

Spange Nord und  
Massnahmen für den  
öffentlichen Verkehr  
Sonderkredit für die Projektplanung

*Medienkonferenz vom 13. Dezember 2017*

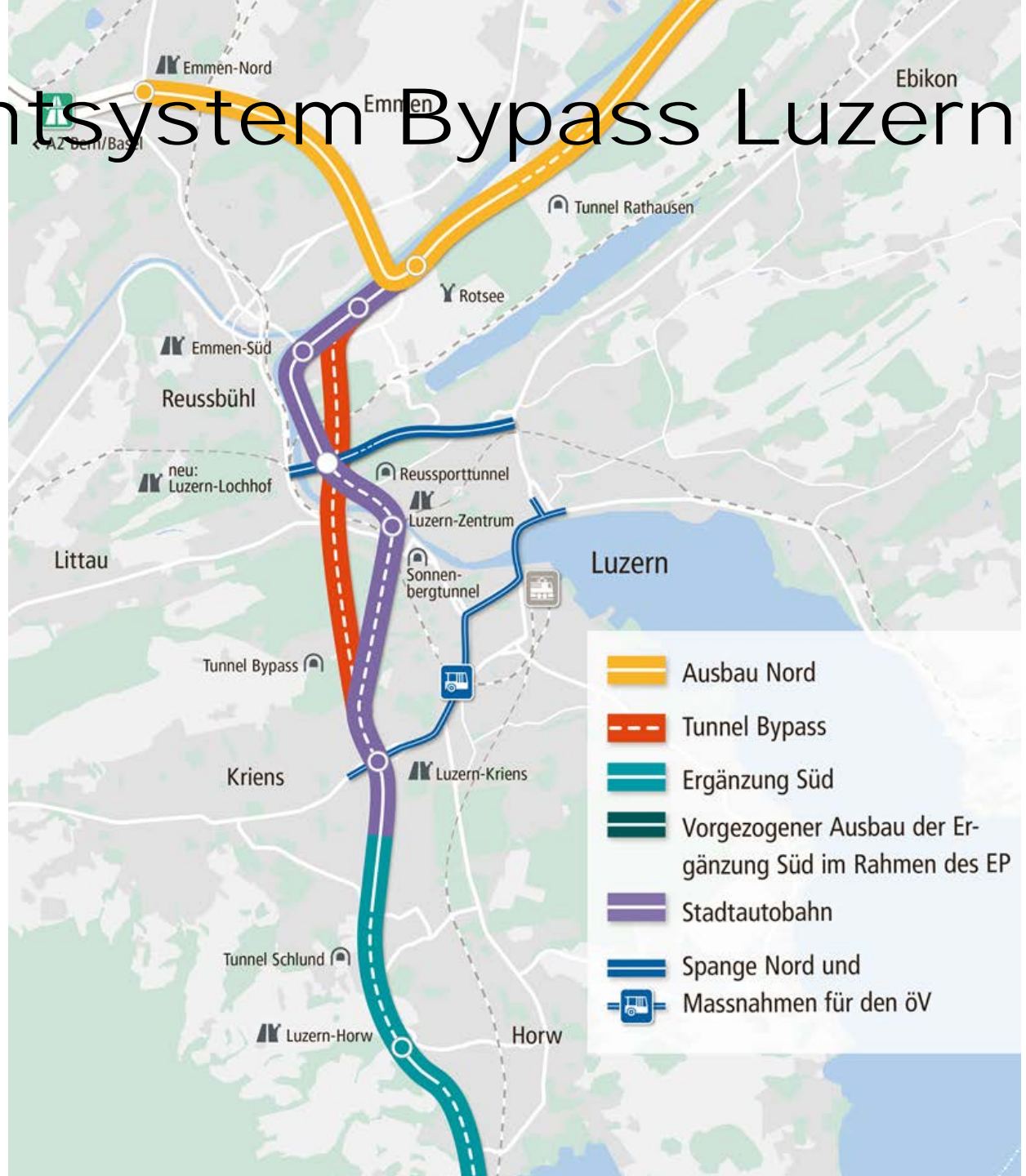
# Überblick

- > Ausgangslage
- > Gesamtsystem Bypass Luzern
- > Ziele Bypass Luzern und Spange Nord
- > Stand der Projekte und Haltung Stadt Luzern
- > Verkehrswirkung Spange Nord sowie ÖV-Massnahmen
- > Einbezug Stadt Luzern in weitere Planung
- > Planungskosten und nächste Schritte

