

Programm Testplanung Überdeckung A2 Luzern-Süd

Änderungsverzeichnis

Version	Datum	Status	Autor*in	Kommentar
0.4	18.08.2022	Entwurf	Verfahrensleitung	Erstfassung
0.5	08.09.2022	Entwurf	Verfahrensleitung	Bereinigter Entwurf
1.0	22.09.2022	Genehmigt	Verfahrensleitung	Freigabe

Verteiler

- Mitglieder Projektorganisation
- Bearbeitungsteams
- Website <https://ueberdeckung-a2-luzernsued.lu.ch/>



Bildquelle: LuzernPlus

Impressum

Datei: Programm Testplanung Überdeckung A2 Luzern-Süd
Autor*in: Stimmberechtigte Mitglieder des Begleitgremiums
Erstellungsdatum: August 2022

Projektpartner:

Inhaltsverzeichnis

1 Das Wichtigste in Kürze	3
1.1 Gegenstand und Verfahren	3
1.2 Auftraggeberin und Termine	3
1.3 Kurzbeschreibung der Testplanung	4
1.4 Ort und Perimeter	5
2 Aufgabestellung	6
2.1 Ausgangslage	6
2.2 Ziele und Kernfragen der Testplanung	7
2.3 Zusammenfassung der Aufgabe	8
2.4 Rahmenbedingungen	10
2.5 Vorliegende Studien zur Siedlungsentwicklung	16
2.6 Vorliegende Studien zur Autobahn	20
2.7 Historische Betrachtung	24
2.8 Beurteilungskriterien	26
3 Ablauf des Verfahrens	27
3.1 Grundlagen für die Bearbeitung	27
3.2 Beschreibung des Ablaufs	28
3.3 Einzureichende Unterlagen	31
4 Bestimmungen zum Verfahren	32
4.1 Verfahrensart und Beschaffungsform	32
4.2 Teilnahmeberechtigung	33
4.3 Teilnehmende Teams	33
4.4 Urheberrecht	34
4.5 Entschädigung	34
4.6 Rechtsmittel	34
4.7 Projektorganisation	34
4.8 Begleitgremium	36
4.9 Echoraum	37
4.10 Termine	38
5 Genehmigung des Programms	39

Beilage 1: Absichtserklärung der Projektpartner vom 15. Dezember 2021

1 Das Wichtigste in Kürze

1.1 Gegenstand und Verfahren

Gegenstand

Die Projektpartner Bundesamt für Strassen ASTRA, Kanton Luzern, LuzernPlus und die Stadt Kriens haben sich am 15. Dezember 2021 auf ein gemeinsames Vorgehen im Zusammenhang mit der weiteren Planung zur Autobahn A2 im Gebiet der Stadt Kriens geeinigt (vgl. Absichtserklärung in der Beilage).

Im Vordergrund steht das Ausloten des stadträumlichen Entwicklungspotenzials.

Verfahren

Bei der Testplanung Überdeckung A2 Luzern-Süd handelt sich um eine Ideenstudie ohne Folgeauftrag im freihändigen Verfahren mit Präqualifikation.

1.2 Auftraggeberin und Termine

Projektpartner

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK,
vertreten durch das Bundesamt für Strassen ASTRA

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern (Federführung), vertreten
durch die Dienststellen Verkehr und Infrastruktur (vif) und Raum und Wirtschaft (rawi)

Standortgemeinde Stadt Kriens

Regionaler Entwicklungsträger LuzernPlus

Adresse der Auftraggeberin

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern
Dienststelle Verkehr und Infrastruktur
Arsenalstrasse 43
Postfach
6010 Kriens 2 Sternmatt

Ansprechpersonen:

Cüneyd Inan cüneyd.inan@lu.ch

Daniel Ender daniel.ender@lu.ch

Adresse der Verfahrensleitung

Ventus Projekte GmbH
Bertastrasse 35
8003 Zürich

Ansprechpersonen:

Thomas Schneider thomas.schneider@ventusprojekte.ch

Nora Fritschi nora.fritschi@ventusprojekte.ch

Wichtigste Termine

Auswahl Bearbeitungsteams	16.09.2022
Startveranstaltung	29.09.2022
Zwischenabgabe 1	11.11.2022
Blick in die Werkstatt	04.03.2023
Zwischenabgabe 2	24.02.2023
Einreichung der Unterlagen	25.05.2023
Vernissage der Ausstellung	01.12.2023

1.3 Kurzbeschreibung der Testplanung

Chance einer stadträumlichen Aufwertung

Das offen geführte Teilstück der Autobahn A2 zwischen dem Tunnel Schlund und dem Tunnelportal Süd des Bypasses beim Grosshof in Kriens soll stadträumlich aufgewertet werden, um die Attraktivität des Lebens- und Arbeitsraums Luzern-Süd zu steigern.

Testplanung als weiterer Meilenstein in der Entwicklung von Luzern-Süd

Mit dem Regelwerk LuzernSüd resp. dem Regionalen Teilrichtplan konnte Ende 2021 verbindliches Planungsrecht für Luzern-Süd geschaffen werden. Die Testplanung knüpft an den Erkenntnissen aus den diesem Regelwerk zugrundeliegenden Planungen an und ordnet sich in die bestehende Raumentwicklungsstrategie ein. Das Bundesamt für Strassen ASTRA, der Kanton Luzern, die Stadt Kriens und der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus erarbeiten in partnerschaftlicher Zusammenarbeit eine gemeinsame Entscheidungsgrundlage.

Städtebauliche Integration der Autobahninfrastruktur

Die städtebauliche Integration des Autobahntrassees kann mit unterschiedlichen Lösungsansätzen erfolgen. Die Projektpartner haben zur Untersuchung ein ergebnisoffenes Verfahren gewählt. Die Testplanung dient dazu, unterschiedliche Lösungen einander gegenüberzustellen und Argumente sowie Chancen und Risiken abzuwägen.

Paralleles Verfahren zum Projekt Bypass

Gestützt auf die diversen Machbarkeitsstudien im Rahmen der Erarbeitung des Generellen Projekts ist im aufgelegten Ausführungsprojekt Bypass eine Verlängerung des Sonnenbergtunnel-Portals auf einer Länge von 240 Metern als Teil dieses Projektes vorgesehen. Unter der Grosshofbrücke sind Cafés, Läden und Gewerbebetriebe geplant, auf dem Dach entsteht ein Park. Die Arbeiten an der Testplanung sind vom Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern unabhängig.

1.4 Ort und Perimeter

Ort

Kanton Luzern, Stadt Kriens

Veranstaltungsadresse: Nidfeldstrasse 1, LUK Center, 6010 Kriens

Perimeter

Der Betrachtungspereimeter (Einbettungsebene) umfasst den Perimeter LuzernSüd sowie weitere Gebiete der Stadt Kriens.

Der Bearbeitungspereimeter 1 (Konzeptebene) umfasst einen Korridor rund um die offene Autobahn A2 zwischen den Portalen Sonnenberg und Schlund.

Der Bearbeitungspereimeter 2 (Vertiefungsebene) umfasst die Autobahninfrastruktur zwischen den Portalen Grosshof und Schlund inklusive Querungen sowie die angrenzenden Baubereiche.

In der Bearbeitung zu berücksichtigen ist die geplante Grosshofbrücke aus dem Gesamtsystem Bypass Luzern.



Abbildung 1: Perimeter Testplanung Überdeckung A2 Luzern-Süd

2 Aufgabestellung

2.1 Ausgangslage

Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt LuzernSüd

Luzern-Süd ist ein Entwicklungsschwerpunkt des Kantons Luzern, ein dynamisches Gebiet mit grossem Entwicklungspotenzial. In den nächsten 20 Jahren werden schrittweise Wohnungen und Arbeitsplätze für 10'000 bis 15'000 Menschen geschaffen. Zahlreiche Entwicklungs- und Bauprojekte sind im Bau oder bereits realisiert. 2010 haben sich die Gemeinden Luzern, Kriens und Horw mit dem „Leitbild für die Entwicklung von LuzernSüd“ zu einer kooperativen Entwicklung dieses Siedlungsgebietes zusammengefunden. Unter der Federführung des regionalen Entwicklungsträgers LuzernPlus werden die Entwicklungen im Raum LuzernSüd gemeindeübergreifend abgestimmt und vorangetrieben. Weitere Informationen sind hier abrufbar <https://www.luzernsued.ch>.



Abbildung 2: Blick auf LuzernSüd und das Zentrum Kriens (LuzernPlus)

Heutige Situation der Autobahn

Die Autobahn A2 führt dem Vierwaldstättersee am Fusse des Pilatus entlang. Sie gilt als die wichtigste Korridor-Strassenverbindung durch die Schweizer Alpen und ist eine der wichtigsten Nord-Süd-Verkehrsachsen Europas. Sie wurde in den 1950er Jahren als Ausfallstrasse Luzern-Süd gebaut und in den 1970er Jahren nach dem Bau des Sonnenbergtunnels und dem Anschluss Luzern-Kriens im Grosshof als Autobahn klassiert. Das Bundesamt für Strassen ASTRA plant, im Abschnitt Verzweigung Rotsee bis Anschluss Luzern-Kriens einen neuen Bypassstunnel für den Transitverkehr zu erstellen. Das Ausführungsprojekt wurde im Frühling 2020 öffentlich aufgelegt und damit das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet. Bestandteil der Projektaufgabe ist die Grosshofbrücke, welche den Sonnenbergtunnel um 240 Meter verlängert. Zwischen dem Tunnel Schlund, welcher 2000 bis 2004 im Rahmen des Autobahnausbaus zwischen Kriens und Hergiswil entstanden ist und dem Sonnenbergtunnel führt die Autobahn rund einen Kilometer offen durch die Stadt Kriens und wirkt stark trennend.



Abbildung 3: Situation entlang der A2 in Kriens heute (13. Juni 2022)

2.2 Ziele und Kernfragen der Testplanung

Das offen geführte Teilstück der Autobahn, zwischen dem Tunnelportal Süd des Bypasses und dem Tunnel Schlund, soll siedlungsverträglicher ausgestaltet werden und so die Attraktivität des Lebens- und Arbeitsraums LuzernSüd steigern.

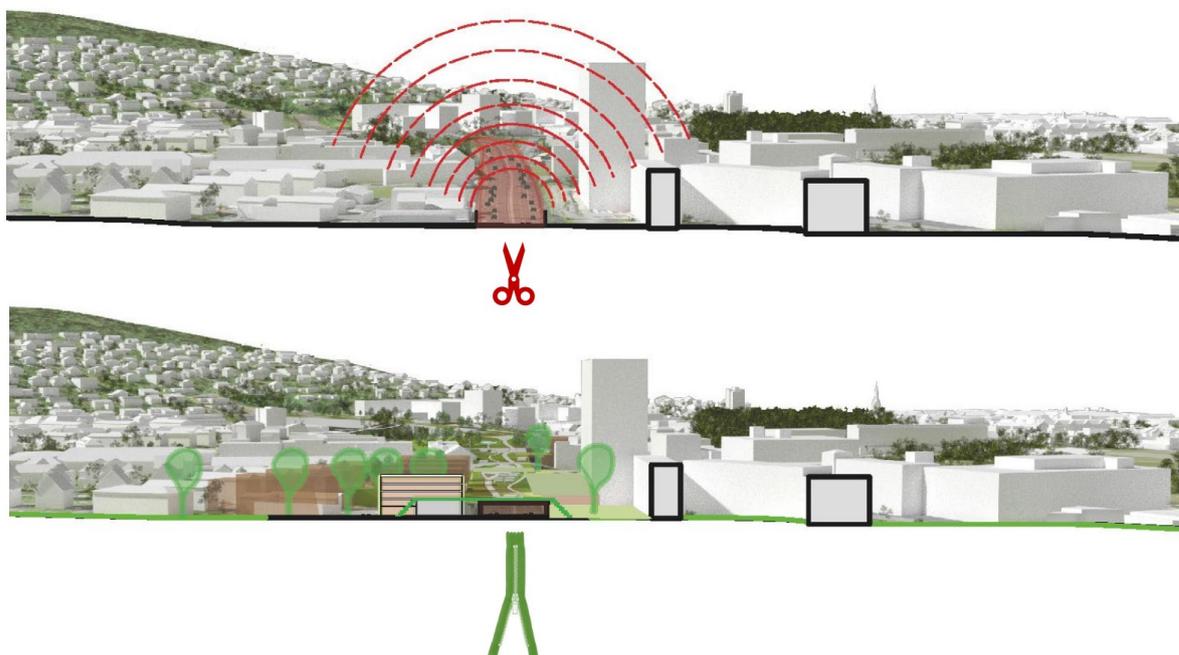


Abbildung 4: Verbinden statt Trennen (Stadt Kriens / Planteam S AG)

Kernfragen der Testplanung

Im Rahmen der dem Verfahren vorausgehenden Auseinandersetzung mit der Aufgabenstellung haben die Projektpartner folgende Fragestellungen identifiziert, die es im Rahmen der Testplanung zu beantworten gilt:

- Welches stadträumliche Vernetzungs- und Entwicklungspotenzial wird freigespielt?
- Welches sind die identitätsstiftenden Räume und Elemente? Wie verhalten sie sich im Kontext? Welche Nutzungen stehen im Vordergrund?
- Welche existierenden, aus der Grenzlage entstandenen Lebensräume werden dadurch tangiert? Wie wird damit umgegangen?
- Welche infrastrukturseitigen Massnahmen an der Autobahn, entlang der Autobahn und die Autobahn querend sind dafür nötig?
- Was sind die massgebenden Auswirkungen und Konsequenzen der anvisierten Transformation (inkl. finanzielle Konsequenzen für den Bau, den Betrieb und den Unterhalt der öffentlichen Infrastrukturen)? Was sind die Vorteile, Nachteile und Risiken?
- Wie kann der Autobahnraum schrittweise transformiert werden?
- Welche Rolle / Bedeutung kommt der Transformation des Autobahnraumes in der Weiterentwicklung von LuzernSüd zu?

Vertiefung zur Weiterentwicklung der Autobahninfrastruktur

Gemäss Absichtserklärung vom 15. Dezember 2021 (vgl. Beilage) soll im Ergebnis eine vergleichsweise Einigung über Umfang und Finanzierung einer Überdeckung bzw. Einhausung respektive einer siedlungsverträglicheren Eingliederung der Autobahn erzielt werden, die als Basis für eine Vereinbarung unter den Beteiligten und für das Festlegen des weiteren Vorgehens dienen. Diese bilden das Fundament für die Diskussionen und Folgeprozesse, namentlich mit Blick auf die Finanzierung auf allen beteiligten Ebenen Bund (ASTRA), Kanton und Gemeinde (Stadt Kriens), wofür die technische Machbarkeit der Lösungen, die Termine und die Kosten sowie die Bewertung allfälliger Varianten vorhanden sein müssen.

Dazu sind gemäss Absichtserklärung folgende Fragen zu beantworten:

- Wie kann eine landschafts- und siedlungsverträgliche ganze oder teilweise Überdeckung realisiert werden?
- Welche städtebaulich attraktiven Alternativen können einer ganzen oder teilweisen Überdeckung gegenübergestellt werden?
- Wie kann eine etappierte Einhausung erfolgen, so dass jede Etappe für sich und für alle Beteiligten einen akzeptablen Zustand darstellt?

