

Informationsanlass des Kantons Luzern und der Gemeinde Hochdorf zu den Ergebnissen der ZMB Umfahrung Hochdorf, 21. November 2022

Fragen aus dem Publikum

	Fragen aus dem Publikum	Antworten des Kantons Luzern
1	Um welche Verkehrsmenge geht es im Zentrum von Hochdorf?	Aktuell beträgt die durchschnittliche Verkehrsbelastung auf dem zentralen Abschnitt zwischen dem Brauikreisel und dem Kirchplatz rund 14'000 Fahrzeuge/Tag. Für das Jahr 2040 werden ca. 19'000 Fahrzeuge/Tag prognostiziert.
2	Bei der Variante Null+ wird lediglich von einer Verkehrsreduktion von 10% ausgegangen. Wie soll es da eine Verbesserung den Veloverkehr geben?	Auch wenn der Verkehr bei «Null+» nur gering zurückgehen wird, kann die Verkehrsmenge 2040 mit «Null+» bewältigt werden. Für die Velofahrenden wird im südlichen Abschnitt in Richtung Zentrum ein Radstreifen markiert. Ab dem Kirchplatz wird der Veloverkehr rückwärtig über die Kleinwangen-, Rosental- und Bellevuestrasse geführt. Der Mehrzweckstreifen auf der Hauptstrasse ist nicht für die Velofahrenden in Längsrichtung gedacht, sondern dient ihnen (wie Fussgängern und Autos) als Querungs- bzw. Abbiegehilfe.
3	Weshalb wurde «Null+» in Kombination mit der Industriestrasse nicht als eigene Variante untersucht?	Die Industriestrasse besteht ja bereits. Die Variante Null+ fokussiert auf den Zentrumsbereich. Bei einer Weiterbearbeitung wäre zu prüfen, ob auf der Baldeggstrasse der Abzweiger in die Nunwilstrasse mittels Signalisation priorisiert werden könnte. Allerdings könnte eine grosse Verkehrszunahme auf der Industriestrasse auch ohne Ausbau Konflikte mit den Bestimmungen zum Moorschutz verursachen.

4	<p>Das Hauptziel ist doch die Verkehrsentslastung des Zentrums. Das wird mit «Null+» überhaupt nicht erreicht. Die Verkehrsbelastung, die Staus und der starke Lastwagenverkehr bleiben gleich.</p> <p>Und wieso soll der öV nur bei «Null+» ausgebaut werden? Den braucht es auch bei den anderen Varianten.</p>	<p>«Null+» bringt im Zentrum tatsächlich weniger Verbesserungen als die Umfahrvarianten, hat aber in anderen Bereichen Vorteile. Ein wesentliches Element von «Null+» ist es, den Verkehr in den Spitzenstunden (und nicht den ganzen Tag) ausserhalb des Zentrums kurz zurückzuhalten, damit der Verkehr im Ortskern im Fluss bleibt. Ausserhalb der Spitzenstunden braucht es keine Dosierung.</p> <p>In der Planungssynthese werden bei Null+ für das ganze Seetal zusätzlich ein (maximaler) Ausbau des öV-Angebots und Doppelspurinseln der Seetalbahn berücksichtigt. Bei den Umfahrvarianten wird der Angebotsausbau des öV gemäss den bestehenden Angebotskonzepten berücksichtigt.</p>
5	<p>Die von der Gemeinde und dem Kanton favorisierte Umfahrvariante kostet über 300 Mio. Franken. In welchem Verhältnis steht diese Zahl zum Budget des Kantons Luzern für Strassenbauprojekte?</p> <p>Wie viel kosten die anderen Projekte im Seetal? Wie sieht es mit anderen Projekten im Kanton aus?</p>	<p>Das Gesamtbudget für den Strassenbau (Neubau und Sanierung) beträgt aktuell 60 Mio. Franken pro Jahr.</p> <p>Die Bestvariante für Ballwil kostet je nach Kreisel 24 bis 28 Mio. Franken. Die Kosten für die Bestvariante Eschenbach (inkl. Knoten Oberhofen, Inwil) werden auf 360 Mio. Franken geschätzt.</p> <p>Weitere ZMB im Kanton sind in Erarbeitung. Die Politik wird sich eine Gesamtübersicht bezüglich der Strassenbauprojekte verschaffen müssen, damit das Geld primär dort eingesetzt werden kann, wo es am meisten Nutzen bringt.</p>
6	<p>Bei «Null+» ist «Null» der Nutzen der Lösung und das «+» steht für die Kosten.</p> <p>Was Verkehrsdosierung heisst, konnte man kürzlich am Knoten K16/K61 beobachten. Es kam zu massivem Stau und Ausweichverkehr. Sobald es staut wird über Nebenstrassen ausgewichen. Das Geld für «Null+» würde man besser für Sensibilisierungsmassnahmen und den öV einsetzen.</p>	<p>Die Verkehrsdosierung ist nur in den Hauptverkehrszeiten vorgesehen und ist nicht vergleichbar mit einer Baustellensituation. Verlagerungseffekte sind möglich und werden mit dem erwarteten Verkehrsrückgang um 10% im Modell auch ausgewiesen. Wo sie unerwünscht sind, kann mit flankierenden Massnahmen reagiert werden.</p> <p>Zur Investition in den öV: In Hochdorf reicht die Lösung Null+ um eine ausreichende Verkehrsqualität zu sichern. Da für «Null+» in</p>

