

Kantonsrat

KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 11. Mai 2026
Kantonsratspräsidentin Widmer Reichlin Gisela

B 75 Mitfinanzierung Überdeckung A2 Luzern-Süd (Siedlungsverbindungen); Entwurf Dekret über einen Sonderkredit / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Bei diesem Geschäft sprechen wir über die Nationalstrasse A2 und den geplanten Bau des Gesamtsystems Bypass. Konkret muss der Kantonsrat darüber entscheiden, ob wir die Überdeckung der Autobahn in Kriens mit einem Sonderkredit von 49,76 Millionen Franken mitfinanzieren. Darüber wird auch die Luzerner Stimmbevölkerung befinden dürfen. Die Stadt Kriens hat eine Einsprache eingereicht, weil die Auswirkungen des Bypasses auf die Stadt Kriens als zu gross beurteilt wurden. Zwischen dem Tunnel Sonnenberg und dem Tunnel Schlund verläuft die Autobahn offen durch das Siedlungsgebiet der Stadt Kriens. Bereits in der heutigen Form wird die Autobahn A2 im Raum Luzern-Süd heute von durchschnittlich 70 000 Fahrzeugen pro Tag befahren. Mit dem Bau des Bypasses bringen die zusätzlichen Spuren mehr Fahrzeuge durch Kriens. Daher hat Kriens siedlungsverträgliche Massnahmen gefordert und sich für die Überdachung eingesetzt. Das Resultat wird in der vorliegenden Botschaft beschrieben. Mit neuen Siedlungsverbindungen über die Autobahn soll die Trennwirkung wesentlich verringert, die Siedlungsentwicklung nach innen ermöglicht und der Lärmschutz sowie die Störfallvorsorge verbessert werden. Das vorliegende Projekt einer Überdeckung der A2 Luzern-Süd mit Siedlungsverbindungen über die Autobahn ist vom Gesamtsystem Bypass Luzern unabhängig, soll jedoch zeitgleich und in Koordination mit diesem realisiert werden. Das Bundesamt für Strassen (Astra) ist daher bereit, das Nationalstrassenprojekt im Rahmen seines Handlungsspielraums weitmöglichst zu finanzieren und übernimmt 60 Prozent der Gesamtkosten. Der Nettobeitrag des Kantons beträgt 48,5 Millionen Franken und die Stadt Kriens übernimmt 26,12 Millionen Franken. Die VBK wurde im Verlauf der Arbeiten einbezogen und ausführlich informiert, auch mit einer Einladung in die Werkstätte. An der Sitzung vom 22. April 2026 fand die Beratung statt. Die Kommission hat dem Sonderkredit für die Mitfinanzierung der Überdeckung A2 Luzern-Süd einstimmig zugestimmt. Die Kommission ist der Meinung, dass Luzern-Süd ein wichtiges Entwicklungsgebiet ist und es durch die Teilüberdachung aufgewertet wird. Die Siedlungsverbindungen bieten raumplanerische und soziale Chancen. Der Lärmschutz wird stark verbessert. Die Kommission erachtet die Verteilung der Kosten über alle drei Staatsebenen als fair. Die VBK geht davon aus, dass die Stadt Kriens die Beschwerde zurückzieht, wenn der Kantonsrat den Sonderkredit genehmigt. Etwas kritisch beurteilt die VBK aber die Ungleichbehandlung der Gemeinden. Vom Regierungsrat wird erwartet, dass

Emmen und Kriens – und bei Bedarf weitere Gemeinden – mit flankierenden Massnahmen unterstützt werden. Im Vordergrund stehen Massnahmen zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs (öV) und des Velo- und Fussverkehrs.

Für die Mitte-Fraktion spricht Guido Roos.

