

Luzern Nord

## Mobilitätsberatung Seetalstrasse Emmen



Luzern, 22. Dez. 2016 - Schlussbericht

Verkehrsverbund Luzern  
Seidenhofstrasse 2 · Postfach 4306  
6002 Luzern  
Telefon 041 228 47 20  
Fax 041 226 45 66  
info@verkehrsverbund-luzern.ch  
www.verkehrsverbund-luzern.ch

IG Seetalstrasse  
c/o Gebr. Brun AG  
Schützenmattstrasse 36  
6020 Emmenbrücke  
Telefon 041 267 66 66  
info@brunbau.ch

## **Bearbeitung**

Peter Schoop  
 dipl. Ing. ETH/SVI  
 Denise Belloli  
 MSc in Geografie  
 Maria Andreou  
 Administration

Metron Verkehrsplanung AG  
 Stahlrain 2  
 Postfach  
 5201 Brugg  
 T 056 460 91 11  
 info@metron.ch  
 www.metron.ch

## **Arbeitsgruppe**

IG Seetalstrasse:

Hannes Bühler,	RUAG
Erwin Duss	ALSO AG
Andreas Simon	CKW
Marietta Lombris	Emmi AG
Corinne Bütler	GEMÜ
Christian Käser	Kronenberger AG
Markus Mächler	Mitglied IG Seetalstrasse

Behörden:

Roman Steffen	Verkehrsverbund Luzern
Josef Schmidli	Gemeinderat Emmen

Transportunternehmen:

Rebeca Scherrer	SBB
Ruedi Seeholzer	Auto AG Rothenburg)

## **Verteiler**

Arbeitsgruppe (siehe oben)

Vorstand IG Seetalstrasse:

Adrian Brun	Präsident, BRUN Verwaltungen AG
Hannes Bühler	Vizepräsident, RUAG
Anja Meyer	Kassiererin, SOLUMA AG
Mark Bachmann	Mitglied, 4B Bachmann AG
Markus Mächler	Mitglied

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Datengrundlagen</b>	<b>6</b>
2.1	Firmen und Standorte	6
2.2	Datengrundlagen	6
2.3	Wohnorte der Beschäftigten	7
2.4	Parkplatzangebot	8
2.5	Nachfragewerte im öffentlichen Verkehr	9
2.6	Verkehrsbelastung der Seetalstrasse	9
<b>3</b>	<b>Linien und Erreichbarkeit</b>	<b>10</b>
3.1	Linienetz	10
3.2	Erreichbarkeit mit dem ÖV	11
3.3	Reisezeiten mit dem öffentlichen Verkehr	12
3.4	Betrieb und Zuverlässigkeit	12
3.5	Perspektiven Strassenausbau	13
<b>4</b>	<b>Analyse und Schwachstellen</b>	<b>15</b>
4.1	Ergebnisse aus dem 1. Workshop	15
4.2	Augenschein	16
4.3	Verkehrsplanerische Beurteilung: Schlüsselprobleme	17
4.4	Zusammenfassung	18
<b>5</b>	<b>Übergeordnete Vorgaben</b>	<b>19</b>
5.1	Zielsetzungen zur Mobilität	19
5.2	Randbedingungen	19
5.3	Verkehrsplanerische Grundsätze	19
<b>6</b>	<b>Ansätze für ein Mobilitätskonzept</b>	<b>20</b>
6.1	Konzeptionelle Bausteine	20
6.2	Überlegungen zur Mobilität	21
6.3	Strategische Ansätze für die IG Seetalstrasse	23
6.4	Einstufung und Beurteilung der Massnahmen	25
6.5	Massnahmenüberblick im Sinn eines ersten Drehbuchs	25
6.6	Weiteres Vorgehen (Vorschlag Verkehrsverbund Luzern)	26
6.7	Ansprechpersonen	26
<b>7</b>	<b>Stellungnahmen</b>	<b>27</b>
	<b>Anhang</b>	<b>29</b>
	1. Massnahmenkatalog (gem. 2. Workshop vom 8. November 2016)	29
	2. Flyer Luzern Nord	32

# 1 Einleitung

## IG Seetalstrasse

Die IG Seetalstrasse umfasst insgesamt verschiedene Betriebe mit unterschiedlicher Grösse, die über die Kantonsstrasse in Emmen erschlossen sind. Diese Hauptachse ist vor allem in der abendlichen Hauptverkehrszeit sehr stark belastet, was sowohl zu langen Wartezeiten für die mit dem PW heimfahrenden Beschäftigten als auch zu Behinderungen und Anschlussbrüchen der auf der Seetalstrasse verkehrenden Busse führt. Die IG Seetalstrasse hat in diesem Zusammenhang bereits im Jahr 2014 eine Studie zur Verbesserung der Verkehrssituation in Auftrag gegeben. Konsens herrscht, dass allfällige bauliche Massnahmen – unabhängig von der Frage der Finanzierung – einen längeren Umsetzungshorizont aufweisen. Handlungsbedarf ist jedoch kurzfristig nötig, soll sich die Situation mit zunehmender Wirtschaftsentwicklung nicht weiter verschlechtern.

Die IG Seetalstrasse beabsichtigt nun aufzuzeigen, wie die künftige Mobilität, die auch aus den möglichen weiteren Arbeitsplatzansiedlungen zu erwarten ist, möglichst verträglich abgewickelt werden kann. Dazu soll in kleinen Schritten und mit zeitgemässen Anreizen versucht werden, die Verkehrsmittelwahl so zu steuern, dass die Infrastrukturen optimal ausgelastet sind. Um die gewünschte Wirkung zu erzielen, sollen alle Mitglieder der IG Seetalstrasse in die gleiche Richtung arbeiten. Dazu soll vorliegendes «Drehbuch» auch konkrete Massnahmen auflisten, welche es anschliessend durch alle Partner umzusetzen gilt.

## Umfeld

In den letzten Jahren wurde das ÖV-Angebot in der Agglomeration Luzern kontinuierlich ausgebaut, und zwar sowohl bei der S-Bahn mit Verdichtung auf den meisten Linien zum integralen 30-Min.-Takt als auch beim städtischen und regionalen Busnetz. Das Bussystem wurde dabei in den letzten 15 Jahren in drei Schritten weiterentwickelt (siehe auch [www.vvl.ch/agglomobil](http://www.vvl.ch/agglomobil)):

- In einem ersten Schritt Systematisierung und Ausrichtung auf das Konzept Bahn 2000;
- Im zweiten Schritt («AggloMobil due») gezielte Anpassung und Ausrichtung des Busnetzes auf die S-Bahn an den äusseren Verknüpfungspunkten wie Ebikon, Horw und Emmenbrücke sowie neue Netzelemente, insbesondere im Trolleybusnetz;
- Im aktuellen dritten Schritt («AggloMobil tre») Weiterentwicklung des Systems «RBus» als hochwertiges Produkt auf den Hauptachsen sowie Überlegungen zur künftigen Netzentwicklung, insbesondere bzgl. Durchmesserlinien. Zudem sollen vergleichbare Korridore und Quartiere mit einheitlichen Takten und zu einheitlichen Betriebszeiten bedient werden.

Mit der Eröffnung des neuen Bus-Hubs am umgestalteten Seetalplatz werden im Dezember 2016 neue Konzepte in Betrieb genommen, die sich auch auf die Erreichbarkeit der verschiedenen Betriebe mit dem öffentlichen Verkehr auswirken

(siehe Flyer in der Beilage):

- Einführung System RBus auf der Linie 2 mit Doppelgelenktrolleybussen ([www.vvl.ch/rbus](http://www.vvl.ch/rbus))
- Neue tangentielle Trolleybuslinie 5 Emmenbrücke – Luzern – Kriens (im 7.5-Min.-Takt)
- Neue tangentielle Verbindung 40 Littau – Emmenbrücke – Waldibrücke
- Modifiziertes Konzept des Emmener Busses

Die heutige Linie 53 Luzern Bahnhof – Emmenbrücke – Flugzeugwerke geht in den beschriebenen Linien 40 und 5 auf.

### **Mobilitätsberatung als Teil des Verkehrsverbund Luzern**

Der Verkehrsverbund Luzern beschäftigt sich nicht allein mit Angebots- und Tariffragen, sondern möchte seine Verantwortung künftig mehr auch in komplexen Fragen der Gesamtmobilität wahrnehmen. Dabei geht es einerseits um den Einbezug aller Verkehrsmittel, andererseits aber neben dem Angebotsbereich auch um die tariflichen Massnahmen wie z. B. Jobtickets (und damit einhergehend um das Setzen neuer Anreize, damit sich die Mobilität neu ausrichtet). In nächster Zeit sollen die grössten Arbeitgeber in der Agglomeration angesprochen und die Probleme um die Mobilität angegangen werden. Dabei geht es nicht allein um den «Verkauf» von spezifischen Produkten wie Jobtickets. Solche folgen höchstens, wenn diese Massnahme sinnvoll ist (z.B. offenes ÖV-Potenzial kombiniert mit bereits guter ÖV-Erschliessung).

Ab 1.1.2017 übernimmt SBB Geschäftskunden dieses Themenfeld als Mandat von Verkehrsverbund Luzern (Bestellerbehörde) und Tarifverbund Pässepartout (Transportunternehmen).

Bereits im Jahr 2013 wurde für das Kantonsspital Luzern ein umfassendes Mobilitätskonzept erarbeitet, mit Massnahmen beim Busangebot und bei der Haltestelle, aber auch für die bessere Zugänglichkeit im Nahbereich. Auch die Information wurde verbessert, z.B. im Eingangsbereich des Spitals mit Echtzeit-Anzeigen oder bei der Patienteninformation.

Für die Klinik St. Anna wurde im Jahr 2016 im Sinn eines «Pilotversuchs» ein anderes, mehr auf die strategischen Aspekte gelegtes Verfahren angewendet. Zusammen mit der Klinik wurden die wichtigsten Angaben ausgewertet, die massgebenden Probleme gemeinsam herausgeschält und die wesentlichen Ansatzpunkte zur zweckmässigen Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse entwickelt. Dabei entstand auch der Gedanke eines «**Drehbuchs**», das auf der Grundlage der wichtigsten Analyseteile und Zielsetzungen die möglichen Massnahmen aufzeigt.

### **Auftrag**

Die Metron Verkehrsplanung wurde vom Verkehrsverbund Luzern und von der IG Seetalstrasse beauftragt, die verkehrsplanerischen und verfahrensmässigen Aspekte zu bearbeiten und im Rahmen einer Mobilitätsberatung ein «**Drehbuch**» zu verfassen. Die Entwicklung dieses Drehbuchs erfolgte in 2 gemeinsamen Workshops am 25.8. und am 8.11.2016.

Im Gegensatz zur Mobilitätsberatung der Klinik Hirslanden St. Anna werden hier verschiedene Firmen erstmals einer gemeinsamen Betrachtung unterzogen. Dabei geht es vor allem um die Mobilität der Beschäftigten, wobei es aufgrund der sehr unterschiedlichen Grösse und Firmenstruktur differenzierter Ansätze bedarf.

