

Testplanung Überdeckung A2 Luzern-Süd Blick in die Werkstatt vom 4. März 2023 Ergebnisbericht

Änderungsverzeichnis

Version	Datum	Status	Autor*in	Kommentar
0.1	14.03.23	Entwurf	Verfahrensleitung	Erstfassung
1.0	26.04.23	Versand	Verfahrensleitung	Veröffentlichung

Verteiler

- Begleitgremium
- Bearbeitungsteams
- Öffentlichkeit via Website



Bildquelle: LuzernPlus

Datei: Ergebnisbericht 'Blick in die Werkstatt' TPA2-LU vom 4. März 2023
Autor*in: Begleitgremium
Erstellungsdatum: April 2023

Projektpartner:

Inhaltsverzeichnis

1 Das Wichtigste in Kürze	3
2 Begrüssung und Einführung	4
3 Zwischenstand der drei Bearbeitungsteams	6
4 Fragen, Diskussionen und Anregungen	7
5 Schriftliche Rückmeldungen	9
6 Medienspiegel	11

1 Das Wichtigste in Kürze

Das Testplanungsverfahren

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 und so die Attraktivität des Lebens- und Arbeitsraums Luzern-Süd steigern. Drei interdisziplinäre Bearbeitungsteams erarbeiten zurzeit eine Vision zur stadträumlichen Aufwertung. Dabei legen sie ein besonderes Augenmerk auf die Abhängigkeiten und Schnittstellen zur Autobahn. Sie prüfen eine Überdeckung respektive Einhausung der Autobahn, zeigen aber auch alternative Stossrichtungen auf.

Blick in die Werkstatt vom 4. März 2023

An der Weiterentwicklung des Autobahnraumes besteht ein grosses öffentliches Interesse. Die Projektpartner organisieren deshalb einen direkten Austausch zwischen der Bevölkerung und den Bearbeitungsteams als «**Blick in die Werkstatt**». Die Bearbeitungsteams gewährten am **Samstag, 4. März 2023**, einen Einblick in den Zwischenstand der Arbeiten, stellten sich den Fragen der Besucherinnen und Besucher und nahmen Anregungen entgegen. Die Veranstaltung fand im Projektraum innerhalb des LUK Centers an der Nidfelstrasse 1 in Kriens statt und richtete sich an die Quartierbevölkerung, die eingeladenen Interessensgruppen und Grundeigentümerschaften. Der Anlass wurde von total 106 Personen besucht.

Testplanung
ÜBERDECKUNG A2
LUZERN-SÜD

Blick in die Werkstatt
Samstag,
4. März 2023

Am «Blick in die Werkstatt» präsentieren die Teams ihre aktuellen Entwürfe. Die Veranstaltung richtet sich an die Quartierbevölkerung, die eingeladenen Interessensgruppen und Grundeigentümerschaften. Anmeldung unter: 

Wie kann das in Kriens offen geführte Teilstück der Autobahn A2 zwischen dem Tunnel Schlund und dem Tunnel Sonnenberg stadträumlich aufgewertet werden?

Dieser Frage widmen sich drei interdisziplinäre Teams im Rahmen der Testplanung «Überdeckung Autobahn A2 Luzern-Süd». Die Ergebnisse sollen Ende 2023 vorliegen.

Weitere Informationen finden Sie auf der Website ueberdeckung-a2-luzernsued.lu.ch

Weitere Informationen (Website)

<https://ueberdeckung-a2-luzernsued.lu.ch/>

2 Begrüssung und Einführung

Die Teilnehmenden wurden im Namen der vier Projektpartner Bundesamt für Strassen ASTRA, Kanton Luzern, der Gemeindeverband LuzernPlus und die Stadt Kriens durch die Verfahrensleitung (Ventus Projekte GmbH) begrüsst.

Die Projektpartner 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](#)). Im Vordergrund steht das Ausloten des stadträumlichen Entwicklungspotenzials (vgl. [Programm der Testplanung](#)).

Zielsetzung

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 LuzernSüd zu steigern.

Bearbeitungsteams

- Team KCAP und Studio Vulkan mit Zimraum und Ing. Büro für Verkehrsplanung W. Hüslér
- Team Van de Wetering mit EDER Landschaftsarchitektur und Hochschule Luzern
- Team S2L mit Salewski Nater Kretz, Soziologie & Raum und XM Architekten.

Kernfragen

- 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? 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?

Ablauf der Testplanung

Wir testen Ideen, setzen uns mit räumlichen Konflikten auseinander und loten Lösungen und Handlungsspielräume aus. Drei interdisziplinäre Bearbeitungsteams kreieren dazu Visionen, Leitideen und zeigen mögliche Stossrichtungen auf.

Begleitgremium

Gregor Schwegler, Kanton Luzern, Kantonsingenieur (Vorsitz) - Richard Kocherhans, Bundesamt für Strassen ASTRA, Filialchef - Jesús Turiño, Stadt Kriens, Abteilungsleiter Präsidialdienste - Mario Baumgartner, LuzernPlus, Projektleiter - Philipp Krass, berchtoldkrass space&options, Experte Städtebau - Daniel Baur, Bryum, Experte Landschaftsarchitektur - Katja Albiez, Albiez de Tomasi, Expertin Architektur - Tinu Beutler, soziale Plastik, Experte Nutzung / Stadtraum - weitere Expert*innen der Projektpartner - Fachspezialist*innen Immobilienentwicklung, Lärm, Ingenieurbau und Störfallvorsorge

Eingeladene Betroffene und Interessierte

- Grundeigentümerschaften der direkt an die Autobahn A2 anliegenden Parzellen
- Quartierbevölkerung und Personen vor Ort
- ASTAG Zentralschweiz
- Die Junge Mitte Kanton Luzern
- Die Junge SVP Kanton Luzern
- Die Mitte Kanton Luzern
- Die Mitte Kriens
- FDP Die Liberalen Kanton Luzern
- Fraktionen Kriens: FDP
- Fraktionen Kriens: SVP
- Fraktionsvorsitzender Die Mitte
- Fraktionsvorsitzende SVP
- Fraktionsvorsitzender FDP
- Fraktionsvorsitzender SP
- Fraktionsvorsitzende G/JG
- Fraktionsvorsitzende GLP
- Gewerbeverband Kriens
- GLP Kanton Luzern
- Grüne Kanton Luzern
- Grüne/ GLP-Fraktion Kriens
- IG Netzwerk LuzernSüd
- IHZ
- Junge Grüne Kanton Luzern
- Junge Grünliberale Kanton Luzern
- Jungfreisinnige Kanton Luzern
- Jungsozialist*innen 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
- TCS Sektion Waldstätte
- VCS Sektion Luzern
- Verkehrsverbund Luzern
- Vorstand LuzernPlus
- Wirtschaftsförderung Luzern

Ausblick

Die Bearbeitungsteams setzen ihre Arbeiten fort. Mit den Ergebnissen der Testplanung ist Ende 2023 zu rechnen. Im Anschluss daran werden die Ergebnisse auf politischer Ebene durch die Projektpartner gewürdigt. Das weitere Vorgehen wird gemeinsam festgelegt.

