

Luzern Zentrum

Mobilitätsberatung Klinik St. Anna Luzern



Luzern, 11. Juli 2016

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

Klinik St. Anna
St. Anna-Strasse 32
6006 Luzern
Telefon 041 208 32 32
klinik-stanna@hirslanden.ch
www.hirslanden.ch

Bearbeitung

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

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

Arbeitsgruppe

Hirslanden:

Kaspar Huber (Leiter Personal)
Jonas Zollinger (Bereichsleiter Hotellerie & Infrastruktur)
Fabian Takacs (Projektleiter)
Michèle Rohn (OP)
Patric Bürge (Marketing)
Erika Rohrer (Pflegedirektorin)
Harald Distel (Pflege)

Behörden:

Roland Koch (Stadt Luzern)
Roman Steffen (VVL)

Transportunternehmen:

Rebeca Scherrer (SBB)
Thomas Achermann (SBB)
Daniel Walker (vbl)

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Linien und Erreichbarkeit	6
2.1	Liniennetz	6
2.2	Anbindung der Klinik St. Anna	7
2.3	Bushaltestelle und Zugänglichkeit	7
2.4	Erreichbarkeit mit dem ÖV	8
3	Nachfragestruktur	9
3.1	Nachfragesegmente	9
3.2	Wohnorte der Beschäftigten	9
3.3	Job-Kategorie	11
3.4	Besucherzahlen	12
4	Analyse und Schwachstellen	14
4.1	Umfrage Ende Februar / Anfang März 2016	14
4.2	Ergebnisse aus dem Workshop	15
4.3	Verkehrsplanerische Beurteilung: Schlüsselprobleme	16
5	Übergeordnete Vorgaben	19
5.1	Zielsetzungen zur Mobilität	19
5.2	Randbedingungen	19
5.3	Verkehrsplanerische Grundsätze	19
6	Ansätze für ein Mobilitätskonzept	20
6.1	Konzeptionelle Bausteine	20
6.2	Überlegungen zur Mobilität	21
6.3	Strategische Ansätze für die Klinik St. Anna	22
6.4	Einstufung und Beurteilung der Massnahmen	23
6.5	Massnahmenüberblick im Sinn eines ersten Drehbuchs	24
6.6	Weiteres Vorgehen (Vorschlag Verkehrsverbund)	24
7	Stellungnahmen der Partner	25
	Anhang	28
	Anhang 1: Nachfrage der Buslinien im Raum Ost, Zählwerte 2014	28
	Anhang 2: Mögliche Massnahmen (gem. 2. Workshop vom 4. Mai 2016)	29

1 Einleitung

Klinik St. Anna

Die Klinik St. Anna ist neben dem Kantonsspital Luzern ein weiterer bedeutender Pfeiler in der Gesundheitsversorgung im Raum Luzern und mit rund 1'100 Mitarbeitenden auch ein sehr grosser Arbeitgeber. Beide Spitäler lösen mit ihren grossen Zahlen von Patienten, Besucherinnen und Mitarbeitenden hohe Nachfragen im motorisierten und öffentlichen Verkehr aus. Beim Individualverkehr ist die Zahl und Verfügbarkeit der Parkplätze ein Dauerthema. Aber auch die Erreichbarkeit mit dem Bus aus der Stadt und aus der Agglomeration weist Schwachstellen und Lücken auf.

Umfeld

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

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

Anlass für AggloMobil tre war wesentlich auch die Erweiterung der Perronkanten am Bahnhof Luzern, die neue Möglichkeiten in der Netzgestaltung eröffnet. Als vorgezogener Schritt wurde bereits vor ein paar Jahren die ursprünglich je am Bahnhof Luzern endenden/beginnenden Linien zu einer Durchmesserlinie 14 Horw – Bahnhof – Brülstrasse zusammengefügt, womit die umsteigefreie Erreichbarkeit der Klinik St. Anna eine wesentliche Verbesserung erfuhr (www.vvl.ch/agglobobil).

Mobilitätsberatung als Teil des Verkehrsverbund Luzern

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

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

Vor dem Hintergrund der grossen Zahl von Firmen mit einer hohen Anzahl von Mitarbeitenden ist der Verkehrsverbund Luzern aber weder finanziell noch personell in der Lage, das Vorgehen beim Kantonsspital Luzern auf alle entsprechenden Firmen auszuweiten.

Mobilitätsberatung für die Klinik St. Anna

Vor diesem Hintergrund wurde für die Klinik St. Anna im Sinn eines «Pilotversuchs» ein anders, mehr auf die strategischen Aspekte gelegtes Verfahren angewendet. Zusammen mit der Klinik sollen die wichtigsten Angaben ausgewertet, die massgebenden Probleme gemeinsam herausgeschält und die wesentlichen Ansatzpunkte zur zweckmässigen Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse entwickelt werden. Dabei entstand auch der Gedanke eines «Drehbuchs», das auf der Grundlage der wichtigsten Analyseteile und Zielsetzungen die möglichen Massnahmen aufzeigt.

Die Vertiefung zu einem eigentlichen Mobilitätskonzept, das die Massnahmen für die Klinik beurteilt und vertieft, soll anschliessend und allein im Auftrag der Klinik St. Anna erfolgen. Selbstverständlich helfen die Partner weiter mit, welche ihr Commitment in Form einer Stellungnahme zum Drehbuch sprachen. Die vorliegende Studie stellt deshalb und bewusst ein Grobkonzept, aber kein umfassendes Mobilitätskonzept dar.

Auftrag

Die Metron Verkehrsplanung wurde vom Verkehrsverbund Luzern und von der Klinik St. Anna beauftragt, im Rahmen einer Mobilitätsberatung die verkehrsplanerischen und verfahrensmässigen Aspekte zu bearbeiten und in den gemeinsamen Workshops die Moderation zu übernehmen.

Nach der Startsitzen am 19. Februar 2016 fand am 18. März und am 4. Mai 2016 je ein Workshop statt, an dem die Inhalte ausführlich diskutiert wurden. Auch die im Anhang 2 beigefügte Massnahmenliste ist das Ergebnis der Diskussion am 2. Workshop.

2 Linien und Erreichbarkeit

2.1 Liniennetz

Die folgende Abbildung zeigt das Liniennetz im zentralen Bereich von Luzern.

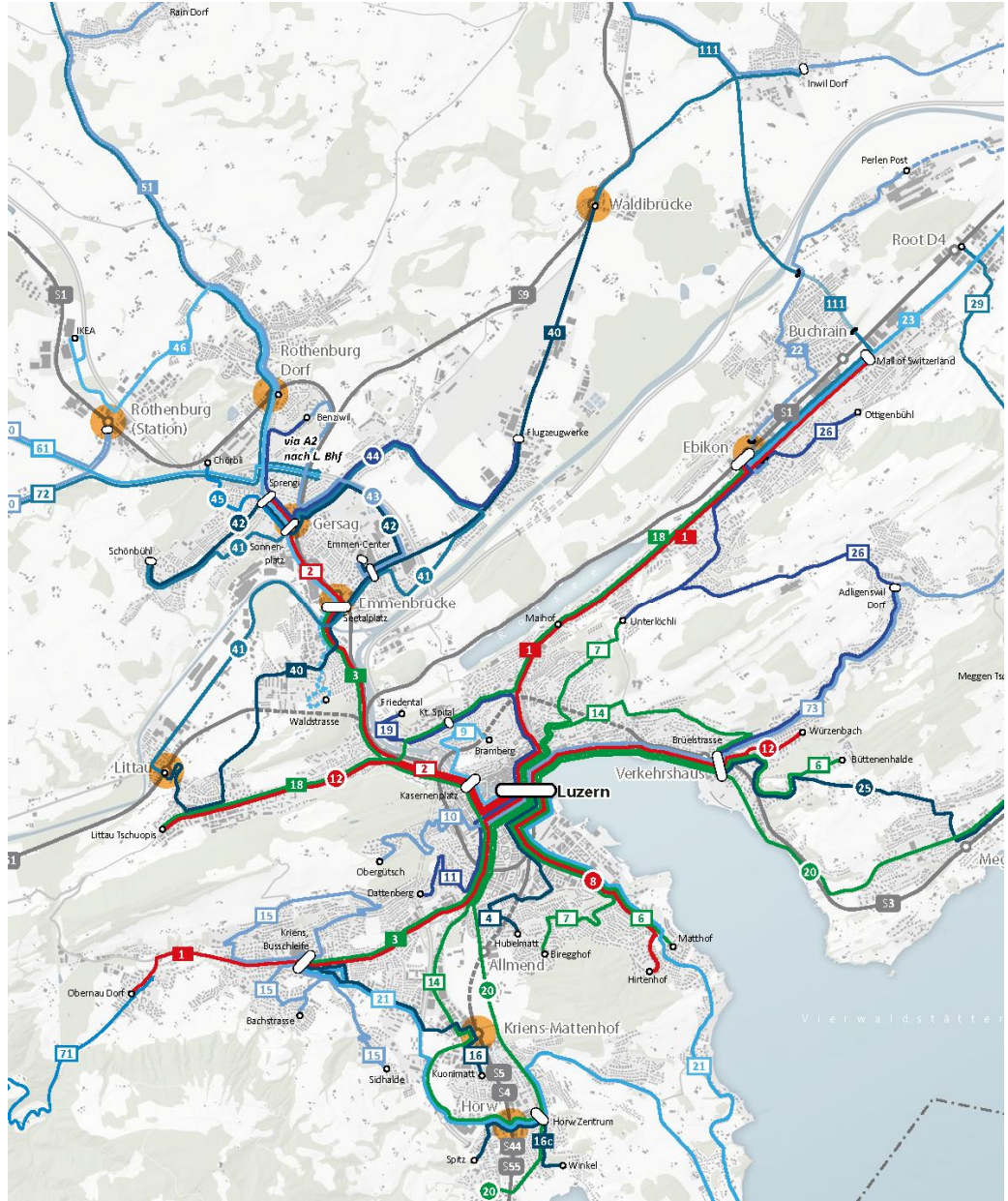


Abbildung 1:
Zielnetz gemäss AggloMobil tre bis 2022
(siehe auch
<http://www.vvl.ch/fachinformationen/agglobobil/agglobobil-tre/>)

