

kriens

Bericht und Antrag an den Einwohnerrat Kriens
vom 28. Januar 2026

Nr. 063/2025

Sonderkredit und Nachtragskredit Mitfinanzierung Überdeckungen A2 Luzern Süd (Arsenal und Schlund) zur siedlungsverträglichen Gestaltung



Inhalt

1. Ausgangslage	4
2. Beabsichtigte Entwicklung	5
2.1. <i>Entwicklungskonzept Siedlungsverbindungen Luzern-Süd</i>	5
2.2. <i>Eingesetzte Fachkompetenz</i>	6
3. Überdeckung der Autobahn A2	7
3.1. <i>Übersicht</i>	7
3.2. <i>Bauwerke und bauliche Hauptmassnahmen</i>	7
3.3. <i>Umsetzung</i>	8
4. Zusammenhang zum Gesamtsystem Bypass Luzern	8
5. Kosten und Finanzierung	9
5.1. <i>Einmaliger Investitionsbeitrag</i>	9
5.2. <i>Gesamtkoordination</i>	10
5.3. <i>Sonderkredit</i>	10
5.4. <i>Nachtragskredit</i>	10
5.5. <i>Bezug zur Finanzstrategie</i>	11
6. Politische Vorstösse Einwohnerrat	11
7. Rechtsweg	12
8. Mögliche Szenarien und ihre Konsequenzen	12
8.1. <i>Ablehnung der vorgeschlagenen Lösung mit entsprechendem Finanzierungsvorschlag durch Einwohnerrat oder Kantonsrat</i>	13
8.2. <i>Ablehnung des Finanzierungsvorschlages durch das Volk</i>	14
8.3. <i>Gerichtsentcheid zugunsten der Stadt Kriens</i>	14
8.4. <i>Gerichtsentcheid zugunsten des Astras</i>	14
9. Würdigung des Stadtrates	15
10. Antrag	17

Abbildungen

Abbildung 1: Heutiger Raum im Gebiet Luzern-Süd.....	4
Abbildung 2: Geplante Siedlungsverbindungen mit Überdeckung der Autobahn A2 in Luzern-Süd	7
Abbildung 3: Szenarien und ihre Konsequenzen	13
Abbildung 4: Ueberlandpark auf Überdachung	16
Abbildung 5: Ueberlandpark auf Überdachung	16

Quelle Titelbild: Luzerner Zeitung (2020)

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Projekt «N02/14 Gesamtsystem Bypass Luzern» des Bundes sind zur Beseitigung des Engpasses auf der Nationalstrasse A2/A14 im Grossraum Luzern und zur Sicherstellung der Funktionalität der Nationalstrasse mehrere Teilprojekte vorgesehen (Gesamtsystem Bypass Luzern).

Vor diesem Hintergrund haben das Bundesamt für Strassen (Astra), der Kanton Luzern, der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus und die Stadt Kriens gemeinsam den Umgang mit dem offenen Abschnitt der Autobahn A2 zwischen Südportal Tunnel Sonnenberg und Nordportal Tunnel Schlund untersucht. Die Nationalstrasse wirkt heute im Gebiet von Kriens stark trennend.

Mit neuen Siedlungsverbindungen über die Autobahn soll die Trennwirkung wesentlich verringert, die Siedlungsentwicklung nach innen ermöglicht und der Lärmschutz sowie die Störfallvorsorge verbessert werden. Nun steht der Umsetzungsentscheid für das Nationalstrassenprojekt der Überdeckung A2 Luzern-Süd (Siedlungsverbindungen) an.

Das vorliegende Vorhaben ist vom Gesamtsystem Bypass Luzern unabhängig, soll jedoch zeitgleich und in Koordination zum Bypass Luzern realisiert werden. Das Astra ist daher bereit, das nationalstrassenrechtliche Vorhaben im Rahmen seines Handlungsspielraums weitmöglichst zu finanzieren und übernimmt den maximalen Beitrag 60 Prozent der Gesamtkosten, die es vorab brutto finanziert. Der Nettobeitrag des Kantons beträgt 48.5 Millionen Franken (26 %; zzgl. Teuerung), der Beitrag der Stadt Kriens 26.12 Millionen Franken (14 %; zzgl. Teuerung). Dem Kanton obliegt daneben die Bruttofinanzierung der Gesamtkoordination im Umfang von 1.26 Millionen Franken. Diese Kosten werden zu gleichen Teilen von Astra, Kanton Luzern und Stadt Kriens getragen. Die Realisierung des Vorhabens kann gemäss aktueller Planung ab dem Jahr 2037 erfolgen und die Anlage ca. 2041 in Betrieb genommen werden. Der Sonderkredit von 26.54 Millionen Franken der Stadt Kriens unterliegt dem obligatorischen Referendum.

Die Beschreibung der Umsetzung ist in der Umsetzungsvereinbarung festgehalten, welche vorbehältlich der Entscheide der zuständigen Legislativen unterzeichnet wurde. Die Umsetzungsvereinbarung ist als Beilage diesem Bericht und Antrag angefügt.

Die vergangenen Planungsarbeiten zeigen, dass die Überdeckungen als Startpunkt für die anzustrebende Entwicklung rund um die Autobahn sind. Das Entwicklungskonzept Siedlungsverbindungen Luzern-Süd zeigt auf, was gemeinsam in Zukunft verfolgt werden soll. Der erläuternde Bericht liegt zur Kenntnisnahme auf.

Der Stadtrat ist überzeugt, dass die vorliegende Lösung, die bestmögliche Lösung ist, den Bypass siedlungsverträglich für die Stadt Kriens zu gestalten. Die vorliegende Lösung ist eine einmalige Chance für die Stadt Kriens. Es geht bei der Vorlage nicht darum, ob die Autobahn erstellt wird oder nicht. Es geht darum, die Autobahn bestmöglich städtebaulich zu integrieren und damit für die Bevölkerung, die Wirtschaft und die Umwelt einen Mehrwert zu schaffen.

