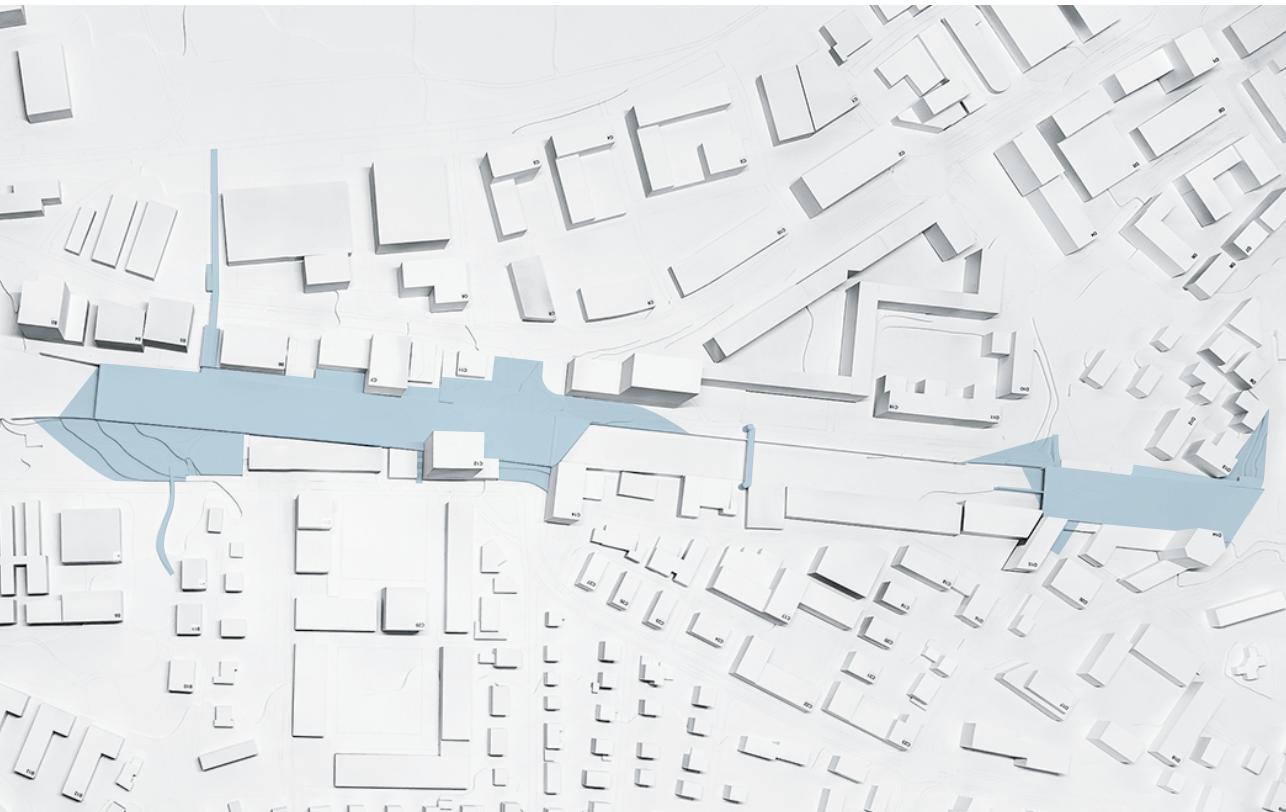


# Siedlungsverbindungen Luzern-Süd Entwicklungskonzept





# **Siedlungsverbindungen Luzern-Süd**

## Entwicklungskonzept

Zum Dokument

Gemeinsam vom Bundesamt für Strassen (ASTRA), vom Kanton Luzern, vom regionalen Entwicklungsträger LuzernPlus und von der Stadt Kriens getragenes Entwicklungskonzept als Grundlage für die weiteren Planungsschritte zu den Siedlungsverbindungen Luzern-Süd.



Die Autobahn A2 als bedeutende nationale Verkehrsinfrastruktur ist in Luzern-Süd sehr präsent

Früher Bahngleis, heute regionale Fuss- und regionale →  
Veloverbindung – das «Freigleis» zwischen Luzern und Horw







# Erläuternder Bericht

<b>1. Einleitung</b>	<b>9</b>
1.1 Ausgangslage und Auftrag	10
1.2 Zweistufiges Vorgehen	11
1.3 Zweck und Inhalt des Berichts	12
<b>2. Situation und Handlungsbedarf</b>	<b>15</b>
2.1 Autobahn A2 im Raum Luzern-Süd	16
2.2 Entwicklungsschwerpunkt LuzernSüd	17
2.3 Prägende Nutzungen entlang der Autobahn	19
2.4 Gesamtsystem Bypass Luzern	25
2.5 Handlungsbedarf und Herausforderungen	26
<b>3. Überdeckung der Autobahn A2</b>	<b>29</b>
3.1 Projektübersicht	30
3.2 Bauwerke und bauliche Hauptmassnahmen	31
3.3 Geprüfte Alternativen	33
3.4 Begleitende Massnahmen	34
3.5 Umweltauswirkungen	35
<b>4. Beabsichtigte Entwicklung</b>	<b>39</b>
4.1 Vision und Grundsätze	40
4.2 Entwicklungsstrategien	43
4.3 Teilgebiet Kupferhammer	47
4.4 Teilgebiet Rösslimatt	51
4.5 Teilgebiet Chäppeli allmend	55
<b>5. Massnahmenagenda</b>	<b>61</b>
5.1 Planungsrechtlicher Rahmen	62
5.2 Weiterentwicklung Verkehrsinfrastrukturen	66
5.3 Planung und Realisierung von öffentlichen Frei- und Grünräumen	71
5.4 Entwicklung von Schlüsselarealen	72
<b>6. Gemeinsame Umsetzung</b>	<b>75</b>

<b>Räumliches Zielbild</b>	<b>82</b>
----------------------------	-----------

# Zusammenfassung

Die Autobahn A2 gilt als die wichtigste Korridor-Strassenverbindung durch die Schweizer Alpen. Sie folgt im Raum Luzern-Süd dem Fusse des Pilatus. Im Rahmen des Projekts «No2/14 Gesamtsystem Bypass Luzern» erhalten die Grosshofbrücken in Kriens ein Dach und werden so den Tunnel Sonnenberg in Richtung Süden verlängern. Gemäss dem vorliegenden Entwicklungskonzept soll der Tunnel Schlund in Richtung Norden ebenfalls verlängert werden und die offene Autobahn dazwischen eine weitere Überdeckung erhalten. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA), der Kanton Luzern, der regionale Entwicklungsträger Luzern-Plus und die Stadt Kriens verfolgen das Ziel, die Autobahn A2 besser in Luzern-Süd zu integrieren und zukunftsfähig zu gestalten.

2010 haben sich die Städte Luzern und Kriens sowie die Gemeinde Horw auf das «Leitbild für die Entwicklung von LuzernSüd» und eine Kooperation bei der Weiterentwicklung dieses kantonalen Entwicklungsschwerpunkts geeinigt. 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 Luzern, die Stadt Kriens, die Gemeinde Horw und die Stadt Luzern, im Süden der Agglomeration die Transformation von LuzernSüd zu einem urbanen, kreativen und nachhaltigen Lebensraum zu starten. Die Entwicklung von LuzernSüd schafft benötigten Wohn- und Arbeitsraum für die Agglomeration und den Kanton Luzern. Dies zeigen auch die Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung 2025 bis 2055 des Bundes, die prognostizieren, dass der Kanton Luzern in den nächsten dreissig Jahren weiter stark wachsen wird. Daher sind der Kanton und die weiteren Beteiligten bestrebt, für die Entwicklungen im Krienser Talboden weiterhin gute Bedingungen zu schaffen und das Wachstum gezielt zu bündeln.

Die vier Projektpartner – das Bundesamt für Strassen (ASTRA), der Kanton Luzern, der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus und die Stadt Kriens – haben sich 2021 auf ein gemeinsames Vorgehen im Zusammenhang mit der Aufwertung und einer vollständigen oder teilweisen Überdeckung der Autobahn A2 im Abschnitt «Anschluss Luzern-Kriens bis Nordportal Tunnel Schlund» geeinigt. Die A2 wirkt heute im Gebiet von Kriens stark trennend. Neue Siedlungsverbindungen über die Autobahn haben zum Ziel, die Trennwirkung wesentlich zu verringern, die Siedlungsentwicklung nach innen zu ermöglichen und den Lärmschutz sowie die Störfallvorsorge zu verbessern.

Der Tunnel Schlund soll dazu um 130 bis 150 Meter Richtung Norden verlängert werden, und die neue Überdeckung Arsenal soll auf 250 bis 300 Metern die Autobahn überdachen. Dient das im Rahmen des Projekts «Gesamtsystem Bypass Luzern» geplante Dach der Grosshofbrücken vor allem den Anwohnerinnen und Anwohnern am Sonnenberg als Lärmschutz, sollen die beiden geplanten Ergänzungen des Vorhabens «Überdeckung A2 Luzern-Süd (Siedlungsverbindungen)» die Siedlungen im Krienser Talboden wieder zusammenwachsen lassen. Die bestehenden A2-Übergänge der Arsenalstrasse und der Horwerstrasse bieten zentrale Ansatzpunkte für die Verbesserung der Vernetzung.

Die weiteren Planungsschritte dürften rund zehn Jahre in Anspruch nehmen. Die Gesamtbauzeit der Verlängerung des Tunnels Schlund und der Überdeckung Arsenal wird nach aktuellem Wissensstand auf vier Jahre geschätzt. Das Vorhaben soll gleichzeitig mit dem Bypass Luzern umgesetzt werden. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA), der Kanton Luzern und die Stadt Kriens beabsichtigen die «Überdeckung A2 Luzern-Süd (Siedlungsverbindungen)» als Schlüsselmassnahme gemeinsam zu realisieren. Sie haben dazu eine Umsetzungsvereinbarung erarbeitet, die die Rechte und die Pflichten der Projektpartner regelt.





# 1. Einleitung

Der Kanton, die Städte Luzern und Kriens sowie die Gemeinde Horw haben im Jahr 2010 den Transformationsprozess zur Entwicklung von LuzernSüd zu einem Wohn- und Arbeitsschwerpunkt gestartet. Zahlreiche Entwicklungs- und Bauprojekte befinden sich seither in Planung oder im Bau. Die Entwicklung von LuzernSüd schafft dringend benötigten Wohn- und Arbeitsraum für die Agglomeration und den Kanton Luzern. Das Gebiet weist weiterhin grosses Entwicklungspotenzial auf, insbesondere im Hinblick auf die öffentlichen Räume.



## 1.1 Ausgangslage und Auftrag

Auf der Autobahn A2 im Raum Luzern-Süd verkehren heute durchschnittlich 70'000 Fahrzeuge pro Tag. Zwischen dem Tunnel Sonnenberg und dem Tunnel Schlund verläuft die Autobahn offen durch den Krienser Talboden.

Sie wirkt in diesem Bereich als starke räumliche Barriere: Sie trennt Wohnquartiere und wichtige Alltagsziele voneinander, erschwert direkte Fuss- und Veloverbindungen und verlängert Wege erheblich. Gleichzeitig führt sie zu Lärmbelastungen, vermindert die Aufenthaltsqualität im Umfeld und beeinträchtigt so die räumliche Entwicklung des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts LuzernSüd.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) plant, bis im Jahr 2040 das Gesamtsystem Bypass Luzern zu realisieren. Dieses sieht bauliche Anpassungen im Bereich des Südportals des Tunnels Bypass/Sonnenbergtunnels vor, jedoch keine baulichen Massnahmen im offenen Abschnitt

Die Autobahn A2 im Raum Luzern-Süd im Jahr 2022



in Kriens. Nach der Erarbeitung mehrerer Grundlagenstudien in den Jahren 2015 bis 2019 einigten sich das Bundesamt für Strassen (ASTRA), der Kanton Luzern, der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus sowie die Stadt Kriens in einer Absichtserklärung vom 15. Dezember 2021 auf ein gemeinsames Vorgehen, um die A2 im Abschnitt «Anschluss Luzern-Kriens bis Nordportal Tunnel Schlund» aufzuwerten beziehungsweise teilweise oder vollständig zu überdecken.

## 1.2 Zweistufiges Vorgehen

Die vier Projektpartner bildeten im Jahr 2022 eine gemeinsame Projektorganisation unter der Federführung des Kantons. Ziel war es, in partner-schaftlicher Zusammenarbeit der Beteiligten eine gemeinsame Entscheidungsgrundlage für die Planung, die Finanzierung und den Bau einer Autobahnüberdeckung beziehungsweise -einhausung zwischen dem Portal Süd des Bypasses und dem Tunnel Schlund zu schaffen. Bisherige Analysen sollten im Prozess hinterfragt und durch neue Kenntnisse und Lösungen ersetzt oder ergänzt werden können.

### Kooperatives Testplanungs- verfahren

In einer ersten Phase diente ein kooperatives Testplanungsverfahren dazu, die raumwirksamen Tätigkeiten gemäss dem Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) aufeinander abzustimmen.

Im Dialog mit Fachleuten und Vertretungen von Bund, Kanton und Gemeinden entwickelten von September 2022 bis Mai 2023 drei interdisziplinäre Bearbeitungsteams Visionen zur stadträumlichen Aufwertung von Luzern-Süd. Im Mittelpunkt standen die Themen «Nutzungs-entwicklung», «städtebauliche Integration der Autobahn», «Schnittstellen» und «Umsetzungsschritte». Dabei wurde sowohl die vollständige als auch die partielle Überdeckung beziehungsweise Einhausung der Autobahn geprüft, aber auch alternative Lösungsansätze wurden diskutiert. Das Verfahren war ergebnisoffen angelegt, um unterschiedliche Möglichkeiten der räumlichen Entwicklung vorbehaltlos untersuchen zu können.

Im Rahmen der Veranstaltungsreihe «Blick in die Werkstatt» stellten die Bearbeitungsteams im März 2023 der interessierten Bevölkerung und Stakeholdern den aktuellen Zwischenstand ihrer Arbeiten vor. Die Ergebnisse des Testplanungsverfahrens sind im Schlussbericht vom 10. November 2023 zusammengefasst und wurden an der Medienkonferenz vom 12. Januar 2024 der Öffentlichkeit vorgestellt. Im Januar 2024 präsentierte eine öffentliche Ausstellung in Kriens die Überlegungen und Visionen der drei Teams.

Auf Basis des Testplanungsverfahrens verständigten sich die Projektpartner am 12. Januar 2024 auf die weiteren gemeinsamen Planungsschritte.

Ziel der zweiten Phase war es, das gemeinsame räumliche Zielbild zu schärfen, die planungsrechtlichen Voraussetzungen vorzubereiten, die Anpassungen an der Nationalstrasse zu konkretisieren und eine Finanzierungsgrundlage zu erarbeiten.

Von Mai 2024 bis April 2025 wurde für drei Teilräume je eine Vertiefungsstudie erarbeitet, und für die Nationalstrasse wurde zudem eine Machbarkeitsstudie erstellt, die in Umfang und Detaillierungsgrad einer Vorstudie gemäss SIA-Phase 21 entspricht. Um inhaltliche und zeitliche Synergien zu nutzen, erfolgte die Bearbeitung parallel. Anschliessend fasste eine räumliche Synthese die Erkenntnisse zusammen, und das räumliche Zielbild wurde als gemeinsame Entwicklungsvorstellung ausformuliert.

Die Erkenntnisse aus den Studien wurden im November 2024 und die gemeinsamen Entwicklungsvorstellungen im September 2025 im Rahmen der Veranstaltungsreihe «Blick in die Werkstatt» öffentlich präsentiert. Die Erkenntnisse sind im Dossier zur Machbarkeitsstudie vom 31. Juli 2025 und in den drei Schlussberichten zu den Vertiefungsstudien vom November 2025 dokumentiert.

## 1.3 Zweck und Inhalt des Berichts

Der vorliegende Bericht dokumentiert den Prozess, die Lösungsfindung sowie die Erkenntnisse zur Abstimmung von Autobahn und Siedlungsentwicklung in Luzern-Süd im Zeitraum 2022 bis 2025. Er legt die Ausgangslage dar, zeigt die sich abzeichnenden räumlichen und funktionalen Veränderungen auf und dokumentiert die gemeinsame Entwicklungsabsicht der beteiligten Projektpartner. Zudem hält er die Aufgaben und Zuständigkeiten fest, mit denen das räumliche Zielbild schrittweise umgesetzt und der Raum Luzern-Süd weiterentwickelt werden kann.

Der Bericht fasst das gemeinsame Verständnis der Projektpartner zusammen. Er richtet sich an die Öffentlichkeit und ist stufengerecht verbindlich für politische Entscheidungsträger sowie alle Akteurinnen und Akteure, die den Raum Luzern-Süd in seiner weiteren Transformation begleiten, gestalten oder nutzen.



**Blick in die Werkstatt I für die Bevölkerung, Grundeigentümerschaften und interessierte Organisationen vom 4. März 2023**





## 2.

# Situation und Handlungsbedarf

Die Autobahn A2 ist eine bedeutende internationale und nationale Verkehrsachse. Für Luzern-Süd stellt sie jedoch auch eine grosse Belastung dar in Bezug auf Verkehr, Lärm und die Trennung von Quartieren. Gleichzeitig ist LuzernSüd ein wichtiger Entwicklungsschwerpunkt des Kantons Luzern. Für seine Entwicklung ist eine bessere Integration der Autobahninfrastruktur entscheidend.

## 2.1 Autobahn A2 im Raum Luzern-Süd

Die Autobahn A2 wurde 1955 als erste Autobahn der Schweiz im Abschnitt Kriens–Horw unter dem Projekttitel «Ausfallstrasse Luzern-Süd» eröffnet. Mit der Inbetriebnahme des Tunnels Sonnenberg im Jahr 1976 und des Tunnels Schlund im Jahr 2002 wurde diese Verkehrsachse auf der Strecke Luzern–Hergiswil erweitert und modernisiert. Auf dem Abschnitt Kriens–Hergiswil verläuft sie am Fusse des Pilatus und entlang des Vierwaldstättersees. Der offene Autobahnabschnitt zwischen dem Tunnel Sonnenberg und dem Tunnel Schlund ist rund 1300 Meter lang.

Die A2 bildet heute die wichtigste Nord-Süd-Achse im Schweizer Nationalstrassennetz. Sie verbindet die grossen Wirtschaftsräume der Schweiz mit dem europäischen Alpenkorridor und spielt sowohl für den Transitverkehr als auch für den regionalen Verkehr der Agglomeration Luzern eine zentrale Rolle. Im Raum Luzern überlagern sich die internationalen Transitströme mit dem regionalen Pendler- und Binnenverkehr, was zu entsprechend hohen Verkehrsbelastungen führt. Im Abschnitt «Anschluss Luzern-Kriens» bis «Anschluss Horw» betrug das Verkehrsaufkommen 2024 rund 70'000 Fahrzeuge pro Tag (DTV). Bis 2040 wird eine Zunahme auf etwa 90'000 Fahrzeuge pro Tag erwartet.

Das Südportal des Sonnenbergtunnels wurde erhöht angelegt, um die Querung der heute stillgelegten Kriens-Luzern-Bahn (KLB) niveaufrei zu gewährleisten. Für den Bau des Anschlusses Luzern-Kriens wurde der Hügel südlich der Luzernerstrasse entsprechend erhöht und mit den Grosshofbrücken über die Luzernerstrasse und die Gleise mit dem Tunnelportal verbunden.

