

Inhalt

Einleitung · Hilar Stadler	7
6010 Kriens	8
Metropolitanregion Luzern · Franz Bucher	10
Daten zu Kriens · Franz Bucher	12
Fotoessay · Georg Aerni	20
Geist: Dorf und Garten	42
Spuren der Zeit · Gerold Kunz/Jürg Stadelmann	44
Gespräch: Eine Heimat im virtuellen Dorf	
Trudi Dinkelmann/Christoph Fellmann	54
Der Zeitgenosse · Bernhard Tschofen	62
Der <i>höchste</i> Krienser · Jürg Studer	68
Das Beste, was man damals haben konnte · Jürg Stadelmann/Rahel Stocker	82
Feeling: Agglo und Park	94
Spuren der Zeit · Gerold Kunz/Jürg Stadelmann	96
Gespräch: Ein «stinknormaler» Ort	
Trudi Dinkelmann/Christoph Fellmann	106
Bitte, nicht allzu laut, wenn es geht · Christoph Fellmann/Dominik Hertach	114
Grosse Zeiten · Heinz Stalder	126
Die Farbe Kriens · Nikolaus Wyss	136
Traum: City und Sign	144
Spuren der Zeit · Gerold Kunz/Jürg Stadelmann	146
Gespräch: Die Stadt ohne Altstadt	
Trudi Dinkelmann/Christoph Fellmann	156
«Wir wollen das Krienser Schössli erhalten.» · Michael Töngi	164
Kulturpendler zwischen Gras und Asphalt · Stefan Aschwanden	178
Anhang	182
Gespräch: Eine Stadt in der Challenge League	
Trudi Dinkelmann/Christoph Fellmann	182
Publikationen zu Kriens · Sophie Buchmann	190
Autoren und Beteiligte	194
Quellen	196
Nachwort · Peter Becker	197
Nachwort · Josef Christen	198

Das Beste, was man damals haben konnte

Die Sanierung der Autobahn A2 zwischen dem Sonnenberg und Ennethorw

Viele sind schlicht und einfach fasziniert von den modernen Architekturkünsten, anderen macht es Angst unter dem Dach hindurchzulaufen, wieder andere finden das Bauwerk für eine Kleinstadt, die nur rund 60 000 Einwohnerinnen und Einwohner hat, viel zu gross. Sie sind der Ansicht, ein solches Monument gehöre in eine Grossstadt wie London oder New York, nicht aber ins liebliche Luzern. Mit der Eröffnung des Kultur- und Kongresszentrums wurde die Zentralschweiz 1999 um ein Wahrzeichen reicher. Der «gigantische, überdimensionierte, zukunftsweisende, mutige, einmalige...», rund 250 Millionen Franken teure Bau des Pariser Stararchitekten Jean Nouvel steht seither für kulturelle Grossanlässe der Superlative und dient dem Selbstetikett «Kulturstadt Luzern» als werbewirksames Label. Der Mut, der mit dem Bau eines solch imposanten und exquisiten Kulturtempels an den Tag gelegt wurde, ist offensichtlich Resultat einer Stimmung, die über weite Strecken der 1990er Jahre in Luzern herrschte. Trotz den wiederkehrenden Kontroversen um die Finanzierung ist heute eine überwiegende Mehrheit der Stadtluzerner Bevölkerung ebenso wie die meisten Menschen aus dem Sogkreis Luzerns der Ansicht, dass man weder auf das Gebäude noch auf all die abwechslungsreichen Events unter dem ausladenden Dach verzichten möchte. Der Stolz auf das Gebäude ist gross: «Luzern hat etwas fertig gebracht, was Zürich nicht geschafft hat.»¹ Rückblickend ist denn auch immer wieder zu hören, das KKL sei das Beste, was im Luzern der 1990er Jahre möglich war. Es herrscht die Überzeugung vor, dass ein solches Bauwerk heute kaum mehr in denselben Dimensionen zu realisieren wäre.

Was mitten in Luzern als «Dach der Dächer» zu bewundern ist, wäre beinahe in Kriens an Stelle des neuen Pilatusmarktes an den Autobahnkreisel Schlund zu stehen gekommen. Die Ackermann Versandhaus AG wollte dort ein neues Verteilzentrum bauen. Unter den Architekten, die sich um dieses Projekt bemühten, war kein geringerer als Jean Nouvel. Auf den von ihm ausgearbeiteten Plänen erscheint das Konzept des späteren KKL-Dachs ein erstes Mal. Wie wäre es wohl, wenn das riesige Dach im Krienser Schlund statt am Luzerner Europaplatz ein Gebäude bedecken würde?

Das grandiose Monument auf Krienser Boden

Der längst weltbekannt gewordene Wurf des Pariser Stararchitekten steht heute nicht auf Krienser Boden. Doch wie die Stadt Luzern besitzt auch die Gemeinde Kriens ein

¹ Viel gehörte Bewunderung aus Zürich; unter anderem in der «Neuen Zürcher Zeitung».



