

Im Auftrag des Luzerner Stadtrates führt das Tiefbauamt betreffend möglicher neuer Verkehrsführung «Y-Lösung» am Pilatusplatz eine **Konsultation** durch.

Die Konsultation dient dem Stadtrat für die Meinungsbildung. Je nach Ergebnis und nach Beschluss des Stadtrates wird die Stadt beim Kanton Luzern die Aufnahme der neuen Verkehrsführung am Pilatusplatz ins kantonale Strassenbauprogramm beantragen oder aber die Umsetzung des Gesamtprojektes gemäss bestehendem Vorprojekt vom Juli 2018 weiterführen.

Als **Leitfaden/Hilfestellung** dient Ihnen dieser

## Kriterienkatalog

Alle Informationen über die neue Verkehrsführung finden sich in der Studie «Technische Machbarkeit / gestalterisches Potenzial Y-Lösung (alternative Verkehrsführung)» vom 28. September 2018. Diese Studie ist verfügbar auf [www.pilatusplatz.stadtluuzern.ch](http://www.pilatusplatz.stadtluuzern.ch)

Wir bitten Sie um eine schriftliche Rückmeldung bis **31. Dezember 2018** an: Stadt Luzern, Tiefbauamt, Konsultation Pilatusplatz, Industriestrasse 6, 6005 Luzern oder per Mail an [stefan.huonder@stadtluuzern.ch](mailto:stefan.huonder@stadtluuzern.ch).

Ihre Angaben	
	Name, Vorname, Adresse, Organisation
	TCS Sektion Waldstätte, Burgerstrasse 22, 6000 Luzern 7 Alexander Stadelmann, Geschäftsführer <b>Wichtig:</b> Der TCS ist Interessenvertreter und Direktbetroffener zugleich. Die Geschäftsstelle mit Shop befindet sich im direkten Einzugsgebiet an der Burgerstrasse 22 => Kleinstadt Luzern.
	Telefonnummer /Mailadresse
	Tel: +41 41 228 94 94
	Mail: alexander.stadelmann@tcs.ch

Themenbereich Verkehr	
	<b>1. Öffentlicher Verkehr</b>
	Die geplante Y-Umsetzung führt beim ÖV zu einer nachweislichen Verschlechterung anstelle der in Aussicht gestellten bzw. geplanten Verbesserung. <u>Achse Kantonbank/Paulusplatz in Richtung Kasernenplatz:</u> Die Durchfahrtszeiten verschlechtern sich für den ÖV massiv, da der Verkehrsfluss im Bereich der Ecke

„Kasimir Pfyffer-Strasse/Hallwilerweg/Obergrundstrasse/Hirschengraben“ durch die neue Verkehrsbeziehung mit Knoten gestört wird. Die zusätzlichen Kreuzungen (Einbiegen in die Hauptverkehrsachse, Links- und Rechtsabbieger) führen zu unnötigen und sinnlosen Wartezeiten für den ÖV und somit zu Staus. Die Service- und Dienstleistungsqualität wird durch die neue behindertengerechte Buskante verbessert. Von dieser Verbesserung profitieren ÖV-Benutzer jedoch auch bei einer Beibehaltung des aktuellen Verkehrsregimes.

Achse Kasernenplatz in Richtung Pilatusplatz: Die Durchfahrtszeiten verschlechtern sich für den ÖV massiv, da der Verkehrsfluss im Bereich der Ecke „Kasimir Pfyffer-Strasse/Hallwilerweg/Obergrundstrasse/Hirschengraben“ durch die neue Verkehrsbeziehung mit Knoten gestört wird. Dies führt zu Rückstaus auf dem Strassennetz über den Kasernenplatz hinaus, was das Durchkommen des ÖV massiv erschwert und verschlechtert. Die Einhaltung des Fahrplans in den Hauptverkehrszeiten ist dadurch nicht mehr gegeben. Durch die Verlegung der Bushaltestelle Hirzenhof entstehen für ÖV-Nutzer zudem längere Wege.

**Fazit:** Anstelle einer erhofften Verbesserung treten für die ÖV-Nutzer massive Verschlechterungen ein. Die Attraktivität des ÖV nimmt nachweislich ab. Das Projekt ist daher zwingend abzulehnen und nicht umzusetzen.

