

KVSE - Mobilitätskonzept Verwaltung

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

Lea Portmann, MSc ETH Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Nora Farrag, BSc ZFH in Umweltingenieurwesen

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	4
3	Nutzung	5
4	Konzeption Massnahmen	7
4.1	Einordnung der Massnahmen	7
4.1.1	Massnahmenbereiche	7
4.1.2	Realisierungshorizont Massnahmen	7
4.1.3	Vorbehalt	8
4.2	Massnahmen Normalbetrieb	8
4.2.1	Massnahmenübersicht	8
4.2.2	Massnahmenbereich Angebot und Infrastruktur	11
4.2.3	Massnahmenbereich Organisation	14
4.2.4	Massnahmenbereich finanzielle Anreize	16
4.2.5	Massnahmenbereich Information und Bewusstseinsbildung	16
4.3	Massnahmen Veranstaltungsbetrieb	18
4.3.1	Veranstaltungsbetrieb	18
4.3.2	Massnahmen	19
5	Controlling	20
5.1	Nutzung Verwaltung	20
5.2	Maximal zulässige Fahrtenanzahl	20
5.3	Rückfallebene	21
5.4	Betriebliche Organisation	21
6	Abschätzung der Parkplatznachfrage	22

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 Nutzung 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 vorliegenden Mobilitätskonzepts schafft die Bauherrschaft die Voraussetzungen, dass das Projekt für die Nutzung Verwaltung 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

Der Nutzung Verwaltung (inkl. Gastro und Veranstaltung) werden 64 Parkfelder auf dem KVSE-Areal (inkl. 30 auf den Baufeldern B1 – B3) zur Verfügung gestellt. Das Parkplatz-Angebot setzt sich wie folgt zusammen:

Carsharing Parkfelder (inkl. Baufelder B1 – B3):	34 Stk.
Parkfelder Betriebsfahrzeuge (inkl. Baufelder B1 – B3):	28 Stk. (inkl. 10 für Polizei)
Gastro	1 Stk.
Hindernisfreier Parkplatz exklusiv für Mitarbeitende KVSE:	1 Stk.
Total	64 Stk.

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

34 Parkfelder sind für das Carsharing Angebot vorgesehen. 28 stehen für Betriebsfahrzeuge zur Verfügung (inkl. 10 für Polizei), 1 wird fix der Gastronomie zugeteilt. Zudem wird einer der insgesamt 6 im KVSE angebotenen hindernisfreien Parkfelder bei Bedarf exklusiv für Mitarbeitende der Nutzung Verwaltung zur Verfügung gestellt.

Mitarbeitende haben zudem die Möglichkeit, für den Bedarf eines spezifischen Besuchs oder Eigenbedarfs gegen Bezahlung und unter noch zu definierenden Bedingungen und sofern verfügbar, einen der im KVSE angebotenen 22 Besucher-P zu reservieren. Zusätzlich stehen 4 der insgesamt 6 hindernisfreien Parkfelder gegen Reservation für Besuchende des KVSE zur Verfügung.

Details dazu sowie zu den Motorrad- und Veloabstellplätzen finden sich im mit der Baueingabe vorgelegten Mobilitätskonzept.

3 Nutzung

Mit dem KVSE entsteht ein neues Verwaltungsgebäude. Hauptnutzung des Gebäudes bilden die rund 30 Dienststellen, welche dort einziehen. Diese belegen heute an 30 verschiedenen Standorten in der Stadt und Agglomeration Luzern Büroräume, meist in einem Mietverhältnis.

Die Verwaltungsarbeit kann so effizienter gestaltet werden. Für rund 1'450 Mitarbeitende werden nur noch rund 932 Arbeitsplätze geschaffen. Die heutigen Büroflächen können damit um 40 Prozent reduziert werden.

Ein öffentlich zugängliches Personalrestaurant mit maximal 430 Sitzplätzen deckt die Bedürfnisse der Mitarbeitenden und deren Gästen ab. Tagsüber wird diese im Normalbetrieb praktisch ausschliesslich durch die Mitarbeitenden der Verwaltung besucht. Der Anteil von Fremdnutzungen wird auf <10% geschätzt («Laufkundschaft», Ausrichtung auf Busbahnhof-Nutzende). Dieser Anteil kann aus Sicht des Parkplatznachweises vernachlässigt werden. Die Kundschaft reist vorwiegend aus der Nachbarschaft und damit zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem öffentlichen Verkehr an.

Auch die geplanten Sitzungsräumlichkeiten mit maximal 330 Sitzplätzen werden tagsüber im Normalbetrieb durch die Mitarbeiter der Verwaltung sowie deren Besucher/Kunden genutzt (Doppelnutzung). Für diese sind daher im Normalbetrieb keine zusätzlichen Parkierungsangebote anzubieten.

Im Veranstaltungsbetrieb werden für das Personalrestaurant sowie für die Sitzungsräumlichkeiten ergänzende Massnahmen vorgesehen (vgl. 4.3).

4 Konzeption Massnahmen

4.1 Einordnung der Massnahmen

Die der Organisation und Unterstützung einer weitgehend autofreien Mobilität vom und zum KVSE dienenden Massnahmen des Mobilitätsmanagements lassen sich auf zwei Dimensionen einordnen: Einerseits thematisch (in welchen Bereichen sollen Massnahmen umgesetzt werden?) und andererseits bezüglich ihres Realisierungshorizonts (wann müssen die Massnahmen umgesetzt werden, um optimale Wirkung zu entfalten?).

4.1.1 Massnahmenbereiche

Thematisch werden die Massnahmen in vier Bereiche eingeordnet:

1. Massnahmen «Angebot und Infrastruktur» (MAI)
Mit den Massnahmen in diesem Bereich werden infrastrukturelle Grundlagen (z.B. qualitativ hochwertige Veloabstellplätze) für einen weitestgehend MIV-freien Verkehr vom und zum KVSE geschaffen.
2. Massnahmen «Organisation» (MO)
Diese Massnahmen gewährleisten, dass mobilitätsbezogene Organisationsstrukturen der kantonalen Verwaltung (beispielsweise das Spesenreglement) mit den Zielen des Mobilitätskonzepts in Einklang stehen und personelle Ressourcen für die Umsetzung des Konzepts vorhanden sind.
3. Massnahmen «finanzielle Anreize» (MFA)
Mit einer Massnahme aus diesem Bereich (Mobilitätsbonus) werden die Mitarbeitenden der kantonalen Verwaltung motiviert, ihre Verkehrsmittelwahl an die Gegebenheiten des KVSE anzupassen, d.h. ihren Arbeitsweg mit dem ÖV oder dem Velo zurückzulegen.
4. Massnahmen «Information und Bewusstseinsbildung» (MIB)
Massnahmen aus diesem Bereich unterstützen Mitarbeitende und Besucher/innen des KVSE dabei, ihre Wege vom und zum KVSE ohne Auto zu absolvieren und ggf. neue Strategien für ihr persönliches Mobilitätsverhalten zu entwickeln.