Guido Roos: Die Teilüberdeckung der A2 in Luzern-Süd ist aus unserer Sicht ein sehr berechtigtes Anliegen der Stadt Kriens. Auslöser für die Frage der Überdeckung ist der anstehende Bau des Bypasses, der bereits beschlossen ist. Die Stadt Kriens wurde frühzeitig und geeint aktiv. Zusammen mit den zuständigen Partnern, konkret dem regionalen Entwicklungsträger LuzernPlus, dem Kanton Luzern sowie dem Astra wurde die Überdeckung der A2 im Gebiet Luzern-Süd geprüft. Zusammen mit diesen Partnern ist man im Rahmen der Testplanung zum Schluss gekommen, dass anstatt einer Vollüberdeckung zwei Teilüberdeckungen weiterverfolgt sollen. Konkret die Überdeckung Arsenal zur Siedlungsverbindung Rösslimatt sowie die Verlängerung des Tunnels Schlund nach Norden zur Siedlungsverbindung Chäppeli allmend. Die Luzerner Projektpartner haben gut verhandelt, vor allem, was den längerfristigen Betrieb dieser Überdeckungen und den Bundesanteil von beachtenswerten 60 Prozent angeht. Auch wenn es sich nur um Teilüberdachungen handelt, sind die Kosten sehr hoch. Der Beitrag des Kantons Luzern beträgt zwar nur 26 Prozent, fällt aber mit 49,76 Millionen Franken trotzdem sehr hoch aus. Wie beurteilt die Mitte-Fraktion den vorliegenden Mitfinanzierungsantrag für diese Teilüberdeckung der A2? Die Mitte steht zur integrierten Mobilität. Alle Verkehrsträger sollen und müssen gut funktionieren und ihre Rolle in der Mobilität wahrnehmen können. Für eine funktionierende Mobilität in der Agglomeration Luzern wie auch der ganzen Zentralschweiz ist der Bypass ein sehr zentrales Element. Der Bypass ist zwingend erforderlich. Wir sind dankbar, dass der Bau des Bypasses beschlossen wurde. Jetzt geht es darum, dass dieser siedlungsverträglich umgesetzt wird. Luzern-Süd ist für den Kanton Luzern ein bedeutendes Entwicklungsgebiet. Mit der Teilüberdachung wird dieses Gebiet deutlich aufgewertet. So werden für dieses Gebiet im engeren und für den ganzen Kanton im weiteren Sinn neue Möglichkeiten geschaffen. Die Mitte steht für Solidarität und Perspektiven für alle Gemeinden und Regionen in unserem Kanton. Aus diesen Gründen unterstützt die Mitte-Fraktion die Stossrichtung des Antrags um Mitfinanzierung. Allerdings ist es uns wichtig, dass die Stadt Kriens ihre Einsprache zum Bypass vor der kantonalen Abstimmung zurückzieht. Es ist aber etwas anspruchsvoll, diese Vorlage anderen Gemeinden der Agglomeration zu begründen, beispielsweise der Stadt Luzern und insbesondere der Gemeinde Emmen. Die Gemeinde Emmen ist ebenfalls vom Bypass betroffen, einfach auf eine andere Weise. Sie hat ihre Einsprache zurückgezogen. Aufgrund des Projektperimeters des Bypasses wird Emmen vor allem bei seinem Bau massiv betroffen sein. Damit dieser Bau für die Bevölkerung und die Wirtschaft akzeptierbar erfolgt, werden flankierende Massnahmen erforderlich. Diese sollen sicherstellen, dass der Verkehr während der Bauzeit immer flüssig und sicher ist und sie nicht bei der Gemeindegrenze von Emmen aufhören, sondern im Bedarfsfall für die ganze Agglomeration Luzern getroffen werden. Die Mitte erwartet von der Regierung, dass sie sich beim Bund für die flankierenden Massnahmen ebenso stark einsetzt, wie bei der vorliegenden Teilüberdeckung der A2. Die Mitte-Fraktion tritt auf die Vorlage ein und stimmt dem Dekret einstimmig zu.

Für die SVP-Fraktion spricht Bernhard Steiner.

Bernhard Steiner: Die SVP-Fraktion tritt auf die Vorlage ein und wird ihr zustimmen. Die geplante Überdeckung der A2 in Luzern-Süd verbindet die heute zerschnittenen Quartiere, statt sie weiter zu trennen. Damit gewinnen wir nicht nur Grünflächen und Siedlungsräume, sondern die Anwohner profitieren von deutlich weniger Lärm und besseren Verkehrs- und Gehverbindungen. Das ist ein grosser Gewinn für die Lebensqualität in Kriens. Gleichzeitig ist

