

Luzerner Kantonsspital Sursee

Mobilitätskonzept Standort Schwyzermatt Planstand Richtprojekt

Index	Anpassung	Verantwortlichkeit
Entwurf	Erstellung Mobilitätskonzept Sursee	Immobilienmanagement
01	Korrektur/Präzisierung Pkt. 7.5.2 & 7.6.2	Immobilienmanagement

Luzern, 09.02.2026

Inhaltsverzeichnis

1	Abgrenzung	3
2	Ausgangslage	3
3	Zielsetzung	3
4	Erreichbarkeit als Pfeiler der öffentlichen Gesundheitsversorgung	4
5	Grundlagen der Mobilität am Standort Schwyzermatt	4
6	Verkehrslenkende Massnahmen	5
6.1	Parkplatzbewirtschaftung.....	6
6.2	Sperrkreisregelung	6
6.3	Gebührenreglement und Tarifierpassungen.....	7
6.4	Sonderbewilligungen	7
6.5	öV-Pendlerbonus.....	7
6.6	Nachttaxi	8
6.7	Car-Sharing	8
6.8	Carpooling - Fahrgemeinschaften.....	8
6.9	Arbeitsplatznahes Velo-/ebike-Parking	8
7	Bilanzierungsmodell Parkierung	9
7.1	Methodik.....	9
7.2	Modalsplit der LUKS Mitarbeitenden.....	9
7.3	Modalsplit von Patienten und Besuchern	10
7.4	Parkplatzbedarf Auto (MIV).....	11
7.4.1	Nachfrageentwicklung LUKS Auto (MIV)	11
7.4.2	Normbedarf Auto (MIV).....	11
7.4.3	Angebotsentwicklung Auto (MIV).....	12
7.5	Parkplatzbedarf Motorrad	12
7.5.1	Nachfrageentwicklung Motorrad	12
7.5.2	Normbedarf Motorrad	12
7.6	Parkplatzbedarf Velo/e-Bike	12
7.6.1	Nachfrageentwicklung Velo/e-Bike	12
7.6.2	Normbedarf Velo/e-bike.....	13
8	Massnahmen	13
9	Fazit	13
10	Anhang	14
10.1	Mobilitätsmassnahmen	14
10.2	Gebührenreglement LUKS.....	15

1 Abgrenzung

Das Mobilitätskonzept LUKS Standort Schwyzermatt beschränkt sich auf den Perimeter des zukünftigen Spitalstandortes Schwyzermatt (Grundstücks Nr. 52, GB Schenkön). Dies bedeutet, dass die Erschliessung des Grundstücks von aussen und das umliegende Strassenverkehrsnetz nicht Gegenstand des Konzepts sind.

2 Ausgangslage

Im Juni 2023 hat die Luzerner Regierung nach einer umfassenden Evaluation unter Einbezug des Luzerner Kantonsspitals (LUKS) beschlossen, den Neubau des LUKS Sursee auf dem Areal Schwyzermatt in Schenkön zu realisieren. Mit diesem Neubau wird die moderne, zukunftsorientierte Gesundheitsversorgung in der Region Sursee nachhaltig gestärkt.

Parallel zur Weiterentwicklung der medizinischen Infrastruktur befindet sich auch die gesellschaftliche Mobilität in einem tiefgreifenden Wandel. Der tägliche Berufsverkehr, unter anderem verursacht durch Mitarbeitende des LUKS sowie der Partnerunternehmen (Seeblick, Belegarztpraxen, etc.), ebenso wie der durch Patientinnen, Patienten und Besuchende generierte Strassenverkehr, verteilt sich zunehmend auf unterschiedliche Verkehrsmittel.

Die Verlagerung des Spitalstandorts beeinflusst die regionalen Verkehrsflüsse in Teilen mit. Angesichts des bereits hohen Verkehrsaufkommens auf der Surentalstrasse sehen sich die Mobilitätsverantwortlichen des LUKS u.a. veranlasst, durch ein integriertes Mobilitätskonzept steuernde Massnahmen zu ergreifen.

Bereits seit mehreren Jahren entwickelt und implementiert das LUKS am Standort Luzern gemeinsam mit verschiedenen Mobilitätspartnern ein umfassendes Mobilitätskonzept, welches laufend auch auf die Standorte Wolhusen und Sursee ausgeweitet wurde. Ziel dieser Massnahmen ist es, verkehrlenkende Effekte zu erzielen und Anreize zu schaffen, damit unterschiedliche Anspruchsgruppen verstärkt vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Verkehr oder den Langsamverkehr umsteigen.

Aufgrund des Zeithorizontes von knapp 10 Jahre, der langfristig schwer prognostizierbaren medizinischen und technischen Entwicklung sowie der sich aktuell in Überarbeitung befindenden medizinischen Leistungsplanung sind beim vorliegenden Mobilitätskonzept zukünftig Anpassungen, insbesondere bei der Anzahl benötigter Parkplätze zu erwarten. Zudem sind im Bereich der Mobilität regional grössere Veränderungen vorgesehen, deren Abbildung in den Berechnungen noch nicht abschliessend aufgenommen werden konnten.

3 Zielsetzung

Das Luzerner Kantonsspital (LUKS) verfolgt im Rahmen der Realisierung des Neubauprojekts sowie der sich verändernden Verkehrssituation das Ziel, ein ganzheitliches Mobilitätskonzept zu entwickeln. Die Mitwirkung des LUKS an der Neugestaltung der Verkehrssituation entlang der Surentalstrasse zielt darauf ab, den durch das Spital verursachten Mehrverkehr möglichst verträglich in die bestehende Infrastruktur zu integrieren und darüber hinaus positive Impulse für die gesamte regionale Verkehrssituation zu setzen.

