



GEMEINDE ROTHENBURG

# MOBILITÄTSSTRATEGIE

2025+



## Vorwort

Die Gemeinde Rothenburg hat die Dringlichkeit des Klimawandels und den immer grösser werdenden Druck auf die Lebensqualität erkannt. Sie nimmt mit dem Klimaleitbild das Klimaziel Netto-Null-2050 auf und zeigt übergeordnete qualitative und quantitative Ziele ihrer Transformation zu einer zukunftsfähigen Gemeinde auf. Die Ziele und Umsetzungsbereiche werden in den drei Strategien Umwelt, Energie und Mobilität präzisiert.

Die Mobilitätsstrategie formuliert in vier Handlungsfeldern Umsetzungsbereiche, in welchen Anstrengungen unternommen werden sollen, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoss im Bereich Mobilität auf Null zu bringen. Dies wird primär durch die Reduktion, der Elektrifizierung der Mobilität sowie durch den Umstieg auf alternativer Mobilitätsformen (ÖV, Velo, zu Fuss) erreicht.

Die konkreten Massnahmen in den Umsetzungsbereichen werden im Erschliessungsrichtplan Mobilität (bzw. deren Teilrichtplänen) definiert, welcher, gemeinsam mit der Mobilitätsstrategie, den Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 2012 ablösen wird.

Michael Riedweg, Gemeinderat Ressort Öffentliche Infrastruktur



### Impressum

<b>Ausgabedatum</b>	Januar 2025
<b>Herausgeberin</b>	Gemeinde Rothenburg
<b>Fachplanende</b>	Trafiko AG, Kastanienbaum
<b>Foto Titelseite</b>	Fotoarchiv Rothenburg

# Inhaltsverzeichnis

Vorwort .....	2
1 Ausgangslage .....	4
1.1 Einordnung .....	4
1.2 Grundlagen .....	5
2 Ist-Analyse .....	7
2.1 Öffentlicher Verkehr .....	7
2.2 Fussverkehr .....	8
2.3 Velo .....	9
2.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV) .....	9
2.5 Güterverkehr .....	10
2.6 Shared Mobility .....	10
3 Handlungsfelder, Ziele und Umsetzungsbereiche .....	11
3.1 Handlungsfelder .....	11
3.2 Ziele .....	12
3.3 Umsetzungsbereiche .....	13
4 Monitoring und Controlling .....	22
5 Finanzierung .....	23
6 Politische Verankerung und Umsetzung .....	23

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Einordnung

In der Gemeindestrategie Rothenburg 2020-2024 wurde die Mobilität als eines der zwölf Themenfelder definiert. Dabei werden folgender Leitsatz und die darunterfallenden Strategieziele aufgeführt:

*Mit der Anbindung an das Autobahn- und Eisenbahnnetz sowie dem Busangebot ist Rothenburg als Wohn- und Arbeitsort attraktiv. Der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr werden gezielt gefördert.*

- *Die Verkehrserschliessung ist im gesamten Gemeindegebiet zweckmässig, sicher und gut unterhalten. Wir berücksichtigen die Interessen aller Verkehrsteilnehmenden.*
- *Der Verkehrsfluss auf der Strasse ist gewährleistet.*
- *Das öffentliche Verkehrsangebot ist auf die Bedürfnisse der Wohn- und Arbeitsbevölkerung abgestimmt und dessen Nutzung wird gefördert.*
- *Wir verfügen über ein gut ausgebautes, zusammenhängendes und sicheres Fuss- und Radwegnetz*

Das Legislaturprogramm 2020 – 2024 führt die Strategieziele weiter aus.

Im räumlichen Entwicklungsleitbild (REL) der Gemeinde Rothenburg wird die längerfristige Siedlungsentwicklung aufgezeigt. Zu den unterschiedlichen Themen wurden Leitsätze und Fokusthemen formuliert, die Raum für eine vertiefte Planung der nächsten 15 Jahre enthalten. Leitsatz 5 «Orts- und bedürfnisgerecht mobil bleiben» hat eine Mobilitätsstrategie als Massnahme definiert und dient der vorliegenden Mobilitätsstrategie als Grundlage. Weiter wurden für alle Verkehrsträger Handlungsfelder definiert, welche in die Mobilitätsstrategie eingearbeitet wurden. Ergänzend ist auch Leitsatz 8 «Die künftige Arbeitsplatzentwicklung vielfältig halten und insbesondere in Rothenburg Station aktiv auf die Mobilitätsvoraussetzungen abstimmen» in die Mobilitätsstrategie eingeflossen. Die Mobilitätsstrategie dient der Koordination und Steuerung für die raumwirksamen Tätigkeiten im Bereich Mobilität.

Beim Bahnhof Rothenburg Station und dem Autobahnanschluss liegt ein Entwicklungsschwerpunkt (ESP) des Kantons Luzern. Für dessen Weiterentwicklung ist ein Gesamtkonzept Siedlung und Verkehr in Erarbeitung. Die Inhalte sind soweit bekannt in die Mobilitätsstrategie eingeflossen. Die Verkehrsmittel sollen optimal aufeinander abgestimmt werden um eine verträgliche Abwicklung der Mobilität zu ermöglichen.

Das Klimaleitbild der Gemeinde Rothenburg wurde parallel zur vorliegenden Mobilitätsstrategie erarbeitet. Dessen Ziele beeinflussen auch die Mobilität und sind somit in dieser Strategie berücksichtigt. Das übergeordnete Ziel des Klimaleitbilds besteht darin, dem kantonalen Absenkpfad zu folgen und bis 2050 in den Sektoren Gebäude, Industrie und Mobilität keine Treibhausgase mehr auszustossen. Die Gemeinde selbst soll nach Möglichkeit bereits vor 2050 das Netto-Null-Ziel erreichen. In der Ortsplanung, im REL (Leitsatz 4) sowie in weiteren Bestimmungen werden Rahmenbedingungen festgelegt, um die Umsetzung der Ziele sicherzustellen. Die Mobilität soll in allen Bereichen klimaneutral werden, so dass 2050 keine Treibhausgasemissionen mehr anfallen. Energie-, ressourcen- und flächeneffiziente Mobilitätsformen wie ÖV, Fuss- und Veloverkehr werden besonders gefördert. Die Sharing Economy im Bereich Mobilität wird vorangetrieben. Unternehmen werden motiviert, Anreize für klimafreundliche Pendler- und Kundenmobilität zu schaffen.

Die vorliegende Mobilitätsstrategie sowie die noch zu erarbeitenden zugehörigen Erschliessungsrichtpläne werden die bestehenden Richtpläne vollständig ablösen und ersetzen. Die Mobilitätsstrategie hat die Aufgabe, als Wegweiser für die künftige Entwicklung der Mobilität zu dienen. Dabei werden die Bereiche Verkehr, Raumentwicklung und Umwelt aufeinander abgestimmt.

## 1.2 Grundlagen

Es bestehen bereits zahlreiche Planungsinstrumente im Bereich Mobilität, welche die Gemeinde Rothenburg betreffen. Diese sind von unterschiedlichen Gremien und auf unterschiedlichen Ebenen erstellt worden, datieren aus verschiedenen Jahren und haben unterschiedliche Verbindlichkeitscharaktere. Die Mobilitätsstrategie soll auf diesen Planungsinstrumenten aufbauen und ein konsolidiertes Konzept für Rothenburg darstellen. Dabei ist klar, dass gewisse Instrumente veraltet sind und den aktuellen Rahmenbedingungen entsprechend überarbeitet werden müssen.

Folgende Tabelle zeigt die Dokumente, welche als Grundlagen berücksichtigt wurden. Es werden jeweils die wichtigsten Punkte dargelegt, welche in dem Planungsinstrument definiert werden.

