

# Umfahrung Eschenbach und Knoten Oberhofen, Inwil

## Zweckmässigkeitsbeurteilung ZMB – Phase 3

Einladung  
zur Informations-  
veranstaltung

Mi, 22. Juni 2022  
19.30 Uhr  
Lindenfeldsaal  
Eschenbach



## Was bisher geschah

In Eschenbach und am Knoten Oberhofen in Inwil nehmen die Stausituationen zu. Dies beeinträchtigt die Aufenthalts- und Lebensqualität, die Reisezeiten werden länger. Mit der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Umfahrung Eschenbach wird nach einer Verkehrslösung gesucht. Die ZMB ist eine anerkannte Methode zur Untersuchung von Lösungsvarianten eines Verkehrsproblems. Beim Durchlaufen der drei Phasen wird die Anzahl Varianten sukzessive reduziert und schliesslich eine Empfehlung formuliert. Die Varianten verstehen sich als Planungsstudien und sind keine definitiven Projekte.

In der **ZMB-Phase 1** entwickelte das Planungsteam einen breiten Variantenfächer mit 14 Lösungsvorschlägen, die sich 6 Variantenfamilien zuordnen lassen.

Die jeweils vielversprechendste Variante pro Variantenfamilie wurde in der **ZMB-Phase 2** optimiert und bezüglich ihrer verkehrlichen, baulichen und umweltrechtlichen Machbarkeit sowie der Realisierungschancen und der Kosten untersucht. Die zahlreichen Einschränkungen durch Schutzobjekte in der Umgebung von Eschenbach und der Einbezug möglicher Verkehrslösungen für den Knoten Oberhofen in Inwil haben zu erheblichen Anpassungen an der Linienführung geführt.

Schliesslich wurden fünf Umfahrungslösungen und die Variante Null+ / öV mit Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz und dem öV-Ausbau in der **ZMB-Phase 3** abschliessend beurteilt. Dabei kamen verschiedene Bewertungsmethoden und nebst der kantonalen auch eine kommunale Gewichtung der Kriterien zur Anwendung. Die Wirkung der Varianten wurde zudem für zwei Szenarien bezüglich Verkehrswachstum untersucht. Nun liegen die Ergebnisse vor.

*«Vor zweieinhalb Jahren hat der Kanton Luzern die Zweckmässigkeitsbeurteilung Umfahrung Eschenbach gestartet. Ziel ist eine nachhaltige Verkehrslösung für Eschenbach und den Knoten Oberhofen in Inwil, welche die Verträglichkeit des Verkehrs wiederherstellt und sein Funktionieren sicherstellt. Wir haben dabei eng mit den Gemeinden Eschenbach und Inwil und der Begleitgruppe zusammengearbeitet. Dieser Flyer zeigt Ihnen, wie die verbliebenen Varianten in der Schlussbewertung abgeschnitten haben.*

*Das Planungsteam kommt zum Schluss, dass die Variante Null+ / öV insgesamt besser abschneidet als die beste Umfahrungsvariante.*

*Aus einer fachlichen Sicht, die den lokalen Perimeter im Auge hat, ist das nachvollziehbar. Bezogen auf das ganze Seetal können wir die Option einer Umfahrung nicht vorzeitig verwerfen, weil noch nicht alle Auswirkungen der weiteren Planungen bekannt sind. Wir brauchen eine Gesamtsicht.*

*Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) wird in der Planungssynthese Seetal deshalb sowohl die Variante Null+ / öV als auch die beste Umfahrungsvariante einbeziehen und nach Abschluss dieser Arbeiten ihre definitive Empfehlung für das Seetal abgeben.*

*Gerne lade ich Sie dazu ein, mit uns die Ergebnisse der ZMB am Informationsanlass vom 22. Juni zu diskutieren.»*

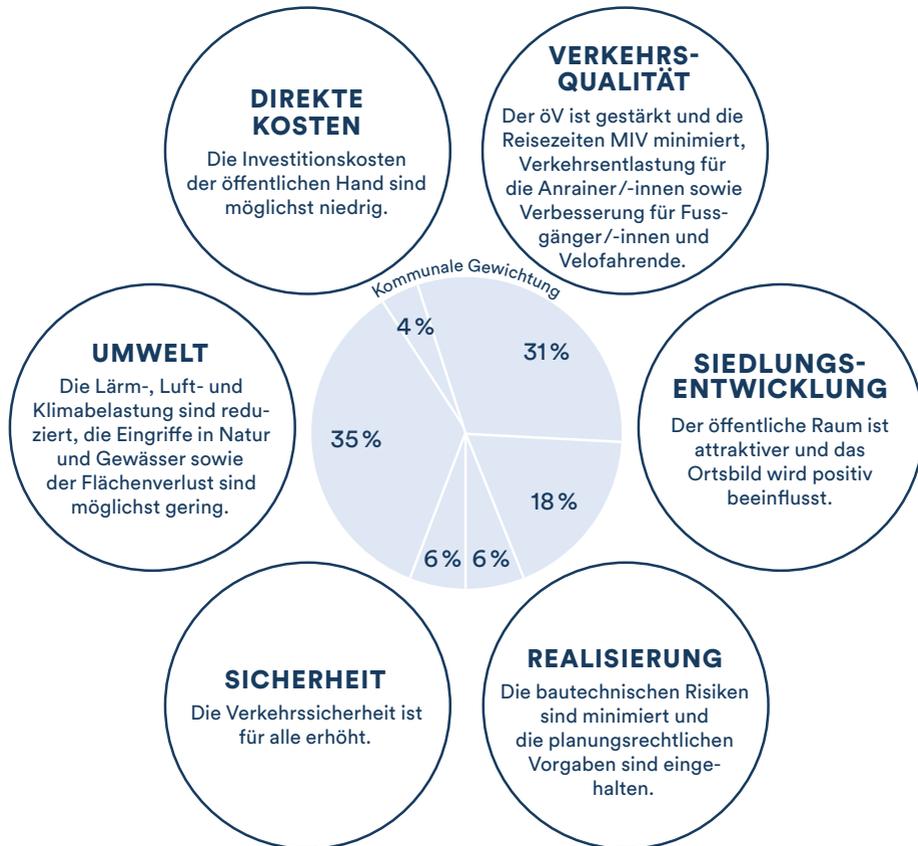
Gregor Schwegler, Kantonsingenieur  
Dienststelle Verkehr und Infrastruktur  
Bau-, Umwelt- und Wirtschafts-  
departement



# Wie wurde in Phase 3 beurteilt?

Für die Bewertung der Varianten wurden 21 Kriterien hinzugezogen, die sich den sechs untenstehenden Zielbereichen zuordnen lassen. Die Fachleute des Kantons Luzern haben eine kantonale Gewichtung dieser Kriterien entwickelt. Ergänzend dazu wurde mit der Begleitgruppe eine kommunale Gewichtung erarbeitet. Nebst der kantonalen und der kommunalen Gewichtung wurden auch die Verkehrsnachfrage 2018 und die für 2040 prognostizierte Verkehrsnachfrage in die Bewertung einbezogen.

