

Öffentliche Informationsveranstaltung vom 30. November 2021

Machbarkeitsstudie Optimierung Ortsdurchfahrt Ballwil

I: Fragen anlässlich der öffentlichen Informationsveranstaltung (aus dem Publikum)

II: Weitere Fragen zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie

I	Fragen anlässlich der öffentlichen Informationsveranstaltung (aus dem Publikum)	Antworten Kanton Luzern
1	Wie gestaltet sich der Zeithorizont der Realisierung?	<p>Die Gesamtlösung im Seetal wird voraussichtlich 2023 festgelegt. Mit den Projektierungsarbeiten kann, sofern der Kantonsrat zustimmt, frühestens 2024 gestartet werden.</p> <p>Für die Variante 1.2 ist mit 4 bis 6 Jahren für die Projektierung und das Bewilligungsverfahren zu rechnen. Die Bauzeit ist abhängig von den Massnahmen und wird heute auf ca. 2 bis 4 Jahre geschätzt.</p> <p>Die Variante 5 mit Tieflegung der Bahnlinie ist heute weder im kantonalen Richtplan noch in einem Ausbauschritt der Bahn enthalten. Der Regionalverkehr ist Aufgabe des Bundes. Falls das Projekt Aufnahme in den nächsten Ausbauschritt der Bahn finden würde, welcher sich aktuell in Ausarbeitung befindet, könnte mit Planung und Realisierung frühestens nach 2040 gestartet werden. Die Chancen zur Aufnahme werden als äusserst gering erachtet.</p>
2	Das Vorhaben, insbesondere die Variante 5 (Tieflegung Bahntrasse), tangiert die Grundwasserschutzzone "Wassergasse". Ist das Projekt damit bewilligungsfähig?	<p>Im Bereich des südlichen Dorfeingangs tangiert die K 16 heute die Grundwasserschutzzone «Wassergasse».</p> <p>Die heutige Schutzzone «Wassergasse» entspricht nicht mehr den rechtlichen Vorgaben. Sie ist unabhängig vom Projekt zu verlegen. Die Evaluation eines neuen Standortes ist im Gange.</p> <p>Mit der bestehenden Schutzzone ist die Variante 5 nicht realisierbar. Dies gilt analog auch für Teile der Variante 1.2 (Torsituation, Radwegverlegung).</p>

3	Wie erfolgt die Ausgestaltung der geplanten Rad- und Fussgängerquerung Seite Eschenbach?	Die Querung ist integriert in das geplante Eingangstor à Niveau vorgesehen. Als Querungshilfe ist eine Mittelinsel geplant. Die Detailausgestaltung erfolgt in den kommenden Planungsphasen.
4	Kann die Wirkung der Eingangstore zur Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit noch erhöht werden? Kann bei den Kreiseinfahrten z.B. ein Vertikalversatz (Schwellen) realisiert werden?	Geometrisch ist an den Toren keine wesentlich grössere Ablenkung möglich (Bahntrasse). Die Prüfung ergänzender Massnahmen ist Gegenstand der nächsten Projektphase. Die Massnahmen sind auf die örtliche Situation abzustimmen (kantonale Hauptverkehrsstrasse). Der Kanton wird Sofortmassnahmen zur Entschärfung des heutigen Unfallschwerpunktes prüfen. Hierzu ist die Durchführung einer "Road Safety Inspection" (RSI), d.h. eine systematische Analyse der Anlage, geplant.
5	Kann als einfache, kostengünstige Lösung nicht einfach Tempo-30 innerorts, insbesondere im Bereich des Kreisels, eingeführt werden?	Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit (Art. 4a VRV) kann nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG). Im Rahmen eines Gutachtens ist der Nachweis zu erbringen, dass Tempo-30 nötig, zweck- und verhältnismässig ist. Die Gemeinde Ballwil (zusammen mit Eschenbach und Hochdorf) hat vor kurzem beim Kanton einen Antrag eingereicht, Tempo 30 auf der K 16 im Siedlungsgebiet zu prüfen. Dieser Antrag wird unabhängig von den Arbeiten an den ZMB's und der MBS durch die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) geprüft.
6	Kann anstelle der Bahn die Strasse unterirdisch geführt werden?	Grossräumige Lösungen sind nicht Gegenstandes des Auftrages. Die Basis bildet das vorliegende Gesamtverkehrskonzept (GVK). Aufgrund der Platzverhältnisse (Rampenbauwerke) ist ein kurzer Tunnel im Bereich der heutigen Kantonsstrasse nicht verträglich umsetzbar. Zur Anbindung von Ballwil mit der Dorfstrasse wäre unverändert eine Verkehrsachse à Niveau notwendig. Rund ein Drittel des Verkehrs bliebe unverändert im Dorf.
7	Weshalb wurde die Variante 5 mit Tieflegung der Bahn im Prozess bis an das Ende verfolgt, obwohl die Realisierungschancen als sehr gering beurteilt werden?	Die Variante wurde bereits im Rahmen des GVK ausgiebig diskutiert. Auf Antrag der Gemeinde wurde diese damals im Variantenfächer belassen. Die Begleitgruppe sah wie auch der Gemeinderat in der Variante Vorteile für das Dorf Ballwil. Die Variante wurde daher durch den Kanton im Prozess belassen und im Detail bewertet.

