



Südiareal Hochdorf

Mobilitätskonzept und Verkehrsgutachten

6. Januar 2026

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	4
1 Ausgangslage	5
1.1 Auftrag.....	5
1.2 Projekt.....	5
1.3 Massgebende Grundlagen Mobilität	6
2 Analyse	8
2.1 Erschliessung heute.....	8
2.2 Erschliessung Zukunft.....	13
2.3 Synthese	16
3 Strategie	17
4 Massnahmen	20
4.1 M1 Optimale Veloinfrastruktur privat.....	23
4.2 M2 Öffentliche Veloparkierung und Veloquerung	24
4.3 M3 Mobilitätsräume (Kinderwagen, Spielgeräte, usw.).....	24
4.4 M4 Abstellplätze für Spezialfahrzeuge.....	25
4.5 M5 Reparatur-Station Velo.....	25
4.6 M6 Garderoben und Duschen für Mitarbeitende Gewerbe	26
4.7 M7 Versorgungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten in der Nähe	26
4.8 M8 Mobilitätsinfos bei Vermarktung und Betrieb	26
4.9 M9 Mobilitätsbeiträge für autofreie Haushalte	27
4.10 M10 Reduziertes Parkplatzangebot.....	27
4.11 M11 Autoverzichtserklärung im Mietvertrag.....	30
4.12 M12 Parkplatzmanagement und -bewirtschaftung.....	30
4.13 M13 Mobilitätshub Bahnhof Hochdorf/Südiplatz	31
4.14 M14 E-Carsharing	31
4.15 M15 Öffentliches Bikesharing	31
4.16 M16 E-Cargobikesharing	32
4.17 M17 Ladeinfrastruktur E-Auto	32
4.18 M18 Ladeinfrastruktur E-Zweiräder.....	32
4.19 M19 Umschlagzonen für Anlieferung und Paketlogistik.....	33
4.20 M20 Paketboxen	33
4.21 M21 Entsorgungsstationen	34
4.22 M22 Multimodale Mobilitätsmonitoren.....	35
4.23 M23 Mobilitätsmanagement in Unternehmen	35
5 Nachweis Parkplätze und Abstellflächen.....	36
5.1 Parkplätze Auto.....	36
5.2 Abstellplätze Motorräder	38
5.3 Abstellplätze Spezialfahrzeuge.....	38



5.4	Abstellplätze Velo.....	38
6	Verkehrserzeugung und Leistungsbeurteilung	40
6.1	Eckwerte	40
6.2	Verkehrserzeugung.....	41
6.3	Leistungsbeurteilung Knoten	44
7	Monitoring und Controlling.....	48
8	Organisation Betrieb	49
9	Anhang	50

Zusammenfassung

Mit der Entwicklung des Südiareals bietet sich eine Chance für Hochdorf: Aus dem ehemaligen Industrieareal soll ein lebendiger Teil der Gemeinde entstehen – mit Raum zum Wohnen, Arbeiten und für gemeinschaftliche Nutzungen. Diese Entwicklung entspricht der raumplanerischen Zielsetzung, Zentren zu verdichten. Das neue Areal spricht eine urbane Zielgruppe an, bei der Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr im Fokus stehen.

Um den Mehrverkehr auf ein Minimum zu reduzieren, wird das Mobilitätsangebot so ausgestaltet, dass im Durchschnitt nur rund 60 Prozent der Haushalte ein eigenes Auto benötigen. Dadurch kann die maximale Anzahl Parkplätze auf 500 begrenzt werden. Dieser Wert steht im Einklang mit den Klimabestrebungen und der Mobilitätsstrategie von Hochdorf.

Auch Unternehmen fühlen sich vom Südiareal angesprochen – insbesondere solche, deren Mitarbeitende die Nähe zum öffentlichen Verkehr schätzen, das Umfeld für kreative Arbeit nutzen und kurze Wege zu Gastronomie und Einkauf bevorzugen. Als Alternative zum Auto übernimmt der öffentliche Verkehr generell eine zentrale Rolle: Direkt vor dem Areal befindet sich der Bahnhof Hochdorf mit zwei S-Bahnlinien und künftig sechs Buslinien. Der Bahnhof wird zu einem Mobilitätshub weiterentwickelt.

Das Südiareal wird mit Fuss- und Veloverbindungen erschlossen und ist für alle zugänglich. Bewohnerinnen und Bewohner sowie Arbeitnehmende profitieren zudem von einem Sharing-Angebot und umfassenden Mobilitätsinformationen. Mit diesem Ansatz wird der Autoverkehr so gesteuert, dass die Verkehrsmengen im Vergleich zum ehemaligen Industrieareal – trotz starker Verdichtung – verträglich zunehmen.

Zur Verbesserung der Quartierverträglichkeit wird die Parkierung in öffentlichen Sammelgaragen am Arealrand konzentriert. Dadurch entstehen attraktive Aufenthaltsflächen, und die Parkhäuser ergänzen das Parkplatzangebot im Dorf.

Auftraggeberin

Gemeinde Hochdorf
Hauptstrasse 3
6280 Hochdorf

Verfasserin

Trafiko AG
Kastanienbaumstrasse 301
6047 Kastanienbaum
www.trafiko.ch
Projektteam: Christoph Zurflüh und Andrin Wigger

Mitarbeit Verkehrsgutachten

TRATUS AG
Schmiedgasse 18
6460 Altdorf
www.tratus.ch
Projektteam: Andreas Wenger

Versionen

- 20.06.25 Mitwirkung
- 6.1.26 Vorprüfung Bebauungsplan Kanton

Unterschriften

Christoph Zurflüh
Trafiko AG

Roman Steffen
Trafiko AG

1 Ausgangslage

Das nachfolgende Kapitel beschreibt die Aufgabenstellung und das Projekt Südiareal. Zudem werden wichtige Grundlagen benannt.

1.1 Auftrag

Im Zentrum der Gemeinde Hochdorf wird das Gebiet westlich des Bahnhofs neugestaltet und zu einem Zentrum für Arbeiten und Wohnen transformiert. 2022 erwarb die Gemeinde Hochdorf das Areal von der HOCHDORF-Gruppe, die den Standort aufgaben. Zuvor war das Areal Jahrzehnte geprägt durch Milchverarbeitung.

Projektziel

Mit dem Südiareal soll ein zukunftsgerichtetes Mobilitätsangebot realisiert werden. Das vorliegende Mobilitätskonzept zeigt für den Bebauungsplan-Perimeter auf, wie eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität im Areal und dessen Umfeld gezielt gefördert werden kann. Es zeigt primär den Zielzustand auf. Die Massnahmen sind aber so ausgestaltet, dass auf die einzelnen Etappen reagiert werden kann. Im integrierten Verkehrsgutachten werden ausserdem die verkehrlichen Auswirkungen bei einer allfälligen zusätzlichen Entwicklung der Ebene (Südifeld) beleuchtet.

Projektorganisation

Das Areal wird von der Gemeinde Hochdorf entwickelt. Die Trafiko AG ist verantwortlich für die Fragestellungen rund um das Thema Mobilität und erstellt vorliegendes Mobilitätskonzept mit Verkehrsgutachten. Letzteres wird in Zusammenarbeit mit der Tratus AG erstellt.

1.2 Projekt

Das Südiareal im Herzen der Gemeinde zeichnet sich durch rund 19'950m² Gewerbeflächen und rund 58'300m² Wohnflächen aus.



Abbildung 1: Übersichtsplan (Masterplan, 2025)

Gestützt auf die Mitwirkungsergebnisse und die Strategie der Gemeinde wurde die «Vision Südiareal» erarbeitet. Für die weitere Planung sollen folgende Ziele wegweisend sein:

- Schaffung von durchmischten Begegnungsorten, gute Ambiance
- Attraktives, durchmischtes Quartier zum Wohnen, Arbeiten und Verweilen
- Zeitgemässe Mobilität, Langsamverkehr als Priorität
- Nachhaltige, zukunftsfähige Entwicklung
- Zentrumsqualitäten schaffen
- Städtebauliche Verbesserung
- Gemeinsame Entwicklung

Nutzungen und Zielgruppen

Auf dem Südiareal in Hochdorf entsteht ein lebendiger Ort für eine vielfältige Zielgruppe. Die attraktive Lage an der Hangkante und die Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten sowie dem Bahnhof machen das Areal besonders attraktiv. Berufstätige Singles, Paare und Familien aus Hochdorf, dem Seetal und der weiteren Region finden hier ein neues Zuhause oder einen Arbeitsort. Neben den Bewohnenden tragen auch Beschäftigte aus dem Gewerbe sowie Kundinnen und Kunden zur Belebung der Gassen, Plätze und des neuen Parks bei. Das Leben auf der Südi wird durch die Vielfalt der Menschen und Aktivitäten spürbar und lebendig.

Lage

Das Südiareal befindet sich im Herzen der Gemeinde Hochdorf, in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs. Durch die zentrale Lage profitieren die zukünftigen Bewohnenden und Arbeitnehmenden von einer hervorragenden Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten sowie attraktive Erholungsräume in der direkten Umgebung bieten eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität und machen das Südiareal zu einem idealen Ort für Wohnen, Arbeiten und Begegnung.



Abbildung 2: Lage Projekt im Überblick (swisstopo, 2025)

Planungsstand

Von 2023 bis 2024 wurde eine Testplanung durchgeführt. Anfang 2025 konnten die Planungsergebnisse in einem Masterplan festgehalten werden. Der nächste Meilenstein ist der Bebauungsplan, wofür das vorliegende Mobilitätskonzept erarbeitet wird.

1.3 Massgebende Grundlagen Mobilität

Das vorliegende Mobilitätskonzept baut unter anderem auf Push- und Pull-Massnahmen auf. Dabei wird einerseits mit Anreizen (Pull), andererseits auch mit gezielten Einschränkungen (Push) gearbeitet. Dieses Zusammenspiel erhöht die Wirksamkeit des Mobilitätskonzepts. Das Konzept orientiert sich auch an den Zielen der Mobilitätsstrategie Hochdorf 2040 und verfolgt eine gesamtheitlich organisierte Mobilität, die den vorhandenen Raum effizient nutzt und Hochdorf nachhaltig vernetzt. Weiter werden in der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts nachfolgend aufgeführte Grundlagen berücksichtigt.



Mobilitätsstrategie

HOCHDORF | 2040

Abbildung 3: Mobilitätsstrategie Hochdorf 2040 (Hochdorf, 2023)



- Parkraumbewirtschaftung ●
- Kaum neue Parkplätze in Ballungsgebieten ●
- Massvolle Leistungssteigerungen der Strasse ●
- Aktive Verkehrssteuerung ●
- Mobility Pricing ●
- Attraktive Fuss- und Velowege ●
- Ausbau öffentlicher Verkehr (öV) ●
- Gute öV-Infrastrukturen (z.B. Bushub) ●
- Bevorzugung öV auf Strasse ●
- Mobilitätsmanagement ●
- Sharing-Konzepte ●
- Gute Tarifprodukte ●

Abbildung 4: Push-and-Pull-Ansatz (Kanton Luzern, 2017)

Name	Ersteller	Jahr	Relevante Inhalte
PPR Hochdorf	Gemeinde Hochdorf	2002	– Pflicht zur Erstellung von Abstellflächen
Mobilitätsstrategie Hochdorf 2040	Gemeinde Hochdorf	2023	– Rahmenbedingungen – Zustand und Entwicklung – Vision & Ziele
öV-Konzept	Gemeinde Hochdorf	2024	– Bahnhof wird Mobilitätshub – Verbessertes Angebot
Verkehrliche Grundlagen Masterplan	TEAMverkehr	2024	– Abschätzungen Parkierung – Erschliessung – Logistikkonzept – Gesamtplan Verkehr – Bushof
Masterplan Südiareal	Gemeinde Hochdorf	2025	– Strategie & Handlungsansätze für Mobilität – Zielbild – Entwicklung Raum & Infrastruktur – Umsetzungsplan
Umfrage Mobilitätsstrategie	Metron	2025	– Verkehrsmengen und Geschwindigkeitsregimes zentrale Themen – Verbesserung Veloinfrastruktur

Tabelle 1: Massgebende Grundlagen Mobilität



2 Analyse

Für die Aufarbeitung der heutigen Situation beim Südiareal wurde die heutige Erschliessung und die aktuellen Mobilitätsangebote analysiert. Es folgt die geplante Erschliessung gemäss Masterplan. Zum Abschluss des Kapitels fasst eine Synthese die Ergebnisse zusammen.

Ortsanalyse

Direkt neben dem Südiareal befindet sich der Bahnhof mit einem guten öV-Angebot. Weiter befinden sich Einkaufsmöglichkeiten und Bikesharing-Stationen in Gehdistanz.

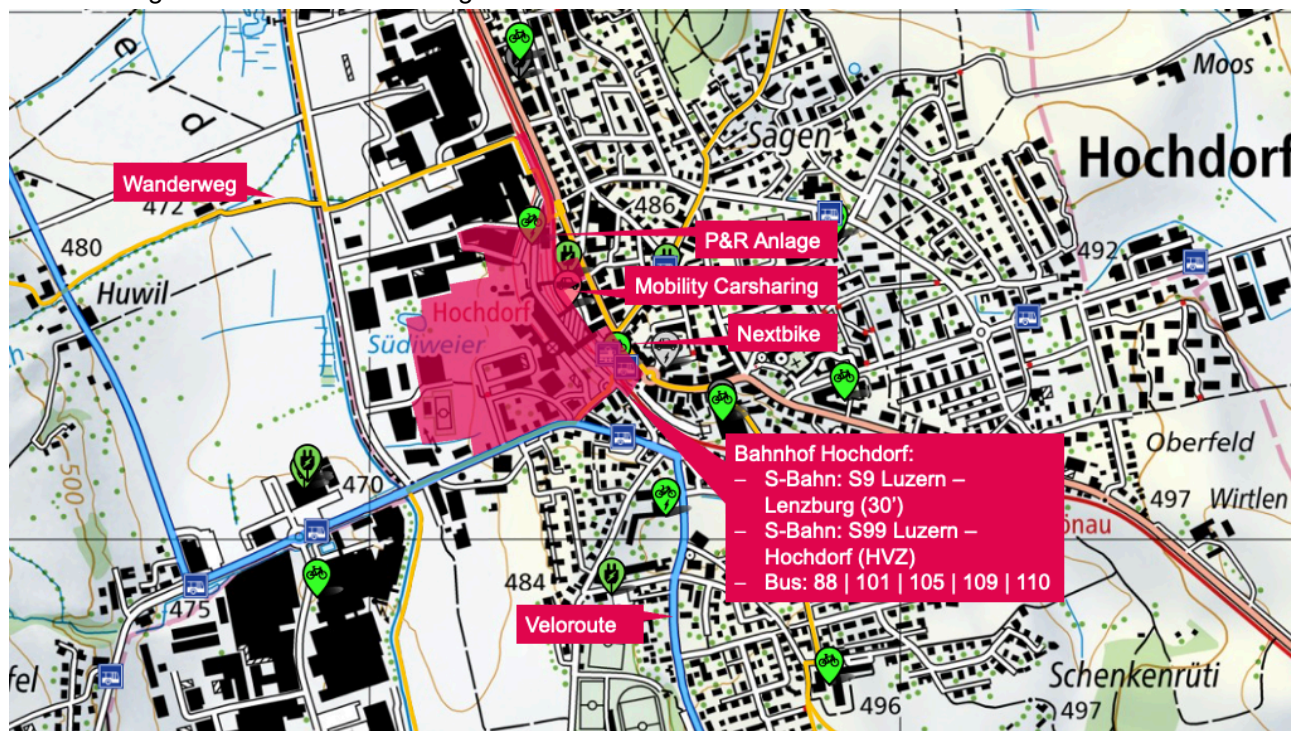


Abbildung 5: Ortsanalyse (swisstopo, 2025)

2.1 Erschliessung heute

Die heutige Erschliessung des Südiareals ist bereits ausgewogen. Alle Verkehrsmittel können den Standort gut erreichen. Mit der Umgestaltung des Areals wird das Geflecht von verschiedenen Strassen einheitlicher und die Erschliessung einfacher.

Fussverkehr

Das Südiareal ist zu Fuss gut erreichbar. Zwei Wanderwege führen durch das Zentrum von Hochdorf und bieten direkten Anschluss an das Areal. Einkaufsmöglichkeiten, öV-Haltestellen und Naherholungsräume sind in wenigen Minuten bequem zu Fuss zugänglich. Für die zukünftige Entwicklung ist jedoch zu beachten, dass die Gleise eine hohe Trennwirkung im Ort erzeugen. Zudem bedingt die geplante Verlagerung der öffentlichen Parkierung von der Ost- auf die Westseite eine qualitativ gute und sichere Verbindung über oder unter den Gleisen, um die Fusswege attraktiv und durchgängig zu gestalten.

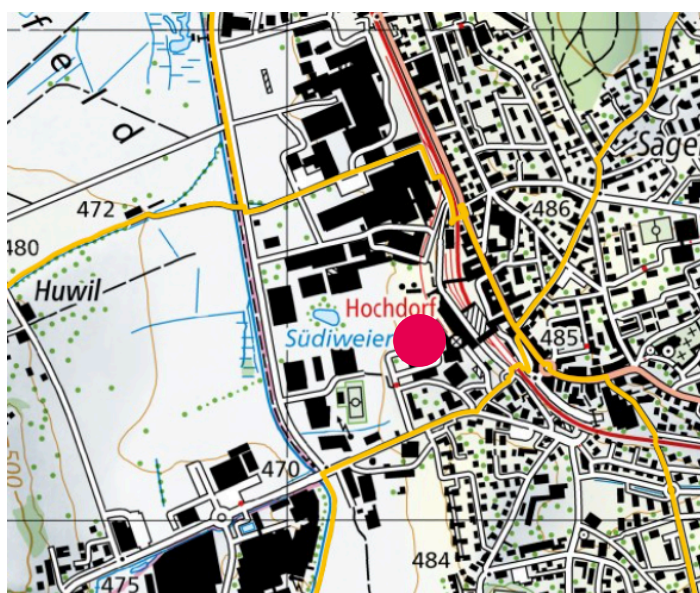


Abbildung 6: Wanderrouen in Hochdorf (swisstopo, 2024)

Veloverkehr

Die zentrale Lage des Areals bietet eine gute Ausgangslage für Velonutzung im Gemeindegebiet und Fahrten in Naherholungsgebiete. Mit dem E-Bike vergrössert sich der Radius bis in die Agglomeration Luzern. Das Areal ist von allen Seiten erschlossen. Zu beachten ist, dass das übergeordnete Velonetz von der Bevölkerung heute als ungenügend ausgebaut betrachtet wird, insbesondere die Gleisquerung bietet Verbesserungspotenzial.

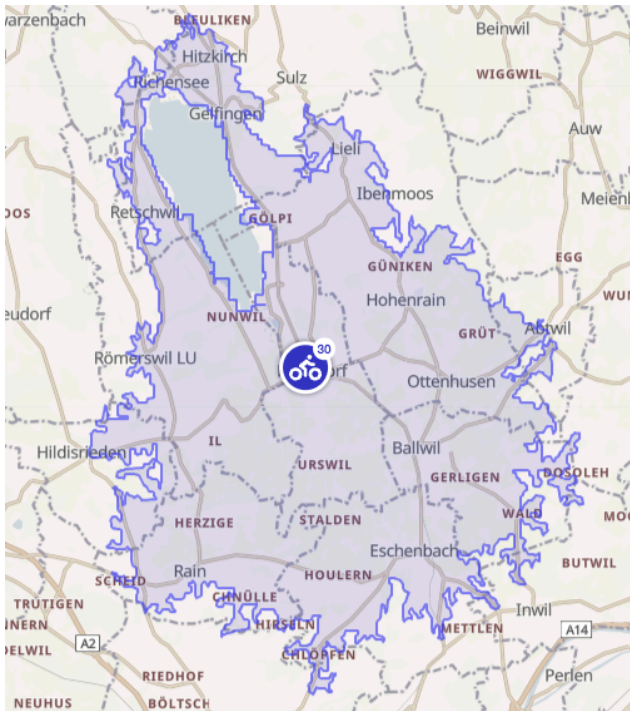


Abbildung 7: Erreichbarkeit Velo 30' ab Siederstrasse, Hochdorf (Geoapify, 2025)

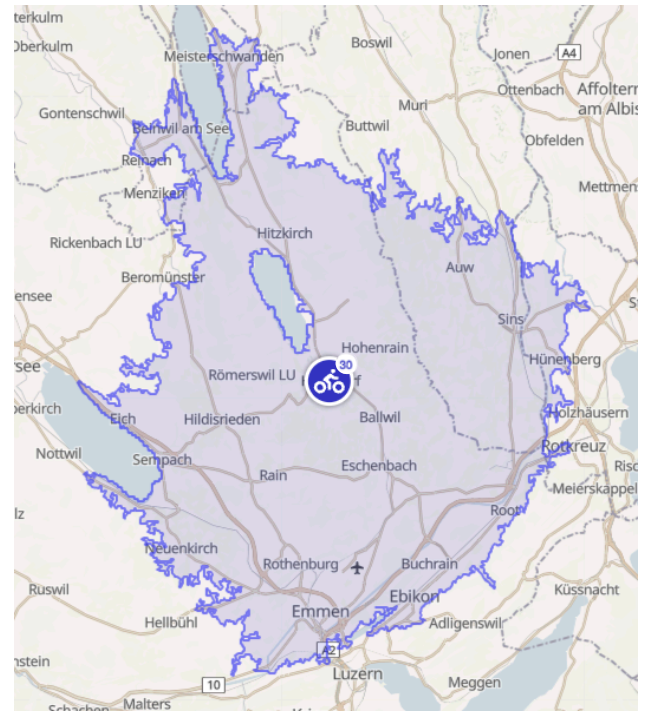


Abbildung 8: Erreichbarkeit E-Bike (45km/h) 30' ab Siederstrasse, Hochdorf (Geoapify, 2025)

Öffentlicher Verkehr

Der Bahnhof Hochdorf grenzt direkt an das Projekt und bietet zahlreiche öV-Verbindungen. Er ist in wenigen Minuten zu Fuss erreichbar. Die Fahrzeit nach Luzern beträgt 31 Minuten, nach Lenzburg 51 Minuten. Mehrere Buslinien verbinden Hochdorf mit umliegenden Gemeinden sowie mit Rotkreuz und Sempach. Aufgrund dieses breiten Angebots fällt der Standort in die öV-Güteklasse A (sehr gute Erschliessung). Die nachfolgende Tabelle zeigt das aktuelle Angebot. In den nächsten Jahren ist bei der Bahn kein Ausbau vorgesehen. Im Busverkehr ist mittelfristig eine neue Linie 91 zwischen Hochdorf und Sursee geplant. Grössere Verbesserungen werden mit dem Durchgangsbahnhof Luzern ab etwa 2045 erwartet.

Haltestelle	Linien-Nr.	Linie	Takt Hauptverkehrszeit
Hochdorf Bahnhof	S9	Luzern – Lenzburg	30-Minuten-Takt
Hochdorf Bahnhof	S99	Luzern – Hochdorf	Morgen: 07:07, 08:07 Abend: 16:23, 17:23, 18:23
Hochdorf Bahnhof	88	Hochdorf Bahnhof – Sempach Station	Stundentakt
Hochdorf Bahnhof	101	Hochdorf Bahnhof – Hochdorf Bahnhof	30-Minuten-Takt; Rundkurs in umliegende Gemeinden
Hochdorf Bahnhof	105	Römerswil, Dorf – Beromünster, Post	30-Minuten-Takt
Hochdorf Bahnhof	109	Hochdorf Bahnhof – Schongau, Landi	Stundentakt; ab 22:00–00:07
Hochdorf Bahnhof	110	Hochdorf Bahnhof – Rotkreuz, Bahnhof Süd	30-Minuten-Takt
Hochdorf Bahnhof	N9 (Nachstern)	Hochdorf Bahnhof – Luzern Bahnhof	Stundentakt, zwischen 02:00 und 05:00

Tabelle 2: öV-Angebot ab Hochdorf, Bahnhof

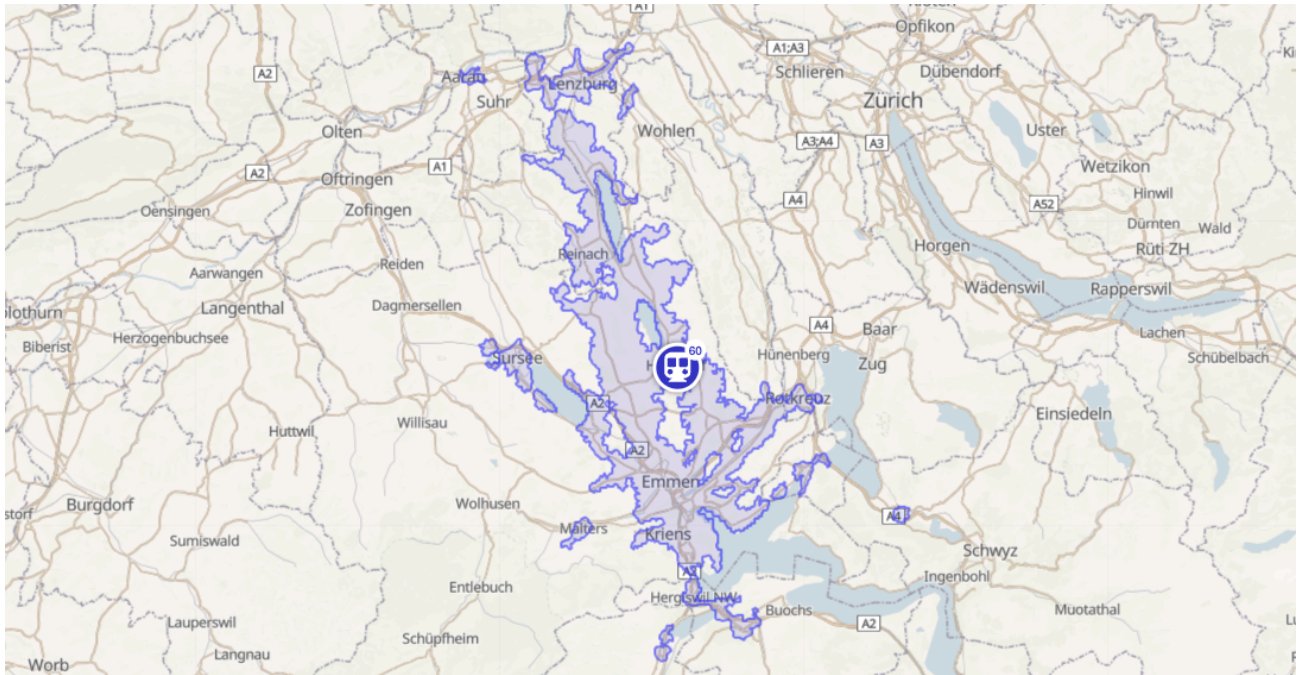


Abbildung 9: Erreichbarkeit mit dem öV innerhalb 60 Minuten ab Hochdorf, Bahnhof (Geoapify, 2025)

Motorisierter Individualverkehr

Das Areal ist über die Sempachstrasse in Richtung Hildisrieden/Sursee, die Industriestrasse nach Baldegg und die Luzernerstrasse nach Eschenbach/Luzern gut an den motorisierten Individualverkehr (MIV) angebunden. In 13 Minuten erreicht man die A14 bei Buchrain und in 11 Minuten die A2 bei Sempach. Dadurch sind folgende Ziele in weniger als 30 Minuten erreichbar:

- Sursee (17 Minuten)
- Luzern (20 Minuten)
- Zug (26 Minuten)

Zur Abendspitzenstunde kommt es regelmässig zu Verkehrsüberlastungen im Zentrum von Hochdorf, wie die nachfolgende Grafik zeigt. Dabei handelt es sich um einen kurzen Abschnitt. Darüber hinaus ist zu beachten, dass im Zulauf zum Autobahnanschluss in Buchrain auf dem Abschnitt von Eschenbach über Inwil bis nach fast täglich Verkehrsüberlastungen auftreten.

