

Fachstelle Verkehr, Postfach 1247, CH-6011 Kriens

**A-Post Plus**  
Verkehr und Infrastruktur (vif)  
Arsenalstrasse 43  
Postfach  
6010 Kriens 2 Sternmatt

Von  
Direktwahl  
e-mail

Cyrill Wiget  
041 329 64 60  
cyrill.wiget@kriens.ch

8. Juli 2015 / SO

## **Stellungnahme Bypass Luzern; Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof - Schlund**

Sehr geehrte Damen und Herren

An der Präsentation vom 29. April 2015 haben Sie den Gemeinderat eingeladen, zur Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof - Schlund Stellung zu nehmen. Dieser Aufforderung kommen wir hiermit gerne nach. Die Stellungnahme der Gemeinde Kriens ist in fünf Kapitel gegliedert.

1. Ausgangslage
2. Rückmeldungen Bevölkerung und Politik
3. Resümee Stellungnahme vom 24. September 2014
4. Stellungnahme Machbarkeitsstudie
5. Zusammenfassung / Fazit

## 1. Ausgangslage

Am 24. September 2014 hat der Gemeinderat Stellung zum generellen Projekt Bypass Luzern sowie der Spange Nord bezogen. Diese Stellungnahme ist nach wie vor gültig. Die vorliegende Stellungnahme stellt eine Präzisierung zu den von ASTRA getätigten Zusatzabklärungen in Zusammenhang mit der Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund vom 22. April 2015 dar. Nicht berücksichtigt ist die Stellungnahme des Kantons Luzern vom 12. Januar 2015 ans ASTRA. In dieser hat der Kanton die Stellungnahme von Kriens ausgewertet und Empfehlungen ans ASTRA formuliert.

Am 29. April 2015 hat das ASTRA dem Gemeinderat die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund präsentiert. Anschliessend erfolgte am 19. Mai 2015 der Dialog zwischen Gemeinde, ASTRA und dem Komitee „Bypass, so nicht!“. Danach fand am 8. Juni 2015 eine öffentliche Informationsveranstaltung statt. Die Abklärungen im Rahmen der Machbarkeitsstudie des ASTRA werden grundsätzlich sowohl vom Gemeinderat, wie auch vom Komitee „Bypass, so nicht!“ begrüsst. Diese zeigen, dass das ASTRA die Krienser Bedenken ernst nimmt. Aus den Rückmeldungen der Krienser Bevölkerung kann entnommen werden, dass die vorgeschlagene Variante 1 bzw. 2 jedoch nicht ausreichend ist.

## 2. Rückmeldungen Bevölkerung und Politik

Die Krienser Bevölkerung und Politik hatten nach der öffentlichen Informationsveranstaltung vom 8. Juni 2015 die Möglichkeit, bis 19. Juni 2015 zu Handen der Gemeinde bezüglich Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof - Schlund Stellung zu nehmen. Zahlreiche Bürger und Bürgerinnen sowie politische Institutionen sind diesem Aufruf gefolgt. Der Grundtenor gegenüber dem Projekt ist kritisch. Es wird grundsätzlich eine weitergehende Überdeckung gefordert, als die vom ASTRA vorgeschlagene Variante 2. Hauptargument dabei ist der Lärm. Weitere wichtige Argumente sind städtebauliche Aspekte wie Integration der Autobahn ins Siedlungsgebiet, Nutzung und Gestaltung der Dachflächen der Einhausung. Es gibt jedoch auch Stimmen, die das Projekt in dieser Form zurückweisen bzw. den Verzicht auf den Bypass Luzern fordern. Das Projekt ist folglich nach wie vor sehr umstritten.

### Vergleich Ortsumfahrungen Kanton Obwalden



Abb. 1 Ortsumfahrungen Nationalstrasse A8  
Quelle: a8-ow.ch

Es wird nach wie vor weder von der Bevölkerung noch von der Politik verstanden, dass der Nationalstrasse 8 zwischen Loppertunnel und Brünigpass nahezu eine Milliarde Franken (mehrheitlich Bundesgelder) aufgebracht werden konnten, um die Ortschaften zu umfahren, und es in Kriens – der 3. grössten Gemeinde im Kanton Luzern – nicht möglich sein soll, 1'200 m Autobahn im Siedlungsgebiet vollumfänglich zu überdachen. Umso mehr, da in der dicht bebauten Luzerner Agglomeration deutlich mehr Personen betroffen sind als im Kanton Obwalden. Folglich ist das Kosten-/Nutzenverhältnis in Kriens deutlich besser. Dies wird als stossend und inakzeptabel erachtet. Die Begründung des ASTRA,

dass diese mit dem Netzbeschluss von 1960 anders finanziert wurden, stösst bei Politik und Bevölkerung auf Unverständnis und wird nicht akzeptiert.

