



FAQ – FRAGEN UND ANTWORTEN

Neugestaltung Bahnhofareal mit Buserschliessung (Vorlage 1 & 2)

Frage	Antwort
Wie viele Buslinien werden den Bahnhof anfahren?	Mit dem Fahrplanwechsel Ende 2028 soll die Buslinie 65 den Bahnhof Nottwil halbstündlich bedienen. Während der Hauptverkehrszeiten ergibt dies vier Ankünfte und vier Abfahrten pro Stunde. Langfristig ist vorgesehen, bei der Inbetriebnahme des Spitals Schenkon eine zusätzliche Linie zum Bahnhof zu führen. Die Linie 62 und eine mögliche Linie 70 sollen den Bahnhof hingegen nicht bedienen.
Wieso eine Begegnungszone? Wird es dann nicht gefährlicher?	Erfahrungen aus anderen Gemeinden sowie verschiedene Studien zeigen, dass Begegnungszonen die Verkehrssicherheit erhöhen. Sie führen zu tieferen Geschwindigkeiten und weniger schweren Unfällen. Fussgänger haben Vortritt. Eine Begegnungszone ist nicht zu verwechseln mit einem Begegnungsplatz.
Hat man mit den Besitzern der Caribbean Village AG nie über die Probleme betreffend Zufahrt ihrer Lieferanten gesprochen?	Gespräche haben stattgefunden. Die Probleme sind aus Sicht der Gemeinde lösbar. Der Gemeinderat hat mit der Caribbean Village AG am 16. Juli 2025, 16. Dezember 2025 und am 3. Juni 2026 Gespräche geführt, die Anliegen aufgenommen und Lösungen aufgezeigt. Eine Änderung bei der Zufahrt zum Schuppen ist notwendig, da aktuell gefährliche Rückwärtsfahrten bei der Anlieferung notwendig sind und die Behindertenparkplätze versperrt werden. Während der Planung und Umsetzung wird die Erschliessung für Lieferanten weiterhin gewährleistet bleiben.
Kann das Caribbean Village während der Bauphase geöffnet bleiben?	Ja. Das Caribbean Village wird in die Bauplanung einbezogen. Der Baubeginn wurde auf Herbst 2027 verschoben, sodass möglichst viele Arbeiten ausserhalb der Saison erfolgen können. Lärmintensive Arbeiten werden nach Möglichkeit ausserhalb der Öffnungszeiten ausgeführt. Die Zufahrt für Lieferanten bleibt gewährleistet.
Wieso wird die Bahnhofstrasse nicht verbreitert?	Neben der asphaltierten Strasse besitzt die Gemeinde noch 2 m Grünfläche. Eine Verbreiterung oder eine einfache Ausweichstelle ist ohne grossen Aufwand möglich. Zurzeit plant die aquaregio ag eine Wasserleitung im See. Stand heute soll ein kleines Pumpwerk beim Seefeld-Parkplatz das Wasser von dieser Leitung in der Gemeinde verteilen. Bei diesem Projekt der aquaregio ag werden neue Leitungen vom Parkplatz Seefeld in die Dorfmitte gelegt. Es ist wahrscheinlich, dass diese Leitungen unter die Bahnhofstrasse gelegt werden. Würde man die Strasse jetzt verbreitern, besteht die Möglichkeit, dass sie bereits nach kurzer Zeit wieder geöffnet werden muss, um die Leitungen zu verlegen. Aus Kostengründen macht diese voreilige Anpassung keinen Sinn.
Ist das neue Areal zu wenig gross, um Busse, Autos, Velos und	Nein. Gegenüber der heutigen Situation entsteht mehr Verkehrsfläche. Die neue Verkehrsführung reduziert Rückwärtsfahrten deutlich und verbessert dadurch die Sicherheit.