3 Zwischenstand der drei Bearbeitungsteams

Die Teilnehmenden wurden in 13 Gruppen durch die Marktstände geführt. Die drei Bearbeitungsteams präsentierten den Stand der Arbeiten, bestehend aus den Zwischenabgaben der ersten und zweiten Bearbeitungsrounden.

Team Van de Wetering



Das Bearbeitungsteam zeigt mit neun Entwicklungsbausteinen unterschiedliche Priorisierungen, Beispielungs- und Gestaltungsmöglichkeiten des Autobahnraums. Die Autobahn wird im Bereich der Arsenal-Brücke überdeckt. Die Überdeckung des Tunnel Schlunds wird bis zur Horwerstrasse erweitert. Die Strategie sieht zeitlich unabhängig voneinander umsetzbare grossmassstäbliche Stadtbausteine vor. Mit der Stärkung der Südallee wird die Entwicklung in Nord-Süd Richtung konsequent weiterentwickelt.

Team KCAP und Studio Vulkan



Das Bearbeitungsteam zeigt auf, wie der heterogene Kontext bewahrt und mit unterschiedlichen Interventionen auf die Autobahn reagiert werden kann. Der Autobahnraum bleibt Autobahnraum, auf eine weitere lineare Verbindung wird verzichtet. Die zentrale Überdeckung im Bereich der Arsenal-Brücke wird ein Ort mit eigener Identität und regionaler Ausstrahlung, der bestehende Qualitäten ergänzen. Die Überdeckung des Tunnel Schlunds wird bis zur Horwerstrasse erweitert. Das Erleben und die Ausbildung der verschiedenen Autobahnabschnitte aus Sicht der Autofahrenden wird aufgezeigt.

Team S2L



Das Bearbeitungsteam spannt die Entwicklung über ein dichtes grünes Netzwerk auf. Der Freiraum wird zum tragenden Gerüst des Raums Luzern-Süd weiterentwickelt. Es entsteht ein organischer Freiraumhügel der das Quartier aufwertet. Das Bearbeitungsteam stellt die Idee des organischen Freiraumhügels im Bereich der Arsenal-Brücke einer Absenkung der Autobahn gegenüber. Durch die Absenkung entsteht eine ebenerdige stadträumliche Querung in Ost-West Richtung. Die Überdeckung des Tunnel Schlunds wird bis zur Horwerstrasse erweitert.

4 Fragen, Diskussionen und Anregungen

Die Reiseleiter*innen haben Highlights (Aha-Erlebnisse und Feststellungen) und Dauerbrennerfragen notiert.

Highlights

Lösungsvorschläge

- *Nur Teilstücke der Autobahn zu überdecken ist interessant und wird begrüsst.*
- *Das kein Team eine Gesamtüberdeckung anstrebt überrascht.*
- *Das Spiel mit den Massstäblichkeiten ist interessant.*
- *Die Idee der Autobahnabsenkung ist spannend.*
- *Die technische Umsetzung einer Überdeckung (Höhe der Infrastruktur) ist schwierig vorstellbar.*
- *Mit der Überdeckung entsteht ein Mehrwert für das ASTRA (Landwert).*
- *Es ist nicht verständlich, weshalb eine ganze Überdeckung nicht unabhängig umsetzbar ist.*

Verkehr

- *Die Verkehrszunahme ist in die Lösungssuche miteinzubeziehen.*
- *Es wird Mehrverkehr inkl. Zunahme des Lärms befürchtet.*
- *Neue Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen, ist sinnvoll.*
- *Es fehlt eine neue Ost-West Beziehung für den MIV, um die Luzernerstrasse zu entlasten.*

Siedlungsentwicklung

- *Eine Überdeckung im Bereich Kaserne / Zeughaus ist sinnvoll.*
- *Die bessere Vernetzung und stärkere Verbindung der Quartiere wird begrüsst.*
- *Das Stadthaus von Kriens ist künftig vielleicht am falschen Ort.*
- *Es wird begrüsst, dass das Krienser Oberdorf und Unterdorf zusammenwachsen können.*
- *Die grossen baulichen Volumen überraschen. Deren Notwendigkeit werden in Frage gestellt.*

- *Der Erhalt der Gewerbenutzung wird begrüsst.*

Freiraumentwicklung

- *Die neuen Verbindungen und die Weiterentwicklung des Wegnetzes wird begrüsst.*
- *Die Verlängerung der Überdeckung im Bereich Schlund gefällt.*
- *Die Idee, Kriens stärker zu vernetzen und zusätzliche Grünflächen zu schaffen überzeugt.*
- *Das Mikroklima kann verbessert werden.*
- *Die Stärkung der Verbindung von Kriens an die Luzerner Allmend wird begrüsst.*
- *Die Querverbindungen und ihre Lage überzeugen.*

Etappierbarkeit und Umsetzung

- *Die (Teil-)Überdeckung bedingt eine realistische Finanzierungsmöglichkeit.*

Dauerbrennerfragen

Lösungsvorschläge

- *Wieso fehlte der Mut für visionäre Lösungen?*
- *Warum hat kein Team eine ganze Überdeckung vorgeschlagen?*
- *Was spricht gegen eine ganze Überdeckung? Welche Argumente führen zum Entscheid gegen eine ganze Überdeckung?*
- *Was bedeutet es, die Autobahn abzusenken? Ist dies technisch machbar?*

Verkehr

- *Gibt es ein Gesamtverkehrskonzept?*
- *Wie entwickelt sich die Verkehrssituation?*
- *Wurden mögliche Verkehrsüberlastungen mitgedacht?*
- *Entstehen neue ÖV-Verbindungen?*
- *Wie entwickelt sich die Belastung der Arsenalstrasse?*
- *Was bedeutet die Entwicklung von LuzernSüd für die verkehrliche Belastung der Luzernerstrasse?*
- *Die Autobahnanschlüsse in Kriens sind bereits heute zu Stosszeiten überlastet. Was bedeutet dies für die Zukunft?*

Siedlungsentwicklung

- *Welche Identität hat Kriens?*
- *Wie viele Personen wohnen und arbeiten künftig in LuzernSüd?*
- *Was für Quartiere und Gebiete entstehen? Welche Schwerpunkte? Nutzungsverteilung?*
- *Wie kann das Zeughaus mit der heutigen Nutzung in die beabsichtigte Entwicklung eingebunden werden?*
- *Wie wird das Projekt Grosshofbrücke berücksichtigt?*
- *Wie wird mit der Einfamilienhausstruktur am Sonnenberg umgegangen? Wie wirkt sich die Entwicklung in LuzernSüd auf die Lärmsituation am Sonnenberg aus?*
- *Braucht es diese Verdichtung und grosse Volumen in LuzernSüd?*
- *Müssen Häuser abgerissen werden?*
- *Wie kann die Werkvitrine adressiert werden?*
- *Wie wird das Umfeld transformiert? Wie kann die Integration des Bestands erfolgen?*

Freiraumentwicklung

- Welche Freiraumnutzungen sind mit den Niveauunterschieden möglich und sinnvoll?
- Welche Qualitäten weisen die Grün- und Freiräume auf (Beeinträchtigung wegen Lärm)?
- Welchen Bedarf für öffentliche Freiräume (Platz/Park/Bolzplatz) hat LuzernSüd?
- Wie viel Raum brauchen Bäume (Vegetation auf einer (Teil-)Überdeckung)?
- Wie entwickelt sich die Topografie in Querrichtung (insbesondere im Bereich Musikhochschule/ Südpol)?