1. Ausgangslage

Die Nationalstrasse A2 wurde 1955 als erste Autobahn der Schweiz im Abschnitt Kriens – Horw mit dem Projekttitel «Ausfallstrasse Luzern-Süd» eröffnet. Der Tunnel Sonnenberg wurde 1976 eröffnet, der Tunnel Schlund 2002, zusammen mit weiteren Ausbauten im Abschnitt Luzern – Hergiswil. Im Projekt «N02/14 Gesamtsystem Bypass Luzern» sind zur Beseitigung des Engpasses auf der Nationalstrasse A2/A14 im Grossraum Luzern und zur Sicherstellung der Funktionalität der Nationalstrasse mehrere Teilprojekte vorgesehen (Gesamtsystem Bypass Luzern). Das eidgenössische Parlament hat mit Beschluss im Jahr 2019 über die Unterstützung des Ausbaus 2019 für die Nationalstrassen die Finanzierung des Bypass Luzern gesichert. Die Realisierung des Bypass ist folglich Realität.

Das vorliegende Projekt einer Überdeckung A2 Luzern-Süd mit Siedlungsverbindungen über die Autobahn ist vom Gesamtsystem Bypass Luzern unabhängig, soll jedoch zeitgleich und in Koordination zum Bypass Luzern realisiert werden.

Die Autobahn A2 im Raum Luzern-Süd wird bereits heute von durchschnittlich 70'000 Fahrzeugen pro Tag befahren. Zwischen dem Tunnel Sonnenberg und dem Tunnel Schlund verläuft die Autobahn offen durch das Siedlungsgebiet der Stadt Kriens. Mit neuen Siedlungsverbindungen über die Autobahn soll die Trennwirkung wesentlich verringert, die Siedlungsentwicklung nach innen ermöglicht und der Lärmschutz sowie die Störfallvorsorge verbessert werden.



Abbildung 1: Heutiger Raum im Gebiet Luzern-Süd

Das Astra, der Kanton Luzern, der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus und die Stadt Kriens haben sich am 15. Dezember 2021 nach langen intensiven Verhandlungen auf ein gemeinsames Vorgehen im Zusammenhang mit der Aufwertung und einer vollständigen oder teilweisen Überdeckung der A2 im Gebiet von Kriens geeinigt.

Die vom Raumplanungsgesetz (RPG) geforderte Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten sämtlicher involvierter Planungsträger erfolgte im Rahmen eines kooperativen Testplanungsverfahrens, dessen Ergebnisse im Schlussbericht vom 10. November 2023

zusammengefasst sind. Drei Bearbeitungsteams entwickelten im Dialog mit einem Begleitgremium aus Fachexpertinnen und Fachexperten unterschiedliche Ideen und Lösungsvorschläge. Alle drei Fachexpertenteams beurteilen unabhängig voneinander eine Volleinhausung als nachteilig für Kriens. Sie beurteilen eine Volleinhausung als neue städtebauliche Barriere, die nicht verbindend, sondern trennend wirkt. In den Erarbeitungsprozess waren Bund, Kanton, Gemeindeverband und die Stadt Kriens auf allen Ebenen eingebunden.

Das Astra, der Kanton Luzern, der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus und die Stadt Kriens haben sich anschliessend am 12. Januar 2024 auf die gemeinsamen nächsten Planungsschritte im Zusammenhang mit der städtebaulichen Integration der Autobahninfrastruktur im Abschnitt Südportal Tunnel Bypass Luzern bis Nordportal Tunnel Schlund auf der Grundlage des Testplanungsverfahrens geeinigt (Absichtserklärung II). Daraufhin wurden Vertiefungsstudien zu den massgebenden Teilräumen sowie eine Machbarkeitsstudie zur Autobahn A2 erarbeitet. Die beabsichtigte Entwicklung und die nötigen Massnahmen dazu hält das Entwicklungskonzept Siedlungsverbindungen Luzern-Süd fest. Dem Einwohnerrat liegt dieser Bericht dem vorliegenden Bericht und Antrag zur Kenntnisnahme bei.

Nun steht der Umsetzungsentscheid für das Nationalstrassenprojekt der Überdeckung A2 Luzern-Süd (Siedlungsverbindungen) an. Zu befinden ist dabei über die erforderlichen finanziellen Mittel für die weiteren Arbeiten respektive die Realisierung. Die geplante Umsetzung ist in einer Umsetzungsvereinbarung zwischen dem Astra, dem Kanton Luzern und der Stadt Kriens festgehalten. Sie wurde am 2. Februar 2026 vorbehältlich der Beschlüsse des Einwohnerrates und des Kantonsrates unterzeichnet. Sie liegt als Beilage diesem Bericht und Antrag bei.

2. Beabsichtigte Entwicklung

2.1. Entwicklungskonzept Siedlungsverbindungen Luzern-Süd

Der Raum Luzern-Süd ist ein gemeindeübergreifender Entwicklungsschwerpunkt des Kantons. Im Jahr 2012 wurde die Zentralbahn-Strecke zwischen dem Bahnhof Luzern und Kriens Mattenhof stillgelegt und durch einen neuen Doppelspurtunnel ersetzt. Dies war der Auftakt für den Kanton, die Städte Luzern und Kriens sowie die Gemeinde Horw im Süden der Agglomeration, die Transformation von Luzern-Süd zu einem urbanen, kreativen und nachhaltigen Lebensraum zu starten.

Zahlreiche Entwicklungs- und Bauprojekte befinden sich seither in Planung, im Bau oder konnten bereits realisiert werden. In den nächsten 20 Jahren werden auf einer Fläche von rund 1,7 km² schrittweise Wohnungen und Arbeitsplätze für 10'000 bis 15'000 Menschen geschaffen. Das Gebiet weist grosses Entwicklungspotenzial auf, insbesondere im Hinblick auf die Transformation von Verkehrsräumen und Randlagen zu urban integrierten Quartieren.

Zur gemeinsamen Steuerung der Entwicklung haben Kanton, Kriens, Horw und Luzern ein Regelwerk erarbeitet. Den behördenverbindlichen Teil des Regelwerks, den regionalen Teilrichtplan LuzernSüd, hat der Regierungsrat am 19. Oktober 2021 festgesetzt. Dieser bildet damit die planungsrechtliche Grundlage für die Entwicklung von LuzernSüd. Der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus koordiniert die Planungen und bringt die Interessen der Gemeinden, von Investorinnen und Investoren sowie von Anwohnerinnen und Anwohnern zusammen. Zentrale Elemente der räumlichen Gliederung von Luzern-Süd sind das Freigleis und die Südallee.

