

## **Bericht und Antrag 24 an den Grossen Stadtrat von Luzern**

### **Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau – Kenntnisnahme und Abschreibung der Motionen 104, 105, 113**

**Vom Stadtrat zuhanden des Grossen Stadtrates verabschiedet  
mit StB 540 vom 23. August 2023**

**Vom Grossen Stadtrat beschlossen am 26. Oktober 2023**

## Politische und strategische Referenz

### Politischer Auftrag

Motion 104 «Aufwertung Littauerboden» ([Link](#))

Motion 105 «Alternativprojekt Cheerstrasse – Bahnhof Littau» ([Link](#))

Motion 113 «Plan B für die Cheerstrasse» ([Link](#))

### In Kürze

Die Situation am Bahnübergang beim Bahnhof Littau sorgt schon seit langer Zeit für verkehrliche Probleme. Nach langjährigen Planungsarbeiten und zwei Volksabstimmungen für den Neubau einer Umfahrung – die neue Cheerstrasse – wurde das Projekt aufgrund der Rückweisung des Berichtes und Antrages (B+A) 12 vom 21. April 2021: «Erweiterung Cheerstrasse. Zweiter Zusatzkredit» ([Link](#)) durch den Grossen Stadtrat beendet. Begründet wurde dies u. a. mit den hohen Kosten und einem schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnis. Mit der Ablehnung des zweiten Zusatzkredites wurde klar, dass neue Lösungen gefordert sind. So wurden gleichzeitig mit der Rückweisung drei Motionen eingereicht, die das gleiche Ziel verfolgen und jeweils alternative Lösungen für eine Verbesserung der Verkehrssituation am Bahnübergang Littau einfordern.

Mit der Überweisung der Motionen anlässlich der Ratssitzung vom 16. Dezember 2021 wurde der Stadtrat beauftragt, ein Entwicklungskonzept «Umfeld Bahnhof Littau» zu erarbeiten. Dieses soll nebst einem Vorschlag zum Umgang mit den verkehrlichen Herausforderungen beim Bahnübergang Littau auch Überlegungen zur städtebaulichen Entwicklung des Gebiets und zur Aufwertung der öffentlichen Räume enthalten.

Parallel zur Erarbeitung des Entwicklungskonzepts wurden die dringendsten Herausforderungen sofort angegangen bzw. weitergeplant. Zum einen ist dies der «Neubau Bushof Littau» in Abstimmung mit der von der SBB verantworteten Modernisierung des Bahnhofs. Weiter handelt es sich um die dringend notwendige «Sanierung untere Cheerstrasse und Grünauring». Beide Projekte waren planerisch in das abgebrochene Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» integriert und wurden nun losgelöst weiterverfolgt. Sie sind demnach als Rahmenbedingung für weitere Massnahmen anzusehen. Auf Stufe Machbarkeitsstudie liegen konkrete Projekte vor. Zudem sind bereits Kredite für die Erarbeitung der notwendigen Vor-, Bau- und Auflageprojekte in den Budgets der Jahre 2024 und 2025 eingestellt. Kredite für die Umsetzung werden, sofern aufgrund der Kredithöhe nötig, in separaten B+A vorgelegt.

Die SBB steht kurz vor Baubewilligung für ihr Projekt zum behindertengerechten Neubau des Bahnhofs Littau. Zum SBB-Projekt «Gesamterneuerung Bahnhof Littau» gehören auch Erneuerungen des Gleisbetts und der Zugsicherungsanlagen. Diese ermöglichen es, eine Verbreiterung des Bahnübergangs für den Fussverkehr und den Schulweg in das SBB-Projekt zu integrieren. Eine zentrale Erkenntnis aus dem Bahnhofprojekt SBB ist zudem, dass die Erneuerung der Zugsicherungsanlagen eine markante Reduktion der Schrankenschliesszeiten von heute zirka 17 auf neu zirka 9 Minuten pro Stunde ermöglicht. Damit ist eine deutliche Reduktion des Rückstaus verbunden.

Im Zentrum der Lösungsentwicklung stand dennoch weiterhin die Herausforderung mit dem (verbleibenden) Rückstau am Bahnübergang Littau und die damit verbundenen Auswirkungen auf die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Hierzu wurden mehrere Lösungsvarianten – mit und ohne Umfahrung – entwickelt und bewertet. Das Resultat des umfangreichen Variantenvergleiches ist die fachliche Empfehlung, auf eine Umfahrungsstrasse zu verzichten und die Variante Umbau Kreuzung Thorenbergstrasse/Cheerstrasse zu einem lichtsignalgesteuerten Knoten mit Abbiegespuren zur Cheerstrasse weiterzuverfolgen.

Im Rahmen des Entwicklungskonzepts wurden zahlreiche weitere Massnahmen definiert, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen. Dazu gehören u. a. eine neue Gleisquerung für den Fuss- und sofern möglich auch für den Veloverkehr sowie auch verschiedene Vorschläge zur Optimierung und Weiterentwicklung von Siedlung und Freiraum rund um den Bahnhof Littau. Im vorliegenden Bericht werden diese Massnahmen erläutert, und es wird aufgezeigt, welche Projekte prioritär umgesetzt werden sollen.

Der Einbezug der Quartierbevölkerung war bei der Erarbeitung des Entwicklungskonzepts wichtig. In verschiedenen Veranstaltungen mit einer Begleitgruppe konnten wertvolle Erkenntnisse gewonnen werden. In Bezug auf die Kernherausforderung – den Umgang mit dem Rückstau am Bahnübergang Littau – ist jedoch deutlich geworden, dass die Mehrheit der Begleitgruppe die fachliche Empfehlung nicht teilt. Vielmehr wird weiterhin die möglichst schnelle Realisierung einer Umfahrungsstrasse eingefordert. Als Fazit aus der Begleitgruppe wurde folgende Botschaft an den Stadtrat formuliert, welche neben der fachlichen Empfehlung in die Entscheidungsfindung einfließen soll:

*«Die Mehrheit des Begleitgremiums fordert so rasch als möglich eine Umfahrungslösung und sieht eine Variante Steuerung allenfalls als kurzfristigen, ersten Schritt an. Zudem wünscht eine Mehrheit des Begleitgremiums ergänzend zu einer Umfahrung auch eine Unter- oder Überquerung der Bahngleise der SBB für den Fuss- und Veloverkehr. Diese beiden Anliegen gehen als zentrale Forderungen aus dem Mitwirkungsprozess mit den Quartierkräften hervor.»*

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

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

Erste Vorabklärungen haben gezeigt, dass auch der Kanton Luzern (Dienststelle Verkehr und Infrastruktur, vif) dieser Lösung positiv gegenübersteht. Zudem ist im kantonalen Bauprogramm die Planung von Massnahmen auf der Thorenbergstrasse enthalten. Der Stadtrat möchte diese Chance nutzen, um gemeinsam mit dem Kanton eine tragfähige und zukunftsgerichtete Lösung für die Verkehrssituation am Bahnübergang Littau zu entwickeln.

Der Stadtrat beantragt dem Grossen Stadtrat, den vorliegenden Bericht «Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau» zustimmend zur Kenntnis zu nehmen und die Motion 104, Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP-Fraktion vom 18. Mai 2021: «Aufwertung Littauerboden», die Motion 105, Christian Hochstrasser und Martin Abele namens der G/JG-Fraktion vom 18. Mai 2021: «Alternativprojekt Cheerstrasse – Bahnhof Littau», sowie die Motion 113, Roger Sonderegger namens der Mitte-Fraktion, Martin Abele namens der G/JG-Fraktion, Nico van der Heiden namens der SP-Fraktion, Fabian Reinhard namens der FDP-Fraktion und Stefan Sägesser namens der GLP-Fraktion vom 14. Juni 2021: «Plan B für die Cheerstrasse», als erledigt abzuschreiben.

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>1 Ausgangslage</b>	<b>5</b>
1.1 Handlungsbedarf	5
1.2 Vorgeschichte	5
1.3 Politische Vorstösse	6
1.4 Projektumfeld	6
<b>2 Erarbeitungsprozess</b>	<b>8</b>
2.1 Ziele des Entwicklungskonzepts	8
2.2 Vorgehen	9
2.3 Mitwirkung	9
<b>3 Zentrale Aspekte aus dem Entwicklungskonzept</b>	<b>11</b>
3.1 Analyse	11
3.2 Verkehrslösung	11
3.3 Konzept Siedlung und Freiraum	14
3.4 Zukunftsbild Umfeld Bahnhof Littau	16
3.5 Massnahmenübersicht und Massnahmenblätter	17
<b>4 Politische Vorstösse</b>	<b>34</b>
<b>5 Politische Würdigung</b>	<b>35</b>
<b>6 Antrag</b>	<b>36</b>
<b>Beilage</b>	
1 Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau inkl. Anhänge und Beilagen	

# Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

## 1 Ausgangslage

### 1.1 Handlungsbedarf

Die Cheerstrasse verbindet das Quartier Littau Dorf mit dem Littauerboden. Der mit einer Barriere geregelte Übergang über die Bahnstrecke Luzern–Wolhusen und die Einmündung in die Thorenbergstrasse führten bereits vor der Fusion von Littau und Luzern im Jahr 2009 häufig zu Staus und Verkehrsbehinderungen. Der Rückstau führt zu Qualitätseinbussen beim öffentlichen Verkehr, beim Autoverkehr und zu Verkehrssicherheitsdefiziten für alle Verkehrsteilnehmenden. Auch der Fuss- und Veloverkehr ist negativ betroffen.

### 1.2 Vorgeschichte

Bereits vor der Fusion mit der Stadt Luzern wurde in der ehemaligen politischen Gemeinde Littau eine Umfahrung des Ortsteils Littauerboden geplant. Dafür wurde im Jahr 2004 mit einer Vorinvestition ein Durchstich des Bahndamms auf Höhe des Knotens Bodenhof realisiert. Im Jahr 2009 beschloss die Bevölkerung der damaligen Gemeinde Littau einen Planungs- und Baukredit für die Erweiterung der Cheerstrasse (damals: Bahnhofstrasse). Nach der Fusion hat sich herausgestellt, dass die damals veranschlagten Kosten für die geplanten Arbeiten nicht ausreichen. Deshalb wurde 2017 mit Bericht und Antrag 9 vom 5. April 2017 ein Zusatzkredit für die Erweiterung der Cheerstrasse beantragt. Dieser wurde anlässlich der Volksabstimmung vom 24. September 2017 von der Luzerner Stimmbevölkerung angenommen. Im weiteren Verlauf des Projekts zeichnete sich aufgrund von notwendigen Korrekturen am Projekt (v. a. die vom Kanton bestimmte Gestaltung des Knotens Bodenhof als Lichtsignalanlage, stärkere Stützbauwerke im Rutschhang und die notwendige Beseitigung von Altlasten) eine erneute Kreditüberschreitung ab. Daraufhin zeigte der Stadtrat im Bericht und Antrag 12 vom 21. April 2021: «Erweiterung Cheerstrasse. Zweiter Zusatzkredit» den aktuellen Projektstand auf, legte die Hintergründe der Kostenentwicklungen und Risiken des Projekts transparent dar und beantragte beim Grossen Stadtrat einen zweiten Zusatzkredit. Mit den steigenden Kosten hatte sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Projekts noch einmal deutlich verschlechtert. Anlässlich der Behandlung in der vorberatenden Baukommission wurde der Antrag auf Nichteintreten im Sinn der Nichtbehandlung gestellt, welchem der Grosse Stadtrat an der Sitzung vom 24. Juni 2021 zustimmte. Mit diesem Beschluss wurde das Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» abgebrochen, und es mussten neue und mehrheitsfähige Lösungen gesucht werden.

Zur Lösung der Herausforderungen im Umfeld des Bahnhofs Littau war nach dem Projektabbruch ein zweigleisiges, auf unterschiedliche Zeitachsen ausgerichtetes Vorgehen notwendig. Die mittel- bis langfristig ausgerichtete verkehrliche Lösung für den Umgang mit dem Bahnübergang und die räumlichen Entwicklungsperspektiven für das Quartier wurden mit dem vorliegenden Entwicklungskonzept erarbeitet. Die dringendsten verkehrlichen Herausforderungen wurden hingegen sofort angegangen bzw. weitergeplant. Parallel zur Erarbeitung des Entwicklungskonzepts wurden vonseiten der Stadt Luzern der «Neubau Bushof Littau» und die «Sanierung untere Cheerstrasse und Grünauring» weiterverfolgt und vorangetrieben, damit diese Projekte so rasch als möglich in die Umsetzung gelangen können.

## 1.3 Politische Vorstösse

Gleichzeitig mit dem Abbruch des Projekts «Erweiterung Cheerstrasse» wurden drei Motionen eingereicht, die alle die Umsetzung alternativer Massnahmen fordern, mit denen die Verkehrsqualität verbessert und eine Aufwertung des Quartiers erreicht werden soll:

- Motion 104 vom 18. Mai 2021: «Aufwertung Littauerboden»
- Motion 105 vom 18. Mai 2021: «Alternativprojekt Cheerstrasse – Bahnhof Littau»
- Motion 113 vom 14. Juni 2021: «Plan B für die Cheerstrasse»

Wie bereits in den Stellungnahmen zu den jeweiligen Motionen ausführlich dargelegt, teilt der Stadtrat die Ansicht der Motionäre, dass im Gebiet Littauerboden und hier insbesondere im Umfeld des Bahnhofs Littau eine Aufwertung erfolgen soll. Die Motionen wurden anlässlich der Ratssitzung vom 16. Dezember 2021 überwiesen.

## 1.4 Projektumfeld

Folgende laufende Projekte und Planungen beeinflussen das Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau massgeblich:

### **SBB-Projekt: Gesamterneuerung Bahnhof Littau**

In den Jahren 2024 bis 2025 wird die SBB den Bahnhof Littau sanieren und nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes umbauen. Durch eine Anpassung und Modernisierung der Signaltechnik und durch die Erneuerung der Steuerung des Bahnübergangs verbessert sich die Situation gegenüber dem aktuellen Zustand deutlich. Aufgrund der Erneuerung der Steuerungsanlagen werden sich die Schrankenschliesszeiten gegenüber dem heutigen Stand nach dem Umbau auf zirka 9 Minuten pro Stunde reduzieren. Heute beträgt die Schrankenschliesszeit mit rund 17 bis 18 Minuten pro Stunde das Doppelte. Entscheidend dabei ist die Reduktion der einzelnen Schliessungen von heute teilweise 3 bis 4 Minuten auf im Normalfall nur noch 1 bis 2 Minuten. Die Sperrzeit liegt damit neu im Bereich von Rotphasen an grossen Kreuzungen in der Innenstadt. Durch die Nutzung von Synergien ist es zudem möglich, das Sicherheitsdefizit beim Fussgängerbereich der Schrankenanlage zu beheben. Das Trottoir weist dort heute Engstellen von lediglich 1,2 m auf und kann neu auf durchgehend 2,5 m verbreitert werden. Die dafür notwendigen Kosten von Fr. 100'000.– werden durch die Stadt Luzern getragen. Dazu schliesst das Tiefbauamt mit der SBB eine Finanzierungsvereinbarung ab. Die Planungsarbeiten und auch die Realisierung erfolgen durch die SBB im Rahmen des SBB-Projekts, welches 2024/2025 realisiert werden soll. Die Stadt Luzern übernimmt lediglich eine begleitende Funktion.

### **Stadt Luzern: Neubau Bushof Littau, Sanierung untere Cheerstrasse und Grünauring**

Das abgebrochene Projekt zur Erweiterung der Cheerstrasse enthielt nebst dem Ausbau der Cheerstrasse weitere Massnahmen für dringliche Verbesserungen an der Verkehrsinfrastruktur im Umfeld des Bahnhofs Littau. Dabei handelt es sich um den Neubau des Bushofs Littau sowie die Sanierung und Aufwertung der unteren Cheerstrasse und des Grünaurings. Zum Bushof Littau lag ein eigener B+A vor, welcher bereits beschlossen war, jedoch aufgrund der baulichen Verknüpfung zum Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» abgeschrieben werden musste (B+A 2 vom 8. Januar 2020: «Neubau Bushof Bahnhof Littau», vom Grossen Stadtrat beschlossen am 12. März 2020). Diese Projekte wurden parallel zu den Arbeiten am Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau weiterverfolgt. Gleichzeitig wurden sie für die Entwicklung neuer Massnahmen als Rahmenbedingung aufgenommen. Die Massnahmen aus dem Entwicklungskonzept sind entsprechend darauf abgestimmt. Auf Stufe Machbarkeitsstudie liegen konkrete Projekte vor. Zudem sind bereits Kredite für die Erarbeitung der notwendigen Vor-, Bau- und Auflageprojekte in den Budgets der Jahre 2024 und 2025 eingestellt. Kredite für die Umsetzung werden, sofern aufgrund der Kredithöhe nötig, in separaten B+A vorgelegt.