## 2 Datengrundlagen

### 2.1 Firmen und Standorte

Zur IG Seetalstrasse gehören insgesamt knapp 10 Firmen, deren Standorte aus der folgenden Abbildung ersichtlich sind:

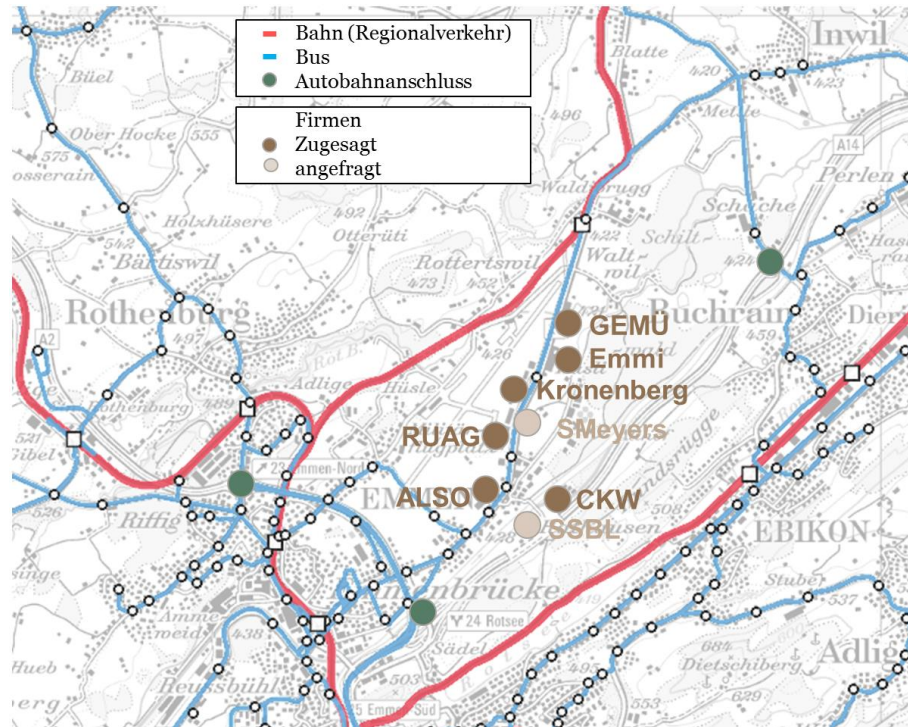


Abbildung 1:  
Firmenstandorte  
(in der Schlussfassung werden nur die tatsächlich mitmachenden Firmen aufgeführt)

### 2.2 Datengrundlagen

Aus der im Frühsommer 2016 durchgeführten Umfrage ergeben sich folgende Kennzahlen für die 5 grössten Betriebe:

Arbeitsplätze Firmen (2016)	Anzahl Mitarbeitende
ALSO (Business-to-Business-Dienst)	404
CKW (Stromversorgungsunternehmen)	258
Emmi (Milchverarbeitung)	546
Gemü (Pharmaunternehmen)	72
Ruag (Technologiekonzern)	1'098
<b>Total</b>	<b>2'378</b>

Tabelle 1:  
Beschäftigtenzahlen 2016

Die 5 Firmen bilden ein breites Spektrum ab, wie Tabelle 1 zeigt.

### 2.3 Wohnorte der Beschäftigten

#### Alle Wohnorte

Die Wohnorte der insgesamt rund 2'400 Mitarbeitenden der 5 Firmen wurden räumlich und nach der Art der ÖV-Erschliessung gegliedert, d.h.

1. Emmen:  
Mit Ortsbus mindestens teilweise direkt erreichbar
2. Gemeinden an der S1 (Ast Luzern – Sursee), an der S9 (Luzern – Lenzburg) sowie am RE Luzern – Olten:  
Mit einmal Umsteigen (Emmenbrücke) erreichbar
3. Stadt Luzern:  
Aus dem Korridor Kriens – Pilatusplatz / Bahnhof mit einmal Umsteigen (Seetalplatz) erreichbar;  
sonst mit zweimaligem Umsteigen und dichter Taktfolge
4. Weitere Bahngemeinden an der S-Bahn bzw. am RE:  
Zweimal Umsteigen
5. Gemeinden an Regionalbuslinie 73
6. Restliche Gemeinden

Wohnort-Kategorie Mitarbeitende

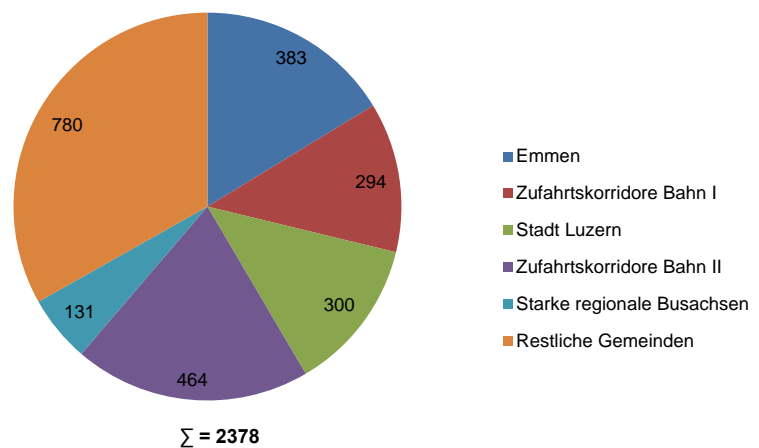


Abbildung 2:  
Wohnort-Kategorie

Die Darstellung gibt bereits einige Hinweise auf die Problematik der ÖV-Erschliessung:

- Die Arbeitsplätze sind nur aus verschiedenen Ortsteilen von Emmen umsteigefrei erreichbar.
- Knapp 1/3 der Beschäftigten kommen direkt oder mit maximal einmaligen Umsteigen zum Arbeitsplatz.
- Andererseits dürfte für rund die Hälfte der Beschäftigten der Arbeitsplatz mit dem ÖV nur mit zweimaligem Umsteigen erreichbar sein. In der Agglomeration Luzern ist das Taktangebot vergleichsweise hoch.

## 2.4 Parkplatzangebot

Gemäss der Erhebung stehen den Mitarbeitenden folgende Anzahl Parkplätze zur Verfügung:

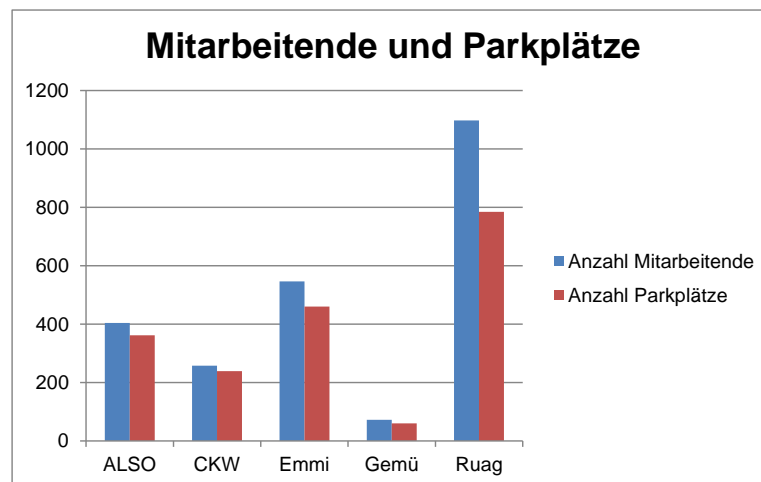


Abbildung 3:  
Anzahl Mitarbeitende und Parkplätze

Mit Ausnahme der RUAG verfügen die Firmen praktisch für jeden Mitarbeitenden einen Parkplatz.



## 2.5 Nachfragewerte im öffentlichen Verkehr

Für das Jahr 2014 ergaben sich die täglichen Nachfragen auf der Schiene (S1 und S9) sowie auf den Buslinien wie folgt:

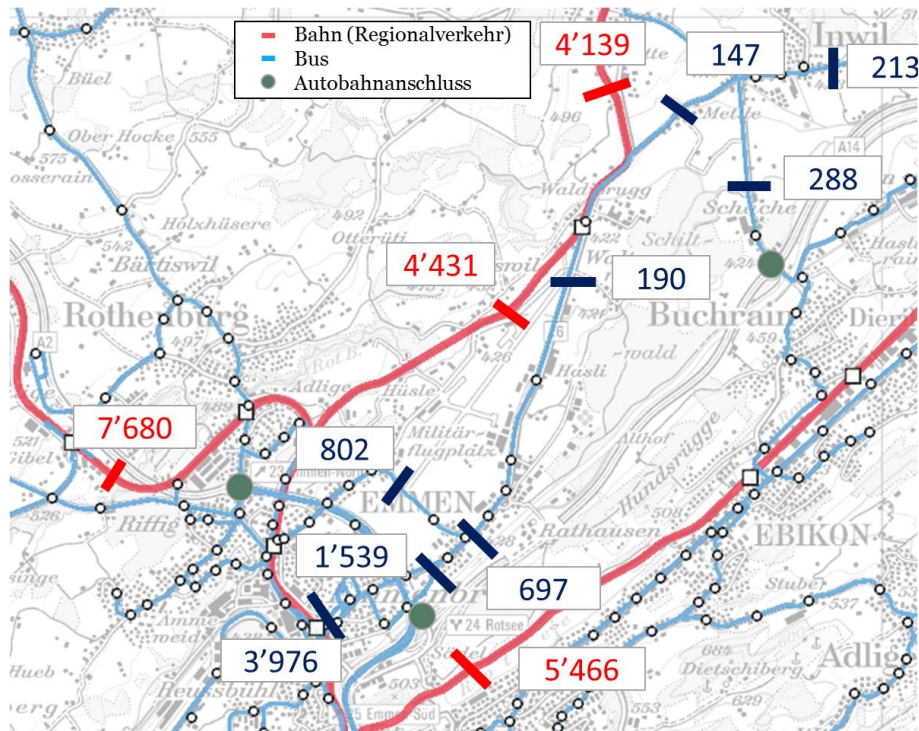


Abbildung 4:  
Nachfragezahlen auf den Bahn- und Buslinien  
im Bereich von Emmen (Tageswert, 2014)

Die Abbildung gibt die hohe Auslastung der S1 Baar – Luzern – Sursee und auch der S9 nach Luzern – Hochdorf – Lenzburg wieder.

Auf der Seetalstrasse besteht ein Unterschied von etwa einem Faktor 10 zwischen dem Querschnitt im Westen (im Bereich des Emmen Centers) und dem Querschnitt im Ost zwischen den Gewerbegebieten und der S-Bahn-Haltestelle Waldbrücke. Die vergleichsweise hohe Zahl von rund 4'000 Fahrgästen am Querschnitt Seetalplatz ist dem Emmen Center geschuldet.

## 2.6 Verkehrsbelastung der Seetalstrasse

Gemäss den kantonalen Grundlagen (Verkehrszählungen 2015, vif) wies die Seetalstrasse im Querschnitt Waldbrücke eine Belastung (DTV) von 11'400 Fahrzeugen/Tag auf.

Zwischen Emmen Dorf und Seetalplatz ist dieser Wert wesentlich höher.

Im Vergleich zu den Werten für den Bus (190 Fahrgäste) in Abbildung 5 zeigt sich deutlich der heute sehr tiefe Anteil des öffentlichen Verkehrs.

## 3 Linien und Erreichbarkeit

### 3.1 Liniennetz

#### Übersicht

Charakteristisch für das ÖV-Netz der Agglomeration Luzern sind:

- Das radiale S-Bahn-Netz  
(mit der einzigen Durchbindung der S1 Sursee – Luzern – Zug – Baar)
- Das radiale Netz der Regionalbus-Linien
- Das dichte Busnetz von Radiallinien zum Bahnhof mit wenigen Durchmesserlinien.

Mit AggloMobil werden Regionalbus-Linien besser mit dem S-Bahn vernetzt und neue Durchmesserlinien geschaffen.

