

KVSE - Mobilitätskonzept Drittnutzungen

Auftraggeber

Kanton Luzern
Dienststelle Immobilien
Stadthofstrasse 4
6002 Luzern



Bearbeitung

PLANAR AG für Raumentwicklung

Gutstrasse 73, 8055 Zürich

Tel 044 421 38 38

www.planar.ch, info@planar.ch

Stefan Schneider, Dipl. Geograph SVI

Nora Farrag, BSc ZFH in Umweltingenieurwesen

Lea Portmann, MSc ETH Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Rahmenbedingungen	4
2.1	Rechtliche Rahmenbedingungen	4
2.2	Erschliessung und Parkplatznachweis	4
2.2.1	Erschliessung und Übersicht	4
2.2.2	Abstellplatzangebot	5
3	Nutzung	5
4	Massnahmen	5
4.1	Mietrechtliche Verpflichtung	5
4.2	Mobilitätsangebote	5
4.2.1	Generelle Überlegung	5
4.2.2	Finanzieller Anreiz Mietkostensparnis	6
4.2.3	Massnahmen	6
4.2.4	Vorbehalt	6
5	Controlling	10
5.1	Retail-Nutzung	10
5.2	Maximal zulässige Fahrtenanzahl	10
5.3	Rückfallebene	10
5.4	Betriebliche Organisation	10
6	Abschätzung der Parkplatznachfrage	11

1 Einleitung

Auf dem durch den Bebauungsplan «Seetalplatz Ost, A1» geregelten Baufeld plant der Kanton Luzern das «Kantonale Verwaltungsgebäude Seetalplatz Emmen» (KVSE). In diesem Gebäude sollen rund 30 Organisationseinheiten der Kantonsverwaltung mit rund 1'450 Mitarbeitenden auf 932 Arbeitsplätzen Platz finden. Zusätzlich sind auch geteilte Nutzungen sowie Drittnutzungen vorgesehen. Der Bebauungsplan sieht vor, dass für das KVSE ein Mobilitätskonzept zu erstellen ist.

Das mit der Baueingabe vorgelegte Mobilitätskonzept zeigt auf, unter welchen Rahmenbedingungen die Mobilität der Nutzungen Retail und Dienstleistungen Dritter (ohne kantonale Verwaltung) organisiert wird und mit welchen Massnahmen die Mobilitäts-Nachfrage insbesondere auf die hervorragende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr gelenkt sowie auf das gegenüber den Minimalanforderungen deutlich reduzierte Angebot an Abstellplätzen für Personenwagen abgestimmt wird.

Ebenfalls aufgezeigt wird das Controlling, mit welchem die Abstimmung von Angebot und Nachfrage gegenüber der Bewilligungsbehörde dokumentiert und langfristig sichergestellt wird.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Der Bebauungsplan definiert zusammen mit der «Strategie Mobilitätsmanagement Kanton Luzern» und dem «Leitfaden Mobilität LuzernNord» die Rahmenbedingungen für das Mobilitätskonzept. Der Bebauungsplan «Seetalplatz Ost, A1» regelt insbesondere auch die Parkierung auf dem Areal.

Mit der Umsetzung des mit der Baueingabe vorgelegten Mobilitätskonzepts schafft die Bauherrschaft auch die Voraussetzungen, dass das Projekt für die Nutzungen Retail und Dienstleistungen Dritter – in der Folge auch als «Drittnutzungen» bezeichnet – bewilligt werden kann.

2.2 Erschliessung und Parkplatznachweis

2.2.1 Erschliessung und Übersicht

Details zur Erschliessung der Nutzung sowie zum Parkplatznachweis finden sich in den Unterlagen zur Baueingabe. Der Parkplatznachweis zeigt den Bedarf nach Vorgaben sowie das effektive Angebot sowohl für Personenwagen als auch für Motorräder und Veloabstellplätze auf.

