

2024 fahren die Tunnelbohrmaschinen auf

Die 1,8 Milliarden teure Autobahnumfahrung Bypass Luzern rückt näher. Die wichtigsten Fragen und Antworten zum Grossprojekt.



Robert Knobel Was ist der Bypass?

– **Neuer vierspuriger Tunnel** zwischen Emmen und Kriens. Dazu werden zwei 3,8 Kilometer lange Tunnelröhren gebaut.

– **Dritte Röhre Rathausen:** Ein neuer, dreispuriger Tunnel wird künftig den gesamten Verkehr Richtung Zug aufnehmen. Die bestehenden Röhren (vier Spuren) dienen dem Verkehr in Richtung Luzern.

– **Ausbau Nord und Süd:** Die A14 (Rathausen-Buchrain) sowie die Tunnels Schlund und Spier (A2) sollen auf sechs Spuren ausgebaut werden.

Wer bezahlt die Kosten von 1,8 Milliarden Franken?

Der Bypass wird vollständig vom Bund finanziert.

Was passiert mit der alten Autobahn?

Nach Eröffnung des Bypasses sollen Sonnenberg- und Reussporttunnel umfassend saniert werden. Danach werden sie als Umfahrungsstrasse für den Lokalverkehr dienen.

Welche Knackpunkte gibt es in Kriens?

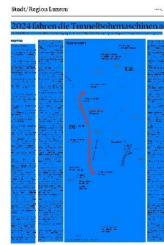
Im Krienser Grosshof kommt der Bypass-Tunnel zusammen mit dem Sonnenbergtunnel wieder ans Tageslicht und fädelt wieder in die alte Autobahn ein. Dort wird es bis zu zehn Fahr-

spuren geben. Zudem sollen die beiden Autobahn-Viadukte abgerissen und neu gebaut werden. Der Bund will den Bereich des Bypass-Südportals überdachen. Doch dies genügt der Krienser Politik nicht. Sämtliche Parteien und der Stadtrat fordern eine vollständige Überdachung der A2 zwischen Sonnenberg- und Schlundtunnel. Doch der Bund besteht aus Sicherheitsgründen darauf, dass die Bypass-Autobahn kurz wieder ans Tageslicht kommt. Bei einer vollständigen Überdachung entstünde nämlich ein einziger, über fünf Kilometer langer Tunnel zwischen Emmen und dem Krienser Pilatusmarkt. Das würde ganz neue technische Anforderungen stellen, welche den

Bypass um eine halbe Milliarde verteuern könnten. Immerhin sagt der Bund inzwischen nicht mehr kategorisch Nein: Ende 2021 haben Kriens, Kanton und Bund eine Absichtserklärung unterzeichnet. Darin verpflichten sie sich, die Frage der vollständigen Überdachung nochmals genau zu prüfen.

Wieso braucht es einen Abluftkamin im Gütschwald?

Falls es im Bypass-Tunnel brennt, muss der Rauch über eine Speziallüftung abgeleitet werden. Deshalb soll in der Mitte des Tunnels ein Abluftschacht gebaut werden, welcher den Rauch im 100 Meter höher gelegenen Gütschwald an die Oberfläche bringt. Gegen diesen Kamin, der im Wald zwischen Châ-



teau Gütsch und Gütschweiher gebaut werden soll, regt sich Widerstand. So reichten die Jungen Grünen eine Petition mit 4100 Unterschriften beim Bund ein, welche einen Verzicht auf den Abluftkamin fordert. Als Kompensation für den Eingriff in den Wald will der Bund im Bereich des Gütschweiher eine neue Weiherlandschaft realisieren.

Streit ums Dammgärtli: Muss der Spielplatz weg?

Nahe der Baselstrasse liegt der Spielplatz Dammgärtli. Dort soll der Zugangsschacht für den Bau des Bypass-Tunnels entstehen. Dagegen wehren sich Anwohner mit einem Bevölkerungsantrag. Auch die Stadt will sich beim Bund für eine Lösung einsetzen, zum Beispiel mit einem Ersatzspielplatz während der Bauzeit.

Luzern, Emmen, Kriens und Ebikon haben gegen den Bypass eine Einsprache eingereicht. Weshalb?

Die Anrainergemeinden fordern vom Bund Verbesserungen am aktuellen Bypass-Projekt. Kriens will damit eine vollständige Überdachung der A2 zwischen Sonnenberg- und Schlundtunnel erreichen. Der Luzerner Stadtrat fordert, dass die Eingriffe auf Stadtgebiet (Gütschwald und Dammgärtli) minimiert werden. Weiter solle der Bund dafür sorgen, dass die alte Autobahn wirklich nur noch als Stadtumfahrung genutzt wird und nicht zusätzlichen Verkehr in die Stadt bringt. Grundsätzlich befürwortet der Stadtrat aber das Projekt Bypass. Viel kritischer ist da das Stadtparlament. Dieses hat den Stadtrat

kürzlich aufgefordert, sich vom Bypass offiziell zu distanzieren, falls der Bund nicht auf die Einsprachen der Stadt eingehen sollte. Die Einspracheverhandlungen mit dem Bund sind zurzeit noch im Gange.

