

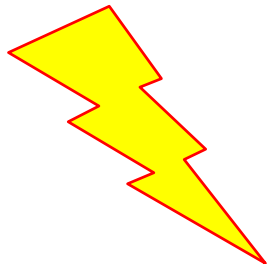
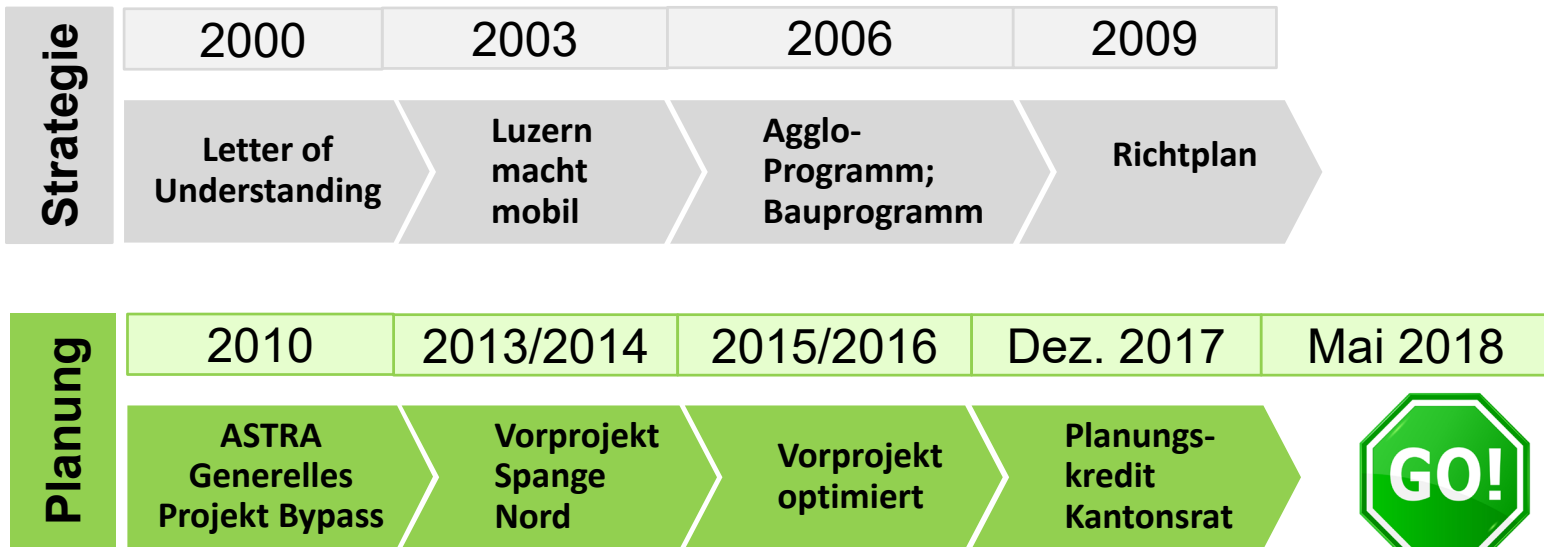
# **Überprüfung Projekt «Spange Nord und Massnahmen für den öV»**

*Medienkonferenz 23. Oktober 2019*

# Strategische Verankerung



# Vorgeschichte



**Planungskredit wird bewilligt, mit Zusatzauftrag**

# Zusatzauftrag

Der **Sonderkredit für die Planung des Projekts K 31**, Aus- und Neubau der Spange Nord im Abschnitt Schlossberg bis Fluhmühle in der Stadt Luzern und der Massnahmen für den öffentlichen Verkehr mit durchgehenden Busspuren von Kupferhammer bis Luzernerhof als Bestandteil des Gesamtsystems Bypass Luzern **von 6,5 Millionen Franken** (Preisstand Oktober 2016) **wird bewilligt.**