#### Liniennetz 2017

Die folgende Abbildung zeigt das neue Liniennetz im nördlichen Bereich von Luzern.

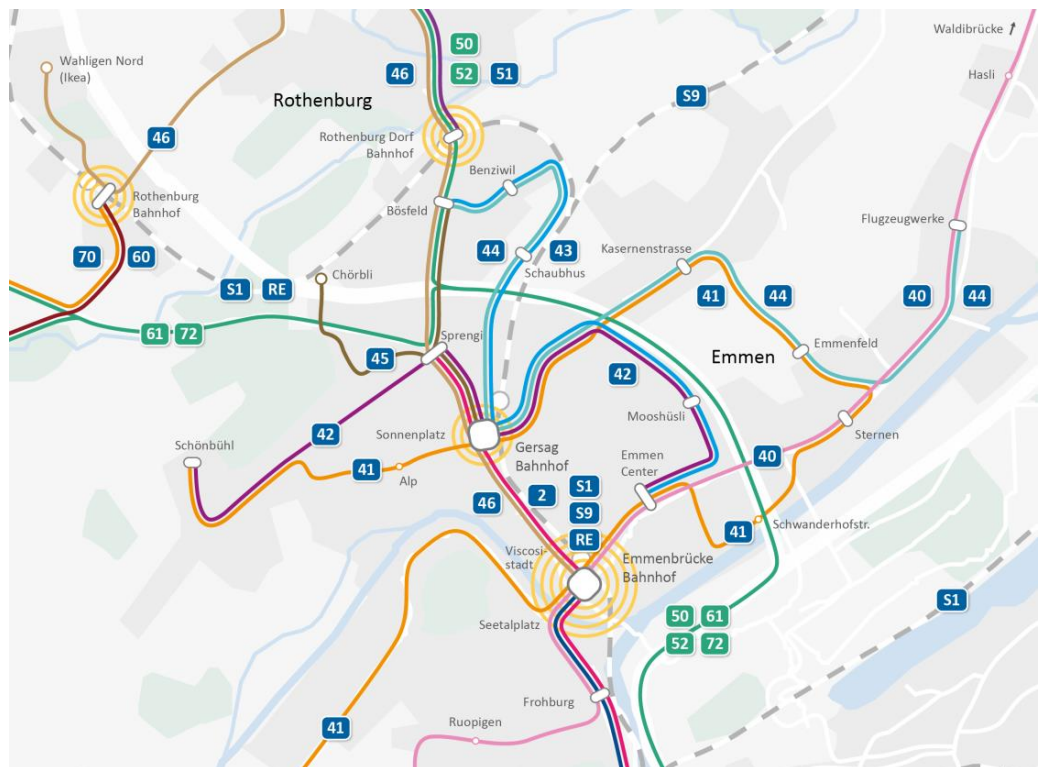


Abbildung 5:  
Liniennetz Luzern Nord ab Dezember 2016

#### Anbindung des Bereichs Seetalstrasse

Das Arbeitsplatzgebiet Seetalstrasse befindet sich «zwischen» drei Bahn-Anschlusspunkten:

- Emmenbrücke mit der S1 nach Luzern und Sursee, der S9 nach Luzern und Hochdorf – Lenzburg sowie dem RE nach Luzern und Olten;
- Gersag mit der S1 und der S9
- Waldibrücke mit der S9

**Konzept 2017**

Auf den kommenden Fahrplanwechsel erfolgt eine gewisse Umgestaltung des Busnetzes, im Sinn der im Rahmen von AggloMobil due entwickelten Strategie der Verknüpfung von Bus und Bahn auch an «äusseren» Anschlusspunkten. Diese Strategie setzt auf sog. «Bushubs», wie er mit dem Seetalplatz künftig gegeben ist. Realisiert wird

- die **neue Buslinie 40** Littau – Emmenbrücke – Waldibrücke, mit Verknüpfung in Emmenbrücke an die S-Bahn von/nach Luzern (statt der heutigen Buslinie ab/bis Luzern Bhf). Auch in Waldibrücke steht die S-Bahn von/nach Luzern, aber auch nach Hochdorf – Lenzburg zur Verfügung ;
- die **Ortsbuslinie 44** (Bösfeld – Benziwil – Gersag – Emmen-Flugzeugwerke) mit Verknüpfung an der S-Bahn-Haltestelle Gersag und mit Endpunkt Flugzeugwerke.

Die Umgestaltung beabsichtigt vor allem auch einen zuverlässigen Betriebsablauf mit sicheren Anschlüssen. Die ist auf der Zufahrtsstrecke nach Emmenbrücke Bahnhof allerdings nach wie vor nicht gegeben und dem hohen Verkehrsaufkommen zu Hauptverkehrszeiten geschuldet (Bus steht mit im Stau)

**3.2 Erreichbarkeit mit dem ÖV**

Von der Haltestelle «Flugzeugwerke» sind folgende Gemeinden bzw. Bereiche innerhalb von 20, 40 und 60 Min. erreichbar.

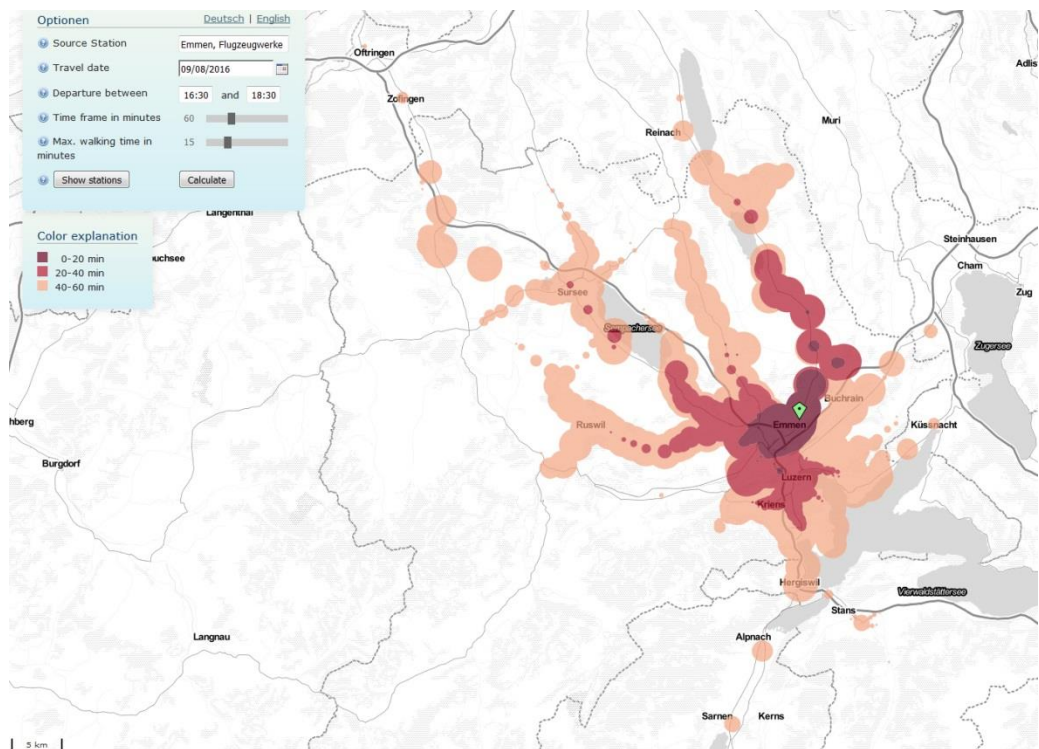


Abbildung 6:  
Erreichbarkeit der Wohnorte ab Haltestelle Flugzeugwerke innerhalb von 20, 40 und 60 Min. Reisezeit

### 3.3 Reisezeiten mit dem öffentlichen Verkehr

Für das Bezugsjahr 2016 wurden für ausgewählte Gemeinden auch die Reisezeiten zur Haltestelle Flugzeugwerke ermittelt, mit folgenden Resultaten:

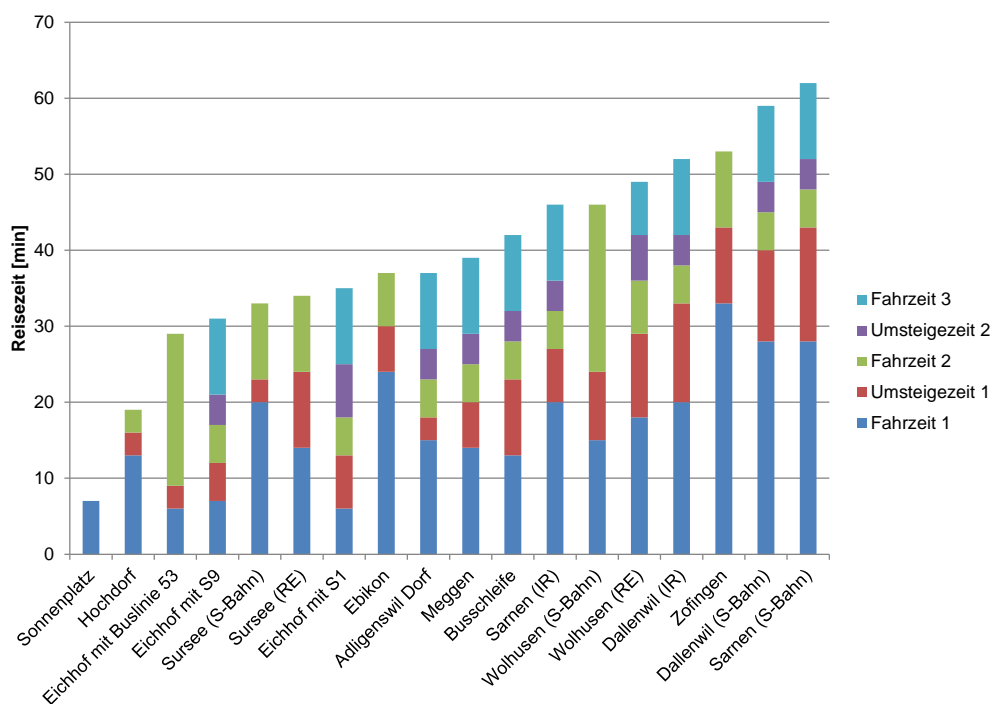


Abbildung 7:  
Reisezeiten für ausgewählte  
Gemeinden/Haltestellen zur Haltestelle  
Flugzeugwerke

Die Darstellung vermittelt, dass aus einem Teil der Agglomeration die Reisezeiten zum Arbeitsplatzgebiet maximal 30 – 40 Min. betragen. Der entscheidende Nachteil dürfte allerdings bei den fast durchwegs gebrochenen Verbindungen liegen, die ein- oder vielfach eben zweimaliges Umsteigen erfordern.

### 3.4 Betrieb und Zuverlässigkeit

#### Matrix AggloMobil tre

In allen drei AggloMobil-Planungen wurden die Probleme des sog. strassenverkehrsabhängigen öffentlichen Verkehrs angesprochen und die Notwendigkeit von Busbevorzugungsmassnahmen klar hervorgehoben. Die Realisierung dieser Infrastrukturanlagen obliegt dem jeweiligen Strasseneigentümer.

