

# Immissionen anstatt Verkehrsvisionen

Autor(en): **Meyer, Peter A. / Laube, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zenit**

Band (Jahr): - **(2008)**

Heft 2

PDF erstellt am: **23.07.2024**

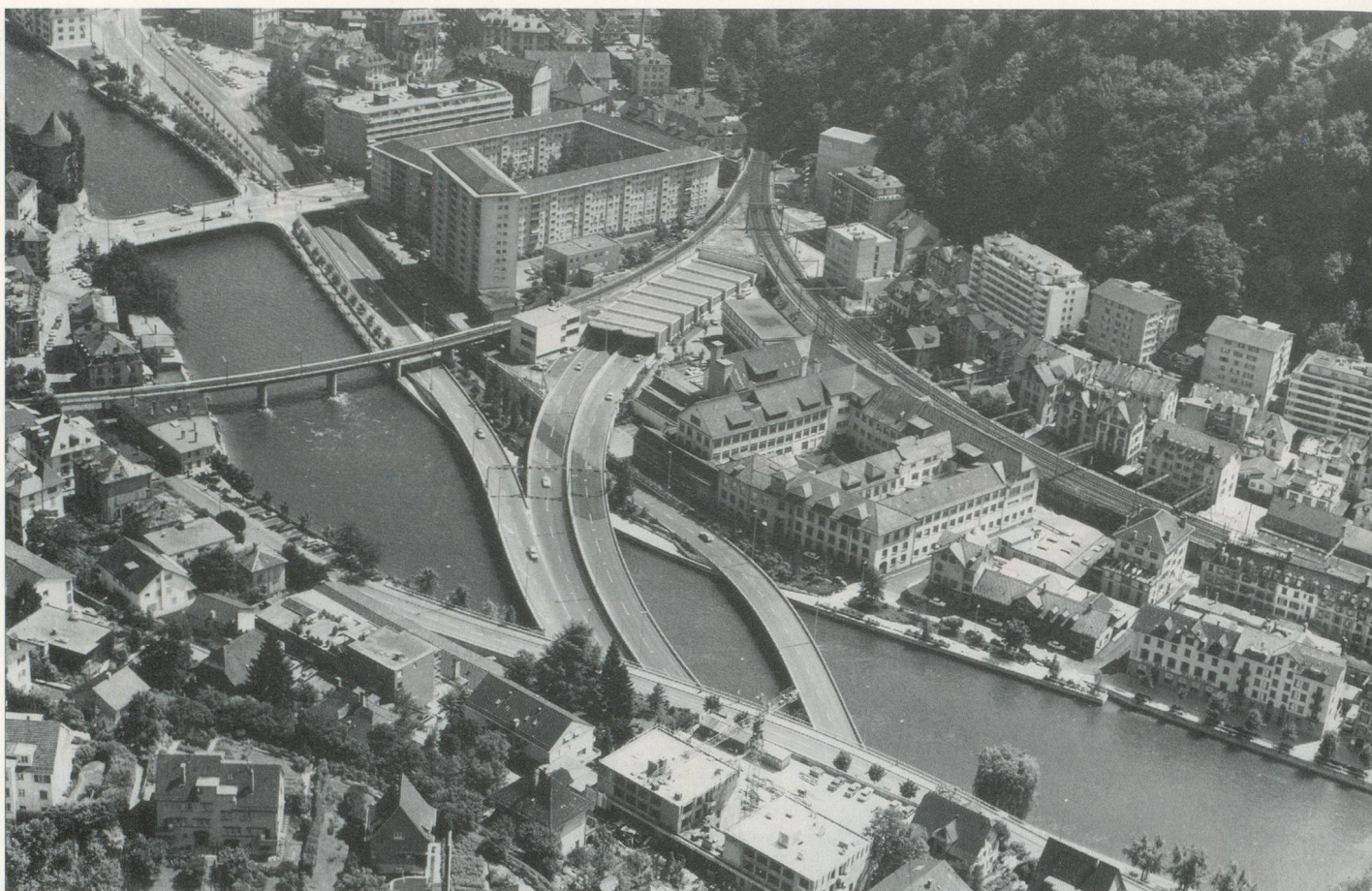
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-820981>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



