



# Oben Stadtpark, unten Autobahn



**Dafür stehen wir mit unserer Vision ein:**  
Ein Verkehrsproblem lösen und gleichzeitig neuen Lebensraum schaffen

# Chance Bypass: Eine

Die Autobahn A2 zwischen Basel und Chiasso ist eine der wichtigsten Autobahnverbindungen der Schweiz. Sie spielt auch im europäischen Transitverkehr eine zentrale Rolle und bildet zusammen mit der Brennerautobahn und der Mont Blanc-Autobahn eine der drei Hauptschlagadern des gesamten europäischen Nord-/Süd-Verkehrs.

Der Tunnel durch den Sonnenberg gilt auf der A2 als eigentlicher Flaschenhals. Auf dem Abschnitt zwischen den Verzweigungen Rotsee und Horw summieren sich der (inter)nationale Nord-/Südverkehr, der überregionale Verkehr rund um Luzern sowie der lokale Verkehr, der Wohn- und Arbeitsgebiete mit gegen 150'000 Menschen erschliesst.

Vor und in den zwei bestehenden Tunnelröhren stossen die heutigen Verkehrsströme seit vielen Jahren an ihre Grenzen. Schon die geringste Störung des Verkehrsabschnittes führt zu schwerwiegenden Beeinträchtigungen des Verkehrsnetzes in der gesamten Agglomeration Luzern.

Massnahmen sind daher dringend. Der Bundesrat hat im September 2018 das Projekt «Bypass Luzern» bereits dem Ausbauschnitt 2019 der Nationalstrassen-Projekte zugewiesen. Geplant ist ein Gesamtprojekt, das die Entflechtung der Verkehrsströme und damit die Sicherung der Mobilitätswege zum Ziel hat. Unter anderem ist vorgesehen, dass zur Entlastung des heutigen Sonnenbergtunnels zwei weitere Tunnelröhren den Transitverkehr grossräumig aufnehmen. Dadurch soll in den bestehenden zwei Röhren Platz geschaffen werden für den lokalen bzw. regionalen Verkehr.

2019 haben National- und Ständerat grünes Licht zu diesem Jahrhundertprojekt gegeben. Grünes Licht, das nun als Chance genutzt werden soll.

## Chance 1: Verkehrsproblem lösen

Das Gesamtprojekt «Bypass» öffnet einen störungsanfälligen Flaschenhals auf der Nord-/Südachse und verbessert die Stabilität der Verkehrssysteme für den regionalen Verkehr in der Zentralschweiz genauso wie auch für den Transitverkehr.

## Chance 2: Grossraum Luzern entlasten

Das Gesamtprojekt «Bypass» entlastet die Verkehrssituation im Grossraum Luzern und verbessert damit die Mobilitätsangebote für über 250'000 Menschen, die hier leben, wohnen und arbeiten.

Als erste Autobahn der Schweiz wurde die A2 einst «auf der grünen Wiese» gebaut. Inzwischen sind die sich ausbreitenden Quartiere näher zur Autobahn gerückt. Die Autobahn führt auf einer Strecke von rund 1'000 Metern offen durch das mittlerweile dicht besiedelte Gebiet des Entwicklungsschwerpunktes «LuzernSüd». Sie trennt im südlichen Raum der Agglomeration die zwei Nachbarn Luzern und Kriens – die zwei grössten Städte des Kantons Luzern.

Auf der Nord-/Süd-Achse hat die Autobahn eine wichtige Verbindungsfunktion. In der West-/Ost-Verbindung aber zerschneidet sie gewachsene Quartierstrukturen. Von einer Überführung abgesehen sind alle Verbindungen gekappt. Das hohe Verkehrsaufkommen schränkt städtebauliche Entwicklungsideen massiv ein, weil sich alle Bauprojekte gezwungenermassen von der Transitstrecke abwenden.

