



GP Gesamtsystem Bypass LU

Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee "Bypass-So-Nicht"

Dienstag, 19. Mai 2015



Disposition

1. **Einleitung, Rückblick**
2. Umgang mit Lärmschutz auf Nationalstrassen
3. Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof-Schlund
4. Neue Ausgangslage aufgrund Bundesgerichtsentscheid Weiningen
5. Fazite Machbarkeitsstudien
6. Weiteres Vorgehen
7. Fragen



Einleitung, Rückblick (1)

Jahr	Projektstand
2004	Auftragserteilung ASTRA an Kt. LU für Erarbeitung ZMB
2005 / 2006	Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB 2005 / 2006)
Juli 2006	Einreichung Bestvariante des Gesamtsystems Bypass Luzern (Bypass kurz sowie Abschnitt Nord und Süd)
2009	Zusatzabklärungen (ZSA 2009) und Gesamtrisikoaanalyse im Rahmen ZMB
09.07.2010	Auftrag ASTRA an die Abteilung Strasseninfrastruktur: Erarbeitung Generelles Projekt für den Bypass 2x2
Ab 12.11.2010	Erarbeitung Generelles Projekt zum Gesamtsystem Bypass Luzern mit folgenden Teilprojekten: Tunnel Bypass/Stadtautobahn/Ausbau Nord und Ergänzung Süd
Dez. 2013	Bestvarianten pro Teilprojekt evaluiert

Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

3



Einleitung, Rückblick (2)

Jahr	Projektstand
Juni 2014	GP Dossier fertiggestellt
Juli-Sept. 14	Vernehmlassung GP Dossier bei kant. Fachstellen LU und NW und betroffenen Gemeinden
Aug.-Okt. 14	Präsentation GP bei verschiedenen Institutionen in Kriens
Jan. 15	Koordinierte Rückmeldungen Kt. LU und Kt. NW inkl. Stellungnahme zu GP an ASTRA (u.a. Forderung der Gemeinde Kriens nach einer Überdeckung Grosshof-Schlund)
Jan.-März 15	Machbarkeitsstudie zus. Lärmschutz Grosshof-Schlund
Febr.-März 15	Machbarkeitsstudie Gestaltung Grosshofbrücken

Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

4



Einleitung, Rückblick (3)

Ziele Gesamtsystem Bypass Luzern

Auf Nationalstrasse:

- Ausbau der Kapazität zur Sicherung der zukünftigen Funktionalität und damit Beseitigung des Engpasses auf der Autobahn N2 / N14
- Netzredundanz im Ereignisfall
- Sicherstellung der Funktionalität der Anschlüsse an die Nationalstrasse

Im untergeordneten Netz:

- Entlastung untergeordnetes Netz auf den ÖV-Zulaufsachsen und damit Ausbaumöglichkeit für ÖV mittels flankierenden Massnahmen

Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

5



Einleitung, Rückblick (4)



Verkehrliche Ausgangslage Situation 2030 ohne Massnahmen

- Entwicklung Agglomeration Luzern 2010 - 2030
 - Bevölkerung + 16 %
 - Fahrleistung Autobahn + 27 %
 - Fahrleistung übrige Strassen + 15 %
- Autobahn und Anschlüsse zu Hauptverkehrszeiten überlastet (80% Ziel-/Quellverkehr)
- Grosse Störanfälligkeit und Staus
- Ausweichverkehr auf untergeordnetes Netz
- Überlastete Hauptverkehrsstrassen behindern ÖV
- Ausbau/Verbesserungen ÖV kaum möglich

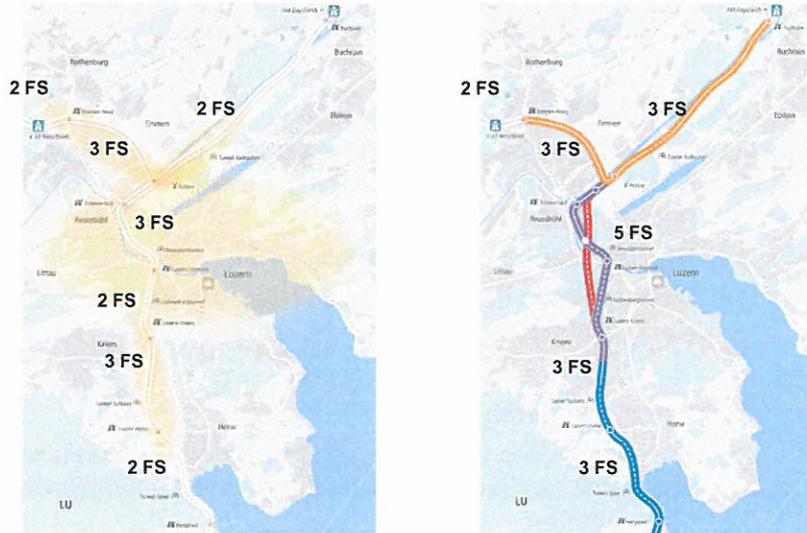
Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

6



Einleitung, Rückblick (5)

Verkehrsangebot heute und mit GP Bypass



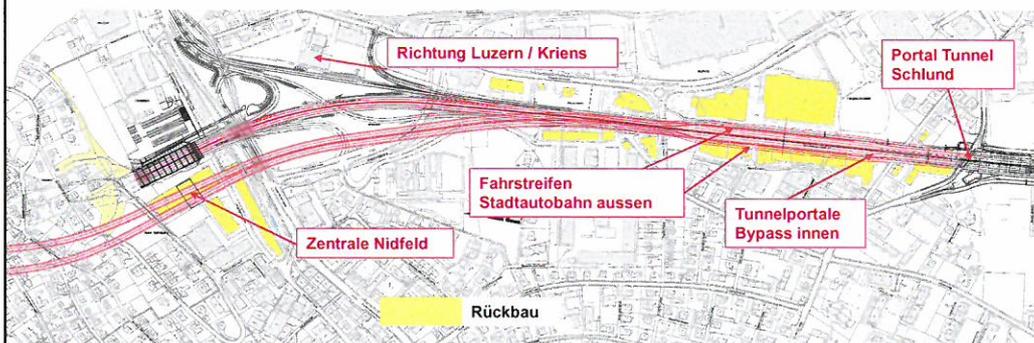
Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