Die Unterschiede zwischen den Ergebnissen der kantonalen und kommunalen Gewichtung sind gering, auch wenn letztere den Kosten sowie der Realisierung deutlich weniger Bedeutung zumisst und dafür die Gewichtung aller anderer Zielbereiche erhöht.

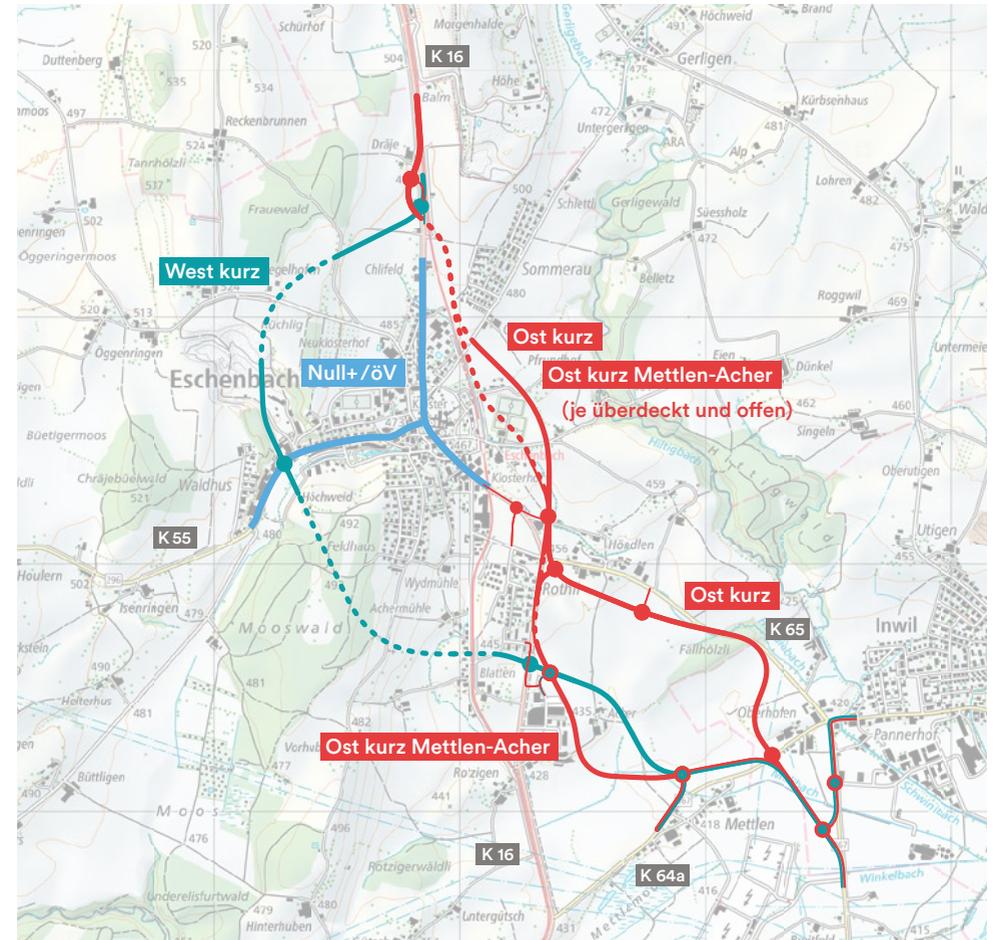


MIV = motorisierter Individualverkehr (Auto, Lastwagen)  
 öV = öffentlicher Verkehr (Bahn und Bus)

# Varianten für Phase 3

Aus der Kombination der chancenreichen Varianten für Eschenbach und der Lösungsmöglichkeiten für den Bereich Oberhofen wurden sechs Gesamtvarianten entwickelt, die in der ZMB-Phase 3 bezüglich ihrer Wirkungen beurteilt und mit verschiedenen Methoden miteinander verglichen wurden:

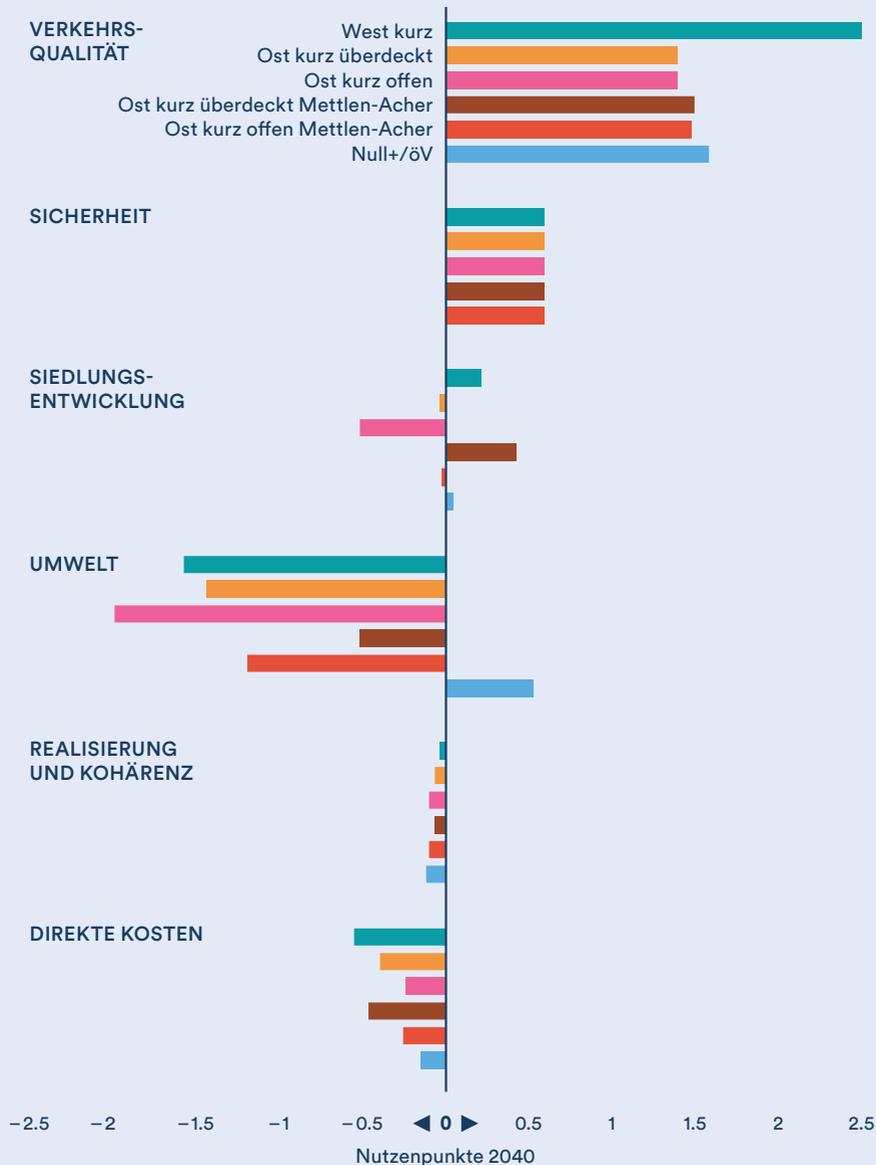
- West kurz
- Ost kurz überdeckt
- Ost kurz offen
- Ost kurz überdeckt Mettlen-Acher
- Ost kurz offen Mettlen-Acher
- Null+ / öV



