

Medienmitteilung 17.6.2020 (11.00 Uhr)

Vision «Chance Bypass»: Autobahn soll neuen Lebensraum schaffen

«Chance Bypass»: So betitelt die Stadt Kriens ihre Vision zum Bau der geplanten neuen Bypass-Autobahn durch den Sonnenbergtunnel. Der Titel ist Programm: 70 Jahre nach dem Bau der Autobahn soll eine Kompletteinhausung die Quartiere vom Lärm entlasten. Eine «Stadtreparatur» schafft mehr Lebensqualität und neue Perspektiven für die Entwicklung. Im laufenden Planaufgabeverfahren will sich Kriens für diese Vision stark machen.

Das Gesamtprojekt «Bypass» steht für eines der grössten Strassenbauprojekte, das in der Innerschweiz je realisiert wurde. Im Fokus: Der Sonnenbergtunnel. Er spielt nicht nur auf der nationalen und internationalen Nord-/Süd-Verbindung eine wichtige Rolle, sondern auch für den gesamten regionalen Verkehr. Stadt und Agglomeration Luzern, Entlebuch, Rontal, Seetal und Surental, aber auch die Nachbarkantone Ob- und Nidwalden bauen in ihrer Verkehrserschliessung auf einen funktionsfähigen Sonnenbergtunnel.

Seit rund 40 Jahren ein Problem

Mit den stark wachsenden Verkehrsströmen auf diesem schweizweit ersten Autobahnabschnitt wuchsen in den letzten 70 Jahren auch die Probleme. Denn wurde die Autobahn 1954 durch unbebautes Landwirtschaftsgebiet gebaut, haben sich die Siedlungsgebiete von Kriens, Luzern und Horw längst bis direkt an die Autobahn ausgedehnt. Seit der Eröffnung des Sonnenbergtunnels 1976 ist der Verkehr auf diesem Abschnitt schneller und stärker gewachsen. Die Menschen, die dort wohnen und arbeiten, leiden seither zunehmend unter Lärm, Abgasen und unter der trennenden Wirkung der vielbefahrenen Autobahn.

Gleichzeitig kommt das gesamte Verkehrssystem im Grossraum Luzern an seine Grenzen, stockender Verkehr und Staus werden zum Alltag. Schon kleinste Störfälle auf der Autobahn bringen das gesamte Verkehrsnetz der Region regelmässig zum Erliegen. Diese Überlastung dieses Autobahnabschnittes will die Schweizerische Eidgenossenschaft mit dem «Gesamtssystem Bypass» beheben. Es umfasst unter anderem zwei zusätzliche Tunnelröhren durch den Sonnenberg für den Transitverkehr, um die beiden bestehenden Röhren als Stadtautobahn für den lokalen und regionalen Verkehr zu stärken. Kernstück ist das Südportal des Sonnenbergtunnels im Krienser Grosshof. Dort soll das heutige Portal von 30 auf 70 Meter (neu 8 Spuren) verbreitert werden. Der Vorschlag, für den anfangs Juni das Plangenehmigungsverfahren begann, sieht als Kompromiss eine Verlängerung des heutigen Lärmschutzdachs über die Grosshofbrücke bis zur heutigen Ein-/Ausfahrt vor. Die Verlängerung beträgt rund 240 Meter und soll ein begrüntes und begehbare Dach aufweisen. Diesen Kompromissvorschlag machte das Bundesamt für Strassen (ASTRA), nachdem die Standortgemeinde Kriens eine Nachbesserung des Projektes verlangt hatte.

Die Menschen bisher «vergessen»

