

## Fragenkatalog

# Vernehmlassung zur Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden

## Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45

des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

### Generelle Stellungnahme

Vielen Dank für die Zustellung der Vernehmlassungsunterlagen vom 19. Juni 2026 zur Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse, genannt Verkehr '45. Als Projektpartner setzt sich der Gemeindeverband LuzernPlus für eine abgestimmte und verlässliche Umsetzung der regionalen Massnahmen ein.

Als regionaler Entwicklungsträger von 21 Verbandsgemeinden im Agglomerationsraum Luzern und dessen Umfeld begrüsst LuzernPlus die verkehrsträgerübergreifende Vorlage und die Konzentration auf strategisch wichtige Schlüsselprojekte. Für die Region Luzern und die Zentralschweiz sind insbesondere der Zimmerberg-Basistunnel 2 (ZBT 2) und der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) von zentraler Bedeutung. Die Projekte sollen mit den notwendigen Zulaufstrecken, Verkehrsdrehscheiben und dem regionalen Busangebot abgestimmt werden. Die Ausbauten im Korridor Luzern–Zug–Zürich sollen ganzheitlich geplant und zeitlich aufeinander abgestimmt werden.

LuzernPlus unterstützt die Finanzierung der ersten Etappe des DBL über die Botschaft 2027 und die Weiterbearbeitung der zweiten Etappe über die Botschaft 2031. Den Kapazitätsausbau Bahnknoten Luzern mit dem Dreilindentunnel und Tiefbahnhof im Ausbauschritt 2027 und einem Realisierungshorizont 2045 sowie die Absicht, mit der Botschaft 31 den Bahnknoten Luzern zu einem unterirdischen Durchgangsbahnhof zu erweitern, begrüssen wir sehr. Damit werden nicht nur die aktuellen Engpässe perspektiv gelöst, sondern es schafft auch Antworten auf die Herausforderungen, die die aktuelle Entwicklungsdynamik unserer Region mit sich bringt.

Für die Projektierungsarbeiten der zweiten Etappe fordert LuzernPlus vom Bundesrat mehr Verbindlichkeit in den Beschlüssen zum Ausbauschritt 2027. LuzernPlus beantragt deshalb die entsprechenden Planungsarbeiten mit einem Zusatzartikel ausdrücklich zu priorisieren. Bereits in der ersten Etappe soll die spätere Realisierung des Durchgangsbahnhofs berücksichtigt werden.

Gleichzeitig ist am bereits geplanten Ausbau des Bahnhofs Ebikon mit vier langen Perronkanten festzuhalten. Der Bahnhof ist ein zentraler Bestandteil der Mobilitätsdrehscheibe Rontal, die als Teil eines kantonalen Entwicklungsschwerpunkts von grosser Bedeutung ist. Eine Verschiebung würde die Planungs- und Investitionssicherheit beeinträchtigen.

LuzernPlus begrüsst zudem die Verlängerung des Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds. Damit sollen die finanziellen Mittel für den Unterhalt und den notwendigen Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen verlässlich gesichert werden.

LuzernPlus begrüsst auch den Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen. Für LuzernPlus ist insbesondere das Gesamtsystem Bypass wichtig. Wir bedauern die Zurückstellung des Ausbaus der N13 Buchrain-Rütihof und erwarten stattdessen, dass in den Beschlüssen finanzielle Mittel

für den Vollausbau des Anschlusses Buchrain im Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern vorgesehen werden.

Die durch den Bund beurteilte A-Massnahmenliste des Agglomerationsprogramms Luzern 5. Generation mit Kosten von CHF 281.45 Mio. und einem diesbezüglichen Bundesbeitrag von 40 Prozent beurteilen wir positiv. Für den LuzernPlus ist das Agglomerationsprogramm ein sehr wichtiges Instrument für eine nachhaltige Mobilitätsinfrastruktur.

Nachfolgend finden Sie die detaillierte Stellungnahme unseres Verbandes.