# Immissionen anstatt Verkehrsvisionen

Ein Autobahn-Bypass sollte schon vor 50 Jahren die Nationalstrasse und zugleich die Bahn in Tunnels westlich an Luzern vorbeiführen. Ein Blick zurück in die Zeit, als sich die Region das heutige Verkehrschaos einbrockte.

«Ein kühner Plan.» So und ähnlich lauteten die bewundernden bis kritischen Titel in der Luzerner Presse, als im Herbst 1956 der Plan «AO» vorgestellt wurde. Othmar Angerer war sein Verfasser. Vom Riffig bis zum Grosshof hätte die Autobahn schnurgerade in zwei Tunnels durch den Zimmeregg und den Sonnenberg führen sollen. Parallel dazu hätte Angerer die untereinander verbundenen Bahnzufahrten von Meggen, Ebikon, Emmen-

**Sentimatt 1977: Im Bereich des Dammes, wo heute die Bahn vom Norden nach Luzern führt, plante Othmar Angerer ab der Sentimatt eine Expressstrasse zur N14 und damit auch zur N2.**

brücke und Littau nach Luzern erweitert und in den Berg verlegt, um das Eisenbahn-Nadelöhr zu beseitigen.

## Angerer plante eine Expressstrasse zur N14

Die Zufahrt der Brünigbahn gestaltete Othmar Angerer so, dass man sie später problemlos hätte tieferlegen können. Die Bahn nach Engelberg endete damals noch in Stansstad. Angerer nahm auch damalige Ideen der SBB auf, einen neuen

Sonnenberg- und Gütschtunnel zu bauen, der zu einem neuen Güterbahnhof westlich der Allmend führen sollte. Die Bahnen in die Planung einzubeziehen, war für Angerer selbstverständlich, stammten die Linien doch aus einer Zeit, als die betroffenen Gebiete «wenig oder gar nicht besiedelt waren und der motorisierte Verkehr überhaupt nicht existierte», wie er im Oktober 1956 in den Luzerner Zeitungen schrieb.

Im Bereich des Dammes, wo heute die Bahn von Norden nach Luzern führt, plante Angerer ab der Sentimatt eine Expressstrasse zur N14 und damit auch zur N2. Die beiden Autobahnen hätten sich seiner Meinung nach im Littauer Boden treffen sollen, wo auch eine Fortsetzung der Nationalstrassen in Richtung Bern möglich gewesen wäre. Vom Knoten Sentimatt aus stellte er sich weitere Expressstrassen auf «überflüssigen» Bahnstrecken wie zum Paulusplatz sowie durch den verbreiterten Stadttunnel zur Halde vor. Dieser wurde frei, weil die Bahn von Küssnacht und Meggen ebenfalls einen neuen Tunnel erhalten hätte und sich beim Rotsee mit der Zürcher Linie vereinigen sollte. Damit hätte Luzern die Doppelspur Rotsee bereits vor Jahrzehnten erhalten. Für den Autoverkehr hätte dies eine Umfahrung des Stadtzentrums vom Dietschiberg bis zum Paulusplatz ermöglicht – meist unterirdisch und somit lärmarm. Was heute als Spange Nord und Süd gefordert wird, war im Plan weitgehend enthalten.