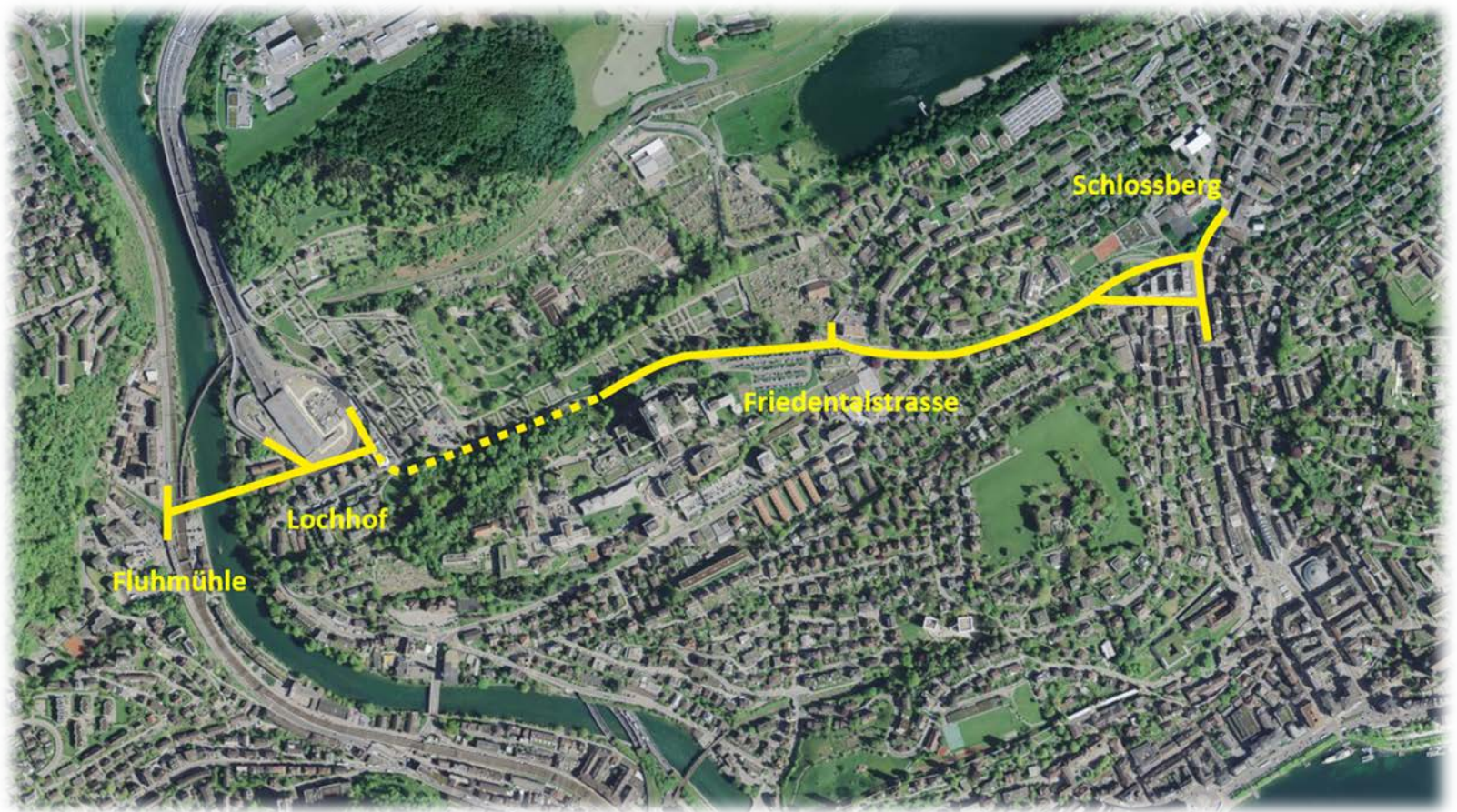
# Mobilität nimmt zu

- > Bevölkerung wächst bis 2035 um 18 Prozent
- > Mobilität nimmt bis 2035 um 40 Prozent (ÖV) bzw. 20 Prozent (MIV) zu
- > Kapazitätsgrenzen auf A 2 und A 14 erreicht
  - > Reussporttunnel: von heute 97'000 Fahrzeuge auf über 110'000 Fahrzeuge 2030
  - > Anzahl Staustunden haben 2015 um 125 Stunden zugenommen

# Gesamtsystem Bypass Luzern



# Spange Nord



# Bypass Luzern und Spange Nord...

- > ...verbessern die Erreichbarkeit der Zentralschweiz und der Agglomeration Luzern
- > ...entlasten das Stadtzentrum und schaffen Platz für den öffentlichen Verkehr
- > ...gehören zusammen und entfalten ihren vollen Nutzen nur gemeinsam

# Strategisch verankert, breit abgestützt

- > Kantonsstrategie und Legislaturprogramm
- > Kantonaler Richtplan, kantonales Strassenbauprogramm, Agglomerationsprogramm Luzern
- > Getragen von Zentralschweiz und Gemeindeverband Luzern Plus

# Stand Bypass Luzern

- > Generelles Projekt im November 2016 genehmigt