## Detaillierte Stellungnahme

### 1. Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Vorlage einverstanden?

☒ Ja   ☐ Ja mit Vorbehalt   ☐ Nein

LuzernPlus begrüsst die verkehrsträgerübergreifende Ausrichtung der Vorlage. LuzernPlus begrüsst die Stossrichtungen der Vorlage ausdrücklich. Die Konzentration auf strategisch wichtige Schlüsselprojekte schafft die Grundlage für eine langfristig leistungsfähige und abgestimmte Verkehrsinfrastruktur. Gleichzeitig muss die Finanzierung für Unterhalt und Ausbau gesichert sein.

### 2. Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?

☒ Ja   ☐ Ja mit Vorbehalt   ☐ Nein

Der Bericht zur Vorlage Verkehr '45 betont die Bedeutung einer koordinierten, verkehrsträgerübergreifenden Planung und gibt einen Überblick über verschiedene Handlungsräume. Während die Bedeutung der Ost-West-Achse mehrfach aufgezeigt wird, fehlen entsprechende Aussagen zur Nord-Süd-Achse.

Für die Region Luzern und die gesamte Zentralschweiz ist die Nord-Süd-Achse sowohl im Bahn- als auch im Nationalstrassenverkehr von zentraler Bedeutung. Sie ist für die Erreichbarkeit der Region, die Funktionsfähigkeit des übergeordneten Verkehrsnetzes und die weitere Entwicklung des Wirtschafts- und Lebensraums Luzern wesentlich. Mit dem ZBT 2 und dem DBL stärken zwei strategische Netzelemente die Nord-Süd-Achse und haben damit eine unmittelbare Bedeutung für die Region Luzern.

## Antrag

LuzernPlus beantragt, die Nord-Süd-Achse im Bericht als verkehrsträgerübergreifenden Handlungsbereich aufzunehmen und gleichwertig zur Ost-West-Achse zu beschreiben.

### 3. Sind Sie einverstanden mit der Bündelung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten in einer Vorlage?

☒ Ja   ☐ Ja mit Vorbehalt   ☐ Nein

Die Bündelung ist zweckmässig, weil die verschiedenen Verkehrsträger eng voneinander abhängen. Dadurch können Lösungsansätze besser aufeinander abgestimmt werden.

## I. Teil Bahninfrastruktur

### 4. Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (schrittweiser Ausbau und Verknüpfung mit der Angebotsentwicklung) einverstanden?

☒ Ja   ☐ Ja mit Vorbehalt   ☐ Nein

LuzernPlus unterstützt die Festlegung strategischer Netzelemente und den schrittweisen Ausbau auf ein langfristiges Zielbild. Dieses Zielbild soll weiter konkretisiert werden, damit die einzelnen Ausbauten zeitlich und betrieblich aufeinander abgestimmt werden können.

**5. Sind Sie mit dem Grundsatzentscheid «strukturgebende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierung» einverstanden?**

☒ Ja    ☐ Ja mit Vorbehalt    ☐ Nein

Strukturgebende Schlüsselprojekte, ergänzt durch notwendige Massnahmen in kapazitätskritischen Bereichen, ermöglichen langfristig robuste Verbesserungen. Ein kleinteiliger Ausbau ohne wesentlichen Mehrwert ist zu vermeiden.

Damit werden nicht nur die aktuellen Engpässe perspektiv gelöst, sondern es schafft auch Antworten auf die Herausforderungen, die die aktuelle Entwicklungsdynamik unserer Region mit sich bringt.

**Antrag**

Der Vollausbau des DBL stärkt nicht nur die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Luzern, sondern schafft auch wichtige Voraussetzungen für die abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Region und im Kanton Luzern. Die Botschaft soll diesen zusätzlichen Nutzen über die rein monetäre Kosten-Nutzen-Bewertung hinaus nachvollziehbar aufzeigen.