- **Dürfen aufgerissene Quartierstrukturen sowie hohe Lärm- und Abgasimmissionen von Wohngebieten der Preis sein, den wir für Sicherstellung des europäischen Transitverkehrs bezahlen?**
- **Sind dermassen eingeschränkte Möglichkeiten wirklich der richtige Nährboden für einen kantonalen Entwicklungsschwerpunkt?**



# Vision für die ganze Region

## Chance 3: Die Einhausung

Hier setzt die Vision «Chance Bypass» an - und schafft Chance 3. Die neue Autobahn soll zwischen dem Sonnenbergportal und dem Beginn des Tunnels Schlund komplett mit einer Überdachung versehen werden.

Eine solche «Einhausung» entlastet die umliegenden Quartiere von Lärmemissionen. Und sie führt die Agglomeration Luzern links und rechts der Autobahn wieder zusammen, indem gekappte Verbindungen wieder hergestellt und damit Querungen über die Autobahn wieder möglich sind. Fachleute sprechen deshalb von «Stadtreparatur» und meinen im Fall von Luzern Süd das Schliessen einer alten Wunde, welche die Autobahn einst aufgerissen hatte.

Dies entspricht auch dem Richtplan 2015. Dieser bezeichnete das hier betroffene Gebiet von Luzern Süd als eines von insgesamt vier Zentren des Grossraums Luzern – die «Kristallisationspunkte mit vielfältigen Nutzungen und grosser Dichte sowie guter Gestaltung und hoher Aufenthaltsqualität».

Seit über 40 Jahren gibt es in diesem Gebiet Bestrebungen, die Lärm- und Abgasimmissionen für die Menschen zu reduzieren. In einzelnen Bereichen wurden bereits Verbesserungen erzielt, indem die Autobahn abschnittsweise gedeckt oder das Tunnelportal lärmtechnisch saniert wurde.

Eine Einhausung auf der ganzen Strecke bietet nun die Chance, diese Aufgabe ganzheitlich anzupacken. Wir realisieren ein Verkehrsprojekt, das dank geschickter Konzeption zusätzlichen Mehrwert für alle Beteiligten und qualitätssteigernden sowie nutzbaren städtebaulichen Lebensraum für die Agglomeration Luzern schafft.

## Für das Projekt – mit einer Vision

Die Vision ist kühn. Aber sie hat Vorbilder: Das aktuellste Beispiel ist die Einhausung der bestehenden Autobahn durch den Bund in Schwamendingen. Realisiert wird dort ein Projekt, bei dem es fast nur Gewinner gibt, weil nicht nur eine Autobahn gebaut, sondern auch neuer Lebensraum geschaffen wird. Fachleute und Politiker sind sich deshalb einig: Dieses Beispiel soll Schule machen.

Noch ist «Chance Bypass» eine Vision. Aber eine, für die es sich einzustehen lohnt. **Denn «Chance Bypass» macht aus dem notwendigen Projekt «Bypass» ein Projekt, das Kriens, Luzern und Horw noch lebenswerter macht. «Chance Bypass» setzt sich für die Realisierung des «Bypass»-Projektes ein – und fordert gleichzeitig die Weiterentwicklung und Umsetzung dieser städtebaulichen Vision.**

Wir unterstützen ein Verkehrsprojekt, wenn es dank geschickter Konzeption Mehrwert schafft für alle Beteiligten: qualitätssteigernden sowie nutzbaren städtebaulichen Lebensraum für die Agglomeration Luzern.



## Verkehrsentwicklung



1988

39'000

1996

53'000

2030

110'000

Anzahl Autos, welche die Autobahn im Grosshof täglich passieren

## Bevölkerungsentwicklung



1950

48'900

2000

122'300

2030

158'000

Bevölkerungszahl Agglomerationskern und -Gürtel

# Vision «Chance Bypass»

## Ein Park zwischen Berg und See verbindet Kriens und Luzern

Ein grüner Park heilt eine alte städtebauliche «Wunde» im Landschaftsbild, die mit der Realisierung des vorliegenden Bypass-Projektes neu aufgerissen und sogar vergrössert würde.