Vor der Inbetriebnahme des Sonnenbergtunnels mündete die Autobahn direkt in die Luzernerstrasse. Die bestehenden Auf- und Abfahrten von und nach Luzern zeugen heute noch davon. Die Eichwilstrasse

Teilstück der ersten schweizerischen Autobahn im Kanton Luzern, aufgenommen im Juli 1956, ein Jahr nach der Eröffnung (Quelle: Keystone)





unterquert im Bereich des heutigen Anschlusses die A2 und folgt dem ehemaligen Gleisanschluss der KLB an die Brünigbahn. Alle Gleisanlagen wurden im Jahr 2012 stillgelegt.

Etwa in der Mitte des offen geführten Abschnitts überquert die Arsenalstrasse die A2. Sie war vor dem Autobahnbau eine Ausfallstrasse auf der grünen Wiese und erschloss das Zeughausareal Kriens von der Stadt Luzern her kommend. Um die Arsenalbrücke erstellen zu können, wurde die Strassenlinie abgelenkt und das Gelände östlich der Autobahn angeschüttet. Südlich der Arsenalbrücke quert die Horwerstrasse – die Ortsverbindung zwischen Kriens und Horw – die A2. Anfänglich noch «à niveau», wurde der Strassenverlauf zur Überwindung der Höhe als Kurve umgestaltet und das Gelände dem neuen Strassenverlauf angepasst. Heute bildet diese Querung das Nordportal des Schlundtunnels, von wo aus sich die Autobahn nach Süden absenkt.

## 2.2 Entwicklungsschwerpunkt LuzernSüd

Der Raum «LuzernSüd» ist ein gemeindeübergreifender Entwicklungsschwerpunkt des Kantons. Im Jahr 2012 wurde die Zentralbahn-Strecke zwischen dem Bahnhof Luzern und Kriens Mattenhof durch einen neuen Doppelspurtunnel ersetzt. Damit startete die Transformation von Luzern-Süd zu einem urbanen, kreativen und nachhaltigen Lebensraum.

Zahlreiche Entwicklungs- und Bauprojekte befinden sich seither in Planung, im Bau oder konnten bereits realisiert werden. Die Entwicklung von LuzernSüd schafft dringend benötigten Wohn- und Arbeitsraum für die Agglomeration und den Kanton Luzern. Auf einer Fläche von rund 1,7 Quadratkilometern sollen in den kommenden zwanzig Jahren schrittweise Wohnungen und Arbeitsplätze für 10'000 bis 15'000 Menschen geschaffen werden. Das Gebiet weist grosses Entwicklungspotenzial auf, insbesondere im Hinblick auf die Transformation der öffentlichen Räume zu urban integrierten, klimaangepassten Quartieren.

Zur gemeinsamen Steuerung des Entwicklungsschwerpunkts haben der Kanton, Kriens, Horw und Luzern ein Regelwerk erarbeitet. Den behördenverbindlichen Teil davon, den «regionalen Teilrichtplan Luzern-Süd», hat der Regierungsrat am 19. Oktober 2021 festgesetzt. Er bildet die planungsrechtliche Grundlage für die Entwicklung von LuzernSüd. Der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus koordiniert die Planungen und bringt die Interessen der Gemeinden, Investorinnen und Investoren sowie Anwohnerinnen und Anwohner zusammen. Zentrale Elemente der räumlichen Gliederung von LuzernSüd sind die «SüdAllee» als Stadtachse sowie das «Freigleis» als Freiraumachse und attraktive Fuss-/Velo-Verbindung.



Die neuen Bauten des Eichhof-West-Areals sind auch im benachbarten Quartier präsent

## 2.3 Prägende Nutzungen entlang der Autobahn

Das Siedlungsgebiet in Luzern-Süd ist heute stark fragmentiert und weist eine uneinheitliche Stadtstruktur auf. Auf der ursprünglich offenen Fläche zwischen Kriens, Luzern und Horw haben sich in den letzten drei Jahrzehnten für einen Transformationsraum typische Nutzungen etabliert – darunter Logistikbetriebe, Lagerhallen, Handwerks- und Carrosseriebetriebe sowie öffentliche Nutzungen mit hohem Flächenverbrauch.

So ist der Raum heute geprägt durch grossmassstäbliche Baukörper, Gebiete, die teilweise von kleinteiligen Gewerbe- und Wohnhäusern durchsetzt sind, sowie die Luzerner Allmend. Daneben bestehen noch vereinzelt landwirtschaftliche Betriebs- und Wohngebäude. Innerhalb dieser heterogenen Struktur umfasst Luzern-Süd eine bedeutende Anzahl von Nutzungen mit regionaler Bedeutung oder nationaler Ausstrahlung.

### Eichhof und Eichhof West

Die Brauerei Eichhof hat das ehemalige Landgut gleichen Namens über die Region hinaus bekannt gemacht. Seit ihrer Gründung im Jahr 1889 entwickelte sich die Brauerei zu einem bedeutenden Produktions- und Gewerbestandort, der sich über ein zusammenhängendes Areal in Luzern und Kriens erstreckt. An diesem Standort befindet sich heute auch der Hauptsitz von Heineken Switzerland.

In unmittelbarer Nachbarschaft zur Brauerei wurde zwischen 2022 und 2026 auf Krienser Boden das neue Quartier «Eichhof West» mit Wohn-, Gewerbe- und Büronutzungen entwickelt. Fünf Baukörper formen einen öffentlich zugänglichen Hof, der die Stadtebene zwischen Kriens und Luzern räumlich erlebbar und durchlässig macht. Die Entwicklung des Areals wurde eng auf die Planung der neuen Grosshofbrücken im Rahmen des Projekts «Gesamtsystem Bypass Luzern» abgestimmt.

Zentrale Nutzerin von Eichhof West ist die öffentlich-rechtliche Anstalt Wirtschaft Arbeit Soziales Luzern (WAS) mit ihrem neuen Sozialversicherungsgebäude für rund 600 Mitarbeitende. Unter dem Dach von WAS Luzern sind die Geschäftsfelder Ausgleichskasse (AK), Invaliden-

Brauerei Eichhof



Visualisierung Eichhof West (Quelle: Stücheli Architekten AG)





versicherung (IV) sowie Wirtschaft und Arbeit (wira) vereint, die ihre Dienstleistungen und Beratungsangebote am Standort Eichhof erbringen werden.

#### **Strassenverkehrs- amt Luzern**

Das Strassenverkehrsamt Luzern hat seinen Hauptsitz an der Arsenalstrasse in Kriens. Mit einer Frequenz von rund 600 bis 800 Kundenkontakten pro Tag vor Ort zählt es zu den publikumsintensiven kantonalen Einrichtungen und ist entsprechend auf eine sehr gute Erschliessung mit allen Verkehrsmitteln angewiesen.

Das rund 1 Hektar grosse Areal umfasst eine Schalterhalle mit Büroarbeitsplätzen, eine Prüfhalle für Fahrzeugkontrollen sowie umfangreiche Abstell- und Umschlagsflächen. In einem separaten Gebäude sind auf demselben Areal weitere kantonale Stellen untergebracht, darunter die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) sowie das Konkursamt Hochdorf/Kriens.

#### **Justizvollzugsanstalt Grosshof**

Das Areal Grosshof ist Standort der Justizvollzugsanstalt (JVA) Grosshof sowie von Teilen der Staatsanwaltschaft des Kantons Luzern. Die Justizvollzugsanstalt Grosshof in Kriens (Gebiet Wydenhof) wurde zwischen 1995 und 1998 erstellt und bis 2017 erweitert. Neben den Haftbereichen befinden sich in den Gebäuden heute auch die Oberstaatsanwaltschaft, die Staatsanwaltschaft 1 (zuständig für die Stadt Luzern) und die Staatsanwaltschaften 4 und 5 (Spezial- und Wirtschaftsdelikte für den gesamten Kanton).

Die Büro- und Empfangsbereiche der Staatsanwaltschaft, des Untersuchungsgefängnisses und der Haftanstalt sind in einem kompakten Gebäudekomplex zusammengefasst. Die Anlage liegt räumlich exponiert zwischen dem Wohnquartier Grosszunacher und der A2. Eine Parkanlage trennt das Wohnquartier vom Gefängnisbau und bildet eine wichtige Pufferzone.

Seit 2017 befindet sich auf dem Areal zudem das Durchgangszentrum Grosshof in einer befristeten Nutzung. Es bietet Platz für rund 120 Personen, mit Schwerpunkt bei unbegleiteten, minderjährigen Asylsuchenden.

**Strassenverkehrsamt Kanton Luzern** (Quelle: LuzernPlus)



**Justizvollzugsanstalt Grosshof**



Die noch freien Flächen zählen als strategische Reserve für künftige Bedürfnisse der Strafverfolgung und des Strafvollzugs im Kanton Luzern.

#### Luzerner Allmend

Die Luzerner Allmend gehört seit dem Mittelalter zum Gemeindegut der Stadt Luzern. Seit dem Jahr 1699 ist sie als Schiessplatz der Artillerie nachgewiesen. Mit Ausnahme des Schiessens in der 2012 erstellten Indoor-Schiesshalle wurde der Schiessbetrieb auf der Allmend 2003 eingestellt. Zwischenzeitlich wurde die weite Fläche auch für die Fliegerei genutzt. Im Jahr 1934 nahm der FC Luzern den Fussballplatz Allmend in Betrieb; die sportliche Nutzung der Allmend gewann – auch als Pferderennbahn – zunehmend an Bedeutung. Im Jahr 2011 wurde das neue Fussballstadion eröffnet, das zusammen mit weiteren Sportstätten – darunter ein Hallenbad – und zwei Wohnhochhäusern erstellt wurde. Die Allmend ist heute ein wichtiges Naherholungs- und Naturerlebnisgebiet. Seit 2014 regelt eine städtische Verordnung (Rechtsammlung Nr. 1.1.1.1.7) seine Nutzung.

#### Armee-Ausbildungszentrum Luzern

Das Armee-Ausbildungszentrum Luzern (AAL) ist gemäss «Sachplan Militär» (SPM) Teil des kantonalen Waffenplatzes Luzern. Es beherbergt Ausbildungs- und Seminarräume, die Dienststelle Militär, Zivilschutz und Justizvollzug und ist Sitz der Höheren Kaderausbildung der Schweizer Armee (HKA). Letztere ist das schweizerische Kompetenzzentrum für die Führungs- und Stabsausbildung von Miliz- und Berufskadern und seit 2024 NATO-akkreditiert. Sie betreibt unter anderem die Militärakademie (MILAK) an der ETH Zürich sowie die Generalstabsschule (Gst S) im Zeughausareal Kriens.

Die ehemalige Luzerner Kaserne wurde vom Architekten Armin Meili entworfen und war in den 1930er-Jahren die erste Sichtbetonkaserne der Schweiz. Ende der 1990er-Jahre wurde die Anlage umfassend erneuert und durch einen Erweiterungsbau ergänzt. Der «Meilibau» ist im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) mit Erhaltungsziel A vermerkt. Er ist im Weiteren im Inventar der militärischen Hochbauten der Schweiz (HOBIM) sowie im kantonalen Denkmalverzeichnis eingetragen.

Luzerner Allmend



Armee-Ausbildungszentrum Luzern



**Kampus Südpol  
mit Hochschule und  
Orchesterhaus**

Die Hochschule Luzern – Musik hat das Bildungs-, Forschungs- und Konzertgebäude am Standort Kampus Südpol in Kriens im Jahr 2020 bezogen. Die Hochschule Luzern (HSLU) nutzt den Standort als zentrale Ausbildungsstätte für Bachelor-, Master- und Weiterbildungsprogramme in Musik, Pädagogik, Dirigieren, Jazz, Klassik und Musiktheorie. Der Kampus umfasst Übungs- und Unterrichtsräumlichkeiten, eine öffentliche Bibliothek, einen Club, einen Konzertsaal sowie Arbeitsplätze und ein Bistro.

Das benachbarte Kulturzentrum Südpol bietet Raum für Tanz, Theater, Performances, Konzerte und Club-Events. Mit jährlich 300 Veranstaltungen, die rund 40'000 Gäste besuchen, sowie dem Bistro und der Buvette mit ebenfalls über 20'000 Gästen bildet der «Südpol» einen festen Bestandteil des Luzerner Kultur- und Gesellschaftslebens. Das Kulturzentrum hat einen Leistungsauftrag der Stadt Luzern und fördert damit professionelles Kulturschaffen in den darstellenden Künsten und der Musik. Es veranstaltet Koproduktionen, Gastspiele, Konzerte, Festivals und Clubnächte – und bringt damit zeitgenössisches Kunst- und Kulturschaffen sowie gesellschaftspolitische Themen auf die Bühne.

In unmittelbarer Nachbarschaft zum Kulturzentrum befindet sich seit 2020 das Orchesterhaus des Luzerner Sinfonieorchesters. Das Luzerner Sinfonieorchester ist einerseits als Residenz- beziehungsweise Konzertorchester im KKL Luzern tätig und andererseits als Opernorchester am Luzerner Theater. Das Gebäude umfasst insbesondere Einzel- und Registerproberäume sowie einen grossen Probesaal für die Orchestermitglieder aus der ganzen Welt.

**Zeughausareal  
Kriens**

Das Zeughausareal Kriens ist im Sachplan Militär (SPM) als «Besondere Anlage Kriens» ausgewiesen. Das Areal beherbergt die Generalstabsschule (Gst S) in den Gebäuden des ehemaligen eidgenössischen Zeughauses. Die «Besondere Anlage Kriens» beziehungsweise die Gst S bildet eine funktionale Einheit mit dem Waffenplatz Luzern und dem Armee-Ausbildungszentrum (AAL). Die Gst S hat die Aufgabe, die Grundausbildung und Weiterbildung der Generalstabsoffiziere der Schweizer Armee sicherzustellen. Die Gst S ist eine Organisationseinheit der Höheren Kader-

Kampus Südpol mit Hochschule und Orchesterhaus



Zeughausareal Kriens



ausbildung der Armee (HKA). Das Zeughausareal Kriens ist im Inventar der militärischen Hochbauten des Bundes (HOBIM) als Anlage Nr. 1720 («taktisches Trainingszentrum») eingetragen. Seit dem Stationierungskonzept 2016 wird das Zeughausareal nur noch beschränkt militärisch genutzt.

Mehrere Gebäude sind im Kantonalen Denkmalverzeichnis (KDV) und im Bauinventar des Kantons Luzern (BILU) aufgeführt beziehungsweise Bestandteil des Inventars der Kulturobjekte der Gemeinde Kriens. Wesentliches Schutzanliegen ist der Erhalt der Baugruppe (Ensemble) mit seiner rechtwinkligen Struktur und den beiden Innenhöfen. Für den Wechsel von einem Logistikstandort zu einer Ausbildungsstätte wurde das Areal durch Neubauten erweitert.

**Wyssmatt** Das Gewerbequartier Wyssmatt entstand in den 1950er-Jahren im Zuge des Autobahnbaus und entwickelte sich parallel zur wachsenden Bedeutung der A2 als zentraler Transitachse. Heute prägt ein kleinteiliges Gewerbemuster das Gebiet: Neben Autogaragen finden sich hier Handwerksbetriebe, Produktions- und Werkstattflächen, die direkt an die A2 grenzen. Angesiedelt haben sich auch Dienstleistungsunternehmen und spezialisierte Betriebe, die die verkehrsgünstige Lage nutzen.

**Mattenhof** Wo sich einst ein grosser Bauernhof befand, ist rund um den Mattenplatz und den Bahnhof Mattenhof ein vielseitiges Quartier mit hoher baulicher Dichte entstanden. Diverse Gewerbe- und Lagerareale haben sich zu einem durchmischten Wohn- und Arbeitsquartier gewandelt. Mit seiner markanten Hochhausgruppe fungiert der Mattenhof als südliches Eingangstor zur Agglomeration Luzern. Die Reisezeit mit der Zentralbahn zwischen Mattenhof und Bahnhof Luzern beträgt 4 bis 6 Minuten. Durch die S-Bahn-Haltestelle Mattenhof wurde der Mattenhof zum Ankerpunkt für die weitere Entwicklung. Das Quartier zeichnet sich aus durch eine urbane Struktur mit einem vielfältigen Nutzungsmix von Wohnen, Arbeiten, Gastronomie, Hotellerie und Freizeitangeboten. Im Jahr 2025 wurde die «Pilatus Arena» als Sport- und Eventhalle für bis zu 4'500 Besuchende eröffnet.

Wyssmatt



Mattenhof







Von der Arsenalbrücke öffnet sich der Blick über den Autobahnanschluss Luzern-Kriens und zum Sonnenberg

## 2.4 Gesamtsystem Bypass Luzern

Das Projekt «No2/14 Gesamtsystem Bypass Luzern» umfasst mehrere Teilprojekte. Das Kernelement bildet der neue Bypass-tunnel Luzern, den das Bundesamt für Strassen ASTRA im Abschnitt «Verzweigung Rotsee bis Anschluss Luzern-Kriens» für den Transitverkehr realisiert. Die Grosshofbrücken in Kriens erhalten ein Dach und werden so den Sonnenbergtunnel um rund 240 Meter verlängern. Im offenen Abschnitt zwischen dem Bypass-tunnel/Sonnenbergtunnel und dem Tunnel Schlund sind keine baulichen Massnahmen vorgesehen. Zur Homogenisierung und Beruhigung des Verkehrsflusses wird die Höchstgeschwindigkeit zwischen den Verzweigungen Rotsee und Lopper künftig durchgängig auf 80 km/h begrenzt.

Gemäss der Machbarkeitsstudie zum Gesamtsystem Bypass Luzern hätte das Bypass-Nordportal im Bereich Nidfeld in Kriens gebaut werden sollen. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten («Generelles Projekt»/GP) haben sich das ASTRA, der Kanton und Kriens darauf geeinigt, die Tunnelsysteme bereits im Sonnenbergtunnel zusammenzuführen. Dadurch kann das Gesamtsystem Bypass Luzern den Anschluss Luzern-Kriens bedienen.

Der Bundesrat hat das «Generelle Projekt» (GP) für das Projekt «No2/14 Gesamtsystem Bypass Luzern» am 16. November 2016 genehmigt. Das ASTRA hat in der Folge das Ausführungsprojekt (AP) erarbeitet, das im Sommer 2020 öffentlich aufgelegt wurde. Gegen das Projekt wurden mehrere Einsprachen gemäss Art. 27d Nationalstrassengesetz (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

Visualisierung Grosshofbrücken und Portalbauwerk als Bestandteil des Gesamtsystems Bypass Luzern (Quelle: ACS Partner)



NSG. Gegen diese Verfügung wurden Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht erhoben; das Verfahren ist derzeit hängig.

Die Instandsetzungsarbeiten für die A2 zwischen Kriens und Hergiswil sowie die Vorbereitung der Strecke für den Betrieb auf durchgängig zweimal drei Fahrstreifen («Ergänzung Süd») werden im Erhaltungsprojekt «Arsenal–Hergiswil» zusammengefasst.