Die tiefe vorgesehene Parkplatzanzahl ergibt sich aufgrund der Standortvoraussetzungen, der Vorgaben zur maximal zulässigen Anzahl an Motorfahrzeugfahrten in der Abendspitzenstunde sowie aus den Voraussetzungen des Baugrundes (Grundwasser), welcher lediglich ein Untergeschoss zulässt.

2.2.2 Abstellplatzangebot

Den Drittnutzungen werden insgesamt 3 Parkfelder auf dem KVSE-Areal zur Verfügung gestellt.

Parkplätze für Retail-Nutzung:	1 Stk.
Parkplätze für Dienstleistungen Dritte:	2 Stk.
Hindernisfreier Parkplatz exklusiv für Drittnutzungen:	0 Stk.
Total	1 Stk.

Drittnutzungs-Betriebe haben zudem die Möglichkeit, für den Bedarf eines spezifischen Besuchs gegen Bezahlung und unter noch zu definierenden Bedingungen und sofern verfügbar, einen der im KVSE angebotenen Besucher-P zu reservieren. Darunter finden sich insgesamt 4 hindernisfreie Parkfelder.

Parkfelder für Besuchende KVSE (inkl. Wohnen / Retail / DL Dritte / Gastro):	22 Stk.
Hindernisfreie Besucher-Parkplätze:	4 Stk.
Total	26 Stk.

Details dazu sowie zu den Motorrad- und Veloabstellplätzen finden sich in den Unterlagen zur Baueingabe.

3 Nutzung

Die insgesamt 530 m² Geschossfläche für Retail sowie 3'042 m² für Dienstleistungen Dritter werden «autofrei» geplant und vermietet. Details zur Nutzung (Flächen, Grundrisse etc.) finden sich in den Unterlagen zur Baueingabe.

4 Massnahmen

4.1 Mietrechtliche Verpflichtung

Die Flächen für Drittnutzungen im KVSE werden bei Neubezügen i.d.R. ausschliesslich an Geschäfte vermietet, die ohne eigene Parkfelder funktionieren. Im Rahmen der operativen Vermietung kann die Bauherrschaft über die Vermietung der für die Nutzung verfügbaren Parkfelder befinden. Der Autobesitz der Mieterschaft wird über ein Vermietungskonzept mit mietvertraglicher Regelung geregelt. Details dazu finden sich unter den nachstehend aufgeführten Massnahmen (D1).

4.2 Mobilitätsangebote

4.2.1 Generelle Überlegung

Angesichts der bisherigen Erfahrungen mit autofreien Nutzungen kann davon ausgegangen werden, dass sich nahezu ausschliesslich bereits im Vorhinein geeignete Betriebe für diese Flächen interessieren. Die Beschäftigten dieser Betriebe sind entsprechend versiert darin, ihre Mobilität autofrei zu organisieren, und müssen deshalb nicht erst durch Informationen und entsprechende Angebote zu Verhaltensänderungen („Umsteigen“) motiviert werden. Trotzdem sollen im Projekt KVSE Mobilitätsangebote geschaffen und/oder beworben wer-

den, welche die Aufrechterhaltung einer auf die Nutzung von privaten Personenwagen verzichtenden Mobilitätsverhaltens fördern. Darüber hinaus werden die Beschäftigten der entsprechenden Nutzungen im KVSE für ihren Autoverzicht auch finanziell belohnt.

