

Umfahrung Alberswil/Schötz

Zweckmässigkeitsbeurteilung ZMB – Phase 1

Einladung zur
Infoveranstaltung
Di, 23. Mai 2023
19.00 Uhr
Gasthof St. Maurit
Schötz



Liebe Leserin, lieber Leser

Der Verkehr durch unsere Region hat in den vergangenen Jahren stetig zugenommen: Lastwagen und Autos rollen in Nord-Süd-Richtung durch Alberswil und Schötz und beeinträchtigen die Lebensqualität von uns allen.

Nun nimmt sich der Kanton des Problems an und erarbeitet mit einer Zweckmässigkeitsbeurteilung mögliche Umfahrungen und auch Lösungen, wie der Verkehr ohne zusätzliche Strassen verträglicher abgewickelt und gestaltet werden kann.

Erste Resultate der umfangreichen Analyse und Planung finden Sie in diesem Flyer. Wir laden Sie ein, sich mit dem Thema auseinanderzusetzen. Für einen vertieften Einblick empfehlen wir Ihnen, die Informationsveranstaltung vom 23. Mai 2023 in Schötz zu besuchen.

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme.

**Corinne
Albisser**
Gemeindepräsidentin
Alberswil



**Regula
Lötscher-Walthert**
Gemeindepräsidentin
Schötz



**Samuel
Kreyenbühl**
Gemeindepräsident
Ettiswil



Informationsveranstaltung

ZMB Alberswil/Schötz, Phase 1

Dienstag, 23. Mai 2023, 19.00 bis 21.00 Uhr,

Gasthof St. Mauritz, Luzernerstrasse 1, 6247 Schötz

ZMB – systematisch und umfassend beurteilen

Für die Lösung des Verkehrsproblems in Alberswil und Schötz erstellt die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB). Mit der ZMB wird das Verkehrsproblem ganzheitlich analysiert und Lösungsvarianten systematisch beurteilt. Der dreiteilige Prozess beinhaltet technische und umweltrechtliche Untersuchungen und nimmt rund zwei Jahre in Anspruch.

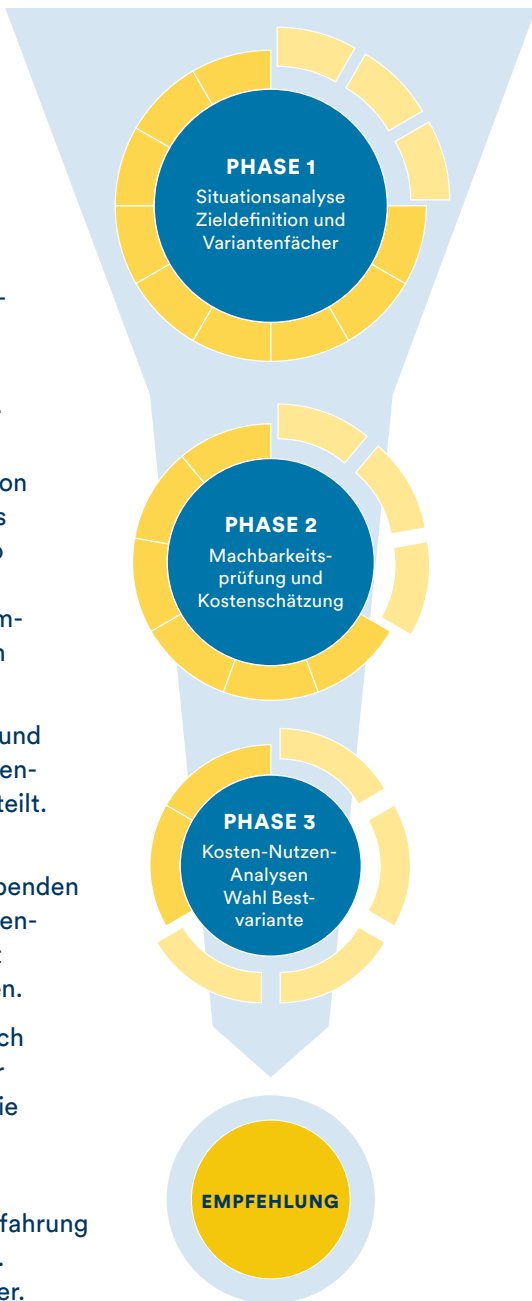
Mit der ZMB wird ein Variantenfächer erarbeitet, der im Verlauf der Planung sukzessive reduziert wird. Die Reduktion erfolgt fachlich abgestützt und mittels anerkannter Beurteilungskriterien. So werden alle denkbaren Varianten – darunter auch ein Verzicht auf eine Umfahrung und stattdessen Massnahmen auf den heutigen Strassen – beurteilt.