Im vor elf Jahren erschienenen Buch «Luzerns Expressstrassen-Fehlplanung», verfasst von Alfons Müller-Marzohl (Grossstadtrat von 1959 bis 1964 und Nationalrat von 1963 bis 1983) und von Othmar Angerer, schreibt dieser über sich selbst: «Ich bin weder Architekt noch Ingenieur», und weiter: «Ich glaubte, über so viel gesunden Menschen- und Sachverstand und Vorstellungsvermögen zu verfügen, um zu wissen, wie eine der Allgemeinheit dienliche Verkehrsplanung aussehen sollte und wie sie den Gegebenheiten am besten angepasst werden könnte.» Den gesunden Menschenverstand vermisste Angerer vor allem beim ursprünglichen Projekt, die bestehende Autobahn durch den Obergrund als innerstädtische Expressstrasse bis zum Kasernenplatz fortzusetzen. Ab dort sollte wiederum

eine vierspurige Autobahn erst auf dem linken, ab St. Karli auf dem rechten Reussufer nach Emmenbrücke und weiter führen. Bekämpft wurde der Plan «AO» vor allem durch Robert Ruckli. Als Direktor des Eidgenössischen Amtes für Strassen- und Flussbau vertrat er das offizielle, vom Bund gutgeheissene Projekt.

### Rückblickend gilt Angerers Plan als genial

Auch die städtischen Behörden waren Angerer keineswegs wohlgesinnt und hofften offenbar, mit dem offiziellen Projekt städtische Strassen und Verkehrsknoten (Pilatusplatz, Obergrundstrasse) mit Nationalstrassengeldern zu sanieren. Diesen Eindruck gewann auch Alfons Müller-Marzohl, der während der Jahre, als die Entschiede fielen, dem Stadtparlament angehörte. Es war genau das offizielle Projekt, das den Laien Angerer dazu brachte, einen Plan zu entwerfen, der rückblickend von vielen Fachleuten als genial bezeichnet wird. Die Tendenz, Expressstrassen durch Städte zu führen, betraf

Inserat



**Kopfschmerzen**

In unserer HEIDAK-Drogerie erhalten Sie Ihre individuelle Mischung.

Schöpfen Sie aus unserem Wissen über die natürlichen Heilmittel und profitieren Sie von unserer individuellen Beratung

**SAFRAN DROGERIE**

Pfistergasse 31, Kasernenplatz, Luzern  
Gratistelefon 0800 240 400

Ein gutes Rezept  
**HEIDAK**

nicht nur Luzern, sondern war gesamtschweizerisch zu beobachten. Schlagendes Beispiel ist die Rosengartenhalde in Zürich, wo mit einer vierspurigen Strasse ein Quartier zerschnitten worden ist. Schliesslich nahm auch das offizielle Projekt eine Umfahrung auf, die man allerdings erst später realisieren wollte und die zudem erst noch kürzer war als der heutige Sonnenbergtunnel. Geplant war eine offene Linienführung neben der Bahnlinie durch das Wohnquartier Bruchmatt.

Die Argumente gegen die Westvariante erwiesen sich nachträglich als falsch. Die SBB – hiess es – könnte mit der Arbeit, die mindestens zwölf Jahre dauern würde, erst 1963 beginnen, und man könne doch nicht bis 1975 mit den Autobahnen im Raum Luzern warten, wurde argumentiert. Der Sonnenbergtunnel wurde schliesslich im Oktober 1976 eröffnet. Ruckli war der Ansicht, dass die durchgehende Autobahn Basel–Chiasso 1970 vollendet sei. Der Gotthard-Strassentunnel wurde allerdings erst 1980 eröffnet. Die durch die Westvariante entstehenden Mehrkosten hätten ein Vielfaches an Mehrwert ergeben. Die SBB hätte heute eine leistungsfähige Zufahrt zum Bahnhof Luzern, die zudem aus dem Nationalstrassenfonds bezahlt worden wäre. Offiziell unterstützte sie die Westvariante dennoch nicht, sonst hätten die Strassenplaner vielleicht verlangt, dass die Bahn den grössten Teil der Bahnverlegung finanziere, vermutete Angerer.