Abb. 1: Planung Neubau Bushof Littau

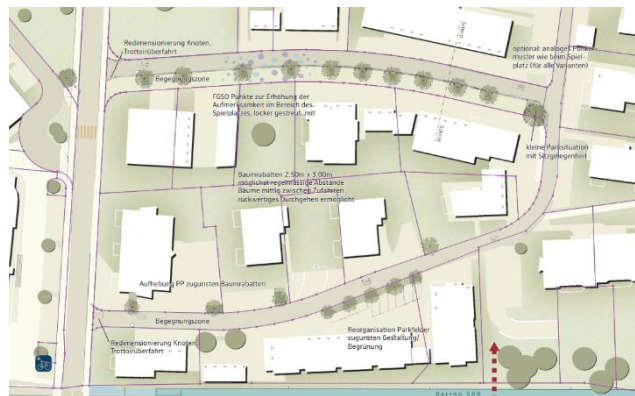


Abb. 2: Sanierung untere Cheerstrasse und Grünauring

### Stadt Luzern: Zusammenführung der Bau- und Zonenordnung (BZO) Littau–Luzern

Aufgrund der Bedeutung des Gebiets entlang der Ortsdurchfahrt (Thorenbergstrasse) und der heutigen Bebauungsstruktur besteht Potenzial für eine parzellenübergreifende städtebauliche Entwicklung. Im Rahmen der Revision der BZO wurde deshalb über den ganzen Perimeter beidseitig der Strasse eine Bebauungsplanpflicht festgelegt. Ein Bebauungsplan ermöglicht die koordinierte Entwicklung dieses Gebiets. Zudem wurden die Areale angrenzend an den Bushof Littau von einer reinen Gewerbezone in eine Wohn- und Arbeitszone umgezont. Denn es ist gemäss Raumentwicklungskonzept 2018 das Ziel, an dieser Verkehrsdrehscheibe ein Quartierzentrum zu etablieren und Aufenthaltsmöglichkeiten zu schaffen. Entsprechend wurde in der BZO eine Vorgabe für publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss eingefügt. Die BZO lag im Herbst 2022 öffentlich auf, und im ersten Halbjahr 2023 wurden Einspracheverhandlungen geführt. Darauf basierend wird dem Parlament im Frühling 2024 der Bericht und Antrag vorgelegt.

### Kanton Luzern: Sanierung Rengglochstrasse und Thorenbergstrasse

Auf kantonaler Ebene fällt die Sanierung der Rengglochstrasse in den Planungszeitraum. Diese befindet sich seit 2023 im Bau (Hauptbauarbeiten und Vollsperrung sind im Jahr 2024 vorgesehen). Gemäss Bauprogramm für Kantonsstrassen soll des Weiteren ab 2024 auf der Thorenbergstrasse die Planung von Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr in Koordination mit der Siedlungsentwicklung gestartet werden.

## Kanton Luzern: Hochwasserschutzprojekt Kleine Emme

Das kantonale Hochwasserschutzprojekt an der Kleinen Emme enthält auch Hochwasserschutzmassnahmen und Renaturierungsmassnahmen im Raum Littauerboden/Thorenberg. Neben der Aufweitung des Flussbettes sind auch Rastplätze und Aufenthaltsflächen vorgesehen, zudem wird der Fussweg ausgebaut und auf dem Abschnitt Thorenbergbrücke bis Swiss Steel auf 2,5 m verbreitert, damit er von Velofahrenden mitbenutzt werden kann.

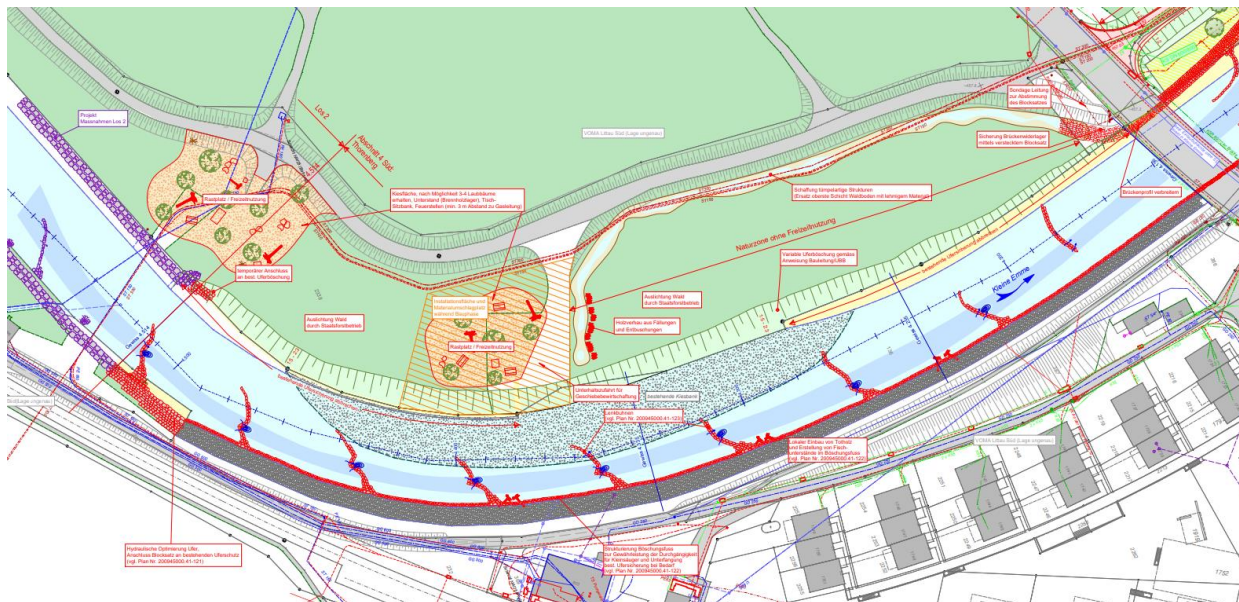


Abb. 3: Ausschnitt Hochwasserschutzprojekt Kanton Luzern, Situation oberhalb Thorenbergbrücke

Die Betrachtung des Umfelds zeigt, dass es rund um den Bahnhof Littau zahlreiche Vorhaben gibt, die in der Planung bereits weit vorgeschritten sind. Deren Umsetzung wird das Quartier in den kommenden Jahren verändern und massgeblich zu seiner Aufwertung sowie zu Verbesserungen im Verkehr und auch zur ökologischen Aufwertung beitragen. Mit dem Entwicklungskonzept besteht nun die Chance, die Entwicklung der Projekte zu koordinieren, bisher nicht berücksichtigte Quartieranliegen einzubringen sowie Massnahmen zu erarbeiten, die den Nutzen der bestehenden Planungen ergänzen und steigern.

## 2 Erarbeitungsprozess

### 2.1 Ziele des Entwicklungskonzepts

Das Entwicklungskonzept «Umfeld Bahnhof Littau» beinhaltet eine langfristig ausgerichtete verkehrliche Lösung für den Umgang mit dem Bahnübergang und ein Zukunftsbild für das Umfeld des Bahnhofs Littau. Es umfasst in erster Priorität die verkehrlichen Aspekte, berücksichtigt jedoch auch die Anforderungen der Siedlungsentwicklung sowie Freiräume und weitere Grünelemente. Dabei sind die unterschiedlichen Zeitachsen berücksichtigt, mit sowohl bereits laufenden Planungen (z. B. Neubau Bushof Littau, Sanierung untere Cheerstrasse und Grünauring) als auch der langfristigen, strategischen Entwicklung des Quartiers und der Verbesserung der Verkehrssituation am Bahnübergang. Die Ziele werden aus den politischen Aufträgen der Motionen abgeleitet und sind auf die städtischen Zielsetzungen gemäss der Mobilitätsstrategie und dem Raumentwicklungskonzept von 2018 abgestimmt:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit im Perimeter;
- Sicherstellung der Zu- und Wegfahrt für den Busverkehr zum bzw. vom Bahnhof Littau;
- Stärkung der Aufenthaltsqualität beim Bahnhof Littau und auf der unteren Cheerstrasse;
- Steigerung der Verkehrsqualität für Velo- und Fussverkehr;



- Vermeidung von negativen Effekten im Siedlungsgebiet durch Rückstau des motorisierten Individualverkehrs;
- Voraussetzungen zur Entwicklung eines Quartierzentrums schaffen;
- Attraktive öffentliche Räume und belebte Freiräume im Quartier anbieten;
- Aufzeigen des ökologischen Aufwertungspotenzials.

## 2.2 Vorgehen

Die Erarbeitung des Entwicklungskonzepts umfasste im Wesentlichen folgende Arbeitsschritte:

1. Zusammenstellung sämtlicher Grundlagen im Sinne einer Dokumentation der Ausgangslage und Analyse mit Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken. Validierung und Anpassung der vorgegebenen Ziele für die Entwicklung des Umfelds Bahnhof Littau.
2. Erarbeitung verschiedener konzeptioneller Stossrichtungen für die Aspekte Verkehr, Siedlung und Freiraum.
3. Beurteilung und Konsolidierung der verschiedenen Varianten, Herleitung der Bestvariante und Ableitung und Priorisierung konkreter Massnahmen vom konzeptionellen Zukunftsbild.
4. Dokumentation und Aufbereitung der Ergebnisse.

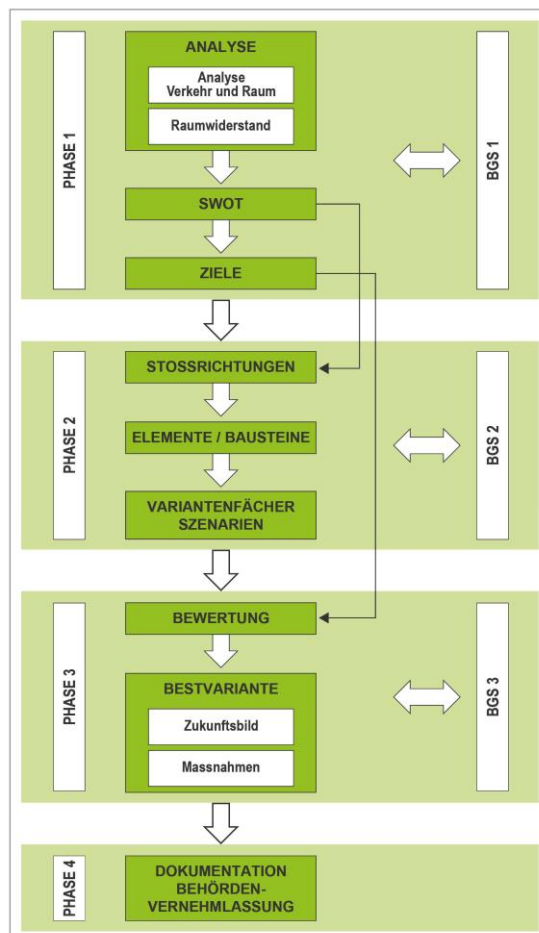


Abb. 4: Ablaufplan Entwicklungskonzept gemäss Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau (Beilage 1)

## 2.3 Mitwirkung

Sowohl dem Grossen Stadtrat als auch dem Stadtrat ist eine offene, transparente Planung mit einem Einbezug der Betroffenen wichtig. Die Erarbeitung des Entwicklungskonzepts erfolgte daher unter Mitwirkung der Quartierbevölkerung.

Dreh- und Angelpunkt der Mitwirkung war die Begleitgruppe, in welcher die organisierte Quartieröffentlichkeit vertreten war (Grundeigentümerschaften, Genossenschaften, Gewerbe, Quartier- und Anwohnerengruppen, Verkehrsorganisationen, politische Parteien, städtische Fachstellen). Die Zusammenarbeit mit der Begleitgruppe wurde mithilfe einer professionellen externen Prozessführung durchgeführt. Zwischen September 2022 und März 2023 fanden drei Workshops mit der Begleitgruppe statt. An diesen Veranstaltungen konnten wichtige Erkenntnisse zur Analyse, zu den Bedürfnissen aus dem Quartier, zur Bewertung von Varianten und zu Prioritäten von Massnahmen gewonnen werden.

- Anlässlich der Startveranstaltung im September 2022 wurden die Beweggründe für das Projekt, die Dringlichkeit der Infrastrukturmassnahmen und der vorgesehene politische Prozess vorgestellt. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, sich zu den ersten Analyseresultaten und zu den Projektzielen einzugeben und diese zu ergänzen. Verschiedene Wünsche und Rückmeldungen der Begleitgruppe sind im weiteren Prozess berücksichtigt worden.
- Im November 2022 wurden der Begleitgruppe die Zwischenergebnisse, Variantenfelder und Szenarien sowie die Bewertungsmethode vorgestellt. In der Diskussion mit den Teilnehmenden wurden diese ergänzt, korrigiert, verbessert und generell Rückmeldungen dazu eingeholt. Die Begleitgruppe hat zudem eigene Varianten eingebracht, welche untersucht worden sind.
- In der Schlussveranstaltung vom März 2023 wurde die fachliche Bewertung der Varianten inkl. Bestvariante aus fachlicher Sicht präsentiert und zur Diskussion gestellt. Zudem wurden die Massnahmen (vgl. Kapitel 3.5) priorisiert. Die Begleitgruppe wurde ferner über das weitere Vorgehen und den anschliessenden politischen Prozess informiert.

Das Mitwirkungskonzept und die detaillierten Berichte der Begleitgruppensitzungen sind dem Entwicklungskonzept (vgl. Beilage 1) als Anhang beigelegt.



Abb. 5: Begleitgruppensitzung

Um den Einbezug weiterer Zielgruppen sicherzustellen, wurde zudem eine eigene Partizipationsveranstaltung mit Kindern und Jugendlichen durchgeführt. Diese wurde von der Quartierarbeit der Stadt begleitet und mit 35 Kindern und Jugendlichen aus dem Quartier Littauerboden durchgeführt, welche die Primarschule Littau Dorf und die Sekundarschule Matt besuchen. Ein detaillierter Bericht der Kinder- und Jugendpartizipation ist dem Entwicklungskonzept (vgl. Beilage 1) ebenfalls als Anhang beigelegt.

### 3 Zentrale Aspekte aus dem Entwicklungskonzept

#### 3.1 Analyse

Die Analyse gliedert sich in die beiden Bereiche Verkehr sowie Siedlung und Freiraum. Sie basiert im Wesentlichen auf bestehenden Grundlagen und Studien, Untersuchungen mit dem kantonalen Verkehrsmodell, Ortsbegehungen, eigenen Erkenntnissen der Stadtverwaltung sowie des externen Planerteams und Rückmeldungen aus den Mitwirkungsveranstaltungen. Die Analyse ist im Entwicklungskonzept (Beilage 1) detailliert aufgeführt.

#### 3.2 Verkehrslösung

Im verkehrlichen Bereich wurden zwei grundsätzlich unterschiedliche Stossrichtungen erarbeitet:

- Stossrichtung 1: Offenlassen des Bahnübergangs für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und Entwicklung von Massnahmen, welche sich weitestgehend am Bestand orientieren.
- Stossrichtung 2: Schliessen des Bahnübergangs für den motorisierten Individualverkehr und Erarbeitung einer neuen Strassenverbindung («Umfahrung»).

##### Erarbeiteter Variantenfächer

Basierend auf den oben erläuterten Stossrichtungen wurden mehrere Lösungsvarianten erarbeitet:

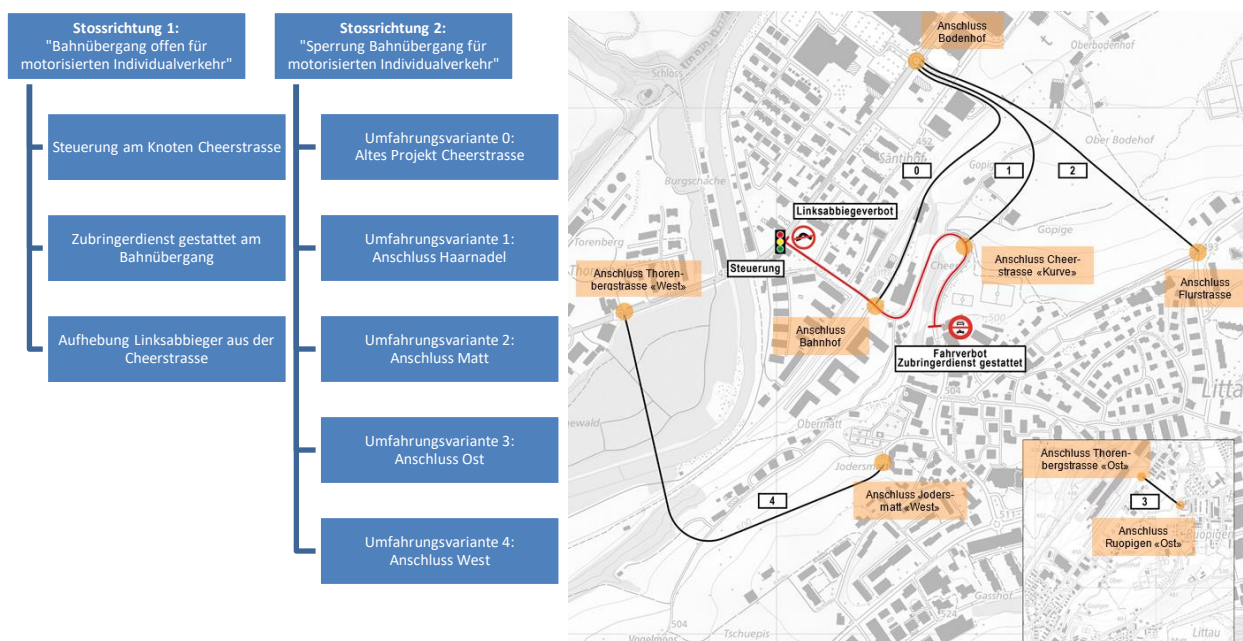


Abb. 6: Variantenübersicht gemäss Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau (Beilage 1)

Bezüglich der Stossrichtung 1 «Bahnübergang offen für MIV» wurden drei Varianten ausgearbeitet. Die erste sieht einen Umbau des Knotens Thorenbergstrasse/Cheerstrasse zu einem lichtsignalgesteuerten Knoten vor. Bei der Variante Zubringerdienst wäre die Nutzung des Bahnübergangs für den motorisierten Individualverkehr ausschliesslich für Zubringerdienste gestattet. Somit könnte die Cheerstrasse vom Durchgangsverkehr entlastet und zu einer beruhigten Zubringerstrasse umfunktioniert werden. Eine Variante sieht die Aufhebung der Möglichkeit des Linkseinbiegens aus der Cheerstrasse in die Thorenbergstrasse vor.

