

Verbindende Teilüberdeckungen statt eines durchgehenden Betonriegels. Hier ein Beispiel auf der Höhe Arsenalbrücke.

# Drei «Brücken» sollen die Quartiere verbinden

Drei Teilüberdeckungen der Autobahn anstelle einer vollständigen Einhausung: So sehen die Fachplanerteams die stadträumliche Aufwertung des Autobahnraums in Kriens zwischen Sonnenberg und Tunnel Schlund. Das zeigt die Auswertung der Testplanung. Die beteiligten Partner haben sich auf eine Fortsetzung der Zusammenarbeit geeinigt.

Auf Vermittlung des Kantons Luzern haben das Bundesamt für Strassen (astra), die Stadt Kriens und der regionale Entwicklungssträger LuzernPlus in einem Testplanungsverfahren untersuchen lassen, wie das heute offen geführte Autobahn-Teilstück der A2 zwischen den Grossehofbrücken und dem Tunnel Schlund siedlungsverträglicher als heute in den Stadtraum integriert werden kann.

Dabei wurde deutlich, dass weder eine vollständige Überdeckung/Einhausung noch eine Teilabsenkung zielführend sind. Es entstünde ein neues Grossbauwerk, welches zwar den Autobahnlärm am Sonnenberg reduzieren, aber aufgrund der Höhenlage auf Stadtniveau eine neue Barriere einziehen würde. Das Grossbauwerk hätte für die direkten Anstösser bei Bau und Betrieb unverhältnismässige Massnahmen zur Folge. Zusätzlich würden hohe Kosten entstehen, wie bereits früher durchgeführte Machbarkeitsstudien gezeigt haben.

## Teilüberdeckung bringt hohen Nutzen

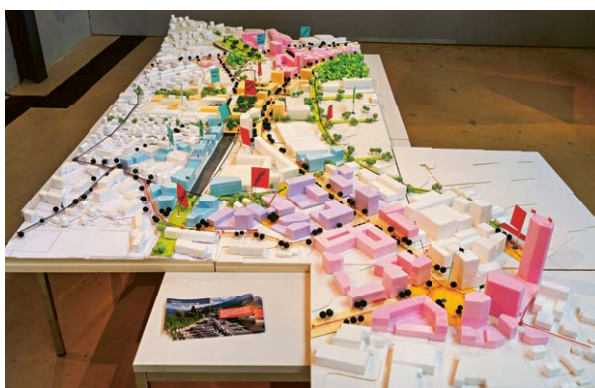
Die Ziele der stadträumlichen Aufwertung sowie die gesetzlichen Vorgaben (Raumplanung, Lärmschutz, Natur- und Heimatschutz usw.) können gemäss Testplanung mit einer differenzierten Lösung besser erfüllt werden. Das zeigten die drei Vorschläge als Ergebnis der Testplanung. Alle drei Ergebnisse zeigen – voneinander weitgehend unabhängig – in eine ähnliche Richtung. Die drei interdisziplinär zusammengesetzten Teams verfolgen unterschiedliche Ansätze – haben aber eine gemeinsame Stossrichtung: An drei städtebaulich interessanten und entwicklungsfördernden Standorten schlagen sie Überdeckungen der Autobahn vor. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, um die Stadträume östlich und westlich der Autobahn miteinander verbinden und die Lärmbelastung reduzieren zu können. Neue Grün- und Freiräume schaffen Begegnungs- und Rückzugsorte. Neue Nutzungsangebote aktivieren die Nachbarschaften.

Dank dem differenzierten Umgang mit der Autobahn entsteht ein vielfältiger Stadtraum, welcher die Stadtteile von Kriens auf beiden Seiten der Autobahn an mehreren Stellen und auf unterschiedliche Weise stärker miteinander verbindet, neue Entwicklungsimpulse setzt, die Autobahn in den Stadtraum integriert und Kriens' Weg zu einer Stadt der Quartiere unterstützt.

**Zweite Absichtserklärung unterzeichnet**  
Nun haben sich die Projektpartner auf ein schrittweises Vorgehen geeinigt: In einer nächsten Phase sollen das gemeinsame Zielbild geschärft, die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen resp. vorbereitet, die nötige Anpassung der Nationalstrasse konkretisiert und die Finanzierung geklärt werden. Der Perimeter bleibt unverändert. Die weitere Zusammenarbeit halten die Projektpartner in einer zweiten Absichtserklärung (Absichtserklärung II) fest, welche die vier Projektpartner gemeinsam unterzeichnet haben. Das Vorgehen hat schweizweit für Aufsehen gesorgt, weil es nur wenige vergleichbare Situationen gibt, in denen Bund, Kanton und Gemeinde gemeinsam nach Lösungen suchen, wie ein Autobahnraum im Siedlungsraum stadtplanerisch verbessert werden kann.

Schlussbericht und Beiträge:

 [kriens.ch/bypass](https://kriens.ch/bypass)



Die ausgestellten Modelle der drei Teams, die an der Testplanung mitgewirkt haben.