Trotz intensiver Bemühungen, Mitarbeitende, Patientinnen und Patienten sowie Besucherinnen und Besucher zur Nutzung von Zweirädern und öffentlichen Verkehrsmitteln zu motivieren, bleibt das LUKS als systemrelevante Institution, die tagtäglich einen zentralen Beitrag zur Gesundheits- und Notfallversorgung der Zentralschweiz leistet, auf eine gute und rasche Erreichbarkeit mit dem Auto (MIV) angewiesen. Damit verbunden ist ein Bedarf an ausreichend verfügbaren Parkmöglichkeiten. Mit dem vorliegenden Dokument legt das LUKS dar, mit welchen verkehrlenkenden Massnahmen es die Verkehrssituation aktiv und nachhaltig positiv beeinflussen wird.

Folgende Zielsetzungen sollen mit dem Mobilitätskonzept erreicht werden:

- **Funktionieren des Spitalbetriebs**
- Reduktion MIV-Anteil Mitarbeiter auf 50 %
- Sicherstellung einer hohen Erschliessungsqualität (Auto/Motorrad/e-bike/Velo/öV)
- Orientierung am Normbedarf gemäss der Bau- und Zonenordnung (BZO) der Gemeinde Schenkon sowie der VSS-Norm
- Berücksichtigung aller Verkehrsträger und Nutzergruppen
- Bieten einer adäquaten Aufenthaltsqualität unter der Trennung des Langsamverkehrs vom übrigen Verkehr auf dem Areal

4 Erreichbarkeit als Pfeiler der öffentlichen Gesundheitsversorgung

Die Gesundheitsversorgung in der Schweiz befindet sich derzeit in einem tiefgreifenden Wandel – sowohl hinsichtlich des medizinischen Leistungsangebots als auch der Behandlungsformen, wobei ambulante Leistungen zunehmend gegenüber stationären Angeboten an Bedeutung gewinnen. Diese Entwicklung geht einher mit einer stärkeren Prozessorientierung und führt dazu, dass medizinische Leistungen vermehrt standortübergreifend erbracht werden.

Um den Zugang zur medizinischen Versorgung für die gesamte Bevölkerung sicherzustellen, ist eine bedarfsgerechte Erschliessung des Spitals am Standort Schwyzermatt unabdingbar. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund des durchgehenden Spitalbetriebs an sieben Tagen pro Woche rund um die Uhr.

Die Erreichbarkeit für das im Schichtdienst tätige Personal sowie für Patientinnen, Patienten und Besuchende muss jederzeit innerhalb einer angemessenen Zeit und unter zumutbaren Bedingungen gewährleistet sein.

5 Grundlagen der Mobilität am Standort Schwyzermatt

Um das Verkehrsaufkommen am Standort Schwyzermatt in der geforderten Quantität abschätzen zu können, ist es notwendig, dass das Mobilitätsverhalten über alle Anspruchsgruppen hinweg auf und um das Spitalareal des LUKS gesamthaft berücksichtigt wird.

Das Spitalareal des LUKS am Standort Schwyzermatt umfasst nach aktuellem Stand auch der Betrieb des inskünftigen Pflegeheims Seeblick sowie ein Nebengebäude mit Belegarztpraxen und einem Angebot von weiteren spitalnahen Dienstleistungen. Die drei verschiedenen Organisationen umfassen diverse Personengruppen, welche in ihrer Anzahl in der folgenden Tabelle 1 zum aktuellen Kenntnisstand ausgewiesen werden.

	Stand	Bemerkungen
Anzahl Mitarbeitende	862 ¹	2024 Mitarbeitende LUKS Sursee
Ratio FTE/HC (Vollzeitäquivalent/Mitarbeiterzahl)	80%	2024 Mitarbeitende LUKS Schwyzermatt
Anzahl Mitarbeitende	947	2035 Prognose Mitarbeitende LUKS Schwyzermatt
Anzahl Mitarbeitende	964	2045 Prognose Mitarbeitende LUKS Schwyzermatt
Ambulante Patientenkontakte	92'321 ²	2024 Patientinnen und Patienten des LUKS Sursee (Prognose berücksichtigt)
Stationäre Fälle	8'874 ²	2024 Patienten des LUKS Sursee (Prognose berücksichtigt)
Aufenthaltsdauer stat. Patienten, d	4.26	2024 Patienten des LUKS Sursee
Anzahl Besucher	4'437	2024 LUKS Sursee (Berechnete Grösse)
Anzahl Betten	113	2035 LUKS Schwyzermatt (Annahme mittleres Ambulantisierungsszenario)
Anzahl Betten	100	2035 Pflegeheim Seeblick
Anzahl Belegärzte	10 – 15	2035 Zum aktuellen Projektstand noch nicht abschliessen definiert
Arzt und Therapie (inkl. Nebenflächen), m ²	39'781	2035 LUKS, Nebengebäude & Pflegeheim Seeblick
Wohnungen, Einheiten	30	2035 LUKS Schwyzermatt
Büro, Labor, Praxen, m ²	5'746	2035 LUKS, Nebengebäude & Pflegeheim Seeblick
Fabrikation, Werkstätten, m ²	304	2035 LUKS, Nebengebäude & Pflegeheim Seeblick
Restaurant, Café, Kiosk, Sitzplätze	230	2035 LUKS, Nebengebäude & Pflegeheim Seeblick
Kulturräume, Saalbauten, Sitzplätze	50	2035 LUKS, Nebengebäude & Pflegeheim Seeblick

Tabelle 1: Zahlen und Fakten über das Spitalareal LUKS (Nutzungskategorien nach VSS-Norm)

6 Verkehrlenkende Massnahmen

Verkehrlenkende Massnahmen sind ein wesentlicher Bestandteil des Mobilitätskonzepts. Die Massnahmen dienen primär dem Ziel, die Nutzer weg vom MIV auf andere Verkehrsmittel zu bewegen, beziehungsweise deren Attraktivität zu erhöhen. Die Massnahmen haben entweder Push- oder Pull-Wirkung und werden am Luzerner Kantonsspital laufend weiterentwickelt.