mit Zusatzauftrag

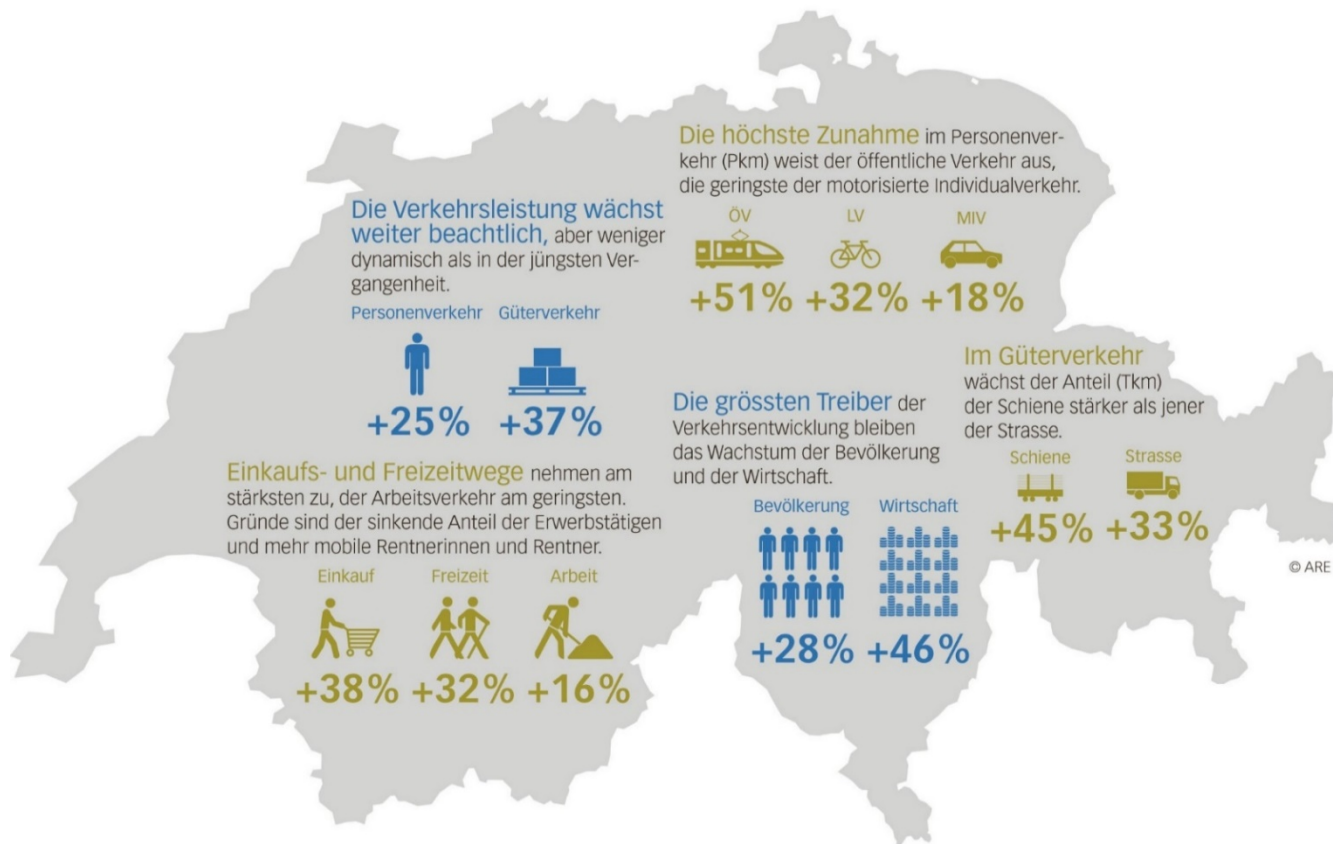
Prüfung alternativer Ideen

Prüfung Elemente der Spange Nord wie Fluhmühlebrücke, Untertunnelung

Prüfung Verzicht auf Spange Nord

Informations- und Kommunikationskonzept sowie Aufnahme von Gesprächen mit den betroffenen Anwohnern, Quartieren etc.