- > Substanzielle Anpassungen (Verlängerung Tunnelsüdportal) vonseiten Astra; Mehrkosten von rund 100 Millionen Franken
- > Verlängerung Sonnenberg-Südportal: Projektwettbewerb abgeschlossen
- > Städtebauliche Potenzialanalyse, um weitergehende Forderungen zu prüfen



# Vorprojekt Spange Nord

- > Umfangreiche Vorarbeiten geleistet
- > Zweistufiges Variantenstudium
- > Vorprojekt basiert auf Bestvariante



# Optimiertes Vorprojekt

- > Bestätigt Konzeption der Spange Nord
- > Berücksichtigt Anliegen aus erster Vernehmlassung
- > Anpassungen lösen Mehrkosten von rund 50 Millionen Franken aus

# Haltung Stadt Luzern

- > Stadt Luzern äusserte sich in Vernehmlassung kritisch zu optimiertem Vorprojekt
- > Spagat zwischen Ideal und finanziell Machbarem
- > Lokale Mehrbelastung vs. umfassende Entlastung und Verbesserung für ÖV

# Planungskredit treibt Projekt voran

- > Kanton Luzern hält an Projekt grundsätzlich fest
- > Strebt im direkten Austausch mit Stadt Luzern weitere Verbesserungen an
- > Planungskredit soll mithelfen, Anliegen der Stadt soweit möglich einzubeziehen und Projekt voranzubringen