Bei der Betrachtung der Stossrichtung 2 «Sperrung Bahnübergang für MIV» standen Umfahrungslösungen im Zentrum. Hier wurden ebenfalls verschiedene Varianten erarbeitet. Nebst der bisherigen Lösung wurden vier zusätzliche Varianten mit unterschiedlichen Linienführungen diskutiert.

### Vorauswahl der Varianten

Bei der detaillierten Betrachtung der Varianten stellte sich heraus, dass verschiedene Varianten nicht umsetzbar sind. Dies hängt mit Faktoren wie technischer Machbarkeit, Genehmigungsfähigkeit und sehr kritischen Rückmeldungen aus der Begleitgruppe zusammen. So wurden bspw. eine Umfahrungsvariante durch das Naherholungsgebiet Schachenwald u. a. aufgrund der Rückmeldungen aus der Begleitgruppe und die Einführung eines Fahrverbotes auf der Cheerstrasse aufgrund verkehrsplanerischer Abklärungen mit dem Kanton ausgeschieden.

So wurde eine Vorauswahl der Varianten getroffen, welche anschliessend bzgl. der Zielerreichung bewertet wurden. Von der Stossrichtung 1 verblieb die Variante «Steuerung am Knoten Cheerstrasse», bei den Umfahrungsvarianten verblieben die Varianten «Altes Projekt Cheerstrasse», «Anschluss Haarnadel» und «Anschluss Matt».

### Bewertung der Varianten

Die verbliebenen Varianten wurden in einem nächsten Schritt und anhand eines umfassenden Zielsystems auf ihren Nutzen hin bewertet. Dabei wurden verschiedene Ziele im Bereich Verkehr (VP), Planung und Bau (PB) sowie Raumplanung und Freiraum (RF) berücksichtigt. Die Bewertung kommt zu folgendem Ergebnis:

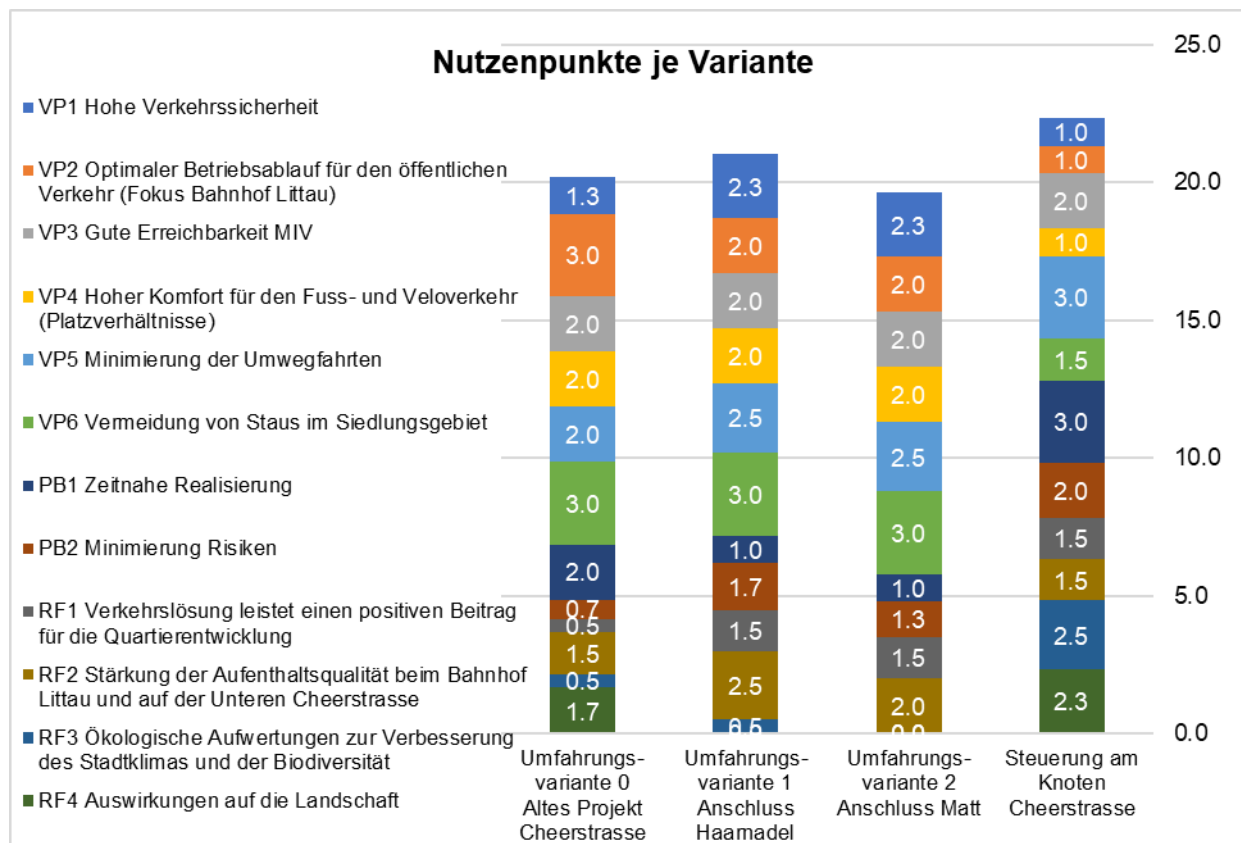


Abb. 7: Variantenbewertung und -vergleich gemäss Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau (Beilage 1)

Zudem wurde eine Kosten-Wirksamkeits-Analyse erstellt. Hierfür werden die kumulierten Nutzenpunkte aus der Zielerreichung den Investitionskosten gegenübergestellt. Je tiefer die Kosten im Verhältnis zu den Nutzenpunkten sind, desto besser ist eine Variante zu beurteilen. Die Analyse zeigt, dass die Variante Steuerung am Knoten Cheerstrasse die mit klarem Abstand geringsten Kosten pro erzieltm Nutzenpunkt aufweist.

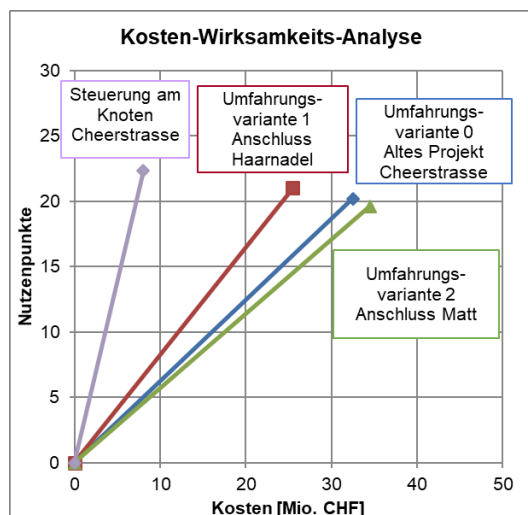


Abb. 8: Kosten-Wirksamkeits-Analyse gemäss Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau (Beilage 1)

Alle vier Varianten liegen bezüglich der Nutzenpunkte nahe beieinander. Sie tragen, wenn auch mit unterschiedlichen Qualitäten, in der Summe zu einer gleichwertigen Zielerreichung bei. Die Varianten unterscheiden sich jedoch hinsichtlich der Kosten. Während die Variante «Steuerung» Kosten von zirka 8 Mio. Franken verursacht, liegen die Umfahrungsvarianten im Bereich zwischen 25 und 35 Mio. Franken. Unter Betrachtung des Verhältnisses Kosten–Wirksamkeit zeigt sich, dass die Variante Steuerung einen hohen Nutzen bei vergleichsweise tiefen Kosten erreichen kann. Aus fachlicher Sicht wurde deshalb die Variante Steuerung zur Umsetzung empfohlen.

Die Begleitgruppe wurde im Rahmen der ersten beiden Begleitgruppenveranstaltungen in die Variantenentwicklung einbezogen. Das Ergebnis der Beurteilung wurde in der letzten Begleitgruppenveranstaltung vorgestellt und diskutiert. Dabei zeigte sich, dass die Mehrheit der Begleitgruppe die fachliche Empfehlung nicht teilt. Vielmehr wird weiterhin die möglichst schnelle Realisierung einer Umfahrungsstrasse eingefordert. Als Fazit aus der Begleitgruppe wurde folgende Botschaft an den Stadtrat formuliert, welche neben der fachlichen Empfehlung in die Entscheidungsfindung einfließen soll:

«Die Mehrheit des Begleitgremiums fordert so rasch als möglich eine Umfahrlösung und sieht eine Variante Steuerung allenfalls als kurzfristigen, ersten Schritt an. Zudem wünscht eine Mehrheit des Begleitgremiums ergänzend zu einer Umfahrung auch eine Unter- oder Überquerung der Bahngleise der SBB für den Fuss- und Veloverkehr. Diese beiden Anliegen gehen als zentrale Forderungen aus dem Mitwirkungsprozess mit den Quartierkräften hervor.»

Der Stadtrat hat sowohl die fachliche Beurteilung als auch die Haltung der Begleitgruppe sorgfältig abgewogen und in der politischen Beurteilung einbezogen. Er kommt zum Schluss, dass die Variante Steuerung umgesetzt werden soll. Die wesentlichen Gründe für diesen Entscheid sind:

- Alle Varianten liegen in der umfassenden Bewertung bezüglich der erreichten Nutzenpunkte sehr dicht beieinander. Die **Variante Steuerung** weist durch ihre gegenüber den Umfahrungsvarianten relativ tiefen Investitionskosten jedoch mit Abstand **das beste Verhältnis der Kosten zur Wirksamkeit** auf. Aufgrund der zukünftig deutlich kürzeren Schrankenschliesszeiten fällt dies stark ins Gewicht.
- Mit der Variante Steuerung verbleibt zwar der Verkehr auf den bestehenden Strassen, der Rückstau wird jedoch gegenüber heute reduziert. Der Verkehr kann somit zukünftig **sicherer** und **verträglicher** abgewickelt werden.
- Die Variante Steuerung ermöglicht diese **Verbesserungen ohne negative Auswirkungen an anderen Stellen** (bspw. Eingriffe in die Landschaft oder unerwünschte Verkehrsverlagerungen in andere Quartiere). Der lokal etwas grössere Platzbedarf im Knotenbereich kann im Rahmen des Bebauungsplans Thorenbergstrasse städtebaulich verträglich in das Siedlungsgefüge eingegliedert werden.

Erste Vorabklärungen haben gezeigt, dass auch der Kanton Luzern (Dienststelle vif) dieser Lösung positiv gegenübersteht. Zudem ist im kantonalen Bauprogramm die Sanierung der Thorenbergstrasse bereits enthalten. Der Stadtrat möchte diese Chance nutzen, um gemeinsam mit dem Kanton eine tragfähige und zukunftsgerichtete Lösung für die Verkehrssituation am Bahnübergang Littau zu entwickeln.

### Beschrieb Bestvariante

Im Detail sieht die Variante Steuerung einen Umbau des Knotens Thorenbergstrasse/Cheerstrasse und weitere lokale Anpassungen vor. Der Knoten soll zukünftig lichtsignalgesteuert werden. Damit kann bei geschlossener Bahnschranke der von der Thorenbergstrasse in die Cheerstrasse abbiegende Verkehr zurückgehalten werden, ohne dabei den Geradeausverkehr zu behindern (Phase I). Dies wird möglich durch die Erstellung von separaten Abbiegespuren auf der Thorenbergstrasse. Mit dem Umbau sind auch die Anforderungen an den Fuss- und Veloverkehr bestmöglich zu berücksichtigen. In einer maximalen Lösungsvariante würde eine Fussgängerbrücke auf der Südseite der bestehenden Brücke über die Kleine Emme erstellt, um mehr Platz zu schaffen. Dies wäre mit Landerwerb und dem (Teil-)Abbruch bzw. dem Neubau von zwei Liegenschaften im Bebauungsplanperimeter verbunden. Eine minimale Lösung kommt grossmehrheitlich mit dem vorhandenen Platz aus, was jedoch kürzere Abbiegestreifen und somit etwas weniger Spielraum für die Einfahrtdosierung in die Cheerstrasse bei geschlossener Bahnschranke mit sich bringt.

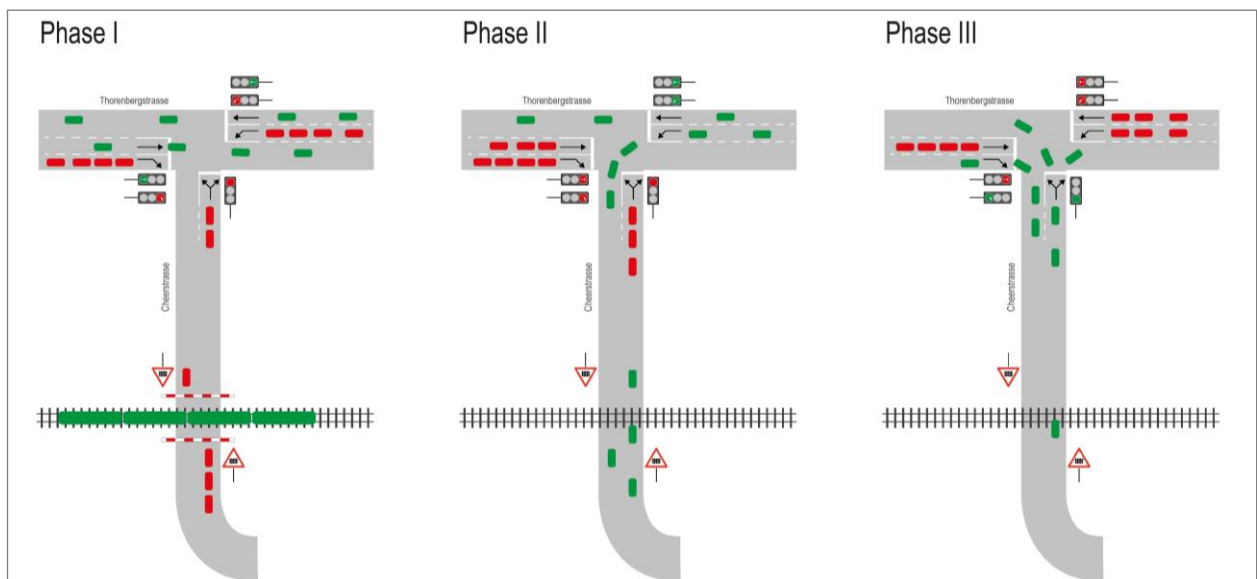


Abb. 9: Skizze Verkehrsablauf Steuerung Knoten Thorenbergstrasse/Cheerstrasse gemäss Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau (Beilage 1)

Unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrswachstums bis 2040 (gemäss aktuellem kantonalem Verkehrsmodell) und der zukünftig kürzeren Schrankenschliesszeiten kann der maximale Rückstau in der Spitzenstunde erheblich reduziert werden.

Neben diesem Grundsatzentscheid zum Umgang mit den Verkehrsdefiziten im Zusammenhang mit dem Bahnübergang gibt es ein Paket an Einzelmassnahmen (vgl. Kapitel 3.5), welche auch alleine einen Nutzen stiften und zeitlich wie räumlich unabhängig vom Bahnübergang sind. Sie dienen dazu, einige der in der Analyse erkannten Schwachstellen zu beheben und tragen zur Aufwertung des Umfelds Bahnhof Littau bei.

### 3.3 Konzept Siedlung und Freiraum

Nebst den verkehrlichen Lösungen wurden auch Massnahmen im Bereich der Siedlungs- und Freiraumentwicklung definiert. Diese wurden anhand der Analyseergebnisse sowie der Bedürfnisse aus der Beleggruppe erarbeitet, vorgestellt und aufgrund der Rückmeldungen weiterentwickelt.

Die Massnahmen sind teilweise unabhängig von den verkehrlichen Lösungen und können schrittweise umgesetzt werden. Zu nennen ist hier bspw. die Schaffung von Naherholungsräumen an der Kleinen Emme oder die Ergänzung der bestehenden Spielplätze mit weiteren Bewegungsangeboten. Die Zusam-

menführung der verschiedenen Massnahmen führt zu einem klimaoptimierten Freiraumgerüst, das attraktive Räume für den Aufenthalt schafft. Ziel ist es, im Quartier deutliche Verbesserungen bezüglich Aufenthaltsqualität, Ökologie, Biodiversität, Klima und Hitzeminderung, bspw. durch die Installation von Schwammstadtelementen, zu erzielen.

