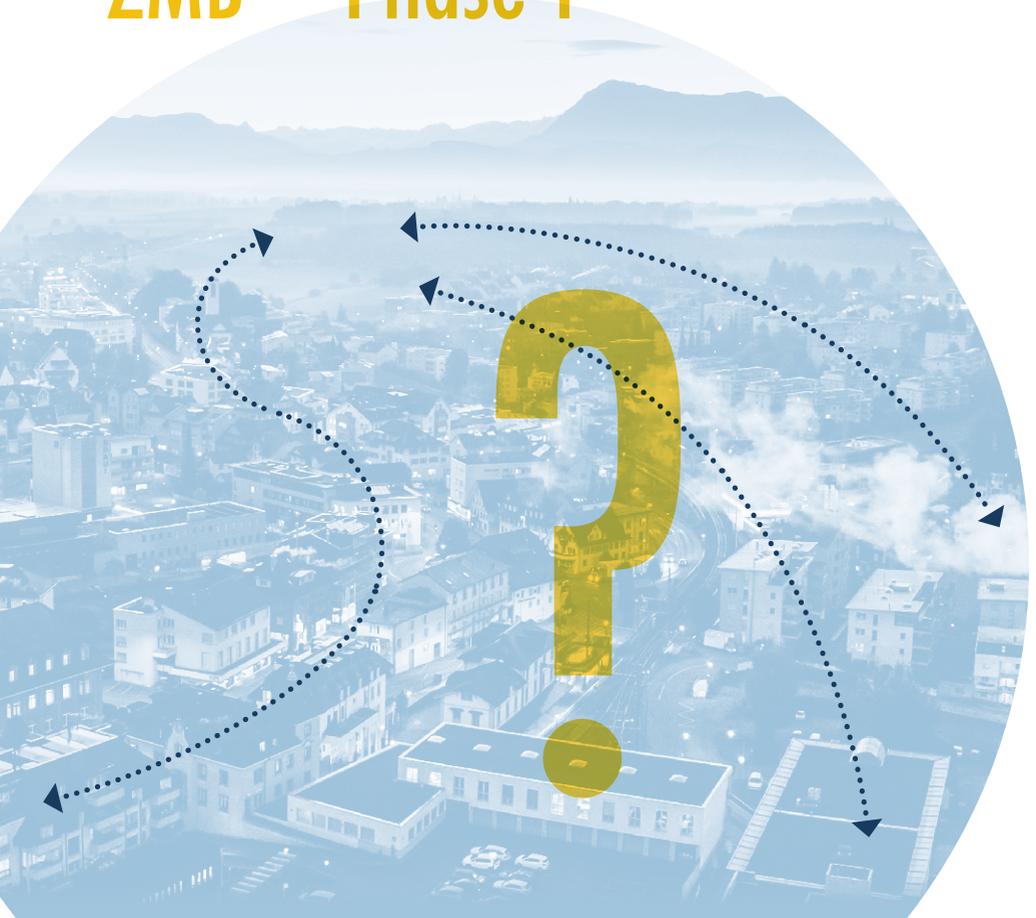


Umfahrung Hochdorf

Zweckmässigkeitsbeurteilung

ZMB – Phase 1



«Die Verkehrssituation im Zentrum von Hochdorf ist prekär: täglich Stau, kaum Platz für den Langsamverkehr, wenig Aufenthaltsqualität. Der Kanton Luzern nimmt mit der ZMB Umfahrung Hochdorf einen neuen Anlauf, um den Verkehr im Zentrum verträglicher abzuwickeln und zu verflüssigen. Eine grosse Begleitgruppe ist in die Planung involviert. Ob Umfahrung oder Umgestaltung der Ortsdurchfahrt – das Projekt des Kantons wird nicht alle Probleme aus der Welt schaffen können. Auch wir als Gemeinde und als Verkehrsteilnehmende sind gefordert.

In diesem Flyer finden Sie die ersten Zwischenergebnisse der Planung. Der Kanton Luzern und die Gemeinde Hochdorf laden Sie zudem herzlich zum Informationsanlass vom 21. September 2021 ein.»

Gaby Oberson
Gemeinderätin, Hochdorf



Informationsveranstaltung ZMB Umfahrung Hochdorf
Dienstag, 21. September 2021, 19.00 – 21.00 Uhr
Braui Hochdorf, Saal 2
Bitte Corona-Hinweise auf www.hochdorf.ch beachten!

