

## «Kriens braucht die Unterstützung des Kantons»

An einem Podium wurde kontrovers über den Bypass und die Machbarkeit der Autobahn-Überdachung diskutiert.

### Stefan Dähler

Ist das 1,7-Milliarden-Autobahnprojekt Bypass nötig, um den Verkehrskollaps in der Region Luzern zu verhindern? Oder handelt es sich um einen rückwärts-gewandten Ausbau der Kapazität für den Autoverkehr? Und was braucht es, um die Überdachungen der Autobahn in Kriens zu realisieren? Um diese Fragen ging es an einem Podium, das gestern im mit rund 70 Gästen gefüllten Pilatussaal stattfand. Organisiert wurde dieses vom Komitee BypassPlus, das sich für die Überdachung der Autobahn in Kriens einsetzt und Gegner sowie Befürworter des Bypass-Projekts in seinen Reihen weiss.

Die Bypass-Befürworterseite vertrat Gaudenz Zemp, FDP-Kantonsrat aus Horw und Direktor des kantonalen Gewerbeverbands. Für die Gegenseite sprach Michael Töngi, Grünen-Nationalrat aus Kriens und Präsident der Luzerner Sektion des VCS. Komplettiert wurde die Runde durch Michèle Albrecht, BypassPlus-Co-Präsidentin und Krienser Mitte-Einwohnerin. Als Moderator fungierte Raphael Prinz von SRF.

### Auch Elektroautos benötigen Energie

Zu Beginn ging es darum, ob es den Bypass braucht. Für Töngi ist das Projekt angesichts der klima-

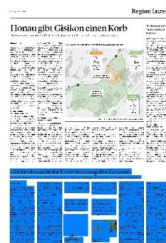
politischen Herausforderungen «aus der Zeit gefallen». Auch wenn Autos elektronisch angetrieben werden, denn «es wird wahnsinnig schwierig, die ganze Energie erneuerbar herzustellen». Es brauche eine Reduktion des Autoverkehrs. Eine Kapazitätserweiterung der Autobahn habe dagegen zur Folge, dass der Autoverkehr zunimmt. Der VCS prüft daher den juristischen Weg gegen das Projekt.

Zemp entgegnete, dass die Verkehrsfläche in der Agglo Luzern im Verhältnis zur Bevölkerungszahl sehr gering sei im schweizweiten Vergleich. «Bei Problemen auf der Autobahn bricht der Verkehr in der Stadt zusammen.» Da die Bevölkerung wachse, brauche es den Bypass. «Das sieht auch der Bund so, sonst würde er nicht so viel investieren.» Zudem helfe der

Bypass auch dem ÖV, der grösstenteils auf der Strasse verkehrt. Töngi jedoch vermisst konkrete ÖV-Projekte wie Busspuren im Rahmen des Bypass. Albrecht pflichtete ihm bei: «Durchgehende Busspuren müssen ein Thema sein.» Seit dem Wegfall der Spange Nord sind solche nicht mehr geplant. Sie wies zudem darauf hin, dass wenig bekannt sei, was in der Bauzeit passiert. «Es werden x Lastwagen in Kriens verkehren. Hier gilt es, das verträglich zu gestalten.»

Zu reden gaben auch die Autobahn-Überdachungen, die Kriens anstrebt. Zuletzt hatten sich das Bundesamt für Strassen, der Kanton Luzern und die Stadt Kriens auf eine Testplanung geeinigt, um solche zu prüfen. Auch Zemp erachtet das als erstrebenswert. Er mahnte aber, dass Kriens nicht mehr an der «Maximalforderung» der kompletten Überdachung festhalten sollte. Der Bund werde nicht alles bezahlen. Kriens könne sich einen Beitrag von bis zu 100 Millionen nicht leisten. «Es braucht die Unterstützung des Kantons.» Für dessen Beitrag sei eine Volksabstimmung nötig. «Das Projekt muss kantonal akzeptiert sein. Andere Regionen werden nicht Verständnis haben für die Maximalforderung einer Gemeinde.»

Albrecht entgegnete, dass es darum gehe, die bestmögliche Lösung zu finden. «Wie diese Lösung aussieht – komplette oder teilweise Einhausung – wird die Testplanung zeigen. Daher ist es müssig, das heute schon zu diskutieren.» Töngi erinnerte daran, dass der Bypass und die Überdachungen voneinander entkoppelt worden sind. «Darum ist es wichtig, den Druck auf den Bund aufrecht zu erhalten, sonst gehen die Überdachungen nach der Bewilligung des Bypass einfach unter.»



«Bei Problemen auf  
der Autobahn bricht  
der Verkehr in der  
Stadt zusammen.»



**Gaudenz Zemp**  
FDP-Kantonsrat

«Angesichts der  
klimapolitischen  
Herausforderungen  
ist der Bypass aus der  
Zeit gefallen.»



**Michael Töngi**  
Grünen-Nationalrat