## 2. Motorisierter Individualverkehr

Durch eine Verminderung von Fahrspuren und durch den neuen Verkehrsknoten an der Ecke „Kasimir Pfyffer-Strasse/Hallwilerweg/Obergrundstrasse/Hirschengraben“ wird der Verkehrsfluss massiv gestört.

Die zusätzlichen Kreuzungen

- Querung ÖV-Achse für den MIV in Fahrtrichtung Pilatusplatz nach Kasernenplatz
- Linksabbieger auf dem Hirschengraben für alle Fahrzeuge mit dem Ziel Kleinstadt, Winkelriedstrasse, Bahnhofstrasse, Stadttheater, Stadtpolizei, Buobenmatt, Parkhaus Kesselturm. Parkhaus Kantonbank, usw.
- Abbieger in Richtung Süd für Fahrzeuge aus dem Gebiet Kleinstadt, Stadttheater, Stadtpolizei, Buobenmatt, Parkhaus Kesselturm

führen unweigerlich zu langen Staus – nicht nur während der Hauptverkehrszeiten am Morgen und am frühen Abend –, was einer klaren Verschlechterung des MIV gleichkommt und zugleich die Lebensqualität der Quartierbewohner massiv und nachhaltig verschlechtert.

Durch die Reduktion von Fahrspuren auf der Achse in Richtung Kasernenplatz wird der Verkehrsfluss zudem massiv gestört. Der reibungslose Abfluss ist nicht mehr gewährleistet, was unweigerlich zu grossen Rückstaus bis auf die Pilatusstrasse und den Paulusplatz führt.

Der neue Linksabbieger auf dem Hirschengraben für alle Fahrzeuge mit dem Ziel Kleinstadt, Winkelriedstrasse, Bahnhofstrasse, Stadttheater, Stadtpolizei, Buobenmatt, Parkhaus Kesselturm. Parkhaus Kantonbank, usw. hat zur Folge, dass die bestehenden Fahrspuren verengt werden und für den MIV zusätzlich eine Fahrspur in Richtung Pilatusplatz wegfällt. Das vermindert die Verkehrssicherheit und führt unweigerlich zu Staus.

	<p>Durch das Wegfallen von 46 (!) Parkplätzen leidet zudem die Attraktivität des lokalen Kleingewerbes, da für deren Kunden keine Kurzparkplätze mehr zur Verfügung stehen. Dies wird u.a. auch dazu führen, dass künftig Parkplätze in angrenzenden Wohnquartieren genutzt werden, was zu übermässigem Suchverkehr – notabene unnötiger Mehrverkehr – führt.</p> <p>Die Obergrundstrasse wird bei einer Projektumsetzung zudem nur sehr bedingt verkehrsfrei bzw. verkehrsarm. Sie wird auch weiterhin von den zahlreichen Bussen (VBL 2, 5, 9, 12, 18, Rottal AG, Postauto, Auto AG Rothenburg, usw.), von vielen Zweirädern und am unteren Ende zusätzlich von allen Fahrzeugen mit dem Ziel Kleinstadt, Winkelriedstrasse, Bahnhofstrasse, Stadttheater, Stadtpolizei, Buobennmatt, Parkhaus Kesselturm. Parkhaus Kantonalbank, usw. befahren.</p> <p>Auf dieser Achse verkehren bis zu 40 Busse pro Stunde. Zudem führt künftig der ausgebaute Velo-Weg durch diesen Strassenzug. Eine Ruhe-Oase mit Lebensqualität entsteht daher nicht.</p> <p><b>Fazit:</b> Durch die Projektumsetzung entsteht eine klare Verschlechterung für Quartierbewohner, für das lokale Gewerbe, für Gastgewerbebetriebe in der unmittelbaren Umgebung, den Tourismus, den MIV usw. Die hohen Projektkosten stehen in absolut keinem Verhältnis zum Nutzen. Das Projekt ist daher abzulehnen und nicht weiterzuverfolgen!</p>
<b>3. Radverkehr</b>	
	<p>Durch vermehrte Staubildung auf dem Hauptstrassennetz kommt es zwangsläufig zu einer Verschiebung des MIV-Verkehrs in die angrenzenden Wohnquartiere. Da ein Grossteil der Radfahrer diese Quartiere für eine sichere und schnelle Querung und Durchfahrt nutzt, entsteht für sie eine nachweisliche massive Verschlechterung.</p> <p><b>Fazit:</b> Für die Radfahrer entsteht bei einer Umsetzung des geplanten Projekts eine nachweisliche Verschlechterung! Das sichere Durchfahren auf Quartierstrassen ist nur noch bedingt gegeben. Aufgrund der nachweislichen Nachteile für die Radfahrer ist von einer Umsetzung des geplanten Projekts zwingend abzusehen!</p> <p><b>Empfehlung:</b> Die geplante Querung für Velos vom Bruchquartier über den Pilatusplatz zur Obergrundstrasse ist so zu gestalten, dass die Zweiradfahrer auf der Bruchstrasse bis zur Ecke Bruchstrasse/Kosterstrasse geführt werden und am Ende der Klosterstrasse bei den Restaurants Rütli bzw. Toscana die Kantonsstrasse queren. Hier besteht bereits ein sicherer und gut funktionierender Übergang.</p>
<b>4. Fussverkehr</b>	
	<p>Auf dem Hallwilerweg – Achse Pilatusplatz bis Kasimir Pfyffer-Strasse – entsteht massiv mehr Verkehr. Fussgänger haben durch das neue Verkehrsregime mit Gegenverkehr zudem noch mehr Fahrspuren zu queren, was die Attraktivität des Fussverkehrs massiv verschlechtert und unsicherer macht.</p> <p>Auf der Obergrundstrasse – Achse Pilatusplatz bis Kleinstadt – entsteht zudem nur bedingt weniger Verkehr, da diese Achse weiterhin von bis zu 40 Bussen pro Stunde (VBL 2, 5, 9, 12, 18, Rottal AG, Postauto, Auto AG Rothenburg, usw.) und von zahlreichen Zweirädern befahren wird. Am unteren Ende künftig zusätzlich von</p>

