



Die Überdachung der Autobahn in Kriens könnte möglich werden

Entspannung im Streit um die Bypass-Autobahn: Kriens, Kanton und Bund wollen nun gemeinsam weiter planen.



Das offene Teilstück der A2 zwischen Sonnenberg- und Schlundtunnel.



Robert Knobel

Die Fronten bei der geplanten Autobahnumfahrung Bypass waren verhärtet: Auf der einen Seite Kriens, wo Stadtrat und sämtliche Parteien eine vollständige Überdachung der A2 zwischen Sonnenberg- und Schlundtunnel forderten. Auf der anderen Seite der Bund, welcher eine solche Möglichkeit klar ablehnte.

Nun kommt es zu einer Annäherung: Die Stadt Kriens, der Luzerner Regierungsrat, das Bundesamt für Strassen (Astra) sowie der Gemeindeverband LuzernPlus haben gestern eine Absichtserklärung unterzeichnet. Darin verpflichten sie sich, die Frage der Überdachung gemeinsam und ergebnisoffen im Detail zu prüfen. Zwar sind die Interessen nach wie vor nicht deckungsgleich: Während Kriens weiter eine vollständige Überdeckung anstrebt, unterstützt das Astra eine Einhausung nur, «soweit sie technisch machbar und finanzierbar ist», wie es in der Absichtserklärung heisst. Die Luzerner Regierung unterstützt das Krienser Anliegen «grundsätzlich», sofern das Gesamtprojekt Bypass dadurch nicht verzögert wird. Zudem gelte es verschiedene Nutzungs- und Schutzinteressen abzuwägen und auf die Gleichbehandlung der Gemeinden im ganzen Kanton zu achten, schreibt die Regierung.

«Stadtreparatur» in Luzern Süd

Der kleinste gemeinsame Nenner ist, dass es zwischen Sonnenberg- und Schlundtunnel auf jeden Fall Verbesserungen

braucht. Denn hier führt die offene Autobahn über einen Kilometer mitten durch Siedlungsgebiet – und dies in Luzern Süd, einem der wichtigsten Entwicklungsgebiete der Region Luzern. Bei der Medienkonferenz am Mittwoch in Kriens fiel immer wieder der Begriff «Stadtreparatur»: Die zerschneidende Wirkung der Autobahn auf Krienser Boden soll reduziert werden. Nur so könne Luzern Süd zu einem dynamischen und lebenswerten Stadtteil werden.

Zwar sieht das aktuelle Projekt Bypass bereits eine Verbesserung vor: Das Südportal des Sonnenbergtunnels soll um 240 Meter nach Süden verlegt werden – entsprechend soll die Autobahn im Gebiet Grosshof überdacht werden. Doch für Kriens genügt dies nicht, zumal die Einfädelung des neuen Bypass-Tunnels in die bestehende Autobahn im Bereich Grosshof zu einem markanten Spurausbau führen wird.

Würde die Krienser Forderung erfüllt, entstünde eine vollständig unterirdische Autobahn zwischen Emmen und dem Südportal des Schlundtunnels beim Pilatusmarkt – ein Tunnel von über fünf Kilometer Länge. Das hätte gemäss Bund massive Kosten zur Folge: Der Bypass würde statt wie aktuell geplant 1,8 Milliarden mindestens 2,3 Milliarden Franken kosten. Der Grund liegt beim Sicherheits- und Lüftungssystem, das in einem so langen Tunnel völlig neu konzipiert werden müsste.

Astra-Direktor Jürg Röthlisberger spricht von «Sprungkosten», also Kosten, die bei einem Projekt plötzlich überproportio-

nal ansteigen. «Eine der Fragestellungen der Abklärungen lautet deshalb, wie wir solche Sprungkosten verhindern können», so Röthlisberger. Die Antwort darauf ist möglicherweise eine teilweise Überdachung: Man erhalte einerseits die er-

«Das Gebiet Luzern Süd soll sich zu einem attraktiven urbanen Lebensraum entwickeln.»

Fabian Peter
Luzerner Baudirektor

sehnte «Stadtreparatur», dank kurzen offenen Teilstücken könnten aber allzu hohe Kosten vermieden werden.