4.2.2 Finanzieller Anreiz Mietkostensparnis

Die Mietparteien des KVSE profitieren finanziell von der Autofreiheit ihrer Flächen: Dies, weil Tiefgaragen, insbesondere bei hohen Grundstückspreisen, Erstellungskosten verursachen, die nicht vollständig über Parkplatzmieten amortisiert werden können (die resultierenden Mietpreise wären nicht marktgerecht und würden zu Leerstand führen). Es ist deshalb bei Neubauten gang und gäbe, einen Teil der Erstellungskosten der Tiefgarage über die Miete der Nutzflächen, anstatt über die Parkplatzmieten zu amortisieren. Dies kann zu einer insgesamt erheblichen, von den Betroffenen unbemerkten Quersubventionierung von Beschäftigten-Parkplätzen durch autofreie Betriebe führen. Durch den Verzicht auf Parkfelder in einer Tiefgarage kann den autofreien Betrieben des KVSE ein Mietzins gewährt werden, der keine solche Tiefgaragen-Quersubventionierung enthält, entsprechend günstiger ausfällt und damit einem finanziellen Mobilitätsbonus entspricht.

4.2.3 Massnahmen

Die Tabelle 1 zeigt in einer Übersicht, welche Massnahmen im Rahmen des Mobilitätskonzepts für die Drittnutzungen vorgesehen sind, ihre Merkmale und wie sich diese Massnahmen bezüglich ihres Realisierungshorizonts einordnen lassen. Die Massnahmen unterstützen die Betriebe bei ihrem Verzicht auf die Nutzung eines eigenen Autos.

4.2.4 Vorbehalt

Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt vorbehaltlich der Beschlüsse der zuständigen Gremien und der Kreditfreigabe durch die zuständigen Instanzen.

Kommentare S+P, Stand 7.12.22

Tabelle 1: Massnahmen des Mobilitätskonzepts Drittnutzungen nach Bereichen und Realisierungshorizonten

	Massnahmen	Realisierungshorizonte		
		Vorbereitend	Übergang	betriebllich
Konzept: Ende 2023 / 2024	D1 autofreie Betriebe Drittnutzungen - Vermietungskonzept *	x		x
Konzept: Ende 2023 / 2024	D2 Bereitstellung Carsharing-Fahrzeuge *	x		x
baulich erledigt, Platz im UG beschränkt. Möglichkeiten Aussenraum und Lademöglichkeiten: prüfen 2023	D3 viele und qualitativ hochwertige Veloabstellplätze mit Lademöglichkeit		Entscheid übergeordnet wenn grösserer Bedarf vorhanden als Bestellung, Realisierung durch Bau	
baulich erledigt, wieder ab 2026	D4 Service-Infrastrukturen Velo			x
Konzept: Ende 2023 / 2024	D5 Bereitstellung Bikesharing-Fahrzeuge *	x		x
bei Bedarf	D6 Abstimmung/Koordination mit benachbarten Baufeldern *	x		x
ab 2026	D7 Mobilitätsinformationen für Mieterschaft, Beschäftigte und Besuchende *	x		x

* nicht bei Bau, Zuständigkeit nicht abschliessend geklärt

D1 Autofreie Drittnutzungen - Vermietungskonzept

Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung Die Flächen für Drittnutzungen im KVSE werden bei Neubezügen ausschliesslich an autofreie Betriebe vermietet. Mit einer mietvertraglichen Regelung wird sichergestellt, dass die Drittnutzungsflächen autofrei betrieben werden:

- Bei der Ausschreibung von freien Flächen wird auf das Konzept der autofreien Nutzung hingewiesen.
- Sämtliche Mietparteien verpflichten sich in einer Zusatzvereinbarung zum Mietvertrag, kein Geschäfts- oder Privat-Auto zu halten, das auf dem Areal der Vermieterin bzw. in dessen Umgebung seinen Standplatz hat. Die Mietenden werden verpflichtet, die Einhaltung dieser Regelung auch für sämtliche Beschäftigten zu gewährleisten.
- Mietparteien, welche ein Geschäfts- oder Privat-Auto nutzen wollen, können ein Gesuch für einen Personenwagenabstellplatz stellen. Die Verwaltung entspricht solchen Gesuchen nur in begründeten Ausnahmefällen (z.B. eingeschränkte körperliche Mobilität, berufliche Härtefälle, betriebliche Besonderheiten) und nur, sofern die Personenwagenabstellplätze (PAP) noch nicht anderweitig vergeben sind. In einer neuerlichen Zusatzvereinbarung zum Mietvertrag verpflichten sich diese Personen, für ihr Auto einen der zum KVSE gehörenden PAP zu mieten. Eine dauerhafte Nutzung der umgebenden öffentlichen Parkfelder wird für autobesitzende Beschäftigte des KVSE mittels dieser Vereinbarung ausgeschlossen.