Zu erkennen ist

- Das radiale S-Bahn-Netz
(mit der Durchbindung der Linie 1 Sursee – Luzern – Zug – Baar)
- Das radiale Netz der Regionalbus-Linien
- Das dichte Busnetz von Radiallinien zum Bahnhof und Durchmesserlinien
- Erste kernnahe Tangentiallinien wie z.B. die Linie 21 zwischen Kriens und Horw

2.2 Anbindung der Klinik St. Anna

Die Klinik St. Anna wird mit der Linie 14 Horw Zentrum – Südpol – Luzern Bhf – Brüelstrasse erschlossen:

		Mo – Fr	Sa	So	
				VM	NM
1. Kurs	an	5.26h	5.41h	6.21h	
Takt Tag		15'	15'	30'	15'
letzter Kurs	ab	00.19h	00.19h	00.19h	

Tabelle 1:
Angebot der Linie 14 2016

2.3 Bushaltestelle und Zugänglichkeit

Die Haltestelle der Linie 14 befindet sich unmittelbar nordwestlich der Zufahrt.



Abbildung 2:
Haltestelle der Linie 14

Der Fussweg zwischen Haltestelle und dem unter dem Strassenniveau gelegenen Haupteingang der Klinik verläuft neben der Einfahrt. Die Breite ist zu gering, damit mehrere Personen sich komfortabel kreuzen können. Kreuzen einer Einzelperson mit einer Familie mit Kinderwagen ist kaum möglich (die Strasse muss mitbenutzt werden).



Abbildung 3:
Fusswegverbindung
Haltestelle – Haupteingang

2.4 Erreichbarkeit mit dem ÖV

Von der Klinik St. Anna sind folgende Gemeinden bzw. Bereiche innerhalb von 30 Min. erreichbar.

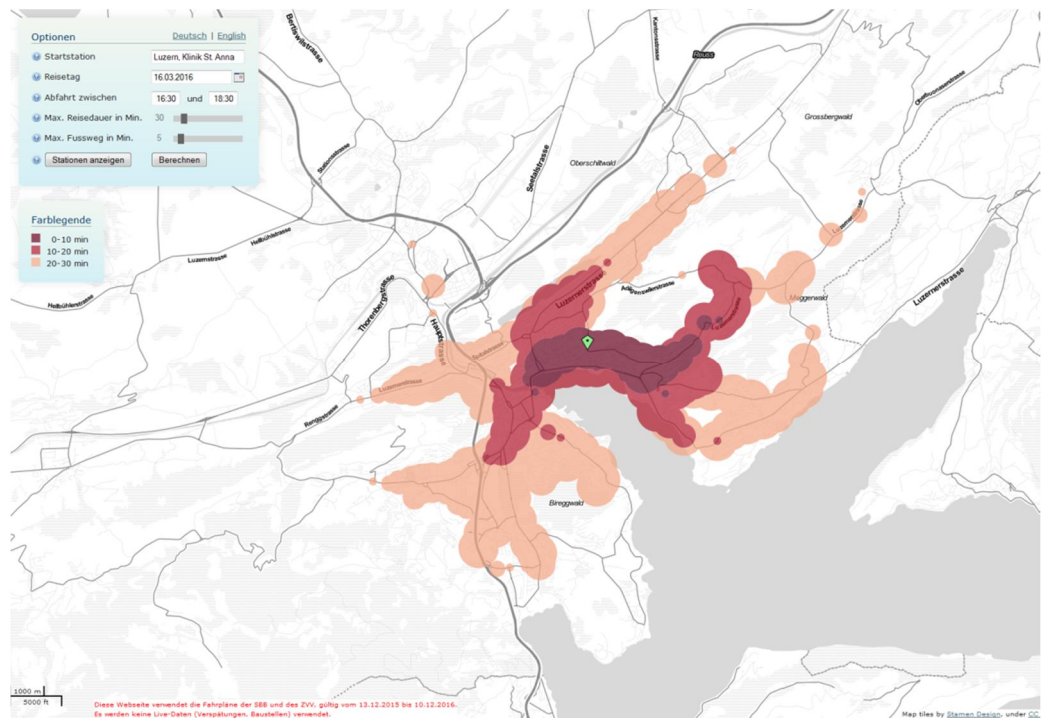


Abbildung 4:
Erreichbarkeit innerhalb
von 30 Min. Reisezeit

Die Abbildung zeigt, dass die Stadt Luzern, aber weitgehend auch die Nachbargemeinden Kriens, Horw, Meggen und Adligenswil sowie das Rontal innerhalb von 30 Min. Reisezeit erreichbar sind.

3 Nachfragestruktur

3.1 Nachfragesegmente

Im Wesentlichen kann unterschieden werden zwischen

- PatientInnen mit mehrtägigem Aufenthalt
- PatientInnen mit ambulanter Behandlung
- Besuchende
- Mitarbeitende
- Ärzte/Ärztinnen

3.2 Wohnorte der Beschäftigten

Alle Wohnorte

Die Wohnorte der insgesamt 1'132 Mitarbeitenden (Stand März 2016, Quelle Personalabteilung) wurden gegliedert nach der Art der ÖV-Erschliessung, d.h.

1. Gemeinden mit S-Bahn-Haltestelle
2. Weitere Bahngemeinden
3. Gemeinden an Regionalbuslinie von/nach Luzern
4. Stadt Luzern
5. Restliche Gemeinden

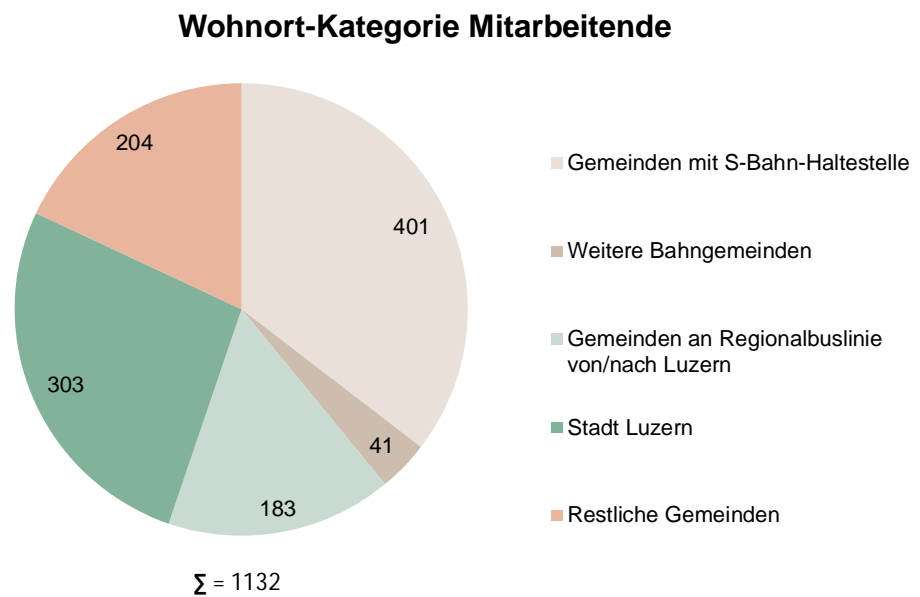


Abbildung 5:
Wohnort-Kategorie

- 39% der Wohnorte (442) liegen an einer S-Bahn-Linie oder sind sonst mit der Bahn direkt von Luzern aus erreichbar (z.B. Olten).
- 27% (303) der Mitarbeitenden wohnen in der Stadt Luzern selbst.
- 16% (183) der Wohnorte sind durch eine direkte Regionalbuslinie ab Bahnhof Luzern erschlossen.

Von über 80% der Wohngemeinden (der Mitarbeitenden) ist der Arbeitsort Klinik St. Anna mit dem ÖV grundsätzlich mit einmaligem Umsteigen erreichbar.

