

Zahlen und Fakten

20%

Zunahme des Verkehrs auf der Autobahn von und nach Luzern in den letzten 10 Jahren

Tunnel Reussport

92'000

Fahrzeuge täglich passieren heute den Tunnel

124'000

Fahrzeuge täglich werden 2040 erwartet, davon 80% Ziel-, Quell- und Binnenverkehr

Tunnel Bypass

3760

Meter Länge Nordröhre

12

Jahre Bauzeit

3850

Meter Länge Südröhre

2

Röhren mit je zwei Fahrstreifen

4.45

Mio. Tonnen Aushubmaterial

Weitere Informationen



www.bypasslu.ch

Kontakt

Bundesamt für Strassen ASTRA
Infrastrukturfiliale Zofingen
Brühlstrasse 3, 4800 Zofingen
Telefon: 058 482 75 11, zofingen@astr.admin.ch

Copyright © 2019 Bundesamt für Strassen ASTRA, Zofingen
Alle Rechte vorbehalten; 1. Auflage April 2019

Verzweigung Rotsee bis Buchrain

Im Bereich der Verzweigung Rotsee wird die Fahrspur A2/A14 Basel in Richtung Zug zweistreifig ausgebaut und die Fahrbahn auf das bestehende Terrain angepasst. Damit wird die Kapazität ausgebaut, der Engpass auf der Autobahn A2/A14 beseitigt und das Funktionieren der Verzweigung auch in Zukunft gesichert.

Portal West Tunnel Rathausen

Im Abschnitt der A14 von der Verzweigung Rotsee bis Anschluss Buchrain wird die Fahrbahn von vier auf sechs Fahrstreifen ausgebaut. Zusätzlich wird eine 714 Meter lange 3. Röhre Tunnel Rathausen mit drei Fahrstreifen erstellt. Es wird grosser Wert auf eine optimale Eingliederung in die bestehende Landschaft gelegt.

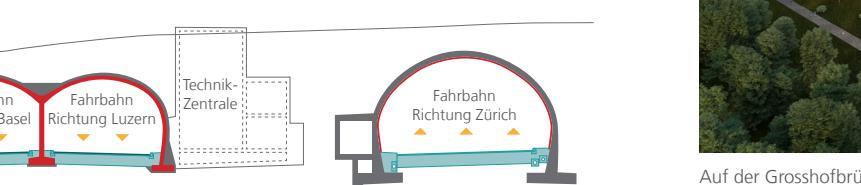


3. Röhre Tunnel Rathausen – Einfahrt Blick Richtung Buchrain

Tunnel Rathausen

Die 3. Röhre Tunnel Rathausen wird im Tagbauverfahren südlich der bestehenden Röhren erstellt. Zwei Technikzentralen an den Portalen stellen die Versorgung für die Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen in den Tunneln sicher. Nach dem Bau der 3. Röhre werden die bestehenden Tunnel instand gesetzt.

Bestehende Röhren



Grosshofbrücke Kriens

Mit der Grosshofbrücke in der Stadt Kriens entsteht an einem städtebaulich bedeutenden Ort ein neues Eingangstor, das sich optimal in die Umgebung integriert. Auf dem Dach entsteht eine Parkanlage mit einem attraktiven Wegsystem. Dieses reicht vom Sonnenberg bis nach Kriens, Horw und Luzern.

Auf der untersten Ebene – unterhalb der Brücke – ist ein vielfältiger Nutzungsmix mit Cafés, Läden, Gewerbeateliern etc. geplant. Die umliegenden Quartiere werden durch die Brücke effizient vor Lärm geschützt.



Im Innern der Grosshofbrücke Kriens ist ein Nutzungsmix mit Cafés, Läden, Gewerbeateliern etc. geplant.



Auf der Grosshofbrücke Kriens entsteht ein Park.