Fussgänger ein sicheres Mit- und Nebeneinander zu gewähren?	Die Begegnungszone ermöglicht zudem ein geordnetes Miteinander von Bussen, Autos, Velos und Fussgängern. Das neue Konzept wurde von verschiedenen Fachstellen geprüft und für gut befunden.
Entsteht beim Bahnhofareal eine Betonhölle?	Durch die Neuordnung der Verkehrsflächen entstehen in der Platzmitte neue Baumstandorte, die künftig natürlichen Schatten spenden, während die erforderliche Mauer begrünt wird.
Können Busse und Lastwagen auf dem Bahnhofareal kreuzen?	Ja. Der Verkehrsraum zwischen Seefeld-Parkplatz und Bahnhofplatz wird so ausgestaltet, dass zwei grosse Fahrzeuge kreuzen können. Gleichzeitig bleibt genügend Platz für Fussgänger.
Ist das Projekt nicht viel zu teuer?	Es wird nicht nur eine Bushaltestelle erstellt, sondern das ganze Bahnhofareal komplett saniert und erneuert. Die Kosten betragen rund CHF 3.09 Mio. Davon trägt der Kanton Luzern knapp die Hälfte, hinzu beteiligen sich auch die SBB und die Schweizer Paraplegiker-Stiftung (CHF 120'000) an den Kosten. Für die Gemeinde fallen Kosten von ca. CHF 800'000 an. Das Preis-/Leistungsverhältnis ist für die Gemeinde demzufolge sehr vorteilhaft. Die Sanierung der aktuellen Flächen (ohne Erstellung Bushaltestelle und Erneuerung Aufenthaltsbereich) würde in einigen Jahren allein ca. CHF 700'000 kosten (Erfahrungswert aufgrund der bebauten m ²). An einer reinen Sanierung würde sich der Kanton nicht beteiligen.
Ist die Einfahrt Kantons-/Bahnhofstrasse nicht zu eng für Busse?	Bereits heute verkehren Lastwagen mit Anhänger ins Bahnhofareal und die Linie 65 wird bei einer Sperrung der Oberdorfstrasse (z. B. beim Samichlauseinzug) via Bahnhofstrasse über die Gewerbestrasse umgeleitet. Trotzdem muss dieser Knotenpunkt in Zukunft sicherer und breiter gemacht werden. Der Kanton plant im Rahmen der Sanierung der Kantonsstrasse auch diesen Knotenpunkt zu verbessern. Der genaue Realisierungstermin ist derzeit noch offen.
Wie hoch sind die jährlichen Kosten?	Der zusätzliche Halt der Linie 65 verursacht jährliche Betriebskosten von rund CHF 22'000. Zusammen mit den Zins- und Abschreibungskosten ergeben sich für die Gemeinde jährliche Gesamtkosten von rund CHF 50'000.
Wieso unterstützt die Schweizer Paraplegiker-Stiftung das Projekt finanziell?	Ankommende Rollstuhlfahrende müssen bei schlechtem Wetter oder Schneefall heute vom Transportdienst des SPZ am Bahnhof Nottwil abgeholt werden. Andere Rollstuhlfahrende nutzen momentan den Bahnhof Sursee für den Umstieg vom Bus auf die Bahn. In Zukunft sollen Rollstuhlfahrende in Richtung Luzern den Bahnhof Nottwil für den Umstieg auf die Bahn nutzen. Die Umstiegszeiten sind für Rollstuhlfahrende zudem in Nottwil deutlich besser als in Sursee.
Wieso soll das Projekt jetzt und nicht in 5 oder 10 Jahren realisiert werden?	Für das Projekt sind kantonale Beiträge im Programm Gesamtmobilität vorgesehen. Diese Mittel stehen nur für dieses Projekt zur Verfügung. Eine spätere Realisierung müsste neu beurteilt werden. Zudem bestehen aufgrund der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes Handlungsbedarf sowie ein grosses Interesse des Kantons und des Verkehrsverbundes Luzern (VVL) an einer hindernisfreien Umsteigesituation.
Gibt es einen Plan B für ein anderes Projekt, falls das vom Kanton, Gemeinde und SBB	Nein. Das vorliegende Projekt ist das einzige gemeinsam mit Kanton und SBB entwickelte und finanzierbare Vorhaben. Bei einer Ablehnung könnte in den nächsten Jahren voraussichtlich kein vergleichbares Projekt umgesetzt werden.



vorgestellte Projekt keine Mehrheit findet?	
Hat die Begegnungszone einen Bezug zum Projekt Begegnungsplatz aus dem Jahr 2018?	Nein. Der Begriff «Begegnungszone» stammt aus der Strassenverkehrsgesetzgebung und umschreibt die strassenrechtlichen Bestimmungen, welche in einer solchen Zone gelten. Die Gemeinde hat nicht das Ziel beim Bahnhof einen Ort für Begegnungen zu schaffen, wie es damals beim Begegnungsplatz angestrebt wurde. Die Wörter sind nur zufällig sehr ähnlich.
Gab es aus der Bevölkerung konkrete Vorschläge, für alternative Varianten?	Ja, insgesamt wurden drei Vorschläge aus der Bevölkerung eingebracht. Bei allen Varianten hätte der Kanton keinen Beitrag geleistet und die Kosten für die Gemeinde Nottwil wären höher ausgefallen als die Kostenbeteiligung beim geplanten Projekt. <i>1. Standort Seefeld mit direktem Zugang zum Bahnhof-Perron</i> Der direkte Zugang wird von der SBB nicht bewilligt. Diese Variante wäre mit hohen Kosten verbunden und keine geeignete Lösung für einen behindertengerechten Ausbau. <i>2. Standort bei der Bahnhofstrasse (zwei Varianten)</i> Diese Varianten hätten deutlich mehr landwirtschaftliche Fläche benötigt und hätten nur eine Haltekante beinhaltet. Diese Varianten wäre keine geeignete Massnahme für den behindertengerechten Ausbau gewesen. Die Kostenschätzungen waren sehr rudimentär und deutlich zu tief angesetzt.