es aber auch eine einmalige Chance, in Luzern-Süd einen wichtigen städtebaulichen Entwicklungsschwerpunkt aktiv mitzugestalten. So wird auch das Ziel erreicht, das Projekt möglichst zeitgleich mit dem nationalen Bypass Luzern zu realisieren. Damit wird auch die Stadt Kriens die Beschwerde zum Bypass Luzern zurückziehen und es können Synergien zwischen der kantonalen Entwicklung und der nationalen Infrastruktur genutzt werden. Der Raum Luzern-Süd soll in den nächsten 20 Jahren zu einem grossen urbanen Lebensraum werden, in dem auf 1,7 km² Wohn- und Arbeitsraum für 10 000 bis 15 000 Menschen entsteht. Diese Wohn- und Arbeitsraumreserven sollen aber primär der Luzerner und Zentralschweizer Bevölkerung zugutekommen und nicht, dass diese Reserveflächen in wenigen Jahren durch übermässige Zuwanderung bereits wieder gefüllt werden. Wir sehen es aber positiv, dass auch wichtige kantonale Einrichtungen wie die Justizvollzugsanstalt oder das Ausbildungszentrum der Armee von den neuen Verbindungen und der besseren Erreichbarkeit profitieren. Finanziell belaufen sich die Investitionskosten des Projekts auf rund 186 Millionen Franken. Der Kostenteiler erscheint uns fair und stimmig und das Wichtigste: Der Bund übernimmt als Bauherr nicht nur 60 Prozent der Kosten, sondern trägt auch das Baukostenrisiko. Der Kanton Luzern beteiligt sich mit 26 Prozent, die Stadt Kriens mit 14 Prozent. Die SVP-Fraktion befürwortet das Gesamtprojekt und wird der Vorlage zustimmen. Wir halten hier aber zum zweiten Mal den Mahnfinger hoch: Es ist wichtig, dass die Finanzierung ohne zusätzliche Belastung der Kantonsbevölkerung gesichert ist. Wir fordern, dass die angedachte Realisierung tatsächlich 2037 beginnt und der Bau bis 2041 abgeschlossen werden kann. Weitere Verzögerungen sind für uns nicht akzeptabel. Nur so schaffen wir Planungssicherheit und erreichen optimale Synergien mit dem Bypass Luzern.

Für die FDP-Fraktion spricht Martin Birrer.

Martin Birrer: Der Kanton Luzern beteiligt sich mit einer grossen Summe an der Überdeckung der A2 im Raum Kriens. Mit 26 Prozent der Gesamtkosten, also rund 48 Millionen Franken, wird das Volk den finalen Entscheid zu diesem Projekt haben. Aus unserer Sicht ist es unser Auftrag, dem Stimmbürger ein klares Zeichen zugunsten dieses Projekts zu geben. Deshalb wird die FDP-Fraktion einstimmig auf die Vorlage eintreten und ihr zustimmen. Mit einem klaren Entscheid unseres Rates wird die Stadt Kriens endlich auch die Beschwerde gegen das Gesamtsystem Bypass zurückziehen. Genau das muss auch das Ziel dieser Überdeckung sein: Der Baubeginn des Bypass muss vorangetrieben und im Gleichschritt die Überdachung in Kriens geplant und realisiert werden. Es gilt aber, den Gegnern des Bypasses eine Absage zu machen, die hoffen, dass nur die Überdeckung in Kriens realisiert wird.

Für die SP-Fraktion spricht Sarah Bühler-Häfliger.

Sarah Bühler-Häfliger: Die SP-Fraktion tritt auf die Vorlage ein und wird dieser zustimmen. Unsere Ausgangslage ist die, dass die SP dem Grundprojekt Bypass nach wie vor mehrheitlich kritisch bis ablehnend gegenübersteht. Wenn dieser Ausbau der A2 jedoch realisiert wird, stehen wir in der Pflicht, das Bestmögliche für die betroffene Bevölkerung und die Siedlungsverträglichkeit herauszuholen. Das vorliegende Projekt zur Teilüberdeckung der A2 ist in diesem Sinn eine notwendige «Stadtreparatur». Bereits die heutige bestehende Autobahn hat massive Auswirkungen auf die Stadt Kriens mit Immissionen, Lärm und zerschnittenen Quartieren. Die Überdachungen wären also heute schon und unabhängig vom Bypass gerechtfertigt. Doch mit dem Bau des Bypasses wird der Verkehr mehr und die Beeinträchtigungen werden zunehmen. Die drei geplanten Überdeckungen (Grosshof, Rösslimatt/Arsenal und Chäppelliallmen) werden getrennte Stadtteile verbinden und neue Frei- und Grünräume schaffen sowie auch sichere Velo- und Fusswegverbindungen. Die Quartiere rücken näher zusammen und es wird weniger direkte Emissionen wie Lärm und

