

# Umfahrung Hochdorf

## Zweckmässigkeitsbeurteilung

### ZMB – Phase 3

Einladung  
zur Informations-  
veranstaltung

Mo, 21. November 2022  
19 – 21 Uhr  
Braui Hochdorf,  
Saal 1



«Vor gut zwei Jahren hat der Kanton Luzern die Zweckmässigkeitsbeurteilung Umfahrung Hochdorf gestartet. Ziel ist eine nachhaltige Lösung, welche die Verträglichkeit des Verkehrs wiederherstellt und sein Funktionieren sicherstellt. Wir haben dabei eng mit der Gemeinde Hochdorf und der 40-köpfigen Begleitgruppe zusammengearbeitet. Dieser Flyer zeigt Ihnen, wie die verbliebenen Varianten in der Schlussbewertung abgeschnitten haben.

Das Planungsteam kommt zum Schluss, dass die Variante Null+ insgesamt deutlich besser abschneidet als die beste Umfahrungsvariante. Bei einem sehr starken, die aktuellen Prognosen übersteigenden Verkehrswachstum würde die Variante Null+ aber an ihre Grenzen gelangen.

Wir möchten die Option einer Umfahrung für Hochdorf deshalb nicht vorzeitig verwerfen. Zuvor brauchen wir eine Gesamtsicht. Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) wird in der Planungssynthese Seetal deshalb sowohl die Variante Null+ als auch die beste Umfahrungsvariante einbeziehen und nach Abschluss dieser Arbeiten ihre definitive Empfehlung für das Seetal abgeben.

Gerne lade ich Sie dazu ein, mit uns die Ergebnisse der ZMB am Informationsanlass vom 21. November zu diskutieren.»

Gregor Schwegler, Kantonsingenieur  
Dienststelle Verkehr und Infrastruktur  
Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement



## Was bisher geschah

In Hochdorf wie im ganzen Seetal nehmen die Stausituationen zu. Dies beeinträchtigt die Aufenthalts- und Lebensqualität im Siedlungsraum, die Reisezeiten werden länger. Mit der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Umfahrung Hochdorf wird nach einer Verkehrslösung gesucht.

Die ZMB ist eine anerkannte Methode zur Untersuchung von Lösungsvarianten eines Verkehrsproblems. Beim Durchlaufen der drei Phasen wird die Anzahl Varianten sukzessive reduziert und schliesslich eine Empfehlung formuliert. Die Varianten verstehen sich als Planungsstudien und sind keine definitiven Projekte.

In der **ZMB-Phase 1** entwickelte das Planungsteam einen Variantenfächer mit neun Umfahrungen, drei Tunnelvarianten im Zentrumsbereich von Hochdorf und der Variante Null+, welche sich auf Massnahmen auf dem bestehenden Netz beschränkt und eine Verlagerung auf den öV und das Velo anstrebt.

In der **ZMB-Phase 2** wurden drei westliche Umfahrungsvarianten, der «Stadt-tunnel Süd» und Null+ optimiert und bezüglich ihrer verkehrlichen, baulichen und umweltrechtlichen Machbarkeit sowie der Realisierungschancen und der Kosten untersucht. Ausserdem wurde für die Industrie- und Nunwilstrasse bei der ARA eine neue Linienführung entwickelt. Konflikte mit dem Moorschutz können so vermieden werden.

### PHASE 1

Die Situation wird analysiert und Ziele werden definiert. Der Variantenfächer wird entwickelt und grob beurteilt. Erste Varianten werden verworfen.

### PHASE 2

Die Machbarkeit wird geprüft und erste Kostenschätzungen werden erarbeitet. Nicht machbare Varianten werden verworfen.

### PHASE 3

Jede Variante wird hinsichtlich Nutzen und Kosten beurteilt. Diskussion und Empfehlung einer favorisierten Bestvariante.

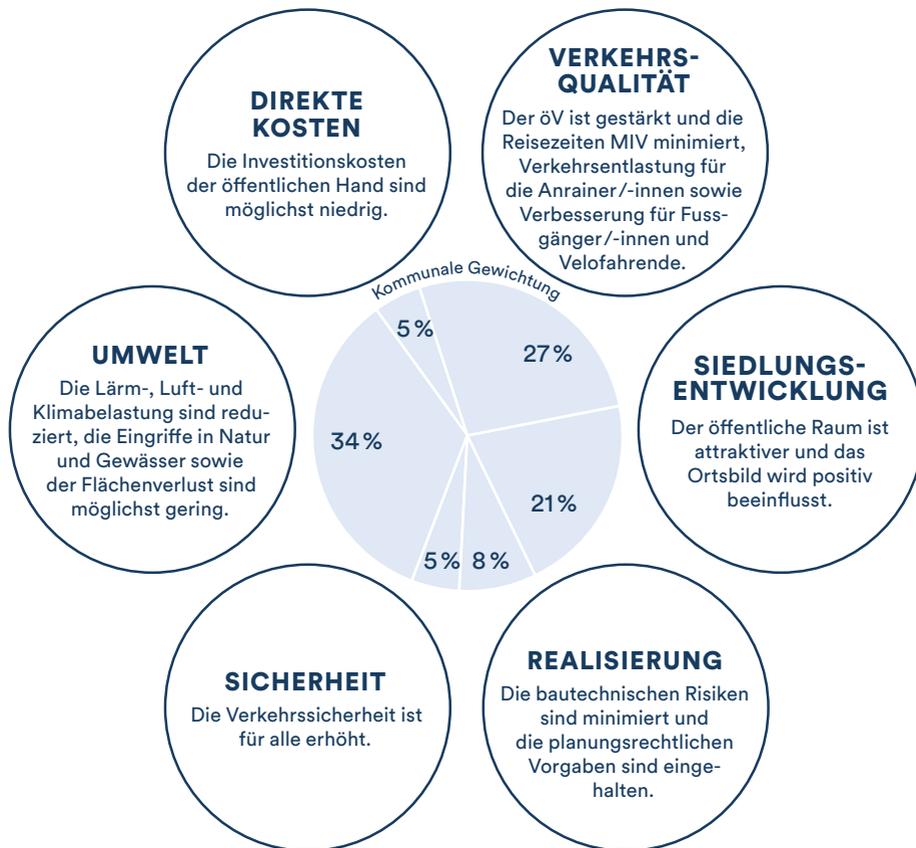
### EMPFEHLUNG

Der Bericht beinhaltet eine Empfehlung der Bestvariante aus fachtechnischer Sicht.