	<p>allen Fahrzeugen mit dem Ziel Kleinstadt, Winkelriedstrasse, Bahnhofstrasse, Stadttheater, Stadtpolizei, Buobenmatt, Parkhaus Kesselturm. Parkhaus Kantonalbank, usw. befahren.</p> <p><b>Fazit:</b> Für den Fussverkehr entsteht bei einer Umsetzung des geplanten Projekts eine nur minime nachweisliche Verbesserung. Das sichere Queren der entsprechenden Strassen wird teilweise sogar massiv verschlechtert (Hallwilerweg) bzw. nur minimalst verbessert (Obergrundstrasse). Aufgrund des nicht gegebenen Kosten/Nutzen-Verhältnisses und der nachweislichen Verringerung der Sicherheit ist von einer Umsetzung des Projekts zwingend abzusehen!</p>
	<p><b>5. Taxi</b></p>
	<p>Die neue geplante Verkehrsführung am Pilatusplatz hat zur Folge, dass die stark frequentierten Taxihalteplätze an einer der zentralsten Stellen in der Stadt Luzern (Ecke Salathé) wegfallen.</p> <p><b>Fazit:</b> Für das Taxigewerbe und deren Kunden entsteht dadurch eine klare Verschlechterung der Situation und des Angebots. Von einer Umsetzung des Projekts ist daher zwingend abzusehen.</p>

<p><b>Themenbereich Quartierschliessung</b></p>	
	<p><b>6. Ver- und Entsorgung</b></p>
	<p>Die Entsorgung und Versorgung der direkt und indirekt betroffenen Quartiere und Gebiete verschlechtert sich aufgrund des nicht mehr gegebenen Verkehrsflusses massiv. Zulieferer und Versorger bleiben im Stau stecken und können die Quartiere und Gebiete zudem nicht mehr bzw. nur noch erschwert anfahren.</p> <p><b>Fazit:</b> Die reibungslose, effiziente und effektive Ver- und Entsorgung der direkt und indirekt betroffenen Gebiete und Quartiere ist von hoher Bedeutung und Wichtigkeit. Die Ver- und Entsorgung würde sich bei einer Umsetzung des Projekts massiv und nachhaltig verschlechtern. Von einer Projektumsetzung ist daher zwingend abzusehen.</p>
	<p><b>7. Parkplätze</b></p>
	<p>Durch das Wegfallen von 46 Parkplätzen leidet die Attraktivität des lokalen Kleingewerbes, da für ihre Kunden keine Kurzzeitparkplätze mehr zur Verfügung stehen. Eine Umsetzung des geplanten Projekts wird u.a. dazu führen, dass künftig Parkplätze in angrenzenden Wohnquartieren genutzt werden, was zu übermässigem Suchverkehr und notabene zu unnötigem Mehrverkehr führen wird.</p> <p><b>Fazit:</b> Durch die Projektumsetzung entsteht eine klare Verschlechterung für das lokale Gewerbe, für Gastgewerbebetriebe in der direkten Umgebung des Pilatusplatzes, für den Tourismus, usw. Keine Parkplätze im direkten Einzugsgebiet von Geschäften wird zudem dazu führen, dass weitere lokale Unternehmen der Stadt den Rücken kehren und in die Agglomeration abwandern, was eine Angebotsverschlechterung darstellt und die Attraktivität der Innenstadt weiter reduziert. Das Projekt ist daher zwingend abzulehnen und nicht weiterzuverfolgen!</p>