Etappierbarkeit und Umsetzung

- Wie kann die (Teil-)Überdeckung finanziert werden?
- Welche Abhängigkeiten zum Bypass bestehen?
- Welche Kosten muss die Stadt Kriens tragen?

5 Schriftliche Rückmeldungen



Es wurden 24 Rückmeldungen hinterlassen:

- *Top Arbeit, vielen Dank!!! Nochmals aus der Box denken? Andere Lösungen oder ist das wirklich das Optimum? Wenn nicht überdeckt, massive Aufwertung am Anfang und Ende nötig! Weitere Übergänge / Brücken zwischendrin?*
- *Trotz Aufwertung muss Gewerberaum erschwinglich bleiben. Verkehrsführung rund um Autobahn sollte mit entwickelt werden. Unterführung attraktiveren.*
- *Gesamte Überdeckung in Etappen? Angepasst an die Entwicklung der angrenzenden Areale.*
- *Tieferlegung wünschenswert. Starke Querverbindung wünschenswert.*
- *Bravo! Gute Information, interessante Projekte, Tieferlegung der Autobahn ist super, städtebauliche Verkehrsplanung nicht vergessen, Ausbau Motelstrasse, Kreisel Mattenhof beibehalten und ausbauen.*
- *Ist eine Kaserne «eingemauert» in einem Wohngebiet strategisch überhaupt sinnvoll? Das Militär dort ist doch total «unbeweglich». Die Verlängerung des Schlund-Tunnels macht auch voll unabhängig vom Rest Sinn!*
- *Die offenen Autobahn-Teilstücke scheinen die machbare Realität zu sein. Dies ist kommunikativ gegenüber der Öffentlichkeit / Bevölkerung mit grosser Aufmerksamkeit zu erklären und zu vermitteln.*
- *Die Idee mit dem Tramloop finde ich interessant. So könnten die verschiedenen Quartiere zu einer Stadt verbunden werden.*

- *Die Idee, das Zeughausareal zu öffnen finde ich spannend und würde ich begrüßen!*
- *Wichtig scheint mir wie im Projekt S2L den öV mit einzubeziehen! Ganz nach dem Motto: Wenn nicht jetzt, wann dann?*
- *Wir sind positiv überrascht, dass alle drei Projekte mit offener Autobahnführung im Gewerbebereich arbeiten. Vielen Dank.*
- *Dank der Teilüberdeckungsprojekte sehe ich meiner beruflichen Zukunft wieder positiv entgegen. Da alle drei Projekte für das Gewerbe an der Autobahn sind.*
- *Team S2L, Absenkung Autobahn: Super damit Querung auf gleichem Niveau.*
- *Danke für die inspirierenden Einblicke. Meine Inputs: Übergänge, Dreieck. Abflüsse / Aufgänge Überdenken. Absenkung gefällt. MIV auch mitdenken. Portal Sonnenberg beleben. Portal Schlund ev. verlängern. Gewerbe Lösungen berücksichtigen. Weiter So.*
- *Die Teilüberdachung der Autobahn mit dem bestehenden Gewerbe finde ich sehr positiv. Alte Horwerstrasse öffnen mit einem sinnvollen Übergang kann ich verstehen. Vielen Dank für die interessante Info.*
- *Für mich ist zu wenig überdeckt. Zu- und Abfahrtsstrassen sind nicht funktionstüchtig. Interessanter Mix von Gewerbe, Freiraum und Wohnraum.*
- *Möglichst komplette Überdeckung. Prüfen ob, Überdachung weiter Richtung Hergiswil gezogen werden kann für Zukunft. Könnte bei neuer Überbauung (vielleicht erst in 100 bis 200 Jahren) die Überdachung einbezogen werden und evtl. dann neue Wege Ost-West zu schaffen.*
- *Cool. Wirklich guter Event. Gute Ideen für Weiterentwicklung.*
- *Gesamte Überdachung nicht in Entwicklung eingeflossen.*
- *Absenkung aufnehmen! Stadtwerdungs-Prozess wichtig. Stadtklima beachten.*
- *Ideen mit Potenzial. Vor allem auch ohne Bypass realisieren.*
- *Nicht alle Flächen verplanen. Landreserven für die Zukunft schaffen.*
- *Keine Gruppe hat sich zur Energie Gedanken gemacht. Zukünftig benötigt Kriens mehr Energie. Photovoltaik etc. Energiegewinnung einbeziehen.*
- *Kuonimatt ist auch Teil von Kriens und sollte auch sozialtechnisch einbezogen bzw. verbunden werden.*

6 Medienspiegel



Videobeitrag

Tele1 vom 04.03.2023:

[Raum um Autobahn Kriens soll attraktiver werden](#)

Online-Beiträge

Zentralplus vom 29.03.2023:

[Überdachung der Autobahn A2. Bypass-Überraschung erhält in Kriens viel Zuspruch.](#)

Anzeiger-Luzern vom 06.03.2023:

[Expert:innen: «Eine ganze Überdachung ist unnötig».](#)

Print-Artikel

Luzerner Zeitung vom 28.03.2023:

Komitee fordert Optimierungen

Luzerner Zeitung vom 06.03.2023:

Autobahn soll nur teilweise überdacht werden. Vom politischen Wunsch einer Komplettüberdeckung der Autobahn halten Testplaner wenig.

KRIENSinfo 3/2023 vom 22.02.2023:

Testplanung Überdeckung A2 bei Halbzeit «Vision hat uns an den Verhandlungstisch gebracht»

Verkehr & Mobilität

ÜBERDACHUNG DER AUTOBAHN A2

Bypass-Überraschung erhält in Kriens viel Zuspruch

29.03.2023, 18:12 Uhr • 6 Minuten • 2



Eine Testplanung zeigt auf, wie das Gebiet Luzern Süd an der Autobahn entwickelt und aufgewertet werden kann. (Bild: Kanton Luzern)

Eine Testplanung soll aufzeigen, wie die Autobahn durch Kriens überdacht werden soll. Doch ein Zwischenfazit zeigt: Eine komplette Überdachung ist unwahrscheinlich. Das widerspricht der ursprünglichen Forderung.



