

## Digitaler Informationsanlass der Gemeinde Eschenbach, 23. Januar 2021

### Thema Umfahrung (ZMB) – Fragen aus dem Publikum

	Fragen aus dem Publikum zur ZMB Umfahrung Eschenbach	Antworten Kanton Luzern und Gemeinde Eschenbach
1	<p>Wo sind die objektiven <b>Beurteilungskriterien</b> und deren Gewichtung und Anwendung auf die verschiedenen erarbeiteten Varianten ersichtlich? Z.B. Kosten, Umwelt, Betroffenheit Quartiere, langfristige Entlastung, Umsetzungswahrscheinlichkeit usw.</p>	<p><b>Kurzantwort:</b>  Die Gewichtungen und die Sensitivitäten* in der Variantenbewertung werden auf Basis von allgemein anerkannten Standards (<u>NISTR</u>A) in der Phase 2 der ZMB festgelegt und in der Phase 3 angewendet. Die Dokumentation der Bewertung der Variante erfolgt am Schluss der Phase 3 im Synthesebericht und wird in einer «laienverständlichen Version» veröffentlicht.</p> <p>*Sensitivitäten = Veränderungen des Resultats einer Beurteilung, wenn gewisse Beurteilungskriterien anders gewichtet werden</p> <p><b>Antwort ausführlich:</b>  Die Zielformulierung für die ZMB Umfahrung Eschenbach ist in der ZMB-Phase 1 erfolgt. Das entsprechende Zielsystem wurde auf der Grundlage von nationalen Standards (<u>NISTR</u>A) und unter engem Einbezug der Gemeinde, welche im Begleitgremium der ZMB vertreten ist, hergeleitet. Das Zielsystem umfasst sechs Zielbereiche: «Direkte Kosten», «Verkehrsqualität», «Sicherheit», «Siedlungsentwicklung», «Umwelt» sowie «Realisierung und Kohärenz».</p> <p>Gewichtungen und Sensitivitäten* in der Variantenbewertung werden auf Basis von Standards in der Phase 2 der ZMB festgelegt und in der Phase 3 angewendet. Es werden verschiedene Gewichtungen</p>



		<p>angewendet, um zu prüfen, ob bzw. wie sich die Bewertungsergebnisse je nach Gewichtung verändern.</p> <p>Die Varianten werden mit einer Kosten-Wirksamkeit-Analyse (<u>KWA</u>), einer Nutzwert-Analyse (NWA) (VSS-Norm «VSS- 41 810») und einer Kosten-Nutzen-Analyse (<u>KNA</u>) (VSS-Norm «SN-641820) bewertet. Beim Verkehrswachstum werden die Lösungsvarianten nicht nur mit dem Verkehrsaufkommen im Jahr 2040 beurteilt, sondern auch massgeblich aus der Optik der heutigen Verkehrssituation (Ist-Verkehr 2018).</p> <p>Die Dokumentation der Bewertung der Variante erfolgt am Schluss der Phase 3 im Synthesebericht und wird in einer «laienverständlichen Version» veröffentlicht.</p>
2	<p>Wie hat der <b>Prozess der Verdichtung</b> von sämtlichen erarbeiteten Varianten auf die heutigen noch verbleibenden Varianten stattgefunden?</p>	<p><b>Kurzantwort:</b> In einer ersten Phase hat die <a href="#">Eschenbacher Begleitgruppe</a> in einem Workshop die Varianten beurteilt. Das Planerteam hat dabei die Reduktion der Varianten vorgeschlagen. Die Begleitgruppe hat diese Vorschläge gestützt.</p> <p><b>Ausführliche Antwort:</b> Die Begleitgruppe hat in der Phase 1, in ihrem zweiten Workshop, die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten aufgezeigt. Die Beurteilung der Begleitgruppe sowie die der kantonalen Dienststellen «Umwelt und Energie», «Landwirtschaft und Wald» und «Denkmalpflege und Archäologie» sind in die Grobbewertung (Vergleichswertanalyse) eingeflossen. Daraus hat sich die Vorauswahl der zielführenden Varianten der Phase 1 ergeben. Umfahrvarianten, die das Dorf nicht nachhaltig vom Verkehr entlasten, wurden ausgeschlossen. Die Optimierung der bestehenden Ortsdurchfahrt (Variante Null+) wird hingegen weiterverfolgt.</p>