Das Astra beabsichtigt, bis im Jahr 2040 das Gesamtsystem Bypass Luzern zu realisieren. Das Projekt «N02/14 Gesamtsystem Bypass Luzern» umfasst mehrere Teilprojekte. Im Abschnitt Verzweigung Rotsee bis Anschluss Luzern-Kriens realisiert das Astra den neuen Bypassstunnel Luzern für den Transitverkehr. Dieser bildet das Kernelement des Gesamtsystems. Die Grosshofbrücken in Kriens erhalten ein Dach und werden so den Tunnel Sonnenberg um rund 240 Meter verlängern.

Mit den geplanten Siedlungsverbindungen über die Autobahn soll die Trennwirkung wesentlich verringert, die Siedlungsentwicklung nach Innen ermöglicht und der Lärmschutz sowie die Störfallvorsorge verbessert werden. Dazu soll die Autobahn an drei Stellen überdeckt werden. Während das Dach der Grosshofbrücken vor allem den Anwohnerinnen und Anwohnern am Sonnenberg als Lärmschutz dient, sollen die beiden mit dem Projekt Überdeckung A2 Luzern-Süd (Siedlungsverbindungen) geplanten Ergänzungen den Krienser Talboden wieder zusammenwachsen lassen. Dazu eignen sich am besten die Erweiterung der bestehenden Übergänge Arsenalstrasse und Horwerstrasse. Von den neuen Siedlungsverbindungen und der besseren Erreichbarkeit profitieren auch verschiedene kantonale Areale und Nutzungen wie die Justizvollzugsanstalt Grosshof (JVA) mit der Staatsanwaltschaft, die Hochschule Luzern – Musik (Campus Südpol) oder das Armee-Ausbildungszentrum Luzern (AAL).

Die geplanten Überdeckungen sind der Start für die Entwicklung des gesamten Gebietes rund um die Autobahn. Das Entwicklungskonzept Siedlungsverbindungen Luzern-Süd, welches von allen Partnern genehmigt wurde, umfasst alle vorgesehenen Massnahmen im gesamten Gebiet. Es ist der Schlussbericht der Planungsschritte 2024 bis 2025 (Absichtserklärung II) und gibt als erstes zu umsetzendes Element die erwähnten Überdeckungen bzw. die Siedlungsverbindungen vor.

2.2. Eingesetzte Fachkompetenz

Im Rahmen der Testplanung (Absichtserklärung I) und den Vertiefungsarbeiten (Absichtserklärung II) haben mehrere Teams mitgearbeitet. Die Teams, bestehend aus insgesamt rund 100 Fachpersonen, waren fachlich breit aufgestellt, um eine fundierte und zukunftsfähige Lösung ausarbeiten zu können.

Folgende Fachdisziplinen waren in die Bearbeitung integriert:

- Architektinnen und Architekten
- Landschaftsarchitektinnen und -architekten
- Raumplanerinnen und Raumplaner
- Verkehrsplanerinnen und -planer
- Soziologinnen und Soziologen
- Bauingenieurinnen und -ingenieure
- Elektro-Ingenieurinnen und -ingenieure sowie Elektro-Technikerinnen und -Techniker
- Maschinenbauingenieurinnen und -ingenieure
- Geologinnen und Geologen sowie Hydrogeologinnen und Hydrogeologen
- Umweltingenieurinnen und -ingenieure
- Natur- und Umweltfachpersonen
- Akustikerinnen und Akustiker
- Tiefbauzeichnerinnen und -zeichner
- Grafikerinnen und Grafiker
- Modellbauerinnen und -bauer
- Fotografinnen und Fotografen
- Projektentwicklerinnen und Projektentwickler

- Kommunikationsbeauftragte
- Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte
- Ökonominnen und Ökonomen

3. Überdeckung der Autobahn A2

3.1. Übersicht

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden die technischen und räumlichen Grundlagen vertieft untersucht und die Machbarkeit der vorgesehenen Lösungen bestätigt. Das Trasse der Nationalstrasse bleibt in seiner heutigen horizontalen und vertikalen Lage weitgehend unverändert; das Normalprofil orientiert sich an den angrenzenden Abschnitten. Der tiefste Punkt des Projektperimeters liegt beim Nordportal des Tunnels Schlund. Der Anschluss Luzern-Kriens befindet sich auf erhöhter Lage, um die Luzernerstrasse mittels der Grosshofbrücken zu überqueren.

Das Vorhaben umfasst insbesondere:

- die Überdeckung «Arsenal» zur Siedlungsverbindung Rösslimatt,
- die Verlängerung des Tunnels «Schlund» nach Norden zur Siedlungsverbindung Chäpeli-
allmend,
- die Anpassungen des Nationalstrassentrassees und ergänzende Lärmschutzbauten,
- bauliche und gestalterische Massnahmen zur Integration und Aufwertung des betroffenen Abschnitts.

Nicht Bestandteil des Vorhabens – aber stadträumlich eine Einheit – sind die geplanten Grosshofbrücken und das Südportal des Tunnels Bypass zur Siedlungsverbindung Kupferhammer.