Tunnel Bypass

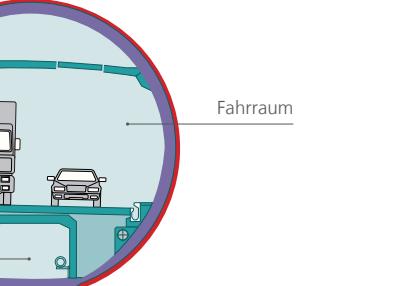
Der Tunnel Bypass beinhaltet als Kernelement zwei zweistreifige Tunnel, die Luzern und die Reuss unterqueren. Die Tunnellängen betragen 3760 Meter Richtung Norden und 3850 Meter Richtung Süden, wovon etwa drei Viertel im bergmännischen Verfahren erstellt werden, der Rest im Tagbauverfahren. Die Anschlusspunkte liegen im Norden im Bereich Ibach und im Süden im Bereich Grosshof (Anschluss Luzern-Kriens).

SABA – Strassenabwasserbehandlungsanlagen

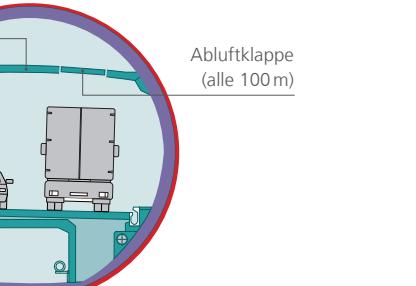
Strassenabwasser besteht nicht nur aus Regenwasser. Es enthält auch Kies, Sand und Abfall, beträchtliche Mengen an Rückständen aus dem Pneu- und Belagsabrieb sowie Schwermetalle. Ziel ist es, diese Stoffe aus dem Wasserkreislauf zu eliminieren. Da normale Kläranlagen zum Abbau dieser Stoffe nicht ausreichend ausgelegt sind, wird eine Strassenabwasserbehandlungsanlage gebaut.

Im Rahmen des Bypass Luzern sind drei neue Anlagen geplant – Rathausen, Verzweigung Rotsee und Grosshof-Kriens. Diese SABAs reinigen das Schmutzwasser der Autobahn auf ökologische Weise, bevor es in die umliegenden Gewässer fliesst.