Name	Ersteller	Jahr	Relevante Inhalte
<b>Reglement über die Abstell- und Verkehrsflächen (Parkplatzreglement)</b>	Gemeinde Rothenburg	2008	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Regelt die Erstellungspflicht von Parkplätzen auf privatem Grund</li> <li>▪ Berechnung der erforderlichen Parkplätze nach Zonen und Nutzungsart</li> </ul>
<b>Verkehrsrichtplan Rothenburg</b>	Gemeinde Rothenburg	2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ist- Zustand und Ziele der verschiedenen Verkehrsarten</li> <li>▪ Massnahmen für Strassen-, ÖV-, Radweg- und Fusswegnetz</li> <li>▪ Übersichtspläne zur Verortung der Massnahmen</li> </ul>
<b>Erschliessungsrichtplan Wohngebiete</b>	Gemeinde Rothenburg	2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Richtplan zur Erschliessung von Parzellen in Rothenburg</li> <li>▪ Parzellenweise Erschliessungsbestimmungen</li> </ul>
<b>Teil-Erschliessungsrichtplan Arbeitsgebiet / Flecken West</b>	Gemeinde Rothenburg	2006	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Teil-Richtplan zur Erschliessung von Parzellen im Arbeitsgebiet / Flecken West</li> <li>▪ Parzellenweise Erschliessungsbestimmungen</li> </ul>
<b>Bau- und Zonenreglement Rothenburg</b>	Gemeinde Rothenburg	2012, in Überarbeitung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einteilung Gemeindegebiet in Zonen mit Definition von deren Zwecken</li> <li>▪ Bauvorschriften</li> <li>▪ Vorgaben für Parkierung, Nebenräume (Abstellen Mikromobilität, etc.), Strassenraumgestaltung, Vorinstallationen Elektrizität (E-Ladeinfrastruktur)</li> <li>▪ Einforderung von Mobilitätskonzepten bei Gestaltungsplanpflichtgebieten</li> </ul>
<b>Reglement über die Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund</b>	Gemeinde Rothenburg	2016	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reglement für alle öffentlichen Parkflächen und für sämtliche Park + Ride/Rail-Flächen</li> <li>▪ 90 min parkieren ist kostenlos</li> </ul>
<b>Gemeindestrategie Rothenburg</b>	Gemeinde Rothenburg	2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mobilität als eines von 12 Themenfeldern der Legislatur 2020–2024 definiert</li> <li>▪ Strategieziele umfassen eine zweckmässige Verkehrserschliessung, einen gewährleisteteten Verkehrsfluss auf der Strasse, ein attraktives ÖV-Angebot sowie Fuss- und Radwegnetz</li> </ul>
<b>Räumliches Entwicklungleitbild</b>	Gemeinde Rothenburg	2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neue Mobilitätsansprüche, technische Voraussetzungen und verändertes Mobilitätsverhalten in kommenden Planungen zu berücksichtigen</li> <li>▪ Gesamtverkehrssystem soll optimiert werden</li> </ul>
<b>Klimastrategie Rothenburg</b>	Gemeinde Rothenburg	in Erarbeitung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Klimaziele für die Gemeinde Rothenburg, angelehnt an übergeordnete Vorgaben (kantonal und national)</li> <li>▪ Netto-Null bis 2050</li> </ul>
<b>Gesamtkonzept Siedlung und Verkehr ESP Rothenburg</b>	Gemeinde Rothenburg	in Erarbeitung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ESP Rothenburg Station – Transformation zu einem Arbeitsplatzgebiet mit zukunftsgerichteter Mobilität</li> <li>▪ Schaffung eines modernen Arbeitsplatzgebietes für ca. 10'000 Menschen</li> <li>▪ Entwicklung von Lösungsideen im Rahmen einer städtebaulichen Studie</li> </ul>
<b>Radroutenkonzept</b>	Kanton Luzern	1994 (Aktu-	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Strecke der nationalen Veloroute als Hauptfokus</li> <li>▪ Rosengarten-/Stationsstrasse hat 1. Priorität</li> <li>▪ Massnahmen inzwischen alle umgesetzt</li> </ul>

		alisierung läuft)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Veraltetes Dokument, Ansprüche an Veloinfrastruktur sind in den letzten Jahren gewachsen</li> </ul>
<b>Regionaler Teilrichtplan 2020-2023 Wanderwege</b>	Kanton Luzern	2019	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Karte und Erläuterung zur künftigen Entwicklung des Wanderwegnetzes</li> </ul>
<b>ÖV-Bericht 2023–2026</b>	Kanton Luzern	2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Bau des Bushubs in Rothenburg Station ermöglicht eine multimodale Drehscheibe</li> <li>▪ Das Bahnangebot für die HVZ wird ausgebaut</li> <li>▪ Teile des Busangebot werden früh elektrifiziert</li> </ul>
<b>Planungsbericht Zukunft Mobilität Luzern Zumolu</b>	Kanton Luzern	2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Planung der Zukunft bis 2050 im Bereich Mobilität im Kanton Luzern</li> <li>▪ Geplant wird nach den 4-V (Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich machen)</li> <li>▪ MIV für Privat und Wirtschaft soll nicht weiterwachsen</li> <li>▪ Massnahmen für das Wachsen von ÖV</li> <li>▪ Qualität Verkehrssystem MIV erhalten</li> <li>▪ Priorisierte Massnahmen für das starke Wachstum von intermodalem Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr (Flächeneffizienz)</li> </ul>
<b>Bauprogramm 2023 - 2026 für die Kantonsstrassen</b>	Kanton Luzern	2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufstellung Bauprojekte auf Kantonsstrassen</li> <li>▪ Angabe Projektkosten pro Jahr und Zuteilung Topf A-C</li> </ul>
<b>Bus 2040 Strategische Netzentwicklung</b>	Verkehrsverbund Luzern	2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mit dem Bevölkerungswachstum des Kantons soll das Busangebot wachsen</li> <li>▪ Es wird erwartet, dass der Abschnitt Rothenburg–Emmenbrücke bereits früh überlastet ist</li> </ul>
<b>Überprüfung Busnetz Emmen</b>	Verkehrsverbund Luzern	2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Buslinie 46 nach Wahligen hat Anschlüsse am Sonnenplatz und Bösfeld und an Bahnhöfen</li> <li>▪ Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung in Emmen und Rothenburg abgebildet (insbes. Rothenburg Station grosses Wachstum)</li> <li>▪ Liniennetzplan Bestvariante: Bus 46 wird bis Luzern Ibach verlängert</li> </ul>

## 2 Ist-Analyse

Rothenburg ist eine «Brücke» zwischen Stadt und Land. Die Mobilität nimmt dabei eine entscheidende Rolle ein. Aufgrund von Wachstum bei Bevölkerung und Arbeitsplätzen im Kanton Luzern ist in der Vergangenheit eine Zunahme beim Verkehr zu beobachten gewesen sowie eine weitere Zunahme in der Zukunft zu erwarten. Dies bestätigen die vom Bund verfassten Verkehrsperspektiven für das Jahr 2050, die bei Personen- und Güterverkehr mit einem Plus von 25% bzw. 37% rechnen. Mit dem Projekt Zukunft Mobilität Luzern (Zumolu) hat der Kanton Luzern eine klare Richtschnur vorgegeben, entlang welcher sich die Mobilität in Zukunft entwickeln soll. Dies ist auch für Rothenburg von Relevanz und hat in der Mobilitätsstrategie Eingang gefunden. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass die Mobilität sich verändert. Elektromobilität, multimodale und vernetzte Mobilitätsangebote und Automatisierung sind Themen, die sich in der Art und Nutzung von Verkehrsmitteln widerspiegeln. Diese neuen Mobilitätsformen sind wichtig, um die negativen Auswirkungen durch CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Da der Verkehr 41% der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Schweiz ausmacht, ist dies ein wichtiger Hebel, um die Veränderungen durch den Klimawandel zu reduzieren.

Für eine Messung der Veränderungen der Mobilität, welche mit vorliegenden Handlungsfeldern angestossen wird, ist eine Bestandsaufnahme wichtig. Ein detailliertes Monitoring für den Bereich Mobilität existiert in Rothenburg nicht. Die aktuelle Situation der Mobilität in Rothenburg wird daher durch verschiedene vorhandene Kennwerte gemessen, welche nachfolgend pro Verkehrsträger dargestellt werden.