In AggloMobil tre wurden vertiefte Auswertungen der Betriebsbedingungen für den Bus vorgenommen, mit den zwei Dimensionen

- Anzahl der betroffenen Fahrgäste
- Ausmass der Verspätungen

Daraus lässt sich eine Priorisierung ableiten, wie die folgende Darstellung zeigt:

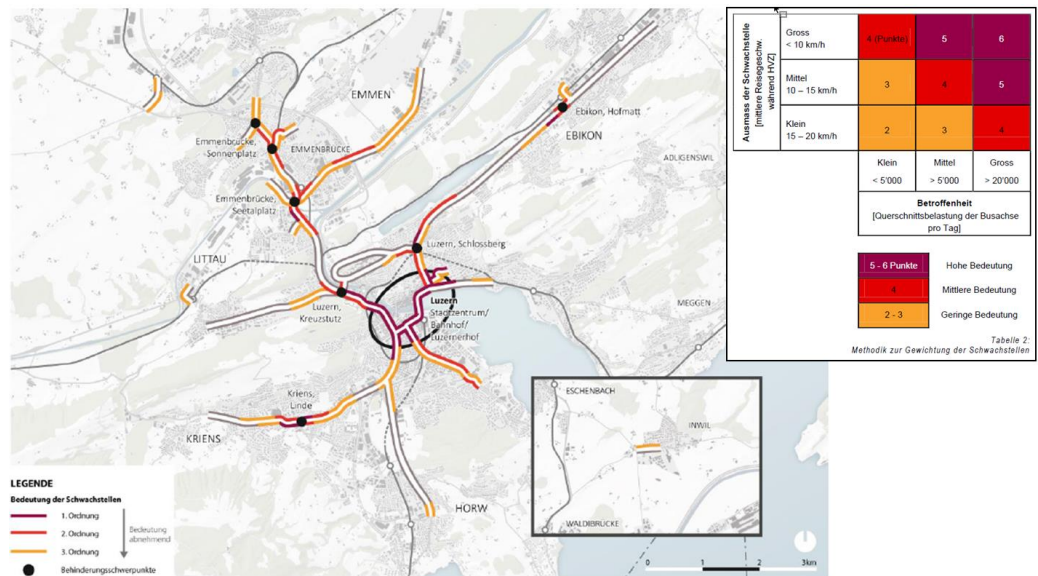


Abbildung 8:  
Darstellung der Behinderungen  
(AggloMobil tre)

Die Abbildung belegt, dass auch der Seetalstrasse hohe Relevanz zukommt.

### 3.5 Perspektiven Strassenausbau

Die Ausbaumassnahmen in Strassennetz sind im sog. «Bauprogramm Kantonsstrassen» beschrieben und zeitlich gereiht:

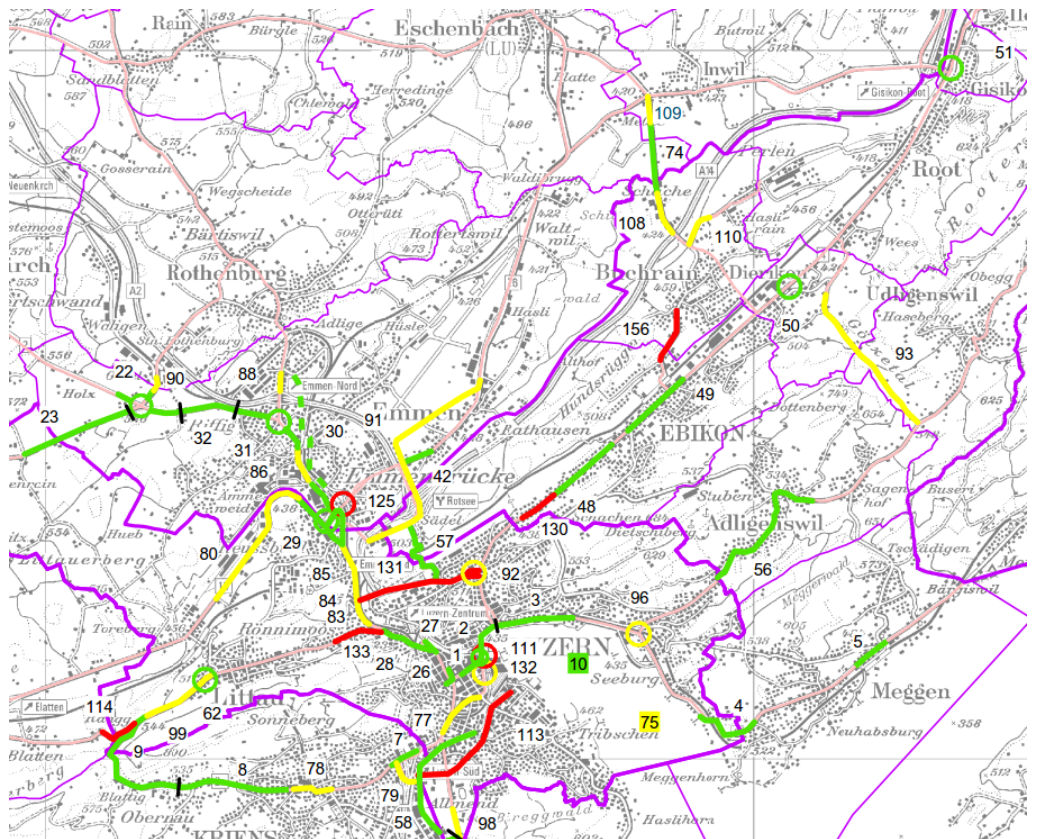


Abbildung 9:  
Bauprogramm Kantonsstrassen 2015 – 2018

## Kurzfristig

- MIV: Bauprogramm Kantonsstrassen 2015 – 18, K65, Nr. 74, Topf A, Buchrain/Inwil, Schache – Knoten Oberhofen (exkl.) Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse, flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Inbetriebnahme 2015 erfolgt
- ÖV/MIV: Bauprogramm Kantonsstrassen 2015 – 18, K13, Nr. 29, Topf A, Verkehrsknoten und Bushub Seetalplatz (Finanzierung Bauprogramm Kantonsstrassen und ÖV-Infrastrukturinvestitionen), Eröffnung Bushub: Dez. 2016
- ÖV: Bauprogramm Kantonsstrassen 2015-18, K16, Nr. 42, Topf A, Emmen, Erstellen Busspur Abschnitt Emmen – Knoten Meierhöfli, Inbetriebnahme 2018

## Mittelfristig (Inbetriebnahme 2019 – 2022)

- MIV: Bauprogramm Kantonsstrassen 2015-18, K16, Nr. 91, Topf B Emmen, Umfahrung Emmen und Meierhöfli (exkl. Rückbau Ortsdurchfahrt)
- ÖV: Bauprogramm Kantonsstrassen 2015 – 18, K65, Nr. 108, Topf B, Buchrain, Schachen-Autobahnanschluss (exkl.), Massnahmen für den öffentlichen Verkehr
- MIV: Bauprogramm Kantonsstrassen 2015-18, K65, Nr. 109, Topf B Emmen, Inwil, Knoten Industriestrasse – Knoten Oberhofen mit Teilverlegung Kantonsstrasse K65 a an Knoten Industriestrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem

## Langfristig

- MIV: Bauprogramm Kantonsstrassen 2015 – 18, K16, Nr. 125, Topf C Emmen, Bahnunterführung Seetalstrasse (Bauvorhaben Dritter, Finanzierung Dritter)

Für die vorliegende Aufgabestellung ist vor allem die Massnahme 42 **«Busspur Seetalstrasse»** relevant – sie soll bis im Jahr 2018 umgesetzt sein.

Die Massnahme 91 ist politisch umstritten. Offen ist aktuell, ob sie im nächsten Strassenbauprogramm noch enthalten ist.

## 4 Analyse und Schwachstellen

### 4.1 Ergebnisse aus dem 1. Workshop

Anlässlich des Workshops am 25. August 2016 kamen die derzeitigen Hauptprobleme aus Sicht der anwesenden Unternehmensvertreter ausgiebig zur Sprache. Zusammenfassend lässt sich festhalten:

- Im Gegensatz zu Problemstellungen bzgl. Mobilität in anderen Gemeinden besteht **keine Knappheit** an Parkplätzen.
- Bisher wurden kaum Bestrebungen unternommen, andere Mobilitätsformen als der motorisierte Individualverkehr zu berücksichtigen und zu fördern.
- Wohl auch deshalb war das Angebot und vor allem die Transportkette des ÖV kaum ein Thema.
- Ganz klar im Vordergrund steht für die Firmen die Überlastung der Seetalstrasse in der abendlichen Hauptverkehrszeit (ca. 2 Stunden) Richtung Emmenbrücke.
- Die Seetalstrasse hat bereits kurzfristig Probleme, welche von allen Anstössern mitverursacht werden.
- Das ÖV-Angebot enthält bereits ab Dez. 2016 viele Änderungen.  
Mittelfristige Strassenbaumassnahmen bringen kleine Entlastungen.
- Die langfristig vorgesehene Umfahrung wird zunehmend unrealistischer.

Daher soll das Verkehrsaufkommen mit neuen Anreizen ab sofort in eine bessere Richtung gelenkt werden.

## 4.2 Augenschein

Am Montag 22. August 2016 (erster Tag nach den Schulferien) wurde die Verkehrssituation entlang der Seetalstrasse beobachtet und fotografisch dokumentiert. Die folgenden Abbildungen sollen einen Eindruck vermitteln:



Stau ...



... ohne Ende



Bus auch im Stau



Haltestellen im Freien



«Versteckte» Eingänge ...



... und ohne Fussweg



Keine Parkplatzprobleme

Abbildung 10:  
Beobachtungen (22.8.16, 16.00-18.30 Uhr)



Neben dem Ausmass der Rückstaus und der Wartezeiten auf der Seetalstrasse, die unmittelbar auch den Busverkehr zwischen Seetalplatz und RUAG massiv beeinträchtigen, wurden die teilweise fehlenden Querungsmöglichkeiten über die Kantonsstrasse und die nicht vorhandenen Fuss- und Veloverbindungen zu den Firmen erkennbar.

### 4.3 Verkehrsplanerische Beurteilung: Schlüsselprobleme

Aus der Diskussion im 1. Workshop und aus dem Augenschein lassen sich aus verkehrsplanerischer Sicht folgende «Schlüsselprobleme» herauschälen. Das Hauptaugenmerk liegt bei jenen Faktoren, die als «schwächstes Glied» in der Kette ausschlaggebend sind, ob und wie gut das jeweilige Verkehrsmittel benutzbar ist.

#### Motorisierter Individualverkehr / MIV

- Keine Bewirtschaftung der Parkplätze, auch im Hinblick auf die Kostenwahrheit
- Keine Differenzierung bzgl. der Parkplatz-Berechtigung

Es wurden bisher keine Bestrebungen unternommen, die Nachfrage beim Autoverkehr im Hinblick auf eine Reduktion zu beeinflussen bzw. auf die Nutzung von Alternativen hinzuwirken.

#### Öffentlicher Verkehr / ÖV

- Räumlich weit und breit verteilte Wohnorte
- Arbeitsplatzstandorte nicht an einer starken regionalen ÖV-Achse oder direkt im Subzentrum beim Seetalplatz (mit direkter Erreichbarkeit für ein grösseres Einzugsgebiet)
- Schlechte Voraussetzungen bzgl. Zuverlässigkeit für die Anbindung der Zubringerlinie zum mit Abstand wichtigsten Bahn-Verknüpfungspunkt Emmenbrücke
- Haltestellen als Zugangspunkte zum öffentlichen Verkehr teilweise an unwirtlichen Orten
- Verschiedentlich fehlt ein Wetterschutz

Mit der Lage des Arbeitsplatzgebiets abseits einer starken Hauptachse oder gar eines Bahn-Haltepunkts sind die Voraussetzungen für eine attraktive Anbindung durch den ÖV an sich schwierig.