		Eschenbach ein Ausbau des öV zwingend wäre (Viertelstunden-takt Seetalbahn, ergänzendes Busangebot) wird in der Planungssynthese für das Seetal die Wirkung eines öV-Ausbaus auch für Hochdorf abgeschätzt.
7	Eine Tempo-30-Zone im Zentrum bedeutet, dass es keine Fussgängerstreifen mehr geben wird. Das ist extrem gefährlich für Fussgänger, Automobilisten und LKW-Fahrer.	Es geht nicht um eine Tempo-30-Zone, sondern um einen Tempo-30-Abschnitt. Der Mehrzweckstreifen in der Mitte ist ein Vorschlag. Er hat den Vorteil, dass das Queren auch ohne Fussgängerstreifen leichtfällt und effizient ist. Beispiele aus dem Kanton Bern (Köniz, Münsingen, Thun) zeigen, dass dies auch auf Kantonsstrassen gut funktioniert, insbesondere dort, wo gleichzeitig viele Autos und Fussgänger unterwegs sind und sich eine auf «Koexistenz» beruhende Verkehrskultur entwickelt.
8	In die Visualisierung von «Null+» müsste man Lastwagen einfügen. Das würde die wirklichen Verhältnisse zeigen. Ausserdem ist die Einmündung der Nunwil- in die Baldeggstrasse (das «Sauschwänzli») für das Kreuzen von LKW untauglich.	Das Variantenstudium für Baldegg hat gezeigt, dass die jetzige Lösung im Bestand, mit einigen Anpassungen, aus fachlicher Sicht die vernünftigste Variante ist.
9	Der ESP Hochdorf / Römerswil gilt als der ESP mit den grössten Nutzungsreserven im Kanton Luzern. Zusätzliche Unternehmen werden entsprechenden Mehrverkehr erzeugen. Wie wurde die Verkehrszunahme durch den ESP im Beurteilungsprozess berücksichtigt?	Die Erreichbarkeit des ESP war eines der 21 Beurteilungskriterien. Der Erschliessung des ESP wird aber auch in der Planungssynthese Seetal nochmals Beachtung geschenkt. Gegenwärtig wird das Nutzungskonzept für den ESP konkretisiert, danach lassen sich auch die Folgen für den Verkehr klarer abschätzen.
10	Die Visualisierung von «Null+» ist ein Affront. Der ESP wird vor allem auch mehr LKW-Verkehr anziehen. Es erscheint unglaublich, dass sich die Verkehrssituation mit «Null+» verbessern lässt.	Bei «Null+» bringen Tempo 30 und die Velomassnahmen eine Verbesserung gegenüber dem heutigen Zustand. Die Achse Hochdorf – Urswil – Rothenburg wurde nicht als «Rückbaukandidat» geprüft. Die kleinen Strassen dienen oft zur

