhofumfeld inkl. Bahnhofplatz umfassend saniert und aufgewertet werden. Ziel ist ein attraktiver Aufenthaltsraum mit breiten Nutzungsmöglichkeiten.

4.4.2 Teilprojekt 4: Projektentwicklung und Besonderheiten

In den Projektplanungen 2016 war am Bahnhof Littau eine kombinierte Unterführung für den Fuss- und den Veloverkehr enthalten, welche von der Stadt und der SBB gemeinsam finanziert worden wäre. Da diese Unterführung im Stadtparlament keine Unterstützung erhielt, entfiel das entsprechende Teilprojekt im Zuständigkeitsbereich der Stadt Luzern. Die Arbeiten am Bahnhofplatz und am Niveauübergang für den Fuss- und den Veloverkehr werden daher neu durch die SBB im Rahmen des Umbaus am Bahnhof Littau geplant und realisiert. Die mit B+A 9/2017 bewilligten Kosten

in der Höhe von 0,5 Mio. Franken für eine rudimentäre Anpassung des Bahnübergangs wurden im Rahmen der aktuellen Projektplanungen in das Teilprojekt 1 «Cheerstrasse» integriert.

Mit der Abgabe der Verantwortung für das Teilprojekt hat die Stadt zwar keine Kosten für den künftigen Bahnübergang mitzutragen. Sie ist aber von den Plänen der SBB abhängig und umgekehrt. Terminlich sind die beiden Projekte aufeinander abgestimmt. Gemäss heutigem Planungsstand wird der Bahnübergang Niedermatt zeitlich nach der Erstellung der Cheerstrasse durch die SBB umgebaut und angepasst.

4.5 Teilprojekt 5: Flankierende Massnahmen Cheerstrasse

4.5.1 Teilprojekt 5: Projektbeschreibung

Der Abschnitt Thorenbergstrasse bis zum Bahnübergang der SBB bzw. zu den SBB-Gleisen wird als «alte Cheerstrasse» bezeichnet und dient nach Inbetriebnahme der neuen Cheerstrasse ausschliesslich der Quartierschliessung. Auf diesem Abschnitt herrscht Gegenverkehrsregime. Die bereits heute im ganzen Quartier vorhandene Tempo-30-Zone wird beibehalten.

Auf dieser «alten Cheerstrasse» wird künftig kein öffentlicher Verkehr mehr passieren. Die Velofahrenden bewegen sich im Mischverkehr und ohne spezielle Massnahmen. Am Ende der «alten Cheerstrasse» im Bereich des heutigen Bahnübergangs ist eine Veloparkierungsanlage vorgesehen, die insbesondere den Bahnnutzenden zum Abstellen der Velos dienen soll. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger ist ein breites, durchgehendes Trottoir auf der Quartierseite Richtung Grünauring vorgesehen. Dieses breite Trottoir ermöglicht eine durchgehende Baumreihe als gestalterische Aufwertung. Als weitere raumübergreifende Elemente sind zwei zusätzliche Baumpflanzungen im Bereich des Bahnübergangs vorgesehen.



Abb. 4: Visualisierung mit Sicht in die «alte Cheerstrasse» (Visualisierung: Appert Zwahlen Partner AG)

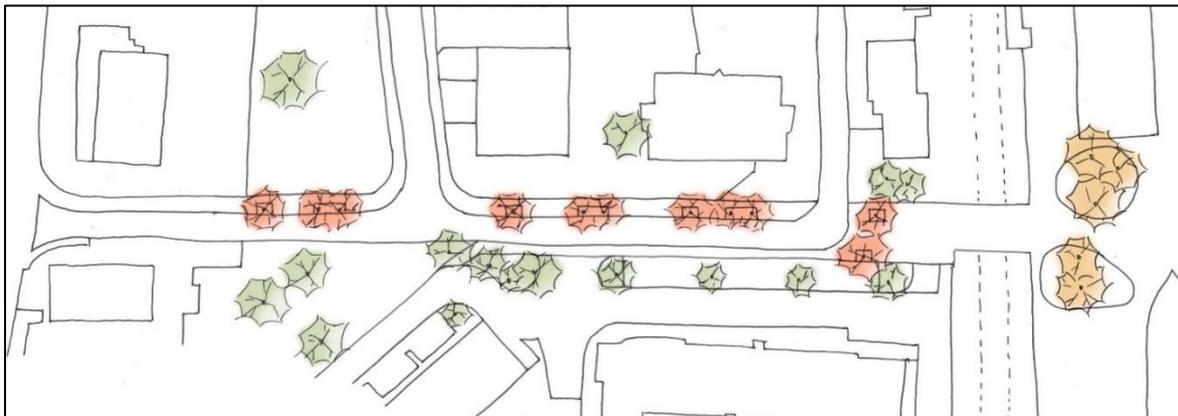


Abb. 5: Baumpflanzungen «alte Cheerstrasse» und Richtung Quartierplatz (Skizze: Appert Zwahlen Partner AG)

4.5.2 Teilprojekt 5: Projektentwicklung und Besonderheiten

Im Rahmen der Planungen 2016 waren im Abschnitt der «alten Cheerstrasse» flankierende Massnahmen zur Einführung einer Tempo-30-Zone enthalten. Die aktuellen Pläne sehen vor, diese bereits auf einfache Weise im Jahr 2018 vorgenommene Temporeduktion auch gestalterisch adäquat umzusetzen.

4.6 Teilprojekt 6: T-Knoten Thorenbergstrasse

4.6.1 Teilprojekt 6: Projektbeschreibung

Der Knoten Thorenbergstrasse-Cheerstrasse ist heute als T-Knoten ausgestaltet. Auf beiden Strassen herrscht Gegenverkehrsregime. Während auf der kantonalen Thorenbergstrasse (K 10) die zulässige Höchstgeschwindigkeit generell 50 km/h beträgt, ist auf der Cheerstrasse eine Tempo-30-Zone signalisiert. Der Knoten ist heute ohne Vorsortierstreifen konzipiert. In den Spitzenstunden kommt es zu Rückstausituationen. Zudem handelte es sich in den Jahren 2014/2015 um einen Unfallschwerpunkt.

