

# Komitee "Bypass Nein"

Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi)  
Baubewilligungen  
Murbacherstrasse 21  
6002 Luzern

Luzern, 26. September 2014

## Vernehmlassung GP Bypass und VP Spange Nord, Luzern

Sehr geehrte Damen und Herren

Per Ende Juni wurden die Vernehmlassungsunterlagen für das generelle Projekt Bypass des Bundes und das Vorprojekt Spange Nord des Kantons Luzern im Internet publiziert. Die betroffenen Gemeinden sowie die kantonalen Fachstellen sind zur Stellungnahme (Ämtervernehmlassung) aufgefordert. Die Vernehmlassungsfrist läuft bis Ende September 2014. Eine formelle Vernehmlassung bei Verbänden ist nicht vorgesehen. Trotzdem hat das Komitee "Bypass-Nein" beschlossen eine Stellungnahme zu verfassen und diese zu Händen des Kantons und des Bundes einzureichen.

Das Projekt beinhaltet einen Ausbau der Nationalstrassen N14, Buchrain bis Verzweigung Rotsee und N2, Anschluss Luzern-Horw bis Lopper auf je 3 Spuren. Damit soll die Kapazität der Nationalstrassen rund um die Agglomeration Luzern stark erhöht werden. Zusätzlich zum Cityring wird ein je doppelspuriger Bypass (Tunnel Ibach - Grosshof) gebaut. Damit wird die Autobahn im Bereich der bestehenden Tunnels Sonnenberg und Reussport auf total 10 Spuren erweitert. Dieser auch auf Grund von Verkehrszahlen unnötige Ausbau wird unter anderem mit der Notwendigkeit eines redundanten Systems begründet, im Falle einer Sperre von Tunnels bzw. von Sanierungen.

Das Projekt Bypass befindet sich im Modul 3 der Engpassbeseitigung des Bundes. Damit ist die Finanzierung noch nicht gesichert. Bei der Evaluation verschiedener Varianten wurde schnell klar, dass das Kosten/Nutzen Verhältnis ungenügend ist. Nur gut 20% des Verkehrs auf dem Nationalstrassensystem ist Durchgangsverkehr. Das heisst der Bypass alleine hat kaum Auswirkungen auf die Verkehrssituation in der Stadt und der Agglomeration. Aus diesem Grund wurde der Kanton vom Bund aufgefordert eine zusätzliche Zufahrtsstrasse mit Autobahneinfahrt zum Cityring zu projektieren. Aus einem Variantenstudium ist dann die Spange Nord entstanden, ein Ausbau der bestehenden Strassen ab Schlosshof über die Friedentalstrasse bis zur geplanten Autobahneinfahrt Lochhof, verlängert um eine Reussbrücke in die Fluhmühle, als Verbindung zur Hauptstrasse. Die Spange Nord soll dazu dienen den Verkehr aus der Stadt auf die Stadtautobahn zu lenken und damit in der Innenstadt mehr Platz für Busspuren (z. Bsp. Linie 1 Kupferhammer-Luzernerhof) zu erhalten. Unter anderem bedeutet dies auch, auf der Seebrücke je eine bestehende Spur nur noch für den Bus zu

**Komitee "Bypass - Nein"**

c/o VCS Sektion Luzern  
Brüggligasse 9, 6004 Luzern  
[www.bypass-nein.ch](http://www.bypass-nein.ch)

nutzen und nicht mehr für den MIV. Die Lenkung des MIV um und nicht durch die Stadt soll durch ein Verkehrsmanagementsystem gewährleistet werden.

Das Gesamtprojekt Bypass und Spange Nord soll also die Kapazität auf den Nationalstrassen um Luzern erhöhen um die Voraussetzungen für weniger Verkehr in der Innenstadt Luzern zu schaffen.

