

Informationsanlass des Kantons Luzern und der Gemeinde Hochdorf zur ZMB Umfahrung Hochdorf, Phase 2 29. Juni 2022

Fragen aus dem Publikum

	Fragen	Antworten
1	Was bedeutet eine Verkehrsentslastung von 50 oder 60 %?	Der Wert bezieht sich auf den abendlichen Stossverkehr (ca. 17.00 – 18.00 Uhr) und die Verkehrsprognose 2040 (Fortsetzung des bisherigen Verkehrswachstums von rund 1 % pro Jahr). Die Verkehrsentslastung tagsüber dürfte etwas tiefer sein, da sich der Verkehr im Zentrum dann kaum staut und weniger Pendlerverkehr unterwegs ist.
2	Werden fünf Varianten weitergezogen? Was geschieht mit den Varianten A, B und C für den Bereich Baldegg?	Ja. Die drei westlichen Umfahrungen «West nah offen», «West nah teilüberdeckt», «West nah / Süd» verlaufen im Bereich Baldegg gemäss der Bestvariante B mit der Verlegung der Industriestrasse zur ARA. Sie werden zusammen mit dem «Stadtunnel Süd» und «Null+» in der Phase 3 bewertet und verglichen.
3	Das grosse Problem im Zentrum sind die Lastwagen, insbesondere für die Schulkinder. Der Privatverkehr soll im Zentrum bleiben, sonst werden die Läden dort eingehen. Spätere Ergänzung zum Thema LKW: Ein LKW ersetzt 10 Lieferwagen. Die Logistik ist für die Industrie in Hochdorf extrem wichtig und muss funktionieren. Bei «Null+» wird das Problem nicht gelöst.	–
	Der Anschluss Urswilstrasse ist zu überdenken. Er könnte dazu verleiten, über die Urswilstrasse ins Zentrum zu fahren. Die Strasse kreuzt verschiedene Schulwege. Zudem fahren die Leute	Die Berechnungen mit dem Verkehrsmodell haben gezeigt, dass der Knoten Urswil einen namhaften Beitrag zur Entlastung des Zentrums leistet. Deshalb wurden in der Phase 1 die

	<p>aus dem betroffenen Quartier direkt via Urswil nach Ballwil und nicht über das Ortszentrum. Sie belasten das Zentrum somit nicht.</p>	<p>Westvarianten ohne diesen Anschluss verworfen. Falls eine Westumfahrung zum Thema wird, werden bei der Konkretisierung flankierende Massnahmen, z.B. im Umfeld von Schulhäusern geplant wie Tempo 30, Verengungen der Strasse, etc.</p>
	<p>Bei den gezeigten Lösungen resultiert für Baldegg keine Entlastung. Im Gegenteil: Wer bisher über Hitzkirch ausgewichen ist, wird neu durch Baldegg fahren. Eine Umfahrung von Baldegg ist nötig und auch nicht so teuer. Wieso ist sie nicht vorgesehen? Was ist auf der Kantonsstrasse nach Hitzkirch geplant?</p>	<p>Die Kosten für eine Umfahrung Baldegg müssten zur Lösung für Hochdorf addiert werden. Daraus resultieren sehr hohe Beträge. Für die Strasse von Baldegg nach Hitzkirch besteht ein separates Projekt, das eine Radverkehrsanlage und somit eine Verbreiterung beinhaltet.</p>
	<p>Bedeutet die mögliche Lösung «Null+/öV» für Eschenbach, dass dadurch mehr Geld für Hochdorf zur Verfügung steht?</p>	<p>Für die Lösung der Verkehrsprobleme im Seetal ist kein fixer Betrag vorreserviert. Mit der Planungssynthese wird ermittelt, welche Kombination von lokalen Lösungen verkehrstechnisch Sinn macht und für das Seetal zu vertretbaren Kosten am meisten Nutzen bringt. Die Chancen für eine Realisierung steigen natürlich, wenn die Kosten insgesamt nicht allzu hoch sind.</p>
	<p>Könnte man bei «West nah / Süd» den Abschnitt zwischen Luzern- und Sempachstrasse statt offen teilüberdeckt realisieren?</p>	<p>Technisch ist das möglich. In der Phase 3 wird geprüft, welche Westvariante in Kombination mit der Verbindung an die Hohenrainstrasse punkto Nutzen und Kosten besser abschneidet.</p>
	<p>Das Kriterium «Nutzen» fehlt in der Machbarkeitsbeurteilung komplett.</p>	<p>In der ZMB-Phase 2 geht erst darum, ob die Varianten machbar sind. Die Nutzenbetrachtungen folgen in der Phase 3.</p>
	<p>Wurde der Rückbau bestehender Strassen auch berücksichtigt?</p>	<p>Wo dies möglich ist, wurde es berücksichtigt.</p>
	<p>Wurden bei der Variante «Null+» die Zeitverluste durch die Verkehrsdosierung berücksichtigt?</p>	<p>Wirkungen dieser Art werden in der Phase 3 beurteilt und bewertet.</p>
	<p>Der Aspekt Landverbrauch ist nicht berücksichtigt. Aus dieser Sicht kommen nur Tunnelvarianten in Frage. Die Beurteilung Umwelt für «West nah teilüberdeckt» ist zu gut, weil auch diese Variante 60'000m² Fruchtfolgefläche benötigt.</p>	<p>Wirkungen dieser Art werden in der Phase 3 beurteilt und bewertet.</p>