Der Bauzustand von Mitte Juni 2003:
Sicht vom Schlund zum Sonnenberg

neues, imposantes, landschaftsgestaltendes, bautechnisch einzigartiges Monument, das erst noch mehr als zweieinhalbmal teurer als das KKL wird und eine ebenso aussergewöhnliche Kulturleistung der 1990er Jahre darstellt: Die anstösserfreundlich abgesenkte, grossflächig überdeckte, auf je drei Spuren plus eine Standspur erweiterte, mehrfach erschlossene, belag- und aufwändig lärmsanierte Autobahn zwischen dem Sonnenberg und Ennethorw.

Wer als ÜberfliegerIn den Blick über dieses Monument schweifen lässt, von Norden nach Süden, entlang dem ehemaligen Trasse der ersten Autobahn der Schweiz, erkennt rasch dessen Einzelteile: Die drachenköpfige, lärmschutzsanierte *Ein- und Ausfahrtrampe* in den Sonnenbergtunnel; die mit Lärmschutzwänden meterhoch eingezäunten *Ein- und Ausfahrten* «Luzern-Süd» und daran anschliessend das offene Trasse der neu *sechsspurigen Autobahn*; der *Tunnel Schlund*, der beidseitig die abgesenkten Fahrspuren verschlingt und erst nach einem Kilometer wieder freigibt; der auf Säulen neben der *Wanne Schlund* stehende *Strassenkreisel*, dessen Zufahrtsrampen an Tintenfischarme erinnern, die sich über die Fahrbahnen hermachen; die Nordportale des *Tunnels Spier*, die für die Horwer Bevölkerung den von Hamburg kommenden Verkehr schlucken und jenen von Neapel nordwärts fahrenden aus der langen Untertunnelung ausspucken; und zuletzt, bereits auf Horwer Boden, wohl bald das Wahrzeichen des gesamten Bauwerks, der weithin sichtbare *Abluftkamin*.

Nur schon diese knappe Auslage der Einzelelemente des gigantischen Monuments verdeutlicht, dass ganz offensichtlich beim Ausbau und der Sanierung der alten Autobahn kaum ein Aufwand gescheut wurde, um eine optimale Lösung verwirklichen zu können. Mit einem Kostenpunkt von 666 Millionen Franken ist das Gesamtwerk denn auch alles andere als eine Billigvariante. – Doch wie kam es überhaupt zu diesem Bauvorhaben? Blenden wir zurück.

Der Weg zum Bauwerk

Die ersten Pläne, die A2 zwischen Kriens und Ennethorw zu sanieren, jenes erste Autobahnteilstück der Schweiz, das am 11. Juni 1955 dem Verkehr übergeben worden war, wurden bereits in den 1980er Jahren erstellt. Die Motive für die Neuplanung nach über 35-jähriger Nutzung waren vielfältig: Die Strasse war eng und unübersichtlich, auf den Anschlüssen fehlten Beschleunigungsspuren und vor allem das vom Bund erlassene Lärmschutzgesetz konnte ohne grosszügige Massnahmen nicht umgesetzt werden.

1991 erfolgte die generelle Projektgenehmigung durch den Bund und noch im selben Jahr wurde das erste Auflageprojekt veröffentlicht. Ziel des Unterfangens war es, wie in der Kampagne propagiert, die Lebensqualität zu steigern. Der damalige Luzerner Regierungsrat Josef Egli wandte sich als Baudirektor wie folgt an die Bevölkerung: «Die Lebensqualität steigern heisst: Die Verkehrssicherheit erhöhen. (...) Die Wohngebiete vom Lärm entlasten. (...) Die Wohngebiete vor Luftfremdstoffen bewahren. (...) Die Landschaft schützen. (...) Die Erschliessung der Industrie und der Dienstleistungsbetriebe sichern.»²

2 Regierungsrat Josef Egli zitiert aus: Info-Blatt N2 Erweiterungsbau Kriens-Horw. 1991.

Gegen diese Projektauflage von 1991 erwuchs in der Vernehmlassung Widerstand, besonders Umwelt- und Landschaftsschutzverbände wehrten sich. Die 140 Einsprachen führten dazu, dass das Projekt überarbeitet und 1993 erneut aufgelegt werden musste.³ Vieles konnte gütlich beigelegt werden, indem Konzessionen und Korrekturen zu Gunsten der Umwelt und Landschaft vorgenommen wurden.⁴ Unter anderem wurden die beiden Tunnel tiefer gelegt, womit diese Strassenabschnitte als Hindernisse in der Landschaft verschwanden. Auch das Konzept der Rad- und Gehwege sowie jenes der Busse wurde bedürfnisgerechter ausgelegt.⁵ – Allerdings waren mit diesen Projektanpassungen die grundsätzlichen Bedenken von linker und grüner Seite, dass eine Autobahn mit vergrößerter Kapazität auch mehr Verkehr anziehe und damit die Massensmobilität weiter fördere, nicht aus der Welt geschafft.