# Verkehrsperspektiven 2040



# Ausgangslage

20 % Bevölkerungswachstum bis 2040

Bund baut Bypass bis 2036

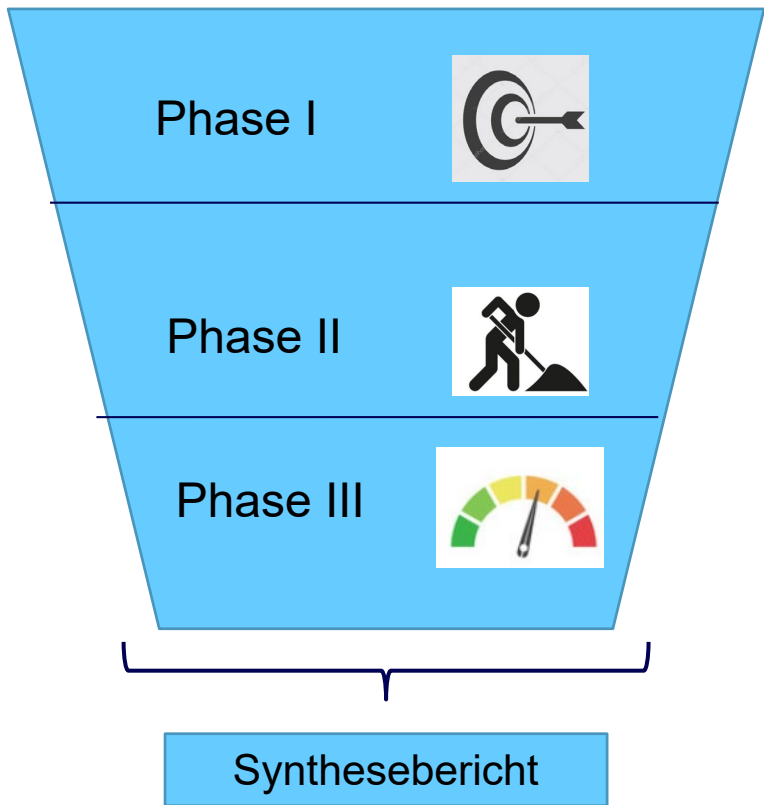
Durchgangsbahnhof ab 2040

Verkehrsperspektiven 2040



➤ **Mobilitätswachstum begegnen mit so viel Infrastruktur wie nötig – so wenig wie möglich.**

# Zweckmässigkeitsbeurteilung ZMB



- Variantenfelder erstellen
- Zielführende Varianten ermitteln

- Technische und bauliche Machbarkeit abklären

- Variantenbewertung

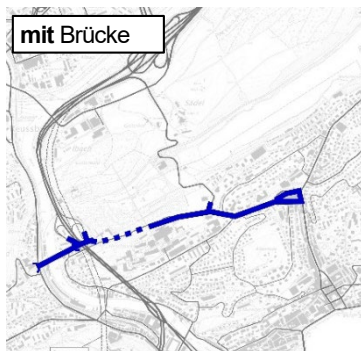
- Dokumentation aller Schritte
- Empfehlung Bestvariante(n) aus technischer Sicht

# Phase 1: zielführende Varianten

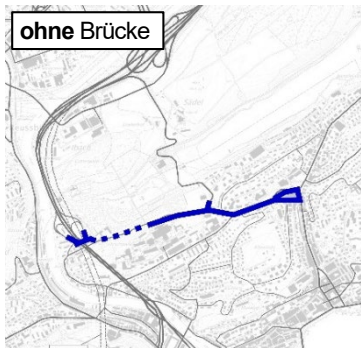
1. Variante 0+:  
durchgehende  
Busspuren<sup>1</sup>



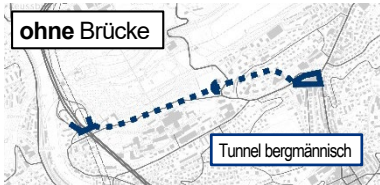
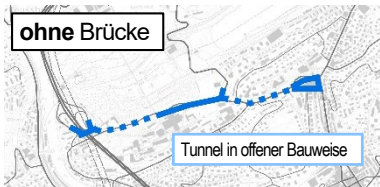
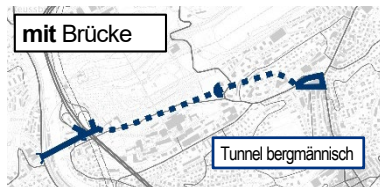
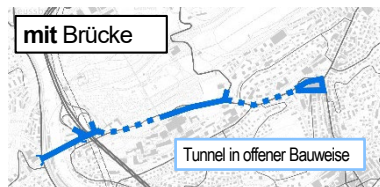
2. Spange Nord kurz



(VP<sub>optimiert</sub>)



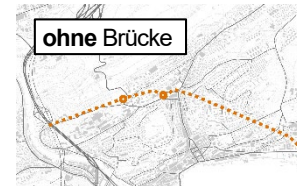
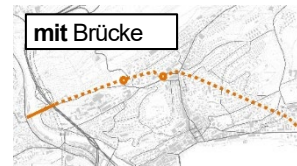
3. Spange Nord kurz  
mit Tunnel  
Rosenberg



5. Anschluss Lochhof  
und Brücke über  
Reuss



4. Spange Nord  
lang



<sup>1</sup> Massnahmen für den öffentlichen Verkehr mit durchgehenden Busspuren im Bereich Kupferhammer (Kriens) bis Luzernerhof