Im Kapitel 4.2 werden die Massnahmen entlang dieser Bereichsstruktur vorgestellt.

4.1.2 Realisierungshorizont Massnahmen

Bezüglich des Realisierungshorizonts lassen sich die Massnahmen in drei Ebenen einteilen (vgl. dazu auch Abbildung 1):

1. Vorbereitende Massnahmen
Die vorbereitenden Massnahmen dienen z.B. dazu, den Geschäftsfahrzeugpark, verschiedene andere mobilitätsbezogene Strukturen sowie die Mobilitätskultur der kantonalen Verwaltung auf den Umzug ins KVSE vorzubereiten. Vorbereitende Massnahmen starten schon vor dem Ausführungsprojekt, um z.B. Mitarbeitende auf die neue Mobilitätskultur vorzubereiten oder um die Planung für zukünftige Geschäftsfahrzeuge frühzeitig aufgleisen zu können. Vorbereitende Massnahmen werden mit dem Umzug in eine betriebliche Massnahme überführt oder enden mit oder ein Jahr nach dem Umzug.

2. Übergangsmassnahmen

Die Übergangsmassnahmen dienen dazu, die Umbruchsituation beim Wechsel vom früheren Arbeitsort zum KVSE abzumildern und Härtefälle aufzufangen. Sie werden auf den Umzugstermin hin eingeleitet und sind auf einen begrenzten Zeitraum von beispielsweise zwei Jahren befristet.

3. Betriebliche Massnahmen

Die betrieblichen Massnahmen umfassen das gesamte Mobilitätsmanagement des in Betrieb gegangenen KVSE sowie mobilitätsbezogene Infrastrukturen, die im KVSE erstellt werden. Sie werden ab Bezug des KVSE eingeleitet (bzw. müssen im Fall von Infrastrukturen zu diesem Zeitpunkt fertig erstellt sein) und gelten zeitlich unbeschränkt. Zu ihrer Überprüfung und Optimierung wird ein Controlling durchgeführt.



Abbildung 1: Darstellung Realisierungshorizont

Die Massnahmen sind bezüglich ihres Realisierungshorizonts nicht trennscharf unterteilbar. D.h. es gibt Massnahmen, die mehrere Zeitebenen betreffen, zum Beispiel sowohl vorbereitend wie auch im Betrieb des KVSE umgesetzt werden sollen. Im Folgenden ist bei jeder Massnahme vermerkt, auf welche/n Zeithorizont/e hin sie realisiert werden sollen.

4.1.3 Vorbehalt

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

4.2 Massnahmen Normalbetrieb

4.2.1 Massnahmenübersicht

Die Tabelle 1 zeigt in einer Übersicht, welche Massnahmen im Rahmen des Mobilitätskonzepts für die Nutzung Verwaltung vorgesehen sind, ihre Merkmale und wie sich diese Massnahmen bezüglich ihres Realisierungshorizonts einordnen lassen. Die Massnahmen unterstützen die Beschäftigten und deren Besuchende in ihrem Verzicht auf ein eigenes Auto.

Die Massnahmen, die direkte Auswirkungen auf das Bauprojekt haben, sind in der Tabelle 1 in der Spalte «Bauprojekt» mit einem Kreuz markiert. Massnahmen, die einen sofortigen Planungsstart erfordern, weisen in der Spalte «sofort» Kreuze auf. Massnahmen, deren Auswirkungen über den Standort KVSE hinaus gehen, also für die gesamte Kantonale Verwaltung von Bedeutung sind, sind in der Spalte «übergeordnet» mit einem Kreuz markiert.

Tabelle 1: Massnahmen des Mobilitätskonzepts KVSE nach Bereichen und Realisierungshorizont(en)

Massnahmen	Merkmale			Realisierungshorizonte		
	Übergeordnet	Bauprojekt	Sofort	Vorbereitend	Übergang	betrieblich
Massnahmenbereich Angebot & Infrastruktur (MAI) „sofort“ dran denken und im Sinne dieser Massnahme handeln						
MAI1 Bereitstellung Carsharing-Fahrzeuge *			x	x		x Konzept: Ende 2023 / 2024
MAI2 Vorfahrt/ Anhaltemöglichkeit für Personenwagen		x				x in Prüfung, Entscheid Q1/Q2 2023
MAI3 Lademöglichkeiten Elektrofahrzeuge		x				x baulich vorbereitet, Anbietermodell 2024
MAI4 externe Geschäftsfahrzeug-Hubs *					x	x prüfen 2023
MAI6 viele und qualitativ hochwertige Veloabstellplätze		x				x baulich erledigt, Platz im UG beschränkt. Möglichkeiten Aussenraum: prüfen 2023
MAI7 Service-Infrastrukturen Velo		x				x baulich erledigt, wieder ab 2026
MAI8 Bereitstellung Bikesharing-Fahrzeuge *				x		x Konzept: Ende 2023 / 2024
MAI9 externe Workspaces *	x		x	x		x ab 2023 laufend
Massnahmenbereich Organisation (MO)						
MO1 Abstimmung/Koordination mit benachbarten Baufeldern *				x		x bei Bedarf
MO2 Mobilitätsmanager/in / Pflichtenheft für Mobilitätsmanagement *				x		x Q1 2023
MO3 Spesenreglement, Vorgaben zur Verkehrsmittelnutzung für geschäftliche Tätigkeiten *	x		x	x		x Konzepterarbeitung ab 2023
MO4 Ersetzung vorhandener Geschäftsautos durch Carsharing-Fahrzeuge *			x	x		x 2025/2026
MO5 Parkplatzbewirtschaftung mit Zugangsregeln		x				x Zugangsregeln 2023 Bewirtschaftung (PP-Zuweisung) 2025
MO6 Förderung Homeoffice und mobiler Arbeitsformen *	x		x	x		x ab 2023
Massnahmenbereich finanzielle Anreize						

Massnahmen	Merkmale	„sofort“ dran denken und im Sinne dieser Massnahme handeln	Realisierungshorizonte		
MFA1 Mobilitätsgutscheine für Mitarbeitende *	x	x	x	x	Konzepterarbeitung ab 2023
Massnahmenbereich Information und Bewusstseinsbildung (MIB)					
MIB1 zentrale Informationsplattform «Mobilität und Erreichbarkeit KVSE» *			x	x	müsste ab Ende 2025 verfügbar sein
MIB2 dynamische ÖV-Fahrplananzeigen im Eingangsbereich bzw. an frequentierten Orten im Gebäudeinneren	x			x	bauliche Vorbereitung: 2023
MIB3 Sensibilisierungskampagnen für Mitarbeitende *			x	x	ab 2023
MIB4 Sensibilisierungskampagne für Kunden und Besuchende *				x	ab 2025
MIB5 Kommunikationsstrategie zum Mobilitätskonzept entwickeln *			x	x	Q1 2023