Phase 1: Die Situation wird analysiert und die Ziele werden definiert. Ein Variantenfächer wird entwickelt und grob beurteilt. Erste Varianten werden verworfen.

Phase 2: Die Machbarkeit der verbleibenden Varianten wird geprüft und erste Kostenschätzungen werden erarbeitet. Nicht machbare Varianten werden verworfen.

Phase 3: Jede Variante wird hinsichtlich Wirkung und Kosten beurteilt. Mit der Empfehlung einer Bestvariante wird die ZMB abgeschlossen.

Die Arbeiten der Phase 1 der ZMB Umfahrung Alberswil/Schötz sind abgeschlossen. Die Resultate finden Sie in diesem Flyer.



Die Verkehrssituation heute und die bisherige Planung

Erschliessung und Verkehrsbelastungen

Die Kantonsstrasse K11 führt durch Alberswil und Schötz. Sie erschliesst die Region mit dem Autobahnanschluss Dagmersellen und führt über Willisau bis nach Wolhusen. Mehr als die Hälfte des Verkehrs in Alberswil und Schötz ist Transitverkehr in Nord-Süd-Richtung, darunter viele Lastwagen. Der öffentliche Verkehr wird mit Buslinien sichergestellt und ist vergleichbar mit ähnlichen ländlichen Gebieten. Der öV-Anteil am Gesamtverkehr ist gering. Für den Fuss- und Veloverkehr gibt es gut ausgebaute Freizeitrouten, eine durchgängige und komfortable Veloroute entlang der K11 fehlt jedoch.

Der Verkehr in der Region Alberswil und Schötz ist in den letzten zehn Jahren moderat gewachsen. Das höchste Verkehrsaufkommen wird in der Abendspitzenstunde an Werktagen erreicht, wobei keine extremen Spitzen verzeichnet werden. Bis 2040 prognostiziert der Kanton eine leichte Zunahme des Strassenverkehrs.

Lärmbelastungen und Schutzgebiete

Die Umweltanalysen zeigen, dass der Verkehr entlang der K11 hohe Lärmbelastungen verursacht. In den Siedlungsgebieten werden die Grenzwerte durchgehend überschritten. Östlich von Alberswil und Schötz liegen die Schutzgebiete Wauwilermoos, Hagimoos und Mauensee samt verschiedenen Wasserschutzzonen. Sie sind Teil des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN). Das Landwirtschaftsland umfasst viele gut bis sehr gut geeignete Fruchtfolgeflächen. Werden diese bebaut, müssen sie andernorts kompensiert werden.

Regionaler Teilrichtplan «Korridorsicherung Wiggertal»

Der Teilrichtplan wurde im Jahr 2018 erlassen. Er umfasst die Schliessung der Lücke im Bahnnetz zwischen Willisau und Nebikon (Wiggertalbahn) sowie eine Umfahrungsstrasse von Alberswil und Schötz, die parallel zur Bahn verläuft. Damit soll die Region vom Durchgangsverkehr entlastet und die Region an das Bahnnetz angeschlossen werden.

Systematische Lösungssuche und Variantenbeurteilung

Neben der Verkehrslösung aus dem Teilrichtplan wurden bisher keine weiteren Umfahrungsvarianten untersucht. Dies erfolgt nun mit der ZMB und umfasst die Beurteilung aller Varianten. Vertreterinnen und Vertreter der Standort- und der Nachbargemeinden sowie der Region Luzern West begleiten die Arbeiten.

Gemeinsam für eine nachhaltige Lösung

Der Kanton Luzern und die Gemeinden Alberswil, Schötz und Ettiswil wollen mit der ZMB eine Lösung erarbeiten, welche die Situation vor Ort nachhaltig verbessert. Ziel ist es, den Verkehrsfluss langfristig für alle Verkehrsteilnehmenden zu optimieren, die Sicherheit zu erhöhen und die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner zu steigern.

Die ZMB Umfahrung Alberswil/Schötz zählt zu den prioritären Projekten des kantonalen Strassenbauprogrammes 2023–2026 (Topf A). Die ZMB ist die nächste Planungsstufe zum regionalen Teilrichtplan und umfasst vertiefte Abklärungen aller möglichen Verkehrslösungen.

Das Planungsteam hat in der ersten Phase der ZMB 15 Lösungsvarianten entwickelt: Gesamtumfahrungen von Alberswil und Schötz sowie Umfahrungen von Schötz alleine. Weiter hat das Team die Realisierung der Wiggertalbahn mit zwei unterschiedlichen Angebotskonzepten betrachtet. Einige Varianten erwiesen sich als wenig zielführend und wurden wieder ausgeschlossen. Vier Umfahrungsvarianten und eine Null+-Variante werden in der ZMB-Phase 2 näher untersucht.