# Phase 2: verkehrs- und bautechnische Machbarkeit

## Referenzzustand 2040

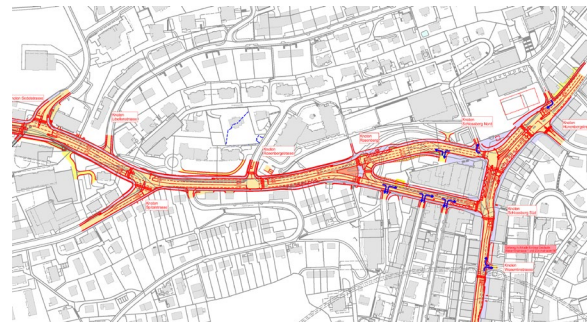
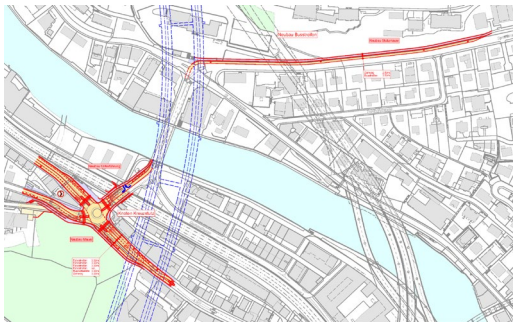
= nur Bypass (ohne AS Lochhof, ohne Spange Nord und ohne Massnahmen für den ÖV)

- > Ergebnis: Nicht funktionsfähig ohne weitere Massnahmen
- > Überlastungen:

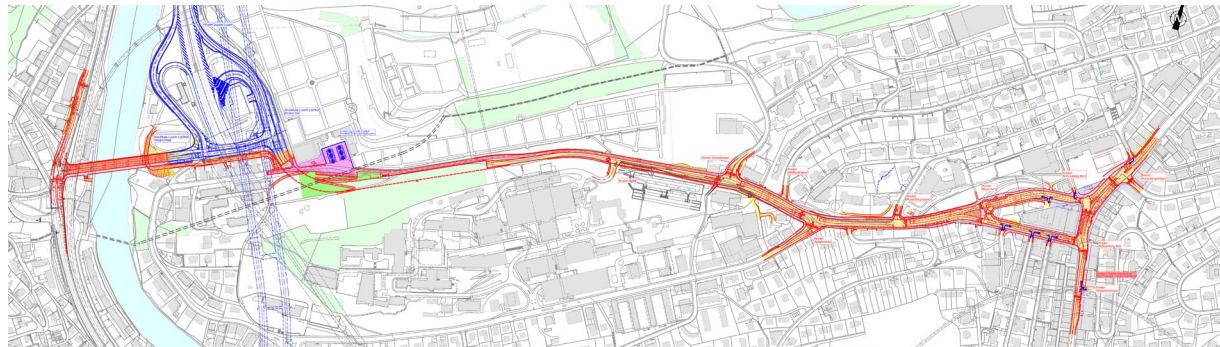


# Phase 2: verkehrs- und bautechnische Machbarkeit

Basisausbau



Spange Nord kurz mit/ohne Brücke Reuss

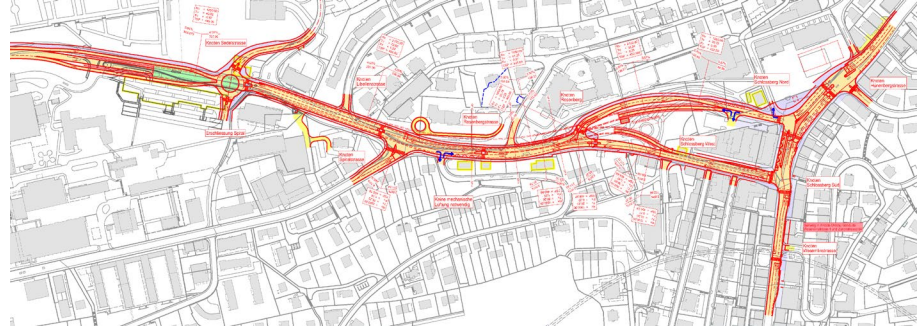


# Phase 2: verkehrs- und bautechnische Machbarkeit

Brücke Reuss



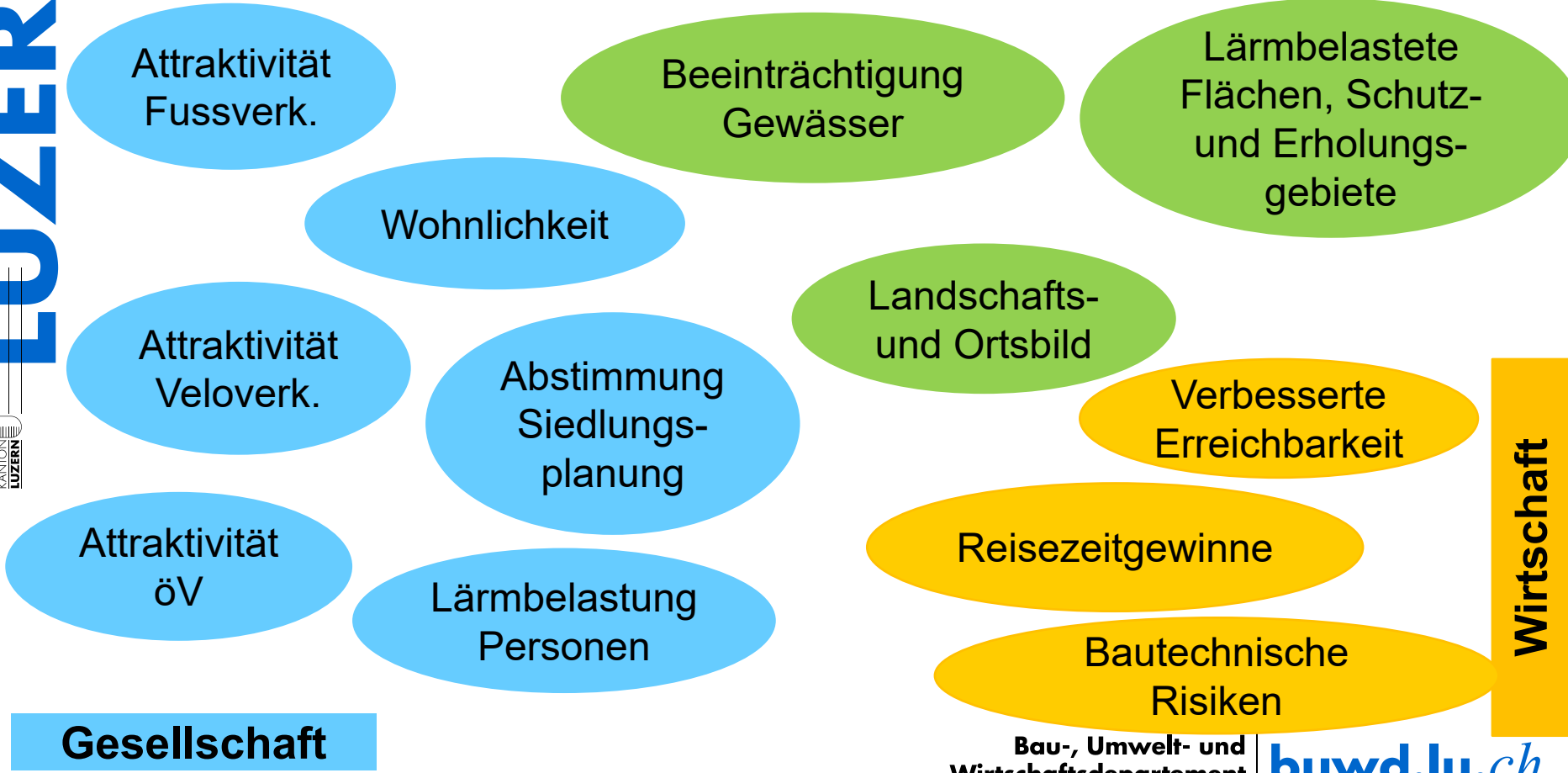
Tunnel Rosenberg



Spange Nord lang



# Phase 3: Bewertung



**Gesellschaft**

**Umwelt**

**Wirtschaft**

# Phase 3: Bewertung

## Methoden

- > Kosten – Nutzenanalyse (KNA) mit monetarisierbaren Nutzen
- > Kosten - Wirksamkeitsanalyse (KWA) mit Nutzwertpunkten

## Vergleichszustand

- > Basisausbau und Nachfrage 2040 (= methodischer Referenzfall)