## 2.5 Handlungsbedarf und Herausforderungen

Das offene Teilstück der Autobahn A2 zwischen dem Schlund- und dem Sonnenbergtunnel entspricht immer weniger den Anforderungen an ein städtisches Umfeld. Mit dem Gesamtsystem Bypass Luzern und den neuen Grosshofbrücken wird die Präsenz der Autobahn in LuzernSüd weiter zunehmen. Gleichzeitig soll das Gebiet als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt in den nächsten zwanzig Jahren Wohn- und Arbeitsraum für 10'000 bis 15'000 Menschen bieten.

Die Verkehrsinfrastruktur hat LuzernSüd und besonders Kriens stark geprägt. Sie hat zur guten Erschliessung beigetragen und den Wandel vom Bauerndorf zum wichtigen Gewerbestandort ermöglicht. Gleichzeitig bewirkt die Verkehrsinfrastruktur eine hohe Verkehrs-, Lärm- und Luftbelastung sowie eine deutliche Trennwirkung im Stadtraum. Mit dem erwarteten Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum erhöht sich der Druck auf Siedlungs-, Freiraum- sowie Verkehrsflächen.

Vom Tunnel Schlund zum Sonnenbergtunnel steigt die Autobahn deutlich an – von einer tiefen Lage bis hoch über Stadtniveau. Dadurch ergeben sich grosse Höhenunterschiede zu den angrenzenden Quartieren. Wo die Topografie geeignete Verbindungen zulässt, Quartiere profitieren und die Freiraumversorgung gestärkt werden kann, sind Überdeckungen vorzusehen.

Für die Entwicklung von LuzernSüd braucht es eine räumlich und funktional gut vernetzte Gesamtstruktur. Wichtige Anforderungen sind dabei:

- die bessere Integration der Autobahn, damit sie leichter überquert werden kann;
- die Weiterentwicklung der polyzentrischen Strukturen des Gebiets;
- verbesserte Verbindungen zwischen Quartieren und Freiräumen in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung;
- die Schaffung zugänglicher Grün- und Begegnungsflächen.





**Blick in die Werkstatt III für die Bevölkerung, Grundeigentümerschaften und interessierte Organisationen vom 22. September 2025**



### 3.

# Überdeckung der Autobahn A2

Neue Siedlungsverbindungen über die Autobahn sollen deren Trennwirkung wesentlich verringern, die Siedlungsentwicklung nach innen ermöglichen sowie den Lärmschutz und die Störfallvorsorge verbessern. Die Kernelemente des Vorhabens sind die Überdeckung «Arsenal» im Bereich des Zeughausareals Kriens, die Verlängerung des Tunnels Schlund nach Norden, zusätzliche Lärmschutzmassnahmen sowie Gestaltungsarbeiten zur Einbindung der Bauwerke in den Stadtkörper.

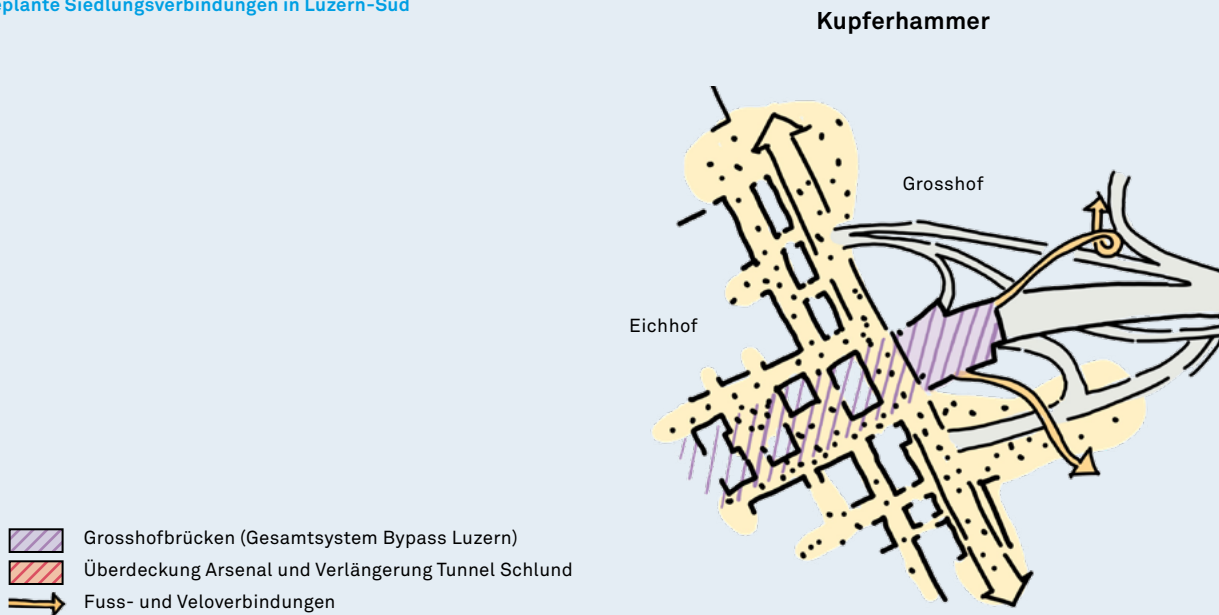
## 3.1 Projektübersicht

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie «Überdeckung A2 Luzern-Süd» wurden die technischen und räumlichen Grundlagen vertieft untersucht. Die Machbarkeit der vorgesehenen Lösungen für die abschnittsweise Überdeckung der offen geführten Strecke wurde dabei grundsätzlich bestätigt. Das Trasse der Nationalstrasse bleibt bei diesen Lösungsansätzen in seiner heutigen horizontalen und vertikalen Lage weitgehend unverändert. Der tiefste Punkt des Projektperimeters liegt beim Nordportal des Tunnels Schlund, der höchste beim Anschluss Luzern-Kriens, um die Luzernerstrasse mittels der Grosshofbrücken zu überqueren. Das Normalprofil orientiert sich an den angrenzenden Abschnitten.

Das Vorhaben umfasst insbesondere:

- die Siedlungsverbindung Rösslimatt mittels der Überdeckung Arsenal;
- die Siedlungsverbindung Chäppeliallmennd durch die Verlängerung des Tunnels Schlund nach Norden;
- Anpassungen des Nationalstrassentrassees und ergänzende Lärmschutzbauten;
- Integration und Aufwertung des betroffenen Abschnitts mittels baulicher und gestalterischer Massnahmen.

Geplante Siedlungsverbindungen in Luzern-Süd





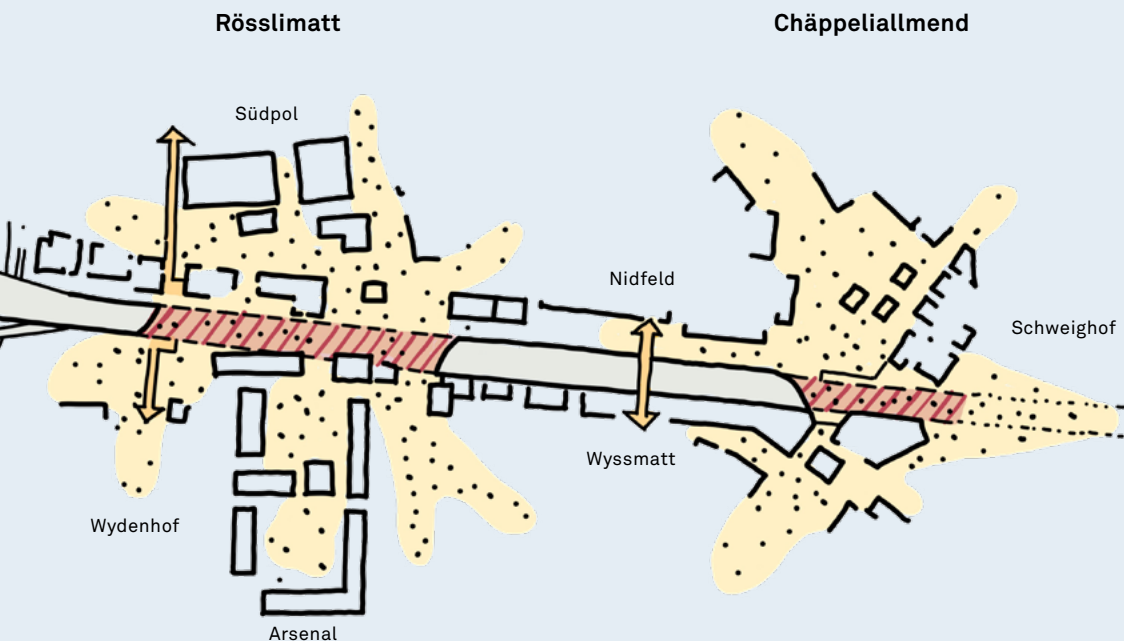
Nicht Gegenstand der «Überdeckung A2 Luzern-Süd» sind die geplanten Grosshofbrücken und das Südportal des Bypass-/Sonnenbergtunnels zur Siedlungsverbindung «Kupferhammer». Sie bilden stadträumlich zwar eine Einheit mit der Überdeckung A2 Luzern-Süd, sind jedoch Bestandteile des Projekts «Engpassbeseitigung Bypass Luzern» gemäss Ausführungsprojekt vom 31. Januar 2020.

### 3.2 Bauwerke und bauliche Hauptmassnahmen

#### Überdeckung Arsenal

Im Bereich Rösslimatt ist eine rund 250 bis 300 Meter lange Überdeckung der Autobahn A2 vorgesehen. Das Bauwerk besteht aus einer geschlossenen Einhausung mit Seiten- und Mittelwänden sowie einem Dach. Die bestehende Brücke Arsenalstrasse wird dazu zurückgebaut. Die Werkleitungen werden angepasst. Nach Abschluss der Bauarbeiten verläuft die Arsenalstrasse über die neue Überdeckung. Das begrünte Dach dient künftig als Freiraumfläche.

Zur Klärung der technischen Fragestellungen basiert die Machbarkeitsstudie auf einer Bauwerkslänge von etwa 310 Metern. Variantenprüfungen zeigen, dass eine Verlängerung oder Verschiebung nach Süden grundsätzlich möglich ist. Eine Verlängerung in nördlicher Richtung ist wegen der Ein- und Ausfahrten beim Anschluss Luzern-Kriens hingegen nicht möglich.



Die Verlängerung des Tunnels Schlund sieht eine Erweiterung des bestehenden Tunnelbauwerks um rund 130 bis 150 Meter ab dem heutigen Nordportal im Bereich Chäppellialmend vor. Dadurch entsteht eine geschlossene Einhausung der A2 mit Seiten- und Mittelwänden sowie einem Dach. Die Betriebs- und Sicherheitsanlagen des Tunnels werden gemäss den aktuellen Anforderungen erweitert, die Werkleitungen bei Bedarf angepasst.

Die Machbarkeitsstudie basiert auf einer Verlängerung des Tunnels um rund 130 Meter nach Norden. Variantenprüfungen zeigen, dass nur geringfügig längere Überdeckungen möglich wären, da die lüftungstechnisch kritische Gesamtlänge des Tunnels Schlund erreicht ist. Die Studie hat die Machbarkeit dieser Verlängerung nicht zweifelsfrei nachweisen können. In der nächsten Projektphase ist die Machbarkeit deshalb detailliert zu prüfen.

Die Tragwerke der Überdeckungen sind als Zweifeldrahmen in Stahlbeton konzipiert und werden monolithisch in integraler Bauweise erstellt. Die Fundation erfolgt mittels Grossbohrpfählen und Schlitzwandscheiben (sogenannter «Barettes»).

Die Gesamtbauzeit wird auf rund vier Jahre veranschlagt. Die Ausführung soll in mehreren Verkehrs- und Bauphasen erfolgen. Arbeiten, die aufgrund der Platzverhältnisse kritisch sind und den Verkehr auf der A2 beeinträchtigen, werden nachts mit einer temporären Reduktion der Fahrstreifen durchgeführt, sodass tagsüber alle Fahrstreifen offen sind.

Technical cross-section drawing of a tunnel with two roadways. The drawing shows the internal structure, including the concrete lining, reinforcement, and various components like the L5 elements and the drainage system. Dimensions are given in meters. The drawing is labeled "Querschnitt" and "Längsschnitt".

Key components and dimensions:

- Top Dimensions:** 1.20, 9.10, 2.50, 2.50, 17.35, 12.85, 2.50, 1.20.
- Internal Dimensions:** 13.80, 9.10, 2.50, 2.50, 17.35, 12.85, 2.50, 1.20.
- Reinforcement:** 13 RE 120, 14 RE 120, 15 RE 120, 16 RE 120, 17 RE 120, 18 RE 120, 19 RE 120, 20 RE 120, 21 RE 120, 22 RE 120, 23 RE 120, 24 RE 120, 25 RE 120, 26 RE 120, 27 RE 120, 28 RE 120, 29 RE 120, 30 RE 120, 31 RE 120, 32 RE 120, 33 RE 120, 34 RE 120, 35 RE 120, 36 RE 120, 37 RE 120, 38 RE 120, 39 RE 120, 40 RE 120, 41 RE 120, 42 RE 120, 43 RE 120, 44 RE 120, 45 RE 120, 46 RE 120, 47 RE 120, 48 RE 120, 49 RE 120, 50 RE 120, 51 RE 120, 52 RE 120, 53 RE 120, 54 RE 120, 55 RE 120, 56 RE 120, 57 RE 120, 58 RE 120, 59 RE 120, 60 RE 120, 61 RE 120, 62 RE 120, 63 RE 120, 64 RE 120, 65 RE 120, 66 RE 120, 67 RE 120, 68 RE 120, 69 RE 120, 70 RE 120, 71 RE 120, 72 RE 120, 73 RE 120, 74 RE 120, 75 RE 120, 76 RE 120, 77 RE 120, 78 RE 120, 79 RE 120, 80 RE 120, 81 RE 120, 82 RE 120, 83 RE 120, 84 RE 120, 85 RE 120, 86 RE 120, 87 RE 120, 88 RE 120, 89 RE 120, 90 RE 120, 91 RE 120, 92 RE 120, 93 RE 120, 94 RE 120, 95 RE 120, 96 RE 120, 97 RE 120, 98 RE 120, 99 RE 120, 100 RE 120, 101 RE 120, 102 RE 120, 103 RE 120, 104 RE 120, 105 RE 120, 106 RE 120, 107 RE 120, 108 RE 120, 109 RE 120, 110 RE 120, 111 RE 120, 112 RE 120, 113 RE 120, 114 RE 120, 115 RE 120, 116 RE 120, 117 RE 120, 118 RE 120, 119 RE 120, 120 RE 120, 121 RE 120, 122 RE 120, 123 RE 120, 124 RE 120, 125 RE 120, 126 RE 120, 127 RE 120, 128 RE 120, 129 RE 120, 130 RE 120, 131 RE 120, 132 RE 120, 133 RE 120, 134 RE 120, 135 RE 120, 136 RE 120, 137 RE 120, 138 RE 120, 139 RE 120, 140 RE 120, 141 RE 120, 142 RE 120, 143 RE 120, 144 RE 120, 145 RE 120, 146 RE 120, 147 RE 120, 148 RE 120, 149 RE 120, 150 RE 120, 151 RE 120, 152 RE 120, 153 RE 120, 154 RE 120, 155 RE 120, 156 RE 120, 157 RE 120, 158 RE 120, 159 RE 120, 160 RE 120, 161 RE 120, 162 RE 120, 163 RE 120, 164 RE 120, 165 RE 120, 166 RE 120, 167 RE 120, 168 RE 120, 169 RE 120, 170 RE 120, 171 RE 120, 172 RE 120, 173 RE 120, 174 RE 120, 175 RE 120, 176 RE 120, 177 RE 120, 178 RE 120, 179 RE 120, 180 RE 120, 181 RE 120, 182 RE 120, 183 RE 120, 184 RE 120, 185 RE 120, 186 RE 120, 187 RE 120, 188 RE 120, 189 RE 120, 190 RE 120, 191 RE 120, 192 RE 120, 193 RE 120, 194 RE 120, 195 RE 120, 196 RE 120, 197 RE 120, 198 RE 120, 199 RE 120, 200 RE 120, 201 RE 120, 202 RE 120, 203 RE 120, 204 RE 120, 205 RE 120, 206 RE 120, 207 RE 120, 208 RE 120, 209 RE 120, 210 RE 120, 211 RE 120, 212 RE 120, 213 RE 120, 214 RE 120, 215 RE 120, 216 RE 120, 217 RE 120, 218 RE 120, 219 RE 120, 220 RE 120, 221 RE 120, 222 RE 120, 223 RE 120, 224 RE 120, 225 RE 120, 226 RE 120, 227 RE 120, 228 RE 120, 229 RE 120, 230 RE 120, 231 RE 120, 232 RE 120, 233 RE 120, 234 RE 120, 235 RE 120, 236 RE 120, 237 RE 120, 238 RE 120, 239 RE 120, 240 RE 120, 241 RE 120, 242 RE 120, 243 RE 120, 244 RE 120, 245 RE 120, 246 RE 120, 247 RE 120, 248 RE 120, 249 RE 120, 250 RE 120, 251 RE 120, 252 RE 120, 253 RE 120, 254 RE 120, 255 RE 120, 256 RE 120, 257 RE 120, 258 RE 120, 259 RE 120, 260 RE 120, 261 RE 120, 262 RE 120, 263 RE 120, 264 RE 120, 265 RE 120, 266 RE 120, 267 RE 120, 268 RE 120, 269 RE 120, 270 RE 120, 271 RE 120, 272 RE 120, 273 RE 120, 274 RE 120, 275 RE 120, 276 RE 120, 277 RE 120, 278 RE 120, 279 RE 120, 280 RE 120, 281 RE 120, 282 RE 120, 283 RE 120, 284 RE 120, 285 RE 120, 286 RE 120, 287 RE 120, 288 RE 120, 289 RE 120, 290 RE 120, 291 RE 120, 292 RE 120, 293 RE 120, 294 RE 120, 295 RE 120, 296 RE 120, 297 RE 120, 298 RE 120, 299 RE 120, 300 RE 120, 301 RE 120, 302 RE 120, 303 RE 120, 304 RE 120, 305 RE 120, 306 RE 120, 307 RE 120, 308 RE 120, 309 RE 120, 310 RE 120, 311 RE 120, 312 RE 120, 313 RE 120, 314 RE 120, 315 RE 120, 316 RE 120, 317 RE 120, 318 RE 120, 319 RE 120, 320 RE 120, 321 RE 120, 322 RE 120, 323 RE 120, 324 RE 120, 325 RE 120, 326 RE 120, 327 RE 120, 328 RE 120, 329 RE 120, 330 RE 120, 331 RE 120, 332 RE 120, 333 RE 120, 334 RE 120, 335 RE 120, 336 RE 120, 337 RE 120, 338 RE 120, 339 RE 120, 340 RE 120, 341 RE 120, 342 RE 120, 343 RE 120, 344 RE 120, 345 RE 120, 346 RE 120, 347 RE 120, 348 RE 120, 349 RE 120, 350 RE 120, 351 RE 120, 352 RE 120, 353 RE 120, 354 RE 120, 355 RE 120, 356 RE 120, 357 RE 120, 358 RE 120, 359 RE 120, 360 RE 120, 361 RE 120, 362 RE 120, 363 RE 120, 364 RE 120, 365 RE 120, 366 RE 120, 367 RE 120, 368 RE 120, 369 RE 120, 370 RE 120, 371 RE 120, 372 RE 120, 373 RE 120, 374 RE 120, 375 RE 120, 376 RE 120, 377 RE 120, 378 RE 120, 379 RE 120, 380 RE 120, 381 RE 120, 382 RE 120, 383 RE 120, 384 RE 120, 385 RE 120, 386 RE 120, 387 RE 120, 388 RE 120, 389 RE 120, 390 RE 120, 391 RE 120, 392 RE 120, 393 RE 120, 394 RE 120, 395 RE 120, 396 RE 120, 397 RE 120, 398 RE 120, 399 RE 120, 400 RE 120, 401 RE 120, 402 RE 120,

Die definitiven Abmessungen der Bauwerke werden in der nächsten Projektphase festgelegt. Um Synergien in Planung und Bau zu nutzen, wird der Umbau der A2 eng auf das Gesamtsystem Bypass Luzern abgestimmt.