Mit der Umsetzung des Projekts «Erweiterung Cheerstrasse» wird der Knoten stark entlastet. Vor diesem Hintergrund wird er grundsätzlich in seiner heutigen Form belassen. Auch an der Situation für Velofahrende mit beidseitigem Radstreifen entlang der Thorenbergstrasse (Veloroute 24 Emmental–Entlebuch) wird nichts verändert. Für die zu Fuss Gehenden sind auf beiden Seiten der Kantonsstrasse K 10 Trottoirs vorhanden und bleiben auch künftig bestehen.

Verändert wird mit dem Teilprojekt 6 in erster Linie die Zufahrt zum Grundstück 266 (Restaurant Bahnhof), welches neu nicht mehr über die Thorenbergstrasse, sondern nur noch über die «alte Cheerstrasse» erschlossen wird. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird die Zufahrt von der Kantonsstrasse mit einer Rabatte unterbunden, und die Parkplätze werden umplatziert.

4.6.2 Teilprojekt 6: Projektentwicklung und Besonderheiten

Das Teilprojekt wurde im Projekt aufgenommen, da es sich bei diesem Knoten in den Jahren 2014/2015 um einen Unfallschwerpunkt handelte. Der Kanton forderte daher die Lösung dieses Problems. Auch wenn der Knoten seit 2016 gemäss der SN-Norm 641 725 keinen Unfallschwerpunkt mehr darstellt, soll er mit dem Projekt «Cheerstrasse» zusätzlich entlastet werden.

Mitte 2020 wurde vom Kanton zusätzlich die Umorganisation der Parkplätze beim Restaurant Bahnhof im Rahmen des Projekts gefordert. Ziel ist es, die Rückwärtsmanöver über den Gehweg auf die Kantonsstrasse zu unterbinden und gleichzeitig die Sicherheit der zu Fuss Gehenden beim Fussgängerstreifen (Warteraum, Erkennungsdistanz, Sichtweiten usw.) sicherzustellen. Dieser Forderung konnte in Absprache mit der Eigentümerschaft mit einfachen Mitteln und geringen finanziellen Folgen für die Stadt Luzern nachgekommen werden. Die genaue Parkplatzanordnung und das Fahrregime auf dem Grundstück sind Sache des Eigentümers und werden auch privat finanziert.

4.7 Teilprojekt 7: Bushof

4.7.1 Teilprojekt 7: Projektbeschreibung

Zwischen der Perronanlage SBB und der neuen Cheerstrasse soll für eine betrieblich optimale Abwicklung des Busverkehrs ein Bushof realisiert werden. Dieser soll zu einer wesentlichen Verbesserung der ÖV-Erschliessung beitragen. Dies gilt nicht nur für die Linie 30 als Tangentiallinie zwischen dem Bahnhof Littau via Littau Dorf, Kreuzstutz, Kantonsspital und Schlossberg zum Bahnhof Ebikon, sondern wertet auch den Umsteigepunkt Bahnhof Littau für die bestehenden

Linien 40 und 41 wesentlich auf und gestaltet ihn behindertengerecht. Zum Projekt «Bushof» gehören auch optimierte Parkieranlagen für den motorisierten Individualverkehr und das Velo sowie eine Attraktivierung des Aufenthaltsraums.

Der Kredit über 4,3 Mio. Franken für den Bau des Bushofs wurde vom Grossen Stadtrat am 12. März 2020 bewilligt. Die im beiliegenden Kostenvoranschlag enthaltenen 4,427 Mio. Franken für dieses Teilprojekt umfassen im Sinne einer Gesamtsicht zusätzlich zu den im Ausführungskredit enthaltenen Umsetzungskosten vorgängige Planungskosten in der Höhe von Fr. 127'000.–, welche über einen entsprechenden Kredit vom Stadtrat bewilligt worden waren. Für die Umsetzung des Bushofs ist die Stadt Luzern zuständig. Jedoch beteiligen sich der Kanton Luzern auf Grundlage des ÖV-Gesetzes und der Bund mit Subventionsbeiträgen aus dem Agglomerationsprogramm an dessen Finanzierung. Es ist daher davon auszugehen, dass die Stadt lediglich 0,8 Mio. Franken der Gesamtkosten tragen muss.

Dieses Teilprojekt läuft finanziell unabhängig, wird aber sowohl planerisch wie auch in der Realisierung in das Projekt der Erweiterung der Cheerstrasse integriert. Mit diesem Vorgehen ist ein erheblicher Synergiegewinn verbunden, und es ermöglicht die Umsetzung des Projekts «Bushof» mit grösstmöglicher Effizienz. Dieses Teilprojekt wurde mit B+A 2/2020: «Neubau Bushof Bahnhof Littau» im Detail beschrieben.

4.7.2 Teilprojekt 7: Projektentwicklung und Besonderheiten

Die Besonderheit des Teilprojekts besteht darin, dass es finanziell unabhängig vom Hauptprojekt läuft. Speziell erwähnenswert sind dabei die Mitfinanzierungsanteile von Bund und Kanton. Die Bundesgelder für die dritte Generation Agglomerationsprogramme wurden mit dem Beschluss des nationalen Parlaments vom 25. September 2019 freigegeben. Die Höhe der kantonalen Beteiligung wurde mit dem Dekret über einen Sonderkredit für den Bau des Bushubs Littau vom 7. September 2020 in der Höhe von 3,51 Mio. (Preisstand Oktober 2019) bewilligt und damit auch zugesichert. Für die Arbeiten am Teilprojekt 7 besteht zudem eine hohe Abhängigkeit vom SBB-Projekt «Gesamterneuerung Bahnhof Littau». Dies gilt insbesondere für den Abbruch und die Erstellung von Kunstbauten entlang der Gleise, für welche die Stadt Luzern auf Gleissperrungen der SBB angewiesen sind. Dies ist in den Zeitplänen entsprechend vorgesehen.

4.8 Teilprojekt 8: Kanalisation

4.8.1 Teilprojekt 8: Projektbeschreibung

Gemeinsam mit der Realisierung der baulichen Massnahmen des Projekts «Erweiterung Cheerstrasse» werden die Meteorwasser- und Mischwasserleitungen im Bereich der Strassenführung im Gebiet Ober Bodenhof umgelegt. Diese sowie alle weiteren für das Projekt erforderlichen Leitungsumlegungen werden separat in diesem Teilprojekt zusammengefasst.