Fahrtrichtung Süd



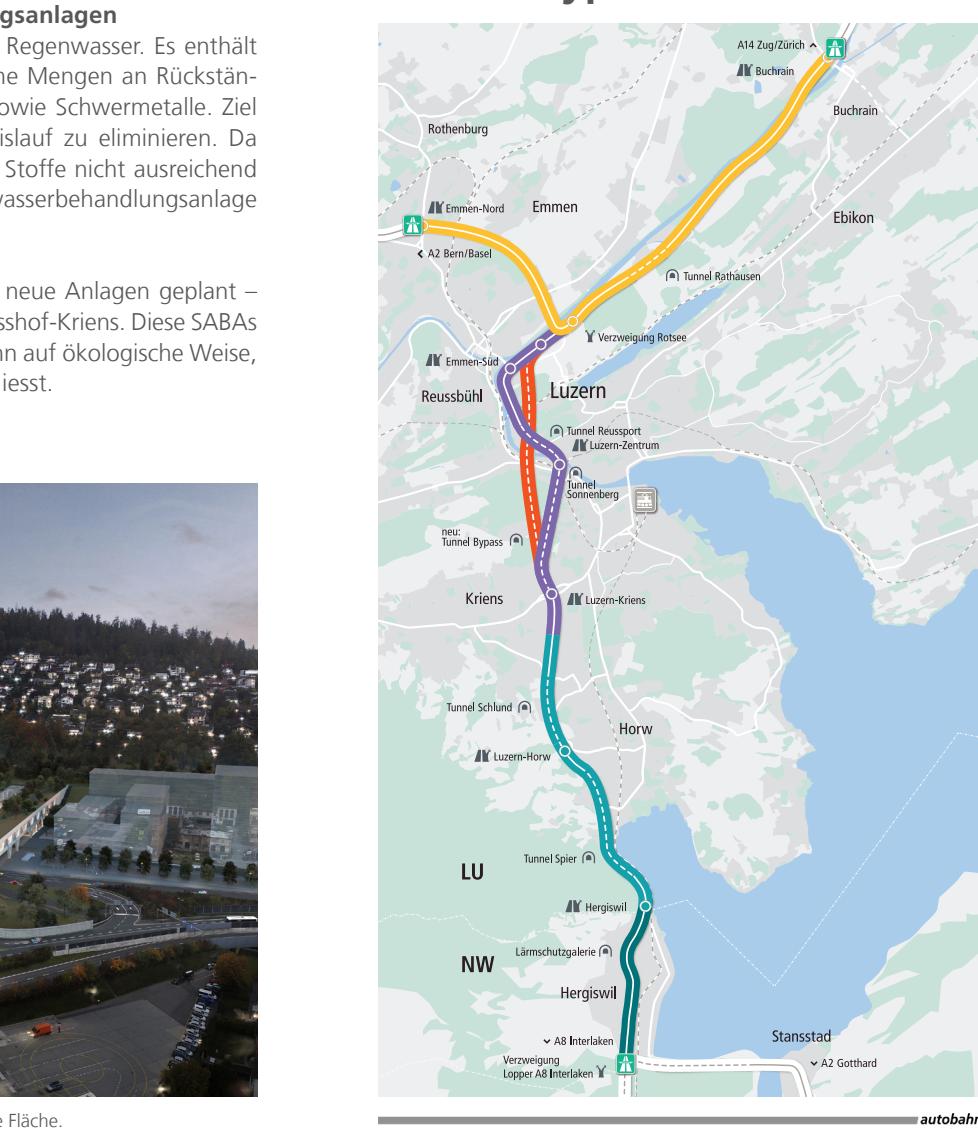
Fahrtrichtung Nord



Massnahmen für die Umwelt

Die Auswirkungen auf das Landschafts- und Ortsbild entlang der bestehenden Autobahn sowie im Bereich der Neubaustrecke Tunnel Bypass sind gering. Sie werden kompensiert mit den im Projekt enthaltenen Massnahmen wie z. B. Bachoffenlegungen beim Tunnel Rathausen und der Reusseggstrasse oder den ökologischen Aufwertungsmassnahmen mit der Begrünung der Überdeckung Grosshofbrücke Kriens.