So wichtig die Lösung des Verkehrsproblems auf der Nord-/Südachse auch scheint – das Hauptproblem bleibt mit dem heute vorliegenden Projektentwurf jedoch weitestgehend ungelöst: Die Belastung der Quartiere durch eine stark befahrene Autobahn mitten im Siedlungsgebiet. Denn erkannt wäre das Problem seit vielen Jahren, wie ein Blick in die Geschichte des Schweizerischen Autobahnbaus zeigt. Als die A2 im Jahr 1954 als erste Autobahn der Schweiz eröffnet wurde, war es eine Zubringerstrecke und führte den gesamten Verkehr durch die Stadt Luzern, am Kasernenplatz dann wieder auf die Autobahn. Bald schon wurde klar, dass dieses Konzept nicht zukunftstauglich war. 1975 wurde der Sonnenbergtunnel gebaut, womit der Transitverkehr an der Stadt Luzern vorbeigeführt wurde. Städtebaulich aber entstand im Grosshof eine scharfe Trennung, quasi eine «zweite Grenze» zwischen Kriens und Luzern. Mit der Eröffnung des Sonnenbergtunnels begann die Debatte, wieviel Verkehrslärm Quartieren durch die Autobahn zugemutet werden könne. 1989 forderte Kriens erstmals eine Überdachung der Autobahn – auch mit Blick auf die damals beginnende dynamische städtebauliche Entwicklung in Luzern Süd. In mehreren Etappen wurden Massnahmen umgesetzt, welche die Probleme lösen sollten: Ein Portaldach am Sonnenberg, Lärmschutzwände im Grosshof und zwei Überdeckungen bei den Tunnels «Schlund» und «Spier» (dank Tieferlegung der Strasse im Tagbau erstellt) waren die Ansätze. Bei diesen Massnahmen blieben dringende Anliegen der Menschen links und rechts der Autobahn aber im Kern noch

unberücksichtigt. Bis heute führt die Autobahn offen durch das Siedlungsgebiet. Geblieben ist trotz den grossen Bemühungen eine «städtebauliche Wunde» mitten durch die Luzerner Agglomeration. Und diese wurde immer grösser und belastender. Dabei würde es nach den gegenwärtig aufliegenden Plänen des «Bypass»-Projektes auch bleiben. Denn die Überdachung der Grosshof-Brücken gemäss den vom ASTRA vorgelegten Plänen würde rund 240 Meter betragen – auf weiteren 940 Metern führt sie bis zum Schlund-Tunnel weiterhin offen durch ein dicht besiedeltes Gebiet – einen der vier Entwicklungsschwerpunkte des Kantons Luzern im Grossraum Luzern. Und die Verkehrsdichte wird gemäss Schätzungen weiter zunehmen.

Vision «Chance Bypass» liefert konstruktiven Vorschlag

Vor diesem Hintergrund hatte der Krienser Einwohnerrat dem Stadtrat unter dem Titel «Bypass – so nicht» den Auftrag erteilt, eine Verbesserung des Projektes zu erwirken und dafür «den Rechtsweg vorzubereiten». Dies, nachdem Gespräche zwischen Kriens und dem ASTRA zwar einen Kompromiss, aber noch keine Lösung des Problems brachten.

Um den Dialog nochmals aufzunehmen und einer städtebaulich nachhaltigen Lösung den Weg zu bereiten, entwickelte der Stadtrat von Kriens eine städtebauliche Vision. Diese schlägt die Einhausung der Autobahn – zwischen Sonnenberg und Tunnel «Schlund» – vor. Die gedeckte Autobahn erweitert städtebaulich die Möglichkeiten, indem sich die Wohn- und Arbeitsgebiete in ihrer Ausrichtung nicht mehr von der lärmintensiven Autobahn abwenden müssen. Auf dem Dach der eingehausten Autobahn entsteht neuer Lebensraum: Ein «Stadtspark» mit Freizeiträumen, Familiengärten, Spielanlagen, Wegen sowie weiteren städtebaulichen Aufwertungsmaßnahmen. Und dank intelligenter Planung können zerschnittene Querverbindungen innerhalb der Quartiere wieder geflickt werden, womit die Nachbargemeinden Kriens, Luzern und Horw in der Agglomeration näher zusammenwachsen. So kann zusammen städtebaulich entwickelt werden, was zusammengehört.

Bypass + Chance nutzen = «Chance Bypass»

Der ideale Moment zu einer solchen nachhaltigen Stadtreparatur zwischen Kriens und Luzern bietet sich mit dem Bau der Bypass-Autobahn. Der Grosshof wird ohnehin für über 10 Jahre zur Grossbaustelle. Diese Zeit soll als Chance genutzt werden, um die Einhausung zu realisieren. So wird das «Jahrhundertprojekt» zur Jahrhundertchance für den Kanton Luzern. Deshalb sucht Kriens jetzt zusammen mit dem Kanton Luzern, den Nachbargemeinden Luzern und Horw sowie dem regionalen Entwicklungsträger LuzernPlus den Dialog mit dem Bund. Es geht nicht darum, das Bypass-Projekt zu verhindern, dessen Nutzen für den Transitverkehr sowie für den regionalen Verkehr wird nicht bestritten. In seiner Funktion soll deshalb am Bypass-Projekt nicht gerüttelt werden. «Chance Bypass» will vielmehr die negativen Auswirkungen auf die Standortgemeinde nach 70 Jahren mildern. Bei einem prognostizierten Verkehrswachstum im Sonnenberg von bis zu 25% (mit oder ohne Bypass) wird dies auch nötig sein, sind sich die Initianten der Vision einig.