Beurteilung der Lösungskonzepte und Varianten

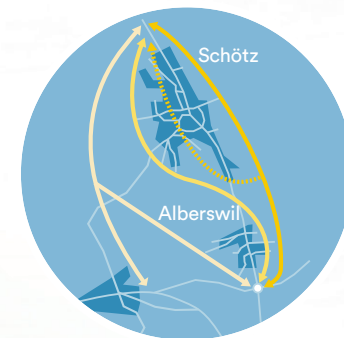
Für die Beurteilung aller Lösungskonzepte und Varianten wurden fünf Oberziele formuliert. Diese kommen während des gesamten ZMB-Prozesses zur Anwendung und garantieren eine transparente und einheitliche Überprüfung.

- **Verkehrsqualität:** Verkehrsentlastung in kapazitätskritischen Knoten/Abschnitten, der öV wird gestärkt und die Reisezeiten des motorisierten Individualverkehrs sind optimiert.
- **Siedlungsentwicklung:** Der öffentliche Raum ist attraktiv und das Orts- und Landschaftsbild wird positiv beeinflusst.
- **Umwelt:** Die Lärm- und Luftbelastung ist reduziert, die Eingriffe in Natur, Wald und Kulturland sind gering. Die Gewässer sind möglichst nicht tangiert.
- **Baukosten:** Die Investitionskosten sind möglichst tief und stehen im Einklang mit dem Nutzen.
- **Risiken:** Die bautechnischen Risiken sind minimiert.

Umfahrungskonzepte und Variantenfächer

Das Planungsteam hat das aus dem regionalen Teilrichtplan bekannte Lösungskonzept überprüft und die Konzepte Gesamtumfahrung Alberswil/Schötz und Umfahrung Schötz erarbeitet. Diese beinhalten östliche und westliche Umfahrungen, den Zentrumstunnel Schötz, die Kombination aus Ost- und Westumfahrungen sowie die Bahnlösung.

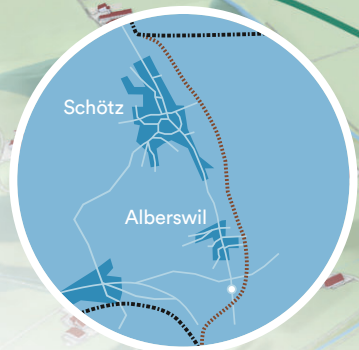
Varianten, die nur das Siedlungsgebiet von Schötz umfahren, sind entsprechend günstiger. Die Linienführung kann im Osten, im Westen oder unterirdisch erfolgen.