Wohnorte mit Bahn erschlossen

Werden nur die durch eine Bahnlinie erschlossenen Wohnorte (442) einbezogen, ergibt sich folgende Gliederung:

Anzahl Mitarbeitende pro Bahn-Korridor

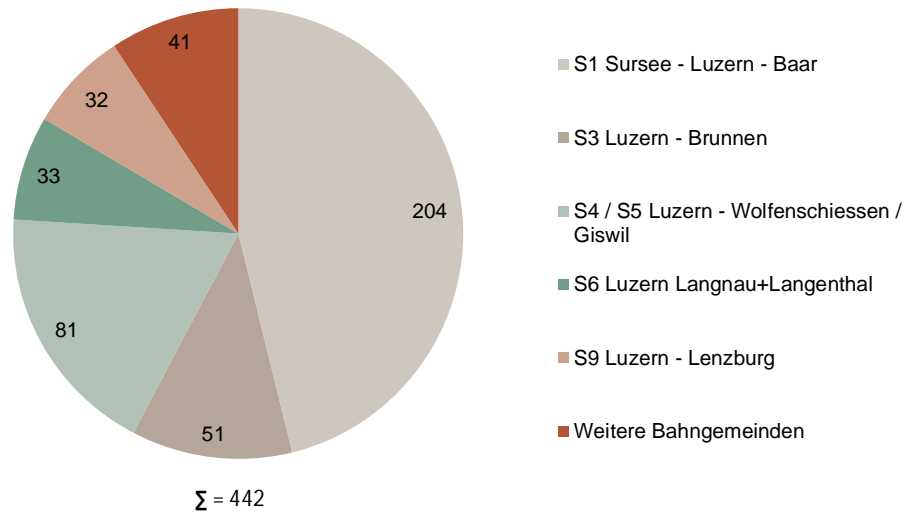


Abbildung 6:
Mit Bahn erschlossene Wohnorte

- Fast die Hälfte (46%) der mit der Bahn erreichbaren Wohnorte befinden sich an einem Haltepunkt der S1 (Ebikon – Sursee).
- 18% der Wohnorte wird mit der S-Bahn nach Wolfenschiessen bzw. Giswil erschlossen.

Wohnorte mit Bus erschlossen

Die folgende Darstellung bezieht sich auf diejenigen Gemeinden, die

- mit einer Buslinie direkt mit dem Bahnhof Luzern verbunden sind;
- die nicht (auch) durch eine Bahnlinie bedient sind (z. B. Ebikon)

Anzahl Mitarbeitende pro Bus-Korridor (inkl. Stadt)

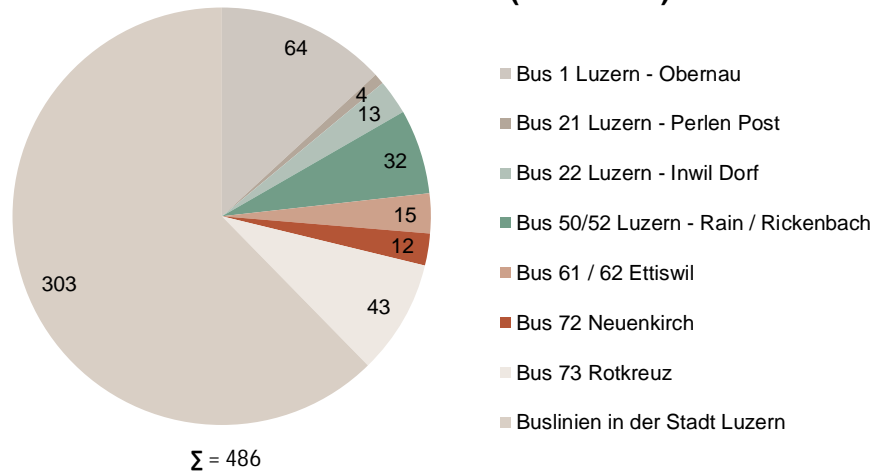


Abbildung 7:
Mit Bus erschlossene Wohnorte

3.3 Job-Kategorie

Die Mitarbeitenden lassen sich gemäss grober Einteilung der Klinik in folgende Kategorien gliedern (Gliederung auf Basis der Kostenstellen der Mitarbeitenden):

- 1 Kategorie 1: 08.00-17.00 Job (Mo-Fr)
- 2 Kategorie 2: Mischform: Mit Früh- und Spätdienst und auch Sa und So
- 3 Kategorie 3: 24h-Job
- x Kategorie x: Nicht in der Klinik St. Anna tätig
- ? Keine Angaben

Mitarbeitende nach Job-Kategorie

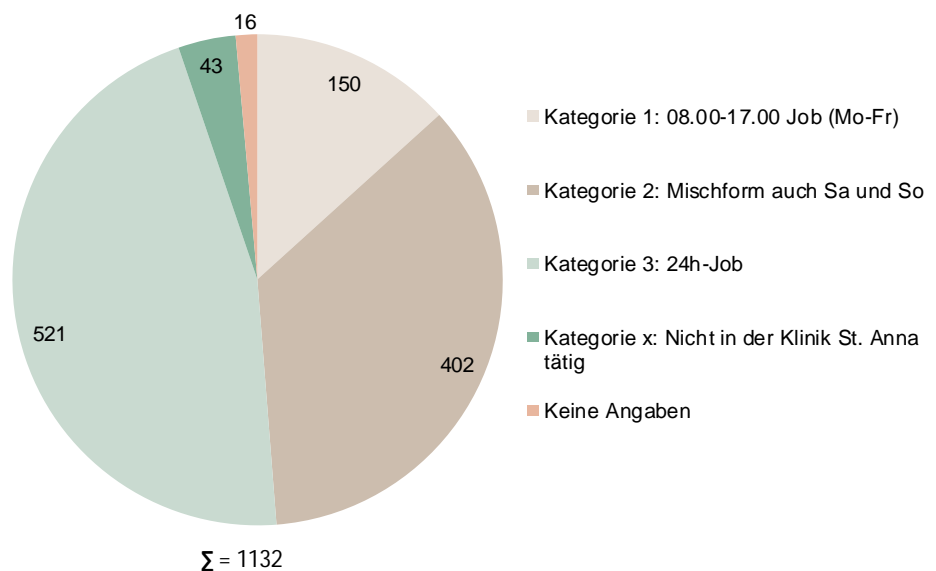


Abbildung 8:
Mitarbeitende nach Job-Kategorie

3.4 Besucherzahlen

Übersicht

Aufgrund der Erhebung Ende Februar / Anfang März 2016 lässt sich folgende Nachfragestruktur feststellen:

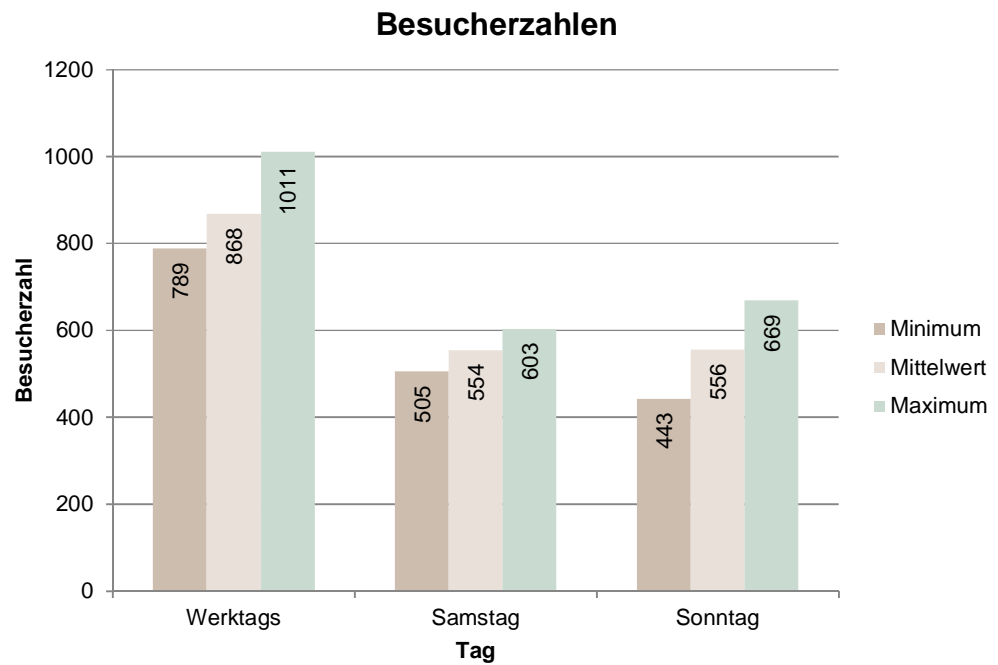


Abbildung 9:
Besucherzahlen Februar/März 2016

Tagesganglinie

Die Nachfragestruktur unterscheidet sich über den Tag betrachtet zwischen

- Werktagen (Mo – Fr) und
- Wochenende

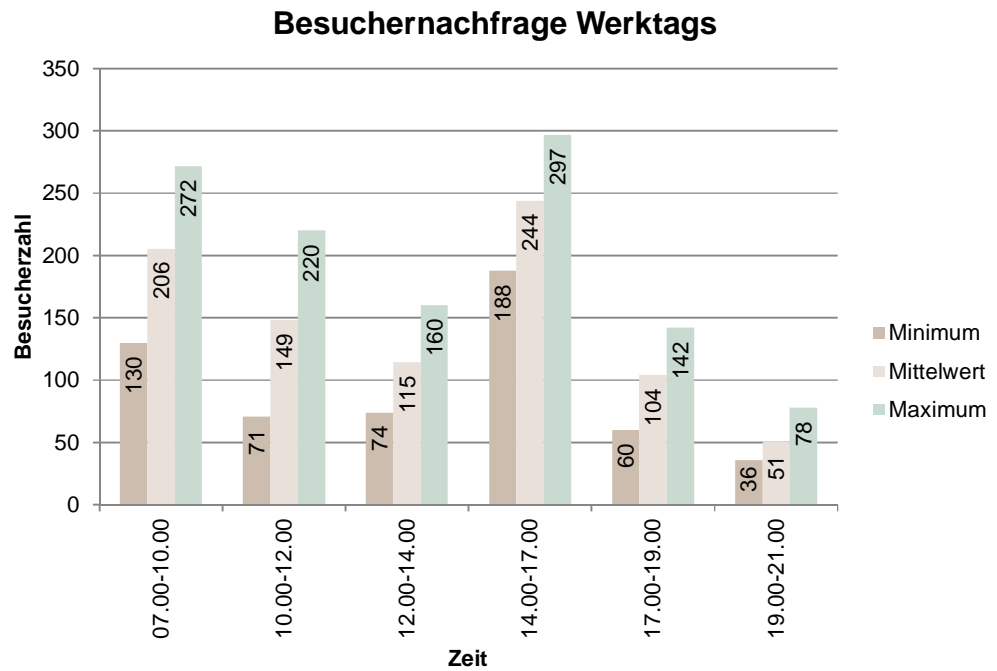


Abbildung 10: Besuchernachfrage werktags (Mo – Fr)