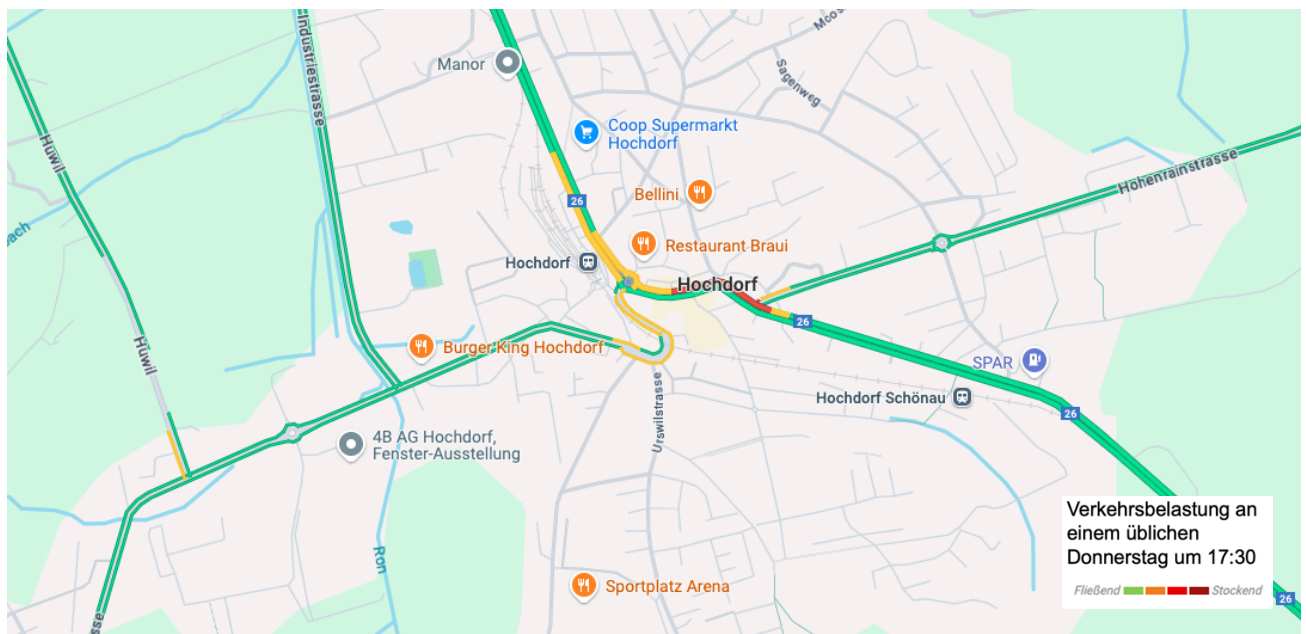


Abbildung 10: Normale Verkehrslage an einem Donnerstagabend um 17:30 Uhr (Google Maps, 2025)

Parkierung Südiareal

Die Abbildung zeigt die aktuelle Verortung der Parkplätze im Südiareal Hochdorf. Da einige Parkfelder heute nicht offiziell gekennzeichnet sind, handelt es sich um eine grobe Abschätzung des heutigen Bestands auf Basis der sichtbaren Nutzung und Flächenstruktur.

Nr.	Parkplatz	Anzahl	Bemerkung
1	Calomil	4	davon 2 LKW-PP
2	Besucher	8	
3	Mitarbeiter VW	30	
4	Kies-PP	27	
5	Unterstand	14	
6	Innenhof G40	26	
7	PP Seetal	3	
8	Firmenfahrzeuge	5	
9	Überdachung BHF	81	16 Öff. / 65 Privat
10	Öff. Parkplätze	27	21 Öff. / 4 Privat / 2 LKW
11	Remise	5	
	Total	230	

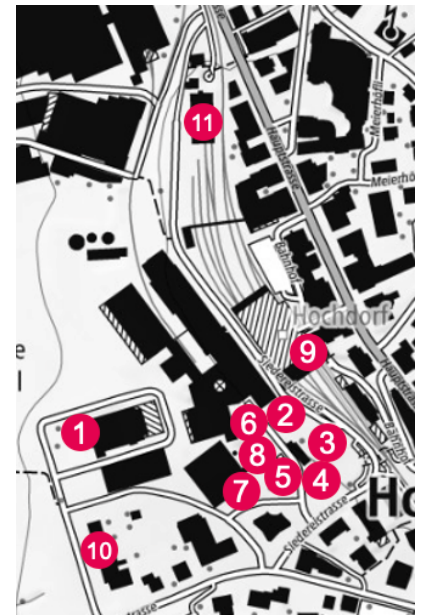


Abbildung 11: Parkierung Südi IST

Tabelle 3: Parkierung Südi IST

Öffentliche Parkierung im Umfeld

Nachfolgend sind alle öffentlichen und halböffentlichen Parkierungsanlagen im Umkreis von rund 300 Metern mit den jeweiligen Parkgebühren aufgeführt. Insgesamt stehen rund 600 Parkplätze zur Verfügung, die auch im Rahmen der Südi-Entwicklung erhalten bleiben, verschoben werden und mit dem neuen Angebot auf dem Südiareal ergänzt werden.

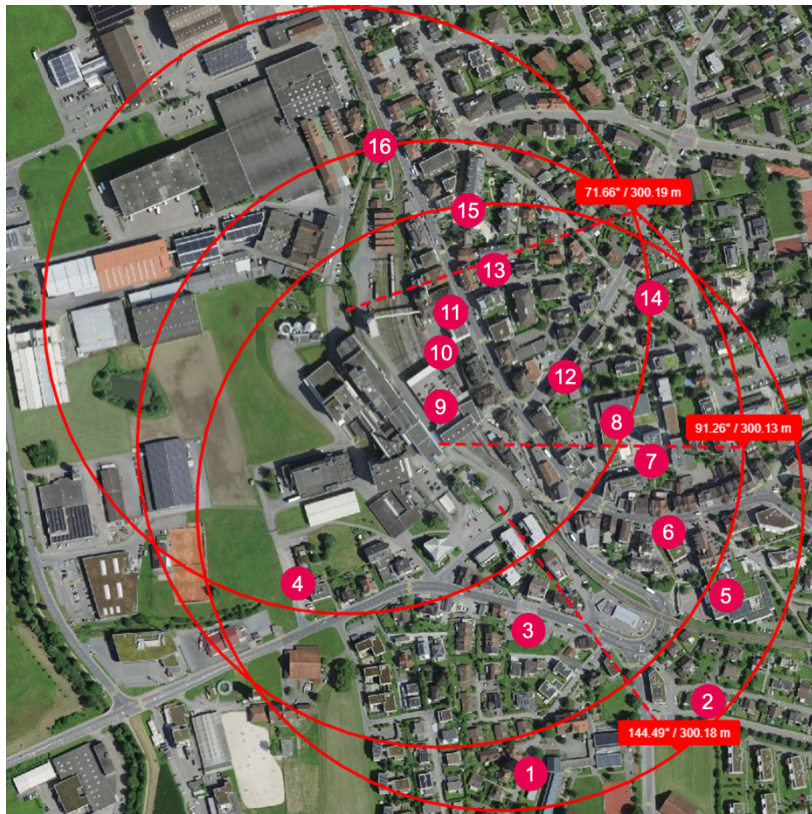


Abbildung 12: Standorte öffentliche und halböffentliche Parkierung im Umkreis von rund 300m

Nr.	Parkplatz	Gebühren	Gebühr pro x Minuten	Anzahl														
1	Schulhausstrasse	Nein	Blaue Zone	8 PP														
2	Brunnenmösli	Nein	Blaue Zone	7 PP														
3	Sempachstrasse	Ja	Erste 30 Minuten gratis, danach Fr. 0.50 / 30 Minuten	23 PP														
4	Eisfeldweg	Nein	Mit Parkscheibe oder Parkkarte MO-Fr 08.00 bis 19:00 / Max Parkzeit 1.5h	21 PP														
5	Parkhaus Seetal Center	Ja	bis 1h gratis bis 2h CHF 1.00 bis 3h CHF 3.00 bis 4h CHF 5.00 jede weitere Stunde CHF 3.00 <table border="1"> <tr> <td>Donnerstag</td> <td>08:00–19:00</td> </tr> <tr> <td>Freitag</td> <td>08:00–20:00</td> </tr> <tr> <td>Samstag</td> <td>08:00–17:00</td> </tr> <tr> <td>Sonntag</td> <td>Geschlossen</td> </tr> <tr> <td>Montag</td> <td>08:00–19:00</td> </tr> <tr> <td>Dienstag</td> <td>08:00–19:00</td> </tr> <tr> <td>Mittwoch</td> <td>08:00–17:00</td> </tr> </table> Das Parkhaus schliesst 30 Min. nach Ladenschluss.	Donnerstag	08:00–19:00	Freitag	08:00–20:00	Samstag	08:00–17:00	Sonntag	Geschlossen	Montag	08:00–19:00	Dienstag	08:00–19:00	Mittwoch	08:00–17:00	180 PP
Donnerstag	08:00–19:00																	
Freitag	08:00–20:00																	
Samstag	08:00–17:00																	
Sonntag	Geschlossen																	
Montag	08:00–19:00																	
Dienstag	08:00–19:00																	
Mittwoch	08:00–17:00																	
6	Hauptstrasse (Kirche-Kreisel Braui)	Nein	Blaue Zone	14 PP														
7	Parkplätze Braui	Ja	7 Tage / 24 Stunden 0.5 Stunden = CHF 0.50 je weitere 30min = CHF 0.50 Max. Parkzeit 90min Hinweis: Werden mit dem bis 2026 realisierten Umgestaltungsprojekt aufgehoben.	15 PP														
8	Parkhaus Braui	Ja	Erste 30 Minuten gratis, danach kostenpflichtig	110 PP														
9	Parkdeck Post	Ja	Parkuhr	16 PP														
10	SBB Park+Rail	Ja	Tag 6.- Monat 60.- Jahr 600.- Gebührenpflichtige Zeiten Mo-Fr 00.00 - 24.00 Sa 00.00 - 24.00 So 00.00 - 24.00	21 PP														
11	Bahnhofstrasse	Nein	Blaue Zone	7 PP														
12	Bankstrasse	Nein	Blaue Zone	4 PP														
13	Parkplatz Meierhöfli	Ja	Erste 30 Minuten gratis, danach Fr. 0.50 / 30 Minuten	12 PP														
14	Parkplätze Lunapark 1+2+3	Ja	Erste 30 Minuten gratis, danach Fr. 0.50 / 30 Minuten	42 PP														
15	Parkhaus Bellevue	Ja	Parkuhr (Fr. in Abklärung)	95 PP (ca.)														
16	Bank- und Bahnhofstrasse-Kreisel Braui	Nein	Blaue Zone	33 PP														
	Total		Ca. Angaben	614 PP														

Tabelle 4: Anzahl und Gebühren öffentliche und halböffentliche Parkierung im Umkreis von rund 300m



Sharing

In der Gemeinde Hochdorf wurde bereits das öffentliche Bikesharing Nextbike mit 12 Stationen und 39 Fahrzeugen eingeführt. Nachfolgende Tabelle zeigt Ausleihzahlen aus dem Jahr 2024 bei den Stationen in der Umgebung.

Station	Ausleihen	Rückgaben
Bahnhof Hochdorf	487	483
Schulanlage West	95	139
Oberdorf, Hochdorf	143	115
Sonn matt, Hochdorf	113	87

Tabelle 5: Anzahl Ausleihen Nextbike bei ausgewählten Stationen (Tier, 2024)



Abbildung 13: Überblick Nextbike-Standorte Hochdorf Zentrum (Nextbike, 2025)

2.2 Erschliessung Zukunft

Im Rahmen des Masterplan-Prozesses wurde für das Südiareal in Hochdorf ein umfassendes Erschliessungskonzept entwickelt, das alle Verkehrsträger berücksichtigt. Dabei wurde eine ausgewogene Lösung für den motorisierten Individualverkehr (MIV), den öffentlichen Verkehr (öV), den Fuss- und Veloverkehr gefunden, die folgenden Grundprinzipien folgen: Vorrang für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr, minimale Belastung durch den MIV und eine hohe Aufenthaltsqualität.

Fuss- und Veloverkehr

Das Velonetz ist klar strukturiert: Ein übergeordnetes, regional ausgerichtetes Netz ermöglicht eine schnelle Durchwegung, während ein untergeordnetes, dichtes Netz im Quartier selbst für optimale lokale Verbindungen sorgt und mit dem Fussverkehr kombiniert ist. Es knüpft an den Rändern der Südi an das regionale Netz an und stärkt die interne Vernetzung.

Öffentlicher Verkehr

Der Bahnhof Hochdorf soll zum Mobilitätshub ausgebaut werden. Der neue Bushof westlich und östlich des Bahnhofs wurde von Beginn an in die Planung einbezogen und stärkt den öffentlichen Verkehr als Rückgrat der Mobilität im Quartier. Mit dem öV-Konzept verfolgt die Gemeinde eine aktive Strategie zur Attraktivierung des öV-Angebots.



Abbildung 15: Fuss- und Velowege (Masterplan, 2025)

Abbildung 14: Öffentlicher Verkehr (Masterplan 2025)

Motorisierter Individualverkehr

Die Parkierung konzentriert sich bewusst auf den Rand des Areals: Drei Quartiersparkhäuser übernehmen die Hauptlast der Autoparkierung. Die Groberschliessung des Areals erfolgt über Stichstrassen, die eine direkte Zufahrt zu den Parkhäusern und dem Detailhandel ermöglichen. Im Quartiersinneren sorgt ein feinmaschiges Erschliessungsnetz für eine reduzierte und gezielte Zufahrt – etwa zum Ein- und Ausladen. Auch die Anlieferung wird grösstenteils entlang der MIV-Groberschliessung abgewickelt. Für Rettungsdienste und Entsorgung bleibt die Erschliessung über das interne Netz, die Siedereistrasse sowie die Industriegasse jederzeit gewährleistet.

Die Eigentümerschaft des heutigen KMU-Centers ist daran interessiert, ihr Grundstück auch in eine Transformation zu bringen. Dabei ergäbe sich allenfalls mittelfristig die Chance, die Erschliessung des Parkhaus Nord anders zu legen. Denkbar ist eine Erschliessung westlich des KMU-Center anstelle entlang der Gleise. Für das Südiareal wäre diese Option ebenfalls interessant.



Abbildung 16: Motorisierter Individualverkehr (Masterplan, 2025)

Unterführungen und Passerellen

Im Bahnhofsumfeld von Hochdorf bestehen drei Personenunterführungen (PU), welche die Bahnanlage queren und das Quartier mit dem Bahnhof und dem Bushof verbinden. Die bestehende PU Nord soll im Rahmen der Gesamtentwicklung optimiert werden. Zusätzlich ist mit der PU Mitte eine neue Unterführung vorgesehen, die eine zentrale Verbindung für das Bahnhofareal schafft. Im Osten wird die bestehende Passerelle überprüft – je nach Zustand und Bedarf ist entweder ein Erhalt oder ein Neubau vorgesehen.

Die Personenunterführung Süd (PU Süd) nimmt für den Langsamverkehr eine zentrale Rolle ein. Sie liegt im Eigentum des Kantons, würde bei einem Ausbau durch die Gemeinde jedoch in deren Besitz übergehen. Im kantonalen Radroutenkonzept ist sie als Velohaupttroute vorgesehen (Stand März 2025). Der Rückbau der bestehenden Anlage wird durch den Kanton finanziert. Gleichzeitig wird kantonsintern eine Mitfinanzierung für den Neubau der Velohaupttroute geprüft – erste Chancen im Rahmen des Bauprogramms bestehen. Der Kanton hat zudem seine fachliche Unterstützung zugesichert, insbesondere im Zusammenhang mit der geplanten Entwicklung des Bushofs West. Auch die SBB erkennt die PU Süd als Teil des Bahnhofs an, womit die Vorgaben der Eisenbahnverordnung (EBV) zur Anwendung kommen. Eine Mitfinanzierung durch die SBB ist frühestens ab 2030 denkbar, weshalb eine Vorfinanzierung durch Kanton oder Gemeinde erforderlich ist.

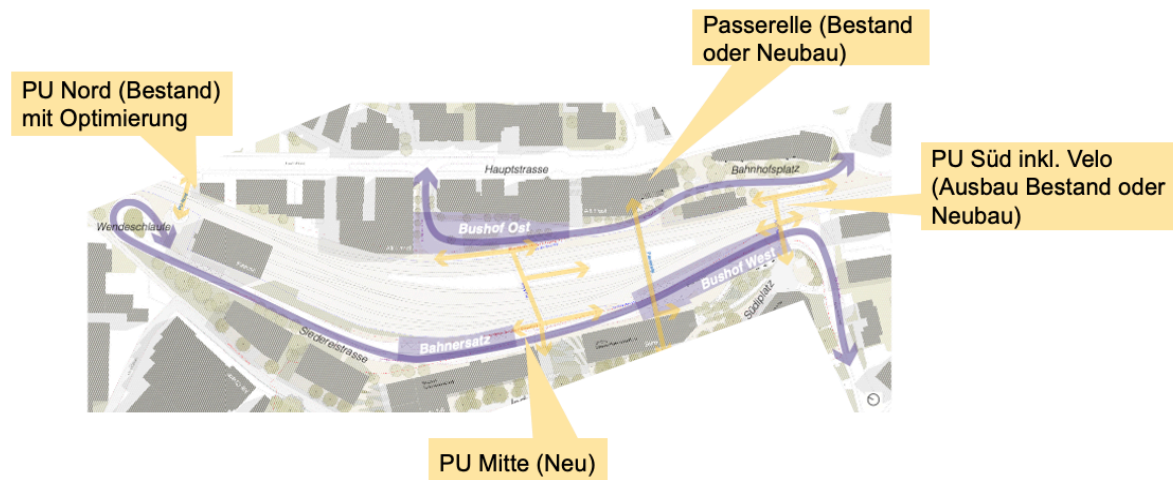


Abbildung 17: Überblick Bahnquerungen (Masterplan, 2025)

2.3 Synthese

Gestützt auf der beschriebenen Ausgangslage und der Analyse ergeben sich für das Südiareal in Hochdorf im Rahmen der Synthese folgende Hauptthemen:

öV, Fuss- und Veloverkehr mit optimalen Bedingungen und Anreizen fördern.

Die Lage des Projekts im Herzen der Gemeinde Hochdorf ist zentral, die Anschlüsse Richtung Luzern, Sempach und Rotkreuz sind angemessen. Diese Chance kann genutzt werden, den öV, Fuss- und Veloverkehr als Hauptverkehrsmittel zu etablieren. Zusätzlich könnten Anreize gesetzt werden, die ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten fördern würden.

Empfehlung: Damit die Bewohnerinnen und Bewohner sowie Arbeitnehmenden nicht auf ein eigenes Auto angewiesen sind, sollen der öV sowie der Fuss- und Veloverkehr mit Anreizen und attraktiven und sicheren Infrastrukturen – wie dem Mobilitätshub – gefördert werden.

Passendes Angebot für motorisierten Individualverkehr bereitstellen und aktiv steuern.

Im Südiareal wird es Wohnende oder Arbeitnehmende geben, die trotz der guten Lage direkt am Bahnhof auf ein eigenes Auto angewiesen sind. Hinzu kommen Besucherinnen und Besucher sowie Kundinnen und Kunden, die teilweise mit dem Auto anreisen möchten. Dies bedingt ein sinnvolles Parkplatzangebot und -management, das zu den baulichen Möglichkeiten, dem Nutzungsmix und den Nachhaltigkeitszielen passt. Dabei sollen die Parkplätze mit lenkungswirksamen Gebühren bewirtschaftet werden.

Empfehlung: Es soll für das Areal ein reduziertes Parkplatzangebot bereitgestellt werden. Gleichzeitig sollen auf dem Areal neue öffentliche Parkierungsmöglichkeiten geschaffen werden, die nicht nur dem Südiareal, sondern dem ganzen Zentrum dienen. Sämtliche Parkplätze sollen mit lenkungswirksamen Gebühren aktiv gesteuert werden. Zudem soll die Auslastung mit Mehrfachnutzungen erhöht werden.

Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur vor Ort zur Verfügung stellen.

Damit autoreduziertes Wohnen und Arbeiten möglich wird, sind attraktive Alternativen nötig. Neben dem öffentlichen Verkehr sollen Sharing-Angebote eine zentrale Rolle spielen. Vorgesehen sind Angebote für E-Carsharing, E-Bikes und E-Cargobikes. Dies reduziert nicht nur den Bedarf an Autoparkplätzen, sondern auch den Platz für private Fahrzeuge wie Cargobikes oder E-Bikes.

Mit dem wachsenden Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge steigt auch der Bedarf an Ladeinfrastruktur. Um dieser Entwicklung gerecht zu werden, sollen im Areal passende Lademöglichkeiten für E-Autos, E-Bikes und E-Roller geschaffen werden. Die bestehenden öffentlichen Ladestationen im Seetal reichen dafür langfristig nicht aus.

Empfehlung: Den Bewohnenden sowie Arbeitnehmenden soll ein vielfältiges Sharing-Angebot bereitgestellt werden – digital zugänglich sowie zentral angeordnet. Basierend auf dem SIA-Merkblatt 2060 soll eine Ladeinfrastruktur für verschiedene Verkehrsmittel zur Verfügung gestellt werden, um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden.

Infrastruktur für Anlieferung und Entsorgung bereitstellen.

Ein funktionierendes Areal benötigt eine gut organisierte Logistik. Sowohl für den täglichen Betrieb von Gewerbe und Dienstleistungen als auch für Wohnende ist eine zuverlässige Lösung für Anlieferung und Entsorgung essenziell. Dabei geht es um klar definierte Anfahrtszonen, ausreichend Rangierfläche und eine Trennung zwischen Anliefer- und Aufenthaltsbereichen, um Konflikte mit dem Fuss- und Veloverkehr zu vermeiden. Auch die Integration der Entsorgungsinfrastruktur soll auf das Areal abgestimmt sein.

Empfehlung: An zentralen, aber diskret integrierten Stellen sollen Anlieferzonen und Entsorgungsstellen vorgesehen werden. Eine klare Signalisation und Zufahrtsregelung stellen sicher, dass der Betrieb effizient und ohne Störung des öffentlichen Raums erfolgt.

Unternehmen und Investoren für nachhaltige Pendler- und Geschäftsmobilität sensibilisieren.

Viele Arbeitswege und geschäftliche Fahrten erfolgen noch immer mit dem privaten Auto – oft aus Gewohnheit oder mangels attraktiver Alternativen. Unternehmen sowie Investorinnen und Investoren spielen eine zentrale Rolle, wenn es darum geht, klimafreundliche Mobilitätslösungen zu fördern. Nur wenn Arbeitende überzeugt sind, neue Wege zu nutzen, kann eine nachhaltige Verkehrsentwicklung gelingen.

Empfehlung: Die Gemeinde thematisiert einerseits das vorliegende Mobilitätskonzept bei potenziellen Investorinnen und Investoren. Andererseits sollen potenzielle Gewerbetreibende frühzeitig für das Thema Mobilitätsmanagement sensibilisiert werden.



3 Strategie

Mit dem Südiareal entsteht in Hochdorf ein vielfältiges Quartier zum Wohnen, Arbeiten und für gemeinschaftliches Leben. Die Entwicklung orientiert sich am planerischen Ziel der Verdichtung und spricht eine urbane Zielgruppe an – mit einem klaren Fokus auf Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr. Nur durchschnittlich 60% der Haushalte sollen ein eigenes Auto benötigen. Die Parkierung wird in Sammelgaragen am Arealrand konzentriert, wodurch im Inneren attraktive Aufenthaltsflächen entstehen. Der direkt angrenzende Bahnhof Hochdorf wird mit zwei S-Bahnlinien und künftig sechs Buslinien zu einem wichtigen Mobilitätshub ausgebaut. Ergänzt wird das Angebot durch Sharing-Fahrzeuge, gezielte Mobilitätsinformationen sowie direkte Fuss- und Veloverbindungen innerhalb des Quartiers mit attraktiven Anschlüssen zum bestehenden Angebot im Dorf. Für Unternehmen mit öV-orientierten Mitarbeitenden bietet die Lage ein ideales Umfeld mit kurzen Wegen zu Gastronomie und Einkauf. Das angestrebte Zielbild für das Südiareal passt zur Mobilitätsstrategie der Gemeinde Hochdorf.

Nachfolgende Grafik stellt die Strategie für die Mobilität des Südiareals dar. Das vorliegende Mobilitätskonzept richtet sich nach dieser Strategie.



Abbildung 18: Strategie Mobilität Südiareal Hochdorf

Erläuterungen zur Strategie

- Zielbild: Zeigt, welche Art von Mobilität angestrebt wird. Sämtliche Aktivitäten im Bereich Mobilität sind auf dieses Zielbild ausgerichtet. Es wird mit der Inbetriebnahme angestrebt.
- Strategische Stossrichtungen: Diese zeigen Grundsätze, wie das Zielbild erreicht werden soll. Zu jeder strategischen Stossrichtung sind Massnahmen formuliert (siehe Kap. 4).
- Ziele: Beschreibt realistische und messbare Ziele für die Mobilität.
- Kultur: Definiert die Philosophie, wie die Mobilität ausgestaltet werden soll.
- Organisation: Zeigt die gewünschte Umsetzung im Bereich auf.



