



# Mobilitätsstrategie Hochdorf 2040



Genehmigt durch den Gemeinderat am 14. Dezember 2023



## Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>3</b>
1.1	Ausgangslage und Anlass .....	3
1.2	Aufgabe und Zielpublikum .....	3
1.3	Einordnung .....	3
1.4	Projektorganisation und -ablauf.....	4
<b>2</b>	<b>Rahmenbedingungen</b> .....	<b>5</b>
2.1	Vision Gemeinde Hochdorf.....	5
2.2	Legislaturprogramm 2018-2024.....	5
2.3	Siedungsleitbild Gemeinde Hochdorf 2015.....	6
2.4	Verkehrsrichtplan Gemeinde Hochdorf 2008.....	7
2.5	Kantonaler Richtplan und Zumolu-Strategie des Kanton Luzern .....	7
2.6	Aktuelle Planungen.....	8
<b>3</b>	<b>Zustand und Entwicklungen</b> .....	<b>10</b>
3.1	Nutzungsangebot in Hochdorf .....	10
3.2	Bevölkerungsentwicklung .....	11
3.3	Gesellschaftliche Entwicklungen .....	12
3.4	Wirtschaftliche Entwicklung.....	12
3.5	Mobilitätsverhalten .....	13
3.6	Mobilitätsprognosen .....	14
3.7	Klimabelastung .....	14
<b>4</b>	<b>Vision</b> .....	<b>16</b>
<b>5</b>	<b>Ziele</b> .....	<b>16</b>
<b>6</b>	<b>Projekte</b> .....	<b>18</b>
6.1	Controlling und Weiterentwicklung .....	21
6.2	Kommunikation.....	21
	Abkürzungsverzeichnis .....	22
	Abbildungsverzeichnis .....	23

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage und Anlass

Das Thema der Mobilität beschäftigt Hochdorf und das Seetal seit geraumer Zeit. Einerseits wurde das Thema der Umfahrungsstrassen mittels Zweckmässigkeitsbeurteilungen vom Kanton überprüft und der Entscheid der Variante 0+ gefällt, zum anderen laufen derzeit die Planungsarbeiten für das Südiareal, welches auch die Entwicklung des Mobilitätshub Hochdorf beinhaltet. Weiter ist die Bevölkerung mit Anfragen zur Verkehrsberuhigung in Quartieren und im Zentrum an die Gemeinde getreten. Mit dieser Entwicklung ergeben sich einige Chancen, um die Mobilitätsangebote in Zukunft zu verbessern und für die Bevölkerung attraktive Alternativen zum heute, insbesondere während der Hauptverkehrszeiten regional stärker belasteten Strassenangebot zu schaffen.

Die Bevölkerung wächst, immer mehr Menschen sind mobil und immer mehr Güter werden bewegt, nicht ohne Folgen für die Infrastruktur und Umwelt. Die Mobilität nimmt zu, aber der Raum bleibt begrenzt. Deshalb ist es wichtig, dass die bestehende Infrastruktur effizient genutzt und das Mobilitätsverhalten überdacht wird. Es sind tragfähige Konzepte notwendig, um die Mobilität gesamtheitlich organisieren zu können. Aus diesem Grund wurde die Mobilitätsstrategie Hochdorf 2040 erarbeitet.

## 1.2 Aufgabe und Zielpublikum

Die Gemeinde Hochdorf definiert mit der Mobilitätsstrategie ihre Haltung und ihr Handeln zum Thema der Gesamtmobilität. Sie schafft damit Grundlagen zur Koordination und Priorisierung der Arbeiten auf kommunaler Ebene und schärft ihre Haltung zuhänden der Region und dem Kanton. Die Strategieerarbeitung stützt sich auf die heutigen Rahmenbedingungen und die Prognosen 2040.

Der Gemeinderat, die Kommissionen und die Verwaltung handeln nach der vorliegenden Mobilitätsstrategie 2040 und setzen die vorgesehenen Projekte um. Die Strategie wird gegenüber der Bevölkerung, den Unternehmen, der Region und dem Kanton aktiv kommuniziert. Die Kommunikation ist bei jeder der nachfolgenden Projekte ein mitzudenkender Bestandteil.

## 1.3 Einordnung

Die Mobilitätsstrategie ist das wichtigste Dokument in der Hochdorfer Verkehrsplanung und bildet damit die Grundlage für alle weiteren Planungen in diesem Bereich. Planungen in anderen Fachbereichen wie Landschaftsplanung und Freiraum, Städtebau oder Energie sollen, wenn immer möglich, die Inhalte der Mobilitätsstrategie berücksichtigen.

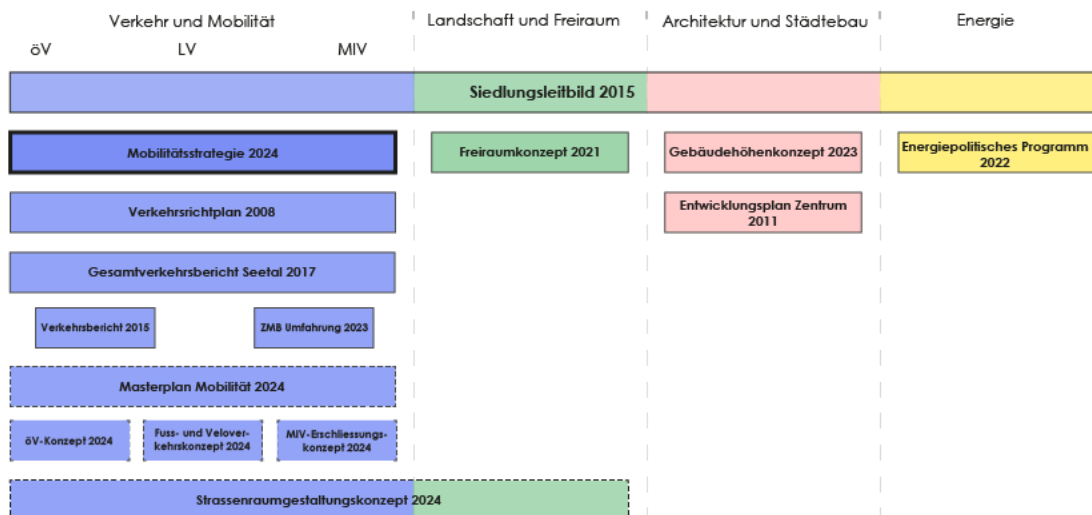


Abb. 1 Aufbau Strategie- und Arbeitspapiere Mobilität, Freiraum, Städtebau und Energie

## 1.4 Projektorganisation und -ablauf

Erarbeitungsphase	Sommer 2023	<b>Projektteam</b> - Erstellen der Analyse - Entwurf Strategie und Ziele - Zusammenstellung der Projekte
Vernehmlassungsphase	14. September 2023	<b>Gemeinderat (GR)</b> - Haltung GR zu ZMB-Resultat - Vorgehen Mobilität aufzeigen / Entwurf Mobilitätsstrategie / Stand weitere Projekte
	22. September 2023	<b>Verwaltungsleitung (VLT)</b> - Vorstellung und Diskussion Mobilitätsstrategie mit Projekt Mobilitätsmanagement
	17. Oktober 2023	<b>Raumplanungskommission (RPK)</b> - Vorstellung und Diskussion Mobilitätsstrategie
Verarbeitung der Vernehmlassung	Oktober/November 2023	<b>Projektteam</b>
Verabschiedung	14. Dezember 2023	<b>Gemeinderat</b> Verabschiedung der überarbeiteten Inhalte der Mobilitätsstrategie
Vorbereitung externe Kommunikation	Januar/Februar 2024	<b>Projektteam</b> - Erarbeitung des Flyers - Erarbeitung Infovideo - Erarbeitung Medienmitteilung - Genehmigung Gemeinderat
Externe Kommunikation	März 2024	<b>Projektteam / Gemeinderat</b> Koordiniert resp. separat/nach ZMB-Kommunikation

Das interne Projektteam zur Erarbeitung der Mobilitätsstrategie bestand aus folgenden Personen:

Gaby Oberson	Gemeinderätin Bau, Verkehr und Umwelt
Reto Anderhub	Gemeinderat Finanzen und Wirtschaft
Silvia Bucher	Projektleiterin Raum und Mobilität
David Zihlmann	Projektleiter Raum und Mobilität
Markus Schwander	Projektleiter Tiefbau

Extern wurde das Projektteam durch Lukas Fischer und Chiara Memper von der Metron AG unterstützt.

## 2 Rahmenbedingungen

Die Rahmenbedingungen stellen die aktuellen Grundlagen für die Erarbeitung der Mobilitätsstrategie dar. Ihre Inhalte werden bei der Festlegung der Vision und der Ziele berücksichtigt.