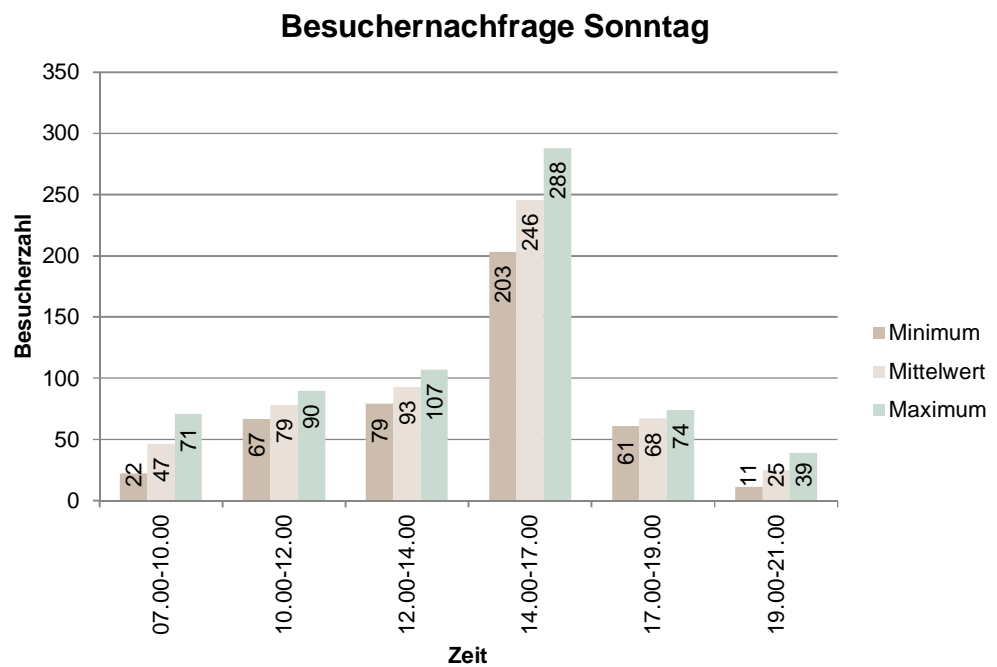


Abbildung 11: Besucherzahlen Sonntag

4 Analyse und Schwachstellen

4.1 Umfrage Ende Februar / Anfang März 2016

Ende Februar / anfangs März 2016 wurden im Personalrestaurant der Klinik Fragebogen an die Mitarbeitenden verteilt. Von 260 ausgegebenen Fragebogen wurden 229 ausgefüllt, dies entspricht einer Rücklaufquote von 88 %.

Hinweis:

Obwohl die Rücklaufquote sehr erfreulich hoch ist, müssen bzgl. der Repräsentanz der Befragung gewisse Einschränkungen gemacht werden.

Anteile der Verkehrsmittel der befragten Mitarbeitenden

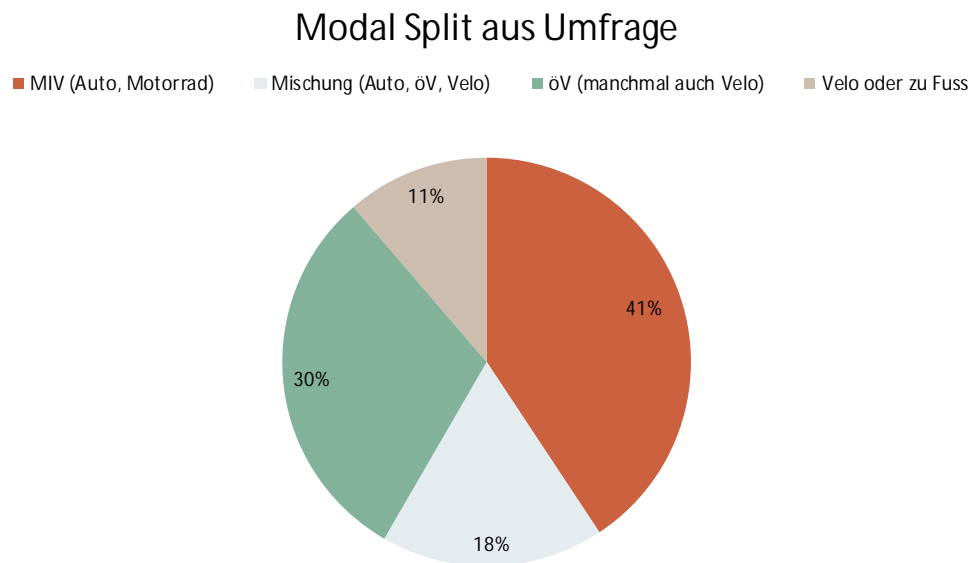


Abbildung 12: Anteile der Verkehrsmittel der Mitarbeitenden

Länge der Arbeitsweg der befragten Mitarbeitenden

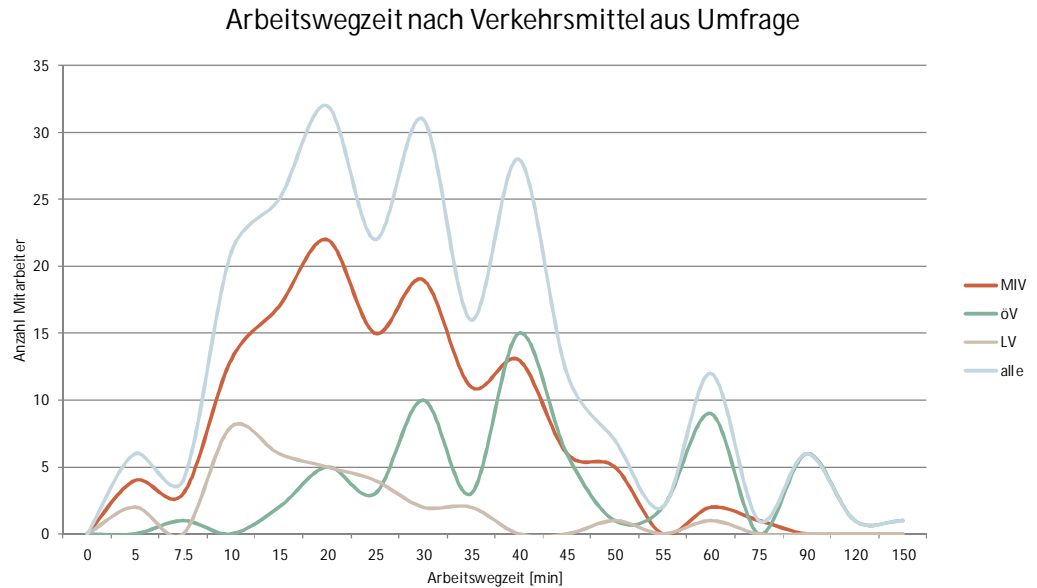


Abbildung 13: Länge der Arbeitsweg der Mitarbeitenden

Der grösste Teil der Mitarbeitenden hat einen Arbeitsweg im Bereich von 10 –45 Min.

4.2 Ergebnisse aus dem Workshop

Anlässlich eines Workshops am 30. März 2016 wurden die Teilnehmenden gebeten, die jeweils 3 für sie wichtigsten Schlüsselprobleme zu nennen. Die Ergebnisse lassen sich in Stichworten wie folgt zusammenfassen:

Motorisierter Individualverkehr

- Parkplatzsituation generell*
- Spezifisch
 - Verfügbarkeit der Parkplätze für Beschäftigte im sog. «Spätdienst»*
 - Periphere Lage der «externen» Parkplätze Utenberg und Lützel matt (schlecht beleuchtet; soziale Sicherheit)
 - Parkplatzgebühren

Öffentlicher Verkehr

- Mangelhafte Zuverlässigkeit, v.a. abends Richtung Stadt*
- Anschlüsse am Bhf Luzern bzw. Wartezeit am Umsteigeort
- Fehlende Direktverbindung aus dem Rontal, Unterlöchli und Adligenswil*
- Taktlücken
- Teuer

Velo- und Fussverkehr

- Zu geringe Anzahl Veloparkplätze (saison- und wetterabhängig)
- Topografie/Wetter *
- Hauptzugang nicht sichtbar

* Mehrfachnennungen

4.3 Verkehrsplanerische Beurteilung: Schlüsselprobleme

Aus den Ergebnissen und Hinweisen der Umfrage sowie der Diskussion im Workshop lassen sich folgende «Schlüsselprobleme» herauschälen. Das Hauptaugenmerk liegt bei jenen Faktoren, die als «schwächstes Glied» in der Kette ausschlaggebend sind, ob und wie gut das jeweilige Verkehrsmittel benutzbar ist.