## Bewertete Varianten

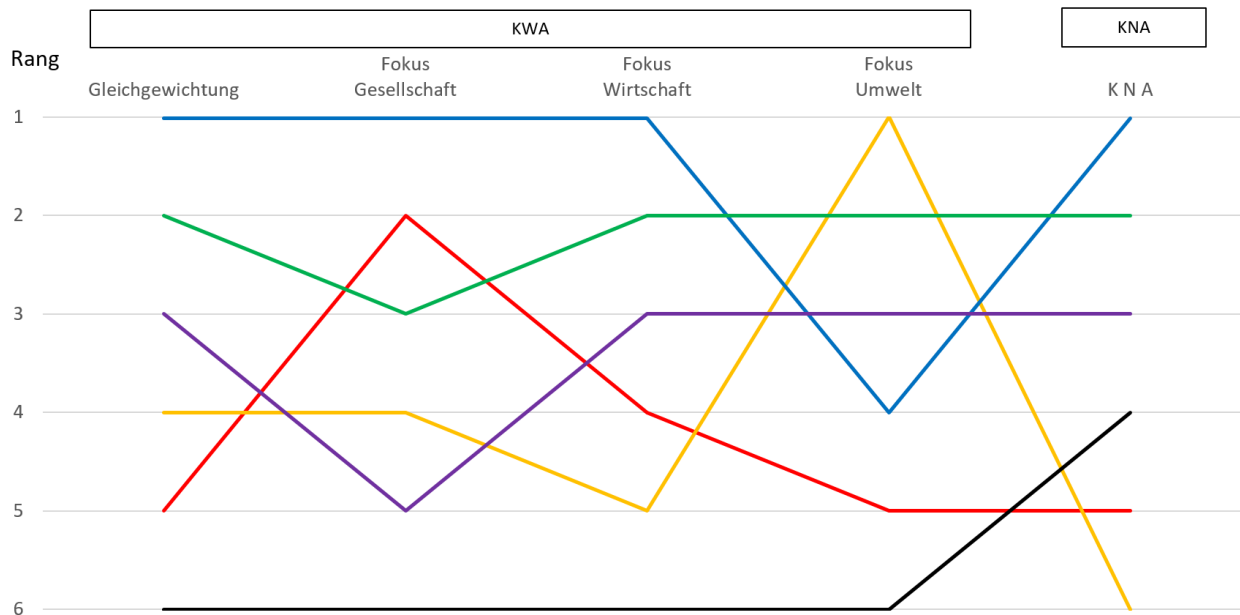
- > Die 6 charakteristischen Varianten aus Phase 2 werden bewertet

# Phase 3: Bewertung

Oberziel	Kriterien	Basis (Gewicht)	Sens. 1	Sens. 2	Sens. 3
Gesellschaft	.....	33%	über-gewichten	unter-gewichten	unter-gewichten
	.....				
Wirtschaft (Verkehr)	.....	33%	unter-gewichten	über-gewichten	unter-gewichten
	.....				
Umwelt	.....	33%	unter-gewichten	unter-gewichten	über-gewichten
	.....				

- Für jede Variante wird die Gewichtung der Kriterien pro Oberziel (Gesellschaft, Wirtschaft, Umwelt) variiert (Sensitivitätsanalyse).
- Je nach Gewichtung kann das Ergebnis (empfohlene Variante) ein anderes sein: gleiche Variante, mehrere Varianten, keine Variante

# Phase 3: Bewertung



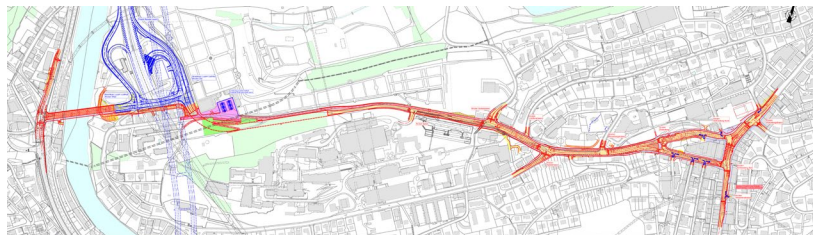
- Spange Nord kurz mit Reussportbrücke und mit durchgehenden Busspuren
- Spange Nord kurz ohne Reussportbrücke und mit durchgehenden Busspuren
- Reussportbrücke (ohne durchgehende Busspuren)
- Spange Nord kurz mit Tunnel Rosenberg und Reussportbrücke (ohne durchgehende Busspuren)
- Spange Nord kurz mit Reussportbrücke ohne durchgehende Busspuren
- Spange Nord lang mit Reussportbrücke und durchgehenden Busspuren

- 5 verschiedene Betrachtungen
- Rangfolge je nach Fokus unterschiedlich

# Bisheriges Projekt Spange Nord

## Spange Nord

- Bisheriges Vorprojekt optimiert, mit Umsetzung der durchgehenden Busspuren von Kupferhammer (Kriens) bis Luzernerhof, einschliesslich Spurumwidmung auf der Seebrücke; mit und ohne Element Fluhmühlebrücke
- Kosten: mit Busspuren 200 Mio. Fr., ohne Busspuren 185 Mio. Fr.