Trotz den warnenden Stimmen wurde das verbesserte Vorhaben von weiten Kreisen, so auch von den Krienser Behörden, positiv beurteilt: «Die wesentlichste Änderung für die Gemeinde Kriens ist die grössere Tieflage der N2. (...) Weiter erfreut den Gemeinderat das neue Bushaltekonzept. Es erschliesst die Industrie- und Gewerbegebiete im Autobahnbereich entlang der Zubringer Nord und Zentrum optimal. (...) Neu und sinnvoll ist auch der Ausbau des Schlimbaches in seinem unteren Lauf. (...) Gesamthaft begrüsst der Gemeinderat die Änderungen und Neuerungen sehr und empfiehlt der Bevölkerung, sich gründlich orientieren zu lassen und das neue Projekt zu unterstützen.»⁶

Doch zu den von der Luzerner Regierung akzeptierten Projektänderungen, die recht mutig als kostenneutral deklariert und im April 1994 zur Genehmigung nach Bern geschickt wurden, konnte sich die Öffentlichkeit an der Urne gar nicht äussern: Erstens ist nicht vorgesehen, dass das Volk beim Nationalstrassenbau mitbestimmen kann, und zweitens hatte das Luzerner Baudepartement aufgrund der tiefen Preise im Baumarkt die Gesamtkosten auf 495 Millionen Franken veranschlagt. – Diese Summe wurde allerdings von unterschiedlichsten Seiten angezweifelt, hatte man doch den Verdacht, der Kanton rechne mit unrealistischen Preisen, um unter der politisch heiklen Zahl von 500 Millionen Franken bleiben zu können.

So wurde teilweise hitzig diskutiert, es fanden sich viele unterstützende Stimmen, den Ausschlag für die Realisierung konnte jedoch nur der Entscheid des Bundesrates geben.⁷ Da überraschte auch noch die vom Schweizer Volk im Juni 1994 angenommene Alpenschutzinitiative die auf Bern wartenden Luzerner Bauwilligen und liess sie besorgt fragen, ob der Raum Luzern bereits zum Schutzgebiet der Initiative gezählt werde, was

3 Allein in der Gemeinde Kriens gingen 56 Einsprachen und Stellungnahmen ein.

4 Bundesrat Adolf Ogi, Vorsteher des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements, an das Baudepartement des Kantons Luzern, 16.8.1994, Genehmigung des Ausführungsprojektes Nationalstrasse N2, Teilstrecke Arsenal–Kantonsgrenze LU/NW, Erweiterungsbauten, Seite 2.

5 Info-Blatt N2 Erweiterungsbau: Ein Projekt optimieren heisst... Baudepartement des Kantons Luzern (Hg.). Luzern, 1993.

6 Gemeinderat Kriens zitiert aus: Info-Blatt N2. Luzern, 1993.

7 Bei diesem Nationalstrassen-Projekt übernimmt der Bund 84% der Kosten, 16% hat der Kanton zu tragen.

das Vorhaben wohl beerdigt hätte. Die überraschend schnell – bereits im Herbst 1994 – eingetretene Genehmigung des zuständigen Bundesrates beseitigte diese Ungewissheit.⁸ – So stand dem ersten Spatenstich am 14. November 1994 an der Nidfeldstrasse denn auch nichts mehr im Weg. «Das Beste, was man damals haben konnte», wie Gesamtprojektleiter Renato Casiraghi es rückblickend nennt, konnte in Angriff genommen werden.⁹ – Obwohl der tatsächliche Kostenumfang von 666 Millionen erst 1998 vollständig ersichtlich wurde und den Kanton Luzern in der Folge nochmals beim Bund vorstellig werden liess, akzeptierte Bern diesen Kostensprung von 171 Mio.

Im Mai 2004, neuneinhalb Jahre später, wird das fertig gestellte Gesamtwerk planungsgemäss feierlich dem Verkehr übergeben werden. Danach werden noch während rund zwei Jahren Abschlussarbeiten nötig sein. Damit steht nun eine grandiose Kulturleistung aus den 1990er Jahren auf Krienser Boden. – Ist das imposante Werk ein Prototyp für die Autobahnsanierungen in der Schweiz wie einst die erste Autobahn? Bringen diese Bauten, vor allem die Überdachungen, die territoriale Wiedervereinigung von Kriens oder markieren sie eher das Gegenteil? Verstärkt sich durch das Überbauen der zurückgewonnenen Flächen die Verschmelzung des Grossraums Luzern? Was lässt sich an diesem Kulturobjekt über den Charakter und die Tendenzen des Zeitgeistes der 1990er Jahre ablesen? Diesen Fragen wollen wir uns in der Folge widmen.