Motorisierter Individualverkehr / MIV

- Keine gesicherte Verfügbarkeit eines Parkplatzes für diejenigen, die darauf angewiesen sind.
- Standort der und Fusswege zu den peripheren Parkplätzen.

Erläuterungen:

Mitarbeitende, die zu einem bestimmten Zeitpunkt im Lauf des Vormittags oder Nachmittags ihren Dienst beginnen, finden teilweise im Parkhaus keinen Parkplatz und müssen auf entferntere Parkplätze (z.B. Utenberg) ausweichen. Dies gilt auch für ambulante Patienten.

Auswirkungen:

Vor allem in der Winterzeit kann es dadurch zu verspätetem Dienstantritt oder verspätetem Termin kommen, was den fein koordinierten Betriebsablauf in der Klinik aus dem Takt bringen kann.

Ursachen:

Das Problem kann nicht einfach auf die ungenügende Anzahl Parkplätze reduziert werden, sondern muss von der Nutzung her entschärft werden. Die Frage lautet: Werden die bestehenden Parkplätze richtig (bzw. von den Richtigen) genutzt?

Öffentlicher Verkehr

Die Linie 14 stellt das schwächste Glied in der Transportkette bzw. dem sog. «Minimumfaktor» dar, und zwar in verschiedener Hinsicht

- Zu geringe zeitliche Verfügbarkeit am Sonntag-Vormittag (30-Min.-Takt)
- Mindestens zeitweise zu langes Taktintervall der Linie 14 auf Umsteigerelationen
- Zuverlässigkeitsprobleme im Bereich Luzernerhof / Dreilinden (Zufahrt auf Hauptachse)
- Schlechte Anbindung Rontal/ Unterlöchli/ Adligenswil
- Teilweise spezifische Anforderungen bzgl. Ausstattung/ Qualität des Rollmaterials (Sitzplätze, Plattformen)
- Wenig finanzielle Anreize zur Nutzung des ÖV
- Informationen

Auswirkungen:

Das erste Problem betrifft vor allem die Angestellten, die am Sonntagvormittag arbeiten und – je nach Dienstantrittszeit – eine grosse Zeitspanne zwischen Ankunft des Busses und ihrem Dienstantritt haben.

Das zweite Problem betrifft alle Fahrgäste, die von einer anderen Linie anreisen und auf die Linie 14 umsteigen: Die Wartezeit beträgt im schlechtesten Fall bis zu 15 Min. von denjenigen Linien, die ebenfalls nur alle 15 Min. oder sogar nur alle 30 Min. fahren. Ein Blick auf den Bahnfahrplan zeigt, dass sich die Ankünfte der Züge wohl auf die halbe oder volle Stunde bündeln, allerdings in einer breiten Zeitspanne, z. B.

- Ankunft IR von Zürich: Min. 50
- Ankunft IR von Basel – Olten: Min. 04

Die Linie 14 kann zeitlich nicht so gelegt werden, dass mit dem 15-Min.-Takt alle Umsteigerelationen am Bahnhof (und auch an anderen Verknüpfungspunkten) optimal passen.

Als Folge entstehen auf einzelnen Umsteigerelationen längere Wartezeiten sowie (unnötig) lange Gesamtreisezeiten.

Das dritte Thema ist ein bekanntes Problem vieler Buslinien. Um die Kantonsstrassen flüssig zu halten, werden zu Hauptverkehrszeiten untergeordnete Zufahrten dosiert. Mit dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) ist auf der Dreilindenstrasse geplant, den MIV dort zu dosieren, wo kein Bus fährt. Damit kommt der Bus zu Hauptverkehrszeiten schneller zum Luzernerhof.

Das vierte Problem hängt zusammen mit der Lage der Klinik im Netz der direkt ins Zentrum führenden Hauptachsen bzw. mit deutlich geringeren Nachfragepotenzialen auf anderen Verbindungen.

Das fünfte Thema weist auf die Problematik im öffentlichen Verkehr hin, auch spezifischen Anforderungen zu entsprechen, aber gleichzeitig mit universell einsetzbarem Rollmaterial möglichst vielen Benutzergruppen zu dienen. Gerade auf der Linie 14 bestehen hohe Nachfragespitzen im Schülerverkehr, die möglichst effizient (d.h. auch mit Stehplätzen) bewältigt werden sollen.

Das sechste Thema ist meist historisch bedingt. Parkplätze stehen günstig zur Verfügung, Investitionen und Betriebskosten werden nicht verursachergerecht verrechnet. Meist sind Beiträge an andere Verkehrsmittel nicht gleichwertig implementiert, so dass falsche Anreize gesetzt werden. Mit neuen Anreizen kann die Verkehrsmittelwahl jedoch beeinflusst werden.

Zu guter Letzt fehlt meist die bewusst angelegte Information über Alternativen. So kann z.B. dem ambulant aufgebotenen Patient die ÖV-Information direkt mitgeschickt werden. Will man die Anreise mit dem ÖV verstärkt beeinflussen, kann ein Gratisticket für den Anreisetag mitgeliefert werden oder ein Gutschein für die Gratisrückfahrt abgegeben werden, wenn er in der Klinik ein ÖV-Anreiseticket zeigt. Durch ÖV-Echtzeitinformationen im Spital wird allen Spitalgästen und -angestellten immer wieder deutlich, wie oft der ÖV ihre Einrichtung bedient.

Veloverkehr

Der Kreis der potenziellen Velofahrenden ist aufgrund der Topografie und auch der Wetterbedingungen recht eingeschränkt.

Ungenügende Anzahl (gedeckter) Veloabstellplätze

Fussverkehr

betroffen sind – neben der ausschliesslich zu Fuss Anreisenden – diejenigen Personen, die

- den Bus benützen
- den Weg zwischen den entfernten Parkplätzen und dem Klinikeingang zurücklegen
- Schlechte Ausleuchtung der Wege hin zum St. Anna (für Frauen problematisch)
- Unattraktive Verbindung zwischen der St. Anna-Strasse und dem Haupteingang

Auswirkungen:

Während für Personen, die den PW benützen und in der Tiefgarage einen Parkplatz finden, die Zugänglichkeit praktisch optimal ist, muss der Zugang zu Fuss über die Erschliessungsstrasse als sehr unattraktiv und den Stellenwert der Klinik St. Anna als kaum adäquat bezeichnet werden.

5 Übergeordnete Vorgaben

5.1 Zielsetzungen zur Mobilität

Aus Sicht der Klinik St. Anna lassen sich folgende 2 Zielsetzungen voranstellen:

- Optimale Erreichbarkeit der Klinik St. Anna mit dem Auto (MIV), dem ÖV, dem Velo und zu Fuss für
 - Patientinnen und Patienten
 - Besuchende
 - Mitarbeitende und
 - Ärztinnen und Ärzte.Der Nutzen für Patientinnen und Patienten muss dabei sowohl direkt als auch indirekt im Zentrum stehen.
- Sinnvoller Umgang mit Ressourcen (Platz und Investitionen) und Förderung des Anteils umweltfreundlicher Verkehrsarten

5.2 Randbedingungen

Die Anzahl der PW-Parkplätze im und um das Klinik-Areal, die für Besucher und Patientinnen sowie Mitarbeitende zur Verfügung stehen, kann und soll auf absehbare Zeit nicht erhöht werden.

Begründungen:

- Für zusätzliche oberirdische Parkplätze steht kein Platz zur Verfügung.
- Zusätzliche unterirdische Parkieranlagen sind sehr teuer und zudem bzgl. ihrer Auswirkungen (Zufahrten, Rampen) problematisch.
- Mit neuen Parkplätzen sind die Zuverlässigkeitsprobleme bei der Anfahrt zu Hauptverkehrszeiten nicht lösbar. Im Gegenteil werden diese verschärft.

5.3 Verkehrsplanerische Grundsätze

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

- Gute Erreichbarkeit der Klinik St. Anna
 - aus der Agglomeration
 - aus dem Kanton
- Attraktives ÖV-Angebot
 - hohe zeitliche Verfügbarkeit (dichter Takt)
 - grundsätzlich max. 1x umsteigen
- Attraktive Zugangspunkte für umweltfreundliche Verkehrsmittel
 - Wetterschutz
 - Belebung
- Leichte/kurze/hindernisfreie Zugänglichkeit der Klinik
 - von den Bushaltestellen
 - von den Abstellplätzen
- Vielfältige unterstützende Information zur Mobilität

6 Ansätze für ein Mobilitätskonzept

6.1 Konzeptionelle Bausteine

Das Mobilitätskonzept stützt sich auf folgende Bausteine und deren Abfolge:

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

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

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

Die Bausteine lassen sich wie folgt schematisch darstellen:

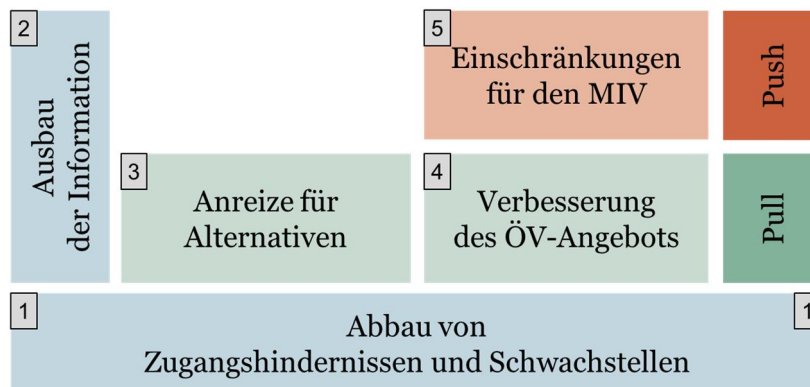


Abbildung 14:
Konzeptionelle Bausteine

6.2 Überlegungen zur Mobilität

Verkehrsmittel

Zu unterscheiden sind die Wege / Fahrten mit

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

Sharing (Kombinationen) von Verkehrsmitteln sind jedoch auch zunehmend im Trend, sind jedoch noch wenig verbreitet.