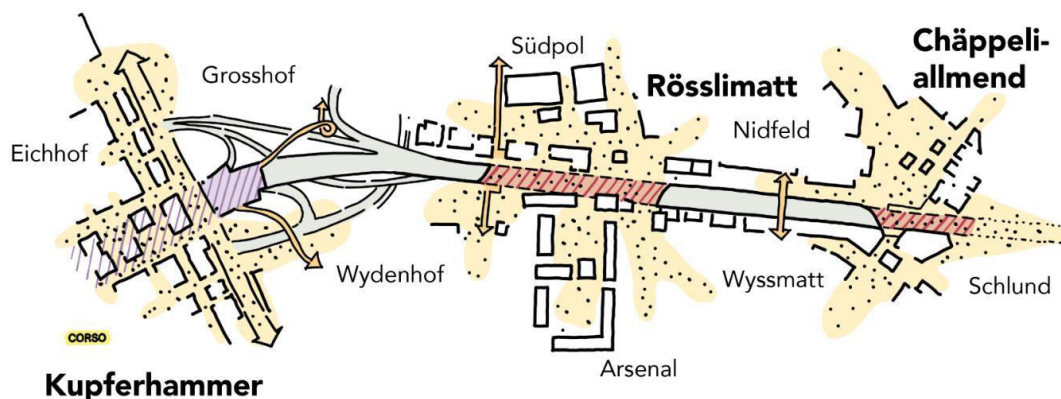


Abbildung 2: Geplante Siedlungsverbindungen mit Überdeckung der Autobahn A2 in Luzern-Süd

Quelle: Machbarkeitsstudie Autobahn A2

3.2. Bauwerke und bauliche Hauptmassnahmen

Im Bereich Rösslimatt ist eine rund 250 bis 300 Meter lange Überdeckung der Nationalstrasse vorgesehen. Das Bauwerk umfasst eine geschlossene Einhausung mit Seiten-

und Mittelwänden sowie einem Dach. Gleichzeitig wird die bestehende Brücke Arsenalstrasse rückgebaut, die Werkleitungen angepasst und die Arsenalstrasse nach Abschluss der Bauarbeiten über die neue Überdeckung geführt. Die Dachoberfläche wird begrünt und dient künftig als Freiraumfläche.

Die Verlängerung des Tunnels Schlund umfasst eine Erweiterung des bestehenden Bauwerks um rund 130 bis 150 Meter ab dem heutigen Nordportal im Bereich Chäppeli allmend. Dabei entsteht eine geschlossene Einhausung der Nationalstrasse mit Seiten- und Mittelwänden sowie einem Dach. Die Betriebs- und Sicherheitsanlagen des Tunnels werden gemäss den aktuellen Anforderungen erweitert, und Werkleitungen werden bei Bedarf angepasst.

Nach Abschluss der Bauarbeiten wird die Horwerstrasse, welche die Autobahn quert, wiederhergestellt. Das Tunneldach erhält eine Begrünung und eine schlichte Oberflächengestaltung, wodurch sich das Bauwerk besser in die Umgebung einfügt.

Die definitiven Bauwerksabmessungen werden in der nächsten Projektphase auf Grundlage des gemeinsamen räumlichen Zielbildes festgelegt.

3.3. Umsetzung

Das Astra übernimmt als Bauherr die Verantwortung für die Projektierung und Durchführung der Überdeckung A2 Luzern-Süd (Siedlungsverbindungen). Das Astra führt das Nationalstrassenprojekt bis zur Baureife und realisiert es. Der Projektstart erfolgt nach Vorliegen der Finanzierungsentscheide der Projektpartner.

Nach einer Vorbereitungsphase, in der alle Randbedingungen an das Bauwerk definiert werden, folgt die Erarbeitung eines Generellen Projekts gemäss Nationalstrassengesetz (NSG) und die Erstellung des zugehörigen Objektblatts für den Sachplan Verkehr – Teil Infrastruktur Strasse.

Die weiteren Planungsschritte dürften rund zehn Jahre in Anspruch nehmen. Die Gesamtbauphase wird nach aktuellem Wissensstand auf vier Jahre geschätzt. Die Massnahmen werden möglichst zeitgleich und in Koordination zum Bypass Luzern realisiert.

4. Zusammenhang zum Gesamtsystem Bypass Luzern

Der Bundesrat hat das Generelle Projekt «N02/14 Gesamtsystem Bypass Luzern» am 16. November 2016 genehmigt. Das Astra erarbeitete in der Folge das Ausführungsprojekt, das im Sommer 2020 öffentlich aufgelegt wurde. Gegen das Projekt wurden mehrere Einsprachen gemäss Art. 27d NSG eingereicht, unter anderem durch die Stadt Kriens. Am 22. Februar 2024 erteilte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) dem Astra die Plangenehmigung gemäss NSG. Gegen diese Verfügung wurde Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht erhoben; das Verfahren ist derzeit hängig.

Mit der Unterzeichnung der Umsetzungsvereinbarung hat sich die Stadt Kriens verpflichtet, ihre Beschwerde gegen die Plangenehmigung des UVEK vom 22. Februar 2024 betreffend Ausführungsprojekt Bypass Luzern innerhalb einer Woche nach Vorliegen der Zustimmung des Einwohnerrates Kriens und des Kantonsrates zur Mitfinanzierung zurückzuziehen. Sofern zu diesem Zeitpunkt bereits ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vorliegt, verpflichtet sich die Stadt Kriens, auf einen Weiterzug an das Bundesgericht zu verzichten.

5. Kosten und Finanzierung

Die geschätzten Investitionskosten für die Überdeckung A2 Luzern-Süd (Siedlungsverbindungen) betragen 186.54 Millionen Franken (inkl. MwSt. und exkl. Teuerung). Dies umfasst sämtliche anrechenbaren Investitionskosten der Teileinhausungen, die im direkten Zusammenhang mit der Umsetzung des Nationalstrassenprojekts stehen.

5.1. Einmaliger Investitionsbeitrag

Astra, Kanton und die Stadt Kriens haben sich auf folgendes Kostenbeteiligungs- beziehungsweise Finanzierungsmodell für die Überdeckung A2 Luzern-Süd geeinigt:

- Das Astra übernimmt die Bruttofinanzierung;
- Der Kanton Luzern und die Stadt Kriens bezahlen je einen festen Beitrag im Sinne einer Mitfinanzierung;
- Es gilt folgender Kostenteiler: 60 % Bund (Astra) und 40 % gemeinsam durch Kanton Luzern (26 %) und Stadt Kriens (14 %).