2.3 Zusammenfassung der Aufgabe

Die Bearbeitung der Aufgabe umfasst folgenden Schwerpunkte:

1. Eine Vision zur stadträumlichen Aufwertung, zu den anzustrebenden Nutzungen und zur Förderung der Diversität des Autobahnraumes in LuzernSüd erarbeiten
 - Auf den vorliegenden Konzepten zu LuzernSüd aufbauen und allfälligen Anpassungsbedarf bezeichnen
 - Perspektiven im Umgang mit den für Kriens wichtigen Identitätsräumen und –nutzungen aufzeigen
 - Der Vielfalt an Interessen an den Raum Rechnung tragen
2. Die Abhängigkeiten und Schnittstellen zur Autobahn klären und definieren
 - Den Raum ganzheitlich denken und integral gestalten

- Eine Überdeckung resp. Einhausung der Autobahn prüfen, aber auch alternative Stossrichtungen aufzeigen
 - Synergien zwischen der Wertsteigerung aus der Arealentwicklung und der Kosten für die Weiterentwicklung der Autobahninfrastruktur prüfen
3. Einen Prozess zur Umsetzung skizzieren
- Anknüpfungspunkte für die angestrebte Entwicklung benennen
 - Für die Umsetzung förderliche Rahmenbedingungen definieren
 - Eine mögliche Etappierung aufzeigen
4. Die Lösungen im Dialog mit dem Begleitgremium konkretisieren und Empfängergerecht vermitteln
- Ideen und Lösungsvorschläge für die Öffentlichkeit zugänglich und nachvollziehbar aufbereiten.

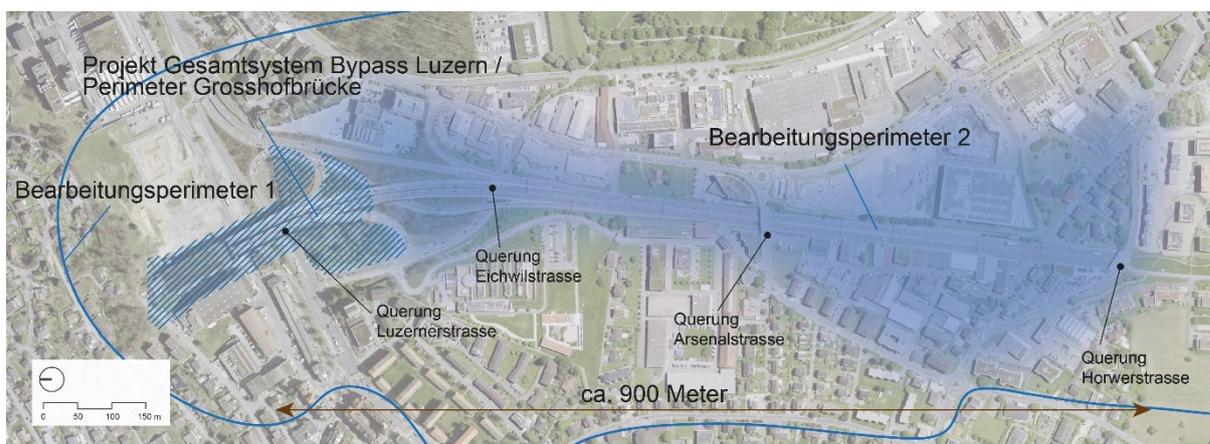


Abbildung 5: Zoom Bearbeitungsperimeter

2.4 Rahmenbedingungen

Regelwerk LuzernSüd

Für LuzernSüd als kantonalen Entwicklungsschwerpunkt ist das Regelwerk LuzernSüd die massgebende Planungsgrundlage. Das Regelwerk legt die räumliche Entwicklungsstrategie zum Raum Luzern Süd fest. Das Regelwerk beinhaltet Ziele, Planungsgrundsätze und Handlungsanweisungen. Das Regelwerk ist behördenverbindlich auf kommunaler Ebene, der «blaue Teil» ist als Regionaler Teilrichtplan behördenverbindlich auf kantonaler Ebene. Weitere Informationen sind hier zugänglich [Regelwerk LuzernSüd :: LuzernPlus](#).



Abbildung 6: Regelwerk LuzernSüd (LuzernPlus)

Die Gesamtstrategie gibt folgende Leitsätze vor:

- LuzernSüd wird mit der Landschaft zusammen gestaltet.
- Das räumliche Entwicklungskonzept des gemeindeübergreifenden Lebensraums LuzernSüd baut auf den vorhandenen Qualitäten und Potenzialen des öffentlichen Raumes auf.
- Offene und vielfältige Strukturen ermöglichen Koexistenz.
- Die Vielfalt gilt es zu fördern.
- LuzernSüd ist lesbar.

- Die Entwicklung fusst auf der Stärkung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs bei gleichzeitiger Steuerung des motorisierten Individualverkehrs.
- Der Lebensraum LuzernSüd entwickelt sich in einem langfristigen Transformationsprozess.

Die räumliche Ausformulierung basiert auf den folgenden Prinzipien:

- Drei Bänder in Nord-Süd-Richtung bilden das identitätsstiftende Rückgrat
- Querverbindungen in Ost-West-Richtung vernetzen die Siedlungsschwerpunkte miteinander
- Gebiete mit eigenem Charakter werden aus den bestehenden Strukturen entwickelt und mit Schwerpunkt an strategisch wirksamen Orten gestärkt
- Prägende Freiräume sind wichtige Freizeit- und Naherholungsgebiete für LuzernSüd und die ganze Region.

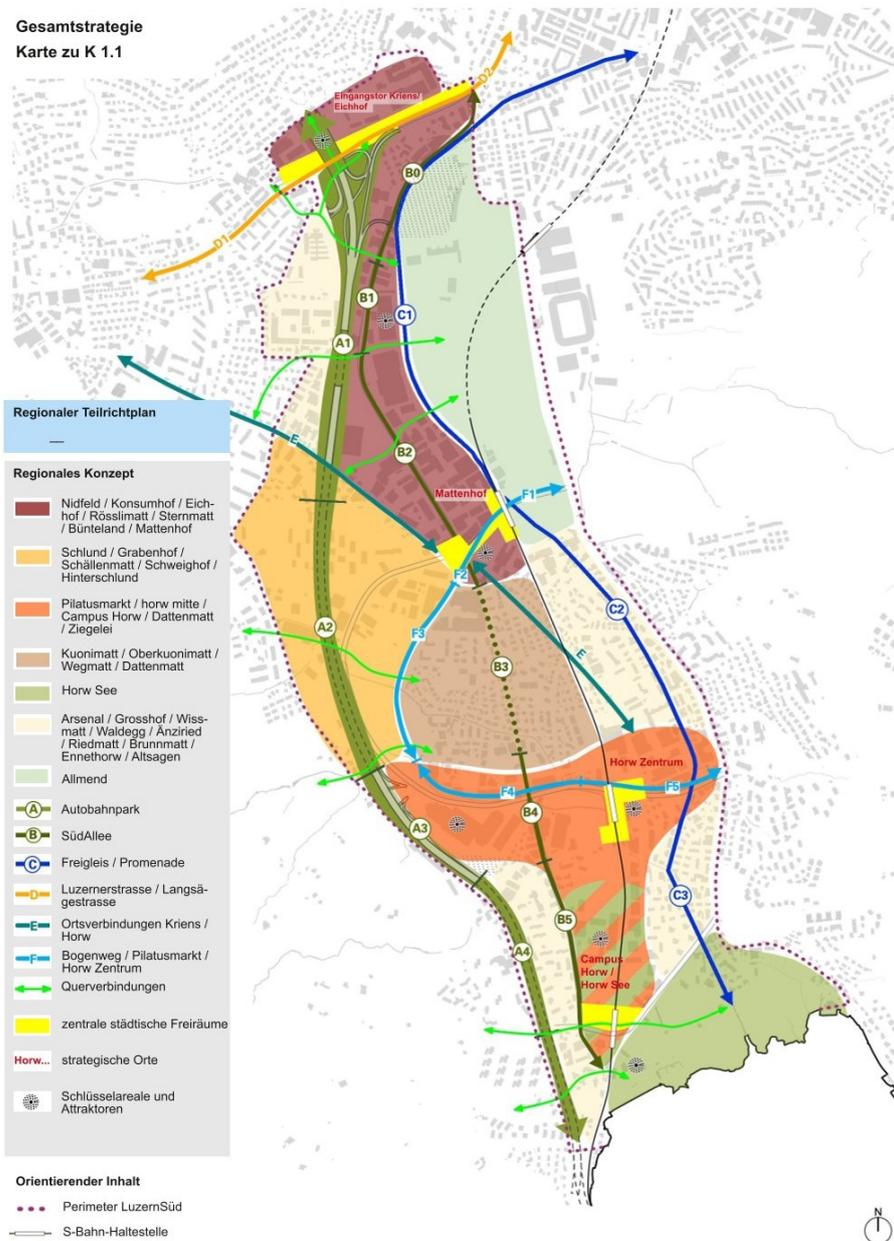


Abbildung 7: Gesamtstrategie Regelwerk LuzernSüd (LuzernPlus)

Der Bearbeitungsperimeter tangiert verschiedene Elemente des Regelwerks:

- Eichhof / Nidfeld und Arsenal / Grosshof als Gebiete mit eigener Charakteristik
- Den Autobahnpark als lineares Element inkl. Fuss- und Veloverbindungen
- Die Ortsverbindung Kriens-Horw und die Querverbindungen als strategische Orte mit zentralen städtischen Freiräumen
- Den Bypass / die Grosshofbrücke als Schlüsselareal und Attraktor.

Der Autobahnpark wird als ein Park mit durchgehender Abfolge von stark nutzerbezogenen Freiräumen auf und entlang der Autobahn beschrieben: «Vom Sonnenbergtunnel bis zum See in Horw bildet der gedeckte Autobahnpark eine durchgängige Sequenz von Freiräumen. Dieses grüne Band bietet den verdichteten Quartieren von LuzernSüd unterschiedliche öffentliche Freizeit- und Sportnutzungen an, enthält ökologische Ausgleichsflächen und vernetzt die Quartiere untereinander».

Gemäss R2.1 regionaler Teilrichtplan LuzernSüd entwickeln die Gemeinden Kriens, Horw und Luzern und der Kanton Luzern aufbauend auf der bestehenden Siedlungsstruktur LuzernSüd nach dem Prinzip der Nachhaltigkeit weiter. Sie achten dabei auf eine besonders hohe Qualität der räumlichen Entwicklung insbesondere bezüglich

- a) städtebaulicher und architektonischer Gestaltung,
- b) orts- und klimagerechter Aussen- und Freiraumgestaltung,
- c) auf die Gesamtverkehrskapazitäten abgestimmter Verkehrserschliessung mit situationsgerechter Priorisierung der Verkehrsträger,
- d) auf die angestrebte Entwicklung abgestimmter Infrastrukturen,
- e) sozialräumlicher Entwicklung,
- f) Siedlungsökologie,
- g) Energieeffizienz (Erstellung, Betrieb, Mobilität) und erneuerbare Energien,
- h) Verminderung der Auswirkungen des Klimawandels sowie
- i) Nachhaltigkeit des Natur- und Landschaftsschutzes.

Ortsplanung Stadt Kriens

Der Stadtrat Kriens hat die periodisch anstehende Gesamtrevision der Ortsplanung an die Hand genommen. Er hat beschlossen, diese mit einer erweiterten Mitwirkung durch die Bevölkerung zu realisieren. Damit soll auch der Annahme des Einzonungsmoratoriums durch die Krienser Stimmbewölkerung Rechnung getragen werden.

Alle 10 bis 15 Jahre haben Gemeinden ihre Ortsplanung zu überarbeiten. Die letzte Gesamtrevision der Zonenplanung in Kriens erfolgte im Jahr 2012. Im Jahr 2020 hat die Stadt Kriens mit der Überarbeitung gestartet. Die raumplanerische Standortbestimmung zur Überprüfung der Entwicklungs- und Wachstumsplanung soll mit einer erweiterten Mitwirkung durch die Bevölkerung erfolgen. Der aktuelle Fahrplan sieht vor, das räumliche Entwicklungskonzept (REK) bis Ende 2023 zu erarbeiten. Dazu wird die Bevölkerung im Rahmen von Quartiergesprächen Anfang 2023 einbezogen. Auf der Basis des räumlichen Entwicklungskonzepts erfolgt die planungsrechtliche Umsetzung ab 2024.

Weitere Informationen sind hier zugänglich [Ortsplanungsrevision \(stadt-kriens.ch\)](https://www.stadt-kriens.ch/ortsplanungsrevision).

Gesamtsystem A2/A14 Bypass Luzern

Das Nationalstrassenprojekt «Bypass Luzern» ist ein nationales Projekt und wird federführend vom ASTRA bearbeitet. Es ist zugleich ein Schlüsselprojekt für den Kanton Luzern und Bestandteil der zentralen Planungs- und Steuerungsinstrumente des Kantons (Kantonaler Richtplan, Agglomerationsprogramm, Strassenbauprogramm etc.). Das Projekt sieht einen neuen Tunnel-Bypass mit zwei Röhren und je zwei Fahrstreifen zwischen den Gebieten Ibach in Luzern Nord und Grosshof in Kriens vor. Nach dem Bau des Bypasses wird der heutige Sonnenbergtunnel der A2 zwischen der Verzweigung Rotsee und dem Autobahn-Anschluss Luzern–Kriens zu einer Stadtautobahn umfunktioniert. Das Planungsgenehmigungsverfahren für das entsprechende Ausführungsprojekt Bypass befindet sich erstinstanzlich gegenwärtig in der Behandlung im Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). Weitere Informationen sind hier zugänglich [A2 / A14 Gesamtsystem Bypass Luzern | ASTRA Bypass Luzern](#) und [Gesamtsystem Bypass Luzern - Kanton Luzern](#).

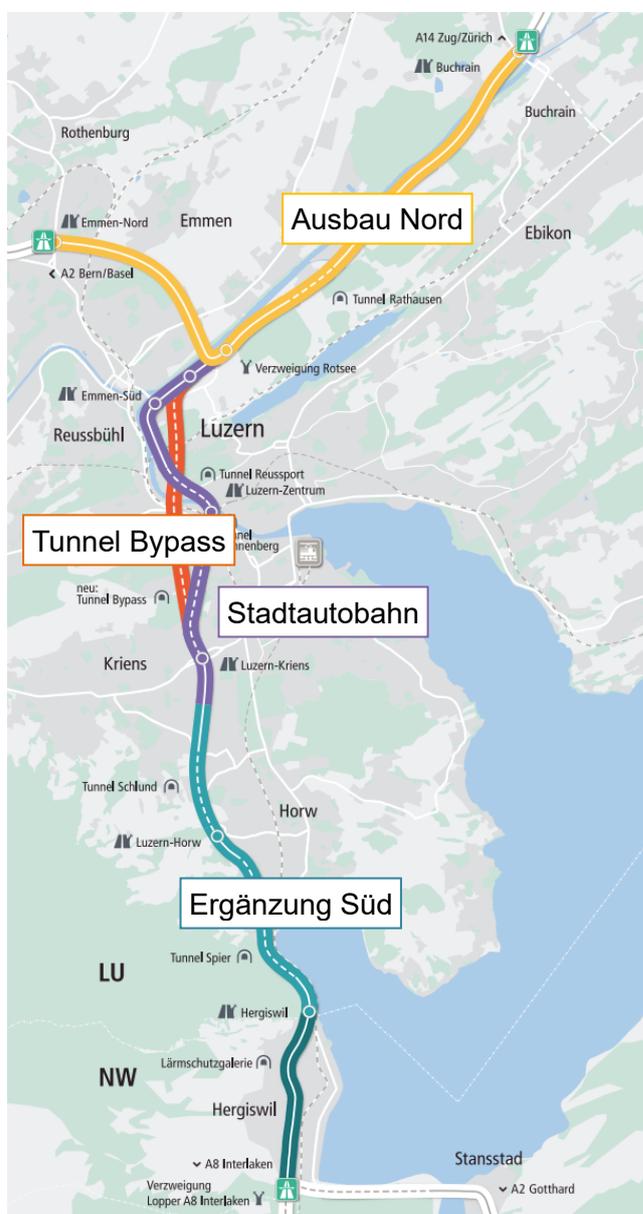


Abbildung 8: Gesamtsystem A2/A14 Bypass Luzern (Bundesamt für Strassen ASTRA)

Im südlich anschliessenden Raum, im Gebiet zwischen dem Südportal Tunnel Bypass und dem Tunnel Schlund mangelt es an stadträumlicher Qualität. Die Autobahn wirkt in diesem Gebiet stark trennend. Gestützt auf die diversen Machbarkeitsstudien im Rahmen der Erarbeitung des generellen Projekts, ist im aufgelegten Ausführungsprojekt Bypass eine Verlängerung des Sonnenbergtunnel-Portals auf einer Länge von 240 Metern als Teil dieses Projektes vorgesehen. Danach führt die Autobahn rund einen Kilometer weitgehend offen durch dicht bebauten Siedlungsgebiet. Hier sind zwar städtebauliche Aufwertungen vorgesehen – allerdings ohne eine grossräumige Überdeckung der Autobahn.