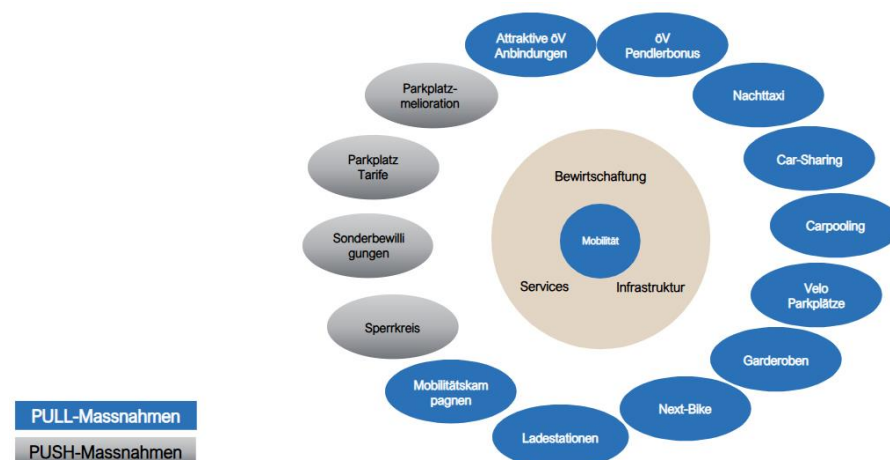


Abbildung 1: Übersicht Mobilitätsmassnahmen LUKS

¹ Quelle: LUKS Controlling

² Quelle: Leiter Finanz- und Rechnungswesen LUKS

Der Zeitaufwand für das Pendeln wirkt für einzelne Mobilitätsmassnahmen einschränkend. Unterschiedliche direkte Mobilitätskosten können dabei einen Lenkungseffekt erzielen, indem höhere Mobilitätskosten des MIV den Zeitvorteil gegenüber den anderen Verkehrsträgern egalisieren. An der LUKS-Mobilitätsumfrage 2025 hat der grösste Anteil an Mitarbeitenden (39 %) über sämtliche Standorte des LUKS angegeben, dass ein Arbeitsweg von 31 – 45 Minuten insbesondere im städtischen Gebiet zumutbar ist.

Der Erfolg von Mobilitätsmassnahmen hängt stark von der Wohnsituation und der benötigten Fahrzeit nach den gewählten Verkehrsmitteln ab.

Die durch die Sperrkreisregelung betroffenen Mitarbeitenden, welche für ihren Arbeitsweg mit dem öV 45 Minuten und weniger benötigen, sind prinzipiell empfänglich für Pull-Massnahmen. Von diesem Mitarbeiter-Segment sind jedoch die durch die Sperrkreisregelung (Push-Massnahme, siehe Ziff. 6.2) betroffenen Mitarbeitenden abzuziehen, weil sie ohnehin nicht mit dem Auto (MIV) anreisen können. Somit entfalten Pull-Massnahmen prinzipiell nur auf eine geringe Mitarbeiterzahl einen wesentlichen Lenkungseffekt. Darüber hinaus wirken sie aber auch bei den Mitarbeitenden, die einen Arbeitsweg von bis zu 60 Minuten als zumutbar erachten, da liegt der Fokus aber stark auf dem Komfort und Qualität der Massnahme.

Ab 60 Minuten ist eine Kombination von Pull- und Push-Massnahmen zur effektiven Lenkung zwingend notwendig.

Die gute Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes ist insbesondere für die bereits unter starkem Fachkräftemangel leidenden Gesundheitsbranche von grosser Bedeutung für die Arbeitgeberattraktivität.

6.1 Parkplatzbewirtschaftung

Die Parkplatzbewirtschaftung auf dem Areal des LUKS Schwyzermatt soll nach folgenden Prinzipien erfolgen:

- Parkhaus für Mitarbeitende und Besucher
 - Die obersten Etagen stehen voraussichtlich ausschliesslich für Mitarbeitende zur Verfügung.
 - Die unteren Etagen stehen für Besucherinnen und Besucher sowie Patientinnen und Patienten zu Verfügung.

Das Parkhaus verfügt über eine technisch gesteuerte Ausfahrtsdosierung, die das zusätzliche Verkehrsaufkommen für das umliegende Strassennetz regelt. Zusätzlich werden auf dem Areal zentral angeordnete Kiss&Ride Parkplätze (Drop-off) für das Ein- und Ausladen der Patientinnen und Patienten zur Verfügung gestellt. Es ist zudem zwingend notwendig, dass die Rettungszufahrt gegenüber den weiteren Mobilitätsmitteln bevorzugt und separat geführt wird.

Den Mitarbeitenden, die mit dem Auto zur Arbeit pendeln und über die definierte Parkberechtigung verfügen, steht das Parken zu einem subventionierten Stunden- sowie Tagespauschalbetrag zu.

6.2 Sperrkreisregelung

Im Sperrkreis wohnhafte Mitarbeitende sind grundsätzlich vom Bezug einer Parkberechtigung ausgeschlossen (Push-Massnahme) und können somit nicht mit dem Auto (MIV) zur Arbeit pendeln. Die Sperrkreisregelung wurde schon seit längerer Zeit am Luzerner Kantonsspital eingeführt. Am Standort Luzern kennt das LUKS ein Sperrkreis, der über die Agglomerationskerngemeinden hinaus geht. Am Standort Sursee und Wolhusen kennt das LUKS bisher nur einen Sperrkreis für die effektive Standortgemeinde. Dieser Sperrkreis soll mit dem Umzug auf die Schwyzermatt im Jahr 2033 angepasst und ausgedehnt werden.