Gesamtsystem A2/A14 Bypass Luzern

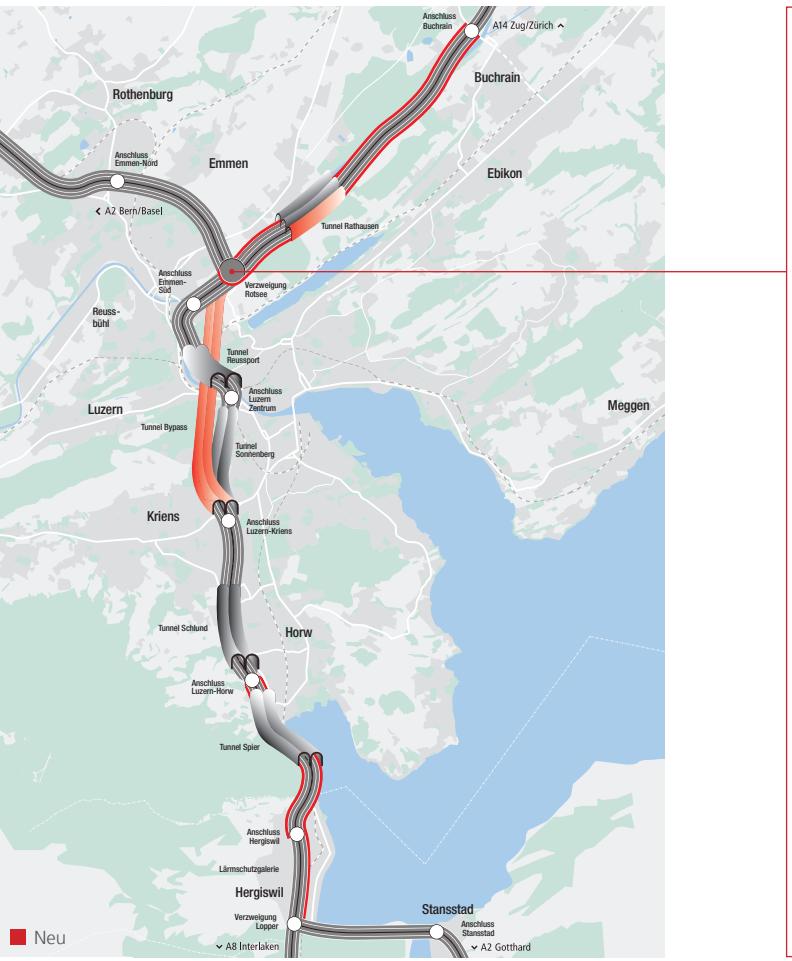


Region dank Bypass besser erreichbar

Mit dem Bypass Luzern wird der Bund die Verkehrssituation auf den Autobahnen A2 und A14 im Raum Luzern markant verbessern.

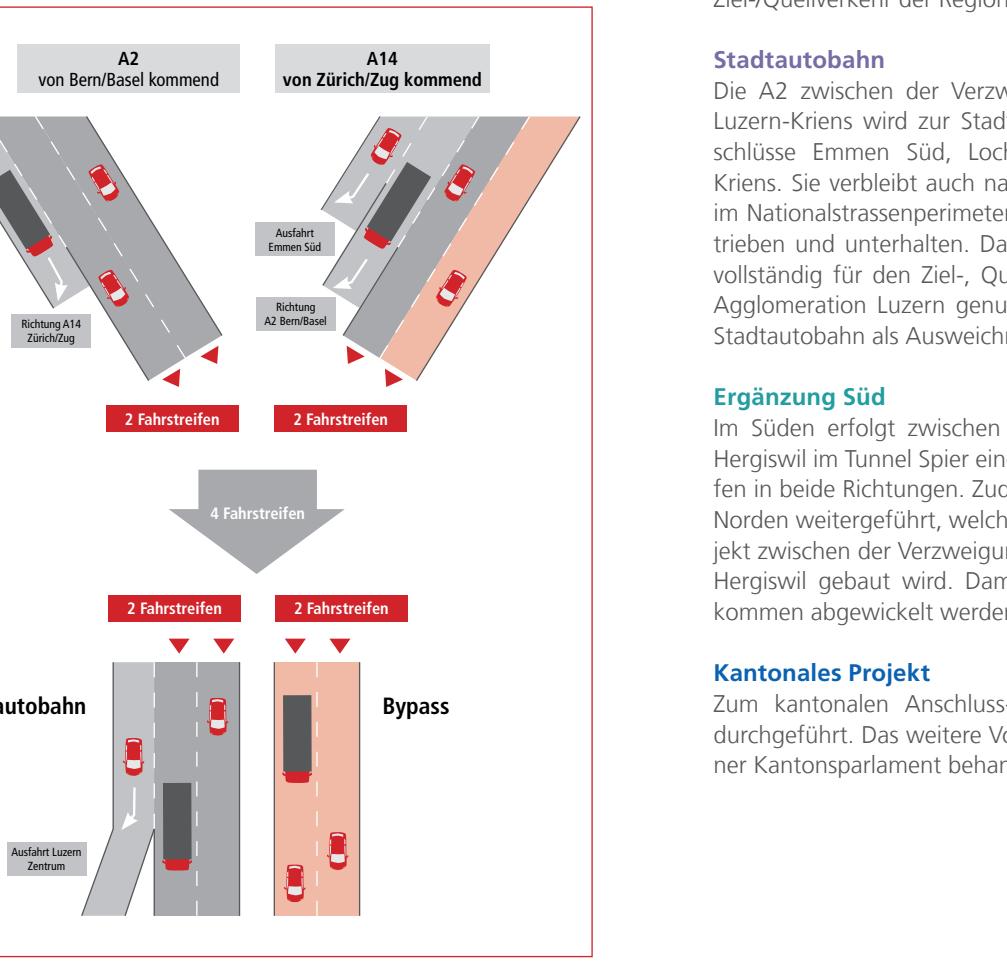
Der Verkehr von und nach Luzern hat in den letzten 10 Jahren um rund 20 Prozent zugenommen. Deshalb stoßen die A2 und die A14 an ihre Kapazitätsgrenzen. Alle Prognosen gehen von einem weiteren Wachstum aus. Die Folgen sind zunehmende Verkehrsbehinderungen auf der A2, der A14 und auf dem lokalen Strassennetz. Ohne Bypass als zusätzliche Verkehrsachse würde der Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz zunehmen und insbesondere auch den öffentlichen Verkehr behindern.