Prototyp für Autobahnsanierungen in der Schweiz?

Die erste Schweizer Autobahn wurde im ganzen Land bewundert und auch die Presse berichtete ausführlich über das verkehrstechnische Novum.¹⁰ Die Strecke zwischen Kriens und Ennethorw galt als Prototyp für den schweizerischen Autobahnbau. 1955 machte das Verkehrsaufkommen bloss einen Bruchteil des heutigen aus und das Autofahren wurde gemeinhin als reines Vergnügen empfunden. Dies im Gegensatz zu heute, wo man geneigt ist, Autofahrten als notwendiges Übel zu bezeichnen, um möglichst schnell von A nach B zu gelangen: «Die Fahrt hatte noch nichts von der raschen, verführerisch tempogeladenen Flut in sich, die dann in kurzer Zeit die neue Autobahn «belebte»; weich, sanft und gemächlich glitt man dahin und bedachte die reizende Landschaft, die sich den Blicken bot, mit herzlicher Bewunderung.»¹¹ Dieses Zelebrieren des langsamen Fahrens zeigt, für was die Autobahn damals gebaut worden war: Die Städte sollten näher zur Landschaft gebracht werden. Ihre Erholungsräume sollten schnellstmöglich, mit dem besten Ausblick auf die Landschaft erreichbar sein. Den Stadtmenschen gefiel es auf dem Land, dies umso mehr, als durch die neue Strasse auch die Annehmlichkeiten der Stadt in Reichweite gerückt waren. Viele besser situierte Städte wollten sich denn nicht nur während Ausflügen auf dem Land aufhalten, sie wählten die

8 Bundesrat Adolf Ogi, 16.8.1994, Genehmigung des Ausführungsprojektes für die Erweiterungsbauten der N2.

9 Renato Casiraghi im Interview mit den Autoren vom 6. August 2003.

10 Max Hofstetter, Zur Eröffnung der ersten Autobahn der Schweiz, in: Sonderbeilage «Vaterland», Nr. 133, 11.6.1955, S. 1.

11 Bericht des «Vaterlands» vom 13. Juni 1955 über die Eröffnung.

Ein neues Wahrzeichen?
 – Der noch nackte
 Abluftkamin auf dem
 Tunnel Spier



Das «Betontier» um-
 schlingt mit seinen
 Fangarmen die Autobahn
 – der Strassenkreisel im
 Schlund



Kreisel Schlund

Durchmesser	60 m
Brückenflächen	9000 m ²
Betonverbrauch	8000 m ³
Beton- und Vorspannstahl	1200 t

frisch erschlossene Landschaft zu ihrem neuen Wohngebiet. Die «Ausflugsautobahn» entwickelte sich zur Pendlerroute in die Stadt, von der sie ursprünglich ausging. Die Schnellstrasse dehnte die Agglomeration Luzern bis nach Stansstad aus.¹² Diese Tatsache markiert denn auch das Ende der Konzeption der ersten Autobahnen. Zugleich steht sie für die Ansprüche im ausgehenden 20. Jahrhundert, wie sie in allen Ballungszentren der Schweiz an ein Strassen-System gestellt werden, das primär die regionale und zugleich die internationale Versorgung der jeweiligen Agglomerationen zu gewährleisten hat. Die A2 spiegelt also auf maximale Weise die aktuellen Erwartungen an den Autobahnbau.

Bietet nun die Art der A2-Sanierung eine Kopiervorlage für den Umgang mit weiteren Autobahnteilstücken aus den 1950/60er Jahren in der Schweiz? Diese Frage kann klar verneint werden. Einen solchen Aufwand gab es höchstens noch in Neuenburg, wird es aber kaum wieder geben. Man hat eben «das Beste bekommen, was man damals haben konnte»¹³. Rückblickend repräsentiert die A2-Sanierung also eine eigene, heute bereits abgeschlossene Phase des schweizerischen Autobahnbaus. Denn in doppelter Hinsicht charakterisiert dieses Werk etwas Einzigartiges und kaum Wiederholbares:

- Ähnlich dem KKL in Luzern konnte es nur in einer besonders günstigen Konstellation zu Stande kommen. Es ist unbestritten, der Bund würde im Jahr 2003 nicht mehr so viel Geld beitragen. Dieses Autobahnteilstück ist, da sind sich die Experten weitgehend einig, eine Luxus-sanierung. Die Kosten sprechen für sich. Für eine Länge von 4460 Metern lässt sich ein Meterpreis von rund 150000 Franken errechnen.
- Wird allein dieses Bauen betrachtet, erbrachten die Ingenieure eine unvergleichliche, technische und logistische Meisterleistung, die von Fachkollegen neidlos gerühmt wird. Diese Macher hatten sich mit einer Reihe von störenden Vorgaben zu arrangieren, wovon die wichtigste bestimmt jene war, dass die Autobahn während der ganzen Bauerei vierspurig und mit mindestens 80 km/h befahrbar sein musste.

