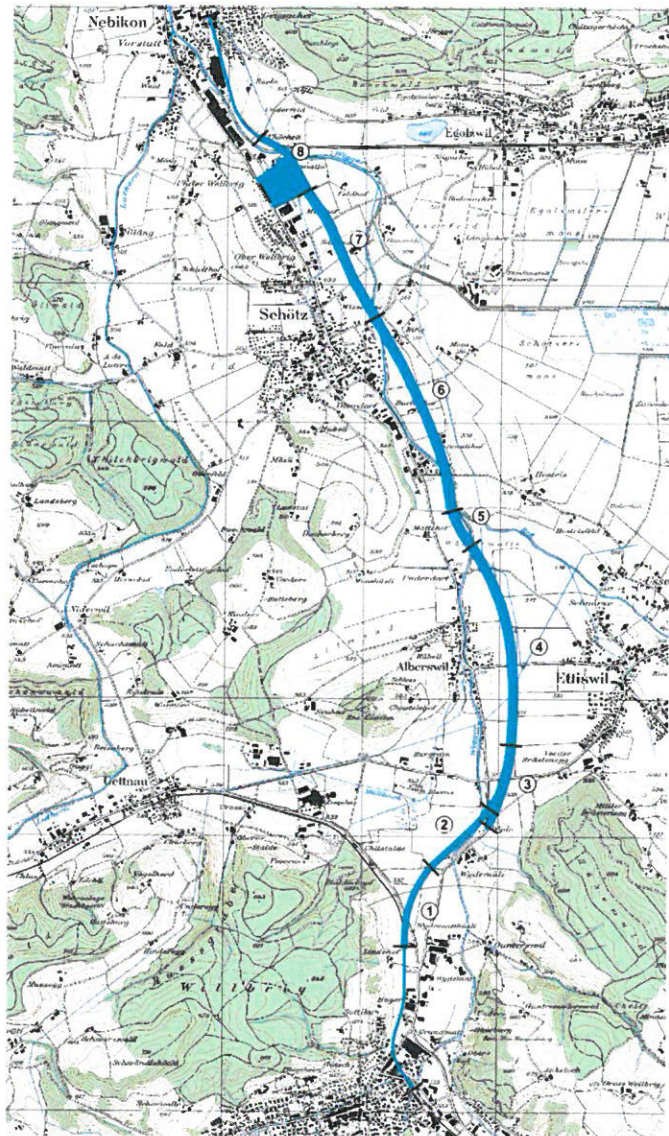


Korridorsicherung Wiggertal

Regionaler Teilrichtplan

Verkehrsspange
 Wiggertalbahn und
 Umfahrung Schötz/Alberswil

Erläuterungsbericht und
 behördenverbindliche
 Festlegungen



Bereinigt gemäss Korrekturen im Regierungsratsentscheid Nr. 1018 vom 16. Oktober 2018



20.12.2018

Krone

REGION LUZERN WEST Menznauerstrasse 2 Postfach CH-6110 Wolhusen
 Tel. 041 490 02 80 Fax 041 490 02 82 info@regionwest.ch www.regionwest.ch

Impressum

Herausgeber: Region Luzern West

Autoren: Gesamtplaner REGION LUZERN WEST (georegio ag, Bahnhofstrasse 35, 3400 Burgdorf)

Version	Datum	Inhalt / Autor(en)
2.0	05.04.2016	Vorprüfungsexemplar / TF
3.0	09.10.2017	Mitwirkungsexemplar / TF
4.0	12.03.2018	Beschlussexemplar / TF
5.0	14.08.2018	Genehmigungsexemplar / TF
6.0	16.10.2018	Vom Regierungsrat genehmigtes Exemplar

Inhaltsverzeichnis

Struktur des Berichts	1
1 Teil A: Erläuterungsbericht	1
2 Teil B: Behördenverbindliche Festlegungen	1
2.1 Verbindlichkeit	1
2.2 Aufbau Massnahmenblätter	1
Teil A: Erläuterungsbericht	3
1 Ausgangslage	3
2 Zielsetzung	3
3 Projektorganisation	4
4 Vorgehen	5
5 Zeitprogramm	5
6 Grundlagen	6
6.1 Raumplanerische Grundlagen	6
6.2 Gesetzliche Grundlagen	8
6.3 Daten Zählungen Strassenverkehr	8
6.4 Kantonales Bauprogramm 2015-2018	9
6.5 Projektstudien	9
7 Prüfung des Korridors und Ableitung von Massnahmen	12
7.1 Rahmenbedingungen	12
7.2 Gliederung des geplanten Korridors in Abschnitte und Interessenabwägung	13
7.3 Fazit	24
8 Risikoabklärung im Zusammenhang mit der Gashochdruckleitung der Unigaz SA	26
9 Koordination mit dem Projekt "Wake & Camp" in der Gemeinde Ettiswil	28
10 Planerlassverfahren	29
10.1 Vor-Vernehmlassung bei den Gemeinden	29
10.2 Kantonale Vorprüfung	29
10.3 Änderungen nach der kantonalen Vorprüfung	29
10.4 Öffentliche Mitwirkung	30
Teil B: Behördenverbindliche Festlegungen	33
1 Verkehrskorridor Wiggertal	33
2 Generelle Festlegungen	39
3 Erforderliche Bauten und Anlagen	40
4 Festlegung zu einzelnen Sachbereichen	41
4.1 Entschädigung	41
4.2 Gewässerschutz	41
4.3 Störfallvorsorge	42
4.4 Landwirtschaft	43
4.5 Natur- und Landschaftsschutz, Archäologie, elektrische Freileitungen	43
4.6 Lärmschutz, Abstände	44

Anhang:

Absichtserklärung der Gemeinden Alberswil, Egolzwil, Ettiswil, Gettnau, Nebikon, Schötz und Willisau über die raumplanerische Sicherung des Verkehrskorridors für die Spange "Wiggertalbahn und Umfahrung Schötz / Alberswil" vom 13. Juni 2016

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Ermittlung von Priorität/Zeitraum der Umsetzung einer Massnahme	2
Abb. 2	Projektorganisation	4
Abb. 3	Vorgehen in sechs Arbeitsschritten	5
Abb. 4	Zeitprogramm	5
Abb. 5	Kantonaler Richtplan (2015): Ausschnitt aus der Richtplankarte	6
Abb. 6	Regionaler Entwicklungsplan Willisau Wiggertal (2007): Ausschnitt aus der Richtplankarte	7
Abb. 7	Karte Bauprogramm	9
Abb. 8	Linienführung der Wiggertalbahn (und der Umfahrungsstrasse Schötz/Alberswil)	10
Abb. 9	Gliederung des geplanten Korridors (gemäss Vorstudie 2009) in Abschnitte: Übersicht	14
Abb. 10	Gliederung des geplanten Korridors (gemäss Vorstudie 2009) in Abschnitte: Legende der Abschnittskarten	15
Abb. 11	Zielkonflikt Grundwasserschutz	25
Abb. 12	Zielkonflikte Gashochdruckleitung (Risiko) und Projekt "Wake & Camp"	25
Abb. 13	Abschnitt Gashochdruckleitung mit eingebauten Schutzplatten	26

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Aufbau Massnahmenblätter	1
Tab. 2	Auszug aus dem Bauprogramm 2015 – 2018	9
Tab. 3	Gliederung des geplanten Korridors (gemäss Vorstudie 2009) in Abschnitte: Übersicht	13
Tab. 4	Abschnitt 1: Gemeinde Willisau	17
Tab. 5	Abschnitt 2: Gemeinde Alberswil	17
Tab. 6	Abschnitt 3: Gemeinde Ettiswil	18
Tab. 7	Abschnitt 4: Gemeinden Alberswil, Ettiswil	20
Tab. 8	Abschnitt 5: Gemeinde Alberswil	20
Tab. 9	Abschnitt 6: Gemeinde Schötz	21
Tab. 10	Abschnitt 7: Gemeinden Schötz, Egolzwil	23
Tab. 11	Abschnitt 8: Gemeinden Schötz, Egolzwil	24
Tab. 12	Technische Daten der Gashochdruckleitung (Strecke 292)	26
Tab. 13	Sicherheitsvorschriften im Zusammenhang mit der Gashochdruckleitung	27
Tab. 14	Auswertung Mitwirkung	32

Struktur des Berichts

Ziel der vorliegenden Planung ist die Ausweisung eines behördenverbindlichen Korridors für die Wiggertalbahn und Umfahrungsstrasse Schötz / Alberswil auf Stufe regionaler Teilrichtplan.

1 Teil A: Erläuterungsbericht

Der Teil A macht mit den Kapiteln 1 bis 7 transparent, wie die Festlegung des Korridors erfolgt ist und welcher Handlungsbedarf daraus resultiert. Er ist nicht Teil des Genehmigungsinhalts und hat lediglich einen erläuternden Charakter.

2 Teil B: Behördenverbindliche Festlegungen

2.1 Verbindlichkeit

Die im Teil B enthaltenen Karten und Massnahmen bilden die Grundlage für die nachfolgenden kommunalen Richt- und Nutzungsplanungen und werden durch den Regierungsrat genehmigt. Die "Korridorsicherung Wiggertal" entspricht damit einem regionalen Teilrichtplan gemäss § 8 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) und ergänzt den regionalen Entwicklungsplan Willisau Wiggertal (2007), indem er die Koordinationsaufgaben V2.2 (Umfahrung Schötz/Alberswil) und V4.2 (Wiggertalbahn) konkretisiert und umsetzt. Gemäss § 11 des PBG ist der regionale Teilrichtplan für die Gemeindebehörden und die REGION LUZERN WEST verbindlich. Sind kantonale Anliegen betroffen, wird er mit der Genehmigung durch den Regierungsrat auch für kantonale Behörden verbindlich.

2.2 Aufbau Massnahmenblätter

Nummer und Titel

Lokalisierung	
Gemeinde(n)	
Richtplanbestimmungen	<i>Inhalt der Massnahme mit Koordinationsaufgaben</i>
Federführung	
Beteiligte	
Koordinationsstand	
Priorität / Zeitraum	

Tab. 1 Aufbau Massnahmenblätter

Begriffe:

Federführung und Beteiligte: Zuweisung der Verantwortlichkeit für die Umsetzung der Massnahme. Die Reihenfolge entspricht der Priorität der Zuständigkeit.

Koordinationsstand: Entspricht folgenden Koordinationsstufen

- **Festsetzung**

Vorhaben, die hinsichtlich der wesentlichen räumlichen Auswirkungen abgestimmt sind

- **Zwischenergebnis**

Vorhaben, die noch nicht abgestimmt sind, für die sich aber klare Aussagen zu den weiteren Abstimmungsschritten machen lassen (bspw. Erarbeitung von Grundlagen oder Konzepten)

- **Vororientierung**

Vorhaben, die noch nicht abstimmungsreif sind oder worüber bloss generelle Vorstellungen bestehen, aber erhebliche Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung haben können

Priorität / Zeitraum: Die Ermittlung der Priorität einer Massnahme bzw. des zeitlichen Horizonts für ihre Umsetzung erfolgt anhand einer Matrix. Aus den beiden Komponenten Wichtigkeit und Dringlichkeit ergibt sich die (zeitliche) Priorität einer Massnahme (Priorität A, B, C, D). Einige Massnahmen haben wiederkehrenden Charakter. Sie werden als Daueraufgabe bezeichnet (E).

Wichtigkeit

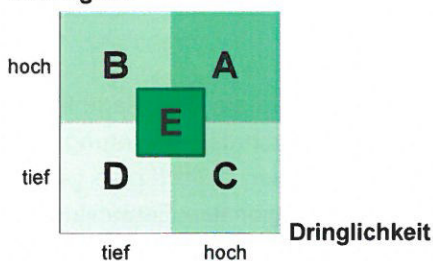


Abb. 1 Ermittlung von Priorität/Zeitraum der Umsetzung einer Massnahme

- **A: wichtig und dringend**

Aufgabe sofort beginnen, die erforderlichen Mittel bereitstellen und die notwendigen Verfahren einleiten

- **B: wichtig**

Aufgabe im Zeitraum von max. 5 Jahren beginnen oder erledigen, allenfalls sofort die notwendigen Handlungsspielräume sichern

- **C: dringend**

Abhängigkeiten klären. Die federführende Stelle sorgt für die notwendigen Beschlüsse und beobachtet die weitere Entwicklung

- **D: übrige Vorhaben**

Nach Bedarf im Zeitraum von max. 10 Jahren erledigen, die weitere Entwicklung beobachten

- **E: Daueraufgabe**

Laufend bzw. periodisch bearbeiten

Teil A: Erläuterungsbericht

1 Ausgangslage

Die in der REGION LUZERN WEST seit längerem diskutierten Vorhaben „Wiggertalbahn“ (Schliessung Netzlücke zwischen Willisau und Nebikon) und „Umfahrung Schötz/Alberswil“ haben für die Entwicklung der Region und die Anbindung der Verbandsgemeinden in Richtung Nord (Autobahn und Fernverkehr Bahn) eine grosse Bedeutung. Sie sind im kantonalen Richtplan (2015), im regionalen Entwicklungsplan Willisau Wiggertal (2007) und in der Mobilitätsstrategie der REGION LUZERN WEST (2013) verankert. Sowohl die Wiggertalbahn wie auch die Umfahrung Schötz/Alberswil sind als langfristige Projekte zu betrachten, deren Umsetzungshorizonte zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden können.

Für die Realisierung der beiden Vorhaben müssen neben den raumplanerischen Voraussetzungen eine Reihe weiterer Bedingungen (v.a. politischer und finanzieller Natur) erfüllt werden. Nur ein langfristiges Denken mit einer überkommunalen Abstimmung gewährleistet daher die Sicherung des Korridors (und damit die Sicherstellung der Handlungsfreiheit).

Das folgende Beispiel illustriert die Notwendigkeit einer überkommunalen Koordination der beiden Linienführungen mit anderen raumwirksamen Vorhaben und eines langfristigen Denkens für die Sicherung des Korridors: 2009 plante die CKW im Raum Schötz/Egolzwil/Nebikon den Bau einer neuen Unterstation im Korridor der Wiggertalbahn und der Umfahrung Schötz / Alberswil. Mittels einer Einsprache konnte die Blockierung des Korridors verhindert und der geplante Standort für die Unterstation in der Folge verschoben werden.

Die Korridorsicherung ist eng verbunden mit der Diskussion der Linienführung. In Willisau (Südende der Wiggertalbahn) und im Raum Schötz/Egolzwil/Nebikon (Nordende der Wiggertalbahn und der Umfahrung) ist die Linienführung aufgrund der bestehenden räumlichen Verhältnisse mehr oder weniger vorgegeben. Hier muss v.a. eine Koordination mit anderen Nutzungs- und Schutzinteressen erfolgen (unter Berücksichtigung der Schutzinteressen, so u.a. das Grundwasserschutzareal Burgrain oder das BLN-Gebiet Wauwilerebene).

Im Raum Alberswil/Ettiswil stellt sich die Frage nach einer optimalen Linienführung im Zusammenhang mit der bestehenden Gashochdruckleitung und der Zerschneidung von bestem Kulturland. Je nach Zweck der Bahn (Güter- und/oder Personenverkehr) ergibt sich hier eine andere Linienführung. So besteht im Personenverkehr ein Bedürfnis nach einem Bahnhof nahe den Siedlungen. Zudem stellt sich langfristig sogar die Frage nach der Möglichkeit einer Verlegung der Gashochdruckleitung.

2 Zielsetzung

Der Korridor für beide Verkehrsträger wird mit einem regionalen Teilrichtplan gemäss §8 PBG in einem überkommunal abgestimmten Verfahren konkretisiert und behördenverbindlich gesichert. Damit kann gewährleistet werden, dass die Planung und Umsetzung der beiden Vorhaben langfristig möglich bleibt. Dieses Hauptziel umfasst folgende Teilziele:

1. Die generelle Linienführung für Strasse und Schiene gemäss der Vorstudie von Planquadrat (2009) wird überprüft, insb. im Raum Schötz/Alberswil (Möglichkeit der Verschiebung in Richtung Osten).
2. Die notwendigen Anschlusspunkte für die Umfahrungsstrasse sind bekannt.

3. Die Hauptfunktion der Wiggertalbahn ist geklärt (Güter- und/oder Personenverkehr).
4. Die Standorte der Haltestellen der künftigen Wiggertalbahn, insb. in Alberswil, sind in Abhängigkeit der Hauptfunktion der Bahn geklärt. Der erforderliche Raumbedarf (Perimeter) ist ebenfalls behördenverbindlich gesichert.

Mit einer Absichtserklärung bestätigen die unterzeichnenden Gemeinden damit, den regionalen Teilrichtplan "Korridorsicherung Wiggertal" mit ihren Instrumenten der Ortsplanung umzusetzen.

3 Projektorganisation

Das Projekt wurde durch die REGION LUZERN WEST (Begleitung durch die Arbeitsgruppe Raum- und Richtplanung) sowie deren Verbandsgemeinden im Wiggertal getragen. Zur Ermittlung der notwendigen Arbeitsschritte und Konkretisierung der weiteren Bearbeitung wurde 2013 eine Projektgruppe eingesetzt. Die fachliche Begleitung erfolgt durch den Gesamtplaner der REGION LUZERN WEST.

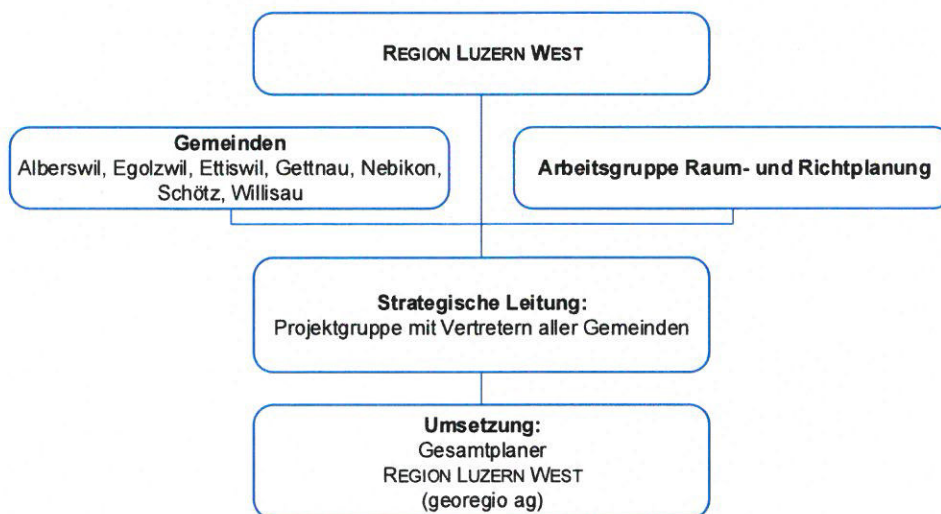


Abb. 2 Projektorganisation

4 Vorgehen

Die Erarbeitung richtete sich nach folgenden Projektphasen und Arbeitsschritten:

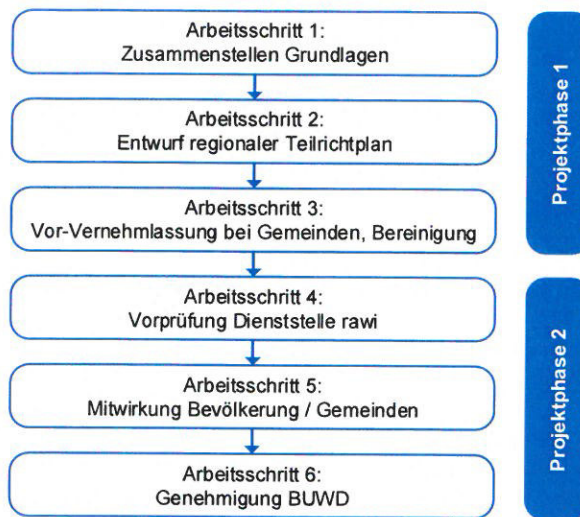


Abb. 3 Vorgehen in sechs Arbeitsschritten

5 Zeitprogramm

	2015				2016	
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2
Projektphase 1: Erarbeitung Entwurf Planungsinstrument						
Arbeitsschritt 1: Zusammenstellen Grundlagen						
Arbeitsschritt 2: Entwurf regionaler Teilrichtplan						
Arbeitsschritt 3: Vor-Vernehmlassung bei Gemeinden, Bereinigung						
Sitzungen Projektgruppe	◆	◆		◆	◆	◆

	2016		2017				2018	
	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2
Projektphase 2: Konsolidierung und Verfahren								
Arbeitsschritt 4: Vorprüfung BUWD, Bereinigung Unterlagen								
Arbeitsschritt 5: Mitwirkung Bevölkerung / Gemeinden								
Arbeitsschritt 6: Beschluss DV und Genehmigung BUWD								
Sitzungen Projektgruppe					◆	◆	◆	

Legende:

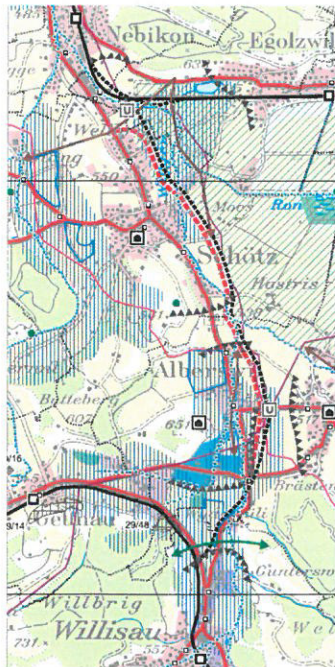
- Projektphasen
- Arbeitsschritte
- Sitzungen

Abb. 4 Zeitprogramm

6 Grundlagen

6.1 Raumplanerische Grundlagen

6.1.1 Kantonaler Richtplan (2015)



Wiggertalbahn und Umfahrung Schötz / Alberswil

Die Wiggertalbahn (Koordinationsaufgabe M5-2) und die Umfahrung Schötz/Alberswil (Koordinationsaufgabe M3-2) werden im kantonalen Richtplan 2015 mit dem Koordinationsstand Vororientierung aufgeführt. Beide Vorhaben waren bereits im kantonalen Richtplan 2009 enthalten. In der Richtplankarte ist die Linienführung orientierend als Korridor dargestellt.