Situation Endzustand



Die erforderliche Leistungsfähigkeit wird durch zusätzliche Fahrspuren erreicht. Aufgrund der engen Abfolge von Autobahneinfahrten und -ausfahrten werden keine Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen erstellt, sondern es werden neue Spuren hinzugefügt und wieder abgebaut.

Notwendige Spurwechsel werden so vereinfacht und reduziert, die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit erhöht. Der Bypass gewährleistet die Erreichbarkeit der Region.



Was wird gebaut?

Ausbau Nord

Im Norden wird der Abschnitt der A14 ab der Verzweigung Rotsee bis Anschluss Buchrain mit je einer zusätzlichen Spur auf sechs Fahrstreifen ausgebaut. Deshalb wird der Tunnel Rathausen mit einer dritten Röhre erweitert und die Bauwerke werden an der Verzweigung Rotsee angepasst.

Tunnel Bypass

Der Bypass Luzern beinhaltet als Kernelement zwei zweistreifige Tunnel, welche die Stadt Luzern und die Reuss unterqueren. Die Tunnellänge beträgt je rund 3.5 Kilometer. Die Anschlussbauwerke liegen im Norden im Bereich Ibach und im Süden im Bereich Grosshof Kriens. Der Tunnel Bypass dient dem Transitverkehr und dem Ziel-/Quellverkehr der Region von Luzern.

Stadtautobahn

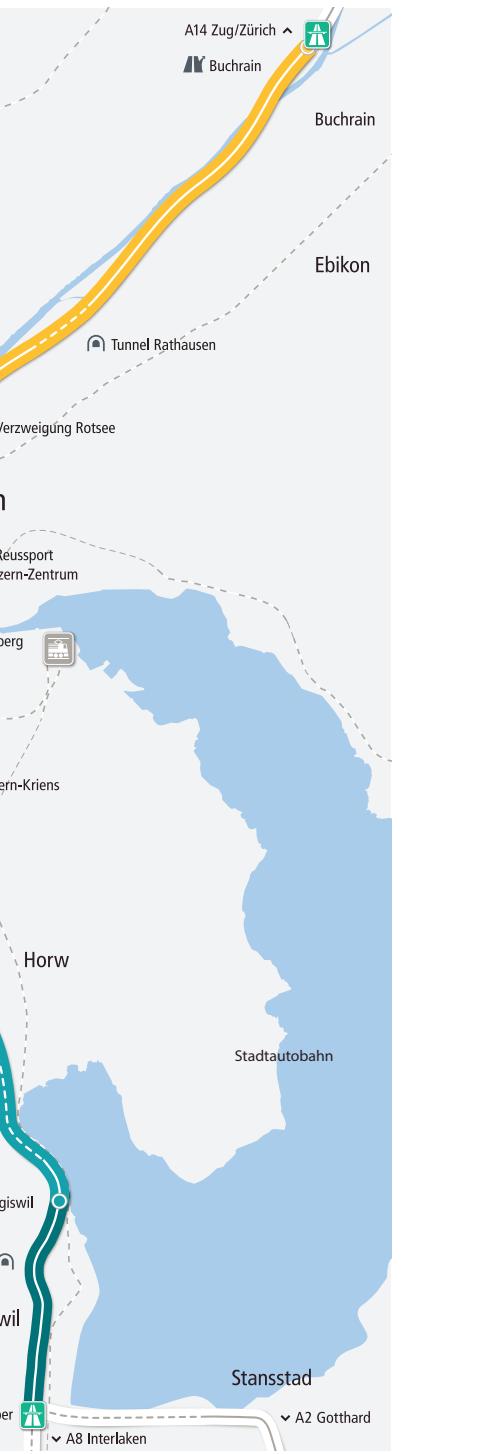
Die A2 zwischen der Verzweigung Rotsee und dem Anschluss Luzern-Kriens wird zur Stadtautobahn. Diese erschliesst die Anschlüsse Emmen Süd, Lochhof, Luzern-Zentrum und Luzern-Kriens. Sie verbleibt auch nach der Inbetriebnahme des Bypasses im Nationalstrassenperimeter und wird weiterhin vom ASTRA betrieben und unterhalten. Damit kann die Stadtautobahn künftig vollständig für den Ziel-, Quell- und Binnenverkehr der engeren Agglomeration Luzern genutzt werden. Im Ereignisfall dient die Stadtautobahn als Ausweichroute zum Bypass und umgekehrt.