Abgase geben, das ist ein Mehrwert für die Bevölkerung der Stadt Kriens. Es bieten sich Chancen für die Siedlungsentwicklung: Im kantonalen Entwicklungsschwerpunkt wird durch die Überdachungen eine Innenverdichtung erst möglich; durch die Überdachung kann näher an die Autobahn gebaut werden. Hier soll in den nächsten 20 Jahren Wohn- und Arbeitsraum für bis zu 15 000 Menschen entstehen. Zudem ist der Kostenteiler aus unserer Sicht akzeptabel und gut ausgehandelt. Der Bund übernimmt mit 60 Prozent den grössten Anteil und trägt zudem das alleinige Kostenrisiko bei Bauüberschreitungen. Die Stadt Kriens hat ihren Beitrag von 26 Millionen Franken bereits im März einstimmig im Einwohnerrat gutgeheissen. Mit unserer Zustimmung verbinden wir eine zentrale Forderung: Wir brauchen weiterhin flankierende Massnahmen, die Überdeckungen allein genügen nicht. Damit das Gesamtprojekt einen echten Mehrwert bietet, müssen die flankierenden Massnahmen – insbesondere die Busbeschleunigung, intelligente Verkehrssteuerung und die Entlastung von Zentrum und Quartieren vom Verkehr – mit Hochdruck vorwärtsgetrieben werden. Zudem blicken wir mit einem Fragezeichen auf Luzern-Nord und Emmen. So positiv es ist, dass sich im Süden der Stadt diese Lösung für die Siedlungsverträglichkeit abzeichnet, so darf man doch die Anwohnenden auf den anderen Abschnitten des Bypassprojekts nicht vergessen. Wir erwarten, dass der Kanton Luzern hier ebenso Engagement zeigt und griffige flankierende Massnahmen realisiert. Zusammenfassend kann man sagen, dass diese Vorlage eine Referenz für die Zukunft sein kann, wie Verkehrsinfrastruktur, Siedlungsentwicklung und -verträglichkeit zusammen geplant werden können. Die Überdachungen sind eine Chance, die negativen Auswirkungen der Autobahn in Kriens städtebaulich abzufedern und die Entwicklung von Stadt und Entwicklungsschwerpunkts zu stärken. Wir stimmen deshalb diesem kantonalen Kreditteil von 49,8 Millionen Franken zu.

Für die Grüne Fraktion spricht Gian Waldvogel.

Gian Waldvogel: Ich bin in der Kuonimatt in Kriens aufgewachsen und lebe seit mehreren Jahren in Horw. Mir ist deshalb der Einschnitt dieser offenen Autobahn zwischen Kriens und Luzern-Süd sehr präsent. Diese offene Wunde im Gebiet Luzern-Süd trennt die stark gewachsenen Wohn- und Lebensräume in der Agglomeration Luzern zwischen Horw, Luzern und Kriens. Die Grüne Fraktion begrüsst die geplante Teilüberdachung der A2. Wir beurteilen dieses Projekt als grosse Chance für eine siedlungsverträgliche Entwicklung, die einen Mehrwert für die ganze Region bietet. Die Überdeckungen reduzieren die heute starke Trennwirkung der Autobahn, schaffen neue Grün- und Freiräume und reduzieren die durch den offenen Autobahnabschnitt verursachten Lärmemissionen. Die einstimmige Unterstützung des Krienser Parlaments werten wir als wichtiges und legitimierendes Zeichen, dass auch die Standortgemeinde geschlossen hinter den Plänen steht. Es ist dem starken, überparteilichen Lobbying aus Kriens zu verdanken, dass das Projekt nun so vorliegt. Wir möchten betonen, dass wir diese Pläne insbesondere auch ohne das Projekt Bypass begrüssen würden. Diese Autobahn hätte gar nie offen gebaut werden dürfen, aber später ist man immer schlauer. Auf das Hohelied über den Bypass werden wir nicht einstimmen. Der Bypass selbst wird die Verkehrsprobleme im Grossraum Luzern verschärfen, da er neuen Verkehr verursacht. Die Stausituation wird sich dadurch in keiner Art und Weise entspannen. Die Stadtautobahn wird sowohl am Anfang als auch am Ende gleich breit sein und das Nadelöhr und der Rückstau werden Realität bleiben. Es ist selbsterklärend, dass das auch eine Belastung für den strassengebundenen öV ist. Ohne flankierende Massnahmen wird der öV weiterhin im Verkehr steckenbleiben. Der Bypass steht ganz klar im Widerspruch zu den kantonalen Mobilitätszielen einer platzeffizienten, ökologischen Mobilität und zu den Klimazielen des Kantons. Insbesondere bei der Mobilität ist der Kanton überhaupt nicht auf Kurs, aber auch bei der CO₂-Reduktion beim Verkehr. Wir engagieren uns deshalb weiterhin