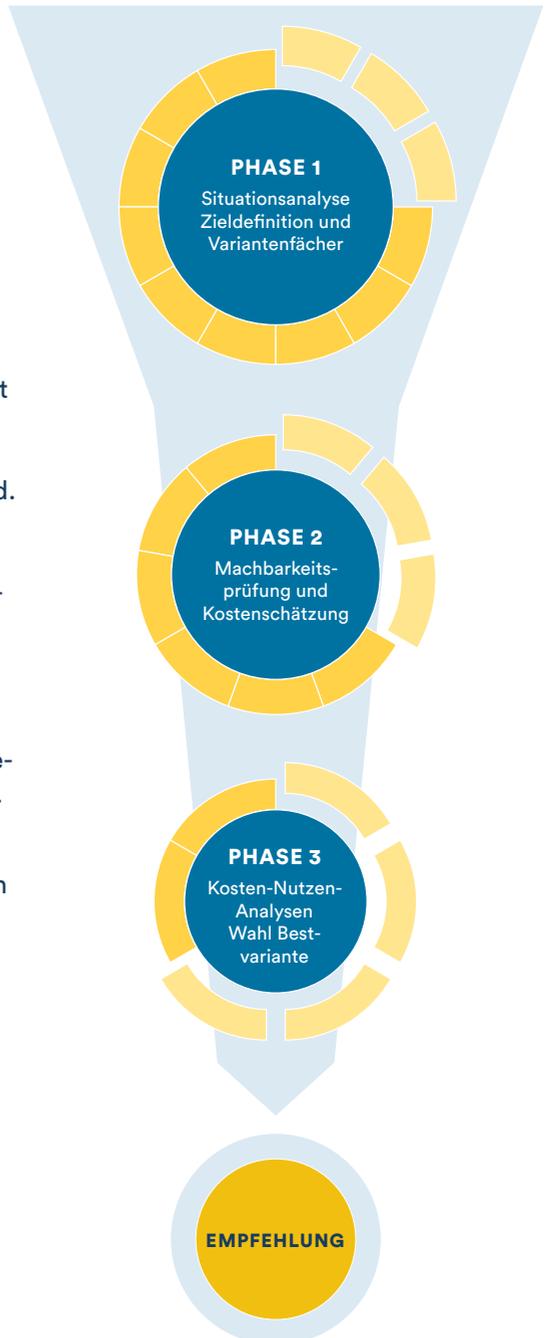
Systematisches Vorgehen

Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) erstellt zur Lösung der Verkehrsprobleme von Hochdorf eine Zweckmäßigskeitsbeurteilung (ZMB) für eine allfällige Umfahrung. Eine ZMB ist eine technische und umweltrechtliche Untersuchung von Lösungsvarianten eines Verkehrsproblems. Sie umfasst drei Phasen und nimmt rund zwei Jahre in Anspruch. Zunächst wird ein breiter Variantenfächer erarbeitet, der im Verlauf der Planung sukzessive reduziert wird. Die Reduktion der Varianten erfolgt fachlich abgestützt und mittels anerkannter Beurteilungsmethoden. So werden alle denkbaren Varianten – darunter auch ein Verzicht auf eine Umfahrung und stattdessen Massnahmen auf den heutigen Strassen – systematisch und umfassend beurteilt.

Die drei Phasen sind:

1. Situationsanalyse, Zieldefinition und Variantenfächer
2. Machbarkeitsprüfung und Kostenschätzung
3. Bewertung der Wirkungen und der Kosten, Empfehlung Bestvariante

Die Arbeiten an der Phase 1 sind abgeschlossen. Die Resultate finden Sie in diesem Flyer.



Prozess mit vielen Beteiligten

Der Kanton Luzern und die Gemeinde Hochdorf wollen mit der ZMB Umfahrung Hochdorf die Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmenden nachhaltig verbessern und das Zentrum von Hochdorf aufwerten. Bei der Planung werden die Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung berücksichtigt. Eine Begleitgruppe von rund 40 Hochdorferinnen und Hochdorfern bringt ihr lokales Wissen ein und diskutiert die Vorschläge des Planungsteams. Die Entscheidungskompetenz liegt beim Kanton.