REDAKTION
Elio Wildisen

Auf die Euphorie folgt die Ernüchterung. So zumindest lassen sich die Ereignisse rund um den Bypass in Kriens auf den ersten Blick interpretieren. Es war im Dezember 2021 – die Schweiz steckte tief in der Coronakrise und Hygienemasken gehörten zum Alltag – als die Stadt

Kriens, gemeinsam mit dem Kanton und dem Bundesamt für Strassen (Astra), eine Absichtserklärung unterzeichnete. Darin hielten die Parteien fest, eine Testplanung durchzuführen, wie die Autobahn A2 zwischen Sonnenberg und dem Schlund-Tunnel in Horw überdacht werden könnte.

Stadtpräsidentin Christine Kaufmann sprach von einem Meilenstein ([zentralplus berichtete](#)). Denn lange Zeit waren die Fronten zwischen Kriens und dem Bund verhärtet. Kriens bestand auf einer Überdeckung der Autobahn, als Ausgleichsmassnahme für den städtebaulichen Schaden, den der Bau des Bypasses in Kriens anrichten wird. Das Astra aber wollte davon nichts wissen. Erst die Vermittlung des Kantons Luzern ermöglichte den Durchbruch und die Einigung zwischen den beiden.

Planer wollen keine komplette Überdachung

Drei Planungsteams prüfen seither, wie der Autobahnabschnitt überdeckt und das ganze Gebiet in Luzern Süd aufgewertet werden kann ([zentralplus berichtete](#)). Anfang März präsentierten sie beim sogenannten Blick in die Werkstatt erste Zwischenergebnisse ihrer Überlegungen und warteten mit einer grossen Überraschung auf: Keines der drei Teams schlägt eine komplette Überdachung des Abschnitts vor – obwohl das die ursprüngliche Krienser Forderung war.



VERKEHR & MOBILITÄT

Nachteil für Gewerbe
FDP und SVP so
sich über
Parkplatzschwund
Zug

MEISTGELESEN EMP

1
Tourismusegger e
Rückkehr von Ri
Touristen aus Üt
löst Unmut aus

2
Michelin-Koch ist
ausgezogen
So geht es im
Restaurant Maih
Luzern weiter

3
Je kurioser, desto v
Diese Tiktoker a
Luzern stauben
Millionen Klicks

4
Opfer des eigenen
Mittelstand wird ä
«Zug sollte Gem
aus anderen Kar
aufnehmen»

5
Rechnung deutlich
als budgetiert
Risch verrechnet
um fast 20 Millie
Franken

4



Der Entwurf sieht im mittleren Teil des Autobahn-Abschnitts eine grosse Überdachung vor. Zwei kürzere Autobahnabschnitte bleiben offen. (Bild: Team Van de Wetering)

zentralplus hat bei Roman Hanimann nachgefragt. Der Raumplaner arbeitet bei Van de Wetering, welches eines der drei in der Testplanung involvierten Teams ist. Sein Team schlägt drei Teilbereiche vor, welche überdeckt werden sollen: Im Süden als Verlängerung des Schlund-Tunnels, im mittleren Bereich auf der Höhe des Südpols sowie im Norden bei der Grosshofbrücke, die zum Portal des Sonnenberg-Tunnels führt. Diese Überdeckung war auch vom Astra so vorgesehen.



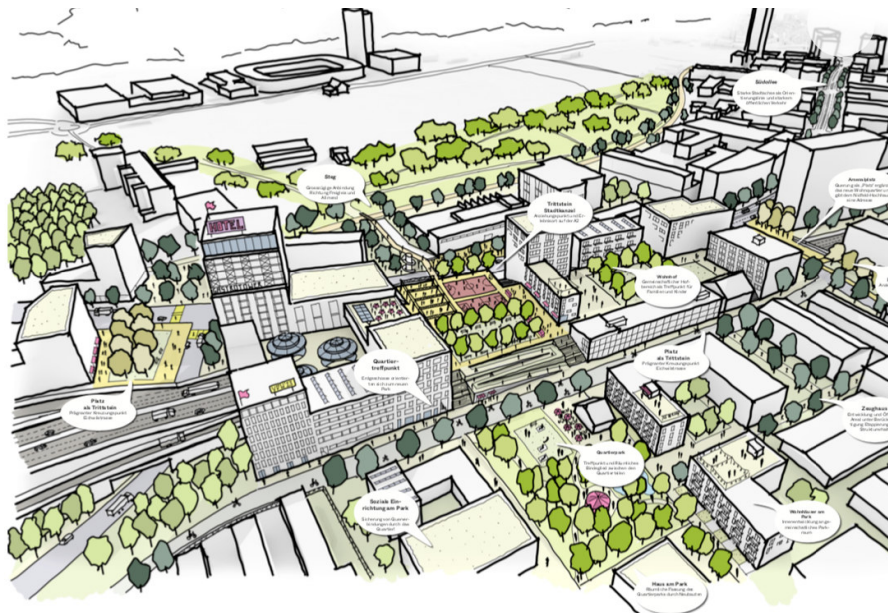
Das heutige Portal beim Sonnenberg-Tunnel (rot), der Vorschlag des Astra für eine neue Grosshofbrücke (blau) und die Vision der Stadt Kriens (gelb). (Bild: zvg)

Eine Überdachung ist nicht überall sinnvoll

Hanimann erklärt, dass es mehrere Gründe gibt, die gegen eine komplette Überdachung der Autobahn sprechen. «Im Norden bei der Grosshofbrücke ist die Situation mit den zahlreichen Ein- und Ausfahrten sehr komplex. Dort ist der Spielraum für eine städtebauliche Entwicklung begrenzt.» Zudem sei der Niveauunterschied zu berücksichtigen. Die Autobahn liegt dort schon höher als die Umgebung. «Überdeckt man die Autobahn mit zusätzlichen Bauten, entsteht eine hohe Wand. Eine solche Trennwirkung wollen wir verhindern.»

Auf der Höhe des Südpols hingegen ist der Niveauunterschied zwischen Autobahn und Umgebung nicht mehr so gross. «Hier macht eine Überdeckung darum Sinn», sagt Hanimann. Gegen eine komplette Überdachung spricht zudem die Bautechnik. Je länger ein überdeckter Autobahnabschnitt ist, desto mehr Raum braucht es in der Höhe für dessen Belüftung. «Der Autobahndeckel müsste somit höher gebaut werden und der Niveauunterschied würde noch grösser.»