auf kommunaler und kantonaler Ebene gegen dieses Gesamtsystem Bypass und unterstützen ausdrücklich die kommunalen Initiativen der Stadt Luzern und Emmen dagegen. Sollte der Bypass aber kommen, ist die Überdachung immerhin das richtige Projekt, das ein wenig Erleichterung bringt. Es ist richtig, dass sich der Kanton entsprechend an den Kosten der Teilüberdachungen beteiligt. Schliesslich geht es darum, die Lebensqualität zu erhöhen und das gesamte Agglomerationsgebiet profitiert von den positiven Auswirkungen. An dieser Stelle stellt sich aber die Frage, weshalb Kanton und Bund sich nicht selbst proaktiv für eine siedlungsverträgliche Autobahn und flankierende Massnahmen engagieren – auch in Emmen und der Stadt Luzern – und für eine maximale Siedlungsverträglichkeit bei den vielen anderen Verkehrsprojekten sorgen. Das gilt generell für die flankierenden Massnahmen zum Bypass, die weiterhin unbedingt notwendig sind. Weil sie fehlen, laufen auch Einsprachen. Dort muss vorwärts gemacht werden. Es braucht durchgehende Busspuren und eine Attraktivierung der Veloinfrastruktur. Die Bauphase muss möglichst verträglich für die Bevölkerung gestaltet werden. Es wäre die gesamtheitlich verantwortungsvolle Perspektive des Kantons und des Bundes gewesen, schon vorgängig alle Gemeinden mit einzubeziehen, damit auch sie von einem solchen Angebot wie Kriens hätten profitieren können. Das Projekt an sich, die isolierte Teilüberdachung, ist richtig, wenn der Bypass kommt. Die Grüne Fraktion tritt auf die Vorlage ein und stimmt den knapp 50 Millionen für das Gesamtprojekt zu.

Für die GLP-Fraktion spricht Franziska Rölli.

Franziska Rölli: Das vorliegende Projekt mit drei grossen und zwei kleinen Siedlungsverbindungen über die Autobahn in Kriens verknüpft aus Sicht der Grünliberalen wichtige raumplanerische, sozialräumliche und Lärmschutzanliegen mit einer finanziell tragbaren Lösung. Uns ist wichtig, dass während der Ausarbeitung diese Abwägung stattgefunden hat und nun keine Maximalvariante vorliegt, sondern eine auf die wichtigsten Elemente priorisierte Variante. Den Kostenteiler, bei welchem die Verlängerung des Sonnenbergtunnels durch den Bund und die restlichen Siedlungsverbindungen durch alle Staatsebenen finanziert werden, betrachten wir als fair. Der Kantonsanteil von knapp 50 Millionen Franken, was gut einem Viertel der Projektkosten entspricht, ist aus unserer Sicht gerechtfertigt. Die zusätzlichen Siedlungsverbindungen ermöglichen eine stärkere Entwicklung der Region Luzern-Süd, was von grossem kantonalem Interesse ist. Uns ist wichtig, dass mit der Unterstützung dieses Leuchtturmprojekts andere, von der Trennwirkung von Autobahnen stark betroffene Gebiete nicht vergessen werden und sich der Kanton auch dort für vertretbare Massnahmen zur Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit einsetzt. Die GLP-Fraktion tritt auf die Vorlage ein und stimmt ihr zu.