Weiter enthalten die vorgeschlagenen Massnahmen die stadträumliche Entwicklung zweier Teilgebiete im Quartier. Durch die Zusammenführung der Bau- und Zonenordnungen Stadtteile Littau und Luzern sind die raumplanerischen Rahmenbedingungen gesetzt. U. a. wurde eine Bebauungsplanpflicht für das Gebiet Thorenberg (vgl. Abb. 8, blaue Umrandung) festgelegt, welche aufgrund der Studie leicht erweitert werden soll (vgl. Abb. 8, rote Umrandung SF3). Zudem soll sich die Stadt Luzern gegenüber den privaten Eigentümerschaften engagieren, damit sich der Bahn- bzw. Bushof zu einem attraktiven Umsteigeort entwickeln kann. Dazu gehört insbesondere die Frage, wie dieser Raum als Quartierzentrum gestärkt werden kann. Sowohl die angrenzenden privaten Grundstücke, der öffentliche Raum, die Erdgeschossnutzungen wie auch Fragen des Potenzials für einen urbanen Logistikstandort sollen im Detail geprüft werden. Nachfolgende Abbildung liefert einen Überblick zu den im Fachbericht vorgesehenen Massnahmen, welche im Kapitel 3.5 im Detail erläutert werden:

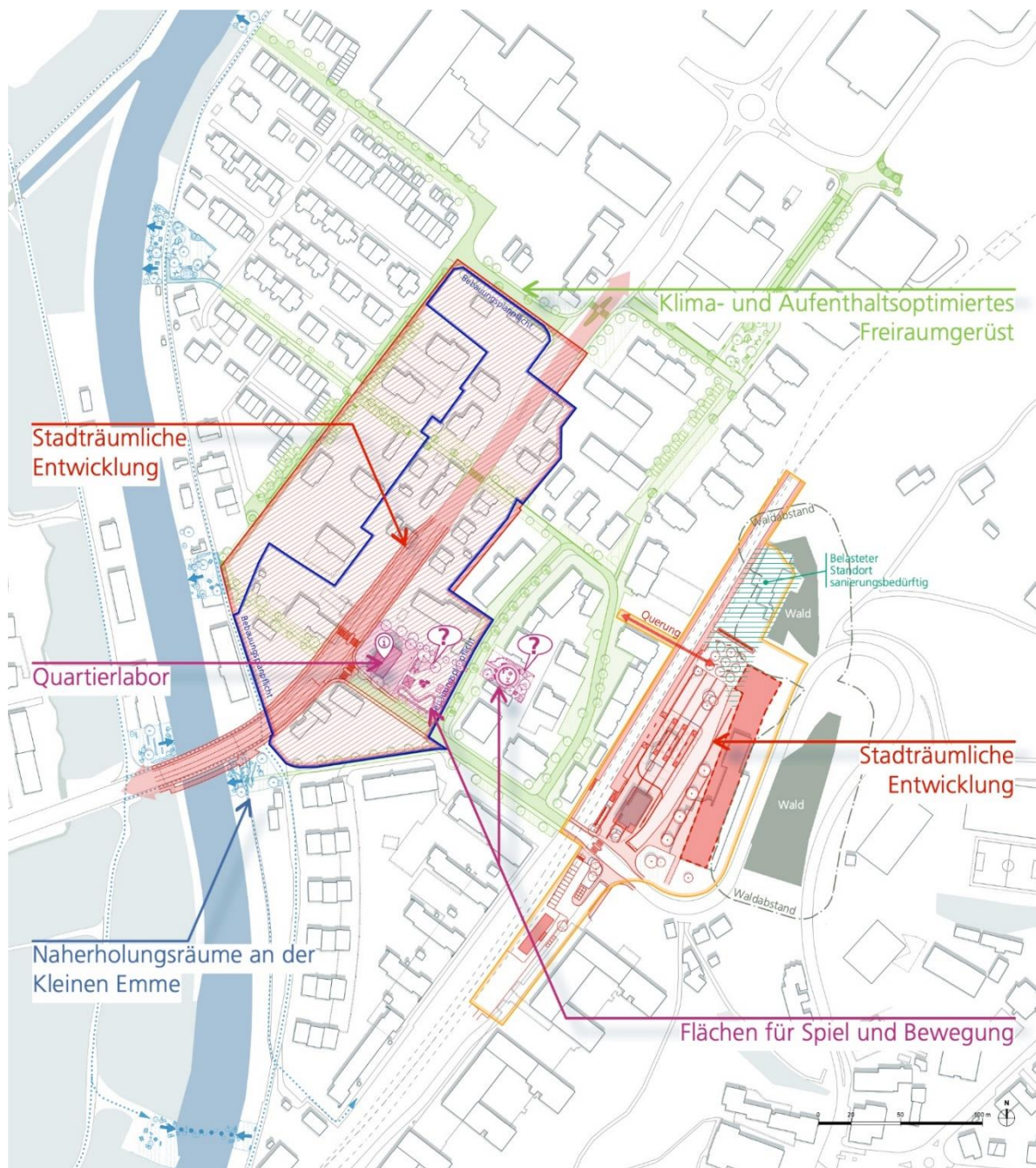


Abb. 10: Übersicht der Massnahmen Siedlung und Freiraum gemäss Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau (Beilage 1)

### 3.4 Zukunftsbild Umfeld Bahnhof Littau

Das Umfeld des Bahnhofs Littau wird sich in den kommenden Jahren stark verändern, bspw. durch die Neugestaltung des Bahnhofs und die Entwicklungen an der Thorenbergstrasse. Auch die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen trägt dazu bei. Im Zuge dieser Entwicklungen gilt es die Qualitäten des Quartiers zu erhalten und zu stärken sowie die Chancen einer optimal abgestimmten Weiterentwicklung von Siedlung, Freiraum und Mobilität zu nutzen. In ihrer Gesamtheit verdichten sich die vorgeschlagenen Massnahmen zu einem Zukunftsbild des Umfelds Bahnhof Littau.

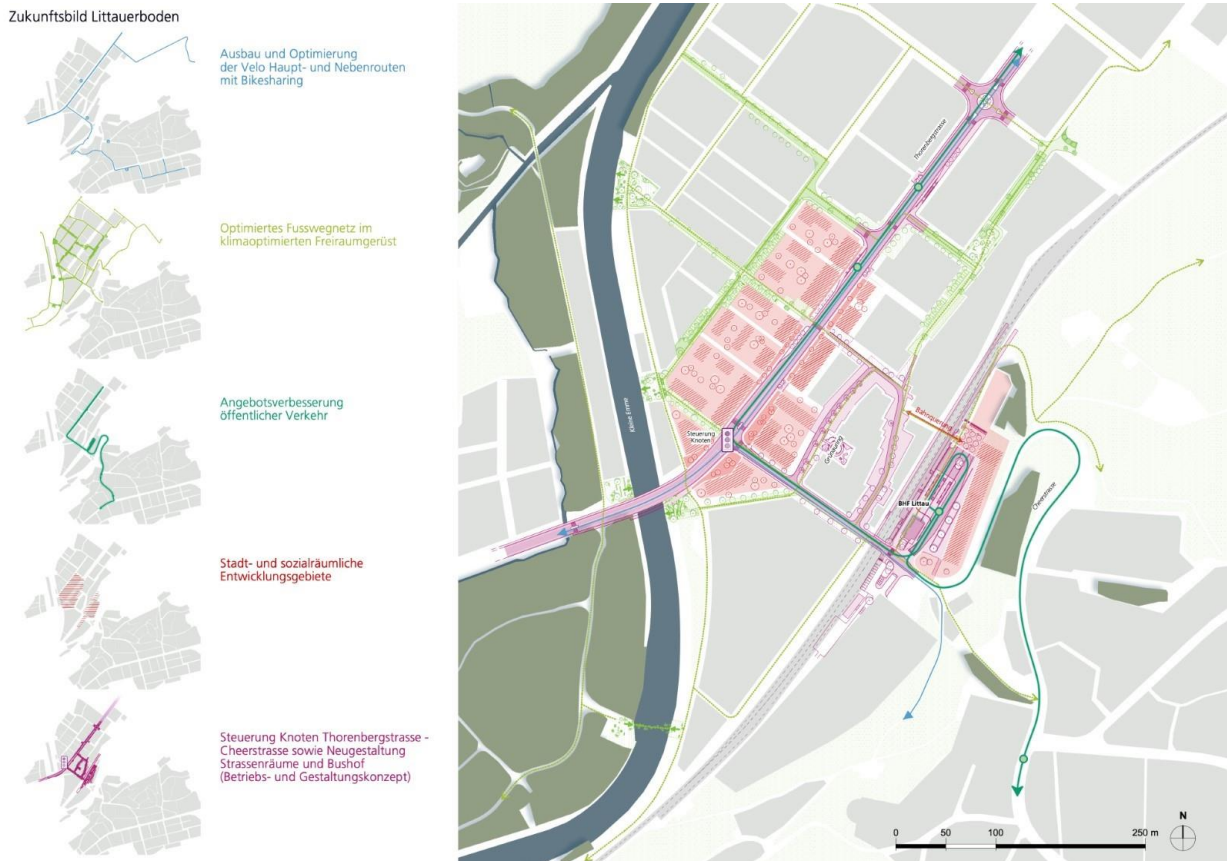


Abb. 11: Zukunftsbild Umfeld Bahnhof Littau gemäss Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau (Beilage 1)

Mit dem Neubau von Bahnhof und Bushof Littau wird eine attraktive Verkehrsdrehscheibe für den öffentlichen Verkehr geschaffen. Eine zusätzliche Bahnquerung sorgt zudem für eine bessere Erreichbarkeit der Verkehrsdrehscheibe aus dem Quartier für den Fuss- und Veloverkehr. Abgestimmt auf diese Mobilitätsentwicklung wird eine attraktive Gestaltung der öffentlichen Räume und eine städtebauliche Neugestaltung mit Weiterentwicklung der Nutzungen im Gebiet zwischen den Bahngleisen und der Hangkante angestossen. Mit zusätzlichen publikumsorientierten Nutzungen (Kiosk, Café, Citylogistik o. Ä.) wird der Bahnhof/Bushof Littau zu einem Quartierzentrum weiterentwickelt.

Dank der Erneuerung der Bahntechnik und der leichten Verschiebung der Bahnperrens wird das Kernproblem der heute sehr langen Schliesszeiten und der damit verbundenen Rückstausituation insbesondere auf dem nördlichen Abschnitt der Cheerstrasse schon deutlich entschärft. Mit der Realisierung einer Lichtsignalsteuerung und einer Einfahrtsdosierung in die Cheerstrasse kann der Verkehr in alle Richtungen abgewickelt und der verbleibende Rückstau von der Cheerstrasse ferngehalten werden.

Dank einer siedlungsorientierten Strassenraumgestaltung sind die Cheerstrasse und die Thorenbergstrasse optimal in das Siedlungsgefüge integriert. Insbesondere an der Thorenbergstrasse, aber auch an der Cheerstrasse sind durchgehende komfortable Gehbereiche geschaffen, und die Trennwirkung der Strassen ist mit optimierten Querungsstellen minimiert. Die siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung findet ihr Pendant in der städtebaulichen Entwicklung, die an diesem Knotenpunkt einen lebendigen



Quartier hat entstehen lassen. Eine besondere Stellung nimmt der Grünauring ein. Mit der Gestaltung als Begegnungszone und einer Baumreihe im nördlichen Abschnitt wurde ein Strassenraum geschaffen, der eine hohe Aufenthaltsqualität und ökologisch wertvolle Schwammstadtelemente aufweist.

Dank einzelner Lückenschlüsse und Aufwertungen besteht ein durchgängiges, dichtes Fusswegnetz, welches die Siedlungsteile optimal miteinander verbindet. Diese Verbindungen sind so aufgewertet, dass sie analog zum Grünauring auch eine ökologisch-klimatische Funktion aufweisen (Schwammstadt, ökologische Vernetzung). Die Verbindung zwischen dem Littauerboden und Littau Dorf sowie Ruopigen ist dank Velorouten abseits der engen und für Velos unattraktiven Cheerstrasse insbesondere für E-Bikes sicher und komfortabel befahrbar.

Die Kleine Emme und der damit verbundene Auenwald sind die prägenden Natur- und Naherholungsräume des Littauerbodens. Mit dem Hochwasserschutzprojekt ist ein ökologisch wertvoller Raum entstanden. Die Erschliessung für Erholungssuchende und der Zugang zum Wasser sind durch kleine, ausgewählte Massnahmen an Schlüsselstellen sichergestellt und bieten ein attraktives Naturerlebnis.

### 3.5 Massnahmenübersicht und Massnahmenblätter

Im Rahmen des Entwicklungskonzepts wurde eine grosse Zahl von Massnahmen erarbeitet und von den Fachplanenden und der Begleitgruppe zur Umsetzung empfohlen. Im Entwicklungskonzept wurde zwar eine fachliche Priorisierung vorgenommen, welche zum Teil auch auf Rückmeldungen aus der Begleitgruppe basiert, aber dennoch eine umfassende Dokumentation der verschiedenen Massnahmen dargestellt. Der Stadtrat hat diese Massnahmenvorschläge beurteilt und unter Berücksichtigung der städtischen Ressourcen zusätzlich priorisiert. Er schlägt nachfolgend aufgelistete Auswahl zur Umsetzung vor.

Diese Massnahmen können mit bestehenden personellen Ressourcen umgesetzt werden. Die Finanzierung der einzelnen Massnahmen liegt teilweise in der Kompetenz des Stadtrates. Für die Umsetzung einiger grösserer Massnahmen werden die entsprechenden Sonderkredite beim Grossen Stadtrat beantragt, sobald die Projekte baureif vorliegen und entsprechend seriöse Kostenschätzungen möglich sind.

Teilweise liegt die Verantwortung für die Umsetzung der Massnahmen aber auch nicht oder nicht alleine in der Kompetenz der Stadt, sondern bei anderen Körperschaften wie bspw. dem Kanton oder dem Verkehrsverbund. Diese Massnahmen sind aber mit bestehenden Planungsinstrumenten und Projekten abgestimmt, sodass deren Umsetzung aus heutiger Sicht realistisch ist. Zudem ist bereits abgeklärt, dass die zuständigen städtischen Dienstabteilungen die Planung und Umsetzung dieser Massnahmen begleiten können.