**6. Sind Sie mit der Auswahl der in der Botschaft 2027 vorgesehenen Schlüsselprojekte (strategische Netzelemente) einverstanden?**

☒ Ja    ☐ Ja mit Vorbehalt    ☐ Nein

LuzernPlus unterstützt die Realisierung des Zimmerberg-Basistunnels 2 (ZBT 2) und des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL). Beide Projekte sind für die Bewältigung der Mobilitätsnachfrage und die Weiterentwicklung des Bahnangebots in der Zentralschweiz von zentraler Bedeutung.

Der unterirdische Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) macht aus dem heutigen Kopfbahnhof mit verschiedenen Engpässen eine zeitgemässe, leistungsfähige Mobilitätsdrehscheibe. Der DBL mit der 1. Etappe (unterirdischer Kopfbahnhof Luzern und Dreilindentunnel) im Ausbauschnitt 2027 und einer späteren 2. Etappe im Ausbauschnitt 2031 ist unabdingbar für die nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der ganzen Agglomeration Luzern und darüber hinaus. Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) unterstützt mit einem leistungsfähigen und eng vernetzten Bahnangebot eine nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Damit schafft er für die Region Luzern die Voraussetzungen, das bis 2050 prognostizierte Bevölkerungswachstum 120'000 Einwohner/innen raum- und verkehrsverträglich aufzunehmen. Über den unmittelbaren verkehrsökonomischen Nutzen hinaus, schafft der DBL die Grundlage die Entwicklungsdynamik aufzunehmen und zielgerichtete Lösungen zu schaffen und damit verbundene Wertschöpfungseffekte zu sichern. Zudem ist der DBL für die städtebauliche und stadtklimatische Entwicklung des gesamten Bahnhofsumfelds Luzern zwingend notwendig.

LuzernPlus unterstützt entsprechend die Finanzierung der ersten Etappe des DBL über die Botschaft 2027 sowie die Weiterbearbeitung der zweiten Etappe über die Botschaft 2031. Bereits die erste Etappe soll auf den späteren Betrieb als Durchgangsbahnhof ausgerichtet werden. Für die Projektierungsarbeiten der zweiten Etappe ist in den Beschlüssen zum Ausbauschnitt 2027 mehr Verbindlichkeit vorzusehen. Die entsprechenden Planungsarbeiten sind ausdrücklich zu priorisieren.

**Antrag**

Der «Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2027 für die Eisenbahninfrastruktur» ist wie folgt anzupassen:

*Art. 2 (neu)*

<sup>1</sup> Der Bundesrat legt der Bundesversammlung bis 2031 eine Botschaft zu einem nächsten Ausbauschnitt vor. Er sorgt dafür, dass die folgenden Vorhaben prioritär behandelt werden:

- a. Lausanne–Bern (Romont–Freiburg): Kapazitätssteigerung und Fahrzeitreduktion;
- b. Knoten Luzern (Durchgangsbahnhof Luzern 2. Etappe): Kapazitätssteigerung;
- c. Knoten Basel (Durchmesserlinie Basel): Kapazitätssteigerung S-Bahn Basel.

<sup>2</sup> Der Bundesrat sorgt dafür, dass bis Ende 2030 für jedes der in Absatz 1 genannten Vorhaben die nötigen Entscheidungsgrundlagen vorliegen.

**7. Sind Sie mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie und den dafür vorgesehenen Mitteln einverstanden?**

☒ Ja    ☐ Ja mit Vorbehalt    ☐ Nein

Die Digitalisierung des Bahnsystems kann dazu beitragen, die bestehende Infrastruktur besser zu nutzen.

**8. Sind Sie mit dem Umfang der im Ausbauschnitt 2027 vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen einverstanden?**

☐ Ja    ☒ Ja mit Vorbehalt    ☐ Nein

Der Grundsatz, ergänzende Infrastrukturmassnahmen bedarfsgerecht festzulegen, wird unterstützt. Bei der Auswahl und Priorisierung der Massnahmen sind die Kantone und Planungsregionen einzubeziehen.