In den Planungsprozess sind auch zahlreiche kantonale Fachstellen und Fachexperten einbezogen. Sie stellen mit ihrem Fachwissen und ihrer Erfahrung sicher, dass die Varianten in der engeren Auswahl auch tatsächlich verkehrstechnisch, bautechnisch und umweltrechtlich machbar sind.

Nach Abschluss der ZMB-Phase 3 Hochdorf und der parallel laufenden Planungen in Eschenbach und Ballwil wird die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) eine Synthese über alle Projekte im Seetal erstellen und eine Empfehlung an den Regierungsrat bezüglich der jeweiligen Bestvariante abgeben.



Was kennzeichnet den Verkehr in Hochdorf?

Regionalzentrum mit viel hausgemachtem Verkehr

Hochdorf ist nicht nur von Durchgangsverkehr betroffen. Als Arbeitsstandort und Regionalzentrum zieht Hochdorf selber relativ viel Pendler-, Zuliefer- und Einkaufsverkehr an.

Beträchtlicher Schwerverkehr

Die Gewerbebetriebe im Entwicklungsschwerpunkt verursachen beträchtlichen Schwerverkehr. Ein grosser Teil der Lastwagen mit Ziel oder Herkunft Luzern, Aarau oder Zürich durchquert das Zentrum.

Fünf Zufahrtsachsen

In Hochdorf treffen fünf grössere Strassen mit teilweise beachtlichen Verkehrsmengen zusammen: Die Luzern-, die Baldegg-, die Hohenrain-, die Sempach- und die Urswilstrasse. Der Durchgangsverkehr von Norden nach Süden auf der Kantonsstrasse K16 ist zwar die wichtigste, aber längst nicht die einzige bedeutende Verkehrsbeziehung.

Nadelöhr Brauikreisel, Erschwernis Seetalbahn

Die Quartiere westlich und östlich der Bahn sind in Zentrumsnähe nur durch eine Bahnunterführung miteinander verbunden. Der ganze Verkehr geht über das Nadelöhr «Brauikreisel». Da die Seetalbahn und die Kantonsstrasse K16 praktisch Seite an Seite verlaufen, erweist sich der Bau einer zweiten, zentrumsnahen Bahnunterführung zur Entlastung des Brauikreisels als sehr schwierig.

Der öffentliche Verkehr hat ungünstige Voraussetzungen

Hochdorf weist nur auf der Seetalbahn in Richtung Luzern relativ gute öV-Verbindungen auf. Die Angebote in Richtung Sempach, Aarau und Zürich und das lokale Busangebot sind dürftig. Das Auto ist und bleibt trotz Zunahme von Staus das attraktivste Verkehrsmittel.

Der Strassenverkehr wächst weiter

Der Verkehr im Seetal hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Aufgrund der Siedlungsentwicklung und dem allgemeinen Bevölkerungswachstum rechnet der Kanton Luzern bis ins Jahr 2040 mit einer Verkehrszunahme von 30 bis 40 Prozent.

Folgerungen für eine allfällige Umfahrung

Mehrere Verkehrsströme erfassen

Damit eine Umfahrung das Zentrum von Hochdorf deutlich von Verkehr entlasten kann, sollten möglichst viele Achsen daran angeschlossen sein. Dies gilt insbesondere für die stark befahrenen Hauptachsen Luzern-, Baldegg- und Sempachstrasse.

Eine gewisse Verkehrsmenge wird im Zentrum bleiben

Da Hochdorf viel «hausgemachten» Verkehr mit Ausgangspunkt, Zielort oder beidem in Hochdorf aufweist, ist die Verkehrsmenge, die auf eine Umfahrung verlagert werden kann, begrenzt. Je zentrumsnaher eine Umfahrung liegt, desto eher wird sie auch vom lokalen Verkehr genutzt.

Verkehrslenkende Begleitmassnahmen notwendig

Umfahrtren sind unbeliebt. Dauert die Fahrt über eine Umfahrung zu lange, wird von vielen Automobilisten wieder der direkte Weg durch das Ortszentrum gewählt. Damit eine Umfahrung genutzt wird, braucht es deshalb auf den Zufahrtsachsen und der Ortsdurchfahrt flankierende Massnahmen wie Tempo 30, Änderung von Vortrittsregelungen etc., welche die Fahrt durch das Zentrum unattraktiv machen.