### 2.1 Öffentlicher Verkehr

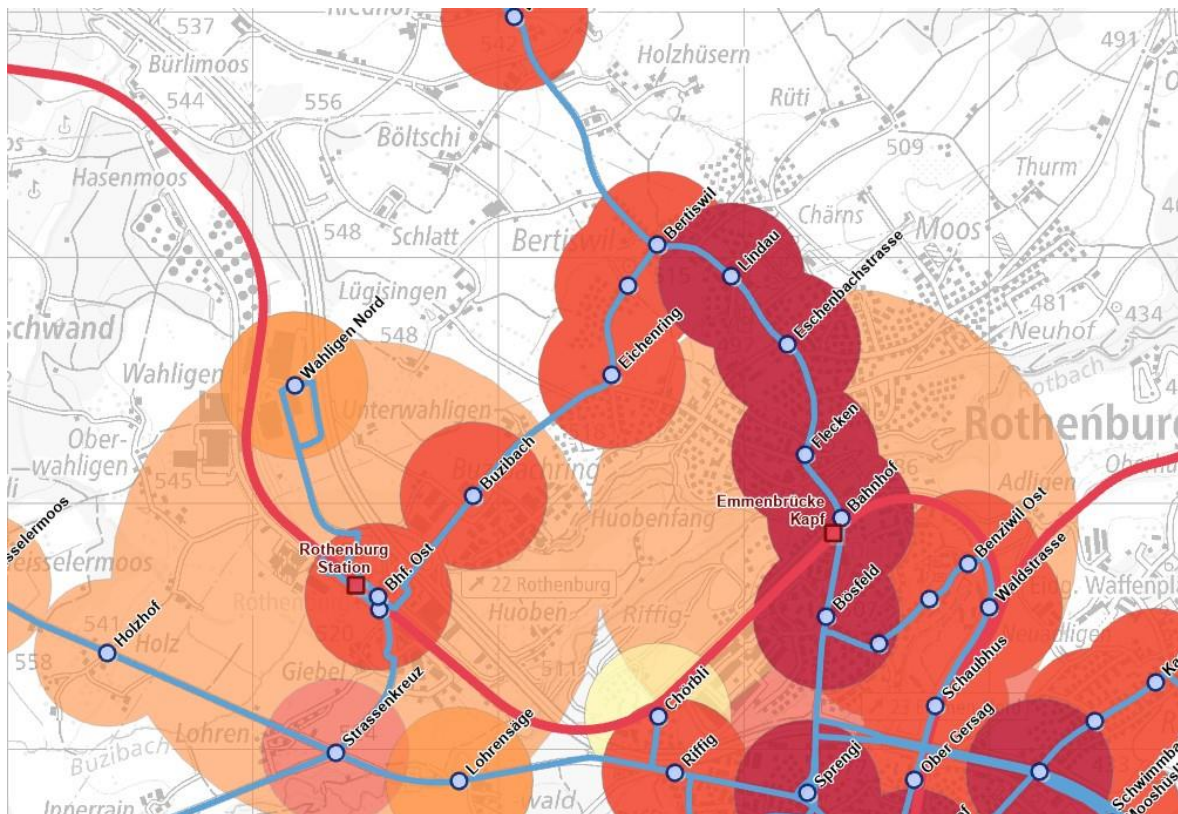


Abbildung 1: ÖV-Haltestelleneinzugsgebiete Gemeinde Rothenburg (Kanton Luzern)

Abbildung 1 zeigt einen Überblick über die Einzugsgebiete pro Haltestelle. Dabei wird gemäss Erschliessungssystematik des Kantons Luzern eine gute Erreichbarkeit bei einer Bushaltestelle mit einem Radius von 300m, bei einem Bahnhof mit einem Radius von 1000 m gerechnet. In der Gemeinde Rothenburg haben 56% der Bevölkerung eine ÖV-Haltestelle innerhalb von 300 m Fussweg, 81% können innerhalb von 1000 m eine ÖV-Haltestelle erreichen. Dies spricht für eine weitgehend gute Abdeckung, ausgenommen im östlichen Gemeindegebiet.

Im Jahr 2023 stiegen gemäss VVL an den wichtigsten ÖV-Bahn-Haltestellen werktags folgende Anzahl Personen ein und aus:

Haltestelle	Total Ein- und Aussteiger pro Tag (Mo-Fr), 2023
Rothenburg Station	1'370
Rothenburg, Flecken	1'290
Emmenbrücke Kapf	1'540

Dabei bewegten sich rund 75% der Fahrgäste von und nach Luzern, die weiteren 25% von und nach Sursee (Zug) bzw. nach Norden in Richtung Rain-Beromünster (Bus). Auffallend ist die Relevanz der Busverbindungen nach Rothenburg, Flecken, welche durch attraktive Linien fast die Fahrgastzahlen der Bahnhöfe Emmenbrücke Kapf und Rothenburg Station erreicht.

## 2.2 Fussverkehr

Der Fussverkehr wird in Rothenburg nicht systematisch erfasst. Dennoch ermöglicht eine Modellierung der Fussverkehrsmengen einen Eindruck auf die wichtigsten Wege und Achsen. Untenstehende Grafik zeigt auf, dass insbesondere rund um den Flecken am meisten Personen zu Fuss unterwegs sind. Weiter sind die Achsen zu den Schulen und Sportanlagen erkennbar. Deutlich tiefer ist das Aufkommen am ESP mit Ausnahme des Bahnhofs Rothenburg Station. Anhand des Modells lässt sich erkennen, dass dieser als wichtiger Umsteigepunkt dient, wobei der Fussverkehr eine untergeordnete Rolle gegenüber dem ÖV (Bahn-Bus-Anschluss), dem Velo und dem MIV hat.

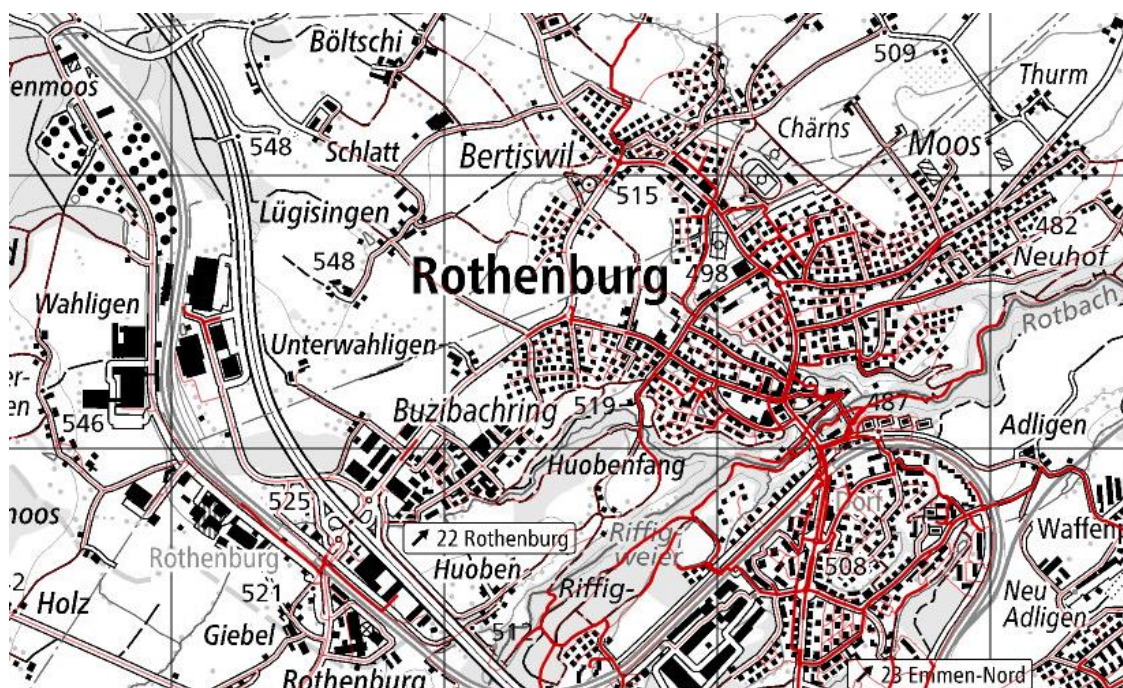


Abbildung 2: Modellierung Fussverkehrsmengen in Rothenburg (Metron)



## 2.3 Velo

Aktuell führt die Veloland-Route Aarau–Luzern über die Hauptstrasse in Rothenburg. Dabei bewegen sich die Velofahrenden hauptsächlich auf Radstreifen durchs Zentrum beim Flecken und wechseln ortsauwärts auf einen Radweg. Die Zufahrt von Luzern erfolgt via Militärstützpunkt Emmen auf Nebenstrassen. Abgesehen davon sind in Rothenburg keine spezifischen Velowege ausgeschildert. Insbesondere die Anbindung des ESP ans Ortszentrum dürfte mit dessen Wachstum an Bedeutung gewinnen. Damit die beiden Bahnhöfe Emmenbrücke Kapf und Rothenburg Station als Mobilitätsdrehscheibe funktionieren können, ist deren Anbindung für Velofahrende wichtig. Eine Velo-Verkehrszählung ist nicht vorliegend.

## 2.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Autobesitzquote in Rothenburg beträgt gemäss LUSTAT 0.6 Auto pro Einwohnerin und Einwohner. Der Durchschnitt im Agglomerationsgürtel lag 2016 mit 0.48 Autos. Rothenburg gehört in dieser Erhebung ebenfalls zum Agglomerationsgürtel. Insgesamt sind in Rothenburg 6'763 Fahrzeuge immatrikuliert, was einer Zunahme um 30% (Bevölkerungswachstum 8.2%) in den letzten 10 Jahren entspricht. Folgende Tabelle zeigt das Verkehrsaufkommen auf der Strasse im Jahr 2021, welche bei den automatischen Messstellen auf der Strasse erhoben wurden (Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV), Kanton Luzern).