⇒ Der Gemeinderat kann die Begründung des ASTRA ebenfalls nicht nachvollziehen und erachtet sie als stossend. Es fehlen sachliche Argumente für diese Praxis. Der Gemeinderat möchte noch auf das Beispiel Einhausung Schwamendingen (Kanton Zürich) aufmerksam machen. Dort realisiert das ASTRA eine 940 m lange Einhausung der Autobahn in dicht besiedeltem Raum:

„Das Bundesamt für Strassen ASTRA realisiert in Zusammenarbeit mit Kanton und Stadt Zürich das Projekt der Einhausung Schwamendingen. Mit der Einhausung der Nationalstrasse NO1/40 entsteht ein in der Schweiz einzigartiger, knapp ein Kilometer langer und rund 30 Meter breiter Bau.“

Quelle: einhausung.ch



Abb. 2 Visualisierung Aubrugg  
Quelle: einhausung.ch



Abb. 3 Querschnitt Einhausung  
Quelle: einhausung.ch



Abb. 4 Durchlässigkeit für Fussgänger  
Quelle: einhausung.ch



Abb. 5 Nutzung Dachfläche Einhausung  
Quelle: einhausung.ch

*Der Gemeinderat begrüsst den städtebaulich sensiblen Umgang in Schwamendingen. Er fordert vom ASTRA, dass es diesen sensiblen städtebaulichen Umgang auch in Kriens anwendet.*

### Stimmungsbarometer

Grundsätzlich wird eine möglichst grossflächige Einhausung gefordert. Tendenziell wird je nach Sichtweise die Variante 2 resp. 3 als absolutes Minimum angesehen. Es sind auch Stimmen vorhanden, die sowohl das Projekt grundsätzlich unterstützen resp. verhindern oder zumindest nicht in der vorgesehenen Art und Weise wollen.

## 2.1. Rückmeldungen aus der Bevölkerung

In der Bevölkerung herrscht eine grosse Skepsis gegenüber dem Projekt. Der Wunsch nach einer vollumfänglichen Überdeckung ist gross. Es wird u.a. angemerkt, dass die Autobahn im Widerspruch stehe, einen attraktiven, neuen Stadtteil LuzernSüd mit hoher Qualität zu entwickeln. Als Vergleichsbeispiel wird die Weststrasse in Zürich genannt, die durch die Umfahrung via Üetlibergtunnel massiv aufgewertet wurde. Des Weiteren wird angemerkt, dass die Tunnelöffnung des Tunnels Schlund zu kurzfristig gedacht sei und deshalb eine vollumfängliche Kostenanrechnung unfair sei.

### Städtebauliche Chancen

Folgende Inputs bezüglich städtebaulicher Aspekte sind aus der Bevölkerung aufgetaucht:

- Bei einer völligen Tunnelierung entsteht ein neues, wertvolles, attraktives, stadtnahes Quartier.
- Möglichkeit der Nutzung der neu gewonnenen Flächen auf dem Autobahndach für Gewerbeimmobilien, Wohnbauten, Velowege, Grünflächen.
- Müsste dieser Punkt aus Krienser- und Stadtluzerner Sicht nicht stärker gewichtet und bereits im Basisprojekt mit eingeplant werden?
- Eine intensivere Nutzung der zurückgewonnenen Fläche könnte gegebenenfalls mit privaten Investoren ermöglicht werden (siehe Mantelnutzung bei Fussballstadien, Hallenbad Luzern, etc).

⇒ Der Gemeinderat kann das Anliegen nachvollziehen. Es wird dazu auf Kapitel 4, Prüfaufträge und Nutzung Dachflächen verwiesen.

### Kosten-/Nutzenverhältnis Einhausung

Zu den Varianten 3 und 4 sind folgende Fragen aus der Bevölkerung aufgetaucht:

- Wie stehen die Kosten im Verhältnis zu anderen Infrastrukturprojekten im Kanton?
  - Seetalplatz
  - Brünigbahn-Tunnel (Steghof - Allmend)
  - Autobahnanschluss Rontal
- Wie stehen die Kosten im Verhältnis zur Nutzungsdauer? Die Kosten relativieren sich, verteilt auf mehrere Jahrzehnte, ziemlich rasch.

⇒ Der Gemeinderat bittet Kanton und ASTRA die Fragen zu beantworten, sowie einen Kosten-/Nutzenvergleich inkl. Betriebs- und Unterhaltskosten zu den genannten Projekten aufzustellen.

### **Netzredundanz im Ereignisfall**

Folgende Fragen bezüglich Ereignisfälle sind aus der Bevölkerung aufgetaucht:

- Wie viele Ereignisfälle gibt es pro Jahr?
- Wie hoch ist die Wahrscheinlichkeit eines Verkehrskollapses?
  - Wo, bzw. auf welchen Tunnelabschnitten, muss sich ein Unfall ereignen, damit dieser Eintritt?
  - Wie „schlimm“ muss dieser Unfall sein? Reicht eine einfache Auffahrkollision oder müsste dies ein noch selteneres Grossereignis sein?