	<p>Wurde auch ein Rückbau der Verbindung Hochdorf – Urswil – Rothenburg geprüft? Wie wird Schleichverkehr auf dieser Achse bei «Null+» verhindert?</p>	<p>Erschliessung von Höfen oder als Veloroute, was einen Rückbau stark erschwert. Das Verkehrsmodell weist für diese Strasse bei einer «Null+-Lösung» keine Verkehrszunahme aus. Unter anderem ist es Aufgabe der Planungssynthese Seetal aufzuzeigen, wie sich diverse Kombinationen lokaler Lösungen auf das Gesamtsystem auswirken. Es ist möglich, dass bei «Null+» für Hochdorf und Eschenbach die Achse Hochdorf – Urswil – Rothenburg angepasst bzw. beruhigt werden müsste.</p>
11	<p>Die Stiftung Brändi wäre bei einer Umfahrungslösung mit verlegter Industriestrasse direkt betroffen. Das Gewächshaus müsste abgebrochen werden. Für einen Biobetrieb lässt sich nicht so einfach ein Ersatz organisieren. Lässt sich die Linienführung noch anpassen? Die Stiftung Brändi müsste sonst Einsprache erheben.</p>	<p>Die Problematik ist bekannt und wurde an einer Sitzung mit der Stiftung Brändi und dem Kloster diskutiert. Die aktuelle Lösung führt ausserhalb der Schutzzonen durch, damit sie auf jeden Fall bewilligungsfähig ist. Bei der Weiterprojektierung einer Umfahrungsvariante würden alternative Linienführungen (u.a. im Bestand) geprüft. Das Verfahrensrisiko (Einsprachen, im Extremfall mit Weiterzug bis vor Bundesgericht) wäre allerdings wesentlich höher.</p>
12	<p>Das Beispiel der Brändi zeigt, dass eine St. Florians-Thematik vorliegt: Alle wollen eine Umfahrungsstrasse, aber niemand will sie vor der eigenen Haustür. Am letzten Anlass hat man das in Bezug auf das Naherholungsgebiet Süd gehört, nun geht es um Baldegg. Ohne Verhaltensänderungen geht es nicht. Die junge Generation zeigt ein anderes Mobilitätsverhalten als die älteren. Das wurde von Jugendlichen letztes Mal auch so deutlich gemacht.</p>	<p>–</p>
13	<p>Noch zum Thema Umfrage 2015: Klar hat sich damals eine Mehrheit für eine Umfahrung ausgesprochen. Heute müsste man die Frage anders stellen, nämlich: Wer will 300 Mio. für eine</p>	<p>–</p>

	Umfahrung ausgeben, wenn dennoch 9'000 Fahrzeuge pro Tag weiterhin durch das Zentrum fahren?	
14	Weshalb werden überhaupt Umfahrungen geplant, wenn am Schluss «Null+» gewählt wird? Weshalb wird die Umfrage mit dem Wunsch nach einer Umfahrung ignoriert? Im Titel heisst es doch ZMB <u>Umfahrung Hochdorf</u> ?	Die vif hat den Auftrag, eine Umfahrung inkl. der Variante Null+ technisch zu prüfen. Der Vergleich mit «Null+» gehört zu einer korrekt ausgeführten ZMB. Die Dringlichkeit einer Umfahrung ist letztlich eine politische Frage, die der Kantonsrat und in letzter Instanz die Luzerner Stimmbevölkerung zu entscheiden hat. Nochmals: In die Planungssynthese für das Seetal werden bewusst sowohl «Null+» als auch die beste Umfahrungslösung «West nah / Süd teilüberdeckt» mitgenommen.
15	Es ist unverständlich, weshalb in Hochdorf dieses «Ampelsystem» gemacht wird, obwohl die Bevölkerung eine Umfahrung will. Alle anderen (Eschenbach, Ballwil, ...) kriegen Umfahrung aber Hochdorf als "Hauptstadt des Seetals" nicht.	Hier liegt ein Missverständnis vor: In Eschenbach hat (wie in Hochdorf) die Variante «Null+/öV» am besten abgeschnitten. Wie in Hochdorf wird aber auch für Eschenbach nebst der «Null+-Lösung» die beste Umfahrungsvariante in die Planungssynthese Seetal mitgenommen. Die definitiven Entscheide sind noch nicht gefallen.
16	Aus der Sicht des Schwerverkehrs ist die «Null+-Lösung» unbrauchbar und praxisfremd. Man fragt sich, ob Hochdorf denn überhaupt etwas erhält.	Es ist unbestritten, dass der Schwerverkehr für das Funktionieren von Wirtschaft und Gesellschaft essenziell ist. Der Einbezug von «Null+» ist Bestandteil der Methode der ZMB. Diese ist keine Erfindung des Kantons Luzern, sondern eine gesamtschweizerisch anerkannte Methode. Die Beurteilungen sind nicht «einfach so» entstanden. Beide ausgewählten Varianten stehen gleichwertig in der Planungssynthese Seetal. Auch der ESP wird bei der Planungssynthese Seetal einbezogen, inkl. funktionierendem LKW-Verkehr.
17	Es gibt verschiedene gut funktionierende Umfahrungen. Der Variantenvergleich und die Beurteilungen erscheinen nicht korrekt, sondern falsch.	–