Jede Lösung hat Vor- und Nachteile

Umfahrungen in Siedlungsnähe sind konfliktträchtig. Grossräumigere Umfahrungen beanspruchen Kulturland und beeinträchtigen die Landschaft. Tunnel als Alternative sind teuer und lösen das Problem nur bedingt, da die Anbindung von Strassen an die Umfahrung nur oberirdisch effizient erfolgen kann. Die Herausforderung besteht darin, die richtige Balance zwischen der Verkehrsentlastung, dem Kulturlandverbrauch, Eingriffen in die Siedlung und Landschaft und den Kosten zu finden.

Abstimmung mit Ballwil und Eschenbach

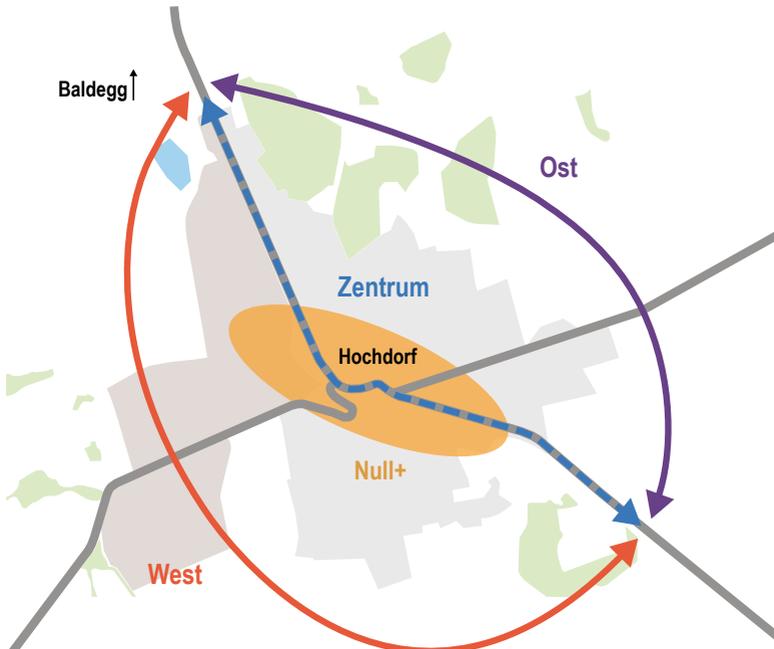
Parallel zu Hochdorf wird auch für Ballwil und Eschenbach nach einer Verkehrslösung gesucht. Die drei Vorhaben werden in einer Synthese zusammengeführt. So ist sichergestellt, dass zwischen den jeweiligen Verkehrslösungen keine Widersprüche bestehen. Eine Linienführung analog der «Talstrasse» ist nach der Sistierung 2014 durch den Kantonsrat nicht Teil des Auftrags der vif.

Variantenfächer Phase 1

Grundsätzlich gibt es vier Möglichkeiten, die Verkehrsprobleme im Zentrum von Hochdorf anzugehen:

- Eine Umfahrung westlich von Hochdorf unter Einbezug der Industriestrasse
- Eine Umfahrung östlich von Hochdorf
- Eine Tunnel- oder Unterführungslösung im Zentrum, bei der entweder die Strasse oder die Bahn tiefgelegt wird
- Variante Null+
Eine Lösung Null+, welche Massnahmen auf dem bestehenden Netz und den Ausbau des öV aber keine Umfahrung beinhaltet

Das Planungsteam hat in der ZMB-Phase 1 rund 15 Umfahrungsvarianten entworfen und die Elemente für eine Null+-Lösung skizziert. Davon werden 5 Varianten in der ZMB-Phase 2 näher untersucht und optimiert.