Ziff	Massnahme	Zeithorizont Umsetzung	Lead
A	Umsetzung Variante Steuerung (vgl. Kapitel 3.2)	2026–2030	Kanton/SLU
B	Neubau Bushof Littau (vgl. Kapitel 1.4)	2026–2030	SLU
C	Neue Bahnquerung	2026–2030	SLU
D	Sanierung untere Cheerstrasse und Grünauring (vgl. Kapitel 1.4)	2023–2025	SLU
E	Umgestaltung Thorenbergstrasse (vgl. Kapitel 1.4)	2026–2030	Kanton
F	Lückenschlüsse und Optimierungen Fusswegnetz: Lückenschlüsse Fusswegnetz + sichere Querung Thorenbergstrasse + Ausbau Löchlitreppe	2023–2030	SLU
G	Angebotsverbesserung öffentlicher Verkehr	2023–2030	VVL
H	Neue Flussquerung Kleine Emme	2023–2030	SLU
I	Neubau Fuss- und Veloweg Ruopigenmoos	2023–2025	SLU
J	Alternative Velonebenroute zur Cheerstrasse	2026–2030	SLU

K	Naherholungsräume Kleine Emme	2023–2025	Kanton
L	Städtebauliche Studie Thorenbergstrasse	ab 2025	SLU
M	Stadträumliche Entwicklung Bahnhof/Bushof	ab 2024	SLU
N	Fläche für Spiel und Bewegung	2023–2030	SLU

Tab. 1: Massnahmen für die Umsetzung (Details siehe Massnahmenblätter im Anhang)

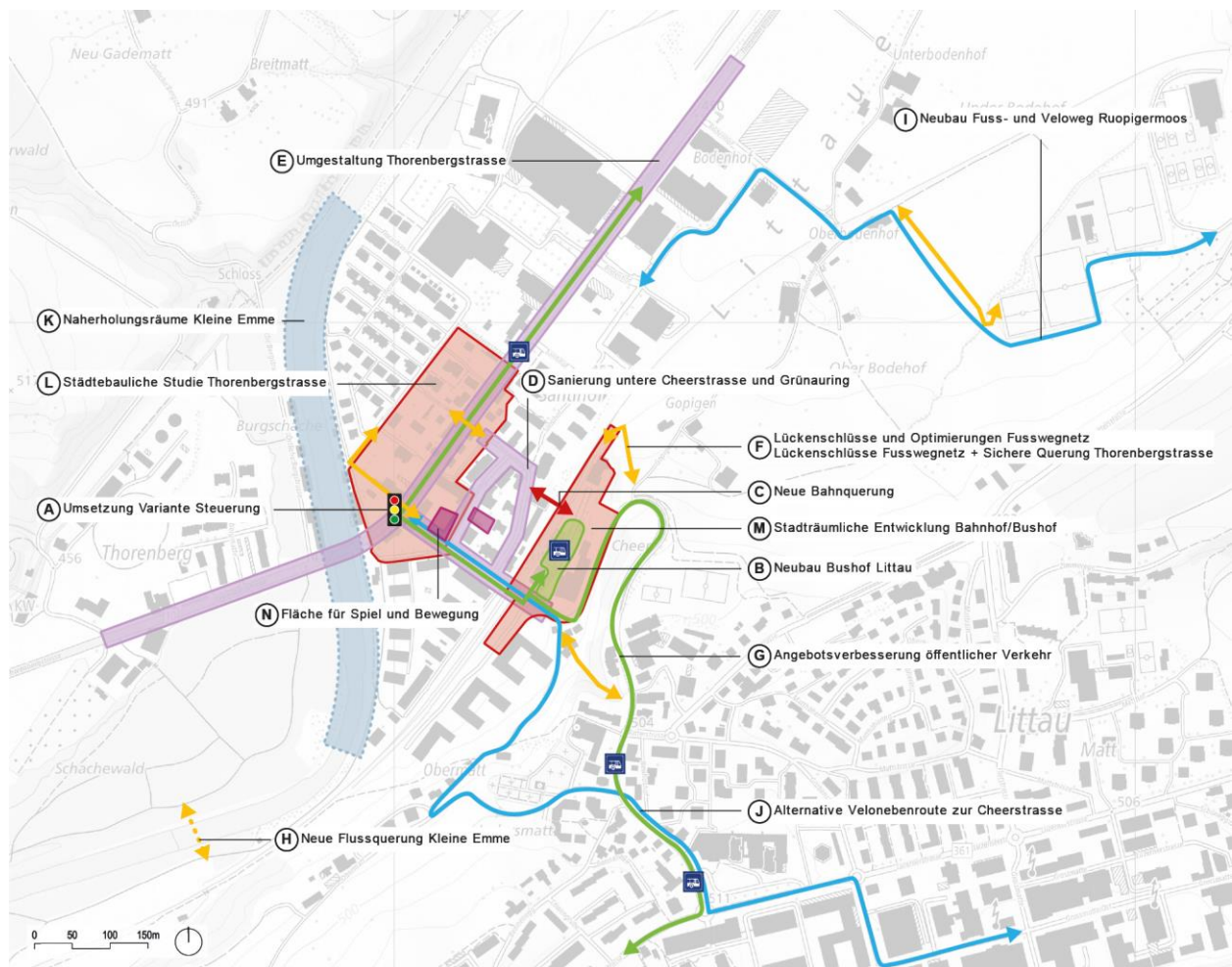


Abb. 12: Gesamtübersicht aller Massnahmen

Folgende vorgeschlagene Massnahmen aus dem Entwicklungskonzept wurden nicht übernommen.

Nr.	Massnahme	Begründung
4 (FV6)	Attraktivierung Verbindung Bahnhof–Bodenhof	Es handelt sich um kleine Signalisationsmassnahmen, die im Rahmen von Betrieb und Unterhalt verbessert werden sollen. Eine Massnahme im B+A ist unverhältnismässig.
6	Ausbau Bahnübergang	Der Ausbau des Bahnübergangs wird im Rahmen der Gesamterneuerung des Bahnhofs Littau durch die SBB umgesetzt (siehe Kapitel 1.4). Die dafür notwendigen Kosten von Fr. 100'000.– werden durch die Stadt Luzern getragen und sind unter I414196 in der Investitionsrechnung enthalten (Finanzierungsvereinbarung mit der SBB liegt Stand August 2023 im Entwurf bereits vor und soll rasch abgeschlossen werden).

8	Ausbau Velohaupttrouten	Der Ausbau der Velohauptsrouten entlang der Thorenbergstrasse wird in die Massnahme E zur Umgestaltung der Thorenbergstrasse integriert und ist keine eigene Massnahme.
10	Lückenschliessung Grünauring–Säntihof	Der Ausbau des Fusswegs für den Veloverkehr wäre zwar wünschenswert. Die Verbindung liegt aber auf Privatgrund und eine Verbreiterung würde Eingriffe in die Gärten der umliegenden Wohnhäuser bedingen.
12	Bikesharing, inkl. E-Bike	Diese Massnahme wurde mit der Schaffung einer neuen Nextbike-Station am Bahnhof Littau im Frühjahr 2023 bereits umgesetzt.
15	Elektronische Busspur	Die Massnahme bleibt als zukünftige Option offen. Jedoch stellt der Rückstau des MIV Richtung obere Cheerstrasse für die Busse aktuell kein Problem dar.
16	Klima- und aufenthaltsoptimiertes Freiraumgerüst	Es handelt sich eher um eine Strategie als um eine eigene Massnahme. Die Umsetzung ist in den konkreten Infrastruktur-, Siedlungs- und Freiraummassnahmen verortet.
21	Quartierlabor Bahnhöfli	Eine Strategie, wie zukünftig in den Quartieren Räume für die Durchführung von kooperativer/partizipativer Prozesse zur Verfügung gestellt werden sollen, muss zuerst noch auf gesamtstädtischer Ebene erarbeitet werden. Der Wunsch aus dem Quartier wird in diesem Prozess mitaufgenommen und hier weiterbearbeitet.

Tab. 2: Aus dem Fachbericht nicht übernommene Massnahmen mit Begründung

**Massnahme A: Umsetzung Variante Steuerung**



Oben: Maximalvariante; unten: Minimalvariante

Ziel	Der Knoten soll so umgestaltet werden, dass eine hohe Verkehrssicherheit erreicht wird und ein besserer Verkehrsfluss sichergestellt werden kann.
Inhalt	<p>Durch die langen Schliesszeiten staut sich der Verkehr auf der Cheerstrasse. Der Rückstau reicht zeitweise bis in den Knoten Thorenbergstrasse. Linksabbiegende Fahrzeuge behindern den Verkehrsfluss auf den anderen Fahrtrichtungen. Die Verkehrssicherheit ist beeinträchtigt. Auch ohne das Problem der langen Rückstaus bei geschlossener Bahnschranke ist der Verkehrsablauf am Knoten bereits unbefriedigend und teilweise gefährlich.</p> <p>Eine LSA-Steuerung kann diese Schwächen beheben. Abbiegespuren dienen dazu, dass die Hauptverkehrsströme während der Schrankenschliessung nicht behindert werden und trotzdem der Stau von der unteren Cheerstrasse ferngehalten werden kann. Weiter soll eine sichere Querung der Thorenbergstrasse ermöglicht (Massnahme D) und die Längsverbindung entlang der Strasse für den Fussverkehr deutlich verbessert werden. Mit der Gestaltung des neuen Knotens wird zudem eine komfortable und sichere Veloführung angestrebt.</p>
Grundlagen	–
Nächste Schritte	Als nächster Schritt sind Zeitplan, Finanzierung und Verantwortlichkeiten zwischen Kanton und Stadt zu klären.
Zeithorizont Planung und Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (bis ca. 2025) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2026–2030) <input type="checkbox"/> langfristig (nach 2030)
Federführung	Kanton Luzern
Weitere Beteiligte	Stadt Luzern (TBA, SPL)
Kostenschätzung	8 Mio. Franken (Kostengenauigkeit +/-50 %)
Finanzierung	Im Jahr 2024 sind im kantonalen Bauprogramm die notwendigen finanziellen Mittel für eine Studie eingestellt. Die weitere Finanzierung ist abhängig von der oben genannten kantonalen Studie im Jahr 2024. Darauf abgestützt ist ein Kostenteiler zwischen Stadt und Kanton zu erarbeiten.
Abhängigkeiten	Umgestaltung Thorenbergstrasse (Massnahme E), neue Querungsstelle für Zufussgehende im Knotenbereich (Massnahme D), Städtebauliche Studie Thorenbergstrasse (Massnahme L)

**Massnahme B: Neubau Bushof Littau**



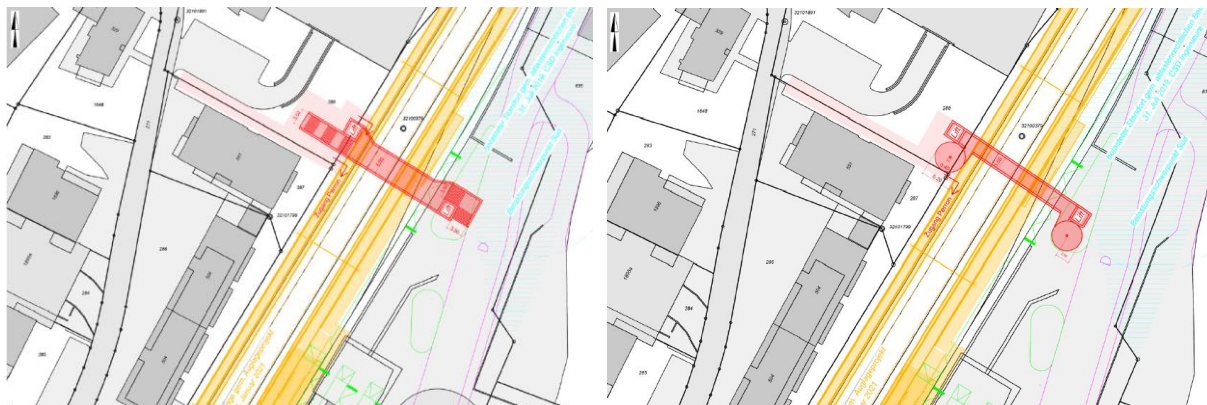
Ziel	Um das künftig geplante Busangebot und einen sicheren und komfortablen Umstieg zu ermöglichen, muss ein neuer Bushof realisiert werden.
Inhalt	Die Umsteigesituation zwischen Bus und Bahn am Bahnhof Littau ist mangelhaft. Sie muss umfassend verbessert und gemäss Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes hergerichtet werden. Die Kapazitäten der bestehenden Haltekante reicht nicht aus, um zusätzliche Buslinien zu ermöglichen. Es konnte bereits eine Studie abgeschlossen werden, die aufzeigt, dass vier Haltekanten inkl. Wendeanlage benötigt werden. Die Studie ist eng mit dem Bahnhofneubau der SBB koordiniert. Im Umfeld des Bushofs und des Bahnhofs ist zudem eine Aufwertung der Aussenräume vorgesehen. Bei der Erarbeitung von Vor- und Bauprojekt sind die Bedürfnisse aus der stadträumlichen Entwicklung Bahnhof/Bushof aufzunehmen (Massnahme M).
Grundlagen	Auflageprojekt «Neubau Bahnhof Littau» (SBB), Angebotskonzept Bus 2040 (VVL), Machbarkeitsstudie Neubau Bushof Littau (Stadt Luzern)
Nächste Schritte	Die Machbarkeitsstudie für das Bushofprojekt ist abgeschlossen. Als nächster Schritt erfolgt die Projektierung, welche in Koordination mit der SBB Ende 2023 beginnen soll.
Zeithorizont Planung und Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (bis ca. 2025) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2026–2030) <input type="checkbox"/> langfristig (nach 2030)
Federführung	Stadt Luzern (TBA)
Weitere Beteiligte	Stadt Luzern (SPL, UWS), Verkehrsverbund Luzern, SBB
Kostenschätzung	6,35 Mio. Franken (Kostengenauigkeit +/-25 %)
Finanzierung	Die finanziellen Mittel für den nächsten Planungsschritt sind im Budget TBA eingestellt (IR). Der Realisierungskredit wird mit separatem B+A beantragt.
Abhängigkeiten	Der Bau des Bushofs kann erst nach dem Umbau des Bahnhofs durch die SBB erfolgen. Mit der Fertigstellung des Bahnhofs ist im Jahr 2025 zu rechnen.

**Massnahme C: Sanierung untere Cheerstrasse und Grünauring**



Ziel	Die untere Cheerstrasse wie auch der Grünauring sollen saniert und aufgewertet werden.
Inhalt	Die untere Cheerstrasse wie auch der Grünauring sind baulich in einem schlechten Zustand und sanierungsbedürftig. Zudem weisen sie Schwachstellen bzgl. Verkehrsführung und Sicherheit auf. Gleichzeitig besteht insbesondere am Grünauring grosses Aufwertungspotenzial. Die Cheerstrasse soll weiterhin im Mischverkehr MIV/Velo mit einem Verkehrsregime Tempo 30 betrieben werden. Es werden punktuelle Aufwertungen und betriebliche Verbesserungen vorgenommen. Auf dem Grünauring soll eine Begegnungszone Tempo 20 eingeführt werden. Die Aufenthaltsqualität soll mit der Pflanzung von Bäumen und der Platzierung von Aufenthaltsmöglichkeiten z. B. in Form von Bänken gesteigert werden. Weiter soll geprüft werden, welche Flächen entsiegelt und welche Massnahmen zur Retention von Regenwasser möglich sind.
Grundlagen	Machbarkeitsstudie Sanierung untere Cheerstrasse und Grünauring
Nächste Schritte	Als nächster Projektschritt ist ein Vorprojekt auszuarbeiten, welches noch im Jahr 2023 gestartet werden soll.
Zeithorizont Planung und Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (bis ca. 2025) <input type="checkbox"/> mittelfristig (2026–2030) <input type="checkbox"/> langfristig (nach 2030)
Federführung	Stadt Luzern (TBA)
Weitere Beteiligte	Stadt Luzern (SPL), Kanton Luzern
Kostenschätzung	3,06 Mio. Franken (Kostengenauigkeit +/-30 %)
Finanzierung	Die finanziellen Mittel für den nächsten Planungsschritt sind im Budget TBA eingestellt (IR). Der Realisierungskredit wird in Abhängigkeit von den Erkenntnissen aus dem Bauprojekt voraussichtlich mit separatem B+A beantragt.
Abhängigkeiten	–

**Massnahme D: Neue Bahnquerung**



Skizzen für mögliche Varianten einer Über- oder Unterführung des Bahntrassees

Ziel	Mit einer niveaufreien Bahnquerung soll das Quartier Littauerboden besser an den Bahn- und Bushof angeknüpft werden.
Inhalt	Die Zufussgehenden können die Eisenbahngleise einzig beim Bahnübergang queren. Für den Siedlungsschwerpunkt ergibt sich daraus ein unkomfortabler Umweg und eine schlechte Erreichbarkeit des ÖV-Angebotes. Auch ist es Bewohnenden vom Littauerboden nicht mehr möglich, einen Zug zu erreichen, wenn die Schranken bereits geschlossen sind. Aufgrund der langen Schrankenschliesszeiten kommt es oft zu wilden und gefährlichen Querungen. Im Rahmen der Studie Neubau Bushof Littau wurde mit Skizzen nachgewiesen, dass eine Bahnquerung räumlich möglich ist. Das konkrete Projekt für eine solche Bahnquerung ist jedoch erst noch zu erarbeiten. Denkbar sind sowohl eine Überführung als auch eine Unterführung. Zudem ist u. a. zu klären, wie der Zugang zu den Perrons funktioniert und ob eine Weiterführung hoch in die Haarnadelkurve der Cheerstrasse in Richtung Littau Dorf machbar ist.
Grundlagen	Machbarkeitsstudie Neubau Bushof Littau
Nächste Schritte	Als nächster Schritt ist eine Machbarkeitsstudie zur vertieften Abklärung der baulichen Machbarkeit einer neuen Bahnquerung zu starten. In dieser Phase muss auch mit den betroffenen Grundeigentümerschaften das Gespräch gesucht werden.
Zeithorizont Planung und Umsetzung	<input type="checkbox"/> kurzfristig (bis ca. 2025) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2026–2030) <input type="checkbox"/> langfristig (nach 2030)
Federführung	Stadt Luzern (TBA)
Weitere Beteiligte	Stadt Luzern (SPL, UWS), Verkehrsverbund Luzern, SBB
Kostenschätzung	Es liegt noch keine Kostenschätzung vor.
Finanzierung	Für den nächsten Planungsschritt sind noch finanzielle Mittel im Budget TBA (IR) einzustellen. Dazu sollen, wenn möglich Kompensationen genutzt werden, damit die Planung starten kann. Die weitere Finanzierung ist abhängig vom Projektfortschritt, es ist jedoch absehbar, dass für den Realisierungskredit ein separater Bericht und Antrag erarbeitet werden muss.
Abhängigkeiten	Das Vorhaben muss eng mit dem Neubau des Bushofs (Massnahme B) und der stadträumlichen Entwicklung des Bahn- und Bushofs (Massnahme M) abgestimmt werden.