⇒ *Der Gemeinderat bittet Kanton und ASTRA die Fragen zu beantworten, sowie neben der Anzahl der zu erwartenden Anzahl Ereignisfälle pro Jahr, die durchschnittliche Dauer eines Ereignisfalls abzuschätzen.*

### **Tempo 80**

Folgender Hinweis aus der Bevölkerung ist bezüglich Tempo 80 aufgetaucht:

„Tempo 80 wurde auch schon an den Tunnels Spier und Schlund versprochen und das Tempo nachträglich auf 100 erhöht. Es stellt sich daher die Frage nach der Glaubwürdigkeit dieser Massnahme.“

⇒ *Der Gemeinderat verlangt vom ASTRA eine Garantie, dass das Tempolimit zwischen Tunnel Schlund und Bypass nicht nachträglich über 80 km/h erhöht wird.*

### **Erhöhte Mortalität durch Feinstaubbelastung**

Folgender Hinweis aus der Bevölkerung ist bezüglich Feinstaubbelastung aufgetaucht:

„Aus Studien ist erwiesen, dass die Mortalität durch Atemwegserkrankung aufgrund deutlich erhöhter Feinstaubbelastungen in einem Korridor von ca. je 1 Kilometer um Autobahnen signifikant erhöht wird, falls nichts dagegen unternommen wird (keine Eintunnelung).“

⇒ *Der Gemeinderat hat bereits in der Stellungnahme vom 24. September 2014 das Weiterverfolgen der Immissionsschutzlüftung in der weiteren Projektierung gefordert. Der Gemeinderat hält an dieser Forderung fest.*

## 2.2. Rückmeldungen aus der Politik

Die FDP Senioren, die gIp Kriens und der Gewerbeverband Kriens unterstützen das Projekt grundsätzlich. Sie sehen eine Entlastung bzw. die Chance, Kriens verkehrstechnisch zu entlasten. Während sich der Gewerbeverband mit der Variante 1 oder 2 begnügt und die gIp Kriens der Variante 2 zustimmt, sofern die Immissionen auf ein erträgliches Mass gesenkt werden können, ist der Grundtenor jedoch eine Lösung, welche über jene der Variante 2 hinausgeht. Dies kommt u.a. in der Stellungnahme des Komitees „Bypass, so nicht!“, bestehend aus allen Ortsparteien, zum Ausdruck. Dieses gibt sich mit der Variante 2 nicht zufrieden.

Die Lärmreduktion durch die Einhausung wird begrüsst. Weitere wichtige Aspekte, die in den Stellungnahmen genannt werden, sind städtebauliche Aspekte, wie z.B. die Nutzung der Dachflächen, etc.

### Verkehrskonzept

Das Komitee „Bypass, so nicht!“ sowie die gIp Kriens fordern vom Kanton ein Verkehrskonzept für Kriens. Darin soll aufgezeigt werden, wie die Verkehrsprobleme von Kriens nachhaltig gelöst werden können. Diese Massnahmen sind zeitgleich mit dem Projekt Bypass fertigzustellen. Seitens Gewerbeverband wird eine Prüfung der Verkehrsqualitätsstufe mittels Verkehrsmodell auf Kantonsstrassen und Gemeindestrassen gefordert, verbunden mit einer Engpassbeseitigung.

⇒ *Der Gemeinderat verlangt in Bezug auf die Kantonsstrasse K4 durch die Projektverfasser einen Nachweis, mit welchen Massnahmen eine Entlastung erreicht werden kann ohne Strassenausbau. Optimierungen an Lichtsignalanlagen etc. sind denkbar, jedoch keine zusätzlichen MIV-Fahrstreifen. Der Gemeinderat hat bereits in der Stellungnahme vom 24. September 2014 die Ausweitung der flankierenden Massnahmen auf das ganze Krienser Gemeindegebiet gefordert. Der Gemeinderat hält an dieser Forderung fest. Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass die Gemeinde mit einer breit angelegten Kommission, in der alle politischen Parteien sowie Vertreter der Quartiervereine vertreten sind, selbst am Erarbeiten des Gesamtverkehrskonzeptes Kriens (GVKK) ist.*

### Funktionalität während Bauphase

Folgende Forderung wird seitens Gewerbeverband gestellt:

„Während der sehr langen Bauphase darf der Verkehr in Kriens nicht schlechter als heute funktionieren. Längere Stauzeiten sind zu vermeiden und die Bauzeit ist auf ein Minimum zu beschränken, um die Belastung der Bevölkerung möglichst gering zu halten.“

⇒ *Die Forderungen sind bereits in den Gelingensbedingungen der Stellungnahme vom 24. September 2014 enthalten. Der Gemeinderat verlangt vom ASTRA, in der nächsten Projektierungsphase die Auswirkungen während der Bauphase aufzuzeigen und diese auf ein Minimum zu beschränken.*

### **Nutzung der Dachflächen**

Die Dachfläche des Bypasses soll wenn möglich in einer Form genutzt werden können. Wir sehen beispielsweise die Chance, diese Fläche zur Erzeugung von erneuerbaren Energien zu nutzen.