So liessen die Bauverantwortlichen, eingeschränkt durch viele Auflagen und ein klar definiertes Kostendach, insgesamt 1,3 Millionen m³ Erde und Fels ausheben und verbauten 400000 m³ Kies und Beton. Weitere Zahlbeispiele verdeutlichen die Dimensionen der erbrachten Leistungen (siehe dazu Seite 89)¹⁴. Diese Zahlen sind so eindrücklich, dass man natürlich wissen möchte, wer denn von dieser gigantischen Sanierung, vom «Besten, was man damals haben konnte», alles profitieren kann.

Nutzniessende des einzigartigen A2-Monuments

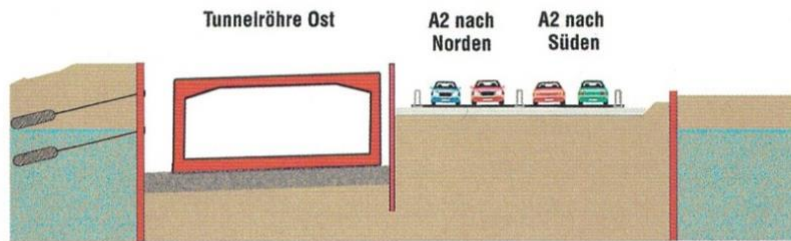
An erster Stelle ist zweifellos die *Stadt Luzern* zu nennen. Für sie hat der sanierte A2-Abschnitt die Kapazität ihrer Stadtautobahn gesteigert. Zudem hebt die Dimension der erneuerten Strassen an ihrem südlichen Eingangsportal die Zentrumsfunktion Luzerns hervor und die zwei vier- und sechsspurigen Tunnels vermitteln dem Wirt-

¹² Franz Bucher; Gerold Kunz; Hilar Stadler. Die erste Autobahn der Schweiz. Kriens 1999. S. 22–23.

¹³ Renato Casiraghi im Interview mit den Autoren vom 6. August 2003.

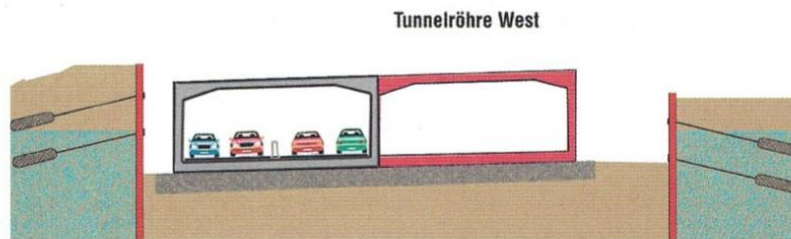
¹⁴ www.a2-6.ch/fakten.htm

Tunnel Schlund



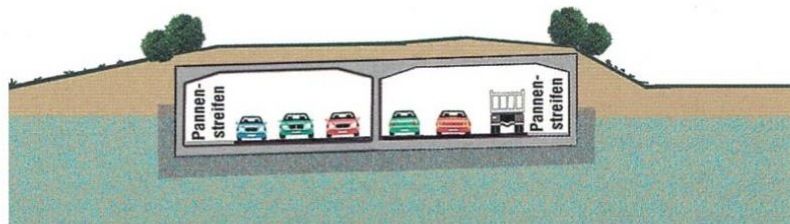
Phase 1 (1998–2000)

Verlegung des Verkehrs auf ein provisorisches Trasse auf der Westseite und Bau der Tunnelröhre Ost.



Phase 2 (2000–2002)

Verlegung des Verkehrs in die Tunnelröhre Ost und Bau der Tunnelröhre West.



Phase 3 (ab 2002)

Definitive Führung des Verkehrs auf drei Spuren mit Pannestreifen und Begrünung der Fläche über dem Tunnel.

Wegen der engen Platzverhältnisse mussten die Tunnels und das Trasse in Etappen gebaut werden. Als Erstes wurde ein temporäres Trasse für den gesamten Verkehr der A2 seitlich der heutigen Autobahn erstellt, um den notwendigen Platz für den Bau der ersten Tunnelröhre zu gewinnen. Danach wurde der Verkehr in die fertige Röhre umgelegt und die zweite Röhre gebaut.¹⁵

Tunnel und Wanne

Länge	960 m
Länge Wanne	500 m
Höhe	5,15 m
Breite	15,30 / 15,90 m
Betonverbrauch	100 000 m ³
Betonstahl	9500 t

Tunnel

Beton	70 000 m ³
Armierungen	10 000 t
Betonit-Abdichtungen	90 000 m ²
Koffer	30 000 m ³
Belag	22 000 t
Entwässerungsleitungen	12 000 m
Entwässerungsrinnen	2500 m

Baugrube

Aushub	500 000 m ³
Spundwände	60 000 m ²
Verankerungen	2000 St.
KleinfILTERbrunnen	45 St.
WP-Lanzen	1000 St.
Hinter-Auffüllungen	150 000 m ³
Leiterkies	20 000 m ³

Um inmitten einer voll benutzten Autobahn überhaupt arbeiten zu können, waren verschiedene Zusatzbauten nötig, wie etwa für den Bau des Tunnels Schlund.