## Wie wurde in Phase 3 beurteilt?

Für die Bewertung der Varianten wurden 21 Kriterien hinzugezogen, die sich den sechs untenstehenden Zielbereichen zuordnen lassen. Die Fachleute des Kantons Luzern haben eine kantonale Gewichtung dieser Kriterien entwickelt. Ergänzend dazu wurde mit der Begleitgruppe eine kommunale Gewichtung erarbeitet. Nebst der kantonalen und der kommunalen Gewichtung wurden auch die Verkehrsnachfrage 2018 und die für 2040 prognostizierte Verkehrsnachfrage in die Bewertung einbezogen.

Die Unterschiede zwischen den Ergebnissen der kantonalen und kommunalen Gewichtung sind gering, auch wenn letztere den Kosten sowie der Realisierung deutlich weniger Bedeutung zumisst und dafür die Gewichtung anderer Zielbereiche erhöht.



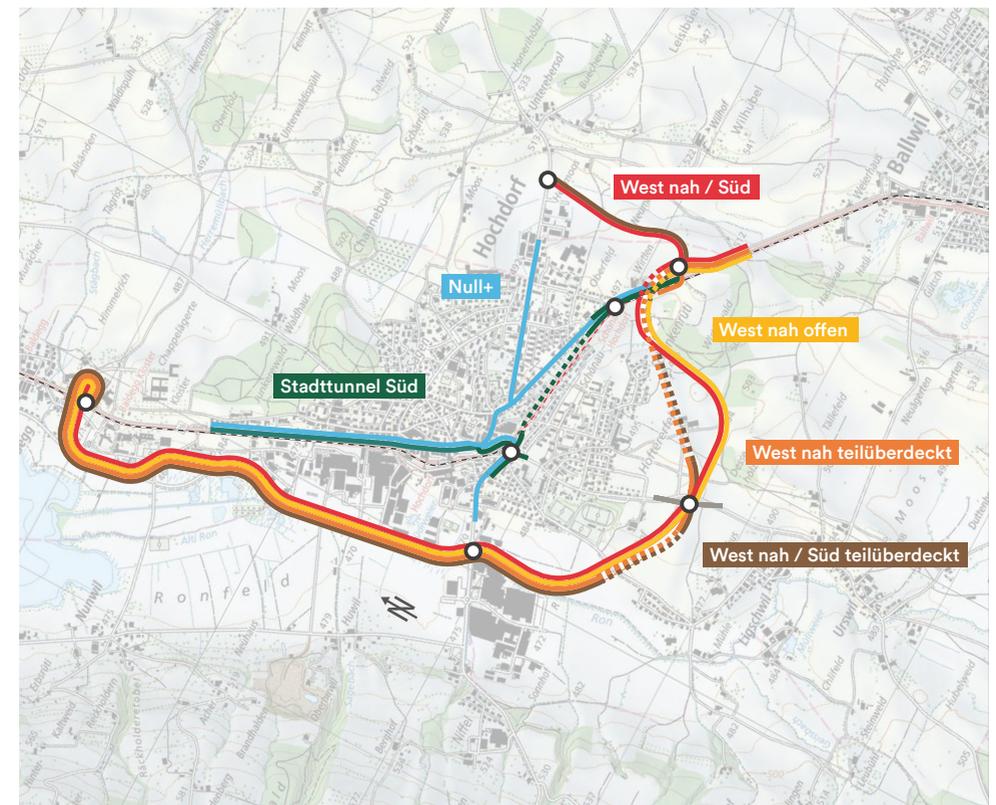
MIV = motorisierter Individualverkehr (Auto, Lastwagen)  
 öV = öffentlicher Verkehr (Bahn und Bus)

## Varianten für Phase 3

Auf Grund der Empfehlungen des Planungsteams, der Begleitgruppe und von Teilnehmern der Informationsveranstaltung wurden in der ZMB-Phase 3 folgende Varianten bezüglich ihrer Wirkungen beurteilt und verglichen:

- West nah offen
- West nah teilüberdeckt
- West nah/Süd
- Null+
- Stadttunnel Süd
- West nah/Süd teilüberdeckt

