

ZMB Umfahrung Hochdorf

*Informationsveranstaltung Phase 1
21. September 2021*



Gemeinde Hochdorf
mehr als ein zentrum

Verkehr und Infrastruktur

vif.lu.ch

Gaby Oberson, Gemeinderätin Hochdorf

Gregor Schwegler, Kantonsingenieur, Kanton Luzern

BEGRÜSSUNG



Ablauf des Abends

- | | |
|------------------------------------|----------------------------------|
| > Begrüssung | Gaby Oberson
Gregor Schwegler |
| > Einleitung | Gregor Schwegler |
| > Vorgehen, Ergebnisse ZMB-Phase 1 | Jan Bautz |
| > Verständnisfragen | |
| > Wie geht es weiter? | Pius Suter |
| > Auskünfte an den Plakaten | Team |

Gregor Schwegler, Kantonsingenieur, Kanton Luzern

EINLEITUNG



Vorgeschichte K 16, Talstrasse

- Erste Lösungsideen bereits in den 1960er und 1980er Jahren
- 2009: Projekt „Talstrasse“ im kantonalen Richtplan
- 2013: Fertigstellung Projektstudie Talstrasse mit Bestvariante
- 2014: Kantonsrat sistiert das Projekt
- 2017: Gesamtverkehrskonzept Seetal → lokale Lösungen
- **2020: Start Planungsarbeiten «ZMB Umfahrung Hochdorf»**

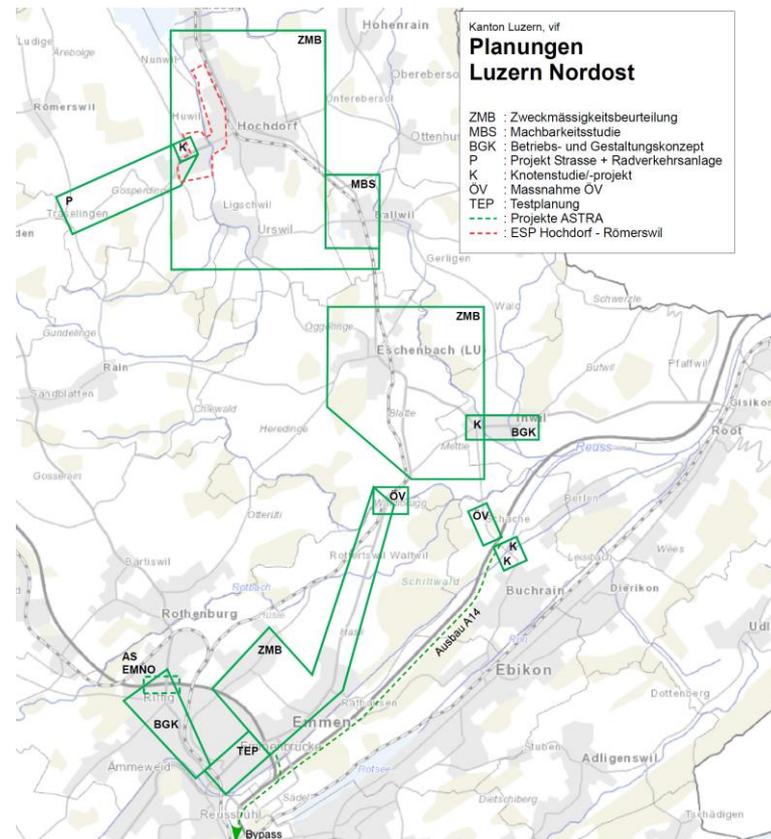


Verkehrssituation Hochdorf

- > Kurzfilm zur Verkehrssituation Hochdorf

Auftrag Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)

- Erarbeitung lokaler Lösungen für Emmen Dorf, Eschenbach, Ballwil und Hochdorf
- Kantonsstrassen im Fokus
- Variante «Talstrasse» nicht im Auftrag
- Klare, anerkannte Planungsmethode «Zweckmässigkeitsbeurteilung»
- Koordinierte Planungen



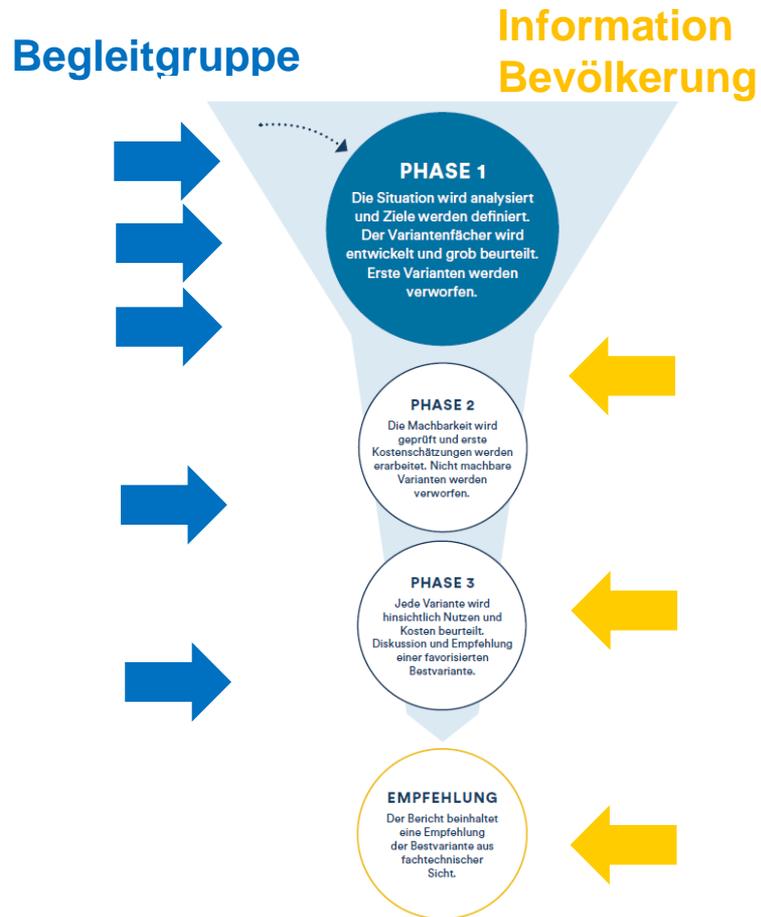
Was ist eine ZMB?