	<p>Wie hoch ist der Anteil des Durchgangsverkehrs, der auch durch Ballwil und Eschenbach durchfährt?</p>	<p>Die Zahlen können aus dem Verkehrsmodell gezogen werden: Der Durchgangsverkehr von Nord (Hitzkirch) und West (Sempach), der auch durch Eschenbach fährt (Richtung Emmen und Inwil), macht im Zentrum von Hochdorf ca. 15 % der Gesamtbelastung aus.</p>
	<p>Woher stammen die Verkehrszahlen? Aus Erhebungen im Seetal? Wieweit sind darin die „neuen“ Verhaltensweisen (Home-Office) berücksichtigt?</p>	<p>2018 wurde im Seetal eine umfassende Verkehrszählung durchgeführt. Die Ergebnisse bildeten die Grundlage für das Verkehrsmodell, bzw. dienen zu dessen Eichung. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie sind darin nicht berücksichtigt. Da in der Phase 3 die Wirkungen mit den Verkehrsszenarien 2018 und 2040 ermittelt werden, können die möglichen Effekte von Verhaltensänderungen abgeschätzt werden. In der Planungssynthese Seetal werden hierzu detailliertere Aussagen gemacht.</p>
	<p>Scheinbar braucht es für den ¼-Studentakt im Seetal nicht zwingend den Durchgangsbahnhof Luzern. Es wäre auch denkbar, gewisse Züge nur bis Emmen zu führen. Wie steht es damit?</p>	<p>Diese Möglichkeit wird kantonsintern abgeklärt.</p>
	<p>Wird die Verkehrsthematik im Kanton auch noch anders als „nur mit Umfahrungen“ angegangen? (Kostenpflichtige PP, Förderung der öV-Nutzung, etc.)</p>	<p>Eine entsprechende Studie „Zukunft Mobilität Luzern“ liegt vor und ist aktuell in Vernehmlassung. Darin werden genau solche Fragen analysiert und beurteilt. Zuständig ist das Departement BUWD (nicht die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur vif).</p>
	<p>Haben die betroffenen Eigentümer ihr Einverständnis gegeben?</p>	<p>In der aktuellen Projektphase wurden die allenfalls betroffenen Eigentümer nicht kontaktiert. Dies geschieht in der nächsten Projektphase, wenn die weiterverfolgte Lösung feststeht.</p>
	<p>Wie wird in der Synthese mit möglichen Widersprüchen und Unverträglichkeiten zwischen den lokalen Lösungen umgegangen?</p>	<p>Das ist genau die Aufgabenstellung bei der Synthese. Daher ist es denkbar, dass auch Nicht-Best-Varianten von einzelnen Ortschaften aktiviert werden, weil nur so im Gesamtkontext die beste Kombination entsteht.</p>