3	<p><b>Welche Variante bevorzugt die Gemeinde</b> Eschenbach und warum?</p>	<p>Die Phase 1 der ZMB ist abgeschlossen. In der Phase 2 werden die fünf Variantenfamilien und die Variante Null+ auf ihre technische und umweltrechtliche Machbarkeit geprüft.</p> <p>Der Gemeinderat wartet das Ergebnis bzw. die Evaluation der Varianten in der Phase 3 ab. In der breit abgestützten Begleitgruppe haben die teilnehmenden Mitglieder des Gemeinderats aber persönliche Haltungen eingebracht. In der Phase 3 werden die Zielsetzungen mit der entsprechenden Gewichtung eingebracht.</p> <p>Wichtig ist dem Gemeinderat eine Tunnelvariante. Dafür setzt er sich auf allen Stufen politisch ein.</p>
4	<p>Was sind die weiteren elementaren <b>Prozessschritte</b>, wer ist Entscheidungsträger und von welchen Zeitfristen können/müssen die Eschenbacherinnen und Eschenbacher aktuell ausgehen?</p>	<p>Die Phase 1 der ZMB «Variantenfächer mit entsprechender Reduktion auf zielführende Varianten» ist abgeschlossen. In der jetzt laufenden Phase 2 der ZMB wird die technische Machbarkeit der Variantenfamilien geprüft. Dazu gehören auch sogenannte No-Go's im Bereich der Umweltthemen und der Denkmalpflege. In der anschliessenden Phase 3 der ZMB werden die verbleibenden Varianten bewertet und so eine Bestvariante evaluiert. Die kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur erarbeitet zusammen mit dem Planungsteam eine Empfehlung zu Handen des Regierungsrates im Gesamtkontext aller Projekte im Seetal.</p> <p>Das Ziel ist es, die Evaluation der Bestvariante Umfahrung Eschenbach bis im Herbst 2021 abzuschliessen.</p>
5	<p>In welchem Zeithorizont ist aus heutiger Beurteilung ein Beginn einer <b>Realisierung</b> möglich?</p>	<p>Nach der Evaluation der Bestvariante der Umfahrung Eschenbach und der Empfehlung im Gesamtkontext Seetal zu Handen des Regierungsrats und dessen Zustimmung wird die empfohlene Variante politisch diskutiert. Wenn ein Konsens zu Stande kommt, wird der Kantonsrat im Rahmen eines nächsten Bauprogramms mit</p>



		<p>Priorisierung die Planung des Vor-, Bau- und Auflageprojekt festlegen. Dafür ist mit einer Zeitdauer von 3 bis 5 Jahren zu rechnen.</p> <p>Aufgrund der Dauer der anschliessenden Projektierung und der Bewilligungsverfahren ist mit dem Beginn der Realisierung einer Umfahrung frühestens in 12 bis 15 Jahren zu rechnen.</p>
6	<p>Wie ist die <b>Begleitgruppe</b> von 30 Personen zusammengesetzt worden und kann eine Privatperson noch mitmachen?</p>	<p>Dem Kanton und dem Gemeinderat ist es wichtig, dass eine breit abgestützte Begleitgruppe bei der Erarbeitung der Zweckmässigkeitsbeurteilung mitwirkt und so die Ziele und die Beurteilung der Eschenbacherinnen und Eschenbacher einbringt. In der Begleitgruppe sind folgende Anspruchsgruppen vertreten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinderat</li> <li>• Parteivertretungen</li> <li>• Schule</li> <li>• betroffene Grundeigentümer</li> <li>• Kirche</li> <li>• Kloster</li> <li>• jung und alt</li> <li>• Frau und Mann</li> <li>• Gewerbe</li> <li>• weitere Interessierte</li> </ul> <p>Privatpersonen können ihre Fragen / Inputs jederzeit per Mail an die Gemeinde richten.</p>
7	<p>Gibt es seitens der Gemeinde Eschenbach bereits eine <b>Priorisierung der Varianten</b> und sind mehrere Varianten im zeitlichen Ablauf denkbar? Z.B. Null+ kurzfristig und eine Umfahrung West langfristig?</p>	<p>Der Gemeinderat setzt sich in den weiteren Phasen der ZMB für die Zielerreichung aus Sicht der Gemeinde ein. Die Bestvariante und die Empfehlung wird durch die kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur zusammen mit den Planern, d.h. den Experten und mit den Inputs aus der Begleitgruppe evaluiert. Der Gemeinderat wird zur</p>