### 2.1 Vision Gemeinde Hochdorf 2017-2029

Die Mobilität spielt eine wichtige Rolle in der Entwicklung der Gemeinde Hochdorf. Die [kommunale Strategie 2017-2029](#) der Gemeinde Hochdorf enthält das Thema Mobilität als zentrales Element zur Stärkung der Trilogie Wohnen – Arbeiten – Auftanken. Eine vielseitige und sich ergänzende Mobilität soll Teil eines attraktiven Angebots sein. Dabei sind alle Verkehrsträger zu berücksichtigen und neue Mobilitätsangebote zu schaffen. Die Verkehrsentlastung des Dorfzentrums ist ein formuliertes Anliegen.

### 2.2 Legislaturprogramm 2018-2024

Das [Legislaturprogramm 2018-2024](#) des Gemeinderates enthält verschiedenen Legislaturziele (grün) und Massnahmen (schwarz) zur Mobilität mit folgendem Umsetzungsstand:

HRM II	Legislaturziel / Massnahme	Umsetzungsstand 2024
6.1	Neue Mobilitätsangebote werden geprüft und nach Möglichkeit eingeführt.	
6.2	Die Gemeinde bringt sich aktiv für ein kantonales Verkehrsmanagement ein und setzt die daraus geeigneten Massnahmen für Hochdorf um.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aktive Beteiligung am ZMB-Prozess</li> <li>• aktives Einbringen der kommunalen Anliegen aufgrund von Planungsergebnissen ZMB (öV-Ausbau, Verkehrsmanagement etc.)</li> </ul>
6.3	Die Möglichkeit von Hauslieferdienst und weiteren Mobilitätsangeboten werden geschaffen	Private Angebote vorhanden
6.4	Urswil hat einen Anschluss zum öffentlichen Verkehr oder einen alternativen Verkehrsträger für den Anschluss zum öffentlichen Verkehr.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nextbike-Standort Urswil eingeführt mit Attraktivitätssteigerung durch Angebotsausbau Frühling 2024</li> <li>• Taxito-Haltestelle in Prüfung</li> <li>• öV-Konzept für Klärung der Frage in Erarbeitung</li> </ul>
6.5	Das Dorfzentrum wird vom Verkehr entlastet und lädt zum Verweilen ein. Im Dorfkern entstehen neue Grünflächen und Begegnungsorte.	
6.6	Die Strategien des Verkehrsberichtes werden umgesetzt insbesondere die Strategien Organisation, Südumfahrung, Industriestrasse und Entlastung Dorfzentrum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Massnahmen zur Entlastung des Zentrums (Südumfahrung, Spange Sempachstrasse, Huwilstrasse) mit ZMB geprüft und als unverhältnismässig beurteilt</li> <li>• Verkehrsmanagementmassnahmen zur Entlastung vorgesehen</li> <li>• Aktive Rolle der Gemeinde bei Umsetzung der Massnahmen</li> </ul>
6.7	Es werden öffentlich-rechtliche Grundlagen geschaffen, um im Zentrum Einfluss auf private Bauprojekte für mehr Aufenthaltsqualität zu nehmen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbezug Fachbeirat Bau für private Vorhaben zur Qualitätssicherung</li> <li>• Festlegung von Bestimmungen in Teilrevision Ortsplanung 2023+</li> </ul>
6.8	Die Erweiterung von Begegnungsorten wird geprüft, in diesem Zusammenhang ist die Aufwertung des Zentrums ebenfalls detailliert einzubeziehen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Freiraumkonzept 2020 mit ersten Umsetzungen (Buvette Lunapark, Umgestaltung Brauiplatz 2024)</li> <li>• Strassengestaltungskonzept in Erarbeitung</li> </ul>
6.9	Der Gemeinderat nimmt eine aktive Haltung zur Dorfkernentwicklung ein. Die Zentrumsentwicklung wird verfolgt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktive Bodenpolitik wird laufend betrieben (bspw. Liegenschaftskäufe Hauptstrasse 14, 18, 22, 23 und 24, Südareal)</li> <li>• Zentrum Oberdorf wird mit Eigentümerschaft weiterentwickelt</li> </ul>

6.10	Das Parkierungskonzept wird weiterentwickelt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkplatzreglement 2024 in Überarbeitung</li> <li>• Bewirtschaftung und Signalisation wird aktiv weiterverfolgt</li> </ul>
6.11	Auf der Urswilstrasse und der Sempachstrasse werden sichere Geh- und Veloverbindungen zum Zentrum gebaut. Der kommunale Verkehrsrichtplan für den Langsamverkehr und MIV wird umgesetzt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehrheitlich mit Sanierung Urswilstrasse und Sempachstrasse umgesetzt</li> <li>• Schwachstellenanalyse Fussverkehr 2023 durchgeführt</li> <li>• Fuss- und Veloverkehrskonzept in Erarbeitung</li> </ul>
6.14	Die raumplanerischen Grundlagen für ein moderates und qualitatives Wachstum sind zu schaffen.	
6.18	Es wird ein Projekt für den Baustein B6 Bahnhofplatz für die Arealentwicklung mit Interessierten erarbeitet, welches als Drehscheibe des öVs, MIV, Langsamverkehr, Wohnen, Gewerbe und Begegnung dient.	Planung Mobilitätshub Hochdorf erfolgt koordiniert mit Entwicklung Südiareal

## 2.3 Siedlungsleitbild Gemeinde Hochdorf 2015

Das Siedlungsleitbild zeigt, wie die Weiterentwicklung von Hochdorf als attraktives und zukunftsgerichtetes Zentrum des Seetals stattfinden soll. Es zeigt auf, wie die räumliche Struktur und die bauliche Entwicklung ihren Beitrag dazu leisten. Es wurde 2015 verabschiedet und hat einen Planungshorizont von 10 – 15 Jahre. Zum Verkehr werden folgende Aussagen gemacht:

Der Schwer- und Durchgangsverkehr belastet das Zentrum von Hochdorf. Eine mögliche Lösung ist eine Zentrumsumfahrung. Ausserdem werden Verbesserungen der Verkehrssicherheit wie auch der Attraktivierung des öffentlichen und des Langsamverkehrs angestrebt.

### S6.1 Umsetzung des Verkehrsrichtplanes

Hochdorf setzt die Massnahmen des Verkehrsrichtplanes aus dem Jahr 2009 im Rahmen der rechtlichen, technischen und finanziellen Möglichkeiten um. Das Zentrum soll vom Transit- und Schwerverkehr entlastet und neue Quartiere dezentral erschlossen werden. Neue Lösungen sind mittelfristig in einem neuen Verkehrsrichtplan aufzuzeigen.

### S6.2 Verkehrssicherheit

- a) Die Verkehrssicherheit wird insbesondere für den Langsamverkehr auf den Wegen und Strassen zwischen den Ortsteilen Hochdorf - Ligschwil - Urswil gewährleistet. Dafür sollen an den gefährlichen Stellen gezielte Massnahmen ergriffen werden.
- b) Im Zentrum wird eine hohe Durchlässigkeit durch den Langsamverkehr angestrebt. Das sichere Queren der Hauptstrasse wird verbessert.
- c) Quartierstrassen sind wichtige Aussenräume im Quartier. Durch eine entsprechende Gestaltung wird die Aufenthaltsqualität und Sicherheit für den Langsamverkehr erhöht.

### S6.3 Öffentlicher Verkehr

- a) Hochdorf ist gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Auf Gemeindegebiet sind 4 S-Bahn-Stationen, die im 1/2 – Stundentakt nach Luzern und nach Lenzburg führen. Hochdorf setzt sich für den Erhalt und Ausbau des Angebots ein.
- b) Der Anschluss nach Zug, Zürich und Sursee soll gestärkt werden.
- c) Der Busbetrieb muss auch in verkehrintensiven Zeiten möglichst pünktlich und ungestört verkehren können.

### S6.4 Langsam- und Freizeitverkehr

Das bestehende Fuss- und Radwegnetz wird situationsgerecht unterhalten und bei Bedarf ausgebaut. Die Wege werden gut signalisiert und dokumentiert. Die für den Fuss- und Radverkehr förderlichen Infrastrukturen (z.B. gedeckte Bushaltestellen, durchgehende Spazierwege, gedeckte Veloabstellplätze, etc.) werden ergänzt.

### S6.5 Ruhender Verkehr/ Parkierung

Soweit möglich werden Parkplätze unterirdisch angelegt. Im Zentrum werden auch oberirdische Parkplätze nötig sein. Diese werden ortsverträglich platziert und durch eine gute Gestaltung ins Strassenbild integriert.

### S6.6 Korridor Zentrumsumfahrung

Die Siedlungsentwicklung wird auf eine mögliche Umfahrung abgestimmt. Der Korridor wird langfristig freigehalten.