Option: Vertiefte Prüfung Wiggertalbahn durch REGION LUZERN WEST

Gemäss kantonaalem Richtplan kann die Wiggertalbahn durch den regionalen Entwicklungsträger als langfristige Option vertieft geprüft werden (Machbarkeit, Kosten/Nutzen, detaillierte Raumfreihaltung). Zu beachten ist dabei auch die mögliche Optimierung des SBB-Trassees südlich von Nebikon (Koordinationsaufgabe M5-2).

Abb. 5 Kantonaler Richtplan (2015): Ausschnitt aus der Richtplankarte

6.1.2 Regionaler Entwicklungsplan Willisau Wiggertal (2007)

Vision Wiggertalbahn

Zur Schliessung der Netzlücke zwischen Willisau und Nebikon und als langfristige Alternative zur Busverbindung ist gemäss REP Willisau Wiggertal auf der Linie Willisau-Nebikon ein neues, schienegebundenes Transportmittel (Vision Wiggertalbahn) zu prüfen. Bei den Überlegungen über die Machbarkeit und Zweckmässigkeit sind die Bedürfnisse des Güterverkehrs zu berücksichtigen. Der Korridor für die Wiggertalbahn ist gemäss Koordinationsaufgabe V4.2 offen zu halten (Koordinationsstand: Vororientierung). Die Vision wird im REP auf den Seiten 58 und 59 näher umschrieben:

Heute arbeiten rund 2'500 Personen aus der Region Willisau Wiggertal im Schweizerischen Mittelland und in den Ballungsgebieten der Städte Basel, Bern und Zürich. Die öV-Verbindung auf der Nord-Süd-Achse, zwischen den wichtigsten regionalen Arbeitsstandorten Willisau und dem unteren Wiggertal, und auch die Anbindung der Region Willisau an das Schweizerische Mittelland (Verbindung nach Zofingen) sind heute aber wenig attraktiv.

Auch hinsichtlich des Güterverkehrs besteht eine Netzlücke. Heute machen die Gütertransporte in den Raum Willisau-Zell jeweils einen Umweg über Luzern oder Langenthal. Mit der Wiggertalbahn hätte auch die Industrie einen direkten Anschluss an das Schweizerische Mittelland.

Zwischen dem Regionalzentrum Willisau und Nebikon soll deshalb eine möglichst schnelle und direkte Schienenverbindung angeboten werden. Mit der Wiggertalbahn kann der Zusammenhalt in der Region gefördert, die Identität der Region gestärkt und die wirtschaftlichen Voraussetzungen verbessert werden. Das neue Verkehrsmittel soll kompatibel mit dem bestehenden Schienennetz an den Anschlusspunkten sein und möglichst viele Bewohner des Wiggertals erreichen.

Um die neue Bahn bspw. als Strassenbahn durch das Siedlungsgebiet zu führen, fehlt der Platz auf den Ortsdurchfahrten. Deshalb soll die Wiggertalbahn als S-Bahn konzipiert werden. In Alberswil und Schötz soll das Trasse der S-Bahn räumlich an die Linienführung der Umfahrungsstrasse Schötz/Alberswil angeglichen werden. Damit verbunden ist der Nachteil, dass die Haltestellen ausserhalb des Siedlungsgebietes zu liegen kommen. Gleichzeitig kann damit aber eine zusätzliche Zerschneidung der Landschaft verhindert werden.



Umfahrung Schötz/Alberswil

Aufgrund der laufenden Zunahme der Verkehrsbelastung auf der Kantonsstrasse K11 wurden im REP Willisau Wiggertal die Optionen für eine Umfahrung u.a. der Dörfer Alberswil und Schötz geprüft. Grundsätzlich bestanden damals die Möglichkeiten, eine offen geführte Umfahrung westlich oder östlich des Siedlungsgebietes zu realisieren.

Der Ausbau der stark sanierungsbedürftigen Niderwilstrasse als "Umfahrungsvariante West" (gemäss Koordinationsaufgabe V2.1 des REP Willisau Wiggertal) wurde von der Gemeinde Schötz in der Zwischenzeit fallen gelassen, da es nicht realistisch und sinnvoll ist, gleichzeitig den Ausbau von zwei Achsen (Ost: Wiggertalbahn, West: Umfahrung über die Niderwilstrasse) voranzutreiben. Zudem hat es der Kantonsrat im Zusammenhang mit der Beratung über das Strassenbauprogramm 2015-2018 abgelehnt, die Niderwilstrasse als Kantonsstrasse einzureihen. Darüber hinaus führt die Niderwilstrasse durch ein Wohnquartier von Gettnau. Die Gemeinde Gettnau plant, auf diesem Abschnitt eine Tempo-30-Zone einzuführen.

Abb. 6 Regionaler Entwicklungsplan Willisau Wiggertal (2007): Ausschnitt aus der Richtplankarte

Mit der Koordinationsaufgabe V2.2 des REP Willisau Wiggertal werden die Gemeinden Alberswil und Schötz beauftragt, in ihren Verkehrsrichtplänen aufzuzeigen, wo langfristig eine Umfahrung realisiert werden kann. Der Auftrag der planungsrechtlichen Sicherung der entsprechenden Korridore wird mit dem Koordinationsstand Festsetzung aufgeführt.

6.1.3 Kommunale Verkehrsrichtpläne

Der Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan der Gemeinde Alberswil datiert aus dem Jahr 2008. Er enthält noch keine Massnahmen zum Korridor der Wiggertalbahn und der Umfahrungsstrasse. Im 2010 genehmigten Zonenplan ist dagegen der Grobkorridor der Wiggertalbahn orientierend aufgeführt.

Der Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan der Gemeinde Schötz (2005) enthält in den Gebieten Schürmatt und Wissenhusen Massnahmen für die Erstellung der Anschlüsse der Umfahrungsstrasse (Sanierung Einmündung).

Die Erschliessungs- und Verkehrsrichtpläne der übrigen betrachteten Gemeinden enthalten keine Festlegungen zur Wiggertalbahn und der Umfahrungsstrasse.

6.2 Gesetzliche Grundlagen

Eisenbahn

Für den Bau und Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur wird gemäss Art. 5 des Eisenbahngesetzes EBG (SR 742.101) eine bundesrechtliche Konzession benötigt, in der das Unternehmen berechtigt und verpflichtet wird, die Infrastruktur nach den Vorschriften der Eisenbahngesetzgebung zu bauen und zu betreiben. Das Verfahren mündet in die Plangenehmigungsverfügung, welche auch als Baubewilligung gilt.

Strassenverkehr

Die Planung und Realisierung der Umfahrungsstrasse Schötz/Alberswil ist Kantonsaufgabe und wird damit gemäss kantonalem Strassengesetz und der Strassenverordnung geregelt. Zuständig für die Planung und Realisierung ist die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif). Das Verfahren ist standardisiert und läuft nach folgenden Schritten ab:

- Planung: Studie/Vorprojekt, Bauprojekt, Bewilligungsverfahren, Bewilligung Baukredit durch Kantonsrat (bei Baukosten > 3 Mio. Franken. Vorhaben mit Baukosten von mehr als 25 Mio. Franken erfordern die Zustimmung der Stimmberechtigten des Kantons Luzern.).
- Realisierung: Detailplanung, Landerwerb, Koordination und Detailabsprachen mit weiteren zuständigen Stellen und Fachspezialisten bei Kanton und Bund, Submission, Ausführung

Umweltverträglichkeitsprüfung

Beide Vorhaben unterliegen der Pflicht für eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung UVPV.

6.3 Daten Zählungen Strassenverkehr

Die automatische Strassenverkehrszählung des Kantons Luzern lieferte 2013 für den Standort Nr. 1160 (Schötz, Lichtsignalanlage Luzernerstrasse) folgende Werte (ohne Berücksichtigung des Umfahrungsverkehrs über die Niderwilstrasse):

- Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV): 9'901 Fahrzeuge
- Durchschnittlicher Werktagverkehr (DWV): 10'857 Fahrzeuge
- Samstag: 8'931 Fahrzeuge
- Sonntag: 6'243 Fahrzeuge

Der Anteil des Schwerverkehrs wird nicht erhoben. In Ableitung der Werte an den Zählstellen in Nebikon (Kantonsstrasse: 8%) und in Willisau (Umfahrungsstrasse: 10%) wird ein Wert zwischen 8 und 10% angenommen. Der Schwerverkehrsanteil setzt sich aus den Fahrzeugkategorien Car, Lastwagen, Lastenzüge (Lastwagen mit Anhänger) sowie Sattelzügen zusammen. Der Bau der Wiggertalbahn müsste eine deutliche Senkung des Schwerverkehrs durch die Dörfer nach sich ziehen (Umlagerung des Güterverkehrs auf den Achsen Menznau-Zofingen-Olten und Zell-Zofingen-Olten).

Bei der Messstelle Nebikon (Kantonsstrasse) betrug die Jahreszunahme 2.8%, auf der Umfahrungsstrasse Willisau 2.3%. Aus diesen Werten wird auf der Kantonsstrasse in Alberswil und Schötz ein jährliches Wachstums des Verkehrsaufkommens von rund 2.5% geschätzt. Bei einem Planungs- und Realisierungshorizont einer Umfahrungsstrasse von 20 Jahren und einem ungebremsten, gleichmässigen Wachstum ist 2033 mit einem DTV von rund 16'000 Fahrzeugen zu rechnen.

6.4 Kantonales Bauprogramm 2015-2018

Das kantonale Bauprogramm 2015 – 2018 umfasst im Bereich des betrachteten Perimeters folgende Massnahmen (braun: Realisierung):



Nr.	Strasse	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Topf	Projekt-kosten	Kosten bis 2014	Topf A				Topf B	Topf C
						2015	2016	2017	2018		
18	K11/40	Willisau, Kreisel Wydenmatt (exkl.) – Bahnübergang, Erstellen Radverkehrsanlage, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Leistungsfähigkeit Kreisel Grundmatt	A	4'000'000	300'000	100'000	100'000	500'000	3'000'000		
19	K11/43	Schötz, Industriegebiet Süd – Einmündung K 43, Erstellen Radverkehrsanlage, Sanierung Knoten	A	2'900'000	100'000		100'000	100'000	2'000'000	600'000	
20	K11	Schötz, Dorf, Anpassung Bushaltestellen	A	500'000	0		50'000		450'000		
25	K12	Ettiswil/Alberswil, Einmündung Dorfstrasse – Einmündung K 11, Sanierung und Ausbau Strasse, Erstellen Radverkehrsanlage	A	2'100'000	1'900'000	200'000					
81	K11	Alberswil, Dorf, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Kunstbauten (exkl.)	B	2'100'000	0		50'000	50'000		2'000'000	
118	K12	Alberswil – Schötz, Umfahrung, Planung	C	1'000'000	0						1'000'000

Abb. 7 Karte Bauprogramm Tab. 2 Auszug aus dem Bauprogramm 2015 – 2018

Von Bedeutung für die Korridorsicherung im Wiggertal ist insbesondere die Massnahme 118 (Topf C), welche die Planung der Umfahrungsstrasse Schötz/Alberswil zum Ziel hat.

6.5 Projektstudien

6.5.1 Vorstudie Planquadrat (2009)

Im Auftrag der REGION LUZERN WEST hat das Büro Planquadrat (Willisau) 2009 eine Vorstudie über die mögliche Linienführung erarbeitet. Diese Studie bildet die Basis für die weiteren Abklärungen und die Festlegung des behördenverbindlichen Korridors.

6.5.2 NRP-Projekt "Anschluss Luzern-West an die Wirtschaftsregion Mittelland (Wiggertalbahn)" (2010)

Im Rahmen eines NRP-Projekts wurden u.a. das volkswirtschaftliche Potenzial und alternative Finanzierungsmodelle untersucht. Der Technische Bericht datiert vom Dezember 2010 und wird nachfolgend zusammenfassend wiedergegeben.

Beschreibung der Linienführung

Die Wiggertalbahn ist als Neubaustrecke zwischen dem Abzweiger „Wydenmatt“, ca. 1 km nördlich Willisau und dem Abzweiger „Schürmatte“, ca. 1 km südlich Nebikon konzipiert. Die Abschnitte zum Bahnhof Willisau bzw. zum Bahnhof Nebikon müssen voraussichtlich als Parallelgleise ausgebaut werden. Sie werden vor allem aus betrieblichen Gründen benötigt.

Die Linienführung der Neubaustrecke folgt der bestehenden Kantonsstrasse zwischen Willisau und Nebikon und fügt sich zwischen den beiden Abzweignern in einen engen Korridor zwischen der bestehenden Siedlung und verschiedenen Schutzgebieten (Landschaftsschutz, Grundwasserschutz) ein.

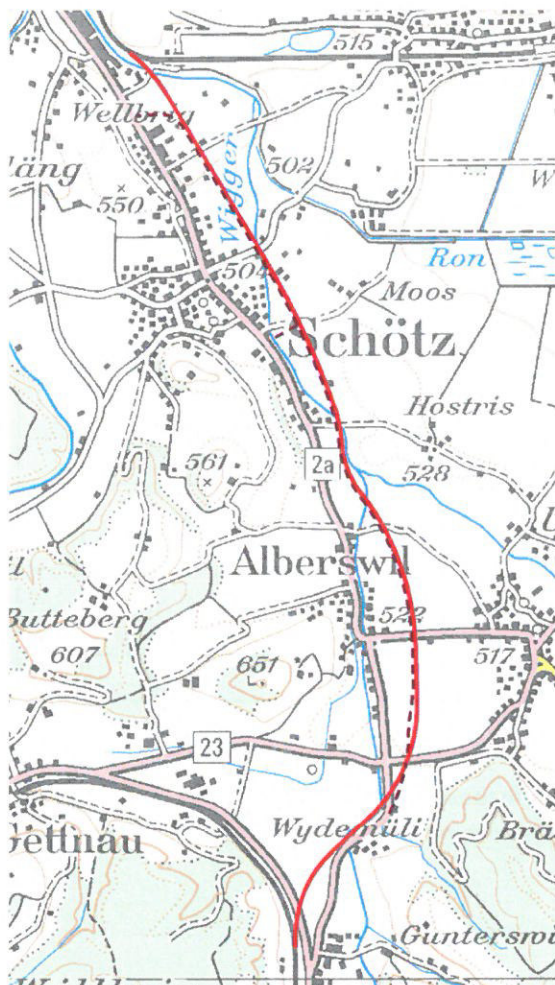


Abb. 8 Linienführung der Wiggertalbahn (und der Umfahungsstrasse Schötz/Alberswil)

Sie verläuft von Süden her durch das Grundwasserschutzareal Burgrain, ab dem Kreisel Burgrain auf der rechten Seite der Wigger und östlich der beiden Siedlungsgebiete von Alberswil und Schötz. Im Abschnitt Alberswil-Ettiswil tangiert sie die Gashochdruckleitung der Unigaz SA. Nach dem Zusammenfluss der Rot mit der Wigger stösst die Neubaustrecke der Wiggertalbahn an das östliche gelegene BLN-Gebiet Wauwilermoos. Im Bereich des Abzweigers „Schürmatte“ tangiert die neue Bahnverbindung eine Grundwasserschutzzone und führt unmittelbar nördlich der neu geplanten die CKW-Unterstation Egolzwil durch.

Angebotskonzept, Nachfrage- und Netzwirkung

Die heute bestehenden Bus- und Bahnverbindungen aus dem Raum Willisau über Sursee in Richtung Luzern bzw. Olten sind in den Spitzenzeiten mit erheblichen Verspätungen belastet (Anschlussbrüche beim Bahnhof Sursee; Busse zum Bahnhof Sursee bleiben in Spitzenzeiten im Stau stecken) und so wenig attraktiv. Zur Verbesserung dieser Situation und zur optimaleren Anbindung der Achse Entlebuch – Wolhusen – Willisau – Nebikon – Dagmersellen in Richtung Olten wurden zwei Lösungsansätze (neue Angebote) geprüft:

- Ab Luzern über Wolhusen – Willisau – Nebikon – Olten
- Ab Entlebuch über Wolhusen – Willisau – Nebikon – Olten

Die Studie kommt zum Schluss, dass eine Direktverbindung aus dem Raum Entlebuch / Langnau über Willisau vorzuziehen ist, weil so das Ziel Olten direkter, schneller und mit weniger Umsteigebeziehungen erreicht werden kann. Weiter ist dieses Angebot einfacher umsetzbar, da der heute schon überlastete Bahnhof Luzern nicht angefahren werden muss.

Die Güterverkehrserschliessung der Korridorgemeinden bzw. der REGION LUZERN WEST erfolgt heute via Langenthal und Luzern. Dabei ist auf dem Streckenabschnitt zwischen Wolhusen und Menznau ein Gefälle von bis zu 2.5% zu überwinden. Güterzüge müssen heute getrennt werden, weil die Bahnstromversorgung auf verschiedenen Abschnitten zu knapp bemessen ist, um die vorhandenen Steigungen mit Ganzzügen zu bewältigen. Eine Realisierung der Wiggertalbahn mit neuen und kürzeren Erschliessungsmöglichkeiten via Olten (der Umweg über Langenthal entspricht ca. 20 km) bringt deshalb grosse Vorteile für den Güterverkehr, weil Kosten gespart, die Kapazität für Güterverkehrstransporte erhöht und die neuralgischen Stellen im Bahnhof Luzern sowie die Infrastruktur-Schwachstellen im Streckennetz zwischen Wolhusen und Langenthal umfahren werden können.

Machbarkeit, Nutzen und Finanzierung

Die technische Machbarkeit der Wiggertalbahn ist gegeben. Der Nutzen fällt in der gesamten REGION LUZERN WEST an. Im Personenverkehr erfolgt eine Verbesserung der Verbindung aus dem Raum Entlebuch, dem Gebiet Willisau sowie den Korridorgemeinden in Richtung Olten. Der Güterverkehr kann

sein Marktpotenzial mit der neuen direkten Anbindung aus dem gesamten Wirtschaftsraum nach Norden nachhaltig verbessern. Es ist eine Attraktivitätssteigerung des Wohn- und Unternehmensstandorts – erzielt auch durch den "Schienenbonus" – zu erwarten. Betreffend Fahrgastaufkommen ist die neue Bahnverbindung zwar nicht als stark frequentierte Regionallinie einzustufen. Da aber mit dem neuen Bahnangebot die neuralgischen Stellen im Bahnknoten Luzern und im Streckenabschnitt zwischen Wolhusen bis Langenthal umfahren werden, kann die Wiggertalbahn neben einem neuen, für die Region attraktiven Angebot für den Personen- und Güterverkehr auch mithelfen, aktuelle Schwachstellen im Schienennetz zu entlasten.

Die Investitionskosten für den Bau dürften in der Grössenordnung von 120 Mio. CHF liegen. Dazu kämen weitere Anpassungen des Strassennetzes mit einem geschätzten Investitionsaufwand von weiteren 54 Mio. CHF (Kostenstand: 2010). Eine Finanzierung nach dem Modell der Public Private Partnership (PPP) ist grundsätzlich möglich, drängt sich aber nicht auf.

Raumplanerische Einordnung

Die strategische Ausrichtung des Kantons Luzern in Richtung Norden bildet die raumplanungspolitische Grundlage für das Projekt Wiggertalbahn. Durch die im kantonalen Richtplan (2015) formulierte generelle Zielsetzung, die Regionalzentren und den ländlichen Raum mit einer guten Verkehrsinfrastruktur an die wirtschaftlichen Zentren anzubinden, erhält das Projekt einen wichtigen Stellenwert. Die Realisierbarkeit ist in einem längerfristigen Zeitraum zu sehen.

Das Projekt leistet einen wertvollen Beitrag zu einem Gesamtverkehrskonzept für den westlichen Teil des Kantons Luzern. Zudem bietet sich die Chance, im Zusammenhang mit der Umfahrungsstrasse Schötz/Alberswil räumliche und projekttechnische Synergien zu nutzen.