Das Komitee "Bypass-Nein" kritisiert dieses Projekt und stellt dieses grundsätzlich in Frage. Wir bitten Sie das Projekt nochmals kritisch zu hinterfragen, damit die finanziellen Mittel von Bund und Kanton, die wir Steuerzahlenden aufbringen, wirklich effizient, effektiv und ressourcenschonend eingesetzt werden. **Würden 1.6 Milliarden Franken direkt in den öV, Verkehrsmanagement und Bewusstseinsbildung investiert, könnte viel ökologischer und vor allem auch nachhaltig mindestens das Gleiche erreicht werden.**

## 1. Strassen induzieren Verkehr

In der Schweiz ist die Fahrleistung auf Nationalstrassen überproportional angestiegen: im Zeitraum von 1990 bis 2013 um mehr als 110 % (Quelle: ASTRA; "Verkehrsfluss 2013", Faktenblatt / 05.05.2014). Im gleichen Zeitraum hat sich die Bevölkerung der Schweiz von 6.7 auf 8 Mio. erhöht, also nur um 20% und das BIP ist um 35% gewachsen. Wir fahren immer öfter und immer weiter. Dies ist unter anderem darauf zurück zu führen, dass seit 1990 das Nationalstrassennetz nochmals um 314 km auf 1800 km ausgebaut wurde (+ 21%). Die Nationalstrassen erzeugen also überproportional viel Mehrverkehr. Damit stimmt die Aussage aus den Unterlagen nicht, dass mit keinem Mehrverkehr mit dem neuen System zu rechnen ist. Die Zahlen der letzten Jahrzehnte widersprechen der folgenden Aussage aus dem Bericht diametral: "Die Fahrleistung auf den Hochleistungsstrassen nimmt im Betriebszustand 2030 gegenüber dem Ausgangszustand 2030 (ohne Gesamtsystem Bypass Luzern: Zahlen der Statistik +20%) um knapp 8 % zu. Das übrige Strassennetz wird etwa um den gleichen Anteil entlastet, so dass die totale Fahrleistung insgesamt durch das Gesamtsystem Bypass Luzern nur unwesentlich beeinflusst wird" (Technischer Bericht, Zusammenfassung Kapitel 3, letzter Abschnitt). Mit diesem Kapazitätsausbau wird die Fahrleistung angekurbelt. Durch den Bypass wird die Überlastung, der Engpass um Luzern wohl nur für eine kurze Zeit behoben. Nach dem Ausbau sind die Strassen innerhalb kurzer Zeit durch den induzierten Verkehr sowie das Verkehrswachstum wieder überlastet.

**Forderung:** Für eine lebbare Zukunft sind nicht teure Strassenprojekte gefordert, sondern der volle Einsatz von Politik, Verwaltung und Gesellschaft, um den Verkehr (z.B durch kluge Raumplanung, Angebotserweiterung bei öV und LV Achsen und ein intelligentes Verkehrsmanagementsystem) einzudämmen und das wirtschaftlich notwendige Mass nachhaltig durchzuführen. Das Geld für den Bypass und die Spange Nord ist effektiver und effizienter in diese smarten Lösungen einzusetzen und nicht in die Hardware Strassen. Aus diesem Grund lehnen wir den Bau von Bypass und Spange Nord klar ab.

## 2. Redundante Infrastruktur bläht die Bundesrechnung Jahr für Jahr auf

Im Bereich des geplanten Bypasses wird das Nationalstrassennetz auf total 10 Spuren ausgebaut. Der technische Bericht spricht von einem redundanten System. Der Bund hat also offensichtlich die finanziellen Mittel die Infrastruktur nicht nur für Spitzenauslastungen auszubauen, sondern sogar noch redundante Systeme zu bauen, welche bei Sanierungen (alle 40 Jahre) und bei Unfällen genügend Kapazität zur Verfügung stellen, damit es nicht zu Staus kommen kann. Bei anderen Nationalstrassenabschnitten übernehmen Kantonsstrassen diese Funktion. Die Kantonsstrassen im Bereich Seetalplatz (K10, K13, K16) werden gegenwärtig bis ca. 2018 für rund 150 Millionen Franken ausgebaut und könnten diese Funktion übernehmen. Der Bau des Bypass verschlingt nicht nur immense Kosten für die Investition, sondern schlägt auch jährlich mit einer grossen Summe für Unterhalt, Betriebskosten und Amortisation zu Buche, und in 40 Jahren steht dann auch bereits die erste millionenschwere Sanierung an. Das Kosten/Nutzen Verhältnis ist schlecht und dafür wird das Bundesbudget übermässig Jahr für Jahr weiter belastet.