Auf der Höhe des Südpols soll die Autobahn grossräumig überdacht und überbaut werden. (Bild: Tear Wetering)

Zwei Autobahnabschnitte von 100 bis 200 Metern Länge bleiben in diesem Entwurf offen. Auf der Höhe des Nidfelds liegt der Grund dafür im dort ansässigen Gewerbequartier. Dieses grenzt direkt an die Autobahn an. Eine Überdeckung an dieser Stelle kommt darum nicht infrage. «Wir wollen das Gewerbe nicht vertreiben, sondern dieses Quartier weiterentwickeln», sagt Hanimann. Zudem übernehme das Quartier bereits heute eine wichtige Lärmschutzfunktion.

Zuspruch aus Kriens für das Zwischenergebnis

Überraschend ist nicht nur dieses Zwischenergebnis, sondern auch die Reaktion aus Kriens. Denn Personen, die hartnäckig eine Überdachung des gesamten Abschnitts forderten, zeigen Verständnis für die Ideen der Testplanung. Zum Beispiel Michèle Albrecht, Co-Präsidentin des überparteilichen Komitees Bypass Plus, welches sich für die komplette Überdeckung einsetzt: «Das Argument, dass ein Betonriegel von 9 bis 10 Metern Höhe über rund einen Kilometer Länge nicht mehr Lebensraum schafft und städtebaulich keine Aufwertung ermöglicht, können wir nachvollziehen.»

Sie sei schon überrascht von diesem Zwischenergebnis, primär aber dankbar dafür, dass das Anliegen des Komitees ernst genommen wird. Es sei ein starkes Zeichen, dass sich die Grundidee der drei Planungsteams sehr ähnelt.

”

«Es gilt weiterhin hart zu fordern und clever zu denken.»

Michèle Albrecht, Co-Präsidentin Komitee Bypass Plus

Gleich klingt es auch aus dem Krienser Stadthaus. Stadtpräsidentin Christine Kaufmann hat stets betont, dass es eine ergebnisoffene Planung sei. Eine komplette Überdachung ist darum nur eine von vielen möglichen Lösungen. Sie sagt auf Anfrage: «Der Blick in die Werkstatt hat gezeigt, dass ein enorm breites Spektrum an Ansätzen entsteht. Wichtig ist dabei weniger, dass ein Ansatz der Ursprungsidee entspricht, sondern dass er das Problem in diesem Lebensraum löst.»

Neues Quartier schafft Vernetzung

Und wie soll dieses Problem gelöst werden? Beim Team Van de Wetering steht die Vernetzung an erster Stelle. Mit dem neuen Quartier beim Südpol entsteht eine Verbindung zwischen dem historischen Krienser Dorfkern, dem Entwicklungsgebiet Luzern Süd und dem Freiraum in der Allmend. Ein weiterer Übergang zwischen dem «alten» und dem «neuen» Kriens ist im Süden geplant, wo der Schlund-Tunnel verlängert werden soll. So werden die neuen Quartiere im Schlund, Schweighof und Mattenhof besser ans Krienser Zentrum angeschlossen und die Autobahn funktioniert nicht mehr als Trennwand zwischen den Ortsteilen. Neue Velorouten entlang und über der Autobahn sowie Fussgängerstege sollen diese Vernetzung unterstreichen.

WEITERLESEN



Bio Spezialitäten vom
Burgrain online bestellen



Anzeiger-Luzern

Region
06.03.2023

Expert:innen: «Eine ganze Überdachung ist unnötig»

Wie soll das Gebiet zwischen zukünftigem Bypass und Tunnel Schlund in Kriens einst aussehen? Drei Projektteams präsentierten Ideen. Überraschungen blieben aus.

Was Initianten und Kreative rund ums neue Luzerner Theater verpasst haben, demonstrieren die Instanzen rund um die Autobahn A2: Sie involvieren frühzeitig die Bevölkerung. Am letzten Samstag präsentierten drei Expertengruppierungen Ideen zu einer möglichen zukünftigen Gestaltung des südlichen Stadtraums im Anschluss an den geplanten Bypass.



Johanna Joecker: «Es darf lauter zu- und hergehen»: der Autobahn-Deckel des Teams KCAP auf der Höhe Musikhochschule. Bild: ahy

Die Projektteams arbeiteten interdisziplinär, sowohl bauliche, architektonische und soziale Disziplinen wurden in der Arbeit berücksichtigt. So viel vorab: Grossartig verschieden sind die Ansätze nicht, Provokatives wurde nicht präsentiert. Schlussendlich geht es in allen drei Expert:innenteams um eine Kernfrage: Wie viel Autobahn soll überdeckt werden? Sei es mit einer kompletten Umhausung oder in Form einer breiten Brückenlösung. Das einzig Erstaunliche der Präsentationen war die gemeinsame Einsicht aller Teams, dass ein komplettes «Einpacken» der Autobahn bis in den Schlund gar nicht nötig sei.

Das widerspricht der vorherrschenden politischen Meinung in Kriens und dem gefühlten Wunsch der Bevölkerung. Die Erklärung der Expert:innen dazu: Die Autobahn sei ja zuerst da gewesen, die Bebauung rundherum habe von Anfang an auf diese Tatsache Rücksicht genommen, eigentlich «störe» die Strasse nicht im Übermass. «Die Autobahn ist ein mentales Problem», nannte es Ute Schneider vom Team KCAP, «eine Barriere.» Diese gilt es zu überwinden, und dazu blasen die Teams alle ins gleiche grundsätzliche Horn, in verschiedenen Spielvarianten. Die vorgeschlagenen Querverbindungen werden von Expert:innen im Gebiet Allmend/Kaserne – Südpol gesehen. Unterschiede finden sich in der Grösse dieser Querungen und in deren Nutzung. Nur das Team S2L bringt als Option eine Absenkung der Autobahn um 5 bis 8 Meter ins Spiel mit der pragmatischen Zusatzbemerkung, dass dies wohl «ein sehr grosser Eingriff» sei. Die Politik und das Geld

dürften da Hindernisse aufbauen. Intelligent aber der Ansatz desselben Teams, die Entwicklung des Gebietes «etappiert» zu betrachten. «Wir müssen in 20 Jahren aus eventuell gemachten Fehlern lernen können», so Teammitglied Daia Stutz.

Genug Grünflächen

Bemerkenswert auch die Aussage von Johanna Joecker vom Team KCAP: «In Kriens und den angrenzenden Gebieten gibt es genug grüne Erholungsflächen.» Der entstehende Raum über der Autobahn dürfe somit «städtisch» genutzt werden. «Da darf es durchaus auch lauter zu und her gehen.» Bei den anderen Teams geht die Nutzung mehr in Richtung Erholung, mit Freiräumen für soziale Begegnungen und Kulturelles. Die wichtigste Aufgabe der Querung ist unabhängig von der schlussendlichen Nutzung des «Deckels», der grossen Brücke. Die Gebiete Allmend und Arsenal müssen schwellenfrei mit Kriens verbunden werden. Dasselbe gilt für das heftig wachsende Quartier Mattenhof. Deshalb wird von allen Teams eine Neuführung der Horwerstrasse angestrebt, ein Team schlägt zudem eine Trennung von Langsam- und Autoverkehr vor. Velofahrende werden in allen drei Konzepten natürlich generös mit neuen Möglichkeiten bedacht. Das «Freigleis» wird weiter aufgewertet und verlängert. Schmunzeln generierte der Input eines Quartierbewohners, der bemerkte, dass die neuen Velofahrwege über den geplanten Deckeln «so viele Kurven» aufweisen. «Mit dem Velo will man möglichst geradeaus unterwegs sein.» Ästhetische Spielereien sind da unerwünscht.