Messstelle	DTV
Bärtiswil	9'752
Kreisel Bärtiswil	12'796
Kreisel Wahligen	20'859
Kreisel Hueben	22'512

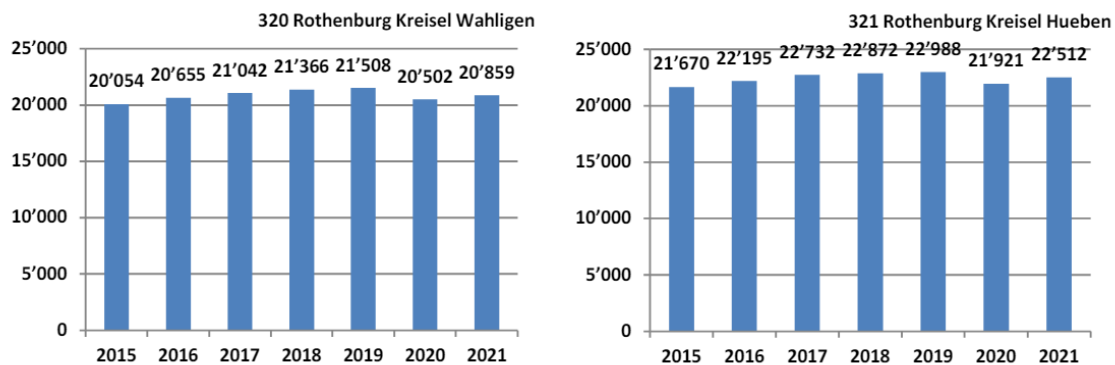


Abbildung 3: Entwicklung DTV an den Kreiseln Wahligen und Hueben von 2015-2021 (Kanton Luzern)

Werden die DTV-Zahlen mit den Vorjahren verglichen, so zeigt sich seit 2015 ein leichter Anstieg auf bereits sehr hohem Niveau. Als Vergleichswert dient die Seebrücke in der Stadt Luzern, auf welcher 2021 täglich 32'640 Fahrzeuge gemessen werden, sowie die Luzernerstrasse im Zentrum von Kriens mit täglich 22'092 Fahrzeugen im Jahr 2022. Fokussiert man auf den Schwerverkehrsanteil, so liegt eine Zahl an der Messstelle 812 vor, welche auf der Achse zwischen Autobahnausfahrt Emmen-Nord und dem Zentrum Rothenburg misst. Dabei beträgt der Anteil Schwerverkehr 2.5% im Jahr 2021 (Anstieg um 0.2 % gegenüber 2020). Diese Zahlen stammen aus der automatischen Strassenverkehrszählung (Kanton Luzern, 2022).

Der Modalsplit im Agglomerationskordon betrug 2016 gemäss VVL 18% ÖV und 82% MIV (Zahlen 2021, beeinflusst von der Corona-Pandemie: 15% ÖV und 85% MIV). Dies zeugt von einem klar autolastigen Mobilitätsverhalten.

## 2.5 Güterverkehr

Der Güterverkehr ist in Rothenburg präsent, insbesondere und zunehmend rund um den ESP. Es liegen aktuell keine Monitoringdaten vor, welche den Güterverkehr auf der Strasse abbilden. Die Verkehrsmessungen des Strassenverkehrs beziehen sich auf das gesamte Verkehrsaufkommen und weisen keine separaten Daten für die Fahrzeugkategorie LKW aus.

Zurzeit wird im Gemeindegebiet Rothenburg ein Schwerverkehrskontrollzentrum geplant. Da die weitere Planung sowie der Umsetzungshorizont zurzeit unklar sind, ist das Schwerverkehrszentrum nicht Bestandteil der Mobilitätsstrategie.

## 2.6 Shared Mobility

Aktuell ist nur ein bescheidenes Sharing-Angebot in der Gemeinde Rothenburg vorhanden. Dieses besteht aus 2 Bikesharing-Stationen beim Bahnhof Rothenburg Station. Beim Bahnhof Emmenbrücke Kapf gibt es eine weitere Bikesharing-Station, jedoch auf Gemeindegebiet Emmen. Das Potenzial für weitere Sharing-Angebote in Rothenburg wird als gross beurteilt (Shared Mobility Booster, 2024).

### 3 Handlungsfelder, Ziele und Umsetzungsbereiche

Das räumliche Entwicklungsleitbild Rothenburg (REL) beschreibt im Leitsatz 5, in welche Richtung sich die Mobilität in Rothenburg bewegen soll. Die vorliegende Mobilitätsstrategie nimmt diesen Leitsatz auf und konkretisiert ihn. Dabei ist nachfolgendes Strategiebild Mobilität entstanden.



Abbildung 4: Strategiebild Mobilität Gemeinde Rothenburg

#### 3.1 Handlungsfelder

Bei der künftigen Entwicklung von Rothenburg wird auf die zu erwartenden Veränderungen der Mobilitätsansprüche sowie der technischen Voraussetzungen Rücksicht genommen. Dabei sollen die folgenden strategischen Stossrichtungen verfolgt werden:

**Der Fuss- und Veloverkehr wird sicher und direkt geführt.**

Die Fuss- und Velowege ermöglichen eine gute Erreichbarkeit in der Gemeinde und der Umgebung. Sichere und attraktive Wege sind Grundlage zur Erhöhung des Anteils an Fuss- und Veloverkehr und sind insbesondere auf Schulwegen zu forcieren. Die Quartiere werden durchlässig gestaltet und Sackgassen aufgehoben. Das bestehende Fuss- und Velowegnetz wird bedürfnisgerecht ausgestaltet. Es wird eine Priorisierung gegenüber dem MIV umgesetzt.

**Das ÖV-Angebot ist attraktiv und wird ergänzt durch Sharing-Angebote.**

Der ÖV bietet komfortable Umsteigemöglichkeiten sowie Anbindungen zwischen Bus, Bahn, Velo- und Fusswegnetz. Direktverbindungen und kurze Umsteigezeiten werden in der Planung forciert und durch die Gemeinde in der ÖV-Planung eingefordert. Als Ergänzung zum ÖV besteht für die Bevölkerung die Möglichkeit, Sharing-Angebote zu nutzen. Dies erleichtert einen Lebensstil ohne eigenes Auto. Schwach oder nicht vom ÖV erschlossene Gebiete (u.a. östliches Gemeindegebiet) sind mit dem ÖV zugänglich zu gestalten.

Der motorisierte Verkehr wird verträglich abgewickelt.

Der motorisierte Individualverkehr wird ortsverträglich geplant und optimiert. In den Bauzonen wird auf einen siedlungsorientierten Strassenraum, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität fokussiert. Das Parkplatangebot ist bedürfnisgerecht ausgestaltet und wird marktgerecht bewirtschaftet. Der Güterverkehr soll ebenfalls verträglich abgewickelt werden, insbesondere im Gebiet des ESP.

Mobilität wird in der räumlichen Entwicklung abgestimmt und kommunikativ begleitet.

Das Gesamtverkehrssystem wird hinsichtlich Netzlücken, Sicherheit, Signalisation und weiteren Aspekten optimiert und auf die angestrebte räumliche Entwicklung abgestimmt. Dies geschieht im Austausch und in Absprache mit den betroffenen Anspruchsgruppen (z.B. Nachbargemeinden, Kanton, Bund, VVL, usw.). Mittels Kommunikation werden Massnahmen aktiv begleitet und entfalten so ihre ganze Wirksamkeit. Reine Kommunikationsmassnahmen zur Sensibilisierung für Verkehrsthemen in der Bevölkerung werden umgesetzt.

## 3.2 Ziele

Basierend auf den Handlungsfeldern werden die Ziele wie folgt definiert:

Hauptachsen und wichtige Ziele sind für Fuss- und Veloverkehr zeitgemäss ausgebaut.

Dank attraktiven und sicheren Fuss- und Veloverbindungen sowie der Topographie und der Grösse der Gemeinde sind Fuss- und Veloverkehr sehr gut zumutbar. Der Anteil von Fuss- und Veloverkehr am Modalsplit wird merklich gesteigert. Zur Förderung der multimodalen Mobilität werden sichere Velo-Abstellanlagen an wichtigen Knotenpunkten (u.a. an Bushaltestellen) angeboten.