Mit Umsteigen ist aber die Erreichbarkeit gegeben: So werden z.B. nach Luzern ab Dez. 2016 16 Busverbindungen und 5 Zugverbindungen pro Stunde und Richtung angeboten. Auf der Seetalstrasse fährt die Linie 40 alle 15 Min., die Linien 41 und 44 je alle 30 Min.

Mit der ausschliesslichen Nutzung «Arbeiten» sowie dem Charakter der Seetalstrasse als Durchgangssachse sind auch die Bedingungen für die Fahrgäste sehr ungünstig (Pendlerverkehr).

#### Veloverkehr

- Hauptproblem sind die Querungen der Seetalstrasse (hohe Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten)
- Bei der Mehrzahl der Firmen bisher wenig Bestrebungen, Einrichtungen für die Velofahrenden einzurichten (Gedeckte Abstellplätze, Umkleideräume, Duschen)

Die baulich nicht vorhandenen und grundsätzlich gefährlichen Querungen der Kantonsstrasse dürften wesentlich dazu beitragen, das Velo als Alternative kaum in Betracht zu ziehen.

Vor dem Hintergrund der weiterhin bestehenden prekären Belastungen und der erst mittelfristig umsetzbaren strassenseitigen Massnahmen wäre der Abbau von Benutzungshindernissen im Veloverkehr wohl die effizienteste Massnahme, um mindestens auf kurzen Pendlerdistanzen den Autoverkehr zu reduzieren. Die rapide Zunahme der E-Bikes verspricht auch von dieser Seite her einiges.

Anreize für dieses Verkehrsmittel sind aber klein. Offen ist die Velonutzung bei schlechtem Wetter und in der Winterjahreszeit. Hier wären dann MIV/öV wieder Haupttransportmittel, müssten damit auch bei grosser Velonutzung entsprechend funktionieren.

#### 4.4 Zusammenfassung

- Bisher klar auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtete Pendlermobilität. Während ÖV- und Velonutzende ihre Mobilitätskosten selber zu tragen haben, werden für MIV-Nutzende gewisse Leistungen erbracht (z.B. Parkraum).
- Parkplätze bisher kein «knappes» Gut und in der Anzahl problemlos zu erweitern.
- Strassensystem bzw. dessen bereits erreichte Kapazitätsgrenzen als limitierender Faktor für die weitere Entwicklung beim MIV;  
Entschärfung frühestens in 15 – 20 Jahren realisierbar
- ÖV mit gutem Taktangebot ab Dez. 2016 vorhanden;  
mit Anbindung der Seetalstrasse an die nächstgelegenen ÖV-Verknüpfungspunkte (Subzentrum).
- Zuverlässigkeit und Anschlusssicherheit bzgl. Verknüpfungspunkt Bahnhof Emmenbrücke / Seetalplatz in der abendlichen Hauptverkehrszeit bleiben weiterhin problematisch (Kapazitätsengpass Knoten Meierhöfli bleibt trotz Kapazitätserweiterung am Seetalplatz).

# 5 Übergeordnete Vorgaben

## 5.1 Zielsetzungen zur Mobilität

Aus Sicht der IG Seetalstrasse lassen sich folgende 2 Zielsetzungen voranstellen:

- Hohe **Qualität** bzgl. **Erreichbarkeit** der Firmen der IG Seetalstrasse mit dem MIV, ÖV, Velo und zu Fuss
  - Zufriedenheit auch bei den Mitarbeitenden und Kunden
- Hoher **Anteil** der umweltfreundlichen Verkehrsarten (Modal Split)
  - Geringer Aufwand bzgl. Ressourcen (Platz und Investitionen)

## 5.2 Randbedingungen

Die **Erhöhung der Strassenkapazität** durch bauliche (neue Umfahrung) oder betriebliche (LSA-Steuerung) Massnahmen dürfte auf absehbare Zeit, d.h. **im Zeithorizont von 10 – 20 Jahren**, realistischlicherweise **nicht möglich** sein.

## 5.3 Verkehrsplanerische Grundsätze

Die obigen Zielsetzungen lassen sich aus planerischer Sicht in folgenden Grundsätzen konkretisieren:

- Gute **Erreichbarkeit** des Arbeitsplatzgebiets
  - aus der Agglomeration
  - aus dem Kanton
- Attraktives **ÖV-Angebot**
  - hohe zeitliche Verfügbarkeit (dichter Takt)
  - Hohe Zuverlässigkeit durch ÖV-Bevorzugungsanlagen
- Möglichst angenehme **Zugangspunkte** für umweltfreundliche Verkehrsmittel
  - Wetterschutz
  - Belebung
  - Sicherheitsmassnahmen auf dem Strassennetz (v.a. Querungen)
- Leichte/kurze/hindernisfreie **Zugänglichkeit** der Firmen
  - von den Bushaltestellen
  - von den Abstellplätzen (Auto und Velo)
- Vielfältige unterstützende **Information** zur Mobilität
- Attraktive unterstützende Angebote im Bereich Ticketing (ÖV) und Velo (Gutscheine für Velonutzer)

# 6 Ansätze für ein Mobilitätskonzept

## 6.1 Konzeptionelle Bausteine

Das Mobilitätskonzept stützt sich auf folgende Bausteine und deren Abfolge:

1. **Abbau** von Zugangshindernissen und Schwachstellen
2. **Ausbau** der Information
3. **Anreize** für Alternativen
4. **Verbesserung** des Angebots für den ÖV und den Fuss- und Radverkehr
5. **Lenkung** und gezielte Beschränkung des MIV

Der **Baustein 1** ist grundsätzlich die Basis, um andere Verkehrsmittel als das übliche Auto überhaupt in Betracht ziehen zu können: (Zu) gefährliche Strassenquerungen oder abgelegene, kaum einsehbare Haltestellenstandorte sind «Hürden», die für bestimmte Personenkreise das Velo oder den Bus als potenzielle Alternative ausschliessen.

Der **Baustein 2** steht am Anfang aller weiteren Massnahmen. Gerade beim ÖV sind erfahrungsgemäss bereits Grundkenntnisse über Verbindungen oder die Häufigkeit eines Angebots nur bruchstückhaft oder gar nicht vorhanden. Während Informationen über den Parkraum oft Bestandteil der Firmenkultur sind, bleiben ÖV-Informationen mehrheitlich rar (z.B. Anzeigen über Abfahrten in Echtzeit in der Firmenlobby).

Der **Baustein 3** umfasst externe, meistens finanziell basierte Unterstützungen, um die Benutzung zu erleichtern. Hintergrund dazu ist vielfach auch, die bestehende (indirekte) Bevorzugung des Verkehrsmittels Auto mit (Gratis-)Parkplätzen zu kompensieren, im Hinblick auf eine vergleichbaren «Palette» der Mobilitätsmöglichkeiten.

Die **Bausteine 3** und **4** sind als sog. «Pull-Massnahmen» zu verstehen, im Sinn einer konkreten Attraktivierung der Fahrten und Wege mit dem ÖV, dem Velo oder auch zu Fuss.

Der **Baustein 5** ist hingegen als «Push-Massnahme» aufzufassen: Vor dem Hintergrund der verbesserten Angebote für die Alternativen werden unterstützende Massnahmen beim MIV vorgesehen, um die gewünschte Nutzung der (vorhandenen) Parkplätze herbei zu führen.

Die Bausteine lassen sich wie folgt schematisch darstellen:

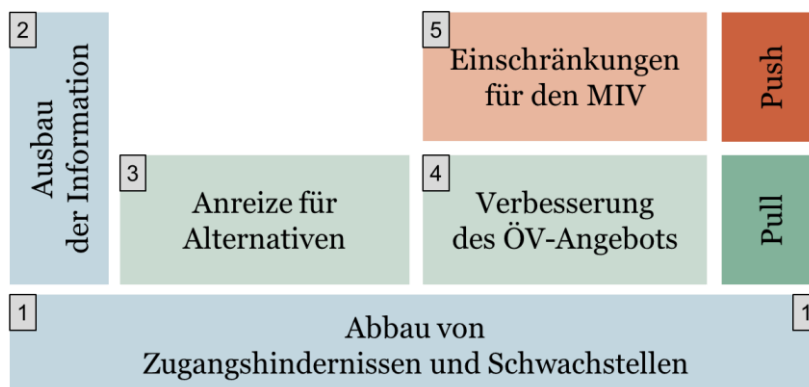


Abbildung 11:  
Konzeptionelle Bausteine

Die obige Darstellung soll die zweckmässige **planerische Abfolge** hinsichtlich der Massnahmen verdeutlichen: Es nützt nichts, den Fahrplan des Busses massiv zu verdichten, wenn die Grundvoraussetzungen bzgl. Zugänglichkeit und Aufenthalt an der Haltestelle nicht gegeben sind oder ÖV-Informationen fehlen.

Andererseits zeigen die Erkenntnisse in der Verkehrsplanung sehr deutlich, dass eine Attraktivierung («Pull») von Bus oder dem Velo allein nur beschränkte Wirkung zeigt, wenn nicht komplementäre Massnahmen («Push») ergriffen werden. Dabei müssen Push- und Pull-Massnahmen in die gleiche Richtung führen, sich also gegenseitig verstärken.

## 6.2 Überlegungen zur Mobilität

### Neue Verkehrsplanungsansätze

Bis zur Jahrtausendwende wurde versucht, nachfrageorientiert immer mehr Strassenkapazitäten zur Verfügung zu stellen. Nachdem der Verkehrsfluss durch bauliche Massnahmen im besagten Abschnitt verbessert wurde, staute es sich meist am nächsten Engpass. Werden auch weitere Engpässe unter grossem finanziellen Mitteleinsatz beseitigt, wird oft durch die Mobilitätszunahme (meist durch den bevorzugten Verkehrsträger MIV) das System von neuem überlastet.

Heutzutage (auch begründet durch die knappen finanziellen Mittel) wird eher angebotsorientiert geplant. Damit wird eine Kapazitätsgrenze akzeptiert. So soll durch geeignete Verkehrsmittelwahl die Anzahl Autos reduziert werden, damit die Strassen wieder verflüssigt werden. Hierzu sind aber die Anreize für die Nutzer neu zu setzen, alternative Verkehrsmittel wie Velo und ÖV zu fördern (z.B. statt Strassenausbau der Ausbau von ÖV-Bevorzugungsmassnahmen).

Die verkehrsökonomische Studie «Gemeinsame Hebel und Wege zur Optimierung der Auslastung im Öffentlichen Verkehr» von Fehr Advice kommt bezüglich Verhalten der Pendler zu folgenden Schlüssen:

- Das Pendelverhalten in der Schweiz ist stark gewohnheitsgetrieben. Rund 75 Prozent der Arbeitspendler pendeln schon seit drei oder mehr Jahren auf die gleiche Art und Weise.
- Rund 40 Prozent der ÖV-Arbeitspendler zur Hauptverkehrszeit haben keine Möglichkeit, am Morgen zu einer Nebenverkehrszeit zu pendeln.
- Auch wenn viele bereit wären, zur Nebenverkehrszeit zu pendeln, bringt das sehr hohe psychologische und soziale Kosten mit sich. Pendler müssten dafür habitualisiertes Verhalten verändern, sie verletzen damit vielleicht die «Anwesenheitsnorm» am Arbeitsplatz – und die erforderliche Flexibilität für eine Verhaltensänderung wird von Unternehmen oft wenig unterstützt.
- Rund drei Viertel der ÖV-Pendler sind kooperationsbereit mit der ÖV-Branche, solange sie sich nicht unfair behandelt fühlen.