Realisierungshorizont der Massnahme vorbereitend Übergang betrieblich

D2 Bereitstellung Carsharing-Fahrzeuge

Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung Je nach Verfügbarkeit kann durch die Mieterschaft auf das Carsharingangebot innerhalb des KVSE oder in den Baufeldern B1 bis B3 zugegriffen werden.

Realisierungshorizont der Massnahme vorbereitend Übergang betrieblich

D3 Qualitativ hochwertige Veloabstellplätze mit Lademöglichkeit

Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung Um qualitative Hochwertigkeit der Veloabstellplätze zu gewährleisten, werden einfach bedienbare, möglichst witterungsgeschützte, diebstahlsichere sowie fahrend erreichbare Veloabstellanlagen in der Nähe der Eingänge realisiert. Für E-Bikes werden Lademöglichkeiten bereitgestellt. Neben konventionellen Abstellplätzen werden zudem auch ausreichend Abstellplätze für Bikesharing-Velos, Cargovelos sowie Velos mit Anhängern erstellt.

Realisierungshorizont der Massnahme vorbereitend Übergang betrieblich

D4 Service-Infrastruktur Velo

Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung Bei den Veloabstellanlagen im Gebäudeinneren wird eine Service-Station mit Werkzeug und Luftpumpe installiert und ausreichend gewartet.

Realisierungshorizont der Massnahme vorbereitend Übergang betrieblich

D5		Bereitstellung Bikesharing-Fahrzeuge		
Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung	Die Mietparteien erhalten Zugang zu den Sharingvelos der KVSE oder eines externen Anbieters.			
Realisierungshorizont der Massnahme	<input checked="" type="checkbox"/> vorbereitend	<input type="checkbox"/> Übergang	<input checked="" type="checkbox"/> betrieblich	
D6		Abstimmung/Koordination mit benachbarten Baufeldern		
Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung	Die Ausführungsplanung und Umsetzung der Massnahmen erfolgt in enger Abstimmung und Koordination mit der KVSE und den benachbarten Baufeldern. Dabei wird auf die im «Leitfaden Mobilität LuzernNord – Arbeitshilfe zur Erstellung von Mobilitätskonzepten ¹ » festgehaltenen, allen Baufeldern gemeinsamen strategischen Stossrichtungen abgestützt.			
Realisierungshorizont der Massnahme	<input checked="" type="checkbox"/> vorbereitend	<input type="checkbox"/> Übergang	<input checked="" type="checkbox"/> betrieblich	
D7		Mobilitätsinformationen für Mieterschaft, Beschäftigte und Besuchende		
Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung	Die Mieterschaft und die Beschäftigten erhalten – insbesondere auch bereits beim Einzug – Mobilitätsinformationen (z.B. Verweis auf Mobilitätsangebote, Infomaterial zu Velo- und Carsharingdiensten, Hauslieferdienste o.ä.). Besuchende werden darauf hingewiesen, dass auf dem KVSE-Areal keine Besucher-PP direkt angefahren werden können. Drittnutzungs-Betriebe haben die Möglichkeit, gegen Bezahlung und unter noch zu definierenden Bedingungen einen der im KVSE angebotenen Besucher-P für den Bedarf eines spezifischen Besuchs zu reservieren.			
Realisierungshorizont der Massnahme	<input type="checkbox"/> vorbereitend	<input type="checkbox"/> Übergang	<input checked="" type="checkbox"/> betrieblich	

¹ LuzernPlus, Gebietsmanagement LuzernNord, Version nach Vernehmlassung, 22.08.2019.