Das ist die Vision «Chance Bypass».

Mit einer kompletten Überdachung («Einhausung») der Autobahn A2 zwischen Sonnenberg-Südportal im Grosshof und dem Tunnel Schlund soll der Lebensraum zwischen Kriens, Luzern und Horw massiv aufgewertet werden. So schafft die Autobahn neuen Lebensraum und neue Perspektiven für den Städtebau, statt Wohnquartiere noch mehr zu entzweien.

Das verkehrstechnisch notwendige Projekt «Bypass» wird zu einem Projekt, das die Region Luzern lebenswerter macht. Es schafft in vielfältiger Hinsicht Mehrwert für die Bevölkerung und das Gewerbe, und es ermöglicht Verbesserungen für alle – für Fussgänger, Velos und den ÖV bis zum motorisierten Individualverkehr aus nah und fern.

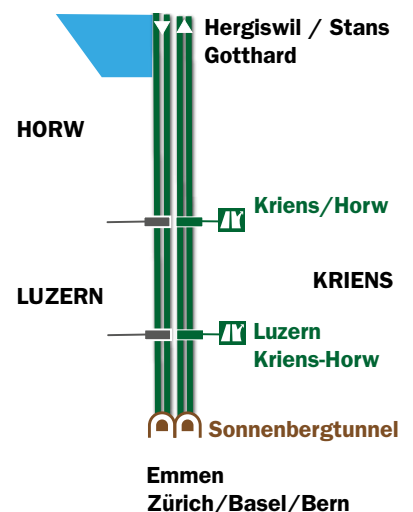
### Korrekturbedarf vom ersten Moment an

**1954** Eröffnung der Ausfallstrasse von Luzern nach Horw. Der Abschnitt gilt als älteste Autobahn der Schweiz



**1976** Eröffnung des Sonnenbergtunnels. Weil der Verkehr schnell und stark wächst, werden schon bald Möglichkeiten geprüft, um im inzwischen dicht besiedelten Gebiet zwischen Kriens und Luzern die Auswirkungen des Autobahnverkehrs (Lärm, Abgase, Mehrverkehr) zu reduzieren.

**1983** Ein aufgelegtes Projekt, das sich auf Lärmschutzwände beschränkte, wird von der Bevölkerung verhindert.





1  
2  
3

Die Autobahn A2 im Raum Grosshof, Stand heute.

Das Gesamtprojekt «Bypass» des Bundes, das mit einer Verlängerung des Portaldachs über der Grosshofbrücke ausgebessert wurde. Die städtebauliche Wunde mitten im bewohnten Quartier bleibt. Mehr noch: sie wird an gewissen Stellen von 30 Meter auf 70 Meter verbreitert.

Die Vision «Chance Bypass». Ein Langpark deckt die Autobahn zu, verbindet die Siedlungsgebiete links und rechts der A2 wieder und schafft neuen Lebensraum und neue städtebauliche Perspektiven. Gleichzeitig entlastet die Einhausung der Autobahn die Wohnquartiere spürbar.

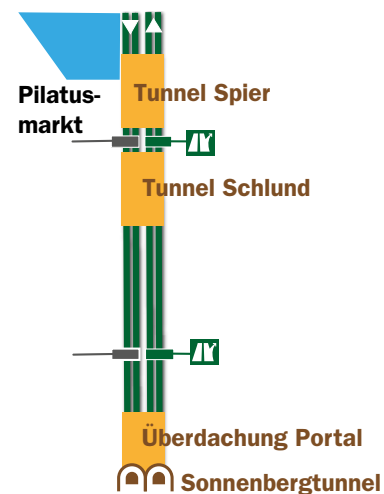
**«Chance Bypass»: Die einmalige Chance, diese Lücke zu schliessen, wird damit genutzt!**

**1987** Die neue Lärmschutzverordnung verändert die Rechtslage für eine Lärmsanierung der Autobahn in diesem Bereich grundlegend. Zwei Jahre später wird in Kriens erstmals eine Komplettüberdachung der Autobahn gefordert.