- > Kurzfilm «Was ist eine Zweckmässige Beurteilung ZMB?»

Planungsprozess

- > 40-köpfige Begleitgruppe ZMB
Umfahrung Hochdorf
 - > bringt Wissen ein
 - > diskutiert Vorschläge
 - > entwickelt eigene Ideen
 - > Kanton entscheidet

- > Regelmässige Information der Bevölkerung

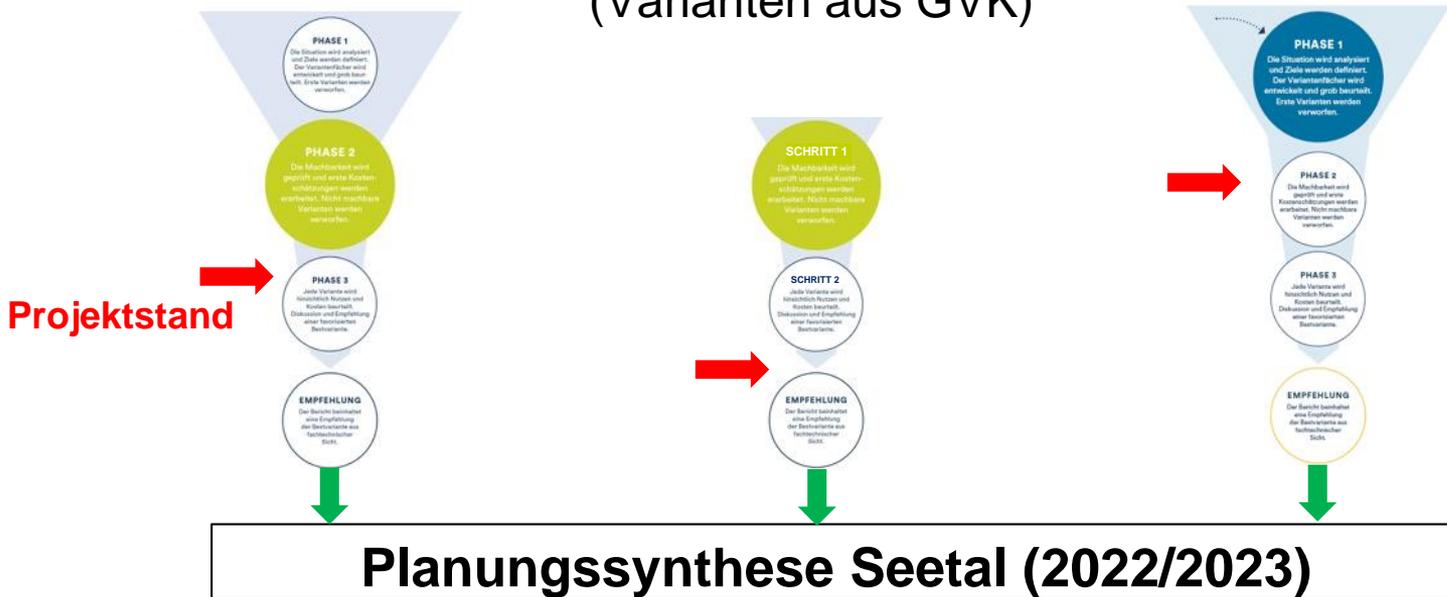


Von den ZMB's zur Lösung Seetal

ZMB Eschenbach

MBS Ballwil
(Varianten aus GVK)

ZMB Hochdorf



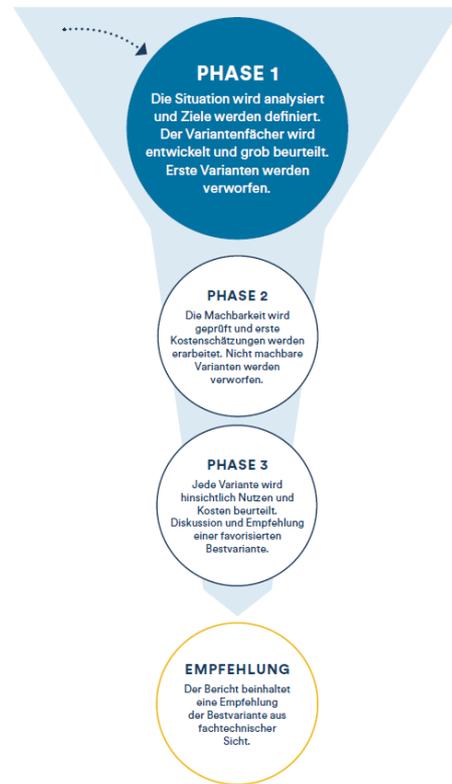
Jan Bautz, Leiter Planungsteam ZMB Hochdorf

VORGEHEN UND ERGEBNISSE

ZMB-PHASE 1

Vorgehen in ZMB-Phase 1

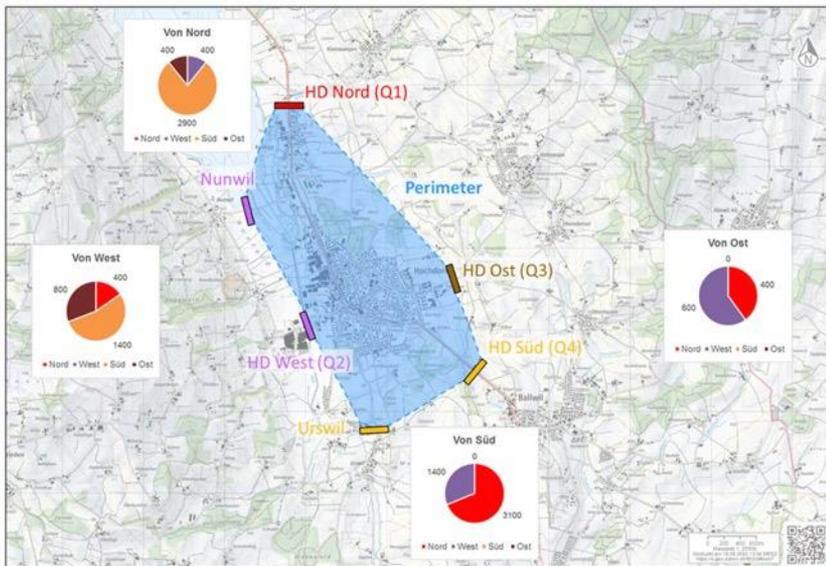
- Verkehr und räumliche Situation analysieren
- Ziele definieren
- Breiter Variantenfächer mit allen denkbaren Lösungen
- Ausschluss erster Varianten