7 Prüfung des Korridors und Ableitung von Massnahmen

7.1 Rahmenbedingungen

7.1.1 Inhalte des regionalen Teilrichtplans

Der regionale Teilrichtplan nimmt die Linienführung gemäss Vorstudie Planquadrat (2009) auf und beschränkt sich auf die planungsrechtliche Sicherung des Korridors für die Wiggertalbahn und Umfahrung Schötz/Alberswil (mit flankierenden Massnahmen). Die Planung und Projektierung gemäss Kap. 6.2 sowie vertiefende Studie bezüglich Kosten-Nutzen-Verhältnis inklusive detailliertes Angebots- und Nachfragekonzept und Netzwirkung sollen dagegen erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

7.1.2 Hauptfunktion der Wiggertalbahn

An einem vorbereitenden Workshop hat die Projektgruppe im September 2014 festgelegt, dass die Wiggertalbahn als Personen- und Güterbahn dienen soll (mit Priorität Personenverkehr). Dies hat Einfluss auf die Linienführung (Lage der Haltestelle für den Personenverkehr), da im Personenverkehr Haltestellen in der Nähe des Siedlungsgebietes erwünscht sind. Diese Anforderung wurde in der Vorstudie 2009 berücksichtigt.

7.1.3 Notwendige Anschlusspunkte für die Wiggertalbahn

Vom Bahnhof Willisau bis zum Anschlusspunkt Wydematt (Willisau) sowie vom Bahnhof Nebikon bis zum Anschlusspunkt Schürmatte (Egolzwil) sind voraussichtlich Parallelgleise notwendig. Heute bestehen bereits verschiedene Zugs- und auch Güterverkehrsverbindungen von und nach Willisau bzw. Nebikon. Die Wiggertalbahn würde den Fahrplan dieser Verbindungen stören, wenn sie direkt in die Stammstrecke nördlich Willisau bzw. südlich Nebikon eingefügt würde. Mit Parallelgleisen können die heute bestehenden Zugverbindungen nach wie vor auf der Stammstrecke verkehren. Die Wiggertalbahn wird erst bei den beiden Bahnhöfen in die bestehenden Stammstrecken eingefügt.

Bahngütertransporte aus dem Raum Gettnau – Huttwil können die geplante Wiggertalbahn nicht direkt, d.h. nicht ohne Richtungswechsel nutzen. Züge aus dieser Richtung müssen im Bahnhof Willisau auf ein Abstellgleis geführt und für die Weiterfahrt Richtung Norden umgerüstet werden. Solche Richtungswechsel sind im Bahnbetrieb zeit- und personalintensiv sowie teuer und damit wenig attraktiv. Mit einer Verbindungskurve vor Willisau (nördlich Wydematt) und der Schaffung eines Gleisdreiecks könnten solche Rangiermanöver umgangen werden. Hierzu wären aber weitere Weichen und deutlich mehr Signal- und Sicherungstechnik notwendig. Auch in landschaftlicher Hinsicht wäre ein solches Gleisdreieck nur sehr schwer zu realisieren. Als Alternative kommt eine Wendemöglichkeit im selben Raum in Frage.

Aufgrund der geringeren Nachfrage ist dagegen beim Anschlusspunkt in Nebikon kein Gleisdreieck bzw. keine Wendemöglichkeit notwendig. Die regionalen Güterverkehrsströme verlaufen hauptsächlich von Menznau bzw. Zell in Richtung Norden und umgekehrt.

7.1.4 Haltestellen der Wiggertalbahn

Als Haltestellen stehen im Vordergrund: Alberswil (an der Strasse nach Ettiswil; von Interesse auch für die Gemeinden Ettiswil und Gettnau) sowie Schötz (beim Parkplatz Fussballfeld Wissenhusen).

7.1.5 Notwendige Anschlusspunkte für die Umfahrungsstrasse

Die notwendigen Anschlusspunkte für die Umfahrungsstrasse Schötz/Alberswil müssen bei der raumplanerischen Umsetzung berücksichtigt werden. Es handelt sich um folgende Punkte (siehe Abb. 9 und Abb. im Kap. 7.2.2):

- Wydehüsli, Gemeinde Ettiswil (ca. Koordinaten 642930 / 221070): Beginn neue Linienführung, Anschluss an die bestehende Kantonsstrasse K11
- Wydenacher, Gemeinde Ettiswil (ca. Koordinaten 643000 / 211400): Anschluss an die Kantonsstrasse K18 (Ettiswil-Gettnau), mit neuem Kreisel
- Bruggmatt, Gemeinden Ettiswil und Alberswil (ca. Koordinaten 643100 / 222250): Anschluss an Kantonsstrasse 12 Ettiswil-Alberswil
- Bucherhof, Gemeinde Schötz (ca. Koordinaten 642300 / 224260): Anschluss an die bestehende K11, Gewerbegebiete Chatzeleematte, Wiggerematte
- Wissenhusen, Gemeinde Schötz (ca. Koordinaten 642100 / 224770): Anschluss an die Gemeindestrasse Schötz-Egolzwil
- Netzetalmatte, Gemeinde Schötz (ca. Koordinaten 641280 / 225630): Beginn neue Linienführung, Anschluss an die bestehende Kantonsstrasse K11

An den Anschlusspunkten Wydenacher (Ettiswil), Bruggmatt (Ettiswil), Wissenhusen (Schötz) sowie im Gebiet Wiggerematte (Schötz) sind nach heutigem Planungsstand (Vorstudie) Strassenüberführungen über die Wiggertalbahn notwendig, welche ebenfalls einen grösseren Eingriff in das Landschaftsbild nach sich ziehen.

7.2 Gliederung des geplanten Korridors in Abschnitte und Interessenabwägung

Zur Ermittlung des Handlungsbedarfs bei der raumplanerischen Sicherung wird der insgesamt rund 6.5 km lange Korridor der Wiggertalbahn und der Umfahrungsstrasse Schötz/Alberswil in Abschnitte gegliedert. Abgrenzungskriterien sind Gemeindegrenzen und wichtige Kreuzungspunkte bzw. notwendige Bauwerke. Beim Abschnitt 4 erfolgt eine Untergliederung aufgrund der Überschneidung mit der Linienführung der Gashochdruckleitung der Unigaz SA (in den Gemeinden Ettiswil und Alberswil).

Nr.	Gemeinde(n)
1	Willisau
2	Alberswil
3	Ettiswil
4a	Ettiswil
4b	Alberswil, Ettiswil
4c	Alberswil
4d	Ettiswil
4e	Alberswil
4f	Ettiswil
5	Alberswil
6	Schötz
7	Schötz, Egolzwil
8	Schötz, Egolzwil

Tab. 3 Gliederung des geplanten Korridors (gemäss Vorstudie 2009) in Abschnitte: Übersicht

7.2.1 Übersicht

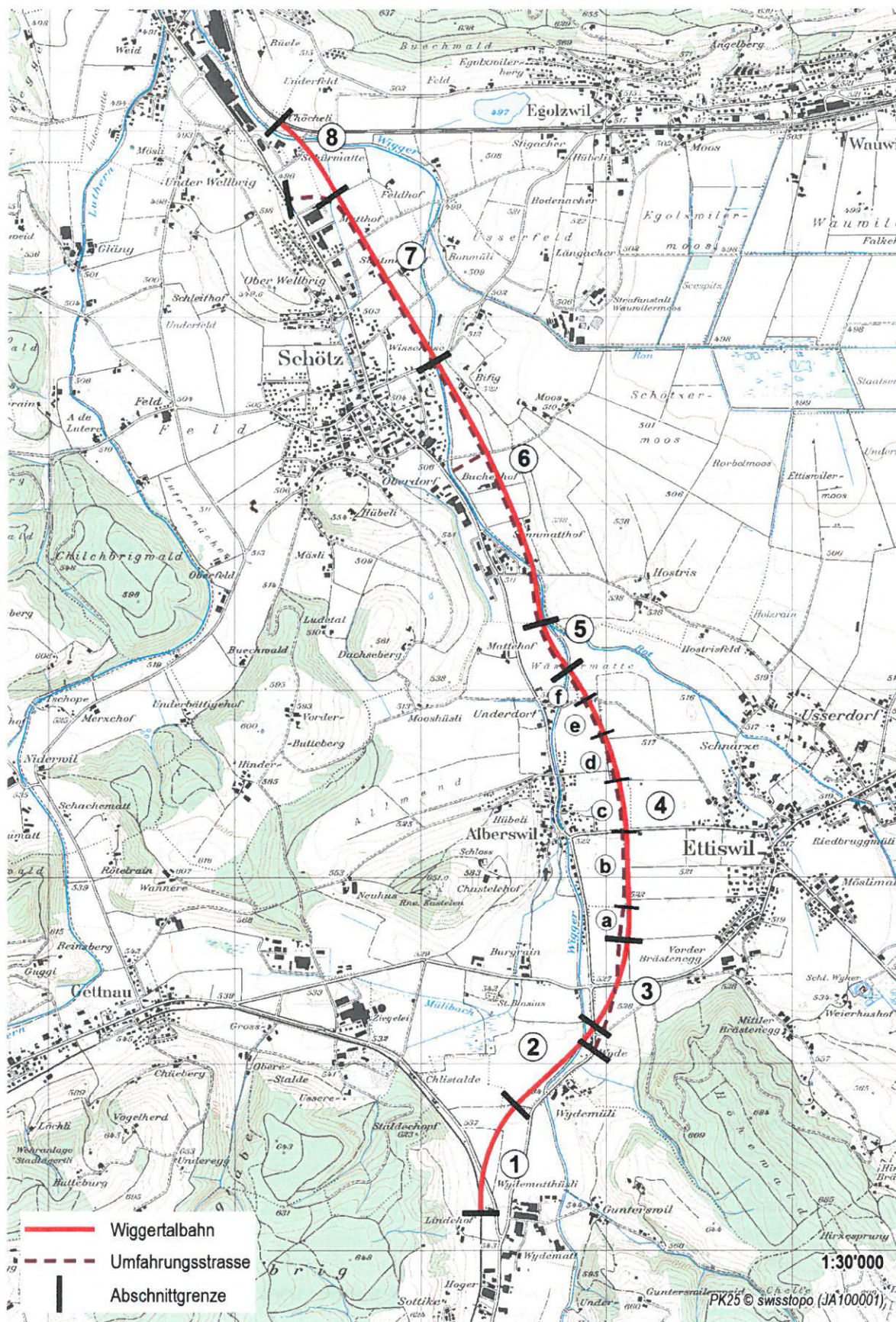


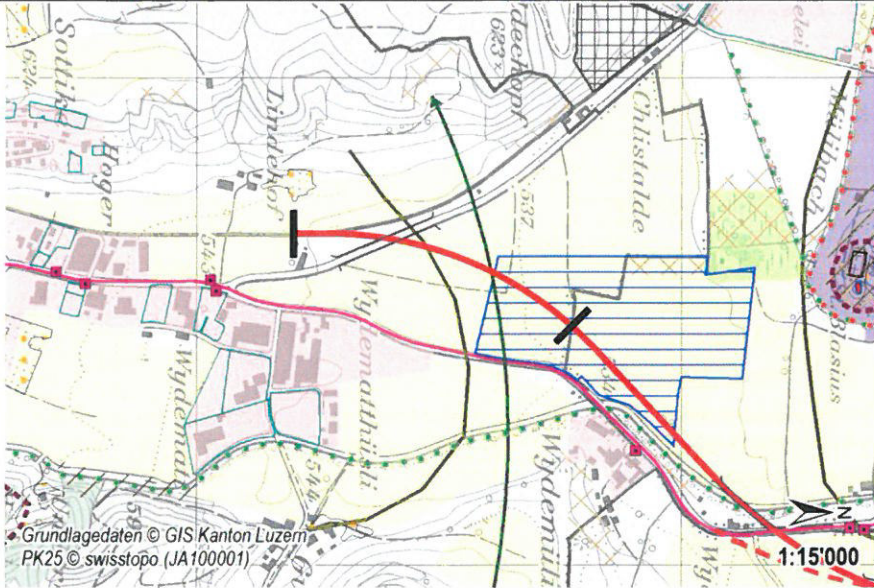
Abb. 9 Gliederung des geplanten Korridors (gemäss Vorstudie 2009) in Abschnitte: Übersicht

7.2.2 Abschnitte

Legende:

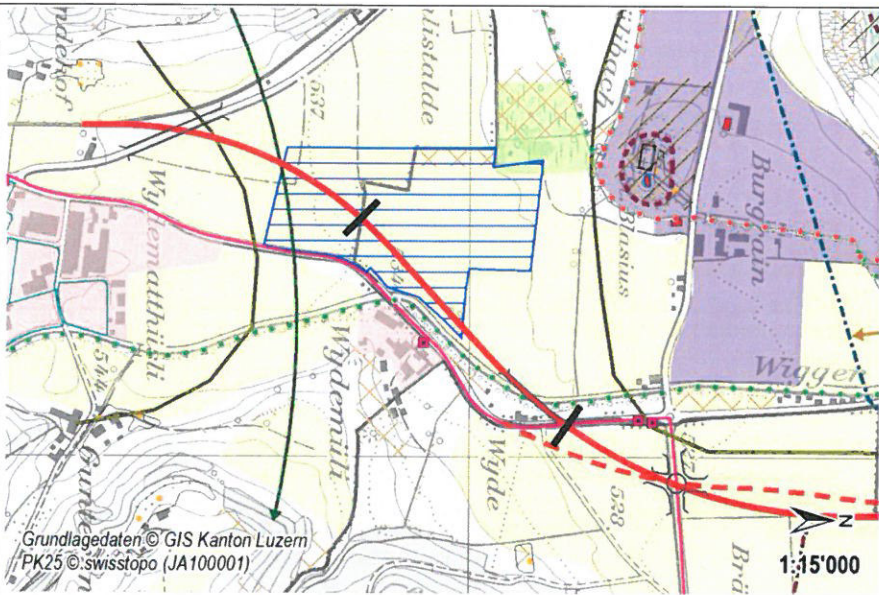
	Wiggertalbahn
	Umfahrungsstrasse
	Bauwerk
	Bahnhaltestelle
	Bushaltestelle
	Buslinie
	Unterstation
	Erdgasleitung
	Kabelleitung
	Freileitung
	Kiesgrube
Grundwasserschutz	
	Zone S1
	Zone S2
	Zone S3
	Zone S
	Grundwasserschutzareal
	Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder der Schweiz (ISOS)
	Archäologische Fundstelle
	Bauinventar (Punkt)
	Bauinventar (Linie)
	Bauinventar (Fläche)
	Bauinventar: Baugruppe
	Kantonales Denkmalverzeichnis (Punkt)
	Kantonales Denkmalverzeichnis (Fläche)
	Fruchtfolgefläche
	öAF: Landwirtschaftliche Kulturfäche
	öAF: Hochstammobstgärten
	Naturobjekt (kleiner 1ha)
	Naturobjekt (grösser 1ha)
	linienartiges Naturobjekt
	Siedlungstrennraum
	Vernetzungsachse für Kleintiere
	Wildtierkorridor
	geologisch-geomorphologische Objekte (nationale, regionale, lokale Bedeutung)
	Landschaftsschutzgebiet
	Wald mit Naturvorrangfunktion
	Freizeit- und Erholungsgebiete
	Siedlungsgebiet
	unüberbaute Bauzonen (2012)
	Gemeindegrenzen

Abb. 10 Gliederung des geplanten Korridors (gemäss Vorstudie 2009) in Abschnitte: Legende der Abschnittskarten

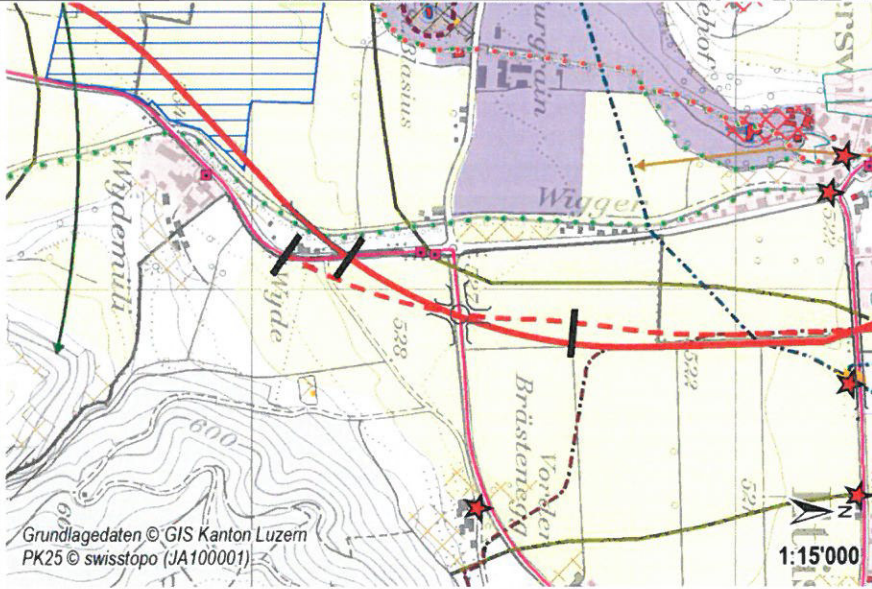
Nr. 1	 <p>Legende: siehe Abb. 10, S. 15</p>
Gemeinde	Willisau
Länge, ca.	Bahn: 620m
begleitende bauliche Massnahmen	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p>Bahn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anschluss an BLS-Linie Willisau-Gettnau mit Wendemöglichkeit • Parallelgleise vom Anschlusspunkt bis zum Bahnhof Willisau </div> <div style="width: 48%;"> <p>Strasse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unterführung K11a </div> </div>
Interessenabwägung	
Zielkonflikte	<ul style="list-style-type: none"> • Der nördliche Teil des Abschnitts tangiert das Grundwasserschutzareal Burg-rain gemäss kantonalem Richtplan 2015: Grundwasserschutzareale dienen künftigen Nutzung und Anreicherung von Grundwasser. In Grundwasserschutzarealen dürfen keine neuen Bauzonen aus-geschieden werden. Es dürfen auch keine Bauten und Anlagen erstellt oder Ar-beiten ausgeführt werden, die künftige Anreicherungs- und Nutzungsanlagen beeinträchtigen könnten (Art. 21 Gewässerschutzgesetz). Das Grundwasserschutzareal Burgrain weist als Koordinationsstand eine Festset-zung auf. Das Verfahren zur hydrogeologischen Untersuchung ist eingeleitet. • Ganzer Abschnitt liegt in einem Grundwasserzuströmbereich gemäss kantonalem Richtplan 2015: In Zuströmbereichen dürfen keine Bauten und Anlagen erstellt werden, die das Grundwasser gefährden und welche die Durchflusskapazität des Grundwassers erheblich vermindern. • Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen • Ganzer Abschnitt liegt in einer Fruchtfolgefläche • Wildtierkorridor gemäss kantonalem Richtplan 2015
Handlungsbedarf / Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Gewässerschutz: Es ist im überregionalen Kontext zu prüfen, ob die künftige Grundwasserschutzzone (inkl. Fassung) so verlegt werden kann, dass sie den Korridor für die Wiggertalbahn nicht tangiert. Falls dies nicht möglich ist, muss eine Abklärung erfolgen, ob die künftige Nutzung und Anreicherung von Grundwasser aus anderen Quellen möglich ist. Eine Änderung der Linienführung der Wiggertalbahn ist dagegen nicht realistisch. Weiter müssen allfällig notwendig werdende Vorkehrungen zum Schutz der Grundwasservorkommen vor den Auswirkungen des Baus und Betriebs der Wiggertalbahn zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens festgelegt werden. • Fruchtfolgeflächen: Im Rahmen der Planung und Realisierung sind die beanspruchten Fruchtfolgeflächen auszuweisen und kompensatorische Massnahmen zu realisieren.