Der ÖV verkehrt in dichtem Takt und ermöglicht Wege mit wenigen Umsteigevorgängen.

Das Siedlungsgebiet der Gemeinde weist bei der ÖV-Erschliessung Lücken auf, insbesondere im östlichen Gemeindegebiet. Der ÖV soll weiterhin zuverlässig verkehren und eine verlässliche Anbindung bieten.

Parkplätze werden bedarfsgerecht erstellt und marktgerecht bewirtschaftet.

Neuer Parkraum wird nur wo nötig gebaut. Autoarme Areale werden seitens Gemeinde begrüsst und sinnvollerweise von einem Mobilitätskonzept begleitet, welches durch die Gemeinde eingefordert und der Baueingabe beigelegt wird. Die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze wird den gängigen Marktpreisen in der Umgebung (vgl. Nachbargemeinden) angeglichen, Gratisparkzeiten werden abgeschafft. Das Parkierungsreglement regelt dies und ist zu überarbeiten.

Sharing vernetzt die Verkehrsmittel und ersetzt den Besitz eigener Fahrzeuge.

Das Sharing-Angebot wird an zentralen Punkten (z.B. Bahnhöfe Rothenburg Station und Emmenbrücke Kapf, im Flecken) ausgebaut und die Nutzung für die Bevölkerung mit Anreizen ausgestaltet. Sharing-Angebote sind stationsgebunden auszugestalten, um Wildwuchs zu vermeiden.

Mittels Verkehrsberuhigung wird die Aufenthaltsqualität verbessert.

Das MIV-Aufkommen wird zu Gunsten von ÖV, Fuss- und Veloverkehr reduziert. In den Quartieren sowie im Zentrum mit viel Fussverkehr wird eine Temporeduktion realisiert und somit die Aufenthaltsqualität gestärkt. Der Güterverkehr wird klar geleitet und verträglich ausgestaltet.

Mit regelmässiger Kommunikation wird für die Mobilität sensibilisiert.

Kommunikation begleitet die Einführung von sämtlichen Mobilitätsmassnahmen. Zusätzlich wird mindestens jährlich eine Kampagne zum Thema Mobilität durchgeführt. Dabei werden unterschiedliche Zielgruppen (Bevölkerung, Unternehmen) angesprochen. Schweizweite Kampagnen können zu Nutze gezogen werden und für die Gemeinde spezifisch umgesetzt werden.

### 3.3 Umsetzungsbereiche

Folgend werden Umsetzungsbereiche aufgezeigt, welche zur Erreichung des Zielbilds beitragen. Diese sind geordnet nach den Handlungsfeldern und zeigen jeweils auf, welche Wirkung sie beabsichtigen:



U1 Ausbau Fuss- und Velowege



U2 Ausbau öffentliche Veloabstellplätze



U3 Vorgaben zur Erstellung von Abstellplätzen für Zweiräder bei Bauprojekten



U4 Vorgaben E-Ladeinfrastruktur E-Bike/E-Roller bei Bauprojekten



U5 Bahnhof Rothenburg Station als Verkehrsdrehscheibe ausgestalten



U6 Schwach/nicht erschlossene Gebiete besser an öV anschliessen



U7 Attraktive öV-Verbindungen in die Zentren



U8 Einführung Bikesharing-Angebot



U9 Vorgaben zur Bereitstellung von Sharing-Angeboten bei Bauprojekten



U10 Mobilitätsstation



U11 Verkehrsberuhigung



U12 Parkplatzangebot bedürfnisgerecht gestalten



U13 Parkplatzbewirtschaftung öffentlicher Parkplätze



U14 Vorgaben Parkplatzbewirtschaftung private Parkplätze



U15 Optimierung Strassennetz



U16 Vorgaben E-Ladeinfrastruktur Auto bei Bauprojekten



U17 Erstellung von E-Ladeinfrastruktur Auto bei öffentlichen Parkplätzen



U18 Einführung Mobilitätsmanagement in Gemeinde (MA Verwaltung/Schule)

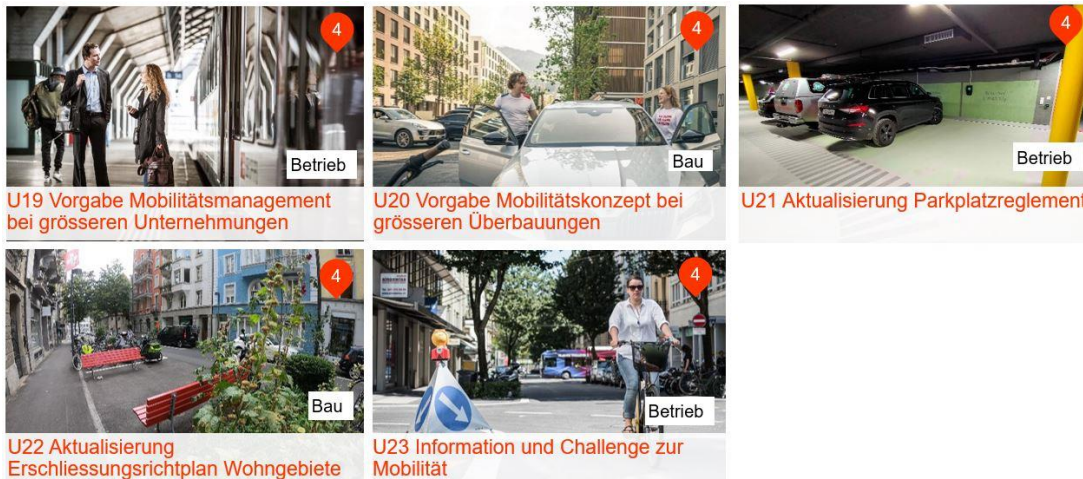


Abbildung 5: Übersicht Umsetzungsbereiche

### U1 Ausbau Fuss- und Velowege

<p>Kurzbeschreibung</p>	<p>In der Gemeinde Rothenburg besteht ein durchlässiges Velowegnetz, welches die Verbindungen innerhalb der Gemeinde sowie den Anschluss ans regionale Velowegnetz sicherstellt. Dies bedeutet, dass insbesondere die Verbindung vom Flecken nach Rothenburg Station und die Umgebung Hermolingen fokussiert werden. Denn speziell die Anbindung des ESP an Rothenburg Dorf mit Fuss- und Velowegen ist von hoher Wichtigkeit, was so im Gesamtkonzept Siedlung und Verkehr des ESP verankert ist.</p> <p>Weiter gibt es Fusswegverbindungen, welche auszubauen, sicherer und attraktiver zu gestalten sind.</p>
<p>Wirkung</p>	<p>Mittel. Voraussetzung für Förderung Fuss- und Veloverkehr, welche mit Anreizen und weiteren Massnahmen gekoppelt relevante Wirkung zeigt.</p>

### U2 Ausbau öffentliche Veloabstellplätze

<p>Kurzbeschreibung</p>	<p>Damit der Veloverkehr in der Gemeinde Rothenburg optimal abgewickelt werden kann, sollen genügend öffentlich zugängliche Veloabstellplätze realisiert werden. Diese sind wo sinnvoll gedeckt zu gestalten und können auch durch Cargobikes/Veloanhänger genutzt werden. Örtlich sind insbesondere der Flecken sowie weitere wichtige Zielorte wie der Bahnhof Rothenburg Station, Sportanlagen Chärnsmatt sowie Standorte beim ESP zu berücksichtigen. Weitere sind je nach Nutzung zu prüfen.</p>
<p>Wirkung</p>	<p>Mittel. Voraussetzung für Förderung Fuss- und Veloverkehr, welche mit Anreizen und weiteren Massnahmen gekoppelt relevante Wirkung zeigt.</p>

### U3: Vorgaben zur Erstellung von Abstellplätzen für Zweiräder bei Bauprojekten

Kurzbeschreibung	Bei der Erteilung von Baubewilligungen ist zu prüfen, dass genügend Veloabstellplätze eingeplant sind. Es sind sowohl Kurzzeit- wie Langzeitabstellplätze vorzusehen, letztere sind witterungsgeschützt und abschliessbar und bieten mehr Diebstahlschutz als Kurzzeitabstellplätze. Für Cargobikes, E-Roller und Motorräder sind zusätzliche Abstellmöglichkeiten vorzusehen. Bewährt haben sich dazu Mobilitätsparkplätze, welche für all die genannten Fahrzeuge genügend gross sind und flexibel für einen dieser Fahrzeugtypen genutzt werden können. Diese Plätze könnten im Gegensatz zu den Veloabstellplätzen bewirtschaftet werden (Parkgebühr).
Wirkung	Mittel. Dank einem wirksamen Parkplatzreglement können die richtigen Voraussetzungen für die Zweirad-Mobilität geschaffen werden.