Strategische Stossrichtungen

Die nachfolgenden Stossrichtungen zeigen den Weg zur Vision auf. Es handelt sich dabei noch nicht um die effektiven Massnahmen. Die Stossrichtungen beinhalten keine Zielwerte.

w	öV, Fuss- und Veloverkehr mit optimalen Bedingungen und Anreizen fördern.
Begründung	Damit die Bewohnerinnen und Bewohner sowie Arbeitnehmenden nicht auf ein eigenes Auto angewiesen sind, müssen der öV sowie der Fuss- und Veloverkehr mit Anreizen und optimalen Rahmenbedingungen gefördert werden.
Wirkung	Sehr hoch
Massnahmenbeispiel	Optimale Veloinfrastruktur, attraktives und nahes öV-Angebot

Stossrichtung	Passendes Angebot für motorisierten Individualverkehr bereitstellen und aktiv steuern.
Begründung	Die Dimensionierung und Ausgestaltung der Infrastruktur haben grossen Einfluss auf die Mobilität.
Wirkung	Sehr hoch
Massnahmenbeispiel	Reduziertes Parkplatzangebot, Mehrfachnutzung der Parkplätze

Stossrichtung	Sharing-Angebote und Lade-Infrastruktur vor Ort zur Verfügung stellen.
Begründung	Mit dem Bereitstellen von Sharing-Fahrzeugen kann das passende Verkehrsmittel für jeden Weg geliehen werden, ohne ein eigenes Auto besitzen zu müssen. Die Elektromobilität gewinnt rasant an Bedeutung. Da mehrheitlich zuhause geladen wird, braucht es entsprechende Ladeinfrastrukturen.
Wirkung	Hoch
Massnahmenbeispiel	Car- oder Bikesharing, E-Infrastruktur in Grundausbau

Stossrichtung	Infrastruktur für Anlieferung und Entsorgung bereitstellen.
Begründung	Eine gut organisierte Anlieferung und Entsorgung gewährleistet einen reibungslosen Betrieb, schützt Verkehrsflächen und trägt zu einem sauberen Quartier bei.
Wirkung	Mittel
Massnahmenbeispiel	Paketboxen, Anlieferungszonen, Quartiersammelstellen

Stossrichtung	Unternehmen und Investoren auf nachhaltige Pendler- und Geschäftsmobilität sensibilisieren.
Begründung	Die Arbeitnehmenden der Büro- und der Gewerbeflächen haben grossen Einfluss auf den Verkehr. Mit Mobilitätsmanagement kann Einfluss auf das Verhalten der Unternehmen genommen werden.
Wirkung	Mittel
Massnahmenbeispiel	Beitrag an das öV-Abo, Sharing-Gutscheine

Ziele

Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept werden nachfolgenden Ziele angestrebt. Als Zeithorizont für die Zielerreichung wird zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Bauprojekts angestrebt.

- Es werden attraktive Anbindungen an den Bahnhof und das Fuss- und Velonetz geschaffen.
- Parkplatzangebot: Durchschnittlich 0.6 PP pro Whg, 40% des Normbedarfs im Gewerbe
- Ein vielseitiges Sharing-Angebot und eine angemessene Ladeinfrastruktur für E-Auto und E-Zweiräder stehen auf dem Areal bereit.
- Anlieferung und Entsorgung wird quartierverträglich ermöglicht.
- Ankermieter im Büro- und Gewerbebereich leben nachhaltige Mobilität.
- Attraktive Nahversorgung lädt zum entschleunigten Verweilen im Quartier ein.

Kultur und Organisation

Mobilität wird auf dem Südiareal als positives Differenzierungsmerkmal verstanden – nicht nur für das Quartier selbst, sondern für ganz Hochdorf. Der Bebauungsplan gibt klare Rahmenbedingungen vor, an die sich alle Baufelder halten müssen. Ein begleitendes Monitoring stellt sicher, dass die Ziele erreicht werden, und erlaubt bei Bedarf gezielte Anpassungen. So entsteht ein zukunftsfähiges Mobilitätsangebot mit echtem Mehrwert für die gesamte Bevölkerung.

Umgang Etappierung und Zwischennutzungen

Das Areal wird schrittweise entwickelt. Im Zuge dieses Prozesses werden unterschiedliche Zwischenzustände und Zwischennutzungen entstehen. Das vorliegende Mobilitätskonzept dient dabei als strategische Leitlinie für sämtliche Planungs- und Umsetzungsschritte. Massnahmen, die nicht mit der langfristig angestrebten Mobilitätsstrategie übereinstimmen, sollen während der Übergangsphasen nicht realisiert werden. Gleichzeitig können ausgewählte erste Massnahmen – etwa im Bereich Sharing-Angebote – bereits im Rahmen von Zwischennutzungen umgesetzt und erprobt werden.

4 Massnahmen

Basierend auf den Stossrichtungen aus der Strategie tragen verschiedene Massnahmen zur Erreichung der Ziele in Richtung Zielbild bei. Die nachfolgende Seite zeigt einen Überblick über sämtliche zu realisierende Massnahmen mit der Zuordnung zu den strategischen Stossrichtungen. Zudem sind jene Massnahmen speziell gekennzeichnet (Schlüsselmassnahme), welche die Basis des vorliegenden Mobilitätskonzept bilden.



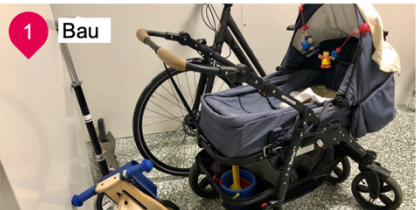
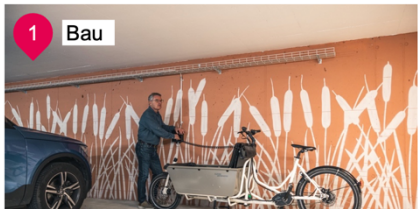







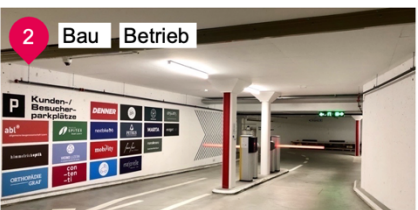
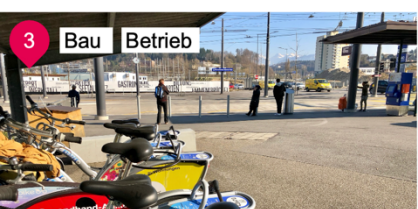


 <p>1 Bau</p> <p>M1 Optimale Veloinfrastruktur privat ★</p>	 <p>1 Bau</p> <p>M2 Öffentliche Veloparkierung und Veloquerung ★</p>	 <p>1 Bau</p> <p>M3 Mobilitätsräume (Kinderwagen, Spielgeräte usw.)</p>
 <p>1 Bau</p> <p>M4 Abstellplätze für Spezialfahrzeuge</p>	 <p>1 Bau Betrieb</p> <p>M5 Reparatur-Station Velo</p>	 <p>1 Bau</p> <p>M6 Garderoben und Duschen für Mitarbeitende Gewerbe</p>
 <p>1 Bau Betrieb</p> <p>M7 Versorgungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten in der Nähe</p>	 <p>1 Betrieb</p> <p>M8 Mobilitätsinfos bei Vermarktung und Betrieb</p>	 <p>1 Betrieb</p> <p>M9 Mobilitätsbeiträge für autofreie Haushalte ★</p>
 <p>2 Bau</p> <p>M10 Reduziertes Parkplatzangebot ★</p>	 <p>2 Betrieb</p> <p>M11 Autoverzichtserklärung im Mietvertrag</p>	 <p>2 Bau Betrieb</p> <p>M12 Parkplatzmanagement und -bewirtschaftung ★</p>
 <p>3 Bau Betrieb</p> <p>M13 Mobilitätshub Bahnhof Hochdorf/Südiplatz ★</p>	 <p>3 Bau Betrieb</p> <p>M14 E-Carsharing ★</p>	 <p>3 Bau Betrieb</p> <p>M15 Öffentliches Bikesharing ★</p>

Abbildung 19: Übersicht Massnahmen mit Zuordnung zu den strategischen Stossrichtungen





Abbildung 21: Übersicht Massnahmen mit Zuordnung zu den strategischen Stossrichtungen

- 1 öV, Fuss- und Veloverkehr mit optimalen Bedingungen und Anreizen fördern.
- 2 Passendes Angebot für motorisierten Individualverkehr bereitstellen und aktiv steuern.
- 3 Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur vor Ort zur Verfügung stellen.
- 4 Infrastruktur für Anlieferung und Entsorgung bereitstellen.
- 5 Unternehmen für nachhaltige Pendler- und Geschäftsmobilität sensibilisieren

★ Schlüsselmassnahme

Bau Relevant fürs Bauprojekt und Investitionskosten für öffentliche Infrastrukturen

Betrieb Relevant fürs Betriebskonzept und Betriebskosten

Abbildung 20: Legende und Stossrichtungen

Verortung Massnahmen

Die nachfolgende Grafik zeigt die wichtigsten übergeordneten Massnahmen räumlich verortet. Nicht dargestellt sind Massnahmen, die den einzelnen Baufeldern zugeordnet sind und im jeweiligen Kontext umgesetzt werden.

Aus der Darstellung wird ersichtlich, dass sich zahlreiche Massnahmen rund um den Südiplatz konzentrieren. Dadurch entsteht in Kombination mit dem Bahnhof ein zentraler Mobilitätshub, der als Knotenpunkt für verschiedene Verkehrsträger dient und die Erschliessung des Areals wesentlich stärkt.

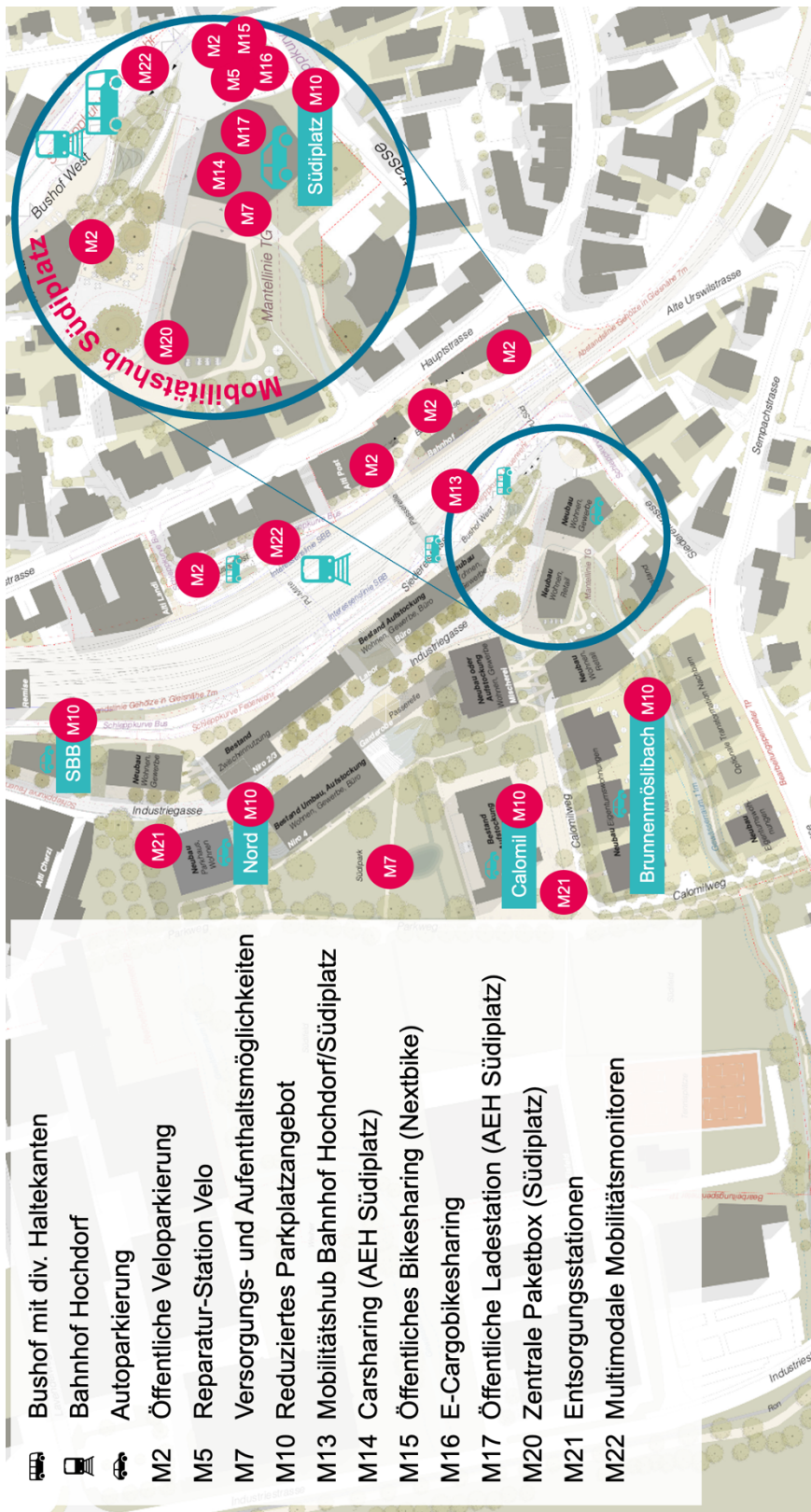



Abbildung 20: Verortung Massnahmen

4.1 M1 Optimale Veloinfrastruktur privat

Stossrichtung	öV, Fuss- und Veloverkehr mit optimalen Bedingungen und Anreizen fördern.
Kurzbeschrieb	Mit der richtigen Infrastruktur das Velofahren fördern und attraktiver gestalten.
Art	Bau
Wirkung	Hoch. Mit der bevorzugten Behandlung wird das nachhaltige Verkehrsmittel gefördert.
Verantwortung	Bauherrschaft
	 Schlüsselmassnahme

Damit der Veloverkehr des Südiareals Hochdorf optimal abgewickelt werden kann, sollen genügend Langzeit- und Kurzzeit-Veloabstellplätze realisiert werden. Die Kurzzeit-Veloabstellplätze werden primär um das Gebäude platziert. Die Langzeit-Veloabstellplätze sind gedeckt und werden mehrheitlich im Erdgeschoss in grossen Veloräumen angesiedelt. Die Veloabstellplätze sind attraktiv und einfach zugänglich. Die Anzahl Abstellplätze in Bezug zur Norm sind im Kapitel „Nachweis Abstellflächen und Verkehrserzeugung“ zu finden. Im Richtprojekt wurde die Anzahl Langzeit-Veloabstellplätze über die Fläche verifiziert und die Anzahl Kurzzeit-Veloabstellplätze im Aussenraum verortet. In der weiteren Planung erfolgt die exakte Verortung.

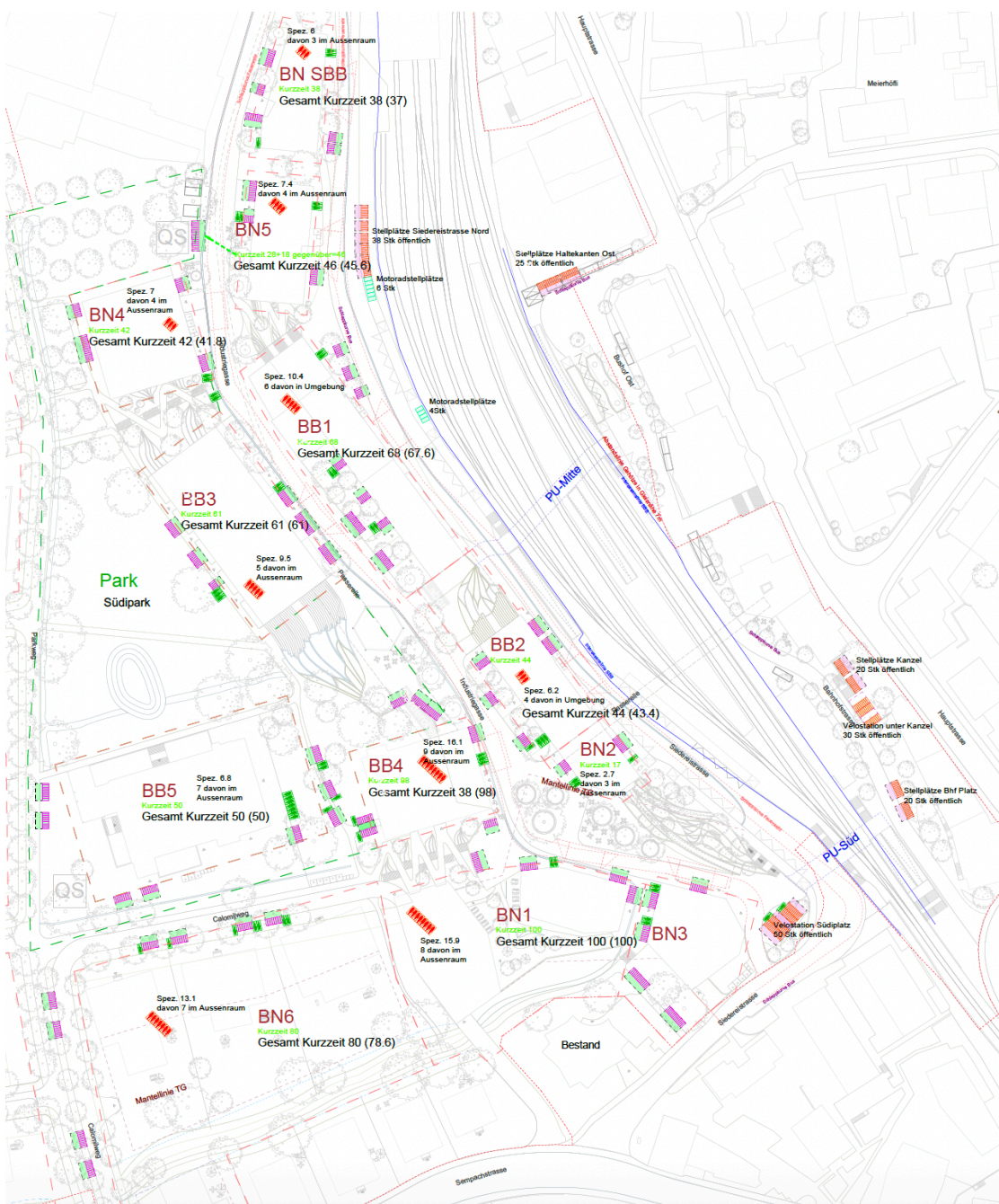



Abbildung 22: Schema private Kurzzeit-Veloabstellplätze und öffentliche Veloabstellplätze im Aussenraum (Bryum, 2025)

4.2 M2 Öffentliche Veloparkierung und Veloquerung

Stossrichtung	öV, Fuss- und Veloverkehr mit optimalen Bedingungen und Anreizen fördern.
Kurzbeschrieb	Mit attraktiven Parkierungsanlagen, Wegen und Querungsmöglichkeiten das Velofahren in Kombination mit dem öV fördern.
Art	Bau
Wirkung	Hoch. Attraktive Veloabstellanlagen in Bahnhofsnähe schaffen zusätzliche Anreize für das Velofahren und die Nutzung vom öV.
Verantwortung	Gemeinde
	Schlüsselmassnahme

Das Südiareal bietet die Chance, die Situation für den Veloverkehr gesamtheitlich zu verbessern – mit zusätzlichen öffentlichen Abstellplätzen am Bahnhof und einer neuen Veloquerung.

Öffentliche Veloabstellplätze

In Ergänzung zur privaten Veloparkierung des Areals (vgl. M2) soll auch ein öffentliches Angebot geschaffen werden, speziell für öV-Reisende. Heute stehen am Bahnhof Hochdorf (Ost) rund 110 Veloabstellplätze für den täglichen Gebrauch zur Verfügung. Zukünftig präsentiert sich die Situation wie in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt. Die neu erstellten Veloabstellplätze sollen nach Möglichkeit gedeckt sein. Ein doppelstöckiges System ist denkbar. Im Bereich Bahnhof Ost kann die Veloparkierung in einer neuen Velostation zum Beispiel im Postgebäude oder unter der alten Busrampe angesiedelt werden. Dies ist in einer Vorstudie zu klären.

Die Abschätzung der SBB mit ca. 140–150 notwendigen öffentlichen Veloabstellplätzen für den Bahnhof Hochdorf deckt sich mit dem geplanten Angebot gemäss Tabelle.

Standort	Geplante Abstellplätze
Bahnhof West Südiplatz	50
Bahnhof West Siedereistrasse Nord	38
Bahnhof West Total	88
Bahnhof Ost Bahnhofplatz	20
Bahnhof Ost Kanzel	20
Bahnhof Ost Haltekanten	25
Bahnhof Ost Velostation	30
Bahnhof Ost Total	70
Gesamttotal	158

Tabelle 6: Geplante öffentliche Veloparkierung

Veloquerung Personenunterführung Süd

Heute stellen die Bahngleise eine Trennwirkung für den Veloverkehr zwischen der Ost- und Westseite dar. Im Zuge der Entwicklung des Südiareals soll die Personenunterführung Süd (PU Süd) so ausgestaltet werden, dass sie auch als Veloverbindung dient. Dazu wird ein gemeinsames Projekt zwischen der Gemeinde Hochdorf, dem Kanton Luzern und der SBB initiiert.

4.3 M3 Mobilitätsräume (Kinderwagen, Spielgeräte, usw.)

Stossrichtung	öV, Fuss- und Veloverkehr mit optimalen Bedingungen und Anreizen fördern.
Kurzbeschrieb	An geeigneten Orten Flächen für Kinderwagen oder Spielgeräte errichten.
Art	Bau
Wirkung	Mittel. Mit geeigneten Abstellflächen werden alternative Verkehrsmittel gefördert.
Verantwortung	Bauherrschaft

Zu optimalen Rahmenbedingungen für autoreduziertes Wohnen gehören auch genügend Flächen für Kinderwagen, Spielgeräte, Rollatoren oder Einkaufstrolleys. Damit können die Bewohnenden ihre spezifischen Fahrzeuge sicher und geordnet abstellen. Dadurch erhöht sich die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs. Pro Wohnung mit 3 oder mehr Zimmern ist mindestens ein Kinderwagenabstellplatz zu erstellen. Pro Abstellplatz sind mindestens 1 m² Standfläche sowie die nötige Manövrierfläche zu realisieren.

4.4 M4 Abstellplätze für Spezialfahrzeuge

Stossrichtung	öV, Fuss- und Veloverkehr mit optimalen Bedingungen und Anreizen fördern.
Kurzbeschrieb	An einem geeigneten Ort Flächen für Spezialfahrzeuge (Cargobikes, Veloanhänger, etc.) anbieten.
Art	Bau
Wirkung	Mittel. Veloanhänger und Cargobikes ermöglichen die Zweirad-Mobilität auch mit Material- oder Kindertransport.
Verantwortung	Bauherrschaft

Veloanhänger, Cargobikes und elektrische Rollstühle ermöglichen die Zweirad-Mobilität auch mit Material- oder Kindertransport. Dies ist eine Alternative zum Auto und eignet sich insbesondere für Strecken innerhalb von Hochdorf und der näheren Umgebung. Primär sollen diese Plätze in den Gebäuden realisiert werden. Optional können diese Abstellplätze kostenpflichtig vermietet werden. Ein solcher Abstellplatz soll ungefähr die Masse 1,2m x 3m haben. Die Anzahl Abstellplätze in Bezug zu den gängigen Empfehlungen sind im Kapitel „Nachweis Abstellflächen und Verkehrserzeugung“ zu finden. Es wird von 100 bis 200 Abstellplätzen ausgegangen. Im Richtprojekt wurde diese Anzahl verifiziert. In der weiteren Planung erfolgen die exakte Verortung und die Festsetzung der Anzahl aufgrund der definitiven Nutzung.

4.5 M5 Reparatur-Station Velo

Stossrichtung	öV, Fuss- und Veloverkehr mit optimalen Bedingungen und Anreizen fördern.
Kurzbeschrieb	Möglichkeit für Reparaturen am Velo und eine gelegentliche Reinigung schaffen
Art	Bau und Betrieb
Wirkung	Mittel. Kleine Defekte am Velo können selbständig behoben werden.
Verantwortung	Bauherrschaft

Um das Velofahren im Südiareal zu fördern, sollen Möglichkeiten für die Reparatur des eigenen Velos oder E-Bikes zur Verfügung gestellt werden. Ziel ist es eine kleine Velowerkstatt zur Verfügung zu stellen. Dort können die Bewohnenden und Arbeitnehmenden kleinere Reparaturen vornehmen und das Velo pumpen. Die Reparatur-Station soll Teil des Mobilitätshubs am Südiplatz, der Velostation Ost oder einer öffentlichen Quartierwerkstatt werden.



Abbildung 21: Beispiel einer Reparatur-Station in der Stadt Luzern

4.6 M6 Garderoben und Duschen für Mitarbeitende Gewerbe

Stossrichtung	öV, Fuss- und Veloverkehr mit optimalen Bedingungen und Anreizen fördern.
Kurzbeschreibung	Bereitstellung von Garderoben und Duschen für Velopendler mit langen Distanzen.
Art	Bau
Wirkung	Mittel. Arbeitnehmende können das Velo für anstrengende Wege nutzen und sich danach wieder frisch machen.
Verantwortung	Bauherrschaft

Ein wichtiges Element einer guten Veloinfrastruktur für Arbeitnehmende sind Garderoben und Duschen fürs Umziehen vor und nach der Anreise mit dem Velo. Damit wird Anreise mit dem Velo auch über längere Distanzen und bei schlechter Witterung gefördert. Weiter ermöglicht es den Mitarbeitenden Sport zu treiben wie zum Beispiel Joggen über den Mittag. Bei der Ausgestaltung der Gewerbeflächen ist diese Massnahme zu berücksichtigen.

4.7 M7 Versorgungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten in der Nähe

Stossrichtung	öV, Fuss- und Veloverkehr mit optimalen Bedingungen und Anreizen fördern.
Kurzbeschreibung	Wege reduzieren in dem man Angebote vor Ort zur Verfügung stellt.
Art	Bau und Betrieb
Wirkung	Hoch. Wege werden vermieden, indem der tägliche Bedarf vor der Haustüre bereitsteht und die Aufenthaltsqualität im Areal hoch ist.
Verantwortung	Bauherrschaft

Mit einem möglichst breiten Dienstleistungsangebot im Südiareal sollen Fahrten vermieden werden. Dazu gehören beispielsweise medizinische Einrichtungen oder Angebote des täglichen Bedarfs. Einkaufsmöglichkeiten sind mit dem geplanten Coop und der Migros im Seetal-Center in Gehdistanz vorhanden. Weiter soll das Areal attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten zum Verweilen und Freizeitangebote bieten.