	<ul style="list-style-type: none"> • Entschädigungen Landwirtschaft: Für die Realisierung des Projektes wird ein Landerwerb notwendig sein. In der Regel sollte dabei ein Realersatz erfolgen. Entschädigt werden zudem Nutzungseinschränkungen und Beeinträchtigungen, welche durch das Projekt ausgelöst werden. Eine (einmalige) Entschädigung wird entrichtet, wenn landwirtschaftliche Flächen durch das Projekt der bisherigen Nutzung entzogen werden oder die Bewirtschaftung dauerhaft erschwert wird. • Wildtiere: Festlegen von flankierenden Aufwertungs- und/oder Ersatzmassnahmen
--	---

Tab. 4 Abschnitt 1: Gemeinde Willisau

Nr. 2		 <p>Grundlagedaten © GIS Kanton Luzern PK25 © swisstopo (JA100001)</p> <p>Legende: siehe Abb. 10, S. 15</p>
Gemeinde	Alberswil	
Länge, ca.	Bahn: 600m	Strasse: -
begleitende bauliche Massnahmen	Bahn: • Brücke über die Wigger	Strasse: -
Interessenabwägung		
Zielkonflikte	<ul style="list-style-type: none">• Der südliche Teil des Abschnitts tangiert das Grundwasserschutzareal Burgrain: siehe Abschnitt 1• Ganzer Abschnitt liegt in einem Grundwasserzuströmbereich gemäss kantonaalem Richtplan 2015: siehe Abschnitt 1• Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen: siehe Abschnitt 1• Ganzer Abschnitt liegt in einer Fruchtfolgefläche• Grenzwerte Lärmschutz (Wydenmüli, Zopf, Wydehüsli): Lärmempfindlichkeitsstufe 3	
Handlungsbedarf / Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">• Gewässerschutz: siehe Abschnitt 1• Entschädigungen Landwirtschaft: siehe Abschnitt 1• Fruchtfolgeflächen: siehe Abschnitt 1• Allfällige Lärmschutzmassnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte	

Tab. 5 Abschnitt 2: Gemeinde Alberswil

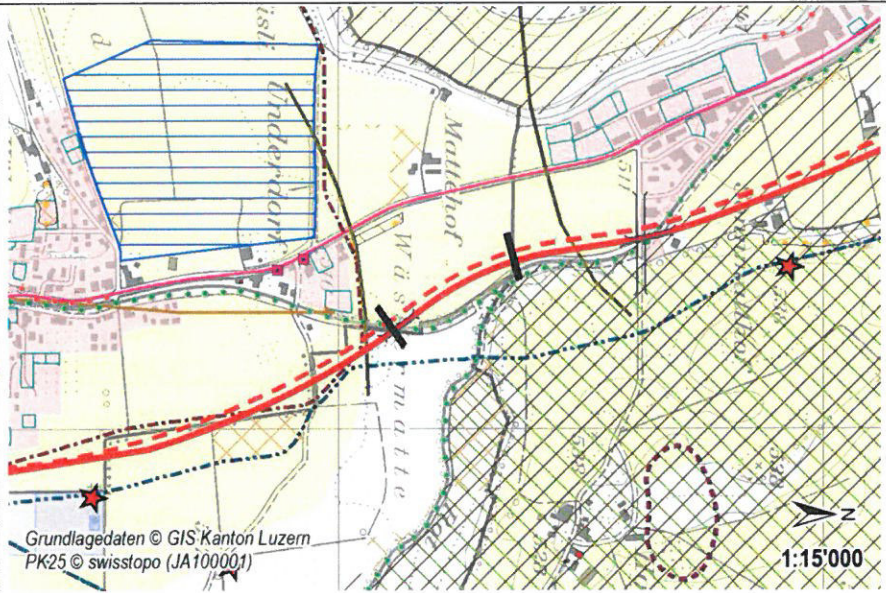
Nr. 3	 <p>Grundlagedaten © GIS Kanton Luzern PK25 © swisstopo (JA100001)</p> <p>Legende: siehe Abb. 10, S. 15</p>	
Gemeinde	Ettiswil	
Länge, ca.	Bahn: 520m	Strasse: 620m
begleitende bauliche Massnahmen	Bahn: -	Strasse: <ul style="list-style-type: none"> • Überführung K18 • Kreisel K18 • Rückbau Kreisel Burgrain (inkl. Anschluss Süd)
Interessenabwägung		
Zielkonflikte	<ul style="list-style-type: none"> • Ganzer Abschnitt liegt in einem Grundwasserzuströmbereich gemäss kantonalem Richtplan 2015: siehe Abschnitt 1 • Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen: siehe Abschnitt 1 • Ganzer Abschnitt liegt in einer Fruchtfolgefläche 	
Handlungsbedarf / Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Gewässerschutz: Allfällig notwendig werdende Vorkehrungen zum Schutz der Grundwasservorkommen vor den Auswirkungen des Baus und Betriebs der Wiggertalbahn müssen im Rahmen des Projektierungsverfahrens für die Umfahrungsstrasse sowie im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren festgelegt werden. Siehe auch Abschnitt 1 • Entschädigungen Landwirtschaft: siehe Abschnitt 1 • Fruchtfolgeflächen: siehe Abschnitt 1 	

Tab. 6 Abschnitt 3: Gemeinde Ettiswil

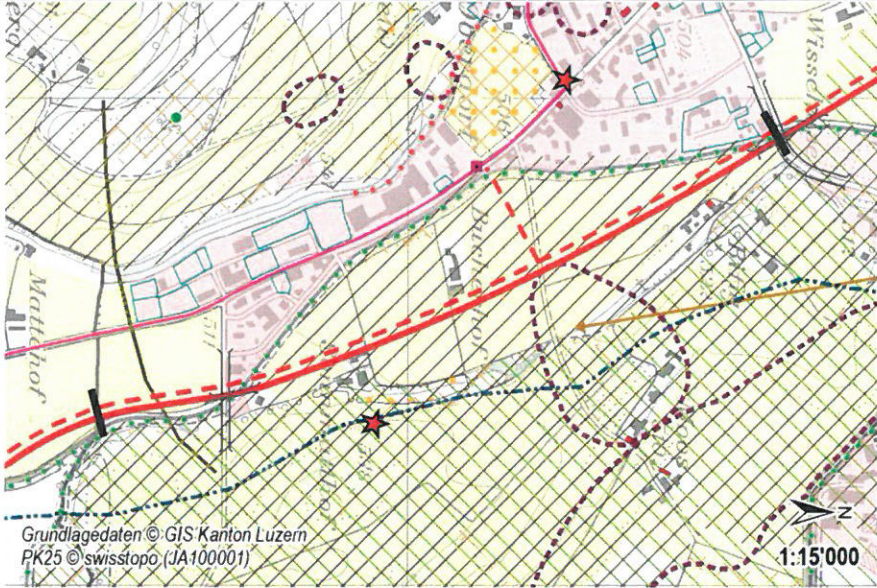
Nr. 4			
		Legende: siehe Abb. 10, S. 15	
Nr. 4a	Gemeinde	Ettiswil	
	Länge, ca.	Bahn: 180m	Strasse: 190m
Nr. 4b	Gemeinde	Alberswil, Ettiswil	
	Länge, ca.	Bahn: 400m	Strasse: 400m
Nr. 4c	Gemeinde	Alberswil	
	Länge, ca.	Bahn: 260m	Strasse: 260m
begleitende bauliche Massnahmen		Bahn: • Haltestelle "Bruggmatt/Alberswil"	Strasse • Überführung K12
Nr. 4d	Gemeinde	Ettiswil	
	Länge, ca.	Bahn: 230m	Strasse: 230m
Nr. 4e	Gemeinde	Alberswil	
	Länge, ca.	Bahn: 200m	Strasse: 200m
Nr. 4f	Gemeinde	Ettiswil	
	Länge, ca.	Bahn: 180m	Strasse: 180m
Interessenabwägung			
Zielkonflikte		<ul style="list-style-type: none"> Abschnitte 4a-d liegen in einem Grundwasserzuströmbereich gemäss kantonalem Richtplan 2015: siehe Abschnitt 1 Risiken im Zusammenhang mit der Gashochdruckleitung der Unigaz SA Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen: siehe Abschnitt 1 Ganzer Abschnitt liegt in einer Fruchtfolgefläche Abschnitte 4b-f: Querung/Tangierung elektrische Freileitungen / Kabelleitungen Abschnitte 4b und 4c (Feldmatt), 4f (Unterdorf): Grenzwerte Lärmschutz (Lärmempfindlichkeitsstufen 2 bzw. 3) Südlich der bestehenden Grundwasserschutzzone (zwischen den Siedlungsgebieten von Alberswil und Ettiswil) ist das Projekt "Wake & Camp" (Wakeboard-Anlage mit Übernachtungsmöglichkeiten) geplant. 	
Handlungsbedarf / Massnahmen		<ul style="list-style-type: none"> Gewässerschutz: siehe Abschnitt 3 Beurteilung der Risiken gemäss Störfallverordnung Der ganze Abschnitt liegt im Konsultationsbereich der Gashochdruckleitung der Unigaz AG. Aus diesem Grund müssen sowohl die Sicherheitsabstände der geplanten Verkehrsträger zur Gashochdruckleitung bestimmt werden als auch die Risikorelevanz dieser geplanten Umfahrungsstrasse und Bahnlinie im Einflussbereich der Gashochdruckleitung überprüft werden. Die technischen Sicherheitsvorschriften für den vorliegenden Fall werden in Zusammenarbeit mit dem Betreiber der Gashochdruckleitung zusammengestellt. Ein Fachbüro muss die mögliche 	

	<p>Ausmasserhöhung durch die geplante Umfahrungsstrasse und die Bahnlinie untersuchen. Aus der zu erwartenden Ausmasserhöhung durch die geplanten Verkehrsträger können dann Empfehlungen für allenfalls notwendige Präzisierungen hinsichtlich Störfallvorsorge in nachfolgenden Planungsschritten erarbeitet werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entschädigungen Landwirtschaft: siehe Abschnitt 1 • Fruchtfolgeflächen: siehe Abschnitt 1 • Abschnitte 4b-f: elektrische Freileitungen: allenfalls (Erd-)Verlegung im Bereich der Querung/Tangierung • Abschnitte 4b, 4c und 4f: Allfällige Lärmschutzmassnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte • Das Projekt "Wake & Camp" in Ettiswil könnte von einer möglichen Verschiebung der Gashochdruckleitung in Richtung Ettiswil betroffen werden. Es ist daher eine Koordination zwischen den beiden raumwirksamen Vorhaben erforderlich.
--	--

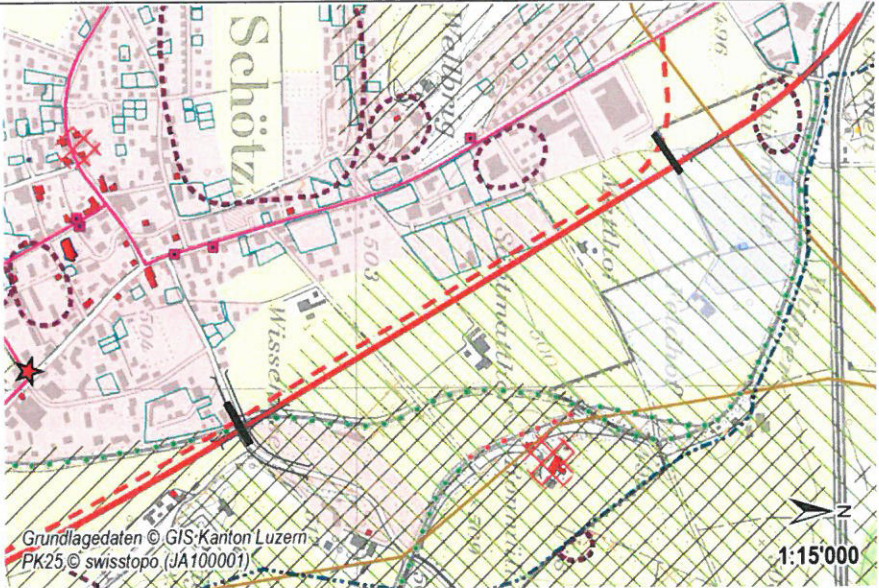
Tab. 7 Abschnitt 4: Gemeinden Alberswil, Ettiswil

Nr. 5	 <p>Legende: siehe Abb. 10, S. 15</p>	
	<p>Gemeinde Alberswil</p> <p>Länge, ca. Bahn: 290m Strasse: 290m</p> <p>begleitende bauliche Massnahmen Bahn: • Brücke über die Wigger Strasse: • Brücke über die Wigger</p> <p>Interessenabwägung</p> <p>Zielkonflikte • Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen: siehe Abschnitt 1 • Ganzer Abschnitt liegt in einer Fruchtfolgefläche</p> <p>Handlungsbedarf / Massnahmen • Entschädigungen Landwirtschaft: siehe Abschnitt 1 • Fruchtfolgeflächen: siehe Abschnitt 1</p>	

Tab. 8 Abschnitt 5: Gemeinde Alberswil

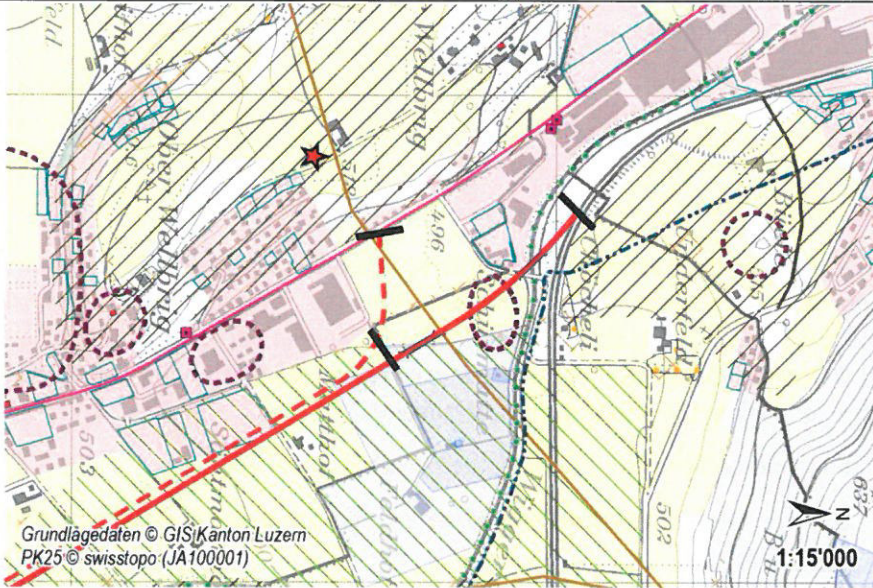
Nr. 6		 <p>Grundlagedaten © GJS Kanton Luzern PK25 © swisstopo (JA100001)</p> <p>Legende: siehe Abb. 10, S. 15</p>
Gemeinde(n)		Schötz
Länge, ca.	Bahn: 1'500m	Strasse: 1'500m
begleitende bauliche Massnahmen	Bahn: <ul style="list-style-type: none">• Brücke über die Wigger	Strasse: <ul style="list-style-type: none">• Brücke über die Wigger• Überführung Hostrisstrasse• Anschluss an die bestehende K11, Gewerbegebiete Chatzelematte, Wiggerematte
Interessenabwägung		
Zielkonflikte	<ul style="list-style-type: none">• Nördlicher Teil des Abschnitts liegt in einem Grundwasserzuströmbereich gemäss kantonalem Richtplan 2015: siehe Abschnitt 1• Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen: siehe Abschnitt 1• Ganzer Abschnitt liegt in einer Fruchtfolgefläche• Ganzer Abschnitt liegt in einer Landschaft von regionaler Bedeutung gemäss kantonalem Richtplan 2015 (geologisch-geomorphologisches Objekt 1/Schötz, Stirnmoränen Hostris – Ussefeld) Dem Objekt wird nationale Bedeutung beigemessen.• Geringe Abstände zu den Liegenschaften Sonnmatthof, Bucherhof, Bifig Die Lage dieser Liegenschaften lassen wenig Spielraum für Korridorvarianten. Die gewählte Linienführung ist mit dem geringsten Kulturlandverlust verbunden.• Grenzwerte Lärmschutz (Wiggerematte, Chrüzmatte, Wissenhusen, Liegenschaften Sonnmatthof, Bucherhof, Bifig): Lärmempfindlichkeitsstufen 2 und 3• Einhaltung Gewässerabstand zur Wigger	
Handlungsbedarf / Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">• Gewässerschutz: siehe Abschnitt 3• Entschädigungen Landwirtschaft: siehe Abschnitt 1• Fruchtfolgeflächen: siehe Abschnitt 1• Landschaft von regionaler Bedeutung: Für schutzwürdige Landschaften von regionaler Bedeutung prüfen Kanton und Gemeinden die erforderlichen Schutzmassnahmen und stimmen diese aufeinander ab. Die Linienführung tangiert den landschaftlich bedeutenden Moränenwall nicht.• Abstände zu Liegenschaften Sonnmatthof, Bucherhof, Bifig: Bauliche Massnahmen im Bereich der Liegenschaften (Sichtschutz)• Allfällige Lärmschutzmassnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte• Berücksichtigung des Gewässerraums der Wigger	

Tab. 9 Abschnitt 6: Gemeinde Schötz

Nr. 7	 <p>Grundlagedaten © GIS-Kanton Luzern PK25 © swisstopo (JA100001)</p> <p>Legende: siehe Abb. 10, S. 15</p>
Gemeinde(n)	Schötz
Länge, ca.	Bahn: 1'050m Strasse: 1'080m
begleitende bauliche Massnahmen	Bahn: • Brücke über die Wigger • Haltestelle "Wissenhusen/Schötz" Strasse: • Brücke über die Wigger • Überführung Wissenhusen (Gemeindestrasse Schötz-Egolzwil)
Interessenabwägung	
Zielkonflikte	<ul style="list-style-type: none"> • Geplanter Gewerbebau in bestehender Gewerbezone: Sänmatte (Gemeinde Schötz) • Geplante Einzonungen (Gewerbegebiet): Netzetalmatte (Gemeinde Schötz) • Lage der Liegenschaft Mattenhof (Gemeinde Schötz) im Korridor • Ganzer Abschnitt liegt in einem Grundwasserzuströmbereich gemäss kantonailem Richtplan 2015: siehe Abschnitt 1 • Der nördliche Teil des Abschnitts tangiert eine Grundwasserschutzzone S3 (Gemeinde Egolzwil) Die Schutzzone S3 soll sicherstellen, dass bei einem Unfall genügend Zeit und Raum zur Verfügung steht, um eine Gefahr für das gefasste Trinkwasser abzuwehren. Es sind keine Betriebe zulässig, die eine Gefahr für das Grundwasser darstellen (z.B. Tankstellen). Weiter darf in diesem Gebiet kein Abwasser versickern und kein Kies abgebaut werden. • Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen: siehe Abschnitt 1 • Ganzer Abschnitt liegt in einer Fruchtfolgefläche • Abschnitt östlich der Wigger liegt im BLN-Objekt 1318 (Wauwilermoos-Hagimoos-Mauensee) Das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) wurde 1977 vom Bundesrat erlassen. Hauptziel ist die Erhaltung und die Pflege der landschaftlichen Vielfalt der Schweiz und die Gewährleistung der spezifischen Eigenart ihrer Landschaften. Bei Eingriffen in ein BLN-Objekt ist eine Interessenabwägung nach Art. 6 des Natur- und Heimatschutzgesetzes vorzunehmen. Dabei ist in der Regel ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) einzuholen. • Geringe Abstände zu den Liegenschaften Sentmatthof, Mattenhof Die Lage dieser Liegenschaften lassen wenig Spielraum für Korridorvarianten. Die gewählte Linienführung ist mit dem geringsten Kulturlandverlust verbunden. • Grenzwerte Lärmschutz (Wissenhusen, Sänmatte, Liegenschaft Sentmatthof): Lärmempfindlichkeitsstufen 2 und 3

Handlungsbedarf / Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsentwicklung (Gemeinde Schötz): Berücksichtigung der bestehender Gewerbezone im Gebiet Sänmatte und der langfristigen Siedlungsentwicklung im Gebiet Netzetalmatte, Ersatz für Liegenschaft Mattenhof (langfristig) • Gewässerschutz: Allfällig notwendig werdende Vorkehrungen zum Schutz der Grundwasservorkommen vor den Auswirkungen des Baus und Betriebs der Wiggertalbahn müssen im Rahmen des Projektierungsverfahrens für die Umfahrungsstrasse sowie im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren festgelegt werden. Siehe auch Abschnitt 1 • Entschädigungen Landwirtschaft: siehe Abschnitt 1 • Fruchtfolgeflächen: siehe Abschnitt 1 • Untersuchung einer möglichen Beeinträchtigung des BLN-Objekts 1318 Die jeweilige Entscheidbehörde (Strasse: Kanton, Eisenbahn: Bund) holt eine Stellungnahme des BAFU ein. Dieses hat zu beurteilen, ob durch das Vorhaben ein BLN-Objekt erheblich beeinträchtigt werden könnte und somit ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK, nach Art. 7 NHG) zu erstellen ist. • Abstände zur Liegenschaft Sentmatthof: Bauliche Massnahmen im Bereich der Liegenschaft (Sichtschutz) • Allfällige Lärmschutzmassnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte
-------------------------------------	---

Tab. 10 Abschnitt 7: Gemeinden Schötz, Egolzwil

Nr. 8	 <p>Legende: siehe Abb. 10, S. 15</p>	
Gemeinde(n)	Schötz, Egolzwil	
Länge, ca.	Bahn: 500m	Strasse: 250m
begleitende bauliche Massnahmen	Bahn: <ul style="list-style-type: none"> • Brücke über den Sentbach • Brücke über die Wigger • Anschluss an die SBB-Linie Sursee-Zofingen • Parallelgleise vom Anschlusspunkt bis zum Bahnhof Nebikon 	Strasse: <ul style="list-style-type: none"> • Brücke über den Sentbach • Anschluss an die bestehende Kantonsstrasse K11

Interessenabwägung	
Zielkonflikte	<ul style="list-style-type: none"> • Lage der Unterstation CKW im Gebiet Chöcheli (Gemeinde Egolzwil) • Abschnitt liegt mehrheitlich in einem Grundwasserzuströmbereich gemäss kantonaalem Richtplan 2015: siehe Abschnitt 1 • Der südliche Teil des Abschnitts (Korridor Wiggertalbahn) tangiert eine Grundwasserschutzzone S3 (Gemeinde Egolzwil): siehe Abschnitt 7 • Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen: siehe Abschnitt 1 • Abschnitt liegt mehrheitlich in einer Fruchtfolgefläche • Vernetzungsachse für Kleintiere gemäss kantonaalem Richtplan 2015 • Der nördliche Teil des Abschnitts (Korridor Wiggertalbahn) durchquert eine archäologische Fundstelle (Gemeinde Egolzwil) • Grenzwerte Lärmschutz (Schürmatte, Netzelematte, Gemeinde Egolzwil): Lärmempfindlichkeitsstufe 3
Handlungsbedarf / Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Berücksichtigung der Lage der Unterstation CKW im Gebiet Chöcheli (Gemeinde Egolzwil) • Gewässerschutz: siehe Abschnitt 3 • Entschädigungen Landwirtschaft: siehe Abschnitt 1 • Fruchtfolgeflächen: siehe Abschnitt 1 • Vernetzungsachse für Kleintiere: Festlegen von flankierenden Aufwertungs- und/oder Ersatzmassnahmen • Archäologische Fundstelle: Beizug der Kantonsarchäologie im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens • Koordination mit der gemäss kantonaalem Richtplan 2015 geplanten Optimierung Bahntrasse im Bereich Nebikon Süd (Koordinationsstand: Vororientierung)

Tab. 11 Abschnitt 8: Gemeinden Schötz, Egolzwil

7.3 Fazit

Nach der abschnittsweise erfolgten Interessenabwägung kann festgehalten werden, dass die raumplanerische Sicherung des Korridors für die Wiggertalbahn und die Umfahrungsstrasse Schötz/Alberswil grundsätzlich möglich ist. Im Rahmen der weiteren Planung auf den Ebenen Kanton und Gemeinde sowie der Planung der konkreten Projekte (durch Bund und Kanton) ist jedoch eine Reihe von lenkenden Massnahmen vorzusehen.

