

Informationsanlass des Kantons Luzern und der Gemeinde Inwil zum Variantenstudium Oberhofen, 8. März 2022

Fragen aus dem Publikum

	Fragen aus dem Publikum zum Variantenstudium Oberhofen	Antworten des Kantons Luzern
1	Was soll die Variante Null+? sie bringt keine Lösung. Das Stauproblem würde noch grösser und der Umfahrungsverkehr auch.	Die Variante Null+ bringt keine zusätzlichen Kapazitäten für den Autoverkehr. Ziel der Variante Null+ ist es, möglichst viel Verkehr auf den öV zu verlagern. Zur Variante Null+ gehören deshalb Massnahmen zur Bevorzugung des Busverkehrs in Form von Busspuren und Verkehrsdosierungen, die bei Überlastung den Verkehr vor dem Siedlungsgebiet zurückhalten. Der Bus kann auf der Busspur die wartenden Autos überholen. Ergänzend wären Massnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz wie Fahrverbote nötig, um Schleichverkehr zu unterbinden.
2	Der Autobahnanschluss Buchrain ist eine Fehlplanung und sollte unbedingt verbessert werden. Bevor der Kanton andere Massnahmen trifft, hat die Verbesserung der Situation auf der Autobahn Vorrang.	Die Autobahn liegt im Zuständigkeitsbereich des ASTRA (Bund). Der Kanton und das ASTRA sind bezüglich des Anschlusses Buchrain im Gespräch. Allerdings ist nicht nur der Anschluss problematisch. Solange der Bypass nicht realisiert ist, ist auch die Autobahn selbst überlastet. Der häufige Stau auf der Autobahn verursacht Ausweichverkehr durch Inwil. Kurzfristig geht es darum, den Ausweichverkehr zu reduzieren, langfristig braucht es mehr Kapazität auf der Autobahn.
3	Wie sind die Knoten konkret angedacht? Im Prinzip braucht es eine vortrittsberechtignte Strasse von der Autobahn bis nach Hochdorf.	Die Knoten sind im Moment als T-Knoten angedacht, die eine Verkehrssteuerung mittels Lichtsignalanlage erlauben. Die Knotenformen müssten in der nächsten Projektphase nochmals geprüft werden. Die konsequente Bevorzugung der Hauptachse hätte jedoch grosse Nachteile für den einmündenden Verkehr.

4	<p>Was tut der Kanton Luzern gegen den Lärm? Die Lärmsituation an der Ortsdurchfahrt von Inwil ist alarmierend, vor allem auch wegen der vielen Lastwagen und Traktore. Ausserdem: Wieso werden nicht längere Einspurstrecken gemacht?</p>	<p>Der Lärm ist in jedem Verkehrsprojekt ein wichtiges Thema. Wo Strassenerneuerungen, Umgestaltungen oder Neubauten anstehen, werden die Anforderungen des Lärmschutzes berücksichtigt (z.B. mit lärmindernden Belägen, 30er-Zonen). Das Variantenstudium zum Knoten Oberhofen wird allerdings an der Lärmsituation an der Ortsdurchfahrt Inwil nichts ändern. Zur Lärmreduktion wäre allenfalls (wie in anderen Gemeinden des Seetals) Tempo 30 zu prüfen. Im Variantenstudium zum Knoten Oberhofen ist der Lärm durchaus ein Thema und wird bei der Bewertung der Varianten berücksichtigt.</p> <p>Die räumlichen Verhältnisse auf der Ortsdurchfahrt Inwil lassen heute keine längeren Einspurstrecken zu. Bei den Varianten Knoten Oberhofen, die noch zur Diskussion stehen, weisen alle Knoten samt Einspurstrecken eine ausreichende Kapazität auf.</p>
5	<p>Was erhofft man sich vom Rückbau der Inwil- und der Luzernstrasse? Wäre die neue Achse nicht komplett überlastet?</p>	<p>Durch den Rückbau kann Kulturland oder Land für naturnahe Flächen zurückgewonnen werden. Der Erhalt von Kulturland ist heutzutage ein wichtiges Anliegen.</p> <p>Die neue Achse wäre nicht überlastet. Massgeblich für die Kapazität sind nicht die Strecken, sondern die Knoten. Diese wurden entsprechend dimensioniert.</p>
6	<p>Die Landwirte müssten diese Achse queren. Wenn nur noch eine Achse zur Verfügung steht, gibt es kaum mehr Lücken im Verkehr.</p>	<p>Die landwirtschaftlichen Bewirtschaftungswege werden in der nächsten Projektphase geplant.</p>
7	<p>Was bringt es, das Problem beim Knoten Oberhofen zu lösen, wenn man kurz darauf wieder im Stau steht? Wir können nicht endlos Strassen bauen. Die Variante Null+ ist durchaus eine ernstzunehmende Lösung.</p>	<p>Aus diesem Grund wird die Variante Null+ nebst Umfahrungslösungen weiterverfolgt.</p>

8	Wieso wurde die Variante Oberhofen West zuerst verworfen und dann mit dem Rückbau der Luzernstrasse doch wieder in die Auswahl aufgenommen?	Die Varianten Oberhofen West (ohne Rückbau Luzernstrasse) wurde nicht wegen irgendwelcher Nachteile verworfen. Von den beiden Varianten Oberhofen West ist diejenige mit dem Rückbau der Luzernstrasse ganz einfach zweckmässiger.
9	Wie funktioniert die Förderung des öV bei Null+?	Wenn es zu Stau kommt, werden die Autos vor dem Siedlungsgebiet mit einer Lichtsignalanlage LSA vorübergehend zurückgehalten, damit der Verkehr im Ortszentrum immer rollt. Damit die Busse nicht in der wartenden Kolonne stecken bleiben, wird vor der LSA auf einer gewissen Länge eine separate Busspur gebaut. Der Bus kann so die wartenden Autos überholen. Die LSA erteilt dem vorgefahrenen Bus grünes Licht.
10	Wieso wurde für Oberhofen kein zweistreifiger Kreisel geprüft?	Die Kapazität eines zweistreifigen Kreisels ist effektiv höher als bei einem normalen Kreisel. In Oberhofen sprachen folgende Gründe dagegen: <ul style="list-style-type: none"> • Der Platzbedarf ist höher als bei einem LSA-gesteuerten Knoten • An zweistreifigen Kreiseln kommt es vermehrt zu Unfällen, vor allem für Fussgänger und Velofahrende sind diese Kreisel gefährlich • Der Kanton möchte diesen wichtigen Knoten steuern können, dazu braucht es einen T-Knoten mit einer LSA
11	Die Aussagen zum Grundwasser werden von Landwirten mit Ortskenntnissen angezweifelt. Eine unterirdische Führung der Hauptverkehrsrichtung (Underpass) müsste möglich sein.	Die Situation bezüglich Grundwasser wird nochmals näher angeschaut und der Entscheid die Lösungen mit Underpass auszuschliessen nochmals überprüft.
12	Betroffene Landwirte bemängeln, dass sie nicht vorgängig über die Studie informiert wurden.	Die Projektleitung prüft, in welcher Form die betroffenen Landwirte vor der restlichen Bevölkerung über die Resultate der Planung informiert werden können. Betroffene Landwirte und

		Grundeigentümer werden in der nächsten Projektphase einbezogen.
--	--	---