

Änderung Kantonsstrasse K 13 im Abschnitt Einmündung Lindenstrasse (exkl.) – Schiff in der Stadt Luzern

Entwurf Dekret über einen Sonderkredit

Zusammenfassung

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, für die Änderung der Kantonsstrasse K 13 im Abschnitt Einmündung Lindenstrasse (exkl.) – Schiff in der Stadt Luzern einen Sonderkredit von 21,10 Millionen Franken zu bewilligen. Gemäss Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen umfasst das Projekt die Verbreiterung des Strassenraums, die Realisierung einer Busspur, eines Rad-/Gehwegs und eines Radstreifens sowie den zurückversetzten Neubau der Stützmauer Reussthal.

Die Kantonsstrasse K 13 verbindet den Seetalplatz mit dem Zentrum der Stadt Luzern. Der Abschnitt Einmündung Lindenstrasse (exkl.) – Schiff ist Teil des Gesamtverkehrskonzeptes Luzern Nord. Dieses erstreckt sich vom Kasernenplatz in der Stadt Luzern über den Seetalplatz bis zur Sprengi in der Gemeinde Emmen. Um die erforderliche Busspur, den Rad-/Gehweg sowie den Radstreifen in Ergänzung zu den bisherigen Fahrstreifen realisieren zu können, muss der Strassenraum verbreitert werden. Dies ist nur mit einem zurückversetzten Neubau der Stützmauer Reussthal möglich. Diese ist in einem sehr schlechten Zustand und muss aus Sicherheitsgründen ohnehin ersetzt werden.

Mit der Verbreiterung und der Sanierung der Strasse und dem Neubau der Stützmauer Reussthal können im betroffenen Abschnitt die Kapazität der Kantonsstrasse K 13 für den Langsamverkehr, den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr massgeblich verbessert, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer erheblich erhöht und die langfristige Gebrauchstauglichkeit der Strasse gewährleistet werden.

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Dekrets über einen Sonderkredit für die Änderung der Kantonsstrasse K13 im Abschnitt Einmündung Lindenstrasse (exkl.) – Schiff in der Stadt Luzern. Das Bauvorhaben umfasst die Verbreiterung des Strassenraums, die Realisierung einer Busspur, eines Rad-/Gehwegs und eines Radstreifens sowie den zurückversetzten Neubau der Stützmauer Reussthal.

1 Vorgeschichte

Der Abschnitt Einmündung Lindenstrasse (exkl.) – Schiff ist Teil des Gesamtverkehrsprojekts Luzern Nord. Dieses erstreckt sich vom Kasernenplatz in der Stadt Luzern über den Seetalplatz bis zur Sprengi in der Gemeinde Emmen. Die im Gesamtkonzept formulierten verkehrlichen Zielsetzungen sind die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des öffentlichen und des motorisierten Individualverkehrs sowie die Gewährleistung von sicheren Verbindungen für den Langsamverkehr. In der Vorprojektphase wurde der gesamte Perimeter betrachtet – ab der Phase Bauprojekt sieht das Bauprogramm zehn aufeinander abgestimmte Projekte vor.

Da im hier behandelten Strassenabschnitt die parallel zur Strasse verlaufenden Zuggeleise und die Reuss eine Verbreiterung des Strassenraums verhindern, müssen auf der anderen Strassenseite (hangseitig) grössere bauliche Anpassungen vorgenommen werden. Unabhängig von den verkehrsorientierten Betrachtungen im Gesamtkonzept geht es beim aktuellen Teilprojekt auch um die stark sanierungsbedürftige Stützmauer Reussthal. Die für deren Instandhaltung nötigen Massnahmen wurden zunächst unabhängig vom Gesamtkonzept erarbeitet. Aus der Gesamtanalyse ergab sich allerdings, dass eine reine Sanierung nicht zweckmässig ist.

Im Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen ist die Erstellung einer Radverkehrsanlage, einer Busspur sowie die Sanierung der Reussthalmauer im Topf B enthalten (vgl. Botschaft B 116 vom 20. Juni 2014). Das Projekt war in den Agglomerationsprogrammen der 1. und 2. Generation in der Liste der Massnahmen im Bereich Buspriorisierung/-bevorzugung, Priorität C beziehungsweise B, noch ohne Beitragssatz des Bundes enthalten (Massnahme M18.2a3). Im Agglomerationsprogramm der 3. Generation, dessen Genehmigung derzeit beim Bund hängig ist, soll das Projekt in Priorität A aufgenommen werden (Massnahme öV-9.1m-3A, Kosten von Fr. 20050000.–).

2 Bedürfnis

Mit dem neuen Stadtraum Luzern Nord im Bereich Seetalplatz kommt der Kantonsstrasse K13 als Verbindungsachse zum Stadtraum Luzern (Zentrum) eine zentrale Rolle zu. Insbesondere der öffentliche Verkehr soll dem Anspruch an ein leistungsfähiges Strassenverkehrssystem gerecht werden. Die Verkehrsanlagen im Abschnitt Reussthal genügen diesen Anforderungen nicht mehr. Der eng begrenzte Strassenraum schränkt insbesondere die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs sowie die Attraktivität des Langsamverkehrs zu stark ein. Damit der öffentliche Nahverkehr leistungsfähiger und attraktiver wird, muss die Kantonsstrasse im betroffenen Bereich um eine Busspur ergänzt werden. Zudem muss für den Langsamverkehr zusätzlicher Raum geschaffen werden. Mit einem Rad-/Gehweg stadteinwärts sowie einem Radstreifen stadtauswärts werden die Stadträume Luzern (Zentrum) und Luzern Nord mit attraktiven Wegen verbunden. Für den motorisierten Individualverkehr stehen weiterhin zwei richtungsgetrennte Fahrstreifen zur Verfügung.

Für diesen Ausbau muss die ohnehin stark sanierungsbedürftige Stützmauer Reussthal durch eine neue, bergwärts verschobene Mauer ersetzt werden. Durch die Rückversetzung und Erneuerung der Stützmauer kann der Schutz vor Naturgefahren, im vorliegenden Fall Murgängen und Steinschlag, verbessert werden. Durch die Gestaltung der Stützmauer und die geeignete Beförsterung und Bestockung des darüber liegenden Waldstücks kann die Sicherheit erhöht und die Situation in ökologischer Hinsicht verbessert werden.