Von besonderer Bedeutung sind folgende Themenbereiche:

- Lage von bewohnten Liegenschaften im Korridor bzw. Abstände zu bewohnten Gebäuden und Lärmschutz
- Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen und die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen
- Grundwasserschutz (im Gebiet Burgrain, Gemeinden Willisau und Alberswil): siehe Abb. 11
- Risikoabklärungen (und Massnahmen) im Zusammenhang mit der Gashochdruckleitung der Unigaz SA (Gemeinden Ettiswil und Alberswil, siehe Abb. 12 und Kap. 8)
- Koordination mit dem Projekt "Wake & Camp" in der Gemeinde Ettiswil (siehe Abb. 12 und Kap. 9)
- Landschaftsschutz (geologisch-geomorphologisches Objekt 1/Schötz; BLN-Objekt 1318 in den Gemeinden Schötz und Egolzwil)

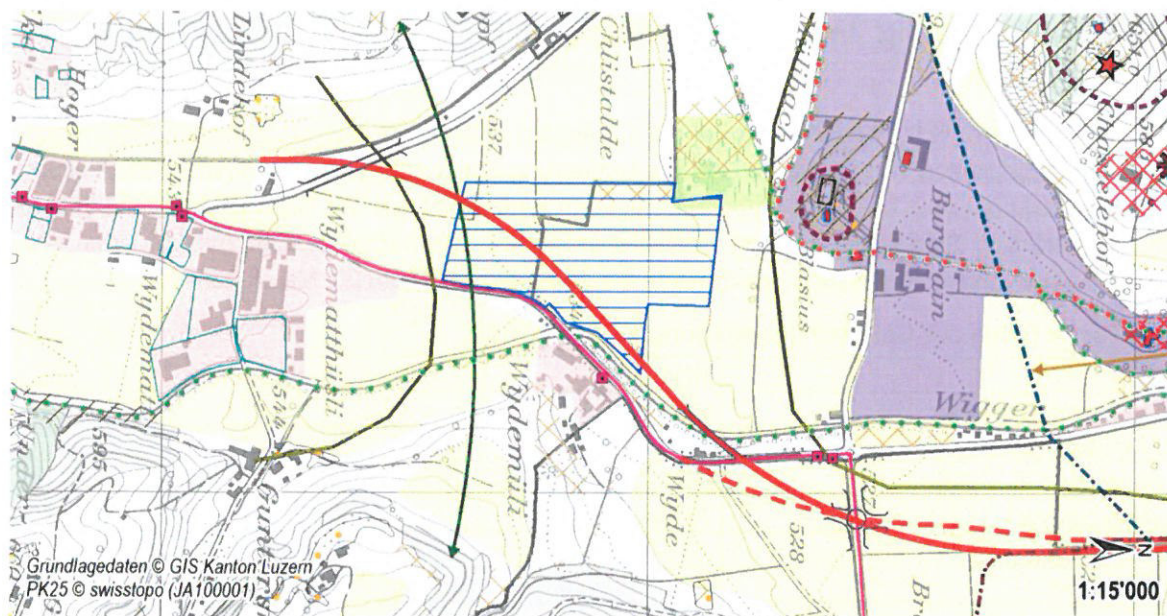


Abb. 11 Zielkonflikt Grundwasserschutz

Legende: siehe Abb. 10, S. 15

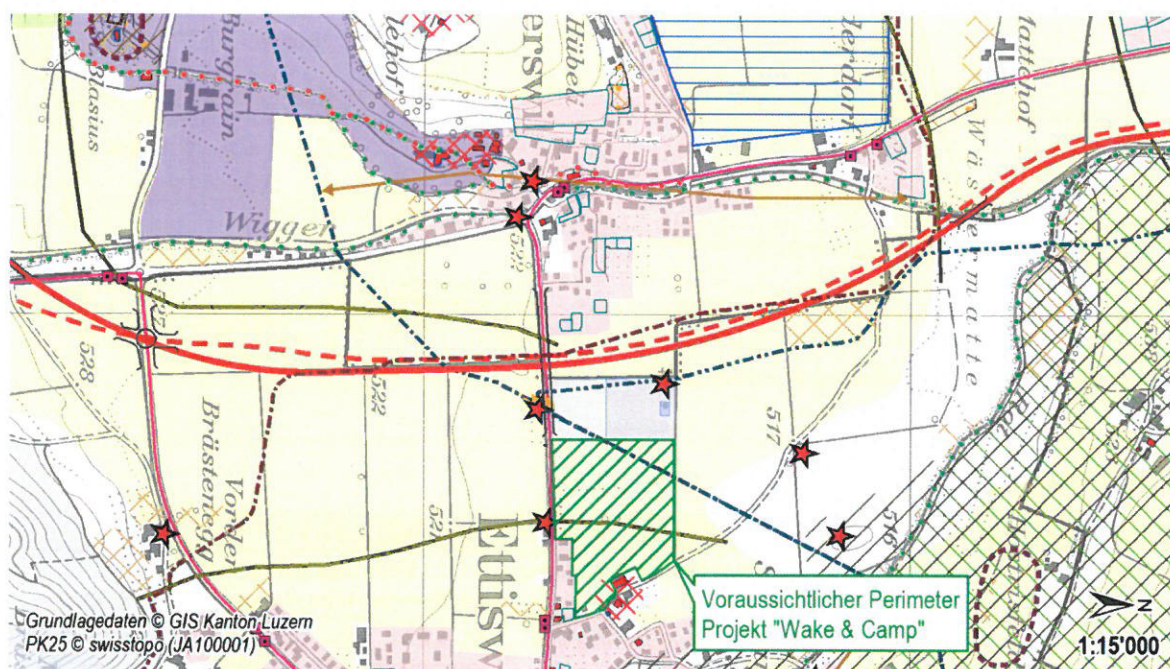


Abb. 12 Zielkonflikte Gashochdruckleitung (Risiko) und Projekt "Wake & Camp"

Legende: siehe Abb. 10, S. 15

8 Risikoabklärung im Zusammenhang mit der Gashochdruckleitung der Unigaz SA

Im Auftrag der REGION LUZERN WEST klärte die suisseplan AG (Zürich) die erforderlichen Sicherheitsabstände der geplanten Wiggertalbahn und der Umfahrung Schötz/Alberswil zur Gashochdruckleitung sowie die Risikorelevanz der beiden Verkehrsträger im Einflussbereich der Gashochdruckleitung (Abstände hinsichtlich Störfallvorsorge) im Verkehrskorridor ab. Die nachfolgenden Ausführungen entsprechen einer Zusammenfassung des Berichts der suisseplan AG vom 25. Mai 2015.

Technische Daten der Gashochdruckleitung der Unigaz SA

Baujahr	1994
Rohraussendurchmesser	609.6 mm
Rohrwandstärke	8 mm
Rohrmaterial	Stahl (StE 480.7 TM)
Bewilligungsdruck	70 bar
Überdeckung	1.3 – 1.5 m
Schutzplatten	teilweise vorhanden, siehe Abb. 13

Tab. 12 Technische Daten der Gashochdruckleitung (Strecke 292)

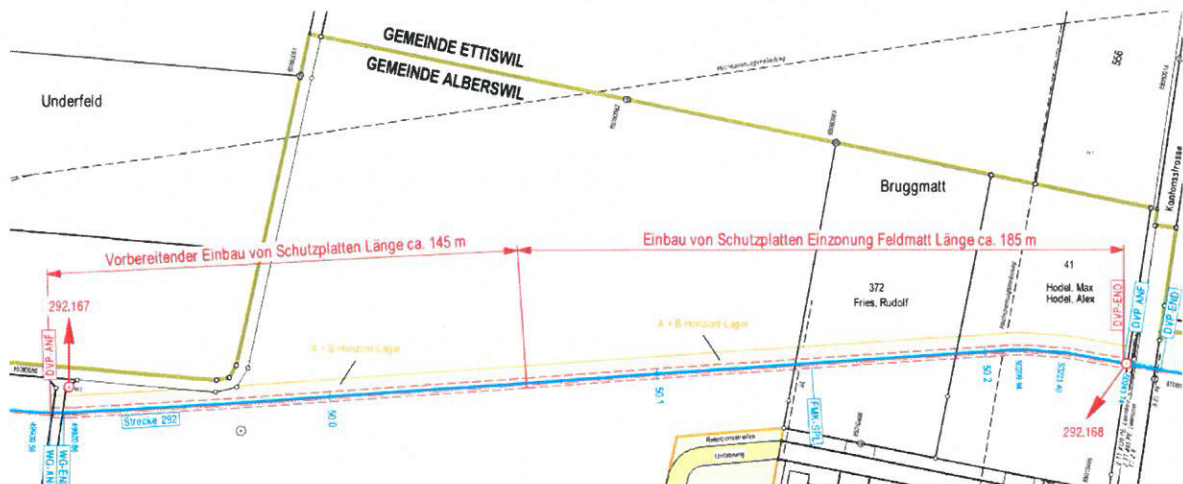


Abb. 13 Abschnitt Gashochdruckleitung mit eingebauten Schutzplatten

Sicherheitsvorschriften

Verkehrsträger	Sicherheitsvorschriften	Rechtsgrundlagen
Strasse	Mindestabstand von 5 m bei Parallelführung mit Gashochdruckleitung	Art. 13 Verordnung über Sicherheitsvorschriften für Rohrleitungsanlagen (RLSV)
	Kreuzungen mit Gashochdruckleitung sind möglichst rechtwinklig auszuführen Verlegetiefe der Rohrleitung: mind. 2 m, bei Anbringen einer Schutzplatte (Durchmesser: 10 cm): mind. 1.5 m	Art. 9 Abs. 3 Verordnung über Sicherheitsvorschriften für Rohrleitungsanlagen (RLSV) Ziffer 3.2.10 Richtlinie 2003 (Revision 2) des eidgenössischen Rohrleitungsinspektorats ERI
Bahn	Mindestabstand von 20 m bei Parallelführung mit Gashochdruckleitung Die Gashochdruckleitung weist meist eine Überdeckung von ca. 1.3 – 1.5 m auf. Damit erhöht sich der Mindestabstand von 10 m (bei Überdeckung von mind. 2 m) auf 20 m.	Art. 14 Abs. 1 Verordnung über Sicherheitsvorschriften für Rohrleitungsanlagen (RLSV) Abs. 8.1 Norm SN 671 260 für das Strassen- und Verkehrswesen (Unterirdische Querungen und Parallelführungen von Leitungen mit Gleisanlagen)
	Kreuzungen mit Gashochdruckleitung sind möglichst rechtwinklig auszuführen	Art. 9 Abs. 3 Verordnung über Sicherheitsvorschriften für Rohrleitungsanlagen (RLSV)

Verkehrsträger	Sicherheitsvorschriften	Rechtsgrundlagen
	<p>Verlegetiefe der Rohrleitung (inkl. Schutzplatte): mind. 2 m.</p> <p>Aufgrund der bestehenden Überdeckung von ca. 1.3 – 1.5 m muss die Rohrleitung abgesenkt werden (Kosten zulasten Bahnprojekt).</p>	<p>Ziffer 3.2.10 Richtlinie 2003 (Revision 2) des eidgenössischen Rohrleitungsinspektorats ERI</p> <p>Art. 29 Abs 1 Rohrleitungsgesetz (RLG)</p>

Tab. 13 Sicherheitsvorschriften im Zusammenhang mit der Gashochdruckleitung

Einflussbereich der Gashochdruckleitung

Abschnitt 4 des geplanten Verkehrskorridors befindet sich im Einflussbereich der Gashochdruckleitung, welche unter die Störfallverordnung fällt. Der massgebende Störfall mit der grössten Gefährdung von Personen ist das Totalversagen der Rohrleitung, wobei als Einflussbereich folgende Abstände berechnet wurden:

- Strassenverkehr: je rund 280 m beidseitig der Leitung
- Schienenverkehr: je rund 125 m beidseitig der Leitung.

Störfallvorsorge

Als Grundlage für die Berechnungen des Ausmasses eines Störfalls dienten einerseits die Daten aus der automatischen Strassenverkehrszählung des Kantons Luzern mit einer Prognose der Zunahme bis 2030 durch die REGION LUZERN WEST (siehe Kap. 6.3) und andererseits eine Abschätzung der Frequenzen und der Passierzahlen der Wiggertalbahn. Dabei wurde eine Anzahl von 80 Passagierzügen pro Tag und eine durchschnittlichen Zugsauslastung von 120 Passagieren (bzw. 30 – 50 Passagieren pro Zug bei einer geringen Zugsauslastung) angenommen. Der Güterverkehr ist für die Risikoabklärung der Gashochdruckleitung nicht von Belang.

Mit diesen Annahmen ergibt sich sowohl für eine Kreuzung (rechtwinklig) als auch für eine Parallelführung der geplanten Umfahrungsstrasse Schötz/Alberswil (im Mindestabstand von 5 m) mit der Gashochdruckleitung ein berechnetes Ausmass von ca. 7 Todesopfern. Bei einem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von ca. 15'000 Fahrzeugen (Jahr 2030) ist keine schwere Schädigung der Bevölkerung zu erwarten. Das Risiko ist somit gemäss den Beurteilungskriterien des BAFU tragbar. Bei einem grösserem Verkehrsaufkommen als einem DTV von 15'000 Fahrzeugen kann eine schwere Schädigung der Bevölkerung aber nicht ausgeschlossen werden.

Beim Schienenverkehr liegt das gemäss Störfallverordnung (StFV) berechnete Risiko (Wahrscheinlichkeit, Ausmass) je nach Zugsauslastung teilweise im Übergangsbereich zwischen einem akzeptablen und einem nicht akzeptablen Risiko:

- Geringe Auslastung: Wahrscheinlichkeit: 10^{-7} – 10^{-8} , Ausmass: 20 – 50 Todesopfer
- Durchschnittliche Auslastung: Wahrscheinlichkeit: 10^{-7} – 10^{-8} , Ausmass: 50 – 100 Todesopfer

Nach Art. 7 StFV ist in diesen Fällen eine Interessenabwägung vorzunehmen, welche neben den Schutzbedürfnissen der Bevölkerung auch alle privaten und öffentlichen Interessen an der Anlage zu berücksichtigen hat. Wird das Risiko nach der Interessenabwägung von der Vollzugsbehörde als nicht tragbar beurteilt, so hat die Planungsbehörde gemäss der Planungshilfe Koordination "Raumplanung und Störfallvorsorge" eine Variante mit einem geringeren Risiko zu wählen oder, wenn dies nicht möglich ist, eine vertiefte Abklärung zu veranlassen.

Aufgrund der relativ hohen Letalitäten von Zugspassagieren im Einflussbereich der Gashochdruckleitung muss bei einer durchschnittlichen Personenbelegung von ca. 120 Passagieren pro Zug bei der Parallelführung ein Abstand von etwa 125 m eingehalten werden, damit gemäss den Beurteilungskri-

terien des BAFU keine schwere Schädigung der Bevölkerung zu erwarten ist und somit keine weiteren Untersuchungen hinsichtlich der Störfallvorsorge nötig sind.

Grobschätzung Kosten für eine Verlegung der Gashochdruckleitung

Gemäss Auskunft der Gasverbund Mittelland AG (Betreiberin der Unigaz-Gashochdruckleitung) vom 1. April 2015 beträgt die Lebensdauer der Leitung mehrere Dutzende Jahre. Eine Verlegung der Leitung zur Verminderung des Risikos (in ein Gebiet ausserhalb des Einflussbereichs) ist technisch machbar, die Leitung muss allerdings dauernd in Betrieb bleiben. Die Baukosten einer Verlegung werden mit rund CHF 2'000.- bis 3'000.- pro Laufmeter veranschlagt (Kostenstand 2015; ohne Zusatzkosten für spezielle Bauwerke wie Tunnel für Unterführung von Strassen und Gewässer). Bei einer möglichen Verschiebung der Leitung in Richtung Osten (siehe Abb. 12, S. 25) fallen demnach bei einer geschätzten Baulänge von rund 1.6 km Gesamtkosten in der Grössenordnung von CHF 4 bis 5 Mio. an.

Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Siehe Massnahmenblatt 4.3 Störfallvorsorge.

9 Koordination mit dem Projekt "Wake & Camp" in der Gemeinde Ettiswil

Gemäss Kap. 8 ist der Korridor für die Wiggertalbahn und die Umfahrungsstrasse Schötz/Alberswil kompatibel mit der Gashochdruckleitung, sofern bei einem Bau der Wiggertalbahn und der Umfahrungsstrasse entsprechende Sicherheitsvorschriften umgesetzt und die Auswirkungen auf die Störfallsituation beachtet werden. Das könnte allenfalls zu einer Verschiebung der Gashochdruckleitung in einen Raum führen, welcher kein anderes raumrelevantes Vorhaben tangiert.

Eine Koordination mit dem Projekt "Wake & Camp" ist daher erforderlich. Allerdings verhindern die heutigen gesetzlichen (Sicherheits-)Vorschriften die beiden Projekte nicht. Die Formulierungen in den behördenverbindlichen Festlegungen in Teil B nehmen dies so auf.

Es besteht unter den beteiligten Gemeinden Einigkeit, den Korridor für die Wiggertalbahn und die Umfahrungsstrasse Schötz/Alberswil langfristig freizuhalten. Gleichzeitig soll das Projekt "Wake & Camp" kurz- bis mittelfristig realisiert werden können. Dies bedingt, dass der voraussichtliche Perimeter für das Projekt "Wake & Camp" ebenfalls freigehalten wird (d.h. nicht für eine mögliche Verschiebung der Gashochdruckleitung vorgesehen wird).

10 Planerlassverfahren

10.1 Vor-Vernehmlassung bei den Gemeinden

Die betroffenen Gemeinden wurden im Rahmen einer Vor-Vernehmlassung vom Juli bis September 2015 zu einer Stellungnahme eingeladen. Diese führte zu folgenden Ergebnissen:

Die Hauptzielsetzung (langfristige Sicherung der raumplanerischen Handlungsfreiheit) wurde von allen Gemeinden bestätigt, ebenso die erfolgte Interessenabwägung (inkl. Risikoabklärung Gashochdruckleitung Unigaz SA). Mit der Festlegung des Verkehrskorridors und den daraus resultierenden weiteren Richtplanbestimmungen (generelle Festlegungen, erforderliche Bauten und Anlagen, Festlegungen zu einzelnen Sachbereichen) konnte sich die Mehrheit der Standortgemeinden einverstanden erklären. Änderungs- und Ergänzungsvorschläge wurden in diesem Zusammenhang v.a. hinsichtlich der Koordination mit dem geplanten Projekt "Wake & Camp" in der Gemeinde Ettiswil und des Detaillierungsgrades des vorliegenden regionalen Teilrichtplans eingebracht.