4.8.2 Teilprojekt 8: Projektentwicklung und Besonderheiten

Die im B+A 9/2017 enthaltenen Kosten für die Arbeiten im Bereich der Siedlungsentwässerung basierten auf den damals bestehenden Projektgrundlagen. Insbesondere wurde auch die Linien-

führung nicht hinterfragt. Diese Grundlagen entsprechen jedoch heute nicht mehr den gültigen Normen, sodass die gesamte Linienführung in einem Variantenstudium neu evaluiert werden musste. Es zeigte sich, dass insbesondere die Leitungen im Bereich der Unterführung Ober Bodenhof tiefer in den Boden verlegt werden müssen. Diese heute vorliegende «Bestvariante» hat Mehrkosten von rund Fr. 700'000.– zur Folge.

4.9 Teilprojekt 9: Sanierung Unterführung «Ober Bodenhof»

4.9.1 Teilprojekt 9: Projektbeschreibung

Die Bahnunterführung «Ober Bodenhof» wurde 2005 als Vorleistung des Projekts «Cheerstrasse 2009» erstellt und existiert seither als ungenutzte «Geisterunterführung». Eine im Mai 2018 durchgeführte Untersuchung ergab, dass sich die Unterführung gesamthaft in einem guten Zustand befindet und grundsätzlich kein Handlungsbedarf besteht. Vor diesem Hintergrund wird für dieses Teilprojekt nur mit geringen Kosten gerechnet.

4.9.2 Teilprojekt 9: Projektentwicklung und Besonderheiten

Auch wenn aufgrund des guten Zustands davon ausgegangen werden kann, dass keine grösseren Kostenpositionen zu erwarten sind, müssen kleinere Arbeiten wie die Reinigung der Oberfläche durchgeführt werden. Im Hinblick auf die Ausschreibungsunterlagen für das Gesamtprojekt wird der Zustand der Unterführung noch einmal detailliert aufgenommen werden, damit allfällige Massnahmen wie z. B. Rissinjektionen oder lokale Reprofilierungen ins Projekt integriert werden können.

Seit Dezember 2018 besteht ein Vertrag zwischen der Stadt Luzern und der SBB, in welchem insbesondere Eigentum, Unterhalt und ein allfälliger Rückbau geregelt sind. Das Unterführungsbauwerk exkl. Grundwasserwanne ist mit dem Vertrag in das Eigentum der SBB übergegangen. Die Wanne inkl. Strassenentwässerung und beispielsweise Pumpenanlagen sind im Eigentum der Stadt Luzern. Der betriebliche und bauliche Unterhalt des Unterführungsbauwerks obliegt der SBB und geht zulasten der Stadt. Der Aufwand für den betrieblichen und baulichen Unterhalt beläuft sich jährlich auf rund Fr. 20'000.– und wird über das Globalbudget des Tiefbauamts abgedeckt. Der Vertrag hat auch im Fall einer Nichtrealisierung der Cheerstrasse weiterhin Bestand. Er gilt bis Ende 2105. Ein allfälliger Rückbau würde – wie für solche Kunstbauten üblich – zwischen der Stadt Luzern und der SBB geteilt.

5 Projektorganisation

Nachfolgende Darstellung zeigt die Organisation des Projekts, wie sie ab 2018 installiert wurde.

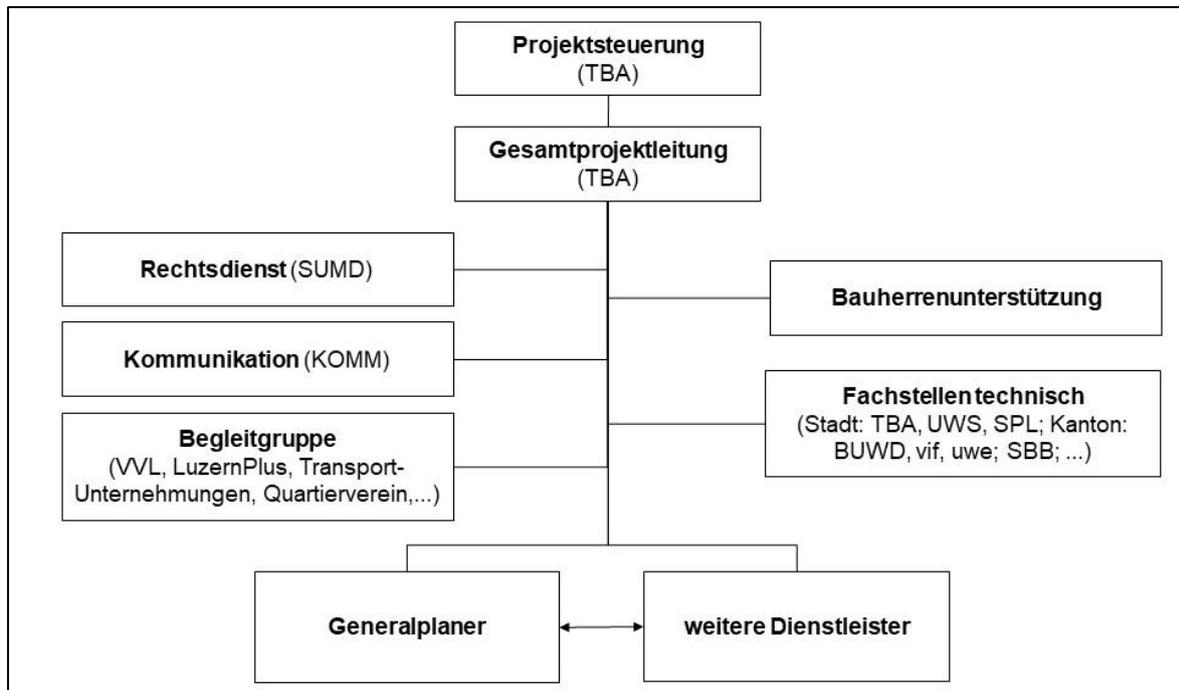


Abb. 6: Organigramm Projekt «Cheerstrasse 2021»

Die zentrale Rolle im Projekt «Cheerstrasse» liegt bei der Gesamtprojektleitung. Der Gesamtprojektleiter vertritt das Projekt nach innen und aussen, lenkt es in Bezug auf Qualität, Termine und Kosten und rapportiert zuhanden der Projektsteuerung. Unterstützt wird der Gesamtprojektleiter in all seinen Aufgaben und Funktionen durch eine externe Bauherrenunterstützung sowie durch zahlreiche Fachabteilungen von Stadt, Kanton, SBB und weiteren Stellen. Als Generalplanerin wurde die Geozug Ingenieure AG ausgewählt. Sie steht im Austausch mit den weiteren Dienstleistern wie Prüfingenieuren sowie Fachleuten aus den Bereichen Geologie, Vermessung, Altlasten oder Verkehrssicherheit.