Die Sperrkreisregelung für ein Spital der regionalen Grundversorgung steht im Zielkonflikt zwischen Erreichbarkeit und Reduktion des Autoverkehrs. Das LUKS orientiert sich zum aktuellen Zeitpunkt an einem möglichen Sperrkreis, der die unter Absatz 6 erläuterte zumutbare Pendelzeit von 31 – 45 Minuten berücksichtigt. Die endgültige Festlegung des zukünftigen Sperrkreises erfolgt im weiteren Projektverlauf und basiert auf den dann vorliegenden genaueren Kenntnissen sowie der zukünftigen öV-Anbindung des LUKS am Standort Schwyzermatt.

Von der derzeit gültigen Sperrkreisregelung am Standort Sursee sind rund 114 Mitarbeitende betroffen. Bei einem allfälligen Sperrkreis von beispielsweise 35 öV-Minuten wären gemäss aktueller Personalstruktur rund 218 Mitarbeitende betroffen, was einem Anteil von rund 28 % der Belegschaft entspricht.

Die Gesundheitsbranche leidet heute schon stark unter dem Fachkräftemangel und es herrscht bezüglich der Fachkräfte zwischen den Spitälern eine ausgeprägte Konkurrenzsituation. Um namentlich die regionale Gesundheitsversorgung der Bevölkerung nicht zu gefährden, wird bei der Definition des Sperrkreises sowohl in Sursee wie Wolhusen eine hohe Vorsicht geboten sein.

6.3 Gebührenreglement und Tarifierpassungen

Anfangs Jahr 2019 hat die Direktion neue Gebühren für die verschiedenen Parkplatzkategorien im Gebührenreglement beschlossen. Die individuellen Parkplätze werden darin am höchsten belastet und unpersönliche am niedrigsten.

Die Parktarife für die Mitarbeitenden waren vor der Einführung der Mobilitätsmassnahmen sehr tief (CHF 2.90 pro Tag) und nicht kostendeckend angesetzt. 2016 wurden die Tarife für Mitarbeitende auf CHF 5.60 pro Tag erhöht, aktuell sind die Tarife bei CHF 6.00 pro Tag festgelegt. Für Besucher und Patienten liegen die Tarife bei CHF 3.00 pro Stunde mit einem Tagesmaximum von CHF 38.00 (Siehe Anhang Ziff. 10.2).

Das LUKS verspürt vermehrt den externen Druck auch mittels einer weiteren Erhöhung der Parktarife (Push-Faktoren), den Verkehr zusätzlich zu lenken. Zudem sind die Parktarife durch die Investitionen in neue Parkplatzinfrastruktur nicht mehr kostendeckend. Eine flächendeckende Parktarif-Erhöhung ist per Ende zweites Quartal 2026 in Planung.

6.4 Sonderbewilligungen

Die Sperrkreisregelung gilt nicht für alle Mitarbeitende absolut. Ausnahmen von der Sperrung werden aus sozialen, gesundheitlichen oder betrieblichen Gründen auf Antrag hin gewährt. Ebenso ist das obere Kader (Geschäftsleitung, erweiterte Geschäftsleitung, Chefärzte, Co-Chefärzte, Führungskader 1&2) gegenwärtig von der Sperrkreisregelung ausgenommen.

Um den Mitarbeitenden jedoch Abend-/Nacht- und/oder Wochenenddienste mit dem Auto zu ermöglichen, wird automatisch eine Sperrkreis-Berechtigung für die Zeit von 14:30 Uhr bis 06:00 Uhr sowie für Samstag, Sonntag und Feiertage (24h) ausgestellt. Ausnahmen werden sehr zurückhaltend durch das zuständige Geschäftsleitungsmitglied nur an Personen vergeben, welche einen medizinischen oder äusserst dringlichen privaten Grund zum Erhalt einer Parkberechtigung vorweisen können.

6.5 öV-Pendlerbonus

Das LUKS führt das Angebot des "Passepartout Job-Abos" als sehr wirksame Pull-Massnahme unter dem neuen Namen "öV-Pendlerbonus" weiter. Das Produkt ist gleichwertig und das LUKS beteiligt sich mit jährlich bis zu CHF 500 pro Person an den öV-Kosten der Mitarbeitenden, die ausserhalb des Sperrkreises wohnen. Die Höhe des ausgerichteten Beitrags ist dabei abhängig vom Wohnort und vom Arbeitspensum. Ziel des öV-Pendlerbonus ist es, möglichst vielen Mitarbeitenden, die normalerweise mit dem Auto zur Arbeit fahren, einen Anreiz zu bieten, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Ausgenommen vom Angebot sind deshalb Mitarbeitende des LUKS

Schwyzermatt, welche innerhalb des zukünftigen Sperrkreises wohnen. Sie erhalten keinen öV-Pendlerbonus, da sie ohnehin nicht mit dem Auto anreisen dürfen.

Der öV-Pendlerbonus wird vom LUKS finanziert und geht zu Lasten des Betriebsergebnisses (EBITDA).

Die vergangenen Tarifierungen bei den Parkgebühren zusammen mit dem öV-Pendlerbonus bewirkten eine sehr günstige Entwicklung des Modalsplits. So lag der gesamthafte Auto-(MIV)-Anteil des gesamten LUKS vor Einführung des Mobilitätspakets bei 56 % und erreichte im Frühling 2019 den Wert von 32%. Dieser bestätigt sich entsprechend den Ergebnissen aus der Mobilitäts-umfrage 2025 als stabil (siehe Ziff.7.2).