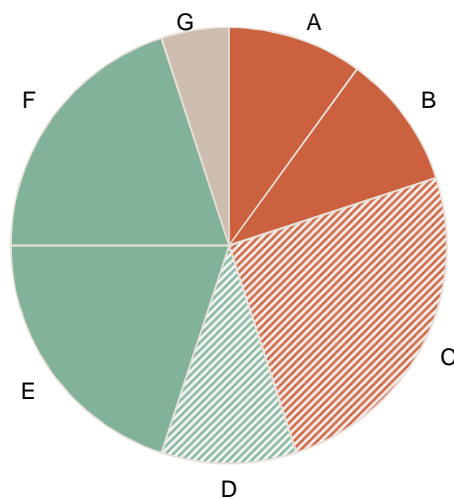
Verkehrsmittelbenutzung

Benutzung eines Verkehrsmittels aus unterschiedlichen Motiven

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

Mobilitätsgruppen (Mitarbeitende)

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



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

Abbildung 15: Gliederung nach Mobilitätsgruppen (Anteile beispielhaft)

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

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

6.3 Strategische Ansätze für die Klinik St. Anna

Festlegungen

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

Randbedingungen

Die Anzahl der vorhandenen Parkplätze kann grundsätzlich nicht erhöht werden.

Ansätze seitens Klinik St. Anna

Anspruchsberechtigung

formulieren bzgl. Parkplatz für Mitarbeitende:

- die aus beruflichen oder allenfalls weiteren Gründen auf das Auto angewiesen sind (insbesondere Arbeitszeit)
- deren Arbeitsweg mit dem ÖV, mit dem Velo oder zu Fuss nicht zumutbar ist.

Mobilitätskonzept Klinik St. Anna mit Regelungen

Flexibilität

bzgl. Berechtigung für einen verfügbaren Parkplatz ins Spiel bringen:

- mit differenzierter Auslegung (tage-/zeitweise)
- evtl. mit «Kontingenten»

Einschränkungen

formulieren für diejenigen, die grundsätzlich statt den PW künftig den ÖV (oder auch das Velo) benutzen könnten:

- Parkplatzberechtigung
- Bewirtschaftung

Oder mit anderen Worten: Es geht darum, das «knappe Gut Parkplätze» möglichst transparent und fair zu nutzen.

Ansätze seitens Klinik St. Anna und Verkehrsverbund Luzern

Optionen

für die Benutzung des ÖV öffnen oder erweitern:

- Benützungsschwellen senken bzw. abbauen
- Benützung attraktiveren (zusammen mit dem VVL)

Ansätze seitens Stadt und Verkehrsverbund Luzern

Umsetzung

der geplanten infrastrukturellen und betrieblichen

Massnahmen:

- Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern (GVK)

Aufgabenbereiche

- Grundlagen (Klinik St. Anna)
 - Anspruchsberechtigung aus beruflichen Gründen
 - Grundsätze der Zumutbarkeit
- Mobilitätskonzept (Auftrag)
 - Ziele für die Akteure und bzgl. Modal Split
 - «Zumutbarkeitsgrenzen» für den ÖV
 - Anforderungen bzgl. Verfügbarkeit des ÖV
 - Lenkungsmaßnahmen zur Umsetzung
- ÖV-Angebot (VVL)
 - Abbau Benützungsschwellen (z.B. Betriebszeit)
 - Attraktivierung durch kürzere Reisezeiten und/oder höhere Verfügbarkeit
- Infrastruktur und Begleitmassnahmen (Stadt/VVL)

6.4 Einstufung und Beurteilung der Massnahmen

Die Massnahmen lassen sich in zwei Dimensionen zuordnen:

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

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

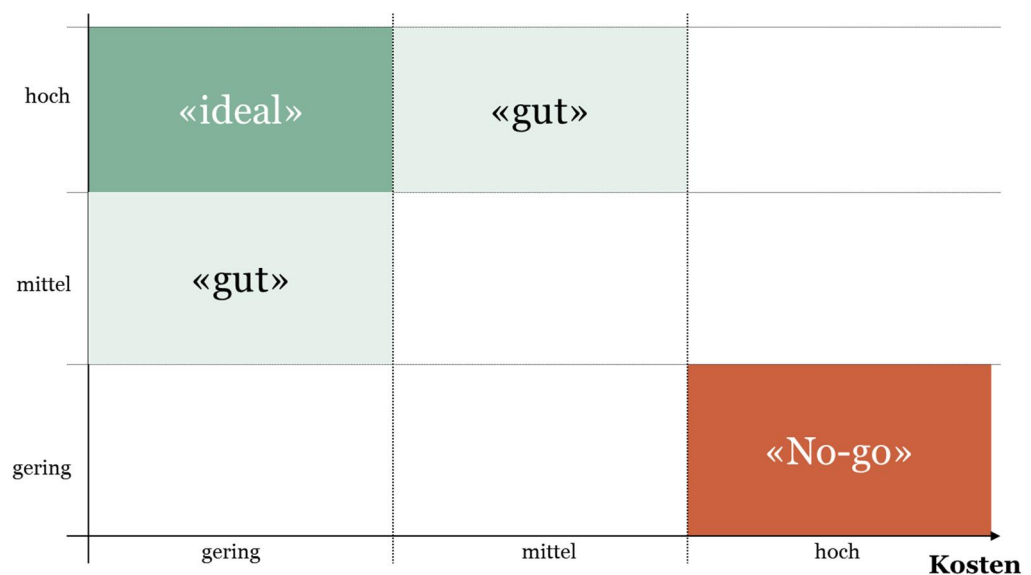
Wirkung

Abbildung 16:
Massnahmen priorisieren

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

- links oben sind Massnahmen, die mit geringem (oder allenfalls mittlerem) Aufwand hohe oder mindestens gute Wirkung erzielen;
- rechts unten sind Massnahmen, die nur geringe Wirkung ausüben, aber mit hohen Kosten verbunden sind.

Dieses Feld muss effektiv als «No Go» bezeichnet werden.

6.5 Massnahmenüberblick im Sinn eines ersten Drehbuchs

Das Mobilitätsmanagement lebt von umgesetzten Massnahmen, welche zusammen die gewünschte Wirkung erzielen. Anhang 2 enthält Vorschläge für ein erfolgreiches Projekt. Vorgeschlagen wird, die Massnahmen mit hoher Priorität in einem ersten Schritt, ergänzende Massnahmen später anzufügen. Die Tabelle zeigt auch die umgesetzten Massnahmen anderer Beispiele des Verkehrsverbunds Luzern (Kantonsspital LUKS). Es gilt grundsätzlich: Je mehr Massnahmen koordiniert umgesetzt sind, desto grösser ist der Projekterfolg mit dem Mobilitätsmanagement.

6.6 Weiteres Vorgehen (Vorschlag Verkehrsverbund)

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

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

Weitere Schritte:

- Der Entscheid der GL Hirslanden und die durch die Hirslanden angepackten Schritte sind der Arbeitsgruppe mitzuteilen.
- Gestützt drauf arbeiten alle Partner an den weiteren Schritten ihrer Zuständigkeiten.
- Vorgeschlagen wird, sich spätestens im Herbst 2016 nochmals zu treffen, um die Umsetzungsfortschritte abzugleichen.

7 Stellungnahmen der Partner

Der Schlussbericht zur Vernehmlassung wurde im Mai 2016 an die Mitglieder der Arbeitsgruppe versandt. Die Stellungnahmen enthielten die folgenden Rückmeldungen:

Hirslanden Klinik St. Anna (Mail vom 18.5.2016)

Das vorliegende Grobkonzept gestattet eine breite Übersicht und bildet die Grundlage für die Umsetzung verschiedener Massnahmen. Der relativ knapp bemessene Zeitplan zur Erstellung des Grobkonzepts schränkte eine tiefere Analyse ein – trotzdem kann es als wegweisend und fundiert erachtet werden. Die eingeflossenen Rückmeldungen der Mitarbeitenden der Klinik St. Anna sowie jene der in der Arbeitsgruppe beteiligten Partner-Institutionen ermöglichen eine umfassende Wiedergabe der Herausforderungen und die Abbildung verschiedener Bedürfnisse. Die Bewertung der umzusetzenden Massnahmen vor dem Hintergrund des direkten sowie indirekten Patientennutzens wird von der Klinik St. Anna als zentral eingestuft.