**Forderung:** Auf den Bau des Bypass und Spange Nord ist zu verzichten.

### 3. Erweiterung der Nationalstrasseninfrastruktur verschandelt die Uferlandschaft der Reuss und das Gebiet Grosshof

Der Bypass wird in Ibach in zwei Tunnels mit je 2 Spuren eingeführt. Dies bedingt einen mehrspurigen Ausbau der Strasseninfrastruktur. Die KVA wird in den nächsten Jahren rückgebaut. Die andern Gebäude nordseitig der Reusseggstrasse müssen der Verbreiterung weichen. Das dortige Reuss-, Reusszopf- und Kleine Emme Ufer ist durch die Nationalstrasseninfrastruktur bereits massiv beeinträchtigt. Vor dem Hintergrund des angestrebten Siedlungswachstums im Gebiet Seetalplatz ist es daher stossend, dass der einzige Naherholungsraum in diesem Bereich zusätzlich an Qualität verliert.

Eine deutliche Verschlechterung der heutigen Situation ergäbe sich mit dem geplanten Ausbau der N14 ab Buchrain. Denn dort führt die Autobahn mehrheitlich entlang und über die Reuss. Die Verbreiterung der Reussbrücke sowie der offenen Strecke entlang der Reuss wird weitere wertvolle Natur- und Kulturlandschaft zerstören.

Im südlichen Bereich sieht das Projekt Bypass im Gebiet Grosshof eine erweiterte Tunnelausfahrt vor. Damit wird die dortige Breite der Autobahn auf Stützen verdoppelt. Das Projekt bringt den vom Ausbau betroffenen Quartieren erhebliche Nachteile. Auf Krienser Boden bedeutet der Bypass eine weitere Verkehrsbelastung, mehr Lärm und statt einer Verbesserung eine weitere Verschandelung des Grosshof-Gebietes.

**Forderung 1:** Auf den Bau des Bypasses sowie auf den Ausbau der N14 ab Buchrain soll verzichtet werden.

**Forderung 2:** Wenn die Planung weitergeführt wird, muss eine Überdachung des Bypasses auf dem Gemeindegebiet von Kriens oder eine Untertunnelung der 2. Autobahn geplant werden. Weiter muss ein Gesamtverkehrskonzept für Luzern und vor allem die Agglomerationsgemeinden Kriens, Emmen, Horw und Ebikon erstellt werden.

### 4. Verkehrssimulationsmodell mit Fragezeichen

Laut Verkehrssimulationsmodell sind 25% des Verkehrs auf den Autobahnen Durchgangsverkehr, welche den Bypass nutzen werden. Die Abbildung 23 im technischen Bericht rechnet mit 26% auf der N2 und mit 23% auf der N14, welche den Bypass nutzen. Sind diese Zahlen verifiziert? In der Sitzung der Verkehrskommission Luzern vom 17. März 2014 ist gemäss Gesamtprojektleiter Thomas Kloth, Astra, vom Zulauf A14/A2 in den Grossraum Luzern bis Nidfeld der Anteil Ziel-/Quellverkehr 80%. Auch gemäss Aussage von Bundesrätin Doris Leuthard anlässlich der Gotthard-Debatte im Ständerat sind 80-85% des Verkehrs auf der Autobahn um die Stadt Luzern hausgemacht, also städtischer und Agglomerationsverkehr. Aus diesem Grund weist die Verkehrsprognose auch nur 48'000 Fahrzeuge pro Tag auf dem Bypass und dahingegen 41'000 (Sonnenbergtunnel) bis 71'000 (Reussporttunnel) Fahrzeuge auf der Stadtautobahn aus. Plausiblere Grundlagen hätte man, wenn eine Nummernschilderhebung gemacht würde, um verifizieren zu können, welcher Verkehr Durchgangsverkehr ist, welchen den Bypass wirklich nutzen wird. Die Zahlen beruhen also nur auf Schätzungen auf Basis des kantonalen Verkehrsmodells. Die Grafik der Verkehrsbelastungen stellt die interessierten Leser vor weitere knifflige Fragen: die Maihofstrasse wird eine markante Verkehrsabnahme und die Zürichstrasse eine kleine Verkehrszunahme haben. Ab Schlossberg wird die Verkehrszunahme aber massiv sein. Woher kommen diese Fahrzeuge? Auch die Verkehrszahlen auf der Haldenstrasse ändern sich nur gering und trotzdem soll der Verkehr auf der Seebrücke über ein Viertel abnehmen? Die Abnahme auf der Seebrücke lässt sich laut Verkehrssimulation mit einer Abnahme des Verkehrs aus dem Pilatusplatz (Kasernenplatz, Paulusplatz, Bundesplatz) erklären. Diese Verkehrsabnahme müsste sich aber wohl auf der rechten Seeseite ab Schlossberg durch eine Verkehrszunahme aufzeigen lassen. Die Verkehrsverlagerung ist schwierig nachvollziehbar und basiert auf veralteten Zahlen.