# Variantenvergleiche

## Nutzwert-Analyse (NWA)

In der NWA werden für jede Variante die Auswirkungen mit Nutzenpunkten bewertet. Hierzu wird pro Kriterium ermittelt, welche Veränderungen sich mit einer Variante im Vergleich zu heute ergeben und wie gross die Betroffenheit ist.



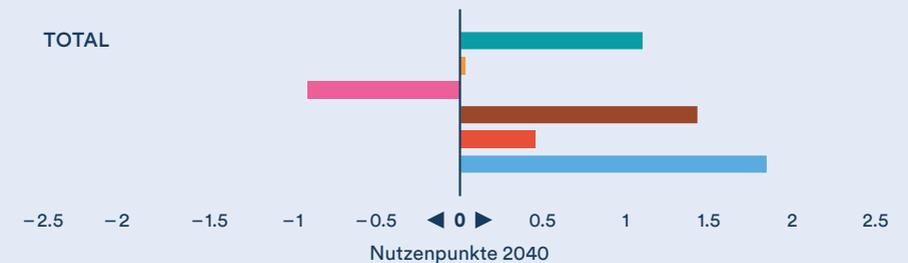
Bei der **Verkehrsqualität** schwingt wegen der starken Entlastung in Eschenbach und deutlicher Reisezeitgewinne «West kurz» oben auf. Die Reisezeitgewinne ergeben sich aber teilweise durch unerwünschte Verlagerungen von Autobahnverkehr auf das untergeordnete Netz. Die Variante Null+ /öV wird bezüglich ihrer Verkehrsqualität leicht besser eingeschätzt als die übrigen Umfahrungsvarianten. Dies ergibt sich aus dem deutlichen öV-Ausbau.

Bei der **Sicherheit** ergeben sich zwischen den Umfahrungsvarianten keine Unterschiede, «Null+ /öV» wird mit 0 Punkten jedoch schlechter bewertet. Im Zielbereich **Realisierung und Kohärenz** sind die Unterschiede ebenfalls gering.

Bei der **Siedlungsentwicklung** vermögen nur «Ost kurz überdeckt Mettlen-Acher» und «West kurz» einen deutlich positiven Beitrag zu leisten.

Auffallend ist das Ergebnis im **Umweltbereich**: Hier schneidet nur «Null+ /öV» positiv ab. Alle Umfahrungsvarianten erhalten demgegenüber eine negative Bewertung.

Bei den **direkten Kosten** schlagen sich die grossen Kostenunterschiede nur in geringem Umfang in der Bewertung nieder. Dies hängt damit zusammen, dass den Kosten in der kommunalen Gewichtung ein kleines Gewicht gegeben wird.



Über alle Zielbereiche aufsummiert schneidet «Null+ /öV» beim Verkehrsaufkommen 2040 mit der kommunalen Gewichtung am besten ab (total 1.8 Punkte gegenüber 1.4 Punkte für «Ost kurz überdeckt Mettlenacher»). Beim Verkehrsaufkommen 2018 wird «West kurz» in der kommunalen Gewichtung mit 1.5 Punkten besser beurteilt als «Null+ /öV» mit 1.1 Punkten. Die Rangfolge der Varianten bleibt gleich, wenn anstelle der kommunalen die kantonale Gewichtung verwendet wird.

# Erkenntnisse

Die Ergebnisse fallen je nach verwendeter Bewertungsmethode zum Teil unterschiedlich aus. Allen Umfahrungsvarianten ist jedoch gemeinsam, dass die Investitionskosten mit 200 bis über 400 Mio. CHF sehr hoch sind und im Vergleich dazu der finanziell bewertbare Nutzen klein oder sogar negativ ausfällt.

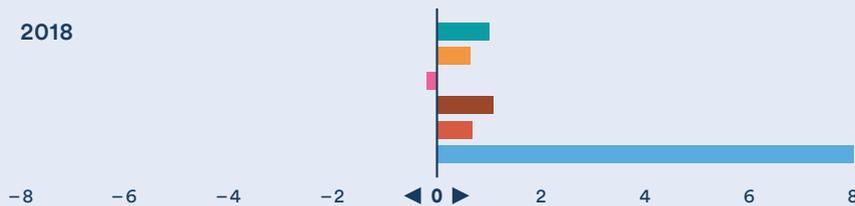
Entsprechend wichtig ist es, bei der Beurteilung der Ergebnisse einerseits auf die Kosten zu achten und andererseits sämtliche Wirkungen zu berücksichtigen – also auch jene, die sich nicht finanziell, sondern nur qualitativ beispielsweise in Form von Nutzenpunkten bewerten lassen.