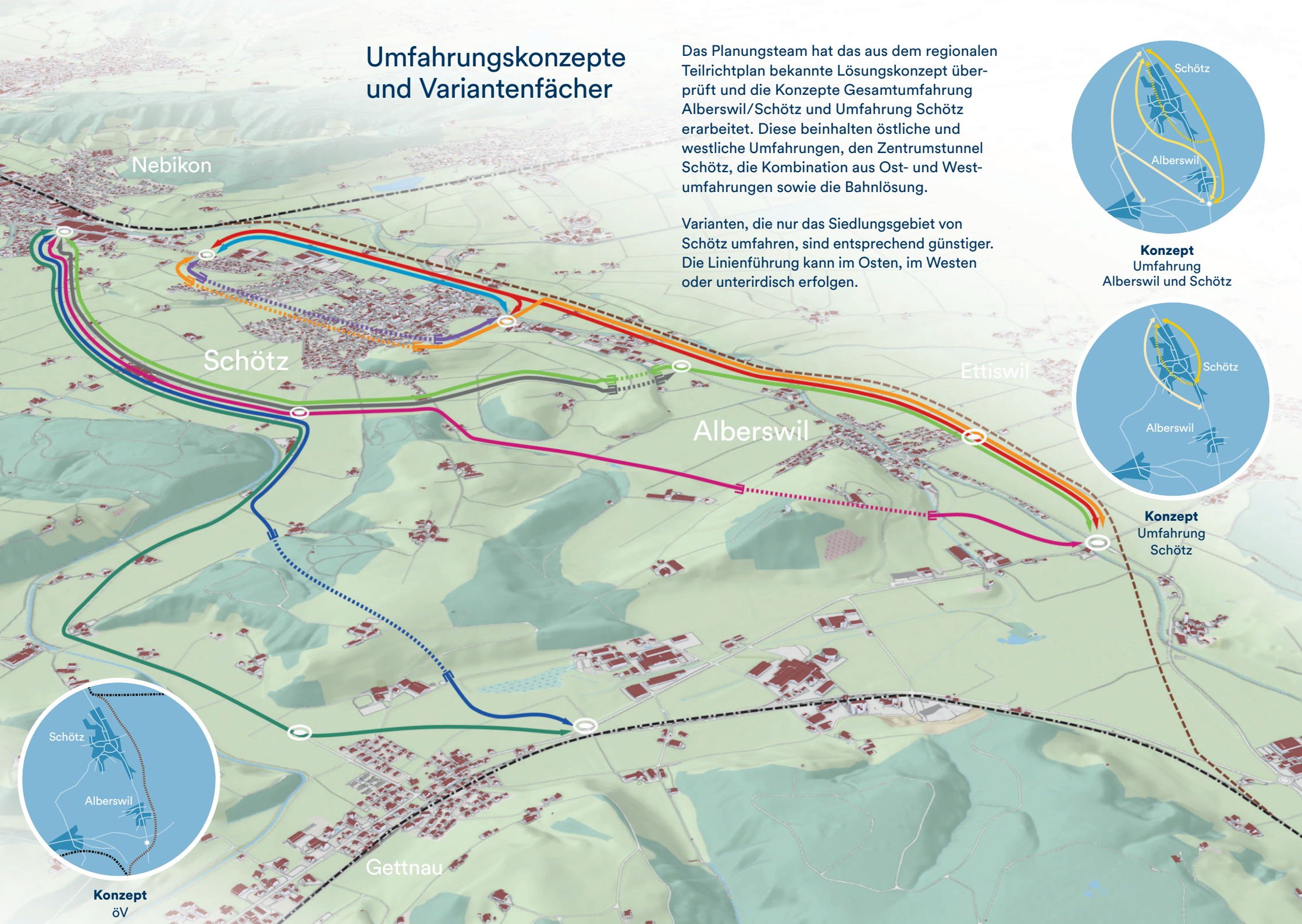
Konzept
Umfahrung
Alberswil und Schötz



Konzept
Umfahrung
Schötz



Konzept
öV



Konzept Gesamtumfahrung Alberswil und Schötz

ASO Umfahrung Ost Alberswil und Schötz

- Sehr gute Verkehrsentlastung in Alberswil und Schötz
- Konflikt mit dem BLN-Schutzgebiet
- Hohe Kosten

AOSZ Umfahrung Alberswil Ost und Schötz Zentrumstunnel

- Sehr gute Verkehrsentlastung in Alberswil und Schötz
- Kein Konflikt mit dem BLN-Schutzgebiet
- Sehr hohe Kosten

ASWB Umfahrung West Alberswil und Schötz bis Burgrain

- Gute Verkehrsentlastung in Alberswil und Schötz
- Kein Konflikt mit dem BLN-Schutzgebiet
- Hohe Kosten

ASWK11a Umfahrung West Alberswil und Schötz bis K11a (Stalde)

- Gute Verkehrsentlastung in Alberswil und Schötz
- Kein Konflikt mit dem BLN-Schutzgebiet
- Hohe Kosten

ASWG Umfahrung West Alberswil und Schötz bis Gettnau

- Sehr gute Verkehrsentlastung in Alberswil und Schötz (mit verkehrseinschränkenden Massnahmen)
- Kein Konflikt mit dem BLN-Schutzgebiet
- Längere Reisezeit für Autofahrende (grosse Umwegfahrt)
- Hohe Kosten

> Wird nicht weiter untersucht, weil ASWB und ASWK11a verkehrlich besser sind.

AOSW Umfahrung Alberswil Ost und Schötz West

- Gute Verkehrsentlastung in Alberswil und Schötz (mit verkehrseinschränkenden Massnahmen)
 - Kein Konflikt mit dem BLN-Schutzgebiet
 - Längere Reisezeit für Autofahrende (grosse Umwegfahrt)
 - Hohe Kosten
- > Wird nicht weiter untersucht, weil ASO und ASWB verkehrlich besser sind.