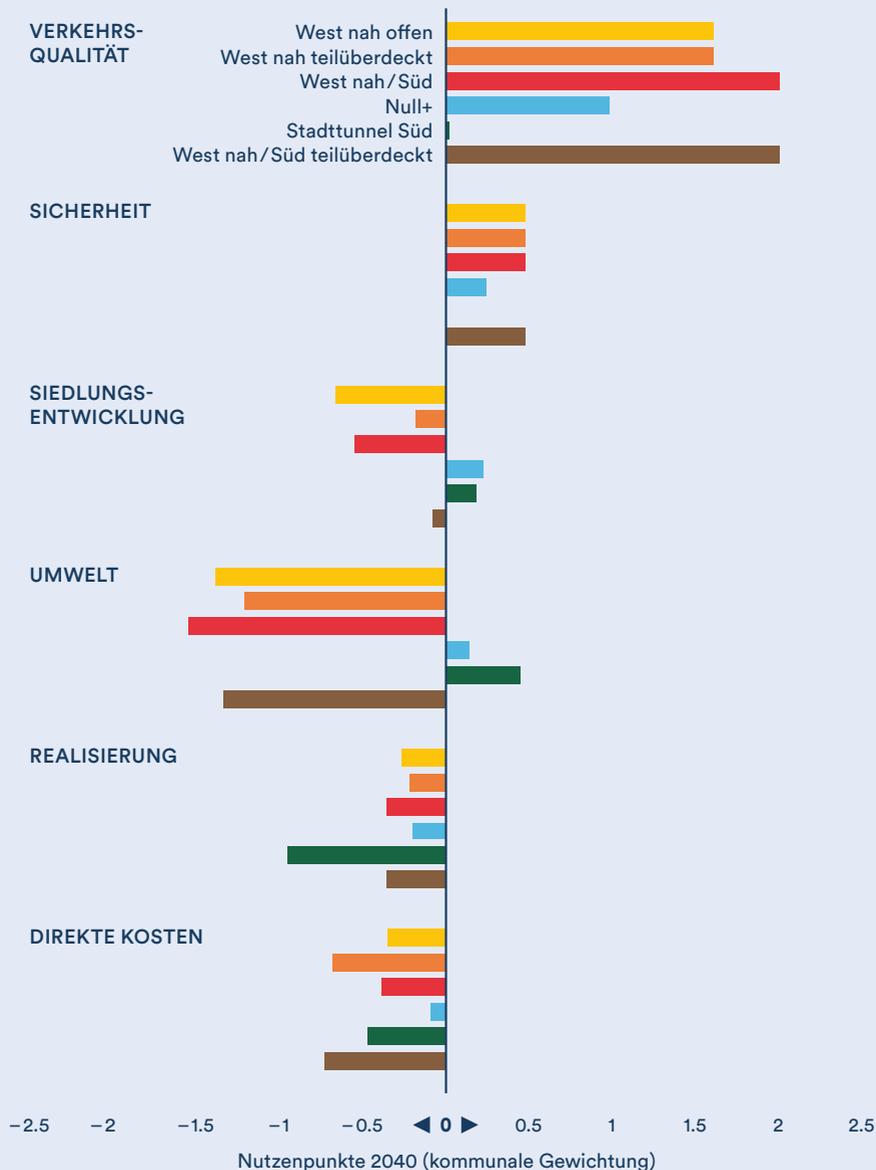
Dabei kamen verschiedene Bewertungsmethoden und nebst der kantonalen auch eine kommunale Gewichtung der Kriterien zur Anwendung. Die Wirkung der Varianten wurde zudem für ein Verkehrsszenario ohne Verkehrswachstum (2018) und eines mit einer deutlichen Verkehrszunahme (2040) untersucht.



# Variantenvergleiche

## Nutzwert-Analyse (NWA)

In der NWA werden für jede Variante die Auswirkungen mit Nutzenpunkten bewertet. Hierzu wird pro Kriterium ermittelt, welche Veränderungen sich mit einer Variante im Vergleich zu heute ergeben und wie gross die Betroffenheit ist.



Bei der **Verkehrsqualität** schwingen die Westumfahrungen aufgrund der Verkehrsentslastung des Zentrums und der Reisezeitgewinne für den MIV obenauf. An der Spitze stehen die «West nah/Süd-Varianten» mit dem Ast zur Hohenrainstrasse. Auch «Null+» verbessert die Verkehrsqualität, insbesondere für den Veloverkehr und den öV. Beim «Stadttunnel Süd» fallen die Nachteile für den Veloverkehr negativ ins Gewicht.

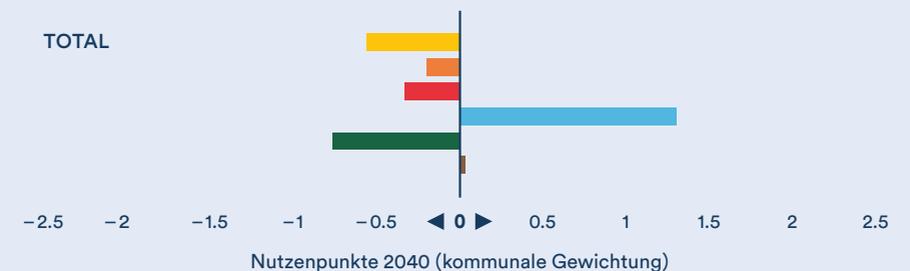
Bei der **Sicherheit** werden die Westumfahrungen am höchsten bewertet, da sie die Unfallschwerpunkte im Zentrum entschärfen. Auch «Null+» vermag mit Tempo 30 die Verkehrssicherheit zu verbessern. Der «Stadttunnel Süd» bringt diesbezüglich kaum einen Nutzen.

Punkto **Siedlungsentwicklung** bietet der «Stadttunnel Süd» am meisten Vorteile, gefolgt von «Null+». Von den Westumfahrungen schneiden die Tunnel-Varianten besser ab als die offen geführten Varianten, da sie das Siedlungs- und Landschaftsbild und die Naherholung weniger beeinträchtigen.

Im **Umweltbereich** vermögen einzig der «Stadttunnel Süd» und «Null+» einen positiven Beitrag zu leisten. Alle Umfahrungen zeigen negative Bewertungen.

Bezüglich **Realisierung** liegen die Varianten nah beieinander, mit Ausnahme des «Stadttunnels Süd», der erhebliche bau- und genehmigungstechnische Risiken birgt.

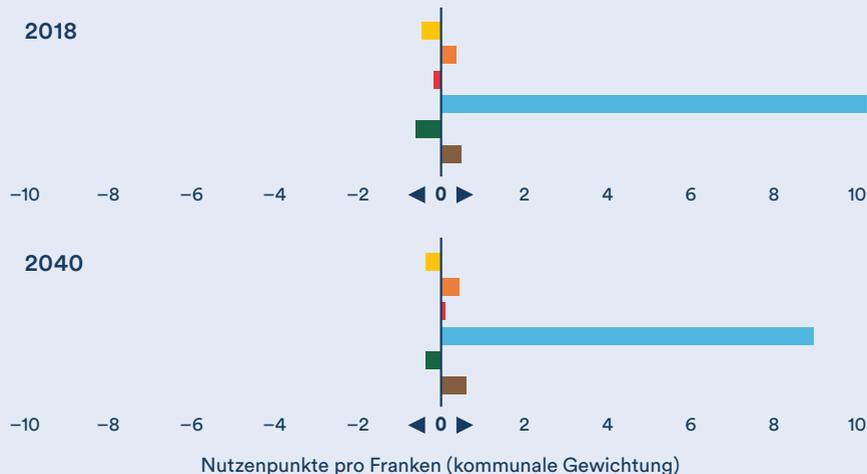
«Null+» weist mit Abstand die tiefsten **direkten Kosten** auf.