7



Einleitung, Rückblick (6)

Tunnel Bypass, Variante Nidfeld Tief (Bestvariante ZMB)



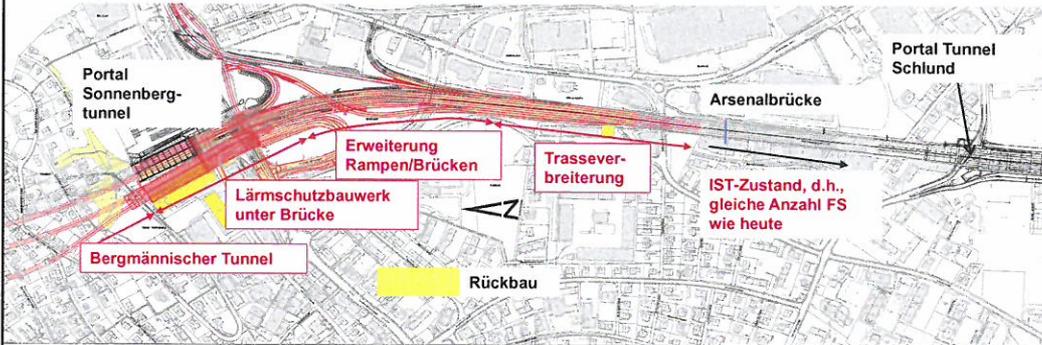
Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

8



Einleitung, Rückblick (7)

Tunnel Bypass, Variante Berg (Bestvariante GP)



Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

9



Einleitung, Rückblick (8)

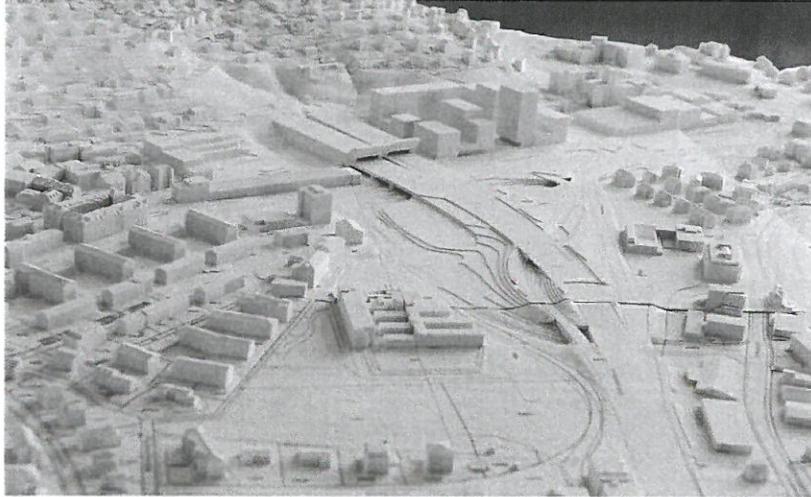


Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

10



Einleitung, Rückblick (9)



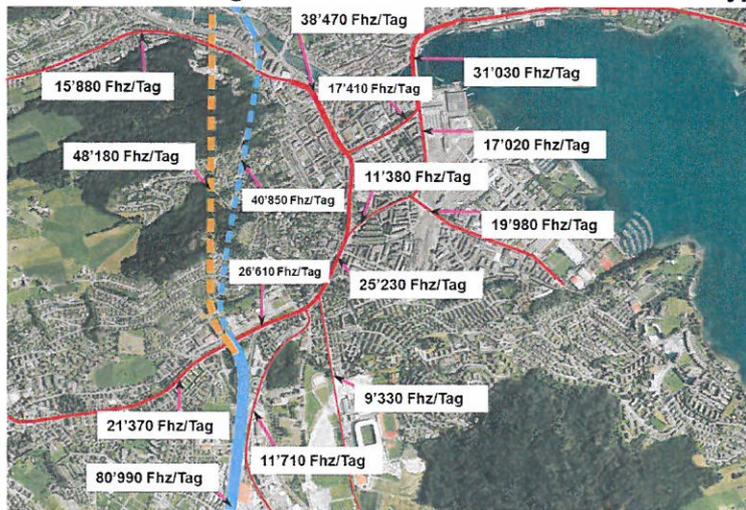
Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

11



Einleitung, Rückblick (10)

Verkehrsbelastungen 2030 im Raum Luzern/Kriens mit Bypass



Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

12



Einleitung, Rückblick (11)

Veränderung der Verkehrsbelastungen mit/ohne Bypass 2030



Bypass LU. Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

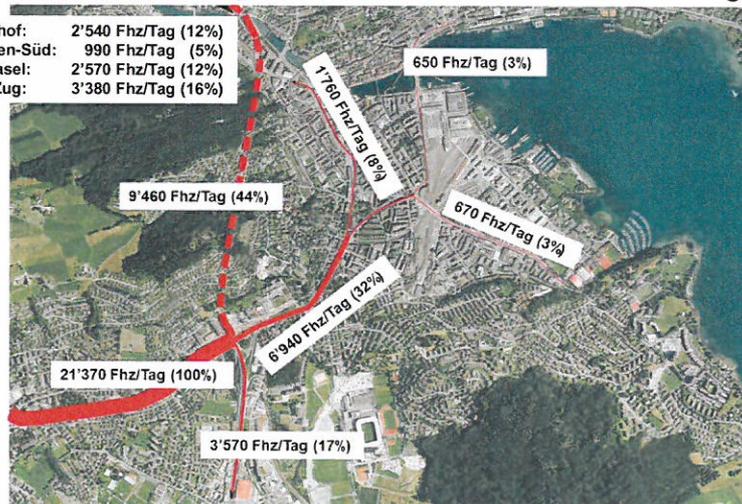
13



Einleitung, Rückblick (12)