Diese Projektorganisation hat sich seit 2018 bewährt und soll auch im weiteren Projektverlauf Bestand haben.

6 Kosten und Finanzierung

6.1 Übersicht über die Gesamtprojektkosten

Die nachfolgende Übersicht zeigt die detaillierte Darstellung der Bruttokosten der oben beschriebenen Teilprojekte für die Erweiterung der Cheerstrasse. Da das Teilprojekt 7 «Bushof» kostenmässig und damit auch kreditrechtlich separat läuft, werden dafür keine Kosten aufgerechnet. Das Teilprojekt 7 «Bushof» wird lediglich aus Gründen der Nachvollziehbarkeit und Vollständigkeit aufgeführt.

Bei den Beträgen handelt sich um Bruttokosten basierend auf dem Bauprojekt vom 3. März 2021, verfasst durch Geozug Ingenieure AG, Luzern (s. Beilage 3). Die Kosten verstehen sich inklusive 7,7 Prozent Mehrwertsteuer und weisen die für Bauprojekte notwendige Genauigkeit von ± 10 Prozent auf. In die Kosten eingerechnet sind die üblichen und notwendigen Reserven von insgesamt zirka 15 Prozent (Ungenauigkeit Kostenschätzung, Diverses und Unvorhergesehenes), die insbesondere auch gemäss externem Review in den beiden bisherigen Kreditanträgen wesentlich zu tief angesetzt waren.

Alle Angaben in Fr. inkl. 7,7 % MWSt (Stand 3. März 2021 / Bauprojekt ± 10 %; Kostenstand: Schweizer Baupreisindex (Grossregion Zentralschweiz, Bereich Neubau Strasse, Oktober 2020, 99,1 Punkte (Basis Oktober 2015 = 100 Punkte))	Kosten in Fr.
TP 1: Projekt «Cheerstrasse» (inkl. Altlasten)	22'846'000
TP 2: Knoten Bodenhof	5'896'000
TP 3: Abschnitt Knoten Bodenhof – Projekt «Cheerstrasse»	1'090'000
TP 4: Bahnübergang	0
TP 5: Flankierende Massnahmen Cheerstrasse	679'000
TP 6: Knoten Thorenbergstrasse	101'000
TP 7: Bushof	separater Kredit
TP 8: Kanalisation	1'831'000
TP 9: Sanierung Unterführung «Ober Bodenhof»	50'000
Total Bruttokosten 2021	32'493'000

6.2 Kostenentwicklung

Auch wenn vorgängig der Übersicht halber die Kosten für die einzelnen Teilprojekte ausgewiesen wurden, handelt es sich um einen Gesamtkredit. Im Rahmen der beiden Volksabstimmungen 2009 (Gemeinde Littau) und 2017 (Stadt Luzern) wurde bisher für das Projekt «Cheerstrasse» ein Bruttokredit in der Höhe von 20,16 Mio. Franken bewilligt (inkl. prognostizierter aufgelaufener Teuerung im Betrag von rund 1,4 Mio. Franken).

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die Kostenentwicklung der in B+A 9/2017 ausgewiesenen Teilprojekte. Generell wurden alle Teilprojekte bezüglich üblicher notwendiger Reserven für die Kostengenauigkeit sowie für Diverses/Unvorhergesehenes angepasst. Eine detaillierte Tabelle mit begründeten Einzelpositionen ist in der Beilage 4 zu diesem Bericht und Antrag ersichtlich.

Teilprojekt	Bruttokosten 2017	Bruttokosten 2021	Begründungen für wesentliche Kostenveränderungen
TP 1: Projekt «Cheer- strasse 2009»	Fr. 17'364'000 (inkl. Teuerung von Fr. 1'400'000)	Fr. 22'846'000	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mehrheitlich in TP 1 2021 integriert ▪ Ausgliederung der Kosten Kanalisation als neues TP 8 ▪ Ergänzung von adäquaten, notwendigen Reserven für Unsicherheiten in Ausführung ▪ Änderungen der beiden Stützmauern aufgrund der genaueren Betrachtung der Geologie ▪ Diverse Schutzmassnahmen für «bahnnahe» Bauen ▪ Altlastensanierung da Bruttoprinzip ▪ Diverse Zusatzmandate/Honorare aufgrund vertiefter und wiederholender Planungsarbeiten
TP 2: Knoten Bodenhof	Fr. 640'000	Fr. 5'896'000	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perimeter entspricht TP 2 2021. ▪ LSA statt Kreisel erfordert grundlegende Neuplanung. ▪ Notwendige Kapazitätserweiterung gemäss Vorgaben Kanton ▪ Neu- und Rückbau der Bushaltestellen ▪ Div. Anpassungen an Nachbargrundstücken ▪ Wiederholende Planungsarbeiten > Honorar und Zusatzmandate ▪ Zusatzkosten/Preise infolge Verhandlungen mit Anrainer
TP 3: Abschnitt Knoten Bodenhof – Projekt «Cheer- strasse»	Fr. 350'000	Fr. 1'090'000	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perimeter entspricht TP 3 2021. ▪ Aufgrund der LSA in TP 2 waren auch Anpassungen in TP 3 erforderlich. ▪ Div. Anpassungen an Nachbargrundstücken ▪ Diverse Zusatzmandate/Honorare aufgrund vertiefter und wiederholender Planungsarbeiten
TP 4: Rad- und Personen- unterführung	Fr. 500'000	Fr. 0	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perimeter entspricht TP 4 2021. ▪ 2017 war eine Unterführung mit Bruttokosten von 4,6 Mio. Fr. vorgesehen. 0,5 Mio. Fr. wurden anlässlich der GRSTR-Debatte bewilligt und vom Volk bestätigt. ▪ TP 2021 wird durch SBB geplant und finanziert.
TP 5: Flankierende Massnahmen Cheerstrasse	Fr. 240'000	Fr. 679'000	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perimeter entspricht TP 5 2021. ▪ Die T30-Zone ist bereits mit einfachen Mitteln realisiert. ▪ TP 5 2021 enthält bauliche Umsetzung und gestalterische Elemente (Begrünung/Bäume). ▪ Diverse Zusatzmandate/Honorare aufgrund vertiefter und wiederholender Planungsarbeiten