4.8 M8 Mobilitätsinfos bei Vermarktung und Betrieb

Stossrichtung	öV, Fuss- und Veloverkehr mit optimalen Bedingungen und Anreizen fördern.
Kurzbeschreibung	Das Mobilitätsangebot aktiv kommunizieren und bewerben.
Art	Betrieb
Wirkung	Mittel. Das Mobilitätsangebot und die Vorteile aufzeigen und Fahrten auf alternative Verkehrsmittel umlenken.
Verantwortung	Bauherrschaft


Bei der Vermarktung der Baufelder, bei der Vermietung bzw. beim Verkauf der Wohnungen und danach im Betrieb sollen den Zielgruppen umfassende Informationen zum Thema Mobilität bereitgestellt werden. Es soll aufgezeigt werden, dass im Südiareal Wohnen und Arbeiten auch ohne eigenes Auto möglich ist. Bei Bezug soll das Thema Mobilität auf der Projekt-Website und in Drucksachen integriert werden. Denkbar sind auch Anlässe für das Areal, um das Mobilitätsangebot vorzustellen (z.B. im Rahmen eines Tages der offenen Türe). Im Betrieb soll das Thema Mobilität primär über die Südi-App der Bewirtschaftung kommuniziert werden. Nachfolgend aufgeführt sind ein paar Stichworte zur Mobilität bei der Vermarktung:

- Direkt am Bahnhof gelegen, mit dem öV 30 Minuten nach Luzern oder Rotkreuz
- Schnell zu Fuss und mit dem Velo in die Naherholung (z. B. Baldeggersee)
- Kurze Wege zum Einkaufen (Seetal Center / Bellevue)
- Vielseitiges Sharing-Angebot als Alternative zum eigenen Auto
- Familienfreundlich und generationenübergreifend lebenswert, mit attraktiven Aussenräumen und Angeboten
- Zentrale Lage mit flexiblen, kreativ nutzbaren Flächen – ideal für Unternehmen und ihre Mitarbeitenden
- Zentrale, gedeckte Sammelparkierungen ermöglichen verkehrsfreie Quartierräume




- Mobilitätsangebot unterstützt die nachhaltige Entwicklung des Areals

4.9 M9 Mobilitätsbeiträge für autofreie Haushalte

Stossrichtung	öV, Fuss- und Veloverkehr mit optimalen Bedingungen und Anreizen fördern.
Kurzbeschreibung	Mit Mobilitätspaketen nachhaltige Verkehrsmittel und Sharing fördern.
Art	Betrieb
Wirkung	Hoch. Mit finanziellen Anreizen werden nachhaltige Verkehrsmittel attraktiver.
Verantwortung	Bauherrschaft
	 Schlüsselmassnahme

Damit die Mietenden auch ohne eigenes Auto mobil sind, werden passend zur Wohnung noch zu definierende Mobilitätsbeiträge ausgestellt, um die Alternativen zu fördern. Die Beiträge können Guthaben für öV oder Sharing enthalten. Gewerbetreibende sollen mit Mobilitätsmanagement-Massnahmen, ein ähnliches Ziel verfolgen. Als Referenzbeispiele dienen die Überbauungen „Matteo“ in Kriens Mattenhof (vgl. www.matteo-luzern.ch/mobilitaetskonzept), 4VIERTEL in Emmenbrücke (vgl. <https://4viertel.com/mobilitaet/>) oder Ziegeleipark in Horw (<https://www.ziegeleipark.ch/wohnen/>). In diesen Projekten ist ein vergleichbares System mit Mobilitätsbeiträgen bereits in Betrieb.

4.10 M10 Reduziertes Parkplatzangebot

Stossrichtung	Passendes Angebot für motorisierten Individualverkehr bereitstellen und aktiv steuern.
Kurzbeschreibung	Nur notwendiges, reduziertes Parkplatzangebot anbieten.
Art	Bau
Wirkung	Hoch. Weniger Parkplätze erzeugen weniger Verkehr
Verantwortung	Bauherrschaft
	 Schlüsselmassnahme

Im Südiareal Hochdorf steht ein Parkplatzangebot für jene Bewohnenden sowie Beschäftigten zur Verfügung, die auf ein eigenes Auto angewiesen sind. Über das gesamte Areal betrachtet ergibt dies im Durchschnitt rund 0.6 Parkplätze pro Wohnung (bei 480 Wohnungen mit durchschnittlich 88.5 m²). Denkbar ist, die Anzahl bei gewissen Nutzungen leicht zu erhöhen (z.B. Stockwerkeigentum) und bei anderen (z.B. Genossenschaft) weiter zu reduzieren. Auch im Bereich des Gewerbes wird die Anzahl Parkplätze reduziert auf 40 Prozent des Normbedarfs. Total ergibt dies einen Bedarf von rund 500 Parkplätzen. Die detaillierte Anzahl Parkplätze in Bezug zur Norm und dem Bebauungsplan sind im Kapitel „Nachweis Abstellflächen und Verkehrserzeugung“ zu finden.

Anordnung

Die drei Quartiersparkhäuser Nord, SBB und Südiplatz übernehmen die Hauptlast der Autoparkierung am Rand des Südiareals. Beim Gebäude Calomil entstehen ergänzend weitere Parkplätze. Eine Option besteht darin, das SBB-Parkhaus in das Quartierparking Nord zu integrieren. Erste Gespräche mit SBB Immobilien haben bereits stattgefunden. Die Parkierung soll in drei Etappen realisiert werden. Die Anordnung und Anzahl wird in den nachfolgenden Planungsphasen weiter konkretisiert.

Das Quartierparking West stellt eine langfristige Option im Rahmen der Umzonung der Ebene „Südifeld“ dar. Gegebenenfalls kann die Parkierung beim Gebäude Calomil in dieses Parkhaus integriert werden.

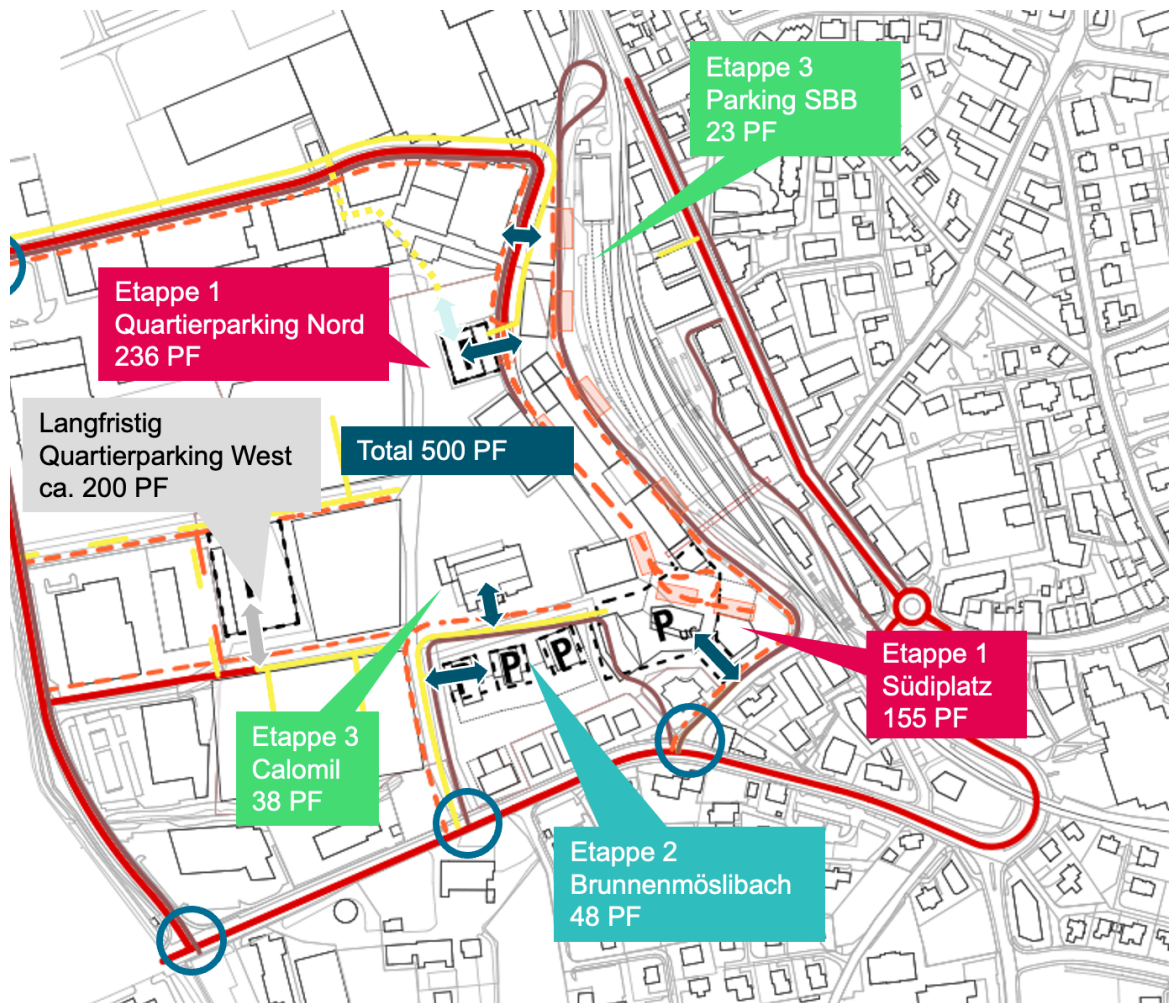


Abbildung 22: Übersicht Parkierungsangebot inkl. Etappierung

Angebot und Zuteilung

Nachfolgend aufgeführt ist das vorgesehene Parkplatzangebot pro Nutzung im Zielzustand.

Nutzung	Parkplätze	PP/Whg (exkl. Besucher, bei 480 Wohnungen)
Bewohner (fix zugeteilt)	297 PP	0.62
Besucher Wohnen (öffentliches Pool-Parking)	29 PP	
Beschäftigte Gewerbe (fix oder öff. Pool-Parking)	83 PP	
Kunden Gewerbe (öffentliches Pool-Parking)	25 PP	
Kunden Retail (öffentliches Pool-Parking)	60 PP	
Carsharing (fix zugeteilt)	6 PP	
Total	500 PP	

Tabelle 7: Angebot und Zuteilung pro Nutzung

Parkplätze pro Wohnung und Etappe

Die Parkierung soll in drei Etappen realisiert werden. Die Realisierung der Wohnungen entwickelt sich unabhängig davon ebenfalls über drei Etappen. Dadurch reduziert sich der Parkplatzquotient (PP/Whg) schrittweise.

Annahmen Etappierung:

- Etappe 1: G21 + BN2 + G24, G40, BN1, BN3, BN6
- Etappe 2: G33, G50, BN4
- Etappe 3: G30, BN5, SBB

Etappe	Stand Parkplatzangebot	Total	Davon für Bewohner	Erstellte Wohnungen	PP/Whg (exkl. Besucher, bei 480 Wohnungen)
Etappe 1	Quartierparking Nord: 231 PP Südiplatz: 155 PP	391 PP	217 PP	290	0.75
Etappe 2	Quartierparking Nord: 231 PP Südiplatz: 155 PP Brunnemöslibach: 48 PP	439 PP	265 PP	360	0.74
Etappe 3	Quartierparking Nord: 231 PP Südiplatz: 155 PP Brunnemöslibach: 48 PP Calomil: 38 PP SBB: 23 PP	500 PP	299 PP	480	0.62

Tabelle 8: Entwicklung Parkplatzquotient (PP/Whg)

Öffentliche Parkierung / Pool-Parking

Die neuen Parkplätze für Besuchende sowie Kundinnen und Kunden des Südiareals sind primär in den Parkhäusern Nord und Südiplatz vorgesehen und dienen als öffentliche Parkplätze. Geplant sind über 100 Parkplätze im einem Pool-Parking. Die genaue Zuteilung und Anzahl wird im weiteren Planungsverlauf konkretisiert. Diese Parkplätze sollen mehrfach genutzt werden können (vgl. M12).

Die heute bestehenden öffentlichen Parkplätze auf dem Südiareal – namentlich Eisfeldweg, eventuell Parkdeck Post sowie SBB Park+Rail – werden im Zuge der Arealentwicklung kurz- oder mittelfristig tangiert.

- Eisfeldweg: Mittelfristig Verlegung zur Calomil, langfristig ins Quartierparking West auf den Südifeldern vorgesehen.
- Parkdeck Post: Der Weiterbestand ist zurzeit in Abklärung.
- Park+Rail: Kurzfristig vollständiger Ersatz auf dem Südiareal (Kiesfläche); mittelfristig wird gestützt auf das Konzept Verkehrsdrehscheiben Kanton Luzern gemeinsam mit der SBB eine Lösung erarbeitet.
- Kiss & Ride: Halteplätze sind auf der Ostseite des Bahnhofs vorgesehen. Diese Massnahme trägt zu einem verkehrsberuhigten Südiareal bei.

Motorrad


Auch für Motorräder sind Abstellplätze zu erstellen. Die Anzahl Abstellplätze in Bezug zu den gängigen Empfehlungen sind im Kapitel „Nachweis Abstellflächen und Verkehrserzeugung“ zu finden. Es wird von rund 100 Abstellplätzen ausgegangen. Im Richtprojekt wurde diese Anzahl verifiziert. In der weiteren Planung erfolgen die exakte Verortung und die Festsetzung der Anzahl aufgrund der definitiven Nutzung. Im Aussenraum wurde beim Südiplatz eine erste mögliche Verortung vorgenommen.

4.11 M11 Autoverzichtserklärung im Mietvertrag

Stossrichtung	Passendes Angebot für motorisierten Individualverkehr bereitstellen und aktiv steuern.
Kurzbeschreibung	Mietende (Wohnen) unterzeichnen beim Einzug eine Autoverzichtserklärung und verpflichten sich damit, während der Mietdauer auf ein eigenes Auto zu verzichten.
Art	Betrieb
Wirkung	Hoch. Weniger Autos erzeugen weniger Verkehr
Verantwortung	Bauherrschaft

Aufgrund des reduzierten Parkplatzangebotes wird nicht jeder Wohneinheit ein Parkplatz zustehen. Damit autoreduziertes Wohnen umgesetzt werden kann, ist bei einigen Mietparteien eine Autoverzichtserklärung in den Mietvertrag einzubinden. So kann vermieden werden, dass die Partei zu einem späteren Zeitpunkt ein Auto anschafft und einen Parkplatz beantragt.

4.12 M12 Parkplatzmanagement und -bewirtschaftung

Stossrichtung	Passendes Angebot für motorisierten Individualverkehr bereitstellen und aktiv steuern.
Kurzbeschreibung	Parkplätze mit lenkungswirksamen Gebühren bewirtschaften und Mehrfachnutzung ermöglichen.
Art	Bau und Betrieb
Wirkung	Hoch. Nachfrage steuern und Auslastung erhöhen.
Verantwortung	Bauherrschaft und Gemeinde
	 Schlüsselmassnahme

Parkplatzmanagement

Die Parkfelder für Besucherinnen und Besucher, Kundinnen und Kunden sowie mehrheitlich für Beschäftigte sollen in gemeinsamen öffentlichen Pool-Bereichen in den Parkhäusern angeordnet werden. Durch das Pool-Parking können gegenseitige Spitzen bei der Nachfrage nach Parkplätzen abgedeckt werden (z.B. Coop nutzt am Samstagmorgen Kunden-Parkplätze von Büros oder Besuchende von Wohnungen nutzen am Sonntag Coop-Parkplätze). Die Wohnungsmietenden und Stockwerkeigentümerschaften haben weiterhin einen fix zugeteilten Parkplatz. Als technische Infrastruktur werden hierzu Schrankenanlagen empfohlen.


Parkplatzbewirtschaftung

Mit der Parkplatzbewirtschaftung der öffentlichen Pool-Parkplätze soll verhindert werden, dass die Bewohnenden oder nicht befugte Personen diese Parkfelder als kostenlose Parkmöglichkeit nutzen. Denn das öffentliche Angebot ist primär für den Kunden- und Besucherverkehr des Südiareals und des Zentrums vorgesehen. Vorgeschlagen wird eine Gebührenpflicht, welche sich an den öffentlichen Parkplätzen der Gemeinde Hochdorf orientiert.

Parkleitsystem

Für ein effizientes Parkplatzmanagement soll bei den Parkhäusern eine Aussenanzeige mit der aktuellen Parkplatzverfügbarkeit (Frei/Besetzt) installiert werden. Die gewählte Lösung soll zudem mit der übergeordneten Kommunikation der öffentlichen Parkierung der Gemeinde Hochdorf abgestimmt sein, um eine einheitliche Nutzerführung und Verständlichkeit sicherzustellen.

4.13 M13 Mobilitätshub Bahnhof Hochdorf/Südiplatz


Stossrichtung	Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur vor Ort zur Verfügung stellen.
Kurzbeschrieb	Der Bahnhof und Bushof entwickeln sich zusammen mit dem Südiplatz als Verkehrsdrehscheibe mit verschiedenen Mobilitätsangeboten und einfachem Zugang zum öV.
Art	Betrieb
Wirkung	Hoch. Ein Mobilitätshub gewährleistet den einfachen Zugang zu verschiedenen Verkehrsmitteln und deckt so unterschiedlichste Mobilitätsbedürfnisse ab.
Verantwortung	Bauherrschaft und Gemeinde
	Schlüsselmassnahme

Ein Mobilitätshub ist ein zentraler Ort, an dem verschiedene Mobilitätsangebote wie Bus, Bahn und Sharing gebündelt zur Verfügung stehen. Er vereinfacht den Umstieg zwischen Verkehrsmitteln, reduziert den Bedarf an Privatfahrzeugen und fördert eine flexible, umweltfreundliche Fortbewegung im Alltag.

So soll der Bahnhof Hochdorf zusammen mit dem Bushof und dem Südiplatz als Mobilitätshub ausgestaltet werden, als Drehscheibe zwischen Bahn, Bus und weiteren Angeboten. Neben dem Bahnhof und geplanten Bushof könnten folgende Massnahmen gemäss Konzept dort verortet werden:


- M2 Öffentliche Veloparkierung
- M5 Reparatur-Station Velo
- M7 Versorgungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten
- M10 Reduziertes Parkplatzangebot
- M14 Carsharing (AEH Südiplatz)
- M15 Öffentliches Bikesharing (Nextbike)
- M16 E-Cargobikesharing
- M17 Öffentliche Ladestation (AEH Südiplatz)
- M20 Zentrale Paketbox (Südiplatz)
- M22 Multimodale Mobilitätsmonitoren
- ...

4.14 M14 E-Carsharing

Stossrichtung	Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur vor Ort zur Verfügung stellen.
Kurzbeschrieb	Die Auslastung von Autos kann durch Teilen erhöht werden.
Art	Betrieb
Wirkung	Hoch. Mit E-Carsharing stehen allen Personen auf dem Südiareal ein Auto zur Verfügung.
Verantwortung	Bauherrschaft
	Schlüsselmassnahme

Durch ein E-Carsharing kann ein Auto von mehreren Personen genutzt werden. Der Vorteil liegt darin, dass weniger Haushalte einen Zweitwagen oder überhaupt ein Auto benötigen, aber dennoch auf den motorisierten Individualverkehr zugreifen können. Im Südiareal soll daher eine eigene E-Carsharing-Flotte mit ca. 4–6 Fahrzeugen zur Verfügung gestellt werden. Die Anzahl basiert auf Erfahrungswerten vergleichbarer Projekte im Betrieb (Ziegeleipark Horw/Kriens, 4VIERTEL Emmenbrücke). Die Fahrzeuge sollen Teil des Mobilitätshub Südiplatz sein und in der öffentlichen Tiefgarage Südiplatz stationiert sein. Weiter Standorte sind denkbar.

4.15 M15 Öffentliches Bikesharing

Stossrichtung	Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur vor Ort zur Verfügung stellen.
Kurzbeschrieb	Einplanen von Flächen für öffentliches Bikesharing (Nextbike).
Art	Betrieb
Wirkung	Hoch. Ergänzung des bestehenden Bikesharing-Netzes
Verantwortung	Bauherrschaft und Gemeinde
	Schlüsselmassnahme


Aufgrund des Bikesharing-Netzes von Nextbike in der Gemeinde Hochdorf bietet es sich an, im Südiareal ebenfalls eine oder mehrere Stationen zu eröffnen und so den Zugang für Bewohnende und Arbeitende zu vereinfachen. Idealerweise wird minimal eine Station in den Mobilitätshub integriert.

4.16 M16 E-Cargobikesharing

Stossrichtung	Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur vor Ort zur Verfügung stellen.
Kurzbeschreibung	Flexibel einsetzbare E-Cargobikes für kurze bis mittlere Distanzen zur Verfügung stellen.
Art	Betrieb
Verantwortung	Bauherrschaft
Wirkung	Mittel. Ergänzung zum bestehenden Sharingangebot

Als Teil des Mobilitätshub Südiplatz stehen den Bewohnenden und Arbeitnehmenden E-Cargobikes zu Verfügung, welche flexibel gemietet werden können. Die E-Cargobikes können beispielsweise zum Entsorgen, für einen Ausflug mit Kindern oder dem Transport von grösseren Objekten genutzt werden.

4.17 M17 Ladeinfrastruktur E-Auto

Stossrichtung	Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur vor Ort zur Verfügung stellen.
Kurzbeschreibung	Ladeinfrastruktur für E-Autos bereitstellen.
Art	Bau und Betrieb
Wirkung	Hoch. Die Bewohnerinnen und Bewohner erhalten die Möglichkeit auf E-Autos umzusteigen.
Verantwortung	Bauherrschaft
	Schlüsselmassnahme

Um die Elektromobilität aktiv zu fördern, sollen im Südiareal grundsätzlich alle Parkplätze in den Parkhäusern mit Flachband ausgerüstet werden. Es empfiehlt sich bereits beim Bau in den Parkhäusern 20% der Parkplätze für Bewohner und 10% der Parkplätze für Besucher mit einer Wallbox auszurüsten.

Art	Ausbaustufe		Anwenderklassen	Minium gemäss SIA Merkblatt	Zielwert gemäss SIA Merkblatt	
Auto	A	Pipe to Power	Einrichtung von Ausbaureserven	Parkfelder Bewohner/Beschäftigte/Besucher/Kunden	100%	100%
Auto	B	power to building	Einrichtung der Anschlussleitung (Gebäudezuleitung)	Parkfelder Bewohner/Beschäftigte/Besucher/Kunden	60%	80%
Auto	C1	power to garage	Horizontale Stromzuleitung zur Ladestation (3m Umkreis)	Parkfelder Bewohner/Beschäftigte/Besucher/Kunden	60%	100%
Auto	C2	power to parking	Zuleitung bis zur Position der zukünftigen Ladestation	Parkfelder Bewohner/Beschäftigte/Besucher/Kunden	individuell	individuell
Auto	D	ready to charge	Installation von betriebsbereiten Ladestationen	Parkfelder Bewohner/Beschäftigte/Besucher/Kunden	2 Plätze	20%

Tabelle 9: Ausbaustandard Auto gemäss SIA-Merkblatt 2060 (SIA, 2020)

4.18 M18 Ladeinfrastruktur E-Zweiräder


Stossrichtung	Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur vor Ort zur Verfügung stellen.
Kurzbeschreibung	Ladeinfrastruktur für E-Zweiräder bereitstellen.
Art	Bau und Betrieb
Wirkung	Hoch. Die Bewohnerinnen und Bewohner erhalten die Möglichkeit auf E-Fahrzeuge umzusteigen.
Verantwortung	Bauherrschaft

Um die Elektromobilität aktiv zu fördern, sollen im Südiareal auch Lademöglichkeiten für E-Roller und E-Bikes zur Verfügung stehen. Es wird empfohlen, das SIA-Merkblatt 2060 als Grundlage zu nehmen. Nachfolgend aufgeführt sind daraus der minimale Ausbaustandard und der Zielwert. Da die Zielwerte bei den Zweirädern sehr hoch sind wird aufgrund von Erfahrungswerten von anderen Arealen folgendes empfohlen:



- Ca. 20% der Langzeit-Veloparkplätze mit Steckdose T13 ausrüsten
- 100% der Motorradparkplätze in den Parkhäusern mit Steckdose T13 ausrüsten

4.19 M19 Umschlagzonen für Anlieferung und Paketlogistik

Stossrichtung	Infrastruktur für Anlieferung und Entsorgung bereitstellen.
Kurzbeschreibung	Mit Umschlagzonen können Anlieferungen nahe den Eingängen sicher und organisiert durchgeführt werden.
Art	Bau
Wirkung	Mittel. Der Verkehr durch Paketdienste und Anlieferungen sowie Umzüge werden auf den vorgesehenen Flächen durchgeführt.
Verantwortung	Bauherrschaft
	 Schlüsselmassnahme

Umschlagzonen sind Mehrzweckflächen, die mit Fahrzeugen gut erreichbar sind und über kurze Zeiträume genutzt werden. Sie eignen sich für Paket- und Lieferdienste sowie für Anlieferungen und Umzüge. Durch das Bereitstellen von ausgeschiedenen Umschlagzonen wird die Sicherheit im Areal erhöht und der Verkehr gelenkt.

4.20 M20 Paketboxen

Stossrichtung	Infrastruktur für Anlieferung und Entsorgung bereitstellen.
Kurzbeschreibung	Zustellung von Paketen mittels Hardware vereinfachen.
Art	Bau und Betrieb
Wirkung	Mittel. Mit Paketboxen können Mehrfachzulieferungen vermieden und der Komfort erhöht werden.
Verantwortung	Bauherrschaft

Damit die Pakete auch zugestellt werden können, wenn niemand zuhause ist, braucht es einen Service. Die Paketpost wird in diesem Fall an einem oder mehreren Punkten in einer Paketbox gesammelt. Die Bewohnerinnen und Bewohner werden über eine SMS benachrichtigt und können mit einem Code das Paket aus der Box nehmen. Der ganze Service ist mit allen Paketdiensten kompatibel. Die Umsetzung kann privat oder in Zusammenarbeit mit einem Verkaufsgeschäft angegangen werden (z.B. Coop).

Die Paketboxen werden an zentralen Orten platziert. Sie sind dadurch für die Lieferdienste als auch die Empfänger ideal erreichbar.