5 Controlling

5.1 Retail-Nutzung

Der alle zwei Jahre vorzulegende Controllingbericht zu der Drittnutzungen enthält die folgenden Informationen:

- Dokumentation der Parkplatzvermietung (Belegungsstatistik): Dokumentiert wird die Nutzung des fix zugeteilten Parkfeldes.
- Anzahl Mietparteien mit und ohne Autofrei-Verpflichtung aufgrund der Zusatzvereinbarung zu den Mietverträgen.
- Ermittlung der Anzahl der zu einem jährlichen Stichtag auf die Adressen der Überbauung eingelösten Parkkarten bei der Gemeinde Emmen. Es wird davon ausgegangen, dass diese Kennzahl von der Gemeinde zur Verfügung gestellt wird.
- Angaben zur Umsetzung der Mobilitätsangebote aus Abschnitt 4.2

Diese Angaben werden in einer Übersicht dokumentiert. Diese dient als Rechenschaftsnachweis gegenüber der Gemeinde Emmen. Sollte sich anhand des Controllings zeigen, dass die Anzahl Autos der Mieterschaft das vorhandene Angebot an Personenwagenabstellplätzen übersteigt, so erklärt sich die Grundeigentümerschaft bereit, geeignete Massnahmen zur Verringerung der Übernachfrage zu definieren und umzusetzen. Ergibt das Controlling im wiederholten Fall einen Mangel an Personenwagenabstellplätzen, so kommt die Rückfallebene zur Anwendung.

5.2 Maximal zulässige Fahrtenanzahl

Das Controlling der Einhaltung der maximal zulässige Fahrtenanzahl in den Abendspitzenstunden erfolgt im Rahmen des Mobilitätskonzepts Verwaltung. Dieses erfasst auch die durch die Drittnutzungen erzeugten Fahrten.

5.3 Rückfallebene

Sollte sich das Mobilitätskonzept nicht dauerhaft bewähren, indem sich anhaltend eine über dem vorhandenen Parkplatzangebot liegende Nachfrage zeigt, verpflichtet sich die Grundeigentümerschaft, den notwendigen Anteil der nachzuweisenden minimal erforderlichen Anzahl Parkplätze durch Erstellung, Zukauf, langfristige Anmietung bzw. Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage real nachzuweisen oder, falls dies nicht möglich ist, eine entsprechende Parkplatz-Ersatzabgabe zu entrichten.

Die Grundeigentümerschaft erklärt sich bereit, diese Verpflichtung vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anzumerken.

5.4 Betriebliche Organisation

Das Mobilitätskonzept wird durch die Bauherrschaft oder eine von ihr beauftragte Stelle umgesetzt und betrieben. Diese erstellt auch den Controllingbericht zuhanden der Bewilligungsbehörde.

6 Abschätzung der Parkplatznachfrage

Die Ausrichtung der Drittnutzungen im KVSE als weitgehend autofreie Nutzung wird aus folgenden Gründen sowohl für den Zeitpunkt des Erstbezugs wie auch für die weitere Zukunft als ausreichend betrachtet:

Zunehmender autofreier Lebensstil in städtischen Räumen

Autofreie Lebensstile sind in urbanen Räumen generell im Zunehmen begriffen. Dies zeigen u.a. die folgenden, überwiegend auf dem Mikrozensus Verkehr und Mobilität² basierenden Zahlen. Sie dokumentieren auch die bei Unternehmen zu erwartenden Entwicklungen:

- Die Wohnbevölkerung der Stadt Luzern hat 2015 33 % ihrer zurückgelegten Wege per motorisiertem Individualverkehr und 23 % mit dem ÖV zurückgelegt.³
- «Im Jahr 2020 waren in der Stadt Luzern 44'590 Motorfahrzeuge registriert. Damit hat der Motorfahrzeugbestand im dritten Jahr in Folge abgenommen. Gemessen an der mittleren Wohnbevölkerung betrug im Jahr 2020 die Personenwagendichte in der Stadt Luzern 410 Fahrzeuge pro 1'000 Einwohner/innen. Im Kanton Luzern betrug die Personenwagendichte 529 Fahrzeuge. Wird das Mittel der drei jüngsten Datenjahre (2018–2020) mit dem Mittel der Datenjahre 2011–2013 verglichen, zeigt sich eine Abnahme des Motorisierungsgrads in der Stadt Luzern.»⁴
- «In der Stadt Luzern sind bereits 2015 mehr als 4 von 10 Haushalten autofrei, Tendenz steigend.»⁵
- Eine statistische Analyse⁶ der in den Mikrozensen bis 2010 erfassten autofreien Haushalte zeigt, dass der Verzicht auf ein eigenes Auto einerseits durch äussere Restriktionen wie niedriges Einkommen und höheres Alter bedingt ist. Daneben gibt es aber eine seit den 1990ern stark wachsende Gruppe von Haushalten, die trotz vergleichsweise hohen Einkommen und vorhandenen Führerscheinen kein Auto besitzen, sich also für einen bewusst autofreien Lebensstil entschieden haben. Am häufigsten wohnen diese Haushalte in den grossen Städten der Deutschschweiz.

² In der Schweiz führen verschiedene Bundesämter alle 5 Jahre den „Mikrozensus Verkehr und Mobilität“ durch, in dessen Rahmen ca. 60'000 in der Schweiz lebende Personen telefonisch zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt werden. Der Stadtzürcher Anteil der Stichprobe umfasst jeweils vierstellige Personenzahlen, so dass sich daraus auch auf lokaler Ebene repräsentative Aussagen ableiten lassen.

³ Städtevergleich Mobilität 2015.

⁴ <https://www.lustat.ch/monitoring/kennzahlen-stadt-luzern/mobilitaet-und-verkehr/motorisierungsgrad>

⁵ <https://www.lustat.ch/analysen/mobilitaet-verkehr/mobilit%C3%A4t-im-kanton-luzern/automobilit%C3%A4t;St%C3%A4dtevergleich%20Mobilit%C3%A4t%202015>

⁶ Energie Schweiz (2016): Autofreie Lebensstile - Spezialauswertungen der Mikrozensen Verkehr 1994, 2000, 2005 und 2010 sowie der Haushaltsbudgeterhebung (HABE) 2009–2011.

- Im Jahr 2015 haben 75% der 18- bis 30-jährigen Personen im Kanton Luzern einen Führerschein besessen, deutlich weniger als in den Altersgruppen der 31-45 und 46-64 Jährigen.⁷ Dies korrespondiert mit diversen Jugend-Studien⁸, die einen deutlichen Wertewandel bei jungen Menschen konstatieren: Autobesitz (nicht aber Mobilität) als erstrebenswertes Statussymbol wird bei Jungen demnach zunehmend durch anderes abgelöst, insbesondere durch die eigene Social Media-Präsenz.
- Während der individuelle Autobesitz in urbanen Räumen deutlich abnimmt, boomt Carsharing: So steigt die Kundenzahl von Mobility Carsharing von Jahr zu Jahr an.⁹ In der Stadt Luzern ist der Anteil der Erwachsenen mit Führerschein, die Mitglied einer Carsharing-Organisation sind, konstant bei 3 %¹⁰.