Teilprojekt	Bruttokosten 2017	Bruttokosten 2021	Begründungen für wesentliche Kostenveränderungen
TP 6: Knoten Thorenbergstrasse	Fr. 0	Fr. 101'000	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufnahme als TP aufgrund der Forderung des Kantons ▪ Div. Anpassungen am GS Nr. 266
TP 7: Bushof	Fr. 0	Fr. 0	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufnahme als TP aufgrund der engen Abhängigkeit ▪ Eigene Finanzierung
TP 8: Umlegung Kanalisation	Fr. 1'066'000	Fr. 1'831'000	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausgliederung als eigenes Teilprojekt (bisher in TP 1) ▪ Kostensteigerung aufgrund aktualisierter Grundlagen ▪ Neue Linienführung inkl. Durchstossung unter der SBB ▪ Diverse Zusatzmandate/Honorare aufgrund vertiefter und wiederholender Planungsarbeiten ▪ Entschädigung Dritte
TP 9: Sanierung Unterführung «Ober Bodenhof»		Fr. 50'000	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufnahme als TP als vorsorgliche Massnahme ▪ Allfällige Sanierungsmassnahmen
Total Bruttokosten	Fr. 20'160'000	Fr. 32'493'000	
Differenz Bruttokosten	Fr. 12'333'000		

Aus dieser Differenz auf Ebene Bruttokosten ergibt sich die Höhe für den beantragten Zusatzkredit. Auf eine teuerungsbedingte Aufrechnung des Kredits aus dem Jahr 2017 kann verzichtet werden, da die daraus resultierenden Veränderungen im Rahmen der für das Bauprojekt einkalkulierten Ungenauigkeiten liegen.

6.3 Nettokosten unter Berücksichtigung der Kostenbeteiligung Dritter

Wie bereits vorgängig erwähnt beteiligt sich der Kanton Luzern an den Kosten für die LSA im Teilprojekt 2 «Knoten Bodenhof». Die Zusicherung der Kostenübernahme erfolgte mit Schreiben vom 14. Januar 2021. Eine weitere Kostenübernahme zu einem späteren Zeitpunkt wird im Rahmen des kantonalen Bauprogramms 2023/2026 angestrebt, ist aber unsicher.

Ebenfalls bereits in Kapitel 4.1.3 erläutert ist die neue Ausgangslage betreffend Altlasten. Dies bedeutet zwar einerseits eine deutliche Erhöhung der Bruttokosten in Teilprojekt 1. Andererseits sind mit der Übernahme der entsprechenden Kosten durch die kantonale Dienststelle Umwelt und Energie (uwe) die Nettokosten beträchtlich tiefer. Eine definitive Zusicherung für die Kostenübernahme kann nicht erwirkt werden. Es ist aber aufgrund des heutigen Wissensstands mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass rund 2,3 Mio. Franken zurückerstattet werden. Weitere Rückerstattungen im Bereich Altlasten sind möglich, werden aber im Sinne des Vorsichtsprinzips in der nachfolgenden Übersicht nicht einberechnet.

Damit ergibt sich folgende Übersicht:

Alle Angaben in Fr. inkl. MWSt (Stand 3. März 2021)	Kosten
Gesamtkosten brutto	32'493'000
./. Beitrag Kanton Luzern an TP 2 Knoten Bodenhof	./. 500'000
./. Beitrag erwartete Rückerstattung Altlasten	./. 2'300'000
Gesamtkosten netto	29'693'000

6.4 Terminplanung

Die Terminplanung des Projekts musste schon mehrfach überarbeitet und angepasst werden. Das ursprüngliche Projekt 2009 ging von einer Eröffnung der Strasse im Jahr 2018 aus. Im B+A 9/2017 war die Realisierung auf 2023 geplant. Zum heutigen Zeitpunkt sind folgende Meilensteine im Rahmen der Projektbearbeitung vorgesehen. Terminliche Verschiebungen im Rahmen der Bewilligungsverfahren aufgrund von Rechtsverfahren sind nicht auszuschliessen.

Phase Projektierung:

- Öffentliche Auflage des Bauprojekts Mai 2021

Phase Ausschreibung:

- Ausführungsprojekt Juni 2021–Februar 2022
- Submission Baumeister November/Dezember 2021
- Vergabe Baumeister Frühling 2022

Phase Realisierung:

- Baubeginn Sommer 2022
- Schliessung Bahnübergang, Teilinbetriebnahme voraussichtlich Januar 2023
- Bauende Frühling 2025

Dieser Terminplan ist abgestimmt mit den übrigen Projekten im Gebiet Littauerboden – so insbesondere mit dem (Teilprojekt) Bushof und der Gesamterneuerung am Bahnhof Littau durch die SBB. Zudem nimmt er bezüglich Vorgehensweise der Baumeistersubmission Rücksicht auf die Empfehlung des externen Projektreviews, indem die Submission auf der Basis des Ausführungsprojekts erstellt und auf Ende 2021 terminiert wird.

6.5 Kostentragung und Finanzierung

Für die Darstellung der Kostentragung und Finanzierung gilt es zu beachten, dass im Vergleich zu der im B+A 9/2017 ausgeführten Unterteilung zwischen Strassen- und Wegnetz (Infrastrukturausbau) sowie Kanalisation (Siedlungsentwässerung) verzichtet werden kann. Da es sich um die Umlegung von Leitungen aufgrund einer neuen Strassenführung handelt, sind die Kosten nicht der Spezialfinanzierung Abwasser zu belasten.