Abb. 2 Auszug aus dem Siedlungsleitbild Hochdorf 2015

Der Planungshorizont des Siedlungsleitbilds neigt sich dem Ende zu. Zudem haben in den letzten Jahren einige raumwirksame Veränderungen (bspw. Südiareal, Mobilitätshub, Ergebnis ZMB Umfahrung) stattgefunden. Die Überarbeitung des Siedlungsleitbildes ist deshalb demnächst vorgesehen.

## 2.4 Verkehrsrichtplan Gemeinde Hochdorf 2008

Der aktuell gültige Verkehrsrichtplan stammt aus dem Jahr 2008, seine Überarbeitung ist für das Jahr 2025 vorgesehen. Grundlage für die Richtplanüberarbeitung bildet der sich in Erarbeitung befindende Masterplan Mobilität mit dem öV-Konzept, dem Strassengestaltungskonzept, dem Fuss- und Veloverkehrskonzept und dem MIV-Erschliessungskonzept.

Der Verkehrsrichtplan 2008 definiert die Hauptziele der kommunalen Verkehrsplanung sowie zugehörige Unterziele und Grundsätze. Sie sollen bei Umbauten, Sanierungen und Erschliessungsoptimierungen im bestehenden Siedlungsgebiet die allgemeine Stossrichtung der Planung / Projektierung vorgeben:

- Zugang zu Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Schutz von Gesundheit und Wohlbefinden der Menschen
- Unterstützung der lokalen Wirtschaft
- Nachhaltiger Umgang mit den Ressourcen
- Mitwirkung und Akzeptanz der Bevölkerung

## 2.5 Kantonaler Richtplan und Zumolu-Strategie des Kanton Luzern

Im [Richtplan des Kantons Luzern](#) von 2015 ist die Gemeinde Hochdorf als regionales Zentrum (Z4) auf einer kantonalen Nebenentwicklungsachse klassiert. Die Nebenentwicklungsachsen verbinden die Regional- und Subzentren an die Hauptentwicklungsachse des Kantons und an das Hauptzentrum Luzern. Der Richtplan befindet sich derzeit in Totalrevision.

Ziel ist es, die ländliche Zentrumsfunktion der Gemeinde Hochdorf zu stärken, urbane Qualitäten in Zentrumslagen zu schaffen, Gebiete mit hoher Dichte an zentralen, gut erschlossenen Lagen zu entwickeln und die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte sowie regionalen Arbeitsplatzgebiete umzusetzen. Es wird eine optimale Erschliessung und Nutzung der Bauzonen, eine Siedlungsentwicklung nach innen sowie eine hohe ortsbauliche und gestalterische Siedlungsqualität angestrebt.

Der [kantonale Planungsbericht Zukunft Mobilität Luzern](#) (Zumolu) baut auf den vier Grundpfeilern «Verkehr 1. vermeiden, 2. verlagern, 3. vernetzen und 4. verträglich abwickeln» und definiert Raumtypen zum Thema Mobilität. Die Stossrichtungen konkretisieren die Ziele aus dem kantonalen Richtplan. Mittelfristig soll das neue «Programm Gesamtmobilität» das Bauprogramm des Kantons ablösen und so eine Planungsgrundlage für alle Verkehrsarten darstellen. Hochdorf ist als Raum mit dichten Siedlungen definiert, in welchem die Förderung des kollektiven Verkehrs, der flächeneffizienten Verkehrsmitteln und der intermodale Verkehr gestärkt werden soll. Die Rolle des MIV Privat- und Wirtschaftsverkehr soll unverändert bleiben.

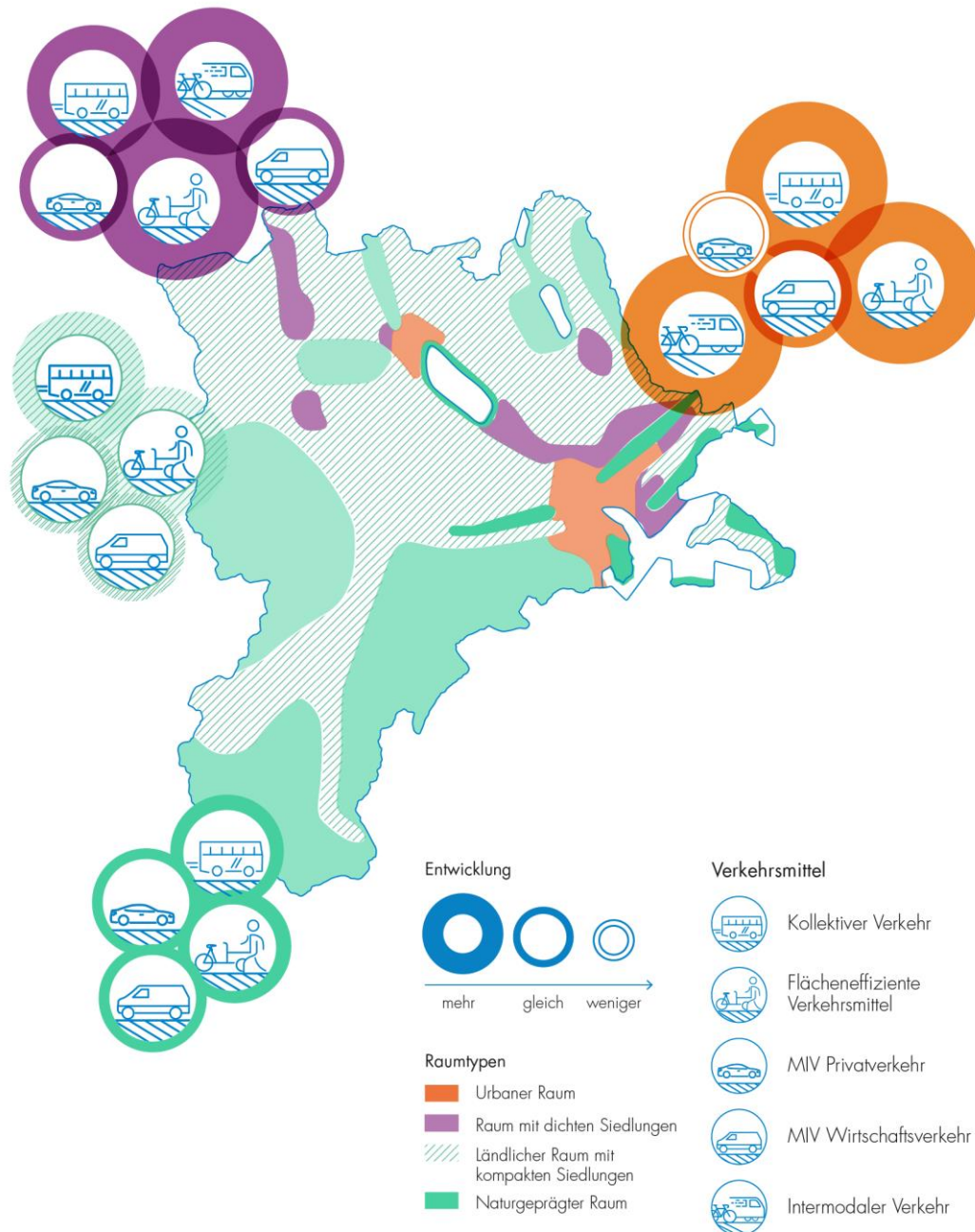


Abb. 3 Übersichtskarte Raumkategorisierung Zumolu Kanton Luzern

## 2.6 Aktuelle Planungen

Folgende weitere Planungen im Bereich der Verkehrs- und Infrastruktur sind aktuell in Erarbeitung oder wurden kürzlich abgeschlossen und haben direkt oder indirekt eine Auswirkung auf die Hochdorfer Verkehrsplanung:

### Kanton Luzern

- Gesamtverkehrskonzept K16 Seetal (2017)
- Zweckmässigkeitsbeurteilung Umfahrung Hochdorf (2023)
- Resultate der automatischen Strassenverkehrszählungen 2021 (2022)
- Verkehrsmodell Seetal (2021)
- Konzept Verkehrsmanagement zur Verbesserung öV (2023)
- Verkehrsverbund Luzern, Zielkonzept Bus 2040 (2022/23)
- Gesamtsystem Bypass Luzern, Projektierung
- Durchgangsbahnhof Luzern, Projektierung
- Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik (2021)

### **Region Seetal**

- Regionaler Entwicklungsplan REP Seetal (2021)

### **Gemeinde Hochdorf**

- Kommunalen Verkehrsrichtplan (2008, 2025)
- Masterplan Mobilität mit
  - öV-Konzept (2023/24)
  - Frei- und Strassenraumkonzept (2023/24)
  - Fuss- und Veloverkehrskonzept (2023/24)
  - MIV-Erschliessungskonzept (2024/25)
- Siedlungsleitbild Hochdorf (2015, 2026)
- Positionspapier Energie, Klima, Umwelt (2022-2025)
- Verkehrsbericht Hochdorf (2015)
- Parkplatzreglement (2001, 2024)
- Entwicklung Südiareal / Mobilitätshub Hochdorf (2021-2026)
- Fernwärmeverbund Hochdorf, Planung ebl (2023+)
- Teilrevision Ortsplanung (2023+)
- Umgestaltung Brauipplatz (2024)

### 3 Zustand und Entwicklungen

Für die Erarbeitung einer tragfähigen Vision und realistischer Ziele ist es wichtig, dass der Verkehr und die Mobilität in Hochdorf verstanden und die weiteren Entwicklungen erkannt sind.