Auswirkungen technologischer Entwicklungen auf den PP-Bedarf

Über den bereits heute feststellbaren Wandel in Bezug auf Autobesitz und -nutzung in Städten hinaus zeichnet sich momentan immer deutlicher eine bevorstehende „digitale Mobilitätsrevolution“ ab, d.h. ein tiefgreifender Wandel des Transportwesens durch Digitalisierung, Vernetzung und Automatisierung. Aktuell sind in der Schweiz bereits die ersten digitalen Mobilitätsplattformen in Betrieb¹¹, welche den Kunden in Form von Apps verkehrsmittelübergreifende Routenplanung, Reservation und Bezahlungsmöglichkeiten bieten (wenn sich z.B. auf einer Route eine Zugverbindung mit anschliessender Taxifahrt als sinnvoll erweist, kann gleich die komplette Fahrt integral gebucht und bezahlt werden). Es ist davon auszugehen, dass solche Mobilitätsplattformen bereits in wenigen Jahren die Schweiz im Hinblick auf diverse Verkehrsmittel flächendeckend abdecken und insbesondere in dicht besiedelten Räumen wie der Region LuzernNord auch Personen ohne eigenes Auto eine effiziente, bei Bedarf jederzeit auf Carsharing- oder Mietautos zurückgreifende Mobilität ermöglichen. In einem nächsten Entwicklungsschritt wird das herkömmliche Auto ab den 2030er Jahren durch autonom fahrende Fahrzeuge abgelöst werden. Die an der Entwicklung dieser Fahrzeuge beteiligten Silicon Valley- und Autokonzerne verbinden mit dieser Technologie ein neuartiges Geschäftsmodell, das nicht mehr primär auf dem Verkauf von Fahrzeugen basiert, sondern auf dem direkten Verkauf von Mobilität als Dienstleistung sowie zusätzlicher Wertschöpfung aus den anfallenden Bewegungsdaten der Nutzer bzw. aus Service-Angeboten, die im Rahmen der Fahrten angeboten werden. Diese Fahrzeuge werden als „Roboter-Taxis“ auf Mobilitätsplattformen wie den vorgängig beschriebenen angeboten werden. Es wird erwartet, dass ihre Benutzung für durchschnittlich autonutzende Stadt- und Agglomerationsbewohner deutlich günstiger ausfallen wird als der Besitz eines eigenen Autos¹².

⁷ Mobilität im Kanton Luzern, Iustat focus, 2017

⁸ Vgl. z.B. Schönduwe, Bock & Deibel, (2012). Alles wie immer, nur irgendwie anders? - Trends und Thesen zu veränderten Mobilitätsmustern junger Menschen.

⁹ <https://www.mobility.ch/de/ueber-mobility/mobility-genossenschaft/ueber-uns/>

¹⁰ <https://www.lustat.ch/analysen/mobilitaet-verkehr/mobilit%C3%A4t-im-kanton-luzern/automobilit%C3%A4t>

¹¹ Z.B. die „PostAuto“-App oder die „SmartWay“-App der SBB.

¹² UBS Chief Investment Office Americas, Wealth Management (2017): Longer Term Investments, Smart mobility.

Die Folgen dieser neuen Technologien für die Raum- und Verkehrsplanung werden in der Schweizer Politik und Verwaltung zunehmend diskutiert¹³. Das Bundesamt für Strassen hat im Sommer 2017 eine strategische Ausrichtung¹⁴ publiziert, welche den Willen ausdrückt, die Verbreitung autonomer Fahrzeuge aus Gründen der Verkehrseffizienz und -sicherheit nach Kräften zu fördern. Das Bundesamt geht davon aus, dass im Jahr 2040 sowohl vollautomatisierte Fahrzeuge im Personenverkehr wie auch die Bereitschaft, diese als Sharing-Fahrzeuge zu nutzen, bereits weit verbreitet sind. Eine im Auftrag eines Zusammenschlusses der Transportministerien der OECD erarbeitete Studie¹⁵ kommt schliesslich zum Schluss, dass bei konsequentem Einsatz autonom fahrender Sharing-Flotten statt individuell besessenen Fahrzeugen in Verbindung mit einem leistungsfähigen ÖV in Stadtgebieten die gleiche Mobilität mit etwa 90% weniger Fahrzeugen und Parkplätzen bewältigt werden kann.