*⇒ Die Forderung nach einer Dachnutzung wird vom Gemeinderat unterstützt. Die Nutzungsmöglichkeiten sind in Absprache mit der Gemeinde zu klären. Städtebaulichen Aspekten ist dabei ein grosses Gewicht beizumessen. In diesem Kontext ist die Nutzung mittels Solaranlage kritisch zu prüfen. Die Nutzungen müssen mit dem Vertiefungsgebiet II LuzernSüd in Einklang stehen.*

### **Planungsphilosophie Bypass Luzern**

An der öffentlichen Informationsveranstaltung vom 8. Juni 2015 wurde auch die Planungsphilosophie, die hinter dem Bypass Luzern steht, kritisiert. Die Planung erinnere an die Denkweise der 50er und 60er Jahre. Der Verkehr werde einfach weiter wachsen gelassen, ohne steuernd einzugreifen. Dies sei falsch. Autobahnen seien ein wirtschaftlicher Gau. Sie stehen 16 Stunden am Tag leer. Daher sei Road pricing, mobility pricing etc. vorzusehen. Die Strassen sollen angebotsorientiert und nicht nachfrageorientiert gebaut werden. Dieser Auftrag sei sogar im kantonalen Richtplan so verankert.

*⇒ Der Gemeinderat hat bereits in der Stellungnahme vom 24. September 2014 eine Gesamtverkehrsbetrachtung gefordert, in der auch die Verlagerung des Modal-Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs aufgezeigt werden soll. Diese fehlt nach wie vor. Der Gemeinderat hält an dieser Forderung fest.*



### 3. Resümee Stellungnahme vom 24. September 2014

Am 24. September 2014 hat der Gemeinderat Kriens die Stellungnahme zum generellen Projekt Bypass Luzern und Spange Nord verabschiedet. Der Gemeinderat hat die zusätzlichen Abklärungen als Anlass genommen zu überprüfen, ob die Krienser Forderungen erfüllt wurden.

Damit der Gemeinderat das Projekt unterstützen kann, wurde folgende zentrale Prämisse formuliert:

„Können Bund und Kanton, ähnlich wie für die Tunnels in Sachseln und Giswil, für Kriens substantielle Optimierungen (siehe Gelingensbedingungen) im Rahmen des Ausführungsprojektes anbieten, wird der Gemeinderat das Projekt aktiv unterstützen.“











#### 3.1. Gelingensbedingungen

Folgende Gelingensbedingungen wurden in der Stellungnahme vom 24. September 2014 formuliert:

---

Legende:	
	Erfüllt
	Teilweise erfüllt
	Nicht erfüllt
	Nachweis im weiteren Verlauf der Projektierung zu erbringen

---

-  Keine Erhöhung des MIV-Durchgangsverkehrs in Kriens im Endzustand
-  Keine Erhöhung des Stauumfahrvverkehrs durch Kriens, wenn Probleme auf Nationalstrasse
-  Minimierung negativer Beeinträchtigung für Kriens während der Bauzeit (Lärm, Stauumfahrung usw.) sowie möglichst kurze Bauzeit
-  Einhaltung der Lärmschutzverordnung während der Realisierungsphase und im Endzustand (→ Einrichten eines Messsystems mit Nullmessungen und anschliessend periodischen Überprüfungsmessungen, deren Ergebnisse der Öffentlichkeit jederzeit zugänglich sind)
-  Umweltverträgliche Gestaltung des Bereichs Grosshofbrücken als markantes Eingangstor zu Kriens
-  Förderung ÖV und Langsamverkehr (z.B. separate Busspuren, separate Fahrradwege usw.)
-  Nachweisbare Berücksichtigung der Projektentwicklungen bezüglich zusätzlichem Verkehr (MIV, ÖV, Langsamverkehr)
-  Nachvollziehbarer Nachweis, dass untergeordnetes Strassennetz im Bereich der Anschlüsse Kriens und Horw auch nach Eröffnung Bypass LU für alle Verkehrsteilnehmer funktioniert (MIV, ÖV, Langsamverkehr)
-  Die Verkehrsprognosen und Rahmenbedingungen, die dem Projekt zugrunde liegen, sind zu aktualisieren
-  Die flankierenden Massnahmen und das Verkehrsmodell sind auf das ganze Krienser Gemeindegebiet auszuweiten