Sie zeigen die gemeinsame Absichtserklärung: von links Regierungspräsident Fabian Peter, Stadtpräsidentin Christine Kaufmann-Wolf, LuzernPlus-Präsident André Bachmann und Astra-Direktor Jürg Röthlisberger.

Interview zum Testplanungs-Ergebnis

## «Der nächste Schritt ist entscheidend»

**Der Krienser Stadtrat hat die Ergebnisse der Testplanung zur Kenntnis genommen. Auch wenn es erst Visionen sind – sie seien durch die einheitliche Stossrichtung aller drei Teams eine enorm wertvolle Basis für die Entwicklung eines konkreten Projektes, findet Stadtpräsidentin Christine Kaufmann-Wolf.**

**Die Ergebnisse der Testplanung liegen vor. Was ist Ihr Eindruck?**

«Die Arbeit hat sich auf jeden Fall gelohnt. Denn über diese Testplanung kamen wir mit dem Bund in einen konstruktiven Dialog. Ich finde, Kriens wurde mit seinen Anliegen ernst genommen. Jetzt suchen wir gemeinsam nach einer machbaren Lösung. Bund, Kanton und LuzernPlus arbeiten weiterhin mit. Diese gemeinsame Lösungssuche ist ein starkes Zeichen dafür, dass wir uns auf Augenhöhe begegnen.»

**Sie sagen es: eine konkrete Lösung wird noch immer gesucht.**

«Es war das Ziel der Testplanung, auf der Ebene von Visionen mögliche Wege aufzuzeigen. Die konkrete Lösung gilt es jetzt in einem nächsten Schritt zu entwickeln. Dazu gehören nicht nur städtebauliche Aspekte, sondern auch Fragen der technischen Machbarkeit und des Finanzierungsschlüssels. Dieser nächste Schritt wird deshalb auch sehr entscheidend sein, ob es gelingt, dieses für die Lebensqualität von Kriens so wichtige Thema konstruktiv anzugehen.»

**Die Volleinhausung scheint aktuell vom Tisch?**

«Diese ursprüngliche Vorstellung wurde von den Teams geprüft. Letztlich kamen alle zum Schluss, dass damit in der Summe wohl mehr Probleme geschaffen als gelöst würden. Die Argumente dafür sind für mich schlüssig und nachvollziehbar.»

**Wie ist das zu verstehen?**

«Mit einer Volleinhausung würde ein neues Bauwerk entstehen, das sowohl optisch als auch städtebaulich als Betonriegel auftreten würde. Für den Bau müsste links und rechts der heutigen Autobahn enorm viel Platz geschaffen werden, was massive Eingriffe in die bestehenden Bauten erfordern würde. Und



Stadtpräsidentin Christine Kaufmann-Wolf gibt Medienschaffenden nach der Medienkonferenz zur zweiten Absichtserklärung Auskunft.

trotdem würde der Bau nur bedingt helfen, den Raum aufzuwerten, weil der Betonriegel trotz enorm viel Aufwand zur Korrektur seine trennende Wirkung behalten würde.»

**Jetzt sind Teilüberdachungen geplant.**

**Wie müssen wir uns das vorstellen?**

«Der Blick auf die Projektbilder aus der Testplanung zeigt das gut: Es werden an drei Stellen grössere Elemente über die Autobahn gebaut. Auf den Teilüberdachungen entsteht Lebensraum. Das kann Grünraum sein, das können aber auch Gebäude sein. In jedem Fall aber wird das so gestaltet, dass die Teilüberdeckungen die Quartiere links und rechts der heutigen Autobahn miteinander verbinden. Ich denke, insgesamt kann das für Kriens zum klaren Gewinn werden.»

**Was folgt jetzt?**

«Wir wollen nun aus der in der Testplanung erarbeiteten Vision einen konkreten Lösungsvorschlag entwickeln. Teil davon wird auch ein konkreter Terminplan sein, der die nötige Verbindlichkeit schafft. Das steht auch so in der zweiten Vereinbarung.»

**Wie geht es weiter mit der Einsprache der Stadt zum Bypass-Bau?**

«Der geplante Bau des Bypasses und die Aufwertung des Autobahnraumes sind zwei getrennte Verfahren, die inhaltlich natürlich miteinander verknüpft sind. Wir wollen ja den Bau des Bypasses zu dieser städtebaulichen Korrektur nutzen. Über das weitere Vorgehen mit der Einsprache reden wir dann, wenn wir wissen, wie die Antwort auf unsere Einsprache aussieht.»

**Kriens soll sich jetzt für den zweiten Schritt finanziell noch einmal engagieren. Ist das nötig?**

«Es ist ein logischer nächster Schritt und für Kriens sehr wichtig. Wir haben mit der Testplanung wertvolle Erkenntnisse sammeln können. Jetzt konkret die Planung an die Hand zu nehmen, wie man das umsetzen kann, macht Sinn.»