Mit der Kosten-Wirksamkeits-Analyse werden beide Anforderungen erfüllt und sie kommt zu einer eindeutigen Rangfolge:

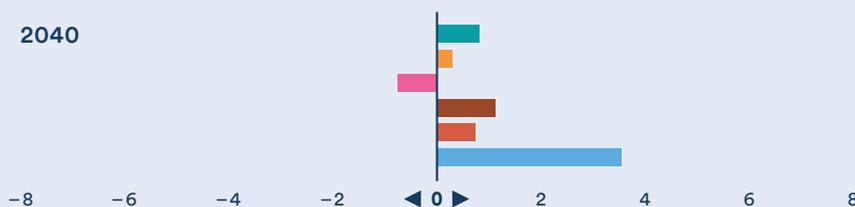
- Die Variante **Null+ / öV** weist beim Verkehrsaufkommen 2040 mehr Nutzenpunkte (exkl. direkte Kosten) auf als die Umfahrungsvarianten Ost kurz überdeckt Mettlen-Acher oder West kurz. Gleichzeitig ist sie mit Investitionskosten von rund 100 Mio. CHF um das Drei- bis Vierfache günstiger als diese Umfahrungsvarianten. Die Verkehrsbelastung im Ortskern von Eschenbach bleibt mit «Null+ / öV» gross. Der Verkehr wird jedoch dank Tempo 30 im Siedlungsgebiet verträglicher abgewickelt. Im Umweltbereich schneidet «Null+ / öV» zudem deutlich am besten und als einzige Variante positiv ab.
- An zweiter Stelle – wenn auch mit deutlichem Abstand zu «Null+ / öV» – steht die Variante **Ost kurz überdeckt Mettlen-Acher**. Im Vergleich zu «West kurz» weist sie etwa ähnlich viele Nutzenpunkte auf, ist aber mit 360 Mio. CHF rund 20 % günstiger als «West kurz». Mit der Variante Ost kurz überdeckt Mettlen-Acher könnte in den Spitzenstunden eine Verkehrsentslastung im Zentrum von Eschenbach von rund 50 % erreicht werden, was sich deutlich positiv auf die Siedlungsentwicklung auswirkt. Die Variante erhält aber im Zielbereich Umwelt eine insgesamt negative Bewertung.
- Für das Funktionieren von «Null+ / öV» ist langfristig nebst dem vorgesehenen Verkehrsmanagement und Tempo 30 auf den Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet sowie dem ebenfalls enthaltenen Ausbau des öV-Angebots auch ein konsequentes Mobilitätsmanagement (z. B. Park and Ride, Parkplatzbewirtschaftung, Mobilitätskonzept für Neueinzonungen) erforderlich. Zudem setzt der Ausbau der Seetalbahn die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern voraus.

## Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA)

In der KWA wird der Gesamtnutzen (ohne die direkten Kosten) den Kosten gegenübergestellt und im Wirksamkeits-Kosten-Verhältnis (WKV) zusammengefasst. Dieses zeigt auf, wie viele Nutzenpunkte pro eingesetztem Franken mit der jeweiligen Variante erreicht werden. Die Kosten erhalten hier einerseits ein grösseres Gewicht, andererseits wird sichergestellt, dass grosse Projekte – mit tendenziell mehr Nutzenpunkten – nicht gegenüber kleineren Projekten bevorteilt werden.



Bei dieser Betrachtungsweise schneidet «Null+ / öV» mit Abstand am besten ab und erzielt pro eingesetztem Franken beim Verkehrsaufkommen 2018 rund siebenmal so viele Nutzenpunkte wie die beste Umfahrungsvariante «Ost kurz überdeckt Mettlen-Acher».



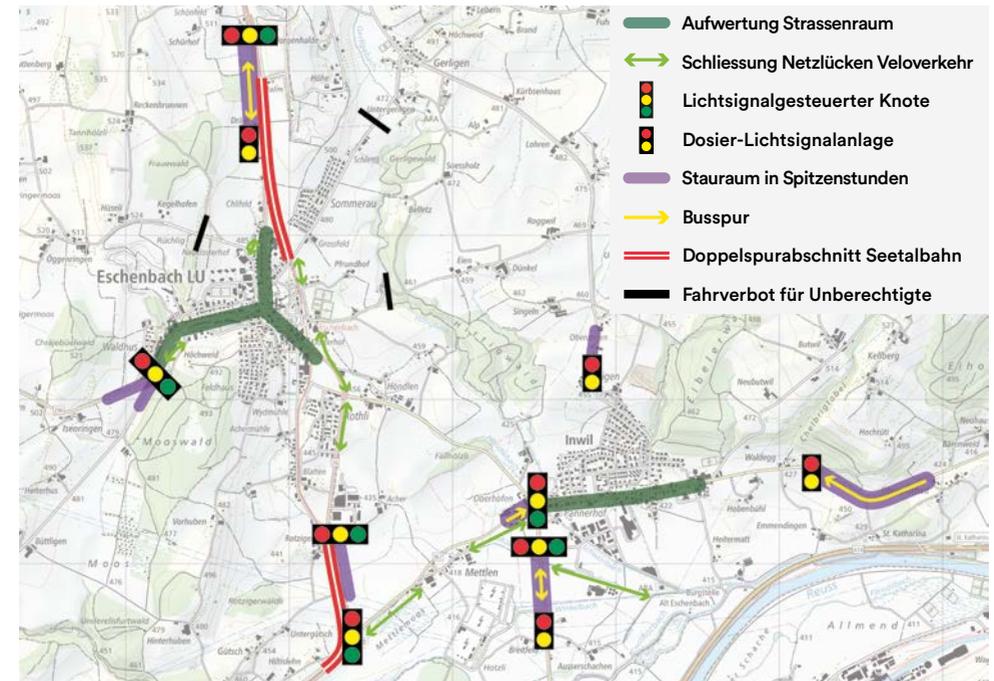
Auch bei der prognostizierten Verkehrsnachfrage 2040 schwingt die Variante Null+ / öV oben auf: Pro eingesetztem Franken können rund dreimal so viele Nutzenpunkte erzielt werden wie bei «Ost kurz überdeckt Mettlen-Acher».

# Null+ / öV

Die Variante Null+ / öV verzichtet auf eine Umfahrung und strebt stattdessen Verbesserungen auf dem bestehenden Strassennetz an. Der Verkehr in Eschenbach und Inwil wird durch Tempo 30 in den Siedlungsbereichen und die Verlagerung der Rückstaus in den Spitzenstunden vor die Ortseingänge verträglicher abgewickelt. Die Nutzung des Velos wird durch komfortablere und sicherere Infrastrukturen gefördert. Beim öV werden zwei Doppelspurinseln für die Seetalbahn erstellt, um den Viertelstundentakt zu ermöglichen, sobald der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) realisiert ist. Zudem werden Busspuren eingerichtet, damit die Busse störungsfrei verkehren können.