**Forderung:** Die Verkehrsmodellierung verfügt über keine genauen Zahlen über Ziel-, Quell- und Binnenverkehr und rechnet mit Annahmen. Um Aussagen über die Effizienz von Bypass, Spange Nord und Verkehrsmanagement und damit Verkehrsentslastung des Zentrums Luzern machen zu können, braucht es Verkehrsmessungen mit Hilfe von Ortungsdaten der Fahrzeuge, so wie sie bereits für die LSVA bei den LKW einge-

baut und ausgewertet werden. Solange diese nicht zur Verfügung stehen, müssen mit Nummerschilderauswertungen eindeutige Informationen zur Verfügung gestellt werden.

## 5. Verkehrsmanagement nicht gesichert

Dass das Verkehrsmanagement als Teil des Projektes aufgenommen wurde, ist löblich. Doch die Ausgestaltung ist bis jetzt stark vernachlässigt und nicht auf dem gleichen Projektstand wie der Ausbau der Infrastruktur. Entsprechend spiegelt sich auch die vernachlässigte Wichtigkeit der Massnahmen, zuerst wird gebaut und später geschaut was lenkbar ist.

Trotz Bypass und Spange Nord würde der Verkehr auf der Seebrücke nur um 2'200 Fahrzeuge, also 5.5% abnehmen. Erst mit einem Verkehrsmanagement und Massnahmen für den öV, wie eine durchgehende Busspur vom Kupferhammer bis Luzernerhof, kann der DTV auf der Seebrücke um 26% verringert werden. Ob diese durchgehende Busspur wirklich durchgehend signalisiert werden kann, ist jedoch fraglich. Denn eine durchgehende Busspur heisst Abbau einer MIV Spur, u.a. auf der Seebrücke, und zwar von zwei auf je eine Spur. Die Auswirkungen sind klar: da der Verkehr sich laut Verkehrssimulation nicht halbiert, sondern nur um ein Viertel reduziert, muss die Kapazität der verbleibenden zwei MIV Spuren erhöht werden. Dies wird erreicht, wenn die Lichtsignalanlagen massiv auf die Hauptachse ausgerichtet werden. Als Konsequenz müssen die Zufahrten auf die Hauptachsen dosiert werden (d.h. Zufahrten aus den Quartieren und Parkhäusern). Dies führt zu Rückstau im Quartier oder allfälligen Wartezeiten, um aus einem Parkhaus ausfahren zu können. Es würde über die Seebrücke und in den Zufahrts-Strassen zu massiven Staus kommen. Ob unter diesen Umständen durchgehende Busspuren politisch überhaupt umsetzbar sind, ist mehr als fraglich. Der Druck der AutomobilistInnen wird immens sein, diese Busspur auch wieder für den MIV zu öffnen. Damit hätte man mit Spange Nord und Bypass für den innerstädtischen Verkehr nichts gewonnen, sondern wäre in der Innenstadt beim Zustand von heute. Dies belegen die Verkehrsmodelle.

Das Spangensystem mit Bypass führt zu ökologisch und ökonomisch unsinnig langen Umwegfahrten, z.B. von den Gebieten Meggen, Adligenswil, Würzenbach ins Hirschmattquartier via Luzernerhof resp. St. Anna – Schlossberg – Lochhof/Fluhmühle – Kriens – Langensandbrücke. Diese zusätzlichen Fahrleistungen sind im UVB nicht ausgewiesen. Zudem ist die Anzahl der ab den Autobahn-Anschlüssen Luzern Zentrum und Kriens Grosshof in die Stadt einfahrenden Fahrzeuge mindestens gleich hoch wie heute. Somit kann mit einem derartig teuren Strassen-Ausbau im Innerstädtischen bzw. Agglomerationsverkehr keine Entlastung erzielt werden.

Unklar ist, wie in der Haldenstrasse die Fahrzeuge über Seebrücke, bzw. Zürichstrasse separat gelenkt werden sollen. Um die Fahrzeuge aus der Haldenstrasse auf die Zürichstrasse und dann Friedentalstrasse zu lenken, müssen diese bevorzugt behandelt werden, im Gegensatz zu den Fahrzeugen, welche über die Seebrücke wollen. Diese müssen mittels Dosieranlage gesteuert werden. Nun bietet aber die Haldenstrasse nicht genügend Platz, zwei ausreichende Fahrspuren in Richtung Stadt für diese Lenkung sowie eine Busspur gemäss Abbildung 93 bereit zu stellen. Die Fahrzeuge, die man über die Zürichstrasse bevorzugt fahren lassen will, stehen genau so im Stau, wie die Fahrzeuge über die Seebrücke. Auch von der Zürichstrasse Richtung Haldenstrasse wäre für den MIV nicht genügend Raum vorhanden.