Themenbereich Umwelt	
<b>8. Stadträumliche Qualität</b>	
	<p>Da die Obergrundstrasse – Achse Pilatusplatz bis Kleinstadt – aus genannten Gründen (siehe Punkt 2. Motorisierter Verkehr) nicht bzw. nur sehr bedingt vom Verkehr befreit werden kann, ist ein städtebaulicher Mehrwert bzw. eine Qualitätssteigerung nicht gegeben. Die Aufenthalts- und Verweilqualität wird nicht verbessert, da die oben genannte Achse weiterhin von zahlreichen Bussen (VBL 2, 5, 9, 12, 18, Rottal AG, Postauto, Auto AG Rothenburg, usw.), von sehr vielen Zweiradfahrern und am unteren Ende der Strasse zusätzlich von allen Fahrzeugen mit dem Ziel Kleinstadt, Winkelriedstrasse, Bahnhofstrasse, Stadttheater, Stadtpolizei, Buobenmatt, Parkhaus Kesselturm. Parkhaus Kantonalbank, usw. befahren wird.</p> <p><b>Fazit:</b> Eine städtebauliche Verbesserung ist nicht gegeben. Weder die Lebens- noch die Aufenthaltsqualität können im besagten Gebiet verbessert werden. Auf der Achse Pilatusplatz bis Kasimir Pfyffer-Strasse entsteht sogar eine nachhaltig verschlechterte (!) Wohn- und Lebensqualität, dies durch Mehrverkehr (neues Regime mit Gegenverkehr!).</p>
<b>9. Flächen / Plätze / Möglichkeiten / Aufenthaltsqualität</b>	
	<p>Das besagte Teilstück der Obergrundstrasse, welches verkehrsarm werden soll, ist nur knapp über 100 Meter lang und grenzt direkt an die verkehrsarme Kleinstadt bzw. die verkehrsfreie Luzerner Altstadt. Diese beiden Gebiete werden daher aktiv zum Verweilen genutzt, die Aufenthaltsqualität ist nachweislich sehr gross.</p> <p>Die Obergrundstrasse (Teilstück Pilatusplatz bis Kleinstadt) wird auch nach einer Projektumsetzung in keiner Weise verkehrsfrei bzw. verkehrsarm, da nebst den zahlreichen Bussen (VBL 2, 5, 9, 12, 18, Rottal AG, Postauto, Auto AG Rothenburg, usw.) auch zahlreiche Zweiräder diese Achse weiterhin befahren, am unteren Ende zudem ebenfalls alle Fahrzeuge mit dem Ziel Kleinstadt, Winkelriedstrasse, Bahnhofstrasse, Stadttheater, Stadtpolizei, Buobenmatt, Parkhaus Kesselturm. Parkhaus Kantonalbank, usw.</p> <p><b>Fazit:</b> Eine Projektumsetzung führt zu keiner verbesserten Lebens- und Aufenthaltsqualität. Von einer Projektumsetzung ist aufgrund der zahlreichen Nachteile zwingend abzusehen.</p> <p><b>Empfehlung:</b> Anstelle der nachhaltigen Steigerung der Lebensqualität rund um den Pilatusplatz ist der Zugang zum Innenhof des Stadthauses zu öffnen. Hier besteht eine Idylle, welche der Bevölkerung vorenthalten wird und zum Verweilen einlädt.</p>
<b>10. Wirtschaftliche Auswirkungen (z. B. Vorteile/Nachteile für die Geschäftsräume)</b>	
	<p>Das lokale Gewerbe ist zwingend auf eine gute Erreichbarkeit angewiesen. Zudem benötigt es Kurzzeitparkplätze im direkten Einzugsgebiet der Verkaufsstellen. Bei einer Projektumsetzung würden auf einen Schlag 46 sehr stark genutzte Kurzzeitparkplätze wegfallen. Die Attraktivität des lokalen Gewerbes leidet dadurch, Umsatzrückgänge sind die Folge. Dies wird zu einer weiteren Abwanderung von lokalen Unternehmen in benachbarte Agglomerationen führen, was verheerende Folgen für die Stadt Luzern hat (Wegfall von weiteren qualifizierten Arbeitsplätzen und von Steuererträgen).</p>

