

Luzern, 6. Februar 2024

MEDIENMITTEILUNG

Verbreitung 06.02.2024 / 8:00
Interne Vorinformation an Politstrategisches Begleitgremium Seetal
Datum int. Vorinformation 05.02.2023

Mobilität im Seetal: Planungssynthese zeigt nächste Schritte auf

Die Prüfung der Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation im oberen Seetal sind abgeschlossen. Ein Synthesebericht fasst die Ergebnisse zusammen und kommt zum Schluss, dass die ermittelten Varianten auch im Zusammenspiel miteinander funktionieren. Zur Vertiefung der Ergebnisse soll nun ein regionales Gesamtmobilitätskonzept unter Federführung des regionalen Entwicklungsträgers (RET) Idee Seetal erarbeitet werden. Parallel treibt der Kanton Luzern Massnahmen zur kurz- und mittelfristigen Verbesserung der Verkehrssituation voran, wie zum Beispiel der Neubau des Kreisels Dorfstrasse in Ballwil oder die Verbesserung des Busangebots.

Auf der Grundlage des kantonalen Richtplans und des Bauprogramms für die Kantonsstrassen hat der Kanton Luzern im Seetal umfangreiche planerische Abklärungen zur künftigen Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur veranlasst. Dazu gehörten unter anderem Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB) für Verkehrslösungen in den Gemeinden Hochdorf und Eschenbach (inkl. Knoten Oberhofen, Inwil). Auch für die Ortsdurchfahrt Ballwil wurde eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Sowohl in Eschenbach als auch in Hochdorf lag in der ZMB jeweils die Variante «Null+/öV» auf dem ersten Rang, gefolgt von Umfahrungslösungen. Die Null+/öV-Varianten beinhalten eine Verbesserung der Situation auf dem bestehenden Strassennetz und eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs.

Planungssynthese ermöglicht Gesamtbetrachtung

Um die umfassenden planerischen Abklärungen in einen Gesamtkontext zu stellen, wurden die Ergebnisse in einer Planungssynthese zusammengefasst. Die Synthese zeigt anhand verschiedener Szenarien die Gesamtwirkungen im oberen Seetal auf, die sich aus dem Zusammenspiel der ZMB-Resultate für Hochdorf und Eschenbach einschliesslich Knoten Oberhofen sowie der Variantenstudie Ballwil ergeben. Die Synthese kommt zum Schluss, dass die Umsetzung einer Verkehrslösung im Seetal auf der Basis der ermittelten Varianten erfolgen sollte. Die Null+/öV-Varianten zeigen gegenüber den Umfahrungen ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis. Dies nicht nur wegen tieferen Kosten, sondern auch weil weniger Kulturland nötig ist und die Eingriffe in Natur und Landschaft geringer sind. Wesentlich für die Umsetzung der Null+/öV-Varianten ist der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, insbesondere die Einführung eines Viertelstundentakts auf der Seetalbahn-Linie, wofür wiederum die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern erforderlich ist.

Sowohl die Null+ / öV-Varianten als auch die bestrangierten Umfahrungsvarianten aus den ZMB werden bei der Erarbeitung des Programms Gesamtmobilität mitgenommen. Darin werden die weiterzuverfolgenden Projekte Aufnahme zu finden haben.

Kurz- und mittelfristige Massnahmen sollen Verkehrsfluss und Sicherheit verbessern