3 Planung

Die Planung des Projekts für die Änderung der Kantonsstrasse K 13 im Abschnitt Einmündung Lindenstrasse (exkl.) – Schiff in der Stadt Luzern erfolgte in mehreren Phasen:

- Bearbeitung der Stützmauer Reussthal:
2007–2008: Vorstudien und Vorprojekte zur Sanierung der Stützmauer Reussthal;
ab 2008 Integration in das Gesamtprojekt
- Vorprojekt im Rahmen Gesamtverkehrssystem:
2009–2010: Erarbeitung Vorprojekt Gesamtverkehrssystem Luzern Nord inkl. Vernehmlassung
- Bauprojekt:
ab 2010: Bearbeitung des Teilprojekts Einmündung Lindenstrasse (exkl.) – Schiff als einzelne Massnahme im Bauprogramm
2010–2012: Bearbeitung Bauprojekt
2013: Vernehmlassung Bauprojekt
2014–2015: Überarbeitung Radwegführung und Gestaltung Stützmauer Reussthal
2015–2016: Erarbeitung optimiertes Bauprojekt
- Bewilligungsverfahren:
2016: Berücksichtigung der Rückmeldungen aus der Vernehmlassung zum optimierten Bauprojekt und öffentliche Auflage des angepassten Projekts

4 Projekt

Entlang der Kantonsstrasse K 13 – zwischen Stützmauer und Fahrbahnrand – wird hangseitig ein 3,5 Meter breiter Rad-/Gehweg angelegt, der durch die Möglichkeit der Mitnutzung des Banketts eine nutzbare Breite von 4,5 Metern erhält. Der Abschnitt von der Einmündung der Lindenstrasse bis zum Knoten Kreuzstutz wird in Anschlussprojekten behandelt. In Fahrtrichtung Seetalplatz entsteht ein Radstreifen von 1,5 Metern Breite. Für den öffentlichen Verkehr wird in Fahrtrichtung Seetalplatz im Abschnitt Einmündung Lindenstrasse bis Seetalplatz eine separate Busspur mit einer Breite von 3,25 Metern erstellt. Die Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr sind in beide Richtungen mit je 3,5 Metern Breite projektiert.

Die Verbreiterung ist nur bergseitig der Hauptstrasse möglich. Daher wird die sich in einem sehr schlechten Zustand befindliche Stützmauer Reussthal abgebrochen und durch eine neue, städtebaulich optimal gestaltete Mauer ersetzt. Der Hauptzweck der Stützmauer besteht darin, den Hanganschnitt oberhalb der Hauptstrasse zu sichern. Die neue Stützmauer Reussthal wird in zwei Mauerschalen aufgeteilt. Sie ist rund 350 Meter lang, und ihre maximale Höhe beträgt 21,6 Meter. Eine untere, strassenbegleitende Mauer weist eine regelmässige Höhe von 8,0 Metern auf und schneidet den standfesten Fels. Die Mauerkrone der oberen zurückversetzten Mauer folgt der Terrainlinie.

Das Erscheinungsbild des Flussraums ändert sich mit der Verbreiterung der Strasse und der damit einhergehenden Erhöhung der Stützmauer Reussthal. Die Staffelung der beiden Mauerschalen erlaubt feine räumliche Differenzierungen und eine präzise Reaktion auf die lokalen Gegebenheiten. Zudem wird die Höhe der Mauer optisch gebrochen. Dank einer intensiven Mauerbegrünung durch hängende Gärten sowie der Aufrauung der Betonoberfläche durch Hochdruckwasserstrahlen wird sich die Mauer gut in die Umgebung einfügen. Die Gestaltung der Mauer entspricht jener der neu erstellten Mauern am Seetalplatz.

Wichtige Randbedingungen für den Ausbau der Hauptstrasse stellen die nahen Geleise der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sowie das Trolleybus-Netz der Verkehrsbetriebe Luzern (VBL) dar. Die erforderlichen Sicherheitsmassnahmen zwischen Strasse und Bahntrasse – Mindestabstände, Rückhaltesysteme usw. – werden im vorliegenden Projekt umgesetzt.

Der bewaldete Hang entlang der Kantonsstrasse K 13 ist bis zu 43° geneigt, sodass im südlichen Teil des Hanges von einer erheblichen Gefährdung der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer durch Hangmuren und Steinschläge auszugehen ist. Zum Schutz wird der Wald oberhalb der Stützmauer in einen funktionierenden Schutzwald umgestaltet. Um die Zugänglichkeit des Waldes sicherzustellen, wird entlang der Mauerkrone ein Unterhaltungsweg angelegt. Dank der geeigneten Bestockung des steilen Hanges wird der Boden künftig bestmöglich vor Erosion geschützt. Mit einem Murgangnetz oberhalb der Lindenstrasse und einem Steinschlagnetz auf der Mauerkrone wird das Restrisiko abgedeckt.

Das Strassenabwasser wird konventionell über Einlaufschächte, Schlammsammler und Sammelleitungen entwässert und zur bestehenden Strassenabwasserbehandlungsanlage Frohburg geführt.

Die Kosten für die Sanierung der bestehenden Strasse, die auf 2 Millionen Franken veranschlagt werden, sind den Aufwendungen für den baulichen Strassenunterhalt zuzurechnen und damit nicht in den von Ihrem Rat zu bewilligenden Sonderkredit gemäss dem vorliegenden Dekretsentwurf einzurechnen.

Für die Kantonsstrasse im Projektperimeter liegt ein Lärmsanierungsprojekt vor, das unser Rat am 14. Dezember 2004 bewilligt hat. Der neue Belag wird lärmoptimiert ausgeführt. Da – unter anderem – die Geometrie mit dem vorliegenden Projekt nur unwesentlich geändert wird, sind keine Anpassungen am Lärmsanierungsprojekt erforderlich.

5 Auflage- und Bewilligungsverfahren

5.1 Planaufgabe

Die Planaufgabe fand vom Mittwoch, 2. bis Montag, 21. November 2016 in der Stadtverwaltung Luzern statt.

5.2 Stellungnahme des Stadtrats Luzern

Der Stadtrat Luzern stimmte dem Projekt am 24. August 2016 mit kleinen Auflagen zu. Diese werden in dem bewilligten Projekt berücksichtigt.

5.3 Stellungnahme der Amtsstellen

Die beteiligten kantonalen Dienststellen stimmen dem Projekt zu. Ihre Anliegen sind im Projekt berücksichtigt worden.

Die Fachgruppe Verkehrstechnik der Bereitschafts- und Verkehrspolizei ist mit dem Projekt einverstanden. Ebenfalls einverstanden – teilweise verbunden mit dem Antrag auf die Anordnung von Auflagen – sind die Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen, der Verkehrsverbund Luzern, die SBB sowie die VBL. Die Auflagen werden im Projekt so weit als möglich berücksichtigt. Nicht berücksichtigt worden ist der Antrag der VBL auf Übernahme der Kosten für die Fahrleitung des Trolleybusses, da Fahrleitungsinvestitionen gemäss Beschluss des Verbundrates des Verkehrsverbundes Luzern vom 18. November 2016 grundsätzlich von der Transportunternehmung selbst zu finanzieren sind und als solche Teil der abgeltungsberechtigten Aufwendungen der Transportunternehmung sind.

5.4 Beurteilung des Projektes

Das Projekt ist notwendig, zweck- und verhältnismässig. Das Vorhaben verbessert die Situation für den öffentlichen Verkehr, gewährleistet Schutz vor Naturgefahren und erhöht die Gesamtkapazität sowie die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, vor allem auch für die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie die Radfahrenden. Das Projekt berücksichtigt die örtlichen Gegebenheiten, die Anliegen der Stadt Luzern, der betroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümer, der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Dienststellen unter Beachtung der gesetzlichen und finanziellen Vorgaben bestmöglich.