**1994** Es wird ein Gesamtprojekt zur Lärmsanierung der Autobahn im Grosshof aufgelegt. Es ist schwergewichtig auf die Wohnquartiere über dem Tunnelportal ausgerichtet. **Als ideal erachtet hätten Fachleute schon damals eine Überdachung des Tunnelportals um 460 Meter.**

**2000** In Horw und Kriens werden Teile der Autobahn komplett überdeckt und in den Tunnels «Spier» und «Schlund» unterirdisch geführt. Zwischen dem Tunnel «Schlund» und dem Sonnenbergtunnel bleibt die Autobahn offen geführt.

**2003** Abschluss der Lärmsanierungsarbeiten im Grosshof: 110 Meter langes Lärmschutzbauwerk als Verlängerung des Sonnenbergtunnels mit Lärmschutzschild, drei bis fünf Meter hohe Lärmschutzwände und -wällen entlang dem Trasse sowie Lärmschutzwände auf der 110 Meter langen Grosshofbrücke, Erneuerung des Fahrbahnbelags.





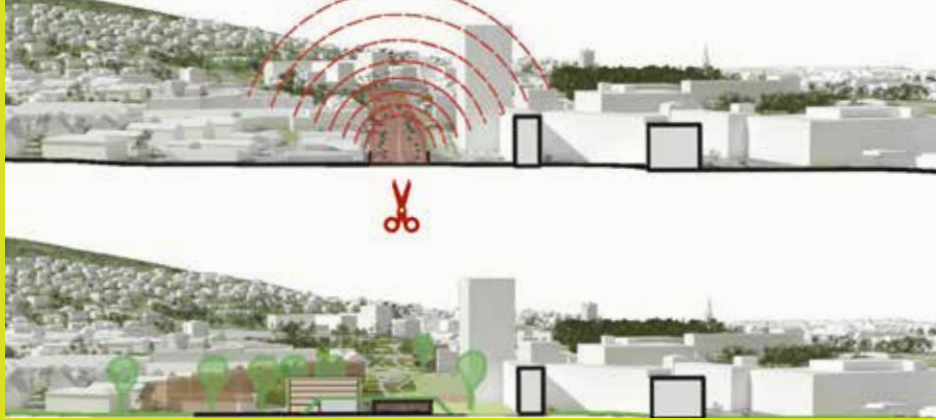
**2014** Bund und Kanton Luzern schicken das mehrteilige Gesamtprojekt «Bypass» bei den Gemeinden in die Vernehmlassung. Es besteht aus einem zweiten Autobahntunnel («Stadtautobahn»), der Spange Nord in Luzern sowie geplanten flankierenden Massnahmen.

In Kriens macht das Gemeindeparlament mit historisch einstimmiger Geschlossenheit über alle Parteigrenzen hinweg klar, dass die Realisierung des Projektes nur nach grundlegenden Projektverbesserungen hingenommen werden könne.

**2017** Das Bundesamt für Strasse (ASTRA) lehnt eine Einhausung ab, weil sie technisch nicht realisierbar sei. Im Sinne eines Kompromisses schlägt das ASTRA die Verlängerung der Überdachung auf der Grosshofbrücke um 240 Meter vor – das Dach soll begrünt und begehbar sein. Kriens aber gibt sich damit nicht zufrieden und verlangt weitere Nachbesserungen.

**2019** Der Krienser Einwohnerrat beschliesst einstimmig, für eine Verbesserung des Projektes einzustehen – und nötigenfalls auch zu kämpfen. Er erteilt





### Weniger Lärm in Quartieren

Die Autobahneindeckung nimmt Lärmemissionen aus den Quartieren.

Die heute trennende Wirkung der Autobahn wird aufgehoben, der Park verbindet Quartiere links und rechts der Autobahn.