öV-Variante Schliessung der Lücke im Bahnnetz

- Verbesserung der öV-Reisezeiten und des Komforts
- Konflikt mit dem BLN-Schutzgebiet
- Sehr hohe Kosten



- ASO
- AOSZ
- ASWB
- ASWK11a
- ASWG
- AOSW

- SO
- SW
- SZ

- Schliessung Netzlücke (Wiggertalbahn)
- Bestehende Bahnlinien



Variantenfächer Konzept Umfahrung Alberswil und Schötz

- Umfahrung Ost Alberswil und Schötz
- Umfahrung Alberswil Ost und Schötz Zentrumstunnel
- Umfahrung West Alberswil und Schötz bis Burgrain
- Umfahrung West Alberswil und Schötz bis K11a (Stalde)
- Umfahrung West Alberswil und Schötz bis Gettnau
- Umfahrung Alberswil Ost und Schötz West

Variantenfächer Konzept Umfahrung Schötz

- Umfahrung Schötz Ost
- Umfahrung Schötz West
- Schötz Zentrumstunnel

Konzept öV

- Schliessung Netzlücke (Wiggertalbahn)
- Bestehende Bahnlinien

Ausschluss

Vertiefung in Phase 2 (siehe Rückseite)

Konzept Umfahrung Schötz

SO Umfahrung Schötz Ost

- Sehr gute Entlastungswirkung in Schötz
- Konflikt mit dem BLN-Schutzgebiet
- Mittlere Kosten

SZ Schötz Zentrumstunnel

- Sehr gute Verkehrsentlastung in Schötz
- Kein Konflikt mit dem BLN-Schutzgebiet
- Sehr hohe Kosten

SW Umfahrung Schötz West

- Gute Verkehrsentlastung in Schötz (mit verkehrseinschränkenden Massnahmen)
- Kein Konflikt mit dem BLN-Schutzgebiet
- Längere Reisezeit für Autofahrende (grosse Umwegfahrt)
- Hohe Kosten

Umfahrung Ost Alberswil und Schötz



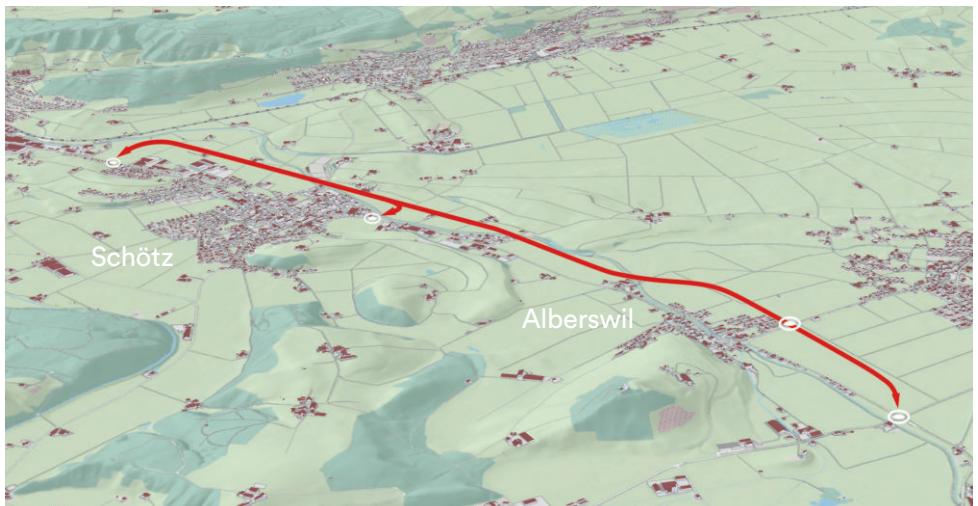
Die Variante ASO entspricht der Umfahrungsvariante gemäss dem regionalen Teilrichtplan. Sie verläuft östlich des Siedlungsgebietes übers Feld und ist rund 5000 m lang. Die Variante quert viermal die Wigger und führt östlich von Schötz durch das BLN-Schutzgebiet. Es sind zwei Zwischenanschlüsse vorgesehen, ein südlicher Anschluss von Schötz und eine Anbindung der K12 von/nach Ettiswil.

Vorteile

- Sehr gute Verkehrsentlastung in Alberswil und Schötz
- Deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Reduktion der Lärm- und Luftbelastung in Alberswil und Schötz

Nachteile

- Konflikt mit dem BLN-Schutzgebiet, negative Auswirkungen auf Orts- und Landschaftsbild
- Deutliche negative Auswirkungen auf Naherholungsgebiete, Natur, Wald und Gewässer
- Sehr hohe Flächenbeanspruchung (inkl. Fruchtfolgeflächen)



Umfahrung Alberswil Ost und Schötz Zentrumstunnel



Diese Variante verläuft im südlichen Teil gleich wie die Variante ASO. Nördlich von Alberswil schliesst sie an die bestehende Kantonsstrasse an. Um das BLN-Schutzgebiet zu umgehen, unterquert sie in der Folge Schötz in einem rund 1600 m langen Tunnel. Die Gesamtlänge der Umfahrung beträgt rund 5000 m.