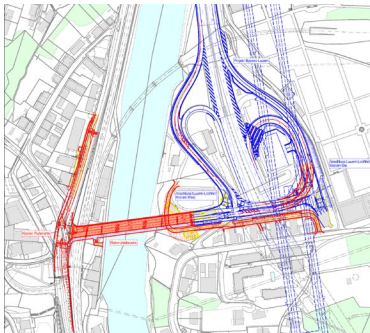


## Fazit

- **Das bisherige Projekt Spange Nord** mit durchgehenden Busspuren schneidet volkswirtschaftlich schlecht ab, da sich durch den Spurabbau für den MIV die Reisezeiten verlängern. Lässt man die öV-Massnahmen weg, schneidet die Spange Nord am zweitbesten ab. → **wird nicht zur Weiterbearbeitung empfohlen**



# Fachliche Empfehlung der Überprüfung



## Inbetriebnahme Autobahnanschluss Lochhof mit Brücke über die Reuss

- > Element Inbetriebnahme Anschluss Luzern-Lochhof mit Brücke westseitig über die Reuss, **ohne** Zubringer und Verbindung ins Maihof-Quartier, ohne Realisierung der durchgehenden Busspuren.
- > Kosten: ca. 40 Mio. Franken

## Fazit

- > Aus der externen Überprüfung geht die Variante **Inbetriebnahme Autobahnanschluss Lochhof mit Brücke über die Reuss** (ohne durchgehende Busspuren) **als empfohlene Variante hervor**. Sie kostet am wenigsten und weist das beste Nutzen/Kosten-Verhältnis auf.



Visualisierung: Swiss Interactive AG, Aarau

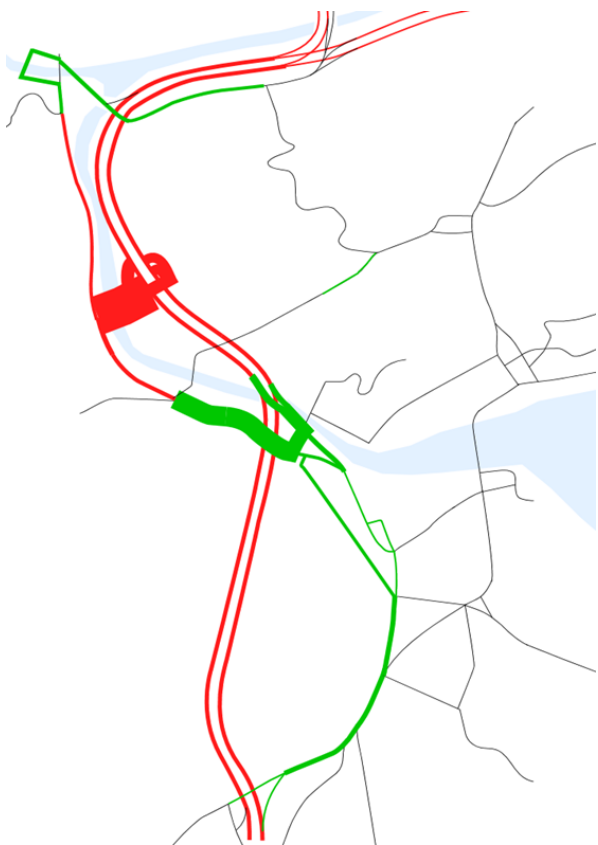
# Verzicht auf Spange Nord



## Basisausbau

- Im Referenzzustand 2040 (nur Bypass) ist das Verkehrsnetz ohne weitere Massnahmen nicht funktionsfähig.
- Der Basisausbau benötigt Ausbauten entlang der **Friedentalstrasse** zwischen der Einmündung Sedelstrasse und dem Kreisel Rosenberg, am **Schlossberg**, am Knoten **Kreuzstutz**, bei der **Spitalstrasse** und beim **Kasernenplatz**.
- Bringt aber keine Verkehrsverlagerung/-entlastung in der Stadt.
- Kosten: 85 Mio. Fr.