Gemäss Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG) beträgt die Kostenbeteiligung des Bundes höchstens 60 Prozent der Mehrkosten bei Vorhaben von überwiegend kantonalem oder regionalem Interesse. Der Bund ist bereit, den maximal möglichen Prozentsatz, nämlich 60 Prozent, der Kosten für die Überdeckung Autobahn A2 Luzern-Süd (Siedlungsverbindungen) zu übernehmen, weil das Vorhaben im Zusammenhang mit dem Gesamtsystem Bypass Luzern betrachtet werden kann. Damit entsteht zu den Gesamtkosten ein Delta von 40 % bzw. Fr. 74.6 Mio.

Der Kantonsbeitrag beträgt 48.5 Millionen Franken. Die Mitfinanzierung von Nationalstrassen durch den Kanton erfolgt auf Grundlage von § 5 Abs. 2 Strassengesetz (StrG). Der Sonderkredit unterliegt der Volksabstimmung. Vorbehältlich des Entscheides des Kantonsrates ist die Volksabstimmung im November 2026 vorgesehen.

Der Beitrag der Stadt Kriens von 26.12 Millionen Franken wird dem Einwohnerrat vorgelegt. Der Beitrag unterliegt dem obligatorischen Referendum und führt zu einer kommunalen Volksabstimmung, welche voraussichtlich im September 2026 vorgesehen ist.

Finanzierung	Preis	Anteil
Bund (Astra)	Fr. 111.92 Mio.	60 %
Kanton Luzern*	Fr. 48.50 Mio.	26 %
Stadt Kriens*	Fr. 26.12 Mio.	14 %
Summe	Fr. 186.54 Mio.	100 %

*Pauschalbeiträge zzgl. Teuerung (Preisstand Oktober 2024)

Das Kostenrisiko für die Überdeckung A2 Luzern-Süd trägt allein das Astra. Die kantonalen und kommunalen Kostenbeteiligungen gelten als Globalbeträge mit Preisstand Oktober 2024 und unterliegen einzig der Baukostenteuerung.

Kommt es im Verlauf der Projektierung oder Umsetzung zu Änderungen der ursprünglich vereinbarten Projektinhalte auf Wunsch eines Projektpartners (Bestellungsänderungen), so trägt grundsätzlich der betreffende Partner die daraus entstehenden Mehrkosten im Rahmen des Verursacherprinzips selbst.

Falls der Bypass Luzern nicht zur Baureife gelangen sollte oder im Falle eines Projektabbruchs aus Gründen, die ausserhalb des Einflussbereichs der Projektpartner liegen, sind die bis dahin angefallenen Planungskosten vom Kanton Luzern und der Stadt Kriens anteilmässig dem Astra zu vergüten.

5.2. Gesamtkoordination

Die Abstimmung der geplanten Vorhaben mit Vorhaben Dritter ist äusserst komplex. Zur Koordination der öffentlichen und privaten Akteure soll daher eine gemeinsame Gesamtkoordination von Bund, Kanton Luzern und Stadt Kriens eingesetzt werden. Diese soll operativ von einem externen Planungsbüro unterstützt werden.

Die Kosten werden partnerschaftlich zu gleichen Teilen von Astra, Kanton Luzern und Stadt Kriens getragen. Der Kanton Luzern finanziert die Kosten brutto und verrechnet diese zu je einem Drittel an die anderen Vertragspartner weiter.

Dafür werden bis zur Einreichung der Plangenehmigung des Nationalstrassenprojekts (etwa rund 6 Jahre ab 2026) Honorare in der Höhe von 210'000.00 Franken pro Jahr beantragt.

5.3. Sonderkredit

Gemäss dem kantonalen Gesetz über den Finanzhaushalt der Gemeinden (FHGG) ist für Ausgaben bei den Stimmberechtigten (Einwohnerrat) ein Beschluss, ein Budgetkredit und eine Ausgabenbewilligung (Sonderkredit) zu beantragen (§ 33 FHGG, § 35 FHGG, § 38 FHGG). Zudem sieht die Gemeindeordnung der Stadt Kriens vom 13. September 2007 gemäss § 31 Abs. 1 lit. d und § 32 Abs. 3 für Positionen in der Höhe des vorliegenden Betrages ein obligatorisches Referendum (Urnenabstimmung) über den Sonderkredit vor.

Deshalb wird dem Einwohnerrat und danach den Stimmberechtigten an der Urne (27. September 2026) ein Sonderkredit von total Fr. 26.54 Mio. unterbreitet.

Finanzierung	Preis
Einmaliger Investitionsbeitrag	Fr. 26.12 Mio. zzgl. Teuerung
Gesamtkoordination für 6 Jahre	Fr. 0.42 Mio. inkl. MwSt.
Total	Fr. 26.54 Mio.

5.4. Nachtragskredit

Die Finanzierung erfolgt über einen Nachtragskredit für die Investitionsrechnung Budget 2026.

Die Ausarbeitung der vorliegenden Lösung für die Erreichung der Krienser Forderungen hat bis Ende 2025 andauert. Das Budget 2026 wurde am 6. November 2025 vom Einwohnerrat festgesetzt. Es wird darum ein Nachtragskredit beantragt.

5.5. Bezug zur Finanzstrategie

Die Finanzstrategie 2024 - 2028 «Mit Kompass in eine nachhaltige, solide Legislatur» ist die Stossrichtung der laufenden Legislaturperiode. Diese Finanzstrategie wurde dem Einwohnerrat an der Sitzung vom 12. Dezember 2024 zur Kenntnisnahme unterbreitet. Die Strategie sieht vier Grundelemente vor:

- Globalbudgets wirksam einsetzen
- Steuereinnahmen sichern
- Investitionen optimieren
- Strukturen anpassen

Mit dem einmaligen Investitionsbeitrag kann ein Vorhaben realisiert werden, dass nachhaltig zur Lebens- und Wohnqualität der Stadt Kriens beiträgt. Durch die Überdeckungen können Siedlungsverbindungen und Freiräume geschaffen werden, die massgeblich die Lebensqualität im prosperierenden südlichen Teil Kriens (Luzern-Süd) stärkt. Die Stärkung der Lebens- und Wohnqualität unterstützt die zukunftsgerichtete Erscheinung der Stadt Kriens als Wohnort und wirkt sich somit positiv auf die Steuereinnahmen der Stadt aus.