Signal nach Bern senden

Mit dem grossen Engagement wollen die Standortgemeinden städtebauliche Aspekte ins Zentrum rücken. Denn mit dem Projekt, das die Zuverlässigkeit des Verkehrssystems im Grossraum Luzern insgesamt stabilisieren soll, kann auch aktive Stadtplanung betrieben werden. Zusammen mit den Mitträgern der Idee will der Stadtrat von Kriens deshalb ein starkes Signal nach Bern schicken und die Hand für eine städtebaulich nachhaltige Lösung reichen. Hoffnung auf einen einvernehmlichen Weg schöpft man in Kriens auch aus vergleichbaren Beispielen. Im Zürcherischen Schwamendingen etwa wird ein Autobahnstück aus den gleichen Gründen eingehaust. Beim Start zu den Bauarbeiten der Einhausung sagte Bundesrätin Simonetta Sommaruga, Vorsteherin des für den Autobahnbau zuständigen Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), dass das Beispiel Schwamendingen Schule machen solle. Der Bund wolle Anliegen der Bevölkerung auch im Nationalstrassenbau ernst nehmen.

Rechtsweg nicht ausgeschlossen

Kriens liefert jetzt eine Vision, wie die Autobahn zur Chance für den Grossraum Luzern werden könnte: Mit einer Komplettüberdachung («Einhausung») kann das Verkehrssystem nachhaltig stabilisiert werden. Gleichzeitig entsteht auf dem Autobahn-Dach neuer Lebensraum, und die Einbindung eröffnet Luzern, Kriens und Horw städtebaulich völlig neue Perspektiven. Für diese Idee setzte sich Kriens im bisherigen Prozess bereits ein. Der heute vorliegende Kompromiss mit einer Verlängerung des Autobahndachs im Grosshof um 240 Meter geht zu wenig weit, weshalb Kriens jetzt eine spürbare Nachbesserung fordert und von seinem Parlament den Auftrag erhalten hat, dieses Anliegen auch auf dem Rechtsweg einzubringen. Der Rechtsweg ist für Kriens jedoch nicht im Vordergrund, er ist eine zusätzliche Basis, um an einem

runden Tisch mit dem Bund eine Lösung zu finden. Priorität hat ganz klar der konstruktive Dialog für eine städtebaulich bessere Lösung.

Kanton Luzern im Rücken

Inzwischen stellen sich auch einige Luzerner Bundesparlamentarier hinter die Idee, den Bypass-Bau als Chance zu nutzen. Dass auch der Kanton Luzern an einer einvernehmlichen und nachhaltigen Lösung interessiert ist, zeigte das Luzerner Kantonsparlament. Es überwies an seiner letzten Session eine überparteiliche Motion von Kantonsrat Marcel Budmiger als Postulat, mit dem der Kanton Luzern die Schaffung rechtlicher Rahmenbedingungen prüfen soll, um sich finanziell an flankierenden Massnahmen das Bypass-Baus zu beteiligen.

Aktuell formiert sich eine «Luzerner Allianz», die hinter der Vision einer komplett überdeckten A2 steht. In Bern wollen sich die Parlamentarierinnen und Parlamentarier von links bis rechts für die Vision stark machen. Vor allem deshalb, weil die Vision nicht den Widerstand gegen den Bypass an sich, sondern die Erweiterung bzw. Optimierung des Projektes zum Ziel hat.

Unterstützung der Bevölkerung

An dieser Unterstützung der Idee kann sich auch die Bevölkerung beteiligen. Auf der Website des Projektes (chance-bypass.ch) sind deshalb nicht nur offizielle Mitträger und Unterstützer/innen aus dem Kreis der Luzerner Mitglieder des Bundesparlaments aufgelistet, die hinter der Idee stehen. Auch Privatpersonen können sich als Sympathisant/-in eintragen. Eine weitere Verpflichtung besteht nicht. Es geht den Initianten in erster Linie darum zu zeigen, wie wichtig das Anliegen für die Bevölkerung in der Region ist.