- 👉 Für das Verkehrsmodell sind folgende Szenarien abzubilden: Ohne Massnahmen, mit konsequenter ÖV-Förderung, mit Bypass aber ohne Spange Nord, mit Bypass und Spange Nord
- 👉 Lärmdach / Überdachung Bypass: Die Autobahn ist zwischen Sonnenbergtunnel und Schlundtunnel möglichst grossflächig einzudecken
- 🕒 Gestaltete und gewerbliche Nutzung unter und im Bereich der Autobahn (Wettbewerb)
- 👉 Autobahnpark mit attraktiver Gestaltung und hoher Aufenthaltsqualität (wie im Entwicklungskonzept Luzern Süd, Vertiefungsgebiete 1+2 vorgesehen)
- 👉 Einhaltung der Planungswerte gemäss Lärmschutzverordnung
- 👉 Umsetzung der geplanten durchgehenden Busspur in beide Richtungen zwischen Kupferhammer und Luzernerhof bereits vor 2035
- 👉 Die Immissionsschutzlüftung ist in der weiteren Projektentwicklung vorzusehen
- 🕒 Akzeptable Ersatzlösungen für direkt betroffene Gewerbebetriebe resp. aktive Bemühung des Bundes für Realersatz
- 🕒 Ab der nächsten Projektphase Ausführungsprojekt (Auflageprojekt) ist ein Monitoring für die beschriebenen Kriterien zu definieren und umzusetzen (Dokumentation IST-Zustand). Dabei sind Steuerungsmassnahmen vorzuschlagen und v.a. vorzubereiten, falls sich Kriterien nicht wie geplant entwickeln würden.
- 👉 Der Gemeinderat wünscht künftig regelmässiger und umfassender informiert zu werden

### 3.2. Fazit Resümee

Das Projekt hat sich aus Krienser Sicht verbessert. Insbesondere mit der Prüfung einer zusätzlichen Einhausung bzw. Verlängerung der Tunnel Bypass und Schlund kommt das ASTRA einer zentralen Gelingensbedingung nach. Die zusätzliche Einhausung verbessert ausserdem die Lärmimmissionen der Gebiete entlang der Autobahn sowie des Sonnenbergs. Es sind jedoch zahlreiche Gelingensbedingungen nicht erfüllt und somit weitere Projektverbesserungen notwendig, damit der Gemeinderat das Projekt unterstützen kann.

## **4. Stellungnahme Machbarkeitsstudie**

### **Grundsätzliches**

Der Gemeinderat begrüsst die Bemühungen des ASTRA. Sie zeigen, dass das ASTRA die Krienser Bedenken ernst nimmt. Die nun vorgeschlagene Verlängerung des Tunnels ist dabei ein Schritt in die Richtige Richtung, berücksichtigt die Krienser Interessen aber nicht in genügendem Masse. Mithin ist das Projekt nachzubessern.

Der Gemeinderat verlangt eine möglichst vollständige Einhausung der Autobahn auf dem Krienser Gemeindegebiet. Das Gebiet entlang der Autobahn (LuzernSüd) ist bereits dicht besiedelt und weist ein hohes Verdichtungspotential auf. Zurzeit laufen zahlreiche Bauprojekte und weiterführende Planungen im Raum LuzernSüd. Dieser ist für die gesamte Luzerner Agglomeration und insbesondere für Kriens von allerhöchster Bedeutung. Die städtebauliche und landschaftsverträgliche Eingliederung der Autobahn ist ein zentraler Eckpfeiler für den Lebensraum LuzernSüd und muss durch ein gesamthaftes Gestaltungskonzept sichergestellt werden, mit dem Ziel die negativen Einflüsse der Autobahn (Zerschneidung, usw.) zu minimieren. In Zürich Schwamendingen oder auch im Kanton Obwalden wurden für ähnlich hohe Millionenbeträge Autobahnen überdacht bzw. neue Tunnels durch den Berg erstellt. Es ist für den Gemeinderat – auch nach Anhörung der Parteien und der Bevölkerung – nicht nachvollziehbar, weshalb solche Anstrengungen im so hochsensiblen, dicht besiedelten Raum LuzernSüd nicht getätigt werden sollen.

Da das ASTRA gemäss eigenen Aussagen keine Handlungsspielräume für eine zusätzliche Einhausung der Autobahn gemäss Lärmschutzverordnung hat und städtebauliche Aspekte in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle spielen, beantragt der Gemeinderat, die weiteren Abklärungen unter dem Namen „Städtebauliche Abklärungen Einhausung Grosshof – Schlund“ zu führen.

### **Varianten**

Die Varianten 1 und 2 ohne weitere Massnahmen beurteilt der Gemeinderat als unzureichend. Er bedauert die rein finanzielle Beurteilung der Varianten durch das ASTRA. Qualitative Aspekte, wie insbesondere eine hohe städtebauliche Qualität, fehlen. Sie stellen aus Sicht des Gemeinderates jedoch ein wichtiges Beurteilungskriterium dar. Aus genannten Gründen hat der Gemeinderat Prüfaufträge ans ASTRA formuliert.