Abbildung 23: Beispiel Paketbox im Aussenraum (4VIERTEL, Emmenbrücke)

4.22 M22 Multimodale Mobilitätsmonitore

Stossrichtung	Unternehmen für nachhaltige Pendler- und Geschäftsmobilität sensibilisieren
Kurzbeschreibung	Mobilitätsmonitore an zentralen Lagen zeigen das aktuelle Mobilitätsangebot
Art	Bau und Betrieb
Wirkung	Mittel. Angebot ist auf einen Blick ersichtlich und Bewohnende/Arbeitnehmende können sich so für das passende Verkehrsmittel entscheiden.
Verantwortung	Bauherrschaft

Multimodale Mobilitätsmonitore informieren in Echtzeit über verfügbare Mobilitätsangebote wie ÖV-Abfahrten, Sharing-Fahrzeuge oder Parkplatzverfügbarkeit (vgl. LuzernNord <https://luzernnord.veomo.com>). Sie fördern den Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel und unterstützen eine bewusste, effiziente Mobilitätswahl direkt vor Ort. Die Monitore können zentral im Areal platziert und mit digitalen Systemen (z.B. Monitoren in den Hauseingängen) vernetzt werden. Im Minium ist ein Mobilitätsmonitor beim Mobilitätshub zu realisieren.

The screenshot shows the VEOMO MOBILITY INFO interface for Luzern Nord. At the top, it displays the location 'LUZERN NORD', weather 'HEUTE 9/19°C', and time '9:11 Freitag, 16.05.2025'. The interface is divided into several sections:

- EMMENBRÜCKE** (5 min):
 - S1 Sursee in 8 min
 - S9 Luzern in 9 min
 - S9 Lenzburg in 26 min
- BAHNHOF SÜD**:
 - 2 Luzern Bahnhof in 2 min
 - 2 E'brücke Sprengli in 6 min
 - 46 Rothenburg Wahligen in 6 min
 - 42 E'brücke Schönbühl in 8 min
- CAR SHARING**:
 - Trafikpoint E-Auto: 3
 - Emmenbrücke Bahnhof: 3
 - Mazda 5 2010: 1
- BIKE SHARING**:
 - Trafikpoint E-Bike: 2
 - Trafikpoint E-Cargobik: 2
 - Emmenbrücke / Bahn: 9
 - Bahnhofstrasse 11: 3
 - HSLU - Design Film Ku: 1
 - Molki / Reussbühl: 0
- ROLLER SHARING**:
 - Trafikpoint E-Roller: 1
- LADESTATIONEN**:
 - EVPASS: 1
 - SWISSCHARGE: 1

On the right, there is a map titled 'VERKEHRSLAGE' showing the area around Emmenbrücke and Bahnhof Süd. Below the map, there is a QR code and the text 'Bei Fragen zur Mobilität: www.luzernnord.ch'.

Abbildung 24: Multimodaler Abfahrtsmonitor am Beispiel LuzernNord

4.23 M23 Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Stossrichtung	Unternehmen für nachhaltige Pendler- und Geschäftsmobilität sensibilisieren
Kurzbeschreibung	Mit einem Mobilitätsmanagement die Mitarbeitermobilität optimieren.
Art	Betrieb
Wirkung	Hoch. Mithilfe eines Mobilitätsmanagement kann die Verkehrsmittelwahl im Unternehmen gezielt beeinflusst werden.
Verantwortung	Bauherrschaft
	★ Schlüsselmassnahme

Mobilitätsmanagement in Unternehmen zielt darauf ab, die Mobilität im Betrieb effizienter zu organisieren. Beispielsweise werden die Mitarbeitenden motiviert und unterstützt, ihr Mobilitätsverhalten zu überdenken und allenfalls zu verändern. Es ist möglich eine hohe Mobilität sicherzustellen und gleichzeitig die Verkehrsbelastung senken zu können. Unternehmen, die sich im Südiareal niederlassen, sollen zu Mobilitätsmanagement verpflichtet werden, um die beschränkte Anzahl an Parkplätzen einhalten zu können.



5 Nachweis Parkplätze und Abstellflächen

Im nachfolgenden Kapitel wird der Bedarf an Parkplätzen, Veloabstellplätzen und Abstellplätze für Motorräder gemäss den geltenden Vorgaben hergeleitet und mit dem geplanten Angebot abgeglichen.

5.1 Parkplätze Auto

Die Anzahl Parkplätze für Autos wurden anhand von Kennzahlen des Richtprojekts und der VSS-Norm hergeleitet. Gemäss beschriebener Strategie wird beim Wohnen ein reduziertes PP-Angebot von 0.6 Parkplätze pro Wohnung beziehungsweise 60% des Normbedarfs und beim Gewerbe 40% des Normbedarfs angewendet. Ausnahme bilden das Stockwerkeigentum mit 80% (Bewohner und Besucher) und Retail mit 20% (Beschäftigte). Nachfolgend wird die Berechnung über die Anzahl Wohnungen sowie über die Wohnungsfläche hergeleitet. Die Zahlen innerhalb der Baufelder können sich in der weiteren Planung verändern.

Berechnung über Anzahl Wohnungen und Gewerbefläche											Berechnung über Wohnfläche und Gewerbefläche			
Nutzung	Art	Whg	Zimmer	Wohnfläche	Gewerbefläche	Zielgruppe	Vorgabe Norm	Normbedarf	Parkplatzbedarf [%]	Parkplatzbedarf [Anzahl]	Vorgabe Norm	Normbedarf	Parkplatzbedarf [%]	Parkplatzbedarf [Anzahl]
		[Anzahl]	[Anzahl]	[m2]	[m2]									
G30														
Wohnen	Miete	48	162	4006		Bewohner	1.00 Pro Whg	48.0	60%	28.8	1.00 Pro 100m2 HNF	40.1	60%	24.0
						Besucher	0.10 10% von Normbedarf	4.8	60%	2.9	0.10 10% von Normbedarf	4.0	60%	2.4
Gewerbe	Industrie/Gewerbe				800	Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 HNF	8.0	40%	3.2	1.00 Pro 100m2 HNF	8.0	40%	3.2
						Kunde	0.20 Pro 100m2 HNF	1.6	40%	0.6	0.20 Pro 100m2 HNF	1.6	40%	0.6
Gewerbe	Dienstleistungsbetriebe				1637	Beschäftigte	2.00 Pro 100m2 HNF	32.7	40%	13.1	2.00 Pro 100m2 HNF	32.7	40%	13.1
						Kunde	0.50 Pro 100m2 HNF	8.2	40%	3.3	0.50 Pro 100m2 HNF	8.2	40%	3.3
Total		48	162	4006	2437			103		52		95		47
G21 + BN2 + G24														
Wohnen	Miete	36	123	3245		Bewohner	1.00 Pro Whg	36.0	60%	21.6	1.00 Pro 100m2 HNF	32.5	60%	19.5
						Besucher	0.10 10% von Normbedarf	3.6	60%	2.2	0.10 10% von Normbedarf	3.2	60%	1.9
Gewerbe	Industrie/Gewerbe				347	Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 HNF	3.5	40%	1.4	1.00 Pro 100m2 HNF	3.5	40%	1.4
						Kunde	0.20 Pro 100m2 HNF	0.7	40%	0.3	0.20 Pro 100m2 HNF	0.7	40%	0.3
Gewerbe	Dienstleistungsbetriebe				2844	Beschäftigte	2.00 Pro 100m2 HNF	56.9	40%	22.8	2.00 Pro 100m2 HNF	56.9	40%	22.8
						Kunde	0.50 Pro 100m2 HNF	14.2	40%	5.7	0.50 Pro 100m2 HNF	14.2	40%	5.7
Total		36	123	3245	3191			115		54		111		52
G33														
Wohnen	Miete	39	134	3245		Bewohner	1.00 Pro Whg	39.0	60%	23.4	1.00 Pro 100m2 HNF	32.5	60%	19.5
						Besucher	0.10 10% von Normbedarf	3.9	60%	2.3	0.10 10% von Normbedarf	3.2	60%	1.9
Gewerbe	Industrie/Gewerbe				1940	Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 HNF	19.4	40%	7.8	1.00 Pro 100m2 HNF	19.4	40%	7.8
						Kunde	0.20 Pro 100m2 HNF	3.9	40%	1.6	0.20 Pro 100m2 HNF	3.9	40%	1.6
Total		39	134	3245	1940			66		35		59		31
G40														
Wohnen	Miete	117	393	9862		Bewohner	1.00 Pro Whg	117.0	60%	70.2	1.00 Pro 100m2 HNF	98.6	60%	59.2
						Besucher	0.10 10% von Normbedarf	11.7	60%	7.0	0.10 10% von Normbedarf	9.9	60%	5.9
Gewerbe	Industrie/Gewerbe				678	Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 HNF	6.8	40%	2.7	1.00 Pro 100m2 HNF	6.8	40%	2.7
						Kunde	0.20 Pro 100m2 HNF	1.4	40%	0.5	0.20 Pro 100m2 HNF	1.4	40%	0.5
Total		117	393	9862	678			137		80		117		68
G50														
Wohnen						Bewohner	1.00 Pro Whg	0.0	60%	0.0	1.00 Pro 100m2 HNF	0.0	60%	0.0
						Besucher	0.10 10% von Normbedarf	0.0	60%	0.0	0.10 10% von Normbedarf	0.0	60%	0.0
Gewerbe	Industrie/Gewerbe				650	Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 HNF	6.5	40%	2.6	1.00 Pro 100m2 HNF	6.5	40%	2.6
						Kunde	0.20 Pro 100m2 HNF	1.3	40%	0.5	0.20 Pro 100m2 HNF	1.3	40%	0.5
Gewerbe	Dienstleistungsbetriebe				2598	Beschäftigte	2.00 Pro 100m2 HNF	52.0	40%	20.8	2.00 Pro 100m2 HNF	52.0	40%	20.8
						Kunde	0.50 Pro 100m2 HNF	13.0	40%	5.2	0.50 Pro 100m2 HNF	13.0	40%	5.2
Total		0	0	0	3248			73		29		73		29
BN1														
Wohnen	Miete	44	158	3850		Bewohner	1.00 Pro Whg	44.0	60%	26.4	1.00 Pro 100m2 HNF	38.5	60%	23.1
						Besucher	0.10 10% von Normbedarf	4.4	60%	2.6	0.10 10% von Normbedarf	3.9	60%	2.3
Gewerbe	Industrie/Gewerbe				164	Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 HNF	1.6	40%	0.7	1.00 Pro 100m2 HNF	1.6	40%	0.7
						Kunde	0.20 Pro 100m2 HNF	0.3	40%	0.1	0.20 Pro 100m2 HNF	0.3	40%	0.1
Gewerbe	Retail				1900	Beschäftigte	2.00 Pro 100m2 HNF	38.0	20%	7.6	2.00 Pro 100m2 HNF	38.0	20%	7.6
						Kunde	8.00 Pro 100m2 HNF	152.0	40%	60.8	8.00 Pro 100m2 HNF	152.0	40%	60.8
Total		44	158	3850	2064			240		98		234		95
BN3														
Wohnen	Miete	31	109	2604		Bewohner	1.00 Pro Whg	31.0	60%	18.6	1.00 Pro 100m2 HNF	26.0	60%	15.6
						Besucher	0.10 10% von Normbedarf	3.1	60%	1.9	0.10 10% von Normbedarf	2.6	60%	1.6
Gewerbe	Industrie/Gewerbe				304	Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 HNF	3.0	40%	1.2	1.00 Pro 100m2 HNF	3.0	40%	1.2
						Kunde	0.20 Pro 100m2 HNF	0.6	40%	0.2	0.20 Pro 100m2 HNF	0.6	40%	0.2
Total		31	109	2604	304			36		22		32		19
BN4														
Wohnen	Miete	31	109	2821		Bewohner	1.00 Pro Whg	31.0	60%	18.6	1.00 Pro 100m2 HNF	28.2	60%	16.9
						Besucher	0.10 10% von Normbedarf	3.1	60%	1.9	0.10 10% von Normbedarf	2.8	60%	1.7
Gewerbe					0	Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 HNF	0.0	40%	0.0	1.00 Pro 100m2 HNF	0.0	40%	0.0
						Kunde	0.20 Pro 100m2 HNF	0.0	40%	0.0	0.20 Pro 100m2 HNF	0.0	40%	0.0
Total		31	109	2821	0			34		20		31		19
BN5														
Wohnen	Miete	38	133	3310		Bewohner	1.00 Pro Whg	38.0	60%	22.8	1.00 Pro 100m2 HNF	33.1	60%	19.9
						Besucher	0.10 10% von Normbedarf	3.8	60%	2.3	0.10 10% von Normbedarf	3.3	60%	2.0
Gewerbe	Industrie/Gewerbe				315	Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 HNF	3.2	40%	1.3	1.00 Pro 100m2 HNF	3.2	40%	1.3
						Kunde	0.20 Pro 100m2 HNF	0.6	40%	0.3	0.20 Pro 100m2 HNF	0.6	40%	0.3
Gewerbe	Dienstleistungsbetriebe				315	Beschäftigte	2.00 Pro 100m2 HNF	6.3	40%	2.5	2.00 Pro 100m2 HNF	6.3	40%	2.5
						Kunde	0.50 Pro 100m2 HNF	1.6	40%	0.6	0.50 Pro 100m2 HNF	1.6	40%	0.6
Total		38	133	3310	630			53		30		48		27
BN10														
Wohnen	Miete	17	61	1525		Bewohner	1.00 Pro Whg	17.0	60%	10.2	1.00 Pro 100m2 HNF	15.3	60%	9.2
						Besucher	0.10 10% von Normbedarf	1.7	60%	1.0	0.10 10% von Normbedarf	1.5	60%	0.9
Gewerbe					0	Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 HNF	0.0	40%	0.0	1.00 Pro 100m2 HNF	0.0	40%	0.0
						Kunde	0.20 Pro 100m2 HNF	0.0	40%	0.0	0.20 Pro 100m2 HNF	0.0	40%	0.0
Total		17	61	1525	0			19		11		17		10
BN6														
Wohnen	STOWE	45	205	5115		Bewohner	1.00 Pro Whg	45.0	80%	36.0	1.00 Pro 100m2 HNF	51.2	80%	40.9
						Besucher	0.10 10% von Normbedarf	4.5	80%	3.6	0.10 10% von Normbedarf	5.1	80%	4.1
Gewerbe					0	Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 HNF	0.0	40%	0.0	1.00 Pro 100m2 HNF	0.0	40%	0.0
						Kunde	0.20 Pro 100m2 HNF	0.0	40%	0.0	0.20 Pro 100m2 HNF	0.0	40%	0.0
Total		45	205	5115	0			50		40		56		45
BN SBB														
Wohnen	Miete	34	117	2920		Bewohner	1.00 Pro Whg	34.0	60%	20.4	1.00 Pro 100m2 HNF	29.2	60%	17.5
						Besucher	0.10 10% von Normbedarf	3.4	60%	2.0	0.10 10% von Normbedarf	2.9	60%	1.8
Gewerbe	Industrie/Gewerbe				414	Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 HNF	4.1	40%	1.7	1.00 Pro 100m2 HNF	4.1	40%	1.7
						Kunde	0.20 Pro 100m2 HNF	0.8	40%	0.3	0.20 Pro 100m2 HNF	0.8	40%	0.3
Total		34	117	2920	414			42		24		37		21
Total Alle		480	1701	42503	14906			970		496		910		461

Tabelle 10: Berechnung Parkplätze Auto gemäss Anzahl Wohnungen und Fläche

Behindertenparkplätze

Der Bedarf an rollstuhlgerechten Parkplätzen ergibt sich aus der SIA-Norm: Pro 25 Wohnungen ist ein Behindertenparkplatz vorzusehen. Bei rund 500 Wohnungen entspricht dies 20 entsprechenden Parkplätzen. Zusätzlich ist an jedem Parkplatzstandort mindestens ein Behindertenparkplatz für Besuchende zu realisieren. Ergänzend kommen rollstuhlgerechte Parkplätze für das Gewerbe hinzu. Der genaue Nachweis ist in einer weiteren Planungsphase zu erbringen.



Fazit

- Die Parkplatzberechnung gemäss VSS-Norm mit einer durchschnittlichen Reduktion auf 60% des Normbedarfs für Wohnen und 40% für Gewerbe ergibt einen Gesamtbedarf in einer Bandbreite von 461 Parkplätzen (Berechnung nach Wohnungsfläche) bis 496 Parkplätzen (Berechnung nach Anzahl Wohnungen).
- Der Faktor Parkplatz pro Wohnung liegt über das gesamte Areal bei durchschnittlich 0.6 (Planungsstand 480 Wohnungen).
- Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept wird nachgewiesen, dass die Mobilität trotz einem reduzierten Parkplatzangebot gewährleistet ist.
- Der Nachweis der Behindertenparkplätze ist in einer weiteren Planungsphase zu erbringen.

5.2 Abstellplätze Motorräder

Die Anzahl an Abstellplätzen für Motorräder wird anhand der gängigen Praxis hergeleitet. So soll für Motorräder im Minimum 10 Prozent des Angebots an Parkfelder (Normbedarf) für Autos ausmachen. Bei einem Normbedarf von 970 Parkfeldern für Autos entspricht dies im Minimum 97 Abstellplätze für Motorräder.

Fazit

- Im Richtprojekt wurde diese Anzahl verifiziert. In der weiteren Planung erfolgen die exakte Verortung und die Festsetzung der Anzahl aufgrund der definitiven Nutzung. Im Aussenraum wurde eine erste Verortung beim Südiplatz vorgenommen.

5.3 Abstellplätze Spezialfahrzeuge

Grundlegend gibt es keine Norm für Spezialfahrzeuge, doch es wird empfohlen entsprechende Abstellplätze anzulegen. Mit Spezialfahrzeugen sind beispielsweise Cargobikes, Veloanhänger oder elektrische Rollstühle gemeint. Die Stadt Zürich empfiehlt beispielsweise 5–10% der Veloabstellfläche für Spezialfahrzeuge ausulegen. Bei rund 1958 Veloabstellplätzen des vorliegenden Projekts wären dies im Minimum 100 und im Maximum 200 Plätze für Spezialfahrzeuge.

Fazit

- Im Richtprojekt wurde diese Anzahl verifiziert. In der weiteren Planung erfolgen die exakte Verortung und die Festsetzung der Anzahl aufgrund der definitiven Nutzung. Im Aussenraum wurde eine erste Verortung vorgenommen.

5.4 Abstellplätze Velo

Der Bedarf an Veloabstellplätzen wird VSS-Norm geregelt. Nachfolgende Tabelle zeigt den Standardbedarf von 1958 Veloabstellplätzen. Davon sind gemäss gängiger VSS-Norm 663 Veloabstellplätze als Kurzzeit- und 1295 als Langzeitabstellplätze zu erstellen. Die Zahlen innerhalb der Baufelder können sich in der weiteren Planung verändern.

Fazit

- Die geforderten 1998 Veloabstellplätze wurden sowohl im Innen- wie auch Aussenraum geprüft und in den Plänen nachgewiesen.

Nutzung	Art	Whg	Zimmer	Wohnfläche	Gewerbefläche	Zielgruppe	Vorgabe	Normbedarf	Art		Hinweis		Art
		[Anzahl]	[Anzahl]	[m2]	[m2]				Kurzzeit	Langzeit	Kurzzeit	Langzeit	
G30													
Wohnen	Miete	48	162	4006		Bewohner	1.00 pro Zimmer	162	30%	70%	VSS-Norm	48.6	113.4
						Besucher	Besucher inkl.	0	100%	0%	VSS-Norm	0.0	0.0
Gewerbe	Industrie/Gewerbe				800	Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 GF	8	30%	70%	VSS-Norm	2.4	5.6
						Kunde	0.25 Pro 100m2 GF	2	100%	0%	VSS-Norm	2.0	0.0
Gewerbe	Dienstleistungsbetriebe				1637	Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 GF	16	30%	70%	VSS-Norm	4.9	11.5
						Kunde	0.25 Pro 100m2 GF	4	100%	0%	VSS-Norm	4.1	0.0
Total		48	162	4006	2437			192				62	130
G21 + BN2 + G24													
Wohnen	Miete	36	123	3245		Bewohner	1.00 pro Zimmer	123	30%	70%	VSS-Norm	36.9	86.1
						Besucher	Besucher inkl.	0	100%	0%	VSS-Norm	0.0	0.0
Gewerbe	Industrie/Gewerbe				347	Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 GF	3	30%	70%	VSS-Norm	1.0	2.4
						Kunde	0.25 Pro 100m2 GF	1	100%	0%	VSS-Norm	0.9	0.0
Total	Dienstleistungsbetriebe				2844	Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 GF	28	30%	70%	VSS-Norm	8.5	19.9
						Kunde	0.25 Pro 100m2 GF	7	100%	0%	VSS-Norm	7.1	0.0
Total		36	123	3245	3191			163				54	108
G33													
Wohnen	Miete	39	134	3245		Bewohner	1.00 pro Zimmer	134	30%	70%	VSS-Norm	40.1	93.5
						Besucher	Besucher inkl.	0	100%	0%	VSS-Norm	0.0	0.0
Gewerbe	Industrie/Gewerbe				1940	Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 GF	19	30%	70%	VSS-Norm	5.8	13.6
						Kunde	0.25 Pro 100m2 GF	5	100%	0%	VSS-Norm	4.9	0.0
Total		39	134	3245	1940			158				51	107
G40													
Wohnen	Miete	117	393	9862		Bewohner	1.00 pro Zimmer	393	30%	70%	VSS-Norm	117.8	274.8
						Besucher	Besucher inkl.	0	100%	0%	VSS-Norm	0.0	0.0
Gewerbe	Industrie/Gewerbe				678	Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 GF	7	30%	70%	VSS-Norm	2.0	4.7
						Kunde	0.25 Pro 100m2 GF	2	100%	0%	VSS-Norm	1.7	0.0
Total		117	393	9862	678			401				121	279
G50													
Wohnen						Bewohner	1.00 pro Zimmer	0	30%	70%	VSS-Norm	0.0	0.0
						Besucher	Besucher inkl.	0	100%	0%	VSS-Norm	0.0	0.0
Gewerbe	Industrie/Gewerbe				650	Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 GF	7	30%	70%	VSS-Norm	2.0	4.6
						Kunde	0.25 Pro 100m2 GF	2	100%	0%	VSS-Norm	1.6	0.0
Gewerbe	Dienstleistungsbetriebe				2598	Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 GF	26	30%	70%	VSS-Norm	7.8	18.2
						Kunde	0.25 Pro 100m2 GF	6	100%	0%	VSS-Norm	6.5	0.0
Total		0	0	0	3248			41				18	23
BN1													
Wohnen	Miete	44	158	3850		Bewohner	1.00 pro Zimmer	158	30%	70%	VSS-Norm	47.3	110.3
						Besucher	Besucher inkl.	0	100%	0%	VSS-Norm	0.0	0.0
Gewerbe	Industrie/Gewerbe				164	Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 GF	2	30%	70%	VSS-Norm	0.5	1.1
						Kunde	0.25 Pro 100m2 GF	0	100%	0%	VSS-Norm	0.4	0.0
Gewerbe	Retail				1900	Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 GF	19	30%	70%	VSS-Norm	5.7	13.3
						Kunde	4.00 Pro 100m2 GF	76	100%	0%	VSS-Norm	76.0	0.0
Total		44	158	3850	2064			256				130	125
BN3													
Wohnen	Miete	31	109	2604		Bewohner	1.00 pro Zimmer	109	30%	70%	VSS-Norm	32.6	76.0
						Besucher	Besucher inkl.	0	100%	0%	VSS-Norm	0.0	0.0
Gewerbe	Industrie/Gewerbe				304	Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 GF	3	30%	70%	VSS-Norm	0.9	2.1
						Kunde	0.25 Pro 100m2 GF	1	100%	0%	VSS-Norm	0.8	0.0
Total		31	109	2604	304			112				34	78
BN4													
Wohnen	Miete	31	109	2821		Bewohner	1.00 pro Zimmer	109	30%	70%	VSS-Norm	32.6	76.0
						Besucher	Besucher inkl.	0	100%	0%	VSS-Norm	0.0	0.0
Gewerbe						Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 GF	0	30%	70%	VSS-Norm	0.0	0.0
						Kunde	0.25 Pro 100m2 GF	0	100%	0%	VSS-Norm	0.0	0.0
Total		31	109	2821	0			109				33	76
BN5													
Wohnen	Miete	38	133	3310		Bewohner	1.00 pro Zimmer	133	30%	70%	VSS-Norm	39.9	93.1
						Besucher	Besucher inkl.	0	100%	0%	VSS-Norm	0.0	0.0
Gewerbe	Industrie/Gewerbe				315	Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 GF	3	30%	70%	VSS-Norm	0.9	2.2
						Kunde	0.25 Pro 100m2 GF	1	100%	0%	VSS-Norm	0.8	0.0
Gewerbe	Dienstleistungsbetriebe				315	Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 GF	3	30%	70%	VSS-Norm	0.9	2.2
						Kunde	0.25 Pro 100m2 GF	1	100%	0%	VSS-Norm	0.8	0.0
Total		38	133	3310	630			141				43	98
BN10													
Wohnen	Miete	17	61	1525		Bewohner	1.00 pro Zimmer	61	30%	70%	VSS-Norm	18.2	42.4
						Besucher	Besucher inkl.	0	100%	0%	VSS-Norm	0.0	0.0
Gewerbe						Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 GF	0	30%	70%	VSS-Norm	0.0	0.0
						Kunde	0.25 Pro 100m2 GF	0	100%	0%	VSS-Norm	0.0	0.0
Total		17	61	1525	0			61				18	42
BN6													
Wohnen	STOWE	45	205	5115		Bewohner	1.00 pro Zimmer	205	30%	70%	VSS-Norm	61.4	143.2
						Besucher	Besucher inkl.	0	100%	0%	VSS-Norm	0.0	0.0
Gewerbe						Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 GF	0	30%	70%	VSS-Norm	0.0	0.0
						Kunde	0.25 Pro 100m2 GF	0	100%	0%	VSS-Norm	0.0	0.0
Total		45	205	5115	0			205				61	143
BN SBB													
Wohnen	Miete	34	117	2920		Bewohner	1.00 pro Zimmer	117	30%	70%	VSS-Norm	35.1	81.9
						Besucher	Besucher inkl.	0	100%	0%	VSS-Norm	0.0	0.0
Gewerbe	Industrie/Gewerbe				414	Beschäftigte	1.00 Pro 100m2 GF	4	30%	70%	VSS-Norm	1.2	2.9
						Kunde	0.25 Pro 100m2 GF	1	100%	0%	VSS-Norm	1.0	0.0
Total		34	117	2920	414			122				37	85
Total Alle Gebäude		480	1701	42503	14906			1958				663	1295

Tabelle 11: Berechnung Abstellplätze Velo



6 Verkehrserzeugung und Leistungsbeurteilung

Im vorliegenden Kapitel wird das Verkehrsaufkommen für den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) und die Abendspitzenstunde (ASP) abgeschätzt und die Situation an den Knoten beurteilt. Das Kapitel wurde in Zusammenarbeit mit Tratus AG erarbeitet. Das Vorgehen und die Bearbeitungstiefe wurden vorgängig mit der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) besprochen.