6. Politische Vorstösse Einwohnerrat

In den letzten Jahren gingen im Einwohnerrat einige Vorstösse mit Bezug zum Bypass ein. Die untenstehende Auflistung ist nicht abschliessend.

Nr.	Titel	Eingang
129/06	Motion Baumgartner namens der CVP/JCVP-Fraktion: Bypass Luzern	27.06.2006
201/07	Motion Winiker namens SVP-Fraktion: Verzicht auf Bypass Variante kurz 1	31.05.2007
016/13	Interpellation Zosso: „Bypass Luzern“ und 2. Gotthardröhre: Haltung der Gemeinde Kriens	11.01.2013
085/13	Postulat Zosso: Bypass Luzern und die Krienser Interessen	10.12.2013
111/14	Postulat Tschümperlin: Bypass Nein	03.04.2014
123/14	Dringliches Postulat Graber: Bypass, so nicht!	19.05.2014
185/15	Dringliches Postulat Graber: Bypass - so nicht! Konsequent bleiben!	19.06.2015
246/16	Dringliche Interpellation Graber: Vertrauliches Gespräch des Gemeinderates mit dem Astra und dem vif über den Bypass	27.06.2016
092/17	Dringliche Interpellation Graber: Bypass - weiteres Vorgehen	23.11.2017
093/17	Dringliche Motion Graber: Positions-Bericht Bypass	23.11.2017
194/19	Postulat Camenisch: Vorbereitung möglicher Rechtsweg betr. Bypass	13.03.2019

180/23	Interpellation Albrecht: Bypass - wie weiter - nach dem Blick in die Werkstatt?	23.04.2023
204/23	Postulat Tanner: Ökihof Real Luzern Süd unter neuem Bypass-Südportal	01.09.2023
244/24	Dringliche Interpellation Zosso: Bypass nur mit klarem Mehrwert für die Stadt Kriens!	29.02.2024
037/25	Dringliche Motion Zosso: Siedlungsverträgliche Gestaltung der offenen Wunde Bypass - gemeinsam für Mehrwerte im Entwicklungsschwerpunkt Luzern Süd einstehen!	16.05.2025

Die Auflistung veranschaulicht, dass ein siedlungsverträglicher Bypass seit jeher ein Anliegen des Einwohnerrates ist. Der Einwohnerrat hat sich stets dafür stark gemacht, dass sich der Stadtrat für eine siedlungsverträgliche Lösung einsetzt.

7. Rechtsweg

Die Stadt Kriens hat im Juli 2020 Einsprache gegen das Plangenehmigungsverfahren «N02/14, Gesamtsystem Bypass» eingereicht. Grundlage dafür bildet ein Beschluss des Einwohnerrates aus dem Jahr 2019, der den Stadtrat beauftragte, sich auch juristisch für eine landschafts- und siedlungsverträgliche Lösung einzusetzen. In Umsetzung dieses Beschlusses reichte der Stadtrat im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens beim UVEK Einsprache ein.

Nachdem das UVEK im Februar 2024 die zentralen Forderungen der Stadt abgewiesen hatte, entschied der Stadtrat, die Einsprache weiterzuziehen und reichte entsprechend Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht ein. Das Beschwerdeverfahren ist hängig (Stand Dezember 2025).

In der Einsprache hat die Stadt Kriens verlangt, dass das Nationalstrassenprojekt zwischen dem Südportal des Sonnenberg- bzw. Bypass-Tunnels und dem Nordportal des Tunnels Schlund durchgängig einzuhausen sei. Weiter wurde verlangt, dass flankierende Massnahmen zu treffen sind, damit das untergeordnete Strassennetz während der Bauphase und im Hinblick auf den Betriebszustand vollumfänglich funktionsfähig bleibt sowie entlastet wird. Namentlich seien zwischen Kupferhammer und dem Stadtzentrum von Luzern durchgehende Busspuren zu realisieren.

Als Eventualantrag hat die Stadt Kriens gefordert, dass die beiden Teileinhausungen Arsenal / Südpol und Schlund gemäss Testplanungsverfahren umzusetzen sind, die als verbindende Stadt- und Freiräume zur Verfügung stehen und als Vernetzungskorridore dienen sollen.

Die Stadt Kriens hat in der Umsetzungsvereinbarung zugesichert, dass sie die Beschwerde nach einem positiven Beschluss des Kantonsrates zurückziehen wird. Der Rückzug wurde vorbehältlich des Entscheides des Einwohnerrates zugesichert.

8. Mögliche Szenarien und ihre Konsequenzen

Der Stadtrat machte sich ebenfalls Überlegungen, was alternative Szenarien zur ausgearbeiteten siedlungsverträglichen Lösung mit Finanzierungsvorschlag sein könnten. Folgende Szenarien sind möglich:

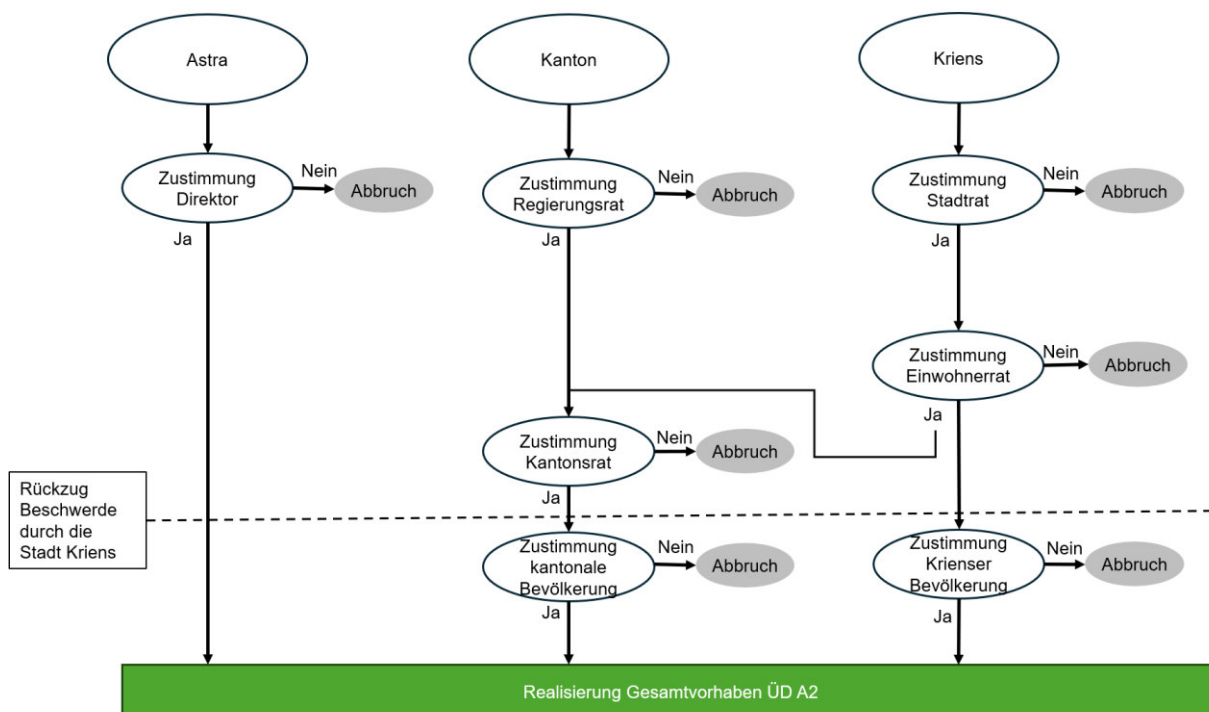


Abbildung 3: Szenarien und ihre Konsequenzen

Die nachfolgenden Kapitel erklären die in der Grafik dargestellten Szenarien mit ihren Auswirkungen für die Stadt Kriens. Die Grafik zeigt die Gerichtsszenarien nicht auf. Diese werden ohne grafische Aufbereitung geschildert.

8.1. Ablehnung der vorgeschlagenen Lösung mit entsprechendem Finanzierungsvorschlag durch Einwohnerrat oder Kantonsrat

Nach der Zustimmung des Stadtrats der Stadt Kriens und des Regierungsrats des Kantons Luzern müssen in einem nächsten Schritt die beiden gesetzgebenden Organe von der Stadt Kriens und dem Kanton Luzern die vorgeschlagene Lösung mit Finanzierungsvorschlag genehmigen.

Lehnt der Einwohnerrat das Geschäft ab, ist eine Realisierung der beiden Überdeckungen mit weiteren Massnahmen im Nationalstrassenbereich vom Tisch. Es wird nur der Bypass wie geplant (ohne siedlungsverträgliche Massnahmen) realisiert.

Nach der Zustimmung des Einwohnerrats ist die Beratung des Geschäfts am 11. Mai 2026 im Kantonsrat vorgesehen. Stimmt der Kantonsrat dem Geschäft zu, wird die Stadt Kriens wie vereinbart die Beschwerde zurückziehen. Lehnt der Kantonsrat das Geschäft ab, ist eine Realisierung der beiden Überdeckungen vom Tisch. Es wird nur der Bypass wie geplant (ohne siedlungsverträgliche Massnahmen) realisiert.

Bei einer Ablehnung durch den Einwohnerrat oder den Kantonsrat bleibt der Stadt Kriens nach wie vor der Rechtsweg offen. Das heisst, das zuständige Gericht beurteilt die Forderungen gemäss Einsprache (siehe Kapitel 7) und nicht die vorliegende siedlungsverträgliche Lösung.

8.2. Ablehnung des Finanzierungsvorschlages durch das Volk

Nach der Zustimmung des Einwohnerrats der Stadt Kriens und des Kantonsrats des Kantons Luzern müssen die kommunale und kantonale Stimmbevölkerung an der Urne den Finanzierungsvorschlag genehmigen.

In einem ersten Schritt ist der Sonderkredit an der Urnenabstimmung am 27. September 2026 durch die Krienser Stimmbevölkerung zu genehmigen. Lehnt die Stimmbevölkerung den Sonderkredit ab, ist eine Realisierung der beiden Überdeckungen mit weiteren Massnahmen im Nationalstrassenbereich vom Tisch. Es wird nur der Bypass wie geplant (ohne siedlungsverträgliche Massnahmen) realisiert.

Nach der Zustimmung der Krienser Bevölkerung muss die kantonale Stimmbevölkerung über den Sonderkredit abstimmen. Lehnt die kantonale Stimmbevölkerung den Sonderkredit ab, ist eine Realisierung der beiden Überdeckungen definitiv vom Tisch.

8.3. Gerichtsentscheid zugunsten der Stadt Kriens

Aktuell befindet sich das Rechtmittelverfahren vor Bundesverwaltungsgericht. Der Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts ist im Jahr 2026 zu erwarten.

Sollte das Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde der Stadt Kriens vollumfänglich gutheissen, muss das Vorhaben Gesamtsystem Bypass neu geplant werden. Dies würde einige Zeit in Anspruch nehmen. Experten, die mit diesen Planungen und den notwendigen Prozessen vertraut sind, gehen davon aus, dass eine Realisierung des «neuen Bypass» ca. 30 Jahre dauern würde.

Der Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts kann vom Astra ans Bundesgericht weitergezogen werden. Die Beratung im Bundesgericht dauert ca. zwei bis drei Jahre.

Gemäss Umsetzungsvereinbarung hat die Stadt Kriens die Beschwerde innerhalb einer Woche nach den Zustimmungen von Einwohnerrat und Kantonsrat zurückzuziehen. Sollte bis zu diesem Zeitpunkt ein positiver Gerichtsentscheid zu Gunsten der Stadt Kriens vorliegen, hätte dieser keine Bedeutung mehr. Es gelten die Abmachungen gemäss Umsetzungsvereinbarung.

8.4. Gerichtsentscheid zugunsten des Astras

Falls das Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde der Stadt Kriens vollumfänglich abweist, muss das Astra die beiden Überdeckungen mit allen ergänzenden Massnahmen nicht realisieren. Der Bypass kann wie geplant umgesetzt werden. Die Erarbeitung und daraus resultierende Optimierungen der siedlungsverträglichen Einhausungen hätten keine Relevanz und wären somit obsolet.