Autos verschwinden

Über Autos wurde auffallend wenig gesprochen in den Präsentationen, was ein Quartierbewohner denn auch monierte. «Die Autos verschwinden nicht einfach.» Insbesondere, wenn man vernimmt, dass in dieser Boomregion Luzern-Süd 50 000 bis 70 000 mehr Leute in wenigen Jahren leben und arbeiten sollen. Ob die allesamt Velo fahren und den ÖV benutzen werden? In der Feedbackrunde mit den anwesenden Besucher:innen kam den Ideen der Expertengruppen aber viel Wohlwollen entgegen. Ein Gast liess sich sogar von den Argumenten der Fachkräfte überzeugen, dass eine vollständige Tunnellösung für die Autobahn gar nicht nötig sei. Ein Kompliment somit an die Organisator:innen dieser Informationsveranstaltung, die begriffen haben, dass ein Projekt dieser eingreifenden Dimension vor einem Entscheid dem Dialog mit der Bevölkerung ausgesetzt werden muss. Die Stadt Luzern darf sich in diesem Vorgehen von Kriens etwas inspirieren lassen.

Andréas Härry

Weitere Artikel

Schaulaufen des Eisklub Luzern

Der Eisklub Luzern (EKL) führt am Sonntag, 19. März, um 14 Uhr im Regionalen Eiszentrum Luzern (Eisfeldstrasse 2, 6005 Luzern, Bushaltestelle Eisfeldstrasse) das traditionelle Schaulaufen durch. Hier kann das ganze Spektrum... [mehr](#)

Sanierung der Spitalstrasse

Die Bauarbeiten zwischen dem Kantonsspital und der Friedentalstrasse sind gestartet. [mehr](#)

Region

Ein kunterbuntes Kinderprogramm

Beim Fumetto 2023 wird das Programm für die Kleinsten, das Fumettino, ausgebaut. Die Veranstaltungen sind für Kinder ab 6 Jahren. [mehr](#)

Region

Das soll sich beim Fumetto ändern



Komitee fordert Optimierungen

Bypass In welchem Umfang kann die Autobahn in Kriens im Rahmen des Bypass-Projekts überdacht und damit siedlungsverträglicher gestaltet werden? Mit dieser Frage beschäftigen sich derzeit drei Planungsteams im Rahmen einer Testplanung. Bei einem Einblick in den Prozess für die Bevölkerung hat sich aber gezeigt, dass keines der Teams eine vollständige Überdachung der A2 plant – wie dies eigentlich von der Stadt Kriens und dem Komitee Bypass Plus, dem sämtliche Krienser Parteien angehören, gefordert wird.

Nun äussert sich Bypass Plus in einer Mitteilung dazu. Dieses stehe weiterhin für «eine möglichst komplette Überdachung» ein, zeige aber auch «Verständnis für konsensorientierte Lösungen mit guten Argumenten». Eine vollständige Überdachung sei problematisch hinsichtlich Abluft oder weil ein durchgehender Betonriegel entstehen könnte. Es sei zwar noch nicht der Zeitpunkt, um die vorliegenden

ersten Lösungsansätze zu werten. Das Komitee sei aber dennoch überrascht darüber, dass keines der Teams die A2 in Kriens «auch nur ansatzweise» vollständig überdecken will.

Das Komitee ist also offen für Teilüberdachungen. «Aber wir fordern mit Nachdruck weiterhin eine möglichst siedlungsverträgliche Lösung», sagt Komitee-Präsidentin Michèle Albrecht (Mitte). Die geplanten Bereiche für eine Teil-Überdachung würden noch Potenzial bergen. «Diese können verlängert werden, Querverbindungen müssen gewährleistet sein und eine mögliche Absenkung der Autobahn soll weiterverfolgt werden. Zudem soll ein guter Mix zwischen Erholungs- und Nutzraum entstehen.»

Das Projekt sei eine grosse Chance für alle Akteure, nicht nur für die Stadt Kriens oder den Kanton Luzern, sondern auch für den Bund. «Es kann ein Projekt mit Pioniercharakter entstehen, das den Strassen- und Städtebau auf eine positive Weise verbindet», betont Albrecht. (*std*)



Autobahn soll nur teilweise überdacht werden

Vom politischen Wunsch einer Komplettüberdeckung der Autobahn halten Testplaner wenig.



Die A2 zwischen Sonnenberg- und Schlundtunnel.

Simon Mathis

Seit sechs Monaten läuft die Testplanung zur Überdeckung der Autobahn A2 zwischen Sonnenberg und Schlundtunnel. Am Samstagvormittag gewährten drei interdisziplinäre Teams erstmals Einblick in ihre bisherigen Ideen. Ein öffentlicher Rundgang durch ihre Werkstatt auf dem Nidfeld ermöglichte einen spannenden Einblick in die laufende Planungen.

Die drei Gruppen haben sich unabhängig voneinander mit der Frage auseinandergesetzt, wie im Rahmen des Bypass mit der A2 umzugehen ist, die Kriens gewissermassen in zwei Teile schneidet. Bezeichnend ist, dass keines der Teams den A2-Abschnitt vollständig überdeckt. Das steht der bisherigen Haltung des Krienser Stadtrates und des Parlaments gegenüber, die bisher eine komplette Über-

dachung forderten. Auf der offiziellen Website von Kriens betonte Stadtpräsidentin Christine Kaufmann (Mitte) kürzlich allerdings, dass das Verfahren ergebnisoffen sein soll.

Vollständige Überdachung berge Fallstricke

Die Expertinnen und Experten wiesen darauf hin, dass eine vollständige Überdachung – neben dem finanziellen Auf-



wand – mit Fallstricken verbunden sei. Dieser Schritt sei ein «extremer Eingriff». Man müsse bedenken, dass eine «lange Schuhschachtel» über den gesamten A2-Abschnitt noch eine zusätzliche Mauer zwischen den beiden Teilen von Kriens schaffen würde. «Das wäre ein Block von etwa 9 bis 10 Metern Höhe, der irgendwie überwunden werden müsste», sagte einer der Testplaner.

Erstaunlich ist, wie stark sich die Grundideen letztlich ähneln. Alle Teams schlagen eine teilweise Überdeckung der A2 vor, wobei besonders drei Orte für eine Überdeckung erwogen wurden: Erstens der Bereich zwischen **Kasernenquartier und Südpol**. Dort wird einerseits eine Art Campus mit Park angedacht oder aber eine Gewerbeüberbauung respektive «Erlebniswelt». Besonders spannend ist der Ansatz des Teams um KCAP, das an dieser Stelle einen multifunktionalen Quartierplatz vorsieht, auf dem es auch mal lauter zu und her gehen kann.