Nachfolgend werden Auszüge aus den Verkehrsmengengerüsten und den Knotenberechnungen dargestellt. Im Anhang sind sämtliche Grafiken in voller Grösse abgebildet.

6.1 Eckwerte

Für die Berechnung der Verkehrserzeugung werden nachfolgende Grundlagen und Parameter verwendet.

Grundlagen

- Kantonales Verkehrsmodell GVM (2017 und 2040)
- Verkehrszählungen Kanton Luzern (2017–2024)
- Zählungen Lavendelweg und Siedereistrasse (2025)
- Heutige Anzahl Parkplätze (2025)
- Zukünftig geplante Anzahl Parkplätze (vgl. Mobilitätskonzept)
- Angaben HOCHDORF Swiss Nutrition AG zu LKW-Fahrten

Untersuchte Zustände

Betrachtet werden folgende Zustände in der Abendspitzenstunde (ASP):

- IST
- Zukunft 2040 ohne Südi
- Zukunft 2040 mit Südi
- Zukunft 2040 mit Südi und Südifeld

Untersuchte Knoten

- Sempachstrasse/Industriestrasse
- Sempachstrasse/Eisfeldweg
- Sempachstrasse/Siedereistrasse
- Industriestrasse/Lavendelweg

Wachstum

Für den IST-Zustand 2025 werden die Verkehrsmengen 2017 aus den Zählungen und dem GVM verwendet. Da der Verkehr im Seetal rückläufig ist (Veränderung 2018/2024: Hochdorf Wirtli, ASP -11%; Hochdorf Braui, ASP -4%), wurde kein Wachstum von 2017 bis heute hinterlegt. Somit besteht sogar eine Leistungsreserve, weil davon ausgegangen wird, dass das GVM 2040 diesen Rückgang nicht berücksichtigt. Der Zielzustand basiert auf dem GVM 2040 zuzüglich der Entwicklung des Südiareals gemäss Mobilitätskonzept. Es ist davon auszugehen, dass in diesem Zustand im GVM bereits eine Entwicklung auf dem Südiareal eingerechnet ist. Dies wird nicht bereinigt, sodass auch hier eine Leistungsreserve besteht.

Verkehrsverteilung

Basierend auf dem GVM und den Zählungen wurde für die Zukunft 2040 mit dem Südiareal nachfolgende Verkehrsverteilung angenommen. Aufgrund des hohen Wohnanteils ist eine starke Orientierung nach Luzern bzw. Zug zu den Arbeitsplatzgebieten zu erwarten – wie dies auch die S-Bahn S9 abbildet. Der restliche Verkehr teilt sich auf die Korridore Sursee und Lenzburg auf.

- Anteil von/nach Richtung Luzern: 50%
- Anteil von/nach Richtung Sursee: 25%
- Anteil von/nach Richtung Lenzburg: 25%

Für die IST-Situation und für die Zukunft 2040 ohne Südiareal wurden die fehlenden Verteilungen ebenfalls abgeschätzt. Dies basierend auf Erhebungen oder Daten vergleichbarer Knoten im Umfeld.



Parameter spezifisches Verkehrspotenzial

Für das Verkehrsaufkommen pro Parkplatz wurden nachfolgende Erfahrungswerte angenommen. Der Anteil der Abendspitzenstunde am gesamten DTV wird auf 12% festgelegt.

Zielgruppe	Fahrten pro PP und Tag
Bewohner	2.7
Besucher	3.0
Beschäftigte	3.0
Kunden	4.0
Anteil ASP	12%

Tabelle 12: Parameter spezifisches Verkehrspotenzial

6.2 Verkehrserzeugung

Nachfolgend wird die Verkehrserzeugung des Südiareals für die verschiedenen Zustände hergeleitet.

IST-Situation

Nachfolgende Tabelle zeigt für das Südiareal eine Abschätzung des Verkehrsaufkommens der IST-Situation, basierend auf der Anzahl Parkfelder, der durchschnittlichen Fahrten pro Parkfeld und Tag sowie weiteren LKW-Fahrten. Besonders relevant ist die Spalte Verkehrsaufkommen ASP pro Richtung, in der die Anzahl Fahrten pro Stunde während der Abendspitzenzeit separat für Zu- und Wegfahrt dargestellt wird. Mit einer Zählung im Mai 2025 auf der Siedereistrasse konnte die Abschätzung verifiziert und bestätigt werden.

Nutzung	Zielgruppe	PP Total	Fahrten pro PP und Tag	Verkehrsaufkommen DTV	Anteil Abendspitzenstunde ASP	Verkehrsaufkommen ASP	Richtungsanteil ASP		Verkehrsaufkommen ASP pro Richtung		
							Zufahrt	Wegfahrt	Zufahrt	Wegfahrt	
Calomil	Wohnen	Bewohner	0	2.7	0	12%	0	66%	33%	0	0
		Besucher	0	3.0	0	12%	0	66%	33%	0	0
Calomil	Dienstleistung	Beschäftigte	0	3.0	0	12%	0	33%	66%	0	0
		Kunden	0	4.0	0	12%	0	33%	66%	0	0
Calomil	Gewerbe	Beschäftigte	3	3.0	9	12%	1	33%	66%	0	1
		Kunden	1	4.0	4	12%	0	33%	66%	0	0
Milch- & Rohwaren	Anlieferung	35 LKW		35	12%	4	0%	100%	0	4	
Öffentlicher Parkplatz	Wohnen	Bewohner	4	2.7	11	12%	1	66%	33%	1	0
		Besucher	23	3.0	69	12%	8	66%	33%	5	3
Sempacherstrasse	Total		31	25	128		15			7	8
Siedereistrasse	Wohnen	Bewohner	0	2.7	0	12%	0	66%	33%	0	0
		Besucher	0	3.0	0	12%	0	66%	33%	0	0
Siedereistrasse	Dienstleistung	Beschäftigte	0	3.0	0	12%	0	33%	66%	0	0
		Kunden	0	4.0	0	12%	0	33%	66%	0	0
Siedereistrasse	Gewerbe	Beschäftigte	106	3.0	318	12%	38	33%	66%	13	25
		Kunden	12	4.0	48	12%	6	33%	66%	2	4
Milch- & Rohwaren	Anlieferung	35 LKW		35	12%	4	100%	0%	4	0	
Diverses	Anlieferung	3 LKW		6	12%	1	33%	66%	0	0	
Siedereistrasse	Total		118	20	407		49			19	29
Bahnhof Parkdeck	Wohnen	Bewohner	40	2.7	108	12%	13	66%	33%	9	4
		Besucher	8	3.0	24	12%	3	66%	33%	2	1
Bahnhof Parkdeck	Dienstleistung	Beschäftigte	24	3.0	72	12%	9	33%	66%	3	6
		Kunden	9	4.0	36	12%	4	33%	66%	1	3
Bahnhof Parkdeck	Gewerbe	Beschäftigte	0	3.0	0	12%	0	33%	66%	0	0
		Kunden	0	4.0	0	12%	0	33%	66%	0	0
Hauptstrasse	Total		81	20	240		29			15	14
Diverses	Anlieferung	3 LKW			6	12%	1	33%	66%	0	0
Lavendelweg	Total		0	0	6		1			0	0
Gesamtübersicht	Total		230	65	781		94			41	52

Tabelle 13: Abgeschätztes Verkehrsaufkommen Südiareal IST

Auf Grundlage des geschätzten heutigen Verkehrsaufkommens des Areals, der Verkehrszählungen sowie der GVM-Daten konnte das folgende Verkehrsmengengerüst für das Umfeld des Südiareals erstellt werden.



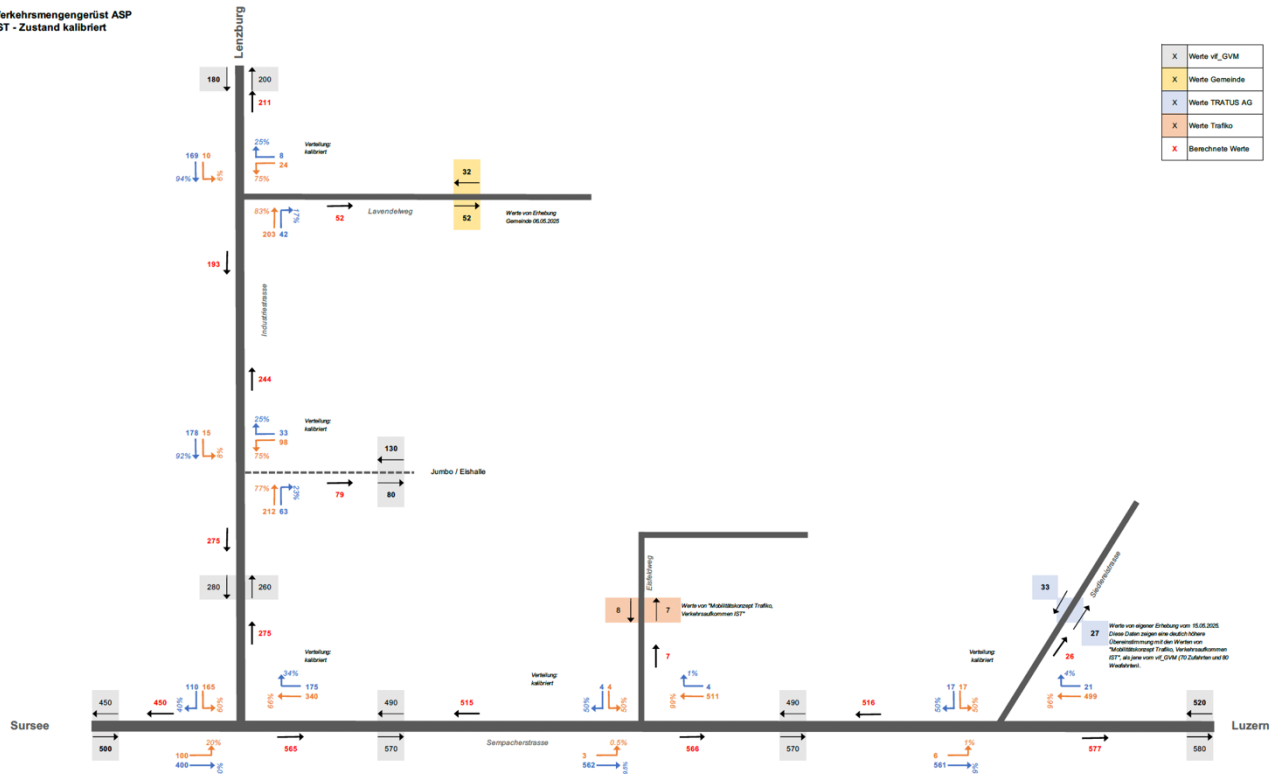


Abbildung 24: Verkehrsmengengerüst ASP IST kalibriert (Tratus, 2025)

Zukunft 2040 mit Südi

Nachfolgende Tabelle zeigt das abgeschätzte Verkehrsaufkommen für die verschiedenen Parkierungsanlagen im Südiareal, basierend auf der Anzahl Parkplätze (Annahme 490 Parkplätze). Besonders relevant sind die Spalten Verkehrsaufkommen ASP pro Richtung, in denen die stündlichen Zu- und Wegfahrten während der Abendspitzenstunde separat ausgewiesen werden. Diese Daten dienen zur Beurteilung der Belastung einzelner Knoten und der verkehrlichen Auswirkungen auf das umliegende Strassennetz. Da der Anlieferverkehr aufgrund der geplanten Nutzungen mit Fokus Wohnen sehr tief sein wird, wurde er vernachlässigt.

Parkierungsanlage	Nutzung	Zielgruppe	PP Total	Fahrten pro PP und Tag	Verkehrsaufkommen DTV	Anteil Abendspitzenstunde ASP	Verkehrsaufkommen ASP	Richtungsanteil ASP		Verkehrsaufkommen ASP pro Richtung	
								Zufahrt	Wegfahrt	Zufahrt	Wegfahrt
Quartierparking Nord + SBB	Wohnen	Bewohner	160	2.7	432	12%	52	66%	33%	34	17
		Besucher	16	3.0	48	12%	6	66%	33%	4	2
Quartierparking Nord + SBB		Dienstleistung	Beschäftigte	23	3.0	69	12%	8	33%	66%	3
	Kunden		12	4.0	48	12%	6	33%	66%	2	4
Quartierparking Nord + SBB	Gewerbe	Beschäftigte	23	3.0	69	12%	8	33%	66%	3	5
		Kunden	11	4.0	44	12%	5	33%	66%	2	3
Quartierparking Nord + SBB	Total		245	20	710		85			47	37
Anteil von/nach Lenzburg		25%			178		21			12	9
Anteil von/nach Sursee		25%			178		21			12	9
Anteil von/nach Luzern		50%			355		43			24	19
Südiplatz	Wohnen	Bewohner	50	2.7	135	12%	16	66%	33%	11	5
		Besucher	5	3.0	15	12%	2	66%	33%	1	1
Südiplatz		Dienstleistung	Beschäftigte	13	3.0	39	12%	5	33%	66%	2
	Kunden		35	4.0	140	12%	17	33%	66%	6	11
Südiplatz	Gewerbe	Beschäftigte	13	3.0	39	12%	5	33%	66%	2	3
		Kunden	34	4.0	136	12%	16	33%	66%	5	11
Südiplatz	Total		150	20	504		60			26	34
Anteil von/nach Lenzburg		25%			126		15			6	8
Anteil von/nach Sursee		25%			126		15			6	8
Anteil von/nach Luzern		50%			252		30			13	17
Brunnenmöslibach + Calomil	Wohnen	Bewohner	64	2.7	173	12%	21	66%	33%	14	7
		Besucher	7	3.0	21	12%	3	66%	33%	2	1
Brunnenmöslibach + Calomil		Dienstleistung	Beschäftigte	10	3.0	31	12%	4	33%	66%	1
	Kunden		2	4.0	9	12%	1	33%	66%	0	1
Brunnenmöslibach + Calomil	Gewerbe	Beschäftigte	10	3.0	31	12%	4	33%	66%	1	2
		Kunden	2	4.0	9	12%	1	33%	66%	0	1
Brunnenmöslibach + Calomil	Total		95	20	274		33			19	14
Anteil von/nach Lenzburg		25%			69		8			5	4
Anteil von/nach Sursee		25%			69		8			5	4
Anteil von/nach Luzern		50%			137		16			9	7
Alle Parkierungsanlagen	Total		490	59	1488		179			92	85

Tabelle 14: Abgeschätztes Verkehrsaufkommen Südiareal Zukunft

Auf Grundlage der GVM-Daten sowie des abgeschätzten Verkehrsaufkommens vom Südiareal konnte das folgende Verkehrsmengengerüst für das Umfeld des Südiareals erstellt werden.

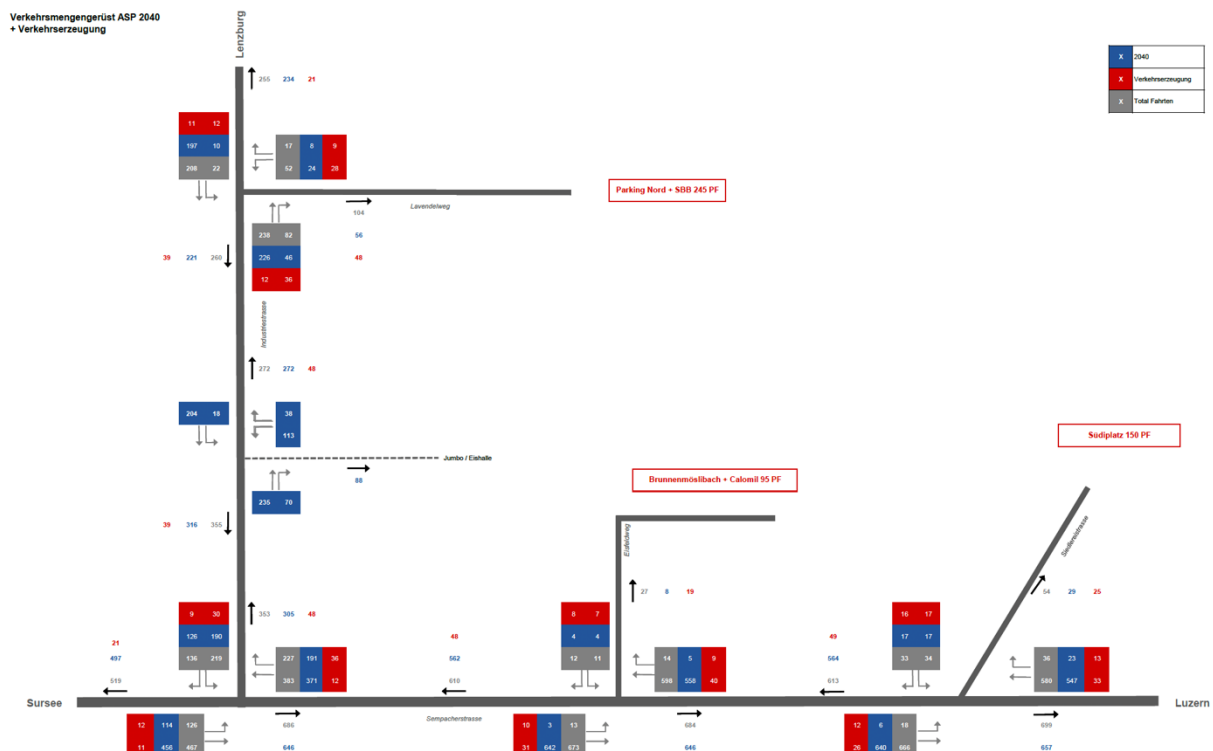


Abbildung 25: Verkehrsmengengerüst ASP Zukunft 2040 mit Südi (Tratus, 2025)



Ausblick Zukunft 2040 mit Südi und Südifeld

Nachfolgende Tabelle zeigt das abgeschätzte Verkehrsaufkommen für die Umzonung der Ebene (Südifeld). Hier wird von weiteren rund 200 Parkplätzen ausgegangen. Das Verkehrsmengengerüst ist dem Anhang zu entnehmen.

Parkierungsanlage	Nutzung	Zielgruppe	PP Total	Fahrten pro PP und Tag	Verkehrsaufkommen DTV	Anteil Abendspitzenstunde ASP	Verkehrsaufkommen ASP	Richtungsanteil ASP		Verkehrsaufkommen ASP pro Richtung	
								Zufahrt	Wegfahrt	Zufahrt	Wegfahrt
Ebene (Südifeld)	Wohnen	Bewohner	160	2.7	432	12%	52	66%	33%	34	17
		Besucher	16	3.0	48	12%	6	66%	33%	4	2
Ebene (Südifeld)	Dienstleistung	Beschäftigte	10	3.0	30	12%	4	33%	66%	1	2
		Kunden	2	4.0	8	12%	1	33%	66%	0	1
Ebene (Südifeld)	Gewerbe	Beschäftigte	10	3.0	30	12%	4	33%	66%	1	2
		Kunden	2	4.0	8	12%	1	33%	66%	0	1
Ebene (Südifeld)	Total		200	20	556		67			41	25
Anteil von/nach Lenzburg			25%				139			10	6
Anteil von/nach Sursee			25%				139			10	6
Anteil von/nach Luzern			50%				278			21	13

Tabelle 15: Abgeschätztes Verkehrsaufkommen Umzonung Ebene (Südifeld)

Fazit

- Mit der Entwicklung des Südiareals wird ein Verkehrsaufkommen von 1488 Fahrten am Tag (DTV) und 92 Zu- resp. 85 Wegfahrten zur ASP prognostiziert.
- Dies entspricht einer Zunahme von gut 90% gegenüber heute.
- Die Umzonung der Südifelder hätte nochmals rund 556 zusätzliche Fahrten zur Folge (DTV), was in der ASP rund 41 bzw. 25 Zu- und Wegfahrten entspricht.

6.3 Leistungsbeurteilung Knoten

Untersucht wurden anhand eines Modells die Auswirkungen der zusätzlichen Fahrten vom Südi-Areal auf das Strassennetz bzw. die Knoten. Die Berechnungen wurden nach VSS 40 022 durchgeführt und basieren auf einer Abschätzung der Knotenströme sowie des Verkehrsmengengerüsts gemäss Kapitel 6.2.

IST

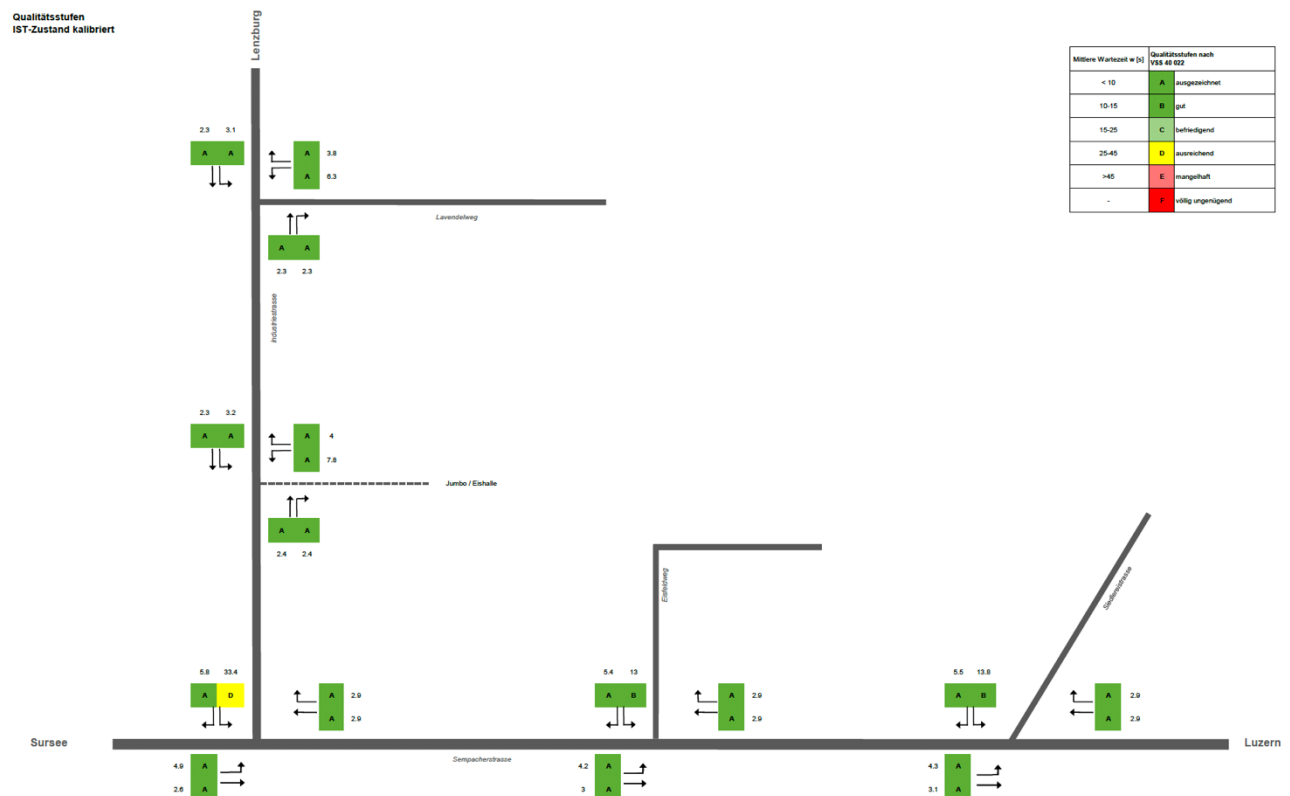


Abbildung 26: Qualitätsstufen der Knoten IST (Tratus, 2025)

Zukunft 2040 ohne Südi

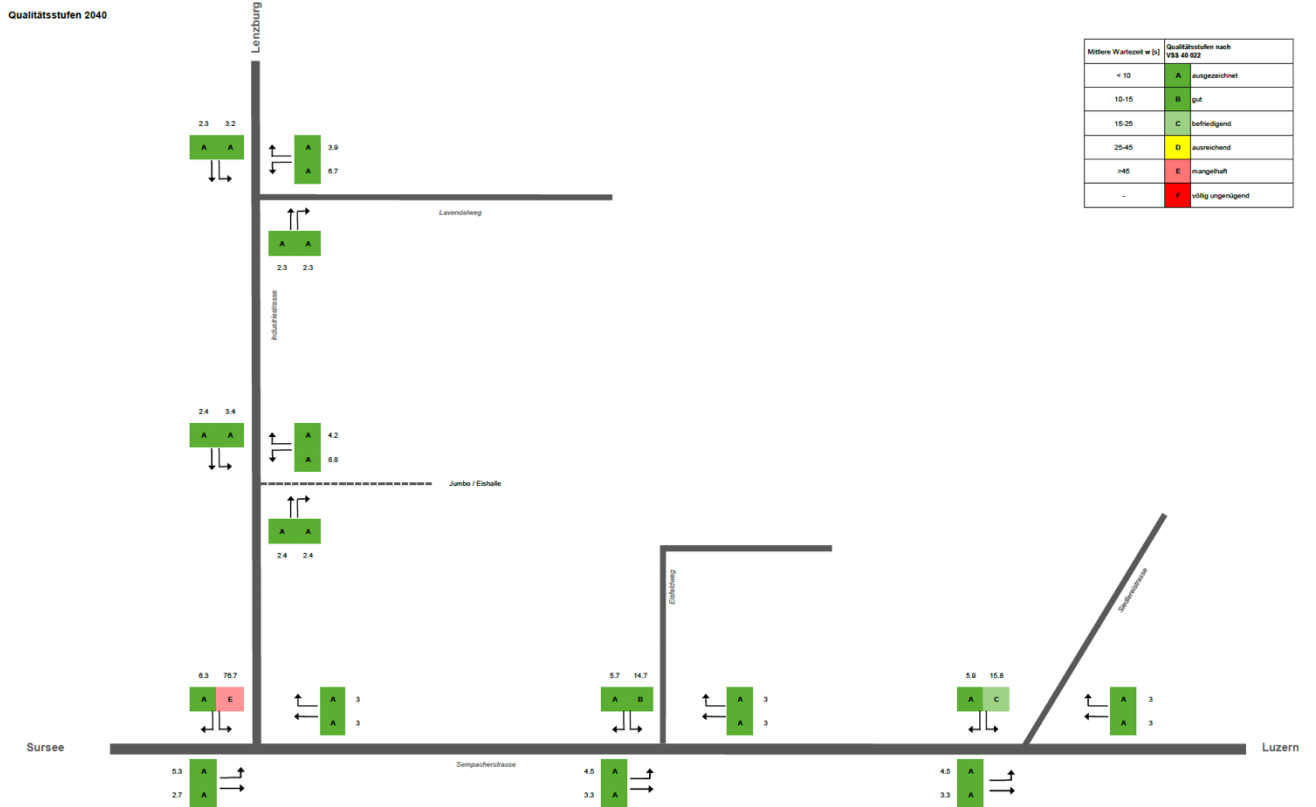


Abbildung 27: Qualität der Knoten 2040 ohne Südi (Tratus, 2025)