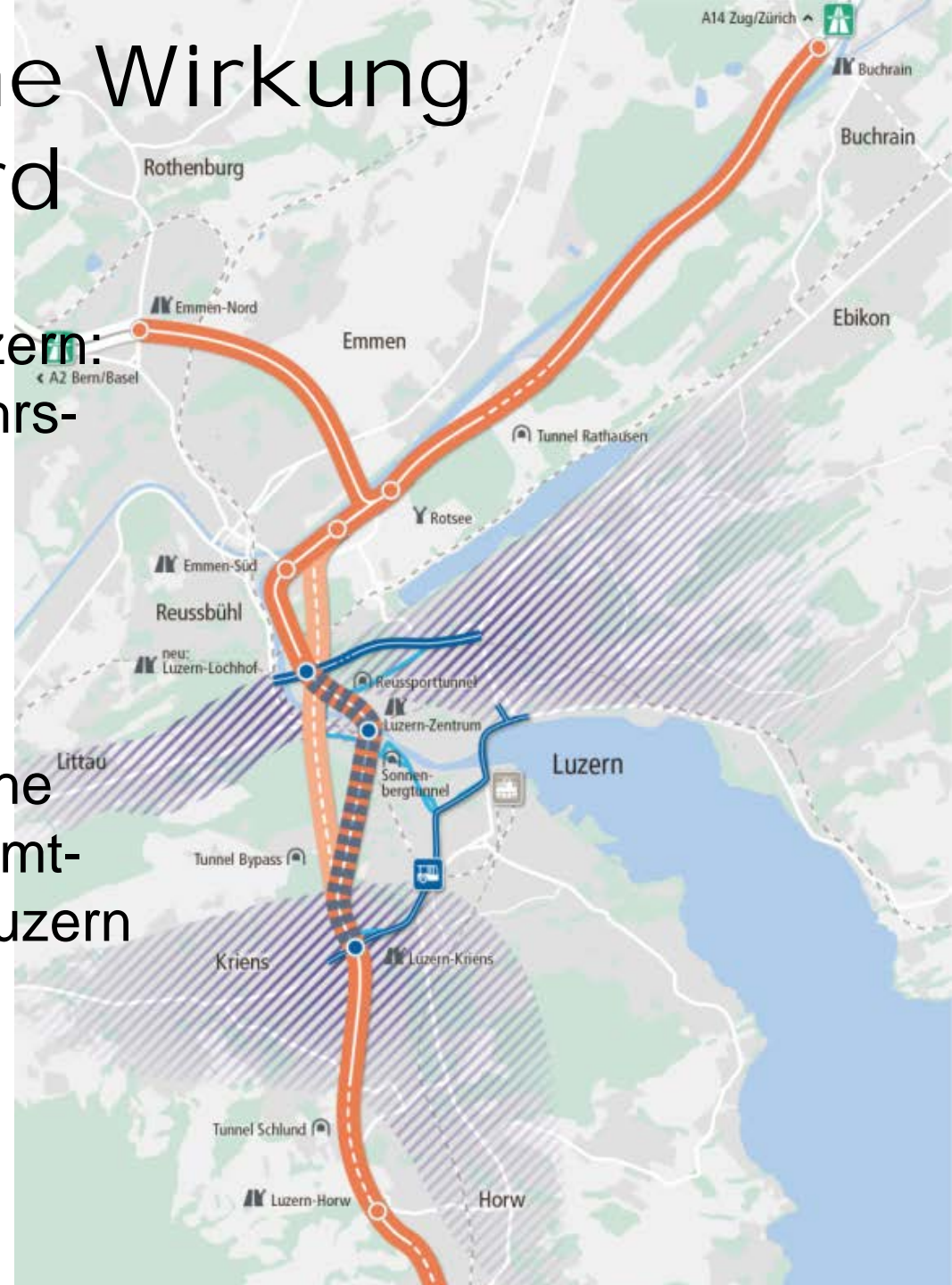
# Verkehrliche Wirkung Spange Nord

- > Spange Nord mit Anschluss Lochhof entlastet städtisches Hauptstrassennetz
- > Agglomerationsverkehr auf Stadtautobahn
- > Entlastung Stadtzentrum
- > ÖV-Massnahmen



# Verkehrliche Wirkung Spange Nord

- > Agglomeration Luzern: Lösung der Verkehrsprobleme und Verbesserungen beim strassengebundenen ÖV
- > Positive verkehrliche Wirkung des Gesamtsystems Bypass Luzern