	<p>Meines Erachtens ist die Variante Null+ eine kurzfristig gangbare Lösung, hat aber nichts mit einer langfristigen Planung und zukunftsgerichteten Lösung zum Thema «Umfahrung Eschenbach» zu tun.</p>	<p>Empfehlung der Bestvariante zu Händen der Regierung eine Stellungnahme abgeben.</p> <p>Die Variante Null+ ist nicht mit flankierenden Massnahmen mit einer Umfahrung gleichzusetzen, sondern eine eigenständige Lösung. Sofortmassnahmen müssen unabhängig davon als selbständige Massnahmen erarbeitet werden.</p>
8	<p>Welche Strecken und Etappen der Variante Umfahrung OST würden <b>«getunnelt» realisiert</b> und welche im Tagbau? In welchem Zeithorizont werden die Etappen der Umfahrung realisiert? Wann kommt es zu einem <b>Abbruch</b> (z.B. Finanzierung scheitert, Landverbrauch zu hoch, Einsprachen der Anwohner)?</p>	<p>In der aktuellen Phase 2 der ZMB wird die technische Machbarkeit geprüft und die Varianten werden bzgl. den Zielbereichen «Direkte Kosten», «Verkehrsqualität», «Sicherheit», «Siedlungsentwicklung», «Umwelt» sowie «Realisierung und Kohärenz» optimiert. Dabei wird auch die Länge der Tunnels hinsichtlich des Kulturlandverbrauchs, des Schutzes des Siedlungsgebiets, der Baumethoden (Tagbau oder bergmännisch) und der Kosten optimiert.</p> <p>In der Phase 3 der ZMB wird die Bestvariante evaluiert mit einer Empfehlung im Kontext aller Projekte im Seetal zu Händen des Regierungsrates. Anschliessend folgt die politische Diskussion. Dazu gehören auch die Kosten. Der Kantonsrat wird im Rahmen eines nächsten Bauprogramms allenfalls die Planung des Vor-, Bau- und Auflageprojekts mit Priorisierung festlegen, dabei werden der Landverbrauch und die Finanzierung sicher eine wichtige Rolle spielen. Hingegen führen Einsprachen anlässlich der öffentlichen Auflage erfahrungsgemäss nicht zu einem Abbruch, sondern zu einer Verzögerung der Planung und Realisierung.</p>
9	<p>Warum ist in der Verkehrsplanung die Möglichkeit der Einführung einer <b>Tempo 30 Zone</b> auf der Kantonsstrasse durch das Dorf nicht berücksichtigt? Die kostengünstigste Variante mit grösster Wirkung auf die Emissionen und die Verkehrsmenge (Unattraktivität der Durchfahrt). Gemäss eines</p>	<p><b>Kurzantwort:</b> Die Frage nach einem Temporegime 30 ist im Siedlungsleitbild nicht abschliessend besprochen worden.</p>