5.5 Projektbewilligung

Mit Entscheid vom 9. Mai 2017 haben wir das Projekt für die Änderung der Kantonsstrasse K13 im Abschnitt Einmündung Lindenstrasse (exkl.) – Schiff in der Stadt Luzern bewilligt und die weiteren dafür erforderlichen Bewilligungen erteilt. Die zwei Einsprachen wurden zurückgezogen.

6 Kosten

Kostenvoranschlag:	Erwerb von Grund und Rechten	Fr. 2058000
	Trassee:	
	Baukosten	Fr. 2646000
	Honorar, ab optimiertem Bauprojekt	Fr. 616000
	Unvorhergesehenes	Fr. 282000
	<i>Zwischentotal Trassee</i>	<u>Fr. 5602000</u>
	Kunstabauten:	
	Baukosten	Fr. 11719000
	Honorar, ab optimiertem Bauprojekt	Fr. 1675000
	Unvorhergesehenes	Fr. 670000
	<i>Zwischentotal Kunstbauten</i>	<u>14064000</u>
	MwSt.* 8,0 %	Fr. 1420000
	Rundung	Fr. 14000
	<i>Gesamtkosten</i>	<u>Fr. 21100000</u>
	Kostengenaugigkeit ± 10 Prozent, Preisbasis Oktober 2016.	

*Der effektive Landerwerb im Betrag von 1 920 602 Franken ist nicht mehrwertsteuerpflichtig. Die Nebenkosten zum Landerwerb im Betrag von 137 500 Franken sind mehrwertsteuerpflichtig (vgl. Kostenvoranschlag).

Die Kosten für die Sanierung der bestehenden Strasse, die auf 2 Millionen Franken veranschlagt werden, sind den Aufwendungen für den baulichen Strassenunterhalt zuzurechnen und damit nicht in den von Ihrem Rat zu bewilligenden Sonderkredit gemäss dem vorliegenden Dekret einzurechnen. Wir haben die entsprechende Ausgabe mit Beschluss vom 9. Mai 2017 gestützt auf § 23 Absatz 1b und § 24 Absatz 4 des Gesetzes über die Steuerung der Finanzen und Leistungen vom 13. September 2010 (SRL Nr. 600) in Verbindung mit § 29 der Verordnung zum Gesetz über die Steuerung der Finanzen und Leistungen vom 17. Dezember 2010 (SRL Nr. 600a) unter dem Vorbehalt der Zustimmung Ihres Rates zum vorliegenden Dekretsentwurf als gebundene Ausgabe bewilligt.

7 Finanzierung

Das Projekt wird aus den zweckgebundenen Mitteln für das Strassenwesen finanziert. Die auf 21 100 000 Franken veranschlagten Kosten des Bauvorhabens sind der Investitionsrechnung, BUKR 2050, Konto 50100003, CO-Objekt 2050200011, Projekt 10984, zu belasten.

Das Projekt ist Teil des Agglomerationsprogramms Luzern der 3. Generation und darin als Teil der A-Liste der Massnahmen im Bereich Verkehrssystemmanagement, öffentlicher Verkehr, Buspriorisierung, mit anrechenbaren Investitionskosten von total 20,05 Millionen Franken enthalten.

Es darf davon ausgegangen werden, dass der Bund gestützt auf das noch geltende Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, SR 725.13) und gestützt auf das von den eidgenössischen Räten am 30. September 2016 beschlossene, voraussichtlich am 1. Januar 2018 in Kraft tretende Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG; vgl. Bundesblatt 2017, S. 3373), welches das Infrastrukturgesetz ersetzt wird, einen Beitrag an diese Massnahme zur Verbesserung der Infrastruktur in Stadt und Agglomeration leisten wird. Aufgrund der Programmwirkung des Agglomerationsprogramms der 3. Generation ist – wie bei den beiden vorausgehenden Programmen – von einem Mitfinanzierungsanteil des Bundes von rund 35 Prozent an die Investitionskosten über das ganze Programm und damit mit einem Bundesbeitrag von 7,02 Millionen Franken (exkl. MwSt.) für das vorliegende Projekt zu rechnen.

Der Bundesbeitrag wird der Strassenrechnung, BUKR 2050, Konto 63000001, CO-Objekt 2050200011, Bundesbeiträge, gutgeschrieben.

8 Ausführung

Nach unserer Projektbewilligung und der Beschlussfassung durch Ihren Rat sind in den Jahren 2017 und 2018 die Ausarbeitung des Detailprojektes, der Erwerb von Grund und Rechten sowie die Vergabe der Baumeisterarbeiten vorgesehen. Die Realisierung ist in den Jahren 2019 bis 2022 geplant.

Die Bauausführung ist unter Verkehr in Etappen vorgesehen. Der Verkehr wird während der Bauzeit zweispurig geführt und somit nicht wesentlich eingeschränkt. Es wird mit einer Bauzeit von rund 2,5 Jahren gerechnet.

9 Bauprogramm

Im geltenden Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen ist das Projekt für die Änderung der Kantonsstrasse K 13 wie folgt beschrieben:

- K 13 Luzern, Einmündung Lindenstrasse – Schiff, Radverkehrsanlage, Busspur, Reussthalmauer (Plan Nr. 85; Topf B).

Das vorliegende Projekt entspricht diesen Vorgaben des Bauprogramms. Im Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen sind für das Strassenprojekt 18 Millionen Franken vorgesehen. Der Betrag wird um 3 Millionen überschritten. Die Kostendifferenz resultiert aus der Weiterentwicklung des Projektes. Die Mauer wurde verlängert und erhöht, um den Bedürfnissen für den Unterhalt des Waldes und der Mauer besser gerecht zu werden. Zudem wurden die gestalterischen und städtebaulichen Anforderungen an die Mauer erhöht.

10 Antrag

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, dem Dekretsentwurf zuzustimmen.

Luzern, 9. Mai 2017

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident: Marcel Schwerzmann
Der Staatsschreiber: Lukas Gresch-Brunner

Dekret über einen Sonderkredit für die Änderung der Kantonsstrasse K 13 im Abschnitt Einmündung Lindenstrasse (exkl.) – Schiff in der Stadt Luzern

vom

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 9. Mai 2017,

beschliesst:

1. Dem Projekt für die Änderung der Kantonsstrasse K 13 im Abschnitt Einmündung Lindenstrasse (exkl.) – Schiff in der Stadt Luzern wird zugestimmt und dessen Ausführung wird beschlossen.
2. Der erforderliche Sonderkredit von 21,10 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2016) wird bewilligt.
3. Das Dekret unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates

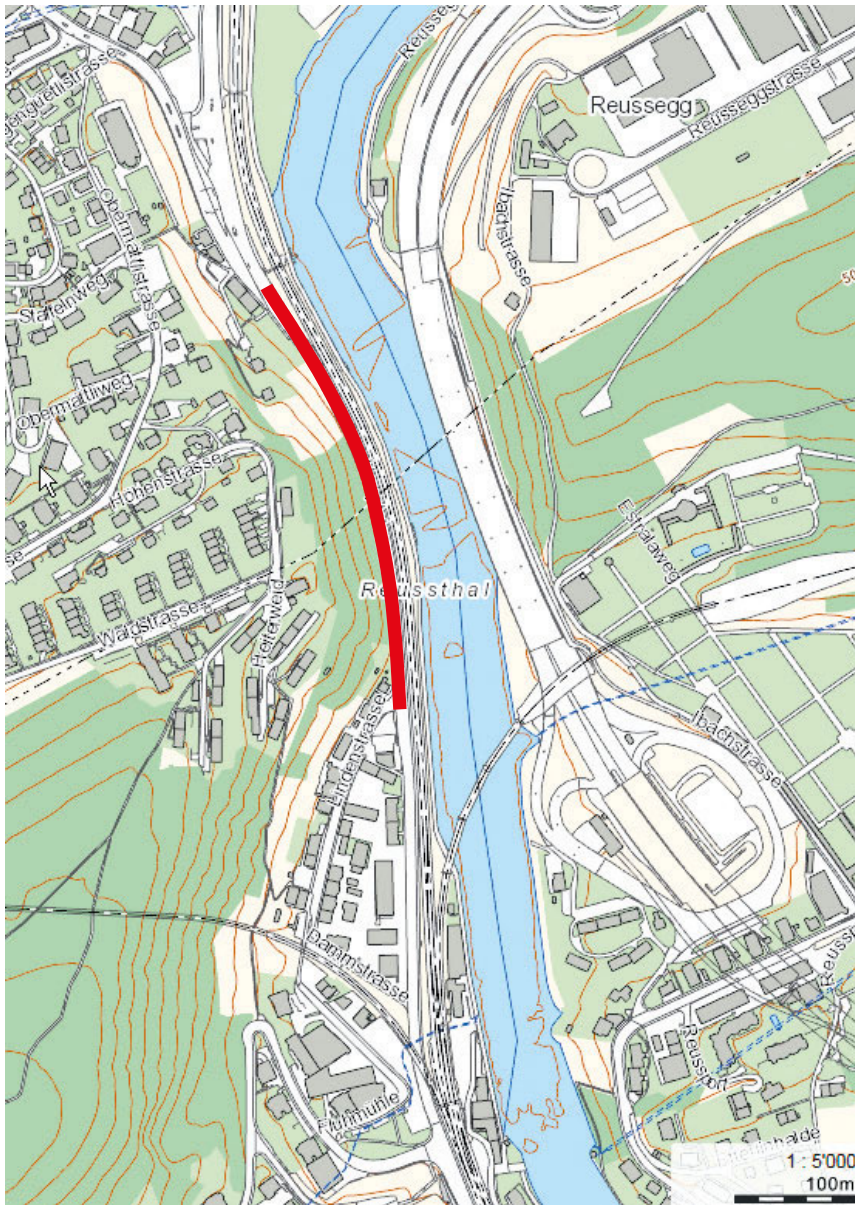
Der Präsident:

Der Staatsschreiber:

Plan- und Beilagenverzeichnis

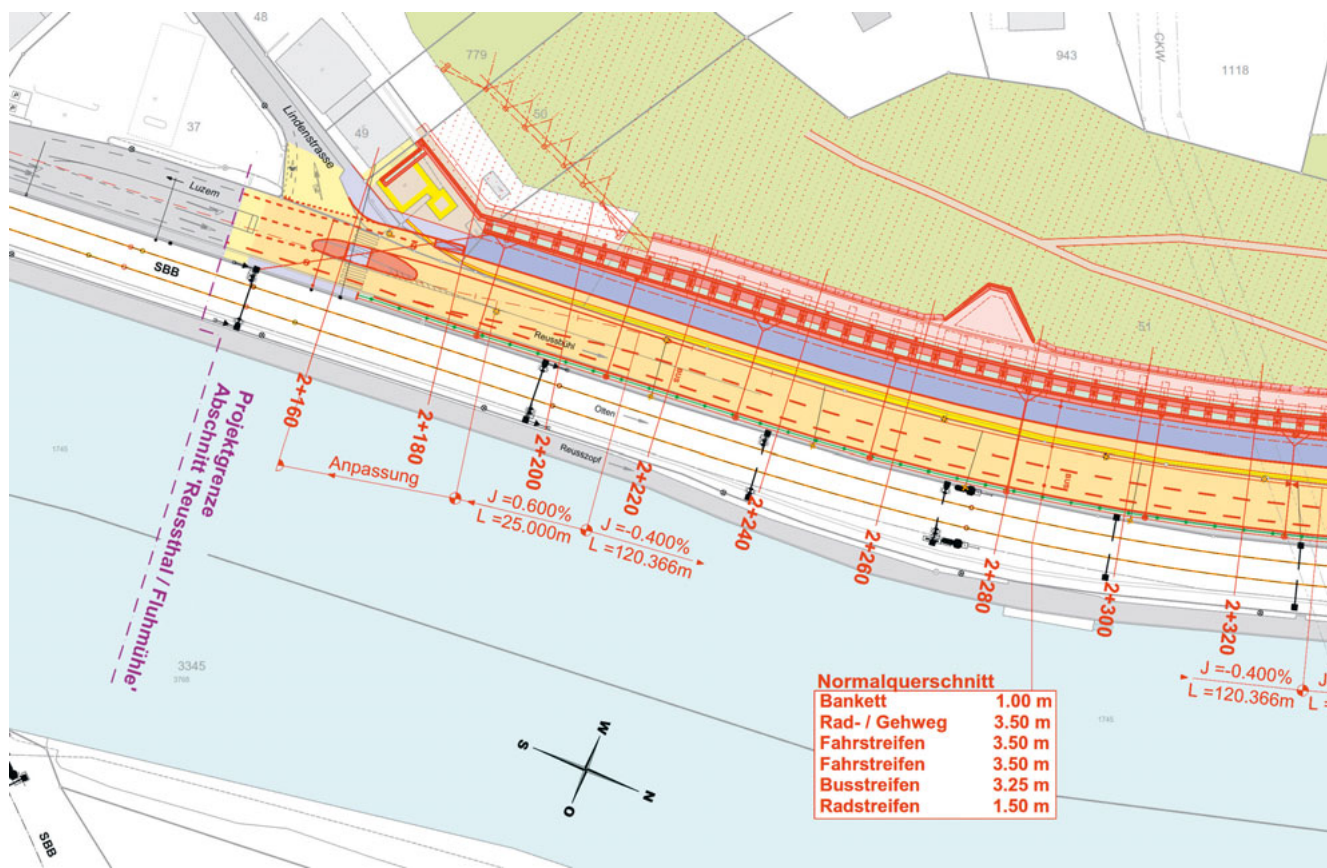
Anhang 1	Übersichtsplan
Anhang 2	Situation
Anhang 3	Ansicht Stützmauer
Anhang 4	Situation mit Standorten Fotodokumentation
Anhang 5	Fotodokumentation
Anhang 6	Projektskizzen Stützmauer
Anhang 7	Typische Querprofile