Umzonung Tafelweid / Underdorf (Vorlage 3)

Frage	Antwort
Wer ist der Grundeigentümer der betroffenen Parzellen?	Walter Bachmann, Stalderhof 1, Nottwil
Haben die Abstimmungsergebnisse der beiden Teilrevisionen Umzonung der Tafelweid / Underdorf und Buswendeplatz Bahnhof einen Einfluss aufeinander?	Nein. Es sind zwei unabhängige Abstimmungen. Das jeweilige Abstimmungsergebnis hat keinen Einfluss auf das Ergebnis der anderen Abstimmung.
Wird der Gewässerraum durch das Projekt Underdorf verletzt?	Nein. Die Gewässerraumfestlegung wurde am 22. November 2018 von der Gemeindeversammlung beschlossen. In diesem Gebiet sieht diese vor, dass ab Gewässermitte auf beide Seiten je 7 m geschützt werden müssen. In diesem Bereich darf nicht gebaut werden.
War bei der letzten Gesamtrevision der Ortsplanung im Jahr 2024 nicht bereits klar, dass es im Gebiet Tafelweid keine Lösung für die Zufahrtsstrasse gibt?	Nein. Erst nach Genehmigung der Ortsplanung an der Gemeindeversammlung vom 6. Juni 2024 hat der Gemeinderat erfahren, dass keine Variante für die notwendigen Zufahrt umgesetzt werden kann.
Wieso erfolgen diese Zonenplanänderungen bereits jetzt und nicht in ca. 15 Jahren (Zeithorizont bei einer Gesamtrevision)?	Bei diesen Änderungen handelt es sich um eine Teilrevision und nicht um eine Gesamtrevision. Teilrevisionen können jederzeit eingegeben und behandelt werden. Der Kanton hat diese Teilrevision geprüft und als positiv beurteilt.
Hat der Gemeinderat als Kompensation der Fläche «Tafelweid» auch andere Gebiete als das «Underdorf» geprüft?	Ja. Der Gemeinderat hat insgesamt fünf Standorte prüfen lassen. Aus Sicht des Raumplaners und des Gemeinderates ist die Kompensation mit der Parzelle «Underdorf» die geeignetste Lösung.
Auf der Parzelle Tafelweid hätten neben Wohnungen Gewerberäume entstehen sollen. Wieso gibt es nun auf der Parzelle Underdorf nur Wohnungen?	Gemäss Art. 6 Abs. 1 des Bau- und Zonenreglements der Gemeinde Nottwil müssen nur innerhalb der ersten 30 m entlang der Kantonsstrasse Gewerbeflächen erstellt werden. Die Parzelle Tafelweid liegt nicht in diesem Bereich und hätte keine Gewerbeflächen erstellen müssen. Beim geplanten, nicht realisierbaren Projekt auf der Parzelle Tafelweid wären «nur» Wohnungen gebaut worden.
Die neu einzuzonende Fläche beim Underdorf ist grösser als die auszunehmende Fläche bei der Tafelweid. Wieso?	Die gesamte einzuzonende Fläche im Underdorf ist 137 m ² grösser als die auszunehmende Fläche in der Tafelweid (4'351 m ² Tafelweid, 4'488 m ² Underdorf). Entscheidend ist aber nicht die Gesamtfläche, sondern die Fläche, die verbaut werden kann (Fussabdruck). Beim Projekt Tafelweid hätten 1'305 m ² verbaut werden können, beim Projekt Underdorf könnten 1'077 m ² verbaut werden. Beim neuen Projekt werden also effektiv weniger Grünflächen verbaut.
Ist die Erschliessungsmöglichkeit beim Gebiet Underdorf gegeben und sind die notwendigen Zufahrtsrechte vorhanden?	Im Gegensatz zum Gebiet Tafelweid, wo nur ein landwirtschaftliches Fahrwegrecht besteht, verfügt die Parzelle Underdorf über ein normales Fahrwegrecht, wodurch die Bauparzelle erschlossen werden kann.