**Massnahme E: Umgestaltung Thorenbergstrasse**



Ziel	Die Thorenbergstrasse soll sicher gestaltet und in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung die Aufenthaltsqualität im Strassenraum erhöht werden.
Inhalt	<p>Die Thorenbergstrasse ist im Bestand stark auf den Durchgangsverkehr ausgerichtet. Es fehlen Trottoirs, bzw. diese haben stellenweise nur eine Breite von zirka 1,1 m. Zusätzlich weisen die Querungsstellen Mängel in der Verkehrssicherheit auf. So fehlen eine Mittelinsel beim Allmendweg und als Verlängerung zur Cheerstrasse eine Querungsstelle. Zudem ist die Aufenthaltsqualität im Strassenraum ungenügend. Für den Veloverkehr ist die Thorenbergstrasse als städtische Velohauptroute bezeichnet, entspricht aber nicht deren Gestaltungsgrundsätzen. Die Verkehrssicherheit ist hier insbesondere für Zufussgehende und dabei vor allem auch für Schulkinder mangelhaft.</p> <p>Die Thorenbergstrasse soll siedlungsverträglich und abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung umgestaltet werden. Die Aufenthaltsqualität im Strassenraum soll mit geeigneten Massnahmen erhöht werden. Die bestehenden Trottoirs sind zu verbreitern, Querungsstellen neu zu errichten bzw. sicher auszubauen. Die Lage der bestehenden Bushaltekanten muss hinterfragt werden, und diese müssen gemäss Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes umgebaut werden. Zudem ist die Veloführung zu verbessern, sodass der Littauerboden in Richtung Seetalplatz einen Anschluss an das städtische Velohaupttroutennetz erhält.</p>
Grundlagen	Kantonales Bauprogramm 2023–2026, Velohaupttroutennetz Stadt Luzern
Nächste Schritte	Als nächster Schritt sind Zeitplan und Verantwortlichkeiten zwischen Kanton und Stadt zu klären.
Zeithorizont Planung und Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (bis ca. 2025) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2026–2030) <input type="checkbox"/> langfristig (nach 2030)
Federführung	Kanton Luzern
Weitere Beteiligte	Stadt Luzern (TBA, SPL)
Kostenschätzung	Es liegt noch keine Kostenschätzung vor.
Finanzierung	Für das Jahr 2024 sind im kantonalen Bauprogramm bereits die notwendigen finanziellen Mittel für eine Studie eingestellt.
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss mit der Umsetzung der Variante Steuerung (Massnahme A) und der neuen Querungsstelle für Zufussgehende im Knotenbereich (Massnahme 4) koordiniert werden. Weiter ist die Abstimmung mit der stadträumlichen Entwicklung Thorenbergstrasse (Massnahme L) erforderlich.



**Massnahme F: Angebotsverbesserung öffentlicher Verkehr**



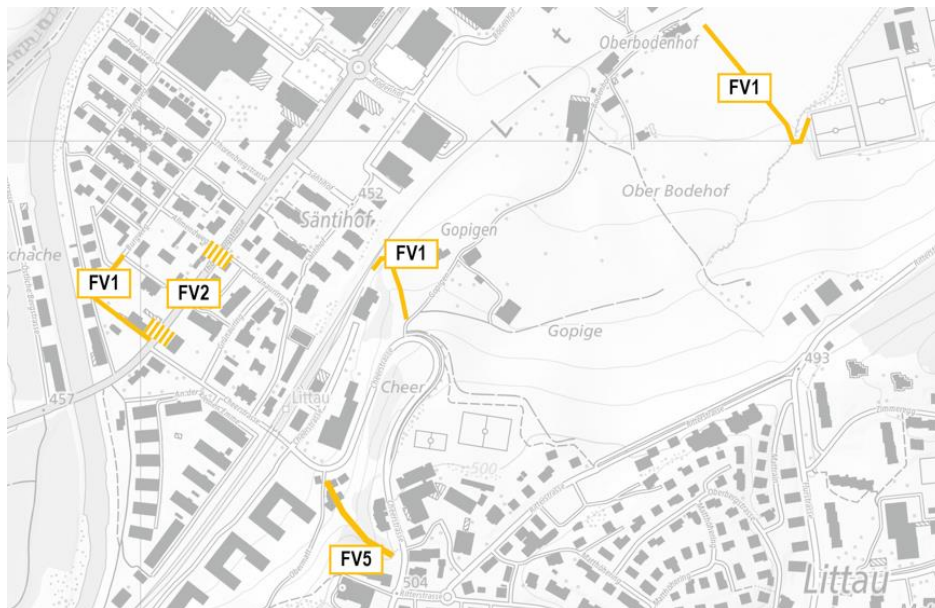
Verlängerung Linie 41



Neue Tangentiallinie 16

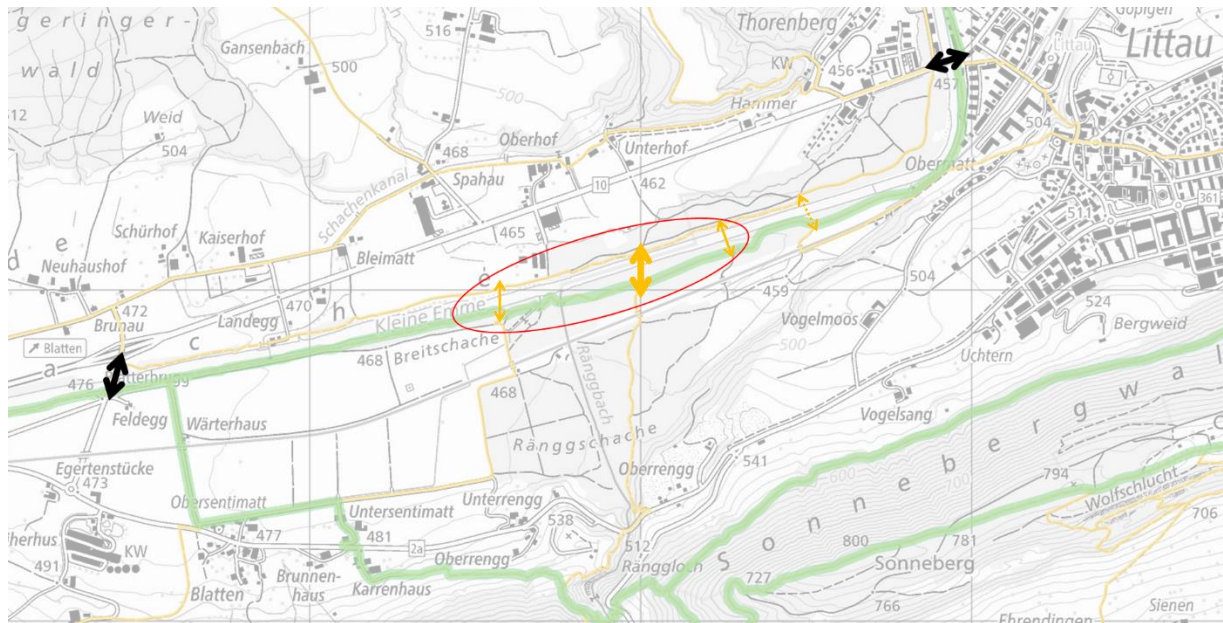
Ziel	Die Erschliessung des Bahnhofs Littau und des Littauerbodens soll mit einem besseren Busangebot verbessert werden.
Inhalt	<p>Alle Buslinien, die am Bahnhof Littau verkehren, haben dort ihre Endhaltestelle. Es existiert keine durchgehende (umstiegsfreie) Busverbindung von der Haltestelle Sänthof nach Littau Dorf. Die Buslinie 41 hat heute am Bahnhof Littau einen Endaufenthalt von 14 Minuten. Zudem fehlt eine Tangentiallinie von Emmen nach Kriens, welche nicht über das Zentrum von Luzern fährt. Die Strasse über das Renggloch, welche demnächst ausgebaut wird, bietet hierfür eine Alternative.</p> <p>Die Buslinie 41 soll von Emmen kommend nach einem kurzen Halt am Bahnhof zu den Haltestellen «Littau, Dorf» und «Littau, Gasshof» verlängert werden. Diese Lösung kann relativ kurzfristig umgesetzt werden und bedarf keiner neuen Infrastruktur. Nach einer Inbetriebnahme der mittelfristig geplanten neuen Tangentiallinie 16 kann diese Linienerweiterung wieder aufgehoben werden. Die neue Buslinie 16 soll gemäss Konzept Bus 2040 als Tangentiallinie von Emmenbrücke via Littau und Renggloch nach Kriens geführt werden.</p>
Grundlagen	Angebotskonzept Bus 2040 (Verkehrsverbund Luzern VVL)
Nächste Schritte	Die Stadt Luzern hat beim VVL bereits um die Prüfung dieser Verbindung gebeten. Sobald das Ergebnis vorliegt, werden die weiteren Schritte eingeleitet. Der Ausbau des Liniennetzes erfolgt durch den VVL. Durch Stadt und Kanton ist eine Studie für die Anlage von zusätzlichen Haltekanten auf der Linie zu erarbeiten. Als nächster Schritt sind Zeitplan, Finanzierung und Verantwortlichkeiten zwischen Kanton und Stadt zu klären.
Zeithorizont Planung und Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (bis ca. 2025) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2026–2030) <input type="checkbox"/> langfristig (nach 2030)
Federführung	Verkehrsverbund Luzern VVL
Weitere Beteiligte	Kanton Luzern, Stadt Luzern
Kostenschätzung	Es liegt noch keine Kostenschätzung vor.
Finanzierung	Der Betrieb der Linien wird über das Budget Verkehrsverbund Luzern finanziert.
Abhängigkeiten	Für die mittelfristige Einführung der Linie 16 braucht es den neuen Bushof (Massnahme B) mit vier Buskanten.

**Massnahme G: Lückenschlüsse und Optimierungen Fusswegnetz**



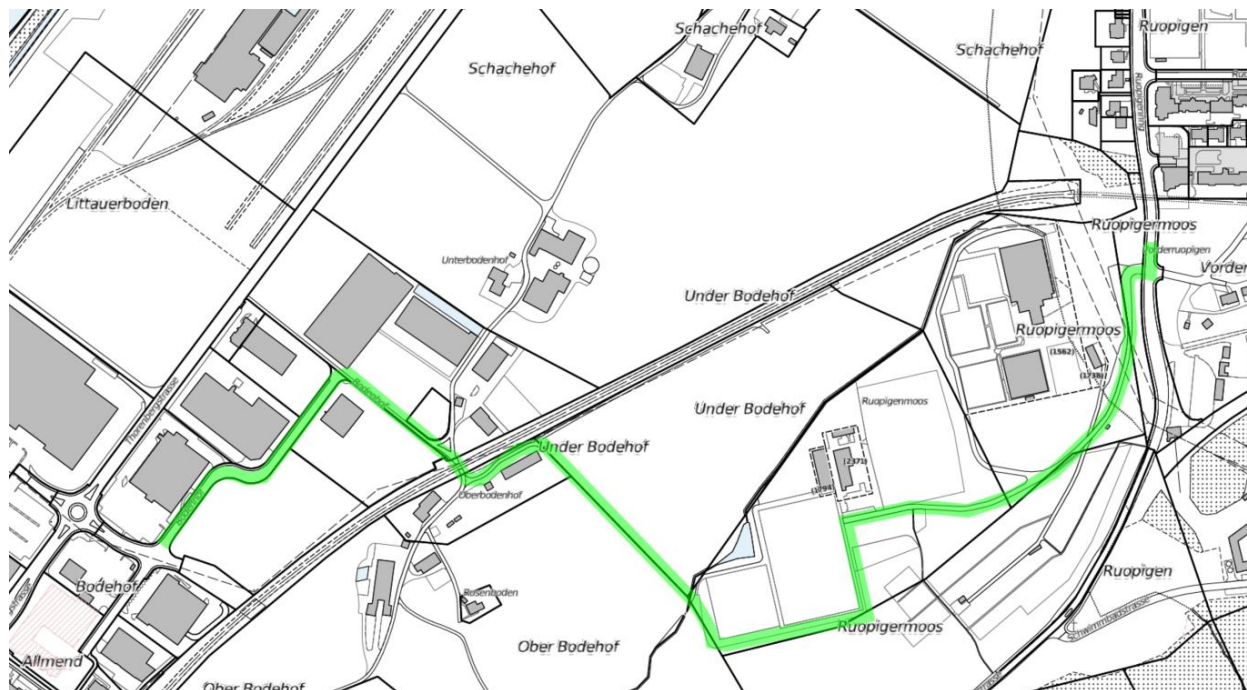
Ziel	Lücken im Fusswegnetz sollen geschlossen werden. Bei der Umsetzung neuer Wegverbindungen soll das Konzept eines klima- und aufenthaltsoptimierten Freiraumgerüsts berücksichtigt werden.
Inhalt	Das Gebiet im Umfeld vom Bahnhof Luttai weist grundsätzlich ein gutes Raster von Fusswegen auf. Dennoch wurden einzelne Netzlücken identifiziert und bei der Querung der Thorenbergstrasse Sicherheitsdefizite festgestellt. Die Höhendifferenz zwischen Bahnhof und Luttai Dorf beträgt zudem zirka 50 m. Zufussgehende benützen hier die «Löchlitreppe», welche Defizite aufweist. Das bestehende Fusswegnetz soll mit neuen Abschnitten ergänzt werden. Bei der Planung sind ökologische Trittsteine und Bäume entlang der Linienführungen vorzusehen. Namentlich sollen Verbindungen zur Sportanlage Ruopigenmoos, eine Verbindung aus der Haarnadelkurve Gopigen an den Bahnhof und vom Wendehammer Burgweg direkt zur Thorenbergstrasse und zur Kleinen Emme geschaffen werden. Für die Querung der Thorenbergstrasse sollen als Sofortmassnahme gemeinsam mit dem Kanton Optimierungen an den Querungsstellen geprüft werden. Die Verbindungstreppe «Löchlitreppe» soll normgerecht mit Handläufen, Zwischenpodesten und einer adäquaten Ausleuchtung in der Nacht saniert werden. Die Begleitvegetation ist zu analysieren und wo nötig anzupassen.
Grundlagen	Richtplan Fussverkehr, Erkenntnisse aus der Mitwirkung
Nächste Schritte	Als nächster Schritt sind je nach Einzelmassnahme Studien auszulösen, in welchen die Machbarkeit der Fusswegverbindungen überprüft und der Kontakt mit den Grundeigentümerschaften hergestellt werden muss. Teilweise bestehen Abhängigkeiten von weiteren Projekten, die zu klären sind.
Zeithorizont Planung und Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (bis ca. 2025) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2026–2030) <input type="checkbox"/> langfristig (nach 2030)
Federführung	– Kanton Luzern bezüglich der Querung Thorenbergstrasse – Stadt Luzern (TBA) bezüglich der weiteren Verbindungen
Weitere Beteiligte	Stadt Luzern (UWS), SBB, Grundeigentümerschaften
Kostenschätzung	Es liegen noch keine Kostenschätzungen vor.
Finanzierung	Die Finanzierung ist für alle Einzelmassnahmen entsprechend der Bedürfnisse noch zu sichern. Erste Projektschritte werden via Globalbudget TBA, Unterhalt und ER, finanziert. Die weitere Finanzierung ist abhängig vom Projektfortschritt in den jeweiligen Teilprojekten.
Abhängigkeiten	–