#### 3.1 Nutzungsangebot in Hochdorf

Das Nutzungsangebot ist unter anderem für das Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Arbeitnehmenden in Hochdorf verantwortlich. Daraus ergibt sich, von wo nach wo sich Personen bewegen, um ihren täglichen Aktivitäten nachzukommen. Die nachfolgende Grafik zeigt die Verteilung der verkehrsrelevanten Nutzungen in Hochdorf.

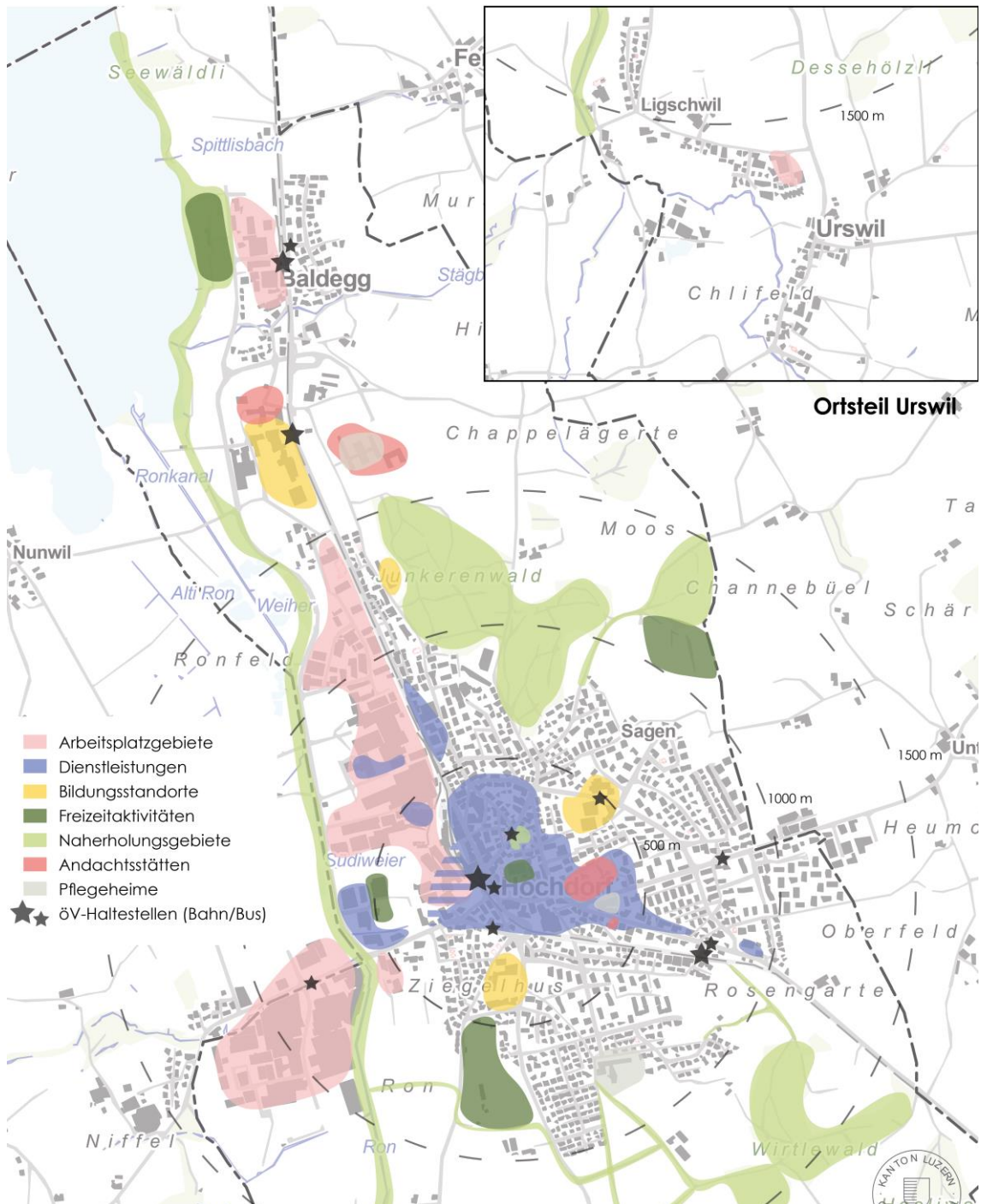


Abb. 4 Übersichtskarte verkehrserzeugende Nutzungen in Hochdorf mit Radien

- Die **Wohngebiete** liegen vorwiegend im Norden, Osten und Süden der Siedlung, haben eine grosse Ausdehnung und weisen unterschiedliche Dichten auf.
- Die **Arbeitsplatzgebiete** liegen im westlichen Siedlungsteil, sind durch Bahn und Strasse stark von der restlichen Siedlung abgetrennt und befinden sich teilweise in der Nähe zu Wohngebieten.
- Das Nutzungsangebot im Bereich der **Dienstleistung** (Verkauf, Gastro, Gesundheit, Büro) konzentriert sich auf den zusammenhängenden Dorfkern und ist von Wohngebieten umgeben, es bestehen keine offensichtlichen Subzentren. Das Fachmarktangebot liegt dezentral in der Arbeitszone.
- **Bildungsstandorte** befinden sich an zentralen Standorten über das Gemeindegebiet verteilt und sorgen für eine gute Abdeckung.
- **Freizeitaktivitäten** finden vorwiegend an Siedlungsrandern oder an Bildungsstandorten statt.
- **Naherholungsgebiete** liegen vorwiegend ausserhalb der Siedlung.
- **Andachtsstätten und Pflegeheime** sind über das Siedlungsgebiet mit einer Konzentration im Zentrum verteilt.
- **ÖV-Haltestellen** liegen mehrheitlich entlang der Nord-Süd-Achse.

Das Nutzungsangebot in Hochdorf ist vielfältig und abgesehen von Freizeitaktivitäten und Naherholung hauptsächlich im erweiterten Zentrum in einem Umkreis von 1 km ab Dorfmitte vorzufinden. Für die Nutzung des Angebots ist der Weg von den Quartieren und Ortsteilen in den Dorfkern und in die Arbeitsplatzgebiete notwendig. Teilweise bestehen Quartierangebote in Form von Tankstellenshops zur Deckung des täglichen Bedarfs. Das bestehende, eher zentrale Nutzungsangebot und die Distanzen vom Wohnort zum Angebot generieren Binnenverkehr. Das Vermeiden des Verkehrs ist durch die Digitalisierung oder Verbesserung der Nahversorgung möglich. Das Verlagern des Verkehrs ist mit der Schaffung der entsprechenden Verkehrsangeboten (Fuss- und Radwege, öV) möglich.

### 3.2 Bevölkerungsentwicklung

Das im kantonalen Richtplan festgelegte Bevölkerungsszenario sieht für Hochdorf bis 2040 ein mittleres Wachstum von 16% (durchschnittlich 0.94% pro Jahr) vor, lediglich durch Neueinzonungen. Die innere Verdichtung ist darin nicht enthalten.