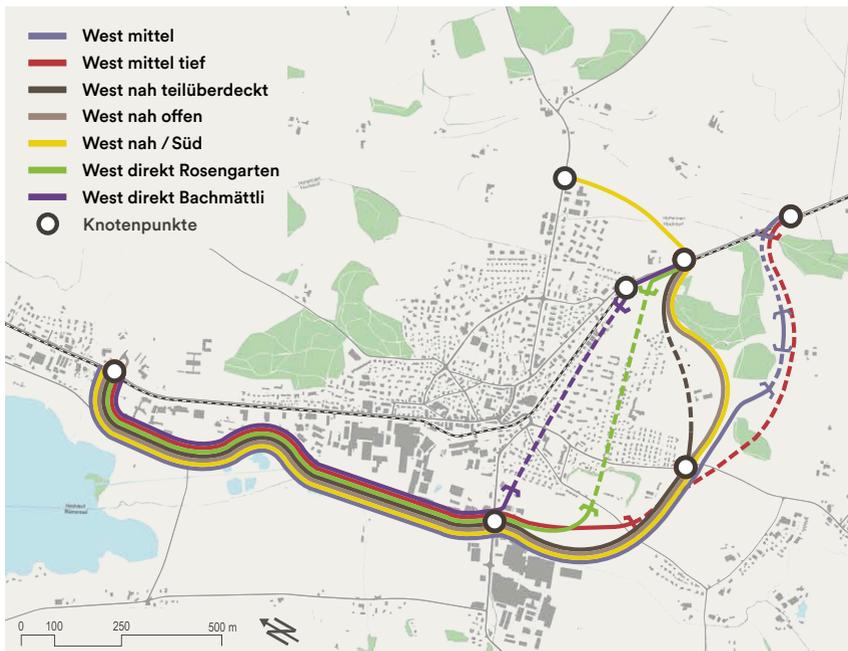
Variantenfächer West

Merkmale

Der Variantenfächer West beinhaltet Varianten, welche eine neue Verbindung zwischen der Industriestrasse und der Luzernstrasse schaffen. Die Varianten unterscheiden sich bezüglich ihrer Lage und ihrer Tunnelanteile. Alle Westvarianten bewirken eine vergleichsweise hohe Entlastung des Zentrums, da die Industriestrasse und der Entwicklungsschwerpunkt an die Umfahrung angeschlossen sind. Der Anschluss der Urswilstrasse ist dazu ebenfalls von Bedeutung. Eine Herausforderung stellt wegen des Moorschutzes ein möglicher Ausbau der Industriestrasse dar.

Ausschluss von Varianten

Die Tunnelvarianten West direkt (Bachmättli oder Rosengarten) und West mittel tief werden nicht weiterverfolgt, da sie wegen des fehlenden Anschlusses der Urswilstrasse weniger wirksam sind. Auch die Variante West mittel wird ausgeschlossen, da sie verglichen mit der Variante West nah keine wesentlichen Vorteile aufweist, die Natur und die Landschaft aber stärker beeinträchtigt.



Variantenfächer Ost

Merkmale

Die Ostvarianten führen östlich des Siedlungsgebiets von Hochdorf von der Baldegg- an die Luzernstrasse. Sie unterscheiden sich bezüglich ihrer Tunnelanteile und bezüglich der Anschlüsse an die Luzernstrasse und an die Hohenrainstrasse. Da das Industriegebiet und der Entwicklungsschwerpunkt nicht angeschlossen sind, fällt die Entlastung des Zentrums deutlich tiefer aus als bei den Westvarianten. Gleichzeitig führen die Tunnel zu relativ hohen Kosten.

Ausschluss von Varianten

Die Ostvarianten werden nicht weiterverfolgt, denn ihre eher tiefe Entlastungswirkung rechtfertigt die Kosten nicht.



Variantenfächer Zentrum

Merkmale

Zum Variantenfächer Zentrum gehören Varianten, die eine Tieflage von Bahn oder Strasse im Zentrum oder in Teilbereichen davon beinhalten. Die Entlastungswirkung wird etwas tiefer eingeschätzt als bei den Varianten West, aber höher als bei den Ostvarianten.

Ausschluss von Varianten

Die Varianten «Stadttunnel» und «Strasse über Zug» werden wegen der grossen baulichen Schwierigkeiten und der sehr hohen Kosten nicht weiterverfolgt. Hingegen wird der «Stadttunnel Süd» näher untersucht, da er den engsten und empfindlichsten Teil der Ortsdurchfahrt entlastet und kein Kulturland beansprucht.

Eine Verbindung von der Industriestrasse unter der Bahnlinie an die Baldeggstrasse ist wegen des Platzbedarfs und der steilen Rampen nicht machbar. Nur die Tieflage der Bahn, also die Variante «Strasse über Zug», würde diese Verbindung ermöglichen.