Übersichtsplan

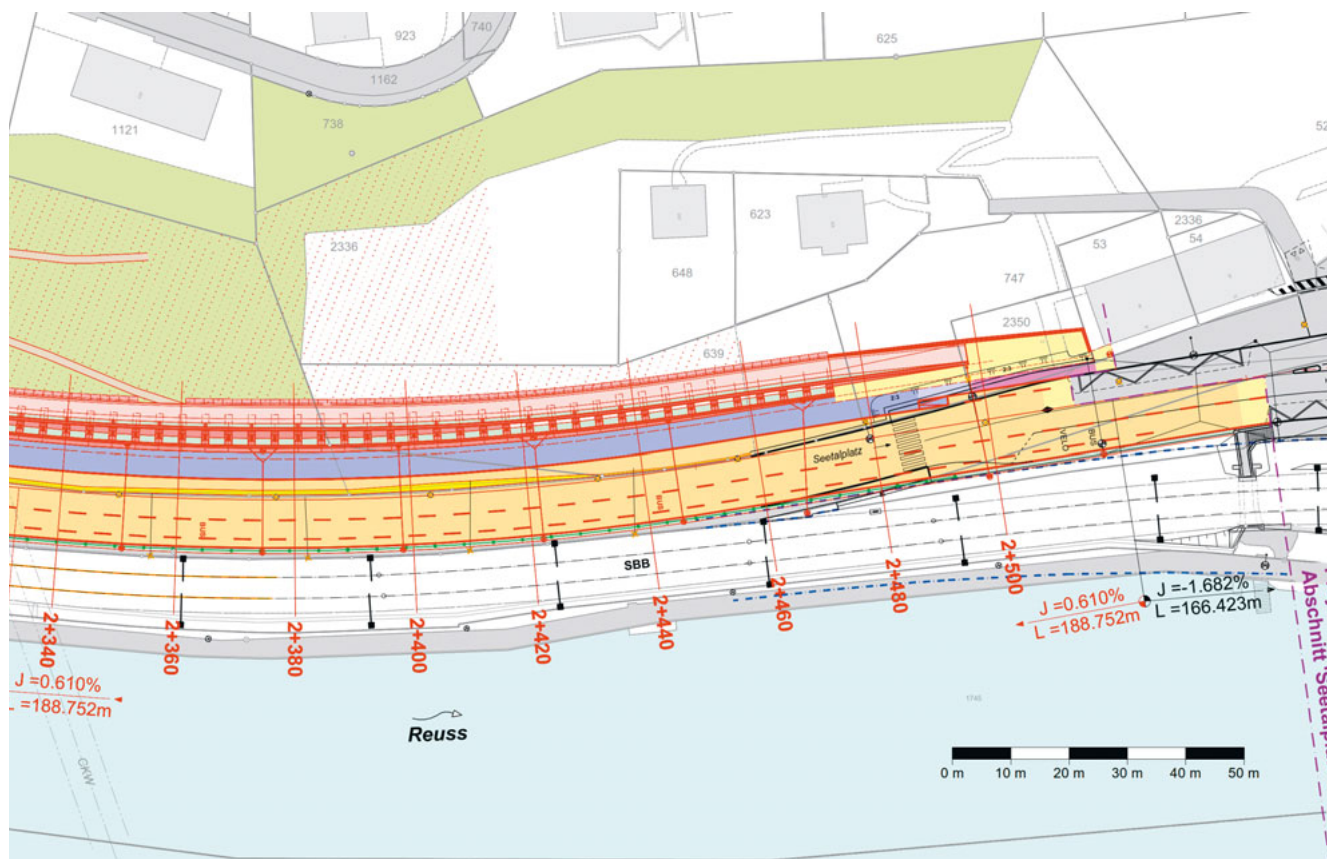


Situation

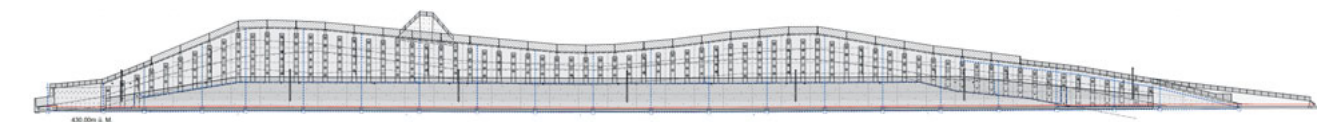
Teil Süd



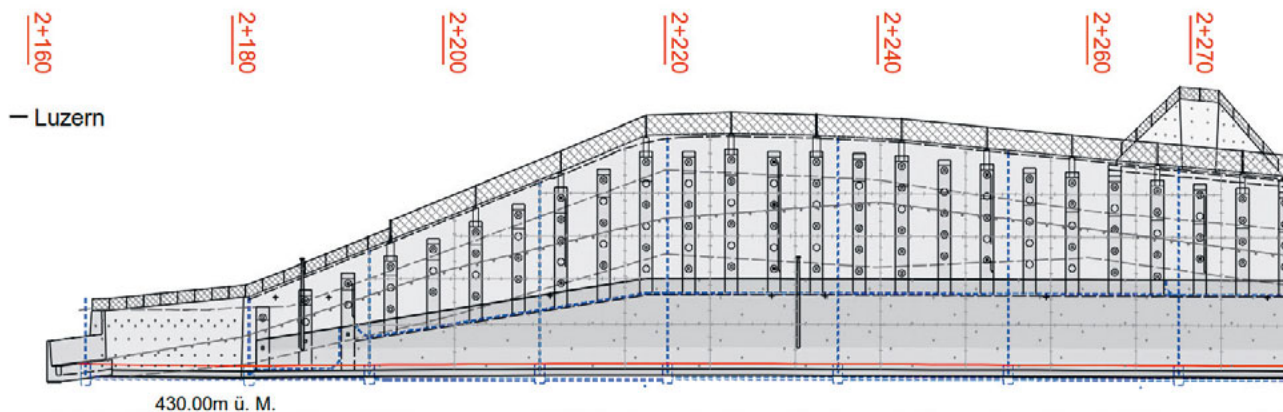
Teil Nord



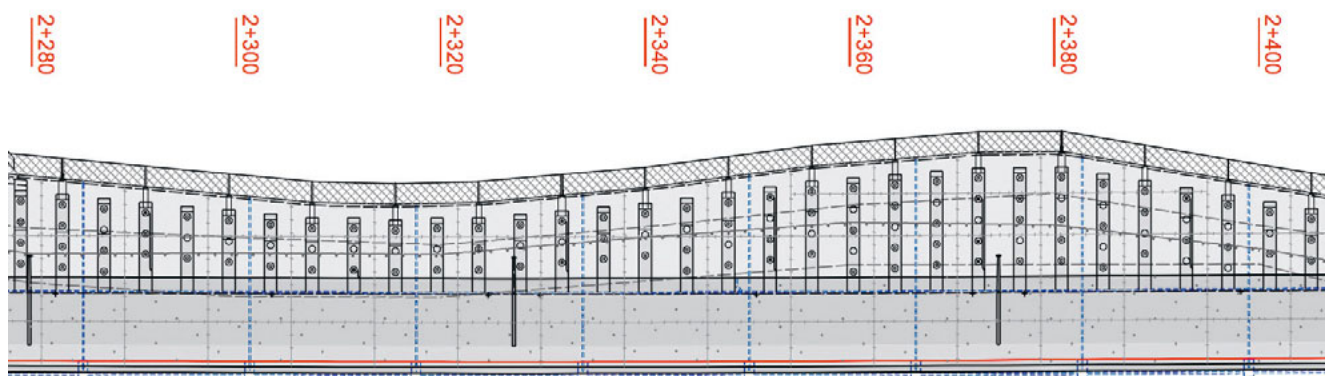
Ansicht Stützmauer



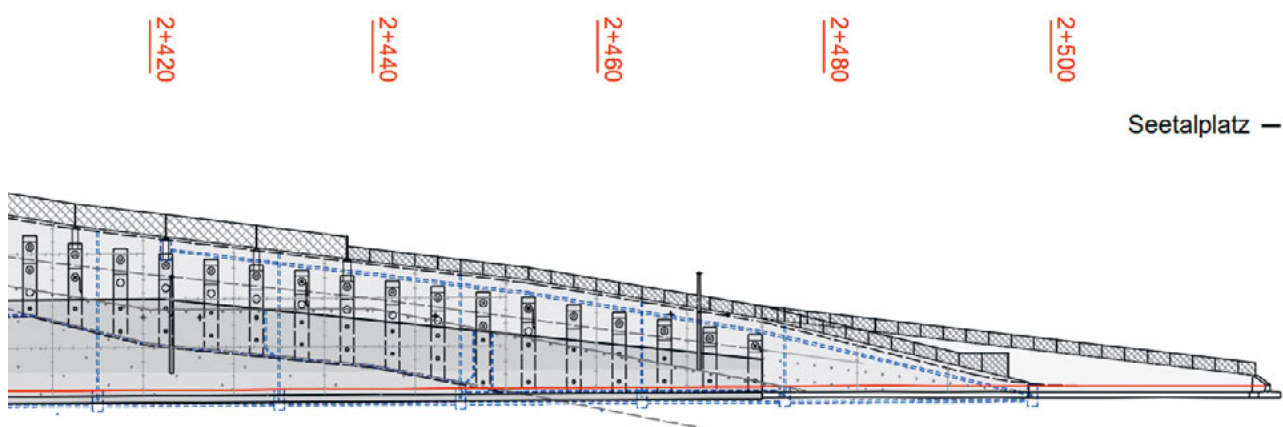
Übersicht



QP 160 bis 270

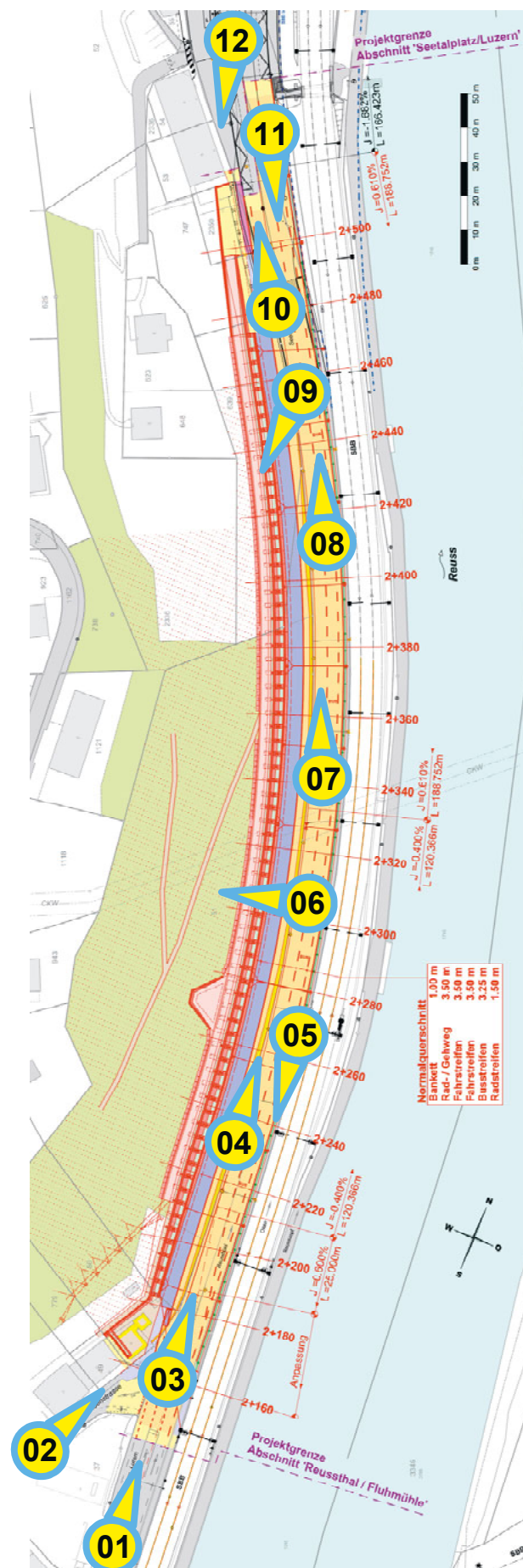


QP 280 bis 400



QP 400 bis 500

Situation mit Standorten Fotodokumentation



Fotodokumentation



*Bild 1: Standort Hauptstrasse in Blickrichtung Seetalplatz
mit Einmündung Lindenstrasse (linker Bildrand)*



Bild 2: Standort Lindenstrasse in Blickrichtung Seetalplatz



*Bild 3: Standort Hauptstrasse in Blickrichtung Seetalplatz
mit bestehender Stützmauer Reussthal (linker Bildrand)*



*Bild 4: Standort Hauptstrasse in Blickrichtung Seetalplatz
mit bestehender Stützmauer Reussthal (linker Bildrand)*



*Bild 5: Standort Hauptstrasse in Blickrichtung Fluhmühle
mit bestehender Stützmauer Reussthal und SBB-Geleisen*



Bild 6: Ansicht bestehende Stützmauer Reussthal



*Bild 7: Standort Hauptstrasse in Blickrichtung Seetalplatz
Ende Stützmauer Reussthal bei Schiff (linker Bildrand)*



*Bild 8: Standort Hauptstrasse in Blickrichtung Seetalplatz
Ende Stützmauer Reussthal bei Schiff (linker Bildrand)*



Bild 9: Bestockung oberhalb Stützmauer in Blickrichtung Fluhmühle



*Bild 10: Standort Hauptstrasse in Blickrichtung Seetalplatz
Projektende Schiff / Beginn Projekt Seetalplatz*