8	Könnte die Sicherheit am Kreisel bezüglich des Bahnübergangs mit einer Barriere verbessert werden?	Die Platzverhältnisse lassen örtlich kaum eine Barriere zu. Im Rahmen der weiterführenden Planungen wird die Ausgestaltung der Bahnübergänge im Detail geprüft werden.
9	Wie steht es mit dem ¼-Stundentakt auf der Seetalbahn? Wenn dieser kommt, wird die Situation in Ballwil nochmals schlechter werden.	<p>Die Frage, ob der ¼-Stundentakt auf der Seetalbahn kommen wird, ist offen. Ziel des ¼-Takt wäre, einen Teil des Autoverkehrs – vor allem in den Spitzenstunden auf die Seetalbahn zu verlagern. Somit wäre zu erwarten, dass sich die Verkehrssituation nicht zusätzlich verschlechtern würde.</p> <p>Derzeit verkehren in der Spitzenstunde 5 Züge. Mit den Prognosebelastungen für 2040 ergibt sich eine durchschnittliche Auslastung von 99 % (VQS E). Bei einem Viertelstundentakt der S-Bahn gehen wir von 8 Zügen pro Stunde aus. Um weiterhin eine Auslastung unter 100 % zu erreichen, müsste ca. 6 % des MIV auf den ÖV verlagert werden.</p> <p>Einen Beitrag an die Reduktion der MIV-Belastung können auch Verkehrsmanagementmassnahmen in den Spitzenstunden leisten.</p> <p>Der Verkehrsprognose Seetal liegt eine sehr grosse Entwicklung zugrunde. Diese wird aus heutiger Sicht später als 2040 eintreten. In den Hauptverkehrszeiten ist das System stark ausgelastet, ausserhalb unkritisch. Massgebend für den Betrieb ist die Sicherheit, welche zu gewährleisten ist.</p>
10	Die Kosten der Variante 5 werden vergleichsweise als sehr hoch angesehen. Was sind die Gründe hierfür?	<p>Tunnels sind generell teure Bauwerke. Vorliegend sind der innerörtliche Bau unter Verkehr, die Rampenbauwerke, der unterirdische Bahnhof, die Bahntechnik und die zahlreich tangierten Liegenschaften wesentliche Kostentreiber. Im Weiteren sind die Kosten für den notwendigen Bahnersatzbetrieb in der Bauphase von Bedeutung.</p> <p>In den Kosten ist ebenfalls die Umgestaltung des gesamten Strassen-raumes eingerechnet neben den Kosten für die Planung und Unvorhergesehenes. Ein Vergleich beispielsweise mit der Umfahrung Sins, die quasi «auf der grünen Wiese» erstellt wurde, ist daher aufgrund der völlig anderen Rahmenbedingungen nicht möglich.</p>
11	Weshalb sind für die Variante 5 Gebäude abzurechnen?	Der Bau des Tunnels erfolgt im Tagbau. Dies aufgrund der geringen Tiefenlage und der Geologie. Der Verkehr auf der K 16 ist in der Bauphase zudem aufrecht zu erhalten, was einen gewissen Raum benötigt.