Grosshofbrücken beim Anschluss Luzern-Kriens

Mit den neuen Grosshofbrücken in der Stadt Kriens entsteht an einem städtebaulich bedeutenden Ort ein neues Tunnelportal. 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, Gewerbeateliers etc. geplant. Die umliegenden Quartiere werden durch die Brücke effizient vor Lärm geschützt.



Abbildung 9: Visualisierung Grosshofbrücke (Bundesamt für Strassen ASTRA)

Ziel war es, mit dem Bauwerk ein neues Eingangstor für Kriens zu gestalten, das sich optimal in die Umgebung integriert und als Katalysator für weitere Entwicklungen dient. Von den acht im Rahmen eines Projektwettbewerbs eingereichten Vorschlägen hat die aus Fachexperten zusammengesetzte Jury das Projekt VIVA der Planergemeinschaft Grosshof, ACS-Partner AG, Zürich, zum Sieger erkoren. Ihr Vorschlag, ein sogenanntes «Brückenhaus» mit einem Park auf dem Dach zu bauen, wird der Gegend beim Eichhof ein neues Gesicht geben.



Abbildung 10: Grosshofbrücke, Portalbauwerk (Bundesamt für Strassen ASTRA)

Rahmenbedingungen der Autobahn

Das Bundesamt für Strassen ASTRA ist zuständig für Planung und Betrieb der Nationalstrassen in der Schweiz. Das ASTRA erlässt Standards für die Nationalstrassen, dazu gehören Richtlinien und Fachhandbücher für die Planung der Nationalstrassen. Die Richtlinien und Fachhandbücher des ASTRA sind bei der Planung von Bauwerken im Bereich der Nationalstrasse zu berücksichtigen. Die formulierten Vorgaben sind einzuhalten, um einen sicheren und funktionierenden Betrieb des aktuellen Nationalstrassennetz, sowie Bau und Betrieb des zukünftigen Gesamtprojekts Bypass Luzern zu gewährleisten.

Die massgebenden baulichen und betrieblichen Randbedingungen der Nationalstrasse für die Testplanung hat das ASTRA in einem Faktenblatt zusammengefasst. Die wichtigsten sind:

- Die Richtlinien und Fachhandbücher ASTRA sind umzusetzen. Dies gilt insbesondere für Normalprofile, Fluchtwege, Anordnung Pannestreifen, Längen von Ein- und Ausfahrtsstreifen, sowie für die Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA). Allfällige Abweichungen von den Richtlinien und/oder Fachhandbüchern sind aufzuzeigen und müssen beim ASTRA beantragt und genehmigt werden.
- Der Anschluss Luzern-Kriens muss ein Vollanschluss mit den aktuellen Verkehrsbeziehungen zum untergeordneten Strassennetz bleiben.
- Zwischen dem Tunnel Schlund und dem Tunnelsystem Bypass / Sonnenberg ist aus betrieblichen Gründen eine Mittelstreifenüberfahrt anzuordnen.
- Für eine zukünftige Instandsetzung des Tunnelsystem Bypass / Sonnenberg muss eine temporäre Mittelstreifenüberfahrt zwischen dem Südportal Bypass / Sonnenberg und der permanenten Mittelstreifenüberfahrt temporär realisiert werden können.
- Die Blaulichtorganisationen müssen im Bereich Arsenal bei einem Ereignis mit einer seitlichen Einfahrt auf das Autobahntrasse gelangen können.
- Das Lüftungssystem des Tunnel Bypass und das Lüftungssystem des Tunnel Sonnenberg dürfen keinen aerodynamischen Kurzschluss erfahren.
- Ein aerodynamischer Kurzschluss zwischen dem Südportal der Tunnelsysteme Bypass / Sonnenberg und angrenzenden Überdeckungen resp. dem Nordportal des Tunnels Schlund und angrenzenden Überdeckungen ist zu verhindern. Werden längere Abschnitte gedeckt, so ist je nach Länge dieser Abschnitte eine mechanische Lüftung, auch an den bestehenden Tunnels zu prüfen. Die Vorgaben der ASTRA RL 13001 sind hierbei massgebend. Mögliche Massnahmen sind ein oben offener Abschnitt von mindestens 200 Metern oder eine seitlich offene Galerie über 250 Meter.
- In einem Ereignisfall muss der Tunnel Schlund bei einer allfälligen Verlängerung des Portals Nord immer noch lüftungstechnisch normkonform betrieben werden können.
- Eine allfällige Realisierung der zusätzlichen Einhausungen im Abschnitt Nordportal Tunnel Schlund bis Südportal Tunnel Bypass / Sonnenberg hat unter Betrieb und tagsüber ohne Reduktion der Anzahl Fahrstreifen zu erfolgen. Der Anschluss Luzern-Kriens muss tagsüber immer offen sein.

2.5 Vorliegende Studien zur Siedlungsentwicklung

Entwicklungskonzept LuzernSüd (2013)

Das Entwicklungskonzept LuzernSüd ist die Grundlage für das Regelwerk LuzernSüd und basiert auf dem Leitbild für die Entwicklung LuzernSüd vom September 2010 sowie dem Studienauftrag LuzernSüd vom Januar 2013. Es soll die gestalterische Grundlage für die zukünftigen Bebauungen und öffentlichen Räume in LuzernSüd bilden. Durch das Setzen von Entwicklungszielen und die Definition von Entwicklungsschwerpunkten sollen Synergien genutzt werden für eine rasche Transformation des neuen Stadtteils und die Schaffung einer eigenen Identität. Die Vertiefungen im Rahmen des Entwicklungskonzeptes zeigen Lösungsansätze bzw. Stossrichtungen auf, die weiter verfolgt oder geklärt werden müssen. Durch städtebauliche, freiräumliche und verkehrliche Vorgaben für weitere Planungen soll eine koordinierte Entwicklung sicher gestellt werden.

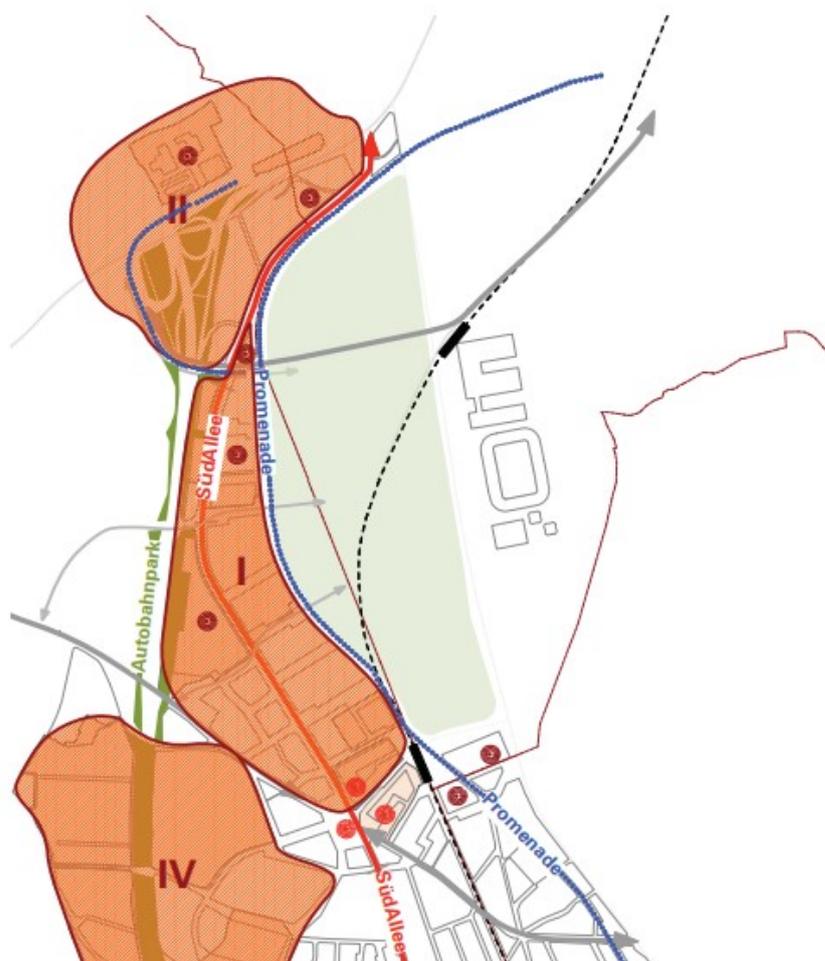


Abbildung 11: Ausschnitt aus Übersicht Vertiefungsgebiete und lineare Strukturelemente gemäss Entwicklungskonzept LuzernSüd (LuzernPlus)

Städtebauliche Richtlinien Gebiet II Eichhof (2015)

Zielsetzungen Gebiet Eichhof:

- Schaffung einer Stadtkante mit grossmassstäblichen Volumen und mehrheitlich gewerblicher und dienstleistungsorientierter Nutzung sowie einer Stadtebene mit kleinteiligen Volumen, deren Nutzung zur Luzernerstrasse durch Gewerbe und Dienstleistungen bestimmt wird, während zur Südallee das Wohnen dominiert;
- Schaffung eines prägnanten Stadteingangs Luzern / Kriens akzentuiert durch Hochhäuser und die Ausbildung einer Esplanade aus mehrfachen Baumreihen;
- Vernetzung der beiden Stadtseiten in Nord-Süd Richtung.



Abbildung 12: Konzeptplan Vertiefungsgebiet II (LuzernPlus)

Städtebauliche Richtlinien Gebiet I Nidfeld (2013)

Zielsetzungen Gebiet Nidfeld:

- Transformation in eine städtische Struktur mit wertvollen öffentlichen Freiräumen und einer verträglichen Nutzungsmischung;
- Transformation in ein Stadtgebiet mit einer eigenen stadträumlichen Identität;
- flexible Nutzungszuweisung in angemessener Dichte;
- zweckmässige Verkehrserschliessung unter Berücksichtigung der Zielsetzungen im übergeordneten Netz.



Abbildung 13: Richtlinienplan Vertiefungsgebiet I (LuzernPlus)

Städtebauliche Richtlinien Gebiet IV Schlund (2017)

Zielsetzungen Gebiet Schlund:

- Erhaltung und Stärkung der landschaftlichen Qualitäten von Topographie und Bachläufen;
- Stadträumliche Vernetzung der Gebiete westlich und östlich des Autobahnparks;
- Entwicklung zu einem Stadtteil mit qualitätsvollen Wohnquartieren mit unmittelbarem Grünraumbezug, wertvollen öffentlichen Freiräumen und verträglicher Nutzungsmischung in angemessener baulicher Dichte;
- Schaffung attraktiver Standorte für Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen.

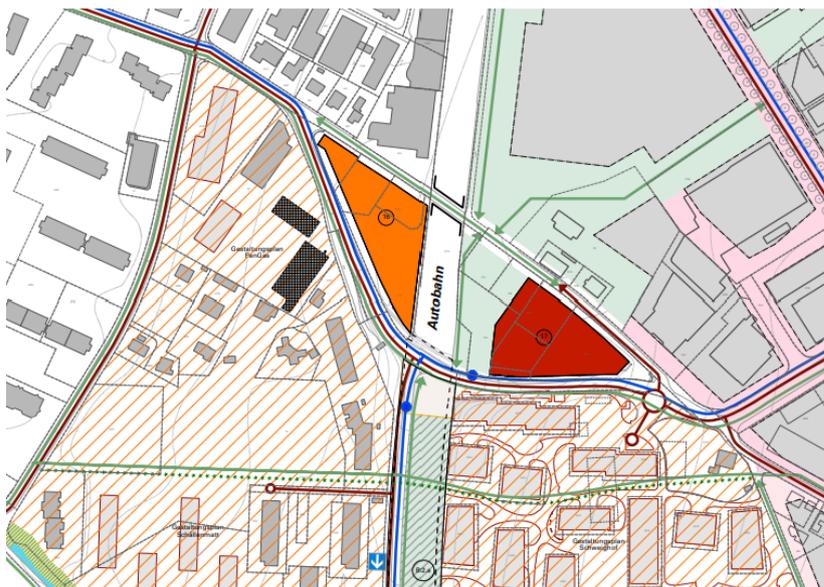


Abbildung 14: Richtlinienplan Vertiefungsgebiet IV (LuzernPlus)

Sozialräumliche Entwicklung (2020)

In LuzernSüd wird eine sozialräumlich ausgerichtete Entwicklung angestrebt. Im Auftrag der Stadt Kriens wurde eine Grundlage für die sozialräumliche Entwicklung geschaffen. Neben sechs Handlungsebenen wurden zu fünf Handlungsräumen örtlich-spezifische Handlungsansätze formuliert. Zudem bildet das Kartenwerk grundlegende Informationen der Entwicklungsplanung im Gebiet ab.

Betrachtet wurden sechs thematische Handlungsebenen und der zugehörige Handlungsbedarf identifiziert:

- (1) Prozesse; Langfristigen Transformationsprozess gezielt und ganzheitlich begleiten, Verwaltungsinterne Planungsprozesse koordinieren und erleichtern
- (2) Zusammenleben; Gemeinsam das Zusammenleben gestalten, Schulräume als Orte der Integration mit Quartieraktivitäten verknüpfen
- (3) Freiräume; Öffentliche Räume als Lebensadern sichern, Grüne Lungen bilden
- (4) Nutzungen; Zwischennutzungen aktiv fördern und koordinieren, Nutzungen zur Charakterisierung des Gebietes gezielt setzen
- (5) Verbindungen; Sicher im Alltag unterwegs sein, Attraktive Verbindungen zwischen den Quartieren und Zentren erstellen
- (6) Orientierung; Lokal und regional bedeutende Orte schaffen, Aktivitäten, Namen und Geschichten mit den Orten im Wandel verbinden

Zu fünf Handlungsräumen wurden auf Basis der sechs Handlungsebenen konkrete Aussagen für die nachgelagerte Planungsprozesse und die Gestaltung getroffen.

2.6 Vorliegende Studien zur Autobahn

Zusätzliche Massnahmen Lärmschutz (2015)

In der Machbarkeitsstudie «Zusätzliche Massnahmen Lärmschutz Bereich Grosshof – Schlund» wurden sechs Varianten von Autobahnüberdeckungen zwischen Grosshof und Südportal des Tunnels Schlund erarbeitet und miteinander verglichen. Als Referenzzustand diente die Nationalstrasse nach Umsetzung vom Gesamtsystem Bypass Luzern. Untersucht wurde die technische Machbarkeit sowie die Auswirkungen auf den Verkehrsablauf, die Verkehrssicherheit, Lärmimmissionen und weitere Umweltaspekte.

Folgende Varianten wurden untersucht:

- (1) Einhausung der Autobahn im Bereich Brücke Grosshof mit einer Stahlkonstruktion
- (2) Einhausung der Autobahn im Bereich Brücke Grosshof und weiteren ca. 100 m im Bereich des Anschlusses Kriens mit einer Stahlkonstruktion (Grundlage für Grosshofbrücke)**
- (3) Einhausung der Autobahn ab Lärmschutzbauwerk Grosshof bis Arsenalbrücke mit einer Stahlbetonkonstruktion
- (4) Einhausung der Autobahn ab Lärmschutzbauwerk Grosshof bis ca. 250 m nördlich des Tunnels Schlund mit einer Stahlbetonkonstruktion
- (5) Einhausung des gesamten Autobahnabschnitts zwischen Lärmschutzbauwerk Grosshof und Tunnel Schlund mit einer Stahlbetonkonstruktion
- (6) Einhausung der Autobahn gemäss Variante 2 und Verlängerung des Tunnels Schlund Richtung Norden um ca. 780 m mit einer Stahlbetonkonstruktion.