Die Gemeinde Hochdorf legte mit der Ortsplanungsrevision 2021 zwei Wachstumsszenarien fest. Die Prognose wurde aufgrund ihrer Zentrumsfunktion mit einem mittleren Wachstumsszenario von 1,1% und einem hohen Wachstumsszenario von 1,8% jährlich erstellt:

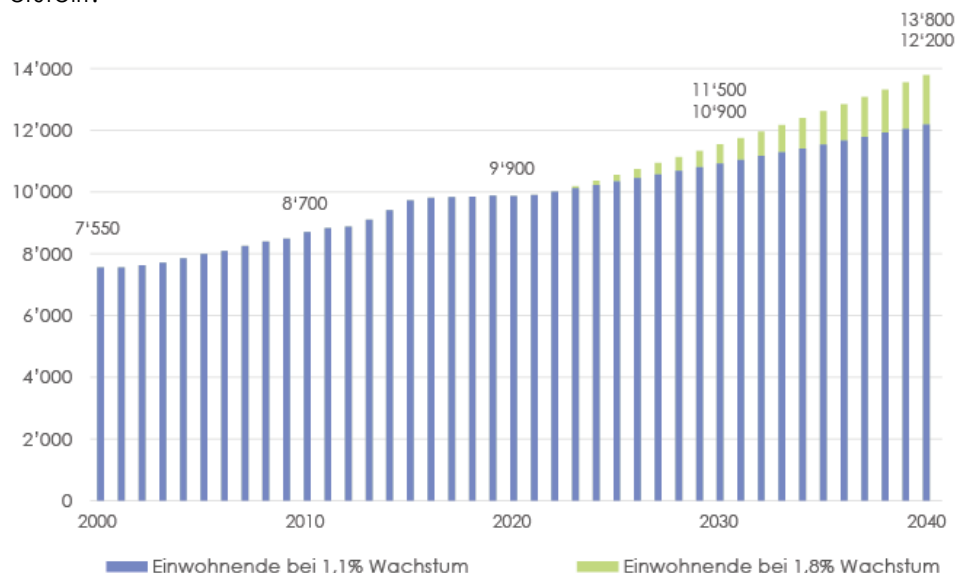


Abb. 5 Bevölkerungsszenario Hochdorf in zwei Varianten bis 2040

### 3.3 Gesellschaftliche Entwicklungen

Aus dem Planungsbericht Zumolu des Kantons gehen verschiedene Themen zur gesellschaftlichen Entwicklung hervor. Sie beeinflussen das Mobilitätsverhalten und müssen deshalb mitberücksichtigt werden:

- Werterhaltung junger Erwachsener (ökologisches Bewusstsein, Individualität)
- Alternde Gesellschaft
- Individualisierung und 24-Stunden-Gesellschaft
- Freizeitverhalten
- Homeoffice
- Smartes Arbeiten
- Einkaufsverhalten
- Sharing
- Digitalisierung

### 3.4 Wirtschaftliche Entwicklung

Die Pendlerstatistik 2018 des Bundesamts für Statistik wiedergibt die quantitativ wichtigsten Arbeitsorte der Hochdorfer Bevölkerung und die wichtigsten Wohnorte der Hochdorfer Arbeitnehmenden.

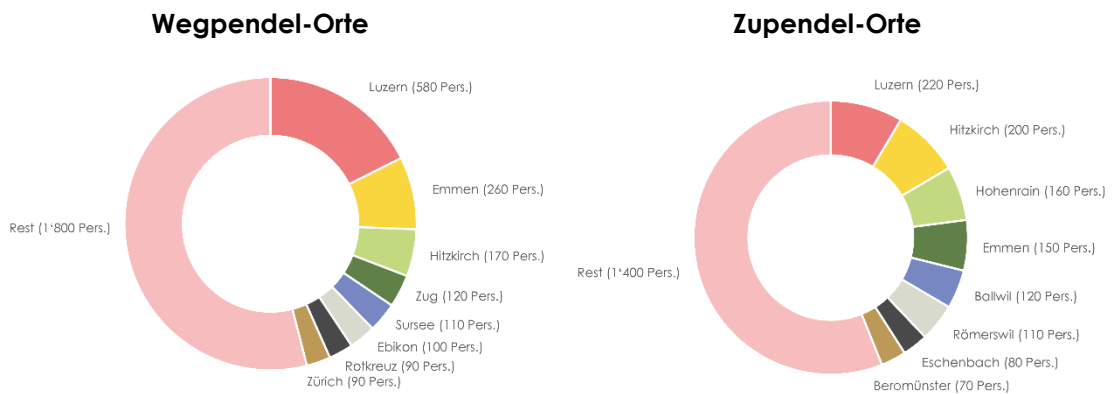


Abb. 6 Wichtigste Zu- und Wegpendelorte der Gemeinde Hochdorf

Erkennbar ist, dass die Wegpendlung in starke Wirtschaftsstandorte des Kantons Luzern oder der Metropolregion Zürich stattfindet, wie beispielsweise Luzern, Emmen oder Sursee. Die Zupendlung erfolgt aus den bevölkerungsreichsten Gemeinden entlang der Seetaler Nord-Süd-Achse und aus den umliegenden ländlichen Gemeinden. Der Raumtyp der Zu- und Wegpendelorte hat einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten, wie Kapitel 3.5 zeigt.

Die Gesamtwirtschaft in Hochdorf entwickelte sich laut der Standortanalyse von Wüest Partner AG aus dem Jahr 2022 in den letzten 15 Jahren unterdurchschnittlich. Insbesondere war das Wachstum im Dienstleistungssektor und Gewerbe in Hochdorf im Vergleich zur MS Region Sursee-Seetal schwach. Der tertiäre Sektor ist dementsprechend kleiner als im Rest der Region, bildet aber trotzdem den grössten Wirtschaftszweig.

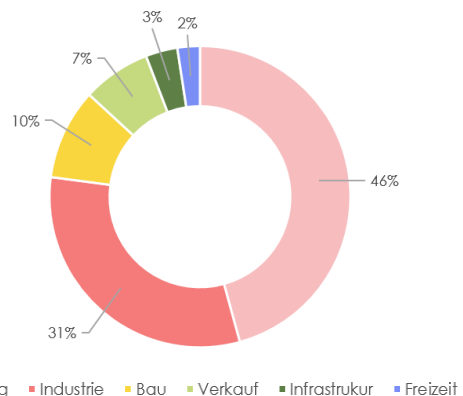


Abb. 7 Branchenmix nach Arbeitsplätzen in Hochdorf

### 3.5 Mobilitätsverhalten

LUSTAT Statistik Luzern publizierte 2023 die Ergebnisse des Mikrozensus im Bereich Mobilität und Verkehr für den Kanton Luzern. Die Statistik zeigt, dass der Raum Landschaft Ost, in dem sich Hochdorf befindet, den höchsten MIV-Anteil und den niedrigsten Velo-Anteil im ganzen Kanton hat. Allerdings ist der öV-Anteil in Landschaft Ost höher als in der Region Sempachersee Plus und Landschaft West (Willisau, Entlebuch).

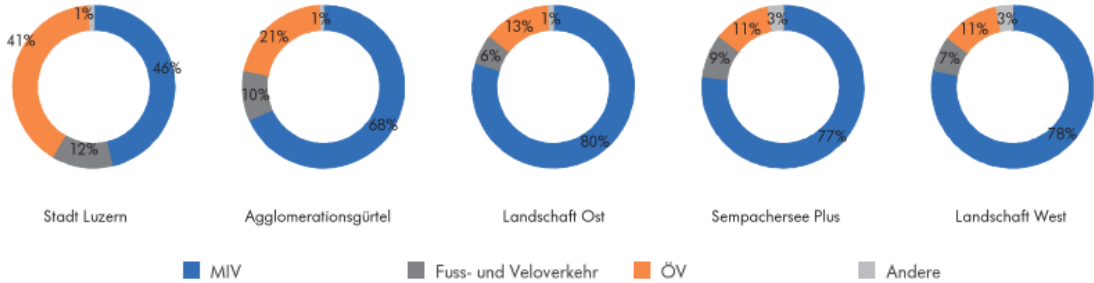


Abb. 8 Verkehrsmittelwahl nach Regionen im Kanton Luzern

Betrachtet man lediglich die Verkehrsmittelwahl der Gemeinde Hochdorf, weichen die Werte stark von denjenigen der Region ab. Sie sind deutlich öV- und Fuss-/Veloverkehrslastiger. Erkennbar ist auch, dass der Zupendelverkehr MIV-lastiger ist, als der Wegpendelverkehr. Dieser Fakt kann auf das schlechtere öV-Angebot der ländlichen Zupendelgemeinden zurückgeführt werden.