6.6 Nachttaxi

Das Nachttaxi-Angebot wurde nach seiner Einführung mehrmals ausgeweitet. Seit dem Jahr 2023 profitieren auch Mitarbeitende ausserhalb des Sperrkreises an den Standorten Luzern und Sursee vom Angebot. Im Jahr 2025 wurde das Nachttaxi-Angebot auch am Standort Wolhusen erfolgreich ausgerollt. Zwischen 22:00 Uhr nachts und 06:00 Uhr morgens darf für die Heimreise das durch das LUKS subventionierte Nachttaxi genutzt werden. Die Mitarbeitenden haben eine Grundgebühr beizusteuern. Nach der Bestellung ist das Taxi binnen 10 bis 15 Minuten am Haupteingang des LUKS. Das Taxi kann auch vorgängig auf eine bestimmte Zeit bestellt werden.

6.7 Car-Sharing

Den Mitarbeitenden des LUKS stehen für Dienstfahrten alle Fahrzeuge der Mobility-Flotte zur Verfügung. Am Standort Luzern sind ergänzend dazu zwei Fahrzeuge tagsüber ausschliesslich für die Mitarbeitenden des LUKS reserviert.

Alle Mobility-Fahrzeuge können ganz einfach über das Internet (www.mobility.ch) gebucht sowie mit dem Mitarbeiterbadge freigeschaltet und genutzt werden. Die Fahrkosten der Dienstreise werden nachfolgend direkt der entsprechenden Kostenstelle belastet.

Damit die Nutzung mittels Mitarbeiterbadge funktioniert, ist eine einmalige und kostenlose Anmeldung der interessierten Mitarbeitenden notwendig. Zu den jährlichen Fixkosten für die reservierten Mobility-Fahrzeuge kommen die zahlreichen Abogebühren für die Abos der Mitarbeitenden und die Kilometerkosten.

Für die private Nutzung von Mobility muss aktuell noch eine separate Mitgliedschaft beantragt werden. Die Mitarbeitenden des LUKS können dabei von vergünstigten Konditionen profitieren. Mobility ist derzeit an der Überarbeitung der Vertragsstruktur, was voraussichtlich eine vorteilhafte Konsolidierung des privaten und geschäftlichen Abos verspricht.

6.8 Carpooling - Fahrgemeinschaften

Seit der Einführung von PubliRide am LUKS Anfang 2016 sind einige Fahrgemeinschaften entstanden. Ende 2018 wurde das PubliRide-Mitfahrnetzwerk anbieterseitig jedoch eingestellt. Um jedoch weiterhin Fahrgemeinschaften zu fördern, steht das LUKS mit HitchHike, dem renommierten Carpooling-Unternehmen sowie der Schweizer Post als weiterer Carpooling-Spezialisten bezüglich einer Partnerschaft in Kontakt. Durch das gezielte Managen von sogenannten "Matches" können Fahrgemeinschaften trotz deren geringen Anteil am Modalsplit einen wesentlichen Beitrag zum Mobilitätspaket beitragen.

6.9 Arbeitsplatznahe Velo-/ebike-Parking

Das LUKS ist bestrebt genügend arbeitsplatznahe Fahrradabstellmöglichkeiten auf dem Areal Schwyzermatt zu erstellen. Bei den zentralen Fahrradabstellmöglichkeiten im Parkhaus werden zudem eine Pumpstation sowie Steckdosen zum Laden der eBikes eingerichtet.

7 Bilanzierungsmodell Parkierung

7.1 Methodik

Im Themenkreis Mobilität prallen Interessen verschiedener Anspruchsgruppen aufeinander. Zu den wichtigsten gehören:

- **Luzerner Kantonsspital;** ist interessiert an einer optimalen Gesundheitsversorgung der Bevölkerung und damit einhergehend an einer optimalen Erschliessung des Spitalstandorts Schwyzermatt für alle Nutzergruppen, wie Patientinnen und Patienten, Besucherinnen und Besucher sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Das LUKS stellt die notwendige Infrastruktur auf dem Areal und möchte diese wirtschaftlich und umsichtig betreiben.
- **Mitarbeitende;** sie möchten den Arbeitsort in möglichst kurzer Zeit erreichen und ihr ggf. privates Verkehrsmittel Arbeitsplatz nah parkieren. Die Wegkosten (inklusive Parkierung) müssen dabei möglichst günstig ausfallen.
- **Öffentliche Hand;** hat ein übergeordnetes Interesse, dass u. A. das Strassenverkehrsnetz insbesondere auf dem Stadt- respektive Gemeindegebiet und im Perimeter des Spitals nicht überlastet wird, die Luft- und Lärmbelastung reduziert werden kann oder der öffentliche Verkehr gut ausgelastet ist.

In der Bilanzierung respektive in der aktuellen Nachfrageberechnung bezüglich der Parkplätze werden die drei Grössen der betrieblichen Nachfrage wie Mitarbeitende, ambulante und stationäre Fälle ausgewiesen. Der Normbedarf wurde nach den Anforderungen der BZO sowie nach der VSS-Norm berechnet. Aufgrund dessen, dass ein Spital nicht einer normalen Publikumsorientierten Nutzung gleichgestellt werden kann, mussten einzelne Annahmen zur effektiven Berechnung getroffen werden.

Die **betriebliche Nachfrage** nach Verkehrsinfrastruktur kann anhand des Mengenwachstums der verschiedenen Benutzergruppen (ambulante Patientinnen und Patienten, stationäre Patientinnen und Patienten, Besuchende, Mitarbeitende), der Präsenzzeiten und des Modalsplits nach den verschiedenen Verkehrsträgern abgeschätzt werden. Die Abschätzung basiert auf dem Kenntnisstand zum aktuellen Zeitpunkt des Projekts und sind in den folgenden Projektphasen entsprechend anzupassen.

Der **Normbedarf** errechnet sich nach dem Rechenschema der VSS-Norm SN 640 281 sowie den Vorgaben aus der BZO, dem örtlichen Parkplatzreglement. Damit der Normbedarf der künftigen Nutzung effektiv abgebildet werden kann und «Doppel Zählungen» vermieden werden konnten, wurden wo notwendig präzisierende Annahmen getroffen. Die getroffenen Annahmen sind in den folgenden Projektphasen entsprechend anzupassen.