### Verkehrsmittel

Zu unterscheiden sind die Wege / Fahrten mit

- Auto (MIV)
- ÖV (Bus teilweise kombiniert mit Bahn)
- Velo oder zu Fuss («Langsamverkehr»)

Sharing (Kombinationen) von Verkehrsmitteln sind jedoch auch zunehmend im Trend, sind jedoch noch wenig verbreitet. Durch Förderung solcher Massnahmen (z.B. Mitfahrssysteme) kann die gemeinsame Nutzung von Verkehrsmitteln aber zur Lösung mithelfen.

Flächeneffiziente Verkehrsmittel müssen mehr Mobilität übernehmen (heutige und jene Mobilität, welche durch das wirtschaftliche Wachstum noch kommt). Dazu muss der Bus vorwärtskommen (Busspuren, Dosierung MIV, Verlagerung unter den Verkehrsmitteln) und Velomassnahmen müssen weiter gefördert werden. Gelingt das

nicht, können diese Verkehrsmittel nicht zur Entlastung beitragen resp. werden schlecht akzeptiert.

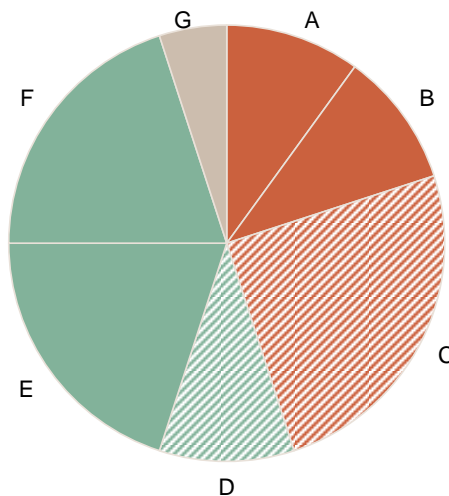
**Verkehrsmittelbenutzung**

Benutzung eines Verkehrsmittels aus unterschiedlichen Motiven

- Auto: Aus beruflichen oder persönlichen Gründen zwingend
- Auto: Zumutbare Alternative mit dem ÖV oder mit dem Velo / zu Fuss fehlt
- ÖV: Aus persönlichen Gründen zwingend  
(wenn keine Fahrbewilligung und/oder kein Auto verfügbar)
- ÖV: «Freiwillig», d.h. auch das Auto könnte benützt werden

**Mobilitätsgruppen** (Mitarbeitende)

Die Verkehrsmittel bzw. deren Benutzungsart **beispielhaft** kann in folgender Grafik dargestellt werden:



<b>A</b>	Auf MIV zwingend angewiesen
<b>B</b>	ÖV nicht zumutbar
<b>C</b>	Nutzen mIV, ÖV wäre Alternative
<b>D</b>	Nutzen ÖV oder LV aufgrund Restriktionen beim mIV
<b>E</b>	Nutzen ÖV als «Freiwillige» (Auto wäre verfügbar)
<b>F</b>	Auf ÖV zwingend angewiesen (kein Auto verfügbar)
<b>G</b>	Langsamverkehr

Abbildung 12: Gliederung nach Mobilitätsgruppen (**Anteile beispielhaft**)

Die Grafik lässt erkennen, dass das **Segment C** vertieft betrachtet werden muss bzw. Potenzial bietet,

- grundsätzlich seinen Anteil zu reduzieren;
- mehr Parkplätze vor allem für diejenigen zur Verfügung zu stellen, die zwingend auf die Benützung des Autos angewiesen sind (Segment A);
- insgesamt den Anteil des öffentlichen und allenfalls auch Veloverkehrs zu erhöhen.

## 6.3 Strategische Ansätze für die IG Seetalstrasse

### Festlegungen

Aufgrund des derzeitigen Bearbeitungsstands lässt sich folgendes im Hinblick auf die nächsten Schritte festhalten:

### Generelle Stossrichtung

#### Vorgehen

- 1. Die IG Seetalstrasse empfiehlt ihren Mitgliedern, sich zu einem gemeinsamen, abgestimmten Vorgehen hinsichtlich der künftigen Bewältigung ihrer Mobilität zu bekennen. Sie formuliert dazu Empfehlungen für ihre Mitglieder.
- 2. Die Firmen der IG Seetalstrasse sollen dazu in ihrem Kompetenzbereich geeignete Anreizsysteme für die Wahl des Verkehrsmittels entwickeln. Zudem dienen die Empfehlungen als Grundlage für vertiefende Mobilitätskonzepte von Firmen.
- 3. Alle beteiligten Partner helfen gemeinsam mit, dass die neue Stossrichtung möglichst rasch viel Wirkung erzeugt.

Dieses Vorgehen wird nachfolgend entsprechend den 3 beteiligten Partnern noch vertieft beschrieben:

### 1. Konkrete Empfehlungen der IG Seetalstrasse an ihre Mitglieder

Die IG empfiehlt ihren Mitgliedern folgende Punkte, versteht diese auch als Haltung für heutige und künftige Mobilitätsfragen.

#### Empfehlungen

- Verkehrsprobleme sind heute zu Hauptverkehrszeiten Realität. Mobilitätsfragen werden aber auch mit zunehmender Siedlungsverdichtung wichtiger und müssen vermehrt bei allen Mitgliedern diskutiert werden.
- Alle Aktivitäten müssen auf das gemeinsame Ziel eines funktionsfähigen Verkehrssystems hinzielen. Damit wird eine gute Erreichbarkeit der Firmen entlang der Seetalstrasse heute und in Zukunft sichergestellt.
- Kurz- und mittelfristig muss mit bestehenden Strassenkapazitäten haushälterisch umgegangen werden. Soll Wachstum ermöglicht werden, sind flächeneffiziente Verkehrsträger zu fördern (Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr).
- Dazu sind finanzielle Anreize zur Benutzung der Verkehrsträger bei den Firmen notwendig.
- Zur Verstärkung der Wirkung müssen Push- und Pull-Massnahmen durch die Firmen ergriffen werden.
- Die IG übernimmt die Koordination und leitet den Austausch unter den Firmen.

## 2. Ansätze seitens Firmen der IG Seetalstrasse

Für die Firmen heisst dies konkret:

### Massnahmen

aus planerischer Sicht notwendig im Hinblick auf

- Sensibilisierung der Mitarbeitenden durch Information und Angebote
- Schaffung von vergleichbaren Anreizen für alle Verkehrsträger
- Förderung von Sharingkonzepten

### Anspruchsberechtigung

#### formulieren bzgl. Parkplatz für Mitarbeitende:

- die aus beruflichen oder allenfalls weiteren Gründen auf das Auto angewiesen sind (insbesondere Arbeitszeit);
- deren Arbeitsweg mit dem ÖV, mit dem Velo oder zu Fuss nicht zumutbar ist;
- Konsequenterweise Bewirtschaftung der Parkplätze einführen und so ausgestalten, dass das Verkehrssystem leistungsfähig bleibt.

### Ergänzende Massnahmen

sinnvoll, wie z. B.

- Home office
- WorkSmart (flexible Arbeitszeiten), um die HVZ-Spitze beim MIV zu brechen beginnen
- ...

## 3. Ansätze der Partner (Kanton, VVL, Gemeinde, Transportunternehmen)

Alle Partner unterstützen die Bemühungen vor Ort mit Massnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich:

### Notwendige Massnahmen

- Zugänglichkeit erleichtern oder überhaupt ermöglichen durch infrastrukturelle Massnahmen («Benützungsschwellen abbauen»)
- Infrastrukturanlagen ÖV und Langsamverkehr optimieren
- Information über alternative ÖV-Möglichkeiten ab Dez. 2016 anbieten (Fahrt mit der S9 nach Luzern via Waldibrücke oder Gersag statt via Seetalplatz)

### Ergänzende Massnahmen

- Benützung der Alternativen durch angebotsseitige Massnahmen attraktiveren
- ...

### Langfristige Massnahmen

- Zweckmässige langfristige verkehrsplanerische Lösungen weiter vorantreiben

Eine Sammlung konkreter Massnahmen für Firmen und die Partner ist im Anhang 2 aufgeführt. Je mehr relevante Themen angepackt werden, desto besser wird das Resultat.



### 6.4 Einstufung und Beurteilung der Massnahmen

Die Massnahmen lassen sich in zwei Dimensionen zuordnen:

- hinsichtlich ihrer Wirkungen bzw. ihres «Nutzens»
- hinsichtlich ihrer Kosten

Die untenstehende Grafik zeigt ein Schema mit einer Skala mit 3 Stufen (gering, mittel, hoch).

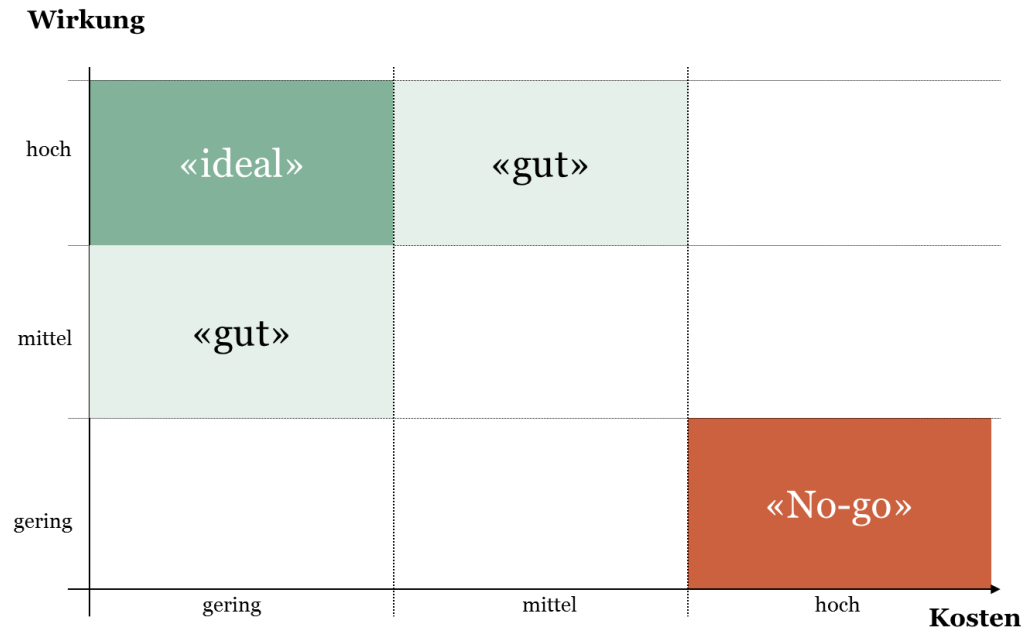


Abbildung 13:  
Massnahmen priorisieren

Das Schema soll erlauben, eine qualitative, aber leicht nachvollziehbare Grobbeurteilung vorzunehmen:

- links oben sind Massnahmen, die mit geringem (oder allenfalls mittlerem) Aufwand hohe oder mindestens gute Wirkung erzielen;
- rechts unten sind Massnahmen, die nur geringe Wirkung ausüben, aber mit hohen Kosten verbunden sind.  
Dieses Feld muss effektiv als «No Go» bezeichnet werden.

### 6.5 Massnahmenüberblick im Sinn eines ersten Drehbuchs

Das Mobilitätsmanagement lebt von umgesetzten Massnahmen, welche zusammen die gewünschte Wirkung erzielen. Anhang 2 enthält Vorschläge für ein erfolgreiches Projekt. Vorgeschlagen wird, die Massnahmen mit hoher Priorität in einem ersten Schritt, ergänzende Massnahmen später anzufügen. Es gilt grundsätzlich: Je mehr Massnahmen koordiniert umgesetzt sind, desto grösser ist der Projekterfolg mit dem Mobilitätsmanagement.