Variante Null+

Null+-Lösungen beinhalten höchstens lokale Ergänzungen des Strassennetzes, aber keine Umfahrung. Die Verkehrsprobleme werden mit einer 3V-Strategie angegangen: Verkehr wird vermieden, indem beispielsweise vermehrt zu Hause gearbeitet wird. Verkehr wird auf platzsparende Verkehrsmittel wie den öV und den Langsamverkehr (LV) verlagert und der verbleibende, beträchtliche Verkehr wird verträglicher gestaltet. Wichtige Massnahmen sind der Ausbau des öV-Angebots, die Verlagerung von Stau vor die Ortseingänge (Dosierung), Tempo 30 und die Umgestaltung des Strassenraums, um eine bessere Koexistenz der verschiedenen Verkehrsarten zu ermöglichen.

Vorteile

- Kein Ausbau des Strassennetzes
- Schonung von Kulturland und Landschaft
- Kostengünstig (je nach Ausbau öV)

Nachteile

- Nur geringe Verkehrsentlastung
- Längere Reisezeiten für Autofahrende
- Evtl. Umwegverkehr
- Lärm- und Luftbelastung im Zentrum
- Wenig Platz für substanzielle Verbesserungen für den Langsamverkehr



Vertiefung und Optimierung in Phase 2

West nah offen

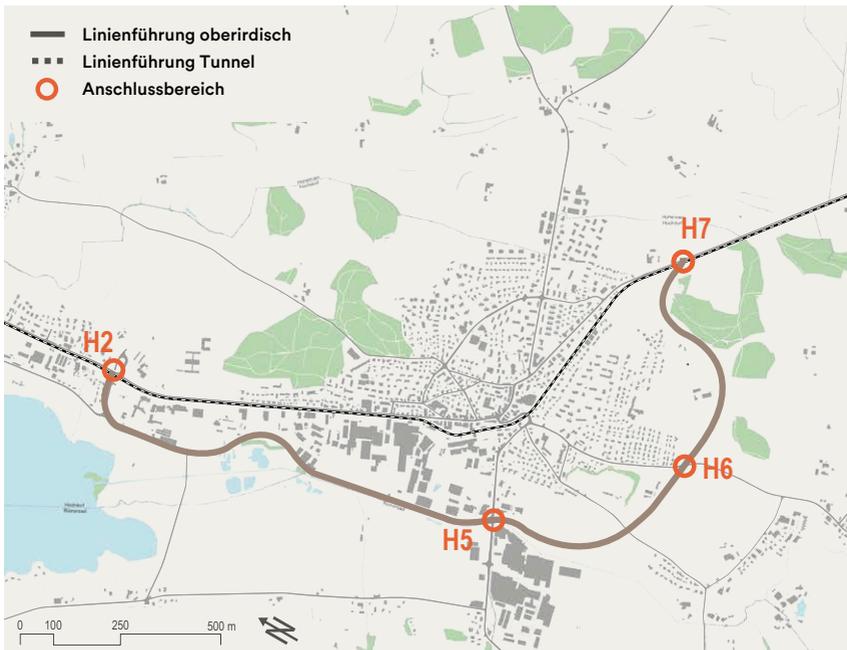
Die Variante West nah offen führt vollständig oberirdisch via die Industriestrasse im Bogen um den Sportplatz an die Urswilstrasse und zwischen dem Quartier Rosengarten und dem Waldrand weiter an die Luzernstrasse.

Vorteile

- Industrie/Entwicklungsschwerpunkte angeschlossen
- Nutzung der bestehenden Industriestrasse
- Anschluss Urswilstrasse
- Kaum bauliche Risiken
- Relativ tiefe Kosten
- Möglichkeit zum Rückbau Strasse Urswil–Ballwil

Nachteile

- Nähe Wohnquartiere (Lärm, Sicht)
- Kulturlandverlust
- Eingriff ins Naherholungsgebiet
- Konflikt mit Moorschutz (Industriestrasse)
- Querung von Schulwegen