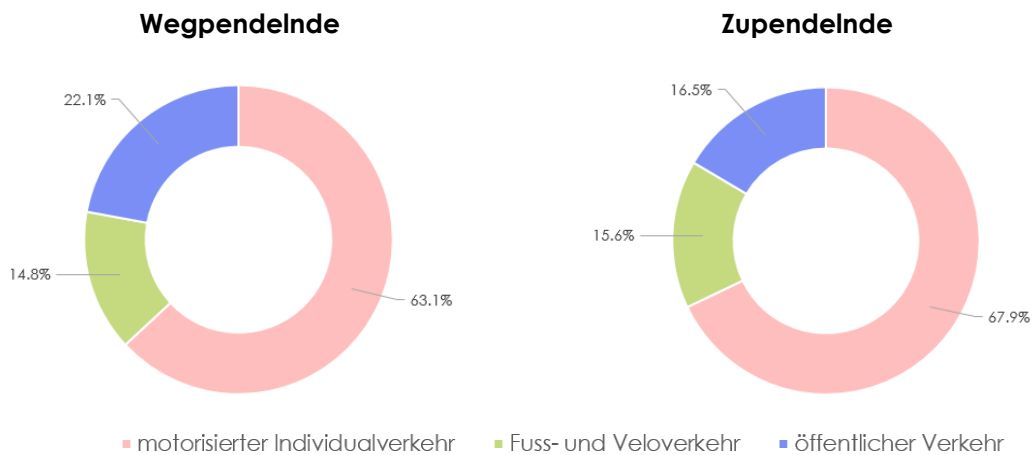


Abb. 9 Verkehrsmittelwahl der Zu- und Wegpendelnden

Die SBB führte 2018 eine Erhebung bezüglich Verkehrsmittelwahl zur An- und Abreise aus dem Siedlungsgebiet Hochdorf und umliegenden Gemeinden an den Bahnhof Hochdorf durch. Die Statistik zeigt, dass mit Abstand am meisten Personen zu Fuss an den Bahnhof gelangen, was aufgrund der kompakten Siedlung nachvollziehbar ist. Bemerkenswert ist, dass lediglich 2% mit dem Velo zum Bahnhof gelangen. Die bessere Erreichbarkeit des Bahnhofs mit dem Velo kann ein Potential zur Reisezeitverkürzung darstellen.

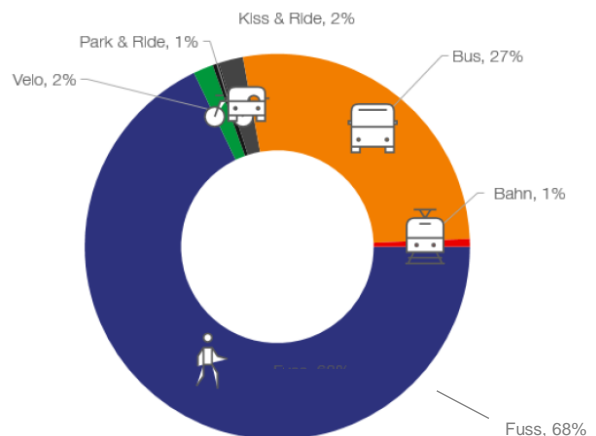


Abb. 10 Intermodales Verkehrsmodell Bahnhof Hochdorf

### 3.6 Mobilitätsprognosen

Mobilitätsprognosen werden anhand von aktuellen Verkehrszahlen und Annahmen zum Bevölkerungswachstum und Mobilitätsverhalten ermittelt. Die Verkehrsprognosen des Kantons Luzern zum Autoverkehr zeigen, dass dieser bis 2040 voraussichtlich um 13% zunehmend wird. Die bereits heute stark belasteten Strasseninfrastrukturen werden noch mehr beansprucht, die Verkehrsqualität weiter abnehmen und damit die negativen Auswirkungen für die Bevölkerung und Wirtschaft verstärkt.

Der Verkehr im öV wird prozentual ähnlich stark zunehmen. Wird das Wachstum des MIV und des öV allerdings in relativen Zahlen verglichen, werden rund 3.5-mal so viele zusätzliche Autofahrende wie öV-Nutzende unterwegs sein. Der durchschnittliche Besetzungsgrad beträgt 1.5 Personen pro Auto.

	IST-Zustand		Prognose 2040	
	DTV Mo-So	DWV Mo-Fr	DTV Mo-So	DWV Mo-Fr
<b>MIV</b>	19'647	21'713	22'045	24'685
Kreisel Braui			(+2'398, 12%)	(+2'972, 14%)
davon Schwer- verkehr (13.5%)	2'692	2'891	2'976	3'332
			(+284, 11%)	(+441, 15%)
<b>öV</b>	3'390	3'910	3'870	4'440
			(+480, 14%)	(+530, 14%)
<b>Veloverkehr</b>	Keine Zahlen		Keine Zahlen	
<b>Fussverkehr</b>	Keine Zahlen		Keine Zahlen	

### 3.7 Klimabelastung

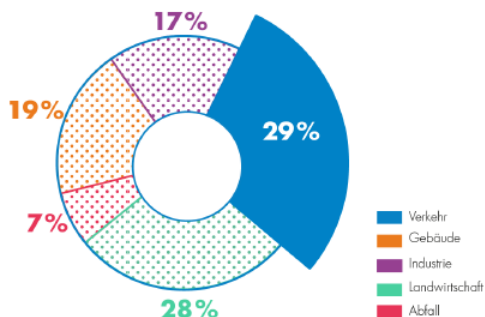


Abb. 11 Anteil Verkehr an den Treibhausgasemissionen im Kanton Luzern

Der Verkehr ist ein relevanter Faktor, um den CO<sub>2</sub>-Absenkpfad bis 2050 zu erreichen. Der Kanton Luzern hat dafür im Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik 2021 Stossrichtungen zum Thema Mobilität und Verkehr und Massnahmen festgelegt:

- Defossilisierung motorisierter Individualverkehr: Der MIV basiert auf treibhausgasfreien Energieträgern
- Defossilisierung öffentlicher Verkehr: Der öV basiert auf treibhausgasfreien Energieträgern
- Vermeidung und Verlagerung von Verkehr: Vermeidungs- und Verlagerungsmassnahmen im Verkehr leisten einen Beitrag zur Einsparung von CO<sub>2</sub>.

Anhand des Berichts lässt sich auch feststellen, dass in der Gemeinde Hochdorf überdurchschnittlich viele Fahrzeuge mit Benzin- und Dieselantrieben eingelöst sind. Die Gemeinde kann insbesondere im Bereich der Verkehrsvermeidung und -verlagerung ihren Anteil zu den beschlossenen Massnahmen beitragen.

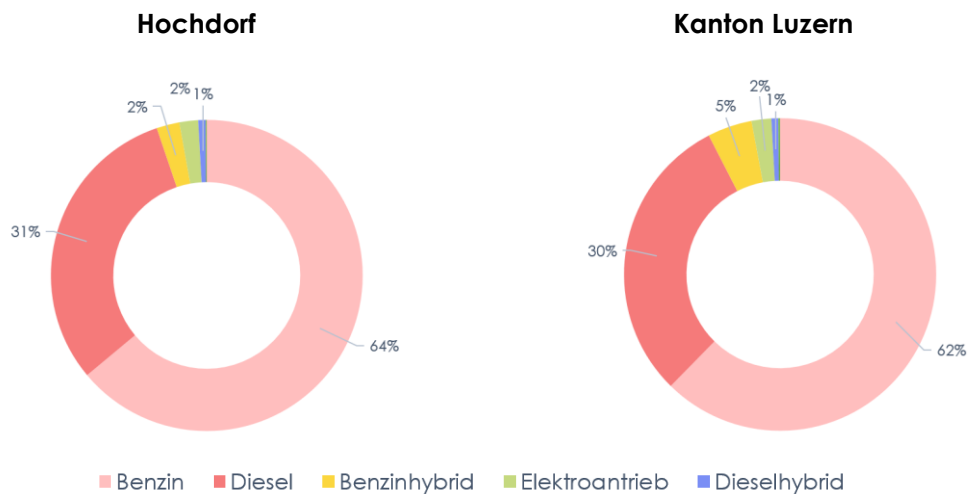


Abb. 12 Vergleich Antriebssysteme der Personenwagen

Nebst den kantonalen Stossrichtungen sind auch die Klimaziele der Gemeinde Hochdorf in der Verkehrsplanung relevant. Hochdorf ist Halterin des Labels Energiestadt. Deshalb erarbeitete sie 2022 ein energiepolitisches Programm, welches Massnahmen zur Defossilisierung der Gemeinde enthält:

- Erneuerbare Stromproduktion in der Gemeinde fördern
- Nutzung von erneuerbaren Energien, Abwärme und Umweltwärme in Wärme- und Kältenetzen fördern
- Mobilität:
  - Velowegnetz- und Infrastruktur erfassen und optimieren
  - Mobilitätsmanagement und kombinierte Mobilität fördern

## 4 Vision

Hochdorf bietet direkte, sichere und attraktive Mobilitätsangebote. Die Verbindungen laden ein, sich ressourcenschonend zu bewegen. Die Menschen bewegen sich bewusst, gesund und nachhaltig. Wenn immer möglich, wird das Ziel zu Fuss, per Velo oder öV erreicht.

**HochDorf der kurzen Wege**

## 5 Ziele

Die Gemeinde Hochdorf sorgt für eine nachhaltige, differenzierte, einfach zugängliche und zuverlässige Mobilität. In den anstehenden Projekten wird das 4V-Prinzip mit der nachfolgenden Priorisierung angewendet. Die Gemeinde und Schule Hochdorf übernimmt in der Förderung des bewussten Mobilitätsverhaltens eine Vorbildfunktion.