Die Spalte «Relevanz» zeigt, welche Massnahmen die entscheidende Wirkung erzielen. Oft sind relevante Massnahmen aber langwierig in der Umsetzung oder kostenintensiv. Daher macht es Sinn – gerade auch um den Aufbruch zu markieren - mit einfacheren Massnahmen zu starten. Deren Summe kann auch bereits etwas bewirken, setzen zudem das Zeichen des Umbruchs.

## 6.6 Weiteres Vorgehen (Vorschlag Verkehrsverbund Luzern)

Das Mobilitätsmanagement gemäss vorliegendem Drehbuch soll abschliessend von der IG Seetalstrasse beschlossen und terminiert werden. Behörden bekennen ihr Commitment mit ihrer abgegebenen Stellungnahme zu diesem Bericht. Gemeinsam wird dann die Umsetzung angepackt.

Die Finanzierung der Massnahmen soll durch die einzelnen Akteure entsprechend der Verantwortungsbereiche bzw. des Eigentums sichergestellt werden.

Weitere Schritte:

- Der Entscheid der IG Seetalstrasse und die durch sie angepackten Schritte sind der Arbeitsgruppe mitzuteilen.
- Gestützt darauf arbeiten alle Partner an den weiteren Schritten ihrer Zuständigkeiten.
- Vorgeschlagen wird, sich spätestens im Frühling 2017 nochmals zu treffen, um die Umsetzungsfortschritte abzugleichen.

## 6.7 Ansprechpersonen

Einer zeitnahen Umsetzung von gewissen Massnahmen steht nichts im Weg - Ansprechpersonen sind folgende:

- ÖV-Anreize für alle Transportunternehmungen im Verbund:  
SBB AG, Personenverkehr, Geschäftskunden und Partnervertrieb,  
Vulkanplatz 11, 8048 Zürich,  
Direkt +41 (0)51 285 70 08, rebecca.scherrer@sbb.ch
- Vertiefende Mobilitätskonzepte:  
Spezialisierte Planungsbüros
- Velosharing:  
Nextbike, c/o Caritas Luzern, Grossmatte Ost 10, 6014 Luzern, 041- 50 80 800
- Autossharing:  
[www.mobility.ch](http://www.mobility.ch), [www.sharoo.com](http://www.sharoo.com)
- Flexibles Arbeiten:  
[www.work-smart-initiative.ch](http://www.work-smart-initiative.ch)
- Fahrgemeinschaften:  
[www.publiride.ch](http://www.publiride.ch) oder [www.hitchhike.ch](http://www.hitchhike.ch)

## 7 Stellungnahmen

Der Schlussberichtsentswurf zur Vernehmlassung wurde im November 2016 an die Mitglieder der Arbeitsgruppe versandt und an der Vorstandssitzung der IG Seetal am 29. November 2016 besprochen.

Kleinere redaktionelle Anpassungen wurden in die vorliegende Fassung eingearbeitet. Im Folgenden sind die per Mail eingegangenen Stellungnahmen zitiert.

### **IG Seetalstrasse**

**ALSO AG** (Mail vom 13.12.2016):

«Besten Dank für die Schlussfassung des "Drehbuches". ALSO ist nicht bereit, in der vorgegebenen Frist, will heissen bis am 16.12.2016 ein Feedback bzw. Commitment abzugeben.

Am letzten Meeting wurde von Herrn Hannes Bühler erwähnt, dass mögliche Optionen innerhalb der IG ebenfalls geprüft werden (App Fahrgemeinschaften, App Busfahrplan, etc). Wir nutzen diese Chance und prüfen innerhalb der IG die daraus resultierenden Vorschläge bspw. zur Verbesserung der Kommunikation und der Information.

Sie dürfen von uns erwarten, dass wir im Q1/2017 mit Ihnen in Kontakt treten werden, um über die nächsten Schritte zu berichten und nach Bedarf das Vorgehen abzustimmen».

**Emmi AG** (Mail vom 16.12.2016)

«Die Emmi bekennt sich zur Grundhaltung, alle sinnvollen und effektiven Massnahmen zur Reduktion des privaten Verkehrs zu ergreifen. 75% der Belegschaft der Emmi in Emmen macht Schichtarbeit und ist somit auf ein privates Fahrzeug angewiesen ist. Der Hebel bleibt somit bei den restlichen 25%. Dort prüfen wir verschiedene Massnahmen zur Entlastung des Verkehrs. Bildung von Fahrgemeinschaften, Installation von Ladestationen für Elektrobikes, Prüfen einer Nextbike-Station im direkten Umfeld etc.».

**GEMÜ** (Mail vom 21.12.2016)

Es wurden zwei Anmerkungen angeführt, die eingearbeitet wurden.

**Kronenberger AG** (Mail vom 6.12.2016):

« 1. Seite 8: KRONENBERGER resp. 4B hat ja mitgemacht, aber keine Daten geliefert und ist auch nicht aufgeführt. Bislang haben wir keine Parkgebühren.

2. Commitment: «4B als kleinerer Akteur an der Seetalstrasse erklärt sich solidarisch mit der Zielsetzung eines proaktiven Mobilitätsmanagements. Aufgrund der Erkenntnisse eines grösseren "Pilotunternehmens" ist 4B bereit schrittweise Massnahmen zu treffen, die übergeordnet zu einer Verbesserung der Verkehrssituation beitragen. Dies mit dem Ziel den "Wirtschaftsstandort Seetalstrasse" sowohl qualitativ als auch quantitativ erfolgreich weiterzuentwickeln».

3. Wir haben keine Korrekturen anzufügen.

**RUAG** (Mail vom 5.12.2016):

«Aus meiner Sicht ist das Konzept in dieser Form nun gut und kann durch den Vorstand an die Mitglieder abgegeben werden».

## Behörden

### **Verkehrsverbund Luzern** (Mail vom 14.12.2016):

«Der Verkehrsverbund Luzern sieht im Mobilitätsmanagement grosse Hebel, die Anreize für zeitgemäss passende Mobilität neu zu setzen. In der Agglomeration Luzern sind die Strassen mehrheitlich gebaut, die Siedlung soll sich aber gemäss Richtplan und Agglomerationsprogramm weiter verdichten. Dies führt dazu, dass die Mobilität flächeneffizient und umweltfreundlich abgewickelt werden soll. Mit geschickten Massnahmen kann gar Verkehr z.B. in weniger kritische Nebenverkehrszeiten verlagert werden. Für die Strategie 2018 bis 2021 ist angedacht, Mobilitätsmanagement stärker zu fördern. Mit dem Pilotprojekt «ÖV-Optimierung Luzerner Kantonsspital» oder «Klinik St. Anna / Hirslanden» konnte der Spielraum und Erfolge gezeigt werden. Nach ähnlicher Ideologie geht nun auch die «IG Seetalstrasse» vor. Nach einem Bekenntnis des Vorstands und Auseinandersetzung teilnehmender Firmen mit dem Thema Mobilität ist mit vorliegendem Bericht ein Drehbuch entstanden, wo gestützt auf Datengrundlagen sinnvolle Massnahmen gelistet sind. Eine zuständige Stelle wurde bezeichnet, die Relevanz der Massnahme verortet. Gestützt auf offizielle Bekenntnisse aller Seiten kann nun die Umsetzung bei allen Partnern angepackt werden. Wichtig bleibt, dass alle Beteiligten diesbezüglich aktiv bleiben, wenn auch gewisse Themen in der Umsetzung stocken sollten. Wir sind zudem auch gestartet: Seit 11. Dez. 2016 fährt in Luzern Nord das neue ÖV-Angebot passend zum neuen Bushub Emmenbrücke Bahnhof Süd».

## Transportunternehmen

### **SBB AG Personenverkehr** (Mail vom 8.12.2016 von Herrn Thurnherr):

«Herzlichen Dank, geschätzte Kollegen, für euer professionelles Vorgehen. Wir werden jetzt eure Flanke übernehmen und sorgfältig den nächsten Schritt mit diesen Firmen planen».

### **SBB AG Personenverkehr** (Mail vom 7.12.2016 von Frau Scherrer):

«Aus Sicht SBB ist das vorliegende Drehbuch ein wertvoller Leidfaden und bildet das Fundament für die zu erarbeitenden Mobilitätsmassnahmen durch die Firmen an der IG Seetalstrasse. Das Drehbuch ist klar strukturiert und methodisch gut aufgebaut. Keine Verbesserungsvorschläge notwendig.

Weiteres Vorgehen:

Wir unterstützen die Firmen der IG Seetalstrasse mit unserem Know how für Mobilitätslösungen für die Mitarbeitenden. Wir beraten die Firmen individuell nach Ihren Bedürfnissen».

## Bemerkungen

Von den nachstehend aufgeführten Beteiligten gingen keine Stellungnahmen ein:

- Gemeinde Emmen
- CKW
- Auto AG Rothenburg

# Anhang

## 1. Massnahmenkatalog (gem. 2. Workshop vom 8. November 2016)

1. Massnahmenliste Mobilitätsmanagement für alle Anstösser der Seetalstrasse						
Kategorie	Massnahme	Details	Mobilitätsmanagement Seetalstrasse			Relevanz
Generell	– Gleiche Anreize für alle Verkehrsträger	– Parkgebühren	X	F	Auf tiefem Niveau zu realisieren	○○○
		– Unterstützung öV-Nutzende	X	F	Erste Unterstützung für öV-Nutzer	○○○
		– Gutscheine für Velofahrer	X	F	Erste Unterstützung für Velofahrende	○○○
	– Mobilitätsteam	– Akteure in der Firma als «Kümmerer» über Jahre	X	IG	Mobilitätsgruppe installieren	○○
	– Gesamtkonzept	– Koordinierte Massnahmen aller Partner	X	IG	Vorliegendes Dokument	○○
	– Mitarbeitersensibilisierung	– Give-Aways, z.B. Haftnotizen mit QR-Code	X	PP	Neuer Ansatz rasch sichtbar machen	○○
öV	– Reiseinformation für Kunden	– Anreiseinformation auf Webseite	X	F	Anreiseinformationen mit öV-Fahrplan	○
	– Wirkungsmonitoring	– Jährliche Kenndaten zur Erfolgskontrolle	X	IG	Erheben der Verkehrsdaten	○○
	– öV-Haltestelle verbessern	– Warteraum, Beleuchtung, Sicherheit	X	Gmd	öV-Infrastruktur verbessern	○
	– Genügend öV-Angebot	– Einsatz von entsprechenden Bussen	X	VVL	Angebot auf Dez. 2016 bereit	○○
		– Anpassung des öV-Angebots (Takt, Linie, ...)	X	VVL	Angebot auf Dez. 2016 bereit	○○
– Verbesserung öV-Zuverlässigkeit	– Busbevorzugungsmassnahmen	X	vif	Infrastrukturmassnahmen	○○○	
MIV	– Fahrgemeinschaften	– <a href="http://www.publiride.ch">www.publiride.ch</a> oder <a href="http://www.hitchhike.ch">www.hitchhike.ch</a>	X	IG	Auf Stufe IG für alle Firmen einführen	○○