Verkehrsverteilung im Querschnitt Luzernerstrasse infolge Bypass

Lochhof: 2'540 Fhz/Tag (12%)
Emmen-Süd: 990 Fhz/Tag (5%)
N2 Basel: 2'570 Fhz/Tag (12%)
N14 Zug: 3'380 Fhz/Tag (16%)



Bypass LU. Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

14



Disposition

1. Einleitung, Rückblick
- 2. Umgang mit Lärmschutz auf Nationalstrassen**
3. Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof-Schlund
4. Neue Ausgangslage aufgrund Bundesgerichtsentscheid Weiningen
5. Fazite Machbarkeitsstudien
6. Weiteres Vorgehen
7. Fragen



Umgang mit Lärmschutz auf Nationalstrassen (1)

Grundlagen

- Lärmschutzverordnung (LSV) vom 15. Oktober 1986
 - Leitfaden Strassenlärm des BAFU vom Dezember 2006
- Standardisiertes Verfahren zur Bewertung von Lärmschutzmassnahmen auf Nationalstrassen
- Gleichbehandlung aller Betroffenen im Zusammenhang mit Lärmschutz
- Wirtschaftlicher Umgang mit Steuergeldern



Umgang mit Lärmschutz auf Nationalstrassen (2)

Gesetzliche Vorgaben

Bei ortsfesten Anlagen, die wesentlich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beitragen, ordnet die Vollzugsbehörde nach Anhören der Inhaber der Anlagen die notwendigen Sanierungen an.

Die Anlagen müssen so weit saniert werden:

- als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist und
- dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden.



Umgang mit Lärmschutz auf Nationalstrassen (3)

Lärmschutzmassnahmen

Massnahmen an der Lärmquelle

- Verkehrsbeschränkte Massnahmen (z.B. Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit oder Lastwagenfahrverbot)
- Verkehrslenkende Massnahmen (z.B. Einbahnverkehr)
- Einbau lärmarme Deckbeläge (z.B. SDA 8 Typ A)

Massnahmen im Ausbereitungsbereich

- Lärmschutzwände und -wälle
- Galerien, Überdeckungen

Massnahmen bei den Betroffenen

- Einbau Schallschutzfenster (nur bei Alarmwertüberschreitung)

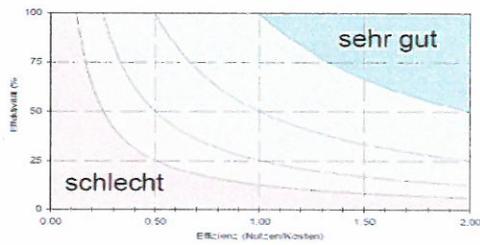


Umgang mit Lärmschutz auf Nationalstrassen (4)



Wirtschaftliche Tragbarkeit und Verhältnismässigkeit von Lärmschutzmassnahmen

▪ WTI-Berechnungen



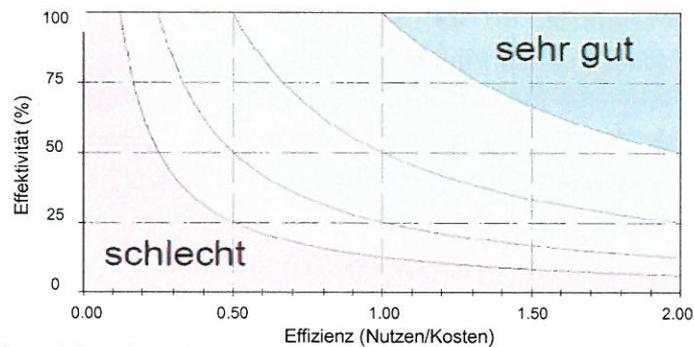
Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof - Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

19



Umgang mit Lärmschutz auf Nationalstrassen (5)

▪ WTI-Berechnungen



- WTI > 4.0 sehr gut
- WTI > 2.0 gut
- WTI ≥ 1.0 genügend
- WTI < 1.0 ungenügend
- WTI > 0.5 schlecht

Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof - Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

20



Disposition

1. Einleitung, Rückblick
2. Umgang mit Lärmschutz auf Nationalstrassen
- 3. Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof-Schlund**
4. Neue Ausgangslage aufgrund Bundesgerichtsentscheid Weiningen
5. Fazit Machbarkeitsstudien
6. Weiteres Vorgehen
7. Fragen

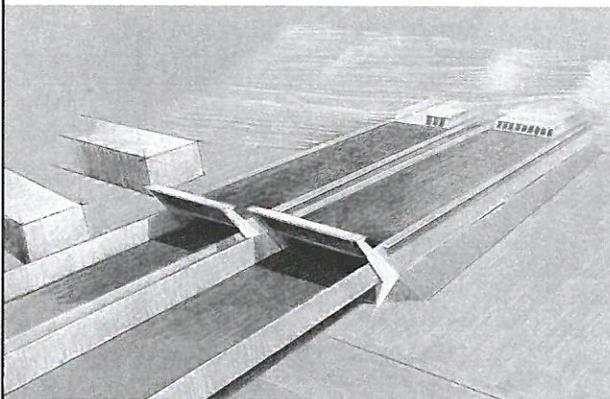
Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

21



Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof-Schlund (1)

GP Lösung



Massnahmen Lärmschutz

- Zusätzliches Lärmschutzbauwerk bei Portal/neuer Brücke
- Einbau eines lärmarmen Belags (SDA 8)
- Geschw.-Reduktion südlich AS Kriens von 100 km/h → 80 km/h
- Keine Lärmzunahme am Sonnenberg im Vgl. zu Ist-Zustand
- Geringe Lärmzunahme westlich AS Kriens
- Geringe Lärmreduktion südlich AS Kriens