### 3.3 Geprüfte Alternativen

Im Rahmen der Testplanung wurden verschiedene Lösungsansätze zur städtebaulichen Integration der A2 geprüft. Im Fokus standen dabei insbesondere eine vollständige Überdeckung/Einhausung und eine Teilabsenkung des Autobahnabschnitts.

Diese Varianten wurden nach eingehender Prüfung verworfen. Sie erwiesen sich in der Gesamtbeurteilung als nicht zielführend. Eine vollständige Überdeckung würde ein grossmassstäbliches Bauwerk auf Stadtniveau beziehungsweise darüber erfordern. Ein solches könnte zwar den Lärm in Richtung Sonnenberg zusätzlich reduzieren, es würde damit aber ein neues massives bauliches Hindernis geschaffen und das Stadtgefüge von Kriens stark verändert. Dies stünde im Widerspruch zum Ziel, die bestehende Trennwirkung der Autobahn zu verringern.

Sowohl eine vollständige Überdeckung/Einhausung als auch eine Teilabsenkung des Autobahnabschnitts hätten erhebliche technische, bauliche und betriebliche Auswirkungen und würden sehr hohe Investitionskosten verursachen. Frühere Machbarkeitsstudien bestätigen, dass der finanzielle Aufwand in keinem angemessenen Verhältnis zum erzielbaren Mehrwert stünde.

Die angestrebten Ziele – städtebauliche Aufwertung, Förderung der inneren Verdichtung sowie die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben in den Bereichen Raumplanung, Lärm-, Natur- und Heimatschutz – lassen sich mit differenzierten, gezielt angeordneten Teilüberdeckungen nachweislich besser erreichen. Die Testplanung hat gezeigt: Standortangepasste Lösungen, wie die vorgesehenen Teilüberdeckungen in den Bereichen «Arsenal» und «Tunnel Schlund», bieten ein optimales Verhältnis zwischen Nutzen, Kosten und technischer Machbarkeit.

## 3.4 Begleitende Massnahmen

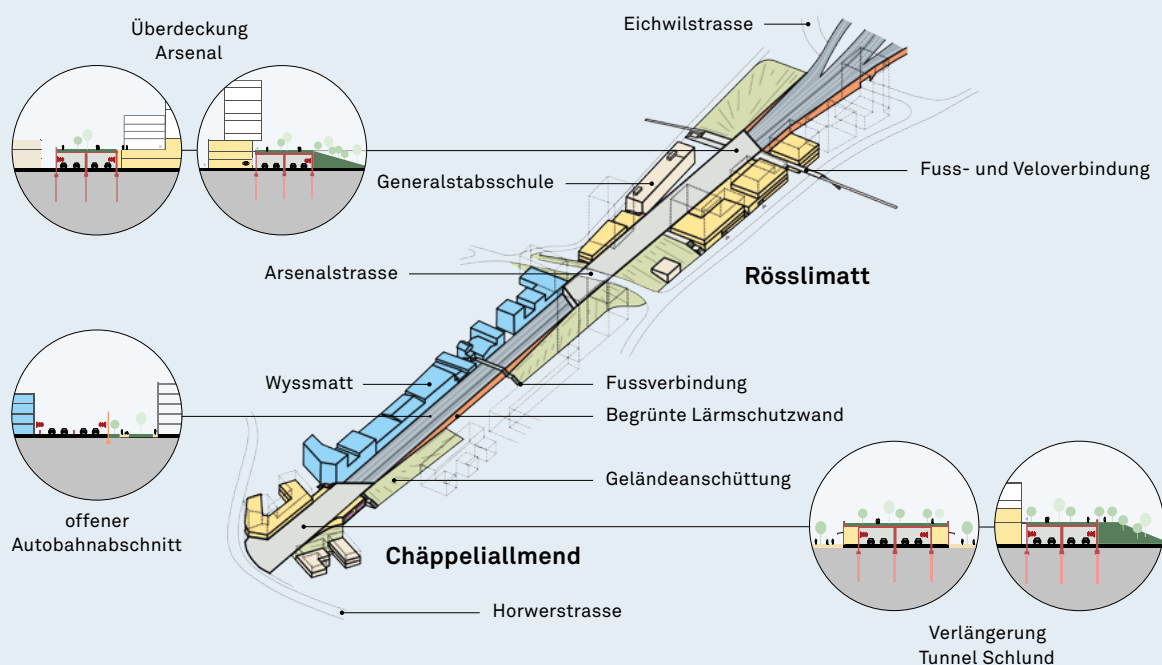
Die begleitenden Massnahmen dienen der gestalterischen, funktionalen und städtebaulichen Integration der neuen Bauwerke sowie der Aufwertung des umliegenden Stadtraums. Sie ergänzen die technischen Hauptmassnahmen und tragen wesentlich zur Verbesserung der Lebensqualität im Raum Luzern-Süd bei.

### Integration der Bauwerke

Die neuen Bauwerke werden sorgfältig in das bestehende Terrain und den Stadtkörper eingebettet. Bestehende Anschüttungen im Bereich der Arsenal- und der Horwerstrasse werden weitgehend erhalten und integriert. Die Ränder zur A2 werden neu gestaltet, um einen siedlungsverträglichen Übergang zwischen Verkehrsraum und Stadtstruktur zu schaffen. Die Gestaltung der Portalbauwerke und der Wände orientiert sich an erhöhten architektonischen und landschaftsplanerischen Anforderungen.

Der Einpassung dienen auch angrenzende Hochbauten, begrünte Mauern und Anschüttungen, die die neuen Bauwerke optisch einbinden. Offene Zwischenbereiche werden durch Lärmschutzwände ergänzt. Um die räumliche Vernetzung zusätzlich zu stärken, werden in unmittelbarer Nähe der Überdeckungen zweckmässige Voraussetzungen für künftige Hochbauten geschaffen.

### Prinzipien zur Integration der Autobahn



Im weiterhin offen geführten Abschnitt im Gebiet Wyssmatt/Nidfeld verbessert eine neue Fussgängerbrücke über die A2 die Verbindung zwischen den Stadtteilen.

#### Öffentliche Freiräume

Auf den Überdeckungsflächen und in deren Umfeld entstehen mit dem Vorhaben «Überdeckung A2 Luzern-Süd» neue öffentliche Freiräume, die als quartiernahe, parkartige Stadtlandschaft mit hoher Aufenthaltsqualität ausgestaltet werden. Sie erfüllen städtebauliche, ökologische, klimatische und soziale Funktionen und tragen zur Aufwertung des gesamten Raums Luzern-Süd bei. Die benachbarten Nutzungen orientieren sich je nach Abschnitt an der Stadtebene oder an der neuen Dachebene.

Diese Flächen werden mit Bepflanzungen, Möblierung, Beleuchtung, Spielangeboten, Pavillons und allenfalls WC-Anlagen ausgestattet. Die Grünräume verbessern die ökologische Vernetzung und tragen zum ökologischen Ausgleich bei.

Fuss- und Veloverbindungen führen durch die öffentlichen Freiräume. Treppen, Rampen und Brücken schaffen die Verbindung zum Umfeld. Kommunale Werkleitungen versorgen die Überdeckungsflächen und allfällige Nebenanlagen mit Strom, Wasser sowie Telekommunikation und führen das Schmutzwasser ab. Neben einer Basisbegrünung sind weitergehende gestalterische Massnahmen vorgesehen, die über die funktionale Ausgestaltung hinausgehen und eine hohe Aufenthaltsqualität ermöglichen.

## 3.5 Umweltauswirkungen

Das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG) verpflichtet Bund und Kantone dazu, bei der Erfüllung ihrer Aufgaben Sorge dafür zu tragen, dass Landschaft, Ortsbild sowie Natur- und Kulturdenkmäler geschont werden und, wo das öffentliche Interesse überwiegt, ungeschmälerert erhalten bleiben. Das Projekt erfüllt diese Anforderungen, indem es städtebauliche, ökologische und gestalterische Verbesserungen im stark belasteten Raum Luzern-Süd anstrebt. Für einzelne Eingriffe – etwa in das Grundwasser oder in geschützte Bauten – sind Ausnahmegewilligungen auf Basis einer Interessenabwägung erforderlich.

#### Positive Wirkungen

Das Vorhaben bringt in mehreren Umweltbereichen, die einen grossen Handlungsbedarf aufweisen, spürbare Verbesserungen für Umwelt und Lebensqualität:

- Siedlungsentwicklung und Ortsbild: Die Verringerung der Trennwirkung der A2 fördert eine hochwertige städtebauliche Entwicklung nach innen.

- Erreichbarkeit: Neue Verbindungen für Fussgängerinnen, Fussgänger und Velofahrende über die Überdeckungen verbessern die Durchlässigkeit im Siedlungsgebiet und schaffen ein attraktives, zusammenhängendes Wegnetz.
- Lärmschutz: Mit der Verlängerung des Tunnels Schlund und der Überdeckung Arsenal wird die Lärmbelastung für die Bevölkerung deutlich reduziert.
- Sicherheit und Störfallvorsorge: Die Überdeckungen schützen die angrenzenden Quartiere zusätzlich vor schweren Ereignissen infolge eines Brandes oder einer Explosion von gefährlichen Stoffen auf der A2. Das Risiko für Menschen und Umwelt sinkt dadurch merklich.
- Natur und Lebensräume: Die Siedlungsverbindungen verringern die bestehende Zerschneidung durch die A2. Neue Grünflächen und ökologische Verbindungen fördern die Biodiversität und werten den Stadtraum auf.
- Landschaft und Stadtbild: Durch die geplanten Überdeckungen entstehen neue Freiräume, die zur besseren Einbindung der A2 in die Umgebung beitragen und die Entwicklung von Luzern-Süd unterstützen.
- Denkmalpflege: Kulturobjekte, insbesondere solche im Zeughausareal, können mehrheitlich erhalten und angemessen in die neue Umgebung integriert werden.

**Negative  
Wirkungen**

Trotz der positiven Gesamtwirkung entstehen auch Beeinträchtigungen:

- Während der vierjährigen Bauphase wird die Bevölkerung vorübergehend mit Erschütterungen, Staub- und Lärmemissionen sowie Bautransporte belastet.
- Verschiedene Gebäude entlang der Autobahn werden temporär eingeschränkt nutzbar sein oder müssen definitiv abgerissen werden.
- Das Projekt tangiert das zur Baugruppe/Anlage «taktisches Trainingszentrum» gehörende «Kommandogebäude» von lokaler Bedeutung mit dem Schutzziel partiell.
- Für Einbauten in das Grundwasser ist eine Ausnahmebewilligung nötig; technische Massnahmen gewährleisten den Schutz des Wasserhaushalts. Die gesetzlichen Vorgaben betreffend Grundwasserschutz können nur knapp erfüllt werden.
- Hecken und Feldgehölze könnten lokal betroffen sein, werden gegebenenfalls jedoch ersetzt.





**Blick in die Werkstatt II für die Bevölkerung, Grundeigentümerschaften und interessierte Organisationen vom 16. November 2024**



## 4.

# Beabsichtigte Entwicklung

Kern des räumlichen Zielbilds ist ein zusammenhängendes Netz aus Frei- und Grünräumen. Rund um den Autobahnanschluss Luzern-Kriens entsteht schrittweise ein lebendiger, gemischt genutzter Stadtraum. Die Siedlungsverbindung Rösslimatt/Überdeckung Arsenal verknüpft wichtige öffentliche Nutzungen und bildet einen neuen regionalen Schwerpunkt. Zwischen dem Mattenhof und dem Zentrum von Kriens wird mit der Siedlungsverbindung Chäppeli allmend/Verlängerung Tunnel Schlund eine hochwertige Achse geschaffen.



## 4.1 Vision und Grundsätze

Mit der Freiraumentwicklung in Luzern-Süd sollen die Natur- und Aufenthaltsräume besser mit dem urbanen Umfeld verknüpft werden. Dafür müssen heute verkehrsdominierte Bereiche in attraktive, klimaresiliente und öffentlich nutzbare Stadtlandschaften transformiert werden. Während die Nord-Süd-Verbindungen bereits gut funktionieren, fehlen noch klare Ost-West-Querungen, die die Quartiere miteinander verbinden. Werden sowohl diese Querbezüge als auch die Längsbeziehungen gezielt gestärkt, resultiert eine spürbar bessere Freiraumqualität.

### Ein vernetztes Freiraumgerüst

Die sehr unterschiedlichen Quartiere und Nutzungen im Raum Luzern-Süd sollen mittels durchgehender Grün- und Freiräume schrittweise miteinander verknüpft werden – sowohl längs als auch quer zur Autobahn. Bestehende Infrastrukturen können dabei als Tragkonstruktion dienen. In heute versiegelten oder wenig nutzbaren Bereichen lassen sich neue Grünräume gestalten, die Erholung, Bewegung und ökologische Verbesserungen ermöglichen.

Zukunftsbild Luzern-Süd mit Siedlungsverbindungen über die Autobahn A2



**Orientierung und  
Identität schaffen**

Damit der Stadtraum klar lesbar wird, braucht es gut gestaltete Übergänge, markante Orte und verständliche Wegführungen. Knotenpunkte, Wege, Platzbereiche sowie prägnante neue und bereits bestehende, qualitätsvolle Bauwerke sollen so angeordnet beziehungsweise einbezogen werden, dass sie ein einladendes und leicht verständliches Gesamtbild erzeugen.

**Grünräume als  
ökologische  
Infrastrukturen**

Zwischenräume können als «ökologische Trittsteine» dienen. Sie verbinden Lebensräume, fördern die Biodiversität und bilden Puffer zwischen dichter Bebauung und bestehenden Grünflächen. So entsteht ein zusammenhängendes Netz aus grünen Aufenthalts- und Bewegungsräumen.

**Flexibel und  
zukunftsfähig  
planen**

Mobilität, Klima und Stadtentwicklung verändern sich stetig. Notwendig sind deshalb flexible Konzepte, die schrittweise umgesetzt werden können. Begrünungen und Freiraumgestaltungen sollen auch unabhängig realisiert werden. So kann bereits früh ein Mehrwert für Menschen und Umwelt entstehen.

**Lärmschutz als  
Gestaltungschance**

Lärmschutz ist entlang der A2 eine zentrale Aufgabe. Er soll jedoch nicht nur technisch funktionieren, sondern auch atmosphärisch wirken: als Abschirmung für grüne Ruhebereiche oder als Gestaltungselement für städtische Promenaden. Ein gut gestaltetes Gelände, Mauern oder Bepflanzungen tragen zur räumlichen Qualität und Kohärenz bei.

**Bauwerke  
landschaftlich  
integrieren**

Überdeckungen, Mauern und Portalbereiche sollen sorgfältig in das Stadt- und Landschaftsbild eingebettet werden. Das modulierte Gelände, Begrünungen und eine koordinierte Gestaltung der sichtbaren Elemente sorgen dafür, dass die Autobahn nicht länger als harte Grenze wirkt, sondern als integrierter Bestandteil der Stadtlandschaft.



### Kontinuierliche stadträumliche Achsen

Die städtebaulichen Achsen bilden das Rückgrat der Transformation und Weiterentwicklung des Raums Luzern-Süd. Sie sind als solche wahrnehmbar, dienen als Lebensadern ebenso wie der Orientierung. Die Achsen werden durch drei stadträumliche Zentren aufgespannt: den Stadtkern Kriens im Westen, das Zentrum Mattenhof im Süden und das Gebiet Kupferhammer sowie das Regionalzentrum Stadt Luzern im Nordosten.

Die Obergrund- und die Luzernerstrasse werden von einer verkehrsdominierten Strassenachse zu einem tragenden Stadtraum umgestaltet, der die Nutzungen beidseits der Strasse und beidseits der Autobahn verbindet.

Mit der Stärkung der Arsenal- und der Nidfeldstrasse entsteht – künftig als «SüdAllee» – eine zentrale Stadtachse östlich der Autobahn. Sie verbindet die Quartiere entlang der Allmend und wirkt als identitätsstiftendes Element.

Entlang der Horwerstrasse treffen unterschiedliche Strukturen aufeinander: der historische Krienser Stadtkern, grosszügige Vorzonen, Wohnsiedlungen und markante Grossbauten. Hier verdichten sich verschiedene Massstäbe und Bautypen zu einem lebendigen, vielschichtigen Stadtraum.

Ergänzt und verknüpft werden die drei stadträumlichen Hauptachsen durch die autobahnquerende Eichwilstrasse sowie die Arsenal- und die Alpenstrasse westlich der Autobahn.

### Kontinuierliche stadträumliche Achsen



## 4.2 Entwicklungsstrategien

Zentrales Element des räumlichen Zielbilds zur Integration der Autobahn A2 im Krienser Talboden ist ein robustes Freiraumgerüst, dass sich wie ein Netz durch die Stadtlandschaft zieht. Die vier räumlichen Leitideen im Umfeld der Autobahn sind:

1. Drei Siedlungsverbindungen und zwei offene Autobahnabschnitte
2. Differenzierte Nutzungen beidseits der Autobahn
3. Öffentliche Verbindungsräume entlang der Autobahn
4. Alltagsnahe Treffpunkte im Umfeld der Autobahn

**Drei Siedlungs-  
verbindungen und  
zwei offene  
Autobahnabschnitte**

Mit den neuen Grosshofbrücken entsteht an der Grenze zwischen Luzern und Kriens ein neuer grossmassstäblicher Baukörper in der Stadtlandschaft. Auf der Stadtebene öffnet sich ein grosszügiger, durchlässiger Raum zwischen den künftigen, teilweise öffentlichen Nutzungen beidseits der Brücken. Auf deren Dach lädt eine grüne Parklandschaft zum Verweilen ein.

Zwischen dem Zeughausareal und dem «Südpol» entsteht ein parkähnlicher Freiraum, der gebietsprägende Quartiere verbindet: den Bildungs- und Kulturstandort Südpol, das Zeughausareal und das Nidfeld. Die Chäppeli allmend wird zum zentralen Knotenpunkt. Hier treffen Wege aus allen Richtungen zusammen und vernetzen die Luzerner Allmend, die Wohnquartiere und die Arbeitsgebiete beidseits der Autobahn.

Zwei Abschnitte der Autobahn bleiben offen: zum einen die Strecke zwischen Sonnenberg-/Bypass-Tunnel und Überdeckung Arsenal, die auch die Zu- und Ausfahrten umfasst, zum anderen das Gebiet Wyssmatt, wo die vorhandene Industrie- und Gewerbestruktur ihre Identität im Zusammenspiel mit der Autobahn bewahrt und bestehen bleiben soll.