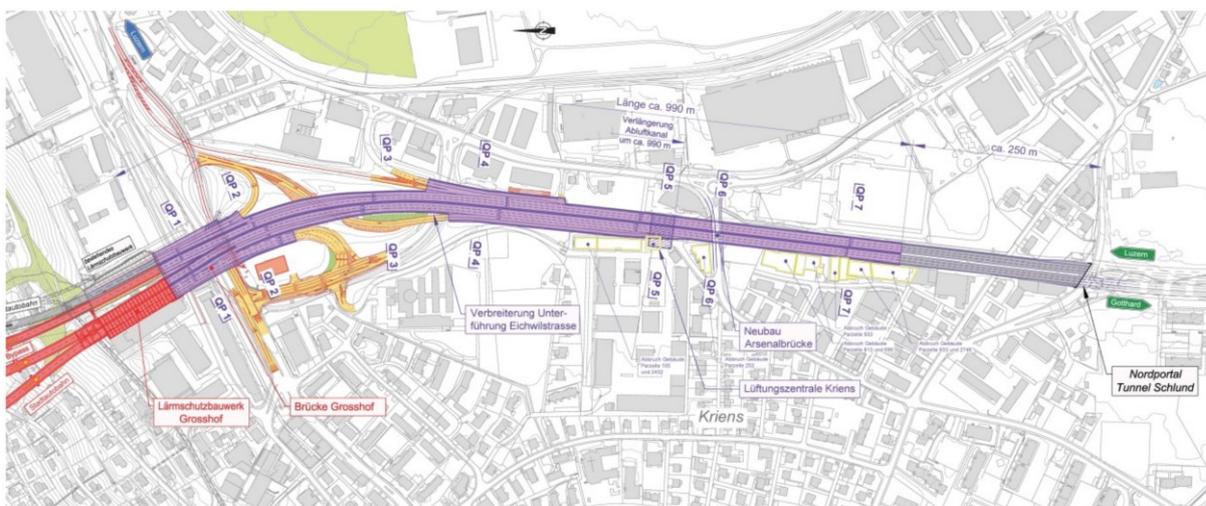


Abbildung 15: Situation Variante 4 Machbarkeitsstudie «Zusätzliche Massnahmen Lärmschutz» (Projektpartner)

Die Autoren der Studie kamen zum Schluss, dass die Wirtschaftlichkeit aller Varianten nicht gegeben ist, trotzdem wurde Variante 2 weiterverfolgt. Durch das Verlängern und Zusammenführen der Tunnelsysteme Bypass und Sonnenberg resp. Schlund zu einem einzigen Gesamtsystem würde deren Verfügbarkeit und die Handlungsfähigkeit im Ereignisfall zudem erheblich sinken. Ein Ereignis (z.B. Brand) in einer Tunnelröhre würde zu einer Sperrung des gesamten Systems führen. Bei den Varianten 3 bis 5 wäre eine Umleitung des kompletten Nationalstrassenverkehrs zwischen den Anschlüssen Horw und Ibach über das untergeordnete Strassennetz die Folge. In der Regel würde die Ereignisbewältigung im Tunnel wesentlich länger als auf offener Strecke dauern. Der grosse Vorteil des neu geschaffenen Systems zwischen Verzweigung Rotsee/Bereich Ibach und Anschluss Luzern-Kriens sei seine Redundanz, welche im Ereignisfall eine Umleitung über das untergeordnete Strassennetz überflüssig macht.

Städtebauliche Potenzialanalyse (2019)

Die Stadt Kriens, das Bundesamt für Strassen ASTRA und der Kanton Luzern liessen im Rahmen einer Potenzialstudie die Potenziale einer stadträumlichen Aufwertung ausloten. Erörtert wurden auch Ideen zur Finanzierung mittels Mehrwertabschöpfung und das weitere Vorgehen zur planungsrechtlichen Verankerung.

Die städtebauliche Zielvorstellung stellt die Vernetzung und Zusammenbindung Kriens Zentrum und Mattenhof in den Vordergrund.

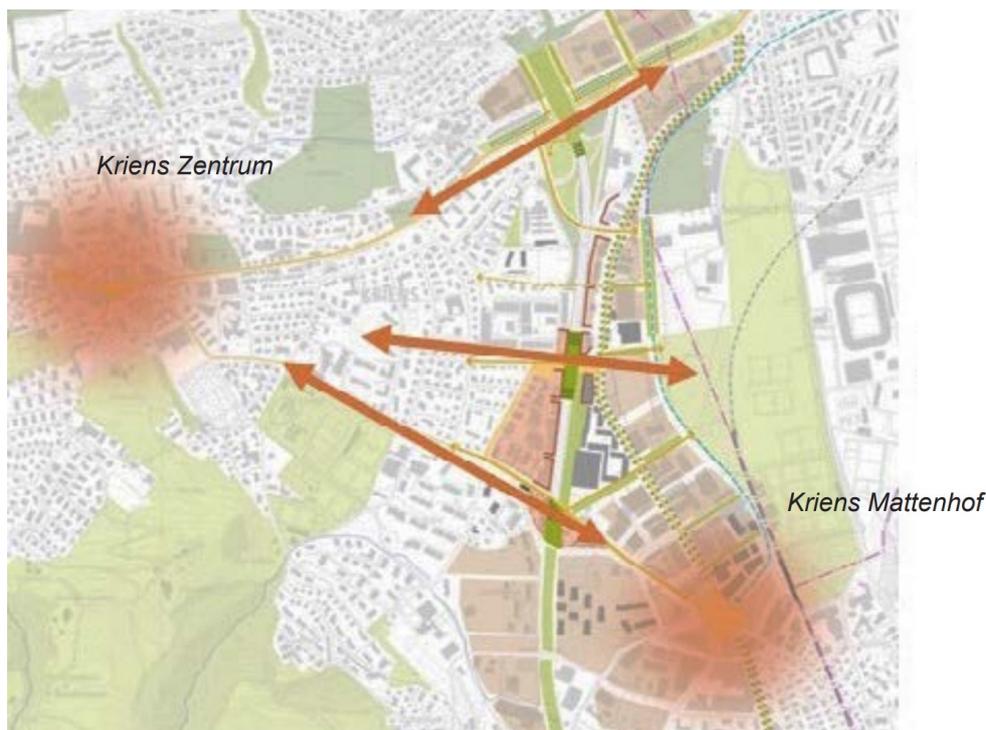


Abbildung 16: Städtebauliche Zielvorstellung gemäss Potenzialstudie (Projektpartner)

Die Möglichkeiten für Aufwertungen im Umfeld der Autobahn sollen gemäss der Studie nicht allein die Autobahn in den Hintergrund drängen. Sie sollen neben der Lärmbekämpfung auch zur Vernetzung im Stadtraum und zur Aufenthaltsqualität beitragen. Zudem kann mit Tiefenwirkung die Aufwertung bis in die Quartiere hinein betrachtet werden. Heute sind die Räume zwischen den Bauten und der Autobahn teilweise genutzt, allerdings wirken sie oft eher als Restflächen ohne urbane Qualitäten.

Untersucht wurden die folgenden Möglichkeiten zu einer städtebaulichen Aufwertung entlang der Autobahn:

- Autobahn zum Teil eingedeckt, mit neuen Aufenthaltsqualitäten und Adressen
- Seitliche Bebauungen, die das Quartier abschirmen
- Nutzungen innerhalb der Baulinie.

Anhand der lokalen Möglichkeiten und städtebaulichen Erkenntnisse wurden die Schlüsselgebiete Arsenalplatz, Dorfachse Horwerstrasse, Arsenalstrasse Nord sowie Wyssmatt und Nidfeldstrasse Nord identifiziert und vertieft bearbeitet.



Abbildung 17: Städtebauliche Strategie gemäss Potenzialstudie am Modell (Projektpartner)

Überdeckung Arsenal (2019)

Im Auftrag der Stadt Kriens, dem Bundesamt für Strassen ASTRA, dem Kanton Luzern und LuzernPlus wurde eine Machbarkeitsstudie «Überdeckung Arsenal» erarbeitet, welche den Bereich Arsenalbrücke und jeweils ca. 100 m Nationalstrasse nördlich und südlich dazu umfasst. Die Studie untersucht folgende drei Varianten:

- (1) Erhalt der heutigen Arsenalbrücke und Erstellung einer 100 Meter langen Überdeckung im direkten Anschluss an die Brücke in Richtung Süden
- (2) Rückbau der Arsenalbrücke und Erweiterung der Überdeckung um ca. 20 Meter auf 120 Metern mit Integration der Arsenalstrasse (Brücke)
- (3) Rückbau der Arsenalbrücke und Erweiterung der Überdeckung um ca. 80 Meter auf insgesamt 180 Metern mit Integration der Arsenalstrasse (Brücke).

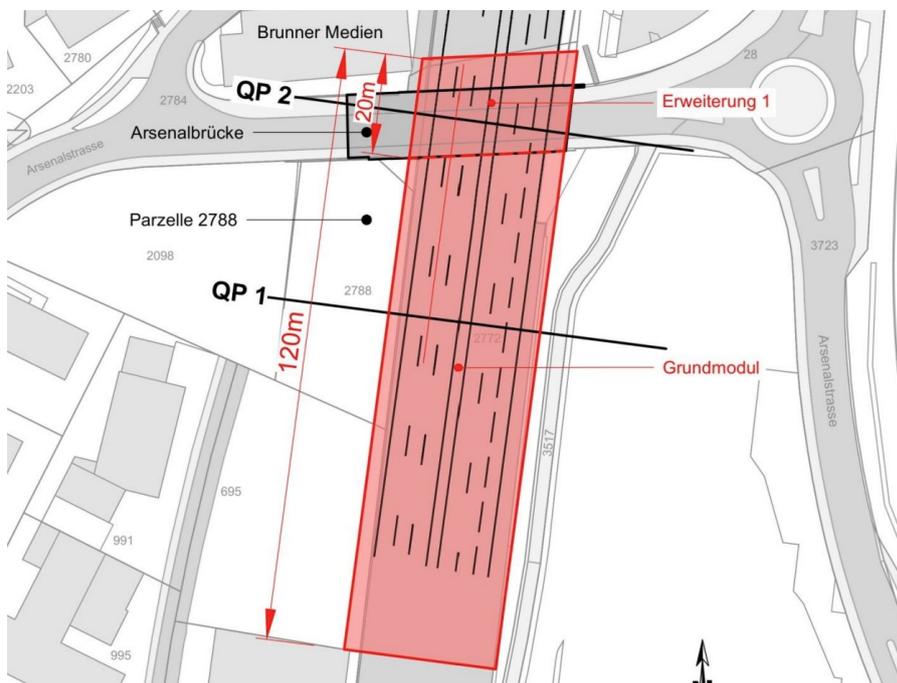


Abbildung 18: Grundriss Variante 2 gemäss Machbarkeitsstudie Überdeckung Arsenal (Projektpartner)

Die Autoren der Studie gelangen zur Erkenntnis, dass eine Überdeckung im Bereich Arsenal unter Inkaufnahme gewisser Einschränkungen auf der Nationalstrasse grundsätzlich machbar ist. Insbesondere die sehr beengten Platzverhältnisse, das grosse Verkehrsaufkommen und der relativ schlechte Baugrund sowie die Integration einer neuen Arsenalbrücke stellen einige Herausforderungen dar.

Offene Autobahn Kriens (2020)

Im Auftrag der Stadt Kriens wurde auf Grundlage der bisherigen Studie eine städtebauliche Vision für den «Autobahnraum» entwickelt. Die Studie hält fest, dass Kriens von LuzernSüd und von der Allmend abgeschnitten ist. Die Autobahn fungiert als eine mächtige Barriere. Wenige Querungen ermöglichen das Fließen des motorisierten Individualverkehrs funktional, das Queren für Fuss- und Veloverkehr ist möglich, aber wenig einladend. Mit LuzernSüd soll eine neue Stadt mit hoher Dichte und hoher Lebensqualität entstehen. Es verbleibt aber an der Schnittstelle der neuen Stadt eine grosse Schwäche: Alle bestehenden und alle neuen Bauten und Freiräume müssen die erheblichen Belastungen ertragen und damit umgehen. Sie wenden sich vom Autobahnraum ab.

Die Studie fordert die Internalisierung der Kosten des Lärmschutzes weg von den umliegenden Bauten hin zum Infrastrukturbauwerk der Autobahn. Eine Autobahnüberdeckung soll die Verbindung der Stadt von Osten nach Westen an fast beliebiger Stelle ermöglichen. Das Stadtnetz soll wieder hergestellt werden. Die Autobahnüberdeckung soll den von LuzernSüd angestrebten Autobahnpark schaffen. Als Längspark über den gesamten Verlauf der Autobahn in Kriens soll er den Sonnenberg über den Talboden von Kriens über Horw mit dem See verbinden.



Abbildung 19: Vision Autobahneindeckung (Stadt Kriens / Planteam S AG)



Abbildung 20: Städtebauliche Entwicklungspotenziale und Autobahneindeckung (Stadt Kriens / Planteam S AG)

Die Autoren kommen zum Schluss, dass eine Autobahneindeckung die städtebaulichen Muster befreit, weil diese sich nicht vom Lärm abwenden müssen. Sie solle es den Bauten ermöglichen, sich frei zu orientieren. LuzernSüd könne in einem anschliessenden Schritt die städtebaulichen Muster noch einmal stark verbessern, weil die bisherigen Beschränkungen wegfallen und diese die neuen Qualitäten nutzen kann.

2.7 Historische Betrachtung

Die erste Autobahn der Schweiz

In «Die Strassengeschichte des Kantons Luzern im 19. und 20. Jahrhundert» von Hans-Ulrich Schiedt heisst es über den Autobahnabschnitt:

«Die erste Autobahn bildete noch vor dem eigentlichen Nationalstrassenbau [...] den Anfang des grössten schweizerischen Infrastrukturwerks der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Im Vergleich zu den späteren Autobahnbauten war das 4.2 Kilometer lange Strassenstück von der Stadt Luzern nach Ennethorw in mehrfacher Hinsicht ein Unikum. Es war noch keine Transitstrasse, sondern wesentlich eine Ausfallstrasse aus der Stadt. Zudem führte die erste Autobahn von Luzern aus Richtung Süden zur Grenze Nidwaldens und nicht etwa Richtung Zürich oder Basel.»