**Forderung 1:** Bevor weiter an der Infrastruktur geplant wird, muss mit einem auf richtigen Grundlagen beruhenden Verkehrssimulationsmodell das geplante Verkehrsmanagement und das Umlagerungspotenzial auf öV und Langsamverkehr getestet werden.

**Forderung 2:** Wenn Bypass und Spange Nord gegen unseren Willen trotzdem umgesetzt werden, fordern wir die Sperrung der Seebrücke für den MIV, bzw. die Unterbrechung der Stadtdurchfahrt zum Beispiel beim Bahnhof. Nur so lässt sich eine wirkliche Entlastung des Stadtzentrums erzielen, da Dosiersysteme auf den umliegenden Strassen auch auf Grund von Platzmangel nicht umsetzbar sind. Wenn die Unterbrechung beim Hauptbahnhof erfolgt, könnte der Bahnhof von beiden Seiten des Sees erreicht werden, aber für den MIV würde keine Weiterfahrt bestehen. Diese zweite Option ist allerdings verkehrstechnisch schwieriger umzusetzen.

## 6. Spange Nord muss im Tunnel geführt werden

Das Quartier Hochwacht ist durch die stark befahrene Zürichstrasse und die zunehmenden Tourismusströme am Löwenplatz (Carparkplatz) in mehrfacher Hinsicht belastet.

Die Zürichstrasse ist in den Hauptverkehrszeiten heute bereits an der Leistungsgrenze angelangt, was die abendlichen Stausituationen zeigen. Betroffen sind insbesondere die Benutzer des öffentlichen Verkehrs, welche mit dem Bus ebenfalls im Stau stecken. Als Folge der hohen Verkehrsbelastungen entwickelt sich das Quartierleben beidseitig der Zürichstrasse abseits der Hauptachse. Zudem behindert der Carparkplatz am Löwenplatz den motorisierten Strassenverkehr durch das undisziplinierte Verhalten der Cars und der Touristen.

Die Friedental- und die Vallasterstrasse am Schlossberg sind gegenwärtig besonders in der Abendspitze wochentags stark belastet. Der Abschnitt im Bereich des Friedhofes wird heute von den Quartierbewohnern (Jogger, Spazierende, Familien mit Kindern) als verkehrsberuhigte Langsamverkehrsachse gerne genutzt. Der gesamte Bereich von der Reuss / Friedhof Friedental bis zum Rotsee dient der Quartierbevölkerung als wertvoller Naherholungsraum.

Viele Langsamverkehrs-Achsen (Velos, Fussgänger) laufen zudem quer zu den Strassen (v.a. Schul- und Einkaufswege), weshalb diese Strassen an vielen Stellen überquert werden müssen.

Mit der geplanten Spange Nord wird einerseits die Zugänglichkeit zum oben genannten wichtigen Naherholungsraum stark erschwert, indem neu eine vier- bis fünfspurige Strasse gequert wird. Die Querungen sind für Fussgänger und Radfahrer zwar sicher, jedoch ist an den (im Vergleich zu heute reduzierten) Lichtsignalanlagen mit langen Wartezeiten zu rechnen, was die Verkehrsteilnehmer zu gefährlichem Verhalten verleiten kann. Dies ist insbesondere bei Schulwegen (Maihofschulhaus) problematisch. Andererseits wird die Qualität der Naherholung durch die erhöhte Verkehrs- und Lärmbelastung im Bereich des Friedhofs massiv vermindert.

Durch die ausgebauten Verkehrsachsen – die nebenbei bemerkt dieselbe Breite wie die Seebrücke aufweist! – werden die automobilbesitzenden Quartierbewohner zu unnötigen Umwegfahrten gezwungen. Betroffen sind nicht nur die Achse Maihof – Stadtzentrum, sondern alle Strassenzüge, die in die Friedental- oder Zürichstrasse münden. Aus der Friedbergstrasse, Fluhgrund, Berg- und Fluhmattstrasse muss der Umweg über den Grosskreisel Schlossberg in Kauf genommen werden, um auf die Autobahn zu gelangen. Für die Einfahrt in die Wesemlinstrasse aus Richtung Schlossberg wird gar ein Umweg über den Löwenplatz notwendig. All diese „Verkehrsumlagerungen“ führen zu Mehrverkehr, mehr Lärm, mehr Abgasen, kurz: Mehrbelastungen für die ohnehin geplagte Stadtteil-Bevölkerung.