**9. Sind Sie mit den Anpassungen der drei bereits beschlossenen Bahnausbauprogramme «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur», «Ausbauschnitt 2025» und «Ausbauschnitt 2035» einverstanden?**

☐ Ja    ☐ Ja mit Vorbehalt    ☒ Nein

LuzernPlus ist nicht damit einverstanden, dass folgende Projekte der Zentralschweiz gestrichen oder reduziert werden:

- Ebikon: Anlagenerweiterungen inklusive Blockverdichtung Ebikon–Fluhmühle, reduziert
- Rothenburg: Überhol- und Annahmegleis gestrichen
- Rotkreuz: 6. Perronkante mit Spurwechsel reduziert

Diese Anpassungen sind im Zusammenhang mit den Schlüsselprojekten ZBT 2 und DBL zu prüfen. Mit der Eröffnung des ZBT 2, voraussichtlich noch vor der ersten Etappe des DBL, wird zwischen Zug und Luzern ein geeigneter Bahnhof für das Wenden zusätzlicher Fernverkehrszüge benötigt. Dies bedingt einen entsprechenden Ausbau der Bahnhöfe Ebikon und Rotkreuz.

Der ESP Rontal umfasst Buchrain, Dierikon, Ebikon, Gisikon und Root und bildet zusammen mit dem ESP Perlen–Schachen einen zentralen Wirtschafts- und Siedlungsraum zwischen Luzern, Zug und Zürich. Zahlreiche Grossunternehmen sind bereits ansässig; gleichzeitig bestehen bedeutende Baulandreserven und damit ein grosses Entwicklungspotenzial. Der Bahnhof Ebikon hat deshalb eine regionale und kantonsweite Bedeutung.

Das kantonale Buskonzept «Bus 2040» liegt vor. Die geplante Verkehrsdrehscheibe Ebikon soll das Busangebot verbessern und die Strassen entlasten; heute funktioniert das System noch mit einer provisorischen Lösung. Ihre definitive Ausgestaltung hängt massgeblich von der Gleislage

und dem Endausbau des Bahnhofs Ebikon ab. Auch die Anlagen für den Güterverkehr und die davon abhängigen Unternehmen sind zu berücksichtigen. Die Planungen am Bahnhof Ebikon sind deshalb zügig voranzutreiben und abzuschliessen.

LuzernPlus fordert, am bereits geplanten Ausbau festzuhalten. Insbesondere der Ausbau des Bahnhofs Ebikon mit vier langen Perronkanten ist für die Mobilitätsdrehscheibe Rontal und die weitere Entwicklung der Region planerisch zu sichern. Auf die Blockverdichtung Ebikon–Fluhmühle kann aufgrund des Baus des Dreilindentunnels verzichtet werden.

#### **Antrag**

Die bereits beschlossenen Ausbauten der Bahnhöfe Ebikon und Rotkreuz sind beizubehalten. In der Änderung des Bundesbeschlusses «Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur» ist Art. 2<sup>bis</sup> folglich abzuändern:

8. *Luzern–Zug–Zürich: Kapazitätsausbau und Beschleunigung, inklusive Ausbau Bahnhof Ebikon (mit vier Perronkanten)*

*wie es aktuell in Art. 1 Abs. 2a Ziff. 14 enthalten ist.*

Die Massnahme in Rothenburg kann vorerst zurückgestellt werden. Aus unserer Sicht sind im nächsten Ausbauschritt Ergänzungsmassnahmen notwendig, insbesondere ist dabei der notwendige Kapazitätsausbau in den nördlichen Entwicklungsgebieten unserer Region zu berücksichtigen.

Grundsätzlich soll die Auswahl, welche Projekte gestrichen werden, zwischen dem Bund und den Kantonen noch besser abgestimmt werden. In der Auswahl der zu realisierenden Ergänzungsmassnahmen sind die Kantone besser einzubeziehen.