Abbildung 21: Bau der Ausfallstrasse Luzern-Süd bis 1955, in Bildmitte die Querung der Arsenalstrasse (KEYSTONE/PHOTOPRESS-ARCHIV/Jules Vogt)

Zeitreise – historische Karten

Die folgende Kartenserie zeigt die räumliche Entwicklung des Perimeters im Verlaufe der vergangenen Jahrzehnte:

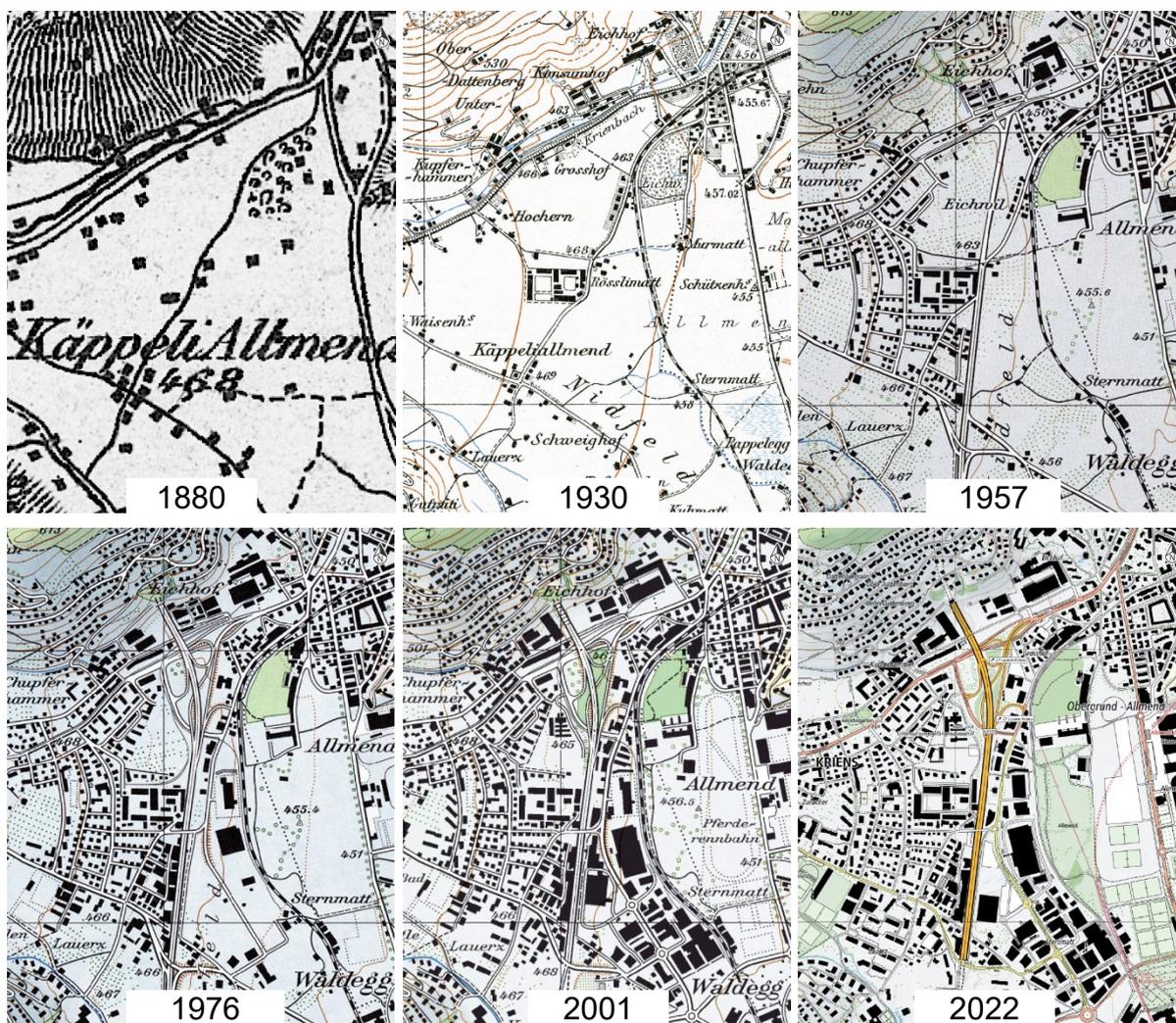


Abbildung 22: Zeitreise anhand historischer Kartenausschnitte (Karten der Schweiz map.geo.admin.ch)

2.8 Beurteilungskriterien

Die Beurteilung erfolgt integral anhand nachfolgender Kriterien, die Reihenfolge hat keine Bedeutung (keine Gewichtung).

Städtebauliche Qualitäten

- Idee, Vision, Positionierung und Nutzungsstrategie
- Beitrag zu den Entwicklungszielen gemäss Regelwerk LuzernSüd

Freiräumliche Qualitäten

- Qualitätsgewinn öffentlicher Räume und Begegnungsmöglichkeiten
- Angemessenheit der Gestaltung von Frei- und Strassenräumen
- Gewährleistung der Vernetzungsfunktion in allen Dimensionen

Sozialräumliche Qualitäten

- Stärkung von Identitäten und Identifikations-Räumen
- Umgang mit Nutzergruppen und sozialräumliche Diversität
- Umgang mit aktuell ansässigen «Grenz-Raum-Nutzungen» und generell den Verdrängungsmechanismen

Vielfältiges Nutzungsangebot

- Nutzungsarten und deren Verteilung
- Lagegerechte Nutzungsanordnung
- Beiträge zu aktuellen und zukünftigen Herausforderungen wie bspw. Klimaadaption oder der Energiegewinnung

Infrastrukturseitige Massnahmen

- Zweckmässigkeit und Wirtschaftlichkeit der Lösungsvorschläge
- Integration der Bauwerke in den Landschafts- und Siedlungsraum

Etappierbarkeit und Umsetzung

- Etappierte Transformation
- Auswirkungen und Konsequenzen der Transformation

3 Ablauf des Verfahrens

3.1 Grundlagen für die Bearbeitung

G1 Grundlagen Bundesamt für Strassen ASTRA

- G1.1 ASTRA, Zusätzliche Massnahmen Lärmschutz Bereich Grosshof – Schlund, Machbarkeitsstudie vom 14.10.2015
- G1.2 ASTRA, Gesamtsystem Bypass Luzern, Projektwettbewerb Grosshofbrücken/Portal Süd, Jurybericht vom 21.08.2017
- G1.3 ASTRA, Gesamtsystem Bypass Luzern, Workshop Eingangstor Kriens, Präsentation vom 18.06.2018
- G1.4 ASTRA, Überdeckung Arsenal, Machbarkeitsstudie vom 25.06.2019
- G1.5 ASTRA, Städtebauliche Potenzialanalyse im Abschnitt Tunnel Schlund bis Portal Süd Tunnel Bypass, Schlussbericht vom 29.07.2019
- G1.6 ASTRA, Gesamtsystem Bypass Luzern, Infolyer von 2019 und Ausführungsprojekt vom 31.01.2020 (Auszug)
- G1.7 ASTRA, Gesamtsystem Bypass Luzern, Erörterung offene Linienführung Raum Kriens, Präsentation vom 31.05.2021
- G1.8 ASTRA, Gesamtsystem Bypass Luzern, Bauliche und betriebliche Randbedingungen Nationalstrasse für (Test-)Planung, Faktenblatt vom 01.03.2022
- G1.8a ASTRA, Standards Nationalstrassen, Abrufbar unter [Standards für Nationalstrassen \(admin.ch\)](#)
- G1.9 ASTRA, EP Arsenal – Hergiswil, Massnahmenkonzept, Stand 2022
- G1.10 ASTRA, Gesamtsystem Bypass Luzern, Entwurf Detailprojekt, Stand 2022

G2 Grundlagen Kanton Luzern

- G2.1 Kanton Luzern, kantonaler Richtplan, aktuelle Fassung
- G2.2 Kanton Luzern, Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation vom 25.05.2021
- G2.3 Kanton Luzern, Planungsbericht der Klima- und Energiepolitik 2021 vom 21.03.2022

G3 Grundlagen LuzernPlus

- G3.1 LuzernSüd, Leitbild für die Entwicklung von Luzern Süd vom 13.09.2010
- G3.2 LuzernSüd, Studienauftrag LuzernSüd Eichhof – Schlund, Bericht des Beurteilungsgremiums vom 15.01.2013
- G3.3 LuzernSüd, Entwicklungskonzept LuzernSüd, Überarbeitung Studienauftrag vom 11.11.2013
- G3.4 LuzernSüd, Grundkonzept Verkehr vom August 2015
- G3.5 LuzernSüd, Entwicklungskonzept LuzernSüd – Vertiefungsgebiet I (Nidfeld), Stadträumliche Richtlinien vom 11.11.2013
- G3.6 LuzernSüd, Entwicklungskonzept LuzernSüd – Vertiefungsgebiet II (Stadtraum Luzernerstrasse), Stadträumliche Richtlinien vom 01.09.2015
- G3.7 LuzernSüd, Entwicklungskonzept LuzernSüd – Vertiefungsgebiet IV (Schlund), Stadträumliche Richtlinien vom 02.03.2017
- G3.8 Sozialräumliche Entwicklung LuzernSüd vom 12.02.2020
- G3.9 LuzernSüd, Regelwerk vom 19. Oktober 2021

G4 Grundlagen Stadt Kriens

- G4.1 Stadt Kriens, Gesamtverkehrskonzept, Bearbeitungsstand vom 19.09.2018
- G4.2 Stadt Kriens, Sozialräumliche Entwicklung LuzernSüd – Stadtgebiet Kriens vom 12.02.2020
- G4.3 Stadt Kriens, Entwicklungskonzept Luzerner- und Obernauerstrasse vom 20.05.2020
- G4.4 Stadt Kriens, Offene Autobahn Kriens, Präsentation vom 25.03.2020
- G4.5 Stadt Kriens, Städtebauliche Vision einer Einhausung der Autobahn A2 in Kriens, Flyer von 2020
- G4.6 Stadt Kriens, GIS-Auswertungen der Stadt Kriens im Rahmen der Ortsplanungsrevision (Stand 2022)

Zur Verfügung gestellte Arbeitsmaterialien

- Öffentlichen Statistik des Kantons Luzern abrufbar unter [LUSTAT Statistik Luzern](#)
- 3D-Viewer abrufbar unter <https://www.geo.lu.ch/luzernplus/luzernsued/>
- Ortsplanungsrevision, Stand der Arbeiten, abrufbar unter [Ortsplanungsrevision \(stadt-kriens.ch\)](#)
- AV-Daten abrufbar unter [Geodatenshop - Geoportal Kanton Luzern](#)
- Stadtmodell LuzernSüd am Veranstaltungsort, Zugang kann via Verfahrensleitung organisiert werden.

3.2 Beschreibung des Ablaufs

Eine Übersicht über das Verfahren zeigt die nachfolgende Abbildung.

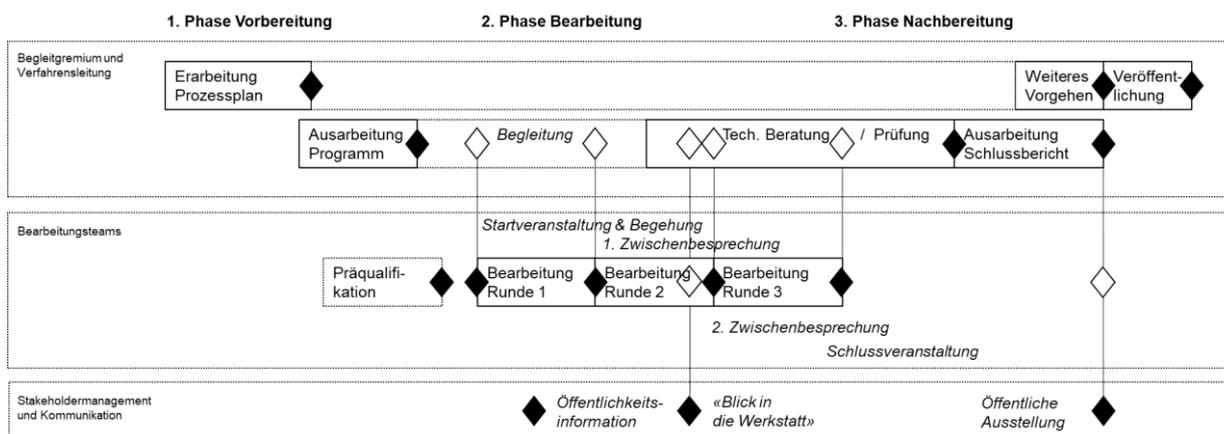


Abbildung 23: Übersicht Verfahrensablauf Testplanung Überdeckung A2 Luzern-Süd

Abgabe definitives Programm und Unterlagen, Startveranstaltung, Fragerunde

Vorgängig zur Startveranstaltung erhalten die Bearbeitungsteams das definitive Programm und die Grundlagen und Arbeitsmaterialien gemäss Kap. 3.1 digital zugestellt. Es wird ein digitaler Projekttraum eingerichtet.

Im Rahmen der Startveranstaltung werden die Rahmenbedingungen und die Themenschwerpunkte durch die Mitglieder des Begleitgremiums erläutert und der Diskurs unter den Beteiligten gestartet. Es findet eine gemeinsamen Ortsbegehung statt.

Anschliessend wird den Bearbeitungsteams die Möglichkeit gegeben, Fragen zum Programm und den abgegebenen Grundlagen zu stellen. Ausgewählte Aspekte der Auftragsformulierung können im Nachgang durch das Begleitgremium präzisiert werden.

Erste Bearbeitungsrunde, Zwischenabgabe / Zwischenpräsentation, erster Zwischenbericht

Schwerpunkt der ersten Bearbeitungsrunde: Auseinandersetzung mit dem Raum und Analyse des regionalen Kontextes sowie Entwurf zur Kommunikation einer Leitidee und Vermittlung der Gesamtvision (Vermittlung der gewählten Strategie zur Integration der Autobahn A2 in den Siedlungs- und Landschaftsraum)

Inhalte der ersten Bearbeitungsrunde:

- Erläuterungen und Planskizzen zu vorhandenen Werten, stadträumliche Defizite, zur Entwicklungsperspektive, zur regionalen Einordnung (Betrachtungssperimeter)
- Formulierung einer prägnanten Leitidee, Mutbilder zur Vermittlung der Potenziale in der Stadt- und Quartierentwicklung, Erläuterungen dazu
- Aufzeigen eines möglichen Entwicklungspfads (Abhängigkeiten, Priorisierung, Etappierung)
- Erläuterungen zu Chancen und Risiken.

Die Arbeiten sind vorgängig zur Zwischenpräsentation an die Verfahrensleitung abzugeben. An der Zwischenpräsentation präsentieren die Bearbeitungsteams einzeln und nacheinander ihre Ergebnisse und gesammelten Erkenntnisse. Sie nehmen anschliessend an der Diskussion mit dem Begleitgremium teil.

Mit den gewonnenen Erkenntnissen formuliert das Begleitgremium im Zwischenbericht Vertiefungsaufträge für die zweite Bearbeitungsrunde. Um unterschiedliche Lösungsansätze austesten zu können, können den Bearbeitungsteams unterschiedliche Vertiefungsaufgaben vorgegeben werden.

Einbezug Betroffene und Interessierte

An der Weiterentwicklung des Autobahnraumes besteht ein grosses öffentliches Interesse. Die Projektpartner organisieren den direkten Austausch zwischen der Bevölkerung und den Bearbeitungsteams als „Blick in die Werkstatt“. Die Bearbeitungsteams gewähren einen Einblick in den Zwischenstand der Arbeiten, stellen sich den Fragen der Besucherinnen und Besucher und nehmen Anregungen entgegen. Der Anlass dient den Bearbeitungsteams und dem Begleitgremium als Echoraum.

Dazu werden eingeladen:

- Ausgewählte Interessengruppen (politische Parteien, Quartiervereine, Verbände, IGs)
- Grundeigentümerschaften der direkt an die Autobahn A2 anliegenden Parzellen
- Quartierbevölkerung und Personen vor Ort.

Zweite Bearbeitungsrunde, Zwischenabgabe / Zwischenpräsentation / erste technische Prüfung, zweiter Zwischenbericht

Schwerpunkt der zweiten Bearbeitungsrunde: Vertiefung der Arbeiten aus der ersten Bearbeitungsrunde auf Grundlage des Zwischenberichts und Dokumentation der städtebaulichen Konzepte.

Ergänzende Inhalte zur ersten Bearbeitungsrunde:

- Erläuterungen zu den wesentlichen Aussagen des Städtebaus, der Landschaftsarchitektur und der Soziologie (Bearbeitungssperimeter 1)

- Erläuterungen zu den Identitätsaspekten, Luzern Süd im Allgemeinen, in Kriens im Besonderen
- Aufzeigen des Anpassungsbedarfs am Bau und Zonenreglement der Stadt Kriens, bzw. Hinweise für die Teilrevision der BZR Stadt Kriens
- Programmentwurf für den öffentlichen Raum und die angrenzende Bebauung im Massstab 1:10'000
- Aufzeigen möglicher Instrumente der Mehrwertabschöpfung im Bestand.