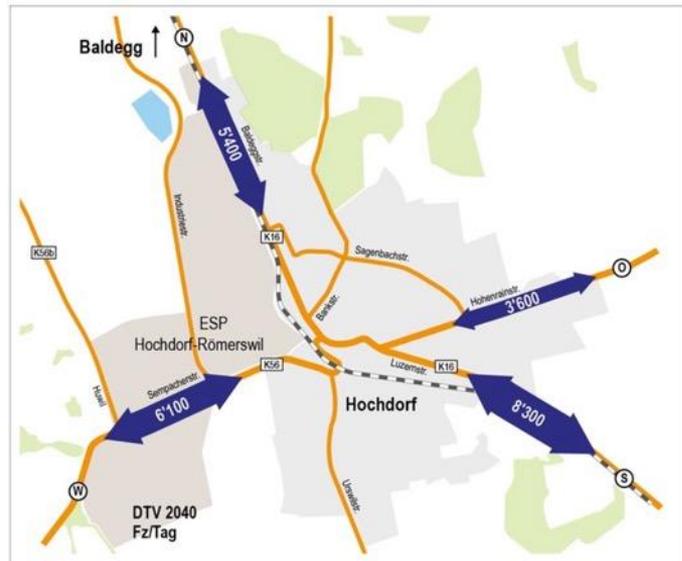
Verkehrssituation Hochdorf

- Bevölkerung Hochdorf in 20 Jahren um über 30% gewachsen
- Zunahme Arbeitsplätze 10% in 10 Jahren
- Verfügbarkeit Auto: 1.55 PW/Haushalt
- Modal-Split «Landschaft Ost»
 - Anteil MIV: ca. 70 bis 75 %
 - Anteil ÖV: ca. 10 bis 20 %
 - Anteil Langsamverkehr: ca. 10 bis 15%

Verkehrssituation Hochdorf

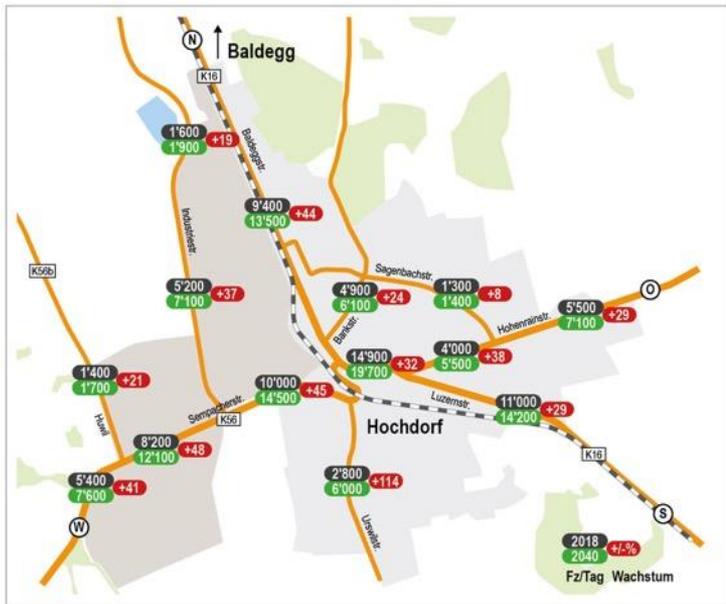


Anteil Durchgangsverkehr 25-30%
Hauptrichtung N-S

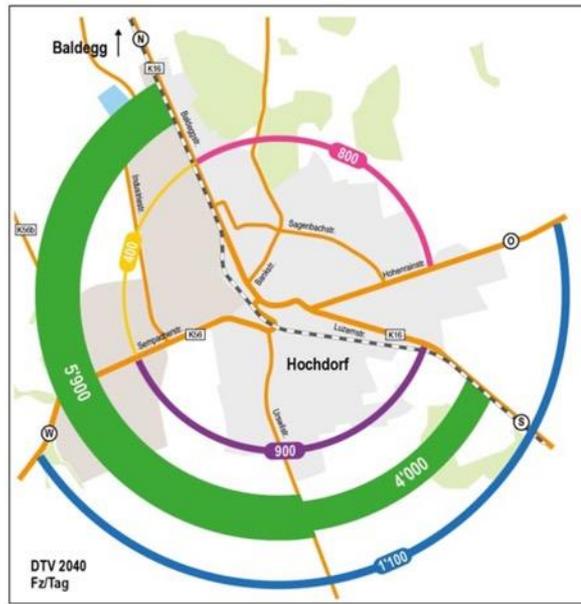


Relativ viel Ziel-/Quellverkehr
(Regionalzentrum)