# Vergleich



## Inbetriebnahme Anschluss Lochhof mit Reussportbrücke

- Verlagerung des Verkehr aus der Stadt auf die Autobahn
- Ost-West-Verbindung über die Reuss
- ohne östlichen Anschluss vom Maihof her (Zubringerverkehr entfällt)

## Basisausbau

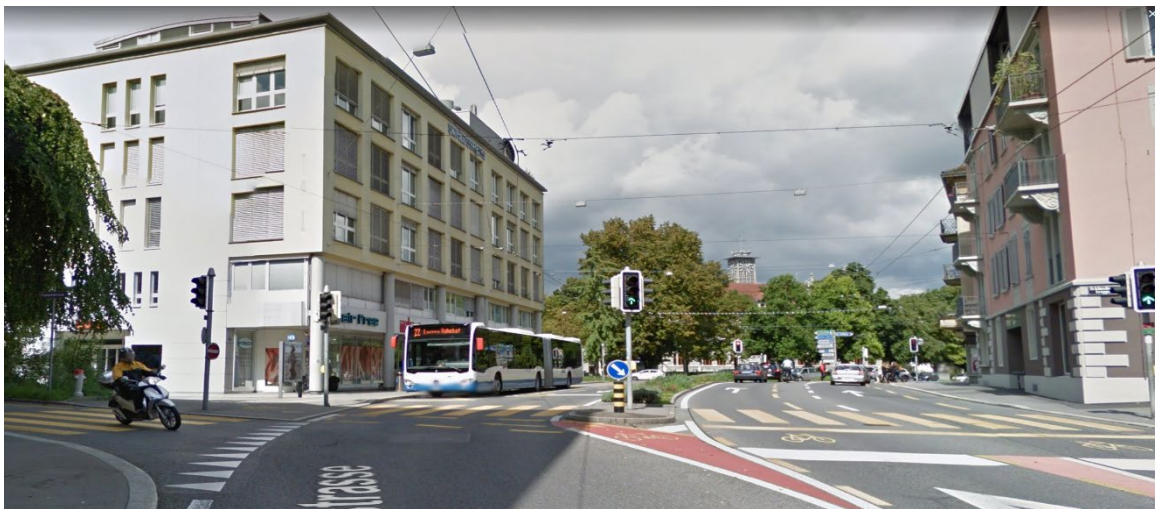
- Keine Verlagerung
- nur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes
- Eingriffe am Kreuzstutz, Kasernenplatz, Spitalstrasse

# Situation Schlossberg/Maihof



Im Knotensystem Schlossberg und auf der Friedentalstrasse im Bereich Rosenberg bestehen bereits heute Leistungsengpässe, die auch eine Schwachstelle für den öV und den Langsamverkehr bilden.

## Situation Schlossberg/Maihof



- Verbesserungen sind in jedem Fall nötig und unabhängig von der empfohlenen Variante.
- Neues Projekt über Bauprogramm der Kantonsstrassen
- Berücksichtigte Kosten in der ZMB: ca. 45 Mio. Fr.

# Weiteres Vorgehen

- Regierungsrat nimmt Abstand vom ursprünglichen Projekt Spange Nord
- Regierungsrat unterstützt fachliche Empfehlung der Experten: Inbetriebnahme des Anschlusses Luzern-Lochhof mit einer Brücke über die Reuss (Reussportbrücke), da diese Variante gegenüber dem Basisausbau einen klaren Mehrwert bietet
- Entscheidungen sind noch keine gefallen

# Weiteres Vorgehen

- Ergebnis der Überprüfung geht in breite Vernehmlassung
- Vernehmlassung von Anfang November 2019 bis Ende März 2020
- Regierungsrat legt weitere Schritte gestützt auf Rückmeldungen und eine Gesamtabwägung fest und legt dem Parlament dazu im Herbst 2020 einen Planungsbericht vor
- Bis zum Beschluss des Kantonsrates keine weiteren Planungsarbeiten



# Wunsch

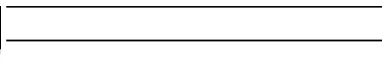
- > Ergebnis in Ruhe reflektieren, keine voreiligen Schlüsse
- > Verhärtete Positionen aufbrechen
- > Dialog und Mitwirkung für eine gute Lösung



Alle Unterlagen unter [gesamtssystem-bypass.lu.ch](https://www.gesamtsystem-bypass.lu.ch)

*Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!*

KANTON  
LUZERN



**Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Bahnhofstrasse 15

Postfach 3768

6002 Luzern

Telefon 041 228 5155

buwd@lu.ch