**10. Sind Sie mit den Anpassungen am Planungsprozess einverstanden, sodass künftig nur noch Projekte im Stadium Vorprojekt in einen Ausbauschritt aufgenommen werden können?**

☐ Ja    ☒ Ja mit Vorbehalt    ☐ Nein

Die Anforderungen an den Planungsstand dürfen nicht dazu führen, dass bereits laufende Planungen unterbrochen oder verzögert werden. Ein Vorprojekt schafft eine wichtige Grundlage für fundierte Entscheide. Die neue Anforderung darf aber nicht dazu führen, dass die Planung unterbrochen oder verlangsamt wird.

#### **Antrag:**

Art. 48c Abs. 2<sup>bis</sup> ist zu ergänzen:

2<sup>bis</sup> Die Aufnahme einer Massnahme von strategischer Bedeutung für das Netz (strategisches Netzelement) in einen Ausbauschritt setzt abgeschlossene Vorprojekte der entsprechenden Infrastrukturprojekte voraus. Im Sinne einer effizienten und unterbruchsfreien Planung kann das BAV die Erarbeitung des Bau- und Auflageprojektes bereits vorgängig freigeben.

**11. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen beim Bundesrat liegt?**

☒ Ja    ☐ Ja mit Vorbehalt    ☐ Nein

Die ergänzenden Massnahmen sollen bedarfsgerecht festgelegt werden. Die Mitwirkung der Kantone und Planungsregionen sowie transparente Kriterien für die Auswahl sind sicherzustellen.

**12. Sind Sie mit einer Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds einverstanden?**

☒ Ja   ☐ Ja mit Vorbehalt   ☐ Nein

Die Weiterführung des Mehrwertsteuer-Promilles ist für die verlässliche Finanzierung der notwendigen Bahnausbauten wichtig. Sie ist eine wichtige Voraussetzung dafür, dass die Schlüsselprojekte ZBT 2 und DBL sowie die notwendigen Ergänzungsmassnahmen planmässig umgesetzt werden können.

**Anträge**

Der Bundesrat soll bis zur Botschaft 2031 aufzeigen, wie Kostensteigerungen bei Bahninfrastrukturprojekten begrenzt werden können, insbesondere durch effizientere Normen und Abläufe. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass die Mittel des Bahninfrastrukturfonds nicht weiter reduziert oder zweckentfremdet werden und bestehende Fehlanreize reduziert werden.

**13. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur?**

☒ Ja   ☐ Ja mit Vorbehalt   ☐ Nein

LuzernPlus unterstützt die entsprechenden Anliegen des Kantons Luzern. Die nötigen Planungsgrundlagen für die weitere Entwicklung des Bahnknotens Luzern und die zweite Etappe des DBL sollen rechtzeitig erarbeitet werden.

**II. Teil Nationalstrasseninfrastruktur**

**14. Sind Sie mit dem beantragten Umfang der im Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2028–2031 für Betrieb, Unterhalt und die Anpassung der Nationalstrassen an den neuesten Stand der Technik zur Verfügung stehenden Mittel einverstanden?**

☒ Ja   ☐ Ja mit Vorbehalt   ☐ Nein

Für Betrieb, Unterhalt und Anpassungen des Nationalstrassennetzes müssen ausreichende Mittel zur Verfügung stehen. Dies trägt auch dazu bei, Ausweichverkehr auf dem Kantons- und Gemeindestrassennetz zu vermeiden.

**15. Sind Sie mit den im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen enthaltenen Kapazitätserweiterungsprojekten einverstanden?**

☐ Ja   ☒ Ja mit Vorbehalt   ☐ Nein

Der Bypass Luzern ist für die Region ein zentrales und bereits beschlossenes Nationalstrassenprojekt. Für LuzernPlus ist zudem wichtig, dass in der langfristigen Planung die Redundanz auf den Achsen A2 und A4 zwischen Luzern beziehungsweise Zug und dem Gotthard ausreichend berücksichtigt wird. Dadurch können das regionale und überregionale Strassennetz entlastet und die Auswirkungen von Störungen begrenzt werden.