Die Verkehrsbelastung im Ortskern von Eschenbach bleibt gross, der Spielraum für die Aufwertung der Strassenräume ist gering. Damit die Variante Null+ / öV mit dem Verkehrsaufkommen 2040 funktioniert, bedarf es neben dem Verkehrsmanagement (Tempo 30, Busspuren mit Dosierung) auch einer konsequenten Umsetzung von Massnahmen im Mobilitätsmanagement (z. B. Park and Ride, Parkplatzbewirtschaftung, Parkplatzreduktion, Mobilitätskonzept für Neueinzonungen).

Mit Kosten von 100 Mio. CHF (inkl. Ausbau Seetalbahn) ist die Variante Null+ / öV die kostengünstigste Variante.



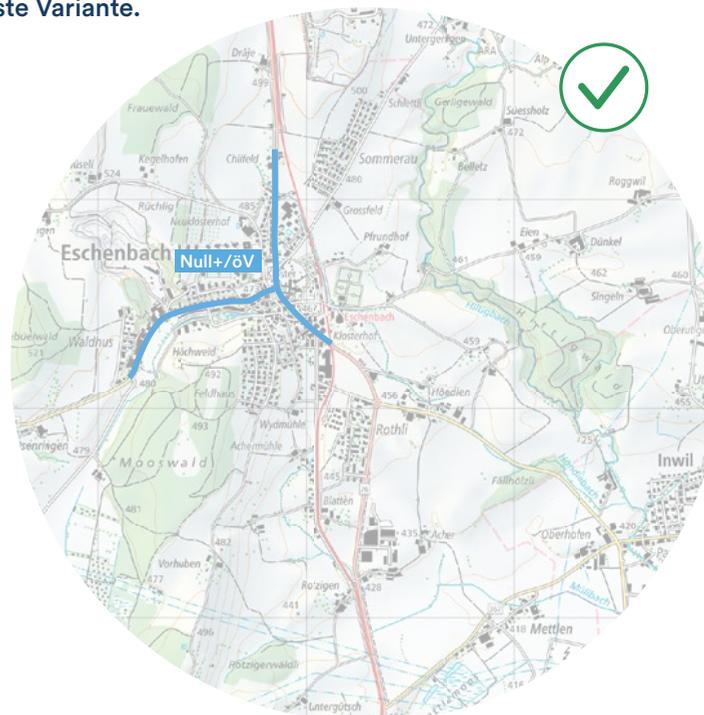
## Stärken

«Null+ / öV» erzielt als einzige Variante in allen drei Nachhaltigkeitsbereichen (Wirtschaft, Gesellschaft, Umwelt) ein positives Ergebnis.

Die Massnahmen der Variante Null+ / öV beschränken sich grösstenteils auf den bestehenden Strassenraum.

Das öV-Angebot wird mit den Viertelstundentakt der Seetalbahn deutlich ausgebaut (Voraussetzung: DBL). Der Betrieb der Buslinie 110 wird zuverlässiger und schneller.

Bei mehreren Indikatoren schneidet die Variante am besten ab: Landschafts- und Ortsbild, Natur und Landschaft, Flächenbeanspruchung, Grundwasser, Zuverlässigkeit und Reisezeiten öV, bautechnische Risiken, Realisierungshorizont und Kosten.



## Schwächen

Die Innerortsituation verbessert sich nicht wesentlich. Dadurch schliesst die Variante bei einigen Indikatoren am schlechtesten ab. Es sind dies u. a. die Attraktivität des Fussverkehrs, die Verkehrssicherheit, die Wohnlichkeit und die Reisezeit MIV.

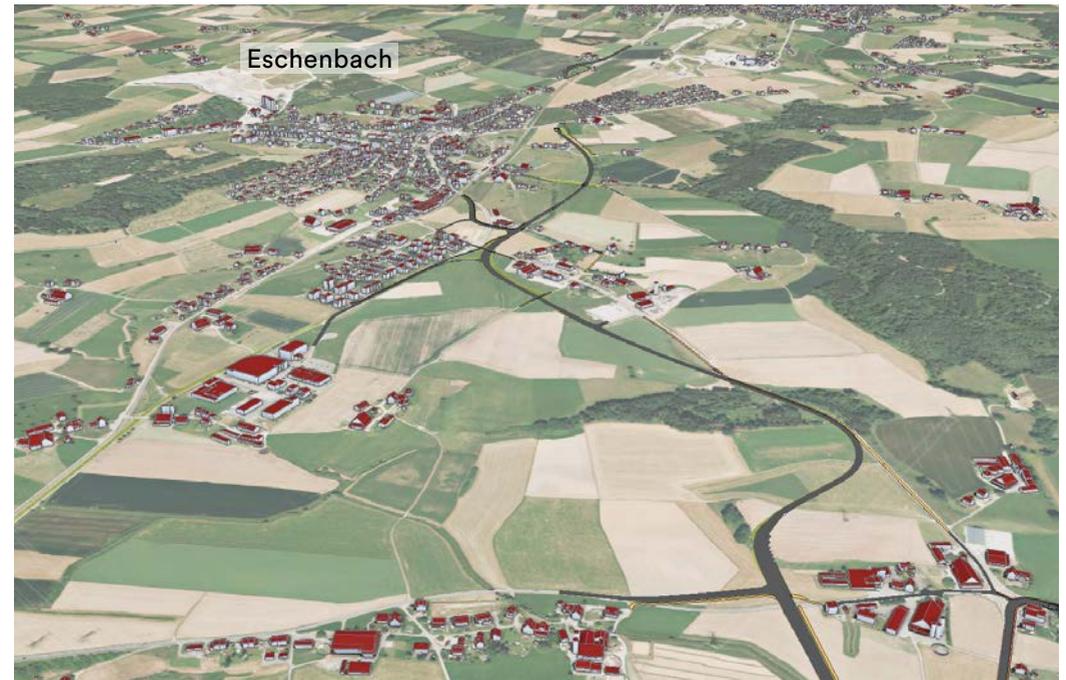
Die Kapazität MIV wird nicht erhöht, die Rückstaus werden mittels Verkehrsmanagementmassnahmen bewirtschaftet. Durch die weitere Verkehrszunahme erhöht sich die Reisezeit. «Null+ / öV» sichert das Funktionieren des Verkehrs während der meisten Tagesstunden und sieht ein Verkehrsmanagement für die Spitzenzeiten vor. Dies entspricht einer «angebotsorientierten» Verkehrsplanung.