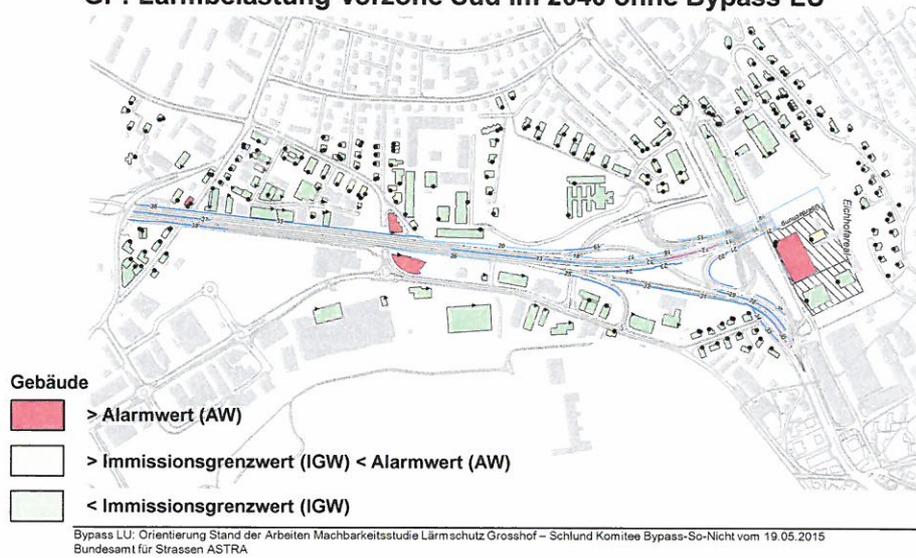
Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

22



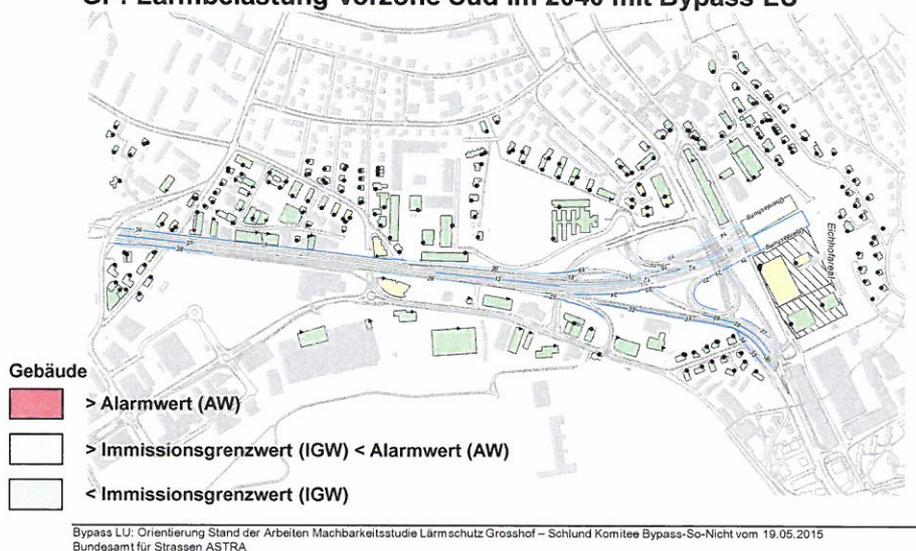
Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof-Schlund (2)

GP: Lärmbelastung Vorzone Süd im 2040 ohne Bypass LU



Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof-Schlund (3)

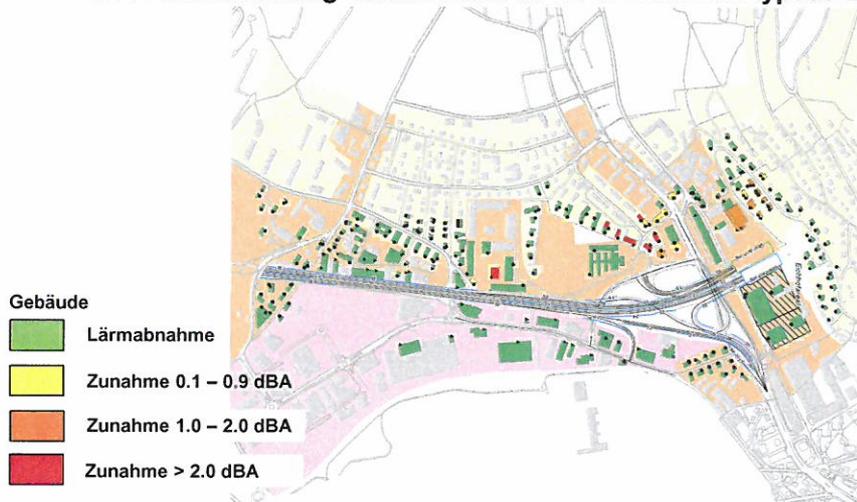
GP: Lärmbelastung Vorzone Süd im 2040 mit Bypass LU





Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof-Schlund (4)

GP: Lärmbelastung Vorzone Süd im 2040 mit/ohne Bypass LU

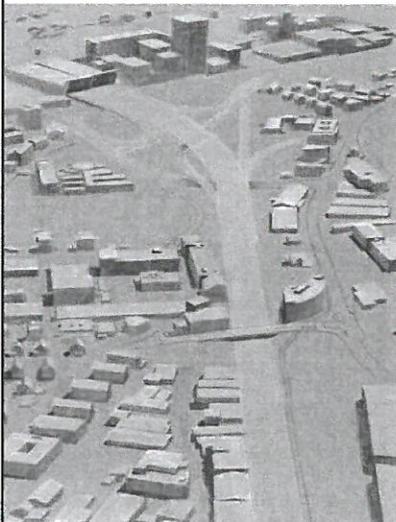


Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

25



Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof-Schlund (5)



GP Lösung

- Erfüllt gesetzliche Vorgaben Lärmschutz
- 2 unabhängige Tunnelsysteme (Tunnel Bypass und Stadtautobahn)
 - Netzredundanz im Ereignis- und Instandsetzungsfall, d.h., Verkehr wird nicht auf Kantons- und Gemeindestrassennetz umgeleitet
- WTI: 3.2

Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

26



Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof-Schlund (6)



Einhausung bis Brücke Grosshof (Var. 1, zusätzliche Überdeckung von ca. 100 m)

- + Lärmreduktion am Sonnenberg (2-4 dB)
- + 2 unabhängige Tunnelsysteme (Tunnel Bypass und Stadtautobahn)
 - Netzredundanz im Ereignis- und Instandsetzungsfall, d.h., Verkehr wird nicht auf Kantons- und Gemeindestrassennetz umgeleitet
- + Möglichkeit für Gestaltung Eingangstor Kriens
- WTI: 0.1
- Mehrkosten von ca. 20 Mio. CHF (exkl. MwSt.)

Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

27



Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof-Schlund (7)



Einhausung bis AS Kriens (Var. 2, zusätzliche Überdeckung von ca. 200 m)

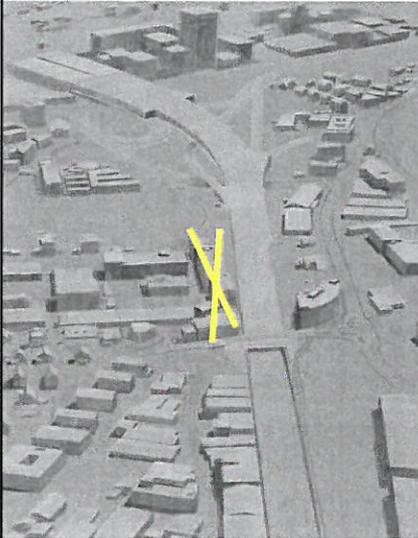
- + Lärmreduktion am Sonnenberg (2-6 dB)
- + 2 unabhängige Tunnelsysteme (Tunnel Bypass und Stadtautobahn)
 - Netzredundanz im Ereignis- und Instandsetzungsfall, d.h., Verkehr wird nicht auf Kantons- und Gemeindestrassennetz umgeleitet
- Zusätzliche Strahlventilatoren
- WTI: 0.1
- Unterirdische Verflechtungen
- Mehrkosten von ca. 42 Mio. CHF (exkl. MwSt.)

Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

28



Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof-Schlund (8)



Einhausung bis Arsenalbrücke (Var. 3, zusätzliche Überdeckung von ca. 730 m)

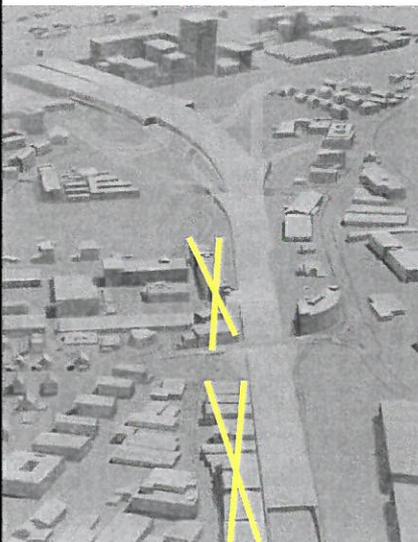
- + Lärmreduktion am Sonnenberg (6-10 dB)
- + Weitere markante Lärmreduktion nur in Gebieten mit gewerblicher Nutzung (entlang Nationalstrasse)
- WTI: 0.1
- Keine Netzredundanz im Ereignis- und Instandsetzungsfall infolge Tunnelverlängerung, da ab AS Kriens nur noch 1 Tunnelsystem, d.h., Verkehr muss auf Kantons- und Gemeindestrassennetz umgeleitet werden
- Zusätzliche Lüftungszentrale notwendig
- Zusätzlicher Landerwerb und Rückbau Liegenschaften
- Mehrkosten von ca. 235 Mio. CHF (exkl. MwSt.)

Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

29



Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof-Schlund (9)



Einhausung bis 250 m vor Tunnel Schlund (Var. 4, zusätzliche Überdeckung von ca. 1 km)

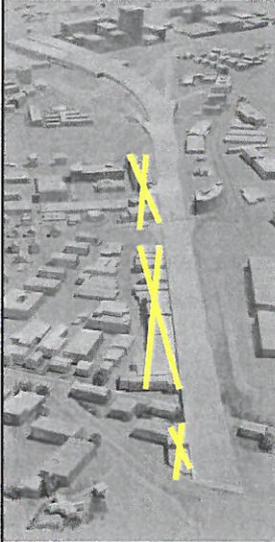
- + Lärmreduktion am Sonnenberg (6-10 dB)
(keine grössere Lärmreduktion im Vgl. zu Var. 3)
- + Weitere markante Lärmreduktion nur in Gebieten mit gewerblicher Nutzung (entlang Nationalstrasse)
- +/- Öffnung von 250 m → zwei Tunnelsysteme
(1 x Tunnel Bypass/Stadtautobahn; 1 x Tunnel Schlund)
- WTI: 0.1
- Neukonzeption Arsenalbrücke inkl. Umgebung
- Keine Netzredundanz im Ereignis- und Instandsetzungsfall infolge Tunnelverlängerung, da ab AS Kriens nur noch 1 Tunnelsystem, d.h., Verkehr muss auf Kantons- und Gemeindestrassennetz umgeleitet werden
- Zusätzliche Lüftungszentrale notwendig
- Zusätzlicher Landerwerb und Rückbau Liegenschaften
- Mehrkosten von ca. 340 Mio. CHF (exkl. MwSt.)

Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

30



Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof-Schlund (10)



Einhausung bis Tunnel Schlund (Var. 5, ein Tunnelsystem Sonnenberg - Schlund)

- + Lärmreduktion am Sonnenberg (6-10 dB)
(keine grössere Lärmreduktion im Vgl. zu Var. 3)
- + Weitere markante Lärmreduktion nur in Gebieten mit gewerblicher Nutzung (entlang Nationalstrasse)
- WTI: 0.1
- Zusätzlicher Abluftkanal notwendig oberhalb Tunnel (auch bei Tunnel Schlund → sichtbarer Aufbau)
- Neukonzeption Arsenalbrücke inkl. Umgebung
- Keine Netzredundanz im Ereignis- und Instandsetzungsfall infolge Tunnelverlängerung, da ab AS Kriens nur noch 1 Tunnelsystem, d.h., Verkehr muss auf Kantons- und Gemeindestrassennetz umgeleitet werden
- Zusätzliche Lüftungszentrale notwendig
- Zusätzlicher Landerwerb und Rückbau Liegenschaften
- Mehrkosten von ca. 540 Mio. CHF (exkl. MwSt.)