Vorteile

- Sehr gute Verkehrsentlastung in Alberswil und Schötz
- Deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Reduktion der Lärm- und Luftbelastung in Alberswil und Schötz
- Kein Konflikt mit dem BLN-Schutzgebiet

Nachteile

- Grössere Baurisiken als bei einer Umfahrungsvariante ohne Tunnel
- Negative Auswirkungen auf Gewässer
- Hohe Flächenbeanspruchung (inkl. Fruchtfolgeflächen)
- Sehr hohe Kosten

> Ausschluss der Variante

Diese Lösung ist teurer als die Variante mit Anschluss Burgrain (ASWB), ohne dass sie zusätzlichen Nutzen bringt.



Umfahrung West Alberswil und Schötz bis Burgrain



Die Variante ASWB verläuft westlich von Schötz auf der bestehenden Gettnauerstrasse, die entsprechend ausgebaut wird. Südwestlich von Schötz führt die Neubaustrecke von der Gettnauerstrasse weg und in direkter Linienführung zum Kreisel Burgrain. Der Hügel Chastelenwald wird mit einem rund 600 m langen Tunnel unterquert. Die Umfahrung umfasst eine Gesamtlänge von rund 5900 m.

Vorteile

- Gute Verkehrsentlastung in Alberswil und Schötz
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Reduktion der Lärm- und Luftbelastung im Siedlungsgebiet
- Kein Konflikt mit dem BLN-Schutzgebiet

Nachteile

- Negative Auswirkungen auf Gewässer und Landschaft
- Hohe Flächenbeanspruchung (inkl. Fruchtfolgeflächen)
- Hohe Kosten



Umfahrung West Alberswil und Schötz bis K 11a (Stalde)



Diese Variante verläuft im nördlichen Abschnitt gleich wie die Variante ASWB auf der Gettnauerstrasse. Südwestlich von Schötz verlässt die Variante die Gettnauerstrasse und führt zur Kantonsstrasse K 11a östlich von Gettnau (Bereich Stalde). Dabei wird der Butteberg mit einem Tunnel von rund 1100 m Länge unterquert. Die Gesamtlänge der Variante beträgt rund 5400 m.

Vorteile

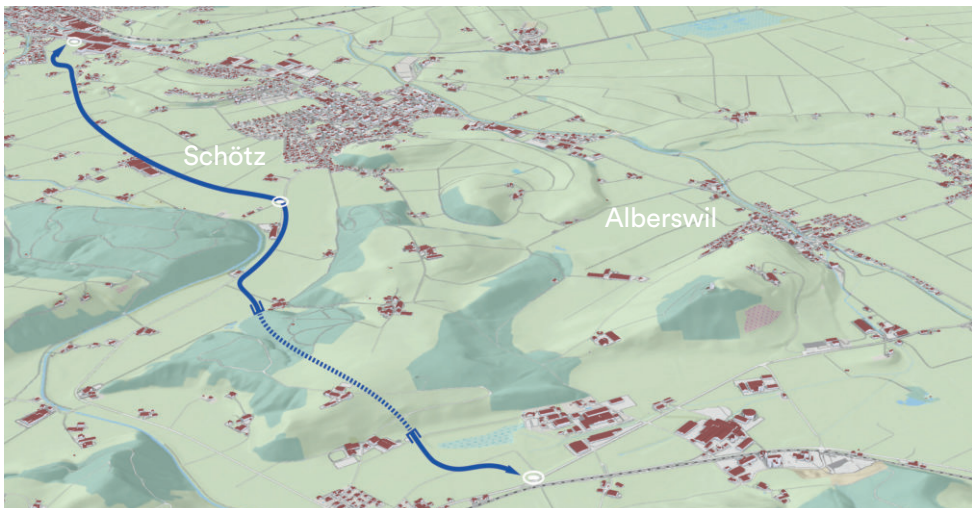
- Gute Verkehrsentlastung in Alberswil und Schötz
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Reduktion der Lärm- und Luftbelastung in Alberswil und Schötz
- Kein Konflikt mit dem BLN-Schutzgebiet

Nachteile

- Negative Auswirkungen auf Gewässer und Landschaft
- Hohe Flächenbeanspruchung (inkl. Fruchtfolgeflächen)
- Hohe Kosten

> Ausschluss der Variante

Diese Lösung ist teurer als die Variante mit Anschluss Burgrain (ASWB), ohne dass sie zusätzlichen Nutzen bringt.