12	Wird der Verkehr in der Ost-West-Beziehung ebenfalls untersucht?	Ja, dieser wird im Rahmen des Verkehrsmanagementkonzeptes Seetal untersucht, in welchem insbesondere Massnahmen für die Übergangsphase bis zur Realisierung der neuen Projekte im Seetal geprüft werden.
II	II: Weitere Fragen zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie	Antworten Kanton Luzern
1	Ist ein Ausbau der Bahn auf das Standard-Lichtraumprofil EBV 1 mit der Variante 1.2 noch möglich?	Ja. Das Standard-Lichtraumprofil EBV 1 wurde für alle Varianten als Randbedingung vorgegeben.
2	Was ist, wenn der Verkehr weiter zunimmt wie bisher? Reicht die Kapazität des Kreisels?	Die Leistungsfähigkeit ist für die Siedlungs- und Verkehrsprognose 2040 nachgewiesen. Mit dem Projekt «Verkehrsmanagement Seetal» wird zudem geprüft, mit welchen Massnahmen Ausweichverkehr reduziert und der Verkehrsfluss für den regionalen Verkehr aufrechterhalten werden kann. Die zugrunde gelegte Entwicklung im Seetal ist beträchtlich. Die Verkehrsprognose ist auf diese Entwicklung ausgelegt und nicht genau auf das Jahr 2040. Sie wird eher erst zu einem späteren Zeitpunkt erreicht werden.
3	In Eschenbach und Hochdorf werden teure Umfahrungen realisiert, Ballwil wird mit einer Billiglösung abgespiesen. Wo bleibt die Gleichbehandlung der Gemeinden?	Weder in Hochdorf noch in Eschenbach steht fest, ob sich aus der ZMB eine Umfahrung als Bestlösung ergeben wird. In der Planungssynthese Seetal werden die Ergebnisse der Einzelaufträge im Gesamtzusammenhang nochmals beurteilt. Dabei wird auch beurteilt, ob die Lösung für Ballwil im Gesamtkontext die richtige ist.
4	Bedeutet Bestvariante 1.2, dass die anderen Lösungen definitiv vom Tisch sind?	Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie stellt die Antwort auf den Auftrag des Kantonsrats dar. Es handelt sich um eine fachliche Beurteilung anhand festgelegter Kriterien und bewährter Bewertungsmethoden, die eine Vergleichbarkeit mit anderen Projekten ermöglichen. In der Planungssynthese Seetal werden die Ergebnisse der Einzelaufträge im Gesamtzusammenhang nochmals beurteilt. Daraus kann sich eine abweichende Gesamtlösung ergeben.
5	Müsste man angesichts der hohen Kosten für die Lösungen in Eschenbach und Hochdorf nicht doch nochmals über die Talstrasse sprechen?	Das seinerzeitige Projekt der Talstrasse wurde vor allem wegen des hohen Kulturlandverbrauchs sistiert. Eine Lösung mit hohem Tunnelanteil (wie in den jetzt untersuchten lokalen Umfahrungen) würde zu extrem hohen Gesamtkosten führen. In der Planungssynthese werden Aussagen zu diesen Fragen zusammengestellt.

6	Wie prioritär sind die Projekte im Seetal für den Kanton Luzern? Welche wichtigen anderen Strassenprojekte sind gleichzeitig in der Pipeline?	Die Prioritäten der Projekte werden vom Kantonsrat festgelegt.
7	Wie viel Geld ist für das Seetal reserviert? Wie sieht die Finanzierung aus?	Im Bauprogramm für die Kantonsstrassen werden grundsätzlich Kosten für Einzelprojekte, nicht für Gemeinden oder Regionen aufgezeigt.
8	Was ist längerfristig auf der Seetallinie im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern geplant?	Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) schafft die Voraussetzung, um die Seetalbahn zwischen Hochdorf und Luzern im ¼-Stundentakt (bzw. 4 Züge pro Stunde und Richtung) zu betreiben. Dies benötigt aber auch 2 zusätzliche Doppelspurinseln). In der aktuell gültigen öV- Planung ist dieser Ausbau noch nicht enthalten. Das Angebotskonzept Bahn 2040 der Planungsregion Zentralschweiz ist in Erarbeitung und soll Mitte 2022 vorliegen. Es wird als Grundlage dienen für die Eingabe an den Bund für die Planung des Ausbaus schrittweise 2040/45.
9	Welche Auswirkungen hat der Bericht „Zukunft Mobilität im Kanton Luzern“ (ZuMoLu), der zurzeit in der Vernehmlassung ist, auf die Ergebnisse der MBS?	Der Bericht „Zukunft Mobilität im Kanton Luzern“ (ZuMoLu) ist erst in der Vernehmlassung und stellt deshalb noch keine verbindliche Beurteilungs- oder Entscheidungsgrundlage für die einzelnen Planungen dar. Die in der MBS formulierten und beurteilten mobilitäts- und siedlungsbezogenen Ziele decken jedoch diejenigen aus der ZuMoLu weitestgehend ab, sodass die Ergebnisse der MBS auch aus dem Blickwinkel ZuMoLu Bestand haben.
10	Wurde der Handlungsbedarf aus Sicht Bahn mit der SBB abgeklärt?	Der wesentliche Mangel des ungenügenden Abstands zwischen Strasse und Bahn ist hinlänglich bekannt. Die SBB hat der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) die Anforderungen des Bahnprofils bekannt gegeben. Die Konflikte zwischen Strasse und Bahn im Bereich des Kreisels und bei den privaten Zufahrten sind ebenfalls bekannt. In den regelmässigen Auswertungen der Strassenverkehrsunfälle zeigen sich jedoch keine diesbezüglichen Unfälle.