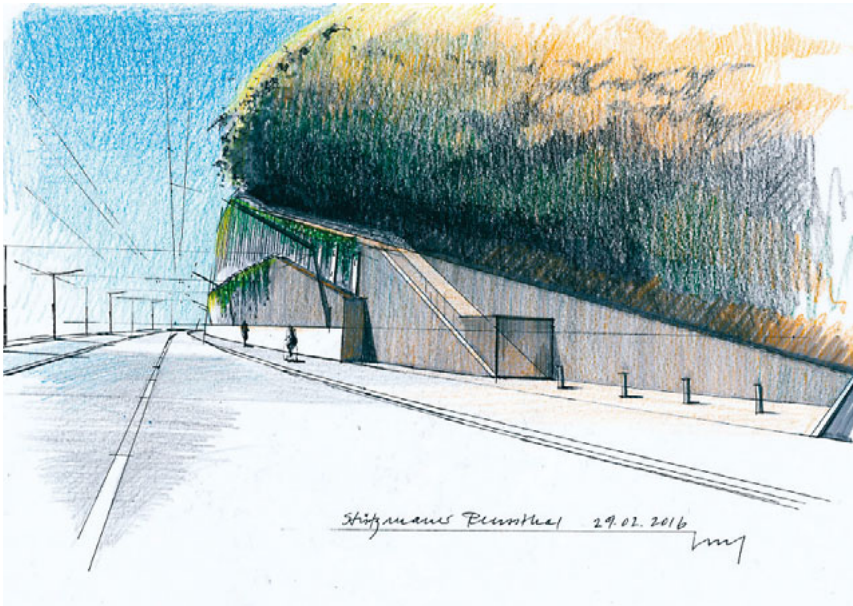


*Bild 11: Standort Hauptstrasse in Blickrichtung Fluhrmühle
Projektbeginn Schiff mit Aussteckung Auflageprojekt*

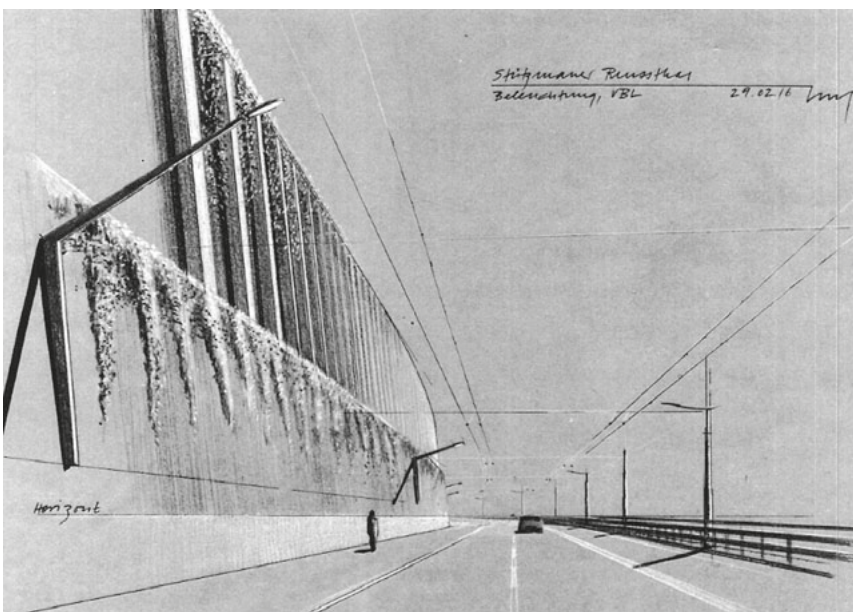


*Bild 12: Standort Hauptstrasse in Blickrichtung Fluhrmühle
Bushaltestelle Schiff*

Skizzen Stützmauer



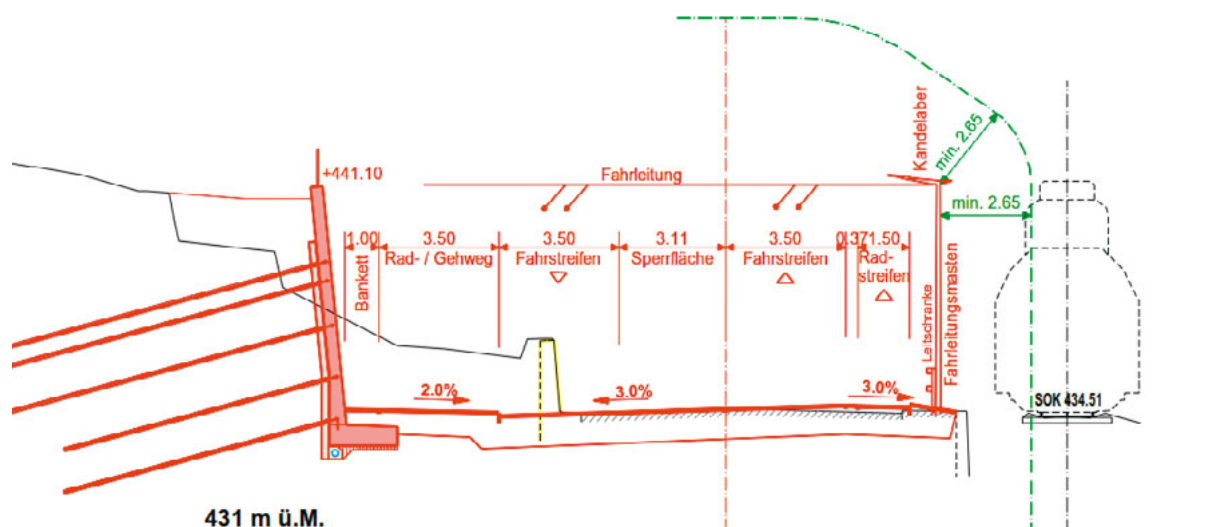
Skizze 1 (aus Richtung Schiff)

