

## Informationsanlass des Kantons Luzern und der Gemeinden Eschenbach und Inwil zu den Ergebnissen der ZMB Umfahrung Eschenbach und Knoten Oberhofen, Inwil, 22. Juni 2022

### Fragen aus dem Publikum

	Fragen aus dem Publikum	Antworten des Kantons Luzern
1	Bei den Lösungen Mettlen-Acher ist der Einfluss auf Mettlen vollkommen vergessen gegangen. Die Luzernstrasse, an der es keine Anwohner hat, soll aufgehoben werden, dafür geht der ganze Verkehr bei Mettlen vorbei, wo die Häuser teilweise sehr dicht an der Strasse stehen.	In der Projektkonkretisierung müsste man die Lösung für Mettlen genauer anschauen und entsprechende Massnahmen treffen. Auf der Ebene der ZMB ist das zu früh. Rein von der Verkehrsmenge her kann die Mettlenstrasse den zusätzlichen Verkehr verkraften.
2	Wie wird die Bahn gequert? Wird es Barrieren geben?	Es sind Unterführungen respektive Tunnel vorgesehen. Diese können im Tagbau oder bergmännisch erstellt sein, sind aber immer ganz überdeckt.
3	Wie wurden die Ziele definiert? Mit Null+/öV wird ja überhaupt keine Entlastung des Dorfs Eschenbach erreicht. Null+/öV bedeutet Stau an allen Abenden. Wir müssen da täglich durch.	Die Ziele sind im kantonalen Bauprogramm vorgegeben. Es geht nebst der Entlastung der Dörfer um die Verkehrsqualität aller Verkehrsteilnehmer, die Sicherheit, Umwelt und Siedlung. Die Ziele sind in den 21 Indikatoren abgebildet, mit denen die Varianten beurteilt wurden. Je nach Variante werden gewisse Ziele besser erreicht und andere schlechter. Was zählt ist das Gesamtbild. Null+/öV schneidet gut ab bei der Verkehrsqualität (insb. öV), den Kosten und im Umweltbereich, bei der Entlastung des Zentrums eher schlecht. Der Verkehr wird aber verträglicher abgewickelt.

4	Man müsste den öV auch bei allen Umfahrungsvarianten verbessern.	Das würde bedeuten, dass auf die hohen Kosten von 200 bis über 400 Mio Franken noch 60 Mio. für den Ausbau des öV hinzu kämen. Da wenig Anreiz bestünde, auf den öV umzusteigen, wäre der Nutzen gering und könnte den Nachteil durch die hohen Kosten und die Belastung der Umwelt nicht wettmachen.
5	Mit den Dosieranlagen wird der Verkehr vor dem Dorf blockiert. Wir haben noch länger, um nach Hause zu kommen. Wie kann man die lokale Bevölkerung gegenüber dem Durchgangsverkehr bevorzugen?	Die Bevorzugung einzelner Gruppen von Automobilisten ist technisch kaum machbar. Das ist auch heute nicht möglich, etwa am Knoten Oberhofen. Ziel des Verkehrsmanagements ist es, dass der Verkehr im Zentrum rollt und sich die Fahrzeuge nicht gegenseitig behindern. So steht z.B. der Einsatz des Verkehrsdienstes in den Spitzenstunden am Knoten Kloster in Diskussion.
6	Es ist nicht nachvollziehbar, dass die Variante Null+/öV bei der Verkehrsqualität so gut abschneidet. Die Voraussetzungen dafür sind nicht gegeben. Der Durchgangsbahnhof Luzern ist frühestens am 2040 in Betrieb. Das Ziel der Entlastung des Dorfs wird nicht erreicht.	Übergeordnet geht es auch darum, den öV zuverlässiger zu machen. Das wird mit der Verkehrsdosierung erreicht. Wir lassen mit diesem System so viel Verkehr nach Eschenbach, wie einigermassen verträglich verarbeitet werden kann. Das erleichtert auch die Einfahrt aus den kleineren Strassen und verbessert die Situation für Fussgänger und Velofahrende. Unbestritten ist: Die Reisezeiten werden nicht kürzer. Aber die Aufenthaltsqualität im Dorf wird besser.
7	Der Fehler ist, dass die Talstrasse verworfen wurde. Den Verkehr durch die Dörfer zu führen, ist keine Lösung. Das gibt nur noch mehr Immissionen.	In der Planungssynthese Seetal wird das Zusammenwirken der lokalen Lösungen sehr genau untersucht. Deshalb wird neben Null+/öV auch die beste Umfahrungsvariante in den nächsten Prozessschritt mitgenommen.
8	Was bedeutet die Verkehrssteuerung für die Form der Knoten?	Die meisten Knoten werden angepasst und mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstet werden. Das erlaubt eine wirksamere, auf das Verkehrsaufkommen abgestimmte Lenkung.