7.2 Modalsplit der LUKS Mitarbeitenden

Seit dem Jahr 2014 wird der Modalsplit des LUKS beobachtet und versucht diesen mit diversen Mobilitätslenkenden Massnahmen zu verbessern. Am Standort Luzern senkte man den Modalsplit binnen fünf Jahren von 48 % auf 32 %. Eine weitere wesentliche Absenkung des Auto-(MIV)-Anteils ist aufgrund des durchgehenden Spitalbetriebs mit den damit verbundenen Schichtdiensten nur unter Inkaufnahme von unverhältnismässig hohen betrieblichen Nachteilen und finanziellen Belastungen erreichbar³.

An den Standorten Sursee und Wolhusen wurde die Modalsplitverbesserung aufgrund der Erreichbarkeit primär mit Pull-Massnahmen vorangetrieben. Mit dem Standortwechsel in der Region Sursee, wird die Senkung des Auto-(MIV)-Anteils als prioritäres Ziel im Bereich der Mobilität

³ Ein Referenzieren zur Stadtverwaltung oder Gemeindeverwaltung in Bezug auf den MIV-Anteil ist nicht zweckdienlich. Das LUKS ist kein Verwaltungsbetrieb, sondern eine Expertenorganisation, welche rund um die Uhr, 7 * 24h für die Bevölkerung die Gesundheitsversorgung sicherstellt.

angestrebt, weshalb nebst den Pull-Massnahmen vermehrt auch Push-Massnahmen umgesetzt werden müssen.

Bei allen Bestrebungen den Modalsplit zu verbessern ist jedoch zu berücksichtigen, dass die eigentliche Zweckbestimmung des LUKS – die Erfüllung des kantonalen Leistungsauftrags und damit die Sicherstellung der regionalen und überregionalen Gesundheitsversorgung der Bevölkerung – im Vordergrund steht und die Zielsetzungen in Bezug auf die Mobilität somit wichtig, jedoch nachrangig einzuordnen sind. Die mobilitätsbezogenen Zielsetzungen müssen zum Leistungsauftrag auch verhältnismässig sein.

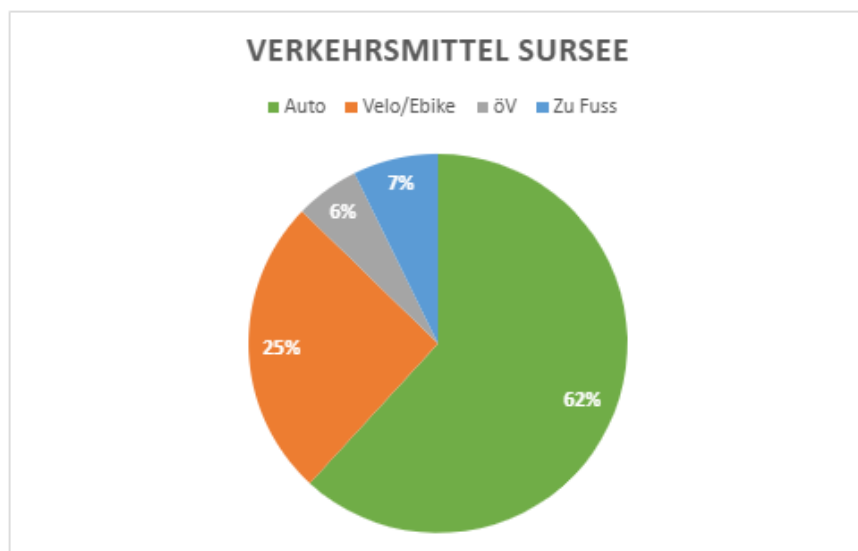


Abbildung 2: Modalsplit am LUKS Standort Sursee

Im Jahr 2025 liegt der Anteil der Mitarbeitenden des LUKS Sursee, die mit dem Velo oder E-Bike zur Arbeit kommen, bei 25 %, während 62 % mit dem Auto pendeln (Abbildung 2). Die Auswertung der Mitarbeiterumfragen aus den Jahren 2014, 2019 und 2025 zeigt, dass die angestrebten Verlagerungsziele am Standort Luzern erfolgreich erreicht wurden. Dies verdeutlicht, dass auch am Standort Schwyzermatt durch gezielte Push- und Pull-Massnahmen eine nachhaltige Veränderung des Modalsplits möglich ist.

7.3 Modalsplit von Patienten und Besuchern

Die Befragungen am Standort Luzern (2014) und in Sursee sowie Wolhusen (2018) haben gezeigt, dass der überwiegende Teil der Patienten und Besucher mit dem Auto an- oder abreisen. Der Modalsplit MIV dieser Gruppe liegt bei rund 72 % und gründet primär auf die eingeschränkte Mobilität der Patienten. Die Patienten werden im Falle eingeschränkter Fahrtauglichkeit von Angehörigen chauffiert, beanspruchen das TIXI⁴ oder wenn sie im städtischen Gebiet wohnen, das Taxi. Der Modalsplit dieser Gruppe lässt sich durch Mobilitätsmassnahmen nur sehr gering beeinflussen. So hat sich beispielsweise der Modalsplit des Standortes Luzern durch den Bau der Passerelle mit Lifterschliessung der Bushaltestelle und den dichteren Busfahrplan nicht merklich verändert⁵.

Das Mobilitätsverhalten der Besucher wird weniger von der Standortsituation des Spitals beeinflusst, sondern primär von der Wohnsituation der Besucher und der relativ kurzen durchschnittlichen Besuchszeit. Mit dem öV wird die Fahrzeit für Besucher schnell langwierig, umständlich und demzufolge unattraktiv.

⁴ TIXI: Fahrdienst für Menschen mit einer Behinderung. Dabei handelt es sich oft um gemeinnützig, politisch und konfessionell neutrale Vereine für alle mobilitätsbehinderten Menschen.