* nicht bei Bau, Zuständigkeit nicht abschliessend geklärt

4.2.2 Massnahmenbereich Angebot und Infrastruktur

MAI 1		Bereitstellung Carsharing-Fahrzeuge		
Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung	Aufgrund des knappen Angebots an Parkplätzen für das KVSE wird der nicht mit dem ÖV bzw. mit Fuss- und Veloverkehr absolvierbare Teil des Geschäftsverkehrs der Kantonsverwaltung mit Sharingfahrzeugen (PW und Transporter) abgewickelt. Ausgenommen davon sind nur Organisationseinheiten, die dauerhaft mit Spezialausrüstung versehene Spezialfahrzeuge benötigen (z.B. Polizeiautos, Transporter mit Vermessungsgeräten). Dazu wird ein Pool kantonseigener Sharingfahrzeuge gebildet oder es wird auf einen externen Anbieter (z.B. Mobility) zurückgegriffen. Es werden so weit wie betrieblich möglich nur Elektrofahrzeuge eingesetzt. Für die Reservation und Nutzung wird ein Fahrzeugmanagement-Tool eingesetzt (eigenes System oder System des externen Anbieters). Kommt ein externer Anbieter zum Einsatz, können die Fahrzeuge abends und am Wochenende von Drittpersonen genutzt werden. Die Zugänglichkeit der Fahrzeuge muss in diesem Fall für die Öffentlichkeit gegeben sein (Schliessanlage).			
Realisierungshorizont der Massnahme	<input checked="" type="checkbox"/> vorbereitend	<input type="checkbox"/> Übergang	<input checked="" type="checkbox"/> betrieblich	
Wirkungsbereiche	<input type="checkbox"/> Pendelverkehr	<input type="checkbox"/> Besucher-/Kundenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Geschäftsverkehr	

MAI2		Vorfahrt/Anhaltemöglichkeit für Personenwagen		
Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung	Angesichts der wenigen vorhandenen Parkplätze für Privatfahrzeuge wird es beim KVSE zu regelmässigen An- und Abfahrten mit Chauffeur-basiertem MIV (Taxi, privates Mitfahren) kommen. Um Verkehrsbehinderungen durch solche Fahrzeuge beim Anhalten auf nicht dafür vorgesehenen Flächen zu vermeiden, ist die Vorfahrt für Taxis und Blaulichtorganisationen via Bahnhofplatz vorgesehen. Ergänzend wird geprüft, ob für private mit Chauffeur basierte Zu- und Wegfahrten eine Anhaltefläche (nur Ein- und Aussteigen lassen gestattet) erstellt werden kann. Dies gewährleistet zugleich die spätere Erreichbarkeit des KVSE mit autonomen Fahrzeugen: Als Folge der in künftigen Jahrzehnten zu erwartenden Automatisierung der Autoflotte wird auf lange Frist einerseits insgesamt eine Reduktion der Nachfrage nach Parkfeldern und andererseits eine Verlagerung der Nachfrage von Parkplätzen zu Vorfahrten und Anhalteflächen zum Ein- und Aussteigenlassen von Passagieren erwartet.			
Realisierungshorizont der Massnahme	<input type="checkbox"/> vorbereitend	<input type="checkbox"/> Übergang	<input checked="" type="checkbox"/> betrieblich	
Wirkungsbereiche	<input checked="" type="checkbox"/> Pendelverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Besucher-/Kundenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Geschäftsverkehr	

MAI3		Lademöglichkeiten Elektrofahrzeuge		
Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung	Gemäss den Vorgaben für den Architekturwettbewerb ¹ sind sämtliche Parkplätze für einen Ausbau von Ladestationen für Elektrofahrzeuge vorzurüsten (Leerrohre, Leistungsreserven). Gemäss bestehenden Vorgaben werden 50% davon bereits zum Betriebsstart des KVSE mit Ladestationen ausgerüstet (v.a. für Geschäftsfahrzeuge). Der weitere Ausbau erfolgt gemäss der zukünftigen Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen. Für Motorradabstellplätze gilt dieselbe Vorgabe (Vorausrüstung bei allen, Stromanschlüsse bei 50% der Abstellplätze). Bei Veloabstellplätzen werden 30 Ladestationen vorgesehen (Dienstvelo).			
Realisierungshorizont der Massnahme	<input type="checkbox"/> vorbereitend	<input type="checkbox"/> Übergang	<input checked="" type="checkbox"/> betrieblich	
Wirkungsbereiche	<input checked="" type="checkbox"/> Pendelverkehr	<input type="checkbox"/> Besucher-/Kundenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Geschäftsverkehr	

MAI4		externe Geschäftsfahrzeug-Hubs		
Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung	Für Geschäftsfahrzeuge der kantonalen Verwaltung, die nicht durch Carsharing-Angebote ersetzt werden können, aber auch nicht in der Tiefgarage des KVSE Platz finden, werden externe Geschäftsfahrzeug-Hubs errichtet. Diese müssen so gelegen sein, dass die von ihnen ausgehenden Fahrten möglichst nicht über den Seetalplatz führen und somit nicht für die in den Sonderbauvorschriften festgehaltene Fahrtenobergrenze mitzählen. Externe Geschäftsfahrzeug-Hubs können zudem eine insgesamt den Autoverkehr reduzierende Wirkung haben, wenn ein geeigneter Standort dazu führt, dass die von ihm ausgehenden Fahrten kürzer sind, als wenn dieselben Ziele vom KVSE aus angefahren würden. Als Hubs kommen sowohl bereits bestehende (z.B. UWE, DIIN) als auch neu zu schaffende Abstellorte in der Nähe des KVSE in Frage.			
Realisierungshorizont der Massnahme	<input type="checkbox"/> vorbereitend	<input checked="" type="checkbox"/> Übergang	<input type="checkbox"/> betrieblich	
Wirkungsbereiche	<input type="checkbox"/> Pendelverkehr	<input type="checkbox"/> Besucher-/Kundenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Geschäftsverkehr	

MAI6		viele und qualitativ hochwertige Veloabstellplätze		
Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung	Der Bestand an Veloabstellplätzen des KVSE orientiert sich an der arealspezifisch anvisierten hohen Nachfrage, wobei als Minimum der Bedarf gemäss der VSS-Norm 40 065 festgelegt wird. Um qualitative Hochwertigkeit zu gewährleisten, werden einfach bedienbare, möglichst witterungsgeschützte, diebstahlsichere sowie fahrend erreichbare Veloabstellanlagen in der Nähe der Eingänge realisiert. Neben konventionellen Abstellplätzen werden zudem auch ausreichend Abstellplätze für Bikesharing Velos, Cargovelos und Velos mit Anhängern erstellt.			
Realisierungshorizont der Massnahme	<input type="checkbox"/> vorbereitend	<input type="checkbox"/> Übergang	<input checked="" type="checkbox"/> betrieblich	
Wirkungsbereiche	<input checked="" type="checkbox"/> Pendelverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Besucher-/Kundenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Geschäftsverkehr	

¹ «Zentrale Verwaltung Seetalplatz, Emmen - III_C1 Leistungsbeschrieb Architektur, Bau – 2. Wettbewerbsstufe», Stockar+Partner, 26.8.2019, S. 21.

