

Autobahnbau ist Städtebau

Strassenbau ist Städtebau. Ist somit auch der neue Bypass ein städtebauliches Projekt? Am Beispiel des Verlaufs des Sonnenbergtunnels lässt sich nachzeichnen, wie Stadt und Strasse interagieren.

Als Robert Ruckli als Direktor des Bundesamts für Strassen 1952 seine Skizze (Abb. 1) für eine neue Autostrasse im Süden von Luzern vorlegte, plante er diese als eine direkte Verbindung in die Innenstadt. In seinem Konzept gab es keinen Sonnenbergtunnel. Bald wurde klar, dass diese Konzepte nicht zukunftsfähig waren, weshalb die Autobahnplanung schon bald den Zubringer vorsah, der die Stadt mit der Autobahn verband. Doch die Grundidee Rucklis wurde in Luzern dennoch umgesetzt und ist bis heute erfahrbar. Wer die Autobahn im Grosshof verlässt, kann am Kasernenplatz in diese wieder einmünden. Trotz der Umfahrung der Stadt Luzern durch den Sonnenbergtunnel wurde Rucklis erste Idee umgesetzt, dass die Autobahn als eine direkte Verbindung mit der Innenstadt vorsah.

Der Vorteil liegt darin, dass bei einer Tunnelsperrung der Autobahnverkehr auf die Obergrundstrasse umgeleitet werden kann. Der Nachteil ist, dass diese Strasse das Verkehrsaufkommen nicht aufnehmen kann. Auf die Stadtentwicklung hatte die Konzeption Rucklis keinen Einfluss. Obwohl von den Dimensionen her ein grossstädtischer Corso, spielt die Obergrundstrasse bis heute im Stadtbild von Luzern eine unbedeutende Rolle.

Autobahn als Trennlinie

Beim Bau des Sonnenbergtunnels haben die Planer auf die Stadt reagiert. Während beim Nordportal die Stadt bereits gebaut war, fanden sie auf der Südseite nur die Pläne des Krienser Architekten Otto Zeier vor (Abb. 2). Diese sahen ein Quartier als harmonische Verbindung mit dem Villenquartier in Luzern vor. Auf die Stadtstruktur nahmen die Planer nur auf der Nordseite Rücksicht, indem sie die Baselstrasse unterquerten. Sie liessen die Autobahn aber im Sonnenberg ansteigen, um im Grosshof mit einer Brücke die Verbindungsstrasse zwischen Kriens und Luzern zu überqueren. Damit führten Sie eine Trennlinie ein, die ein Zusammenwachsen der beiden Orte unterband und optisch als Stadtgrenze wirkt.

Doch nicht nur die Autobahnbauer, auch die Städteplaner haben auf den Ort reagiert. Die Strecke zwischen Eichhof und Kupferhammer entspricht zwar der Ausdehnung der Luzerner Altstadt, in den Zonenplänen nahm das Gebiet eine Randlage ein, die mit Gewerbesiedlungen, einer Motorfahrzeugkontrolle und einem Gefängnisneubau bestückt wurde. Jean Nouvel entwarf für GWF und das Versandhaus Achermander Neubauten im Umfeld der Autobahn. Die Villa auf dem Eichhofareal wurde sogar von den renommierten Architekten Sumi Burkhalter durch einen neuen Villenbau ersetzt und somit der Status Quo zementiert. Auf beiden Seiten, sowohl in Kriens als auch in Luzern, wurde mit der Zonenplanung die Randlage gefestigt.

Almost alright

Nun steht eine weitere Veränderung an. Eine zaghafte Diskussion über den Stellenwert des Gebiets auf beiden Seiten der Autobahnbrücke wurde über die Neubebauung des Konsumhofs geführt. Es soll ein Park auf dem Autobahndach entstehen, das als positives Zeichen gewertet werden kann. Aber ob es nicht nur ein Zeichen, sondern auch einen Beitrag an die Entwicklung des Stadtgebiets leisten kann, bleibt zu hinterfragen.