**Massnahme H: Neue Flussquerung Kleine Emme**



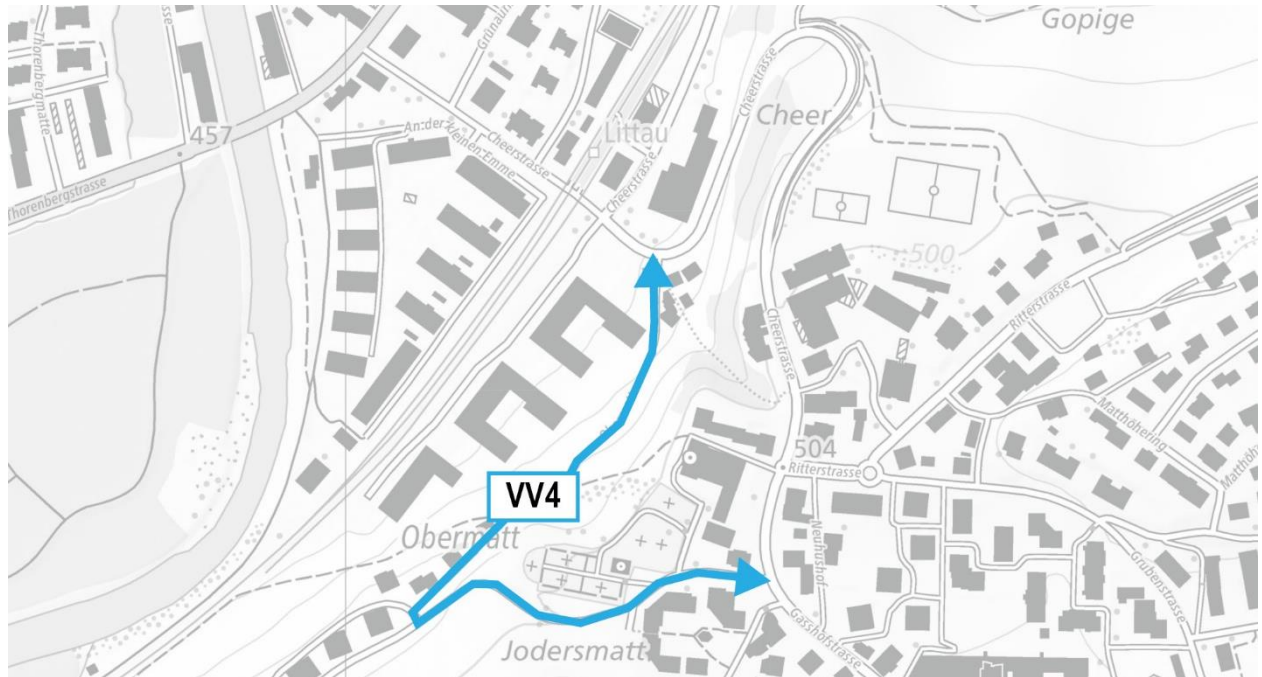
Ziel	Für attraktivere Fusswege und die Naherholung soll eine zusätzliche Querung der Kleinen Emme geprüft werden.
Inhalt	<p>Oberhalb der Brücke der Thorenbergstrasse im Littauerboden befindet sich die nächste Querungsstelle über die Kleine Emme erst rund 3 km entfernt in Blatten. Für kürzere Spaziergänge und attraktive Naherholungserlebnisse ist das eine zu weite Strecke.</p> <p>Gemeinsam mit den zuständigen kantonalen Stellen soll eine neue Fussgängerbrücke über die Kleine Emme zwischen Blatten und dem Littauerboden geprüft werden. Diese soll möglichst auf der Höhe einer bestehenden Bahnquerung liegen. Aufgrund der bestehenden Naturwerte im Uferbereich sowie im weiteren Umfeld des Littauer Schachens (kommunale Naturschutzzonen, Naturvorrangflächen/Wald, Wildtierkorridor), der vorhandenen Grundwasser- und Gewässerschutzzonen und der Anforderungen des Hochwasserschutzes ist zunächst die grundsätzliche Bewilligungsfähigkeit eines solchen Bauwerks zu klären. Sollte diese gegeben sein, sind eine sorgfältige Abwägung des Standortes, eine optimale landschaftliche Eingliederung und eine umweltschonende Umsetzung des Bauwerks zwingend.</p>
Grundlagen	Erkenntnisse aus der Mitwirkung
Nächste Schritte	Als nächster Schritt ist eine Studie zum Nachweis der Machbarkeit einer solchen Brücke zu erarbeiten.
Zeithorizont Planung und Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (bis ca. 2025) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2026–2030) <input type="checkbox"/> langfristig (nach 2030)
Federführung	Stadt Luzern (TBA)
Weitere Beteiligte	Kanton Luzern, je nach Lage Gemeinde Malters, Stadt Luzern (UWS)
Kostenschätzung	Es liegt noch keine Kostenschätzung vor.
Finanzierung	Die Finanzierung ist noch zu sichern. Erste Projektschritte werden via Globalbudget TBA (ER) finanziert. Die weitere Finanzierung ist abhängig vom Projektfortschritt und der Machbarkeitsstudie.
Abhängigkeiten	Es ist eine Abstimmung mit der Massnahme K (Naherholungsräume Kleine Emme) sowie mit dem kantonalen Hochwasserschutzprojekt Kleine Emme, Los 2, erforderlich.

**Massnahme I: Neubau Fuss- und Veloweg Ruopigenmoos**

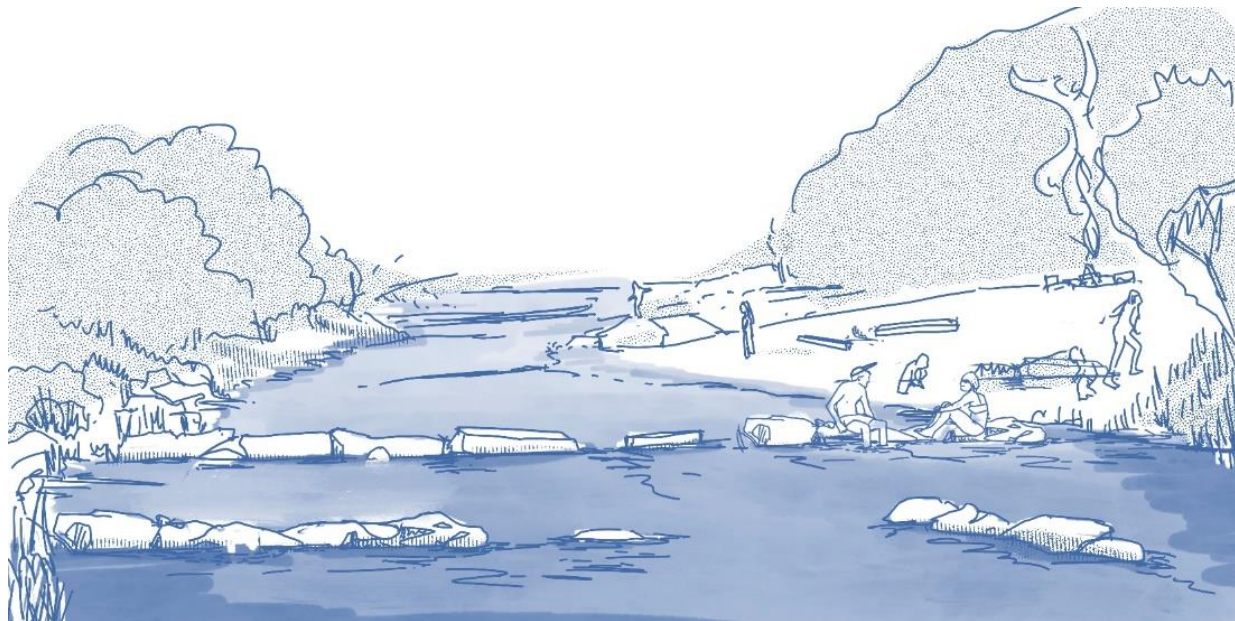


Ziel	Die Fuss- und Veloverbindungen zwischen dem Littauerboden und den umliegenden Siedlungsteilen sollen verbessert werden.
Inhalt	Vom Littauerboden aus sind die benachbarten Siedlungsgebiete mit dem Velo teilweise nur auf Umwegen erreichbar. So besteht zurzeit noch keine Verbindung zum Gebiet Ruopigen/Reussbühl mit den dortigen Sportplätzen im Ruopigenmoos, dem Ruopigenzentrum und der Kanti Reussbühl. Es soll eine neue, attraktive Veloverbindung vom Littauerboden nach Ruopigen gebaut werden. Damit rücken Sportstätten, Schulhäuser und Einkaufsmöglichkeiten «näher» an den Littauerboden.
Grundlagen	Machbarkeitsstudie Veloverbindung Thorenberg–Ruopigen
Nächste Schritte	Eine Machbarkeitsstudie über die Veloroute wurde bereits abgeschlossen, und ein Vorprojekt im TBA ist gestartet. Als nächster Schritt ist die Projektierung abzuschliessen und die Baubewilligung einzuholen.
Zeithorizont Planung und Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (bis ca. 2025) <input type="checkbox"/> mittelfristig (2026–2030) <input type="checkbox"/> langfristig (nach 2030)
Federführung	Stadt Luzern (TBA)
Weitere Beteiligte	Stadt Luzern (UWS), SBB
Kostenschätzung	1,5 Mio. Franken (Kostenungenauigkeit +/-30 %)
Finanzierung	Die Finanzierung der Planungsarbeiten ist im Budget gesichert, und auch die Mittel für die Finanzierung der Umsetzung sind in der IR eingestellt. Falls aufgrund der Kredithöhe notwendig, wird für die Umsetzung ein separater Bericht und Antrag vorgelegt (Entscheid erfolgt auf Stufe Bauprojekt).
Abhängigkeiten	–

**Massnahme J: Alternative Velonebenroute zur Cheerstrasse**



Ziel	Es soll eine attraktivere Veloverbindung zwischen dem Luttauerboden und Luttau Dorf angeboten werden, welche eine weitgehend verkehrsfreie Alternative zur bestehenden Cheerstrasse bietet.
Inhalt	In den nächsten Jahren soll in der Stadt Luzern ein durchgängiges, sternförmiges und tangenciales Velonetz realisiert werden, das wichtige Quell- und Zielorte benachbarter Quartiere miteinander verbindet. Eine Verknüpfung von Luttauerboden und Luttauer Dorf ist dabei über die bestehende Cheerstrasse vorgesehen. Diese weist aber eine starke Steigung sowie einen unzureichenden Ausbaustandard auf. In Kombination mit der Verkehrsbelastung durch den MIV und den Bus ist das Velofahren unattraktiv und wird als unsicher empfunden. Um die Velohaupttrouten auf der Thorenbergstrasse und in der Grossmatte zu verbinden, soll eine alternative Veloroute zur Umfahrung der Cheerstrasse geprüft werden. Im Vordergrund steht eine Verbindung via bestehender Strassen, z. B. via Obermatt und Jodersmatt.
Grundlagen	Richtplan Velo, Erkenntnisse aus der Mitwirkung
Nächste Schritte	Als nächster Schritt ist eine Studie zur Prüfung der Machbarkeit einer alternativen Veloverbindung zwischen Luttauerboden und Luttau Dorf zu erarbeiten. Da es sich bei der vorgeschlagenen Route um Privatstrassen handelt, ist möglichst rasch das Gespräch mit den privaten Grundeigentümerschaften zu suchen.
Zeithorizont Planung und Umsetzung	<input type="checkbox"/> kurzfristig (bis ca. 2025) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2026–2030) <input type="checkbox"/> langfristig (nach 2030)
Federführung	Stadt Luzern (TBA, SPL, UWS)
Weitere Beteiligte	Private Eigentümerschaften
Kostenschätzung	Es liegt noch keine Kostenschätzung vor.
Finanzierung	Für den ersten Planungsschritt sind Mittel im Globalbudget TBA einzustellen (ER). Die weitere Finanzierung ist abhängig vom Projektfortschritt.
Abhängigkeiten	–

**Massnahme K: Naherholungsräume Kleine Emme**

Ziel	Die Zugänglichkeit zur Kleinen Emme soll verbessert werden und ein gutes Naherholungserlebnis bieten.
Inhalt	Im Projekt «Hochwasserschutz und Renaturierung Kleine Emme» des Kantons werden in den nächsten Jahren ober- und unterhalb der Thorenbergbrücke die notwendigen Bauarbeiten ausgeführt. Die Uferbereiche sind grossmehrheitlich im Besitz der Zwing Littau AG und gemäss Teilzonenplan 20 «Littau Bahnhof» der sog. «Grünzone Gewässerraum» zugewiesen. Der Zugang zum Naherholungsraum Kleine Emme soll punktuell verbessert werden und dieser soll vom Uferweg aus wahrnehmbar und erlebbar werden. Konkrete Anknüpfungspunkte liegen beim Spielplatz (Grundstück 1892) und bei bestehenden Zuwegen zur Kleinen Emme. Die Anpassungen sind in das kantonale Bauprojekt zu integrieren.
Grundlagen	Kantonales Hochwasserschutzprojekt, Erkenntnisse aus der Mitwirkung
Nächste Schritte	Als nächster Schritt ist eine Klärung der Schnittstelle/Vereinbarkeit der Massnahme mit dem Projekt «Hochwasserschutz und Revitalisierung Kleine Emme» vorzunehmen. Dabei ist zu prüfen, ob und wie das bestehende Hochwasserschutzprojekt ergänzt werden kann. Weiter sind Gespräche mit der Grundeigentümerin Zwing Littau AG zu führen. Abhängig vom Ausgang der Gespräche und den Zusammenarbeitsmöglichkeiten kann die schrittweise Umsetzung der Massnahmen angegangen werden.
Zeithorizont Planung und Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (bis ca. 2025) <input type="checkbox"/> mittelfristig (2026–2030) <input type="checkbox"/> langfristig (nach 2030)
Federführung	Kanton Luzern
Weitere Beteiligte	Stadt Luzern (TBA, UWS), Zwing Littau AG
Kostenschätzung	Es liegt noch keine Kostenschätzung vor.
Finanzierung	Die Umsetzung soll kostenneutral im kantonalen Projekt erfolgen. Allenfalls sind kleine Massnahmen aus den Globalbudgets der betroffenen städtischen Dienststellen zu finanzieren (v. a. TBA).
Abhängigkeiten	Es ist eine Abstimmung mit dem kantonalen Projekt «Hochwasserschutz und Renaturierung Kleine Emme» vorzunehmen.

**Massnahme L: Städtebauliche Studie Thorenbergstrasse**



Ziel	Ziel der Studie «Thorenbergstrasse» ist es, die städtebauliche Entwicklung entlang der Thorenbergstrasse mit einer gesamtheitlich Betrachtung zu stärken.
Inhalt	<p>Die zusammengeführte Bau- und Zonenordnung für Luzern legt entlang der Thorenbergstrasse eine Wohn- und Arbeitszone D mit Bebauungsplanpflicht fest. Dies soll eine koordinierte Erneuerung und Verdichtung der bestehenden Siedlungsstruktur ermöglichen. Die Neustrukturierung des Knotens Thorenbergstrasse–Cheerstrasse (vgl. Massnahme A) beansprucht lokal mehr Raum für eine Separierung der Fahrspuren. Für die Thorenbergstrasse soll ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden (vgl. Massnahme E).</p> <p>Die Massnahme 1 Vorzugsvariante «Steuerung» ist mit der Siedlungs- und Freiraumentwicklung abzustimmen. Mit einer kooperativ (Kanton Luzern, Stadt Luzern, Grundeigentümerschaften) erarbeiteten städtebaulichen Studie werden die Herausforderungen im Dialog angegangen, um ein verbindliches Konzept für die Hochbauten und ein Betriebs- und Gestaltungskonzept auf der Thorenbergstrasse zu erarbeiten. In die Massnahme integriert ist die Abklärung, ob und welche publikumsorientierten/zentrumsbildenden Nutzungen sinnvoll angeordnet werden können. Die Ergebnisse fliessen in den zu erarbeitenden Bebauungsplan Thorenbergstrasse ein.</p> <p>Weiter ist eine freiwillige Ausweitung des Perimeters des Bebauungsplans zu prüfen, wie es das Fachplanerteam vorschlägt. Im Rahmen des Verfahrens sind die Verlegung des Kindergartens und das Erstellen von Sammelparkierungsanlagen auf beiden Seiten der Thorenbergstrasse zu prüfen.</p>
Grundlagen	BZO
Nächste Schritte	Nach der Genehmigung der Zusammenführung der BZO (voraussichtlich Ende 2024) kann ein Planungsverfahren gestartet werden. Bis dahin wird zusammen mit den weiteren Beteiligten (Kanton usw.) das zielführende Verfahren eruiert und die weiteren Abklärungen vorangetrieben.
Zeithorizont Planung und Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (bis ca. 2025) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2026–2030) <input checked="" type="checkbox"/> langfristig (nach 2030)
Federführung	Stadt Luzern (SPL)
Weitere Beteiligte	Kanton Luzern, Stadt Luzern (TBA, IMMO, SBA), Grundeigentümerschaften
Kostenschätzung	Für den nächsten Planungsschritt, die städtebauliche Studie, wird mit Kosten von rund Fr. 150'000.– gerechnet (IR). Die Kosten für die danach folgenden Planungsschritte im Hinblick auf die Erstellung des Bebauungsplans werden nach Abschluss der städtebaulichen Studie festgelegt werden können.
Finanzierung	Die Ausgabenbewilligung liegt in der Kompetenz der Baudirektion. Der Investitionskredit wird im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2025–2028 eingestellt.
Abhängigkeiten	Die Massnahme ist eng mit den Massnahmen Verkehrslösung (Umsetzung Variante Steuerung, Massnahme A) und der Umgestaltung der Thorenbergstrasse (Massnahme E) zu koordinieren.