Bringt der Bypass auch Verbesserungen für den ÖV?

Ursprünglich war im Rahmen des Gesamtprojekts Bypass auch eine durchgehende Busspur durch die Innenstadt (Kriens-Löwenplatz) vorgesehen. Dies, weil der Autoverkehr in der Stadt tendenziell abnehmen wird und er nicht mehr zwei Fahrspuren pro Richtung braucht. Entscheiden darüber tut aber nicht der Bund, sondern der Kanton Luzern. Und dieser machte die neue Busspur stets von der Spange Nord abhängig, einem Ergänzungsprojekt zum Bypass. Inzwischen ist die Spange aber vom Tisch. Der Luzerner Stadtrat fordert, die Busspur trotzdem umzusetzen. Der Regierungsrat hingegen zögert bisher. Profitieren wird der Busverkehr aber zumindest insofern, als der Bypass eine Reduktion der Staus in der Innenstadt verspricht.

Wie schnell darf man im Bypass-Tunnel fahren?

Das Tempolimit soll 80 km/h betragen – obwohl die Tunnels technisch auf 100 km/h ausgelegt sind.

Ab wann wird gebaut?

Der Bund hat das Ausführungsprojekt 2020 öffentlich aufgelegt. Die Baubewilligung ist für 2022 zu erwarten, sofern sich der Bund und die Einsprecher einigen können. Die Bauphase

wäre dann von 2024 bis 2036.

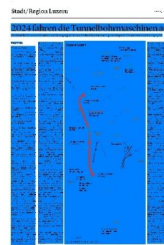
Wie wird der Tunnel gebohrt?

Die beiden Bypass-Röhren werden mit einer Tunnelbohrmaschine von Norden Richtung Süden gebaut. Die Geologie wird wohl wenig Probleme machen – mit Ausnahme des Abschnitts, in dem der Bypass die Reuss unterquert. Dort führt der Tunnel durch lockeres Gestein. Deshalb sind spezielle Stabilisierungsmassnahmen nötig – was einen Zwischenangriff am Reussufer beim Dammgärtli erfordert.

Wird der Verkehr während der Bauarbeiten durch die Stadt umgeleitet?

Für die Erstellung von Anschlussbauwerken bleibt der Sonnenbergtunnel während etwa zweier Jahre gesperrt (Richtung Süd). Als Ersatz dient dann die neu erstellte Bypass-Röhre. Auch die Ausfahrt Emmen Süd (aus Richtung Luzern) bleibt längere Zeit gesperrt. Als Ersatz soll die alte Ausfahrt wieder geöffnet werden. Diese Ersatzmassnahmen lösen zwar die meisten Probleme, aber nicht alle: So wird es zum Beispiel für längere Zeit nicht möglich sein, in Emmen Süd einzufahren und die Autobahn in Kriens wieder zu verlassen. Als Alternative bleibt nur der Weg durch die Stadt Luzern (Obergrundstrasse). Mit Ampelsteuerungen und klaren Ausschilderungen soll sichergestellt werden, dass nur derjenige Verkehr durch die Stadt geleitet wird, der keine andere Ausweichmöglichkeit hat.

Gibt's dank dem Bypass weniger Stau?



Das verspricht jedenfalls der Bund, denn der Hauptgrund für den Bau des Bypasses sind die häufigen Staus in der Region Luzern. Heute reicht meist ein Unfall im Sonnenberg- oder Reussporttunnel aus, um den Verkehr in der gesamten Agglomeration zum Erliegen zu bringen. Das soll sich mit dem Bypass ändern, weil dann Transit- und Lokalverkehr getrennt werden.

..... **Gibt es Pro- und Kontra-Komitees?**

Neben den Gemeinden haben auch Verbände Einsprache gegen den Bypass eingereicht, etwa VCS und WWF. Zudem wurde ein «Komitee Bypass Nein» gegründet. Diesem gehören Umweltverbände und der Quartierverein Obergrund an. In Kriens haben sich sämtliche Parteien zum «Komitee Bypass Plus» zusammengeschlossen. Ihr Ziel ist nicht die Verhinderung des Projekts, sondern die vollständige Überdachung der A2. Explizit befürwortet wird der Bypass vom jüngsten Komitee «Bypass Luzern Ja». Zu diesem gehören TCS, ACS, Astag, Industrie- und Handelskammer sowie Gewerbeverband.