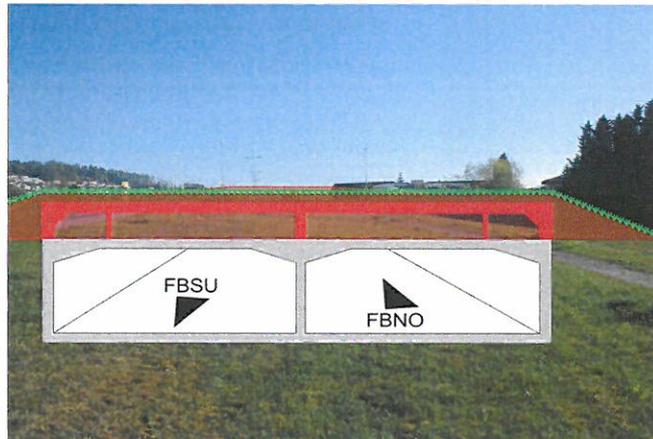
Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof - Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

31



Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof-Schlund (11)

Auswirkungen Var. 5 auf Tunnel Schlund infolge Abluftkanal (Oberfläche, Umgebung)



Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof - Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

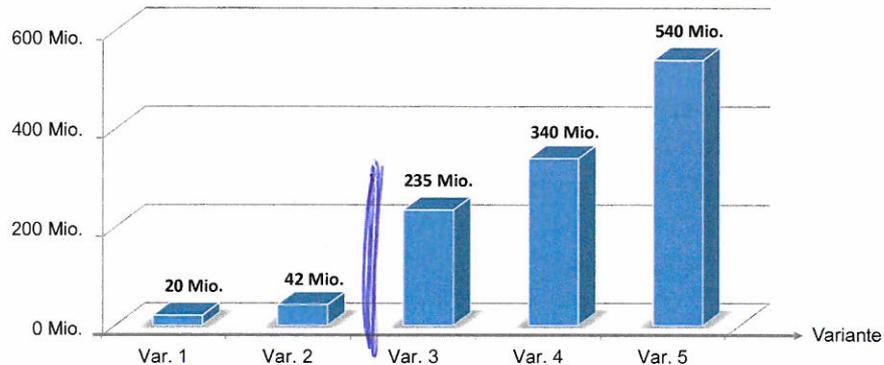
32



Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof-Schlund (12)

Zusammenfassung Mehrkostenvergleich Var. 1-5

Kosten [Mio. CHF]



→ Alle Varianten haben einen WTl von 0.1

→ Lärmrechtlich besteht kein Handlungsspielraum für eine Finanzierung durch das ASTRA

Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

33



Disposition

1. Einleitung, Rückblick
2. Umgang mit Lärmschutz auf Nationalstrassen
3. Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof-Schlund
- 4. Neue Ausgangslage aufgrund Bundesgerichtsentscheid Weiningen**
5. Fazite Machbarkeitsstudien
6. Weiteres Vorgehen
7. Fragen

Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

34



Neue Ausgangslage aufgrund BGE Weiningen (1)

Bundesgerichtsentscheid im Fall Nordumfahrung Zürich/Weiningen

- Anwendung/Umsetzung Lärmschutzverordnung / WTI wird vom Bundesgericht gestützt. → Kein Handlungsspielraum für ASTRA.
 - Interpretation BGE: Höhere Gewichtung von Gestaltung/
städtebaulichen Aspekten.
 - Handlungsspielraum für ASTRA bezüglich Finanzierung
von städtebaulichen, gestalterischen Elementen.
- Erarbeitung Machbarkeitsstudie Gestaltung Grosshofbrücken



Neue Ausgangslage aufgrund BGE Weiningen (2)

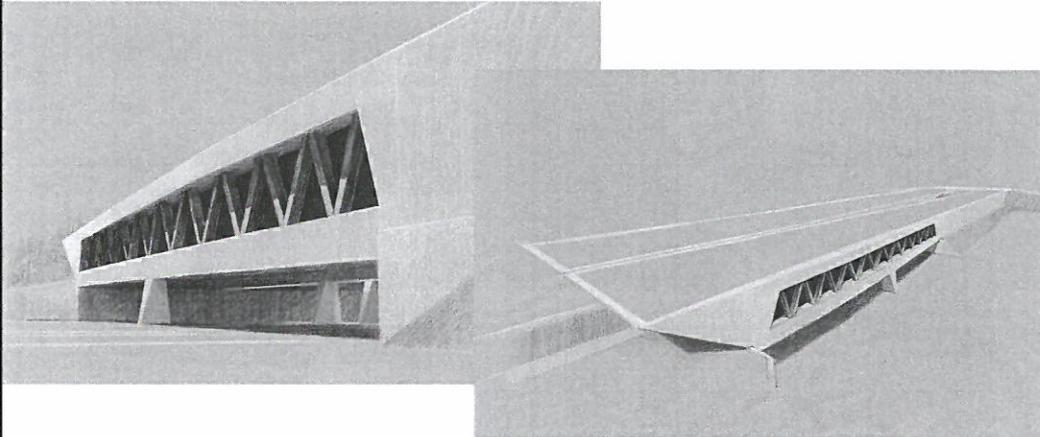
Ziele für Machbarkeitsstudie Gestaltung Grosshofbrücken

- Hoher gestalterischer und städtebaulicher Wert
(→ Eingangstor Kriens)
- Schlanke Erscheinung
- Umsetzung hohe Brückenbaukunst
(architektonisch, ingenieurmässig)
- Möglichst viel Freiraum für Drittnutzung unter der Brücke und
auf der Einhausung (zB. Solaranlage)
- Basis für möglichen Gestaltungswettbewerb in Phase
Ausführungsprojekt (= Auflageprojekt)



Neue Ausgangslage aufgrund BGE Weiningen (3)

Mögliche Option für Eingangstor Kriens
(Ersatz best. Grosshofbrücke durch neue Fachwerkbrücken)