**Differenzierte  
Nutzungen beidseits  
der Autobahn**

Die vorhandenen Räume und Nutzungsschwerpunkte beidseits der Autobahn werden weiterentwickelt. Starke lokale Identitäten erzeugen eine Spannung zwischen den unterschiedlichen Entstehungsgeschichten der Orte.

Am Hangfuss des Sonnenbergs entsteht die neue Stadtebene «Kupferhammer» in Form eines lebendigen Mischgebiets von Wohnen, Arbeiten und Dienstleistungen. Im Raum westlich des Eichwäldlis und an der Chäppeli allmend entwickeln sich die bestehenden Wohnquartiere nach innen, ergänzt durch attraktive Freiräume. Im Nidfeld entstehen Wohnbauten mit Grundangeboten für unterschiedliche Zielgruppen.

Das Wyssmatt-Quartier wird, einer räumlichen Gesamtstrategie folgend, als Werkquartier weiterentwickelt. Bestehende und neue Nutzungen bilden ein funktionales Mosaik.

Schlüsselareale wie der «Südpol», das ehemalige Zeughaus, das Justizzentrum und die Asylunterbringung werden schrittweise weiterentwickelt. Ihre Nutzung wird intensiviert. Sie werden mit der Umgebung stadträumlich vernetzt und stärken deren Profil. Aus der heutigen Vielfalt erwächst schrittweise ein zusammenhängendes Ganzes: Die Orte und Quartiere behalten ihren Charakter und stärken die gemeinsame Identität.

**Öffentliche  
Verbindungsräume  
entlang  
der Autobahn**

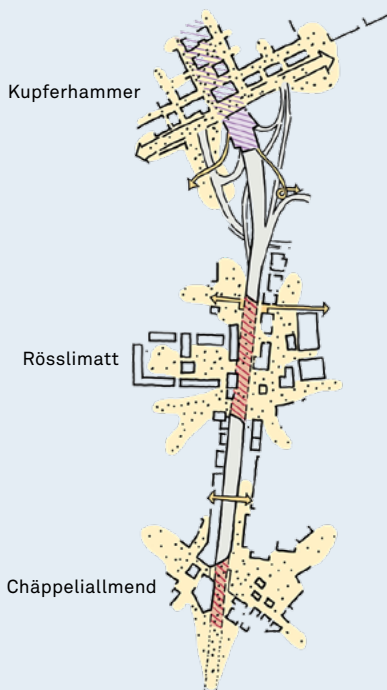
Entlang der A2 überlagern mehrere öffentliche Verbindungsräume die stadträumlichen Achsen. Diese dienen – als weiteres stadtstrukturierendes Element – der Ökologie, Erholung und flächensparenden Mobilität.

Das «Freigleis» verbindet als attraktive Achse für den Fuss- und Veloverkehr die unterschiedlichen Quartiere im Umfeld der Luzerner Allmend. Der Siedlungsrand erhält damit eine klare Form und macht den Zwischenraum zur Allmend erlebbar.

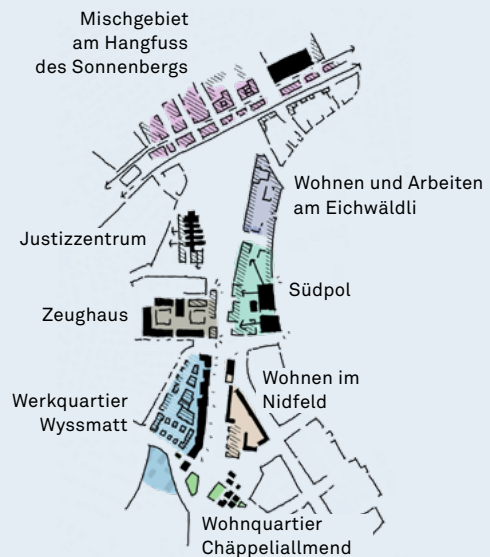
Entlang und über der Autobahn entsteht eine Kette öffentlicher Räume, die sich vom Sonnenberg über den Wydenhof bis zum Schlund und weiter Richtung See ziehen. Unterschiedlich geprägte Freiräume bilden ein durchgehendes Band.

Die Quartierstrassen westlich der Autobahn dienen der Vernetzung der Wohnquartiere und der Orientierung. Sie werden mit zunehmender Dichte zu multifunktionalen und öffentlichen Aufenthalts- und Bewegungsräumen.

**Drei Siedlungsverbindungen  
und zwei offene Autobahnabschnitte**



**Differenzierte Nutzungen beidseits der Autobahn**



Die Quartiere werden durch «ökologische Trittsteine» mit unterschiedlichen Nutzungen und Aktivitätsangeboten gestärkt. Als Hilfe zur Quervernetzung und als Mikrozentralitäten verbindet sie, oft begrünt, die Quartiere. Neue Treffpunkte schaffen Identität.

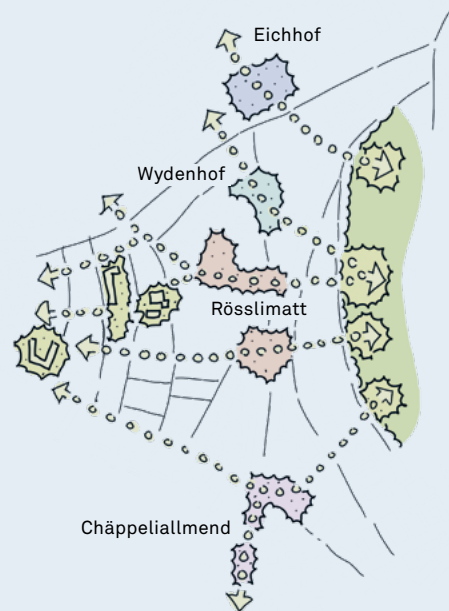
Ergänzend zu den bestehenden Angeboten auf der Luzerner Allmend und in den Krienser Quartieren werden mit den Überdeckungen im Zwischenraum der Autobahn neue Flächen frei. Die neuen Grosshofbrücken ermöglichen Aktivitäten auf zwei Ebenen. Im Bereich des Kultur- und Bildungsclusters Südpol und des Zeughausareals werden die heutigen Grensräume beidseitig der Autobahn miteinander zum neuen Sozial- und Quartierraum Rösslimatt (Überdeckung Arsenal) verbunden. In der Chäppellallmend wird die Verbindung über die A2 mit der Verlängerung des Tunnels Schlund ebenfalls wiederhergestellt und dadurch ein Sozial- und Quartierraum geschaffen.

Die neuen Flächen bieten verkehrsabgewandte Freiräume und wohnungsnahe Treffpunkte mit hoher Aufenthaltsqualität. Sie stärken wesentlich das räumliche Gerüst und helfen, die Autobahn und die umliegenden Räume in das Siedlungsgebiet zu integrieren. Sie sind damit ein wesentlicher Bestandteil der neuen Siedlungsverbindungen unter und über der Autobahn.

Öffentliche Verbindungsräume entlang der Autobahn



Alltagsnahe Treffpunkte im Umfeld der Autobahn







Freiraum vor der Staatsanwaltschaft in Kriens mit dem Gefängnis Grosshof im Hintergrund



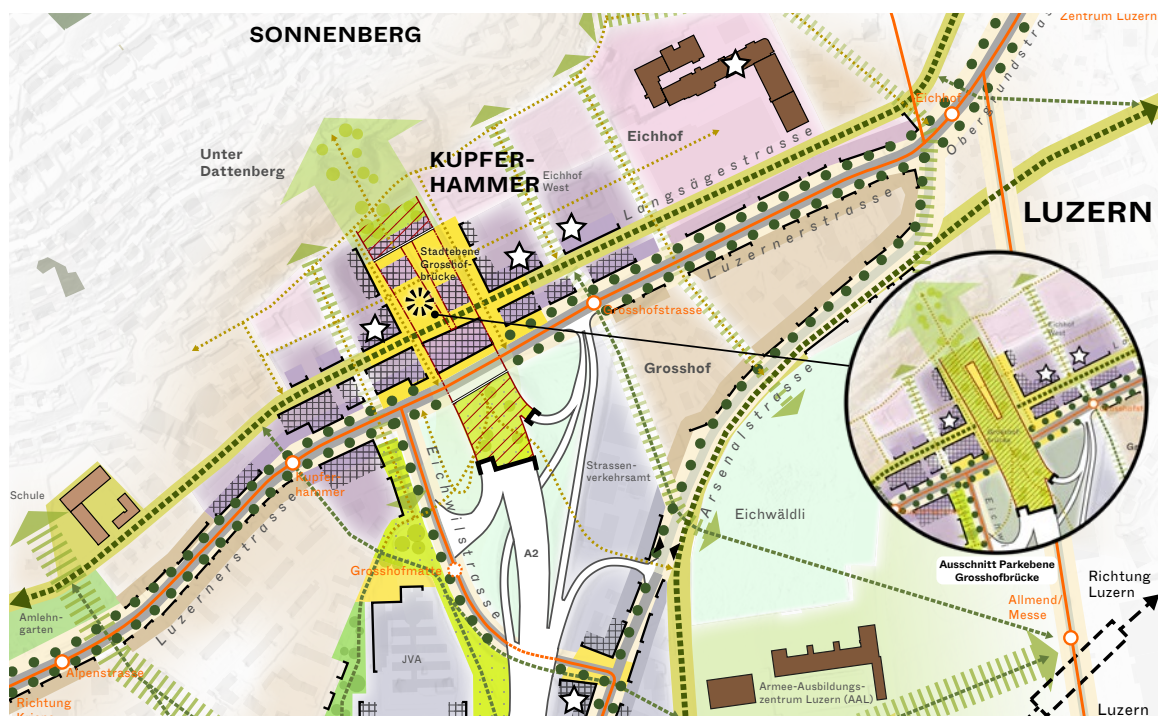
## 4.3 Teilgebiet Kupferhammer

Der Raum um den Autobahnanschluss Luzern-Kriens wird schrittweise zu einem nutzungsdurchmischten, vielfältigen und lebendigen Stadt- raum. Wo heute leere Resträume, zwischengenutzte Gewerbebauten und grosse Verkehrsflächen dominieren, entsteht Schritt für Schritt ein neuer Stadtteil.

Das Gebiet Kupferhammer charakterisiert sich künftig wie folgt:

- Durchmishtes und sehr dichtes Wohn-, Dienstleistungs- und Gewerbegebiet mit hoher Entwicklungsdynamik
- Hohe Erschliessungsqualität hinsichtlich aller Verkehrsmittel (Fuss- und Veloverkehr, ÖV, motorisierter Individualverkehr)
- Kontinuierliche und kompakte Stadt- und Mobilitätsachse Luzerner-/Obergrundstrasse als städtebauliches Rückgrat
- Engmaschige Vernetzung, Grünräume als ökologischer Ausgleich

Räumliches Zielbild Kupferhammer (Gesamtkarte, S.82/83)



**Neue Grosshof-  
brücken schaffen  
neuen Massstab**

Die neuen Grosshofbrücken werden in ihren Dimensionen die bestehenden übertreffen: Sie werden rund doppelt so breit und um einiges höher. Durch die geschlossene Bauform werden sie in der Stadtlandschaft zudem wesentlich präsenter sein als die bestehenden. Unter den Brücken, auf Stadtebene, bietet sich die Chance, eine offene und durchlässige Fläche zu gestalten, die die visuelle Barrierewirkung der Autobahn relativiert. Auf dem als Park gestalteten Dach eröffnet sich eine gänzlich neue Sicht auf Luzern-Süd. Dieser Grünraum bietet Raum für ökologischen Ausgleich und Naherholungsmöglichkeiten.

**Starke Obergrund-  
und Luzernerstrasse**

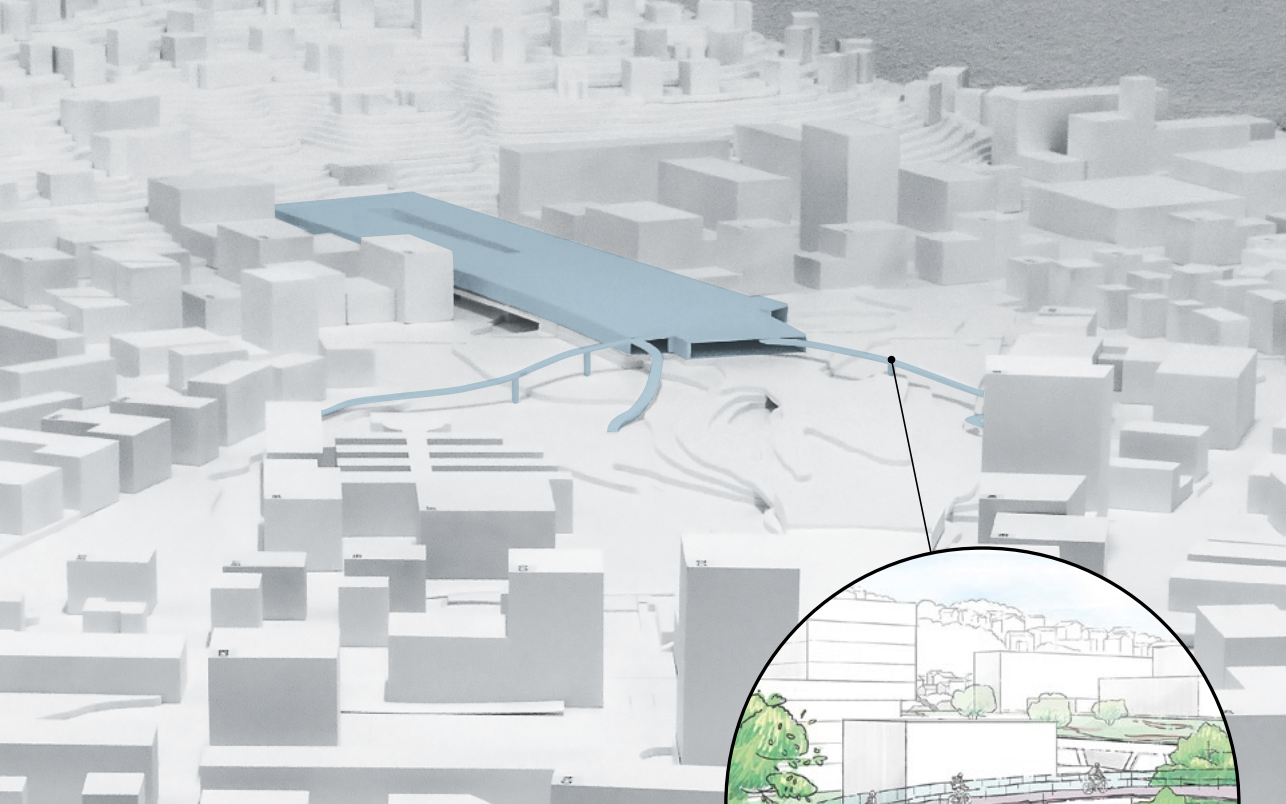
Neue Nutzungen wie die «Arealentwicklung Eichhof West» schaffen neue Angebote und vor allem zusätzliche Nachfrage, was das Quartier wesentlich beleben und attraktiver machen wird. Die Obergrund- und die Luzernerstrasse werden zu einer städtischen Mobilitätsachse aufgewertet. Die wichtigsten Kreuzungspunkte wie Eichhof, Langsägestrasse, Eichwilstrasse oder Hofstetterstrasse werden zu wichtigen Trittsteinen. Die Langsägestrasse dient der Quartiersversorgung und als Velovorzugsroute; sie soll beidseitig bebaut werden können. Der Raum zwischen der Luzerner- und der Langsägestrasse wird dazu durchgängig freigespielt und als bebauter Pufferraum genutzt. Diese zusätzliche Gebäudeschicht schützt den dahinterliegenden städtischen Raum vor den Immissionen durch die auch künftig stark befahrene Luzernerstrasse sowie die Autobahn-Ein- und -Ausfahrten.

**«Grüne Finger»  
und engmaschige  
Verbindungen**

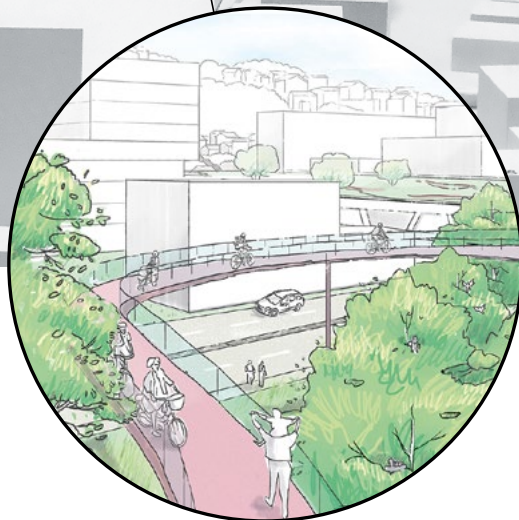
Die vom Sonnenberg herunterreichenden Grünräume werden als «grüne Finger» im Krienser Talboden weitergeführt. Ein Netzwerk aus Freiräumen und Wegen verbindet den neuen Stadtraum beziehungsweise die Langsägestrasse mit der Luzerner Allmend und dem «Freigleis». In Querrichtung wird die Luzernerstrasse zudem sehr viel durchlässiger gestaltet als heute. Südlich der Luzernerstrasse bleibt der Autobahnanschluss auf der Ebene des Stadtraums undurchdringbar. Vom Dach der Grosshofbrücken (Parkebene) werden neue Fussgänger- und Veloverbindungen zum Stadtraum beidseits der Autobahn geschaffen.

**Wohnen am  
Eichwäldli**

Das Wohn- und Gewerbequartier zwischen der Luzerner- und der Obergrundstrasse sowie der Arsenalstrasse wird zu einem reinen Wohnquartier mit hoher Dichte, sozialer Durchmischung und mit Bezug zur benachbarten Allmend weiterentwickelt. Der Standort des Strassenverkehrsamts überzeugt durch seine hervorragende Erreichbarkeit. Seine regionale Bedeutung kann zur Adressierung genutzt werden.



Grosshofbrücken mit Portalbauwerk Bypass am Sonnenberg  
(Foto Stadtmodell)







Typische Autobahnrandlage: Während im Vordergrund noch Zwischennutzungen bestehen, entstehen dort Neubauten, wo die planerischen Rahmenbedingungen bereits geklärt sind.

## 4.4 Teilgebiet Rösslimatt

Die Siedlungsverbindung Rösslimatt/Überdeckung Arsenal verknüpft die im Umfeld konzentrierten öffentlichen Nutzungen miteinander und schafft damit einen neuen Nutzungsschwerpunkt von regionaler Ausstrahlung. Hier finden sich verschiedene öffentliche Institutionen und Nutzungen an einem Ort, vor allem in den Bereichen zivile oder militärische Ausbildung, Strafverfolgung und -vollzug, Asylunterbringung, Kulturbetrieb oder Restauration.