MAI7		Service-Infrastrukturen Velo		
Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung	Bei ausgewählten Veloabstellanlagen im Gebäudeinneren, d.h. für Langzeitveloabstellplätze, werden Service-Stationen mit Werkzeug und Luftpumpen installiert und ausreichend gewartet. Für Mitarbeitende werden ergänzende Infrastrukturen wie Garderoben mit Duschen und Schliessfächern zur Aufbewahrung von Helmen, Velobekleidung etc. erstellt.			
Realisierungshorizont der Massnahme	<input type="checkbox"/> vorbereitend	<input type="checkbox"/> Übergang	<input checked="" type="checkbox"/> betrieblich	
Wirkungsbereiche	<input checked="" type="checkbox"/> Pendelverkehr	<input type="checkbox"/> Besucher-/Kundenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Geschäftsverkehr	

MAI8		Bereitstellung Bikesharing-Fahrzeuge		
Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung	Die kantonale Verwaltung stellt ihren Mitarbeitenden Dienstvelos (konventionelle und E-Bikes, mindestens 1 Lastenvelo), ggf. auch E-Scooter, für Geschäftsfahrten zu nahegelegenen Standorten zur Verfügung. Dazu wird ein Pool kantonseigener Sharingvelos gebildet oder es wird auf einen externen Anbieter zurückgegriffen. Für die Reservation und Nutzung wird ein Fahrzeugmanagement-Tool eingesetzt. Ergänzend können auch Bikesharing-Standorte einer oder mehrerer externer Anbieter auf dem Areal eingerichtet werden. Dies hat den Vorteil, dass Bikesharing nicht nur für Geschäfts-, sondern auch für Pendel- und Besucherverkehr eine Option wird. Nachteil einer Lösung mit externem Anbieter ist, dass die Velos je nach Anbieter nicht oder nur kurzfristig vor Gebrauch reserviert werden können.			
Realisierungshorizont der Massnahme	<input checked="" type="checkbox"/> vorbereitend	<input type="checkbox"/> Übergang	<input checked="" type="checkbox"/> betrieblich	
Wirkungsbereiche	<input checked="" type="checkbox"/> Pendelverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Besucher-/Kundenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Geschäftsverkehr	

MAI9		externe Workspaces		
Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung	Die kantonale Verwaltung stellt ihren Mitarbeitenden an zentralen Standorten (z.B. Bahnhof Luzern) externe oder schon vorhandene verwaltungseigene Workspaces (Sitzungszimmer und Arbeitsräumlichkeiten mit Internetzugang, Drucker etc.) für temporäres Arbeiten zur Verfügung oder geht Kooperationen mit vorhandenen Coworking-Spaces ein. Zudem schafft sie die kulturellen Voraussetzungen für das Arbeiten in externen Workspaces.			
Realisierungshorizont der Massnahme	<input checked="" type="checkbox"/> vorbereitend	<input type="checkbox"/> Übergang	<input checked="" type="checkbox"/> betrieblich	
Wirkungsbereiche	<input checked="" type="checkbox"/> Pendelverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Besucher-/Kundenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Geschäftsverkehr	

4.2.3 Massnahmenbereich Organisation

MO1		Abstimmung/Koordination mit benachbarten Baufeldern		
Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung	Die Ausführungsplanung und Umsetzung des Massnahmenbereichs «Angebot und Infrastruktur» (MAI) des Mobilitätskonzepts erfolgt in enger Abstimmung und Koordination mit den benachbarten Baufeldern. Dabei wird auf die im «Leitfaden Mobilität LuzernNord – Arbeitshilfe zur Erstellung von Mobilitätskonzepten ² » festgehaltenen, allen Baufeldern gemeinsamen strategischen Stossrichtungen abgestützt.			
Realisierungszeitpunkt der Massnahme	<input checked="" type="checkbox"/> vorbereitend	<input type="checkbox"/> Übergang	<input checked="" type="checkbox"/> betrieblich	
Wirkungsbereiche	<input checked="" type="checkbox"/> Pendelverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Besucher-/Kundenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Geschäftsverkehr	
MO2		Mobilitätsmanager/in / Pflichtenheft für Mobilitätsmanagement		
Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung	Ein/e oder mehrere Mitarbeitende der kantonalen Verwaltung oder auch externe Beauftragte kümmern sich um die Umsetzung, das Monitoring, die Weiterentwicklung der im Mobilitätskonzept festgehaltenen Mobilitätsmanagement-Massnahmen sowie um deren Kommunikation. Zielsetzung ist die Gewährleistung einer effektiven und effizienten Umsetzung der Massnahmen. Dazu wird zunächst ein Pflichtenheft der notwendigen Leistungen erstellt. Basierend darauf wird entweder eine Stelle innerhalb der Kantonsverwaltung geschaffen oder bestimmte Aufgabenbereiche werden bestehenden internen oder externen Stellen zugewiesen.			
Realisierungszeitpunkt der Massnahme	<input checked="" type="checkbox"/> vorbereitend	<input type="checkbox"/> Übergang	<input checked="" type="checkbox"/> betrieblich	
Wirkungsbereiche	<input checked="" type="checkbox"/> Pendelverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Besucher-/Kundenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Geschäftsverkehr	
MO3		Spesenreglement, Vorgaben zur Verkehrsmittelnutzung für geschäftliche Tätigkeiten		
Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung	Aufgrund der geringen Anzahl Parkplätze vor Ort besteht keine Möglichkeit, Geschäftsfahrten vom und zum KVSE mit Privatautos zu absolvieren. Auch die Anzahl vor Ort vorhandener Carsharing-Fahrzeuge ist für die gesamte kantonale Verwaltung knapp bemessen, so dass sie nur verwendet werden können, wenn die Nutzung anderer Verkehrsmittel deutlichen Zeitverlust mit sich bringt oder wenn Transporte durchgeführt werden müssen. Bei Geschäftsfahrten mit Quelle und Ziel ausserhalb des KVSE sollte aufgrund der in der kantonalen Mobilitätsmanagement-Strategie vorgesehenen Vorbildfunktion der Verwaltung ebenfalls auf unnötige Autofahrten verzichtet werden. Die kantonale Verwaltung legt daher im Spesenreglement für Geschäftsfahrten bzw. Geschäftsreisen eine Priorisierung der ressourceneffizienten Verkehrsmittel fest. Der öffentliche Verkehr und für kurze Wege auch der Fuss- und Veloverkehr werden priorisiert. Die Nutzung der Carsharing-Fahrzeuge vor Ort wird an konkrete Kriterien geknüpft. Für die Wahl des Verkehrsmittels wird ein Entscheidungstool (Routing-Vergleich verschiedener Verkehrsmittel, in vielen existierende Online-Karten bzw. Mobilitätsplattformen möglich) bereitgestellt. Für die Spesenabrechnung werden verkehrsmittelspezifische Kostenstellen (MIV/Carsharing, ÖV, evtl. Flugzeug) geschaffen, in denen die Spesen von Geschäftsfahrten und -reisen jeweils verkehrsmittel-spezifisch erfasst werden. Die Kantonsverwaltung stellt zudem sicher, dass Mitarbeitende bei der Nutzung von privat bezahlten ÖV-Abonnements für Geschäftsfahrten diese Nutzung über Spesen verrechnen können. Die Nutzung von Privatautos für Geschäftsfahrten ist nur möglich, wenn Quelle und Ziel der Fahrt aus-			

² LuzernPlus, Gebietsmanagement LuzernNord, Version nach Vernehmlassung, 22.08.2019.