18	Brauchen wir wirklich eine Lösung für Spitzenzeiten, wenn es in «Normalzeit» relativ wenig Verkehr hat? Es gibt andere Lösungen wie Home-Office. Wünschbar wäre weniger Verkehr und weniger Schwerverkehr. Wer in Hochdorf arbeitet, sollte auch hier wohnen. Es braucht einen besseren öV, die Förderung der Bahn auch für den Güterverkehr. Eine Umfahrung verlagert den Verkehr nur, löst die Probleme aber nicht.	–
19	Die gute Naherholung, keine Autobahn, die schöne Aussicht, der Baldeggersee etc. all das sind Merkmale von Hochdorf. Das wird entsprechend genutzt. Es sollte weiterhin möglich sein, Naherholungsgebiete ohne MIV zu erreichen. Eine Umfahrung gefährdet dies. Ein hoher Anteil des Verkehrs ist selbstgemacht. Für die Zukunft und die Kinder sollen keine Grünflächen geopfert werden. Das Velofahren sollte gefördert werden. Wie soll der Veloverkehr «ausser herum» geführt werden?	Führung Veloverkehr: Vom südlichen Ortseingang bis zum Kirchplatz ist ein Radstreifen vorgesehen, danach würde der Velo-Durchgangsverkehr rückwärtig über die Kleinwangen-, Rosental- und Bellevuestrasse geführt.
20	Wieso kann die Umfahrung nicht vollständig in einem Tunnel geführt werden?	Es braucht den Anschluss Urswilstrasse, um möglichst viel Verkehr auf die Umfahrung zu bringen. Der Anschluss kann nur oberirdisch erfolgen. Ausserdem erschwert die Topografie in Bereich der Urswilstrasse, hier einen durchgehenden Tunnel zu bauen. Es wären sehr aufwändige Terrainanpassungen notwendig.
21	Was passiert, wenn «Null+» entgegen den Berechnungen nicht funktioniert? Hat dann Hochdorf 30 Jahre vergebens gewartet?	Die Realisierung einer Umfahrung hat auf jeden Fall einen langen Zeithorizont. Das bedeutet, dass wir bereits vorgängig, relativ schnell, im Bestand Optimierungen umsetzen und damit Erfahrungen gewinnen werden. Der Variante «Null+» wurde die Prognose 2040 zu Grunde gelegt. Zurzeit erstellt der Bund die Prognose 2050. Wir werden in absehbarer Zeit neuere Prognosen haben, die auch Veränderungen im Verkehrsverhalten berücksichtigen. «Null+» wird man mit flankierenden Massnahmen begleiten und bei Bedarf justieren müssen.

22	Wie sieht die Abhängigkeit zwischen den Lösungen für Hochdorf, Ballwil und Eschenbach auf der ganzen Achse aus? Wie funktioniert das, bei unterschiedlichen Kombinationen von Lösungen pro Dorf?	Das ist genau das Thema der Planungssynthese Seetal. Wir führen die lokalen Lösungen darin zusammen und machen eine technische Beurteilung der Gesamtlösung. Danach folgt der politische Prozess. Wie bereits gesagt: Die jährlich verfügbaren Strassenbaumittel betragen heute rund 60 Mio. Franken. Es ist ein politischer Entscheid, ob der Strassenbau künftig mehr Mittel erhalten soll.
23	Was für Massnahmen kann/wird die Gemeinde ergreifen, um den Verkehr zu reduzieren und zu optimieren?	Gaby Oberson: Auf Stufe Gemeinde planen wir diverse Aktionen, u.a. in Absprache mit anderen betroffenen Gemeinden. Hochdorf will Themen wie Tempo 30 im Ortszentrum oder das Mobilitätsmanagement aber nicht isoliert angehen, sondern hat dazu eine Arbeitsgruppe zum Strassenraum eingesetzt, welche auch die Raumplanung berücksichtigt und das ganze Dorf im Auge hat. Das braucht aber alles seine Zeit.
24	Es braucht ein grundsätzliches Umdenken punkto Verkehr und Mobilität. Was ist der Stand punkto Tempo 30 auf Kantonsstrassen beim Kanton Luzern?	Tempo 30 auf Kantonsstrassen ist grundsätzlich möglich.