Dies veranlasste die von der REGION LUZERN WEST und den Gemeinden beauftragte Projektgruppe, den Auftrag zu präzisieren (siehe Hauptzielsetzung), ein Verfahren zur Koordination mit dem Projekt "Wake & Camp" in der Gemeinde Ettiswil durchzuführen und eine Absichtserklärung der Gemeinden vorzubereiten. Mit dieser erklären sich die unterzeichnenden Gemeinden damit einverstanden, den regionalen Teilrichtplan "Korridorsicherung Wiggertal" mit ihren Instrumenten der Ortsplanung umzusetzen.

10.2 Kantonale Vorprüfung

Die Vorprüfung durch das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement mit Datum vom 22. Mai 2017 kam zum Schluss, dass das Planungsinstrument insgesamt als gut und weitgehend vollständig erarbeitet sowie grösstenteils recht- und zweckmässig beurteilt werden kann. Folgende Punkte sind zu bereinigen:

- Ergänzung des Bauprogramms der Kantonsstrassen in Teil B, Kapitel 2 "Generelle Festlegungen", Punkt (2)
- Ergänzung der Richtplanbestimmungen mit der Evaluation und Festlegung eines Ersatzstandortes für die Wasserefassung Schürmatt Egolzwil und Burgrain-Alberswil
- Ergänzung der Richtplanbestimmungen mit der Festlegung der Durchlässigkeit für Wildtiere im Perimeter des Wildtierkorridors.

10.3 Änderungen nach der kantonalen Vorprüfung

Zur Sicherstellung des Handlungsspielraums im Zusammenhang mit einer möglichen Entwicklung folgender Parzellen wurde der Linienverlauf in den Abschnitten 7 und 8 folgenderweise angepasst:

- Gebiet Säntmatt (Gemeinde Schötz): leichte Verschiebung im Bereich der Parzelle Nr. 390
- Gebiet Netzetalmatte (Gemeinden Schötz und Egolzwil): Integration der gesamten Fläche der Parzellen Nr. 390, 378 und 376 (Gemeinde Schötz) sowie Nr. 176 und 108 (Gemeinde Egolzwil) in den Verkehrskorridor.
Bei einer Einzonung einer dieser Parzellen ist durch die Standortgemeinde der exakte Linienverlauf des Strassenkorridors zu ermitteln.
- Der Schienenkorridor im Bereich der CKW-Unterstation im Gebiet Chöcheli (Gemeinde Egolzwil) wurde leicht in Richtung Osten verschoben, um die Planungsfreiheit des Anschlusses an das SBB-Trasse zu gewährleisten.

Weiter wurde im Zusammenhang mit den vom Korridor betroffenen Liegenschaften in der Gemeinde Schötz eine Richtplanbestimmung 4.1 (Entschädigung) aufgenommen und die Richtplanbestimmung 4.2 (Störfallvorsorge) dahingehend angepasst, dass der Anlagebetreiber bei allfällig geplanten Sanierungsmassnahmen an der Gashochdruckleitung eine Verschiebung der Leitung bzw. die Planung von Schutzmassnahmen prüft.

10.4 Öffentliche Mitwirkung

Vom 9. Oktober bis 7. November 2017 wird die Öffentlichkeit eingeladen, sich im Rahmen einer Mitwirkung zum Entwurf des regionalen Teilrichtplans zu äussern. Es erfolgten sechs Eingaben:

Inhalt der Mitwirkung	Stellungnahme REGION LUZERN WEST
<ul style="list-style-type: none"> Die Liegenschaft Mattenhof (Schötz) liegt vollumfänglich im Korridor. Bei Realisierung müssten Gebäulichkeiten abgerissen werden. Diese Situation ist inakzeptabel und entspricht auch nicht der Zielsetzung und den Planungsvorgaben. Keine Aus- und Erweiterungsbauten auf dem Mattenhof mehr möglich (Investitionen sind aber geplant) Planungsunsicherheiten haben eine sofortige Entwertung der Liegenschaft zur Folge. Antrag: <ol style="list-style-type: none"> Der Verlauf des Korridors muss so geplant werden, dass die Gebäulichkeiten der Liegenschaft Mattenhof in keiner Weise beeinträchtigt werden. Der Korridor muss in einem vertretbaren Abstand zu den Gebäulichkeiten verlaufen. Aus- und Erweiterungsbauten dürfen nicht eingeschränkt werden und müssen mittel- und langfristig möglich sein. 	<ul style="list-style-type: none"> Die REGION LUZERN WEST bestätigt, dass die Liegenschaft Mattenhof durch den geplanten Korridor direkt betroffen ist. Die Korridorausscheidung erfolgte unter Berücksichtigung der Anforderungen an eine Linienführung der Eisenbahn (v.a. Kurvenradien) sowie der möglichen Umfahrung Schötz/Alberswil. Dadurch lässt sich nicht vermeiden, dass langfristig (d.h. bei einem künftig möglichen Bau von Strasse bzw. Schienentrasse) Gebäude betroffen sind. Bauliche Massnahmen an bestehenden Gebäuden sind unter Berücksichtigung der Raumplanungsgesetzgebung weiterhin denkbar. Bei Bauvorhaben ausserhalb der Bauzone werden bei der notwendigen Interessenabwägung die Festlegungen des regionalen Teilrichtplans berücksichtigt. Der Gemeinderat hat zudem die Kompetenz, Planungszonen zu erlassen. Den negativen Folgen für die Grundeigentümer sollen im Rahmen der künftigen, konkreten Projektplanung begegnet werden (Massnahmen aus dem regionalen Teilrichtplan): <ul style="list-style-type: none"> Beim Landerwerb, welcher für die Realisierung der Wiggertalbahn und der Umfahrung Schötz/Alberswil notwendig ist, wird primär ein Realersatz angestrebt. Entschädigt werden sollen zudem Nutzungseinschränkungen und Beeinträchtigungen, welche durch das Projekt ausgelöst werden. Eine (einmalige) Entschädigung soll entrichtet werden, wenn landwirtschaftliche Flächen durch das Projekt der bisherigen Nutzung entzogen werden oder die Bewirtschaftung dauerhaft erschwert wird. Im Rahmen der Planung beider Vorhaben (d.h. Wiggertalbahn, Umfahrungsstrasse Schötz/Alberswil) muss für die betroffenen Liegenschaften eine Entschädigungslösung gefunden werden (Sach- oder Geldleistung).
<ul style="list-style-type: none"> Zustimmung zur Prüfung der Verkehrsspanne Wiggertalbahn Einwendung zur Umfahrung Schötz / Alberswil Antrag: <p>Die Korridorsicherung für die Umfahrungsstrasse Schötz / Alberswil ist aus dem Teilrichtplan zu streichen.</p> <p>Begründung: Zusätzliche Strassen generieren mehr Verkehr. Es gilt die Ortsdurchfahr-</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Die Überlastung der Kantonsstrasse ist unbestritten. Die Vorhaben sind deshalb im Bauprogramm für die Kantonsstrassen des Kantons Luzern und im kantonalen Richtplan enthalten. Die REGION LUZERN WEST hält deshalb an den Inhalten des regionalen Teilrichtplans fest.

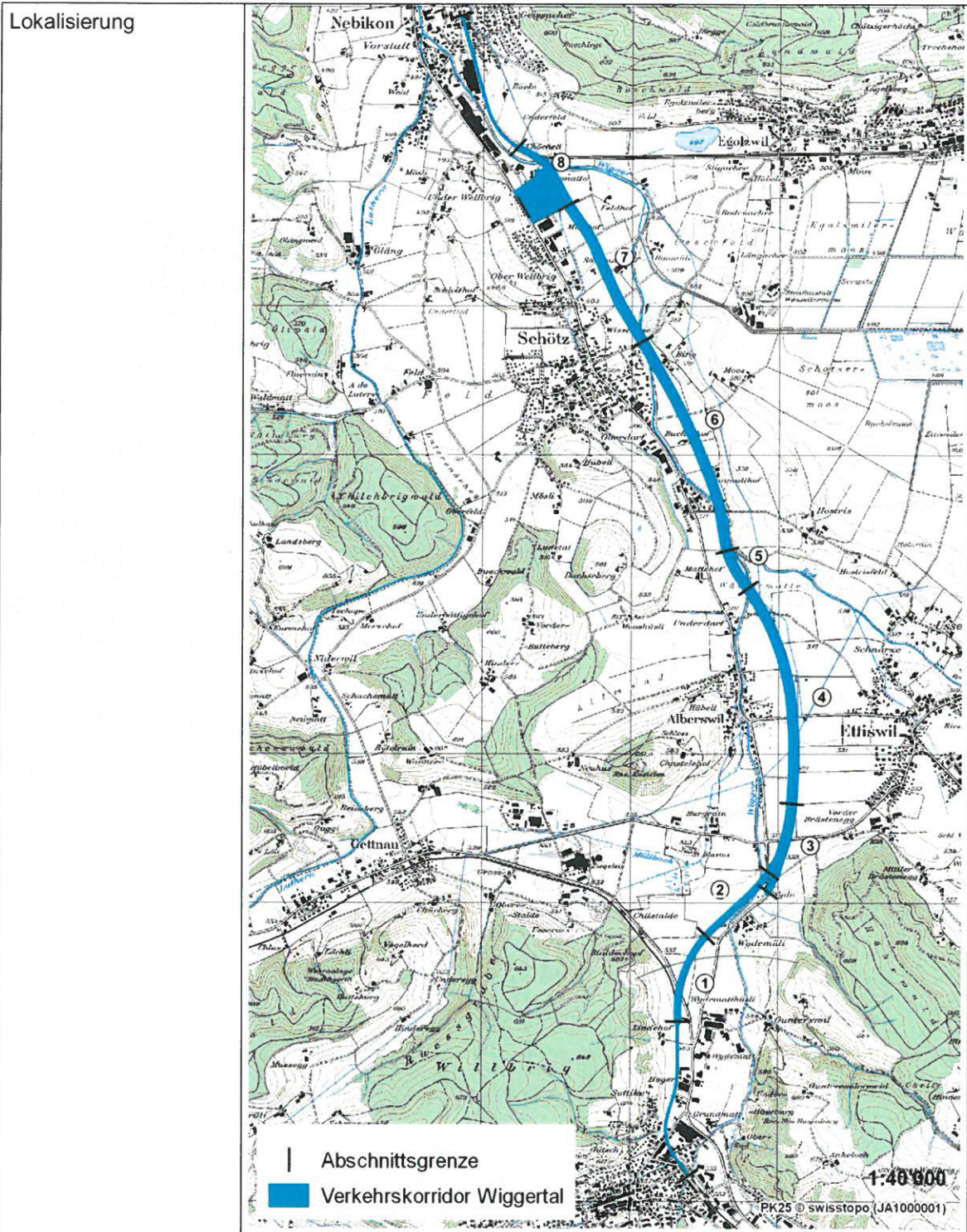
Inhalt der Mitwirkung	Stellungnahme REGION LUZERN WEST
<p>ten attraktiver auszugestalten und die Anwohner durch Tempo 30 Zone vor schädlichem Lärm zu schützen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Raumplanerische Sicherung des Verkehrskorridors für die "Wiggertalbahn und Umfahrung Schötz / Alberswil" wird begrüsst. • Antrag: Ergänzend zur Bahn- und Strassenkorridor-Sicherung sollten wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte festgelegt werden (Schötz-Nord, Bahnhof Schötz (Standort festlegen), Bahnhof Alberswil / Ettiswil, Bahnhof Willisau) Anpassung Linienführung Bahn: Ab Alberswil Richtung Wydenmatt Willisau durch das Areal Wydenmühle; Querung Kantonsstrasse weiter oben Richtung Willisau (mit "Bogen" Richtung Gettnau) 	<ul style="list-style-type: none"> • Die vorgeschlagene Ausscheidung wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkte entspricht bereits den strategischen Absichten der Gemeinden. • Die vorgeschlagene Anpassung der Linienführung der Wiggertalbahn wäre mit einem noch grösseren Kulturlandverlust verbunden. Anstelle einer Schlaufe in Richtung Gettnau stehen daher bahnbetriebliche Massnahmen im Vordergrund (Richtungswechsel im Bahnhof Willisau).
<ul style="list-style-type: none"> • Korridorsicherung für beide Verkehrsträger (Wiggertalbahn sowie Umfahrung Ost Schötz / Alberswil) wird abgelehnt: 1. Die Umsetzung "Umfahrung Ost" ist mehr als fraglich (Zusammenhang mit Variante Umfahrung West "Niederwilstrasse") 2. Die Wiggertalbahn wird nie rentabel und wirtschaftlich (Kosten von 170 Mio. Franken) 3. Einschränkung der raumplanerischen Souveränität der betroffenen Land- und Liegenschaftsbesitzer und der Gemeinde Schötz • Antrag: "Beim Vernehmlassungsverfahren zum Strassenbauprogramm 2019-2021 beantragt die Gemeinde Schötz die Realisierung einer Umfahrung West (bestehende Niederwilstrasse)." 	<ul style="list-style-type: none"> • Die beiden Vorhaben "Wiggertalbahn" und "Umfahrung Ost" sind für die Entwicklung der Region und die Anbindung der Verbandsgemeinden in Richtung Nord (Fernverkehr Bahn und Autobahn) von grosser Bedeutung. Sie sind im kantonalen Richtplan (2015) und im regionalen Entwicklungsplan Willisau-Wiggertal (2007) aufgeführt und damit auch für die REGION LUZERN WEST verbindlich. • Mit der Verankerung in einem regionalen Teilrichtplan bleibt der langfristige Handlungsspielraum für die konkrete Planung und Umsetzung der beiden Vorhaben erhalten. Diese Umsetzung ist eine raumplanerische Aufgabe des regionalen Entwicklungsträgers. Wie bei andere übergeordnete behördenverbindliche Planungsgrundlagen führt dies dazu, dass nachfolgende Planungen (kommunale Richt- und Nutzungsplanungen) darauf abzustimmen sind. • Die "Wiggertalbahn" und die "Umfahrung Ost" sind damit als langfristige Projekte zu betrachten, deren Umsetzungshorizonte, d.h. deren konkrete Realisierung, zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden können. • Es ist vorgesehen, die Umfahrung und die Wiggertalbahn parallel zu führen, um eine möglichst geringe Fläche zu beanspruchen.
<ul style="list-style-type: none"> • Korridorsicherung für beide Verkehrsträger (Wiggertalbahn sowie Umfahrung Ost Schötz / Alberswil) wird abgelehnt: 1. Die Umsetzung "Umfahrung Ost" ist mehr als fraglich (Zusammenhang mit Variante Umfahrung West "Niederwilstrasse") 2. Die Wiggertalbahn wird nie rentabel und wirtschaftlich (Kosten von 170 Mio. Franken) 3. Einschränkung der raumplanerischen Souveränität der betroffenen Land- und Liegenschaftsbesitzer und der Gemeinde Schötz 	<ul style="list-style-type: none"> • Siehe Stellungnahme oben

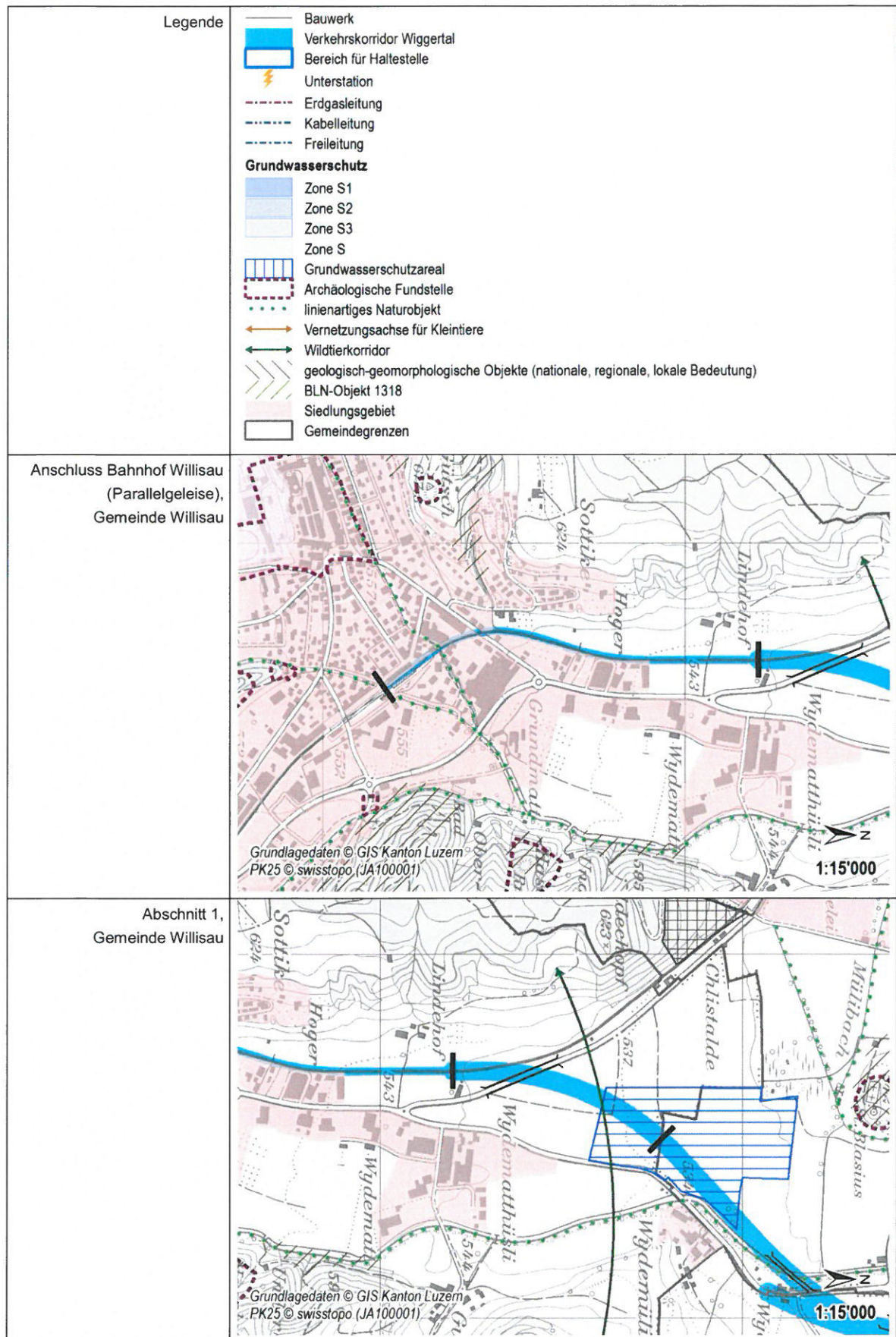
Inhalt der Mitwirkung	Stellungnahme REGION LUZERN WEST
<ul style="list-style-type: none"> • Grundstücke (Hostrisstrasse 5 und 5a, Schötz) sind stark betroffen • grosser Wertverlust und hohe Belastungen durch Emissionen • Keine Aus- und Erweiterungsbauten mehr möglich • Umfahrungsstrasse ist auf die Verkehrsprobleme Schötz und Alberswil beschränkt • Nur einen beschränkten Nutzen für Wirtschaftsregion Wiggertal • Aktuell sind Verkehrsprobleme in den Gemeinden Nebikon, Gettnau, Ettiswil und Willisau unübersehbar. • Antrag: Ausarbeitung einer Gesamtlösung für die Wirtschaftsregion Wiggertal (mit Mehrwert für die ganze Region); Schutz Naherholungsgebiet Wigger und Wauwilermoos (keine Gefährdung der Attraktivität der Wohngemeinde Schötz). 	<ul style="list-style-type: none"> • Die beiden Vorhaben "Wiggertalbahn" und "Schötz / Alberswil" sind für die Entwicklung der Region und die Anbindung der Verbandsgemeinden in Richtung Nord (Fernverkehr Bahn und Autobahn) von grosser Bedeutung. Sie sind im kantonalen Richtplan (2015) und im regionalen Entwicklungsplan Willisau-Wiggertal (2007) aufgeführt und damit auch für die REGION LUZERN WEST verbindlich. • Die vorliegende Lösung ist überdies das Resultat einer breit angelegten Diskussion unter den beteiligten Gemeinden und wurde am 13. Juni 2016 in einer Absichtserklärung der Gemeinden Alberswil, Egolzwil, Ettiswil, Gettnau, Nebikon, Schötz und Willisau über die raumplanerische Sicherung des Verkehrskorridors für die Spange "Wiggertalbahn und Umfahrung Schötz / Alberswil" bestätigt. Damit ist der Konsens über eine Gesamtlösung für die Wirtschaftsregion Wiggertal im Sinne des vorliegenden Entwurfs des regionalen Teilrichtplans gegeben. • Die Korridorausscheidung erfolgte unter Berücksichtigung der Anforderungen an eine Linienführung der Bahn (v.a. Kurvenradien). Dadurch lässt sich nicht vermeiden, dass langfristig (d.h. bei einem künftig möglichen Bau von Strasse bzw. Schienentrasse) Gebäude betroffen sind. • Bauliche Massnahmen an bestehenden Gebäuden sind unter Berücksichtigung der Raumplanungsgesetzgebung weiterhin denkbar. Bei Bauvorhaben ausserhalb der Bauzone werden bei der notwendigen Interessenabwägung die Festlegungen des regionalen Teilrichtplans berücksichtigt. Der Gemeinderat hat zudem die Kompetenz, Planungszonen zu erlassen. • Den negativen Folgen für die Grundeigentümer sollen im Rahmen der künftigen, konkreten Projektplanung begegnet werden (Massnahmen aus dem regionalen Teilrichtplan): <ul style="list-style-type: none"> – Beim Landerwerb, welcher für die Realisierung der Wiggertalbahn und der Umfahrung Schötz/Alberswil notwendig ist, wird primär ein Realersatz angestrebt. Entschädigt werden sollen zudem Nutzungseinschränkungen und Beeinträchtigungen, welche durch das Projekt ausgelöst werden. Eine (einmalige) Entschädigung soll entrichtet werden, wenn landwirtschaftliche Flächen durch das Projekt der bisherigen Nutzung entzogen werden oder die Bewirtschaftung dauerhaft erschwert wird. • Im Rahmen der Planung beider Vorhaben (d.h. Wiggertalbahn, Umfahrungsstrasse Schötz/Alberswil) muss für die betroffenen Liegenschaften eine Entschädigungslösung gefunden werden (Sach- oder Geldleistung).