Das Gebiet Rösslimatt charakterisiert sich künftig wie folgt:

- Öffentliches Nutzungsangebot mit regionaler Ausstrahlung, Kultur- und Ausbildungskuster mit qualitätsvoller Entwicklung
- Raumangebot für sicherheitsrelevante zivile und militärische Nutzungen und die Unterbringung von Asylsuchenden
- Arsenalstrasse als städtebauliches Rückgrat mit hoher Aufenthaltsqualität («SüdAllee»)
- Grosszügige, vernetzte öffentliche Freiräume mit Bezug zu den umliegenden Quartieren und zur Luzerner Allmend
- Attraktive regionale Fuss- und Veloverbindungen in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung

Räumliches Zielbild Rösslimatt (Gesamtkarte, S. 82/83)





**Überdeckung der  
Autobahn  
verändert Rahmen-  
bedingungen**

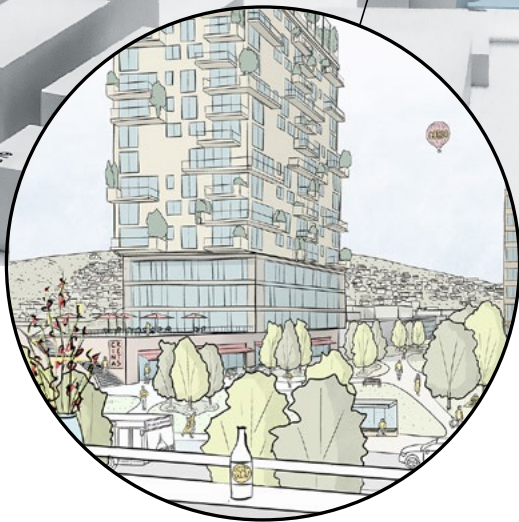
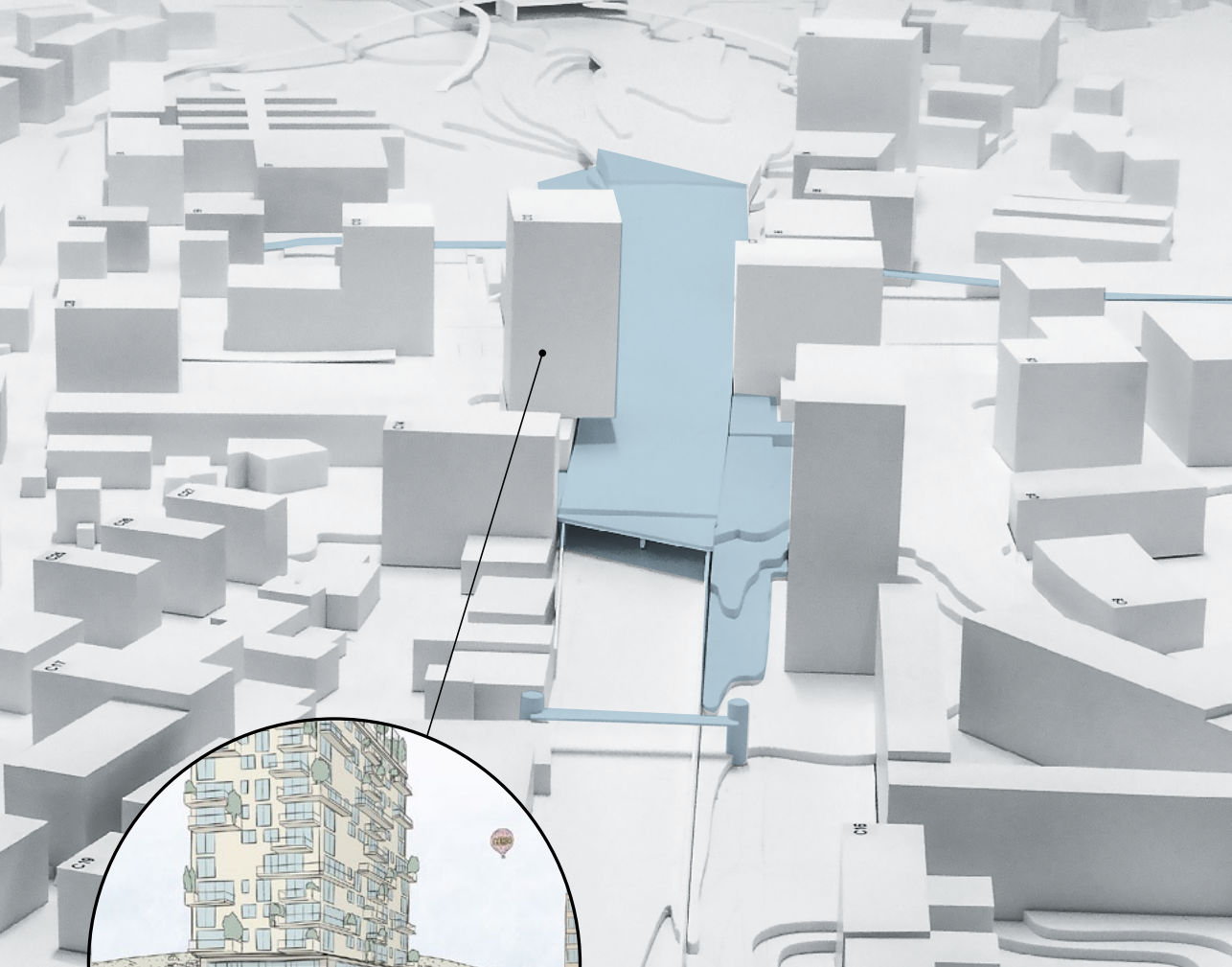
Die Überdeckung Arsenal verbindet die Randlagen beidseits der Autobahn zu Nachbarschaften. Auf ihr entstehen neue Flächen für die Quartierentwicklung. Die Lärmimmissionen werden spürbar reduziert, das Störfallrisiko wird gesenkt. Dadurch sind andere Nutzungen (z.B. Wohnen), eine höhere bauliche Dichte oder andere Bauformen (z.B. Hochhäuser) auf Stadtebene möglich. Die Räume beidseits der A2 sind besser erreichbar, wodurch sich deren Lagegunst erheblich erhöht. Durch das Überdeckungsbauwerk wird es möglich, die kulturellen Institutionen um den «Südpol» sowie die Luzerner Allmend und ihre Nutzungen von den Krienser Stadtquartieren aus ohne wahrnehmbare Querung der Autobahn zu erreichen. Mögliche Zielkonflikte zwischen öffentlichen Freiräumen und sicherheitsrelevanten Nutzungen (Justizvollzugsanstalt, Asylzentrum, militärische Nutzungen) werden dabei berücksichtigt.

**Kultur- und  
Ausbildungscluster  
mit qualitätsvoller  
Entwicklung**

Mit der Hochschule Luzern – Musik, der höheren Kaderausbildung der Armee und der Generalstabsschule sind bereits heute Bildungsinstitutionen von kantonaler beziehungsweise nationaler Bedeutung vor Ort. Das Kulturzentrum Südpol und das Orchesterhaus ergänzen den Kampus Südpol der Hochschule ideal. Mit der Überdeckung und der Hochschule wird die Arsenalstrasse städtebaulich gefasst und durch ergänzende Nutzungen wie Verkaufsflächen, Büros oder Wohnen belebt. Die Pionierbauten und das Areal des ehemaligen Zeughausareals bleiben in Struktur und Substanz erhalten und lesbar, werden aber wieder intensiver genutzt und zweckmässig ergänzt. Das Gebiet Wydenhof bietet umfangreiche Reserveflächen für die Strafverfolgung, den Strafvollzug, die Unterbringung von Asylsuchenden und weitere öffentliche Nutzungen.

**Öffentliche  
Freiräume  
im Quartier**

Der Sozial- und Quartierraum Rösslimatt erfüllt verschiedene Funktionen: Er ist ein naturnaher Freiraum im Bereich Wydenhof, ein parkähnlicher Naherholungs- und Grünraum, ein verbindendes Element in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung zwischen Zeughausareal und «Südpol» sowie ein prägender Stadtraum im Bereich der Kreuzung von Arsenal-/Nidfeldstrasse. Zahlreiche Fuss- und Velowege verbinden den Quartierraum und schaffen so neue Nachbarschaften. Die Mischung aus Wohnen, Arbeiten und Kultur sorgt für soziale Vielfalt, belebt den öffentlichen Raum, schafft kurze Wege und macht das Quartier widerstandsfähig für die Zukunft.



Überdeckung Arsenal zur Siedlungsverbindung Rösslimatt  
(Foto Stadtmodell)



Grosse Lärmschutzwände am Tunnelportal Schlund trennen die Autobahn heute vom Quartier



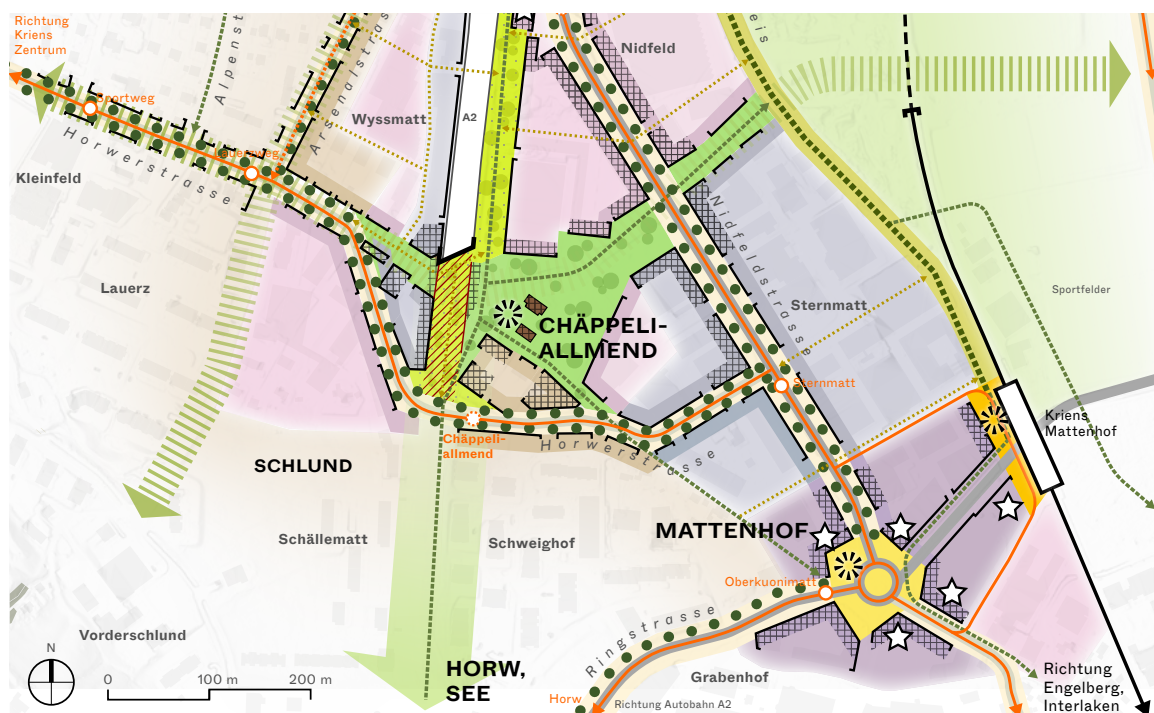
## 4.5 Teilgebiet Chäppeli allmend

In Sichtdistanz zum Mattenhof wird ein bislang fehlendes städtebauliches Puzzleteil ergänzt: Mit der Siedlungsverbindung Chäppeli allmend/Verlängerung Tunnel Schlund entsteht eine qualitätsvolle Verbindung zwischen dem Mattenhof und dem Ortskern von Kriens. Sie schafft einen neuen Sozial- und Quartierraum für den dynamisch wachsenden Stadtteil und bildet zugleich einen städtebaulich attraktiven Abschluss zum Tunnel Schlund.

Das Gebiet Chäppeli allmend charakterisiert sich künftig wie folgt:

- Nachhaltiges und identitätsstiftendes Mischquartier mit hohem Wohnanteil
- Raum für die lokale Produktion im Wyssmatt-Quartier (Manufakturen)
- Nachbarschaftsangebote für die wachsende Quartierbevölkerung als sozialräumlicher Schwerpunkt
- Strukturgebende öffentliche Freiräume als Nahtstelle zwischen den Quartieren

Räumliches Zielbild Chäppeli allmend (Gesamtkarte, S. 82/83)



**Stadtreparatur  
durch Erweiterung  
des bestehenden  
Tunnels Schlund**

Die Verlängerung des Tunnels Schlund ermöglicht, Wegbeziehungen wiederherzustellen und benachbarte Gebiete zu verknüpfen. Gleichzeitig wird zusätzlicher Freiraum geschaffen. Die Verlängerung schützt zudem vor Lärmimmissionen und reduziert das Störfallrisiko für das Quartier. Die so geschützten Räume können vielfältiger genutzt werden als heute. Dank der vielen sich kreuzenden Wegbeziehungen bestehen gute Voraussetzungen, den Ort als sozialen Treffpunkt zu etablieren. Dazu werden schrittweise niederschwellige Begegnungsmöglichkeiten geschaffen.

**Wyssmattquartier  
erhalten und stärken**

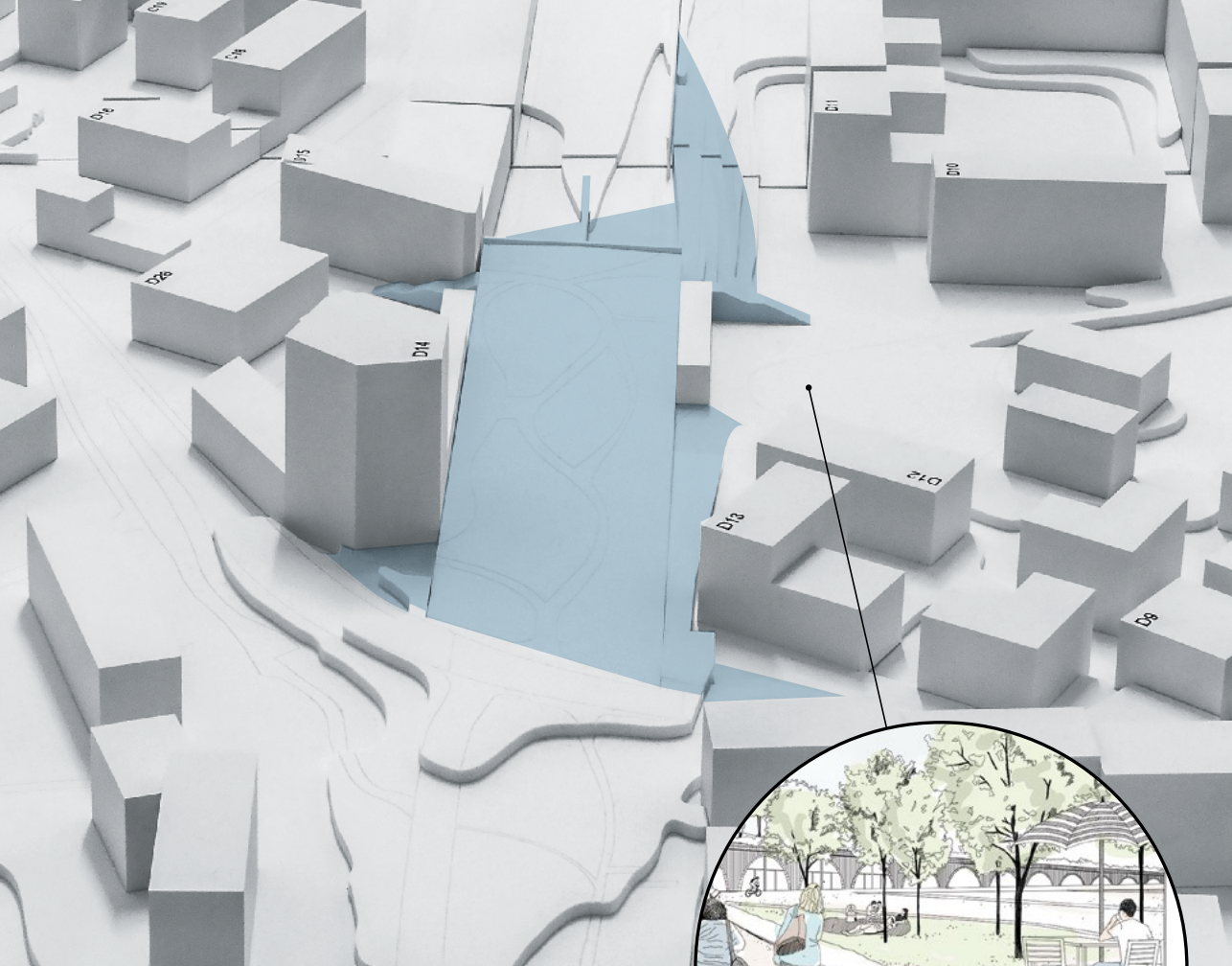
Die Wyssmatt soll als Produktionsstandort bestehen bleiben, weiterentwickelt und funktional diversifiziert werden. Die zentrale Herausforderung besteht darin, Synergien zwischen den Nutzungen «Produktion» und «Wohnen» zu ermöglichen, anstatt Nutzungskonflikte zu erzeugen, sowie gleichzeitig Raum für innovative Wohn- und Arbeitsformen zu schaffen.

Das räumliche Konzept orientiert sich am Drei-Streifen-Prinzip: Der Produktions- und der Wohnbereich werden getrennt erschlossen, sodass sowohl eine effiziente gewerbliche Logistik als auch sichere Fuss- und Velowege gewährleistet sind. Damit bleibt der Produktionsstandort langfristig funktionsfähig, während ein Quartier mit eigenständiger Atmosphäre und erlebbarer Vielfalt entsteht.

**Sozialräumlicher  
Schwerpunkt**

Der Bereich entwickelt sich zu einem sozialräumlichen Schwerpunkt mit niederschweligen Begegnungsangeboten, die allen Bevölkerungsgruppen offenstehen: Öffentlich zugängliche Freiräume, gemeinschaftsorientierte Nutzungen und wohnungsnahe Treffpunkte fördern die soziale Interaktion und stärken die Quartieridentität. So entwickelt sich ein lebendiger Stadtraum für die Chäppeli-Allmend und den Mattenhof, der zur sozialen Durchmischung beiträgt.





Verlängerung Tunnel Schlund  
zur Siedlungsverbindung Chäppeli allmend  
(Foto Stadtmodell)





Blick in die Werkstatt I für die Bevölkerung,  
Grundeigentümerschaften und interessierte Organisationen  
vom 4. März 2023

Übersicht über die geplanten Siedlungsverbindungen →  
in Luzern-Süd (Foto Stadtmodell)





A 3D architectural model of a city, likely Lucerne, showing building footprints as white blocks. Three specific infrastructure projects are highlighted in blue. The first project, at the top, is a long bridge structure crossing a river. The second project, in the middle, is a large rectangular area covering a river section. The third project, at the bottom, is a long, narrow rectangular area following a river's course. The city's layout is dense with buildings, and the river winds through the urban area.

**Grosshofbrücken  
mit Portalbauwerk Bypass Luzern am Sonnenberg**

**Überdeckung Arsenal  
zur Siedlungsverbindung Rösslimatt**

**Verlängerung Tunnel Schlund  
zur Siedlungsverbindung Chäppeli allmend**



# 5.

## Massnahmenagenda

Die Umsetzung des räumlichen Zielbilds erfordert Massnahmen in den Themenbereichen «Planungsrecht», «Verkehrsinfrastruktur», «öffentliche Frei- und Grünräume» sowie für Schlüsselareale.