Zukunft 2040 mit Südi

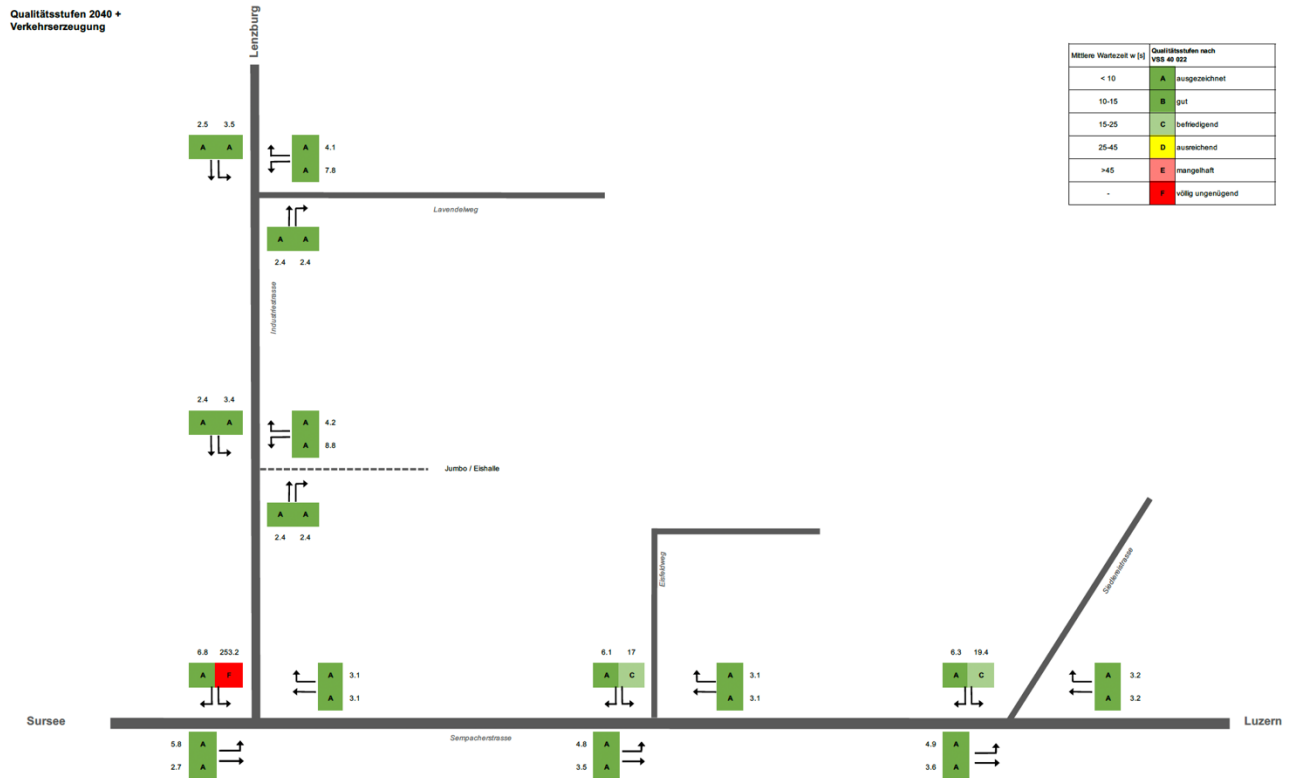


Abbildung 28: Qualität der Knoten 2040 mit Südi (Tratus, 2025)

Zukunft 2040 mit Südiareal und Südifeld

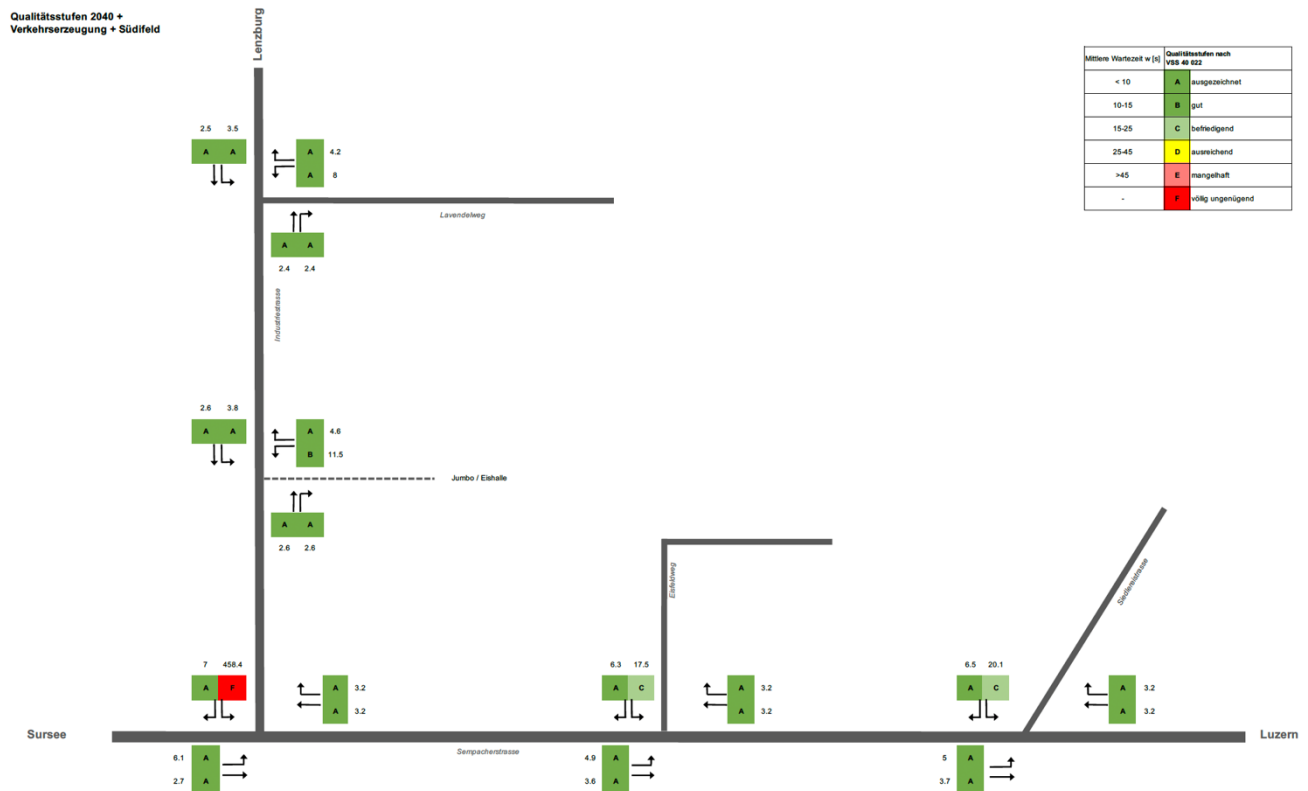


Abbildung 29: Qualität der Knoten 2040 mit Südi und Südifeld (Tratus, 2025)

Auffälligkeiten

- Im IST-Zustand weisen alle Knoten die Qualitätsstufe A (ausgezeichnet) oder B (gut) auf. Einzige Ausnahme bildet der Knoten Sempachstrasse/Industriestrasse, bei dem der Linkseinmünder von der Industriestrasse in Richtung Luzern die Qualitätsstufe D (ausreichend) aufweist.
- Im Zeithorizont 2040 ohne Entwicklung des Südiareals bleiben die Qualitätsstufen grundsätzlich konstant gut. Der erwähnte Linkseinmünder von der Industriestrasse in Richtung Luzern verschlechtert sich weiter auf die Qualitätsstufe E (mangelhaft), was zu längeren Rückstaus führt. Eine weitere Veränderung ist beim Linkseinmünder aus der Siedereistrasse in Richtung Luzern zu beobachten: Die Qualitätsstufe liegt dort nun bei C (befriedigend).
- Im Zeithorizont 2040 mit Entwicklung des Südiareals bleiben die Qualitätsstufen ebenfalls grundsätzlich gut. Erneut verschlechtert sich der Linkseinmünder von der Industriestrasse in Richtung Luzern, diesmal auf die Qualitätsstufe F (völlig ungenügend). Der einmündende Strom aus dem Eisfeld Richtung Luzern verschlechtert sich leicht auf die Qualitätsstufe C (befriedigend), was aber immer noch im grünen Bereich ist.
- Eine allfällige zusätzliche Entwicklung auf dem Südifeld führt gegenüber der alleinigen Entwicklung des Südiareals zu praktisch keiner Veränderung der Qualitätsstufen.

Fazit

- Bei allen untersuchten Zuständen bleibt der Verkehrsfluss auf der Kantonsstrasse bei der Qualitätsstufe A.
- Der Knoten Sempachstrasse/Industriestrasse ist bereits heute stark belastet. Im Zeithorizont 2040 verschärft sich beim Linkseinmünder die Situation weiter – auch ohne die Entwicklung des Südiareals. Eine zusätzliche Entwicklung im Südiareal akzentuiert diese Problematik zusätzlich.
- Die übrigen Knoten können den durch das Südiareal verursachten Mehrverkehr bewältigen – selbst bei einer zusätzlichen Entwicklung im Südifeld.
- Für den Knoten Sempachstrasse/Industriestrasse plant der Kanton Luzern ab dem Jahr 2030 bereits Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement. Dadurch könnte die Problematik des Linkseinmünder entschärft werden.

- Aufgrund der zu erwartenden Verkehrsmengen sollte ein Ausbau des Lavendelwegs in Betracht gezogen werden. Gemäss Norm ist eine separate Anlage für den Fussverkehr vorzusehen. So ist mit der Transformation des Gebiets von einem Industrie- zu einem gemischten Areal mit einer Zunahme des Fussverkehrs zu rechnen. Darüber hinaus bestehen an verschiedenen Stellen Mängel in der Verkehrssicherheit. Die Kapazität und Breite der Strasse stellen grundsätzlich jedoch kein Problem dar.
- Weitere Anpassungen bei Zufahrten oder Knoten sind nicht angezeigt.

7 Monitoring und Controlling

Das Mobilitätskonzept soll mit einem Monitoring geprüft und falls notwendig die Massnahmen justiert werden. Es soll auf Verlangen der Gemeinde Hochdorf ein kurzer Bericht erstellt werden. Verantwortlich ist die Eigentümerschaft. Das erste Monitoring soll nach zwei Jahren Vollbetrieb erstellt werden.

Nachfolgend sind Indikatoren aufgelistet, die im Monitoring gemessen werden sollen. Die Zielwerte richten sich nach der Strategie.

Indikatoren

- Auto
 - › Anzahl Zu- und Wegfahrten pro Parkierungsanlage (Bewirtschafterin)
 - › Anzahl vermietete Parkplätze (Bewirtschafterin)
 - › Anzahl autofreie Haushalte (Bewirtschafterin)
 - › Auslastung öffentliche Parkplätze (Bewirtschafterin)
- Öffentlicher Verkehr
 - › Ein-/Aussteiger Bushaltestelle (Busbetreiber)
 - › Ein-/Aussteiger Bahnhof (Bahnbetreiber)
- Sharing Mobilitätsstation
 - › Carsharing: Anzahl Ausleihen (Anbieter)
 - › E-Cargobikesharing: Anzahl Ausleihen (Anbieter)
 - › Öffentliches Bikesharing (Anbieter)
 - › Einnahmen und Defizit (Anbieter)
- Velo
 - › Situation Veloparkierung bei bereitgestellter Anzahl Veloparkplätze
- Mobilitätsbeiträge
 - › Ausgestellte Mobilitätsbeiträge pro Kategorie (Bewirtschafterin)
- Weitere Indikatoren gemäss Nutzung und Massnahmen

Justierung

Zeigt das Monitoring und Controlling, dass die Massnahmen aus dem Konzept nicht wie geplant greifen und wider Erwarten die Anzahl Parkplätze nicht ausreichen, sollen Anpassungen vorgenommen werden. In einem ersten Schritt werden die bestehenden Massnahmen intensiviert, indem beispielweise die Mobilitätsbeiträge erhöht werden oder die Mobilitätsstation ausgebaut wird.

8 Organisation Betrieb

Für die Umsetzung der Massnahmen aus dem vorliegenden Mobilitätskonzept, im Speziellen für die Bereitstellung der Sharingangebote, der Mobilitätsbeiträge oder die Kommunikation, empfiehlt sich nachfolgend dargestellte Organisation. Ziel ist es, dass eine Stelle die Funktion eines Mobilitätsproviders im Sinne eines Generalunternehmers für die Mobilität übernimmt. Dieser Provider stellt die Mobilitätsangebote vor Ort bereit und bestellt die entsprechenden Leistungen bei den Produzenten. Zudem sorgt der Provider für das Handling der Mobilitätspakete in den Mobilitätskonzepten und ist Ansprechpartner für Mobilitätsfragen. Auch kann der Provider den digitalen Zugang zu den Sharing-Angeboten am Mobilitätshub betreuen. Die Rolle des Providers kann die Eigentümerin selbst, die Immobilienverwalterin oder Dritte (z.B. Trafikpoint) übernehmen. Die Finanzierung der Massnahmen und des Mobilitätsproviders wird mehrheitlich durch die Eigentümerschaften sichergestellt. Die Organisation der Umsetzung des Mobilitätskonzepts soll rund zwei Jahre vor Inbetriebnahme des ersten grösseren Bauprojekt festgelegt werden.

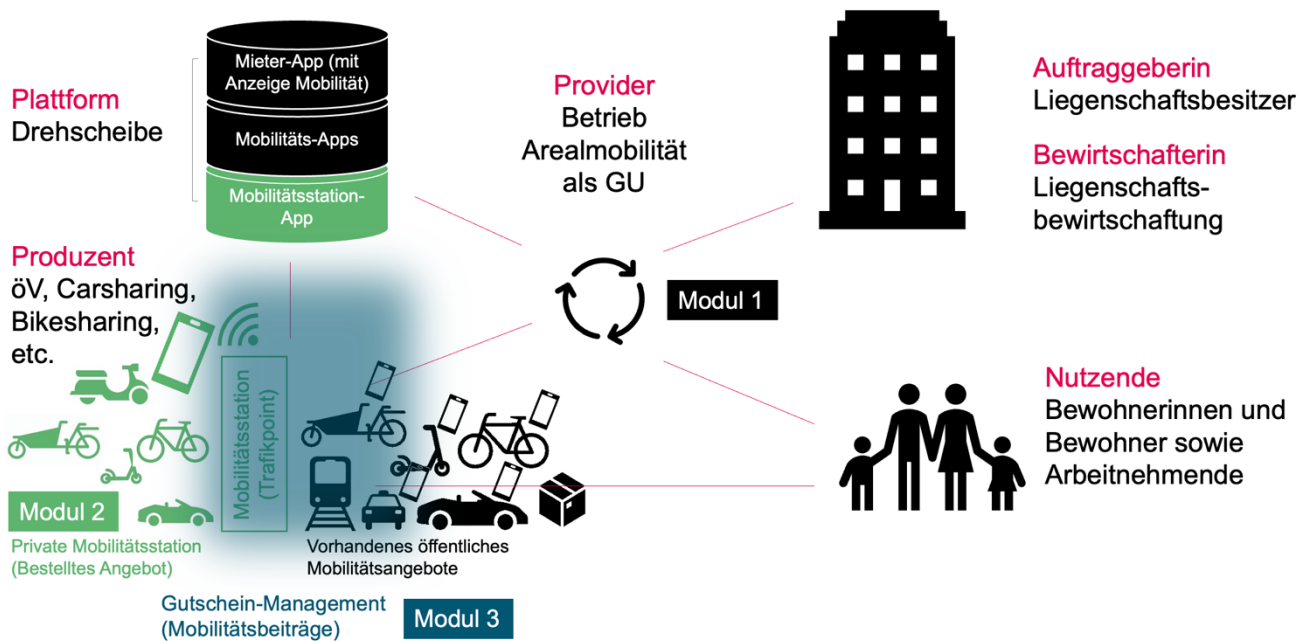


Abbildung 25: Mögliches Betriebsmodell für die Mobilität

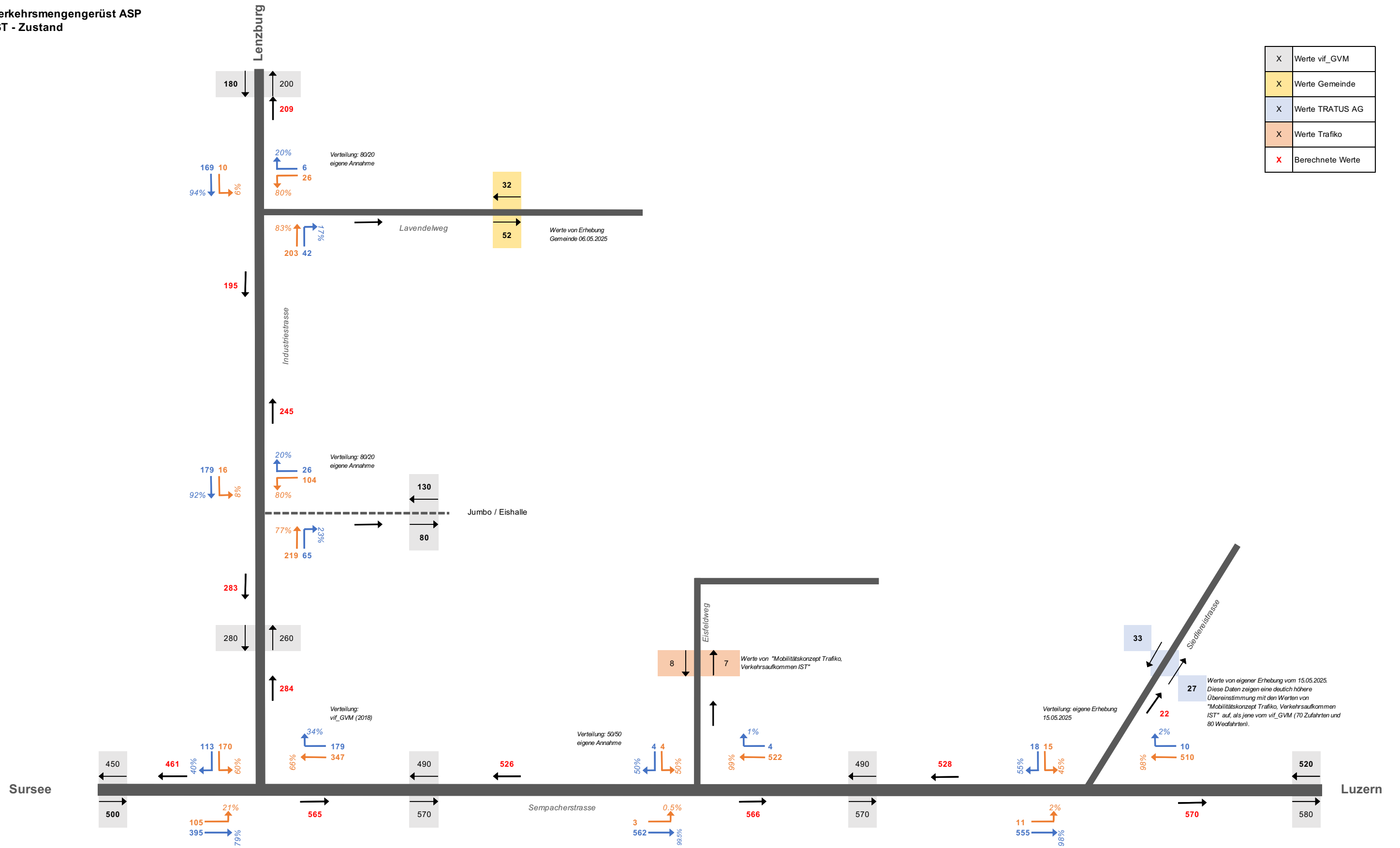


9 Anhang

- Verkehrsmengengerüste und Knotenberechnungen, Tratus, 2025

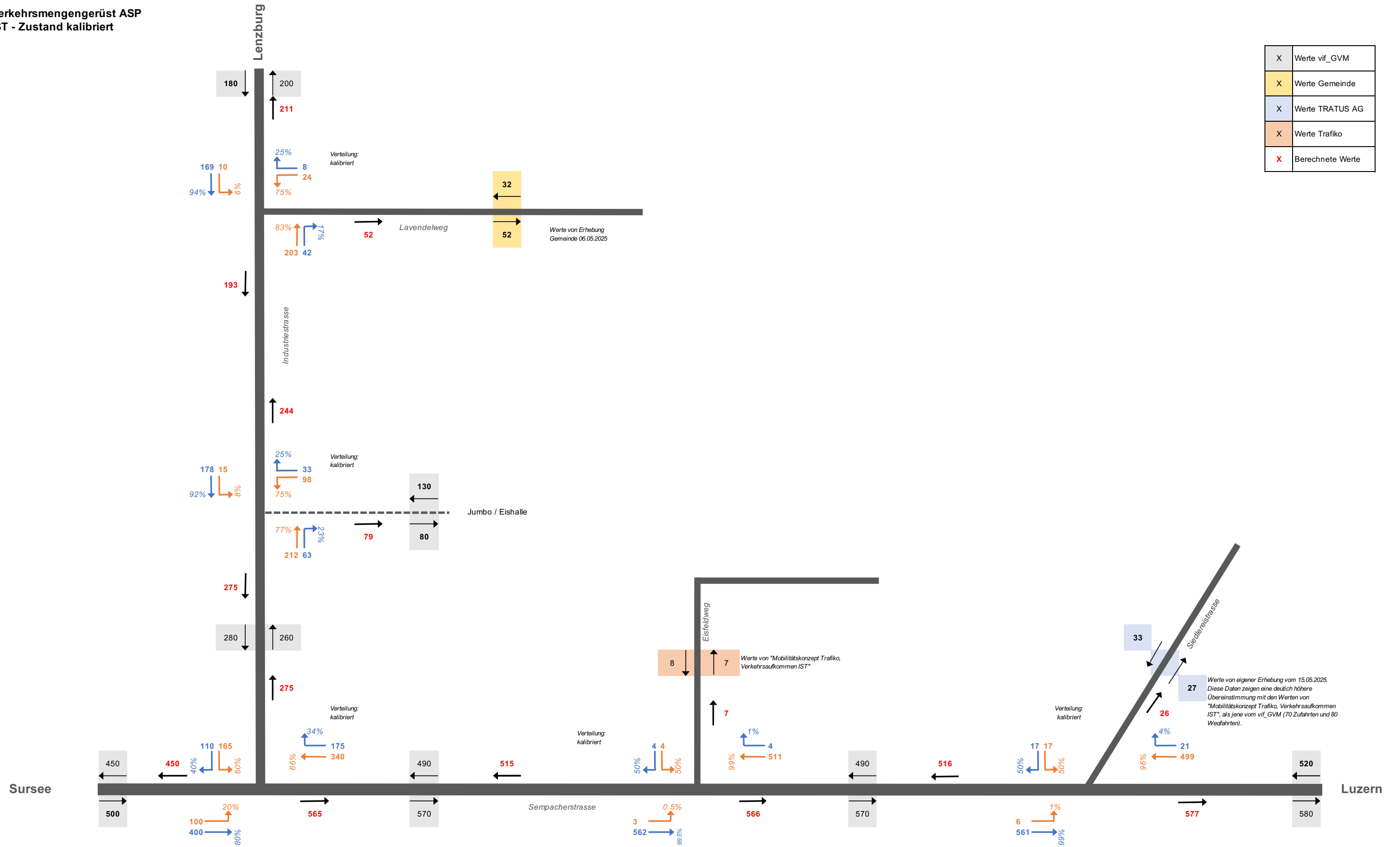
Verkehrsmengengerüst ASP
IST - Zustand

X	Werte vif_GVM
X	Werte Gemeinde
X	Werte TRATUS AG
X	Werte Trafiko
X	Berechnete Werte