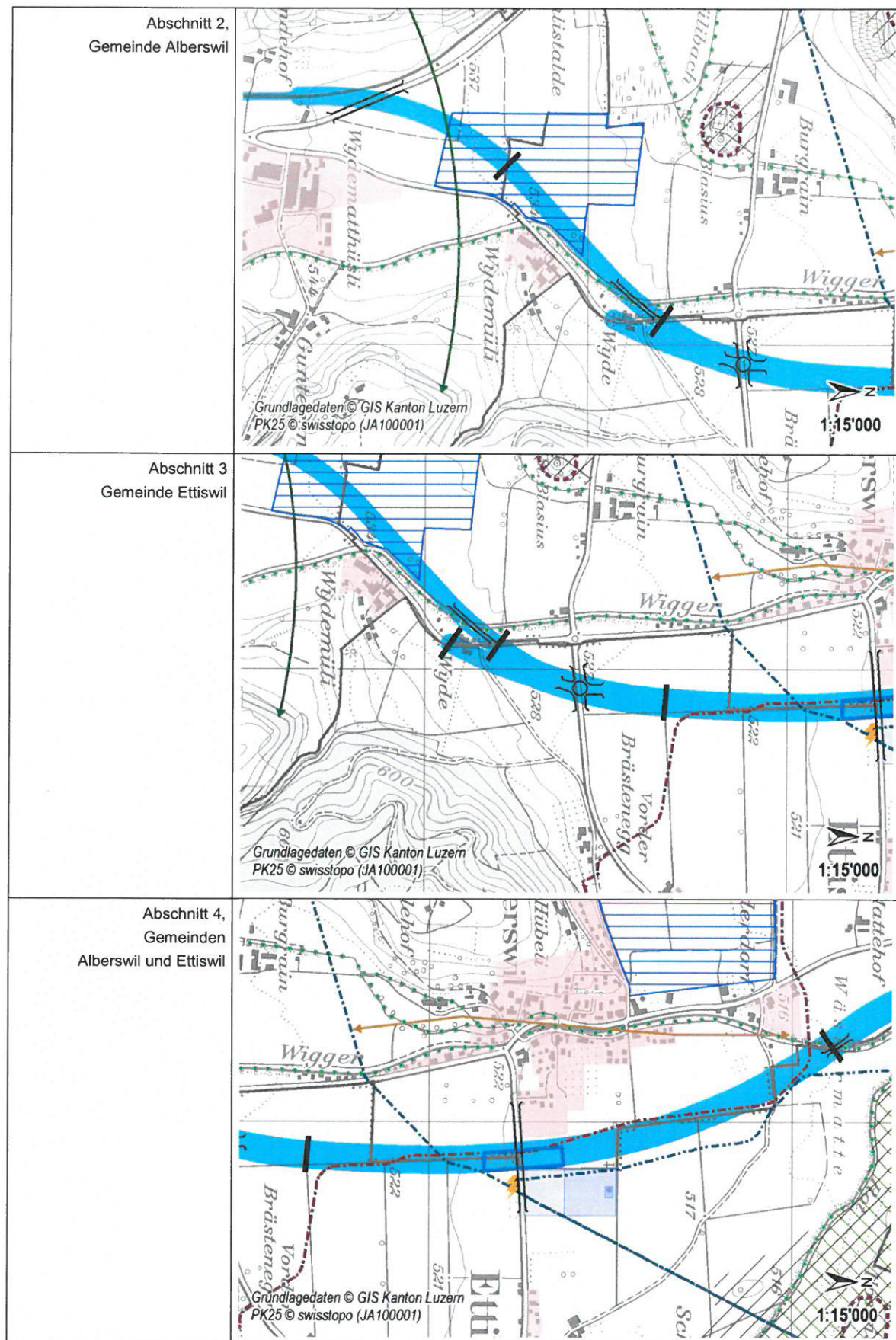
Tab. 14 Auswertung Mitwirkung

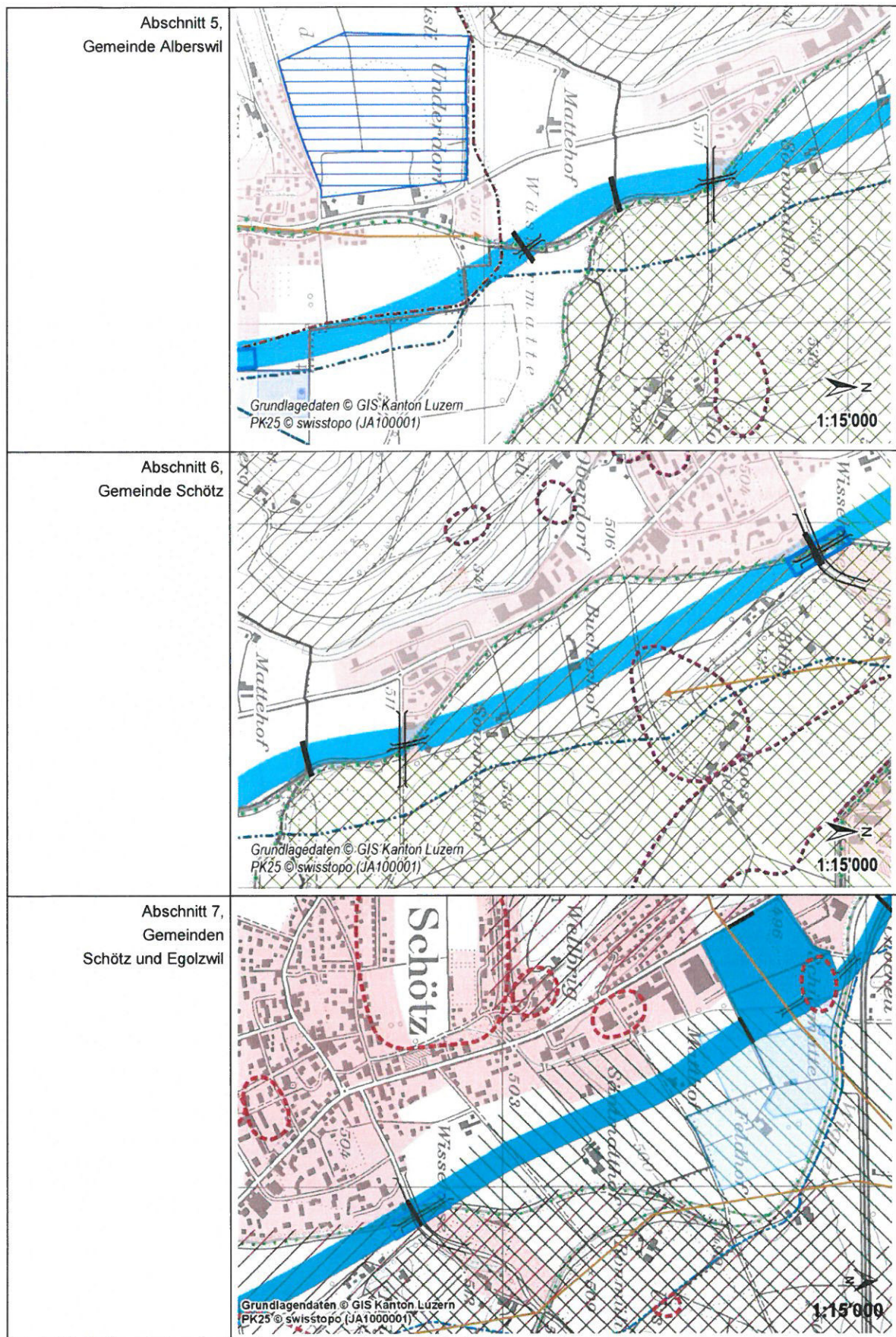
Teil B: Behördenverbindliche Festlegungen

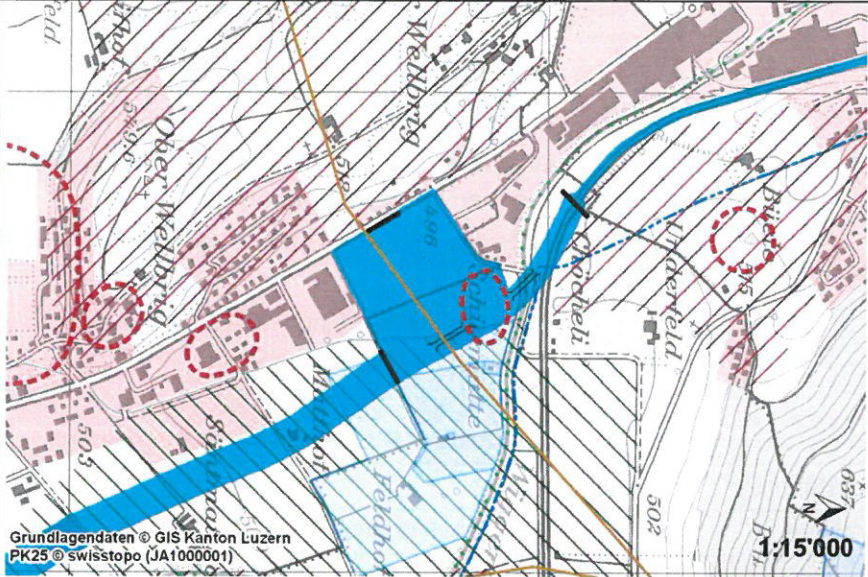
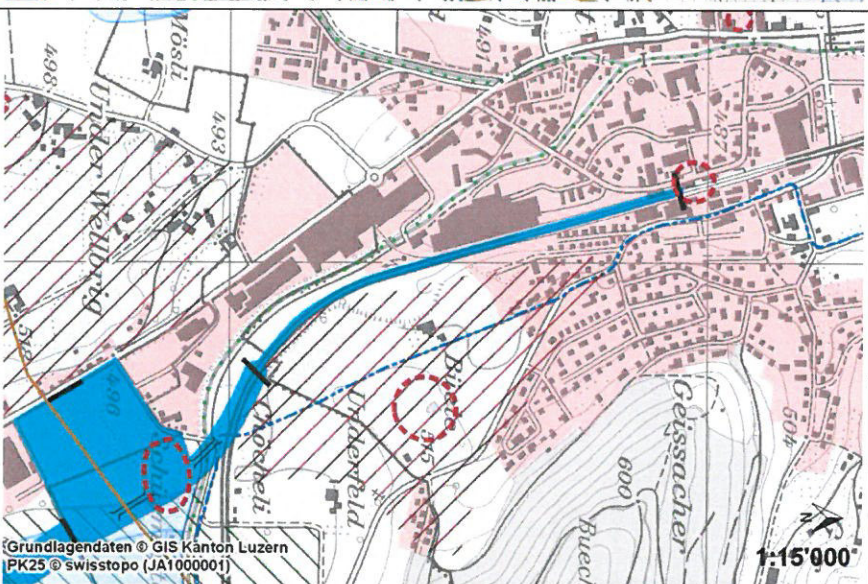
1 Verkehrskorridor Wiggertal









<p>Abschnitt 8, Gemeinden Schötz und Egolzwil</p> <p>Hinweis: Im Gebiet Chöcheli (Gemeinde Egolzwil) wird die exakte Linien- führung der Wiggertal- bahn durch die Lage der CKW Unterstation bestimmt.</p>	
<p>Anschluss Bahnhof Nebikon (Parallelgeleise), Gemeinden Egolzwil und Nebikon</p>	
<p>Gemeinden</p>	<p>Alberswil, Egolzwil, Ettiswil, Nebikon, Schötz, Willisau</p>
<p>Richtplanbestimmungen</p>	<p>(1) Der Verkehrskorridor Wiggertal umfasst die Linienverläufe der Wiggertalbahn und der Umfahrung Schötz/Alberswil mit folgenden Mindestbreiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • insgesamt 75 m bei Parallelführung von Strasse und Schiene • je 50 m bei getrennter Linienführung von Strasse und Schiene • 20 m für die Anschlussstrecken auf den bestehenden Bahnlinien zu den Bahnhöfen Willisau und Nebikon (Parallelgeleise). <p>(2) Zur Sicherstellung des Handlungsspielraums im Zusammenhang mit einer möglichen Siedlungsentwicklung im Gebiet Netzetalmatte (Gemeinden Schötz und Egolzwil) werden die die gesamte Fläche der Parzelle Nr. 376 (Gemeinde Schötz) sowie Teile der Parzellen Nr. 176 und 108 (Gemeinde Egolzwil) in den Verkehrskorridor integriert. Bei einer Einzonung einer oder mehrerer dieser Parzellen ist durch die Standortgemeinde der exakte Linienverlauf des Strassenkorridors zu ermitteln.</p>

	<p>(3) Die Gemeinden nehmen den Verkehrskorridor Wiggertal in ihre kommunalen Erschliessungs- bzw. Verkehrsrichtpläne auf. Sie sichern ihn im Siedlungsgebiet mit Baulinien und passen ihn allenfalls an die baulichen Gegebenheiten an. Ausserhalb des Siedlungsgebiets ist der Verkehrskorridor bei der Planung und Projektierung raumwirksamer Vorhaben zu berücksichtigen.</p> <p>(4) Die Gemeinden koordinieren die raumplanerische Sicherung untereinander.</p> <p>(5) Die kommunalen Planungsinstrumente sind bis spätestens Ende 2023 den Richtplanbestimmungen (1) bis (4) anzupassen.</p> <p>(6) Die REGION LUZERN WEST stellt den Gemeinden dazu die planerischen Grundlagen (GIS-Datensatz) zur Verfügung.</p>
Federführung	Gemeinden
Beteiligte	REGION LUZERN WEST
Koordinationsstand	Festsetzung
Priorität / Zeitraum	A

2 Generelle Festlegungen

Lokalisierung	alle Abschnitte; siehe Massnahme 1 Verkehrskorridor Wiggertal
Gemeinden	Alberswil, Egolzwil, Ettiswil, Nebikon, Schötz, Willisau
Richtplanbestimmungen	<p>(1) Die REGION LUZERN WEST und die Gemeinden setzen sich beim Kanton für eine Aufnahme der Umfahrung Schötz/Alberswil in den Topf B des kantonalen Bauprogramms 2019 – 2022 ein.</p> <p>(2) Die Dienststelle vif leitet die Planung der Umfahrung Schötz/Alberswil gemäss den Vorgaben des Bauprogramms Kantonsstrassen ein.</p> <p>(3) Die REGION LUZERN WEST und die Gemeinden setzen sich beim Kanton dafür ein, dass bei der nächsten Revision des kantonalen Richtplans folgende Änderungen aufgenommen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Wiggertalbahn (Koordinationsaufgabe M5-2) und die Umfahrung Schötz/Alberswil (Koordinationsaufgabe M3-2) werden mit dem Koordinationsstand Zwischenergebnis aufgeführt. In der Richtplankarte ist die Linienführung als Korridor verbindlich dargestellt. • Die Haltestellen Bruggmatt (Alberswil) und Wissenhuse (Schötz) der Wiggertalbahn werden in der Koordinationsaufgabe M5-3 mit dem Koordinationsstand Zwischenergebnis aufgeführt. Es erfolgt eine Koordination mit der geplanten Optimierung Bahntrasse im Bereich Nebikon Süd (Koordinationsstand: Vororientierung). <p>(4) Der Kanton Luzern setzt sich beim Bund für die Aufnahme der Wiggertalbahn in den Sachplan Verkehr ein.</p> <p>(5) So bald als eines der beiden Vorhaben (d.h. Wiggertalbahn, Umfahrungsstrasse Schötz/Alberswil) detaillierter geplant werden kann (Stufe Studie oder Bauprojekt), ist zu prüfen, ob die Planung für das andere Teilprojekt zumindest in wichtigen Teilbereichen zeitlich parallel erfolgen kann (optimale Nutzung von Synergien).</p> <p>(6) Spätestens mit dem Bauprojekt müssen für beide Vorhaben Studien bezüglich Kosten-Nutzen-Verhältnis inklusive detailliertes Angebots- und Nachfragekonzept und Netzwirkung erarbeitet werden.</p> <p>(7) Der regionale Teilrichtplan wird alle zehn Jahre gesamthaft überprüft und nötigenfalls überarbeitet bzw. aufgehoben.</p>
Federführung	<p>(1) REGION LUZERN WEST, Gemeinden</p> <p>(2) Dienststelle vif</p> <p>(3), (4) Regierungsrat des Kantons Luzern</p> <p>(5) Dienststelle vif, Bundesamt für Verkehr</p> <p>(6) REGION LUZERN WEST</p>
Beteiligte	Gemeinden, REGION LUZERN WEST (wo nicht federführend)
Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Priorität / Zeitraum	B