9	Bei der Realisierbarkeit von Null+/öV sind zwei Punkte kritisch: Der Durchgangsbahnhof Luzern und das Nadelöhr am Gütsch, wo ganz einfach nicht mehr Züge durchgehen. Es ist naiv zu glauben, dass die Seetalstrecke prioritär behandelt würde.	Der Durchgangsbahnhof Luzern löst gleichzeitig das Kapazitätsproblem im Bereich Gütsch. Die Doppelspurausbauten der Seetalbahn können als vom Kanton finanziertes Projekt bestellt werden. Es wird bei der Vertiefung aber auch geklärt, ob die Ausbauten in einen Ausbauschnitt des Bundes aufgenommen werden können.
10	Wie viel Geld steht jährlich im Kanton Luzern für den Strassenbau zur Verfügung?	Aktuell rund 100 Mio. Franken pro Jahr inkl. Sanierungen. Deshalb wäre eine Milliarde für das Seetal sehr hoch gegriffen. Es gibt ja auch noch andere Regionen mit Bedürfnissen, wie Sursee oder die Stadt Luzern. Wenn die Gesamtsynthese vorliegt wird schliesslich der Kantonsrat entscheiden, in welcher Form das Projekt umgesetzt werden soll. Die vif entwickelt die technische Variante.
11	Man erhält den Eindruck, dass die zweite Lösung mit der Umfahrung nur einfach noch pro Forma zur Beruhigung der Bürger mitgenommen wird. Ausserdem erscheinen die Bewertungsergebnisse subjektiv gefärbt. Kann man die Resultate einsehen?	Die Umfahrungslösung «Ost kurz überdeckt Mettlen-Acher» ist keineswegs eine Alibi-Variante. Sie wird gleichberechtigt in die Planungssynthese mitgenommen. Es soll aber geprüft werden, ob Kosteneinsparungen möglich sind, ohne dass der Nutzen stark zurückgeht.  Die Bewertungsmethodik entspricht dem üblichen Vorgehen bei Strassenbauvorhaben. Die Begleitgruppe war an der Entwicklung der kommunalen Gewichtung der 21 Kriterien beteiligt. Die Vorgehensweise und die Resultate der Variantenbewertung sind im Synthesebericht enthalten, der im Juli auf der Website <a href="http://www.vif.lu.ch/eschenbach">www.vif.lu.ch/eschenbach</a> aufgeschaltet wird.
12	Die Bauern müssen Land abgeben. Aber das Ganze führt nur zu einer Verlagerung des Verkehrs. Wir können so viele Strassen bauen wie wir wollen. Der Verkehr nimmt immer mehr zu. Wir müssen damit leben.	Wichtig ist zu sehen, dass bereits nächstes Jahr erste Sofortmassnahmen umgesetzt werden und anschliessend das Verkehrsmanagement schrittweise umgesetzt wird. Man muss