Die Federführung bei der weiteren Planung hat der Kanton Luzern mit einer Steuerungsgruppe unter Vorsitz von Baudirektor Fabian Peter. Astra, Stadt Kriens und LuzernPlus sind ebenfalls vertreten. Ziel ist, bis Ende 2023 eine gemeinsame Lösung zu finden. Unabhängig von den Abklärungen für eine Überdachung laufen die Planungen für das Hauptprojekt Bypass weiter. Dort sind zurzeit Einsprachen hängig, unter anderem von der Stadt Kriens. Auch wenn es niemand offen sagt: Die Ein-



sprachen, deren Verhandlungen noch laufen, dienen natürlich auch als Druckmittel, um dem Bund Zugeständnisse bei der Überdeckung abzurufen. Die Krienser Stadtpräsidentin Christine Kaufmann (Mitte) sagt es so: «Kriens will nicht verhindern, sondern verbessern.»

Regierungsrat Fabian Peter (FDP) sieht in diesen Verbesserungen auch «eine Chance für die Realisierung des Bypass Luzern, die als Weiterentwicklung des Gesamtsystems zu betrachten ist». Das Ziel sei klar: «Das Gebiet Luzern Süd soll sich zu einem attraktiven urbanen Lebensraum entwickeln.»

Und wo bleibt die Stadt Luzern?

Nicht unterzeichnet wurde die Absichtserklärung von der Stadt Luzern – obwohl auch dort der Widerstand gegen den Bypass

gross ist. Oder vielleicht gerade deswegen. Offiziell begründet wird das Abseitsstehen der Stadt Luzern mit der Tatsache, dass die Überdeckungsfrage ausschliesslich Krienser Boden betrifft. Der Luzerner Stadtrat hat sich bisher aber wiederholt für eine vollständige Überdeckung in Kriens ausgesprochen. Damit bekannte er sich gleichzeitig zum Gesamtprojekt Bypass. Ob er dies weiterhin tun kann, ist unsicher. Das Luzerner Stadtparlament fordert, dass der Stadtrat seine zustimmende Haltung zum Bypass aufgeben muss, falls die Einsprachen der Stadt keinen Erfolg haben sollten.

Zumindest mit einem Bein ist die Stadt Luzern dennoch in die Abklärungen für die Krienser Anliegen involviert: Die Leiterin Stadtplanung der Stadt Luzern ist in der erweiterten Projektgruppe beteiligt.



Stadt Luzern soll sich ein Beispiel nehmen

Die Stadt Kriens hat es geschafft, den Bund ins Boot zu holen – dank Vermittlung und Unterstützung der Luzerner Regierung und des Gemeindeverbands Luzern plus. Zwar ist noch völlig offen, ob das Krienser Hauptanliegen, die vollständige Überdachung der A2 zwischen Sonnenberg- und Schlundtunnel, erfüllt werden kann. Doch der Bund signalisiert, dass er gewillt ist, weitere Schritte auf Kriens zuzugehen. Das ist neu – und lässt Gutes erahnen: Eine Nulllösung ist nun kaum mehr zu befürchten. In irgendeiner Form wird es Verbesserungen am Projekt Bypass geben – und sei es nur eine teilweise Einhausung der Autobahn. Wobei jeder zusätzliche Meter Tunnel für Kriens ein

Fortschritt gegenüber der heutigen Situation bedeutet.

Die Unterzeichnung einer Absichtserklärung mit Kanton und Bund ist ein erster wichtiger Etappenerfolg für Kriens. Zu verdanken ist dies auch der bemerkenswerten Einigkeit der Krienser Politik quer durch alle Parteien. Der Grundtenor lautete von Anfang an: «Bypass ja, aber nur mit vollständiger Überdachung der Autobahn.» Für das Festhalten an dieser Maximalforderung wurde Kriens aus gewerblichen und nationalrätlichen Kreisen scharf kritisiert. Doch nun hat sich diese klare Haltung ausbezahlt.

Davon könnte auch die Stadt Luzern lernen. Dort stehen die

Zeichen zunehmend auf Fundamentalopposition gegen das Bypass-Projekt. Verhindern lässt sich der Bypass damit nicht – aber man verpasst womöglich wertvolle Chancen. Das Krienser Beispiel zeigt: Die Wahrscheinlichkeit für eine siedlungsverträgliche Ausführung des Grossprojekts ist höher, wenn man den Bund an Bord holt, anstatt gegen ihn zu kämpfen.



Robert Knobel
robert.knobel@luzernerzeitung.ch