Bauprovisorien

Baupisten	4 km
Beläge	6000 t
Bachüberführungen	3 St.
Fussgänger- und Strassen-UF	2 St.

¹⁵ A2/6 Erweiterungsbauten: Tunnel Schlund. Verkehrs- und Tiefbauamt des Kantons Luzern (Hg.).

schaftsstandort etwas Weltstädtisches, wohl mehr als die meisten Einwohner sich das überhaupt wünschen. – Doch bringt die grössere Kapazität nicht einfach mehr Verkehr in die Stadt und verstopft Zu- und Ausfahrten noch weiter? Krienserinnen und Krienser kennen das Bild des täglichen Berufsverkehrsstaus nur zu gut! Ob die geplante S-Bahn da Abhilfe oder gar eine Verlagerung bringen kann?

Mit der A2-Sanierung hat die *Gemeinde Horw*, wie ein Blick auf die neue Landkarte sofort bestätigt, eine eigene Umfahrung erhalten. Horw konnte ganz unmittelbar profitieren und sollte nun seinen Dorfkern vom Durchgangsverkehr entlasten können. Obwohl Horw sicherlich auf der Gewinnerseite steht, musste die Gemeinde, insbesondere für die neuen Auffahrten, auch einiges Land opfern. Doch durch den Bau des Tunnels Spier gewann sie auch Land, und die Anwohnerinnen und Anwohner kommen neu in den Genuss eines vorzüglichen Lärmschutzes. Ob hingegen der Abluftkamin der beiden Tunnels, welcher auf Horwer Gebiet steht, als hoher Preis für die Verbesserungen anzusehen ist, oder ob das markante, von einem Architekten entworfene, noch wenig erfreuliche Bauwerk durch eine vorgesehene künstlerische Veredelung gar zu einer Art «Eiffelturm» wird, ist noch nicht abzusehen. Hier scheiden sich die Geister.

Profiteure des Baus sind auch *die angrenzenden Kantone*. Man denke nur an die Pendlerströme, die sich tagtäglich auf der Autobahn aus Hergiswil, Stans oder Sarnen nach Luzern bewegen. Sie profitieren ganz direkt von der höheren Kapazität der Autobahn. Wobei auch hier festzuhalten ist, dass zwar das Problem auf der Autobahn entschärft werden konnte, der Verkehr in die Stadt Luzern aber weiterhin Probleme verursacht. Doch nicht nur der Individualverkehr aus den Nachbarkantonen profitiert, sondern auch der öffentliche Verkehr der Agglomeration Luzern: Mit der neuen Doppelspur der Brünigbahn zwischen Horw und Hergiswil entfallen die lästigen Wartezeiten an den Bahnhöfen Horw und Hergiswil.

Offenbar scheint es fast nur Gewinnende zu geben. Stimmt das auch für die *Gemeinde Kriens*? Welche Vorteile zieht die grösste Ortschaft der Schweiz, die ohne eigenen Bahnhof auskommen muss, aus diesem kostspieligen Strassenbauwerk? Versetzen wir uns in die Sicht der Krienserinnen und Krienser.

Die Lärmsanierungen zeigen Wirkung, wenn auch bei der Einfahrt zum Sonnenbergtunnel nicht für alle im gewünschten Mass. – Das Gebiet Schlund wurde hervorragend erschlossen. Es wird in kürzester Zeit zum Boomgebiet und für das Gewerbe noch interessanter werden. – Dank dem Tunnel Schlund gibt es neue Grünflächen und das Gebiet am Schattenberg wird zur ruhigen und gesuchten Wohnlage, die wohl bald vollständig überbaut sein, dafür aber gute Steuerzahlende in die Gemeinde bringen wird. – Weiter trennt keine (sichtbare) Autobahn mehr die Gemeinde. Es ist wieder möglich, in die Kuonimatt zu gelangen, ohne erst Überführungen passieren zu müssen. Dazu trägt auch ein ansprechendes Rad- und Busnetz bei. Es braucht wenig Phantasie, um sich vorzustellen, wie hier die Attraktivität mit der geplanten S-Bahn-Haltestelle noch weiter zunehmen wird. – Selbstverständlich erging es Kriens nicht anders als Horw: Um die Autobahn zu verbreitern und die Zufahrtsstrassen neu zu bauen, musste einiges an Land hergegeben werden. Unter dem Strich konnte Kriens profitieren – aber führt dies auch zum längerfristigen Nutzen der Pilatusgemeinde?

Wiedervereinigung von Kriens oder Aufgehen im City-Raum Luzern?