Zweitens der Bereich **Schweighof**, wo ein Team ein Mischgebiet mit Studentenheimen und anderen Nutzungen plant. Alle Teams schlagen die Zusammen-

führung der Horwerstrasse vor, die zurzeit von der A2 durchschnitten ist. Drittens das Krienser «Eingangsportal», die **Grosshofbrücke**, über der bereits ein Park angedacht ist.

Enttäuschung weicht Verständnis

Ein Grossteil der Experten ist der Meinung, ein vollständiger «Deckel» für die Autobahn sei nicht nötig. Denn gerade industrielle Gebiete seien in Zusammenhang mit der A2 entstanden und litten nicht unter ihr. Das Team um S2L liess sich die Möglichkeit einer «Deckelung» offen, plädierte aber dafür, auf jeden Fall Schritt für Schritt vorzugehen. S2L schlägt zudem eine Absenkung der Autobahn vor, was bei den Besucherinnen und Besuchern auf Anklang stiess. Das Team Van De Wetering stellte den Mehrwert der Querverbindungen über die A2 besonders anschaulich dar.

Ein Krienser stellte fest: «Ich war zuerst enttäuscht, dass nicht alles überdacht wird. Aber nach dem Rundgang kann ich die Überlegungen nachvollziehen.» Ein anderer Besucher ergänzte: «Ich würde mir nur wünschen, die einzelnen Überdachungen wären etwas länger.»

Testplanung Überdeckung A2 bei Halbzeit

«Vision hat uns an den Verhandlungstisch gebracht»

Im vergangenen Herbst startete die Testplanung für die städtebauliche Aufwertung des Autobahn-Raums zwischen Tunnel Schlund und Sonnenberg. Nach sechs Monaten Arbeit gewähren die Teams jetzt Einblick in ihre Arbeit. Stadtpräsidentin Christine Kaufmann-Wolf ist nahe dran bei den Arbeiten.

Das Testplanungsverfahren steht in etwa bei der Halbzeit. Welches ist Ihr Eindruck?



Der Prozess ist enorm spannend. Drei interdisziplinär zusammengesetzte Bearbeitungsteams und Fachleute entwickeln Ideen, tauschen sich aus, wägen ab und entwickeln weiter. Diese Dynamik an Ideen und Optimierungen wird

helfen, dass wir mit Argumenten die bestmögliche Lösung finden. Das positive Fortkommen und die konstruktive und ergebnisoffene Zusammenarbeit aller Partner im Rahmen der Testplanung freut uns sehr. Sie bringt Lösungsansätze auf dem ganzen Spektrum bis hin zur einer Überdeckung, was insbesondere von Seiten der Stadt Kriens ein grosses Anliegen ist. Immer ausgehend von der Zielsetzung «ganze oder teilweise Überdeckung», wie wir das in der Absichtserklärung gemeinsam mit dem ASTRA, dem Kanton Luzern und LuzernPlus im Dezember 2021 formuliert hatten.

Kriens hatte die Lösung ja an sich vorgegeben: Eine ganze Überdeckung der Autobahn zwischen dem Tunnel Schlund und dem Tunnel Sonnenberg.

Das hatten wir als Vision formuliert, das stimmt. Mit dem städtebaulich visionären Bild des Autobahnparks. Die Vision hat den Horizont geöffnet, hat Bewegung in die Diskussion und uns letztlich an den Verhandlungstisch gebracht. Bund, Kanton und die Stadt Kriens reden jetzt miteinander auf Augenhöhe und entwickeln Ideen – die Vision «Chance Bypass» hat ihren Zweck also voll erfüllt.

Weiss man denn jetzt, wie diese Lösung aussehen könnte?

Kern einer Testplanung ist es eben gerade nicht, nur eine Lösung zu entwickeln. Die Projektpartner haben bewusst ein ergebnisoffenes Verfahren gewählt, denn die städtebauliche Integration der Autobahn



Ganze oder teilweise Überdeckung? Wie soll hier der Autobahnraum mitten in der Stadt Kriens gestaltet werden? Stadtpräsidentin Christine Kaufmann (kleines Bild) erklärt den aktuellen Stand.

kann mit unterschiedlichen Lösungsansätzen erfolgen. Ziel ist es, ein sehr breites Spektrum möglicher Ansätze zu entwickeln, jeweils mit Abwägung aller Vor- und Nachteile und einer ganz groben Grössenordnung der Kosten. Die Fachleute entwickeln damit ein breites Spektrum an Ansätzen. Am Schluss wird es Aufgabe der vier beteiligten Partner und letztlich der Politik sein, die beste, technisch machbare, finanzierbare und politisch mehrheitsfähige Lösung daraus abzuleiten.

Braucht es denn diesen Aufwand, wenn die Stadt ohnehin weiss, was sie will: Zwei Wände links und rechts der Autobahn, einen Deckel drauf ...

Wie sehr es diesen Aufwand braucht, zeigt diese Testplanung. Die vertiefte Arbeit der Fachleute an Lösungsansätzen ist enorm wertvoll. Denn die Aufgabenstellung ist im Vergleich zu anderen Autobahnabschnitten hier hoch komplex. Versucht man es einfach zu erklären, kann man sagen, dass die Autobahn im ersten Stock aus dem Sonnenberg kommt und dann beim Schlundtunnel im ersten Untergeschoss verschwindet. Die Frage ist nun: Wie gestaltet man den Autobahnraum auf dieser Strecke und auch mit diesem Niveauunterschied am besten? Und auch so, dass es letztlich bezahlbar ist?

Zu welchem Ergebnis kam denn jetzt die Testplanung?

Zuerst einmal stehen wir erst bei Halbzeit. Das ist in diesem Verfahren natürlich noch

sehr früh und weit weg von einer belastbaren Lösung. Und dann ist es auch nicht Aufgabe der Testplanung, bereits Lösungen auf dem Tisch zu haben, sondern mögliche Ansätze. Der aktuelle Einblick in den Stand der Arbeiten zeigt, dass eine ganze Überdeckung mit einem acht Meter hohen Betonriegel auch Nachteile bringen kann – oder neue Probleme schafft. Solche Aspekte gilt es dann in der Gesamtbeurteilung mitzubedenken. Daran wird jetzt weiter gearbeitet.

Erfüllt denn ein Bearbeitungsteam, welches Ihnen weniger als eine ganze Überdeckung vorschlägt, den Auftrag?