Gleichzeitig werden die örtlichen Verhältnisse am Schlossberg und am Löwenplatz eher noch verschärft. Am Schlossberg – einem beliebten Quartiertreffpunkt – soll die Breite des Wartebereiches an der Bushaltestelle um 2m reduziert werden, der Pausenplatz des Maihofschulhaus wird verkleinert und die Radfahrer werden über weite Strecken auf dem Trottoir geführt. Am Löwenplatz/Zürichstrasse sind leider keine Verbesserungsmaßnahmen der heutigen Missstände (u.a. zum Cartourismus) vorgesehen.

Ein Nutzen des Projekts „Bypass / Spange Nord“ für das Quartier ist nicht ersichtlich. Im Gegenteil: Die geplante Spange Nord erhöht die Trennwirkungen zu den benachbarten Quartieren und Erholungsgebieten stark und die Lebensqualität im beliebten Quartier wird vermindert. Fussgänger und Radfahrer werden noch stärker verdrängt als bisher und sollen sich die Trottoirs teilen.

**Forderung:** Die jetzige Projektierung der Spange Nord ist nicht quartierverträglich und als Zufahrtsachse zu einer Autobahn mitten durch die Stadt nicht geeignet. Das Mobilitätswachstum in der Agglomeration Luzern soll in nachhaltige Bahnen gelenkt werden und nicht nur neue Strassenkapazitätserweiterungen projektiert werden. Solange der Lebensraum der Stadtbewohner so stark zerschnitten wird, der Naherholungsraum zusätzlichen Lärmbelastungen ausgesetzt wird und die Fusswege im Quartier länger werden, ist dieses Projekt quartierschädigend und nicht zukunftsfähig. Aus diesen Überlegungen lehnen wir das vorliegende Projekt Bypass und Spange Nord Luzern klar ab. Eine Weiterverfolgung der Spange Nord ist nur möglich, wenn diese in einem durchgehenden Tunnel geführt wird.

Wir sind überzeugt, dass die Verkehrsprobleme in der Stadt und Agglomeration Luzern jetzt angepackt werden müssen. Einen weiteren Ausbau der Strassen-Infrastruktur mit vielen Nachteilen für die betroffenen Wohngebiete und ohne einen gesicherten Nachweis für eine qualitative Aufwertung von Stadt und Agglomeration lehnen wir ab. Notwendig und nachhaltig ist die Umlagerung des (Mehr-) Verkehrs auf die flächeneffektiven Verkehrsmittel öV und Velo- und Fussverkehr. Dies hat das Volk der Stadt Luzern mit dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität so bestimmt. Wenn in der Region Luzern der öV attraktiv ist und nur noch die wirtschaftlich notwendigen Fahrten mit dem Auto ausgeführt werden, hätten wir keine Probleme. Der Stadtrat hat mit der Mobilitätsstrategie entsprechende Massnahmen aufgezeigt.

Freundliche Grüsse  
Komitee Bypass Nein

Monique Frey  
Im Namen des Komitee

Komiteemitglieder:

VCS Sektion Luzern, SP Kanton Luzern, Grüne Kanton Luzern, glp Kanton Luzern, Junge Grüne Kanton Luzern, Juso Kanton Luzern, Quartierverein Hochwacht, UmverkehR Luzern, WWF Luzern

Kopie:

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Bundeshaus Nord, Kochergasse 10, CH-3003 Bern, [info@gs-uvek.admin.ch](mailto:info@gs-uvek.admin.ch), [doris.leuthard@gs-uvek.admin.ch](mailto:doris.leuthard@gs-uvek.admin.ch)

Bundesamt für Strassen ASTRA, Mühlestrasse 2, Ittigen, CH-3003 Bern, [info@astra.admin.ch](mailto:info@astra.admin.ch)

ASTRA, Abteilung Strasseninfrastruktur, Filiale Zofingen, Brühlstrasse 3, 4800 Zofingen, [zofingen@astra.admin.ch](mailto:zofingen@astra.admin.ch)