Die Arbeiten sind vorgängig zur Zwischenpräsentation an die Verfahrensleitung abzugeben. Die Verfahrensleitung stellt die Zwischenabgabe den Fachspezialist*innen der Projektpartner zur Verfügung. An der Zwischenpräsentation präsentieren die Bearbeitungsteams dem Begleitgremium und den weiteren Bearbeitungsteams ihre Ergebnisse und gesammelten Erkenntnisse. Die Bearbeitungsteams und die Fachspezialist*innen Auftraggeber nehmen anschliessend an der Diskussion mit dem Begleitgremium teil.

Die Fachspezialist*innen Auftraggeber prüfen die Zwischenabgaben. Mit den gewonnenen Erkenntnissen formuliert das Begleitgremium im Zwischenbericht Vertiefungsaufträge für die dritte Bearbeitungsrunde. Um unterschiedliche Lösungsansätze austesten zu können, können den Bearbeitungsteams unterschiedliche Vertiefungsaufgaben vorgegeben werden.

Dritte Bearbeitungsrunde, Schlussabgabe / Schlussveranstaltung, Schlussbericht

Schwerpunkt der dritten Bearbeitungsrunde: Vertiefung der Arbeiten aus der ersten und zweiten Bearbeitungsrunde auf Grundlage des Zwischenberichts sowie Entwürfe zum Autobahntrasse, zu den Kunstbauten und zum Lärmschutz sowie der Querungsbauwerke

Ergänzende Inhalte zur zweiten Bearbeitungsrunde:

- Situation, Längenprofil sowie 3-4 Querschnitte durch den Autobahnkorridor (Bearbeitungsperimeter 2)
- Erläuterungen zu den wesentlichen Aspekten wie Identität Luzern Süd im Allgemeinen, in Kriens im Besonderen, Nutzung, Lärm, Materialisierung, Begrünung, Bauablauf, Betriebs- und Sicherheitsanlagen etc.
- 3-4 Visualisierungen, davon mindestens eine aus Fussgängerperspektive auf Stadtniveau
- Kennwerte und Mengenangaben (Excel).

Die Arbeiten sind vorgängig zur Schlussveranstaltung an die Verfahrensleitung abzugeben. An der Schlussveranstaltung präsentieren die Bearbeitungsteams sich gegenseitig und dem Begleitgremium ihre Ergebnisse und gesammelten Erkenntnisse. Sie nehmen anschliessend an der Diskussion mit dem Begleitgremium teil.

Mit den gewonnenen Erkenntnissen formuliert das Begleitgremium den Schlussbericht und seine Empfehlung zum weiteren Vorgehen.

Zweite technische Prüfung

Die Ergebnisse der Testplanung werden durch die Fachspezialist*innen der Projektpartner im Rahmen von Workshops ohne Teilnahme der Bearbeitungsteams vorgeprüft. Diese Vorprüfung dient insbesondere der Verifizierung der technischen Machbarkeit, der Umsetzbarkeit, der Kostenprüfung sowie der Nachvollziehbarkeit der Interessensabwägung und der Auswirkungen auf die Lärmsituation.

Öffentliche Information

Die Bevölkerung wird zu wichtigen Meilensteinen via die Medien und die Webseite <https://ueberdeckung-a2-luzernsued.lu.ch> informiert. Die Information erfolgt durch die Projektpartner gemeinsam. Die Veröffentlichung der Ergebnisse erfolgt im Rahmen einer öffentlichen Ausstellung zum Abschluss des Verfahrens. Die Bearbeitungsteams nehmen an der Vernissage teil.

Allgemeine Hinweise

Die definitiven Uhrzeiten werden den Bearbeitungsteams frühzeitig bekanntgegeben. Über den exakten Zeitablauf wird jeweils rechtzeitig vorab informiert.

Es ist ein zentrales Anliegen der Projektpartner, den Dialog zwischen allen Beteiligten zu ermöglichen und damit ein gemeinsames Verständnis der Aufgabenstellung, der Bedürfnisse und der Lösungsmöglichkeiten zu fördern. Für die Präsentationen wird mindestens um die Anwesenheit der Schlüsselpersonen gebeten.

3.3 Einzureichende Unterlagen

Folgende Unterlagen sind vor der Schlussveranstaltung auf die zur Verfügung gestellte Datenaustauschplattform hochzuladen:

- Kurzbeschreibung im PDF A4 mit Kurztitel der Arbeit, 2-3 Seiten
- Ausstellungsplakate im PDF A0, 4 Plakate, Plandarstellungen inkludiert, nummeriert
- Dokumentation als Folienpräsentation im PDF, ca. 20 Folien
- Mengentabelle mit Angaben zu Nutzungspotenzialen und Kennwerten der öffentlichen Infrastrukturen im Format Excel (wird von der Verfahrensleitung vorgegeben).

Die Dokumentation umfasst die Bearbeitungsschwerpunkte und die Inhalte aller drei Bearbeitungsrunden.

Für die Vermittlung ihrer Ideen sind die Bearbeitungsteams frei, weitergehende Medien einzusetzen (Kartonmodell, digitales Modell, etc.).

4 Bestimmungen zum Verfahren

4.1 Verfahrensart und Beschaffungsform

Testplanung

Es handelt sich um eine Ideenstudie ohne Folgeauftrag im Sinne von Art. 3.2 SIA 143. Das Vorgehen orientiert sich an der Wegleitung SIA 142i 604 d Testplanungen.

Auswahlverfahren Teams

Im Rahmen des Auswahlverfahrens werden Büros eingeladen, eine Bewerbung für die Teilnahme an der Testplanung einzureichen.

Interdisziplinäre Teambildung: Die Schlüsselpersonen stammen aus den Fachdisziplinen Städtebau / Architektur, Landschaftsarchitektur und Soziologie. Weitere Disziplinen können nach eigenem Ermessen in das Team aufgenommen werden (Bauingenieurwesen, Verkehrsplanung, etc.). Mehrfachteilnahmen von Schlüsselpersonen sind nicht gestattet.

Aufgrund der eingereichten Unterlagen wählt das Begleitgremium anhand von definierten Auswahlkriterien drei Teams aus, an der Testplanung teilzunehmen. Die Vergabe erfolgt im freihändigen Verfahren an die jeweiligen federführenden Büros.

Auswahlkriterien

Die Bewertung der Bewerbenden durch das Begleitgremium erfolgt anhand folgender Kriterien:

- Aufgabenverständnis und Teamzusammensetzung (Gewichtung 60 %)
Analyse der Aufgabenstellung und Zweckmässigkeit der Teambildung
- Eignung der Schlüsselpersonen (Gewichtung 40 %)
Vergleichbare durch die Schlüsselpersonen bearbeitete Aufgabenstellungen

Das Begleitgremium nimmt unter Abwägung der Kriterien eine Gesamtbewertung vor mit dem Ziel, drei Büros mit unterschiedlichen Ausrichtungen für die Testplanung zu gewinnen.

4.2 Teilnahmeberechtigung

Verbindlichkeit und Rechtsschutz

Die Bestimmungen des Programms sowie die Erkenntnisse aus den Zwischenbesprechungen sind für die Projektpartner, das Begleitgremium und die Bearbeitungsteams verbindlich.

Mit der Teilnahme am Verfahren anerkennt das Bearbeitungsteam ausdrücklich die im vorliegenden Programm festgehaltenen Bedingungen, Abläufe und Verfahren.

Verfahrenssprache

Die Verfahrenssprache ist Deutsch. Alle Dokumente und Präsentationen sind in deutscher Sprache zu verfassen.

Vertraulichkeit

Sämtliche am Verfahren beteiligten Personen sind verpflichtet, alle im Zusammenhang mit dem Verfahren zur Verfügung gestellte Informationen vertraulich zu behandeln, ausschliesslich für die vorliegende Aufgabe zu verwenden und vor Zugriff Unberechtigter zu schützen.

Bekanntgabe der Resultate der Testplanung / Veröffentlichung

Die Information der Öffentlichkeit (inkl. Publikation allfälliger Ergebnisse) über die vorliegende Planungsaufgabe ist alleinige Sache der Projektpartner. Nach Abschluss der Testplanung werden die Projektpartner alle beteiligten Parteien in geeigneter Form über die Ergebnisse, Schlussfolgerungen und Empfehlungen des Verfahrens informieren.

4.3 Teilnehmende Teams

Team KCAP / Studio Vulkan

- KCAP, Ute Schneider (Städtebau / Architektur, Co-Federführung)
- Studio Vulkan, Lukas Schweingruber (Landschaftsarchitektur, Co-Federführung)
- Zimraum, Joëlle Zimmerli (Soziologie)
- Ing. Büro für Verkehrsplanung W. Hüsler, Luca Urbani (Verkehrsplanung)

Team S2L

- Salewski Nater Kretz, Simon Kretz (Städtebau / Architektur)
- S2L Landschaftsarchitekten, Daia Stutz (Landschaftsarchitektur, Federführung)
- Soziologie & Raum, Barbara Emmenegger (Soziologie)
- XM Architekten, Daniel Kiss (Architektur)

Team VdW

- Van de Wetering, Roman Hanimann (Städtebau / Architektur, Federführung)
- EDER Landschaftsarchitektur, Felix Eder (Landschaftsarchitektur)
- Hochschule Luzern, Alexa Bodammer (Soziologie)

4.4 Urheberrecht

Tangierung Rechte Dritter

Die teilnehmenden Bearbeitungsteams erklären mit der Einreichung der Unterlagen, über sämtliche Eigentums-, Nutzungs- und Urheberrechte an ihren Studien zu verfügen. Sie sichern zu, dass keine obligatorischen oder absoluten Rechte Dritter und insbesondere keinerlei Urheberrechte Dritter verletzt werden.

Nutzungsrecht und Eigentum

Die Projektpartner haben das Recht, die Studienergebnisse und -unterlagen für die weitere Planung und allfällige Umsetzung uneingeschränkt (d.h. auch durch Dritte) zu verwenden sowie die Arbeiten und Ideen der Verfasser*innen weiterzuentwickeln. In diesem Sinne ist die Weiterentwicklung der Ideen aller Studien möglich. Die Nutzungsrechte für die Weiterverwendung werden über die Entschädigung abgegolten. Die eingereichten Unterlagen gehen in das Eigentum der Projektpartner über.

4.5 Entschädigung

Pauschalentschädigung

Die eingeladenen Bearbeitungsteams erhalten je CHF 100'000.- inkl. Nebenkosten und MWST. Die Auszahlung erfolgt in drei Tranchen, 40 % zum Jahresende 2022, 40 % zur Jahresmitte 2023 und 20 % zum Jahresende 2023.

Weiterbearbeitung

Mit der Schlussveranstaltung und der Abgabe der vollständigen Unterlagen ist das Verfahren abgeschlossen. Es können keine Rechte auf die Weiterbearbeitung geltend gemacht werden.

4.6 Rechtsmittel

Für Streitfälle, die nicht gütlich beigelegt werden können, sind die ordentlichen Gerichte zuständig. Gerichtsstand ist Luzern, anwendbar ist ausschliesslich schweizerisches Recht.

4.7 Projektorganisation

Die Projektpartner haben eine gemeinsame Projektorganisation unter der Federführung des Kantons Luzern gebildet, die das Projekt operativ und strategisch führt. Die Stadt Luzern und die Gemeinde Horw sind als Gäste in der erweiterten Projektgruppe vertreten.

Steuerungsgruppe (SG)

Die Steuerungsgruppe, in der alle Projektpartner Einsitz haben, wird vom Kanton geleitet. Sie ist für strategisch bedeutende und politische Entscheidungen zuständig. Sie vertritt den Prozess nach innen und nach aussen.

Erweiterte Projektgruppe (ePG)

Die erweiterte Projektgruppe ist auf fachlicher Ebene für die Einhaltung der Rahmenbedingungen, die Erreichung der Zielsetzungen sowie die Einhaltung von Kosten und Terminen zuständig. Die Projektgruppe rapportiert an die Steuerungsgruppe. Die Stadt Luzern und die Gemeinde Horw sind als Gäste vertreten.

Projektausschuss (PA)

Ein Projektausschuss aus der erweiterten Projektgruppe führt den Prozess, bestimmt die Prozessschritte, erwirkt Zwischenergebnisse und legt diese der Projektgruppe vor. Der Ausschuss wird massgeblich durch die externe Verfahrensleitung unterstützt.

Begleitgremium (BG)

Das Begleitgremium ist verantwortlich, dass das Verfahren ordnungsgemäss durchgeführt wird. Es genehmigt das Programm, beurteilt die Beiträge und ist verantwortlich für die Protokolle der Zwischenbesprechungen (Beurteilung, Erkenntnisse und Empfehlungen) sowie den Schlussbericht. Es setzt sich aus Vertretern der Projektpartner, externer Expert*innen und weiteren Expert*innen der Projektpartner zusammen.

Unterstützt wird das Begleitgremium durch externe Fachspezialist*innen aus den Fachbereichen Bauingenieurwesen, Lüftung, Lärm/Akustik und der Baukostenplanung.

Kerngruppe Stakeholdermanagement

Die Kerngruppe Stakeholdermanagement entwickelt das Kommunikationskonzept, setzt Kommunikations- und Stakeholder-Massnahmen um sowie ist für das Monitoring und die Berichterstattung zuhanden der Steuerungsgruppe verantwortlich.

Verfahrensleitung

Die Verfahrensleitung ist zuständig für die Organisation, Durchführung und Dokumentation des Verfahrens. Die Vorbereitung und Abstimmung des Verfahrens im Kontext der Projektentwicklung erfolgt in enger Abstimmung mit den Projektpartnern.

Testplanung Überdeckung A2 Luzern-Süd

Gemeinsame Organisation der beteiligten Projektpartner Bundesamt für Strassen
 ASTRA, Kanton Luzern (Federführung), Stadt Kriens, LuzernPlus

Ständige Gäste der erweiterten Projektgruppe: Stadt Luzern, Gemeinde Horw

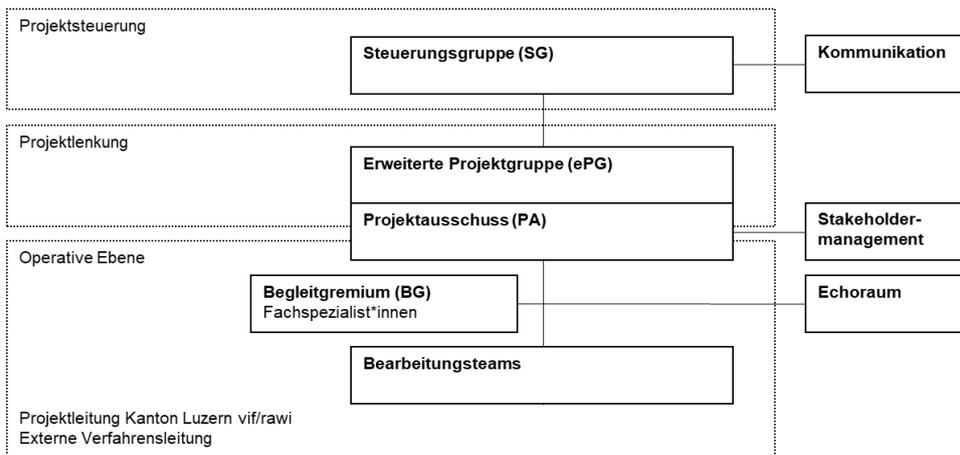


Abbildung 24: Organigramm Testplanung Überdeckung A2 Luzern-Süd

4.8 Begleitgremium

Vertreter*innen der Projektpartner (stimmberechtigt)

- Kanton Luzern Gregor Schwegler, Verkehr und Infrastruktur (vif), Kantonsingenieur (Vorsitz, Stichentscheid)
- Bundesamt für Strassen ASTRA Richard Kocherhans, ASTRA Filiale Zofingen, Filialchef
- Stadt Kriens Jesús Turiño, Stadt Kriens, Abteilungsleiter Präsidialdienste
- LuzernPlus Raymond Studer, LuzernSüd, Gebietsmanager

Externe Fachexpert*innen (stimmberechtigt)

- Fachbereich Städtebau Philipp Krass, berchtoldkrass space&options
- Fachbereich Landschaftsarchitektur Daniel Baur, bryum
- Fachbereich Architektur Katja Albiez, ALBIEZ DE TOMASI
- Fachbereich Nutzung / Stadtraum Martin Beutler, soziale Plastik

Expert*innen der Projektpartner (nicht stimmberechtigt)

- Raumentwicklung Kanton Cüneyd Inan, Raum und Wirtschaft (rawi)
- Planung Fuss- & Veloverkehr Kanton Stefan Oberer, Kanton Luzern (vif)
- Planung Strassen Kanton Daniel Ender, Verkehr und Infrastruktur (vif)
- Angebotsplanung ÖV Kanton Roland Haldemann, Verkehrsverbund Luzern (VVL), z.K
- Städtebaulicher Beirat LuzernSüd Monika Jauch-Stolz, MMJS Jauch-Stolz Architekten AG
- Verfasserin Regelwerk LuzernSüd Ursina Fausch, Ernst Niklaus Fausch Partner AG
- Prozessgestaltung Kriens Thomas Kieliger, Kerngruppe Bypass Kriens
- Raumplanung Kriens Thomas Lustenberger, Abteilungsleiter Planungs- und Baudienste Kriens
- Gesamtsystem Bypass Luzern Thomas Kloth, Gesamtprojektleiter Bypass Luzern

Fachspezialist*innen Auftraggeber (nicht stimmberechtigt)

Den Bearbeitungsteams wird ein Pool an Fachspezialist*innen aus folgenden Fachbereichen zur Verfügung gestellt:

- Immobilienentwicklung
- Lärm / Akustik
- Betriebs- und Sicherheitsanlagen (Lüftung)
- Tragwerksplanung / Bauablauf.