	<p><b>Fazit:</b> Eine Projektumsetzung führt nachweislich zu einer Attraktivitätsverminderung, was direkten Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von lokalen Gewerbetreibenden hat. Von einer Projektumsetzung ist daher zwingend abzusehen.</p>
<p><b>11. Sicherheit</b></p>	
	<p>Durch eine Umsetzung des Projekts entsteht Mehrverkehr in den direkt angrenzenden Quartieren und Gebieten. Dies, da insbesondere ein Teil des MIV aufgrund von Staus und dem nicht gegebenem Verkehrsfluss auf den Hauptverkehrsachsen auf die Quartierstrassen ausweichen wird. Folge: Die Verkehrssicherheit in den Quartieren und auf der Hauptverkehrsachse sinkt, Unfälle mit Verletzten sind vorprogrammiert.</p> <p><b>Fazit:</b> Bei der Verkehrssicherheit darf es keinesfalls zu Eingeständnissen kommen, Einschränkungen stellen absolut keine Option dar. Sichere und unfallarme Strassen müssen oberstes Ziel sein und bleiben. Von einer Projektumsetzung ist daher zwingend abzusehen!</p>
<p><b>Themenbereich Umwelt</b></p>	
<p><b>12. Lärm / Luft</b></p>	
	<p>Durch eine Umsetzung des Projekts entsteht unnötiger Mehr- und Suchverkehr in den direkt angrenzenden Quartieren und Gebieten. Zudem ist der Verkehrsfluss auf der Hauptverkehrsachse nicht mehr gegeben, was zu langen Staus führt. Diese Aspekte haben zudem direkten Einfluss auf den Lärm und die Luft. Die Lärmemissionen nehmen zu und die Luftqualität verschlechtert sich zusehends.</p> <p><b>Fazit:</b> Der Umwelt und der lokalen Bevölkerung muss zwingend Sorge getragen werden. Eine Umsetzung des Projekts führt zu Mehr- und Suchverkehr in den Quartieren. Fakt: Unerträglicher Lärm und eine nachweislich schlechtere Luftqualität. Von einer Umsetzung des Projekts ist daher zwingend abzusehen!</p>
<p><b>13. Bäume, Grünflächen, Bepflanzung</b></p>	
	<p>Der Abschnitt Hallwilerweg wird künftig durch noch mehr Verkehr belastet. Dies, da dieser Perimeter künftig im Gegenverkehrsregime befahren wird. Auf der Obergrundstrasse (Achse Pilatusplatz bis Kleinstadt) kann nur sehr bedingt eine naturnahe Aufwertung erfolgen, da diese Fläche auch nach einer Projektumsetzung nicht verkehrsfrei wird. Nebst den zahlreichen Bussen (VBL 2, 5, 9, 12, 18, Rottal AG, Postauto, Auto AG Rothenburg, usw.) verkehren auf diesem Abschnitt zahlreiche Zweiräder und am unteren Ende der Strasse neu auch alle Fahrzeuge mit dem Ziel Kleinstadt, Winkelriedstrasse, Bahnhofstrasse, Stadttheater, Stadtpolizei, Buobennmatt, Parkhaus Kesselturm, Parkhaus Kantonalbank, usw.</p> <p><b>Fazit:</b> Eine Umsetzung des Projekts führt zu keiner naturnahen Aufwertung des betreffenden Gebiets. Die Fläche wird weiterhin für den ÖV, MIV und LV benötigt. Von einer Umsetzung des Projekts ist daher abzusehen, da es zu keiner Steigerung der Attraktivität führt.</p> <p><b>Empfehlung:</b> Anstelle der nachhaltigen Steigerung der Lebensqualität rund um den Pilatusplatz ist der Zugang zum Innenhof des Stadthauses zu öffnen. Hier besteht eine Idylle, welche der Bevölkerung vorenthalten wird und zum Verweilen einlädt.</p>