Robert Venturi, der 2018 verstorbene US-amerikanische Architekt und Städtebautheoretiker, hatte vor zwanzig Jahren die Idee für ein Zeichen im Grosshof skizziert. Er empfahl dem Leiter des Museums im Bellpark, Hilar Stadler, sich an einer der wichtigen Hauptstrassen Europas mit einem «Sign» (Abb. 4) bemerkbar zu machen, das auf die Existenz des renommierten Museums aufmerksam macht. Ihm erschien es richtig, die Strasse als Informationsträger zu nutzen, so wie sich in Las Vegas

wichtige Einrichtungen am Strassenrand mit monumentalen Zeichen bemerkbar machen. Robert Venturi untersuchte in den 1970er-Jahren mit seiner Partnerin Denise Scott Brown Gebiete die dem Grosshof ähneln und prägte den Begriff «Mainstreet is almost allright».

Was ist aus der Idee eines Zeichens geworden? Im Grosshof trennt die Autobahn zwar das Siedlungsgebiet, sie bindet aber die Orte Kriens und Luzern auch an den internationalen Verkehrsweg an. Der Grosshof ist schon heute «almost allright»! Es liegt an uns, aus dem Vorhandenen das Beste für die Stadt zu machen.

Gerold Kunz

Abbildungen:

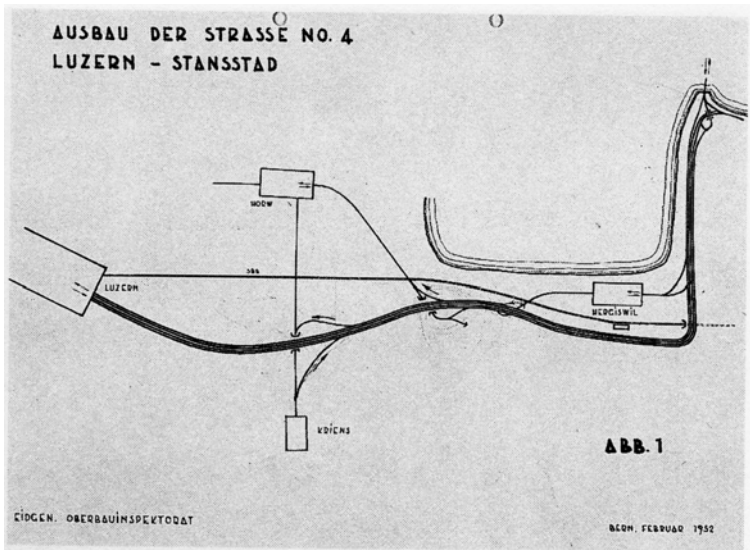


Abb 1: Robert Ruckli, Ausbau der Strasse No. 4 Luzern-Stansstad, 1952. (aus: Martin Heller/Andreas Volk: Die Schweizer Autobahn, S. 53, Zürich 1999)

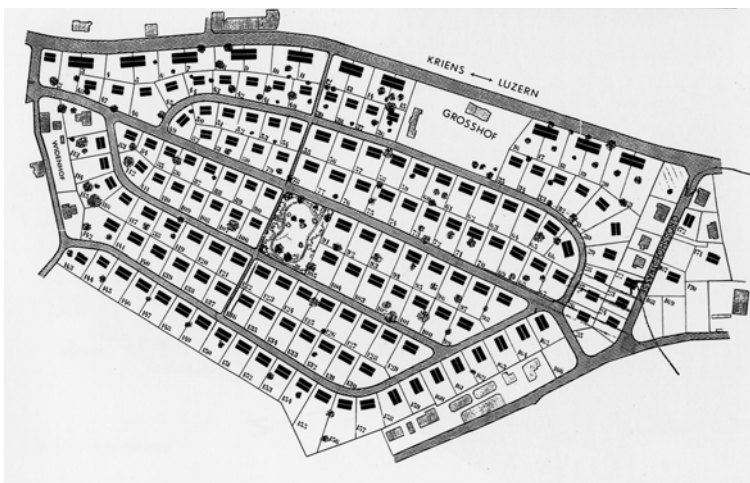


Abb. 2: Otto Zeier, Bebauungskonzept für eine Siedlung für 3'000 Personen im Gebiet Grosshof, Kriens/Luzern, 1943. (aus: Kriens für Zeitgenossen, S. 96, Kriens 2003)