	<p>Bis jetzt haben mehr Strassen immer zu mehr Verkehr geführt. Nicht alle müssen zwingend mit dem Auto unterwegs sein. Mit einer Verhaltensänderung liesse sich vieles lösen (Home Office, kurze Wege mit dem Velo., etc.). Man sollte mit Null+ beginnen und die Strassen für den Autoverkehr nicht noch attraktiver machen. Auch angesichts des kantonalen Budgets für den Strassenbau mach Null+/öV Sinn.</p>	<p>nicht 15 Jahre warten, bis etwas geschieht. Der Kanton will rasch Verbesserungen erreichen.</p>
13	<p>Der Rückbau der Luzernstrasse macht wenig Sinn, da die Eisenbahnlinie bleibt. Man sollte diese und den Radweg belassen. Die Problematik Oberhofen wird überschätzt und die Lösung Mettlen-Acher ist überdimensioniert. Es macht keinen Sinn, die doppelte Verkehrsmenge über diese Strasse zu leiten. Ich vermute, dass es einen Zusammenhang mit dem Ausbau des Gewerbegebiets gibt.</p>	<p>Mettlen-Acher ist aus Überlegungen zum Knoten Oberhofen entstanden. Die Möglichkeit, die Luzernstrasse zurückzubauen, hat dabei eine Rolle gespielt. In der Weiterbearbeitung wird nach einer vereinfachten Ost-Variante gesucht, mit weniger hohen Kosten, welche in erster Linie die Situation in Eschenbach verbessert. Für Oberhofen wird im Rahmen der Planungssynthese separat eine Lösung konkretisiert.</p>
14	<p>Wieso hat man den Knoten Kloster nicht zu einem Kreisel umgebaut? Und müsste man nicht auch vermehrt Über- oder Unterführungen für die Fussgänger prüfen, damit wenigstens diese Störungen wegfallen?</p> <p>Vermutlich muss man auf allen Ebenen ansetzen. Kurzfristig könnte man mit kleinen Sachen wie verlängerten Einspurstrecken einiges erreichen. Der Knoten beim Kloster ist wirklich eine Fehlkonstruktion und für grosse Lastwagen kaum zu befahren.</p>	<p>Aus Gründen des Denkmalschutzes war es nicht möglich, vor dem Kloster eine grosszügigere Lösung zu realisieren. Man konnte nur das aus Sicherheitsgründen Zwingende umsetzen. Daher steht als Sofortmassnahme der Einsatz des Verkehrsdienstes in den Spitzenstunden im Vordergrund. Das kann eine gute Wirkung entfalten, so dass sich Stau schon gar nicht bildet.</p> <p>Unterführungen werden heutzutage von den Fussgänger/-innen schlecht genutzt. Man will möglichst direkt queren. Diese Störungen haben auch ihr Gutes: So entstehen Lücken, welche die Ausfahrt aus den Nebenstrassen erleichtern.</p>
15	<p>In den Spitzenzeiten sind sowohl die Strassen aus auch der öV überlastet. In den meisten Autos sitzt aber nur eine Person. Könnte man bei der Variante Null+/öV Autos, die mit zwei oder mehr</p>	<p>Grundsätzlich wäre das eine gute Idee. Das muss aber auf übergeordneter Ebene angegangen werden und es würde entsprechende elektronische Kontrollsysteme brauchen. Das setzt</p>

	Personen besetzt sind, auf die Busspur vorfahren lassen? Das kostet nichts und entlastet sowohl Strassen als auch öV.	eher längere Abschnitte mit Busspuren voraus als diejenigen, die in der Variante Null+/öV geplant sind.
16	Ab wann ist mit einer Lösung zu rechnen?	Realistisch gerechnet wird es 2040. Bei Null+/öV wegen dem Durchgangsbahnhof Luzern, bei einer Umfahrung wegen der aufwändigen Planungs- und Genehmigungsverfahren. Deshalb ist es wichtig, die Sofortmassnahmen anzupacken, die kein Land beanspruchen.
17	Wieso macht man nicht direkt einen Tunnel von Hochdorf nach Sempach zur Autobahn?	Es gab 2019 eine Verkehrserhebung inkl. Ost-West-Beziehungen. Es zeigt sich, dass eine solche Verbindung relativ schlecht genutzt würde, weil der Verkehr auf der Seetalstrasse nicht nur das Ziel Luzern hat.
18	Kann der Kantonsrat abschliessend entscheiden oder ist eine Volksabstimmung notwendig? Wenn es um Kosten von bis zu einer Milliarde für eine kleine Region wie das Seetal geht, dürften die Realisierungschancen sehr klein sein.	Je nach Zusammensetzung der Gesamtlösung für Eschenbach, Ballwil und Hochdorf können die Kosten für das ganze Seetal stark variieren. Es muss auch nicht alles auf einmal gebaut werden. Sobald ein Kredit mehr als 25 Mio. Franken beträgt, ist eine Volksabstimmung notwendig.