### U4: Vorgaben E-Ladeinfrastruktur E-Bike/E-Roller bei Bauprojekten

Kurzbeschreibung	Bei Bauprojekten sind Ladeinfrastrukturen für E-Bikes und E-Roller einzufordern. Zur Förderung der E-Mobilität gehört die passende Infrastruktur fürs Aufladen am Wohnort und am Arbeitsplatz. Die Anzahl und Spezifikationen sind an das SIA Merkblatt 2060 zur E-Mobilität anzulehnen und können ergänzend auch im Parkplatzreglement festgehalten werden.
Wirkung	Mittel. Mit passender Ladeinfrastruktur werden die Voraussetzungen für mehr E-Mobilität geschaffen.

### U5: Bahnhof Rothenburg Station als Verkehrsdrehscheibe ausgestalten

Kurzbeschreibung	Der Bahnhof Rothenburg Station ist das Tor zum ESP. Das Personenaufkommen wird mit dessen weiteren Entwicklung zunehmen, wofür ein passendes ÖV-Angebot das Rückgrat ist. Die Abstimmung von Bus und Bahn ist optimal auszugestalten mit kurzen Umsteigezeiten und dichtem Takt. Vor Ort soll ein Sharing-Angebot für die letzte Meile vorhanden sein, genauso wie ausreichend und teilweise gedeckte Veloabstellplätze. Ebenfalls sind ein zielgruppengerechtes Angebot für die Nahversorgung (Verpflegung) und Echtzeit-Informationstools sicherzustellen.
Wirkung	Hoch. Der Ausbau des Bahnhofs als Verkehrsdrehscheibe hat Signalwirkung und macht die Mobilitätsmöglichkeiten sichtbar.

#### U6: Schwach/nicht erschlossene Gebiete besser an den ÖV anschliessen

Kurzbeschreibung	Der Verkehrsverbund Luzern erarbeitet in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Rothenburg ein ÖV-Gesamtkonzept und prüft dabei verschiedene Lösungen, um schwach oder nicht vom ÖV erschlossene Gemeindegebiete in das ÖV-Netz einzugliedern. Die Gemeinde Rothenburg setzt sich proaktiv für die Erschliessung des östlichen Gemeindegebiets ein. Zudem ist Rothenburg Station zwar gut erschlossen, jedoch sollen die einzelnen Gebiete des ESP mit fortschreitender Bebauung ebenfalls gut vom ÖV abgedeckt werden. Der Prozess ist ergebnisoffen und es sind nebst klassischen ÖV-Angeboten (Buslinien) auch weitere Möglichkeiten wie On-Demand-Angebote zu prüfen.
Wirkung	Mittel. Das Potenzial vor dem Hintergrund von Verdichtung und Neueinzonungen relevant.

#### U7: Attraktive ÖV-Verbindungen in die Zentren

Kurzbeschreibung	Der Verkehrsverbund Luzern erarbeitet in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Rothenburg ein ÖV-Gesamtkonzept und erarbeitet dabei Lösungen für eine optimale Anbindung nach Luzern. Rothenburg liegt im Einzugsgebiet der Stadt Luzern, wo viele Personen arbeiten, zur Schule gehen oder Freizeitaktivitäten nachgehen, was die Wichtigkeit dieser Verbindung unterstreicht. Aktuell sind 75% der Ein- und Aussteiger diesem Korridor zuzuordnen. Es sollen sowohl die Busverbindungen als auch die Bahnverbindungen miteinbezogen werden. Weiter soll mittels einer Buslinie die Anbindung an Rotkreuz gewährleistet werden, wo ebenfalls viele Arbeits- und Studienplätze bestehen. Die Eingliederung ins bestehende ÖV-System (Gesamtbetrachtung ÖV) ist dabei zu berücksichtigen.
Wirkung	Hoch. Gestärkte ÖV-Pendlermobilität entlastet das Strassennetz

#### U8: Einführung Bikesharing-Angebot

Kurzbeschreibung	In Rothenburg ist verbreitet ein Bikesharing-Angebot einzuführen. Erste Stationen bestehen bereits in Rothenburg Station. Bei der Vergabe an einen Anbieter ist darauf zu achten, dass ein regional etabliertes (u.a. Luzern und Agglomeration) Angebot gewählt wird. Dies erhöht die Nutzung, da die Nutzungshürde bei einem bekannten Anbieter tief ist. Die Massnahme ist aus regionaler Perspektive als Erweiterung eines vorhandenen Netzes anzusehen. Es sind mehrere Standorte zum Startzeitpunkt vorzusehen, weitere sind je nach Nutzung zu prüfen. Sowohl Rothenburg Dorf als auch der ESP sind dabei zu berücksichtigen, um eine gute Verbindung der beiden Ortsteile zu gewährleisten. Die Nutzung soll für die Bevölkerung zeitlich begrenzt kostenlos sein, was zusätzlich zur Nutzung motiviert. Unternehmen können für ihre Mitarbeitenden ebenfalls eine kostenlose Nutzung mit einem Abo-Modell ermöglichen (Teil des Mobilitätsmanagements).
Wirkung	Hoch. Das Bikesharing hat sich in den Nachbargemeinden stark bewährt, insbesondere mit der zeitlich begrenzten kostenlosen Nutzung durch die Bevölkerung.



## U9: Vorgaben zur Bereitstellung von Sharing-Angeboten bei Bauprojekten

Kurzbeschreibung	<p>An sinnvollen Standorten sind Sharing-Angebote im Rahmen von Sondernutzungsplänen oder Mobilitätskonzepten einzufordern. Dabei soll der Fokus auf grösseren Arealen wie Wohnüberbauungen, Sportanlagen und Einkaufsmöglichkeiten liegen.</p> <p>Damit Sharing-Angebote auf den Arealen angeboten werden können, sind dafür genügend Abstellflächen einzuplanen und entsprechende Betriebsmittel zu sichern. Dies geschieht entweder im Rahmen des Planungsprozesses bei Neubauten oder kann durch Umnutzungen von bestehenden Flächen erreicht werden. Da Sharing-Fahrzeuge mehrere private Fahrzeuge ersetzen, können beispielsweise bestehende Auto-Parkplätze dementsprechend ummarkiert und umgenutzt werden. Der Umfang des Sharing-Angebots ist situativ zu beurteilen und, wenn vorhanden, im Mobilitätskonzept im Detail aufzuführen.</p>
Wirkung	Mittel. Arealeigenes Sharing ermöglicht autoarmes Wohnen und reduziert damit das Verkehrsaufkommen.

## U10: Mobilitätsstation

Kurzbeschreibung	<p>Um den Zugang zu den Mobilitätsangeboten einfach zu gestalten, sollen möglichst viele Sharingangebote zusammengefasst an einer zentralen Mobilitätsstation platziert werden. Dieser Ort soll sowohl für die Bewohnenden, für das Gewerbe und die Öffentlichkeit einfach zugänglich und gut sichtbar sein. In einem ersten Schritt soll eine Mobilitätsstation im Flecken sowie ein weitere am Bahnhof Rothenburg Station realisiert werden. Das Angebot soll öffentlich sein und verschiedene Fahrzeuge umfassen, welche allesamt elektrisch betrieben sind. Die Nutzenden können über eine digitale Mobilitätsplattform (App) aus einer Hand die Fahrzeuge buchen, öffnen und bezahlen. Die Mobilitätsstation wird von einem spezialisierten Anbieter betrieben. Dieser sorgt für die Fahrzeuge, den Unterhalt, die App und den Support. Vor Ort gibt es Elektroanschlüsse, damit die Fahrzeuge geladen werden können.</p> <p>Die Albert Koechlin Stiftung (AKS) hat das Förderprogramm clever unterwegs lanciert, welches die Mobilität im Quartier mit derartigen Mobilitätsstationen erweitern soll. Darin ist eine konzeptionelle und finanzielle Unterstützung enthalten. Die Mobilitätsstation im Flecken soll über dieses Förderprogramm erstellt werden.</p>
Wirkung	Hoch. Mobilitätsstationen machen die Nutzung von Sharing-Angeboten komfortabler, da alles aus einer Hand kommt.