# Ost kurz (überdeckt und offen)

Die Varianten Ost kurz schliessen bei der Hofgruppe Dräje an die Seetalstrasse an. Die K16 und die Bahnlinie werden mit einem Tagbautunnel unterquert, der im Falle von «Ost kurz offen» bis zur Gerligenstrasse, im Falle von «Ost kurz überdeckt» bis zum Klosterhof reicht. Der Kreisel Rothli wird etwas verschoben. Händlen wird südlich umfahren. Im Wald Fällhölzli kehrt die Linienführung für eine kurze Strecke auf die bestehende Strasse zurück, bevor an die Umfahrung von Oberhofen angeschlossen wird. Die Buchrainstrasse wird südlich des Knotens Industriestrasse an die Linienführung angebunden. Damit kann der südliche Teil der Luzernstrasse rückgebaut werden.

Die Verkehrsentlastung im Zentrum von Eschenbach beträgt rund 50 % (2040).

Mit 210 Mio. CHF ist «Ost kurz offen» die kostengünstigste Umfahrungsvariante. «Ost kurz überdeckt» wird mit 310 Mio. CHF veranschlagt.



3D-Visualisierung Variante «Ost kurz offen»  
[www.geo.lu.ch/umfahrung\\_eschenbach/ost\\_kurz](http://www.geo.lu.ch/umfahrung_eschenbach/ost_kurz) \*  
(\* ab 23.6.2022)

## Stärken

Die Varianten Ost kurz überdeckt und offen können die Ortsdurchfahrt vom Nord-Süd-Durchgangsverkehr im Umfang von rund 50 % entlasten.

«Ost kurz offen» ist die finanziell günstigste Umfahrungsvariante. Trotz der höheren Kosten schneidet die Variante Ost kurz überdeckt besser ab als die offene, denn die Nutzen der Überdeckung können die höheren Kosten mehr als aufwiegen.

Die relativen Vorteile der überdeckten Variante bestehen vor allem im Einfluss auf das Orts- und Landschaftsbild, dem Erhalt der Naherholungsgebiete und in der Flächenbeanspruchung.

Der Busbetrieb wird zuverlässiger.



## Schwächen

Da die Rothenburgstrasse nicht an die Umfahrung angebunden wird, fahren ein Teil des Durchgangsverkehrs und der Verkehr zum Kieswerk weiterhin durch Eschenbach.

Bezüglich Reisezeiten MIV sind die Varianten Ost kurz die schlechtesten Umfahrungsvarianten. Auch die Entlastung kapazitätskritischer Abschnitte ist weniger ausgeprägt.

In den Umweltindikatoren wie Luft- und Klimabelastung, Eingriffe in Natur und Landschaft oder Flächenbeanspruchung schneiden die Varianten relativ schlecht ab. Zudem ist der Erhalt der Naherholungsgebiete in diesen Varianten am wenigsten berücksichtigt.

# West kurz

Die Variante West kurz führt von einem neuen Knoten an der Seetalstrasse gegen Westen, wo die Gewässerschutzzone mit einem Tagbautunnel umfahren wird. Der Bereich des Kieswerks wird mit einem grossen Brückenbauwerk überquert. Auf der Nordseite der Rothenburgstrasse erfordert die Linienführung den Rückbau eines Gewerbegebäudes. Der Knoten Rothenburgstrasse wird als Turbokreisel ausgeführt. Der Taleinschnitt mit dem Bach wird mit einem Brückenbauwerk überquert. Kurz darauf taucht die Umfahrung West kurz in den zweiten, teilweise bergmännisch erstellten Tunnel ein, der auch die Alte Kantonstrasse unterquert. Zwischen der Bahnlinie und der Luzernstrasse taucht die Strasse wieder auf. Die Mettlenstrasse wird mit einem lichtsignalgesteuerten Knoten angebunden, um dann die Umfahrung Richtung Buchrainstrasse fortzuführen. Die Inwilstrasse kann zurückgebaut werden.

Die Verkehrsentlastung im Zentrum von Eschenbach beträgt 77 % (2040), und bietet damit viel Spielraum für eine Umgestaltung.

Mit geschätzten 440 Mio. CHF ist «West kurz» die teuerste Umfahrungsvariante.

---

## Stärken

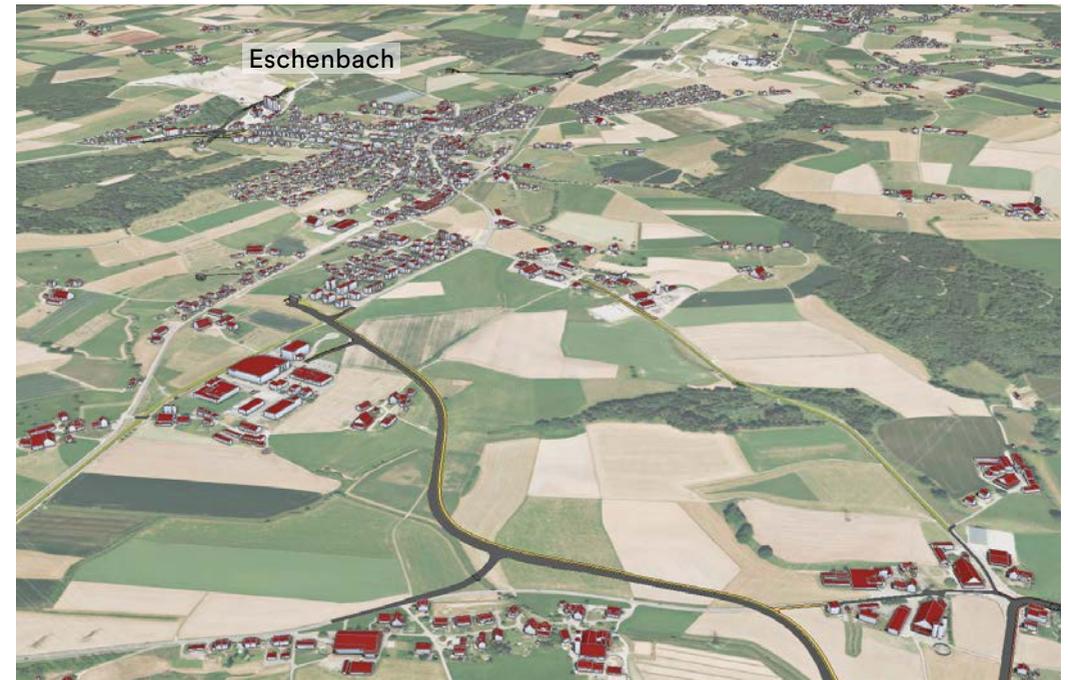
Dank der Anbindung der Rothenburg- und der Rainstrasse an die Umfahrung wird Eschenbach stark von Verkehr entlastet.