Insgesamt schneidet beim Verkehrsaufkommen 2040 und der kommunalen Gewichtung «Null+» mit total 1.3 Punkten am besten ab. Alle anderen Varianten weisen in der Gesamtbilanz einen negativen Nutzen auf, mit Ausnahme von «West nah/Süd teilüberdeckt», die mit +0.02 Punkten noch am besten bewertet ist. Auch beim Verkehrsaufkommen 2018 erzielt «Null+» mit 1.5 Punkten das höchste Resultat. Die beste Umfahrung «West nah/Süd teilüberdeckt» schneidet mit -0.14 Punkten wie alle anderen Umfahrungen negativ ab.

## Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA)

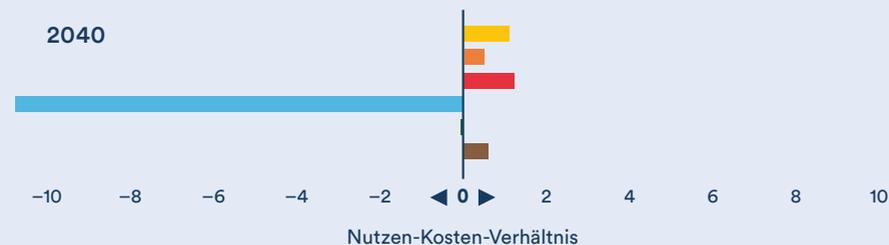
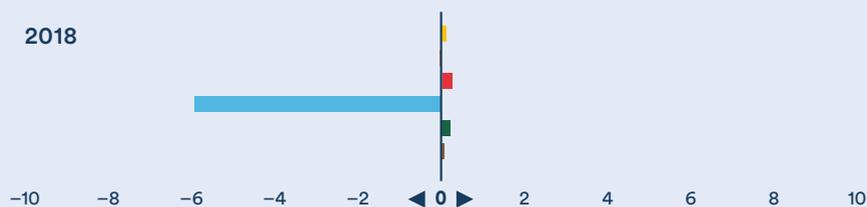
In der KWA wird der Gesamtnutzen (ohne die direkten Kosten) den Kosten gegenübergestellt. Das Wirksamkeits-Kosten-Verhältnis (WKV) zeigt auf, wie viele Nutzenpunkte pro eingesetztem Franken eine Variante erreicht.



Bei der KWA schneidet «Null+» mit Abstand am besten ab. Je nach Verkehrsaufkommen und kantonaler bzw. kommunaler Gewichtung erzielt «Null+» pro eingesetztem Franken 13-mal bis 30-mal so viele Nutzenpunkte wie die beste Umfahrung «West nah/Süd teilüberdeckt».

## Kosten-Nutzen-Analyse (KNA)

Die KNA fokussiert auf die wirtschaftliche Vorteilhaftigkeit. Ist das Verhältnis zwischen dem erzielten Nutzen und den Kosten grösser als 1, gilt die Variante aus wirtschaftlicher Sicht als vorteilhaft. Die Wirkungen und Kosten werden in Franken gemessen. Wirkungen, die sich nicht in Geldeinheiten bewerten lassen, bleiben unberücksichtigt. Die Reisezeiten für den MIV fallen bei der KNA mit Abstand am meisten ins Gewicht.



Beim Verkehrsaufkommen 2018 erreicht keine Variante annähernd einen Wert von 1. Nimmt der Verkehr stark zu, erweisen sich die offenen Umfahrungsvarianten aus wirtschaftlicher Sicht als lohnend. Die Tunnelvarianten sind deutlich weniger vorteilhaft. Am schlechtesten schneidet wegen der längeren Fahrzeiten und der Nichtberücksichtigung vieler Umwelt- und gesellschaftlicher Indikatoren in der KNA «Null+» ab, gefolgt vom Stadttunnel Süd.

## Erkenntnisse

Die Nutzwertanalyse (NWA) und die Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA), welche jeweils alle Auswirkungen der Varianten erfassen, kommen zu einem klaren Resultat: Die Variante Null+ schneidet sowohl für den Fall ohne weiteres Verkehrswachstum (2018) als auch bei einem höheren Verkehrswachstum (2040) mit Abstand am besten ab und zwar sowohl mit der kantonalen als auch mit der kommunalen Gewichtung.

Die Umfahrungsvarianten erhalten in der NWA und der KWA allesamt ähnliche Bewertungen, wobei «West nah/Süd teilüberdeckt» insgesamt etwas besser abschneidet als «West nah teilüberdeckt». Bei den Varianten mit offener Führung können die tieferen Kosten die grossen Nachteile in den Bereichen Umwelt und Gesellschaft nicht wettmachen.