Ergänzung Süd

Im Süden erfolgt zwischen den Anschlüssen Luzern-Horw und Hergiswil im Tunnel Spier eine Ummarkierung auf je drei Fahrstreifen in beide Richtungen. Zudem wird der 3. Fahrstreifen Richtung Norden weitergeführt, welcher vorgängig in einem separaten Projekt zwischen der Verzweigung Lopper A2/A8 und dem Anschluss Hergiswil gebaut wird. Damit kann das erwartete Verkehrsaufkommen abgewickelt werden.

Kantonales Projekt

Zum kantonalen Anschluss-Projekt wird eine Vernehmlassung durchgeführt. Das weitere Vorgehen wird anschliessend im Luzerner Kantonsparlament behandelt.



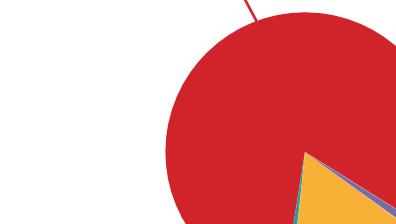
Ziele und Nutzen

- Verkehrsfluss auf Autobahn verbessern und die Verfügbarkeit erhöhen
- Zukünftige Funktionalität der Nord-Süd-Achse sicherstellen
- Funktionsfähigkeit der Anschlüsse an Autobahn sicherstellen
- Ausweichroute im Ereignis- und Unterhaltsfall schaffen
- Erreichbarkeit der Zentralschweiz sowie der Agglomeration Luzern verbessern
- Stadtautobahn vom Durchgangsverkehr entlasten
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Kostenübersicht (Stand 2019)

Die Gesamtkosten von rund 1.8 Mrd. Franken für das Gesamtsystem Bypass Luzern werden durch den Bund finanziert.

Tunnel Bypass ca. 1,47 Mrd. Franken



Ergänzung Süd ca. 13 Mio. Franken

Ausbau Nord ca. 299 Mio. Franken

Terminplan

2016

16.11.2016 Genehmigung generelles Projekt (GP) durch den Bundesrat

2017

Das Ausführungsprojekt wird zwischen 2017 und 2019 erarbeitet

2018

17.01.2018 Start Vernehmlassung Vorlage STEP (Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen), Gesamtsystem Bypass Luzern ist im Ausbauschritt 2019 mit Realisierungshorizont 2030 berücksichtigt

2019

2020

Öffentliche Auflage inklusive Einsprachebereinigung und Projektbewilligung

2023

Bauzeit ca. 12,5 Jahre inkl. Vor- und Nacharbeiten