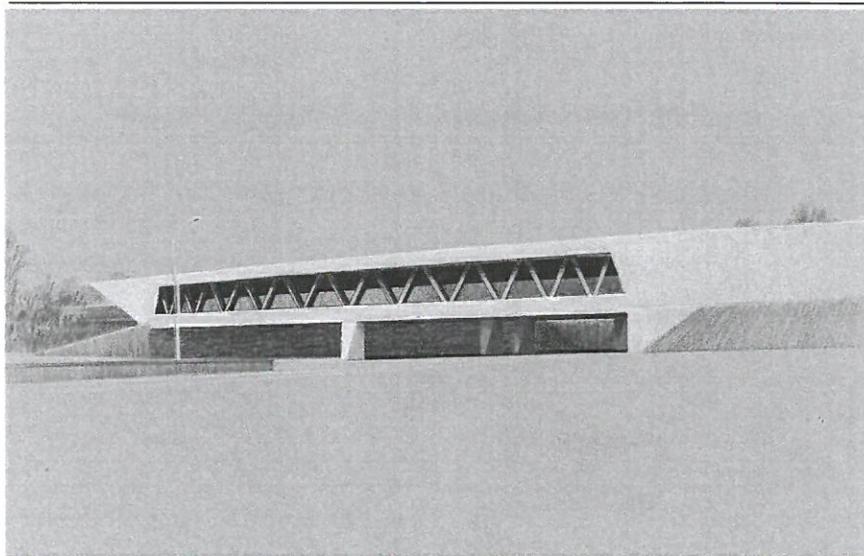


Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

37



Neue Ausgangslage aufgrund BGE Weiningen (4)



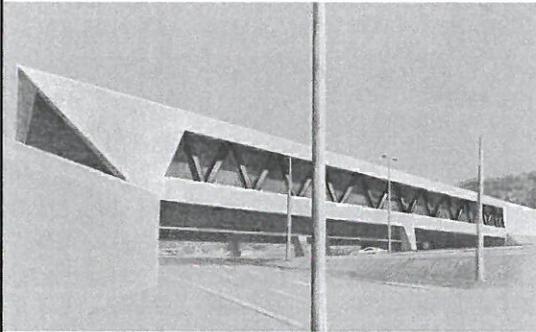
Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

38



Neue Ausgangslage aufgrund BGE Weiningen (5)

Mögliche Option für Eingangstor Kriens
(Ersatz best. Grosshofbrücke durch neue Fachwerkbrücken)



- Bestehende Grosshofbrücke muss rückgebaut und neue Fachwerkbrücken unter Betrieb gebaut werden
- Technisch realisierbar
- Gleiche Anz. Fahrspuren wie im Normalbetrieb, aber reduzierte Fahrstreifenbreiten und reduzierte Höchstgeschwindigkeit je nach Bauphase. (60 km/h) → Kapazitätseinbuss
- Anschlussbeziehungen bleiben offen, aber evtl. Hilfskonstruktionen notwendig
→ Kapazitätseinbuss Nationalstrasse während Realisierung



Disposition

1. Einleitung, Rückblick
2. Umgang mit Lärmschutz auf Nationalstrassen
3. Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof-Schlund
4. Neue Ausgangslage aufgrund Bundesgerichtsentscheid Weiningen
- 5. Fazite Machbarkeitsstudien**
6. Weiteres Vorgehen
7. Fragen

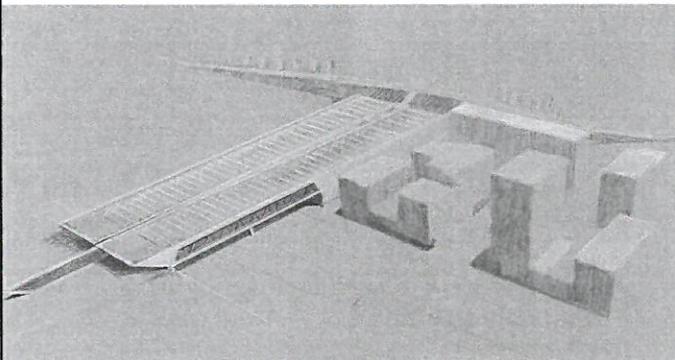


Fazit ASTRA zu Machbarkeitsstudien (1)

- Lärmrechtlich besteht kein Anspruch auf zusätzliche Massnahmen, die vom Bund finanziert werden.
- Aufgrund Interpretation Bundesgerichtsentscheids Weiningen kann der Bund städtebauliche Massnahmen bis zu einem gewissen Betrag finanzieren.



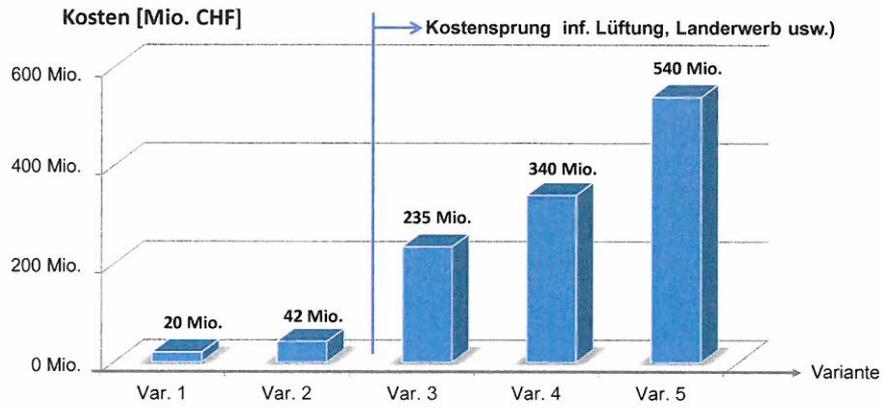
Fazit ASTRA zu Machbarkeitsstudien (2)



- ASTRA ist bereit, aufgrund städtebaulichen Überlegungen die Verlängerung bis maximal Var. 2 ins GP Bypass LU zu integrieren.
- Var. 3 – 5 sind keine Optionen, weil Redundanz Nationalstrassensystem wegfällt und Verkehr im Ereignisfall wie heute auf Kantons- und Gemeindestrassennetz abgeleitet werden muss. Zudem müssen Mehrkosten durch Dritte (Kt. LU, Kriens usw.) getragen werden (wie zB. bei zusätzlichem Lärmschutz Hergiswil).