## Gestaltung

Der Gemeinderat begrüsst die von ASTRA getätigten Überlegungen zur Gestaltung der Grosshofbrücken. Die präsentierten Überlegungen von Architekt Edi Imhof fehlen allerdings im technischen Bericht der Machbarkeitsstudie (S. 63ff). Diese sind im Bericht zu ergänzen. Es ist zudem nicht nachvollziehbar, wieso nur für den Portalbereich bis und mit Anschluss Luzern-Kriens städtebauliche Überlegungen getätigt wurden. Überlegungen zur städtebaulichen Eingliederung der Einhausung bzw. des Autobahntrassees sind bis und mit Südende Tunnel Schlund gesamtheitlich zu tätigen. Bezüglich Gestaltungsstrategien „XXL-Möbel“ und „Kleiner Sonnenberg“ im Bereich Anschluss Luzern-Kriens kann erst eine Aussage vorgenommen werden, wenn diese gesamthafte Betrachtung vorliegt. Im technischen Bericht (S. 63) wird zudem darauf verwiesen, dass das ASTRA keine Nutzung der Decke durch Dritte vorsieht. Dies steht im Widerspruch zur Aussage am öffentlichen Informationsanlass vom 8. Juni 2015.

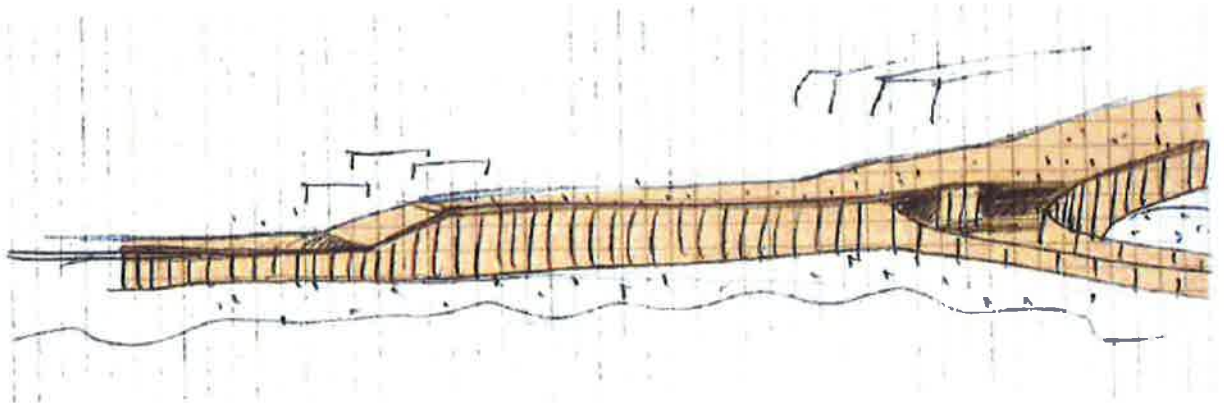


Abb. 6 Gestaltungsstrategie „XXL-Möbel“  
Quelle: Technischer Bericht Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof - Schlund

