

Podiumsdiskussion zum Bypass

«Man muss realistisch bleiben»

Das Komitee Bypass plus informierte an seiner Podiumsveranstaltung vom Donnerstag über die Testplanung zur Einhausung des Bypasses. Michael Töngi und Gaudenz Zemp stahlen ihm etwas die Show.

Das überparteiliche Komitee Bypass plus rechnet mit dem Bau des Tunnels, setzt sich aber für eine möglichst lange Einhausung zwischen Sonnenberg-Südportal im Grosshof und dem Tunnel Schlund ein. Am Donnerstag veranstaltete das Komitee eine Informations- und Podiumsveranstaltung zur Absichtserklärung mit Bund und Kanton.

Zu Beginn informierte die Krienser Stadtpräsidentin Christine Kaufmann (Die Mitte) im Pilatussaal vor den rund 70 Personen über die Testplanung. Fachspezialisten sollen bis Ende 2023 aufzeigen, inwiefern eine Einhausung der Autobahn zwischen Sonnenberg-Südportal im Grosshof und dem Tunnel Schlund technisch, zeitlich und finanziell machbar ist. «Der Bypass wird gebaut! Machen wir das Beste daraus!», meinte Christine Kaufmann zu Beginn des Anlasses. «Wir müssen die Chance packen. Jede Verbesserung, die wir erreichen können, ist super», meinte sie. Etwas überraschend, dass die Stadtpräsidentin dies so definitiv ausdrückt, hat die Stadt Kriens doch selbst den Rechtsweg gegen das Bauprojekt eingeschlagen, ein Entscheid ist dazu noch hängig. Die Stadtpräsidentin betonte auch, dass Bund, Kanton und die Stadt Kriens denselben Betrag für die Testplanung aufgewendet hätten, «alle sind gleichberechtigt und auf Augenhöhe, das war uns wichtig», erwähnte sie, andererseits überraschte sie mit der Aussage, dass sie sich zum Projekt nicht weiter äussern könne. «Einerseits habe ich einen politischen Auftrag des Parlaments, die Testplanung ist noch am Laufen, und in der Absichtserklärung mit dem Kanton haben wir vereinbart, dass der Kanton den Lead bei der Kommunikation hat», erklärte sie. Dies würde bedeuten, dass sich die Stadtpräsidentin bis Ende 2023 nicht mehr zur Bypass-Einhausung äussern würde.



Michael Töngi, Michèle Albrecht und Gaudenz Zemp diskutierten im Pilatussaal in Kriens über den Bypass.

Bild: Bruno Gisi

Albrecht hat kapituliert

Die Fronten der Teilnehmenden des nachfolgenden von SRF-Korrespondent Raphael Prinz moderierten Podiums waren klar bis weniger deutlich. Nationalrat Michael Töngi (Grüne) will keinen Bypass, FDP-Kantonsrat Gaudenz Zemp will ihn, und Michèle Albrecht, Co-Präsidentin Komitee Bypass plus und Krienser Einwohnerrätin (Die Mitte), wollte zuerst als Vertreterin des Bypasses plus, das Befürworter:innen und Gegner:innen in ihren Reihen hat, ihre Meinung nicht präzisieren. Im Verlaufe der Diskussion liess sie doch durchblicken, dass sie am liebsten keinen Bypass hätte. «Geht es nach dem Herz, will selbstverständlich auch ich keine Autobahn. Das Geld ist aber

so gut wie gesprochen, jetzt müssen wir für die Überdachung einstehen», meinte sie kapitulierend, obwohl andere Schweizer Projekte bereits bewiesen, dass die Autobahn noch nicht definitiv ist, auch wenn das Geld bereits bereitliegt. In Biel war das Geld für den Westast ebenfalls gesprochen, das Projekt wurde jedoch aufgrund der Gegenwehr der Bieler Bevölkerung doch noch versenkt.

«Das kann Kriens nicht bezahlen»

Gaudenz Zemp hatte mit 18:02 Minuten vor Michael Töngi (13:19) und Michèle Albrecht (12:35) Redezeit. Die Unterschiede wirkten aber deutlicher. Michael Töngi und Gaudenz Zemp lieferten sich teilweise eine

engagierte Diskussion und konterten Aussagen des anderen direkt, Michèle Albrecht hielt sich oft zurück und ging teilweise fast etwas vergessen. Während Zemp und Töngi mit Verkehrszahlen und Baukosten argumentierten, erachtete es Albrecht vor Ende der Testplanung Ende 2023 als mühsig, über mögliche Kosten zu diskutieren, und betonte stattdessen, dass sie den Spezialisten der Testplanung vertraue und es wichtig sei, dass man gemeinsam nach der bestmöglichen Lösung suche.

Währenddessen rechnete Gaudenz Zemp den anwesenden Krienser:innen vor, was eine totale Einhausung sie kosten würde. «Eine solche Überdachung kostet pro 100 Meter 100 Millionen Franken. Der Bund

übernimmt bei solchen Projekten nie mehr als 60 Prozent. Nehmen wir an, dass der Kanton 20 Prozent bezahlen würde, würden für Kriens immer noch 100 Millionen bleiben.» Ein Betrag, den die Gemeinde nie bezahlen könne. «Deshalb muss man irgendwann auch realistisch bleiben und schauen, was für die Region am sinnvollsten ist», so Zemp. «Ich unterstütze die Stadt Kriens bei ihren Bestrebungen, aber es wird keine maximale Überdachung möglich sein», glaubt Zemp. «Man sollte plausibler an das Projekt herangehen, nicht dass man am Ende das Gesamtprojekt gefährdet.»

Albrecht hatte in dieser Phase ihre besten Momente und konterte, dass sich beispielsweise bei der Überdachung in Airolo auch der Kanton und der Bund die Kosten teilen würden, die Gemeinde Airolo sich also nicht an den Kosten beteiligen müsse, und meinte zu Gaudenz Zemp: «Wenn du die Absichtserklärung gut gelesen hast, weisst du, dass wir von einer möglichst kompletten Einhausung sprechen.»

Während Gaudenz Zemp ohne Bypass bei wachsender Bevölkerung häufigere Verkehrskollapse fürchtet, stellte Töngi die Verhältnismässigkeit des Bypasses in Frage und kritisierte, dass man von einem ÖV-Projekt spreche, ohne tatsächlich konkrete flankierende Massnahmen für den ÖV zu planen. «Es gibt andere, die haben deutlich mehr Staustunden als wir. Wenn man die Staustunden in Luzern betrachtet, haben wir von Norden her den Stau, der von Pendler:innen verursacht ist. Auf der Südseite gibt es aber vor allem im Sommer durch den Ausflugsverkehr zwischen 17 und 18.30 Uhr Stau. Nun müssen wir uns fragen: Ist es klimapolitisch sinnvoll, den Freizeitverkehr weiter zu fördern? Ist es richtig 1,7 Milliarden Franken auszugeben, damit man noch etwas schneller in den Alpen ist?»

Marcel Habegger