### Verlangt wurde eine neutrale Prüfung

In einer Umfrage von «Vaterland» und «Luzerner Tagblatt» befürworteten 90 Prozent die Westvariante gegenüber dem offiziellen Projekt. Eine «Verkehrsaktion Luzern» aus Politikern und Geschäftsleuten unterstützte den Plan «AO». Im Herbst 1960 sammelte ein Initiativkomitee innerhalb von zwanzig Tagen 1370 gültige Unterschriften für ein Volksbegehren. Verlangt wurde eine neutrale Prüfung der vorliegenden Projekte aus der Sicht eines städtischen Gesamtplanes. Danach sollten die Luzerner Stimmbürger entscheiden, welcher Variante sie den Vorzug geben. In der Stellungnahme des Eidgenössischen Departements des Innern wurde betont, das Volksbegehren verletze kein Bundesrecht. Eine

Ungültigerklärung dürfte vom Bundesgericht auf Klage hin aufgehoben werden. Trotzdem beantragte der Stadtrat im Bericht und Antrag vom 10. April 1961 Nichteintreten wegen Ungültigkeit, und der Grosse Stadtrat ging am 21. Juni 1961 darauf ein. Die Projektierung der Nationalstrassen sei Bundessache, meinte der Stadtrat, gestützt auf ein anderes Gutachten, das festhielt, die Stadt habe die Strasse dort zu übernehmen, wo sie gemäss Plan an die Gemeindegrenze herangeführt werde.

Alfons Müller-Marzohl analysierte 1996 die seinerzeitige Situation folgendermassen: «Wir Demokraten hatten mit dem Nationalstrassen-gesetz einer Beschneidung der Volksrechte zugestimmt, um das gigantische Werk des Nationalstrassenbaus zu ermöglichen.» So ein Projekt sei mit herkömmlichen Mitteln der Strassenplanung nicht zu verwirklichen, habe eine Parlamentsmehrheit befürchtet und deshalb alle Macht in einem Bundesamt konzentriert. Angerer durfte immerhin feststellen, dass dank seiner Kritik schliesslich ein verändertes Projekt ausgeführt wurde und dass vor allem der Obergrund nicht von einer Expressstrasse zerschnitten wurde. Von den Verantwortlichen wurde ein Zusammenhang zwischen diesen Änderungen und seiner Kritik allerdings stets bestritten. Dies sollte die einzige Genugtuung bleiben. Eine offizielle Rehabilitierung Angerers gab es nicht.

Peter Laube/Peter A. Meyer

### Die Umfahrung

Der Autobahn-Bypass, der kürzlich vom kantonalen Tiefbauamt präsentiert wurde, ist Bestandteil des Agglo-Programms. Studiert wurden mehrere Varianten, die über [www.bypass.lu.ch](http://www.bypass.lu.ch) eingesehen werden können. Vom Kanton und von der Stadt Luzern favorisiert wird die Variante 1, auch Bypass kurz oder Bestvariante genannt. Sie sieht eine unterirdische Verbindung der Autobahnanschlüsse Nidfeld und Rotsee vor und privilegiert den Verkehrsfluss in Richtung Zürich. Die Kosten werden auf 1,7 Milliarden geschätzt. Als Alternative dazu wurde der Bypass mittel diskutiert, der vom Anschluss Nidfeld zum geplanten Anschluss Rothenburg führt und weitgehend dem ehemaligen Projekt von Othmar Angerer entspricht. Ein Anschluss auf dem Littauer Boden würde es ermöglichen, dass der Verkehr aus dem Entlebuch die Autobahn erreichen kann, ohne den Seetalplatz weiter zu belasten. Daher findet diese Variante insbesondere Sympathien aus Luzern-West. Die Kosten eines Bypass mittel werden auf 2,1 Milliarden geschätzt. Vier weitere Varianten fielen aus den Traktanden, weil die Kosten mit dem Nutzen nicht vereinbar sind.