Von 1955 bis ins Jahr 2002 war die Gemeinde Kriens – insgesamt fast 20 Jahre länger als Deutschland – durch ein grosses Bauwerk geteilt: Die erste Autobahn der Schweiz – wichtigste Transitverbindung zwischen Hamburg und Neapel – schnitt den Ortsteil Kuonimatt vom restlichen Gemeindegebiet ab. Diese räumliche Trennung war nicht wirklich als störend empfunden worden. Da die Kuonimatt schon immer ein peripheres Gebiet der Gemeinde war, hatte die Hürde Autobahn kaum zusätzliche Schwierigkeiten gebracht. Obwohl viele Kuonimättler in Horw einkaufen oder auf die Post gehen, fühle sich die überwiegende Mehrheit zu Kriens gehörig, hält der Krienser Gemeindepräsident nicht ohne Stolz fest.¹⁶

Da jetzt die Autobahn über einen Kilometer lang versenkt, überdeckt und begrünt ist, entfällt der Riegel und es eröffnen sich für das Gebiet «jenseits der Autobahn» dynamische Perspektiven: Man braucht kein Prophet zu sein, um vorauszusagen, dass Kriens, Horw und die Stadt Luzern weiter zusammenwachsen werden. Damit tritt wohl das Gegenteil einer Wiedervereinigung ein! Verschwinden nämlich die Gemeindegrenzen, wie es im «Bermuda-Dreieck» Kriens/Horw/Luzern¹⁷ absehbar wird, überlagert wohl längerfristig das Zugehörigkeitsgefühl zum City-Raum Luzern die eigenständige Krienser Identität. Damit würde eine Fusion von Kriens mit Luzern wieder ein Thema. Bereits zwei Mal war dies mit gegensätzlicher Opposition bisher gescheitert. Das erste Mal hatte sich Kriens 1934 um eine Fusion bemüht, da die Gemeindefinanzen aus dem Lot geraten waren und man sich von der Stadt Hilfe versprach. Die Krienser stimmten damals der Zusammenführung deutlich zu. Die Verhandlungen mit der Stadt verliefen jedoch im Sand. Als 1946 die Stadt die Eingemeindung von Kriens wünschte, wurde die Vorlage klar bachab geschickt, da sich für die Krienser die Verhältnisse wesentlich gebessert hatten.¹⁸

Es wird sich weisen, wie rasch die beiden grandiosen Nutzobjekte – die sanierte A2 und das KKL, die als herausragende Luzerner Kulturleistungen der 1990er Jahre anzusehen sind, als Motoren einer neuen Selbstwahrnehmung wirken und tatsächlich zu einer umfassenden Identität beitragen werden. Es wird spannend zu beobachten sein, wie lange es sich mentalitätsmässig und politisch aufrechterhalten lässt, entgegen der längst vorangeschrittenen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Angleichung, sich in Luzern weiterhin als Kleinstadt und in Kriens als eigenständiges Dorf verstehen zu wollen, so wie es bis weit ins 20. Jahrhundert hinein tatsächlich gewesen ist.

Wenden wir uns jetzt noch der These zu, dass sich in den zwei Luzerner Monumenten ihre Entstehungszeit spiegelt, und gehen dazu der Frage nach: Was lässt sich an der A2 – die als Kulturobjekt für den Willen und die Leistung eines Jahrzehnts steht – über den Charakter und den Zeitgeist der 1990er Jahre ablesen?

¹⁶ Peter Becker im Interview mit den Autoren vom 12. August 2003.

¹⁷ Peter Becker, 12. August 2003.

¹⁸ Willkommen in Kriens. Gemeinde Kriens (Hg.). Kriens, 2001. S. 32.

Das Zeitzeugnis A2 als Anlass zum Nachdenken

In den 1960er Jahren einsetzend wurden innert kurzer Zeit überall Bäche und kleinere Flüsse kanalisiert und im Boden versenkt, da sie oft zu unkontrollierbaren Gefahrenquellen anschwellen, die verheerende Schäden verursachten, aber vor allem auch, weil sie vielerorts zu geruchsintensiven Kloaken verkommen waren, welche die leichtfertige Entsorgung der konsumorientierten Lebensart spiegelten. Das dabei gewonnene Land wurde meist rasch und vollständig überbaut. Viele Gewässer entschwanden so aus dem Alltagsblickfeld und viele Leute wussten bald darauf nicht mehr, wo und wie sie existiert hatten (beispielsweise der Krienbach).¹⁹ Das Sensibilisieren für ökologische Zusammenhänge in den 1980er Jahren führte zur mehrheitsfindenden Forderung, das versenkte Wasser wieder offen zu legen: «Re-Naturierung» wurde zur Freude stiftenden, aber erneut Steuergelder verschlingenden Aufgabe der Kommunen in den 1990er Jahren. Heute erfreuen viele freigelegte und wiederbelebte Bachlandschaften. – Ist der Vorgang, Autobahnen unter die Erde zu versenken, vergleichbar mit den Bachsanierungen der 60/70er Jahre? Wird eine kommende Generation fordern, die Autobahnen wieder freizulegen, mit den Argumenten, dass die durchquerte Landschaft – etwa Pilatus und Rigi – wieder sichtbar gemacht werden und sich die automobilen Fortbewegungsart, weil technisch emissionsärmer geworden, nicht verstecken müsse?