Das Grobkonzept unterstreicht zudem die Relevanz der engen Zusammenarbeit mit den beteiligten Partnern. Die Klinik St. Anna ist bestrebt, die Implementierung verschiedener ins Grobkonzept eingeflossener Massnahmen möglichst zeitnahe umzusetzen. In diesem Zusammenhang wird das bereits zugesicherte Commitment und der Wille der Behörden sowie Transportunternehmen, die verschiedenen Massnahmen anzugehen, als positiv bewertet.

Verkehrsverbund Luzern (Mail vom 27.5.2016)

Der Verkehrsverbund Luzern sieht im Mobilitätsmanagement grosse Hebel, die Anreize für zeitgemäss passende Mobilität neu zu setzen. In der Agglomeration Luzern sind die Strassen mehrheitlich gebaut, die Siedlung soll sich aber gemäss Richtplan und Agglomerationsprogramm weiter verdichten. Dies führt dazu, dass die Mobilität flächeneffizient und umweltfreundlich abgewickelt werden soll. Mit geschickten Massnahmen kann gar Verkehr z.B. in weniger kritische Nebenverkehrszeiten verlagert werden. Für die Strategie 2018 bis 2021 ist angedacht, Mobilitätsmanagement stärker zu fördern. Mit dem Pilotprojekt «ÖV-Optimierung Luzerner Kantonsspital» konnte der Spielraum und Erfolge gezeigt werden. Nach gleicher Ideologie geht nun auch die Klinik St. Anna / Hirslanden vor. Nach einem Bekenntnis der Geschäftsleitung und interner Auseinandersetzung mit dem Thema Mobilität ist mit vorliegendem Bericht ein Drehbuch entstanden, wo gestützt auf Datengrundlagen sinnvolle Massnahmen gelistet sind. Diese wurden einer zuständigen Stelle übertragen und mit einem voraussichtlichen Umsetzungszeitpunkt terminiert. Gestützt auf offizielle Bekenntnisse aller Seiten kann nun die Umsetzung bei allen Partnern angepackt werden. Wichtig bleibt, dass alle Beteiligten diesbezüglich aktiv bleiben, wenn auch gewisse Themen in der Umsetzung stocken sollten. Die gute Zusammenarbeit und den grossen spürbaren Willen bei der Erstellung dieses Berichts scheint diesbezüglich aber positiv zu stimmen. Wir sind zudem gestartet: Passepartout ist bereits im Boot, erste Arbeiten für die Hirslanden zu offerieren und selber Pendenzen anzupacken. Auch der VVL wird aktiv beim Angebot im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten. Geplant ist als erster Schritt, das fertige Drehbuch dem Verbundrat zur Kenntnis zu unterbreiten.

Stadt Luzern, Tiefbauamt (Mail vom 30.6.2016)

- Grundsätzlich guter Bericht, gut strukturiert und aufgebaut.
- Die Massnahmen und Einflussmöglichkeiten der Hirslanden-Klinik werden gut herausgeschält.
- Kapitel 6 könnte zusätzlich mit Massnahmen ergänzt werden, welche durch die Stadt und den VVL geplant und umgesetzt werden müssen/sollen. Dadurch würde nicht einseitig nur über Massnahmen der Hirslanden gesprochen, es würde ersichtlich, dass auch andere «Partner» ihren Beitrag leisten.
Seitens Stadt Luzern kann hier das Gesamtverkehrskonzept (GVK) erwähnt werden, welches dazu beiträgt, die Pünktlichkeit der Busse und damit die Attraktivität der Busbenützung zu erhöhen.
- Die Massnahme «Neue Verkehrsführung Dreilinden-/Adligenswilerstrasse» aus dem GVK ist inzwischen vom Parlament verabschiedet und der dafür notwendige Kredit wurde gesprochen. Die Umsetzung ist 2017/18 geplant.

Transportunternehmen SBB (Mail vom 27.6.2016)

- Aus unserer Sicht betrachtet ist das Konzept inhaltlich und methodisch sehr gut aufgebaut. Zudem klar strukturiert, sodass eine verständnisvolle Übersicht vorliegt. Das Timing, in welcher das Konzept mit allen beteiligten Partnern erarbeitet wurde, ist ausgezeichnet.
- Unsererseits sind keine Verbesserungsvorschläge anzubringen.
- Weiteres Vorgehen:
Wir unterstützen die Klinik St. Anna mit unserem Know-how für Mobilitätslösungen für die Mitarbeitenden sowie in Zusammenarbeit mit dem VVL für eine Ticketlösung für Patienten/Kunden.

Transportunternehmen VBL (Brief vom 7.7.2016)

Die Klinik St. Anna Luzern löst mit ihren rund 1'100 Mitarbeitenden und einer grossen Zahl an Patienten und Besucher eine hohe Nachfrage im motorisierten und öffentlichen Verkehr aus. Die Zielsetzung der Klinik ist die konsequente Ausrichtung auf die Kunden. Diese Betrachtungsweise ist zentral und richtig und unterstützen wir voll und ganz. Wenn wir gemeinsam zusammenarbeiten und in die gleiche Richtung zielen können, ist dies für alle Kunden nur positiv.

Gemäss Angebotsplanung des Bestellers des öffentlichen Verkehrs, dem Verkehrsverbund Luzern, werden mittelfristig vergleichbare Korridore und Quartiere mit einheitlichen Takten und zu einheitlichen Betriebszeiten bedient. Hierzu werden die Kapazitäten und Takte auf das Nachfragepotenzial abgestimmt. Längerfristig liegen Konzepte zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und Agglomeration Luzern vor.

Die verkehrsplanerischen Grundsätze und Ansätze für ein Mobilitätskonzept gehen in die richtige Richtung. Die möglichen Massnahmen sind zahlreich – einige stehen bereits in Umsetzung, bei einigen wird die Umsetzung erst mittel- bis langfristig erfolgen können. Die Zusammensetzung ist aus unserer Sicht richtig und zielorientiert.

Vielen Dank für die Berücksichtigung unserer Bemerkungen zu einzelnen Massnahmen:

- Das Angebot auf der Linie 14 und die Erschliessung der Klinik St. Anna sind insbesondere am Sonntagvormittag ungenügend. Der Ausbau des Angebots sollte wenn möglich auf die nächste Fahrplanperiode 2018/19 angepasst werden.
- Unter Betrachtung der reinen Nachfragezahlen ist die Kapazität in den Bussen der Linie 14 genügend. Allerdings ist zu beachten, dass die Kunden der Klinik (Patienten, Besucher) teilweise mobilitätseingeschränkt sind (Kinderwagen,

- Rollator, Gehstöcke etc.) und die Linienführung (steile Bergstrecke Dreilinden mit vielen Kurven) einer etwas gesonderten Betrachtungsweise bedarf. Es müssen genügend Sitzplätze und Stehflächen bereitgestellt werden.
- Durch die Überlagerung von Schülerverkehr und Pendlerverkehr in den Hauptverkehrszeiten kommt es bei einzelnen Kursen zu einer Überlastung. Zusammen mit dem Besteller des ÖV machen wir uns als marktverantwortliche Transportunternehmung Gedanken zu einem möglichen Ausbau des Angebots in den Hauptverkehrszeiten, entweder mit einer Verdichtung oder dem Einsatz grösserer Fahrzeuge.
 - Der Zugang zur Klinik ist aus ÖV-Sicht ungenügend. Es gibt zwei Bushaltestellen in der Nähe, aber kein zentraler, hindernisloser Zugang. Die Kunden müssen eine schmale Strasse oder über eine Treppe bis zum Eingang laufen. Es wäre zu überlegen, ob im Zusammenhang mit einem geplanten Neubau über den Parkplätzen gleich ein neuer Eingangsbereich eingeplant werden kann. Ein solcher könnte gleich mit einer neuen Bushaltestelle unmittelbar beim Ein- und Ausgang gekoppelt werden.
 - Die Reiseinformationen und ÖV-Informationen für Kunden, Patienten und Mitarbeitende können mit verschiedenen aufgeführten Massnahmen verbessert werden. Für die Umsetzung stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung. Einige Massnahmen, wie z.B. Echtzeitinformationen auf Bildschirmen, wurden bereits gemeinsam aufgegleist.
 - In der Agglomeration Luzern entstehen in Horw, Emmenbrücke und Ebikon kleinere Subzentren und Umsteigepunkte. Die Erschliessung aus dem nahe gelegenen Rontal (und aus Richtung Luzern Ost) ist für die Klinik St. Anna insbesondere seit dem Wegfall der Postautolinie 73 ungenügend. Dies sollte in einer noch aufzugleisenden Planung berücksichtigt werden.