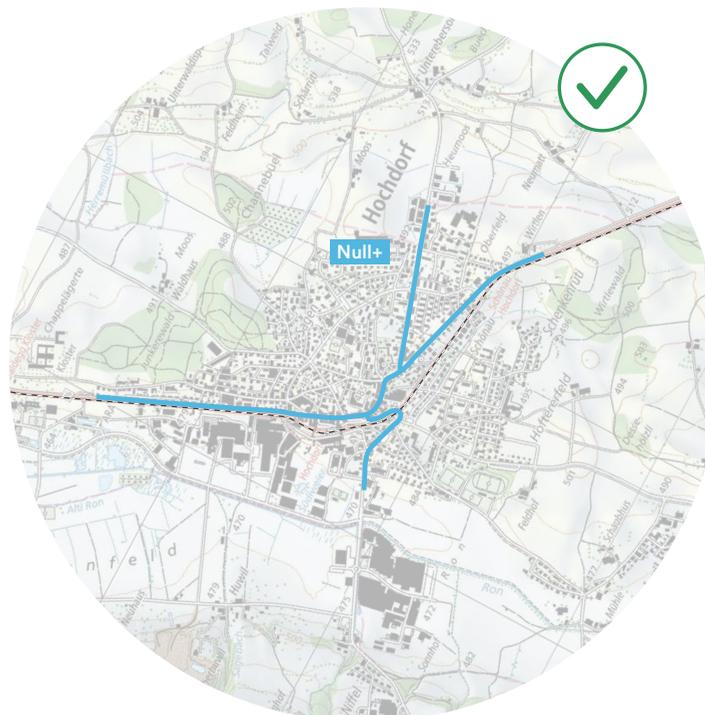
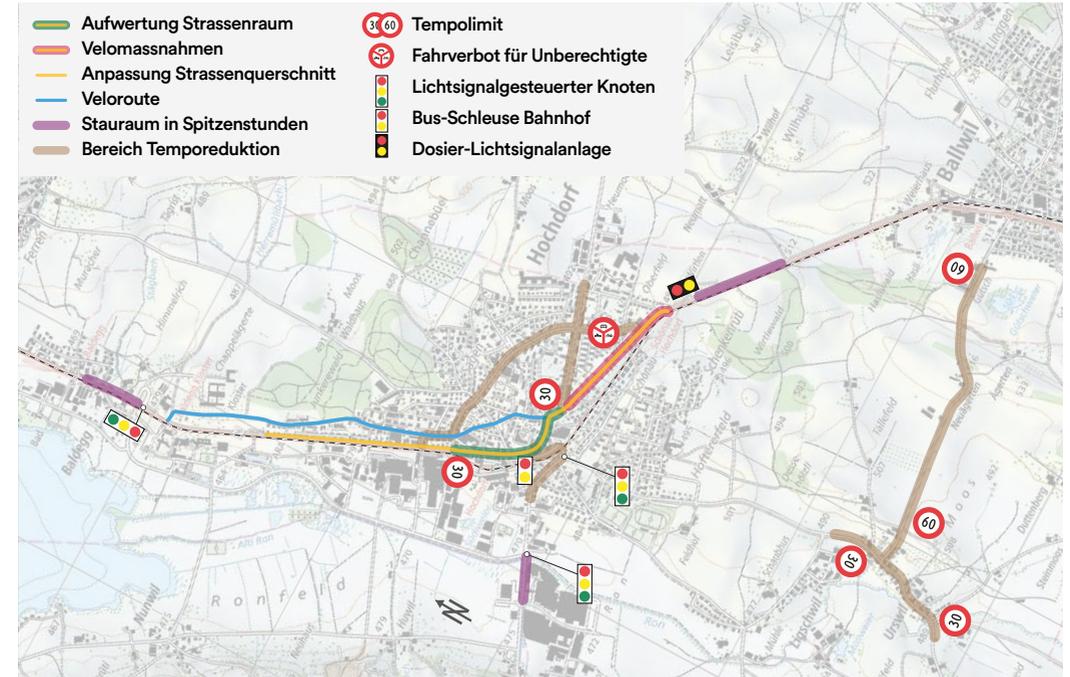
Beurteilt man die Varianten aus einer rein volkswirtschaftlichen Sicht, so präsentiert sich die Reihenfolge gerade umgekehrt: Bei der Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) schneiden die Varianten mit einer offenen Linienführung am besten ab, namentlich «West nah/Süd». Das ist nicht weiter überraschend, denn bei der KNA bleiben Kriterien, die sich nicht in Franken messen lassen – also die meisten Umwelt- und viele gesellschaftliche Kriterien – unberücksichtigt.

# Variante Null+

Die Variante Null+ beschränkt sich auf Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz. Sie hat hauptsächlich zum Ziel, den Verkehr siedlungsverträglicher und sicherer abzuwickeln und dabei auch Verbesserungen für den öV, den Fuss- und den Veloverkehr zu realisieren. Lichtsignalanlagen an den Ortseingängen lassen in den Spitzenstunden nur so viel Autoverkehr ins Zentrum, wie dort verarbeitet werden kann. Die Busse können die Ampeln auf separaten Busspuren passieren. Die Ortsdurchfahrt wird zwischen der Hohenrainstrasse und der Schlossergasse umgestaltet und aufgewertet. Hier soll künftig Tempo 30 gelten. Der Abschnitt vom südlichen Ortseingang bis zur Kirche wird mit Radstreifen versehen, anschliessend werden die Velofahrenden abseits der Ortsdurchfahrt über die Rosental- und die Bellevuestrasse geführt. Um Ausweichverkehr über Urswil zu vermeiden wird die Geschwindigkeit auf der Urswilstrasse ausserorts auf 60 km/h und innerorts auf 30 km/h reduziert.

Die Verkehrsentlastung im Zentrum von Hochdorf beträgt rund 10 % (2040).

Mit rund 45 Mio. CHF ist «Null+» die kostengünstigste Variante.



## Stärken

Bei den Umweltkriterien schneidet «Null+» klar am besten ab. Die Landschaft, die Naherholungsgebiete und das Kulturland werden geschont.

«Null+» kostet drei- bis viermal weniger als die kostengünstigste Umfahrung. Die baulichen Risiken sind klein.

Trotz geringer Verkehrsentlastung vermag Null+ die Situation für den öV und den Fuss- und Veloverkehr, die Verkehrssicherheit und die Attraktivität des öffentlichen Raumes zu verbessern.

Die Lärmbelastung geht zurück. Der Verkehr wird verträglicher.



## Schwächen

Die Verkehrsbelastung im Zentrum wird nur in geringem Masse reduziert. «Null+» schneidet deshalb bezüglich Attraktivität für den Fussverkehr und Aufwertungspotenzial von allen Varianten am schlechtesten ab.