#### U11: Verkehrsberuhigung

Kurzbeschreibung	Mittels Verkehrsberuhigung kann der Strassenverkehr verträglicher abgewickelt werden. Die Verkehrssicherheit wird durch die reduzierte Durchschnittsgeschwindigkeit auf der Strasse verbessert. Zusätzlich wird die Aufenthaltsqualität erhöht und der Lärm reduziert sowie ein kontinuierlicher Verkehrsfluss gewährleistet. Grundsätzlich ist auf allen siedlungsorientierten Strassen in der Gemeinde Rothenburg ein Tempo 30 Regime einzuführen. Auf dem verkehrsorientierten Strassennetz ist die Einführung von Tempo 30 zu prüfen und wo sinnvoll (Sicherheit, Verkehrsberuhigung, Lärm) einzuführen.
Wirkung	Mittel. Tempo 30 reduziert das Verkehrsaufkommen nicht, macht aber den Verkehr verträglicher und gibt dem Fuss- und Veloverkehr mehr Raum.

#### U12: Parkplatzangebot bedürfnisgerecht gestalten

Kurzbeschreibung	Das Parkplatzangebot ist insgesamt zu beschränken und bedürfnisgerecht auszugestalten. Insbesondere bei Neubauten ist nur noch eine reduzierte Anzahl zu realisieren. Wo möglich können Parkplätze doppelt genutzt werden (z.B. tagsüber durch Gewerbe, sonst für Bewohnende). Dank Sharing wird die Mobilität auch mit reduziertem Parkraum flexibel gewährleistet. Im Flecken soll für die Kundschaft des lokalen Gewerbes weiterhin ein bedürfnisgerechtes Angebot an Parkplätzen vorhanden sein.
Wirkung	Hoch. Das Parkplatzangebot ist ein entscheidender Faktor für das Verkehrsaufkommen.

#### U13: Parkplatzbewirtschaftung öffentlicher Parkplätze

Kurzbeschreibung	Das Parkgebührenreglement der Gemeinde Rothenburg legt die Gebühren fürs Parkieren auf öffentlichen Parkplätzen fest. Aktuell sind die ersten 90 Minuten kostenlos, was die allermeisten Parkvorgänge betrifft. Somit werden aktuell kaum Parkgebühren bezahlt. Dieses Reglement soll angepasst werden und ein zeitgemässes Gebührenmodell vorweisen. Sämtliche öffentlichen Parkplätze sind zu bewirtschaften und einzig in Ausnahmefällen ist eine kurze Gratisparkierzeit möglich.
Wirkung	Hoch. Bewirtschaftung von Parkplätzen hat eine steuernde Wirkung auf deren Nachfrage.

#### U14: Vorgaben Parkplatzbewirtschaftung private Parkplätze

Kurzbeschreibung	Bei grösseren privaten Arealen wie Wohnüberbauungen und Gewerbearealen ist von Seiten Gemeinde eine Bewirtschaftung der Parkplätze (Besucher- und Kundenparkplätze) anzuordnen. Deren Bemessung und Prozess der Gebührenerhebung ist individuell durch den Arealbetreiber zu definieren.
Wirkung	Hoch. Bewirtschaftung von Parkplätzen hat eine steuernde Wirkung auf deren Nachfrage.

### U15: Optimierung Strassennetz

Kurzbeschreibung	<p>Das Strassennetz in Rothenburg ist punktuell zu optimieren, um die Sicherheit zu gewährleisten und den Verkehrsfluss zu verbessern. Nebst den offenen Massnahmen aus dem Verkehrsrichtplan 2012 sind weitere Optimierungen zu prüfen. Insbesondere bei der Erstellung oder Verbesserung von Fuss- und Velowegen sind die Strassenverhältnisse zu prüfen, beispielsweise bei Kreuzungen und gemeinsam genutzten Flächen von Velo und MIV. Massnahmen auf Kantonsstrassen müssen ins Bauprogramm aufgenommen werden.</p> <p>Mit der Entwicklung des ESP Rothenburg sind die verschiedenen Cluster entsprechend ihrer Verkehrsart und -aufkommen anzuordnen (Gesamtkonzept Siedlung und Verkehr). Dazu soll eine bedürfnisgerechte Strasseninfrastruktur bestehen respektive entstehen. Weitere Massnahmen zur Förderung von Pendlermobilität mit nachhaltigen Verkehrsmitteln ergänzen dies.</p> <p>Zudem ist ein Schwerverkehrskontrollzentrum in Rothenburg geplant, welches Warteräume für LKW entlang der Nord-Süd-Achse bietet. Den modellierten Verkehrswirkungen ist wo nötig mit Massnahmen auf dem Strassennetz und im Projektperimeter zu begegnen.</p>
Wirkung	Mittel. Verbessert die Sicherheit und ermöglicht den Verkehrsfluss auf der Strasse.

### U16: Vorgaben E-Ladeinfrastruktur Auto bei Bauprojekten

Kurzbeschreibung	<p>Zur Förderung der E-Mobilität gehört die passende Infrastruktur fürs Aufladen am Wohnort und am Arbeitsplatz. Das SIA Merkblatt 2060 zur E-Mobilität gibt die Anzahl und Spezifikationen vor, welche einzuhalten sind und ergänzend im Parkplatzreglement festgehalten werden sollen. Der Kanton Luzern hat eine Erstellungspflicht von E-Ladeinfrastruktur für Autos bei Neubauten beschlossen. Diese wird auch die Bauvorhaben in Rothenburg betreffen. Zusätzlich sollen auch bei Sanierungs- und Umbauprojekten Ladeinfrastrukturen für E-Autos eingefordert werden. Analog zur E-Ladeinfrastruktur fürs Auto ist auch eine solche für E-Bikes und E-Roller bereitzustellen.</p>
Wirkung	Mittel. Mit passender Ladeinfrastruktur werden die Voraussetzungen für mehr E-Mobilität geschaffen.

### U17: Erstellung von E-Ladeinfrastruktur Auto bei öffentlichen Parkplätzen

Kurzbeschreibung	<p>Zur Förderung der E-Mobilität gehört die passende Infrastruktur fürs Aufladen im öffentlichen Raum. Diese ergänzt die E-Ladeinfrastruktur am Wohn- und Arbeitsort und sind an sinnvoll gelegenen Standorten zu platzieren. Dies können zentrale Standorte beim Gewerbe im Flecken, Tankstellen, Sport-, Schul- und Freizeitanlagen sowie Standorte in Quartieren sein. Die Gemeinde soll ein Konzept erarbeiten, welches die Standorte definiert und den Prozess zur Errichtung von Ladestationen definiert.</p>
Wirkung	Mittel. Mit passender Ladeinfrastruktur werden die Voraussetzungen für mehr E-Mobilität geschaffen.

#### U18: Einführung Mobilitätsmanagement in Gemeinde (MA Verwaltung und Schule)

Kurzbeschreibung	Mobilitätsmanagement bei Mitarbeitenden hat die Absicht, für sämtliche Mitarbeitenden die gleichen Bedingungen in Bezug auf die Unterstützung der Pendler- und Geschäftsmobilität zu schaffen. Die Einführung für Mitarbeitende der Gemeinde Rothenburg wurde lanciert. Einige budgetrelevante Teile des Mobilitätsmanagements sind noch offen und umzusetzen. Dazu gehört die Thematik der Parkplatzbewirtschaftung, welche eine zentrale Hebelwirkung fürs gesamte Mobilitätsmanagement darstellt.
Wirkung	Hoch. Mit finanziellen Anreizen ist es möglich, eine Verhaltensänderung zu bewirken.

#### U19: Vorgabe Mobilitätsmanagement bei grösseren Unternehmungen

Kurzbeschreibung	Mobilitätsmanagement bei Mitarbeitenden hat die Absicht, für sämtliche Mitarbeitenden die gleichen Bedingungen in Bezug auf die Unterstützung der Pendler- und Geschäftsmobilität zu schaffen. Grössere Unternehmen verursachen ein relevantes Verkehrsaufkommen durch Pendler- und Geschäftsfahrten. Mittels Mobilitätsmanagement kann dieses beeinflusst werden. Insbesondere beim Neuzuzug von Unternehmen wie im ESP kann die Thematik bei Baubewilligungen als Auflage definiert werden.
Wirkung	Hoch. Mit finanziellen Anreizen ist es möglich, eine Verhaltensänderung zu bewirken.