Inwieweit und wie schnell sich diese neuen Mobilitäts-Dienstleistungsangebote am Markt durchsetzen, kann momentan noch nicht zuverlässig abgeschätzt werden. In Bezug auf heute in urbanen Räumen geplante Um- und Neubauten kann aber davon ausgegangen werden, dass mit grosser Wahrscheinlichkeit während eines grossen Teils der Gebäudelebensdauer von der Bewohnerschaft nur noch eine geringe oder gar keine Parkplatznachfrage mehr ausgehen wird.

Gute Voraussetzungen für autoarme bzw. autofreie Betriebe

Die guten Erschliessungen durch den öffentlichen Verkehr und für den Fuss- und Veloverkehr schaffen gute Voraussetzung für autoarme bzw. autofreie Betriebe.

Durch die bereits vorhandene gute Erschliessung des Areals für den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Fuss- und Veloverkehr (FVV) bestehen – zusammen mit den geplanten Massnahmen – für die Beschäftigten und Besuchenden der KVSE gute Voraussetzungen, ihre Nutzung des ÖV und des FVV zu optimieren und auszubauen und so eine weitestgehend auf ÖV und FVV basierende Mobilität zu erreichen.

Das Parkieren bei der KVSE ist sowohl für Besuchende und Kunden als auch für Mitarbeitende nur noch in Ausnahmefällen, gestützt auf eine frühzeitige Reservation und zu hohen Gebühren möglich. Für geschäftliche Autofahrten kann daher in der Regel auch nicht mehr auf seitens der Mitarbeitenden bereitgestellte Privatfahrzeuge abgestützt werden. Auch der Platz zum Abstellen von Geschäftsfahrzeugen ist auf Ausnahmefälle beschränkt.

Carsharing- und Bikesharing-Angebote ergänzen den ÖV und FVV

Um Bedürfnisse abdecken zu können, die eine Autofahrt ab Seetalplatz bedingen, wird ein Carsharing-Angebot aufgebaut.

¹³ Z.B. in folgendem Bericht des Bundesrates (2016): Automatisiertes Fahren – Folgen und verkehrspolitische Auswirkungen. Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulats Leutenegger Oberholzer 14.4169 «Automobilität».

¹⁴ <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/das-astra/organisation/strategie.html>

¹⁵ OECD/ITF (2015): Urban Mobility System Upgrade: How shared self-driving cars could change city traffic.

Erfolgreiche Umsetzungsbeispiele bestehen

Das Umstellungen zu neuen Mobilitätskulturen erfolgreich umgesetzt werden können, zeigen Beispiele aus verschiedenen Branchen und Regionen. Auch wenn bei grösseren Unternehmen individuelle Ausprägungen eine wichtige Rolle spielen, können die Beispiele wertvolle Anregungen für die Massnahmenumsetzung bei der KVSE bieten.

Vergleich Parkplatzbedarf Gemeinde Emmen – Stadt Luzern

Der Masterplan Luzern Nord soll die bauliche Entwicklung im Umfeld des Seetalplatzes steuern. Die Baufelder A1 und B1-3 auf dem Boden der Gemeinde Emmen benötigen gemäss Bewilligungsvorgabe eine wesentlich grössere Anzahl Parkfelder, als die Baufelder C1 - Cx auf dem Boden der Stadt Luzern, obwohl die gleichen Rahmenbedingungen bezüglich Mobilität bestehen. Die aktuelle Bewilligungspraxis, wonach je nach Baufeld eine unterschiedliche Anzahl an Parkplätzen bewilligungsfähig ist, dient dem Ziel nach einer einheitlichen baulichen Entwicklung im Entwicklungsschwerpunkt Luzern Nord sicherlich nicht.

Der Vergleich mit dem Parkierungsreglement der Stadt Luzern zeigt, dass die reduziert geplante Anzahl an Parkplätzen für städtische Verhältnisse durchaus vertretbar ist.