Die Reisezeiten für den Autoverkehr werden je nach Verkehrsentwicklung deutlich länger.

Bei einem sehr starken Verkehrswachstum wird die Verkehrskapazität ungenügend.

# West nah teilüberdeckt und West nah / Süd teilüberdeckt

Die beiden «westlichen Tunnelvarianten» führen ab der Baldeggstrasse, unter Nutzung des bestehenden Anschlusses, über die Nunwil-/ Industriestrasse zur Sempachstrasse. Die Nunwil-/ Industriestrasse wird ausgebaut und aus Gründen des Moorschutzes im Bereich der ARA verlagert. Vom neuen Kreisel Sempachstrasse aus folgt die Umfahrung zunächst der Ron und taucht nach einer Linkskurve in einen ersten, rund 450 m langen Tunnel. Im Bereich der Urswilstrasse, die mit einem lichtsignalgesteuerten Knoten angebunden wird, verläuft die Umfahrung oberirdisch in einem Einschnitt. Nun folgt ein zweiter, ca. 1000 m langer Tunnel, der auch das Trasse der Seetalbahn unterquert. «West nah teilüberdeckt» schliesst mit einem lichtsignalgesteuerten T-Knoten an die Luzernstrasse an, «West nah / Süd teilüberdeckt» mündet in einen Kreisel und führt dann weiter über das freie Feld an die Hohenrainstrasse.

Die Verkehrsentlastung im Zentrum von Hochdorf erreicht bei «West nah teilüberdeckt» rund 45 % (2040), bei «West nah / Süd teilüberdeckt» bis zu 60 %.

Die Kosten für «West nah teilüberdeckt» betragen rund 290 Mio. CHF, für «West nah / Süd teilüberdeckt» rund 310 Mio. CHF.

## Stärken «West nah teilüberdeckt»

Die Bewertungen bezüglich Fussverkehr, Verkehrssicherheit, Zuverlässigkeit des öV, Attraktivierungspotenzial, Lärmreduktion, Reisezeiten für den Autoverkehr und Verkehrskapazität sind gut.

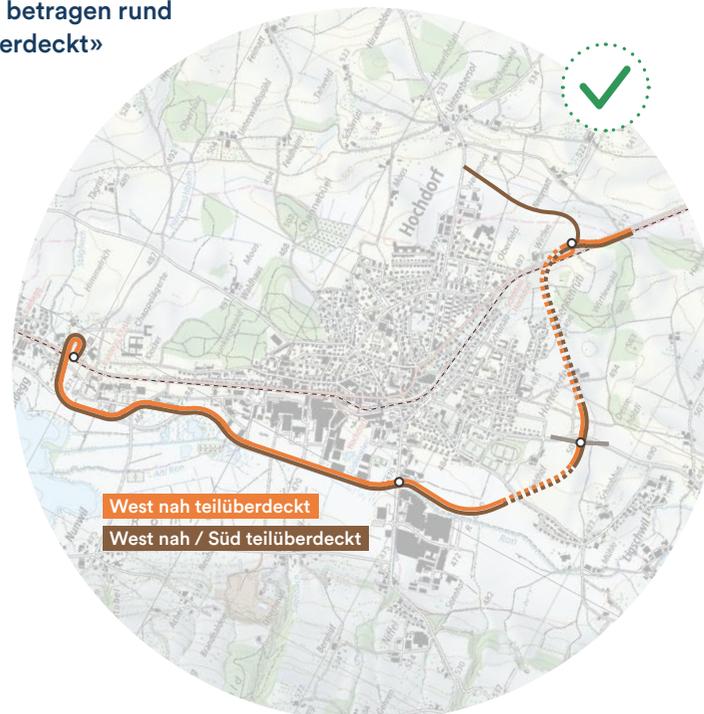
Dank der Tunnel ist «West nah teilüberdeckt» diejenige Umfahrungsvariante, welche das Landschaftsbild und die Naherholungsgebiete am meisten schont, am wenigsten Land beansprucht und den geringsten Zerschneidungseffekt aufweist.

## Stärken «West nah / Süd teilüberdeckt»

«West nah / Süd teilüberdeckt» schneidet bezüglich Verkehrqualität, Aufwertungspotenzial und insbesondere bei den Reisezeiten für den MIV noch etwas besser ab und erweist sich mit knappem Vorsprung als beste Umfahrungsvariante.



3D-Visualisierung «West nah / Süd teilüberdeckt»



## Schwächen «West nah teilüberdeckt»

Trotz der Tunnelabschnitte bedingt «West nah teilüberdeckt» Eingriffe ins Ortsbild und die Landschaft und beansprucht rund 6.5 ha Landwirtschaftsland, zumeist Fruchtfolgeflächen. Zudem sind umfangreiche Terrainanpassungen notwendig. Die Landbeanspruchung während der Bauphase ist gross. Die Tunnel verteuern die Variante um ca. 120 Mio. CHF.

## Schwächen «West nah / Süd teilüberdeckt»

«West nah / Süd teilüberdeckt» hat die gleichen Schwächen wie «West nah teilüberdeckt». Hinzu kommen der zusätzliche Landverbrauch von 2 ha für die Verbindung zur Hohenrainstrasse, der Eingriff in Landschaft und Naherholung sowie die Zerschneidung des Kulturlandes.

# Stadttunnel Süd

Der «Stadttunnel Süd» verläuft vom südlichen Ortseingang unter dem Trasse der Seetalbahn bis an die Sempachstrasse im Bereich der Bahnunterführung. Das Trasse wird dazu bei Wirtle etwas nach Westen verschoben und die Ortsdurchfahrt mit einem T-Knoten angeschlossen. An der Sempachstrasse erfolgt der Anschluss mit einem zweistreifigen Kreisell. Die Haupt- und die Luzernstrasse werden zwischen dem Braukreisell und der Einmündung des Oberfeldwegs zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs umgestaltet. Es gilt Tempo 30. Da die Haupt- und die Baldeggstrasse nördlich des Braukreisells keine Verkehrsentslastung erfahren, ist hier nur eine geringfügige Aufwertung in Form eines Mehrzweckstreifens auf der Höhe des Bahnhofs möglich. Der Veloverkehr wird rückwärtig über die Rosental- und die Bellevuestrasse geführt.