### Städtebauliche Perspektiven

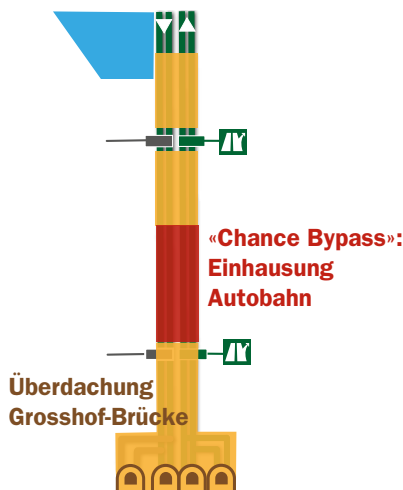
Die heute lärmtechnisch erzwungene Abwendung von Gebäuden in alten und neu entstehenden Quartieren von der Autobahn beraubt diese der Abendsonne. Mit der Einhausung wird dieser Nachteil im Entwicklungsschwerpunkt-Gebiet aufgehoben. Bauten können frei ausgerichtet werden. Die untersten drei Geschosse in unmittelbarer Nähe zur Autobahn können voll nach Süden orientiert werden und haben wenig Nachteil vom neuen, grossen Volumen. Die oberen Geschosse können frei nach Süden oder Westen orientiert werden.



### Lebensraum in der «dreidimensionalen Stadt»

Der Langpark kann seitlich flächig ausgedehnt werden zur sanften Überwindung von Höhenunterschieden und als Potenzial für die Schaffung von neuen Stadtquartieren: die «dreidimensionale Stadt». Der Baukörper der eingehausten Autobahn kann zum Raumabschluss werden für angrenzende Baustrukturen und neue Quartiere. Vertikale Gärten überwinden Höhenunterschiede und vermitteln zwischen der Langparkebene und der Stadtebene.

Referenz: MFO-Park, Zürich Oerlikon, Raderschall Landschaftsarchitekten



der Stadtregierung den Auftrag, eine Vision zu entwickeln und auch den Weg vor die Gerichte als Option ins Auge zu fassen.

**2020** Der Kantonsrat überweist das Postulat von Marcel Budmiger (SP), wonach der Kanton Luzern die Mitfinanzierung begleitender Massnahmen beim Bypass-Bau prüfen soll.

Die Vision «**Chance Bypass**» wird vorgestellt. Sie sieht die Einhausung der kompletten, zwischen Sonnenberg und Tunnel «Schlund» noch offen geführten Autobahn im dicht besiedelten Gebiet zwischen Kriens und Luzern vor. Damit will sie das letzte Autobahnstück, das der Kompromissvorschlag des Bundes auf ca. 1'000 Metern weiterhin offenlässt (in der Skizze rot), auch noch schliessen.



# «Chance Bypass» will ...

- ... den Dialog führen zur qualitativen Verbesserung des Gesamtprojekts Bypass im Abschnitt Sonnenberg bis Schlund
- ... ein verkehrstechnisch notwendiges Projekt realisieren und gleichzeitig die einmalige Chance wahrnehmen, die Region lebenswerter zu machen, städtebauliche Potenziale zu nutzen und Mehrwert für die Menschen zu schaffen
- ... die Bypass-Bauarbeiten nutzen, um ein Flickwerk an der ersten Autobahn der Schweiz nachhaltig abzuschliessen
- ... sich in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Luzern, der Stadt Luzern, der Gemeinde Horw und weiteren Partnern stark machen für eine Lösung, die der ganzen Region dient.



Kontakt und Koordination



Stadt Kriens | Stadt- und Regionalentwicklung  
Stadtplatz 1, 6010 Kriens | T. +41 41 329 63 02 | [vision@chance-bypass.ch](mailto:vision@chance-bypass.ch)

[chance-bypass.ch](http://chance-bypass.ch)

Projektwebsite des Astra: [bypass.lu.ch](http://bypass.lu.ch)