Die Stadt Kriens hat die Möglichkeit, den Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts ans Bundesgericht weiterzuziehen. Sollte die Beschwerde der Stadt Kriens auch vor Bundesgericht abgewiesen werden, wird das Bypass-Projekt wie geplant (ohne siedlungsverträgliche Massnahmen) umgesetzt werden. Überdeckungen sind definitiv vom Tisch.

Sollte zum vereinbarten Rückzugszeitpunkt ein negativer Gerichtsentscheid zu Ungunsten der Stadt Kriens vorliegen, hätte dieser keine Bedeutung mehr. Es gelten die Abmachungen gemäss Umsetzungsvereinbarung.

9. Würdigung des Stadtrates

Die Projektpartner Astra, Kanton Luzern, regionaler Entwicklungsträger LuzernPlus und die Stadt Kriens haben in den vergangenen Jahren intensiv und konstruktiv zusammengearbeitet und ein gemeinsames Zielbild für den Raum in Luzern-Süd rund um die Autobahn entwickelt. Alle Partner haben sich zur beabsichtigten Entwicklung mittels Genehmigung des Entwicklungskonzepts Siedlungsverbindungen Luzern-Süd bekennt. Als erstes sollen die Überdeckungen realisiert werden, und zwar mit dem präsentierten Vorgehen inkl. Finanzierungsvorschlag.

Der Stadtrat blickt positiv auf die vergangenen Planungen und Verhandlungen zurück. Der Stadtrat erinnert sich an eine Zeit, in welcher ein Konsens zu einem gemeinsamen Zielbild, eine abgestimmte Zusammenarbeit oder eine gemeinsame Finanzierung nicht denkbar waren. Es bestanden harte Fronten und teilweise sogar Blockaden. Diese wurden durch partnerschaftliche und faire Zusammenarbeit auf Augenhöhe abgebaut und bestehen heute nicht mehr.

Aus Sicht des Stadtrates hat die Stadt Kriens den Hauptteil der gestellten Forderungen, nämlich die siedlungsverträgliche Gestaltung, die Überwindung der Autobahn sowie die Schaffung und Gestaltung neuer Frei- und Grünräume erreicht. Die Stadt Kriens hat heute folgende, einmalige Chance: Sie darf entscheiden, ob sie das Angebot des Bundes und des Kantons nutzen und die Zukunft der Autobahn A2 im Raum Luzern-Süd mitgestalten will. Die vorliegende Lösung inkl. Finanzierungsvorschlag nimmt die Realität auf – das Gesamtsystem Bypass ist von den zuständigen eidgenössischen Behörden genehmigt. Der Bypass wird realisiert. Die Stadt Kriens kann aber prägen, wie realisiert wird.

Für den Stadtrat ist klar, die Bevölkerung, die Wirtschaft und die Umwelt werden profitieren. Dass dies möglich ist, zeigt unter anderem das Beispiel Schwamendingen. Die Bilder sind beispielhaft gewählt und sollen zur Veranschaulichung der Idee in Kriens dienen. Weitere Bilder sind unter folgendem [Link](#) einzusehen.



Abbildung 4: Ueberlandpark auf Überdachung

Quelle: Stadt Zürich



Abbildung 5: Ueberlandpark auf Überdachung

Quelle: Roth Pflanzen AG, Kesswil

10. Antrag

Der Stadtrat der Stadt Kriens beantragt Ihnen,

- das Entwicklungskonzept Siedlungsverbindungen Luzern-Süd zur Kenntnis zu nehmen.
- den Sonderkredit Mitfinanzierung Überdeckungen A2 Luzern Süd (Arsenal und Schlund) zur siedlungsverträglichen Gestaltung in der Höhe von Fr. 26.54 Mio. zu genehmigen.
- den Nachtragskredit im Aufgabenbereich 45 Präsidialdienste im Globalkredit der Investitionsrechnung von Fr. 26.54 Mio. zu genehmigen.

Bezug zur Stadtstrategie:

M1: Wir stehen in engem Kontakt zur Bevölkerung und handeln nach ihren Bedürfnissen.

R1: Wir sichern Natur- und Naherholungsräume im Siedlungsgebiet und werten sie auf.

R3: Unsere Stadtentwicklung steigert die Lebensqualität in identitätsstarken Quartieren.

Berichterstattung durch Stadtpräsidentin Christine Kaufmann-Wolf

Stadtrat Kriens, 28. Januar 2026

Christine Kaufmann-Wolf
Stadtpräsidentin

Martin Mengis
Stadtschreiber

Beilagen:

- Entwicklungskonzept Siedlungsverbindungen Luzern-Süd
- Umsetzungsvereinbarung

**Beschlusstext zu Bericht und Antrag
Nr. 063/2025**

Der Einwohnerrat der Stadt Kriens

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag Nr. 063/2025 des Stadtrates Kriens vom
28. Januar 2026

und

gestützt auf § 31 Abs. 1 lit. e sowie § 32 Abs. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Kriens
vom 13. September 2007 und Art. 52 der Geschäftsordnung des Einwohnerrates vom 30.
Juni 2016

betreffend

**Sonderkredit Mitfinanzierung Überdeckungen A2
Luzern Süd (Arsenal und Schlund) zur siedlungs-
verträglichen Gestaltung**

beschliesst:

1. Das Entwicklungskonzept Siedlungsverbindungen Luzern-Süd wird zur Kenntnis ge-
nommen.
2. Der Sonderkredit Mitfinanzierung Überdeckungen A2 Luzern Süd (Arsenal und
Schlund) zur siedlungsverträglichen Gestaltung von Fr. 26.54 Mio. wird genehmigt.
3. Der Nachtragskredit in der Höhe von Fr. 26.54 Mio. im Aufgabenbereich 45 Präsidial-
dienste im Globalkredit der Investitionsrechnung 2026 wird genehmigt.
4. Der Beschluss gemäss Ziffer 2 unterliegt dem obligatorischen Referendum.

Kriens, 12. März 2026

Einwohnerrat Kriens

Zita Bucher
Präsidentin

Martin Mengis
Stadtschreiber