Öffentliche Führungen

Auf sehr grosses Interesse stiess bisher bereits die Ausschreibung von zwei Abenden mit öffentlichen Führungen über das Areal. Am 24. und 29. Juni 2020 werden Baufachleute das Projekt anhand der Profilstangen im Areal erklären. Bei dieser Gelegenheit wird auch die Vision «Chance Bypass» erklärt. Seit der Ausschreibung der Führungen sind bereits viele der limitierten Plätze an den Führungen vergeben. Einige Plätze stehen aber weiterhin zur Verfügung. Die Reservation der Plätze erfolgt über kriens.ch/bypass oder chance-bypass.ch.

Historische Fakten

1954	Eröffnung der Ausfallstrasse von Luzern nach Horw. Der Abschnitt gilt als älteste Autobahn der Schweiz
1976	Eröffnung des Sonnenbergtunnels. Weil der Verkehr schnell und stark wächst, werden schon bald Möglichkeiten geprüft, um im inzwischen dicht besiedelten Gebiet zwischen Kriens und Luzern die Auswirkungen des Autobahnverkehrs (Lärm, Abgase, Mehrverkehr) zu reduzieren.
1983	Ein aufgelegtes Projekt, das sich auf Lärmschutzwände beschränkte, wird von der Bevölkerung verhindert.
1987	Die neue Lärmschutzverordnung verändert die Rechtslage für eine Lärmsanierung der Autobahn in diesem Bereich grundlegend. Zwei Jahre später wird in Kriens erstmals eine Komplettüberdachung der Autobahn gefordert.
1994	Es wird ein Gesamtprojekt zur Lärmsanierung der Autobahn im Grosshof aufgelegt. Es ist schwergewichtig auf die Wohnquartiere über dem Tunnelportal ausgerichtet. Als ideal erachtet hätten Fachleute schon damals eine Überdachung des Tunnelportals um 460 Meter.
2000	In Horw und Kriens werden Teile der Autobahn komplett überdeckt und in den Tunnels «Spier» und «Schlund» unterirdisch geführt. Zwischen dem Tunnel «Schlund» und dem Sonnenbergtunnel bleibt die Autobahn offen geführt.
2003	Abschluss der Lärmsanierungsarbeiten im Grosshof: 110 Meter langes Lärmschutzbauwerk als Verlängerung des Sonnenbergtunnels mit Lärmschutzschild, drei bis fünf Meter hohe Lärmschutzwände und -wällen entlang dem Trassee sowie Lärmschutzwände auf der 110 Meter langen Grosshofbrücke, Erneuerung des Fahrbahnbelags.
2014	Bund und Kanton Luzern schicken das mehrteilige Gesamtprojekt «Bypass» bei den Gemeinden in die Vernehmlassung. Es besteht aus einem zweiten Autobahntunnel («Stadtautobahn»), der Spange Nord in Luzern sowie geplanten flankierenden Massnahmen. In Kriens macht das Gemeindeparlament mit historisch einstimmiger Geschlossenheit über alle Parteigrenzen hinweg klar, dass die Realisierung des Projektes nur nach grundlegenden Projektverbesserungen hingenommen werden könne.
2017	Das Bundesamt für Strasse (ASTRA) lehnt eine Einhausung ab, weil sie technisch nicht realisierbar sei. Im Sinne eines Kompromisses schlägt das ASTRA die Verlängerung der Überdachung auf der Grosshofbrücke um 240 Meter vor – das Dach soll begrünt und begebar sein. Kriens aber gibt sich damit nicht zufrieden und verlangt weitere Nachbesserungen.
2019	Der Krienser Einwohnerrat beschliesst einstimmig, für eine Verbesserung des Projektes einzustehen – und nötigenfalls auch zu kämpfen. Er erteilt der Stadtregierung den Auftrag, eine Vision zu entwickeln und auch den Weg vor die Gerichte als Option ins Auge zu fassen.
2020	Der Kantonsrat überweist das Postulat von Marcel Budmiger (SP), wonach der Kanton Luzern die Mitfinanzierung begleitender Massnahmen beim Bypass-Bau prüfen soll. Die Vision «Chance Bypass» wird vorgestellt. Sie sieht die Einhausung der kompletten, zwischen Sonnenberg und Tunnel «Schlund» noch offen geführten Autobahn im dicht besiedelten Gebiet zwischen Kriens und Luzern vor. Damit will sie das letzte Autobahnstück, das der Kompromissvorschlag des Bundes auf 940 Metern weiterhin offenlässt, auch noch schliessen.