## 5.1 Planungsrechtlicher Rahmen

Für die beabsichtigte Entwicklung fehlt derzeit die erforderliche Planungssicherheit. Diese kann geschaffen werden, indem die planungsrechtlichen Grundlagen auf allen vier Ebenen – Bund, Kanton, Region und Gemeinde – vollständig und kohärent erarbeitet werden. Dazu ist eine enge Abstimmung und Koordination zwischen den beteiligten Planungsträgern notwendig. Die raumplanerischen Vorgaben sollen konsistent sein und so die Umsetzung der angestrebten Entwicklung sicherstellen.

**Sachpläne  
des Bundes**

Der «Sachplan Verkehr – Teil Infrastruktur Strasse» (SIN) befasst sich mit den Nationalstrassen, die im Kompetenzbereich des Bundes liegen. Das Vorhaben «Überdeckung A2 Luzern-Süd (Siedlungsverbindungen)» ist sachplanrelevant. Parallel zum «Generellen Projekt» wird das ASTRA daher ein Objektblatt zur Festsetzung im SIN erarbeiten.

Das Vorhaben tangiert die «Besondere Anlage Kriens», Objektblatt 03.901, gemäss «Sachplan Militär» (SPM). Das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) begrüsst die Absicht, die räumlichen Interessen der Kaderschulen der Armee mit dem kantonalen Entwicklungsschwerpunkt abzustimmen und dazu eine gemeinsame Auslegeordnung und ein Zielbild zu erarbeiten. Die Projektpartner stehen dazu im Austausch mit der armasuisse als Betreiberin der Anlage und der Schweizer Armee als Nutzerin.

Massnahme	Massnahmenträger	Beteiligte	Umsetzungshorizont
Sachplan Verkehr – Teil Infrastruktur Strasse (SIN)	UVEK	VBS, Kanton Luzern	Rechtskraft ca. 2030
Sachplan Militär (SPM)	VBS	UVEK, Kanton Luzern	(Koordination)

Gemäss Art. 10 der Nationalstrassenverordnung (NSV) muss das «Generelle Projekt» mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt sein. Ein Eintrag zum Vorhaben «Überdeckung A2 Luzern-Süd (Siedlungsverbindungen)» im kantonalen Richtplan nach Art. 6 bis 12 des Raumplanungsgesetzes (RPG) erfolgt im Rahmen der Gesamtrevision 2025. Im Richtplan (Stand: öffentliche Auflage 2025) enthalten sind zwei Einträge – einer zur Autobahn A2 im Raum Luzern-Süd sowie einer zum kantonalen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) LuzernSüd.

Gegenwärtig wird die kantonale Veloplanung überarbeitet. Grundlage bildet das Veloweggesetz des Bundes vom März 2022, das in seinen Planungsgrundsätzen ein attraktives, sicheres, direktes, durchgehendes und zusammenhängendes Velowegnetz fordert.

Massnahme	Massnahmenträger	Beteiligte	Umsetzungshorizont
Kantonaler Richtplan	Kanton Luzern	Bund, LuzernPlus, Kriens	Rechtskraft ca. 2027
Kantonales Velokonzept	Kanton Luzern	LuzernPlus, Kriens	Rechtskraft ca. 2027

Das «Regelwerk LuzernSüd» besteht aus einem regionalen Teilrichtplan gemäss §8 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) sowie einem regionalen Konzept gemäss §10 der Planungs- und Bauverordnung (PBV). Der regionale Teilrichtplan beinhaltet den Auftrag R 8.1 an die Stadt Kriens, unter Beteiligung des Kantons, der Stadt Luzern, von LuzernPlus und des ASTRA zu prüfen, ob das offen geführte Autobahnteilstück zwischen dem Südportal des Sonnenbergtunnels und dem Tunnel Schlund so weit wie möglich im Sinne einer «Stadtreparatur» überdacht werden kann. Die Ergebnisse dieses Auftrags sind Gegenstand des vorliegenden Berichts. Haben sich die Verhältnisse geändert, stellen sich neue Aufgaben oder liegt eine gesamthafte bessere Lösung vor, ist ein Richtplan zu überprüfen und anzupassen (Art. 9 Abs. 2 RPG). Das Kapitel D.8 des «Regelwerks LuzernSüd», «Den Autobahnraum ortsverträglich gestalten», ist entsprechend fortzuschreiben und das Vorhaben «Überdeckung A2 Luzern-Süd (Siedlungsverbindungen)» stufengerecht im regionalen Teilrichtplan abzubilden. Ein bereinigter Entwurf des Kapitels liegt vor. LuzernPlus führt die Teilrevision ab 2026 durch.

Massnahme	Massnahmenträger	Beteiligte	Umsetzungshorizont
«Regelwerk LuzernSüd» mit regionalem Teilrichtplan	LuzernPlus	Kanton Luzern, Luzern, Kriens, Horw	Rechtskraft ca. 2027

Gemeinden legen die wichtigsten Rahmenbedingungen für ihre Entwicklung in der Ortsplanung fest. Diese muss alle zehn bis fünfzehn Jahre überprüft werden. Die letzte Gesamtrevision der Ortsplanung der Stadt Kriens trat mit der Genehmigung durch den Regierungsrat 2014 in Kraft. Aufgrund der geänderten kantonalen Gesetzgebung steht eine erneute Revision an. Sie wurde 2022 gestartet. Der Beschluss durch den Einwohnerrat und die anschliessende Genehmigung durch den Regierungsrat werden ab 2029 erwartet.

Massnahme	Massnahmenträger	Beteiligte	Umsetzungshorizont
Räumliches Entwicklungskonzept	Kriens	Kanton Luzern, LuzernPlus	2024
Kommunaler Richtplan Verkehr	Kriens	Kanton Luzern, LuzernPlus	ca. 2027
Zonenplan, Bau- und Zonenreglement	Kriens	Kanton Luzern, LuzernPlus	ca. 2029



## 5.2 Weiterentwicklung Verkehrsinfrastrukturen

Die bestehenden und die neuen Strassen- und Wegverbindungen im Gebiet Luzern-Süd sind im Einklang mit ihrem Umfeld zu entwickeln und aufeinander abzustimmen. Ziel ist es, die Verkehrsinfrastrukturen besser in den Stadtraum zu integrieren, die Trennwirkungen zu reduzieren und die Quartiere sicher und multimodal nutzbar zu erschliessen. Um ein durchlässiges und städtebaulich verträgliches Verkehrsnetz zu schaffen, werden die Nationalstrasse, die Kantons- und Gemeindestrassen sowie Fuss- und Velowege differenziert betrachtet.

**Nationalstrasse** Die Projektpartner haben ein grosses Interesse am «Gesamtsystem Bypass Luzern» und engagieren sich deshalb für dessen Realisierung durch den Bund. Der Bund, der Kanton und die Gemeinden sichern die für den Bypass erforderlichen Flächen. Sie setzen sich für gemeindeübergreifende, flankierende Massnahmen ein, die die erwünschte Verkehrsverlagerung bewirken. Der Kanton unterstützt konkrete Planungen zur siedlungs- und landschaftsverträglichen Einbettung des «Gesamtsystems Bypass Luzern».

Identifizierter Koordinationsbedarf:

- Optimierung des Gesamtverkehrssystems rund um den Anschluss Luzern-Kriens
- Planung und Realisierung öffentlicher Frei- und Grünräume
- Zeitlich abgestimmte Realisierung des «Gesamtsystems Bypass Luzern» und der «Überdeckung A2 Luzern-Süd (Siedlungsverbindungen)»
- Quartier- und Verkehrsverträglichkeit der Bauarbeiten während 15 Jahren («Gesamtsystem Bypass Luzern») beziehungsweise vier Jahren («Überdeckung A2 Luzern-Süd»)
- Öffentlichkeitsarbeit zum Grossprojekt «Gesamtsystem Bypass Luzern» und zum Vorhaben «Überdeckung A2 Luzern-Süd»

Massnahme	Massnahmenträger	Beteiligte	Umsetzungshorizont
Gesamtsystem Bypass Luzern (Grosshofbrücken)	ASTRA	Kanton Luzern, Kriens, Luzern	ca. 2027 – 2041*
Gesamtsystem Bypass Luzern (Siedlungsverbindungen)	ASTRA	Kanton Luzern, Kriens	ca. 2037 – 2041*

\* in Abhängigkeit vom Baubeginn «Gesamtsystem Bypass Luzern»



Die Kantonsstrasse K 4 verbindet den Pilatusplatz in der Stadt Luzern via Kriens und Renggloch mit Blatten bei Malters. Im Grosshof verläuft die K 4 bis zur Stadtgrenze als Obergrundstrasse, von da als Luzernerstrasse. Sie stellt beim Anschluss Luzern-Kriens die Verbindung zur A2 beziehungsweise zum Nationalstrassennetz sicher. Der stark verkehrsbelastete Abschnitt im Teilgebiet Kupferhammer, der sich im ASTRA-Perimeter befindet, wird seit 2014 von der RBus-Linie 1 als Schnellbusverbindung zwischen Ebikon Fildern und Kriens Obernau genutzt.

Die Achse Obergrundstrasse–Luzernerstrasse ist im kantonalen «Programm Gesamtmobilität» (Stand: Vernehmlassung) vermerkt mit der Massnahme PGM-1-1114, «Luzern, Obergrundstrasse Kupferhammer–Einmündung Horwerstrasse–Bundesplatz (inkl.), Optimierung Leistungsfähigkeit, Verkehrsmanagement, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage».

Identifizierter Koordinationsbedarf:

- Optimierung des Gesamtverkehrssystems rund um den Anschluss Luzern-Kriens
- Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums
- Führung der Buslinien und Haltestellenanordnung
- Verbesserung der Querbarkeit (Erreichbarkeit der Quartiere)
- Erschliessung der benachbarten Entwicklungsareale
- Zeitgleiche Realisierung mit «Gesamtsystem Bypass Luzern» (Nutzung von Synergien)

Die Eichwilstrasse ist im kantonalen «Programm Gesamtmobilität» (Stand: Vernehmlassung) vermerkt mit der Massnahme PGM-1-1015, «Kriens, Eichwilstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage entlang Kantonsstrasse für Verbindung Kupferhammer–Arsenalstrasse (Bauvorhaben Dritter, Kostenanteil für Abschnitt Kantonsstrasse) (Planung)».

Identifizierter Koordinationsbedarf:

- Optimierung des Gesamtverkehrssystems rund um den Anschluss Luzern-Kriens
- Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums
- Führung der Buslinien und Haltestellenanordnung

- Zusammenhängendes Fuss- und Veloverkehrsnetz
- Erschliessung der benachbarten Entwicklungsareale (Entwicklung von Schlüsselarealen)
- Zeitgleiche Realisierung mit Bypass Luzern oder Überdeckung A2 Luzern-Süd (Nutzung von Synergien).

Massnahme	Massnahmenträger	Beteiligte	Umsetzungshorizont
Luzerner-/Obergrundstrasse (Abschnitt Eichhof–Kupferhammer)	Kanton Luzern	ASTRA, Luzern, Kriens, Private	ca. 2039*
Eichwilstrasse	Kanton Luzern	ASTRA, Kriens	ca. 2035*

\* in Abhängigkeit vom Baubeginn «Gesamtsystem Bypass Luzern»

#### Gemeindestrassen

Von der beabsichtigten Entwicklung sind verschiedene Gemeindestrassen betroffen. Die Projekte für einzelne Strassenabschnitte sind in der Planung bereits weit fortgeschritten. Diese werden als Massnahme im Agglomerationsprogramm Luzern und durch den Bund über den Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) mitfinanziert. Die kommunalen Strassenprojekte stehen – zumindest teilweise – in starker Abhängigkeit von den Nationalstrassenprojekten und dem Fortschritt bei der Entwicklung der Schlüsselareale. Kommunale Strassen sind immer auch wichtig für den Fuss- und Veloverkehr, allenfalls auch für den öffentlichen Verkehr. Betroffen sind im Wesentlichen die Langsägestrasse, die Arsenalstrasse, die Nidfeldstrasse und die Horwerstrasse.

Massnahme	Massnahmenträger	Beteiligte	Umsetzungshorizont
Langsägestrasse	Kriens	ASTRA, Kanton Luzern, Luzern, Private	ca. 2041*
Arsenalstrasse (Abschnitt Stadtgrenze–Eichwilstrasse)	Kriens	ASTRA, Kanton Luzern, Luzern, Private	ca. 2030
Arsenalstrasse (Abschnitt Eichwilstrasse–Rigistrasse)	Kriens	ASTRA, Private	ca. 2041**
Nidfeldstrasse	Kriens	Private	ca. 2026
Horwerstrasse (Abschnitt Nidfeldstrasse–Arsenalstrasse)	Kriens	ASTRA, Private	ca. 2041**

\* in Abhängigkeit vom Baubeginn «Gesamtsystem Bypass Luzern»

\*\* in Abhängigkeit vom Baubeginn «Überdeckung A2 Luzern-Süd (Siedlungsverbindungen)»

Fuss- und  
Velowege

Der Kanton Luzern fördert den Fussverkehr als integralen Bestandteil des Strassenraums. Alle Verkehrsteilnehmenden legen kurze Distanzen zu Fuss zurück, unabhängig davon, ob sie mit dem öffentlichen Verkehr, dem Auto oder dem Velo unterwegs sind. Der Fussverkehr ist primär eine Aufgabe der Gemeinden. Im Betrachtungszeitraum steht die bessere Vernetzung durch ein sicheres und feinmaschiges Fusswegnetz im Vordergrund.

Auf kantonaler Ebene wird zurzeit die kantonale Veloplanung überarbeitet. Damit verbunden ist auch eine Gesetzesanpassung, die es ermöglichen soll, künftig übergeordnete Velowege abseits der Kantonsstrassen mit Beteiligung des Kantons zu realisieren. Im Projektperimeter steht die Anbindung und Verbindung der beiden Velovorzugsrouten «Freigleis» und «Langsägestrasse» im Vordergrund.

Identifizierter Koordinationsbedarf:

- Optimierung des Gesamtverkehrssystems rund um den Anschluss Luzern-Kriens
- Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums
- Querung der Autobahn A2 entlang der Langsägestrasse, Luzernerstrasse und Eichwilstrasse, im Gebiet Wydenhof, entlang der Arsenalstrasse und Horwerstrasse
- Querung der Luzerner-/Obergrundstrasse entlang der Eichwaldstrasse, Grosshofstrasse, Eichwilstrasse und Hofstetterstrasse
- Planung und Realisierung von öffentlichen Frei- und Grünräumen
- Erschliessung der benachbarten Areale (Entwicklung von Schlüsselarealen)
- Zeitgleiche Realisierung mit «Gesamtsystem Bypass Luzern» oder «Überdeckung A2 Luzern-Süd» (Nutzung von Synergien)

Massnahme	Massnahmenträger	Beteiligte	Umsetzungshorizont
Fuss- und Veloverkehrsverbindungen, die Autobahn A2 querend	Diverse	ASTRA, Kanton Luzern, Luzern, Private	ca. 2041**
Fuss- und Veloverkehrsverbindungen, die Luzerner-/Obergrundstrasse querend	Diverse	ASTRA, Kanton Luzern, Luzern, Private	ca. 2039*
Fuss- und Veloverkehrsverbindungen entlang der A2	Diverse	ASTRA, Kanton Luzern, Luzern, Private	ca. 2041**

\* in Abhängigkeit vom Baubeginn «Gesamtsystem Bypass Luzern»  
 \*\* in Abhängigkeit vom Baubeginn «Überdeckung A2 Luzern-Süd (Siedlungsverbindungen)»







## 5.3 Planung und Realisierung von öffentlichen Frei- und Grünräumen

Die neuen öffentlichen Frei- und Grünräume im Perimeter «Überdeckung A2 Luzern-Süd (Siedlungsverbindungen)» sollen ganzheitlich und unter Abwägung aller betroffenen Interessen geplant und realisiert werden. Da sich deren Projektperimeter stark mit bestehenden Verkehrsinfrastrukturen überschneiden, verteilen sich auch die Zuständigkeiten: Die Frei- und Grünräume im Zusammenhang mit dem «Gesamtsystem Bypass Luzern» fallen in die Verantwortung des ASTRA, während für jene im Rahmen der «Überdeckung A2 Luzern-Süd (Siedlungsverbindungen)» die Stadt Kriens zuständig ist.

Identifizierter Koordinationsbedarf:

- Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums
- Beitrag zur Erreichung übergeordneter Ziele (Biodiversität, Klimaregulation, usw.)
- Berücksichtigung der besonderen Anforderungen an sicherheitsrelevante Nutzungen
- Erschliessung der Frei- und Grünräume
- Erschliessung der benachbarten Entwicklungsareale (Entwicklung von Schlüsselarealen)
- Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen

Massnahme	Massnahmenträger	Beteiligte	Umsetzungshorizont
Grosshofbrücke Parkebene	ASTRA mit Kriens		ca. 2041*
Grosshofbrücke Stadtraum	ASTRA mit Kriens	Kanton, Private	ca. 2041*
Rösslimatt	Kriens mit ASTRA	VBS, Kanton, Private	ca. 2041**
Chäppeliallmend	Kriens mit ASTRA	Private	ca. 2041**

\* in Abhängigkeit vom Baubeginn «Gesamtsystem Bypass Luzern»

\*\* in Abhängigkeit vom Baubeginn «Überdeckung A2 Luzern-Süd (Siedlungsverbindungen)»

## 5.4 Entwicklung von Schlüsselarealen

Hinsichtlich der Stärkung der räumlichen Strukturen und der städtebaulichen Qualitäten kommt einigen Arealen in privatem oder öffentlichem Eigentum eine besondere Bedeutung zu. Aufgrund der vielfältigen Interessen wird eine partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Akteuren angestrebt. Dazu sollen die relevanten Anspruchsgruppen frühzeitig einbezogen und einvernehmliche, tragfähige Lösungen gemeinsam entwickelt werden.

Identifizierter Koordinationsbedarf:

- Landumlegungen von Grundstücken für eine recht- und zweckmässige Nutzung
- Erschliessungsplanung
- Berücksichtigung der besonderen Anforderungen an sicherheitsrelevanter Nutzungen
- Sondernutzungsplanung (Gestaltungsplan oder Bebauungsplan)
- Mehrwertabgabe oder verwaltungsrechtliche Verträge
- Qualitätssichernde Verfahren (Wettbewerbe, Studienaufträge, Workshop-Verfahren usw.)
- Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen
- Planung und Realisierung von öffentlichen Frei- und Grünräumen.