Der Handlungsdruck ist bereits heute spürbar und wird mit der erwarteten Siedlungsentwicklung noch zunehmen. Die Planungssynthese hat deshalb auch kurz- und mittelfristige Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Seetal geprüft. In Ballwil soll die Ortsdurchfahrt mit dem Neubau des Kreisels Dorfstrasse sicherer und der Unfallschwerpunkt behoben werden. Der Knoten Oberhofen in Inwil soll einerseits in puncto Leistung aber auch für eine öV-Bevorzugung und zur besseren Steuerung des Verkehrs ausgebaut werden. Ergänzend dazu soll der Verkehr auf dem heutigen Strassennetz besser gesteuert werden, um den Verkehrsfluss zu verbessern und den Busverkehr zu beschleunigen. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs ist zudem der Ausbau des Busangebots im Seetal denkbar. Gleichzeitig soll eine Vertiefungsstudie die erforderlichen Grundlagen für die Realisierung eines Viertelstundentakts auf der Seetalbahn-Linie bereitstellen. Um die vielschichtigen Entwicklungen zu verfolgen, baut der Kanton Luzern schliesslich ein Monitoring zur Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung im Seetal auf. Diese Massnahmen sind auch für die langfristige Entwicklung zweckmässig und werden als Projekte vorgezogen. Sie starten 2024 und werden durch die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur sowie den Verkehrsverbund Luzern bearbeitet.

Regionales Gesamtmobilitätskonzept zur Vertiefung

Ergänzend zu den kurz- und mittelfristigen Massnahmen soll unter Einbezug aller bisherigen Planungen in einem Pilotprojekt ein regionales Gesamtmobilitätskonzept für das Seetal erarbeitet werden. Dies mit dem Ziel, die Mobilität gesamtheitlich weiterzuentwickeln, also neben den Kantonsstrassen und der Bahnlinie auch die Gemeindestrassen und alle weiteren Mobilitätsarten einzubeziehen. Federführend für diesen Prozess wird der RET Idee Seetal unter aktiver Mitwirkung der Gemeinden und des Kantons sein.

Stimmen aus dem Seetal

Die Seetaler Gemeinden begrüssen den Einbezug und die enge Zusammenarbeit im bisherigen Prozess und unterstützen die nächsten Schritte. Sie streichen aber für sie zentrale Elemente hervor: «Die nun präsentierten Varianten setzen einen massiven Ausbau des öV-Angebots voraus, der nicht bis zur Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern warten kann. Dies betrifft insbesondere den Angebotsausbau der Seetalbahn sowie bessere Busverbindungen in Nachbarregionen wie nach Sursee oder ins Freiamt», betont Lea Bischof-Meier, Gemeindepräsidentin von Hochdorf. Auch Nicole Lüthy-Widmer, Gemeindepräsidentin von Eschenbach, begrüsst das weitere Vorgehen und die Erarbeitung eines regionalen Gesamtmobilitätskonzepts durch den RET Idee Seetal unter Mitwirkung der Gemeinden und des Kantons, ergänzt jedoch: «Ziel muss sein, das Verkehrsaufkommen in Eschenbach massiv zu entschärfen. Ansonsten werden wir auch weiterhin an der Umfahrung Eschenbach festhalten.» David Affentranger, Präsident RET Idee Seetal, fügt an: «Wichtig ist, dass wir bei der Erarbeitung des regionalen Gesamtmobilitätskonzepts den gesamten Raum, inkl. allen Strassenbeziehungen im Seetal und die Nachbarregionen miteinbeziehen. Die Mobilität hört nicht an der Regions- und Kantonsgrenze auf. In sämtlichen vergangenen Planungsarbeiten lag der Fokus zu stark und einseitig auf der Kantonsstrasse K16. Ziel muss die gleichmässige Ausnutzung und die Qualitätserhaltung der zu guten Teilen bereits vorhandenen Mobilitätsinfrastruktur sein.»

Anhang

[Projektwebsite](#)

[Synthesebericht Seetal \(PDF\)](#)

Kontakt

Gregor Schwegler, Kantonsingenieur

Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)

Mail gregor.schwegler@lu.ch

Telefon 041 318 10 80

(erreichbar am Dienstag, 6. Februar 2024 von 9.30 bis 10.30 Uhr)

Raimund Wenger

Leiter Netzwerk Lebensraum

IDEE SEETAL

Mail raimund.wenger@aes-ch.lu.ch

Mobil 079 192 16 69

(erreichbar am Dienstag, 6. Februar 2024 von 9.30 bis 10.30 Uhr)