### a. Verkehr vermeiden

heisst Mobilitätsbedürfnisse reduzieren.

Ziele für Hochdorf:

- Die Bevölkerung und die Unternehmungen sind auf das Thema sensibilisiert und leisten einen Beitrag zur Mobilitätswende.
- Die Nutzungsangebote sind im Sinne der Abstimmung von Siedlung und Verkehr überprüft und wo notwendig gestärkt oder mit neuen Angeboten ergänzt.
- Bei relevanten Bauprojekten sind Mobilitätskonzepte Bestandteil.
- Das flexible Arbeiten ist durch die Unternehmen gefördert.
- Die Verkehrsnetze sind so optimiert und ergänzt, dass die Ziele direkt erreicht werden können und Mehrverkehr vermindert ist.

### b. Verkehr verlagern

heisst Verkehr zeitlich und zu flächeneffizienten und kollektiven Verkehrsmitteln verschieben.

Ziele für Hochdorf:

- Der Modalsplitanteil des MIV ist reduziert.
- Die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des öV und des MIV sind gestärkt.
- Die Fuss- und Veloverbindungen sind direkt und sicher ausgebaut.
- Die Quell- und Zielorte des öV und Fuss- und Veloverkehrs sind attraktiv gestaltet.
- Bei relevanten Bauprojekten sind Mobilitätskonzepte Bestandteil.

### c. Verkehr vernetzen

heisst Mobilitätsformen besser aufeinander abstimmen.

Ziele für Hochdorf:

- Hochdorferinnen und Hochdorfer leben multimodal und nutzen verschiedene Verkehrsmittel
- Der Mobilitätshub Hochdorf als regionaler Verkehrsknotenpunkt ist entwickelt und gebaut.

- Der bequeme Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln ist bei allen öV-Haltestellen möglich.
- Digitale Angebote zur Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel sind geplant oder umgesetzt.
- Sharing-Angebote sind wo sinnvoll etabliert.
- Die regionale Zusammenarbeit in der Verkehrsplanung wird gelebt.

**d. Verkehr verträglich abwickeln**

heisst Belastung des verbleibenden Verkehrs minimieren.

Ziele für Hochdorf:

- Verkehrsflächen werden flächeneffizienter genutzt.
- Die Emissionsbelastung ist durch geeignete Massnahmen reduziert, der Strassenraum sicher nutzbar und die Aufenthaltsqualität erhöht.
- Die Verkehrsräume sind für alle Verkehrsteilnehmenden sicher und bedürfnisgerecht gestaltet.
- Alternative Antriebe sind gefördert und die notwendigen Infrastrukturen vorhanden.

Diese Zielsetzungen haben die Absicht, das MIV-Wachstum bis 2040 zu stoppen. Das heisst, dass alternative Angebote (bspw. Digitalisierung, Nahversorgung) oder nachhaltigere Mobilitätsformen (bspw. öV, Fuss- und Veloverkehr) so attraktiv sind, dass ab 2040 in Hochdorf kein zusätzlicher Autoverkehr mehr entsteht.

## 6 Projekte

Die vorliegende Strategie fliesst in die zukünftigen Verkehrsplanungsprojekte der Gemeinde ein. Wo immer möglich werden die Resultate behördenverbindlich und wo notwendig grundeigentümergebunden gesichert.

Sämtliche Projekte sind durch die zuständige Stelle im Legislaturprogramm 2024+ und im Aufgaben- und Finanzplan 2024+ festzusetzen. Die internen Ressourcen sind einzuplanen und wo nötig zu schaffen, wenn dies aufgrund finanzieller und politischer Sicht der Gemeinde möglich ist. Die Themen sind aufeinander abzustimmen. Chancen und Risiken für die Zielerreichung sind pro Projekt aufzuzeigen. Die Kommunikation und Mitwirkung sind pro Projekt zu gestalten.

<b>Projekte</b> Beschreibung	<b>Lead</b>	<b>Wann</b>	<b>Wirkung</b> <b>4V</b>
<b>Gesamtverkehr</b>			
<b>K16-Planung Kanton / ZMB-Synthese</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aktive Rolle bei der Planung Verkehrsmanagement K16 einnehmen</li> <li>- Koordination mit Gemeindestrassennetz</li> <li>- Abstimmung mit allen kommunalen Konzepten</li> <li>- Verkehrsmonitoring aufbauen</li> </ul>	PL T, BVU, GR	asap	verlagern vernetzen verträglich abwickeln
<b>Gesamtmobilitätskonzept Seetal</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kommunikation der Forderung seitens Gemeinden an Kanton</li> <li>- Prozessplanung abhängig von Kanton</li> </ul>	RET	2023+	verlagern vernetzen verträglich abwickeln
<b>Masterplan Mobilität</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- öV-Konzept, Strassen- und Freiraumgestaltungskonzept, Fuss- und Veloverkehrskonzept und MIV-Erschliessungskonzept sind Bestandteil</li> <li>- Koordination der vier Konzeptplanungen als Grundlage der Richtplanung</li> </ul>	BVU	2023/24	vermeiden verlagern vernetzen verträglich abwickeln
<b>Strassengestaltungskonzept</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mitwirkung Bevölkerung</li> <li>- Festlegung von Standards für die Strassenraumplanung</li> <li>- Qualitätsanforderungen an Verkehrs- und Freiräume definieren</li> <li>- Grundlage für Masterplan Mobilität und Tiefbauprojekte</li> </ul>	BVU	2023/24	verlagern verträglich abwickeln
<b>Gesamtrevision Verkehrsrichtpläne</b> (MIV, öV, Fuss, Velo) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Masterplan Mobilität bildet Grundlage</li> <li>- Anpassen an heutige Bedürfnisse und Nutzungen</li> <li>- Netz-Hierarchien und Funktionen definieren</li> <li>- Strategien aus Verkehrsbericht 2015 überprüfen</li> </ul>	BVU	2024/25	vermeiden verlagern vernetzen verträglich abwickeln

<b>Teilrevision Ortsplanung 2023+</b> - Prüfung BZR zu Parkierungsbestimmungen - Mobilitätskonzepte bei Bauprojekten in BZR aufnehmen - Verantwortung Volksabstimmung bei Gemeinderat	PL R+M, GR	2023/24	verlagern
<b>Gesamtrevision Parkplatz-Reglement</b> - Rahmenbedingungen für Parkierung und Mobilitätsmanagements - Verantwortung Volksabstimmung bei Gemeinderat	PL T, GR	2024	vermeiden verlagern
<b>Mobilitätsmanagement in Unternehmen</b> - Massnahmen fördern (LuzernMobil) - Anlass mit Unternehmen Sept. 2023 - Vorreiter-Projekte finden - Einführung von Mobilitätsmanagement in Gemeinde und Schule	BVU, PA	2023+	vermeiden verlagern vernetzen
<b>Mobilität in Organisationsstruktur</b> - Mobilitätsplanung als fester Bestandteil der Gemeindeaufgaben festlegen	BVU, PA	2024	vermeiden verlagern
<b>Revision Siedlungsleitbild</b> - Mind. Teilrevision betr. Verkehr S6 - Anpassen an heutige Bedürfnisse und Nutzungen - Aktive Bodenpolitik in Siedlungsleitbild integrieren	BVU	2025	vermeiden verlagern vernetzen verträglich abwickeln
<b>Öffentlicher Verkehr</b>			
<b>ÖV-Konzept</b> - Grundlagen für öV-Angebote - Grundlagen für Nutzungsplanung/Netz- und Infrastrukturplanung schaffen - Grundlage für Masterplan Mobilität	PL R+M	2023/24	verlagern vernetzen
<b>Entwicklung Mobilitätshub Hochdorf</b> - In Testplanung Südiareal integriert, anschliessender Planungsprozess zu klären - Betriebskonzept mit VVL/Kanton	PL R+M	2024+	verlagern vernetzen
<b>BehiG-Ausbau öV-Infrastruktur</b> - Bestehende öV-Haltestellen auf Gemeindennetz BehiG ausbauen	PL R+M	2023+	verlagern
<b>Fuss- und Veloverkehr</b>			
<b>Fuss- und Veloverkehrskonzept</b> - Aufbauend auf Verkehrsrichtplan und Fusswegschwachstellenanalyse - Qualitätsstandards festlegen - Netz definieren - Grundlage für Masterplan Mobilität und Tiefbauprojekte	BVU	2024	verlagern
<b>Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz</b> - Sofortmassnahmen/Bauprogramm gestützt auf Fussverkehrsanalyse und Quartieranalyse Strassengestaltungskonzept	PL T, PL R+M	2024+	verlagern verträglich abwickeln