Urs Marti: Ich habe von der SP gehört, dass es nicht schlau war, die Autobahn damals nicht direkt zu überdecken. Diese Autobahn war 1955 die erste Autobahn der Schweiz. Damals machte man mit dieser Autobahn Werbung dafür, um Hochhäuser zu bauen und zu vermieten. Die Zeiten können sich ändern. Technisch können diese Tunnelsysteme nicht geschlossen werden, weil bei einer Belüftung ganz andere Auflagen verlangt werden. Das ist technisch und kostenmässig praktisch unmöglich für uns. Nach Meinung der Mitte-Fraktion liegt nun eine vernünftige Lösung vor, der wir zustimmen.

Michèle Albrecht: Ich spreche heute als Co-Präsidentin des überparteilichen Krienser Komitees «BypassPLUS». Eine Stimme von vielen Menschen, die sich seit Jahren für eine siedlungsverträgliche Lösung rund um die Überdeckung der A2 einsetzt. Mein Dank gilt allen Beteiligten und Akteuren, welche diese Stadtreparatur in den letzten Jahren konstruktiv vorangetrieben haben. Die A2 entstand vor 70 Jahren auf einer grünen Wiese und die Wohnlage am Sonnen- und Datenberg wurde mit Sicht auf die Autobahn beworben. Diese Zeiten sind vorbei. Heute verläuft die A2 mitten durch ein dicht besiedeltes

Entwicklungsgebiet mit Lärm, fehlenden Verbindungen und einer offenen Wunde quer durch Luzern-Süd. Ja, die Teilüberdachungen sind nicht nur ein Krienser Anliegen. Luzern-Süd ist ein kantonaler Entwicklungsschwerpunkt und ein modernes, zusammenhängendes Zentrum der Gemeinde Horw, der Stadt Kriens und der Stadt Luzern. Genau deshalb müssen wir diese einzigartige Chance packen. Bereits diesen März hat der Einwohnerrat die Vorlage einstimmig unterstützt. Mit dem heutigen Entscheid setzt auch der Kantonsrat ein wichtiges Zeichen im Hinblick auf die kommunalen Abstimmungen im September und die kantonale Abstimmung im November. Der heutige Entscheid ist ein wichtiger Meilenstein auf diesem langen und teilweise auch mühsamen Weg. Mit der Zustimmung zur Mitfinanzierung der Überdeckung senden wir ein starkes und solidarisches Signal an die Bevölkerung von Kriens und des Kantons Luzern. Oder abschliessend gesagt: Diese Teilüberdachungen sind nicht einfach eine Investition, sondern sie schaffen Lebensqualität, Verbindung und vor allem auch neue Perspektiven in der Mobilität. Ich danke Ihnen für Ihre wohlwollende Zustimmung.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) und der Bypass sind unsere beiden nationalen Schlüsselprojekte für die Mobilität in der Zentralschweiz und dem Kanton Luzern. Wir brauchten die Schiene und die Strasse als Infrastruktur. Der Bypass Luzern ist ein zentrales Entlastungsprojekt für die Strasseninfrastruktur in und um Luzern, ja sogar für die ganze Zentralschweiz. Andere Kantone sind ebenso stark interessiert daran. Der Bypass führt neu den Nord-Süd-Verkehr durch die Schweiz, nicht durch die beiden bestehenden, älteren Tunnels, sondern einen neuen Tunnel und schafft dadurch Platz auf der bestehenden Autobahn für den Wirtschaftsverkehr, den Privatverkehr, aber auch den strassengebundenen öV. In der Agglomeration Luzern ist der öV zu 60 Prozent an die Strasse gebunden. Gemeinsam mit dem DBL ermöglicht der Bypass das zukünftige Mobilitätswachstum in der ganzen Region sinnvoll abzuwickeln. Auf Antrag und Begehren der Stadt Kriens, aber auch des Astra, haben wir diese Vermittlung vor über fünf Jahren aufgenommen. 2022 haben wir mit der kooperativen Planung begonnen, zuerst mit der Testplanung und danach mit der Vertiefung und der Machbarkeitsstudie. Dabei waren wir uns nicht von Beginn weg einig. Das Astra verfolgt seine Ziele und Aufgaben und die Stadt Kriens hat sich erfolgreich und mit Druck dafür eingesetzt, dass diese Lösung heute so zustande gekommen ist. In diesem Sinn danke ich auch der Stadtpräsidentin und den weiteren Mitgliedern des Stadtrates und dem Einwohnerrat, dass wir eine konstruktive Lösung gefunden haben. Der Dank gilt auch dem Direktor des Astra, Jürg Röthlisberger, und seinen Mitarbeitenden, dass wir beim Finanzierungsschlüssel den Rahmen ausgeschöpft haben, denn das Astra ist bereit, die möglichen 60 Prozent auszuschöpfen und zu bezahlen. Das trägt wesentlich dazu bei, dass wir heute überhaupt so weit sind. Die Inhalte der Vereinbarung wurden bereits genannt. Zwischen dem Südportal des Tunnels Sonnenberg und dem Nordportal des Tunnels Schlund in der Stadt Kriens ist die Autobahn offen geführt und hat eine stark trennende Wirkung. Die drei Parteien haben gemeinsam mit dem regionalen Entwicklungsträger LuzernPlus, der auch eine wichtige Rolle für die ganze Region einnimmt, die verschiedenen Planungen durchgeführt und nun eine Lösung vorliegend, die gebaut und finanziert werden kann, sofern die Bevölkerung ihre Zustimmung gibt. Das ermöglicht es nicht nur, ein grosses Potenzial in diesem Perimeter zu nutzen – im Zentrum und einem stark urbanen Raum –, sondern bietet auch eine starke Verbesserung für die betroffene Bevölkerung im Umfeld der Autobahn. Das gilt nicht nur für den Lärmschutz, sondern auch weitere Qualitäten, die dieses Projekt ermöglicht. Ich verzichte darauf zu wiederholen, wo die Überdeckungen vorgesehen sind. Das Astra, der Kanton Luzern, der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus und die Stadt Kriens haben deshalb nach Möglichkeiten gesucht, diese Trennwirkung zu verringern. Es sind