Schliessung der Lücke im Bahnnetz



Die neue Bahnstrecke ist 6500 m lang und schliesst die Lücke zwischen Willisau und Nebikon. Nördlich von Willisau zweigt die einspurige Linie nach Norden ab und verläuft östlich der Siedlungsgebiete. Vor Nebikon schliesst sie an das bestehende Bahnnetz an. Es sind zwei Haltestellen, eine in Schötz und eine in Alberswil-Ettiswil, vorgesehen. Baulich sind fünf Wigger-Querungen und fünf Strassenüberführungen zu errichten. Verlauf durch das BLN-Schutzgebiet.

Vorteile

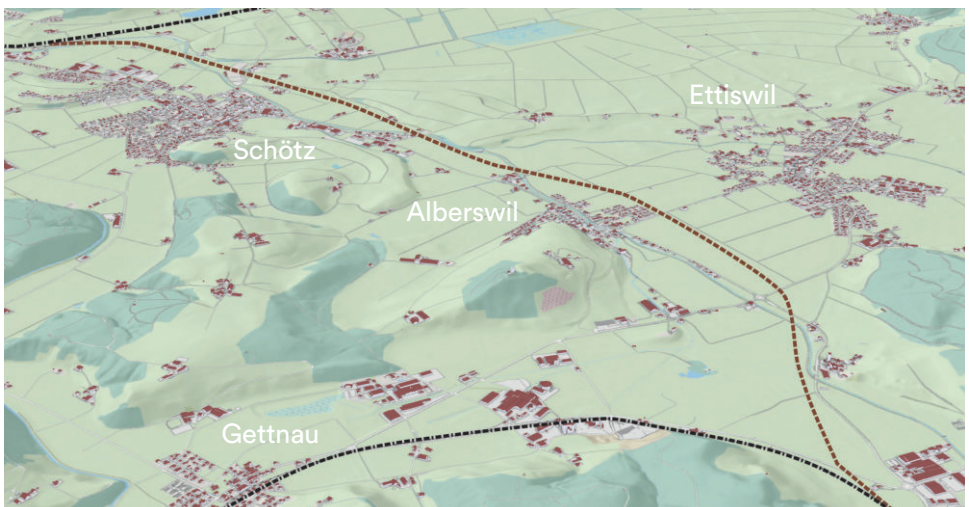
- Schliessung des Bahnnetzes zwischen Nebikon und Willisau
- Verbesserung der öV-Reisezeiten und des Komforts
- Neue überregionale öV-Verbindungen werden möglich

Nachteile

- Keine Verkehrsentlastung für Alberswil und Schötz
- Konflikte mit dem BLN-Schutzgebiet und negative Auswirkungen auf Naherholungsgebiete und Gewässer
- Hohe Flächenbeanspruchung (inkl. Fruchtfolgeflächen)
- Hohe Kosten

> Variante ausserhalb der ZMB untersuchen

Die öV-Variante führt bei hohen Kosten zu keiner spürbaren Verkehrsreduktion. Sie muss deshalb ausserhalb der ZMB im Rahmen der kantonalen öV-Planung beurteilt werden.



Umfahrung Schötz Ost



Diese Variante verläuft im Bereich von Schötz gleich wie die Gesamtumfahrung ASO. Sie führt komplett oberirdisch östlich um das Siedlungsgebiet von Schötz und ist rund 2000 m lang. Die Variante quert zweimal die Wigger und führt durch das BLN-Schutzgebiet.

Vorteile

- Gute Verkehrsentlastung in Schötz
- Deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Reduktion der Lärm- und Luftbelastung im Siedlungsgebiet
- Tiefe Kosten

Nachteile

- Konflikt mit dem BLN-Schutzgebiet
- Negative Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild
- Deutliche negative Auswirkungen auf Naherholungsgebiete, Natur, Wald und Gewässer
- Hohe Flächenbeanspruchung (inkl. Fruchtfolgeflächen)



Variante SW

Umfahrung Schötz West



Die Variante SW verläuft westlich von Schötz auf der bestehenden Gettnauerstrasse, die entsprechend ausgebaut wird. Südwestlich von Schötz führt die Neubaustrecke von der Gettnauerstrasse weg und schliesst an die K 11 an. Dabei wird der Dachsberg/Hinderberg mit einem kurzen Tunnel unterquert. Die Gesamtlänge der Variante beträgt rund 4300 m.

Vorteile

- Gute Verkehrsentlastung in Schötz
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Reduktion der Lärm- und Luftbelastung in Schötz
- Kein Konflikt mit dem BLN-Schutzgebiet
- Mittlere Kosten

Nachteile

- Längere Reisezeit für Autofahrende (grosse Umwegfahrt)
- Negative Auswirkungen auf Gewässer und Landschaft
- Hohe Flächenbeanspruchung (inkl. Fruchtfolgeflächen)



Variante SZ

Schötz Zentrumstunnel



Diese Variante unterquert Schötz in einem rund 1600 m langen Tunnel. Damit wird das BLN-Schutzgebiet umfahren und Konflikte werden vermieden. Die Variante ist rund 2000 m lang.