Die Beratung kann im Umfang eines vorgängig kommunizierten Zeitbudgets in Anspruch genommen werden. Die Fachspezialist*innen begleiten das Verfahren ab der zweiten Zwischenbesprechung und führen nach Abschluss der Testplanung die technische Prüfung durch.

4.9 Echoraum

Einbezug Betroffene und Interessierte

An der Weiterentwicklung des Autobahnraumes besteht ein grosses öffentliches Interesse. Die Projektpartner organisieren den direkten Austausch zwischen der Bevölkerung und den Bearbeitungsteams als „Blick in die Werkstatt“. Die Bearbeitungsteams gewähren einen Einblick in den Zwischenstand der Arbeiten, stellen sich den Fragen der Besucherinnen und Besucher und nehmen Anregungen entgegen. Der Anlass dient den Bearbeitungsteams und dem Begleitgremium als Echoraum.

Dazu werden eingeladen:

- Ausgewählte Interessengruppen
- Grundeigentümerschaften der direkt an die Autobahn A2 anliegenden Parzellen
- Quartierbevölkerung und Personen vor Ort.

Eingeladene Interessengruppen

- ASTAG Zentralschweiz
- Die Mitte Kanton Luzern
- FDP-Fraktion Kriens
- FDP Kanton Luzern
- Gewerbeverband Kriens
- GLP Kanton Luzern
- Grüne Kanton Luzern
- Grüne/ GLP-Fraktion Kriens
- IG Netzwerk Luzern Süd
- Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz IHZ
- Junge Grüne Kanton Luzern
- Kantonaler Gewerbeverband KGL
- Komitee Bypass Ja!
- Komitee Bypass Nein
- Komitee BypassPlus
- Liberale Senioren Kriens
- Luzerner Mobilitätskonferenz
- Pro Velo Luzern
- Quartierverein Dmattehöfler
- Quartierverein Kehrhof
- Quartierverein Kuonimatt
- Quartierverein Oberstein-Dattenberg
- Quartierverein Schattenberg-Himmelrich
- SP Kanton Luzern
- SP-Fraktion Kriens
- SVP Kanton Luzern
- SVP-Fraktion Kriens
- TCS Sektion Waldstätte
- VCS Sektion Luzern
- Wirtschaftsförderung Luzern

4.10 Termine

Abgabe der Unterlagen an die Bewerbenden	8. August 2022
Fragestellung	15. August 2022
Fragebeantwortung	18. August 2022
Einreichung der Bewerbungsunterlagen	1. September 2022
Auswahl der Teams durch das Begleitgremium	15. September 2022
Bekanntgabe der Teamauswahl	16. September 2022
Versand genehmigtes Programm und Grundlagen	22. September 2022
Startveranstaltung und Ortsbegehung	29. September 2022
Fragestellung	10. Oktober 2022
Fragenbeantwortung	17. Oktober 2022
Zwischenabgabe 1	11. November 2022
1. Zwischenbesprechung	25. November 2022
Rückmeldung zur 1. Zwischenbesprechung	9. Dezember 2022
Zwischenabgabe 2	24. Februar 2023
Blick in die Werkstatt	4. März 2023
2. Zwischenbesprechung	9. März 2023
Rückmeldung zur 2. Zwischenbesprechung	24. März 2023
Schlussabgabe	25. Mai 2023
Schlussveranstaltung	25. Mai 2023
Technische Prüfung	Im Juli 2023
Schlussbericht und Vernehmlassung	November 2023
Vernissage der Ausstellung	1. Dezember 2023

5 Genehmigung des Programms

Das vorliegende Programm wurde durch die stimmberechtigten Mitglieder des Begleitgremiums genehmigt.

Kriens, 22. September 2022

Gregor Schwegler
Kanton Luzern, Verkehr und
Infrastruktur, Kantonsingenieur
(Vorsitz)



Richard Kocherhans
Bundesamt für Strassen ASTRA,
Filiale Zofingen, Filialchef



Jesús Turiño
Stadt Kriens, Abteilungsleiter
Präsidialdienste



Raymond Studer
LuzernSüd, Gebietsmanager



Philipp Krass
Experte Städtebau



Daniel Baur
Experte Landschaftsarchitektur



Katja Albiez
Expertin Architektur



Martin Beutler
Experte Nutzung / Stadtraum





Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA
Filiale Zofingen



**Bau-, Umwelt- und
Wirtschaftsdepartement**

Kanton Luzern
Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement



Gemeindeverband LuzernPlus



Stadt Kriens

Absichtserklärung

betreffend gemeinsamen Vorgehens im Zusammenhang mit der Aufwertung und einer ganzen oder teilweisen Überdeckung des Abschnittes Tunnel Schlund bis Portal SüdTunnel Bypass

zwischen

der schweizerischen Eidgenossenschaft, vertreten durch das Bundesamt für Strassen ASTRA, Filiale Zofingen, nachstehend «ASTRA»

und

dem Kanton Luzern, vertreten durch das BUWD, nachstehend «Kanton»

und

dem Gemeindeverband LuzernPlus, nachstehend «LuzernPlus»

und

der Stadt Kriens, nachstehend «Kriens»

alle nachfolgend «Beteiligte» genannt

1 Ausgangslage

- 1.1 Das Nationalstrassenprojekt «Bypass Luzern» ist ein nationales Projekt und wird federführend vom ASTRA bearbeitet. Es ist zugleich ein Schlüsselprojekt für den Kanton Luzern und Bestandteil der zentralen Planungs- und Steuerungsinstrumente des Kantons (Kantonaler Richtplan, Agglomerationsprogramm, Strassenbauprogramm etc.). Das Projekt sieht einen neuen Tunnel-Bypass mit zwei Röhren und je zwei Fahrstreifen zwischen den Gebieten Ibach in Luzern Nord und Grosshof in Kriens vor. Nach dem Bau des Bypasses wird der heutige Sonnenbergtunnel der A2 zwischen der Verzweigung Rotsee und dem Autobahn-Anschluss Luzern–Kriens zu einer Stadtautobahn umfunktioniert. Das Planungsgenehmigungsverfahren für das entsprechende Ausführungsprojekt Bypass befindet sich erstinstanzlich gegenwärtig in der Behandlung im Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).
- 1.2 Im südlich anschliessenden Raum, im Gebiet zwischen dem Südportal Tunnel Bypass und dem Tunnel Schlund mangelt es an stadträumlicher Qualität. Die Autobahn wirkt in diesem Gebiet stark trennend. Gestützt auf die diversen Machbarkeitsstudien im Rahmen der Erarbeitung des generellen Projekts, ist im aufgelegten Ausführungsprojekt Bypass eine Verlängerung des Sonnenbergtunnel-Portals auf einer Länge von 240 Metern als Teil dieses Projektes vorgesehen. Danach führt die Autobahn rund einen Kilometer weitgehend offen durch dicht bebauten Siedlungsgebiet. Hier sind zwar städtebauliche Aufwertungen vorgesehen – allerdings ohne eine grossräumige Überdeckung der Autobahn.
- 1.3 Weitere Gespräche über eine möglichst weitgehende Einhausung der bisher offen geführten Autobahn im Gebiet Schlund zeigten, dass Chancen einer stadträumlichen Aufwertung mit einer (gegenüber der Potenzialanalyse 2019) weitergehenden Überdeckung bzw. Einhausung im Raum Schlund bestehen.
- 1.4 Unter den Beteiligten besteht Einigkeit, dass das Projekt «Bypass Luzern» für den Raum Luzern von zentraler Bedeutung ist und daher durch die Prüfung einer weitergehenden Überdeckung bzw. Einhausung nicht in Frage gestellt werden darf.

2 Gegenstand der Absichtserklärung

Mit der vorliegenden Absichtserklärung soll unter den Beteiligten in partnerschaftlicher Zusammenarbeit eine gemeinsame Entscheidungsgrundlage für die Planung, die Finanzierung und den Bau einer Autobahnüberdeckung bzw. -einhausung zwischen dem Portal Süd des Bypasses und dem Tunnel Schlund geschaffen werden. Bisherige Analysen dürfen im weiteren Prozess hinterfragt und durch neue Kenntnisse und Lösungen ersetzt bzw. ergänzt werden.

3 Zielsetzung

3.1 Die Beteiligten unterstützen folgende gemeinsamen Ziele:

- 3.1.1 Das Projekt «Bypass Luzern» ist für alle Beteiligten ein Schlüsselprojekt. Dementsprechend soll nicht nur die Prüfung einer Autobahnüberdeckung bzw. -einhausung im Gebiet Schlund so schnell wie möglich und ergebnisoffen erfolgen, soll damit auch das Projekt «Bypass Luzern» so schnell wie möglich realisiert werden können.
- 3.1.2 Das Gebiet LuzernSüd entwickelt (transformiert) sich zu einem attraktiven urbanen Lebensraum und stellt einen wichtigen Entwicklungsschwerpunkt aus kantonaler, regionaler und kommunaler Sicht dar. Die Beteiligten begrüssen und unterstützen diesen Transformationsprozess im Rahmen ihrer Zuständigkeiten und Möglichkeiten.
- 3.1.3 Das offen geführte Teilstück der Autobahn, zwischen dem Tunnelportal Süd des Bypasses und dem Tunnel Schlund, soll siedlungsverträglicher ausgestaltet werden und so die Attraktivität des Lebens- und Arbeitsraums LuzernSüd steigern. Insbesondere soll die

Siedlungstrennwirkung verringert werden und die autobahnnahen Räume sollen städtebaulich in Wert gesetzt werden. Den städtebaulichen und landschaftsverträglichen Zielsetzungen sowie dem Lärmschutz ist ein besonders grosser Stellenwert beizumessen, unter Berücksichtigung eines sicheren und flüssigen Betriebs der Nationalstrasse. Dies kann unter anderem durch eine ganze oder teilweise Überdeckung der Autobahn auf einem zweckmässigen Abschnitt erreicht werden. Alle Beteiligten unterstützen Abklärungen, ob die Überdeckung der Nationalstrasse, nutzbringend eingesetzt werden kann.

- 3.1.4 Die siedlungsverträgliche Gestaltung des offen geführten Autobahnteilstücks im Gebiet Schlund ist auch eine Chance für die Realisierung des «Bypass Luzern» und als Weiterentwicklung des Gesamtsystems zu betrachten.

3.2 Die Beteiligten setzen zusätzlich folgende Ziele:

3.2.1 ASTRA

Das ASTRA unterstützt eine Überdeckung bzw. Einhausung nur, soweit sie technisch machbar und finanzierbar ist sowie einen sicheren und flüssigen Betrieb der Nationalstrasse ermöglicht.

3.2.2 Kanton Luzern

Der Kanton Luzern unterstützt die spezifische Zielsetzung der Stadt Kriens grundsätzlich, hat – nebst der Nichtverzögerung des Bypass-Projekts – verschiedene Nutzungs- und Schutzinteressen abzuwägen und auf die Gleichbehandlung der Gemeinden im Kanton Luzern zu achten.

3.2.3 LuzernPlus

LuzernPlus setzt sich für eine städtebaulich verträgliche Umsetzung des Gesamtsystems Bypass ein. Dabei werden alle Bestrebungen unterstützt, welche den kantonalen Entwicklungsschwerpunkt LuzernSüd lebenswerter machen und zugleich dessen optimale Anbindung mit allen Verkehrsträgern sicherstellen.

3.2.4 Stadt Kriens

Die Stadt Kriens strebt eine vollständige Überdeckung des offen geführten Autobahnteilstücks im Lebens- und Arbeitsraum LuzernSüd auf der Grundlage der Vision «Chance Bypass» an. Das verkehrstechnisch notwendige Projekt Bypass ist zu nutzen, um dank einer integrierten Stadtreparatur die Region Luzern lebenswerter zu machen.

3.2.5 Alle Parteien

Alle Parteien unterzeichnen diese Absichtserklärung und wirken in der vereinbarten Zusammenarbeit ohne präjudizielle Wirkung mit. Die in rechtlichen Verfahren gestellten Anträge und die damit verbundenen Begründungen werden von dieser Absichtserklärung nicht tangiert.

4 Rahmenbedingungen

4.1 Allgemein

Die Arbeiten unter dieser Absichtserklärung sollen ergebnisoffen, jedoch fokussiert auf die Zielsetzungen und vorzugsweise innerhalb der in diesem Kapitel gemeinsam festgelegten Rahmenbedingungen erfolgen.

Es können auch Lösungen mit Abweichungen von den Rahmenbedingungen geprüft werden. Es müssen dabei die Konsequenzen auf die technische, rechtliche und finanzielle Machbarkeit, sowie auf die Vereinbarkeit mit dem Ausführungsprojekt Gesamtsystem Bypass Luzern aufgezeigt werden.

4.2 ASTRA

Das laufende Plangenehmigungsverfahren zum Ausführungsprojekt Gesamtsystem Bypass Luzern und die Behandlung der Einsprachen soll plangemäss weiterlaufen. Es darf

aufgrund dieser Absichtserklärung und deren Vollzug nicht zu zeitlichen und inhaltlichen Beeinträchtigungen des Verfahrens kommen. Der in der Absichtserklärung vereinbarte Prozess soll den Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens vielmehr begünstigen.

4.3 Kanton Luzern

Das überwiesene Postulat der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates über die Berücksichtigung von städtebaulichen und landschaftsverträglichen Zielsetzungen beim Bypass Luzern und bei anderen Nationalstrassen-Bauprojekten soll einbezogen und auf kantonaler Ebene der Prüfauftrag aufgrund der vom Kantonsrat als Postulat erheblich erklärten Motion von Marcel Budmiger (M 700) über flankierende Massnahmen zum Bypass – Kanton muss mitfinanzieren umgesetzt werden.

4.4 Stadt Kriens

Zu berücksichtigen ist das Bau- und Zonenreglement sowie Regelung bzw. Abschöpfung von Mehrwerten, soweit diese aufgrund der Überdeckung des Autobahnstückes generiert werden und abgeschöpft werden können.