Nachfolgend werden die Gesamtkosten in der Höhe von brutto 32,493 Mio. Franken in ihre Anteile für Landerwerb, Baukosten, Honorare und Unvorhergesehenes aufgeteilt.

Beschrieb	Kosten (Fr.)	
1. Landerwerb		
TP 1 Cheerstrasse	1'180'000	
TP 2 Knoten Bodenhof	995'000	
TP 3 Knoten Bodenhof–Cheerstrasse	65'000	
TP 4 Bahnübergang	–	
TP 5 Flankierende Massnahmen	–	
TP 6 T-Knoten Thorenbergstrasse	5'000	
TP 7 Bushof	–	
TP 8 Kanalisation	–	
TP 9 Sanierung Unterführung Ober Bodenhof	–	
Total Landerwerb		2'245'000
2. Baukosten		
TP 1 Cheerstrasse	14'278'000	
TP 2 Knoten Bodenhof	3'129'610	
TP 3 Knoten Bodenhof–Cheerstrasse	674'300	
TP 4 Bahnübergang	–	
TP 5 Flankierende Massnahmen	445'870	
TP 6 T-Knoten Thorenbergstrasse	61'911	
TP 7 Bushof	–	
TP 8 Kanalisation	1'198'700	
TP 9 Sanierung Unterführung Ober Bodenhof	46'422	
Total Baukosten		19'834'813
3. Honorare		
TP 1 Cheerstrasse	3'697'340	
TP 2 Knoten Bodenhof	951'140	
TP 3 Knoten Bodenhof–Cheerstrasse	176'330	
TP 4 Bahnübergang	–	

Beschrieb	Kosten (Fr.)	
TP 5 Flankierende Massnahmen	117'560	
TP 6 T-Knoten Thorenbergstrasse	17'630	
TP 7 Bushof	–	
TP 8 Kanalisation	321'320	
TP 9 Sanierung Unterführung Ober Bodenhof	–	
Total Honorare		5'281'320
4. Unvorhergesehenes + MWSt (ohne Landerwerb) + Rundung		
TP 1 Cheerstrasse	3'690'660	
TP 2 Knoten Bodenhof	820'250	
TP 3 Knoten Bodenhof–Cheerstrasse	174'370	
TP 4 Bahnübergang	–	
TP 5 Flankierende Massnahmen	115'570	
TP 6 T-Knoten Thorenbergstrasse	16'459	
TP 7 Bushof	–	
TP 8 Kanalisation	310'980	
TP 9 Sanierung Unterführung Ober Bodenhof	3'578	
Total Unvorhergesehenes + MWSt (ohne Landerwerb) + Rundung		5'131'867
Total Bruttokosten		32'493'000

Damit besteht im Vergleich zum bereits bewilligten indexierten Gesamtkredit aus den Jahren 2009 und 2017 (20,16 Mio. Franken) eine Differenz in der Höhe von 12,333 Mio. Franken. Dieser Betrag ist dem Parlament mit dem vorliegenden Bericht als Zusatzkredit zum Projekt I414014.01 zu beantragen. Die Aufwendungen sind dem Fibukonto 5010.04 zu belasten.

6.6 Bisherige Aufwendungen

Für das Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» verfügt die Stadt Luzern zurzeit über einen bewilligten Kredit. Von diesem Kredit wurden bisher rund 1,8 Mio. Franken (Stand Februar 2021) aufgewendet. Es handelte sich dabei mehrheitlich um Ausgaben für die Planung im Bereich des Strassenprojekts.

7 Folgekosten

Die Regiebetriebe des Tiefbauamts erbringen umfangreiche Leistungen für den Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen. Für die Erweiterung der Cheerstrasse im Umfang von rund 7'000 m² bedeutet dies Folgekosten für den baulichen und betrieblichen Unterhalt der Strassen- und Grünflächen. Zudem ist für die Stützmauer mit Betriebskosten für die Entfernung von Pflanzen am Mauerkopf, für Graffitienschutz und -entfernung sowie für das Spülen der Sickerleitung (alle zwei Jahre) zu rechnen. Mit B+A 9/2017 wurden die Folgekosten in der Höhe von Fr. 130'000.– pro Jahr beantragt und auch vom Volk gutgeheissen. Ergänzend wurden für das Teilprojekt 7 «Bushof» mit B+A 2/2020 weitere Fr. 88'000.– angekündigt. Vor diesem Hintergrund sind keine weiteren Anträge für Folgekosten notwendig. Die Folgekosten fallen erst nach der Realisierung des Bauprojekts an und sind in der Finanzplanung entsprechend eingestellt.

8 Kreditrecht

Gemäss § 39 Abs. 1 des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016 (FHGG; SRL Nr. 160) ist beim Gemeindeparlament rechtzeitig ein Zusatzkredit einzuholen, sofern ein Sonderkredit nicht ausreicht. Zusatzkredite brauchen gemäss Abs. 2 dieser Bestimmung nicht verlangt zu werden:

- a. für teuerungsbedingte Mehrausgaben,
- b. für gebundene Ausgaben,
- c. für nicht voraussehbare freibestimbare Ausgaben, mit denen eine mit Sonderkredit bewilligte Kreditsumme bis zu 10 Prozent, aber höchstens um 250'000 Franken überschritten wird.

Die Gemeinde kann den in Absatz 2c vorgesehenen Betrag in einem rechtsetzenden Erlass ändern (Abs. 3). Von dieser Kompetenz hat die Stadt Luzern Gebrauch gemacht und in Art. 70 lit. b Ziff. 2 der Gemeindeordnung vom 7. Februar 1999 (GO; sRSL 0.1.1.1.1) bestimmt, dass der Stadtrat zuständig ist für nicht voraussehbare freibestimbare Ausgaben, mit denen eine mit Sonderkredit bewilligte Kreditsumme bis zu 20 Prozent, aber höchstens um Fr. 750'000.– überschritten wird.