Das Potenzial zur Aufwertung des Zentrums ist gross. Dieser Vorteil zeigt sich in mehreren Indikatoren: Attraktivität Fussgängerverkehr, Wohnlichkeit oder Lärmbelastung.

Durch die Anbindung aller Strassen von und nach Eschenbach erhält auch die Reisezeit MIV eine gute Bewertung.

Der Busbetrieb wird zuverlässiger.

---



3D-Visualisierung Variante «West kurz»

[www.geo.lu.ch/umfahrung\\_eschenbach/west\\_kurz](http://www.geo.lu.ch/umfahrung_eschenbach/west_kurz) \*

(\* ab 23.6.2022)



---

## Schwächen

Die Westvariante bringt neben den hohen Kosten weitere Nachteile mit sich: Die bautechnischen Risiken sind am höchsten und bei den Umweltindikatoren wie Flächenbeanspruchung oder Eingriffe in Natur und Landschaft ist die Variante relativ schlecht bewertet.

Hinzu kommt, dass die Westvariante eine Alternativroute zur Autobahn bildet. Je mehr der Verkehr auf der Autobahn stockt, desto mehr würde auf die Westumfahrung von Eschenbach ausgewichen. Dieser Effekt ist unerwünscht, da er das Siedlungsgebiet von Rain mit zusätzlichem Verkehr belastet.

---

# Ost kurz Mettlen-Acher (überdeckt und offen)

Die Varianten Ost kurz Mettlen-Acher sind zwischen der Seetalstrasse und dem Kreisel Rothli identisch mit Ost kurz offen bzw. Ost kurz überdeckt. Anschliessend ersetzt die Linienführung die heutige Luzernstrasse entlang des Quartiers Rothli. Aufgrund des zu gewährleistenden Lärmschutzes und den topografischen Gegebenheiten wird der Abschnitt entweder überdeckt oder in einem Einschnitt geführt. Das Quartier Blattenhalde und das Industriequartier Acherfang werden mit einer gemeinsamen Erschliessung von der Umfahrungsstrasse her erschlossen. Die Mettlenstrasse wird mit einem lichtsignalgesteuerten Knoten angebunden um dann die Umfahrung Richtung Buchrainstrasse fortzuführen. Die Luzern- und Teile der Inwilstrasse können zurückgebaut werden. Das Quartier Hündlen wird über die redimensionierte Inwilstrasse erschlossen.

Die Verkehrsentlastung im Zentrum von Eschenbach beträgt rund 50 % (2040).

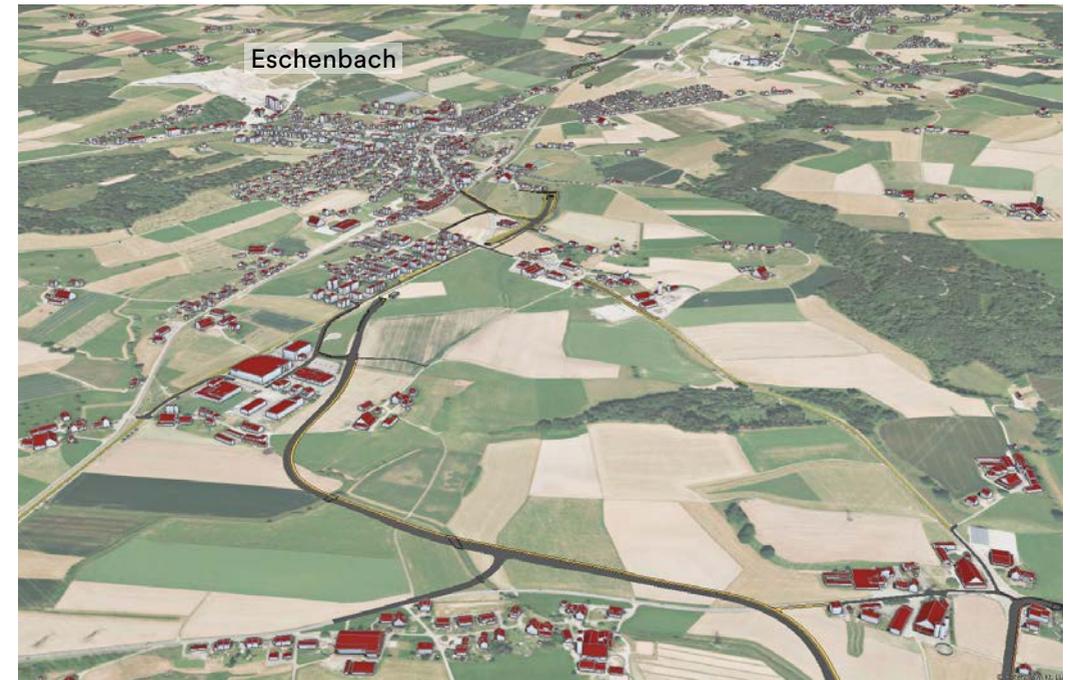
Die Kosten für «Ost kurz offen Mettlen-Acher» werden auf 220 Mio. CHF geschätzt, bei der überdeckten Variante wird von 360 Mio. CHF ausgegangen. Darin ist der Abschnitt Rothli bis Buchrainstrasse mit rund 50 Mio. Franken eingerechnet.

## Stärken

Die Varianten Ost kurz überdeckt und offen Mettlen-Acher können die Ortsdurchfahrt vom Nord-Süd-Durchgangsverkehr im Umfang von rund 50 % entlasten. Die Varianten sind bezüglich Luft- und Klimabelastung sowie der Eingriffe in Natur und Landschaft die besten Umfahrungsvarianten.

Die überdeckte Variante schneidet trotz der höheren Kosten besser ab als «Ost kurz offen Mettlen-Acher». Die relativen Vorteile der überdeckten Variante bestehen vor allem im Erhalt der Naherholungsgebiete und der Flächenbeanspruchung. Damit ist die Variante Ost kurz überdeckt Mettlen-Acher die beste Umfahrungsvariante.

Der Busbetrieb wird zuverlässiger.



