

Luzern, 30. November 2021

MEDIENMITTEILUNG

Sperrfrist

30.11.2021 / 19.00

Ortsdurchfahrt Ballwil: Mehr Sicherheit durch Umgestaltung

Der Kreisel Dorfstrasse in Ballwil ist ein Unfallschwerpunkt im kantonalen Strassennetz. In den letzten Monaten haben der Kanton Luzern und die Gemeinde Ballwil zusammen mit einem Planungsteam und einer Begleitgruppe im Rahmen einer Machbarkeitsstudie verschiedene Lösungen geprüft. Nun liegt die aus fachlicher Sicht zweckmässigste Lösung vor.

Die Machbarkeitsstudie zur Optimierung der Ortsdurchfahrt Ballwil kommt zum Schluss, dass sich die Sicherheitsdefizite beim Kreisel Dorfstrasse in Ballwil am besten durch den Umbau des Kreisels, einer separaten Veloführung und durch die klare Kennzeichnung der Dorfeinfahrten beheben lassen. Kantonsingenieur Gregor Schwegler meint dazu: «Wir haben in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Ballwil und unter Einbezug einer Begleitgruppe diverse Varianten eingehend untersucht. Dabei hat sich gezeigt, dass aus fachlicher Sicht der Umbau des Kreisels ergänzt mit weiteren Massnahmen am zweckmässigsten ist. Die anderen Lösungsvorschläge weisen entweder erhebliche Nachteile auf oder sind vom Aufwand her nicht zu rechtfertigen.»

Hauptproblem Verkehrssicherheit

An der Ortsdurchfahrt Ballwil besteht primär bezüglich Verkehrssicherheit am Kreisel Dorfstrasse Handlungsbedarf. Der Kreisel war 2005 errichtet worden, um die Ausfahrt von der Dorf- und der Urswilstrasse in die Kantonsstrasse zu erleichtern. Dieser Vorteil soll erhalten bleiben. Jedoch führen die seitliche Durchfahrt der Seetalbahn, die ungünstige Geometrie, welche zu schnellem Fahren verleitet, und die Fussgängerampel auf der Luzernstrasse immer wieder zu kritischen Situationen und Unfällen, die behoben werden müssen.

Überprüfung verschiedener Varianten

2017 wurde mit dem Gesamtverkehrskonzept Seetal das Lösungsspektrum für die Ortsdurchfahrt Ballwil aufgezeigt. Mit der nun abgeschlossenen Machbarkeitsstudie wurden die vier vorgeschlagenen Varianten im letzten Jahr näher untersucht. Zwei davon – ein Trasseewechsel zwischen Bahn und Strasse und ein Einbahnsystem unter Einbezug der Weiherstrasse zur Entlastung des Kreisels – wurden im Einverständnis mit der 30-köpfigen Begleitgruppe verworfen. Im Schlussvergleich zwischen der Optimierung der Ortsdurchfahrt und einer Tieflegung der Bahn zeigte sich, dass die Optimierungsvariante mit Kosten von maximal 28 Millionen Franken die Verkehrsprobleme effizienter löst als der rund 180 Millionen Franken teure Bahntunnel.

Optimierungsvariante: Umbau Kreisel, separate Veloführung, klare Torsituationen

Die aus fachlicher Sicht beste Lösung sieht vor, bei den Ortseingängen durch die Bildung von Torsituationen eine Geschwindigkeitsreduktion zu erzielen. Denn zu schnelles Fahren spielt bei den meisten Unfällen eine Rolle. Der Veloverkehr soll künftig separat hinter dem Trassee der Seetalbahn zum Bahnhofplatz und via Wilerhofweg weiter in Richtung Hochdorf geführt werden. Der Kreisel Dorfstrasse wird gegen Westen ausserhalb des Bereichs der Seetalbahn verlagert, was den Abbruch einer Liegenschaft erfordert. Die kreisrunde Geometrie verhindert eine zu schnelle Durchfahrt, die Fussgängerstreifen können direkt am Kreisel angebracht werden, die Querung der Luzernstrasse wird dadurch deutlich sicherer.

Unterirdische Bahnführung erscheint unverhältnismässig

Die Tieflegung der Bahn mit einer unterirdischen Haltestelle würde zwar ausreichend Platz für eine Umgestaltung der Ortsdurchfahrt schaffen. Trotz der hohen Investitionssumme bliebe die Verkehrsmenge aber unverändert gross. Die Eingriffe mit langen Rampen, Portalen und dem Abbruch diverser Liegenschaften wären beträchtlich. Zudem würde der Bahntunnel die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs eher schmälern, da den Bahnfahrern längere Wege und unterirdische Wartebereiche auferlegt würden.

Gemeinde Ballwil bedauert den Verzicht auf den Bahntunnel

Die Gemeinde Ballwil kann die Resultate der fachlichen Beurteilung und den damit einhergehenden Entscheid des Kantons für die Bestvariante zwar nachvollziehen, sieht in einer Tieflegung der Bahn jedoch deutliche Vorteile für Ballwil. Petra Jenni, die zuständige Gemeinderätin meint dazu: «Wir müssen in die Zukunft schauen. Der Verkehr wird nicht weniger. Aus Sicht des Gemeinderats löst nur die Tieflegung der Bahn das Problem langfristig. Ausserdem bietet sie uns die Möglichkeit, die Ortsdurchfahrt umzugestalten und aufzuwerten. Die beiden Ortsteile könnten wieder zusammenwachsen.» Aus diesem Grund, so Petra Jenni, werde sich die Gemeinde im anschliessenden Prozess weiterhin für eine Umsetzung der Lösung Bahntunnel einsetzen. «Wir danken jedoch dem Kanton für die konstruktive und transparente Zusammenarbeit im Rahmen der Machbarkeitsstudie», sagt Jenni weiter.

Definitiver Entscheid erst nach Vorliegen der Gesamtschau

In einem nächsten Schritt fliesst das Ergebnis der Machbarkeitsstudie in eine Planungssynthese ein, in der die verschiedenen Verkehrsprojekte im Seetal zusammen betrachtet werden. «Definitiv entschieden ist noch nichts» meint deshalb auch Kantonsingenieur Gregor Schwegler. «Wir wollen zuerst die Resultate der Verkehrsplanungen in Hochdorf und Eschenbach abwarten und diese zusammen mit dem Ergebnis der Machbarkeitsstudie Ballwil in einer Planungssynthese zusammenführen, bevor wir unsere Fachempfehlungen zuhanden des Regierungsrats abgeben. Wir müssen aber auch schauen, dass die Gesamtlösung finanzierbar ist». Ein entsprechender Entscheid wird voraussichtlich Anfang 2023 vorliegen. Die Gemeinden im Seetal werden sich im Rahmen des Begleitgremiums zur Planungssynthese nochmals zu den Verkehrslösungen äussern können.

Anhang

Projektwebseite: <https://vif.lu.ch/ballwil>

Kontakt

Kanton Luzern

Gregor Schwegler
Kantonsingenieur
Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)
Telefon 041 318 10 80
gregor.schwegler@lu.ch
(erreichbar am Mittwoch, 1. Dezember 2021 von 13.30-15.00 Uhr)

Gemeinde Ballwil

Petra Jenni
Gemeinderätin, Ressort Bau
Telefon 041 449 55 26
petra.jenni@ballwil.ch
(erreichbar am Mittwoch, 1. Dezember 2021 von 10.00-12.00 Uhr)