Vorteile

- Gute Verkehrsentlastung in Schötz
- Deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Reduktion der Lärm- und Luftbelastung im Siedlungsgebiet
- Kein Konflikt mit dem BLN-Schutzgebiet
- Geringe Eingriffe in Natur und Wald
- Geringe Flächenbeanspruchung

Nachteile

- Grössere Baurisiken als bei einer Umfahrungsvariante ohne Tunnel
- Negative Auswirkungen auf Gewässer
- Sehr hohe Kosten

> Ausschluss der Variante

Im Vergleich mit den oberirdischen Umfahrungslösungen SO und SW ist diese Variante ausserordentlich teuer ohne wesentlichen zusätzlichen Nutzen.



Variante Null+

Verkehrslösung auf den bestehenden Strassen



Die Variante Null+ beinhaltet keine Umfahrung. Stattdessen fokussiert sie sich auf die Anpassung und verbesserte Nutzung der bestehenden Strasseninfrastruktur sowie Fuss- und Velowege. Die Verkehrsprobleme werden mit der sogenannten 4V-Strategie angegangen. Konkrete Lösungen daraus wird das Planungsteam in der ZMB-Phase 2 erarbeiten und beurteilen.

1. Vermeiden: Mobilitätsbedürfnisse reduzieren

Kurze und attraktive Wege in den Siedlungskernen stärken. Bewusstes Mobilitätsverhalten fördern. Siedlungsentwicklung und Verkehr aufeinander abstimmen. Parkraumbewirtschaftung und Mobilitätsmanagement für Unternehmen.

2. Verlagern: Zeitlich sowie zum öV und Fuss- und Veloverkehr verschieben

Zuverlässigkeit der Buslinien fördern und Angebot ausbauen. Motorisierten Individualverkehr in den Spitzenzeiten dosieren. Sicherstellen eines attraktiven, direkten und sicheren Fuss- und Velonetzes. Sichere Veloverbindung abseits der Kantonsstrasse schaffen.

3. Vernetzen: Mobilität besser aufeinander abstimmen

Mobilitätsangebote vernetzen. Verkehrsmittel miteinander kombinieren und dafür beispielsweise Fahrgemeinschaften fördern, Park+Ride-Angebote entwickeln.

4. Verträglich gestalten: Belastung durch verbleibenden Verkehr minimieren

Temporeduktion in Siedlungskernen. Umgestalten und Aufwerten der Ortsdurchfahrten. Das Nebeneinander der Verkehrsteilnehmenden verbessern.

Vorteile

- Kein relevanter Ausbau des Strassennetzes
- Attraktive Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr
- Schonung von Kulturland und Landschaft
- Kostengünstig

Nachteile

- Keine wesentliche Verkehrsentlastung
- Längere Reisezeiten für den Autoverkehr, wenn der Verkehr weiter zunimmt
- Beschränkter Platz für substanzielle Verbesserung für den öV sowie Fuss- und Veloverkehr



Ausblick ZMB-Phase 2

Mit Abschluss der Phase 1 der ZMB Umfahrung Alberswil/Schötz liegt die erste Vorauswahl von fünf Lösungsvarianten vor. In der zweiten Phase wird das Planungsteam diese konkretisieren, deren technische und umweltrechtliche Machbarkeit prüfen und die Investitionskosten berechnen. Dabei soll nichts unentdeckt bleiben, was in späteren Projektphasen zu Realisierungsproblemen führen könnte.

Die Phase 2 dauert von Sommer 2023 bis Frühjahr 2024. Das Datum der Informationsveranstaltung für die zweite Phase der ZMB wird zu einem späteren Zeitpunkt kommuniziert.

Herausgeber:
Kanton Luzern
Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)
Arsenalstrasse 43
6010 Kriens

Mehr Informationen auf:
vif.lu.ch/alberswil_schoetz

Projektverfasser: ARGE RAB, c/o Rapp AG,
Max-Högger-Strasse 6, 8048 Zürich

Redaktion: Bachmann Text/Konzept, Adligenswil
Gestaltung: zuckerbrot GmbH, Luzern

Auflage: 4500 Expl.

Stand: April 2023

Geodaten:
© 2023, rawi Kanton Luzern
Kanton Luzern
Raum und Wirtschaft (rawi)
www.geoportal.lu.ch