MO3 Spesenreglement, Vorgaben zur Verkehrsmittelnutzung für geschäftliche Tätigkeiten

serhalb des KVSE liegen und bedingt eine Genehmigung der vorgesetzten Stelle nach klar definierten Kriterien. Eine solche Nutzung von Privatautos wird mit einem kostendeckenden Kilometeransatz vergütet

Realisierungshorizont der Massnahme vorbereitend Übergang betrieblich

Wirkungsbereiche Pendelverkehr Besucher-/Kundenverkehr Geschäftsverkehr

MO4 Ersetzung vorhandener Geschäftsautos durch Carsharing-Fahrzeuge

Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung Bis zum Umzug in das KVSE muss der Bestand an Geschäftsautos der kantonalen Verwaltung reduziert werden. Im KVSE können nur noch dauerhaft mit Spezialausrüstung versehene Fahrzeuge parkiert werden (z.B. Polizeiautos, Transporter mit Vermessungsgeräten). Bis zum Bezug des KVSE beschaffen umziehende kantonale Organisationseinheiten daher keine neuen Geschäftsfahrzeuge mehr, wenn die damit vorgesehenen Geschäftsfahrten auch mit Carsharing-Fahrzeugen (Personenwagen oder Transporter) absolviert werden können. Sind am bisherigen Arbeitsort keine Carsharing-Fahrzeuge in erreichbarer Nähe vorhanden und ist der Bedarf an Geschäftsfahrten mit dem MIV dort hoch, kann mit einem Carsharing-Anbieter über die temporäre Installation eines Fahrzeugstandorts verhandelt werden.

Variante: Falls die kantonale Verwaltung entscheidet, im KVSE eine eigene, von den verschiedenen Organisationseinheiten geteilte Geschäftsfahrzeugflotte zu betreiben, werden bis zum Umzug nur noch Geschäftsfahrzeuge beschafft, die geeignet sind, im KVSE als Sharingfahrzeuge zu dienen.

Realisierungshorizont der Massnahme vorbereitend Übergang betrieblich

Wirkungsbereiche Pendelverkehr Besucher-/Kundenverkehr Geschäftsverkehr

MO5 Parkplatzbewirtschaftung mit Zugangsregeln

Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung Die wenigen in der Tiefgarage des KVSE vorhandenen Parkplätze für Privatfahrzeuge von Mitarbeitenden und für Besucher/innen, beide ausschliesslich für den Bedarf eines spezifischen Besuchs, sind für alle Nutzer/innen ab der 1. Minute kostenpflichtig. Gemäss Art. 17 Abs. 3 der SBV des Bauungsplans «Seetalplatz Ost, A1» sind die Parkergebühren lenkungswirksam auszugestalten.

Der Zugang zu den Parkplätzen unterliegt ausserdem klar definierten, restriktiven Regeln:

- Dauerparkierberechtigungen für Privatfahrzeuge von Mitarbeitenden werden nur in Härtefällen (z.B. bei dauerhaften starken Gehbehinderungen) erteilt. Bei temporären Härtefällen (z.B. Gehbehinderung durch Verletzung) können je nach Verfügbarkeit und in Abhängigkeit des Arbeitspensums temporäre Berechtigungen ausgestellt werden. Tageszeitlich beschränkte Parkierberechtigungen erhalten Mitarbeitende, wenn sie Nachtschicht mit Anfangs- bzw. Endzeiten ausserhalb der ÖV-Betriebszeiten leisten.
- Reservationspflichtige Besucher-Parkplätze sind nicht frei zugänglich, sondern werden von den kantonalen Organisationseinheiten im Bedarfsfall und je nach Verfügbarkeit über ein Reservationsystem (z.B. Raumreservationssystem des Kantons) gebucht. Als Anreiz, um die Nachfrage nach Besucherparkplätzen tief zu halten, werden die Nutzungsgebühren von der reservierenden Organisationseinheit beglichen.

Realisierungshorizont der Massnahme vorbereitend Übergang betrieblich

Wirkungsbereiche Pendelverkehr Besucher-/Kundenverkehr Geschäftsverkehr

MO6 Förderung Homeoffice und mobil-flexibler Arbeitsformen	
Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung	Die kantonale Verwaltung ermöglicht Arbeitsformen, die es Mitarbeitenden mit geeigneten Jobprofilen erlauben, Ort und Zeit des Arbeitens möglichst frei zu wählen (z.B. zuhause, unterwegs, an externen Standorten, in Coworking-Spaces). Dies umfasst die Ausrüstung mit den notwendigen Mitteln wie beispielsweise dem Fernzugriff auf das Firmennetzwerk und die Schaffung der kulturellen Voraussetzungen durch Thematisierung in der Führungs- und Personalentwicklung. Die Massnahme ermöglicht z.B., dass ein Mitarbeitender bis zur Wahrnehmung eines peripher gelegenen Sitzungstermins von Zuhause aus arbeitet und dann mit dem eigenen Auto zur Sitzung und wieder zurück fährt.
Realisierungshorizont der Massnahme	<input checked="" type="checkbox"/> vorbereitend <input type="checkbox"/> Übergang <input checked="" type="checkbox"/> betrieblich
Wirkungsbereiche	<input checked="" type="checkbox"/> Pendelverkehr <input type="checkbox"/> Besucher-/Kundenverkehr <input checked="" type="checkbox"/> Geschäftsverkehr

4.2.4 Massnahmenbereich finanzielle Anreize

MFA1 Mobilitätsgutscheine für Mitarbeitende	
Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung	Mit der Gewährung eines Mobilitätsbonus leistet die kantonale Verwaltung einen finanziellen Beitrag an die Mobilitätskosten der Mitarbeitenden. Der Mobilitätsbonus soll wahlweise für ÖV-Fahrausweise oder für Lauf- bzw. Veloausrüstung eingesetzt werden können. Er setzt für die Mitarbeitenden einen positiven Anreiz, sich auf den nahezu autofreien Geschäfts- und Pendelverkehr im KVSE einzustellen und ihrer in der kantonalen Mobilitätsmanagementstrategie vorgesehenen Vorbildfunktion gerecht zu werden.
Realisierungshorizont der Massnahme	<input checked="" type="checkbox"/> vorbereitend <input type="checkbox"/> Übergang <input checked="" type="checkbox"/> betrieblich
Wirkungsbereiche	<input checked="" type="checkbox"/> Pendelverkehr <input type="checkbox"/> Besucher-/Kundenverkehr <input type="checkbox"/> Geschäftsverkehr