	<p>Bundesgerichtsentscheid ist dies seit langer Zeit möglich, nur hatten bisher die betroffenen Gemeinden nicht den Mut zum ersten Schritt dazu.</p>	<p><b>Ausführliche Antwort:</b> Auf dem Strassennetz der Gemeinde ist die Gemeinde für die Einführung von Tempo 30 zuständig, auf der Kantonsstrasse der Kanton. Auf Antrag der Gemeinde kann auf kurzen Teilstrecken Tempo 30 als Sofortmassnahme geprüft werden. Das Dorf würde dadurch aber kaum vom Verkehr entlastet. Zudem liegt in der heutigen Morgen- und Abendspitzenstunde das Geschwindigkeitsniveau bereits näher bei 30 als bei 50. Tempo 30 kann aber einen Beitrag zur Reduktion der Lärmbelastung leisten.</p> <p>Würde eine Umfahrung gebaut, würde die Ortsdurchfahrt mit grosser Wahrscheinlichkeit zu einer Gemeindestrasse. Die Verkehrsentlastung schafft Spielräume für eine Umgestaltung. Für diese sind die Gestaltungsmöglichkeiten deutlich vielfältiger, wenn ein Temporegime 30 zugrunde gelegt wird.</p>
10	<p>Wie ist die Zusammensetzung des Verkehrs, welcher sich täglich durch Eschenbach bewegt:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Wie fliesst der Verkehr, welcher sich durch das Dorf bewegt? Anzahl/% Fahrzeuge von und nach.</li> <li>Wie gross ist der Umweg-Transitverkehr zwischen den Autobahnen A2 &amp; A14 (Gisikon/Root &amp; Buchrain &lt;-&gt; Sempach)?</li> <li>Wie gross ist der grossräumige Transit-Verkehr Süd nach Nord Richtung Ballwil und weiter Richtung Hochdorf und weiter?</li> </ol> <p>Würde eine «Umfahrung West extra Lang» zwischen Region «Autobahnausfahrt Buchrain» und «Kreisel 4B in Hochdorf» via Rontal (Urswil und Ligschwil) nicht sehr viele Probleme und</p>	<p><b>Antwort zu a. und c.</b> Ein Drittel des Verkehrs fährt von und nach Eschenbach und ist somit ein sogenannter «hausgemachter» Verkehr. Zwei Drittel des Verkehrs ist Durchgangsverkehr. Dieses Verhältnis ist im Ist-Zustand wie auch im Referenzzustand 2040 ähnlich. Untenstehende Abbildung gibt einen Überblick über die wichtigsten Verbindungen des Durchgangsverkehrs.</p>

Anliegen lösen? Z.B. Entlastung/Gefahrenreduktion Kreisel Ballwil (Strasse/Eisenbahn) sowie Teilung Dorf Ballwil.

Weiter würde wohl der Verkehr in Hochdorf auch am «richtigen» Ort eingespeist, damit dieser direkt auf die geplante Umfahrung im Bereich Industriestrasse geleitet werden kann.

Darum die Frage wie sich der Verkehr in Hochdorf zusammensetzt. Klar ist teurer, ev. Teil-Finanzierung durch Kiesabbau auf der Strecke, würde aber wohl viele Probleme lösen. Dies auch im Hinblick, dass sich ja auch die Region nördlich des Baldegersees weiter entwickeln wird (u.a. bezahlbares Wohnen).

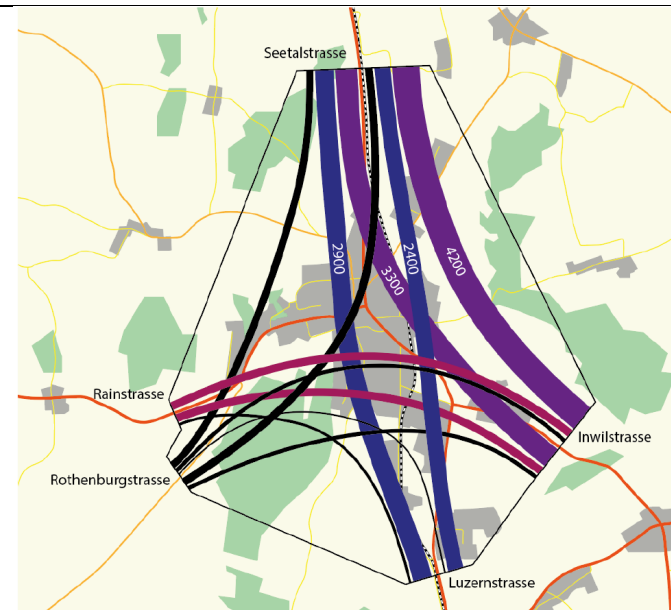


Abbildung 35 Verkehrsmodell, Referenzzustand 2040, DTV (Fz/Taq): Durchgangsverkehr Eschenbach