Der «Stadttunnel Süd» bewirkt auf der Ortsdurchfahrt südlich des Braukreisells eine Verkehrsentslastung von rund 55 % (2040). Nördlich des Braukreisells wird keine Entlastung erzielt.

Die Kosten betragen ca. 215 Mio. CHF.



3D-Visualisierung «Stadttunnel Süd»

## Stärken

Der «Stadttunnel Süd» bewirkt auf dem südlichen Teil der Ortsdurchfahrt eine beträchtliche Verkehrsreduktion und weist in diesem Abschnitt ein hohes Aufwertungspotenzial auf.

Bezüglich Landschaftsbild, Naherholung und Kulturlandschutz schneidet der «Stadttunnel Süd» fast so gut ab wie «Null+».

Dank der direkten Linienführung erweist sich der «Stadttunnel Süd» beim Kriterium Luft- und Klimabelastung als beste Variante.



## Schwächen

Im nördlichen Teil der Ortsdurchfahrt bleibt die Verkehrsbelastung unverändert hoch.

Der «Stadttunnel Süd» bringt die geringsten Vorteile punkto Verkehrssicherheit, Zuverlässigkeit des öV und Lärmreduktion. Für den Veloverkehr verschlechtert sich die Situation, vor allem wegen des zweistreifigen Kreisells an der Sempachstrasse und der Passerelle mit Lift anstelle des Bahnübergangs Rathausstrasse.

Auch punkto bautechnischer Risiken und Etappierbarkeit schneidet der «Stadttunnel Süd» schlecht ab. Er würde den Abriss diverser Liegenschaften erfordern. Der Bahnbetrieb wäre während Jahren unterbrochen und auch der Strassenverkehr beeinträchtigt.

# West nah offen und West nah / Süd

Die Varianten West nah offen und West nah / Süd werden wie die westlichen Tunnelvarianten über die angepasste Nunwil-/Industriestrasse geführt. Vom neuen Kreisels Sempachstrasse aus folgt die Umfahrung ebenfalls kurz der Ron, steigt dann zwischen dem Sportplatz und Ligschwil oberirdisch in einem Einschnitt zur Urswilstrasse hoch. Diese wird mit einem lichtsignalgesteuerten Knoten angebunden. Weiter geht es in einem s-förmigen Bogen um den Wirtlenwald zur Luzernstrasse. Die Bahnlinie wird mit einem kurzen Tunnel unterquert. «West nah offen» mündet hier in einen neuen, etwas von der Bahn abgerückten, lichtsignalgesteuerten T-Knoten. Bei der Variante West nah / Süd wird der Knoten als Kreisels ausgebildet, da sich die Umfahrung über das freie Feld bis zur Hohenrainstrasse fortsetzt. Der Anschluss Hohenrainstrasse wird so gestaltet, dass der Verkehr primär auf die Umfahrung gelenkt wird.

Die Verkehrsentslastung im Zentrum von Hochdorf erreicht bei «West nah offen» rund 45 % (2040), bei «West nah / Süd» bis zu 60 %.

Die Kosten für «West nah offen» betragen rund 170 Mio. CHF, für «West nah / Süd» rund 190 Mio. CHF.

## Stärken «West nah offen»

Die Variante «West nah offen» schneidet punkto Verkehrsentslastung, Aufwertungspotenzial, Verkehrssicherheit und Fuss-, Velo- und Autoverkehr gleich ab wie «West nah teilüberdeckt».

Zugleich ist sie die kostengünstigste Umfahrung. Die baulichen Risiken sind tief.

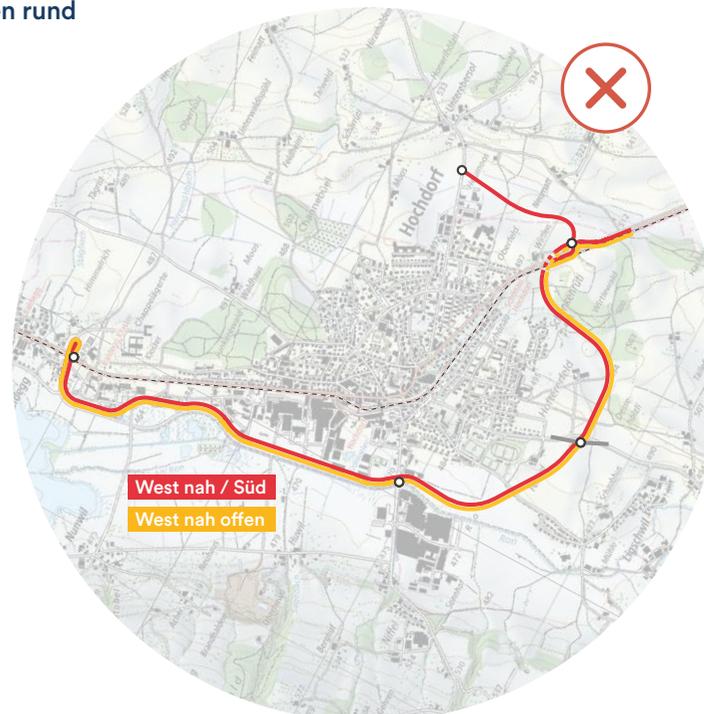
## Stärken «West nah / Süd»

«West nah / Süd» bringt dank der Anbindung der Hohenrainstrasse die höchste Verkehrsentslastung (insbesondere punkto Schwerverkehr) und schneidet deshalb bezüglich Verkehrssicherheit, Veloverkehr und Aufwertungspotenzial am besten ab.

Mit Kosten von rund 190 Mio. CHF gehört «West nah Süd» zu den günstigeren Umfahrungsvarianten.