Verkehrssituation Hochdorf

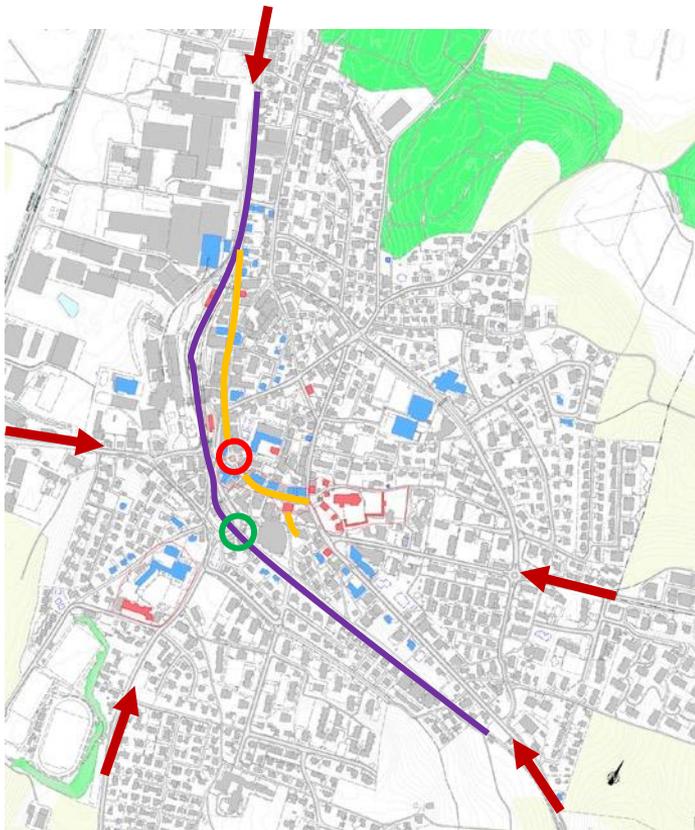


Starkes Verkehrswachstum prognostiziert



Für Entlastung Zentrum muss möglichst viel Verkehr Umfahrung nutzen

Verkehrssituation Hochdorf



5 Zufahrtsachsen

Trennwirkung Bahn

Nur 1 Bahnunterführung im Zentrum

Flaschenhals Brauikreisel

Schlechte Bedingungen für LV
Wenig Aufenthaltsqualität

Verkehrssituation Hochdorf



Parkierung auf Strasse
und Gehweg



Fehlende Schutzinseln



Wenig Aufenthaltsqualität

Ziele des Kantons Luzern

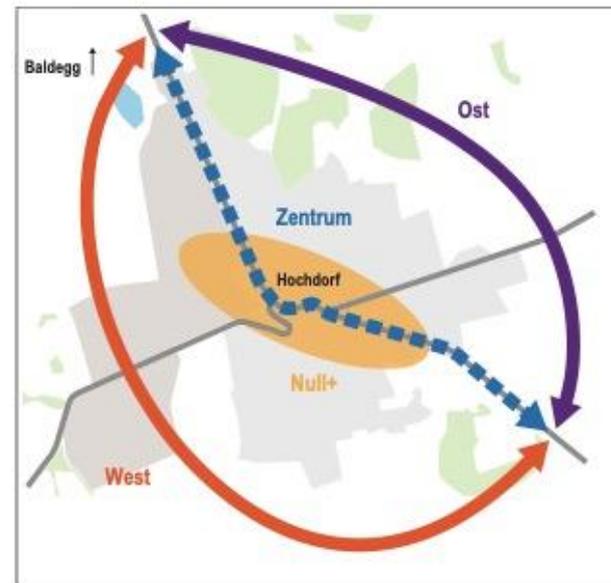
Insgesamt geht es mit der Umfahrung Hochdorf darum, die Verkehrssituation in und um Hochdorf nachhaltig zu verbessern und so einerseits eine Aufwertung des Siedlungsraums zu Gunsten der Wohnbevölkerung (Wohnen, Geschäfte, ...) und andererseits für alle Verkehrsteilnehmer auf den relevanten Strassenabschnitten einen sicheren, flüssigeren und planbareren Verkehrsfluss zu erzielen.

Lösungsansätze

Umfahrungslösungen

- Westliche Umfahrungen unter Nutzung Industriestrasse
- Östliche Umfahrungen
- Tunnel- oder Unterführungslösungen im Zentrum

Massnahmen auf dem bestehenden Netz kombiniert mit Ausbau öV (Null+)

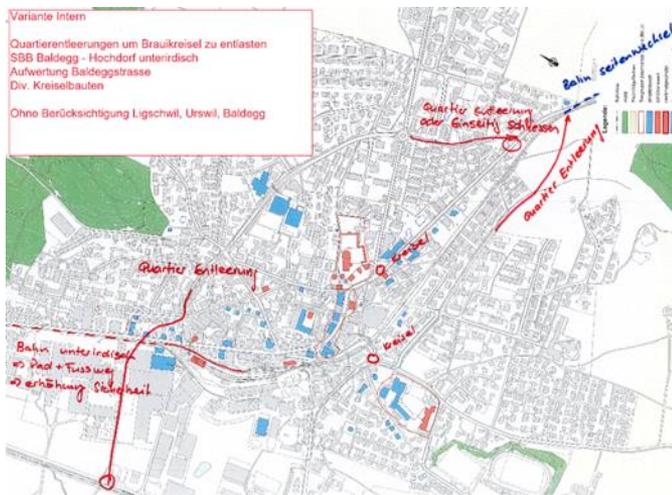


Vorschläge aus Begleitgruppe

Umfang: 24 Rückmeldungen mit 53 Vorschlägen



Umfahrungsvarianten



Optimierungsvorschläge



Verbesserungen öV, Velo

Übersicht Variantenfelder

Variantengruppe
West



West/Süd



Ost



Zentrum



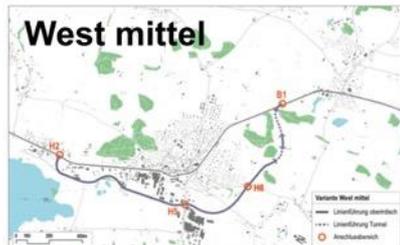
Null+



Diskussion in Begleitgruppe



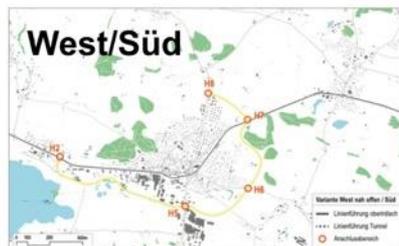
Käme in Frage		X	X	X	X	X
Eher nicht	X					



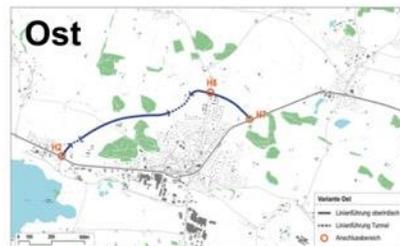
Käme in Frage		X				X
Eher nicht	X	X	X	X		X