4.2.5 Massnahmenbereich Information und Bewusstseinsbildung

MIB1 zentrale Informationsplattform «Mobilität und Erreichbarkeit KVSE»	
Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung	Die kantonale Verwaltung schafft über eine zentrale Online-Informationsplattform einen einfachen Zugang zu Mobilitätsinformationen. Die Plattform verfügt über eine öffentliche Ebene (Informationen zur An- und Abreise für Mitarbeitende und Besuchende), auf welche auf den Homepages aller im KVSE beheimateten kantonalen Organisationseinheiten hingewiesen wird. Darüber hinaus verfügt die Plattform über eine Intranet- und/oder App-Ebene mit Informationen nur für Mitarbeitende (z.B. relevante Ausschnitte aus Spesenreglement, Integration bzw. Verlinkung von Fahrzeug- und PP-Reservationstools). Optional können zu Vergleichszwecken auch Hinweise auf die Erreichbarkeit bisheriger Arbeitsorte aufgenommen werden. Beim Aufbau der Plattform werden Synergien zur geplanten Neulancierung von luzernmobil.ch genutzt.
Realisierungshorizont der Massnahme	<input checked="" type="checkbox"/> vorbereitend <input type="checkbox"/> Übergang <input checked="" type="checkbox"/> betrieblich
Wirkungsbereiche	<input checked="" type="checkbox"/> Pendelverkehr <input checked="" type="checkbox"/> Besucher-/Kundenverkehr <input checked="" type="checkbox"/> Geschäftsverkehr

MIB2		dynamische ÖV-Fahrplananzeigen im Eingangsbereich		
Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung	Im Haupteingangsbereich und in hochfrequentierten Bereichen wie z.B. Eingangsbereich und Cafeteria und in bzw. vor den Aufzügen des KVSE werden gut sichtbare dynamische ÖV-Fahrplan anzeigen, d.h. Monitore mit Echtzeit-Angaben aller Abfahrtszeiten am Bushub sowie am Bahnhof Emmenbrücke installiert.			
Realisierungshorizont der Massnahme	<input type="checkbox"/> vorbereitend	<input type="checkbox"/> Übergang	<input checked="" type="checkbox"/> betrieblich	
Wirkungsbereiche	<input checked="" type="checkbox"/> Pendelverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Besucher-/Kundenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Geschäftsverkehr	

MIB3		Sensibilisierungskampagnen für Mitarbeitende		
Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung	Mit Aktionen und Kampagnen zum Fuss- und Radverkehr werden die Mitarbeitenden motiviert, für den Arbeitsweg und für Geschäftsfahrten aufs Velo zu steigen oder einen Teil der Wege zu Fuss zurückzulegen. Neben den Zielen des Mobilitätskonzepts wird damit auch die Gesundheit der Mitarbeitenden gefördert. Für die Durchführung wird ein jährliches Rahmenbudget eingestellt.			
Realisierungshorizont der Massnahme	<input checked="" type="checkbox"/> vorbereitend	<input type="checkbox"/> Übergang	<input checked="" type="checkbox"/> betrieblich	
Wirkungsbereiche	<input checked="" type="checkbox"/> Pendelverkehr	<input type="checkbox"/> Besucher-/Kundenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Geschäftsverkehr	

MIB4		Sensibilisierungskampagnen für Kunden und Besuchende		
Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung	Mit Aktionen und Kampagnen zum Fuss- und Radverkehr sowie am ÖV werden Kunden und Besuchende motiviert, für den Weg den ÖV zu nutzen, aufs Velo zu steigen oder einen Teil der Wege zu Fuss zurückzulegen. Für die Durchführung wird ein jährliches Rahmenbudget eingestellt.			
Realisierungshorizont der Massnahme	<input type="checkbox"/> vorbereitend	<input checked="" type="checkbox"/> Übergang	<input type="checkbox"/> betrieblich	
Wirkungsbereiche	<input type="checkbox"/> Pendelverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Besucher-/Kundenverkehr	<input type="checkbox"/> Geschäftsverkehr	

MIB5		Kommunikationsstrategie zum Mobilitätskonzept entwickeln		
Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung	<p>Die Umsetzung der im Mobilitäts-Basiskonzept aufgeführten Mobilitätsmanagement-Massnahmen ist unabdingbare Voraussetzung für einen funktionierenden Pendel-, Geschäfts- und Kundenverkehr im KVSE. Zugleich kann der mit dem Umzug ins KVSE notwendige Wandel zu einer nahezu autofreien Mobilität bei Mitarbeitenden, die für ihre Pendel- und/oder Geschäftsfahrten heute noch regelmässig Autos einsetzen, Widerstand auslösen.</p> <p>Um die Umsetzung des Mobilitätskonzepts zu gewährleisten und allfälligen Widerstand zu minimieren, sollten die Inhalte des Mobilitätskonzepts deshalb frühzeitig strategisch kommuniziert werden. Die Fachleute aus den Bereichen Change-Management bzw. Kommunikation werden deshalb beauftragt, zuhanden der Projektsteuerung eine Kommunikationsstrategie und bei Bedarf auch Vorschläge zu allfälligen flankierenden «Change»-Massnahmen vorzulegen. Für die Kommunikationsstrategie werden vier verschiedene, unterschiedlich zu behandelnde Zielgruppen vorgeschlagen:</p> <p><i>Zielgruppe 1: Entscheidungsträger/innen in Politik und Verwaltung</i></p>			

MIB5**Kommunikationsstrategie zum Mobilitätskonzept entwickeln**

- Ziel: finanzielle/personelle Ressourcen für Umsetzung Mobilitätskonzept in Kostenbetrachtungen einfließen lassen (wichtig: in Gesamtbetrachtung führen Mobilitätsmanagement-Massnahmen tendenziell zu Kostenersparnissen)
- Startzeitpunkt Kommunikation: sofort

Zielgruppe 2: Planer/innen KVSE und Verkehrsumgebung

- Ziel: Schaffung der nötigen Infrastrukturen/Verkehrsangebote auf bzw. im Zulauf zum Areal
- Startzeitpunkt Kommunikation: laufend planungsstufengerecht

Zielgruppe: Entscheidungsträger/innen kantonaler Organisationseinheiten

- Ziel: Change-Prozess Geschäftsverkehr starten (Geschäftsfahrzeugflotten anpassen u.ä.)
- Startzeitpunkt: nach parlamentarischem Entscheid / Volksentscheid

Zielgruppe: Mitarbeiter/innen kantonaler Organisationseinheiten

- Ziel: Change-Prozess Pendelverkehr starten (Verhalten anpassen, Ängste und Widerstände abbauen)
- Startzeitpunkt Kommunikation: nach parlamentarischem Entscheid / Volksentscheid

Realisierungshorizont der Massnahme	<input checked="" type="checkbox"/> vorbereitend	<input checked="" type="checkbox"/> Übergang	<input type="checkbox"/> betrieblich
Wirkungsbereiche	<input checked="" type="checkbox"/> Pendelverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Besucher-/Kundenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Geschäftsverkehr

4.3 Massnahmen Veranstaltungsbetrieb**4.3.1 Veranstaltungsbetrieb**

Aufgrund des Raumprogramms ist es möglich, sowohl das Personalrestaurant als auch die Sitzungsräumlichkeiten in einem Veranstaltungsmodus zu betreiben. In diesem Modus werden die Räumlichkeiten für grössere eigene Veranstaltungen oder für Veranstaltungen Dritter bereitgestellt.