4.5 LuzernPlus

Aus regionaler Sicht ist neben der dringenden, zeitnahen Realisierung des Gesamtsystems Bypass Luzern vor allem das behördenverbindliche Regelwerk des kantonalen Entwicklungsschwerpunktes LuzernSüd als eine wichtige Grundlage im weiteren Prozess miteinzubeziehen bzw. zu berücksichtigen. Die Entwicklungskonzepte der Vertiefungsgebiete I und II sowie das Konzept zur sozialräumlichen Entwicklung sind wichtige Planungen, welche im Regelwerk ebenfalls abgehandelt werden. Folgende Kapitel des Regelwerkes LuzernSüd sind für die vorliegende Absichtserklärung besonders zentral:

Kapitel D.1 – Gesamtstrategie:

Die Abschnitte «Eingangstor Kriens», «Autobahnraum ortsverträglich gestalten», «Autobahnpark» und «Querverbindungen» der Gesamtstrategie.

Kapitel D.2 – Nachhaltige Qualität entwickeln:

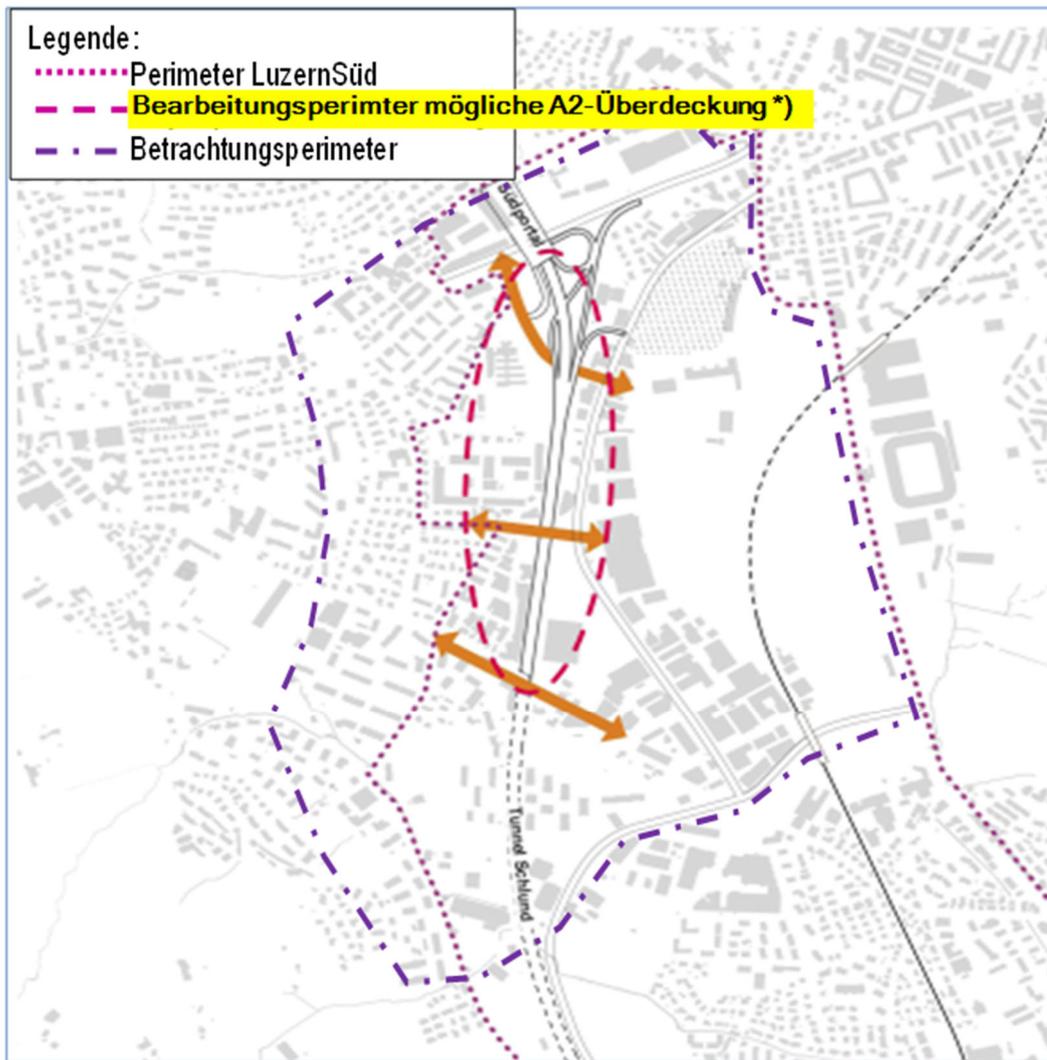
Das Prinzip der Nachhaltigkeit gilt es zu beachten (z.B. hohe Qualität bezüglich städtebaulicher und architektonischer Gestaltung, Ortsgerechte Aussen- und Freiraumgestaltung und die sozialräumliche Entwicklung).

Kapitel D.8 – Den Autobahnraum ortsverträglich gestalten:

Aufgabe R 8.1 Es ist zu prüfen, ob das offen geführte Autobahnstück – zwischen dem Südportal Sonnenbergtunnel und dem Tunnel Schlund – soweit als möglich im Sinne einer Stadtreparatur und damit möglichst ortsverträglich überdacht werden kann sowie die möglichen städtebaulichen Potentiale genutzt werden können.

5 Untersuchungsperimeter

Untersucht werden soll der Raum vom Südportal des Sonnenbergtunnels bis zum Tunnel Schlund, in der nachfolgenden Abbildung «Bearbeitungsperimeter mögliche A2-Überdeckung» bezeichnet. Relevant und einbeziehbar für den Lösungsfindungsprozess ist der als «Betrachtungsperimeter» bezeichnete erweiterte Raum. Da bedeutende Teile des Betrachtungsperimeters das Stadtgebiet Luzern betreffen, nimmt nach Rücksprache mit der Stadt Luzern die Stadtplanung in der Projektgruppe einsitz.



Hinweis zur obigen Abbildung:

«Bearbeitungsperimeter mögliche A2-Überdeckung»:

Die konkrete Abgrenzung wird im Rahmen der Programmerarbeitung für das qualifizierte Verfahren festgelegt.

«Betrachtungsperimeter»:

Da eine Einhausung geprüft wird, muss der gesamte Tunnel Schlund in die Betrachtung einbezogen werden, da allenfalls das Lüftungssystem des Tunnels geändert werden muss. Die konkrete Abgrenzung wird im Rahmen der Programmerarbeitung festgelegt. Das Programm wird von der Steuerungsgruppe verabschiedet.

6 Vorgehen

- 6.1 Die unterschiedlichen Interessen und Ziele der Beteiligten haben Zielkonflikte. Die Herausforderung besteht in der Findung einer qualitativ überzeugenden Gesamtlösung, welche die Rahmenbedingungen betreffend technische und finanzielle Machbarkeit sowie die weitgehend siedlungsverträgliche Gestaltung des offen geführten Autobahnteilstücks optimal zusammenführt und aufeinander abstimmt. Ein Testplanungsverfahren oder ein gleichwertiges qualitätssicherndes Verfahren sollen dazu dienen, Lösungsansätze für diese komplexe Aufgabenstellung aufzuzeigen, einen Lernprozess aller Beteiligten in Gang zu setzen und gemeinsame Strategien im Dialog zu entwickeln. In diesem Sinn wird eine Planung in einem geeigneten Qualitätsverfahren – beispielsweise im Dialogverfahren – mit Zwischenschritten gewählt.

6.2 Die Beteiligten gehen die Fragestellungen zusammen an. Aufgrund der hohen Ansprüche wird ein gemeinsamer Prozess durchlaufen und es sollen sich alle Beteiligten Schritt für Schritt an die gemeinsam getragene Lösung annähern.

6.3 Mit der Testplanung soll geprüft werden, mit welchen städtebaulichen Lösungen die Autobahn am verträglichsten in die Siedlung integriert werden kann. Zu klären gilt es unter anderem:

- Wie kann eine landschafts- und siedlungsverträgliche sowie möglichst kostengünstige ganze oder teilweise Überdeckung realisiert werden?
- Welche städtebaulich attraktiven Alternativen können einer ganzen oder teilweisen Überdeckung gegenübergestellt werden?
- Wie kann eine etappierte Einhausung erfolgen, so dass jede Etappe für sich und für alle Beteiligten einen akzeptablen Zustand darstellt?

Im Prozess werden die technische und zeitliche Machbarkeit sowie die finanziellen Konsequenzen für den Bau, den Betrieb und den Unterhalt aufgezeigt.

7 Organisation

7.1 Der Kanton Luzern übernimmt den Prozesslead und vermittelt zwischen ASTRA, Kanton, Stadt Kriens und LuzernPlus. Er organisiert die erforderlichen Besprechungen und bestimmt im Einzelnen in Abstimmung mit der Steuerungs- und Projektgruppe (vgl. unten) die weiteren Schritte. Der Kanton wird durch eine externe Verfahrensleitung, finanziert gemäss Finanzierungsschlüssel, massgeblich unterstützt.

7.2 Auftraggeber

- ASTRA, Filiale Zofingen
- Kanton Luzern, BUWD, Dienststelle Verkehr und Infrastruktur
- Stadt Kriens, Stadtrat

7.3 Steuerungsgruppe

Die Steuerungsgruppe, in der alle Beteiligten Einsitz haben, wird vom Kanton geleitet. Der Sitzungsbedarf ist auf das gemeinsam festgelegte konkrete Vorgehen abgestimmt. Die Steuerungsgruppe ist für strategisch bedeutende und politische Entscheidungen zuständig. Sie vertritt den Prozess nach innen und nach aussen und ist wie folgt zusammengesetzt:

- Fabian Peter, Regierungsrat Kanton Luzern (Vorsitz)
- Guido Biaggio, Vizedirektor ASTRA
- André Bachmann, Präsident RET LuzernPlus
- Christine Kaufmann-Wolf, Stadtpräsidentin Kriens
- externe Verfahrensleitung (ohne Stimmrecht, Leitung Testplanung, Sitzungsvorbereitung, Protokoll, noch zu bestimmen)

7.4 Erweiterte Projektgruppe

Die erweiterte Projektgruppe ist – wiederum auf fachlicher Ebene – für die Einhaltung der Rahmenbedingungen, die Erreichung der Zielsetzungen sowie die Einhaltung von Kosten und Terminen zuständig. Die Projektgruppe rapportiert an die Steuerungsgruppe. Sie setzt sich wie folgt zusammen:

- Gregor Schwegler*, Kantonsingenieur Kanton Luzern (Vorsitz)
- Richard Kocherhans*, ASTRA Filiale Zofingen, Filialchef
- Thomas Kloth, ASTRA Filiale Zofingen, Bereichsleiter PM Mitte
- Daniel Ender*, Dienststelle Verkehr und Infrastruktur
- Cüneyd Inan*, Dienststelle Raum und Wirtschaft
- Patrick Abegg, Mobilitätskoordinator BUWD
- Armin Camenzind, Geschäftsführer RET LuzernPlus / Vorsitz STG Luzern Süd

- Raymond Studer*, Gebietsmanager LuzernSüd
- Jesús Turiño*, Abteilungsleiter Präsidialdienste, Stadt Kriens
- Thomas Lustenberger, Abteilungsleiter Planungs- und Baudienste, Stadt Kriens
- Daniel Burkhard, Abteilungsleiter Verkehrs- und Infrastrukturdienste, Stadt Kriens
- Thomas Kieliger*, externer Berater Stadt Kriens
- Deborah Arnold, Leiterin Stadtplanung Luzern
- externe Verfahrensleitung (noch zu bestimmen)

Ein Projektausschuss (Mitglieder mit * bezeichnet) führt den Prozess, bestimmt die Prozessschritte, erwirkt Zwischenergebnisse und legt diese der Projektgruppe vor. Der Ausschuss wird massgeblich durch die externe Verfahrensleitung unterstützt.

7.5 Rollen und Zuständigkeiten

Die Rollen und fachlichen Zuständigkeiten sind wie folgt festgelegt:

- Der Kanton Luzern ist im Lead, führt den Prozess und sorgt für die Berücksichtigung sowie die Umsetzung der Vorgaben bzw. gegebenenfalls erforderlichen Anpassungen im kantonalen Richtplan sowie im Agglomerationsprogramm Luzern und stellt die darauf abgestimmte Verkehrsplanung für den Kantonsstrassenbereich sicher. Er beschafft die notwendigen externen Leistungen und führt die Auftragnehmer.
- Das ASTRA stellt die Abstimmung mit den übrigen Planungen im Nationalstrassenperimeter des Projekts Bypass Luzern und dem bestehenden Nationalstrassennetz sicher. Weiter formuliert das ASTRA die Randbedingungen, die sich aus den Zielsetzungen der Nationalstrasse ergeben und prüft die Konformität der Lösungen mit den aktuellen Vorgaben.
- LuzernPlus stellt die Abstimmung mit den Vorgaben auf regionaler Ebene, namentlich mit dem kürzlich verabschiedeten Regelwerk des Entwicklungsschwerpunktes LuzernSüd sicher.
- Die Stadt Kriens prüft die Übereinstimmung mit der geltenden Nutzungsplanung bzw. klärt die erforderlichen Anpassungen. Sie trifft weitere fachliche Abklärungen namentlich mit Blick auf die betroffenen Werke.

8 Finanzierung

Für die Kosten der externen Verfahrensleitung und der Testplanung werden Kosten von ca. 0,5 bis 1,0 Mio. Franken geschätzt. Die Kosten werden zu gleichen Teilen von ASTRA, Kanton Luzern und Stadt Kriens getragen, d.h. je Beteiligte maximal 330'000.- Franken. Dieser Betrag gilt als Kostendach. Der genaue Betrag wird im Rahmen der nächsten Prozessschritte festgelegt. Diese sind die Bestimmung der externen Verfahrensleitung und die Definition des konkreten Planungsvorgehens. LuzernPlus trägt keine Kosten.

9 Kommunikation

Die Kommunikation erfolgt partnerschaftlich und nach gegenseitiger Absprache. In einer Kommunikationsgruppe sind alle Beteiligten gleichberechtigt vertreten. Der Lead in der Kommunikation liegt beim Kanton Luzern.

10 Ergebnis

- 10.1 Im Ergebnis soll eine vergleichsweise Einigung über Umfang und Finanzierung einer Überdeckung bzw. Einhausung respektive einer siedlungsverträglicheren Eingliederung der Autobahn erzielt werden, die als Basis für eine Vereinbarung unter den Beteiligten und für das Festlegen des weiteren Vorgehens (vgl. auch Ziffer 10.2) dienen.
- 10.2 Die Ergebnisse bilden das Fundament für die Diskussionen und Folgeprozesse, namentlich mit Blick auf die Finanzierung auf allen beteiligten Ebenen Bund (ASTRA), Kanton und Gemeinde (Stadt Kriens), wofür die technische Machbarkeit der Lösungen, die Termine und die Kosten sowie die Bewertung allfälliger Varianten vorhanden sein müssen.
- 10.3 Mit der Überprüfung wird zudem die Koordinationsaufgabe R 8.1 aus dem Regelwerk LuzernSüd umgesetzt.
- 10.4 Generell bleiben Entscheide anderer zuständiger Behörden der Beteiligten (Bundesrat und UVEK für den Bund, Regierungsrat und Kantonsrat für den Kanton Luzern, Einwohnerrat und Bevölkerung der Stadt Kriens) vorbehalten.
- 10.5 Alle Beteiligten setzen die partnerschaftlich erarbeiteten Ergebnisse gemäss ihrer Zuständigkeit in ihren Planungen und ihren Instrumenten um. Der konkrete diesbezügliche Anpassungsbedarf wird nach Vorliegen der Ergebnisse in einer Vereinbarung festgelegt.
- 10.6 Das Ergebnis soll bis Ende 2023 vorliegen.

11 Unterzeichnende

Datum, 15. Dezember 2021

.....
ASTRA

Jürg Röthlisberger, Direktor

.....
Guido Biaggio, Vizedirektor

.....
Kanton Luzern

Fabian Peter, Regierungsrat

.....
LuzernPlus

André Bachmann, Präsident

.....
Armin Camenzind, Geschäftsführer

.....
Stadt Kriens

Christine Kaufmann-Wolf, Stadtpräsidentin

.....
Karin Schuhmacher Bürgi, Stadtschreiberin