Massnahme	Massnahmenträger	Beteiligte	Umsetzungshorizont
Eichhof	Private	Luzern, Kriens	ab ca. 2041 möglich*
Kupferhammer	Kriens	ASTRA, Private	ab ca. 2041*
Wydenhof	Kanton	ASTRA, Kriens	ab ca. 2041 möglich*
Rösslimatt	Private	Kriens	ab ca. 2041**
Zeughausareal	VBS	Kanton, Kriens	ab ca. 2030 möglich***
Wyssmatt	Private	ASTRA, Kriens	laufend möglich
Chäppeli allmend	Private	Kriens	ab ca. 2041 möglich**

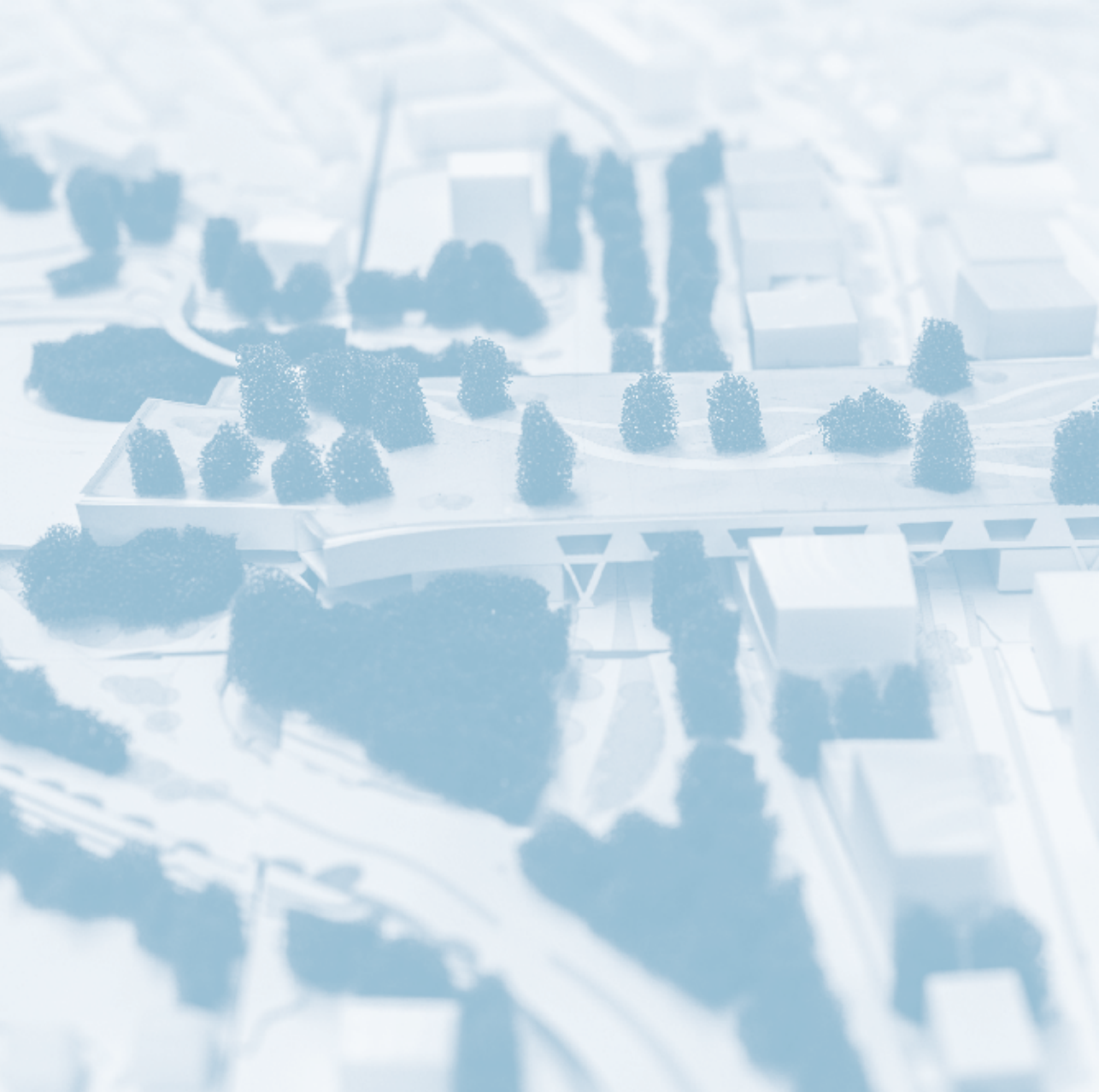
\* in Abhängigkeit vom Baubeginn «Gesamtsystem Bypass Luzern»

\*\* in Abhängigkeit vom Baubeginn «Überdeckung A2 Luzern-Süd (Siedlungsverbindungen)»

\*\*\* in Abhängigkeit mit Anpassung des Sachplans Militär (SPM)



**Blick in die Werkstatt III für die Bevölkerung, Grundeigentümerschaften und interessierte Organisationen vom 18. September 2025**





## 6.

# Gemeinsame Umsetzung

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA), der Kanton Luzern und die Stadt Kriens beabsichtigen, die «Überdeckung A2 Luzern-Süd (Siedlungsverbindungen)» als Schlüsselmassnahme gemeinsam umzusetzen. Eine Umsetzungsvereinbarung regelt die Rechte und die Pflichten der Projektpartner.

Das ASTRA übernimmt als Bauherr die Verantwortung für die Projektierung und Durchführung des Nationalstrassenverfahrens und realisiert die «Überdeckung A2 Luzern-Süd (Siedlungsverbindungen)». Der Kanton übernimmt die Federführung bei der gemeinsamen Projektororganisation zur Gesamtkoordination der Vorhaben. Die Stadt Kriens übernimmt die Verantwortung für die Gestaltung und die Nutzung der öffentlichen Freiräume.

Der Kanton und die Stadt Kriens erarbeiten mit den betroffenen Grundeigentümern zeitgerecht die erforderlichen städtebaulichen Grundlagen, um die gestalterische und funktionale Integration der neuen Bauwerke im Umfeld der Nationalstrasse zu gewährleisten und zu realisieren. Dies umfasst insbesondere:

- Konkretisierung der stadträumlich und funktional notwendigen Ergänzungsbauten, Übergänge oder Erschliessungselemente im Umfeld der Überdeckung
- Abstimmung der städtebaulichen Struktur, der Grundstücksnutzungen, der Gestaltung, der Freiräume, Erschliessungsrechte und Baulinien mit dem geplanten Nationalstrassenbau
- Rechtzeitige Einbindung der Grundeigentümer in die konzeptionellen und planerischen Überlegungen zur Weiterentwicklung
- Erarbeitung von Richtprojekten als Grundlage für eine allfällige Überführung in Sondernutzungspläne, um die Umsetzung zu ermöglichen
- Umsetzung weitergehender Massnahmen zur Integration der Bauwerke in den Stadtkörper wie zusätzlicher Anschüttungen und weitergehende gestalterische Massnahmen
- Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr, Durchwegung mittels Fuss- und Velowegen sowie der zugehörigen Bauwerke (z.B. Treppenanlagen, Rampen, Brücken)

Die Abstimmung der geplanten Projekte mit weiteren Vorhaben Dritter ist äusserst komplex. Eine gemeinsame Gesamtkoordination soll daher die Vorhaben der öffentlichen und der privaten Akteure aufeinander abstimmen.

Luzern / Kriens, 6. Januar 2026

**Bundesamt für Strassen (ASTRA)**

**Kanton Luzern**

**Regionaler Entwicklungsträger LuzernPlus**

**Stadt Kriens**











← Vielseitiger Freiraum zwischen  
der Musikhochschule und dem Südpol

Historische Bauten entlang der Schweighofstrasse  
verbinden Vergangenheit und Zukunft



# Quellenverzeichnis

## Projekt «Überdeckung A2 Luzern-Süd»

- Vertiefungsstudie Grosshof-Luzernerstrasse, 2025
- Vertiefungsstudie Arsenal-Südpol, 2025
- Vertiefungsstudie Schlund-Horwerstrasse, 2025
- Nationalstrasse N02, Überdeckung A2 Luzern-Süd, Machbarkeitsstudie, Technischer Bericht, 2025
- Nationalstrasse N02, Überdeckung A2 Luzern-Süd, Machbarkeitsstudie, Bericht Umweltauswirkungen, 2025
- Nationalstrasse N02, Überdeckung A2 Luzern-Süd, Machbarkeitsstudie, Planbeilagen, 2025
- Schlussbericht Testplanung Überdeckung A2 Luzern-Süd, 2023

## Bundesamt für Strassen (ASTRA)

- Standards Nationalstrassen, abrufbar unter Standards für Nationalstrassen (admin.ch)
- Gesamtsystem Bypass Luzern, Entwurf Detailprojekt, Stand: 2022
- Erhaltungsprojekt Arsenal–Hergiswil, Massnahmenkonzept, Stand: 2022
- Gesamtsystem Bypass Luzern, Bauliche und betriebliche Randbedingungen Nationalstrasse für Testplanung, Faktenblatt, 01.03.2022
- Gesamtsystem Bypass Luzern, Ausführungsprojekt, 31.10.2019
- Städtebauliche Potenzialanalyse im Abschnitt Tunnel Schlund bis Portal Süd Tunnel Bypass, Schlussbericht, 29.07.2019
- Überdeckung Arsenal, Machbarkeitsstudie, 25.06.2019
- Gesamtsystem Bypass Luzern, Projektwettbewerb Grosshofbrücken/Portal Süd, Jurybericht, 21.08.2017
- Zusätzliche Massnahmen Lärmschutz Bereich Grosshof–Schlund, Machbarkeitsstudie, 14.10.2015

## Kanton Luzern

- Kantonaler Velonetplan, Entwurf, Stand: 25.11.2025
- Kantonaler Richtplan, Entwurf öffentliche Auflage 2025
- Agglomerationsprogramm Luzern 5. Generation, 27.05.2025
- Bus 2040, Strategische Netzentwicklung, 2023
- Planungsbericht der Klima- und Energiepolitik 2021, 21.03.2022
- Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation, 25.05.2021

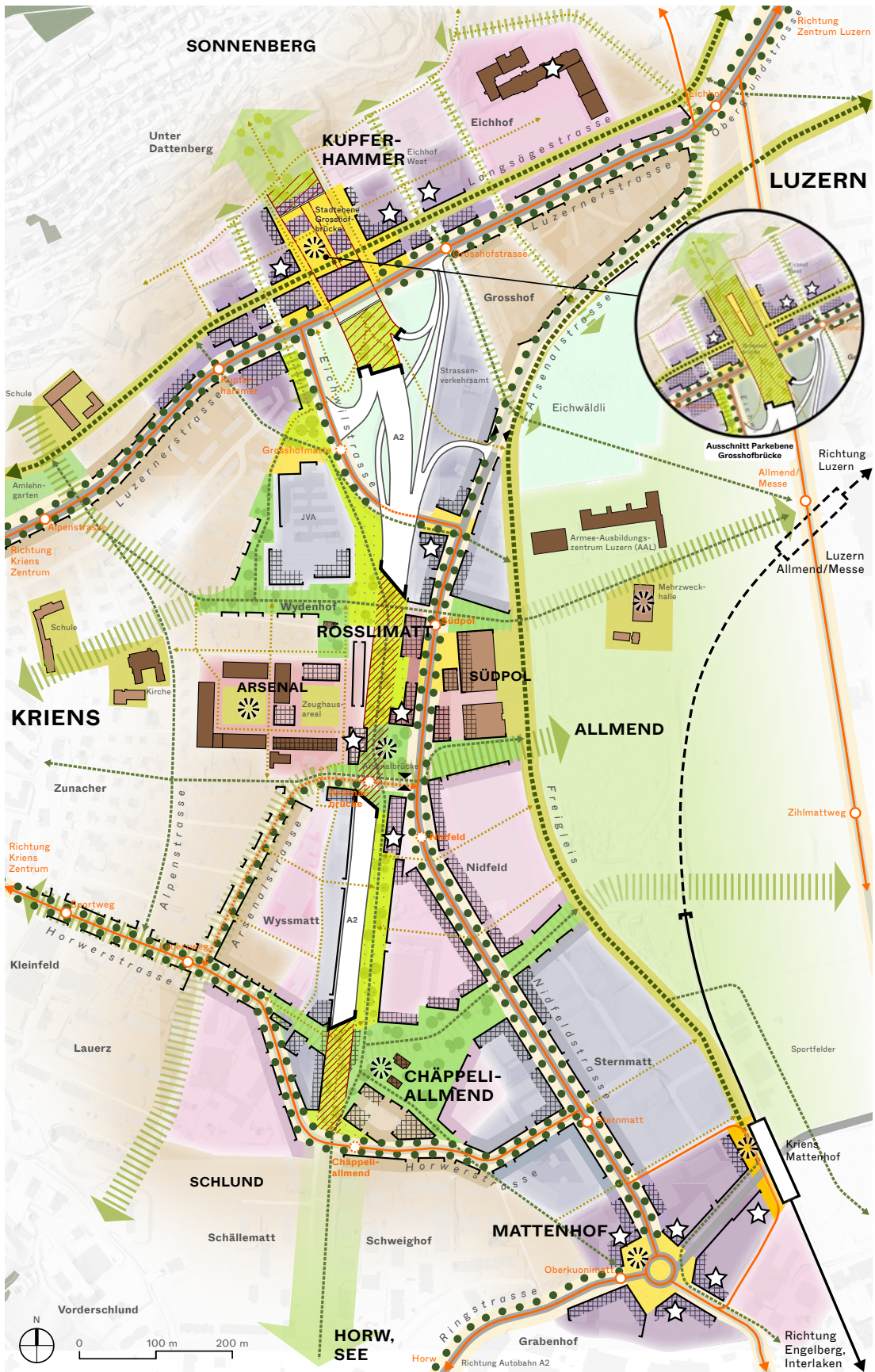
## Regionaler Entwicklungsträger LuzernPlus

- Regelwerk LuzernSüd, 19. Oktober 2021
- Sozialräumliche Entwicklung LuzernSüd, 12.02.2020
- Konzeptstudie SüdAllee, 29. November 2018
- VBK Arsenal- und Nidfeldstrasse, 6. Dezember 2017
- Entwicklungskonzept LuzernSüd, Vertiefungsgebiet IV (Schlund), Stadträumliche Richtlinien, 02.03.2017
- Entwicklungskonzept LuzernSüd, Vertiefungsgebiet II (Stadtraum Luzernerstrasse), Stadträumliche Richtlinien, 01.09.2015
- Grundkonzept Verkehr, August 2015
- Entwicklungskonzept LuzernSüd, Vertiefungsgebiet I (Nidfeld), Stadträumliche Richtlinien, 11.11.2013
- Entwicklungskonzept LuzernSüd, Überarbeitung Studienauftrag, 11.11.2013
- Studienauftrag LuzernSüd Eichhof–Schlund, Bericht des Beurteilungsgremiums, 15.01.2013
- Leitbild für die Entwicklung von LuzernSüd, 13.09.2010

## Stadt Kriens

- Richtpläne Verkehr, Stand öffentliche Mitwirkung, 2025
- Stadtentwicklungskonzept (STEK) «Kriens 2045», 2025
- Räumliches Entwicklungskonzept (REK) der Stadt Kriens, 2024
- GIS-Auswertungen der Stadt Kriens im Rahmen der Ortsplanungsrevision, Stand: 2022
- Städtebauliche Vision einer Einhausung der Autobahn A2 in Kriens, Flyer von 2020
- Entwicklungskonzept Luzerner- und Obernauerstrasse vom 20.05.2020
- RVA Eichwilstrasse, Vorprojekt vom 25. März 2020
- Sozialräumliche Entwicklung LuzernSüd – Stadtgebiet Kriens vom 12.02.2020
- Risikoberichte Raum A2 nach Störfallverordnung vom 25. Juni 2019
- Gesamtverkehrskonzept, Bearbeitungsstand vom 19.09.2018















# Räumliches Zielbild











## Siedlungsverbindungen Luzern-Süd

### Städtebau, Nutzung









#### Gebietscharakter

-  Zentrumsnutzungen
-  urbanes Wohnquartier
-  kleinteiliges Wohngebiet
-  Kultur- und Bildungscluster
-  Arbeitsplatzgebiet
  
-  Baubereich Rand, Mehrhöhe
-  erhaltenswerte Struktur
-  öffentlicher Bau / öffentliches Areal
-  raumbildende Bebauung
-  aktives Erdgeschoss
-  Hochhausstandort
-  Ort mit besonderen Qualitätsansprüchen / Fokusräume (Architektur, Freiraum oder Nutzung)

### Landschaft, Freiraum und Vernetzung

-  Bahnhofsplatz
-  lokale Platzsituation, markanter Knotenpunkt
-  zweckgebundener Freiraum
-  attraktiver Strassenraum
-  Grünanlage/Parksituation
-  Allmend/Wiese
-  Wald
-  Strassenraum mit Baumreihe / Baumallee
-  Nord-Süd-Verbindung
-  übergeordnete Grünverbindung

### Verkehr, Mobilität

-  Autobahn A2 mit Tunnelportalen
-  Pfortnerung / Verkehrslenkung
-  Autobahnüberdeckung (Aufsicht [Kante] / Untersicht)
-  Zentralbahn/Bahnhaltestelle
-  bestehendes Busnetz und Haltestellen / neue Haltestellen
-  Velovorzugsroute («Freigleis» / Langsägestrasse)
-  übergeordnetes Fuss- und Velowegnetz
-  weitere Fussverbindungen (Velo toleriert)

# Impressum

## Projektpartner



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

Bundesamt für Strassen (ASTRA)



**KANTON  
LUZERN**

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement  
des Kantons Luzern (BUWD)



Regionaler Entwicklungsträger LuzernPlus



Stadt Kriens

## Herausgeber

Bau-, Umwelt- und  
Wirtschaftsdepartement  
des Kantons Luzern  
Verkehr und Infrastruktur (vif)  
Arsenalstrasse 43  
Postfach  
6010 Kriens 2 Sternmatt

### 1. Auflage

Januar 2026,  
gedruckt wurden 300 Exemplare

### Beteiligte Büros

- Atelier CORSO GmbH, Zürich
- Bänziger Partner AG, Baden
- Barbara Emmenegger –  
Soziologie & Raum, Zürich
- berchtoldkrass space&options,  
Karlsruhe
- BRYUM GmbH, Basel
- EDER Landschaftsarchitektur  
GmbH, Zürich
- Ernst Niklaus Fausch Partner AG,  
Zürich
- IBV Hüsler AG, Zürich
- Institut für Soziokulturelle  
Entwicklung (HSLU), Luzern
- IPSO ECO AG, Rothenburg
- KCAP GmbH, Zürich
- Keller+Lorenz AG, Luzern
- Knecht Modellbau AG, Wettingen
- Kontextplan AG, Bern
- Nüesch Development AG, Zürich
- PENGland AG, Kriens
- Planteam S AG, Luzern
- R. Brüniger AG, Ottenbach
- S2L GmbH, Zürich
- Salewski Nater Kretz AG, Zürich
- Sinus AG, Zürich
- Soziale Plastik, Bern
- Studio Vulkan Landschafts-  
architektur GmbH, Zürich
- Wüest Partner AG, Zürich
- Zimraum – Raum + Gesellschaft,  
Zürich
- XM Architekten GmbH, Zürich

## Projektleitung und Redaktion

Ventus Projekte GmbH, Zürich

### Lektorat

steiger texte konzepte beratung,  
Horw

### Korrektorat

TERMINUS Textkorrektur, Luzern

### Fotografien

- ella fotografie, Luzern
- Jacqueline Lipp Photography,  
Horw
- Janmaat GmbH, Luzern

### Grafiken

- Atelier CORSO GmbH, Zürich
- Bänziger Partner AG, Baden
- KCAP GmbH, Zürich
- S2L GmbH, Zürich
- Salewski Nater Kretz AG, Zürich
- Studio Vulkan Landschafts-  
architektur GmbH, Zürich
- XM Architekten GmbH, Zürich

### Layout und Satz

Signito GmbH, Aarau

### Druck

Brunner Medien AG, Kriens