Käme in Frage			X			X
Eher nicht	X	X		X	X	



Käme in Frage		X		X		X
Eher nicht	X		X			X



Käme in Frage						X
Eher nicht	X	X	X	X	X	



Käme in Frage	X		X			
Eher nicht		X		X	X	X

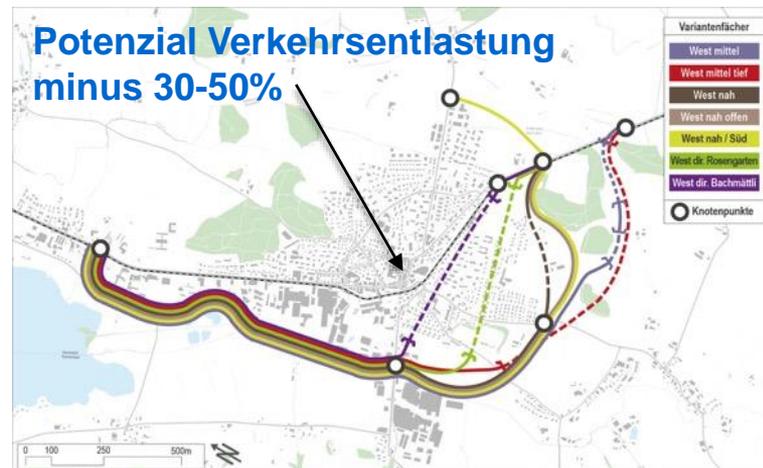
Fachliche Bewertung

Variantengruppe		West						West-Stüd	Ost		Zentrum		
NR	Teilziele	Variante West mittel	Variante West mittel tief	Variante West nah	Variante West nah offen	Variante West direkt "Rosengarten"	Variante West direkt "Bachmättli"	Variante West nah offen / Süd	Variante Ost	Variante Ost direkt	Variante Stadttunnel	Variante Strasse über Zug	Variante Stadttunnel Süd
DK1	Kosten minimieren	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
VQ1	Verkehrsentlastung in kapazitätskritischen Abschnitten / Knoten	+++	++	+++	+++	++	++	+++	++	++	++	+	+
VQ2	Stärkung strassengebundener öffentlicher Verkehr	++	+	++	++	++	++	+++	+	+	+	+	+
VQ3	Reisezeiten MIV minimieren	-	-	-	-	-	-	-	-	-	+	+	+
SE1	Attraktivität des öffentlichen Raumes / Wohnlichkeit	+++	+	+++	+++	++	++	+++	++	++	++	+	+
SE2	Orts- und Landschaftsbild positiv beeinflussen	--	-	--	--	-	-	--	--	-	-	-	-
SE3	Naherholungsgebiete erhalten	--	--	--	--	--	-	--	--	0	0	0	0
SE4	Erreichbarkeit Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Hochdorf-Römerswil sicherstellen	++	++	++	++	++	++	+++	0	0	+	0	+
UW1	Lärm- und Luftbelastung reduzieren	+	0	+	+	+	+	+	++	+	++	0	0
UW2	Eingriffe in Natur minimieren	--	--	-	--	-	-	--	-	0	0	0	0
UW3	Einwirkungen auf Grundwasser und Oberflächengewässer minimieren	--	0	--	--	0	0	--	-	0	0	0	0
UW4	Flächenbeanspruchung minimieren	--	-	--	--	-	0	--	--	0	0	0	0
RK1	Bautechnische Risiken minimieren	-	--	-	0	--	--	-	-	--	--	--	--
RK2	Übereinstimmung mit übergeordneter Planung erreichen	+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++	++	+++	++	++	++

Variantengruppe West

Merkmale

- Industriestrasse Umfahrungsteil
- Verbindung an Luzernstrasse
- ESP / Industrie angeschlossen
- Gute Verkehrsentlastung Zentrum
- Anschluss Urswilstrasse relevant



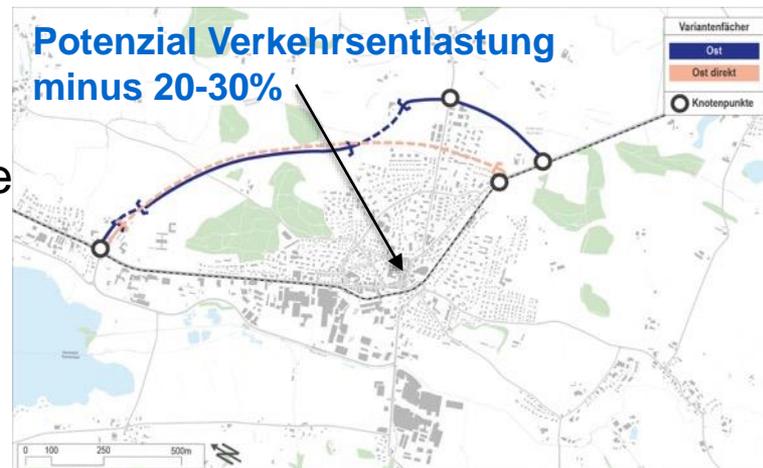
Ausschlüsse / 2. Priorität

- Tunnelvarianten ohne Anschluss Urswilstrasse
- West mittel (2. Priorität, da wenig Zusatznutzen zu West nah)

Variantengruppe Ost

Merkmale

- Verbindung von der Luzern- oder Hohenrainstrasse zur Baldeggstrasse
- ESP / Industrie nicht angeschlossen
- Hohe Tunnelanteile oder Kultur-landverlust
- Mässige Verkehrsbelastung



Ausschlüsse

- Alle Ostvarianten, da schlechtes Kosten-Nutzenverhältnis

Variantengruppe Zentrum

Merkmale

- Tieflage von Bahn oder Strasse im Zentrum
- Mittlere bis gute Verkehrsentlastung
- Bauliche Herausforderung
- Hohe Kosten

Ausschlüsse

- Stadttunnel lang
- "Strasse über Zug" (damit auch «Spange Huwilstrasse»)



