



Faktenblatt Bypass Luzern:

Auslösung generelles Projekt

Ausgangslage

Im Jahr 2004 erteilte das Bundesamt für Strassen ASTRA dem Kanton Luzern den Auftrag, eine Zweckmässigkeitsstudie für die Lösung der absehbaren verkehrlichen Probleme im Raum Luzern zu erarbeiten. Der Kanton Luzern legte 2006 die Bestvariante vor und stellte Antrag auf Erarbeitung des generellen Projektes. Im Zuge der Arbeiten des Bundes zur Vorlage "Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz" ergab sich, dass das Vorhaben Bypass Luzern ein unvorteilhaftes Kosten-Nutzenverhältnis aufweist. Im Rahmen von Kostenoptimierungen wurde neu auch nach Lösungen zur Behebung der Verkehrsprobleme im Raum Luzern auf dem Stadt-/Kantonsstrassennetz gesucht. Die Lösungsvariante Stadttangente West wurde insbesondere wegen der hohen verkehrlichen Belastung trotz erheblicher finanzieller Einsparungsmöglichkeiten verworfen.

Die im Rahmen der Vertiefung erarbeiteten Optimierungen sind ins aktuelle Projekt eingeflossen und weitere Varianten wurden begründet verworfen. Das ASTRA wird nun das generelle Projekt zum Bypass 2x2 (optimierte Variante des "Bypass kurz 1") erarbeiten. Das generelle Projekt umfasst aber auch die Teile Erweiterung Nord und Süd zum "Gesamtsystem Bypass Luzern". In der vom Bundesrat vorgelegten Botschaft zur "Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz" sind sowohl der Bypass Luzern als auch die Erweiterung Nord derzeit im nicht finanzierten Modul 3 eingeteilt.

Der Bypass 2x2

Die Variante Bypass 2x2 besitzt als Kernelement zwei zweispurige Tunnel, die Luzern und die Reuss unterqueren. Die Tunnellänge beträgt rund 4,5 Kilometer, wovon rund drei Viertel im bergmännischen Verfahren erstellt werden, der Rest im Tagbauverfahren.

Die Anschlusspunkte liegen auf der Nationalstrasse im Norden im Bereich Ibach (Kehrichtverbrennungsanlage) und im Süden im Bereich Nidfeld (Tunnel Schlund). In den engen Anschlussbereichen werden aufwändige Bauwerke notwendig.

Der Tunnel unterquert die Reuss mit einem Längsgefälle von ca. 3%. Damit entsteht eine Mulde, welche für die Lüftung der beiden Tunnel eine grosse Herausforderung darstellt. Insgesamt kann die Risiko- oder Sicherheitssituation mit der neuen Anlage trotz Mehrverkehr auf dem heutigen Niveau gehalten werden.

Gegenüber dem Bypass kurz der Beurteilung aus dem Jahr 2006 beinhaltet der "Bypass 2x2" zusätzlich die ursprünglich unabhängig vom Bypass geplanten Projekte Spange Nord, die Öffnung des Anschlusses Lochhof und die Reussbrücke als Verbindung zur Baselstrasse. Gemäss den neusten Verkehrsmodellzahlen kann auf einen 8-Spur-Ausbau des Tunnels Schlund verzichtet werden.

Mit der Variante Bypass 2x2 werden die gewünschten verkehrlichen Ziele optimal erreicht. Einerseits resultiert für die nationale Nord-Süd-Verbindung eine spürbare Entlastung dadurch, dass der Agglomerations- und Zentrumsverkehr den Cityring (heutiger Nationalstrasse mit Reussport- und Sonnenbergtunnel) mit Tempo 60 benützen kann und mit dem Bypass 2x2 ausreichend Kapazitäten für den weiträumigen Verkehr zur Verfügung steht.

Die Ausführung des Bypass als Einröhrentunnel im Gegenverkehr ist aus Sicherheitsgründen nicht zulässig. Auch die Mitbenützung einer bestehenden Tunnelröhre zu einem einröhriigen Bypass vermag die verkehrlichen Anforderungen nicht zu befriedigen.

Die Kostenschätzung für das Element Bypass 2x2 liegen bei 1'450 Millionen Schweizer Franken. Für die Inbetriebnahme des Anschlusses Lochhof und dessen Anbindung an die nächste leistungsfähige Strasse sind weitere 50 Millionen Schweizer Franken berücksichtigt. Damit betragen die Investitionskosten für das Element Bypass Luzern gesamthaft rund 1'500 Millionen Schweizer Franken.

Gesamtsystem Bypass Luzern als Gegenstand der weiteren Abklärungen

Im Norden wird im Gesamtsystem Bypass der Nationalstrassenabschnitt Verzweigung Rotsee - Buchrain mit je einer zusätzlichen Spur ergänzt. Das bedeutet, dass der Tunnel Rathausen mit einer dritten Röhre ausgestattet und die Bauwerke an der Verzweigung Rotsee erweitert werden müssen. Die Ergänzung Nord mit dem Ausbau von zusätzlichen Fahrstreifen und dem dritten Tunnel bei Rathausen wird auf rund 205 Millionen Franken geschätzt.

Im Süden wird im Gesamtsystem Bypass auf dem Nationalstrassenabschnitt Verzweigung Lopper - Tunnel Schlund in Nordrichtung ein dritter Fahrstreifen benötigt, damit saisonale Stauprobleme vermieden werden können. Die Kosten werden auf 63 Millionen Franken geschätzt.

Nächste Schritte und Organisation

Als nächster Schritt wird das ASTRA nach dem gefallenen Variantenentscheid das generelle Projekt für das Gesamtsystem Bypass 2x2 erarbeiten. Das generelle Projekt dient dazu, die Annahmen aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung zu verifizieren und zu vertiefen. Das generelle Projekt wird dem Bundesrat zur Genehmigung vorgelegt.

Die Erkenntnisse aus der Erarbeitung des generellen Projekts bilden die Basis für die erneute Beurteilung des Projekts im Hinblick auf die zweite Programmbotschaft Engpassbeseitigung. Diese soll Ende 2013 vorliegen. Abschliessend werden die eidgenössischen Räte über die Realisierung des Bypass Luzern entscheiden.

Für den Kanton Luzern verbleibt als weitere Aufgabe die Konkretisierung der Spange Nord als wichtiges Element des Gesamtsystems Bypass Luzern.