3D-Visualisierung Varianten «Ost kurz überdeckt Mettlen-Acher»  
[www.geo.lu.ch/umfahrung\\_eschenbach/ost\\_kurz\\_mettlenacher](http://www.geo.lu.ch/umfahrung_eschenbach/ost_kurz_mettlenacher) \*  
(\* ab 23.6.2022)



## Schwächen

Da die Rothenburgstrasse nicht an die Umfahrung angebunden wird, fahren ein Teil des Durchgangsverkehrs und der Verkehr zum Kieswerk weiterhin durch Eschenbach.

Die Varianten weisen Nachteile auf bezüglich der Nutzbarkeit landwirtschaftlicher Restflächen und tangieren diverse Bachläufe. Die offene Variante Ost kurz Mettlen-Acher schneidet bezüglich Lärm schlechter ab als die überdeckte, insbesondere beim Rothli-quartier.

# Empfehlungen

Für die nachfolgende Gesamtbetrachtung in der Planungssynthese Seetal empfiehlt das Planungsteam aus fachlicher Sicht und einer lokalen, auf Eschenbach und Oberhofen bezogenen Optik Folgendes:

## **Variante Null+ / öV weiterverfolgen**

Als erster Lösungsschritt ist die Variante Null+ / öV mit Massnahmen zum Verkehrsmanagement weiterzuverfolgen, welche den strassengebundenen öV bevorzugen und eine Verbesserung der Verkehrssituation in den Siedlungsgebieten herbeiführen. Die Konkretisierung soll im separaten Projekt Verkehrsmanagement Seetal erfolgen.

## **Ausbau Seetalbahn für Viertelstundentakt vertiefen**

Die Variante Null+ / öV und insbesondere der Ausbau der Seetalbahn für einen Viertelstundentakt sind in der Planungssynthese Seetal zusammen mit den Planungsergebnissen für die anderen Gemeinden zu vertiefen und auf ihre Gesamtwirkung im Seetal zu untersuchen.

## **Umfahrungslösung für Beurteilung im regionalen Kontext**

Aufgrund der hohen Investitionskosten bei einem gleichzeitig geringen Wirksamkeits-Kosten-Verhältnis liegen die Umfahrungslösungen aus der Betrachtung von Eschenbach und Inwil hinter «Null+ / öV». Sollte sich in der Gesamtbetrachtung für das Seetal eine Umfahrung Eschenbach und Inwil / Oberhofen als prüfenswert erweisen, wäre in erster Priorität die Variante Ost kurz überdeckt Mettlen-Acher weiterzuverfolgen. Dabei sollten aber Möglichkeiten zur Reduktion der Investitionskosten geprüft werden.

## **Knoten Kloster optimieren**

Für den Knoten Kloster sind Sofortmassnahmen bis zur Umsetzung des Verkehrsmanagements zu prüfen und langfristig eine Optimierung anzustreben.

## **Lokale Lösung für Knoten Oberhofen untersuchen**

Für den Knoten Oberhofen sollen in einer Vertiefungsstudie lokale Lösungen für die Leistungssteigerung untersucht werden, ohne Berücksichtigung einer Umfahrung Eschenbach. Mögliche Lösungsansätze könnten die Variante Oberhofen West oder ein Teilausbau des Knotens sein.

# Wie geht es weiter?

In den Ergebnissen der ZMB Umfahrung Eschenbach liegt aus fachlicher Sicht die Variante Null+ / öV vor den Umfahrungsvarianten. Die Gesamtwirkungen im Seetal können in der ZMB jedoch nicht vollständig abgebildet werden. Deshalb wird in der anschliessenden Planungssynthese Seetal neben «Null+ / öV» auch die beste Umfahrungsvariante einbezogen.

## **Zwei Varianten in der Planungssynthese Seetal**

Die Variante Null+ / öV und die Variante Ost kurz überdeckt Mettlen-Acher werden in der Planungssynthese Seetal auf ihr jeweiliges Zusammenwirken mit den Lösungen in den anderen Gemeinden untersucht. Dabei wird geklärt, ob die Nutzen und Wirkungen für das Seetal insgesamt vergleichbar sind mit den Ergebnissen der Einzelplanungen oder ob Anpassungen an den Varianten vorgenommen werden sollen.

## **Kostenoptimierungen bei der Umfahrungslösung prüfen**

Die Variante Ost kurz überdeckt Mettlen-Acher liegt in der Bewertung im zweiten Rang, weist aber sehr hohe Kosten auf. In den weiteren Arbeiten soll deshalb geprüft werden, ob mit Anpassungen (z.B. Aufteilung der Bereiche Eschenbach und Oberhofen) die Kosten reduziert werden können, ohne dass der Nutzen geschmälert wird.

## **Ausbau öV als Gesamtsystem betrachten**

Auch für den Viertelstundentakt der Seetalbahn sind weiterführende Abklärungen erforderlich. Einerseits sind die Investitionskosten und die Finanzierung zu klären und andererseits ist zu prüfen, welcher Angebotsausbau ergänzend notwendig ist. Dabei ist zu beachten, dass ein Viertelstundentakt der Seetalbahn erst mit Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs Luzern möglich ist.

## **Überbrückungsmassnahme Verkehrsmanagement vertiefen**

Bis eine Gesamtlösung für das Seetal umgesetzt ist, braucht es zur Sicherstellung des Verkehrsflusses ein Verkehrsmanagement. Dieses beinhaltet ähnliche Massnahmen wie die Variante Null+ / öV. Die Massnahmen werden zwischen den Gemeinden abgestimmt und zuerst dort umgesetzt, wo sie am meisten wirken.

## **Gesamtverkehrslösung Seetal liegt im Herbst 2023 vor**

Die oben genannten Abklärungen sollen im Verlauf des nächsten Jahres abgeschlossen werden. Sie bilden die Grundlage für die Festlegung der endgültigen Lösungen im Seetal und die Umsetzung der Projekte.



Herausgeber

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

Gemeinde Eschenbach  
Oeggenringenstrasse 12  
6274 Eschenbach

Gemeinde Inwil  
Hauptstrasse 38  
6034 Inwil

Projektverfasser:  
B+S Ingenieure AG  
Weltpoststrasse 5, 3000 Bern 16

Mehr Informationen auf:  
[vif.lu.ch/eschenbach](http://vif.lu.ch/eschenbach)  
[www.eschenbach-luzern.ch](http://www.eschenbach-luzern.ch)  
[www.inwil.ch](http://www.inwil.ch)

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

Auflage: 3600 Expl.  
Stand: Mai 2022