Variantengruppe Null+

*Verkehrsentlastung
minus 5-15%*

Merkmale

- Keine Umfahrung, höchstens lokale Ergänzungen des Strassennetzes
- 3-V-Strategie: Verkehr vermeiden, verlagern, verträglicher gestalten
- Vermeiden: Mehr Homeoffice, Änderungen im Mobilitätsverhalten
- Verlagern: Ausbau öV, Verbesserungen für Velo- und Fussverkehr
- Verträglicher gestalten:
 - Stau vor Ortseingänge verlagern (Dosierung)
 - Tieferes Geschwindigkeitsniveau
 - Umgestaltung des Strassenraums für eine bessere Koexistenz

Konkretisierung Null+ in ZMB-Phase 2, Weiterzug bis in Phase 3

Auswahl für ZMB-Phase 2

"West nah teilüberdeckt"

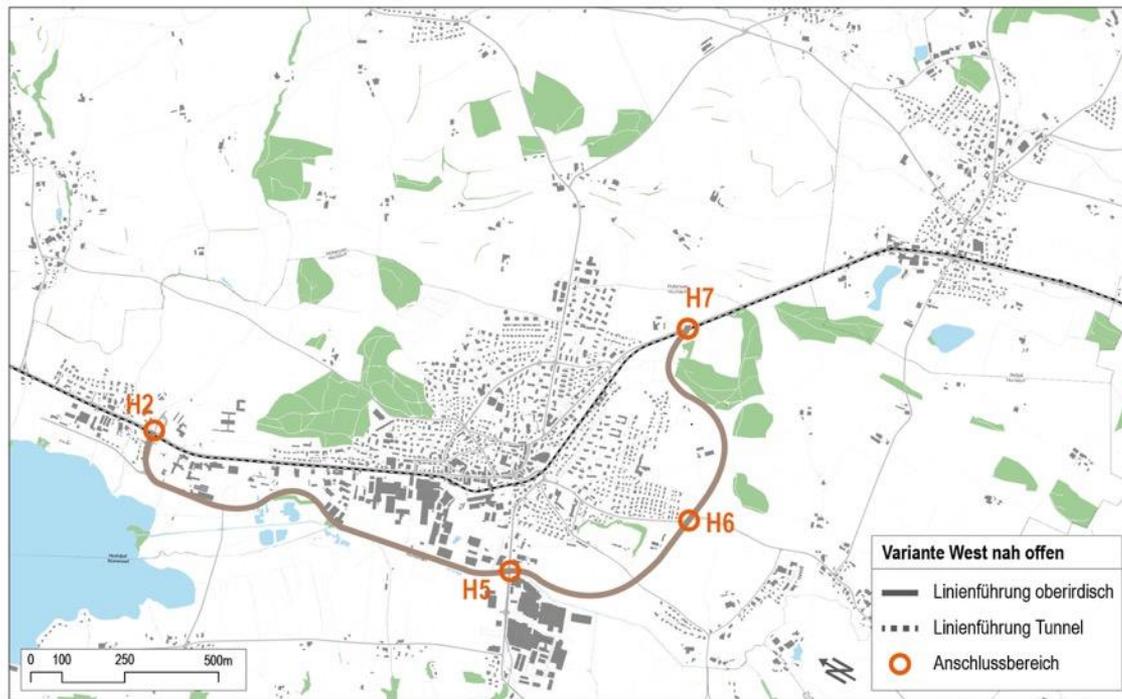
- Gute Anbindung von Hochdorf (inkl. H6 Urswilstrasse)
- Verkehrliche Nutzen positiv
- Optimierungspotenzial Linienführung wird ausgelotet



Auswahl für ZMB-Phase 2

"West nah offen"

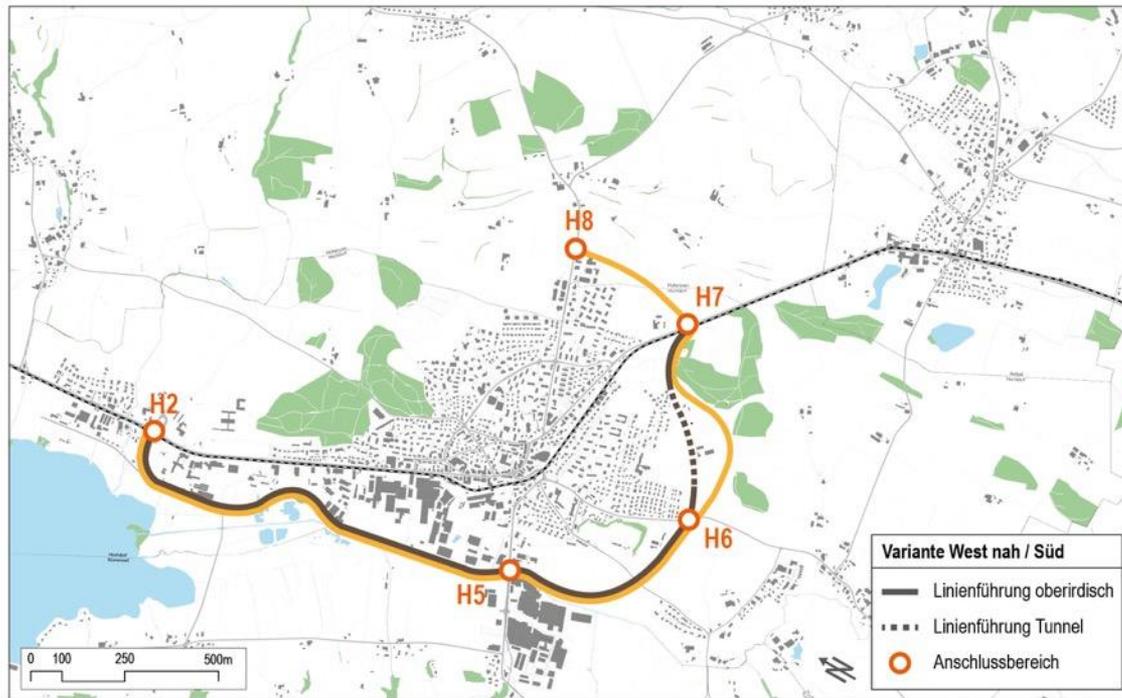
- Gute Anbindung von Hochdorf (inkl. H6 Urswilstrasse)
- Verkehrliche Nutzen positiv
- Kosten sind aufgrund Verzicht auf Tunnel verhältnismässig tief