Um nur einige Zahlen zur Einschätzung zu geben: Von den für den Referenzzustand im Jahr 2040 ermittelten täglich rund 21'000 Fahrzeugen (Fz.) zwischen Rothli und Kloster fahren:

- ca. 8'500 Fz (40%) von/nach Hochdorf (oder weiter, davon etwas über 2'000 Fz (10%) von/nach Hitzkirch (oder weiter))
- ca. 3'000 Fz (15%) von/nach Rain (oder weiter)
- ca. 1'400 Fz (7%) von/nach Rothenburg (oder weiter)
- ca. 6'500 Fz (30%) von/nach Waldibrücke (oder weiter)
- ca. 13'500 Fz (65%) von/nach Oberhofen (oder weiter, davon ca. 4'000 Autobahn Buchrain und ca. 2'000 Autobahn Gisikon/Root)



		<p><b>Antwort zu b.</b> Im Referenzzustand 2040 wird vorausgesetzt, dass der Bypass Luzern inkl. Ausbau der A14 realisiert ist. Dann ist der «Umweg-Transitverkehr» sehr klein (1-2%). Heute ist der Anteil grösser, insbesondere bei Unfällen auf der Autobahn.</p> <p>Eine Variante «extra lang» wird nicht untersucht, weil der Kantonsrat nach der Sistierung der Talstrasse im Bauprogramm die Aufträge formuliert hat, Massnahmen auf der bestehenden Achse und lokale Umfahrungen zu untersuchen.</p>
11	<p>Obwohl die Gemeinde scheinbar eine Tunnelvariante priorisiert, bleibt die Variante Null+ im Fächer der weiterzuverfolgenden Varianten.</p> <p>Meine Gedanken zur Variante Null+:</p> <p>Die Dosierstelle vor der Inwilstrasse würde die Situation, bei der sich schon heute in den verkehrsstarken Zeiten die Warteschlange bis zur Autobahnausfahrt Buchrain zurückstaut, noch verstärken und der Verkehr würde (müsste) sich neue Wege suchen.</p> <p>Sicher würde dadurch die Verkehrsachse Autobahnausfahrt Gisikon-Inwil-Ballwilerstrasse-Ballwil noch stärker belastet und unserem Dorf Inwil neue Probleme bereiten. Man könnte hier auch Sankt-Florian-Politik unterstellen.</p> <p>Die öV-Zuverlässigkeit für Inwil würde durch die Dosierstellen stark leiden oder es müssten hierfür Busspuren erstellt werden, die auch nicht gratis sind und in die Kostenvergleiche Umfahrung Eschenbach einbezogen werden müssten.</p> <p>Grundsätzlich: Aus meiner Sicht darf es nicht sein, dass eine Gemeinde ihr Verkehrsproblem auf die andern Gemeindegebiete</p>	<p>Die Standorte und Längen der Dosierstrecken wurden in der Phase 1 der ZMB erst symbolisch eingetragen. In der aktuellen Phase zwei werden sie konkretisiert.</p> <p>Die von Ihnen angesprochenen Themen sind wichtige Aspekte, die bei der Konkretisierung zu untersuchen sind. Die Dosierung darf nicht zu einer Problemverlagerung in andere Gemeinden führen. Dazu erfolgt eine regionale Betrachtung.</p>