Anpassungen des Nationalstrassentrassees und ergänzende Lärmschutzbauten notwendig sowie bauliche und gestalterische Massnahmen zur Integration und Aufwertung des betroffenen Abschnitts. Der Bypass ist vom Bund beschlossen und finanziert, aber noch nicht rechtskräftig bewilligt, weil es die Beschwerden vor dem Bundesverwaltungsgericht abzuwarten gilt. Das Vorhaben ist vom Bypass abhängig und soll in Koordination mit diesem geschehen. Es wird nur umgesetzt, wenn der Bypass auch realisiert wird. Das ist so in der Vereinbarung zwischen dem Astra, der Stadt Kriens und dem Kanton Luzern festgehalten. Die Finanzierung erfolgt zu 60 Prozent durch das Astra, zu zwei Dritteln durch den Kanton Luzern und zu einem Drittel durch die Stadt Kriens. Zu den kantonalen Kosten von 48,5 Millionen Franken kommen für den Kanton Luzern noch die Kosten für die Gesamtkoordination von 1,26 Millionen Franken. Diese werden aber wieder zwischen den drei Projektpartnern aufgeteilt. Wir wenden jedoch das Bruttoprinzip an, deshalb muss dieser Betrag so ausgewiesen werden. Das Baukostenrisiko liegt beim Bund. Der Bund führt das Verfahren und ist auch für den Bau verantwortlich. Bei uns bleibt einzig die Teuerung. Das ist auch bei anderen Dekreten so üblich, die Sie jeweils verabschieden. Der Einwohnerrat der Stadt Kriens hat dem Vorhaben bereits einstimmig zugestimmt. Dies zeigt den starken Rückhalt in Kriens für das Vorhaben. Gleichzeitig erhöht es die Akzeptanz für das Projekt Bypass, denn dieser ist beschlossen und soll helfen, die Möblitätslösungen im Kanton Luzern und der Zentralschweiz voranzutreiben. In diesem Sinn bitte ich Sie, dem Kredit zuzustimmen.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Dekret über einen Sonderkredit für die Mitfinanzierung der Überdeckung A2 Luzern-Süd (Siedlungsverbindungen), wie es aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 114 zu 0 Stimmen zu.