Die in Abs. 2 lit. c FHGG bzw. Art. 70 lit. b Ziff. 2 GO erwähnte Überschreitung der Kreditsumme von Fr. 750'000.– für den Sonderkredit in der Höhe von 13,843 Mio. Franken für eine neue Erschliessungs- und Verbindungsstrasse zwischen dem Bahnhof Littau und dem Kreisel Bodenhof,

den die Stimmberechtigten von Littau im September 2009 bewilligt haben, hat bereits stattgefunden mit der Bewilligung des Zusatzkredits von 4,838 Mio. Franken gemäss B+A 9/2017 durch das Stadtparlament und die Stimmbevölkerung. Vor diesem Hintergrund besteht daher für das Projekt «Cheerstrasse» kein weiterer Raum mehr für eine stadträtliche Ausgabenkompetenz nach Art. 70 lit. b Ziff. 2 GO.

Die Zuständigkeit für die Bewilligung eines Zusatzkredits bestimmt sich gemäss Handbuch FHGG unabhängig von der Höhe. Es handelt sich um eine generelle Delegation der Ausgabenkompetenz. Der Zusatzkredit unterliegt für sich selber nur dem fakultativen Finanzreferendum (§ 13 Abs. 2 lit. c des Gemeindegesetzes vom 4. Mai 2004; GG; SRL Nr. 150 bzw. Art. 68 lit. b Ziff. 6 GO). Gemäss Art. 68 lit. b Ziff. 6 GO ist die Bewilligung von Zusatzkrediten an den Grossen Stadtrat delegiert. Dieser kann gemäss Art. 12 Abs. 2 GO weitere Geschäfte, die dem fakultativen Referendum unterstehen, dem obligatorischen Referendum unterstellen, wie dies bereits mit B+A 9/2017 stattgefunden hat. Vor diesem Hintergrund erachtet es der Stadtrat als folgerichtig, dass das Stimmvolk auch über den zweiten Zusatzkredit befinden kann, und stellt mit dem vorliegenden Bericht und Antrag dem Parlament den Antrag, seinen Beschluss dem obligatorischen Referendum zu unterstellen.

Bei einer allfälligen Ablehnung des Zusatzkredits durch den Grossen Stadtrat kann dieser nicht dem Volk vorgelegt werden. Eine Ablehnung durch das Parlament bedeutet den Verzicht auf die Realisierung des Projekts in abschliessender Kompetenz, da nicht genügend Mittel für die Realisierung zur Verfügung stehen würden. Die damit verbundenen Konsequenzen werden in Kapitel 9 beschrieben.

9 Konsequenzen einer Ablehnung des Zusatzkredits

9.1 Formale Konsequenzen

Da die Umsetzung des Projekts ohne zweiten Zusatzkredit nicht möglich ist, bedeutet eine allfällige Ablehnung des Zusatzkredits durch das Parlament den Projektabbruch der Erweiterung der Cheerstrasse. Der Kredit aus dem Jahr 2009 inklusive des Zusatzkredits aus dem Jahr 2017 wird unter Berücksichtigung der bis zum Abbruch aufgelaufenen Kosten abgerechnet. Die gesamten aufgelaufenen und über die Investitionsrechnung gebuchten Kosten von rund 1,8 Mio. Franken werden sofort abgeschrieben und in der Jahresrechnung 2021 dem Globalbudget Tiefbauamt belastet. Diese Abrechnung erfolgt analog zum standardmässigen Vorgehen zur Abrechnung von Sonderkrediten, wie dies in der Stadt Luzern im Jahr 2012 mit B+A 36/2012 beim Dammdurchbruch Lädlistrasse der Fall war.

9.2 Inhaltliche Konsequenzen

Bei einer Nichtrealisierung der Cheerstrasse sind als primäre Konsequenz die bisherigen Aufwendungen für das Projekt, wie sie in Kapitel 6.5 beziffert werden, verloren. Als weitere inhaltliche Konsequenzen sind in erster Linie folgende weitere Auswirkungen zu erwarten:

- **Neuplanung des separat finanzierten Teilprojekts «Bushof»:**

Das Teilprojekt «Bushof» läuft zwar finanziell unabhängig, wurde aber aufgrund des engen Zusammenhangs in das Projekt «Cheerstrasse» integriert. Bei einem Abbruch des Strassenprojekts muss aufgrund der Zu- und Wegfahrtsituation auf und über die neue Cheerstrasse auch das Teilprojekt «Bushof» voraussichtlich von Grund auf neu aufgegleist werden. Auch wenn einzelne Projektelemente übernommen werden können, ist dennoch von einer neuen Projektierung und damit voraussichtlich auch von einem neuen Bericht und Antrag an den Grossen Stadtrat inklusive eines Zusatzkredits auszugehen. Unter Berücksichtigung der wegfallenden Synergien zum Strassenprojekt «Cheerstrasse» dürften sich die Brutto-Zusatzkosten für die erneute Planung aus heutiger Sicht in der Höhe von rund Fr. 400'000.– bewegen. Mit den Finanzierungsbeiträgen von Kanton und Bund darf grundsätzlich nach wie vor gerechnet werden. Die Mehrkosten würden aber bei der Stadt Luzern als Verantwortliche für die Umsetzung verbleiben.
- **Beeinträchtigung der ÖV-Erschliessung:**

Eine Nichtrealisierung der Cheerstrasse hat massgebliche Auswirkungen auf den öffentlichen Busverkehr im Littauerboden. Neben der damit verbundenen Neukonzeptionierung des Teilprojekts «Bushof» bleibt die Zufahrtssituation der Busse ohne neue Cheerstrasse suboptimal. Dies gilt zum einen für die Linien aus Richtung Luzern/Seetalplatz, die damit weiterhin via Thorenbergstrasse, «alte Cheerstrasse» und über den Bahnübergang zum Bahnhof fahren. Es betrifft aber auch die Linien aus Richtung Littau, die aufgrund des barrieregesteuerten Übergangs von Rückstaus betroffen sind. Insgesamt bleiben damit die Anfahrtsbedingungen für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr aufgrund der Barriersituation suboptimal und führen infolge der durch den motorisierten Individualverkehr verursachten Stausituationen zu Verlustzeiten.
- **Fortbestand der Stausituation:**

Diese oben erwähnten Stausituationen bleiben damit auch in Zukunft bestehen und könnten sich allenfalls sogar noch verschärfen, falls sich infolge der Entwicklungen im Littauerboden eine Verkehrszunahme ergeben sollte. In Verbindung mit den langfristigen ÖV-Planungen, welche einen Ausbau des Takts der Bahnverbindungen am Bahnhof Littau vorsehen, verlängern sich die Wartezeiten an der Barriere und damit möglicherweise auch die Stausituation zusätzlich.
- **Überlastung Knoten Thorenberg-/Cheerstrasse:**