# Massnahmen für den ÖV

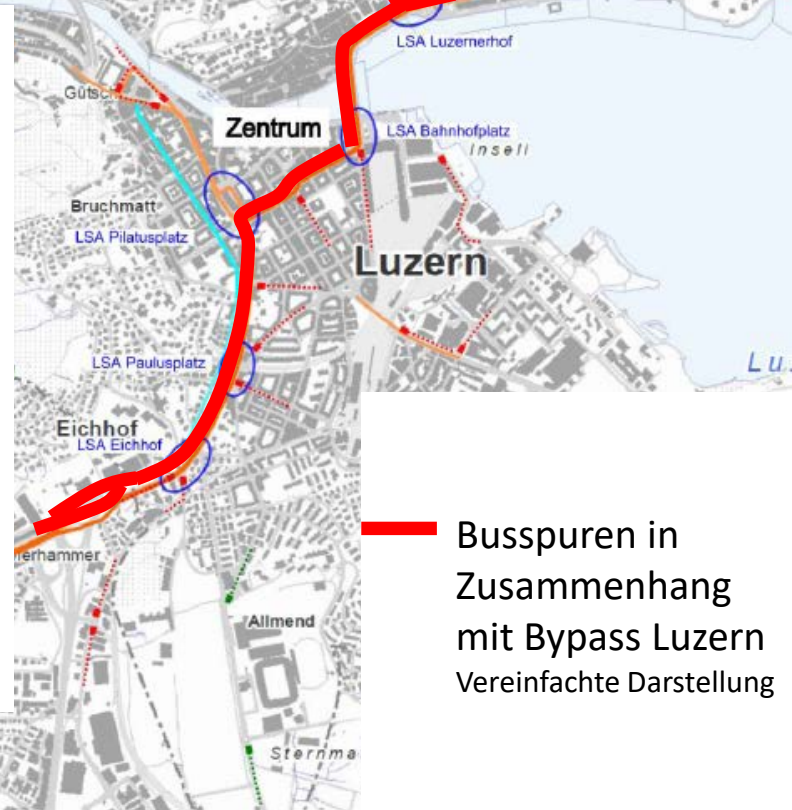


## Massnahmen für den ÖV



## Nutzen für den ÖV

- > Fahrplanstabilität und höhere Zuverlässigkeit
- > Reisezeitgewinne
- > Angebotsausbauten möglich
- > Ökonomischer Nutzen durch Reisezeitgewinne und Reduktion der ÖV-Produktionskosten



— Busspuren in Zusammenhang mit Bypass Luzern Vereinfachte Darstellung



# Autobahnanschlüsse und Kapazität Kantonsstrassen

- > Neuer zusätzlicher Autobahn-Vollanschluss Lochhof
- > Entlastung der bestehenden Anschlüsse
- > Kapazität Kantonsstrassen bleibt gleich



# Weiterentwicklung Vorprojekt zu Bauprojekt

- > Unter Berücksichtigung der Stellungnahmen wird Projekt weiterentwickelt
- > Anliegen der Stadt Luzern werden soweit möglich einbezogen
- > Für weitere Projektierung (Bauprojekt) brauchte es Planungskredit