LuzernPlus bedauert die zeitliche Zurückstellung des Projekts Buchrain-Rütihof. Der bereits geplante Ausbau des Anschlusses Buchrain soll dagegen im Gesamtsystem Bypass Luzern sichergestellt werden, auch wenn der Abschnitt Buchrain-Rütihof zu einem späteren Zeitpunkt realisiert wird. Die heutige Ausgestaltung des Anschlusses genügt den Anforderungen an Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit zunehmend nicht mehr.

Die vorgesehenen Optimierungen im Gesamtsystem Bypass Luzern, insbesondere der Ausbau des Anschlusses Buchrain und die Überdeckung der A2 im Raum Luzern-Süd, sind in der weiteren Planung und Finanzierung zu berücksichtigen.

## Anträge

Der bereits geplante Ausbau des Anschlusses Buchrain soll dagegen im Gesamtsystem Bypass Luzern sichergestellt werden, auch wenn der Abschnitt Buchrain-Rütihof zu einem späteren Zeitpunkt realisiert wird.

### 16. Sind Sie mit der Zuteilung der Kapazitätserweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten einverstanden?

☒ Ja   ☐ Ja mit Vorbehalt   ☐ Nein

Die Projekte sollen innerhalb der vorgesehenen Realisierungshorizonte ohne unnötige Verzögerungen vorangetrieben werden.

### 17. Sind Sie mit den definitiv zur Realisierung beantragten Kapazitätserweiterungsprojekten im Ausbauschnitt 2027 einverstanden?

☒ Ja   ☐ Ja mit Vorbehalt   ☐ Nein

Keine Bemerkungen.

### 18. Sind Sie mit der vorgesehenen Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz einverstanden?

☒ Ja   ☐ Ja mit Vorbehalt   ☐ Nein

Keine Bemerkungen.

### 19. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Nationalstrasseninfrastruktur?

☐ Ja   ☐ Ja mit Vorbehalt   ☒ Nein

Keine Bemerkungen.

## III. Teil Agglomerationsverkehrsinfrastruktur

### 20. Sind Sie mit den Ergebnissen der Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation einverstanden?

☒ Ja   ☐ Ja mit Vorbehalt   ☐ Nein

Als Projektpartner unterstützt LuzernPlus die weitere Bearbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms. Die zwischen dem ARE und der Trägerschaft besprochenen Umpriorisierungen werden begrüsst. Sie ermöglichen, wichtige regionale Massnahme, insbesondere im Veloverkehr und bei der Elektrifizierung des Busverkehrs, angemessen zu berücksichtigen. Voraussetzung ist, dass der Bundesbeitrag von 40 Prozent erhalten bleibt.

### 21. Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?

☒ Ja   ☐ Ja mit Vorbehalt   ☐ Nein

Die beantragten Umpriorisierungen führen zu einer A-Liste von voraussichtlich CHF 269.90 Mio. Der Bundesbeitrag soll weiterhin 40 Prozent betragen, sofern der Gesamtnutzen des Programms weiterhin mit 7 Punkten bewertet wird. LuzernPlus unterstützt diese Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms Luzern. Bei der weiteren Umsetzung ist sicherzustellen, dass die Massnahmen des Agglomerationsprogramms mit den geplanten Bahnausbauten abgestimmt werden.

**22. Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?**

☐ Ja    ☐ Ja mit Vorbehalt    ☒ Nein

Wir bedanken uns für die bisherigen Arbeiten und die Möglichkeit zur Stellungnahme. LuzernPlus ersucht darum, die vorstehenden Anliegen bei der weiteren Beratung der Vorlage zu berücksichtigen.