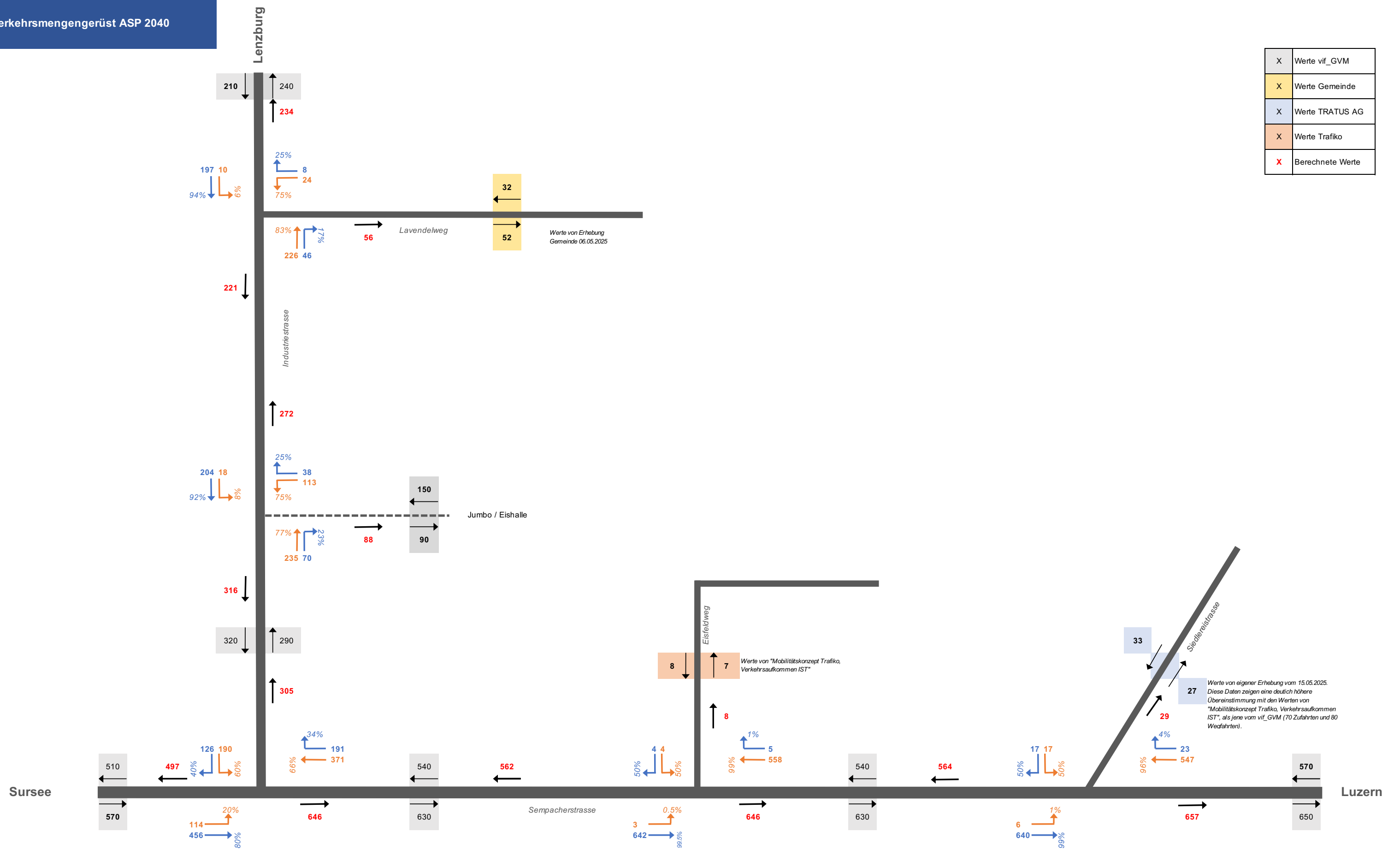
Verkehrsmengengerüst ASP
IST - Zustand kalibriert

X	Werte vif_GVM
X	Werte Gemeinde
X	Werte TRATUS AG
X	Werte Trafiko
X	Berechnete Werte



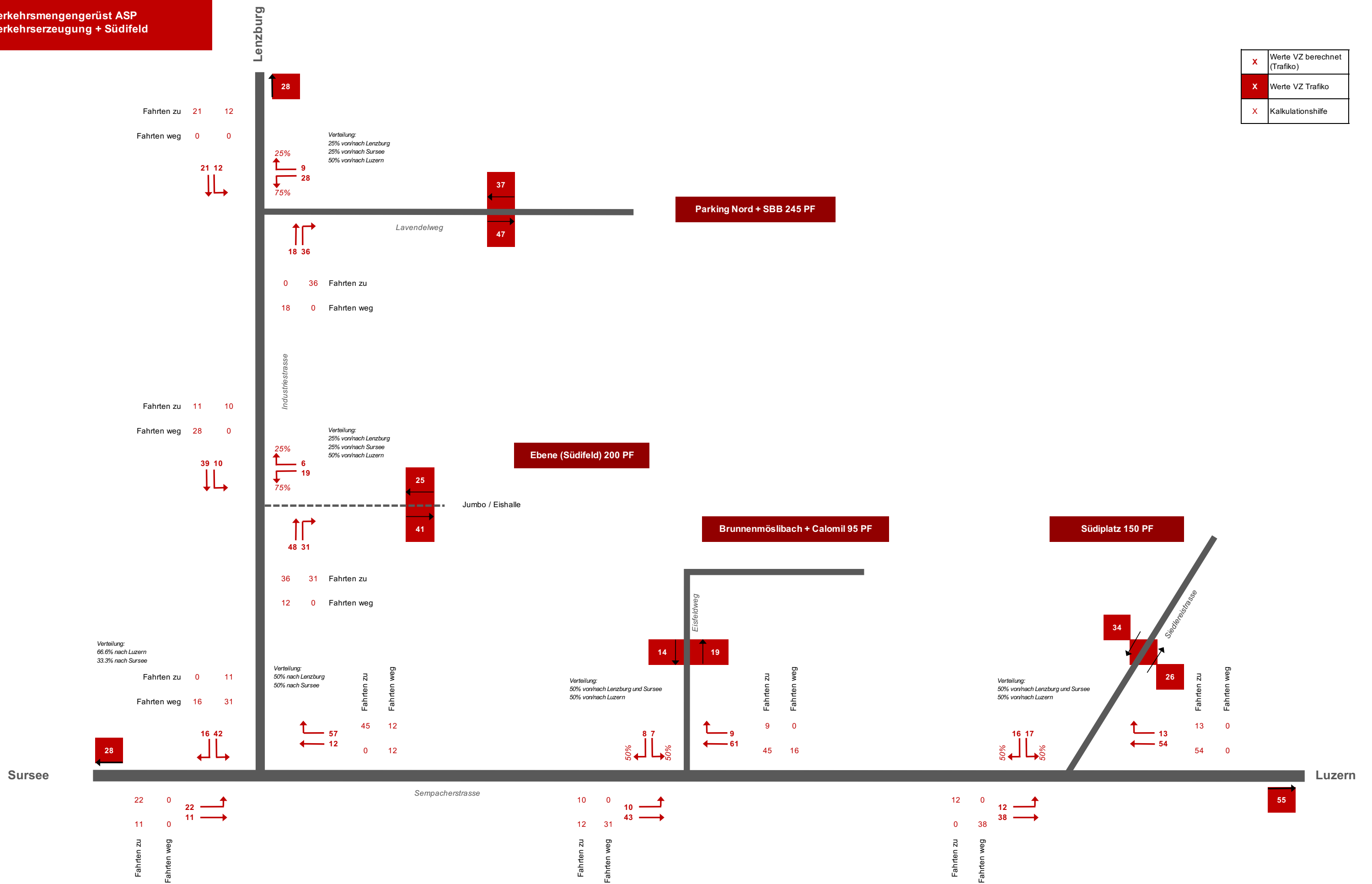
Verkehrsmengengerüst ASP 2040

X	Werte vif_GVM
X	Werte Gemeinde
X	Werte TRATUS AG
X	Werte Trafiko
X	Berechnete Werte



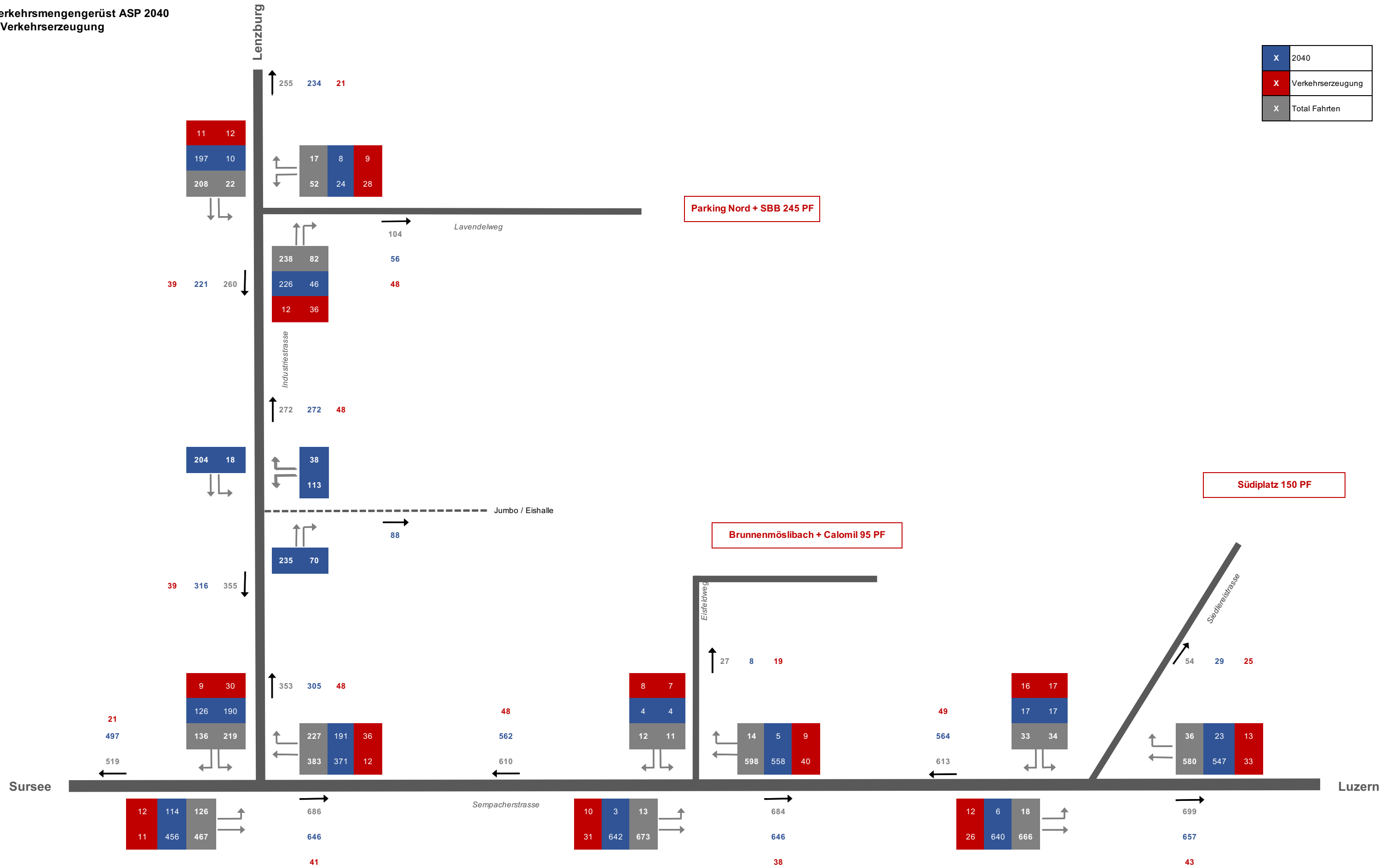
**Verkehrsmengengerüst ASP
Verkehrserzeugung + Südifeld**

X	Werte VZ berechnet (Trafiko)
X	Werte VZ Trafiko
X	Kalkulationshilfe



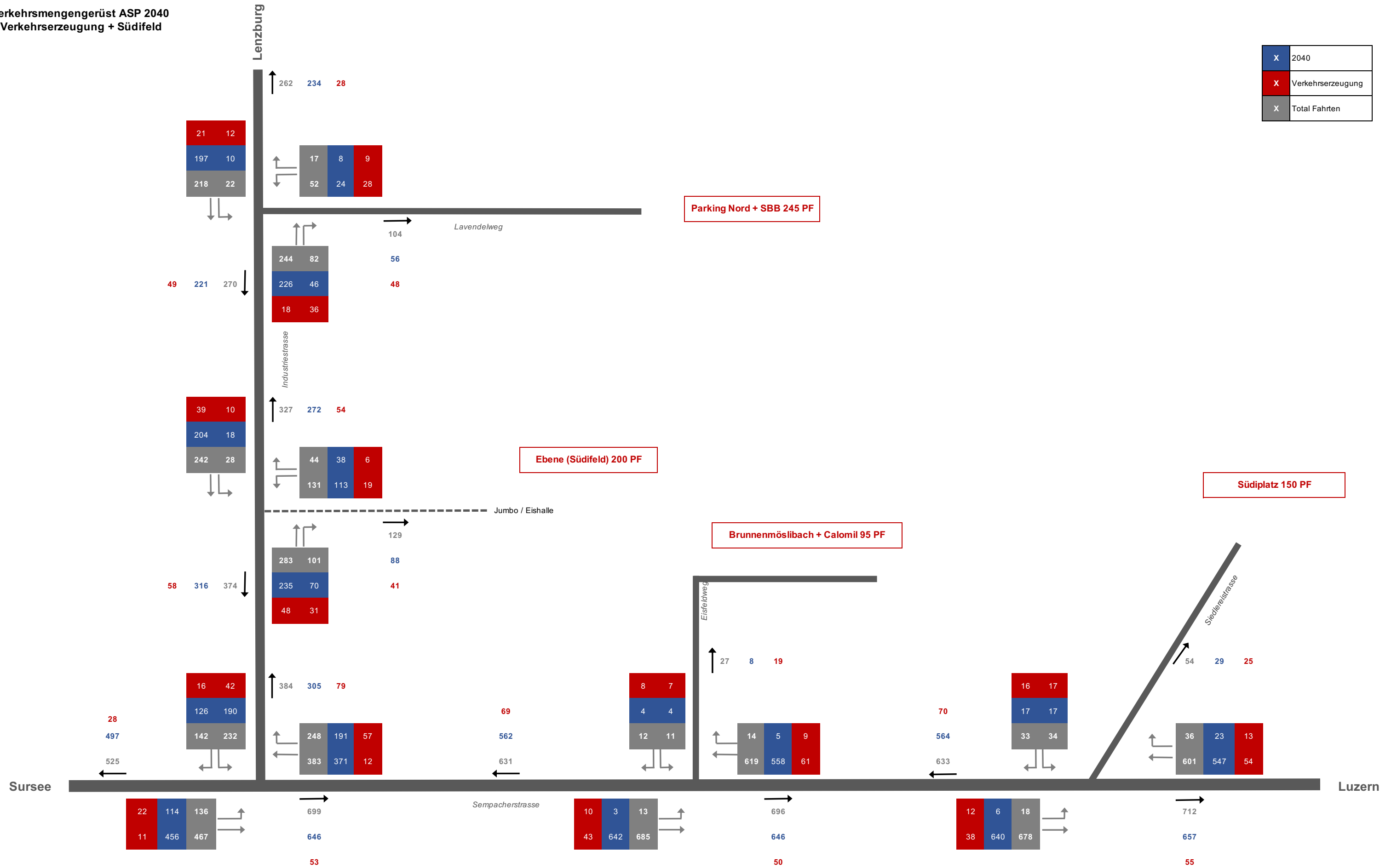
Verkehrsmengengerüst ASP 2040
+ Verkehrserzeugung

X	2040
X	Verkehrserzeugung
X	Total Fahrten



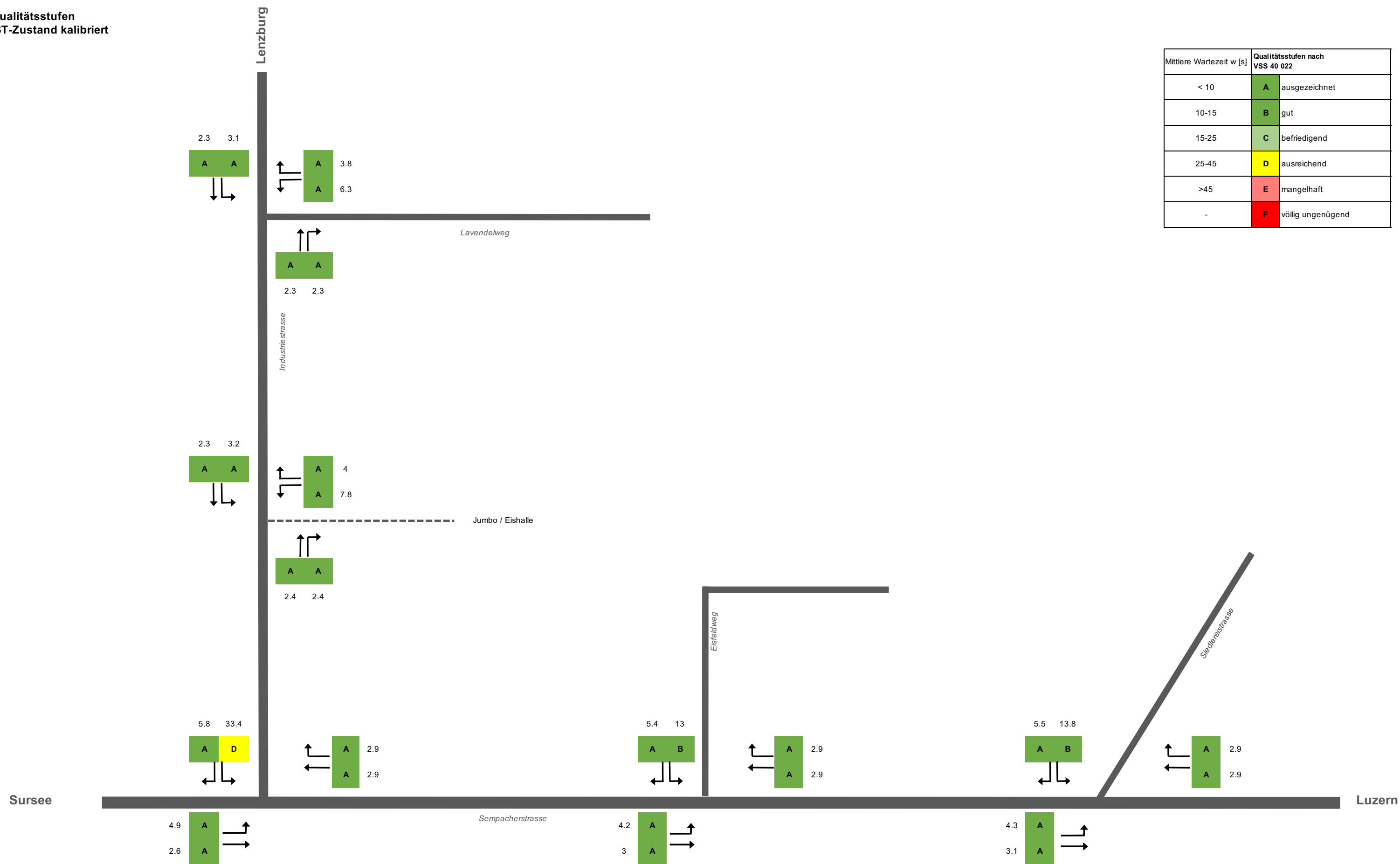
Verkehrsmengengerüst ASP 2040
+ Verkehrserzeugung + Südifeld

X	2040
X	Verkehrserzeugung
X	Total Fahrten



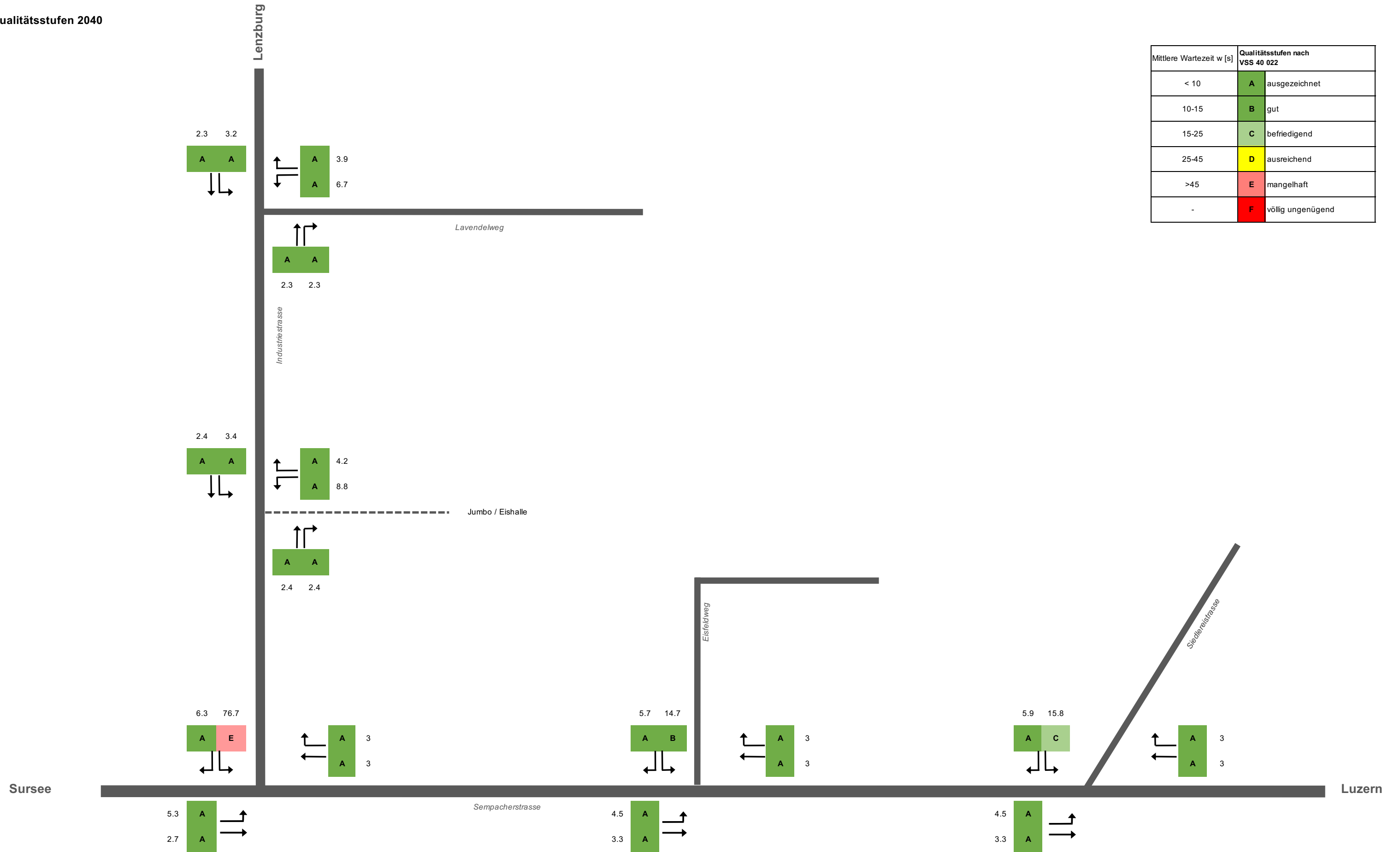
Qualitätsstufen
IST-Zustand kalibriert

Mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufen nach VSS 40 022	
< 10	A	ausgezeichnet
10-15	B	gut
15-25	C	befriedigend
25-45	D	ausreichend
>45	E	mangelhaft
-	F	völlig ungenügend



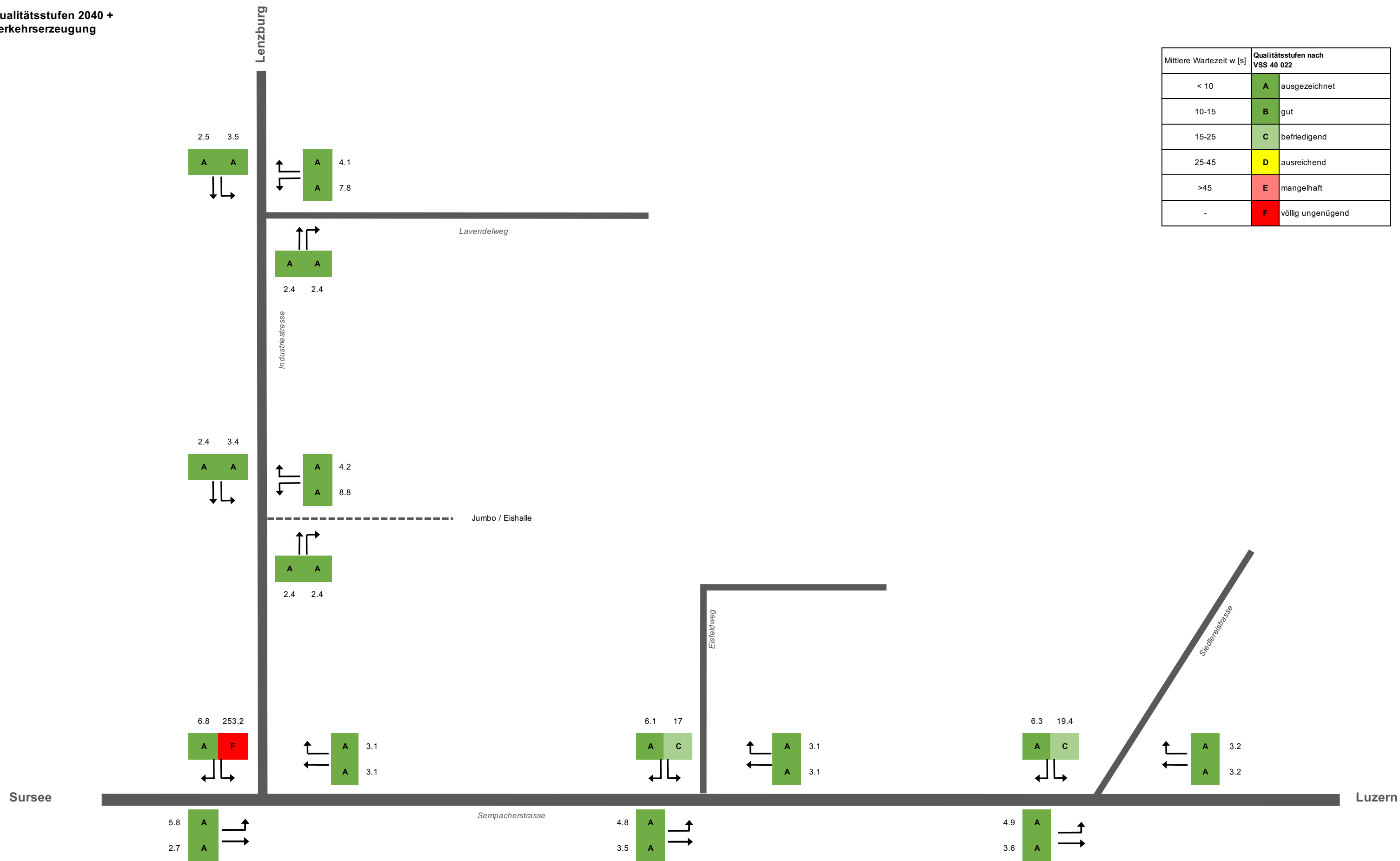
Qualitätsstufen 2040

Mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufen nach VSS 40 022	
< 10	A	ausgezeichnet
10-15	B	gut
15-25	C	befriedigend
25-45	D	ausreichend
>45	E	mangelhaft
-	F	völlig ungenügend



Qualitätsstufen 2040 +
Verkehrserzeugung

Mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufen nach VSS 40 022	
< 10	A	ausgezeichnet
10-15	B	gut
15-25	C	befriedigend
25-45	D	ausreichend
>45	E	mangelhaft
-	F	völlig ungenügend



Qualitätsstufen 2040 +
Verkehrserzeugung + Südifeld

Mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufen nach VSS 40 022	
< 10	A	ausgezeichnet
10-15	B	gut
15-25	C	befriedigend
25-45	D	ausreichend
>45	E	mangelhaft
-	F	völlig ungenügend