⁵ Abgeleitet vom Tagesgang Einfahrten Besucher 2017 vs.2019

7.4 Parkplatzbedarf Auto (MIV)

7.4.1 Nachfrageentwicklung LUKS Auto (MIV)

Gemäss den aktuellen Prognosen des LUKS wird die Anzahl Mitarbeitenden am Standort Schwyzermatt von 921 (2025) jährlich um ca. 10 Personen zunehmen. Dies entspricht einem jährlichen Wachstum von ca. 1% - 2%. Dazu kommt der Seeblick als weitere Nutzung (ca. 150 Mitarbeitende) auf dem Areal Schwyzermatt. Gemäss Hochrechnung⁶ arbeite auf dem Areal Schwyzermatt im Jahr 2035 rund 947 Mitarbeitende (Köpfe) des LUKS und rund 150 Mitarbeitende des Seeblicks. Mitunter wegen absehbarer Trends (technologisch und gesellschaftlich) ist die Entwicklung und das zukünftige Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden, Patienten und Besuchenden auf einen so langen Zeitraum hin nur schwer abzuschätzen.

Durch die Anzahl Beschäftigten auf dem Areal Schwyzermatt wird sich die Nachfrage an Mitarbeiterparkplätzen auf 218 PP im Jahr 2045 entwickeln. Der Auto-Anteil am Modalsplit der Mitarbeitenden liegt im Jahr 2025 bei 62%. Dieser soll mit gezielten Push- und Pull-Massnahmen reduziert werden, wodurch die gegenüber heute reduzierte Anzahl Parkplätze erreicht werden kann. Es bedarf somit eine grosse Anstrengung, um das Ziel von 55 % Auto-Anteil zu erreichen und zu halten. Durch die Schichtwechsel der Mitarbeitenden ist vor allem zu den Stosszeiten (PP-Nachfrage Peak) die Parkplatzzinfrastruktur stark belastet und teilweise sogar überlastet, was sich auch in den Zählerauswertungen der Parkieranlagen der einzelnen Standorte zeigt.

Die steigende Anzahl ambulanter Patienten verursacht im Jahr 2045 jedoch eine Nachfrage von voraussichtlich 63 Parkplätzen. 6% der stationären Patienten parkieren ihr Auto während ihres Aufenthaltes am LUKS vor Ort. Die zusätzliche Anzahl stationärer Patienten bedürfen im Jahr 2045 insgesamt 75 Parkplätze (Inklusive Ein- und Austritte). Die Besucher von stationären Patienten erzeugen eine Parkplatznachfrage von 22 PP (2035), respektive 24 PP (2045).

Zu den Externen auf dem Areal zählen auch Handwerker und Dienstleistende. Sie erzeugen eine Nachfrage von aktuell 6 PP die bis im Jahr 2045 stabil bleiben wird.

Die von der Gemeinde Schenkon eingebrachte Idee, die Reservefläche für Sport- und Freizeitwecke zu nutzen, wurde in der Bedarfsberechnung nicht berücksichtigt. Es ist davon auszugehen, dass dieser Bedarf überwiegend ausserhalb der Spitzenzeiten sowie am Wochenende anfällt und daher mit der vorhandenen Stellplatzkapazität abgedeckt werden kann.

Im Zusammenzug ergibt sich eine generierte Nachfrage von rund 332 Parkplätzen für das Jahr 2035 und 349 PP für das Jahr 2045. Die tendenzielle Jahresentwicklung des Parkplatzbedarfs für Autos ist in nachstehender Tabelle 3 ersichtlich.

PP-Nachfrage	2023	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050
PP-Nachfrage LUKS	239	259	237	240	192	194	195	196
PP-Nachfrage Dritte	100	104	104	108	117	124	131	132
PP-Nachfrage Total	340	363	341	349	309	318	326	328
PP-Nachfrage Peak	368	394	370	377	332	341	349	352

Tabelle 2: Nachfrageentwicklung Auto (MIV) 2023 – 2050

7.4.2 Normbedarf Auto (MIV)

Die maximal mögliche Anzahl Parkplätze errechnet sich anhand der VSS-Norm SN 640 und den Vorgaben aus der BZO. Gemäss geltender Norm können auf dem Spitalareal Schwyzermatt im Jahr 2045 rund 375 Parkplätze angesiedelt werden.

⁶ Businessplan LUKS, Ausgabe 2020

7.4.3 Angebotsentwicklung Auto (MIV)

Am LUKS-Standort Schwyzermatt wird mit dem bevorstehenden Neubau eine Gesamtpitallösung verfolgt, was auch die Realisierung der Parkplatzinfrastruktur beinhaltet. Die Annahmen zum zukünftigen Parkplatzangebot und die Verortung der Aussenparkplätze auf dem Areal sind im Richtprojekt dargestellt und werden mit der weiteren Planung im Vorprojekt genauer definiert.

Bei der neu zu bauenden Parkieranlage handelt es sich in quantitativer Hinsicht um einen Ersatzbau gegenüber dem bestehenden Standort und nicht um eine Erweiterung der Parkierinfrastruktur.

Die geplante Anzahl Parkplätze im Jahr 2045 impliziert einen Rückgang um rund 10 %. Dem gegenüber steht ein Wachstum in der ambulanten Spitalbehandlung von rund 91 % und in der stationären Spitalbehandlung von 2 %. Die betrieblichen Wachstumsprognosen im Kontrast zur Reduktion der Parkplatzinfrastruktur verdeutlichen den Bedarf an einem stringenten Mobilitätsmanagement sowie an einer damit verbundenen Verlagerung des Mobilitätsverhaltens der verschiedenen Anspruchsgruppen.