# Weiterentwicklung Vorprojekt zu Bauprojekt

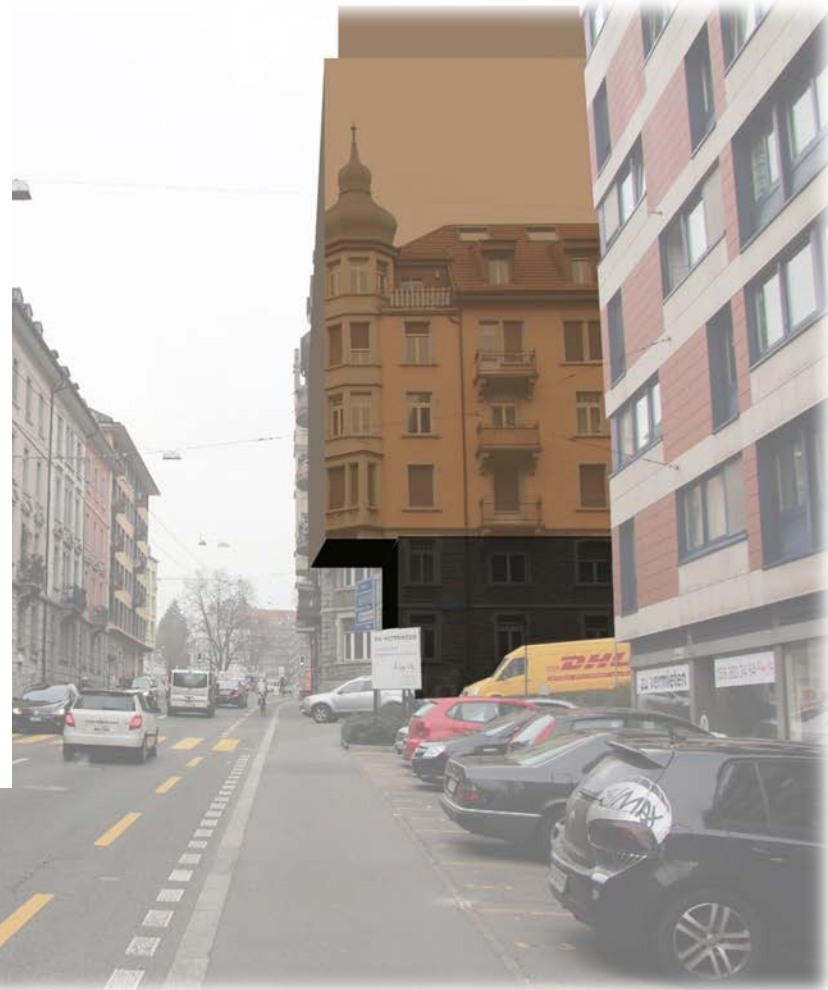
- > Überarbeiten Verkehrsprognose
- > Qualitätssichernde Verfahren in der Planung unter Einbezug der Stadt Luzern
  - > Testplanungen Zürichstrasse und Schlossberg
  - > Projektwettbewerb Fluhmühlebrücke

# Zürichstrasse



## Zürichstrasse

- > Neubau prüfen
- > Mit Bauprojekt  
Testplanung für  
optimale Lösung
- > Randbedingungen für  
Bebauung mit Stadt  
klären