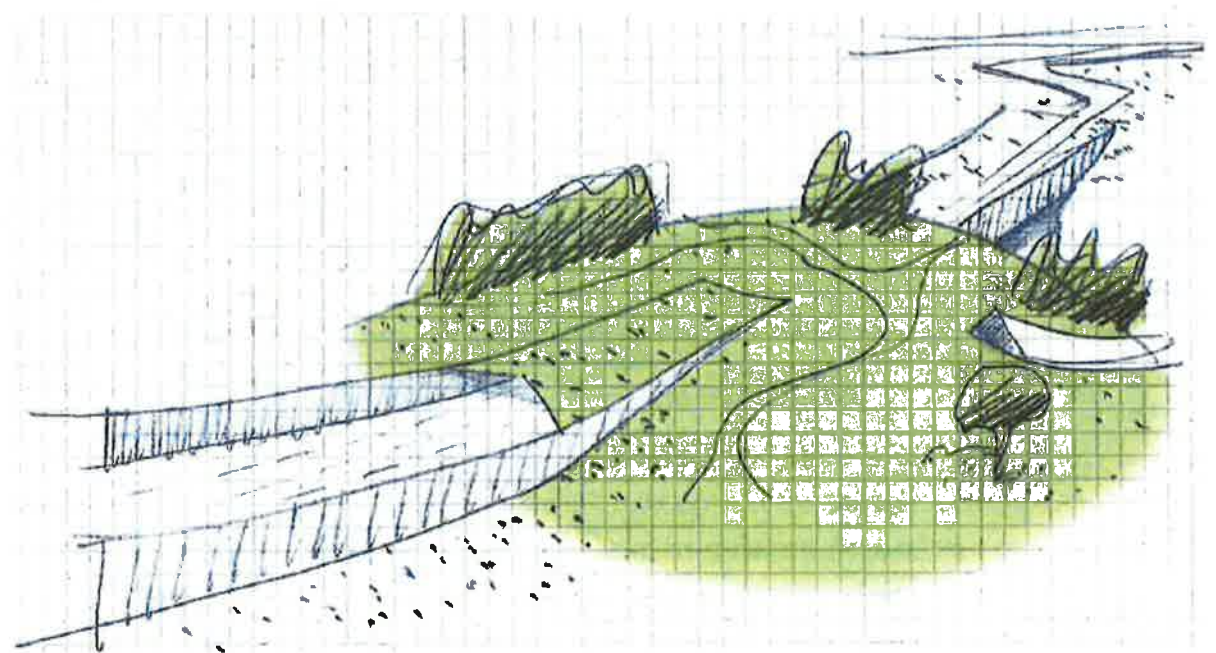


Abb. 7 Gestaltungsstrategie „Kleiner Sonnenberg“  
Quelle: Technischer Bericht Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof - Schlund

### Prüfauftrag

Neben den vom ASTRA geprüften Varianten fordert der Gemeinderat, insbesondere aus städtebaulichen Überlegungen, die Prüfung unten stehender Variante. Er ist überzeugt, dass dadurch die Autobahn besser und siedlungsverträglicher ins Ortsbild integriert, die Zerschneidung eingedämmt und somit die Aufenthalts- und Lebensqualität erhöht wird:

### *Variante 1 plus Verlängerung Tunnel Schlund*

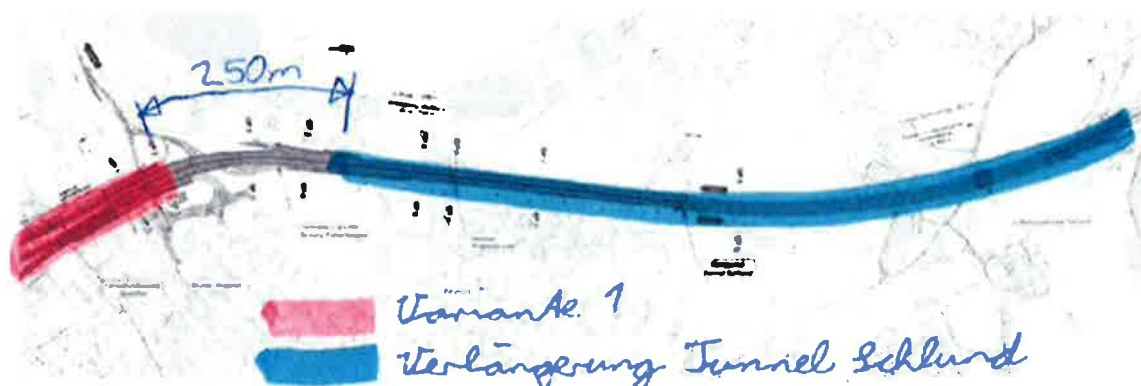


Abb. 8 Variante 1 plus Verlängerung Tunnel Schlund

Diese Variante bietet eine möglichst grossflächige Einhausung der Autobahn. Die Tunnels halten den vorgeschriebenen Minimalabstand von 250 m ein, um lüftungstechnisch als zwei getrennte Tunnelsysteme betrachtet werden zu können. Die vom ASTRA gewünschte Netzredundanz wird sichergestellt. Die Öffnung befindet sich im Autobahnanschluss Luzern-Kriens. Dieser Bereich ist städtebaulich und lärmtechnisch am unempfindlichsten. Wir gehen davon aus, dass diese Variante keinen derart markanten Kostensprung wie die Varianten 3-5 verursacht.

### **Mehrkosten**

Grundsätzlich sollen die finanziellen Mittel im Nationalstrassenbau in den dicht besiedelten Agglomerationen zur städtebaulichen Aufwertung eingesetzt werden. Der Gewinn für die Wohn- und Lebensqualität sowie für die Entwicklung der Siedlung ist in Räumen wie Kriens sehr gross. Mehrkosten für Autobahnprojekte in dicht besiedelten Agglomerationsräumen sind aufgrund der städtebaulichen Sensibilität, der Lärmbelastung und der Gesundheit der Bevölkerung zu akzeptieren.

### **Kantonsstrasse K4**

In Bezug auf die Kantonsstrasse K4 (Luzernerstrasse) ist durch die Projektverfasser aufzuzeigen, mit welchen Massnahmen eine Entlastung erreicht werden kann ohne Strassenausbau für den MIV. Optimierungen an Lichtsignalanlagen etc. sind denkbar, jedoch keine zusätzlichen MIV-Fahrstreifen.