**Massnahme M: Stadträumliche Entwicklung Bahnhof/Bushof**



Ziel	Ziel ist es, das Quartierzentrum am Bahn- und Bushof zu stärken und dabei den öffentlichen Raum als Begegnungs- und Aufenthaltsort zu gestalten sowie die angrenzenden privaten Areale in die Entwicklung einzubeziehen.
Inhalt	Die Bau- und Zonenordnung legt für den Bereich zwischen dem Bahnhof Littau und der steilen Kurve der Cheerstrasse eine Wohn- und Arbeitszone fest. Die Grundstücke werden in Abstimmung mit der vorgeschlagenen Bestvariante «Steuerung» (vgl. Massnahme 1) nicht mehr von der Planung einer Umfahrungsstrasse tangiert. Das Gebiet weist jedoch belasteten Boden auf (Sanierungspflicht), und die Bebaubarkeit wird durch den Waldabstand sehr stark eingeschränkt. Raumplanerisch ist aber an diesem sehr gut erschlossenen Standort eine Innenentwicklung mit baulicher Verdichtung erwünscht. Zudem soll das Projekt «Neubau Bushof Littau» (vgl. Massnahme 2) auch zu einer gestalterischen Aufwertung des öffentlichen Raums als Aufenthalts- und Begegnungsort führen. Der Umbau des Bahnhofes mit Neubau Bushof und Aufwertung Aufnahmegebäude sowie des öffentlichen Raumes soll in einer hohen architektonischen und landschaftsarchitektonischen Qualität erfolgen. Es soll geklärt werden, wo und in welchem Mass eine Innenentwicklung angestrebt werden soll sowie in welcher Art und Weise der öffentliche Freiraum belebt und aufgewertet werden kann. Insgesamt soll der Ort in seiner Funktion als Quartierzentrum gestärkt werden. Mit einer kooperativ erarbeiteten städtebaulichen Studie werden die Herausforderungen im Dialog angegangen, mögliche Lösungen in Varianten studiert und besprochen und ein verbindliches Konzept (Freiraum und Städtebau) erstellt. In die Massnahme integriert ist die Abklärung, welche publikumsorientierten/zentrumsbildenden Nutzungen sinnvoll angeordnet werden können.
Grundlagen	BZO
Nächste Schritte	Zeitgleich zum Umbau des Bahnhofs und der weiteren Projektierung des neuen Bushofs soll eine städtebauliche Studie durchgeführt werden. Das zielführende Verfahren, welches die Abstimmung mit den bereits laufenden Projekten im Bahnhofsumfeld sicherstellen kann, ist noch im Detail zu eruieren.
Zeithorizont Planung und Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (bis ca. 2025) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2026–2030) <input checked="" type="checkbox"/> langfristig (nach 2030)
Federführung	Stadt Luzern (SPL)
Weitere Beteiligte	Stadt Luzern (TBA, UWS, SBA), Grundeigentümerschaften inkl. SBB
Kostenschätzung	Es wird mit rund Fr. 150'000.– für eine städtebauliche Studie (Erfolgsrechnung) gerechnet.
Finanzierung	Die Ausgabenbewilligung liegt in der Kompetenz der Baudirektion. Der Kredit wird im Globalbudget der Dienstabteilung Stadtplanung 2024/2025 eingestellt.
Abhängigkeiten	Die stadträumliche Entwicklung des Gebiets muss mit dem neuen Bushof Littau (Massnahme B) und der neuen Bahnquerung (Massnahme D) koordiniert und abgestimmt werden.



**Massnahme N: Optimierung Flächen für Spiel und Bewegung**

Pumptrack



Ziel	Das Angebot für Spiel und Bewegung im Quartier und die Erreichbarkeit von umliegenden Anlagen sollen verbessert werden.
Inhalt	<p>Im Mitwirkungsverfahren wurde aus dem Quartier insbesondere von den Kindern und Jugendlichen der Wunsch nach einer Fläche für Spiel und «Bewegung» geäußert, welche die klassischen Spielplätze ergänzt und eher ältere Kinder anspricht (bspw. Fussball, Basketball, Pumptrack). Verschiedene Standorte sind im Rahmen der Erarbeitung des Entwicklungskonzepts bereits grob geprüft worden. Es konnte jedoch noch kein Standort gefunden werden, der die Rahmenbedingungen bezüglich Lage, Fläche, Verfügbarkeit sowie Lärm und Nachbarschaft voll erfüllen kann. In den umliegenden Siedlungsteilen Littau Dorf (Schule) und Ruopigen (Ruopigenmoos, Vorderruopigen) liegen zwar attraktive Angebote vor, diese sind jedoch etwas weiter entfernt.</p> <p>Es soll unter Einbezug der Quartierbevölkerung geklärt werden, was der genaue Bedarf an zusätzlichen Flächen für Spiel und Bewegung ist und wo dafür der geeignete Standort ist. Mit der Massnahme I «Neubau Fuss- und Veloweg Ruopigenmoos» wird zudem eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Sportanlagen im Ruopigenmoos und in Vorderruopigen erreicht. Weiter soll geprüft werden, ob der bestehende Spielplatz am Grünauring (Grundstück Nr. 278) für ältere Kinder aufgewertet werden kann.</p>
Grundlagen	Erkenntnisse aus der Mitwirkung
Nächste Schritte	Der nächste Schritt ist ein partizipatives Verfahren zur Evaluation geeigneter Angebote und Flächen für das Thema Bewegung sowie die Erarbeitung eines Sanierungsprojekts Spielplatz Grünauring.
Zeithorizont Planung und Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (bis ca. 2025) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2026–2030) <input type="checkbox"/> langfristig (nach 2030)
Federführung	Stadt Luzern (TBA, QUIN)
Weitere Beteiligte	Stadt Luzern (SPL, KUS)
Kostenschätzung	Es liegen noch keine Kostenschätzungen vor, da zuerst die Strategie und die konkreten Massnahmen zu erarbeiten sind. Die dazu nötigen Arbeiten können mit internem Aufwand und aus den Globalbudgets QUIN und TBA finanziert werden. Abhängig von den Ergebnissen ist anschliessend die Finanzierung zu regeln.
Finanzierung	Die Finanzierung der Aufwertung des Spielplatzes Grünauring wird in die laufende Investitionsplanung der öffentlichen Spielplätze von Stadtgrün Luzern integriert. Das notwendige Partizipationsverfahren zur Abklärung für ein Bewegungsangebot und die Standortsuche erfolgt im Globalbudget QUIN. Die weitere Finanzierung ist abhängig vom Projektfortschritt.
Abhängigkeiten	Neubau Fuss- und Veloweg Ruopigenmoos (Massnahme I)

## 4 Politische Vorstösse

Gleichzeitig mit dem Projektabbruch «Erweiterung Cheerstrasse» wurden drei Motionen eingereicht, die alle die Umsetzung alternativer Massnahmen fordern, mit denen die Verkehrsqualität verbessert und eine Aufwertung des Quartiers erreicht werden soll. Wie bereits in den Stellungnahmen zu den jeweiligen Motionen ausführlich dargelegt, teilt der Stadtrat die Ansicht der Motionäre, dass im Gebiet Littauerboden und insbesondere im Umfeld des Bahnhofs Littau eine Aufwertung erfolgen soll. Die Motionen wurden anlässlich der Ratssitzung vom 16. Dezember 2021 überwiesen und haben folgende Inhalte:

### **Motion 104 vom 18. Mai 2021: «Aufwertung Littauerboden»** ([Link](#))

Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP-Fraktion forderten den Stadtrat auf, einen Bericht bzw. einen Bericht und Antrag zur Aufwertung des Quartiers Littauerboden zu unterbreiten. Als konkrete Themen werden die Umgestaltung des Bahnhofs Littau, die Sanierung der Strassen in Bezug auf Lärmschutz, die Sperrung der Cheerstrasse für den Durchgangsverkehr, die Verbesserung des ÖV im Littauerboden, die Prüfung einer Unterführung inkl. Velodurchfahrt in Zusammenarbeit mit der SBB, der Angebotsausbau von Nextbike, die Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten im Quartier, die Prüfung von ökologischen Aufwertungsmassnahmen und die Errichtung von Spielplätzen, Freizeitanlagen und Sitzgelegenheiten genannt.

### **Motion 105 vom 18. Mai 2021: «Alternativprojekt Cheerstrasse – Bahnhof Littau»** ([Link](#))

Christian Hochstrasser und Martin Abele namens der G/JG-Fraktion forderten die Erstellung eines Planungsberichts für die weiteren Schritte. Dieser sollte insbesondere die Themen Sicherheit für Zufussgehende und Velofahrende, verbesserte Zufahrt des öffentlichen Verkehrs zum Bahnhof Littau, Verhinderung des Rückstaus auf die Thorenbergstrasse und siedlungsverträgliche Gestaltung der unteren Cheerstrasse beinhalten. Zudem sollen der Zubringerverkehr sowie die Quartierverbindung zwischen Littau Dorf und Littau Bahnhof / Littauerboden weiterhin für den wirtschaftlich notwendigen MIV ermöglicht werden, während der Durchgangsverkehr soweit als möglich vermindert oder verhindert werden soll.

### **Motion 113 vom 14. Juni 2021: «Plan B für die Cheerstrasse»** ([Link](#))

Roger Sonderegger namens der Mitte-Fraktion, Martin Abele namens der G/JG-Fraktion, Nico van der Heiden namens der SP-Fraktion, Fabian Reinhard namens der FDP-Fraktion und Stefan Sägesser namens der GLP-Fraktion forderten einen Plan B für die Cheerstrasse. Im Einzelnen ging es um die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Thorenbergstrasse, die Sicherstellung der Zu- und Wegfahrt für den Busverkehr zum bzw. vom Bahnhof Littau, die Stärkung der Aufenthaltsqualität beim Bahnhof Littau und auf der unteren Cheerstrasse sowie die Steigerung der Verkehrsqualität und -sicherheit für Velo- und Fussverkehr.

### **Summarische Beantwortung der drei Motionen**

Wie der Stadtrat in der Beantwortung der Motionen in Aussicht gestellt hat, wurden die Arbeiten zu einer gesamtheitlichen Quartierentwicklung für das Umfeld Bahnhof Littau im Jahr 2022 aufgenommen. Die Planungsarbeiten dauerten ein Jahr und beinhalteten eine intensive Mitwirkung. Der Fokus der Arbeiten lag auf der Erarbeitung einer zukunftsfähigen Verkehrslösung, die den Ansprüchen an ein hohes Mass an Verkehrssicherheit genügt und eine geordnete Verkehrsabwicklung im Zusammenhang mit dem Bahnübergang Littau sicherstellen kann. Damit kann auch die Erreichbarkeit des Bahnhofs mit dem Bus sichergestellt werden. Darüber hinaus sind weitere Schwachstellen im Verkehrssystem für den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr identifiziert worden, und es wurde ein konkretes Bündel von prioritären Massnahmen zu deren Lösung definiert.

Die in den Motionen aufgezeigte Idee einer Sperrung der Cheerstrasse für den Durchgangsverkehr wurde als mögliche Variante aufgenommen und geprüft. Die Prüfung hat ergeben, dass die Sperrung der Lage und der Funktion der Strasse nicht entspricht. Die Cheerstrasse ist eine Gemeindestrasse 1. Klasse und als Verbindungsstrasse konzipiert. Darüber hinaus stellt dieser Ansatz auch aus praktischen, betrieblichen Gründen keine überzeugende Lösung dar, da je nach Definition des Gebiets der Anwohnenden beide Ortsteile nur noch über grosse Umwege erreicht werden können. Eine allfällige Abklassierung der

Strasse oder eine Anpassung der Signalisation liegen zudem in der Kompetenz des Kantons. Eine Vorabklärung mit der zuständigen kantonalen Dienststelle Verkehr in Infrastruktur vif hat ergeben, dass eine solche Lösung auch vom Kanton als nicht sinnvoll und nicht bewilligungsfähig angesehen wird.

Weiter wurde mit dem Entwicklungskonzept ein Zukunftsbild für die nächsten zehn Jahren erarbeitet, das neben den verkehrlichen Aspekten auch die Belange der Stadtentwicklung abdeckt. Es zeigt, mit welchen baulich-räumlichen Konzepten und Massnahmen die Aufwertung des Quartiers erfolgen soll. Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag wird sowohl das «Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau» als auch die Umsetzungsstrategie der erarbeiteten Massnahmen dem Grossen Stadtrat zur Kenntnis vorgelegt.

## 5 Politische Würdigung

Der Stadtrat bedankt sich bei der Begleitgruppe für die engagierte Teilnahme an den Veranstaltungen und am Prozess. Das hohe Engagement der Vertretenden aus den verschiedenen Interessengruppen und aus der Bevölkerung zeugt von einer starken lokalen Verbundenheit. Der Beitrag aus der Bevölkerung ist wichtig für eine qualitätsvolle Entwicklung des Quartiers.

Anlässlich der Begleitgruppensitzungen zeigte sich, dass die Mehrheit der Teilnehmenden nicht mit der empfohlenen Bestvariante «Steuerung» zufrieden ist. Dies wurde in den kritischen Rückmeldungen zur fachlichen Beurteilung und dem daraus resultierenden Variantenentscheid deutlich. Trotz des Abbruchs des Projekts «Erweiterung Cheerstrasse» wünschen sich Betroffene aus dem Quartier weiterhin eine Umfahrungslösung und halten die Variante Steuerung daher für eine unzureichende Lösung, welche so rasch als möglich durch eine Umfahrung zu ergänzen ist.

Bei der Bewertung der Varianten wurden verschiedene Linienführungen für eine Umfahrung beurteilt. Sie lagen bezüglich der Nutzenpunkte nahe bei der Vorzugsvariante «Steuerung». Auch Umfahrungsvarianten würden, wenn auch mit unterschiedlichen Qualitäten, in der Summe zu einer gleichwertigen Zielerreichung beitragen. Nachteilig bei den Umfahrungsvarianten wirken sich jedoch einerseits Einschnitte in die Landschaft und negative Umweltauswirkungen sowie andererseits die hohen Kosten aus. Je nach Linienführung sind zudem mehr oder weniger starke negative Auswirkungen auf andere Quartiere ersichtlich. Die lokalen Auswirkungen der Vorzugsvariante «Steuerung» können hingegen mit einer guten Abstimmung der städtebaulichen Entwicklung gut im Siedlungsbild integriert werden. Die im Rahmen der Abklärungen durchgeführten fachlichen Analysen zeigen klar, dass unter Berücksichtigung der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung die Realisierung eines lichtsignalgesteuerten Knotens Thorenbergstrasse/Cheerstrasse die Lösung mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis ist.

Der Stadtrat nimmt die Enttäuschung aus dem Quartier zur Kenntnis, stützt jedoch die fachliche Bewertung und deren Resultat. Mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen von gut 6'000 Fahrzeugen ist die Belastung der Cheerstrasse im Vergleich zu anderen Gemeindestrassen 1. Klasse, die eine ähnliche Verbindungsfunktion haben, als tief zu beurteilen. So ist im Fall der Cheerstrasse weniger die absolute Verkehrsbelastung als problematisch einzustufen, sondern kritisch sind vor allem die Rückstaus aufgrund der langen Schrankenschliesszeiten. Sie erzeugen Schwierigkeiten im Verkehrsablauf und in der Verkehrssicherheit. Mit der Bahnhofsanierung durch die SBB können diese langen Schrankenschliesszeiten wesentlich reduziert werden. Der Stadtrat geht davon aus, dass damit bald eine wesentliche Verbesserung des Verkehrsablaufs erreicht werden kann, da die SBB von einer Inbetriebnahme der neuen Anlagen bis Ende 2025 ausgeht. Weiter ist der Stadtrat davon überzeugt, dass mit einer Steuerung des Knotens Thorenbergstrasse/Cheerstrasse die verbleibenden Defizite behoben und ein geordneter Verkehrsablauf auf der unteren Cheerstrasse und im Knoten Thorenbergstrasse/Cheerstrasse sichergestellt werden können.

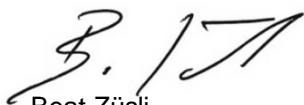
Mit den erarbeiteten Massnahmen werden die untere Cheerstrasse und das Quartier generell eine Aufwertung sowie weitere Verbesserungen an der Verkehrsinfrastruktur erfahren. Das Ziel des Entwicklungskonzepts, eine mittel- bis langfristig ausgerichtete verkehrliche Lösung für den Umgang mit dem Bahnübergang zu finden und aufzuzeigen, wie der Siedlungs- und Freiraum im Umfeld Bahnhof Littau weiterentwickelt werden kann, ist aus Sicht des Stadtrates erfüllt.

## 6 Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat,

- den Bericht «Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau» zustimmend zur Kenntnis zu nehmen;
- die Motion 104, Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP-Fraktion vom 18. Mai 2021: «Aufwertung Littauerboden», als erledigt abzuschreiben;
- die Motion 105, Christian Hochstrasser und Martin Abele namens der G/JG-Fraktion vom 18. Mai 2021: «Alternativprojekt Cheerstrasse – Bahnhof Littau», als erledigt abzuschreiben;
- die Motion 113, Roger Sonderegger namens der Mitte-Fraktion, Martin Abele namens der G/JG-Fraktion, Nico van der Heiden namens der SP-Fraktion, Fabian Reinhard namens der FDP-Fraktion und Stefan Sägesser namens der GLP-Fraktion vom 14. Juni 2021: «Plan B für die Cheerstrasse», als erledigt abzuschreiben.

Luzern, 23. August 2023



Beat Züsli  
Stadtpräsident



Michèle Bucher  
Stadtschreiberin

## Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme des Berichtes und Antrages 24 vom 23. August 2023 betreffend

### Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau

– Kenntnisnahme und Abschreibung der Motionen 104, 105, 113,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 27 Abs. 2 und 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 52 und Art. 55i des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

#### **beschliesst:**

- I. Der Bericht «Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau» wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
- II. Die Motion 104, Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP-Fraktion vom 18. Mai 2021: «Aufwertung Littauerboden», wird als erledigt abgeschrieben.
- III. Die Motion 105, Christian Hochstrasser und Martin Abele namens der G/JG-Fraktion vom 18. Mai 2021: «Alternativprojekt Cheerstrasse – Bahnhof Littau», wird als erledigt abgeschrieben.
- IV. Die Motion 113, Roger Sonderegger namens der Mitte-Fraktion, Martin Abele namens der G/JG-Fraktion, Nico van der Heiden namens der SP-Fraktion, Fabian Reinhard namens der FDP-Fraktion und Stefan Sägesser namens der GLP-Fraktion vom 14. Juni 2021: «Plan B für die Cheerstrasse», wird als erledigt abgeschrieben.

Luzern, 26. Oktober 2023

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Jules Gut  
Ratspräsident



Michèle Bucher  
Stadtschreiberin