Finden diese Veranstaltungen zu Zeiten statt, in denen die Verwaltung nicht oder nur stark reduziert tätig ist, können die Anlass-spezifisch zu beurteilenden Parkierungsbedürfnisse über die ordentliche Reservation von freien Besucher-Parkfeldern im KVSE abgedeckt werden.

In allen anderen Fällen, oder wenn das bereitzustellende Parkraum-Angebot den notwendigen Vorgaben nicht entspricht, wird jeweils situativ die Umsetzung von Massnahmen aus dem nachstehenden Massnahmenset verlangt.

4.3.2 Massnahmen

VVK1		Koordination Veranstaltungen - Vermietungspraxis	
Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung	<p>Durch koordinative Massnahmen bei der internen und externen Vermietung wird eine möglichst weitgehende Entflechtung von Grossanlässen im Personalrestaurant und in den Sitzungsräumlichkeiten sichergestellt. So kann dazu beigetragen werden, dass überlagernde Nachfragespitzen gar nicht erst auftreten.</p> <p>Es wird zudem eine Vermietungspraxis entwickelt, die Veranstaltungen v.a. ausserhalb der ordentlichen Arbeitszeiten der Verwaltung ermöglicht.</p>		
Realisierungszeitpunkt der Massnahme	<input checked="" type="checkbox"/> vorbereitend	<input type="checkbox"/> Übergang	<input checked="" type="checkbox"/> betrieblich
Wirkungsbereiche	<input type="checkbox"/> Pendelverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Besucher-/Kundenverkehr	<input type="checkbox"/> Geschäftsverkehr

VVK2		Information Besuchende	
Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung	<p>Die Veranstalter werden vertraglich verpflichtet, im Rahmen der Einladungen zur Veranstaltung alle Besuchenden auf die fehlenden Parkierungsmöglichkeiten und detailliert auf die Erreichbarkeiten mit dem öffentlichen Verkehr hinzuweisen.</p>		
Realisierungszeitpunkt der Massnahme	<input checked="" type="checkbox"/> vorbereitend	<input type="checkbox"/> Übergang	<input checked="" type="checkbox"/> betrieblich
Wirkungsbereiche	<input type="checkbox"/> Pendelverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Besucher-/Kundenverkehr	<input type="checkbox"/> Geschäftsverkehr

VVK3		Miete externes Parkraumangebot – Shuttle-Angebot																													
Massnahmenbeschreibung und Zielsetzung	<p>Kann vor Ort kein ausreichendes Parkraumangebot angeboten werden, können die Veranstalter beim Kanton gegen frühzeitige Reservation temporär externe Parkierungsangebote zu mindestens kostendeckenden Preisen anmieten. Es stehen u.a. die nachstehenden kantonseigenen Standorte zur Verfügung:</p>																														
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>WE</th> <th>Standort</th> <th>Anzahl PP</th> <th>Distanz zu KVSE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>576</td> <td>Sedel</td> <td>25</td> <td>1.5 km</td> </tr> <tr> <td>354</td> <td>Rotsee</td> <td>50</td> <td>1.9 km</td> </tr> <tr> <td>30</td> <td>Sentimatt</td> <td>45</td> <td>2.3 km</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>Innenhof Regierungsgebäude</td> <td>70</td> <td>3.4 km</td> </tr> <tr> <td>51</td> <td>Sprengi</td> <td>48</td> <td>3.9 km</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td></td> <td>238</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			WE	Standort	Anzahl PP	Distanz zu KVSE	576	Sedel	25	1.5 km	354	Rotsee	50	1.9 km	30	Sentimatt	45	2.3 km	1	Innenhof Regierungsgebäude	70	3.4 km	51	Sprengi	48	3.9 km	Total		238	
WE	Standort	Anzahl PP	Distanz zu KVSE																												
576	Sedel	25	1.5 km																												
354	Rotsee	50	1.9 km																												
30	Sentimatt	45	2.3 km																												
1	Innenhof Regierungsgebäude	70	3.4 km																												
51	Sprengi	48	3.9 km																												
Total		238																													
	<p>Besteht kein reguläres und attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs für die Transfers zwischen Parkierungsstandort und KVSE zur Verfügung, können die Veranstalter im Rahmen der Vermietung vertraglich zum Betrieb eines Shuttle-Angebots verpflichtet werden.</p>																														
Realisierungszeitpunkt der Massnahme	<input checked="" type="checkbox"/> vorbereitend	<input type="checkbox"/> Übergang	<input checked="" type="checkbox"/> betrieblich																												
Wirkungsbereiche	<input type="checkbox"/> Pendelverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Besucher-/Kundenverkehr	<input type="checkbox"/> Geschäftsverkehr																												

5 Controlling

5.1 Nutzung Verwaltung

Der alle zwei Jahre vorzulegende Controllingbericht zur Nutzung Verwaltung enthält die folgenden Informationen:

- Dokumentation der Parkplatzvermietung (Belegungsstatistik): Dokumentiert wird die Nutzung der fix zugeteilten Parkfelder sowie, falls hindernisfreie Parkfelder fix an Mitarbeitende vermietet ist.
- 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 Verwaltung das vorhandene Angebot an Personenwagenabstellplätzen übersteigt, so erklärt sich die Grundeigentümerschaft bereit, geeignete Massnahmen zur Verringerung der Übernachtfrage 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

In Art. 17 Abs. 3 der SBV des Bebauungsplans «Seetalplatz Ost, A1» ist festgehalten, dass die Eigentümerschaft des KVSE den Verlauf der Fahrten von und zu den Parkieranlagen auf dem Areal zu dokumentieren und periodisch zu überprüfen hat, ob das Verkehrsaufkommen in den Abendspitzenstunden von je maximal 70 Ein- und Ausfahrten und das tägliche Verkehrsaufkommen von maximal 1'400 Fahrten im Jahresdurchschnitt eingehalten werden. Die resultierenden Controllingdaten sind der Gemeinde Emmen vorzulegen, diese kann bei Überschreitung des Fahrtenkontingents (gemäss Art. 16 SBV, Abs., 2) Anpassungen der Parkgebühren, Ausfahrtdosierungen in der Abendspitzenstunde u.a. Massnahmen verfügen.