Anhang

Anhang 1: Nachfrage der Buslinien im Raum Ost, Zählwerte 2014

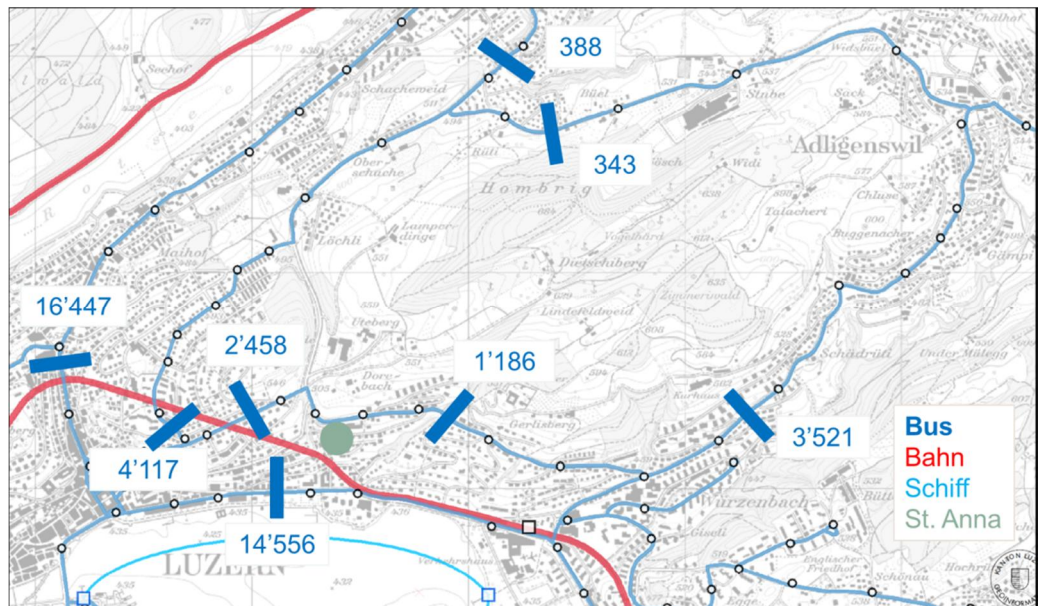

































Abbildung 17: Fahrgastfrequenzen im Jahr 2014: Anzahl Fahrgäste pro Werktag, in beiden Richtungen

Anhang 2: Mögliche Massnahmen (gem. 2. Workshop vom 4. Mai 2016)

Mobilitätsmanagement in Unternehmen, Hirslanden St. Anna

Massnahmenübersicht, Stand Analyse Grobkonzept

Das Mobilitätsmanagement lebt von umgesetzten Massnahmen, welche zusammen die gewünschte Wirkung erzielen. Nachfolgende Tabelle enthält Vorschläge für ein erfolgreiches Projekt. Vorgeschlagen wird, die Massnahmen mit hoher Priorität  in einem ersten Schritt, ergänzende Massnahmen  später anzufügen. Die Tabelle zeigt auch die umgesetzten Massnahmen anderer Beispiele des Verkehrsverbunds Luzern (Kantonsspital LUKS). Es gilt grundsätzlich: Je mehr Massnahmen koordiniert umgesetzt sind, desto grösser ist der Projekterfolg mit dem Mobilitätsmanagement. Das Massnahmenpaket ist abschliessend von der Geschäftsleitung Hirslanden zu beschliessen und zu terminieren. Behörden bekennen ihr Commitment mit der ihrer Stellungnahme zu diesem Bericht. Gemeinsam wird die Umsetzung angepackt.

Massnahmenliste Mobilitätsmanagement							
Kategorie	Massnahme	Details	Jahr		Hirslanden St. Anna	LUKS	
Generell	– Gleiche Anreize für alle Verkehrsträger	– Parkgebühren			H	Realisiert, periodisch überprüfen	
		– Unterstützung öV-Nutzende	2016		H	Ausarbeitung Mobilitätsoptionen	
		– Unterstützung Velofahrer	2016		H	Ausarbeitung Mobilitätsoptionen	
		– öV-Rückfahrticket externe Sitzungsteilnehmer	2016		H	Offerierte Rückreise für Sitzungsteilnehmer	
	– Mobilitätsteam	– Akteure in der Firma als „Kümmerer“ über Jahre	2016		H	Aufbauen auf eingerichteter Mobilitätsgruppe	
	– Sperrkreisreglement	– Überarbeitung auf aktuellen Stand	2016		H	Interne Arbeitsgruppe / externes Mandat	
	– Gesamtkonzept	– Koordinierte Massnahmen aller Partner			H	Vorliegendes Dokument	
	– Gleiche Anreize an allen Standorten	– Integration aller Firmenstandorte	2016		H	Hirslanden Meggen, Bahnhof Luzern, ...	
	– Mitarbeitersensibilisierung	– Give-Aways, z.B. Haftnotizen mit QR-Code	2016		PP	Aktion zum Start des Mobilitätsmanagement	
		– Sommeraktion Tageskarte SBB Geschäftskunden	2016		H	Aktion zum Start des Mobilitätsmanagement	
	– Reiseinformation für Kunden	– Integration auf Einladung für Kunden	2016		PP	Patientenbeilage durch PP gestaltet	
		– Rückerstattung öV-Anfahrt für Besucher	2016		H	analog www.passepartout.ch/shoppingticket	
		– Anreiseinformation auf Webseite	2016		H	Anreiseinformationen mit öV-Fahrplan	
	– Imagewerbung	– Kurzfilm auf Bildschirmen in Wartezonen	2016		PP	öV-Werbung mit Hirslanden-Botschaft	
	– Marketingaktion	– Bekanntmachung Mobilitätsmanagement	2017		H	Mit Unterstützung PP	X
– Unternehmenskommunikation	– Gemeinsame Medienmitteilung	2017		H	Mit Unterstützung VVL		
	– Gemeinsamer Informationsflyer	2017		VVL	Mit Unterstützung H		

Verkehrsverbund Luzern | Mobilitätsmanagement Massnahmenübersicht

	-	Wirkungsmonitoring	-	Jährliche Kenndaten zur Erfolgskontrolle	2017		H	Mit Unterstützung VVL	
öV	-	Jobabo	-	öV-Abo für Mitarbeitende	2016		H	Jobabo (mit lenkendem Betrag)	
	-	öV-Information	-	Echtzeitbildschirme www.oev-live.ch	2016		H	Bestehende Bildschirme nutzen	
			-	Auflage Fahrplanflyer der öV-Linien	2016		H	In Broschüren-Ständer aufnehmen	
			-	QR-Tag für entsprechende Haltestelle	2016		PP	Kleber mit Hinweis zu Echtzeitdaten	
			-	Echtzeitdaten im Intranet	2018		H	IT-Projekt	X
			-	Echtzeitdaten Kliniksoftware	2016		H	IT-Projekt	
	-	Sensibilisierung	-	öV-Werbung auf Parkticket	2017		H	Rückseite des Parktickets	
	-	Gute Wegweisung	-	Integration öV in Firmenwegweisung	2017		H	Signaletik überprüfen	
	-	Genügend öV-Angebot	-	Einsatz von Niederflurbussen			VVL	Modernes Rollmaterial auf L14 realisiert	
			-	öV-Angebot: Taktlücken füllen	2017		VVL	Taktlücken Sonntag, Verdichtung Morgen	
	-		öV-Angebot: Taktverdichtung	2018		VVL	Bei entsprechender Nachfrage oder Aktion	X	
	-		öV-Angebot: Neue Linien	20xx	X	VVL	Planung www.vvl.ch/agglomobil	X	
-	öV-Haltestelle verbessern	-	Lageoptimierung, Anschlaghöhe BehiG, usw.	2018		TBA	22cm Anschlag	X	
-	Verbesserung öV-Zuverlässigkeit	-	Busbevorzugungsmassnahmen	2017		TBA	Neue Verkehrsführung Adligenswilerstrasse	X	
Velo	-	Leihfahrräder	-	Mitarbeitendenräder			H	Realisiert	
	-	Leihfahrräder ganze Agglomeration	-	Mitarbeiterzugang zu Bike-Sharing	2017		H	www.nextbike.ch	
	-	Veloparkplätze	-	Dezentrale Unterstände	20xx		H	Vergrößerung Velounterstand	
	-	Ausbau Ladestationen	-	E-Bike	20xx		H	Anschlüsse im vergrößerten Velounterstand	
	-	Umkleidekabinen	-	Duschen, Schliessschranke, Trocknung, ...			H	Realisiert	
Fussgänger	-	Guter Zugang Haltestelle-Eingang	-	Strassengestaltung, Fussgängerführung	2016		H	Planerische Arbeiten einleiten	X
	-	Beleuchtung öffentliche Strassen	-	Lücken in Beleuchtung prüfen	2017		TBA	Brunnhalde-Steig, Parkplatz Utenberg	
MIV	-	Nachttaxi für Schichtmitarbeiter	-	Pauschalvertrag mit Taxiunternehmer	2017		H	Schichtabdeckung	
	-	Firmenfahrzeuge	-	Nutzbare Autos der Hirslanden			H	Realisiert	
	-	Fahrgemeinschaften	-	Software, z.B. www.hitchhike.ch	2017		H	Auf Wunsch der Mitarbeiter prüfen	X
	-	Parkleitsystem	-	Einbindung des eigenen Parkhauses		X	H	Verhältnismässigkeit	X

- Motorrad-Parkplätze	- Dezentrale Unterstände	2018		H	Vergrößerung Unterstand	
- Kleinstparkplätze	- Förderung platzsparender Fahrzeuge	2017		H	Auf Wunsch der Mitarbeiter prüfen	X

Legende:

- ... bereits umgesetzte Massnahmen. ... Massnahmen mit hoher Priorität. ... ergänzende Massnahmen
- Zuständigkeitscode: H...Hirslanden, PP...Passepartout, VVL...Verkehrsverbund Luzern, TBA...Tiefbauamt Stadt Luzern
- Stand: 6. Mai 2016

metron

**Stahlrain 2
Postfach**

**5201 Brugg
Schweiz**

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

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