Themenbereich Finanzen	
<b>14. Kosten, Investition</b>	
	<p>Eine Umsetzung führt grundsätzlich zu keinem Vorteil. Die Nachteile sind im Gegenzug äusserst zahlreich und massiv. <u>Faktenlage:</u> Mehr- und Suchverkehr (MIV) in den direkt angrenzenden Quartieren und Gebieten, Wegfall von dringend benötigten Kurzzeitparkplätzen für das lokale Gewerbe, Verminderung der Verkehrssicherheit in den Quartieren, Verminderung der Lebensqualität (durch tägliche Staus Verschlechterung der Luftqualität und massive Steigerung der Lärmemissionen), usw.</p> <p><u>Fazit:</u> Eine Investition ins Projekt macht daher absolut keinen Sinn. Das Investieren von finanziellen Mitteln käme einer Verschleuderung von bereits knappen und begrenzten Steuergeldern gleich. Von einer Projekt-Umsetzung ist daher zwingend abzusehen!</p>
<b>15. Betrieb und Unterhaltskosten</b>	
	<p>Eine Umsetzung führt grundsätzlich zu keinem Vorteil. Die Nachteile sind im Gegenzug äusserst zahlreich und massiv. <u>Faktenlage:</u> Mehr- und Suchverkehr (MIV) in den direkt angrenzenden Quartieren und Gebieten, Wegfall von dringend benötigten Kurzzeitparkplätzen für das lokale Gewerbe, Verminderung der Verkehrssicherheit in den Quartieren, Verminderung der Lebensqualität (durch tägliche Staus Verschlechterung der Luftqualität und massive Steigerung der Lärmemissionen), usw.</p> <p><u>Fazit:</u> Eine Investition ins Projekt und die damit verbundenen Betriebs- und Unterhaltskosten im Nachgang ergeben absolut keinen Sinn. Das Bereitstellen von unnötigen finanziellen Mitteln käme einer Verschleuderung von bereits knappen und begrenzten Steuergeldern gleich. Von einer Projekt-Umsetzung ist daher zwingend abzusehen!</p>
<b>16. Wirtschaftliche Auswirkungen (z. B. Minderwert/Mehrwert für die Liegenschaften)</b>	
	<p>Durch das geplante Verkehrsregime resultieren sowohl auf den betroffenen Hauptverkehrsachsen als auch in den direkt angrenzenden Quartieren und Gebieten ausschliesslich Nachteile. Unerträgliche Staus und Lärm auf der Hauptachse sowie Mehr und Suchverkehr in den direkt angrenzenden Quartieren und Gebieten. Die Wohnqualität sinkt dadurch nachweislich, was direkten Einfluss auf den Wert von Liegenschaften hat.</p> <p><u>Fazit:</u> Aufgrund der nachweislichen Nachteile verlieren die betroffenen Liegenschaften im direkten und indirekten Einzugsgebiet massiv an Attraktivität und dadurch an Wert. Von einer Umsetzung des geplanten Projekts ist daher zwingend abzusehen!</p>
<b>Fazit/Schlussfrage</b>	
	Soll die neue Verkehrsführung durch den Luzerner Stadtrat weiterverfolgt werden?
	<p>Aufgrund der nachweislich klaren Nachteile für die lokale Bevölkerung und das lokale Gewerbe, den MIV, ÖV und LV ist von einer Umsetzung des Projekts zwingend abzusehen. Bei einer Realisierung würde sich zudem auch die Verkehrssicherheit in den Quartieren nachhaltig verschlechtern und zu einer Verminderung der Luftqualität und last but not least zu mehr Lärm in den Quartieren führen. Summa summarum: Die Lebensqualität sinkt!</p>

<p><b>Fazit:</b> Von einer Umsetzung des Projekts ist aufgrund der nicht gegebenen Vorteile und der daraus zahlreich resultierenden Nachteile zwingend abzusehen. Die aktuelle Verkehrsführung ist ohne Anpassungen der Strasseninfrastruktur zu belassen. Es ist somit auch von einer Umsetzung des ersten Vorprojekts abzusehen.</p>
--

Luzern, 07.12.2018