3D-Visualisierung «West nah / Süd»



## Schwächen «West nah offen»

«West nah offen» beeinträchtigt Ortsbild, Landschaft und die Naherholung erheblich und zerschneidet Kulturland und Lebensräume. Es werden rund 9.3 ha Landwirtschaftsland beansprucht.

## Schwächen «West nah / Süd»

«West nah / Süd» verursacht die grössten Eingriffe bezüglich Ortsbild, Landschaft, Naherholungsgebieten und Zerschneidung. Es werden rund 11 ha Landwirtschaftsland beansprucht, das Meiste davon Fruchtfolgefächern.

## Hinweis zu den 3D-Visualisierungen

Die Umfahrungsvarianten und der «Stadttunnel Süd» können ab dem 22. 11. 2022 im Internet detailliert und aus verschiedenen Perspektiven studiert werden: [vif.lu.ch/hochdorf](http://vif.lu.ch/hochdorf)



# Empfehlungen

Für die nachfolgende Gesamtbetrachtung in der Planungssynthese Seetal empfiehlt das Planungsteam aus fachlicher Sicht und einer lokalen, auf Hochdorf bezogenen Optik, Folgendes:

## **Variante Null+ weiterverfolgen**

Mit der Variante Null+ kann die Verkehrssituation in Hochdorf verbessert werden. Die Variante hat praktisch keine negativen Auswirkungen auf Natur, Landschaft, Kulturland und Erholungsgebiete und ist zu vergleichsweise tiefen Kosten realisierbar. Sie beinhaltet die Umgestaltung und Aufwertung von Strassenräumen, tiefere Fahrgeschwindigkeiten im Zentrum sowie Massnahmen zum Verkehrsmanagement, welche den strassengebundenen öV bevorzugen und mittels Verkehrsdosierungen Stausituationen im Zentrum von Hochdorf vermeiden. «Null+» macht auch dann Sinn, wenn sich zu einem späteren Zeitpunkt der Bau einer Umfahrung als unausweichlich erweisen sollte.

## **Umfahrungslösung für die Beurteilung im regionalen Kontext**

Aufgrund der Nachteile in den Bereichen Umwelt und Gesellschaft sowie der hohen Investitionskosten liegen die Umfahrungslösungen klar hinter «Null+». Sollte sich in der Gesamtbetrachtung für das Seetal dennoch eine Umfahrungslösung für Hochdorf und allenfalls weitere Gemeinden als prüfenswert erweisen, wäre in erster Priorität die Variante «West nah/Süd teilüberdeckt» beziehungsweise als erste Etappe die Variante «West nah teilüberdeckt» weiterzuverfolgen. Eine Etappierung der Bestvariante macht Sinn, da der Hauptnutzen bezüglich Verkehrsentslastung und Reisezeiten durch die Westumfahrung zwischen Luzernstrasse und Baldeggstrasse entsteht.

# Wie geht es weiter?

Aus fachlicher Sicht liegt «Null+» klar vor den Umfahrungsvarianten. Die Gesamtwirkungen im Seetal können in der ZMB jedoch nicht vollständig abgebildet werden.

## **Zwei Varianten in der Planungssynthese Seetal**

In der nun folgenden Planungssynthese Seetal wird deshalb nebst «Null+» auch die beste Umfahrungsvariante «West nah/Süd teilüberdeckt» einbezogen. Die beiden Varianten werden darin auf ihr jeweiliges Zusammenwirken mit den Lösungen für die anderen Gemeinden untersucht. Dabei wird geklärt, ob die Nutzen und Wirkungen für das Seetal insgesamt vergleichbar sind mit den Ergebnissen der Einzelplanungen oder ob Anpassungen vorgenommen werden sollen.

## **Nutzen Ast Hohenrainstrasse und Etappierung prüfen**

«West nah/Süd teilüberdeckt» schneidet mit wenig Vorsprung auf «West nah teilüberdeckt» als beste Umfahrungsvariante ab.

Es soll geprüft werden, ob der Nutzen des Astes zur Hohenrainstrasse tatsächlich so gross ist, um den Eingriff in eine weitere Landschaftskammer und den zusätzlichen Landverbrauch zu rechtfertigen.

## **Viertelstundentakt bei «Null+» einbeziehen**

Da der Viertelstundentakt der Seetalbahn in der Variante «Null+» das öV- und Mobilitätsangebot deutlich verbessern würde, sollen in der Planungssynthese für «Null+» vertiefte Abklärungen zum ergänzenden Ausbau des öV in Hochdorf (Bus) erfolgen und die Wirkungen sowie die Kosten des vollständigen öV-Ausbaus ermittelt werden.

## **Überbrückungsmassnahme Verkehrsmanagement vertiefen**

Bis eine Gesamtlösung umgesetzt ist, braucht es zur Sicherstellung des Verkehrsflusses ein Verkehrsmanagement mit ähnlichen Massnahmen wie bei «Null+». Die Massnahmen werden zwischen den Gemeinden abgestimmt und zuerst dort umgesetzt, wo sie am meisten wirken.

## **Empfehlung Gesamtverkehrslösung Seetal liegt im Herbst 2023 vor**

Die oben genannten Abklärungen sollen im Verlauf des nächsten Jahres abgeschlossen werden. Sie bilden die Grundlage für die Festlegung der definitiven Lösungen im Seetal und deren Umsetzung.



Herausgeber  
Kanton Luzern  
Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)  
Arsenalstrasse 43  
6010 Kriens

Gemeinde Hochdorf  
Hauptstrasse 3  
6280 Hochdorf

Projektverfasser:  
Ingenieurgemeinschaft Seetal+  
Gruner AG / moveing AG / Emch+Berger WSB AG / SKK

Mehr Informationen auf:  
[vif.lu.ch/hochdorf](http://vif.lu.ch/hochdorf)  
[www.hochdorf.ch](http://www.hochdorf.ch)

Redaktion: Michel Kommunikation, Bern  
Gestaltung: Schön & Berger, Zürich

Auflage: 5200 Expl.  
Stand: Oktober 2022