# Linienführung und Gestaltung Schlossberg



Variante gestreckte Strassenführung mit möglicher Bebauung



Variante gebogene Strassenführung mit möglicher Bebauung



Variante gebogene Strassenführung mit Park

# Unterirdische Linienführung Schlossberg-Friedental

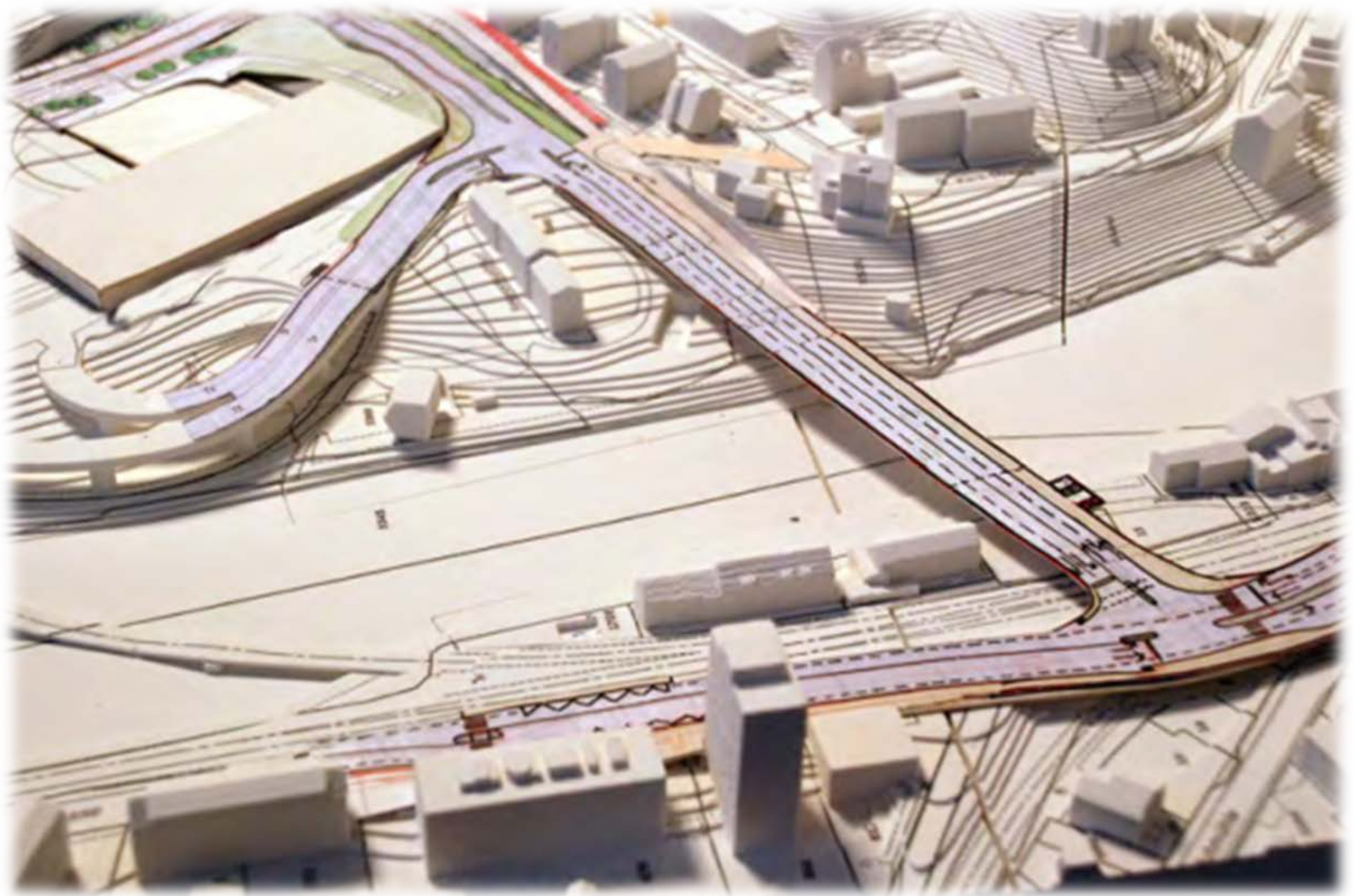








# Fluhmühlebrücke



# Planungskosten

Phase	Kosten
Bauprojekt und Bewilligungsverfahren	5'900'000 CHF
Unvorhergesehenes	600'000 CHF
<b>Total inkl. MwSt.</b>	<b>6'500'000 CHF</b>

# Nächste Schritte

- > **2018–2020:** Bauprojekt
- > **2020–2022:** Auflage und Bewilligungsverfahren in Abstimmung mit Bypass Luzern
- > **Ab 2022:** Baubeschluss Kantonsrat / Volksabstimmung
- > **Ab 2025:** Ausführungsprojekt
- > **2030:** Baubeginn in Abstimmung mit Bypass Luzern
- > **2035:** Inbetriebnahme und Umsetzung ÖV-Massnahmen

# Fazit

- > Gesamtsystem Bypass Luzern mit grossem Nutzen – Schlüsselprojekt des Kantons Luzern
- > Kanton Luzern hält an Projekt fest
- > Planungskredit soll mithelfen, Anliegen der Stadt Luzern soweit möglich einzubeziehen und Projekt voranzubringen

# Weitere Informationen

> [gesamtsystem-bypass.lu.ch](https://gesamtsystem-bypass.lu.ch)