Im Kap. 4.6 des «Leitfaden Mobilität LuzernNord – Arbeitshilfe zur Erstellung von Mobilitätskonzepten», Kap. 2.3) wird vorgegeben, dass die Bauherrschaften alle zwei Jahre ein «Monitoring und Controlling» durchzuführen haben. Empfänger der Daten ist das Gebietsmanagement. Zu erheben ist gemäss Art. 16 SBV, Abs. 2 das Autoverkehrsaufkommen in den Ein- und Ausfahrten des KVSE.

Basierend auf diesen Vorgaben und Empfehlungen werden für das Mobilitätskonzept KVSE folgende, zweijährliche durchzuführende Controlling-Elemente vorgesehen:

Zählungen Verkehrsaufkommen

Um die Einhaltung des Fahrtenkontingents überprüfen zu können, müssen die MIV-Fahrten sämtlicher dem KVSE im Bau Feld A1 zurechenbarer Parkplätze erhoben werden:

- Ein- und Ausfahrten von den Parkplätzen in der Tiefgarage des KVSE können an den Schranken bzw. Ein- und Ausfahrten erfasst werden.
- Ein- und Ausfahrten, die von oberirdischen Kurzzeit-Parkplätzen sowie von der Anlieferung ausgehen, werden mittels Bodensensoren oder vergleichbaren Systemen (Einzelplatz-Zählungen, ggf. stichprobenbasiert) erfasst. Bei nebeneinanderliegenden Parkplätzen kann alternativ auch ein Kamera-basiertes Erfassungssystem zum Einsatz kommen.

Eine gesamthafte Erfassung des ÖV-, Fuss- und Veloverkehrsaufkommens des KVSE mittels Zählungen ist in Kosten-Nutzen-Perspektive nicht zielführend.

5.3 Rückfallebene

Zeigt das Controlling eine Überschreitung des Verkehrsaufkommens in der Abendspitzenstunde von 70 Fahrzeugen pro Stunde und Richtung auf, ist eine Verstärkung der im Kapitel 4 zusammengestellten Mobilitätsmanagement-Massnahmen vorzusehen.

Gegebenenfalls hat zusätzlich zu einer Verstärkung der Massnahmen eine im Betriebssystem der Parkraumbewirtschaftung vorgesehene Ausfahrtdosierung aus der Tiefgarage zur Anwendung zu kommen.

5.4 Betriebliche Organisation

Das Mobilitätskonzept wird durch eine von der Bauherrschaft beauftragte Stelle (Mobilitätsmanager; Massnahme MO2) umgesetzt und betrieben. Diese ist auch für die laufende Erfassung der Controlling-Daten und die zweijährliche Erstellung des Controllingberichts zuhanden der Gemeinde Emmen bzw. des Gebietsmanagements zuständig.

6 Abschätzung der Parkplatznachfrage

Die guten Erschliessungen durch den öffentlichen Verkehr und für den Fuss- und Veloverkehr schaffen die Voraussetzung für einen weitestgehend autofreien Pendel- und Geschäftsverkehr der KVSE

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 Nutzenden der KVSE gute Voraussetzungen, ihre Nutzung des ÖV und des FVV zu optimieren und auszubauen und so einen weitestgehend auf ÖV und FVV basierenden Pendel- und Geschäftsverkehr zu erreichen. Eine durchgeführte Reisezeitanalyse hat aufgezeigt, dass sich die ÖV-Reisezeiten der Mitarbeitenden zwischen Wohn- und Arbeitsort durch den Umzug an den Seetalplatz im Schnitt nur geringfügig verändern werden.

Geschäftliche und private Autofahrten von und zur KVSE sind aufgrund der verkehrlichen Leistungsfähigkeit des Seetalplatzes für den motorisierten Individualverkehr und aufgrund der Vorgaben des Bebauungsplans nur noch in zu begründenden Ausnahmefällen möglich. Auch 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.

Bei Bedarf können durch Angebote im Bereich des flexiblen Arbeitens oder durch neu geschaffene Shared Workspaces Wege entfallen oder einzelfallweise optimiert werden.

Carsharing- und Bikesharing-Angebote ergänzen den ÖV und FVV, direkte Autofahrten zwischen Wohnort und mit ÖV schlecht erschlossenen Zielen bleiben möglich

Um Bedürfnisse abdecken zu können, die eine Autofahrt ab Seetalplatz bedingen, wird ein Carsharing-Angebot aufgebaut. Dieses stellt sowohl Personenwagen sowie auch einzelne Kleinbusse zur Verfügung. Seitens der Dienststellen benötigte Spezialfahrzeuge, die keinen Platz bei der KVSE erhalten, können in entfernteren externen «Fahrzeug Hubs» untergebracht werden. Auch für Velos wird ein Sharing-Angebot sowohl von E-Bikes wie auch von konventionellen Velos bereitgestellt.

Dank der ausgebauten Möglichkeiten zur Nutzung von Homeoffice und mobil-flexibler Arbeitsformen und durch die Bereitstellung von externen Workspaces besteht für Mitarbeitende zudem oft die Möglichkeit, mit dem privaten Auto direkt vom Wohnort zu einem externen, per ÖV und Velo nur schwer erreichbaren Zielort und wieder zurück zu fahren.

Probierangebote sowie Informations- und Sensibilisierungsmassnahmen erleichtern die Umstellung der Mobilitätskultur

Die notwendige Transformation des Pendel- und Geschäftsverkehrs erfordert seitens der Nutzenden der KVSE die Bereitschaft, sich auf neue Lösungen einzulassen. Zudem wird ein erhöhter Planungsaufwand für ihre Mobilität anfallen. Um den Umstieg zu erleichtern und um die Möglichkeit zu bieten, bereits frühzeitig Erfahrungen mit den neuen Angeboten zu sammeln, werden vorbereitende Massnahmen und Anreize (z.B. Mobilitätsgutscheine) bereitgestellt. Informations- und Sensibilisierungsmassnahmen tragen ebenfalls zu einer möglichst reibungslosen Umstellung bei.

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.

Die Umsetzung auch als Führungsaufgabe und als Vorbild

Zum Gelingen der notwendigen Umstellung der Mobilität ist eine konsequente Umsetzung der Massnahmen in den einzelnen Dienststellen notwendig. Indem die zuständigen Führungspersonen die neue Mobilitätskultur von Anfang an persönlich vorleben und bei Bedarf – z.B. bei während der Anfangsphase auftauchenden Schwierigkeiten – kreative zielführende Lösungswege suchen, gelingt die Umsetzung und können die sich durch den Umzug ergebenden Vorteile wie z.B. der direkte Zugang zu anderen Dienststellen «unter einem Dach» voll ausgenutzt werden. Mit der KVSE und dem dazugehörigen Mobilitätskonzept nimmt der Kanton Luzern zudem eine Vorbildrolle ein, die auch für andere Unternehmen als Beispiel dienen kann.

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 Parkplätze, 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.