Bereits im Rahmen der Machbarkeitsstudie zum Knoten Thorenberg-/Cheerstrasse im Jahr 2016 zeigte sich, dass der Knoten künftig überlastet ist. Diese Erkenntnisse bestätigten sich auch im Zusammenhang mit den Arbeiten am entsprechenden Teilprojekt, welches ab 2018 in das Projekt «Cheerstrasse» aufgenommen wurde. Bereits heute ergeben sich in den Spitzenstunden Rückstaus. Zudem handelt es sich um einen Unfallschwerpunkt. Ohne die mit der Realisierung der neuen Cheerstrasse verbundene Entlastung dürfte ein Umbau des heutigen T-Knotens unumgänglich sein. Auch wenn es sich bei der Thorenbergstrasse grundsätzlich um eine Kantonsstrasse handelt, sind Auswirkungen – auch finanzieller Art – auf die untere Cheerstrasse als Gemeindestrasse der Stadt Luzern nicht auszuschliessen.

Im Vergleich zu den in B+A 9/2017 skizzierten Konsequenzen hat sich aufgrund der fortgeschrittenen Planungen der SBB das Risiko minimiert, dass die SBB den Bahnübergang für ihre Passagiere nicht mehr benötigen würde. Es ist daher nicht davon auszugehen, dass die Stadt Luzern mittelfristig Unterhaltskosten für den Barrierenübergang übernehmen müsste.

Mit einer allfälligen Ablehnung des Zusatzkredits und damit dem Verzicht auf die Realisierung der Cheerstrasse wären grundsätzlich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Umsetzung des Bahnhofs Littau zu erwarten. Dies gilt auch für den mit der SBB vertraglich vereinbarten Umgang im Zusammenhang mit der bestehenden Unterführung Ober Bodenhof, wie es im entsprechenden Teilprojekt (Kap. 4.9) beschrieben wird.

10 Politische Würdigung

Das Projekt «Cheerstrasse» hat eine lange Geschichte. Der Stadtrat respektiert die demokratischen Volksentscheide zur Erweiterung der Cheerstrasse. Er gewichtet diese hoch und begründet damit seinen vorliegenden Antrag zum zweiten Zusatzkredit für das Projekt «Cheerstrasse» in erster Linie mit dem zweifachen Volksauftrag. Er erachtet es als folgerichtig, dass das Stimmvolk auch über den erneut umfangreichen Zusatzkredit befinden kann, und beantragt daher dem Grossen Stadtrat, dass dieser den Beschluss dem obligatorischen Referendum unterstellt.

Rückblickend ist der Stadtrat überzeugt, dass die externe Überprüfung der Kostenentwicklung zum Projekt «Cheerstrasse» wichtig war. Der Stadtrat, die Umwelt- und Mobilitätsdirektion sowie das Tiefbauamt haben ihre Lehren daraus gezogen – sowohl generell wie auch in Bezug auf das Projekt «Cheerstrasse». Vor diesem Hintergrund ist es für den Stadtrat klar, dass er den erneut notwendigen Zusatzkredit auf Basis der aktualisierten Grundlagen und unter umfassender Transparenz dem Parlament unterbreiten will. Dies ist mit den vorliegenden Bauprojektunterlagen gegeben.

Der Stadtrat anerkennt grundsätzlich die Verbesserungen der heute suboptimalen Verkehrssituation mit dem barrieregesteuerten Übergang, die die Umsetzung des Projekts «Cheerstrasse» mit sich bringen. Er sieht auch die Synergien, die sich im Zusammenhang mit den Ausbauarbeiten am Bahnhof Littau ergeben. Es handelt sich dabei zum einen um den Umbau des Bahnhofs durch die SBB. Ein wichtiges Vorhaben zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs stellt aber zum anderen insbesondere der Bau des Bushofs dar. Dieses Projekt ermöglicht den Ausbau der ÖV-Infrastruktur und trägt gleichzeitig zu einer massgeblichen Aufwertung des Raums im Hinblick auf das Quartierzentrum am Bahnhof Littau bei.

Für den Stadtrat liegt damit der Hauptnutzen der neuen Cheerstrasse in der Verbesserung der Bedingungen für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr. Dennoch greifen die verkehrlichen Argumente in einer Gesamtverkehrsbetrachtung für ihn zu wenig, um die beträchtlichen Kosten zu legitimieren. Dies gilt insbesondere für den Fuss- und den Veloverkehr, für die die neue Cheerstrasse keine massgeblichen Verbesserungen bringt. Auf die Option einer Wiederaufnahme der Unterführung für den Velo- und den Fussverkehr am Bahnhof Littau in das Projekt wird verzichtet, da diese 2017 explizit vom Grossen Stadtrat abgelehnt worden war.

Auch wenn die Verkehrssituation mit dem barrieregesteuerten Übergang nicht optimal ist und die neue Erschliessungsstrasse einen Beitrag zu deren Verbesserung darstellen würde, hat sich mit den im Rahmen des Bauprojekts ermittelten Erkenntnissen das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Projekts nochmals deutlich verschlechtert. Als zentrales Argument für die Realisierung des Projekts verbleibt 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 – 2017 in der Stadt Luzern bestätigt wurde.

11 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen, für die Realisierung des Projekts «Erweiterung Cheerstrasse» einen zweiten Zusatzkredit von 12,333 Mio. Franken zu bewilligen und diesen dem obligatorischen Referendum zu unterstellen. Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 21. April 2021



Beat Züsli
Stadtpräsident



Michèle Bucher
Stadtschreiberin



Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 12 vom 21. April 2021 betreffend

Erweiterung Cheerstrasse

Zweiter Zusatzkredit,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 39 Abs. 1 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. 6 und Art. 69 lit. b Ziff. 7 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. Für die Realisierung des Projekts «Erweiterung Cheerstrasse» wird ein zweiter Zusatzkredit in der Höhe von 12,333 Mio. Franken bewilligt.
- II. Der Beschluss gemäss Ziffer I wird dem obligatorischen Referendum unterstellt.