Das ist völlig klar: In der Testplanung geht es darum, ausgehend von der offenen Autobahn Ideen zu entwickeln, wie der Autobahnraum städtebaulich aufgewertet werden kann. Diese Suche wird ergebnisoffen angegangen. Die Teams denken dabei von der Stadt aus und leiten die Konsequenzen für die Autobahninfrastruktur ab. Was wir suchen ist eine gemeinsame Vision für diese städtebaulich schwierige Schnittstelle zwischen Stadt und Autobahn. Wichtig ist uns, dass heute bestehende Beeinträchtigungen der Wohngebiete durch die Autobahn in den nächsten Jahren aktiv angegangen werden können. Dazu gehört der Lärm, aber auch die fehlenden Querungsmöglichkeiten für das Quartierleben.

Das klingt nach einem Kompromiss?

Letztlich wird es wohl einen Kompromiss geben für alle. Denn es braucht alle vier

Partner, damit wir unsere Ziele erreichen. Am Schluss werden die Partner gemeinsam einen Vorschlag machen, von dem sie überzeugt sind, dass er technisch, wirtschaftlich und städtebaulich nachhaltig und für alle Partner finanziell tragbar und damit auf allen Ebenen politisch mehrheitsfähig ist.

Ist das nicht Wasser auf die Mühlen derer, die den Bypass ganz verhindern wollen?

Das ist für uns kein Thema. Wir wollen nicht das Infrastrukturprojekt von Bund und Kanton verhindern. Die Stadt Kriens steht zu ihrer Rolle als Standortgemeinde der Autobahn. Wir sehen den entlastenden Wert des Bypass-Projektes für unsere Stadt sowie für den ganzen Kanton. Aber wir wollen versuchen, die negativen Auswirkungen auf unseren Lebensraum während und nach dem Bau auf ein Minimum zu begrenzen.

Wie geht es jetzt weiter?

Interessierten wird mit dem «Blick in die Werkstatt» Einblick in die Arbeiten ermöglicht. Die drei beauftragten Teams stellen den Zwischenstand ihrer jeweiligen Arbeiten vor und gewähren einen Einblick in ihre Vorgehensweise, ihre Ideenentwicklung sowie in den aktuellen Stand der Lösungsansätze. Sie stellen sich den Fragen der Besucherinnen und Besucher und nehmen Anregungen entgegen. Die Teams werden anschliessend ihre Arbeiten fortsetzen. Mit den Ergebnissen der Testplanung ist Ende 2023 zu rechnen. Im Anschluss daran werden die Ergebnisse

auf politischer Ebene durch die Projektpartner gewürdigt. Das weitere Vorgehen wird gemeinsam festgelegt.

Irgendwann beginnt ja dann wohl der Bypass-Bau. Sind da die Krienser Ideen nicht zu spät?

Die Testplanung Überdeckung A2 Luzern-Süd wird als separates Projekt parallel geführt. Insofern wollen wir uns nicht treiben lassen, sondern uns für eine möglichst gute Lösung Zeit nehmen. Wann die Bauarbeiten für den Bypass beginnen, hängt vom Fortschritt des Plangenehmigungsverfahrens ab. Dieses läuft aktuell. Ein Zeitraum für die Realisierung des Grossprojektes ist von deren Ausgang abhängig. Fest steht deshalb aktuell eigentlich nur, dass ein Baubeginn nicht schon in den nächsten Monaten stattfinden wird. Im Plangenehmigungsverfahren ist die Stadt Kriens mit ihrer Einsprache eine von insgesamt fast 100 Einsprechenden.

Könnte es denn sein, dass Kriens die gegen den Bypass-Bau deponierte Einsprache zurückzieht?

Hinter der Testplanung steckt die Absicht, dass wir Fragen wie Lärm und Abgase, die wir in der Einsprache als Begründung aufgeführt haben, aktiv angehen. Insofern nehmen wir den Auftrag des Stadtparlamentes wahr und setzen uns konsequent und hartnäckig für eine Verbesserung ein. Insbesondere wollen wir dabei auch städtebauliche Fragen entlang der Autobahn klären.

Blick in die Werkstatt

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 und so die Attraktivität des Lebens- und Arbeitsraums Luzern-Süd steigern. Drei interdisziplinäre Bearbeitungsteams erarbeiten zurzeit eine Vision zur stadträumlichen Aufwertung. Dabei legen sie ein besonderes Augenmerk auf die Abhängigkeiten und Schnittstellen zur Autobahn. Sie prüfen eine Überdeckung respektive Einhausung der Autobahn, zeigen aber auch alternative Stossrichtungen auf. An der Weiterentwicklung des Autobahnraumes besteht ein grosses öffentliches Interesse. Die Projektpartner organisieren deshalb einen 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.

Am **Samstag, 4. März** sind am Nachmittag politische Akteurinnen und Akteure, Interessengruppen sowie Direktanstösser eingeladen. Der Quartierbevölkerung wird am Vormittag ein Einblick gewährt. Dabei sind geführte Rundgänge (1,5 Stunden) durch die Werkstatt geplant. Sie erlauben den direkten Austausch mit den Bearbeitungsteams. Für diese Rundgänge ist eine Anmeldung erforderlich:

 kriens.ch/werkstatt

Stadtbibliothek Kriens

Digitalisierung und Ethik – Vortrag und Diskussion



Am **Donnerstag, 16. März (19.30 Uhr)** spricht Prof. Dr. Peter G. Kirchschräger in der Stadtbibliothek Kriens über den mit der voranschreitenden

Digitalisierung einhergehenden Kulturwandel: Lassen wir uns zukünftig vom Computer, von seelenlosen Maschinen beherrschen oder übernehmen wir deren Führung?

Eintritt: Fr. 10.–. Vereinsmitglieder, Lernende, Studierende, Kulturlegi-Inhaber kostenlos.

Diese Veranstaltung wird vom Verein Pro Stadtbibliothek organisiert.

Buchstart: Wo steckt bloss der Osterhase?

Am **Mittwoch, 22. März** findet in der Stadtbibliothek die Buchstart-Veranstaltung für 1- bis 3-jährige Kinder und ihre Begleitpersonen statt. Kommst du auch in die Bibliothek, um den Osterhasen zu suchen? Ein fröhliches und buntes Buch zum Mitmachen, Entdecken und Staunen mit Natalie von Mandach.

9.00 bis 9.30 oder 10.00 bis 10.30 Uhr.
Mit Anmeldung in der Stadtbibliothek:
T 041 320 66 30, stadtbibliothek@kriens.ch

Diese Veranstaltung wird vom Verein Pro Stadtbibliothek organisiert.

Projekt Stadtgarten geht weiter



In der Stadt Kriens wird das Projekt «Stadtgarten» auch im kommenden Sommer weitergeführt. Wer also in diesem Sommer irgendwo in der Stadt auf öffentlichem Grund eine (mobile) Gartenanlage gestalten will, hat gute Chancen, dass die Stadt dies auch ermöglicht. Alle Infos zu diesem Projekt der Stadtentwicklung auf der Webseite.

 kriens.ch/stadtgarten