Der Vergleich ist nicht völlig abwegig, es gilt jedoch die unterschiedlichen Zeitumstände zu berücksichtigen. Betrachten wir die sanierte A2 als Kulturleistung ihrer Entstehungszeit, wird sichtbar, wie das Resultat den Willen dokumentiert, möglichst allen Bedürfnissen ideologiefrei entgegenzukommen: Den Automobilisten aus der Stadt wie jenen aus dem näheren und weiteren Einzugsgebiet, den Strassenanwohnerinnen und -anwohnern, den Umweltbewussten, dem Gewerbe und der Wirtschaft, den Gemeinden, dem Kanton, dem Bund und dem internationalen Transit und nicht zu vergessen, letztlich auch den Benutzern des öffentlichen Verkehrs. Allen hat man auf technisch machbare Art etwas geben oder mindestens ihre Situation verbessern können. Das Werk A2 aus den 1990er Jahren spiegelt einen Zeitgeist, der sich der negativen Seiten des Fortschritts und des hohen Lebensstandards bewusst ist, der sich aber ebenso – wie zur Zeit der 1960/70er Generation – nicht durch Einschränkungen und Verbote behindern oder sich gar die Lebenslust vermiesen lässt. Dafür wird die vielfältige Optimierung und Rücksichtnahme bei zugleich weiterhin möglichem Ausbaupotential angestrebt. Aus dem Bauingenieur der Nachkriegskonjunktur, dessen Kulturleistung aus der 80er Rückschau als Umweltfrevel angeprangert wurde, ist in den 1990er Jahren ein ökologiebewusster Optimierer geworden, der mit den vorhandenen Mitteln das Bestmögliche zu erreichen suchte, was selbst von der Ökologiebewegung anerkannt und verdankt wird. Rückblickend erscheinen diese Jahre als kurzer Zeitraum, in dem «das Weggli und der Fünfer» möglich gewesen war. Heute ist so viel Rücksichtnahme nicht mehr denkbar. Einzelne Bauexperten geben sich überzeugt, heute würde man die alte Strasse stehen lassen, sie wohl gar redimensionieren und grossräumig eine weitgehend unter dem Boden versorgte Umfahrung bauen. Alle die heute erfüllten Wünsche,

¹⁹ Kennen Sie den Verlauf des Krienbachs bis zu seiner Einmündung in die Reuss?

die bis zur Dorfgestaltung geführt haben, wären nicht mehr mit diesen Mitteln, vor allem nicht mehr mit diesen Bundesgeldern zu bewerkstelligen. So empfinden es viele als ungerecht, wenn heute andere Regionen, die für sich dasselbe fordern, es nicht mehr erhalten.

Die innert einem Jahrzehnt sanierte und optimierte A2 zwischen Kriens und Ennethorw ist heute eine Zeitzeugin der 1990er Jahre. An diesem Objekt lässt sich ein bestimmter Zeitgeist ablesen, der sichtbar macht, wie Bedürfnisse und Rücksichten, aber auch Schattenseiten und Nachteile damals rangiert wurden und letztlich in diesem Bau ihre Wertschätzung fanden. Das grandiose Werk fasziniert und löst Respekt aus. Es zeigt, was alles machbar ist und wie viel erreicht werden kann, wenn die «Sterne gut stehen». – Es stimmt aber auch nachdenklich, wenn bereits vor Bauabschluss klar ist, dass trotz diesem Aufwand die nächsten Kapazitätsgrenzen und Folgeprobleme schon absehbar und bekannt sind.

So schlagen wir denn vor, das Bauobjekt A2 als ein zeitgenössisches *Denkmal* anzusehen, das für eine weitverbreitete Haltung in der Gesellschaft um die letzte Jahrhundertwende steht. Es bezeugt sowohl die Lebenslust wie den Gestaltungswillen der Region Luzern. Es zeigt aber auch, dass man sich der Schattenseiten des heutigen Lebens bewusst ist. Die hohe Qualität des Monuments belegt, wie man sich – im Rahmen der auftreibbaren Mittel – modernste Technik leistet, um die negativen Folgeerscheinungen des hohen Lebensstandards möglichst zu minimieren. Zugleich drückt das Bauwerk ziemlich unverhohlen aus, dass man nicht gewillt ist – oder es nicht kann –, auf die praktizierte Lebensart grundsätzlich korrigierend einzuwirken.