### **Nutzung der Dachflächen**

Die Dachfläche des Bypasses soll komplett genutzt werden können. Die Nutzungsmöglichkeiten sind in Absprache mit der Gemeinde zu klären. Zusätzliche Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr über die Einhausung sind zu prüfen. Durch das ASTRA ist aufzuzeigen, welche Arten von Nutzungen auf der Einhausung denkbar bzw. technisch möglich sind (Wohn- und Gewerbebauten, Solaranlagen, Sportanlagen, Grünflächen usw.).

### **Gewerbliche Nutzung unter Grosshofbrücken**

In der Stellungnahme vom 24. September 2014 wurde eine gestaltete und gewerbliche Nutzung unter und im Bereich der Autobahnbrücken mittels Wettbewerb gefordert:

„Durch die zusätzlichen Fahrstreifen wird im Autobahnanschluss Grosshof zudem ein hoher Flächenbedarf notwendig. Für Kriens ist es daher essentiell, dass dieser Bereich (insbesondere Portalbereich und Brücke) städtebaulich hochwertig gestaltet werden und unter der Autobahnbrücke gewerbliche Nutzung vorgesehen wird.“

Der Gemeinderat hält an dieser Forderung fest. Die Gestaltung hat gesamthaft und koordiniert zu erfolgen (Einhausung, Nutzung der Dachflächen, gewerbliche Nutzung unter Grosshofbrücken).

### **Architekturwettbewerb**

Die Gestaltung der Grosshofbrücken hat über einen Architekturwettbewerb und unter Einbezug der Gemeinde Kriens zu erfolgen. Neben der architektonischen Gestaltung der Portalbauwerke gilt es, die Nutzungsmöglichkeiten der Dachfläche zu klären, sowie die Integration der Bauwerke ins Stadtbild.

### **Garantie Tempo 80**

Der Gemeinderat verlangt vom ASTRA eine Garantie, dass das Tempolimit zwischen Tunnel Schlund und Bypass nicht nachträglich über 80 km/h erhöht wird.

### **Lärmarme Beläge**

Der Gemeinderat begrüsst den Einsatz von lärmarmen Belägen. Bei der Realisierung sind die Beläge vorzusehen, welche nach aktuellstem Stand der Technik die beste Gesamtwirkung aus Lärmreduktion und Haltbarkeit aufweisen.

## 5. Zusammenfassung / Fazit

Für den Gemeinderat sind die Gelingensbedingungen nach wie vor der zentrale Eckpfeiler. Auf Basis der Prüfung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie werden folgende Gelingensbedingungen ergänzt:

- Durchführung des Prüfauftrags als Basis für Variantenentscheid
- Nutzungsmöglichkeiten der Dachflächen sind in Absprache mit der Gemeinde zu klären und umzusetzen
- Die Gestaltung der Grosshofbrücken hat über einen Architekturwettbewerb und unter Einbezug der Gemeinde Kriens zu erfolgen
- Garantie von ASTRA, dass das Tempolimit zwischen Tunnel Schlund und Bypass nicht nachträglich über 80 km/h erhöht wird
- Aufzeigen, mit welchen Massnahmen eine Entlastung der Kantonsstrasse K4 (Luzernerstrasse) erreicht werden kann ohne Strassenausbau für den MIV
- Einsatz von lärmarmen Belägen nach aktuellstem Stand der Technik mit der besten Gesamtwirkung aus Lärmreduktion und Haltbarkeit
- Grundsätzlich sollen die finanziellen Mittel im Nationalstrassenbau in den dicht besiedelten Agglomerationen zur städtebaulichen Aufwertung eingesetzt werden. Der Gewinn für die Wohn- und Lebensqualität sowie für die Entwicklung der Siedlung ist in Räumen wie Kriens sehr gross.

Das Projekt ist ausserdem noch in den nicht erfüllten Gelingensbedingungen aus der Stellungnahme vom 24. September 2014 zu verbessern.

Anhand der eingegangenen Rückmeldungen kann ausserdem festgehalten werden, dass die getätigten Machbarkeitsabklärungen des ASTRA in die richtige Richtung zeigen, jedoch noch nicht ausreichend sind.

Der Gemeinderat dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu den erweiterten Abklärungen in Bezug auf die Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof - Schlund. Er ist überzeugt, dass durch seine Forderungen die Siedlungsverträglichkeit des Gesamtsystems Bypass erhöht und die Lebensqualität in der Gemeinde bewahrt wird.

Freundliche Grüsse

  
Cyrill Wiget  
Vizepräsident

  
Guido Solari  
Gemeindeschreiber



Beilagen:

- Stellungnahme FDP Senioren vom 19. Juni 2015
- Stellungnahme Komitee „Bypass, so nicht!“ vom 18. Juni 2015
- Stellungnahme glp Kriens vom 15. Juni 2015
- Stellungnahme Gewerbeverband Kriens vom 10. Juni 2015