West nah teilüberdeckt

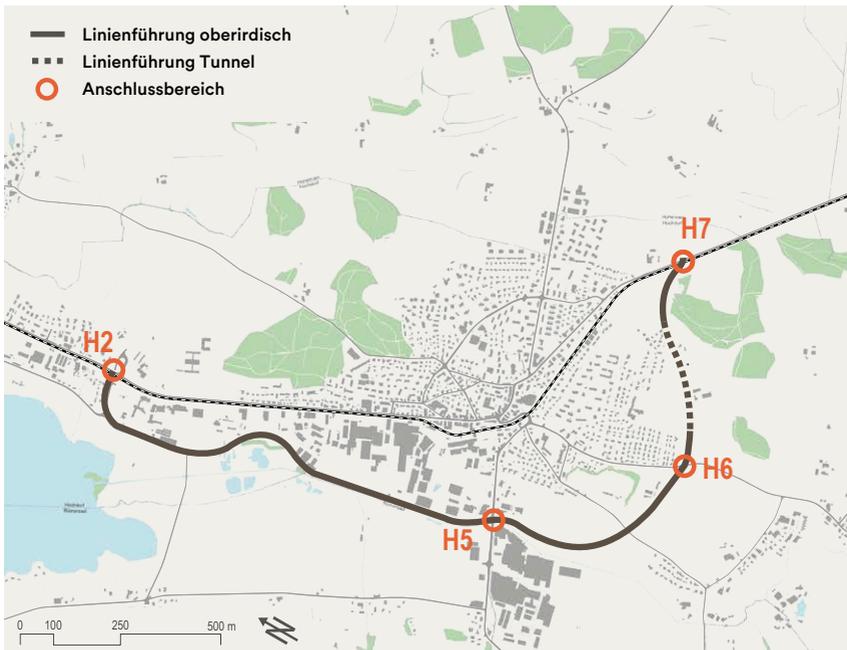
Die Variante West nah teilüberdeckt verläuft in weiten Teilen gleich wie die Variante West nah offen. Zwischen dem Anschluss Urswilstrasse und dem Anschluss Luzernstrasse wird die Variante aber in einem Tagbautunnel geführt, was eine direktere Linienführung erlaubt. Ein weiterer Tunnel zwischen den Anschlüssen Sempach- und Urswilstrasse ist aufgrund der Topografie und des Grundwasserschutzes schwer realisierbar.

Vorteile

- Weniger Kulturlandverlust als bei West nah offen
- Geringere Beeinträchtigung von Siedlung und Erholungsgebiet
- Industrie/Entwicklungsschwerpunkte angeschlossen
- Nutzung der bestehenden Industriestrasse
- Anschluss Urswilstrasse
- Möglichkeit zum Rückbau Strasse Urswil–Ballwil

Nachteile

- Höhere Kosten und bauliche Risiken als bei West nah offen
- Konflikt mit Moorschutz (Industriestrasse)
- Querung von Schulwegen



Vertiefung und Optimierung in Phase 2

West nah / Süd

Ergänzend zur Variante West nah (ob offen oder teilüberdeckt) wird eine Verlängerung von der Luzernstrasse bis an die Hohenrainstrasse gebaut. Alle wichtigen Zufahrtsachsen sind an die Umfahrung angeschlossen, allerdings entstehen damit zum Teil grosse Umwege.

Vorteile

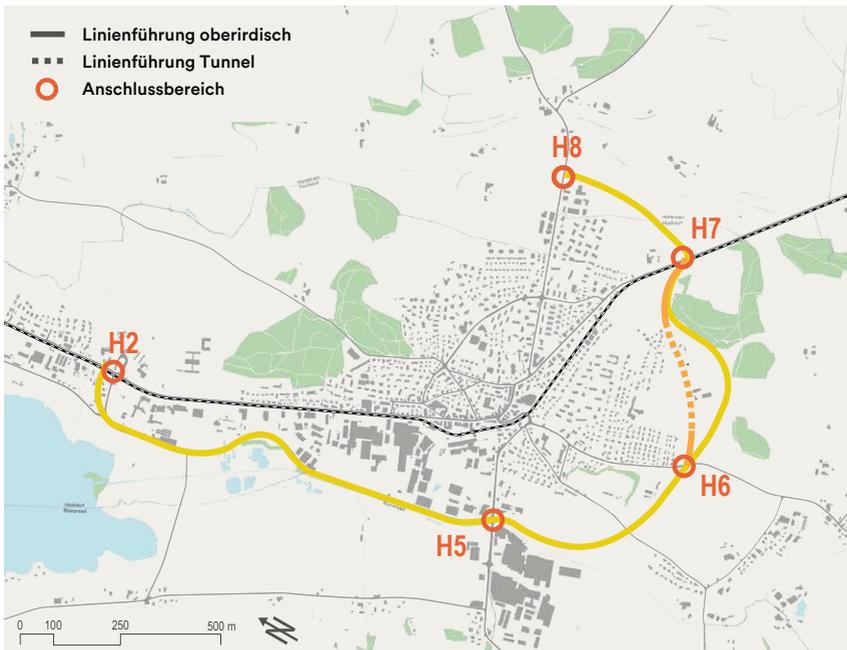
Gleiche Vorteile wie West nah, zusätzlich:

- Grösstmögliche potenzielle Verkehrsentlastung
- Zentrum wird vom Schwerverkehr Ost-West entlastet
- Verbindung Luzernstrasse–Hohenrainstrasse kann auch später realisiert werden

Nachteile

Gleiche Nachteile wie West nah, zusätzlich:

- Erheblicher Kulturlandverlust
- Beeinträchtigung des Naherholungsgebiets Feldhöhe und des Wohnquartiers
- Unerwünschte Attraktivierung der Verbindung nach Sins
- Grosser Umweg von der Hohenrain- an die Sempach- bzw. Baldeggestrasse erfordert sehr starke verkehrslenkende Massnahmen



Vertiefung und Optimierung in Phase 2

Stadttunnel Süd

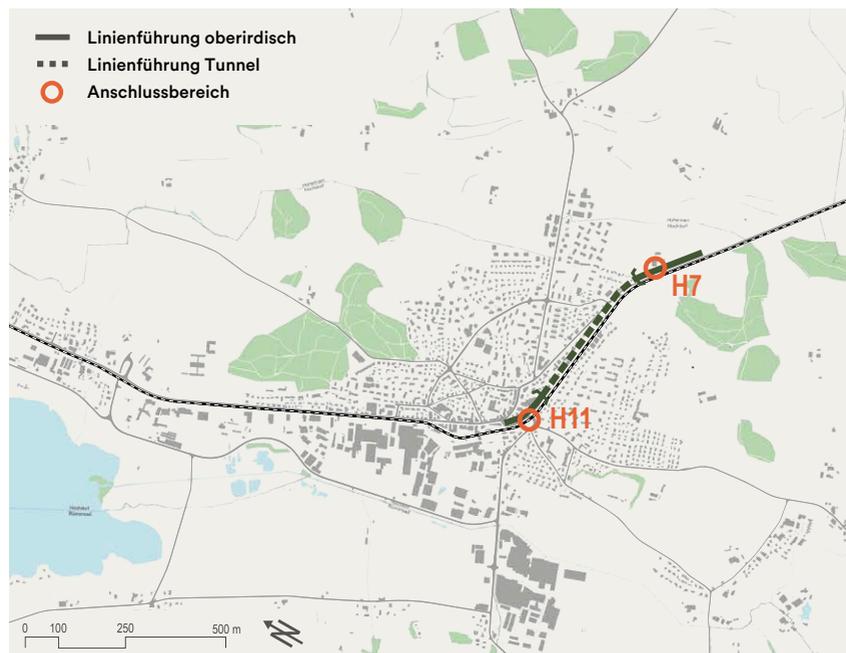
Der Stadttunnel Süd führt vom südlichen Ortseingang von Hochdorf direkt an die Sempachstrasse bei der Bahnunterführung. Er ist damit relativ kurz, entlastet aber mit der Hauptstrasse den am stärksten belasteten und empfindlichsten Teil der Ortsdurchfahrt.

Vorteile

- Kompakte Lösung, kein Kulturlandverbrauch
- Schonung von Landschaft und Erholungsgebieten
- Nur wenige betroffene Anstösser
- Keine Umwegfahrten, schneller als Ortsdurchfahrt

Nachteile

- Unbefriedigende Situation auf der Baldeggstrasse bleibt bestehen
- Schwieriger Anschluss an die Sempachstrasse
- Realisierung technisch anspruchsvoll
- Hohe Kosten



Ausblick ZMB – Phase 2

In der ZMB-Phase 2 werden die fünf verbleibenden Varianten aus der Phase 1 konkretisiert und auf ihre verkehrstechnische, bautechnische und umweltrechtliche Machbarkeit überprüft. Es soll nichts unentdeckt bleiben, was in späteren Projektphasen zu Realisierungsproblemen führen könnte. Wo dies nötig und möglich ist, werden Varianten angepasst, um ihre Machbarkeit sicherzustellen.

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

Gemeinde Hochdorf
Hauptstrasse 3
6280 Hochdorf

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

Mehr Informationen auf:
vif.lu.ch/hochdorf
www.hochdorf.ch

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

Auflage: 5200 Expl.
Stand: August 2021