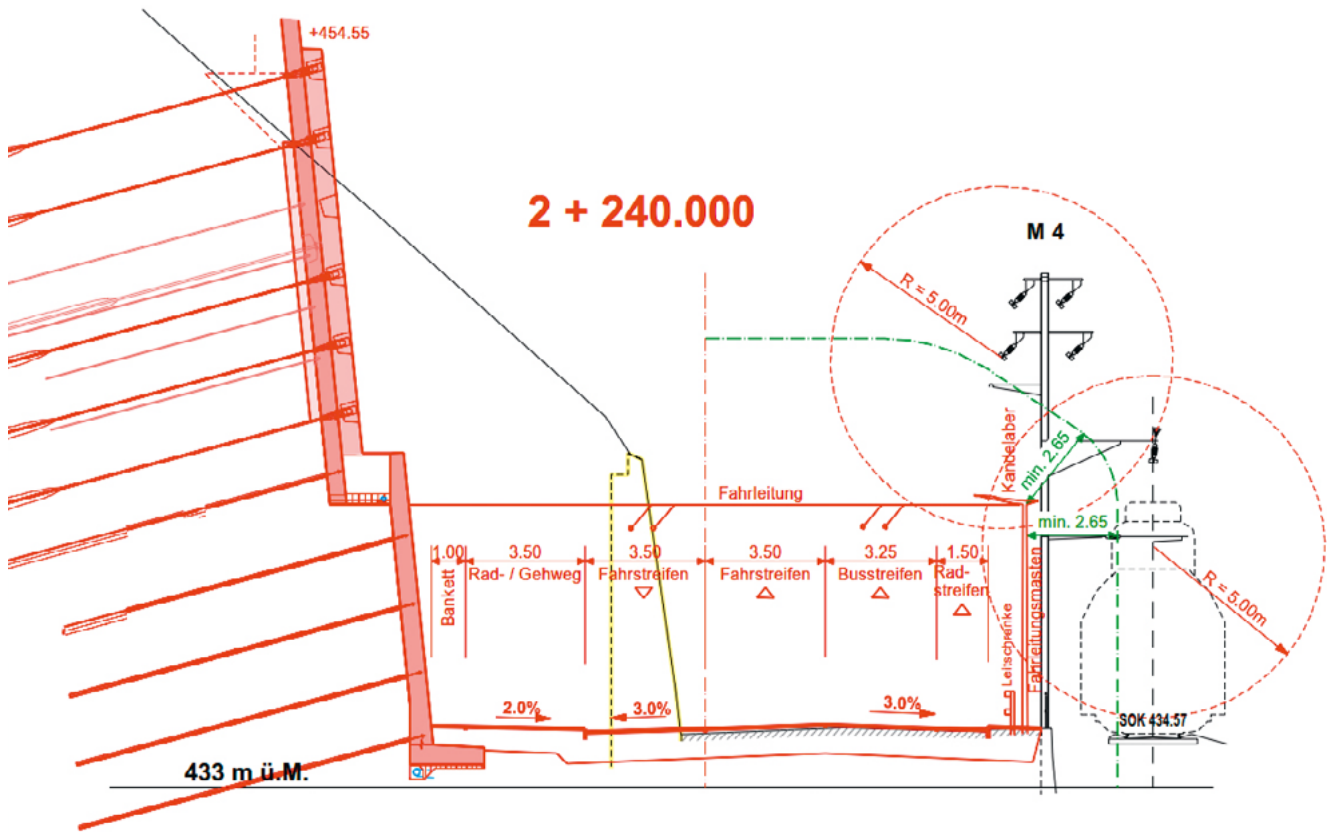


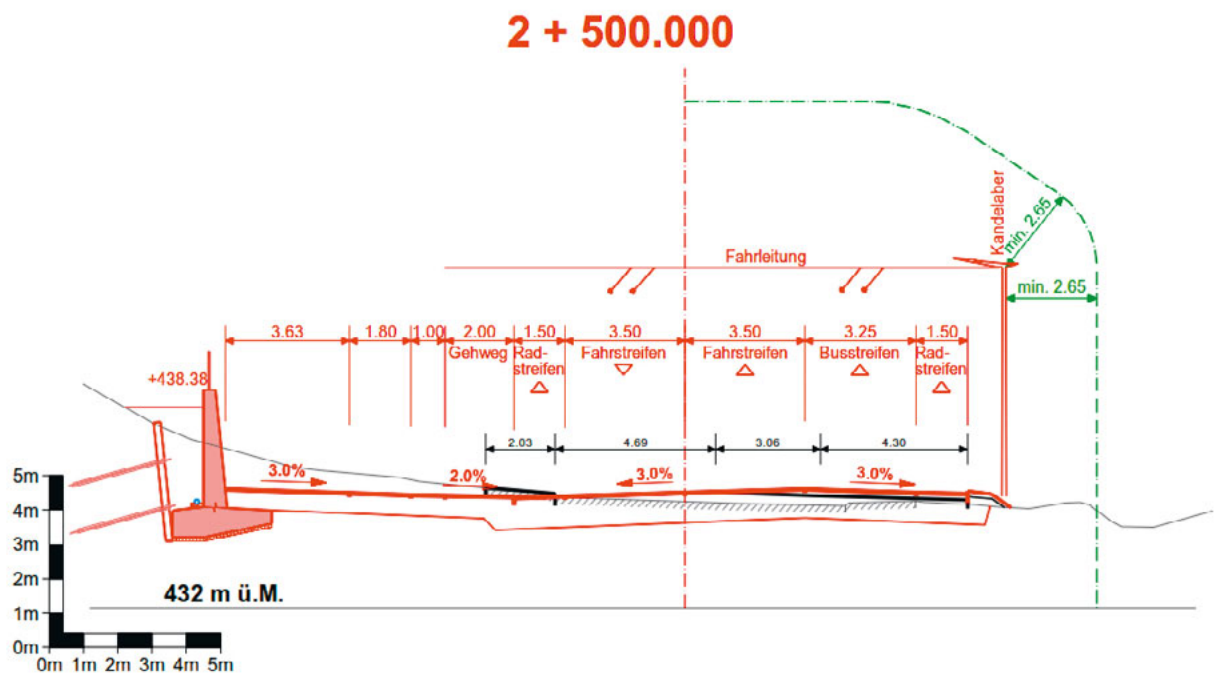
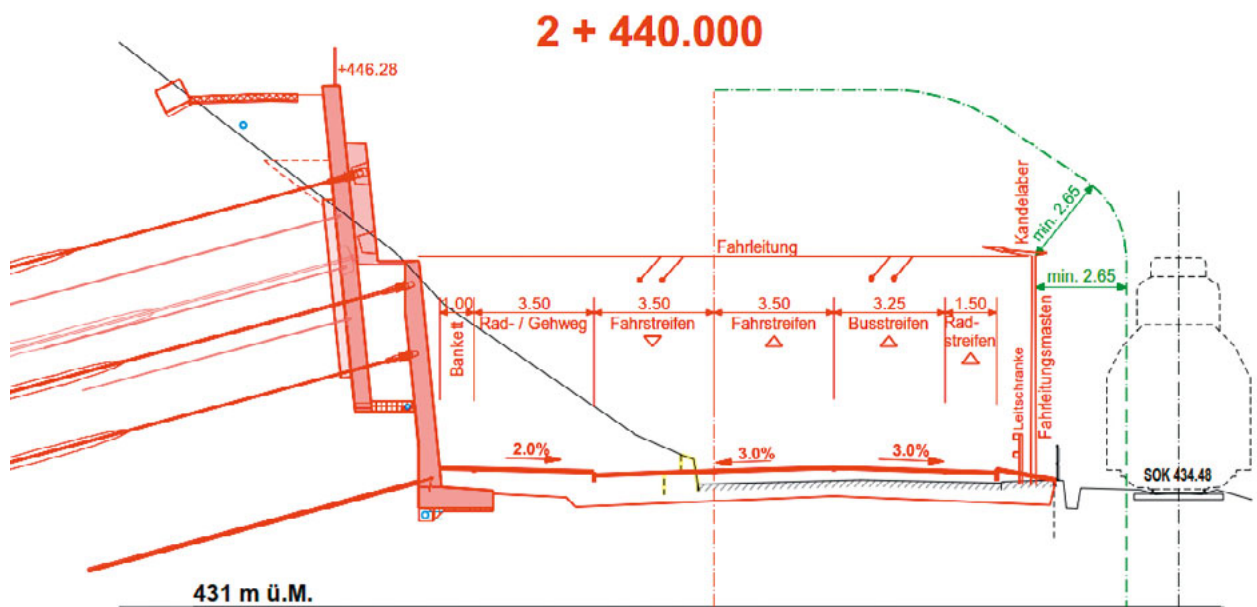
Skizze 2 (aus Richtung Lindenstrasse)

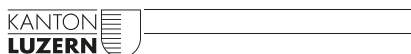
Typische Querprofile

2 + 180.000









Staatskanzlei
Bahnhofstrasse 15
CH-6002 Luzern

Telefon 041 228 50 33
staatskanzlei@lu.ch
www.lu.ch