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Freiraumplanung Brauiareal, Bevorzugung des Langsamverkehrs, Umgestaltung</li> <li>- Massnahmen gestützt auf Verkehrsrichtplan</li> </ul>			
<b>Nextbike Oberseetal</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ergänzung von 10 weiteren Standorten in Hochdorf</li> <li>- Abstimmung mit Netz Oberseetal</li> </ul>	PL R+M, PL T	2024	verlagern
<b>MIV Verkehr</b>			
<b>MIV-Erschliessungskonzept</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grundlagen für MIV-Abwicklung inkl. Netzergänzungen/Knoten</li> <li>- Grundlage für Masterplan Mobilität</li> </ul>	BVU	2024/25	verträglich abwickeln
<b>Öffentliche (und private) Parkierung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bewirtschaftung und Signalisation einführen</li> <li>- Koordination mit PP-Reglement</li> <li>- Kommunale Förder-Beiträge an Ladinfrastruktur</li> </ul>	PL T	2024	vermeiden verträglich abwickeln
<b>Netzoptimierung Gemeinde- und Privatstrassen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Massnahmenplanung gestützt auf Masterplan bzw. Richtplan</li> <li>- Koordination mit K16-Planung</li> </ul>	BVU	2025	verlagern verträglich abwickeln

GR	Gemeinderat
BVU	Bereich Bau, Verkehr, Umwelt → Zuständigkeit intern zu definieren
PL R+M	Projektleitung Raum und Mobilität
PL T	Projektleitung Tiefbau
PA	Personalamt
RET	Regionaler Entwicklungsträger

## 6.1 Controlling und Weiterentwicklung

Die genannten Projekte sollen einen möglichst grossen Beitrag zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung leisten. Ihre Wirkung ist deshalb regelmässig durch das Ressort BVU zu überwachen. Bei Bedarf ist die Strategie anzupassen. Die Planung der Projekte erfolgt rollend.

Die Raumplanungskommission (RPK) befasst sich gemäss Raumplanungskommissionsverordnung mit der Ortsplanung und der Verkehrsplanung. Die RPK kann inhaltliche Anregungen und Empfehlungen zuhanden Gemeinderat und BVU abgeben.

## 6.2 Kommunikation

Die Mobilitätsstrategie Hochdorf 2040 steht für eine zukunftsgerichtete und nachhaltige Entwicklung von Hochdorf. Die Gemeinde Hochdorf definiert mit der Mobilitätsstrategie ihre Haltung und ihr Handeln zum Thema der Gesamtmobilität gegenüber der Bevölkerung, den Unternehmen, der Region und dem Kanton. Die Vision und die Ziele sind den entsprechenden Anspruchsgruppen verständlich zu vermitteln:

Mitte Dezember 2023	Ankündigung der Mobilitätsstrategie durch Ressort BVU im Hochdorf Mail
Anfang Februar 2024	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Medienmitteilung Planungsergebnis ZMB durch Kanton</li> <li>• Medienmitteilung bzgl. Haltung zu den Ergebnissen, Forderung und allgemeine Aussagen zur Verkehrspolitik durch Gemeinderat</li> </ul>
März 2024	Publikation der Mobilitätsstrategie durch Gemeinderat <ul style="list-style-type: none"> <li>• Medienmitteilung Web, Hochdorf-Mail, Social Media über Zweck und Inhalt der Mobilitätsstrategie</li> <li>• Publikation Flyer und Bericht</li> <li>• Publikation Infovideo</li> <li>• Aktueller Stand der Projekte auf Website</li> </ul>

Die Vision und die Ziele und sind bei der Umsetzung der Projekte der Mobilitätsstrategie zu berücksichtigen. Die beteiligten Personen kennen die Inhalte der Strategie und arbeiten danach. Projekte, die eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung im Sinne der Mobilitätsstrategie unterstützen, werden mit diesem Logo gekennzeichnet:



# Mobilitätsstrategie

HOCHDORF | 2040

Abb. 13 Logo Mobilitätsstrategie

## Abkürzungsverzeichnis

asap	as soon as possible	dt. so bald wie möglich
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz	
BZR	Bau- und Zonenreglement	
BVU	Ressort Bau, Verkehr und Umwelt	
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr (Montag – Sonntag)	
DWV	durchschnittlicher Werktagverkehr (Montag – Freitag)	
GR	Gemeinderat	
HRM II	harmonisiertes Rechnungslegungsmodell II	
K16	Kantonsstrasse Nr. 16	Hauptstrassenachse Nord-Süd in Hochdorf
LUSTAT	Lustat Statistik Luzern	öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit, Kompetenz- und Dienstleistungszentrum der öffentlichen Statistik im Kanton Luzern
LV	Langsamverkehr	
MIV	motorisierter Individualverkehr	
MS Region	mobilité spatiale	dt. räumliche Mobilität Region
öV	öffentlicher Verkehr	
PA	Personalamt	
PL R+M	Projektleitung Raum und Mobilität	
PL T	Projektleitung Tiefbau	
REP	regionaler Entwicklungsplan	
RET	regionaler Entwicklungsträger IDEE SEETAL	
RPK	Raumplanungskommission	
SBB	Schweizerische Bundesbahnen	
VLT	Verwaltungsleitung	operatives Führungsorgan der Gemeinde Hochdorf
VVL	Verkehrsverbund Luzern	öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit, plant und finanziert den öV im Kanton Luzern
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung Umfahung Hochdorf	
Zumolu	Zukunft Mobilität Luzern	

## Abbildungsverzeichnis

---

Abb. 1	Aufbau Strategie- und Arbeitspapiere Mobilität, Freiraum, Städtebau und Energie
Quelle: Gemeinde Hochdorf, Projektleitung Raum und Mobilität 2023	
Abb. 2	Auszug aus dem Siedlungsleitbild Hochdorf 2015
Quelle: Gemeinde Hochdorf	
Abb. 3	Übersichtskarte Raumkategorisierung Zumolu Kanton Luzern
Quelle: Kanton Luzern, Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement, <a href="https://mobilitaet.lu.ch/zumolu">https://mobilitaet.lu.ch/zumolu</a>	
Abb. 4	Übersichtskarte verkehrserzeugende Nutzungen in Hochdorf
Quelle: Gemeinde Hochdorf, Projektleitung Raum und Mobilität 2023	
Abb. 5	Bevölkerungsszenario Hochdorf in zwei Varianten bis 2040
Quelle: Gemeinde Hochdorf, Projektleitung Raum und Mobilität 2023	
Abb. 6	Wichtigste Zu- und Wegpendlungsorte der Gemeinde Hochdorf
Quelle: Bundesamt für Statistik, Pendlermatrix 2018, <a href="https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/pendlermobilitaet.html">https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/pendlermobilitaet.html</a> , Darstellung Gemeinde Hochdorf, Projektleitung Raum und Mobilität 2023	
Abb. 7	Branchenmix der Arbeitnehmenden in Hochdorf
Quelle: Wüest Partner AG, Standort- und Marktanalyse 2022, Darstellung Gemeinde Hochdorf, Raum und Mobilität 2023	
Abb. 8	Verkehrsmittelwahl nach Regionen im Kanton Luzern
Quelle: Lustat Statistik Luzern, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2023, <a href="https://www.lustat.ch/analysen/objekt?id=4584">https://www.lustat.ch/analysen/objekt?id=4584</a>	
Abb. 9	Verkehrsmittelwahl der Zu- und Wegpendlerinnen
Quelle: Wüest Partner AG, Standort- und Marktanalyse 2022, Darstellung Gemeinde Hochdorf, Raum und Mobilität 2023	
Abb. 10	Intermodales Verkehrsmodell Bahnhof Hochdorf
Quelle: SBB AG 2018	
Abb. 11	Anteil Verkehr an Treibhausgasemissionen im Kanton Luzern
Quelle: Kanton Luzern, Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement, Planungsbericht Klima- und Energiepolitik Kanton Luzern 2021, <a href="https://klima.lu.ch/Klimapolitik_Kanton_Luzern/Planungsbericht_Klima_und_Energie">https://klima.lu.ch/Klimapolitik_Kanton_Luzern/Planungsbericht_Klima_und_Energie</a>	
Abb. 12	Vergleich Antriebssysteme der Personenwagen
Quelle: Kanton Luzern, Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement, Planungsbericht Klima- und Energiepolitik Kanton Luzern 2021, <a href="https://klima.lu.ch/Klimapolitik_Kanton_Luzern/Planungsbericht_Klima_und_Energie">https://klima.lu.ch/Klimapolitik_Kanton_Luzern/Planungsbericht_Klima_und_Energie</a> , Darstellung Gemeinde Hochdorf, Projektleitung Raum und Mobilität 2023	
Abb. 13	Logo Mobilitätsstrategie
Quelle: Gemeinde Hochdorf, Projektleitung Raum und Mobilität 2023	

---