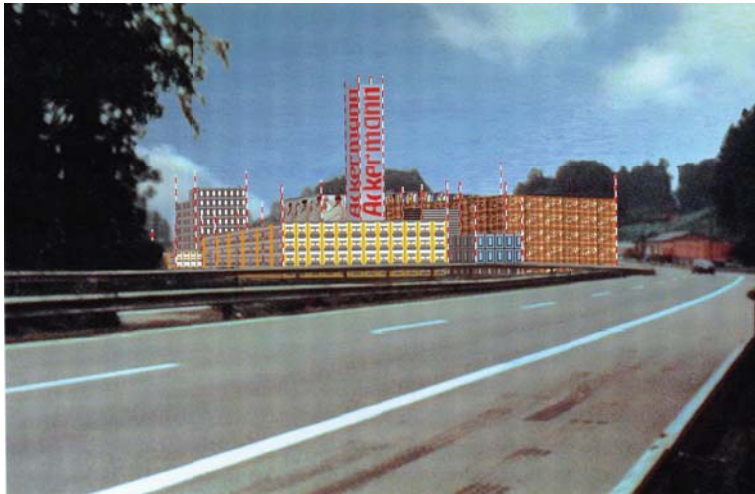


Abb. 3: Jean Nouvel, Verteilzentrum Achermann, Kriens, Scetch Study, 1989. (aus: The unbuilt Jean Nouvel, Tokyo 1996)

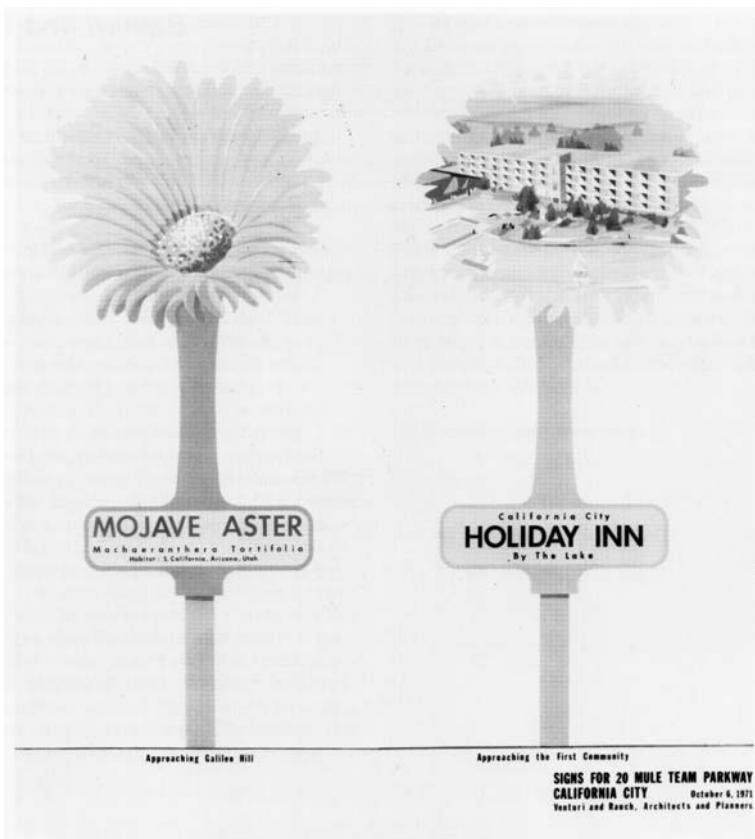


Abb. 4: Robert Venturi und John Rauch, California City, Vorschlag für Zeichen entlang dem Twenty Mule Team Parkway, 1970. (aus: Venturi and Rauch, Architektur im Alltag Amerikas, Niederteufen 1979)