Fazit ASTRA zu Machbarkeitsstudien (3)

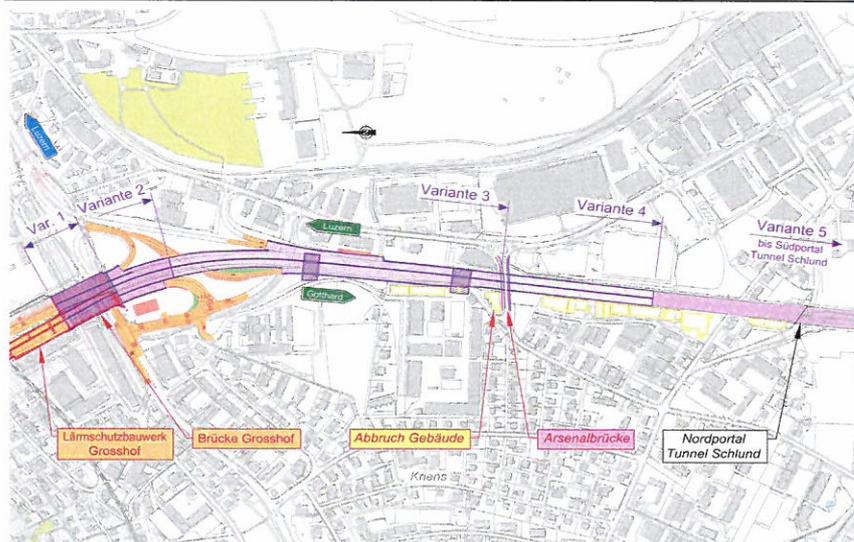


Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

43



Fazit ASTRA zu Machbarkeitsstudien (4)



Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

44

Fazit Kanton Luzern

Der Kanton Luzern

- begrüsst die vom ASTRA in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudien.
- begrüsst die Bereitschaft des ASTRA, zusätzliche finanzielle Mittel für städtebauliche Gestaltung im Bereich Grosshof zu investieren.
- sieht Var. 3 - 5 nicht als mögliche Lösungen, da damit das zentrale Projektziel der Netzredundanz nicht mehr erreicht wird.
- will keine Gefährdung des Gesamtprojekts durch zu hohe Mehrkosten.



Disposition

1. Einleitung, Rückblick
2. Umgang mit Lärmschutz auf Nationalstrassen
3. Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof-Schlund
4. Neue Ausgangslage aufgrund Bundesgerichtsentscheid Weiningen
5. Fazite Machbarkeitsstudien
- 6. Weiteres Vorgehen**
7. Fragen

	2015												2016			
	Apr	Mai	Jun	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	Mrz	Apr	May	Jun	Juli - Dez
Präsentation Machbarkeitsstudie an Gemeinderat Kriens	★ Mi, 29.04.15															
Präsentation Machbarkeitsstudie an Komitee Bypass-So-Nicht	★ Di, 19.05.15															
Präsentation Machbarkeitsstudie an Öffentlichkeitsveranstaltung Kriens	★ Mo, 08.06.15															
Stellungnahme Gderat Kriens zu möglichen Optionen ASTRA und zu Machbarkeitsstudie an Kt. LU	[Blue bar]															
Prüfung Machbarkeitsstudie durch Kt. LU	[Blue bar]															
Konsolidierte Stellungnahme Kt. LU an ASTRA	★ Sept. 15															
Überarbeitung GP Dossier oder Erarbeitung Dossier Ergebnisse Vernehmlassung	[Blue bar]															
Evtl. Kurzvernehmlassung GP Dossier bei kant. Fachstellen und betroffenen Gemeinden													[Blue bar]			
Einreichen GP Dossier inkl. Mitberichte (= Ergebnisse Vernehmlassung) ans UVEK													2. Hälfte 2016 ★			

Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015 Bundesamt für Strassen ASTRA

47

<p>Disposition</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Einleitung, Rückblick 2. Umgang mit Lärmschutz auf Nationalstrassen 3. Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof-Schlund 4. Neue Ausgangslage aufgrund Bundesgerichtsentscheid Weiningen 5. Fazite Machbarkeitsstudien 6. Weiteres Vorgehen 7. Fragen

Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015 Bundesamt für Strassen ASTRA

48



Fragen

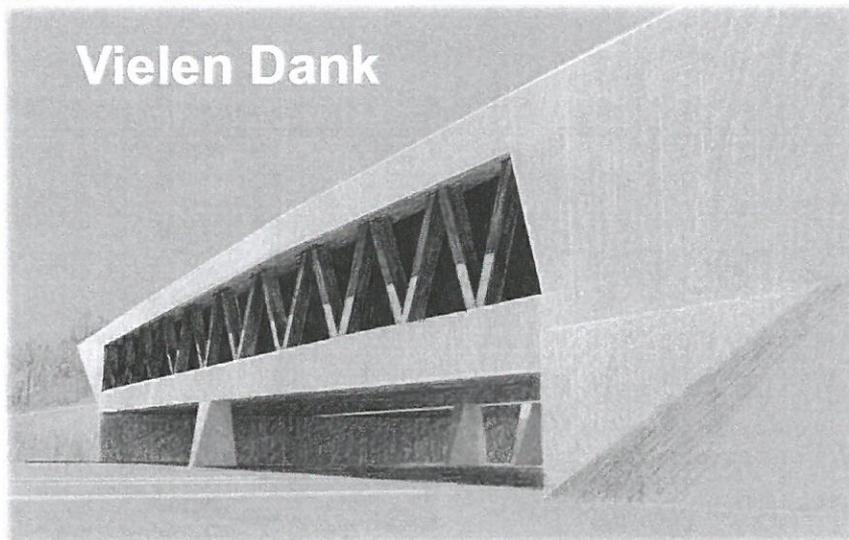


Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

49



Vielen Dank



Bypass LU: Orientierung Stand der Arbeiten Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund Komitee Bypass-So-Nicht vom 19.05.2015
Bundesamt für Strassen ASTRA

50