Auswahl für ZMB-Phase 2

"West nah / Süd"

- Höchste Entlastungswirkung im Zentrum
- Gute Anbindung von Hochdorf (inkl. H6 Urswilstrasse) und Anbindung an Gewerbezone aus Rtg. Osten
- Starke Begleitmassnahmen notwendig



Auswahl für ZMB-Phase 2

"Stadttunnel Süd"

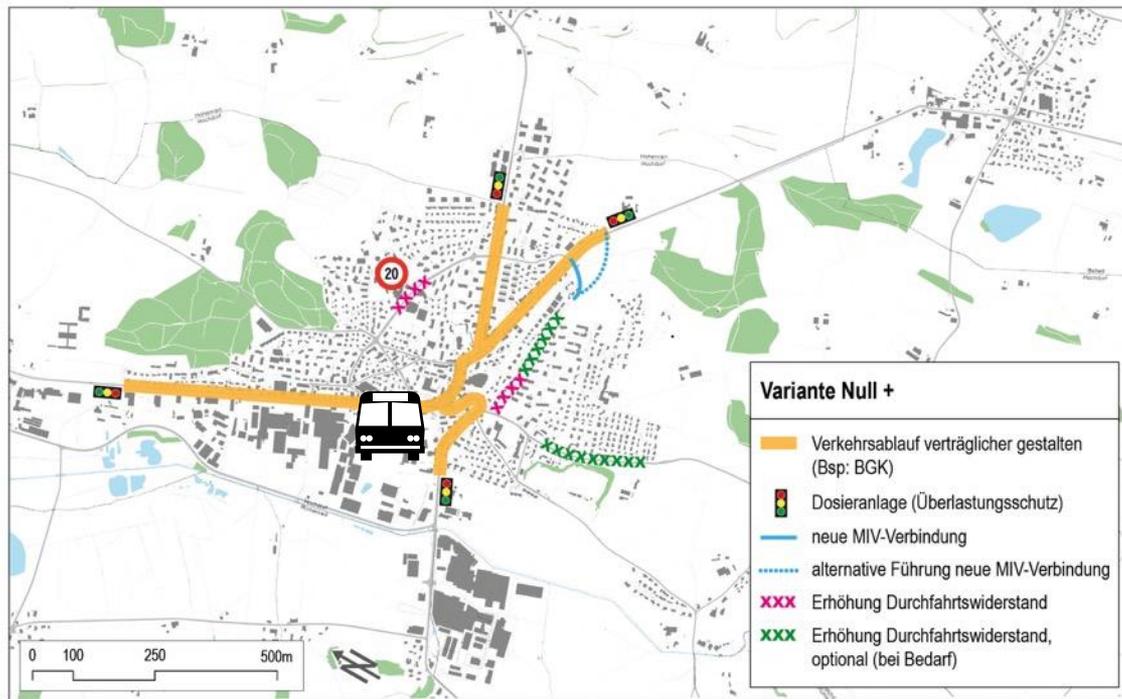
- Zentrumsnahe Alternative
- Unabhängig von Industriestrasse (Moorschutz)
- Sehr direkte Führung
- Kein Eingriff im Bereich Naherholung und Umwelt (schonend für Kulturland)
- Bauliche Herausforderung



Auswahl für ZMB-Phase 2

Variante Null+

- Verträgliche Verkehrsabwicklung
- Direkte öV-Anbindung an Luzern nutzen
- Aufkommen auf flächensparende Verkehrsmittel verlagern (Velo).
- Flächenschonende und je nach Ausbau öV kostengünstige Variante



ZMB-Phase 2

- Konkretisierung der Varianten
- Überprüfung bezüglich Machbarkeit
 - verkehrstechnisch
 - bautechnisch
 - umweltrechtlich
- Allenfalls Optimierung der Linienführung
- Ausschluss nicht oder kaum machbarer Varianten
- Genauere Kostenschätzung
- Auswahl Varianten für Vergleich in ZMB-Phase 3



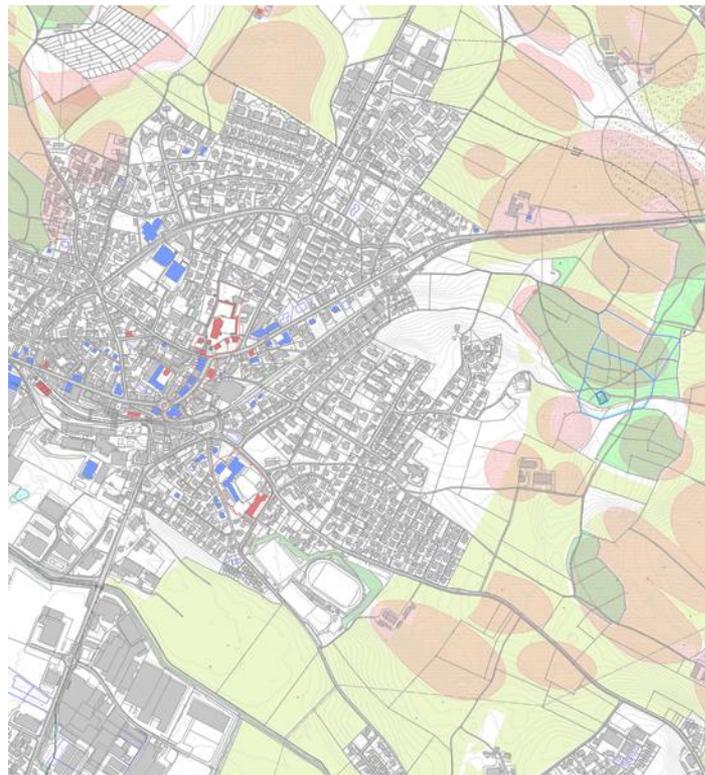
Rahmenbedingungen

Harte Rahmenbedingungen:

- BLN Gebiet Baldeggersee
- Flachmoorschutz
- Gewässerschutzzonen
- Naturobjekte (z.B. Drumlinhügel)
- Denkmalschutz

Zu berücksichtigen:

- Bebauung
- Fruchtfolgeflächen (FFF)
- Landschaft / Eingliederung
- Querung Seetalbahn (niveau-frei)
- Anbindung an bestehende Strassen



FRAGEN

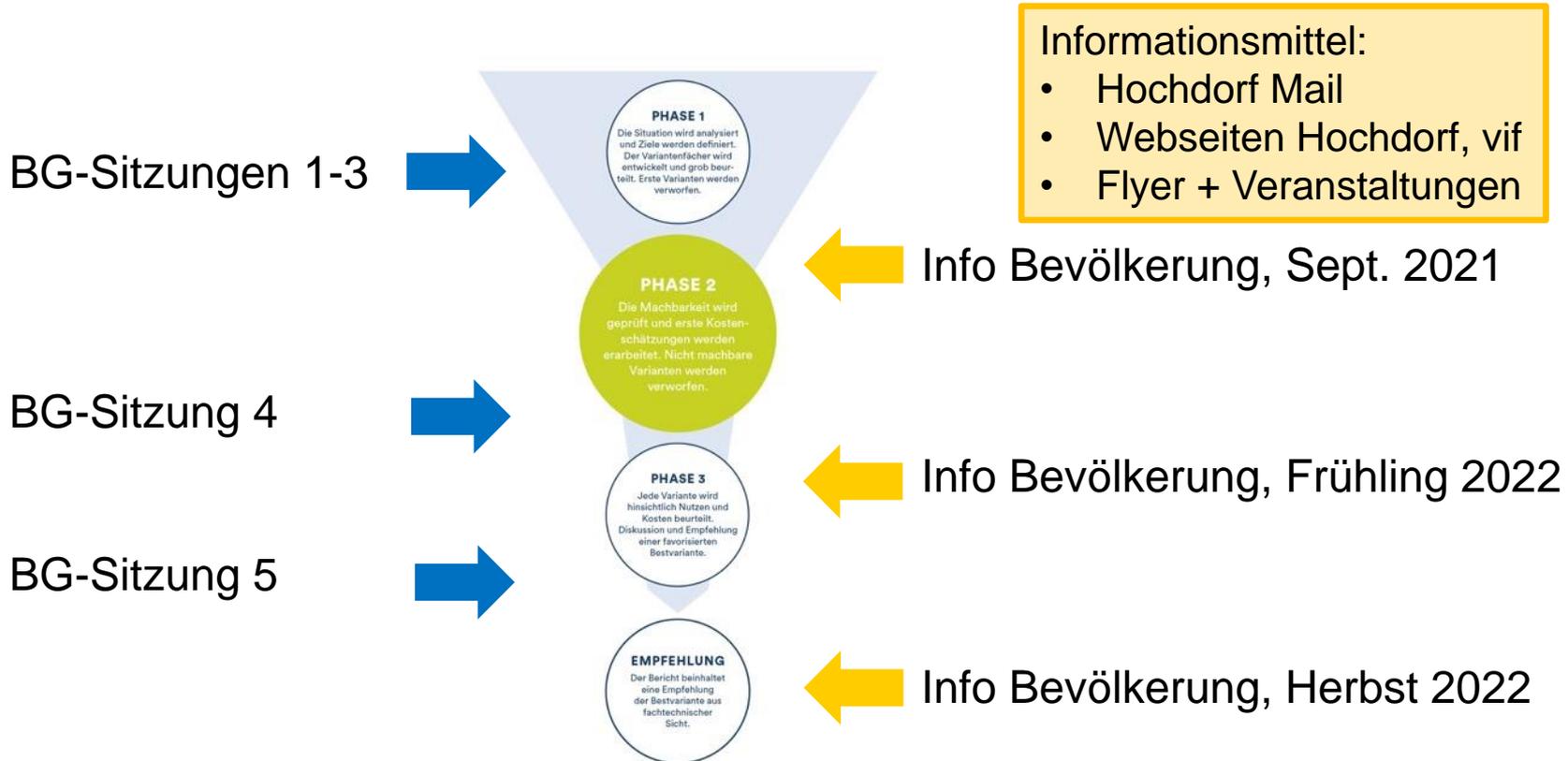


Pius Suter, Projektleiter Kanton Luzern

AUSBlick, WEITERES VORGEHEN



Ausblick ZMB Hochdorf



Ausblick Planungssynthese Seetal

- Die Ergebnisse der einzelnen Planungen (Inwil, Eschenbach, Ballwil, Hochdorf) werden in einer Planungssynthese Seetal zusammengefügt und auf ihre Gesamtwirkung geprüft.
- Als Ergebnis wird eine Gesamtlösung inkl. Prioritäten und Etappierung vorgeschlagen.
- Dazu gehören auch Überbrückungsmassnahmen zur Vermeidung von Ausweichverkehr und zwecks Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses in der Region.
- Diese Arbeiten werden durch ein polit-strategisches Gremium der Seetal-Gemeinden begleitet.

Ausblick Umsetzung

- Die Planungssynthese Seetal liegt voraussichtlich Anfang 2023 vor.
- Danach entscheidet der Regierungsrat und legt dem Kantonsrat seinen Antrag vor.
- Start der nächsten Projektphase: voraussichtlich 2024
- Dauer der Projektierung und Bewilligungsverfahren: 7 bis 10 Jahre
- Bauzeit abhängig vom Projektumfang: 3 bis 8 Jahre

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Verkehr und Infrastruktur (vif)
Pius Suter

Tel. 041 318 11 60
www.vif.lu.ch



Gemeinde Hochdorf
mehr als ein zentrum

Gemeinde Hochdorf
Ressort Bau Verkehr und Umwelt
Gaby Oberson

Tel. 041 914 17 17
www.hochdorf.ch



Gemeinde Hochdorf
mehr als ein zentrum

Verkehr und Infrastruktur

vif.lu.ch

Back-up



Gemeinde Hochdorf
mehr als ein zentrum