	<p>In den Betrachtungen geht das Naherholungsgebiet (südlich Ort / Wirtlen etc.) komplett vergessen, dieses wird sehr intensiv genutzt. Wurden dazu Zahlen erhoben?</p>	<p>Diese Zahlen wurden nicht quantitativ erhoben. Das Kriterium Naherholung ebenso wie die Auswirkungen auf kleine Gebiete, Wege etc. fliessen mit einem entsprechenden Indikator in die Bewertung in Phase 3 ein. Dieser Indikator ist in der gängigen Beurteilungsmethode NISTRA enthalten. Die Beurteilung berücksichtigt analog zum kantonalen Richtplan alle Nachhaltigkeitsbereiche (Gesellschaft, Wirtschaft, Umwelt) und beruht auf 21 Indikatoren.</p>
	<p>Hat die Bevölkerung von Hochdorf überhaupt etwas dazu zu sagen, ob sie eine Umfahrung will oder allenfalls einen zusätzlichen Bahnübergang? Oder ob man den „Aargauern“ eine Strasse zur Verfügung stellen will?</p>	<p>Die vif wurde vom Kantonsrat beauftragt, im Rahmen des Strassenbauprogramms die beste Variante für die einzelnen Ortschaften zu eruieren. Der Entscheid betreffend Lösungen liegt dann wieder beim Kantonsrat. Dort kann über Vertreter Einfluss genommen werden. Bei der Sistierung der damaligen Talstrasse durch den Kantonsrat hat unter anderem die ungenügende Akzeptanz in der Bevölkerung eine Rolle gespielt.</p>
	<p>Könnte nicht einfach «Null+» verbessert / erweitert werden, statt einfach eine Strasse um das Dorf herum zu erstellen. Es braucht ja auch Verkehr im Dorfzentrum?</p>	<p>Falls sich «Null+» als die oder einer der Bestlösungen erweist, würden in der Planungssynthese zusätzliche Verbesserungs- und Erweiterungsmöglichkeiten geprüft.</p>
	<p>Ist eine Ausweitung der Tunnelabschnitte denkbar? Würde das gemacht, wenn die Kosten für Tunnels tiefer würden als aktuell prognostiziert?</p>	<p>Das Variantenstudium in der ZMB erfolgt notwendigerweise für mehrere Varianten, dafür ohne detaillierte Optimierung. In weiteren Projektphasen würde die Bestvariante vertieft und optimiert. Dies könnte zu Anpassungen von Tunnellängen führen.</p>
	<p>Rechtfertigen die Stausituationen in den kurzen Spitzenzeiten so grosse Eingriffe? Wie sieht die künftige Mobilität aus? Gibt es alternative Lösungen?</p>	<p>Die Entwicklung der Mobilität wird in der Planungssynthese ebenfalls in die Überlegungen einbezogen. Fragen dieser Art werden vermutlich im nachfolgenden politischen Entscheidungsprozess eine Rolle spielen.</p>

	<p>Nichtstun ist definitiv keine Lösung. Seit dem Start der ZMB sind diverse Entwicklungen (z.B. ESP) in Gang gekommen. Werden diese in der ZMB berücksichtigt?</p>	<p>Im Verkehrsszenario 2040 wurden die Siedlungsentwicklung und das Potenzial im ESP und ihr Einfluss auf den Verkehr berücksichtigt. In der ZMB-Phase 3 wird der Einfluss der Varianten auf die Erreichbarkeit des ESP mit einem eigenen Indikator beurteilt.</p>
	<p>Ist das Planerteam auch vor Ort im Gelände gewesen?</p>	<p>Ja, mehrfach, auch wenn die Hauptarbeit im Büro erfolgt, wie dies auf der Flughöhe der ZMB angebracht ist.</p>
	<p>Die vorgelegten Varianten überzeugen nicht wirklich. Es braucht ein schrittweises und agiles Vorgehen. Das scheint auch die Stimmung im Saal zu sein.</p>	<p>Es geht in der ZMB darum, die Zweckmässigkeit einer Umfahrung zu beurteilen. Der Diskussionsverlauf zeigt, dass auch eine vertiefte Auseinandersetzung in der Gemeinde im Gange ist.</p>
	<p>In einer Befragung vor einigen Jahren haben sich 70% der Hochdorfer/-innen für eine Umfahrung ausgesprochen. Replik aus dem Publikum: Ja, es haben aber nur 120 Personen an der Umfrage teilgenommen.</p>	<p>Gemäss Hochdorf Mail vom März 2015 lag die Umfragebeteiligung bei 41.75%. Dies entspricht einem Rücklauf von 2522 Fragebögen. 78% der Befragten haben sich dabei für eine Umfahrung und 85% für eine Entlastung des Zentrums vom Schwer- und Durchgangsverkehrs ausgesprochen.</p>