**2. Massnahmenliste Mobilitätsmanagement für Firmen mit hohen Zielen bezüglich neuem Ansatz**

Kategorie	Massnahme	Details	Mobilitätsmanagement Seetalstrasse			Relevanz
Generell	– Sperrkreisreglement	– Diskussion und Einführung	X	F	Interne Arbeitsgruppe in den Firmen	○○○
	– Gleiche Anreize an allen Standorten	– Integration aller Firmenstandorte	X	F	Gleichberechtigung unter Firmenstandorten	○
	– Imagewerbung	– Kurzfilm auf Bildschirmen in Wartezonen	X	PP	Individuelle öV-Werbung	○○
	– Marketingaktion	– Bekanntmachung Mobilitätsmanagement	X	F	Mit Unterstützung PP	○○
	– Unternehmenskommunikation	– Gemeinsame Medienmitteilung – Gemeinsamer Informationsflyer	X X	IG VVL	Mit Unterstützung VVL Mit Unterstützung IG	○○ ○○
öV	– Jobabo	– öV-Abo für Mitarbeitende	X	F	Jobabo (mit lenkendem Betrag)	○○○
	– öV-Information	– Echtzeitbildschirme www.oev-live.ch	X	F	Bestehende Bildschirme nutzen	○○○
		– Auflage Fahrplanflyer der öV-Linien	X	F	In Broschüren-Ständer aufnehmen	○○
		– QR-Tag für entsprechende Haltestelle	X	PP	Kleber herstellen	○○
		– Echtzeitdaten im Intranet	X	F	IT-Projekt	○○
	– Sensibilisierung	– öV-Werbung auf Parkticket	X	F	Rückseite des Parktickets	○○
– Gute Wegweisung	– Integration öV in Firmenwegweisung	X	F	Signaletik überprüfen	○○	
Velo	– Leihfahrräder	– Mitarbeitendenräder von www.nextbike.ch	X	F	Neuer Standort für Leihräder	○○○
	– Veloparkplätze	– Dezentrale Unterstände	X	F	Velounterstand nahe am Eingang	○○
	– Ladestationen	– E-Bike	X	F	Anschlüsse in Velounterständen	○○
	– Umkleidekabinen	– Duschen, Schliessschränke, Trocknung, ...	X	F	In Bauprojekten zu integrieren	○○
Fussgänger	– Guter Zugang Haltestelle-Eingang	– Strassengestaltung, Fussgängerführung	X	F	Planerische Arbeiten einleiten	○○
MIV	– Nachttaxi für Schichtmitarbeitende	– Pauschalvertrag mit Taxiunternehmer	X	IG	Schichtabdeckung, keine Lücken bei Alternativen	○○○
	– Carsharing	– www.mobility.ch	X	F	Wo noch nicht realisiert, rasch angehen	○○○

– Parkleitsystem	– Einbindung des eigenen Parkhauses	X	IG	Verhältnismässigkeit	○
– Motorrad-Parkplätze	– Dezentrale Unterstände	X	F	Weitere Unterstände	○○
– Kleinstparkplätze	– Förderung platzsparender Fahrzeuge	X	F	Bestehende Fläche effizienter nutzen	○○

**Legende:**

- X ... bereits umgesetzte Massnahmen. X ... Massnahmen mit hoher Priorität. X ... ergänzende Massnahmen
- Zuständigkeitscode: IG...Interessengemeinschaft Seetalstrasse, F...Firmen, PP...Passepartout, VVL...Verkehrsverbund Luzern, Gmd...Gemeinde Emmen, vif...Kanton Luzern

Stand: 8. November. 2016

## 2. Flyer Luzern Nord



Verkehrsverbund  
Luzern



**Luzern Nord**  
Neues öV-Angebot ab 11. Dezember 2016

Der Norden der Agglomeration Luzern ist ein Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung und soll sich zum zukunftsgerichteten Stadtzentrum Luzern Nord entfalten. Hier werden künftig nicht nur zwei Flüsse und wichtige Verkehrsachsen, sondern auch Menschen aufeinandertreffen. In den nächsten Jahren entstehen in Luzern Nord rund 4'000 Arbeitsplätze. Dazu kommen etwa 1'500 neue Wohnungen und 800 Studienplätze der Hochschule. Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) reagiert auf diese Entwicklung und verbessert das Bus- und Bahnangebot in Luzern Nord gemäss der kantonalen öV-Strategie.

### Wichtigste Änderungen

Im Dezember 2016 werden der neue Bushub, die neue Linienführung auf separaten Busspuren via Bahnhof Emmenbrücke und die dafür erforderliche Trolleybus-Fahrleitung in Betrieb genommen. Dank diesen neuen Infrastrukturen kann der VVL folgende Verbesserungen vornehmen:

- Einführung System RBus auf der Linie 2 mit Doppelgelenktrolleybussen
- Neue tangentielle Trolleybuslinie Emmenbrücke–Luzern–Kriens
- Neue tangentielle Verbindung Littau–Emmenbrücke–Waldbrücke
- Optimierung Emmer Busnetz

Verkehrsverbund Luzern | Luzern Nord

## Zukünftiges Angebot

Das öV-Angebot in Luzern Nord erfährt ab dem 11. Dezember 2016 zahlreiche Verbesserungen. Neben dem Liniennetz ändern auch die Takte, Anschlüsse, Betriebszeiten und Fahrzeuge.



*Nicht dargestellt sind die übrigen, weiterhin bestehenden Linien.*



Verkehrsverbund Luzern | Luzern Nord

### System RBus auf der Linie 2

Im Dezember 2016 führt der VVL auf der Linie 2 Luzern Bahnhof–Emmenbrücke Sprengli das System RBus («R» steht für «rapid») ein. RBus wird mit Doppelgelenktrolleybussen betrieben, welche mehr Passagiere befördern können als die heutigen Busse. Zudem sollen entlang der RBus-Linien schrittweise Infrastrukturprojekte ausgeführt werden, sodass die Fahrgäste von einer erhöhten Zuverlässigkeit und schnelleren Fahrt profitieren. 2014 wurde RBus bereits auf der Linie 1 Obernau–Kriens–Luzern–Maihof eingeführt. Bis 2025 soll sich RBus in der Agglomeration Luzern zu einem sternförmigen Netz weiterentwickeln.

### Neue Direktverbindungen

Da die Verkehrsströme zwischen den Subzentren überproportional zunehmen, möchte der VVL diese Orte mit neuen Direktverbindungen besser miteinander verknüpfen. Dies entlastet das Zentrum von Luzern und schafft gleichzeitig auf den stark belasteten Zulaufstrecken zusätzliche Kapazitäten für den ÖV. Zudem profitieren die Fahrgäste von neuen direkten Reisemöglichkeiten.

#### Linie 5 (Kriens–Pilatusplatz–Emmenbrücke, Bahnhof Süd)

Die Bevölkerung sowie die Arbeitnehmenden und Studierenden im Raum Emmenbrücke erhalten mit der Trolleybuslinie 5 eine Direktverbindung nach Kriens. Die Linie 5 fährt zwischen Kriens, Busschleife und Emmenbrücke, Bahnhof Süd im 7,5-Minuten-Takt (Hauptverkehrszeit) mit Anschluss an die S-Bahn und andere Buslinien. In Kombination mit der Linie 2 verkehrt zwischen Emmenbrücke, Bahnhof Süd und Pilatusplatz somit alle drei bis vier Minuten ein Bus.

#### Linie 40 (Littau–Ruopigen–Flugzeugwerke–Waldibrücke)

Eine weitere neue tangentielle Verbindung bildet die Linie 40, welche vom Bahnhof Littau via Emmenbrücke, Bahnhof Süd und die Flugzeugwerke zum Bahnhof Waldibrücke verkehrt. Sie entsteht aus der Verknüpfung der heute bestehenden Linien 13 (Littau Bahnhof–Rothenburg Wahligen Nord) und 53 (Luzern Bahnhof–Emmen). Die Bevölkerung von Littau erreicht somit ohne Umsteigen die Arbeitsplatzgebiete beim Flugfeld oder das Einkaufszentrum Emmen Center. Gleichzeitig ist beispielsweise die Kantonsschule Ruopigen direkt ab Emmen Dorf erreichbar. In Emmenbrücke, Bahnhof Süd entstehen gute Anschlüsse auf die Bahn Richtung Luzern, Sursee und Seetal. Die Linie 40 verkehrt von Montag bis Samstag bis 21 Uhr durchgehend im 15-Minuten-Takt und ab 21 Uhr und am Sonntag im 30-Minuten-Takt.

### Optimierung Emmer Busnetz

Die neue Infrastruktur am Seetalplatz ermöglicht dem VVL, das Emmer Busnetz einfacher und übersichtlicher zu gestalten. Die neue Linie 46 wird auf der Strecke Wahligen Nord (IKEA)–Rothenburg Bahnhof–Emmenbrücke, Bahnhof Süd verkehren. Sie löst auf diesem Abschnitt die heutige Linie 13 ab. Auch die Linien 41 bis 45 erfahren punktuelle Anpassungen, wie beispielsweise die Vereinheitlichung des Angebots am Abend und am Sonntag.

### Verknüpfung Bahn/Bus

Mit dem neuen Bushub und den separaten Busspuren via Bahnhof Emmenbrücke verbessert sich die Umsteigesituation in Emmenbrücke. Fahrgäste von Luzern, Sursee oder dem Seetal können bequem auf die Trolleybuslinien 2 und 5 sowie die Linien 40 bis 46 umsteigen. An den Bahnhöfen Emmenbrücke und Gersag halten zu Hauptverkehrszeiten zudem neue Zusatzzüge der S9 Richtung Luzern und Hochdorf.

Verkehrsverbund Luzern | Luzern Nord

### Neue Reisewege

Ab dem 11. Dezember 2016 gelten für Fahrgäste im Raum Luzern Nord teilweise neue Routen und Reisezeiten. Nachfolgend sind einige Beispiele (jeweils für die Hauptverkehrszeit am Abend) aufgeführt:

#### Kriens, Busschleife–Emmenbrücke, Bahnhof Süd

- Direkt mit Linie 5
- Alle 7,5 Minuten (Hauptverkehrszeit)
- 25 Minuten Reisezeit (heute: 28 Minuten)

#### Luzern Bahnhof–Emmen, Flugzeugwerke

- RE/S1/S9 bis Bahnhof Emmenbrücke
- Umsteigen auf Linie 40
- Alle 15 Minuten
- 19 Minuten Reisezeit (heute: 23 Minuten)

#### Littau Gasshof–Emmen, Hasli

- Direkt mit Linie 40
- Alle 30 Minuten
- 20 Minuten Reisezeit (heute: 31 Minuten)

#### Sursee–Emmen, Flugzeugwerke

- RE/S1 bis Bahnhof Emmenbrücke
- Umsteigen auf Linie 40
- Dreimal stündlich
- 32 Minuten Reisezeit (heute: 37 Minuten)

#### Ebikon–Emmen, Flugzeugwerke

- S1 bis Bahnhof Emmenbrücke
- Umsteigen auf Linie 40
- Alle 30 Minuten
- 28 Minuten Reisezeit (heute: 36 Minuten)

#### Hochdorf–Emmen, Sternen

- S9 bis Waldibrücke
- Umsteigen auf Linie 40
- Alle 30 Minuten
- 23 Minuten Reisezeit (heute: 34 Minuten)



Die Linie 1 verkehrt heute im System RBus. Ab dem 11. Dezember 2016 wird auch die Linie 2 als RBus geführt.

Weitere Informationen unter [www.öv-tag.ch](http://www.öv-tag.ch)

Juli 2016

**metron**

**Stahlrain 2  
Postfach**

**5201 Brugg  
Schweiz**

**info@metron.ch  
www.metron.ch**

**T +41 56 460 91 11  
F +41 56 460 91 00**