	<p>auslagert. Die Variante Null+ muss die Auswirkungen auf diese Verkehrsachse Autobahnausfahrt Gisikon-Inwil-Ballwilerstrasse-Ballwil aufzeigen und in die Bewertung einbezogen werden.</p> <p>Zudem müssten auch die Auswirkungen auf die anderen Dörfer und alle Kosten in den Bewertungskatalog aufgenommen werden.</p>	
12	<p>«Wie sind die Projekte Hochdorf, Ballwil, Emmen und Eschenbach koordiniert?»</p>	<p>Alle Projekte aus dem Bauprogramm in Luzern Nordost werden fachlich (Methodik), terminlich und kommunikativ durch Michel J. Simon, S-ce, im Auftrag der kantonalen Dienststelle Verkehr und Infrastruktur koordiniert. Weitere Informationen finden dazu Sie hier: <a href="https://vif.lu.ch/kantonsstrassen/projekte/luzern_nordost">https://vif.lu.ch/kantonsstrassen/projekte/luzern_nordost</a></p>
13	<p>Bei den Varianten «Umfahrung Ost (kurz, lang, Umfahrung Mitte)» würde das Trasse direkt oder in unmittelbarer Nähe zwischen dem Eschenpark und der Sommerau durchgehen. Gezeichnet wäre in jedem Fall eine unterirdische Führung (wahrscheinlich im Tagbau ausgeführt und am Schluss überdeckt). Wo würde diese beginnen? Erst auf Höhe der Strasse Richtung Gerligen oder schon vorher, aus unserer Sicht weiter unten?</p>	<p>In der Phase 1 der ZMB wurde die Lage der Umfahrungen und die Länge der Tunnels für alle Varianten grob aufgezeichnet. In der aktuellen Phase 2 wird die Lage der Umfahrungen und die Länge der Tunnel nach den wesentlichen Kriterien wie Kulturlandverbrauch, Schutz des Siedlungsgebiets, Baumethoden und Baukosten optimiert. Die Ergebnisse werden am Ende der Phase 2 vorgestellt.</p>
14	<p>Die grössten Achsen sind sicher Hochdorf südwärts durch Eschenbach hindurch und dann als zweites Rothenburg/Rain Richtung Süden oder Hochdorf. Mit den Varianten Ost fängt man die Fahrzeuge von Rain/Rothenburg nicht ab, will heissen, wir hätten dann im Dorf trotzdem einen Verkehr um die 6'000-8'000 Fahrzeuge (wenn ich das richtig gesehen habe aus den Zahlen). Inklusiv dem Verkehr, den Eschenbach selber verursacht, sind wir dann bei 9'000-10'000 Fahrzeugen. Das heisst, das Ziel von zwei Drittel des Verkehrs zu reduzieren erreicht man eigentlich</p>	<p>Die Reduktion des Verkehrs um zwei Drittel auf der Luzernstrasse stellt das Maximalziel dar, das sich aus der Verkehrsanalyse ergibt. Damit eine Umfahrung den Ortskern von Eschenbach deutlich vom Durchgangsverkehr entlasten kann, müssten mindestens die Seetal-, die Luzern- und die Inwilstrasse daran angeschlossen sein. Die Verkehrsbelastung würde so von 21'600 auf rund 9'000 Fahrzeuge pro Tag zurückgehen (Prognose 2040). Werden alle Zufahrtsstrassen an die Umfahrung angebunden (Westumfahrungen oder Ostvariante mit</p>



<p>nur, wenn man eine West-Variante nimmt und/oder eine Variante Ost kurz mit gleichzeitigem Tunnelbau Richtung Westen. Sehe ich dies richtig?</p>	<p>gleichzeitigem Tunnelbau Richtung Westen), wird die maximale Entlastung von zwei Dritteln erreicht.</p> <p>In der Phase 3 werden die Varianten nach einem vollständigen Kriterienkatalog bewertet, um zu ermitteln, welche Variante insgesamt das beste Verhältnis zwischen Nutzen und Kosten bzw. negativen Auswirkungen hat.</p>
--	---

Eschenbach/Luzern, 25.1.2021 / GS