#### U20: Vorgabe Mobilitätskonzept bei grösseren Überbauungen

Kurzbeschreibung	Mobilitätskonzepte definieren Massnahmen für eine funktionierende Mobilität zum, vom und auf dem Areal. Mit einem Mobilitätskonzept wird eine Gesamtsicht auf die Mobilität vorgenommen und ein Nachweis erbracht, anhand welcher Massnahmen eine nachhaltige Mobilität ermöglicht wird und wie allfällig zu erwartenden Verkehrsproblemen begegnet wird. Im Rahmen der Baubewilligung sind bei grösseren Überbauungen durch die Gemeinde Mobilitätskonzepte einzufordern und periodisch zu prüfen, insbesondere bei Arealen mit Sondernutzungsplan. Diese sollen sowohl bauliche als auch betriebliche Massnahmen enthalten. Insbesondere bei autoreduzierten Arealen (Reduktion Anzahl Parkplätze gemäss Parkplatzreglement) ist ein Mobilitätskonzept wichtig, um die Sicherstellung der Mobilität nachweisen zu können.
Wirkung	Mittel. Ein Mobilitätskonzept ermöglicht eine vielseitige Mobilität, ist jedoch abhängig von der effektiven Umsetzung der Massnahmen.

### U21: Aktualisierung Parkplatzreglement

Kurzbeschreibung	<p>Das aktuelle Parkplatzreglement datiert aus dem Jahr 2008 und bedarf einer Erneuerung. Dabei sind die Parkplatzzahlen zu überdenken sowie Reduktionsfaktoren zur Anzahl Parkplätze neu festzulegen, wie diese in der VSS-Norm sowie in Parkplatzreglementen von anderen Gemeinden Standard sind. Die Ersatzabgaben zu nicht erstellten Parkplätzen sind nicht mehr zeitgemäss und aus dem Reglement zu streichen. Stattdessen sind folgende Themen neu aufzunehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduktionsfaktoren für die Abstellplätze für Autos, u.a. in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessung</li> <li>▪ Abstellplätze für Velos (Anzahl, Masse, Anordnung)</li> <li>▪ Abstellplätze für Spezialfahrzeuge (Anzahl, Masse, Anordnung)</li> <li>▪ Abstellplätze für Motorräder (Anzahl, Masse, Anordnung)</li> <li>▪ E-Ladeinfrastruktur für Velos, Roller und Autos</li> <li>▪ Bewirtschaftung der Abstellplätze</li> </ul>
Wirkung	Hoch. Das Parkreglement verhindert aktuell fortschrittliche Mobilität bei Bauprojekten.

### U22: Aktualisierung Erschliessungsrichtplan Wohngebiete

Kurzbeschreibung	Der Erschliessungsrichtplan Wohngebiete wird aktualisiert und mit Fuss- und Veloverkehr ergänzt. Durchgängige und sichere Velorouten werden neu berücksichtigt. Er dient der Gemeinde als Richtschnur zur Erschliessung unbebauter Gebiete.
Wirkung	Tief. Das Gemeindegebiet in Rothenburg weist kaum Potenzial für neue Erschliessungen auf. Die Velowege können unabhängig von diesem Planungsinstrument realisiert werden.

### U23: Informationen und Challenge zur Mobilität

Kurzbeschreibung	Mittels Informationskampagnen wird für die Nutzung spezifischer Verkehrsmittel sensibilisiert. Ergänzend zu den Infos kann mit Aktionen wie der Fussverkehrswoche der Albert Koechlin Stiftung eine Verkehrsform der Bevölkerung nähergebracht und erlebbar gemacht werden. Challenge-Elemente, wie sie bei Cyclomania oder Bike to work vorkommen, spornen zusätzlich an, die geförderten Verkehrsmittel zu nutzen und sich dabei mit Arbeitskollegen oder Freunden und Familie zu messen.
Wirkung	Mittel. Kampagnen helfen für die Sensibilisierung und motivieren zur Nutzung alternativer Verkehrsmittel.

## 4 Monitoring und Controlling

Für die Beobachtung der Verkehrsentwicklungen auf dem Gemeindegebiet ist ein systematisches Monitoring notwendig. Dieses misst das Verkehrsaufkommen der unterschiedlichen Verkehrsträger. Dabei werden Kennwerte definiert, welche in regelmässigen Abständen zu messen sind. Die Referenz bildet die Nullmessung, welche zum Start des Monitorings durchgeführt wird und den Ausgangszustand abbildet. Anhand der relevanten Kennwerte kann eine Entwicklung herausgelesen werden. Diese wiederum bildet die Grundlage für die Beurteilung der Wirksamkeit der Mobilitätsstrategie und ihrer Massnahmen. Zudem setzt es Zeichen, wenn die Massnahmen verschärft, eingestellt oder ergänzt werden sollen. Es dient als relevante Grundlage für die Verkehrspolitik in Rothenburg.

Folgende Kennwerte können an einzelnen Messpunkten verwendet werden:

### **Fussverkehr**

- Anzahl Personen zu Fuss pro Tag (DTV, Fussverkehr)

### **Veloverkehr**

- Anzahl Velos pro Tag (DTV, Velo)

### **ÖV**

- Anzahl Ein- und Aussteigende Bus und Bahn
- Anzahl Abfahrten Bus und Bahn

### **MIV**

- Durchschnittliche Anzahl Autos pro Tag (DTV, Auto)
- Anzahl Autos pro Spitzenstunde

### **Güterverkehr**

- Durchschnittliche Anzahl Lastwagen pro Tag (DTV, LKW)
- Anzahl Lastwagen pro Spitzenstunde
- Durchschnittliche Anzahl Güterwagen auf der Schiene pro Tag

### **Shared Mobility**

- Anzahl zur Verfügung stehende Sharing-Fahrzeuge im Gemeindegebiet
- Anzahl Ausleihen pro Jahr und Fahrzeugtyp (Velo, Cargobike, Auto, etc.)

Entscheidend sind nebst den Kennwerten die Auswahl der Messpunkte. Dies bezieht sich bei Fuss-, Velo-, MIV- und Güterverkehr auf die Strasse und erfordert ein detailliertes Konzept. Optimalerweise sind nebst den Hauptachsen auch durchgängige Neben- und Quartierstrassen zu messen. So kann das Verhältnis von z.B. Velo und Auto auf den verschiedenen Strassen aufgezeigt sowie allfälliger Schleichverkehr erhoben werden. Die Messpunkte sind taktisch zu wählen, sodass möglichst viele Aussagen getroffen werden können. Bereits bestehende Messstellen werden ausgewertet und punktuell mit temporären oder fixen Messstellen ergänzt.

Aufgrund der vielen nationalen, kantonalen und kommunalen Bauprojekten auf dem Strassennetz in und um Rothenburg dürften regelmässige Messungen in den nächsten Jahren kaum vergleichbare Ergebnisse liefern. Aus diesem Grund soll in einem ersten Schritt ein Messkonzept erstellt und eine Grundmessung vorgenommen werden, die Messintensität ist danach aber den Bauprojekten anzupassen.

## 5 Finanzierung

Zur Zielerreichung der Massnahmen in den Umsetzungsbereichen sind sowohl finanzielle wie auch personelle Ressourcen notwendig. Durch die Schaffung der Abteilung Umwelt und Betrieb können die personellen Ressourcen zurzeit abgedeckt, bzw. mit externer Unterstützung ergänzt werden. Der aktuell hohe strategische Initialaufwand wird langfristig durch den Aufwand für die operative Umsetzung abgelöst. Die benötigte Finanzierung zur Umsetzung der Massnahmen in den drei Teilbereichen Umwelt, Energie und Mobilität wird im Klimaleitbild abschliessend geregelt.

Die Gemeinde prüft in jedem Projekt mögliche Zusammenarbeitsformen sowie die Beantragung möglicher Fördergelder (Bund, Kanton, Stiftungen, Organisationen) und setzt Massnahmen prioritär um, wenn es zeitlich begrenzte Fördermöglichkeiten gibt.

Die finanzielle Unterstützung von privaten Projekten wird durch die zuständige Stelle im Einzelfall geprüft.

## 6 Politische Verankerung und Umsetzung

Der Gemeinderat verabschiedet die Mobilitätsstrategie als behördenverbindliches Instrument. Es dient als strategische Grundlage für den Gemeinderat, die Kommissionen und die Verwaltung.

Mit der Verankerung von einzelnen Aspekten aus der Mobilitätsstrategie sowie den zugehörigen Erschliessungsrichtplänen im Bau- und Zonenreglement erlangen diese Grundeigentümergebäudeverbindlichkeit.

Wo nötig und sinnvoll können Inhalte der Mobilitätsstrategie in weiteren Reglementen (z.B. Parkplatzreglement) aufgenommen und verankert werden.

Gemeindeverwaltung Rothenburg  
Stationsstrasse 4  
6023 Rothenburg

[gemeindeverwaltung@rothenburg.ch](mailto:gemeindeverwaltung@rothenburg.ch)  
Tel. 041 288 81 11  
[www.rothenburg.ch](http://www.rothenburg.ch)