3 Erforderliche Bauten und Anlagen

Lokalisierung	alle Abschnitte; siehe Massnahme 1 Verkehrskorridor Wiggertal																																																		
Gemeinden	Alberswil, Egolzwil, Ettiswil, Nebikon, Schötz, Willisau																																																		
Richtplanbestimmungen	<p>(1) Für die Realisierung der Wiggertalbahn und der Umfahrung Schötz/Alberswil sind voraussichtlich die nachfolgend aufgeführten Bauten und Anlagen erforderlich.</p> <p>(2) Wiggertalbahn:</p> <table><tr><th>Ab-schn.</th><th>Gemeinde</th><th>Objekt</th></tr><tr><td>1</td><td>Willisau</td><td><ul style="list-style-type: none">• Anschluss an BLS-Linie Willisau-Gettnau mit Wendemöglichkeit für den Güterverkehr• Parallelgeleise vom Anschlusspunkt bis zum Bahnhof Willisau</td></tr><tr><td>2</td><td>Alberswil</td><td><ul style="list-style-type: none">• Brücke über die Wigger</td></tr><tr><td>4</td><td>Alberswil, Ettiswil</td><td><ul style="list-style-type: none">• Haltestelle "Bruggmatt/Alberswil"• Kreuzung(en) Gashochdruckleitung</td></tr><tr><td>5</td><td>Alberswil</td><td><ul style="list-style-type: none">• Brücke über die Wigger</td></tr><tr><td>6</td><td>Schötz</td><td><ul style="list-style-type: none">• Brücke über die Wigger</td></tr><tr><td>7</td><td>Schötz</td><td><ul style="list-style-type: none">• Brücke über die Wigger• Haltestelle "Wissenhusen/Schötz"</td></tr><tr><td>8</td><td>Egolzwil, Nebikon, Schötz</td><td><ul style="list-style-type: none">• Brücke über den Sentbach• Brücke über die Wigger• Anschluss an die SBB-Linie Sursee-Zofingen• Parallelgeleise vom Anschlusspunkt bis zum Bahnhof Nebikon</td></tr></table> <p>(3) Umfahrung Schötz/Alberswil:</p> <table><tr><th>Ab-schn.</th><th>Gemeinde</th><th>Objekt</th></tr><tr><td>1</td><td>Willisau</td><td><ul style="list-style-type: none">• Unterführung K11a</td></tr><tr><td>3</td><td>Ettiswil</td><td><ul style="list-style-type: none">• Überführung K18• Kreisel K18• Rückbau Kreisel Burgrain (inkl. Anschluss Süd)</td></tr><tr><td>4</td><td>Alberswil, Ettiswil</td><td><ul style="list-style-type: none">• Überführung K12• Kreuzung(en) Gashochdruckleitung</td></tr><tr><td>5</td><td>Alberswil</td><td><ul style="list-style-type: none">• Brücke über die Wigger</td></tr><tr><td>6</td><td>Schötz</td><td><ul style="list-style-type: none">• Brücke über die Wigger• Überführung Hostrisstrasse• Anschluss an die bestehende K11, Gewerbegebiete Chatzeleematte, Wiggerematte</td></tr><tr><td>7</td><td>Schötz</td><td><ul style="list-style-type: none">• Brücke über die Wigger• Überführung Wissenhusen (Gemeindestrasse Schötz-Egolzwil)</td></tr><tr><td>8</td><td>Egolzwil, Nebikon, Schötz</td><td><ul style="list-style-type: none">• Brücke über den Sentbach• Anschluss an die bestehende K11</td></tr></table> <p>(4) Der Verkehrskorridor Wiggertal umfasst auch die Lage und den voraussichtlichen Raumbedarf der möglichen Haltestellen der Wiggertalbahn. Technische Abklärungen über die Realisierung erfolgen zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen der konkreten Planung.</p>			Ab-schn.	Gemeinde	Objekt	1	Willisau	<ul style="list-style-type: none">• Anschluss an BLS-Linie Willisau-Gettnau mit Wendemöglichkeit für den Güterverkehr• Parallelgeleise vom Anschlusspunkt bis zum Bahnhof Willisau	2	Alberswil	<ul style="list-style-type: none">• Brücke über die Wigger	4	Alberswil, Ettiswil	<ul style="list-style-type: none">• Haltestelle "Bruggmatt/Alberswil"• Kreuzung(en) Gashochdruckleitung	5	Alberswil	<ul style="list-style-type: none">• Brücke über die Wigger	6	Schötz	<ul style="list-style-type: none">• Brücke über die Wigger	7	Schötz	<ul style="list-style-type: none">• Brücke über die Wigger• Haltestelle "Wissenhusen/Schötz"	8	Egolzwil, Nebikon, Schötz	<ul style="list-style-type: none">• Brücke über den Sentbach• Brücke über die Wigger• Anschluss an die SBB-Linie Sursee-Zofingen• Parallelgeleise vom Anschlusspunkt bis zum Bahnhof Nebikon	Ab-schn.	Gemeinde	Objekt	1	Willisau	<ul style="list-style-type: none">• Unterführung K11a	3	Ettiswil	<ul style="list-style-type: none">• Überführung K18• Kreisel K18• Rückbau Kreisel Burgrain (inkl. Anschluss Süd)	4	Alberswil, Ettiswil	<ul style="list-style-type: none">• Überführung K12• Kreuzung(en) Gashochdruckleitung	5	Alberswil	<ul style="list-style-type: none">• Brücke über die Wigger	6	Schötz	<ul style="list-style-type: none">• Brücke über die Wigger• Überführung Hostrisstrasse• Anschluss an die bestehende K11, Gewerbegebiete Chatzeleematte, Wiggerematte	7	Schötz	<ul style="list-style-type: none">• Brücke über die Wigger• Überführung Wissenhusen (Gemeindestrasse Schötz-Egolzwil)	8	Egolzwil, Nebikon, Schötz	<ul style="list-style-type: none">• Brücke über den Sentbach• Anschluss an die bestehende K11
Ab-schn.	Gemeinde	Objekt																																																	
1	Willisau	<ul style="list-style-type: none">• Anschluss an BLS-Linie Willisau-Gettnau mit Wendemöglichkeit für den Güterverkehr• Parallelgeleise vom Anschlusspunkt bis zum Bahnhof Willisau																																																	
2	Alberswil	<ul style="list-style-type: none">• Brücke über die Wigger																																																	
4	Alberswil, Ettiswil	<ul style="list-style-type: none">• Haltestelle "Bruggmatt/Alberswil"• Kreuzung(en) Gashochdruckleitung																																																	
5	Alberswil	<ul style="list-style-type: none">• Brücke über die Wigger																																																	
6	Schötz	<ul style="list-style-type: none">• Brücke über die Wigger																																																	
7	Schötz	<ul style="list-style-type: none">• Brücke über die Wigger• Haltestelle "Wissenhusen/Schötz"																																																	
8	Egolzwil, Nebikon, Schötz	<ul style="list-style-type: none">• Brücke über den Sentbach• Brücke über die Wigger• Anschluss an die SBB-Linie Sursee-Zofingen• Parallelgeleise vom Anschlusspunkt bis zum Bahnhof Nebikon																																																	
Ab-schn.	Gemeinde	Objekt																																																	
1	Willisau	<ul style="list-style-type: none">• Unterführung K11a																																																	
3	Ettiswil	<ul style="list-style-type: none">• Überführung K18• Kreisel K18• Rückbau Kreisel Burgrain (inkl. Anschluss Süd)																																																	
4	Alberswil, Ettiswil	<ul style="list-style-type: none">• Überführung K12• Kreuzung(en) Gashochdruckleitung																																																	
5	Alberswil	<ul style="list-style-type: none">• Brücke über die Wigger																																																	
6	Schötz	<ul style="list-style-type: none">• Brücke über die Wigger• Überführung Hostrisstrasse• Anschluss an die bestehende K11, Gewerbegebiete Chatzeleematte, Wiggerematte																																																	
7	Schötz	<ul style="list-style-type: none">• Brücke über die Wigger• Überführung Wissenhusen (Gemeindestrasse Schötz-Egolzwil)																																																	
8	Egolzwil, Nebikon, Schötz	<ul style="list-style-type: none">• Brücke über den Sentbach• Anschluss an die bestehende K11																																																	
Federführung	Dienststelle vif, Bundesamt für Verkehr																																																		
Beteiligte	Gemeinden, REGION LUZERN WEST, Gasverbund Mittelland AG																																																		
Koordinationsstand	Vororientierung																																																		
Priorität / Zeitraum	B																																																		

4 Festlegung zu einzelnen Sachbereichen

4.1 Entschädigung

Lokalisierung	Abschnitte 6 und 7; siehe Massnahme 1 Verkehrskorridor Wiggertal
Gemeinde	Schötz
Richtplanbestimmungen	(1) Im Rahmen der Planung beider Vorhaben (d.h. Wiggertalbahn, Umfahrungsstrasse Schötz/Alberswil) muss für die betroffenen Liegenschaften eine Entschädigungslösung gefunden werden (Sach- oder Geldleistung). (2) Entschädigung landwirtschaftliche Bewirtschaftung : siehe Massn. 4.4
Federführung	Dienststelle vif, Bundesamt für Verkehr
Beteiligte	Gemeinde Schötz, REGION LUZERN WEST
Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Priorität / Zeitraum	B

4.2 Gewässerschutz

Lokalisierung	Abschnitte 1 – 4, 6 – 8; siehe Massnahme 1 Verkehrskorridor Wiggertal
Gemeinden	Alberswil, Egolzwil, Schötz, Willisau
Richtplanbestimmungen	(1) Grundwasserschutzareal Burgrain (Alberswil, Willisau): Die künftige Grundwasserschutzzone (inkl. Fassung) wird so angelegt, dass sie den Korridor für die Wiggertalbahn nicht tangiert. Falls dies nicht möglich ist, muss abgeklärt werden, ob die künftige Nutzung und Anreicherung von Grundwasser aus anderen Quellen möglich ist. (2) Grundwasserschutzzone Schürmatte (Egolzwil, Schötz): Vor Querung der Schutzzone S3 ist an der Strasse je Fahrtrichtung das Hinweissignal „Wasserschutzzone“ Nr. 4.10 mit Zusatztafel Streckenlänge Nr. 5.03 anzubringen. Falls sich zeigt, dass die Grundwasserfassungen aufgrund des Baus und Betriebs der Wiggertalbahn bzw. der Umfahrung Schötz/Alberswil nicht weiter betreiben werden können, ist für die Grundwasserfassungen ein Ersatzstandort zu bestimmen und einzurichten (vorzugsweise im Gebiet Burgrain). (3) Allfällige weitere Vorkehrungen zum Schutz der Grundwasservorkommen vor den Auswirkungen des Baus und Betriebs der Wiggertalbahn bzw. der Umfahrung Schötz/Alberswil werden im Rahmen der Planung und Projektierung bzw. des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens festgelegt. (4) Der Gewässerraum der Wigger (Abschnitt 6) ist zu berücksichtigen (Einhaltung der Abstände).
Federführung	Dienststelle uwe
Beteiligte	Dienststelle vif, Bundesamt für Verkehr, Gemeinden Alberswil, Egolzwil, Schötz und Willisau, REGION LUZERN WEST
Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Priorität / Zeitraum	B

4.3 Störfallvorsorge

Lokalisierung	Abschnitt 4, siehe Massnahme 1 Verkehrskorridor Wiggertal
Gemeinden	Alberswil und Ettiswil
Richtplanbestimmungen	<p>(1) Bei einer Sanierung der Gashochdruckleitung vor Planung und Realisierung der Wiggertalbahn und der Umfahrung Schötz/Alberswil sind die Verschiebung der Leitung bzw. die Planung von Schutzmassnahmen zu prüfen.</p> <p>(2) Sicherheitsvorschriften: Bei Parallelführung sind von der bestehenden Gashochdruckleitung folgende Mindestabstände einzuhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wiggertalbahn: 20 m • Umfahrungsstrasse Schötz/Alberswil: 5 m <p>Kreuzungen sind möglichst rechtwinklig auszuführen. Hinsichtlich der Verlegetiefe der Gashochdruckleitung sind folgende Vorgaben einzuhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wiggertalbahn: mind. 2 m. Es ist eine Schutzplatte anzubringen. • Umfahrungsstrasse Schötz/Alberswil: mind. 2 m (ohne Schutzplatte), mind. 1.5 m (mit Schutzplatte) <p>Es gelten die Normpläne der Schweizerischen Gashochdruckbetreiber. Diese sind auch bei weiteren Situationen (Dämme, Einschnitte, etc.) zu beachten.</p> <p>(3) Störfallvorsorge: Für die Wiggertalbahn ist bei Aufnahme des eisenbahnrechtlichen Plan-genehmigungsverfahrens eine Verschiebung in ein Gebiet ausserhalb des Einflussbereichs der Gashochdruckleitung zu prüfen. Ist eine Verschiebung nicht möglich, sind die Auswirkungen auf die Störfallsituation in den weiteren Planungsphasen ausreichend zu berücksichtigen.</p> <p>Steigt das Verkehrsaufkommen auf der Umfahrung Schötz/Alberswil auf einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von über 15'000 Fahrzeugen, ist die Störfallsituation neu zu beurteilen.</p>
Federführung	<p>(1) Gasverbund Mittelland AG</p> <p>(2) Dienststelle vif, Bundesamt für Verkehr</p> <p>(3) Dienststelle uwe, Bundesamt für Verkehr</p>
Beteiligte	<p>(1) Gemeinden Alberswil und Ettiswil, REGION LUZERN WEST</p> <p>(2) Gemeinden Alberswil und Ettiswil, REGION LUZERN WEST</p> <p>(3) Gasverbund Mittelland AG, Gemeinden Alberswil und Ettiswil, REGION LUZERN WEST</p>
Koordinationsstand	<p>(1) Festsetzung</p> <p>(2) Zwischenergebnis</p>
Priorität / Zeitraum	B

4.4 Landwirtschaft

Lokalisierung	alle Abschnitte; siehe Massnahme 1 Verkehrskorridor Wiggertal
Gemeinden	Alberswil, Egolzwil, Ettiswil, Nebikon, Schötz, Willisau
Richtplanbestimmungen	<p>(1) Im Rahmen der Planung, Projektierung und Realisierung sind die beanspruchten Fruchtfolgeflächen auszuweisen und kompensatorische Massnahmen zu realisieren.</p> <p>(2) Entschädigungen Landwirtschaft: Beim Landerwerb, welcher für die Realisierung der Wiggertalbahn und der Umfahrung Schötz/Alberswil notwendig ist, wird primär ein Realersatz angestrebt. Entschädigt werden sollen zudem Nutzungseinschränkungen und Beeinträchtigungen, welche durch das Projekt ausgelöst werden. Eine (einmalige) Entschädigung soll entrichtet werden, wenn landwirtschaftliche Flächen durch das Projekt der bisherigen Nutzung entzogen werden oder die Bewirtschaftung dauerhaft erschwert wird.</p>
Federführung	Dienststelle vif, Bundesamt für Verkehr
Beteiligte	Dienststelle uwe, Dienststelle lawa, Gemeinden, Dienststelle
Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Priorität / Zeitraum	B

4.5 Natur- und Landschaftsschutz, Archäologie, elektrische Freileitungen

Lokalisierung	alle Abschnitte; siehe Massnahme 1 Verkehrskorridor Wiggertal
Gemeinden	Alberswil, Egolzwil, Ettiswil, Nebikon, Schötz, Willisau
Richtplanbestimmungen	<p>(1) Im Rahmen der weiteren Planung sind die landschaftlichen Eingriffe durch die Wiggertalbahn und die Umfahrung Schötz/Alberswil im Rahmen eines Fachgutachtens zu beurteilen. Die erforderlichen Bauten und Anlagen (gemäss Massnahme 3) sind dabei besonders zu beachten.</p> <p>(2) Untersuchung einer möglichen Beeinträchtigung des BLN-Objekts 1318 (Abschnitt 7): Die zuständige Entscheidbehörde (Strasse: Kanton, Eisenbahn: Bund) holt eine Stellungnahme des BAFU ein. Dieses hat zu beurteilen, ob durch das Vorhaben ein BLN-Objekt erheblich beeinträchtigt werden könnte und somit ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK, nach Art. 7 NHG) zu erstellen ist.</p> <p>(3) Untersuchung einer möglichen Beeinträchtigung des Landschaft von regionaler Bedeutung (Abschnitt 6): Für die Landschaften von regionaler Bedeutung "Stimmoränen Hostris – Ussefeld" prüfen der Kanton und die Gemeinde Schötz die erforderlichen Schutzmassnahmen und stimmen diese aufeinander ab. (Die geplante Linienführung tangiert den landschaftlich bedeutenden Moränenwall nicht.)</p> <p>(4) Für den tangierten Wildtierkorridor (LU 16 Willisau-Alberswil im Abschnitt 1) und die Vernetzungsachse für Kleintiere (Abschnitt 8) sind flankierende Aufwertungs- und/oder Ersatzmassnahmen zu prüfen. Im Bereich des Wildtierkorridors ist die Durchlässigkeit für Wildtiere zu gewährleisten.</p>

	<p>(5) Archäologische Fundstelle: Im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens ist die Kantonsarchäologie beizuziehen.</p> <p>(6) Bei Kreuzungspunkten sind elektrische Freileitungen (Abschnitte 4 und 8) wenn möglich in den Boden zu verlegen.</p>
Federführung	Dienststelle vif, Bundesamt für Verkehr
Beteiligte	Gemeinden, Dienststelle rawi, Dienststelle lawa, Dienststelle für Denkmalpflege und Archäologie, CKW
Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Priorität / Zeitraum	B

4.6 Lärmschutz, Abstände

Lokalisierung	alle Abschnitte; siehe Massnahme 1 Verkehrskorridor Wiggertal
Gemeinden	Alberswil, Egolzwil, Ettiswil, Nebikon, Schötz, Willisau
Richtplanbestimmungen	<p>(1) Es gelten die Lärmschutzvorschriften für die jeweilige Nutzungszone. Zur Einhaltung der Grenzwerte sind allfällig Lärmschutzmassnahmen zu planen.</p> <p>(2) In den Gebieten Sonnmatthof, Bucherhof, Bifig, Sentmatthof, Mattenhof und Schürmatte (Abschnitte 6 – 8) sind zusätzlich bauliche Massnahmen im Bereich der Liegenschaften (Sichtschutz) zu prüfen.</p>
Federführung	Dienststelle vif, Bundesamt für Verkehr
Beteiligte	Dienststelle rawi, Dienststelle uwe, Gemeinden
Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Priorität / Zeitraum	B

Beschlüsse und Genehmigung:

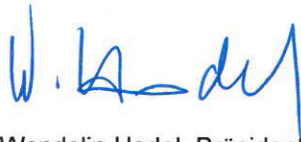
Gemeindeverband REGION LUZERN WEST

Öffentliche Auflage gemäss § 13 PBG

9. Oktober – 7. November 2017

Beschluss der Delegiertenversammlung

23. Mai 2018



Wendelin Hodel, Präsident



Guido Roos, Geschäftsführer

Kanton

Vom Regierungsrat mit Entscheid Nr. 1018 vom 16. Oktober 2018 mit Korrekturen genehmigt.

Bereinigt gemäss Korrekturen im Regierungsratsentscheid Nr. 1018 vom 16. Oktober 2018



20.12.2018

Datum



Unterschrift

Anhang:

Absichtserklärung

der Gemeinden

Alberswil, Egolzwil, Ettiswil, Gettnau, Nebikon, Schötz und Willisau

über die

raumplanerische Sicherung des Verkehrskorridors für die Spange "Wiggertalbahn und Umfahrung Schötz / Alberswil".

1 Ausgangslage

Die in der REGION LUZERN WEST seit längerem diskutierten Vorhaben „Wiggertalbahn“ (Schliessung Netzlücke zwischen Willisau und Nebikon) und „Umfahrung Schötz / Alberswil“ sind für die Entwicklung der Region und die Anbindung der Verbandsgemeinden in Richtung Nord (Fernverkehr Bahn und Autobahn) von grosser Bedeutung. Sie sind im kantonalen Richtplan (2015), im regionalen Entwicklungsplan Willisau-Wiggertal (2007) und in der Mobilitätsstrategie der REGION LUZERN WEST (2013) verankert.

Sowohl die Wiggertalbahn wie auch die Umfahrung Schötz/Alberswil sind als langfristige Projekte zu betrachten, deren Umsetzungshorizonte zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden können.

2 Zielsetzung und Gegenstand der Absichtserklärung

Der Korridor für beide Verkehrsträger wird mit einem regionalen Teilrichtplan gemäss §8 PBG in einem überkommunal abgestimmten Verfahren behördenverbindlich gesichert. Damit bleibt der langfristige Handlungsspielraum für die konkrete Planung und Umsetzung der beiden Vorhaben erhalten.

Mit der vorliegenden Absichtserklärung bestätigen die unterzeichnenden Gemeinden damit, den regionalen Teilrichtplan "Korridorsicherung Wiggertal" mit ihren Instrumenten der Ortsplanung umzusetzen.

3 Grundsätze

Der Linienverlauf und die Breite des Verkehrskorridors Wiggertal sind im regionalen Teilrichtplan festgelegt. Die unterzeichnenden Gemeinden

- nehmen den Verkehrskorridor Wiggertal in ihre kommunalen Erschliessungs- bzw. Verkehrsrichtpläne auf;
- sichern den Verkehrskorridor im Siedlungsgebiet mit Baulinien und passen ihn allenfalls an die baulichen Gegebenheiten an. Ausserhalb des Siedlungsgebiets ist der Verkehrskorridor bei der Planung und Projektierung raumwirksamer Vorhaben zu berücksichtigen.
- unterstützen die Umsetzung der "Generellen Festlegungen" (Verfahren gemäss Punkt 2 des regionalen Teilrichtplans);
- nehmen die für die Umsetzung voraussichtlich erforderlichen Bauten und Anlagen sowie Festlegungen zu einzelnen Sachbereichen zur Kenntnis (Punkte 3 und 4 des regionalen Teilrichtplans);
- sprechen sich für die Koordination mit dem Projekt "Wake & Camp" in der Gemeinde Ettiswil aus (so dass sich die räumlichen Auswirkungen der Vorhaben nicht tangieren).

Die unterzeichnenden Gemeinden setzen die aufgeführten Grundsätze im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision um und koordinieren die raumplanerische Sicherung untereinander. Grundeigentümergebundene Festlegungen in den Ortsplanungen unterliegen der Zustimmung der einzelnen Gemeindeversammlungen. Bei Fragen hinsichtlich der Umsetzung ziehen sie die REGION LUZERN WEST bei.

4 Weitere Bestimmungen

Die unterzeichnenden Gemeinden vereinbaren, dass diese Absichtserklärung öffentlich gemacht wird und so für Transparenz gegenüber der Bevölkerung der Gemeinden und weiteren Interessierten sorgt.

Die vorliegende Absichtserklärung bildet einen integralen Bestandteil des regionalen Teilrichtplans "Korridorsicherung Wiggertal" und tritt mit der Unterzeichnung in Kraft.

Alberswil, 13.06.16

Egolzwil, 13.06.16



Erika Oberli-Gut
Gemeindepräsidentin



Andrea Roos-Wey
Gemeindeschreiberin



Patricia Huber - Hodel
Stv. Gemeindepräsident



David Schmid
Gemeindeschreiber

Ettiswil, 13.06.16

Gettnau, 13.06.16



Beat Bisang
Stv. Gemeindepräsident



Elmar Stöckli
Gemeindeschreiber



Anton Grob
Stv. Gemeindepräsident



Hans Christen
Gemeindeschreiber

Nebikon, 13.06.16

Schötz, 13.06.16



Kurt Kumschick
Gemeindepräsident



Agnes Sommer
Gemeindeschreiberin



Ruth Iseli-Buob
Gemeindepräsidentin



Urs Amrein
Gemeindeschreiber

Willisau, 13.06.16



Erna Bieri-Hunkeler
Stadtpräsidentin



Peter Kneubühler
Stadtschreiber