7.5 Parkplatzbedarf Motorrad

7.5.1 Nachfrageentwicklung Motorrad

Das Kalkulationsmodell für die tendenzielle Nachfrageabschätzung bezüglich der Motorradabstellplätze entspricht dem des Auto-(MIV)-Modells. Einzig der Modalsplit wurde den Gegebenheiten angepasst.

PP-Nachfrage	2023	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050
PP-Nachfrage interne	27	29	50	50	35	35	35	36
PP-Nachfrage externe	7	8	8	9	11	14	14	14
PP-Nachfrage Total	34	36	58	60	46	49	49	50
PP-Nachfrage Peak	37	40	63	65	50	53	53	53

Tabelle 3: Nachfrageentwicklung Motorrad 2023-2050

Die tendenzielle Entwicklung zeigt für das Jahr 2035 eine Nachfrage von 50 und für das Jahr 2045 eine von 53 Motorradabstellplätzen.

7.5.2 Normbedarf Motorrad

Gemäss gängiger Vorgaben im städtischen Raum benötigt es für Motorradabstellplätze 15% der Autoparkplätze, woraus rund 56 Motorradabstellplätze resultieren.

7.6 Parkplatzbedarf Velo/e-Bike

7.6.1 Nachfrageentwicklung Velo/e-Bike

Das Kalkulationsmodell für die Nachfrageabschätzung bezüglich der Velo/e-Bike-Abstellplätze entspricht dem des Auto-(MIV)-Modells. Einzig der Modalsplit wurde den Gegebenheiten angepasst.

Zu bemerken ist, dass der e-Bike-Anteil auf Kosten der klassischen Fahrräder stark wächst.

Erfahrungen am aktuellen Standort Sursee wo eine Ladeinfrastruktur für e-Bikes vorhanden ist, zeigen, dass diese kaum genutzt wird. Gründe liegen darin, dass es einerseits sehr viele unterschiedliche Fabrikate gibt und eine technische Vereinheitlichung für die Ladeinfrastruktur bis heute nicht zustande gekommen ist. Andererseits ist die Reichweite pro Akkuladung in den letzten Jahren massiv gestiegen.

Die tendenzielle Entwicklung zeigt, dass für das Jahr 2035 eine Nachfrage von 175 und für das Jahr 2045 eine von 189 Velo/e-Bike Abstellplätze vorhanden ist.

PP-Nachfrage	2023	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050
PP-Nachfrage LUKS	75	81	108	109	137	139	139	140
PP-Nachfrage Dritte	7	7	7	14	23	33	34	34
PP-Nachfrage Total	82	88	115	123	160	172	174	175
PP-Nachfrage Peak	90	97	126	135	175	187	189	190

Tabelle 8: Nachfrageentwicklung Velo/e-bike 2023-2050

7.6.2 Normbedarf Velo/e-bike

Die Anzahl Parkplätze errechnet sich anhand der VSS-Norm SN 640 065. Unsicherheiten birgt die Norm, dass der Spitalbetrieb über 7 mal 24 Stunden läuft und daher nur ein Teil der Belegschaft vor Ort ist. Gemäss der Berechnung zum aktuellen Projektzeitpunkt liegt der Normbedarf für Veloabstellplätze auf dem Spitalareal Schwyzermatt im Jahr 2045 bei 387 Plätzen. Diese sind möglichst gedeckt anzubieten.

8 Massnahmen

Um das Mobilitätskonzept und dessen Entwicklung umzusetzen, bedarf es diverser Massnahmen. Einige dieser Massnahmen werden bereits umgesetzt und zeigen insbesondere am Standort Luzern ihre Wirkung, andere sind erst geplant. Die Tabelle im Anhang (Ziff. 10.1) zeigt eine Übersicht über alle wesentlichen ausgeführten und kommenden Mobilitätsmassnahmen aufgeteilt nach Bereichen.

9 Fazit

Die Mobilitätssituation am Spitalstandort Schwyzermatt wird sich in den kommenden Jahren aufgrund der regionalen Entwicklung für sämtliche Verkehrsträger deutlich zuspitzen. Um die Verkehrslage übergeordnet steuern zu können, ist ein enges Zusammenspiel zwischen den verantwortlichen Akteuren – VVL, vif, den Gemeinden sowie dem Kanton – unerlässlich. Es braucht zweifelsfrei Mobilitätsmassnahmen, um das Verkehrsaufkommen insbesondere auf der Surentalstrasse zu lenken und den reibungslosen Betrieb des Spitals sicherzustellen.

Im Rahmen des Vorprojekts kann aufgezeigt werden, wie die aussenliegenden Parkplätze auf dem Areal verortet sind und das Parkplatzangebot für Autos (MIV) und 2-Rad dargestellt ist.

Aufgrund des aktuellen Projektstandes und des langen Zeithorizonts, in dem mit erheblichen Entwicklungen im medizinischen und technischen Bereich zu rechnen ist, werden die benötigten Auto-, Motorrad- und Veloabstellplätze vorerst als Bandbreiten ausgewiesen. Diese orientieren sich im Minimum am aktuell berechneten Normbedarf. Die genauen Anzahlen werden in den weiteren Projektphasen präzisiert.

	Nachfragebedarf LUKS 2045	Normbedarf	Ausgewiesener Bedarf zum aktuellen Projektstand
Autoparkplätze (Anz.)	349	375	349 – 385
Motorradabstellplätze (Anz.)	53	56	53 – 65
Veloabstellplätze (Anz.)	189	387	189 – 300

Luzerner Kantonsspital
Immobilienmanagement und -bewirtschaftung

10 Anhang

10.1 Mobilitätsmassnahmen

Bereich	Massnahme	Auswirkung	Start	Ende	Status	Verantwortlich
öV Pendlerbonus	Einführung öV - Pendlerbonus Phase I	Modalsplit öV positiv	2015	2015	ausgeführt	
	Fortsetzung öV-Pendlerbonus Phase II	Modalsplit öV positiv	2016	2016	ausgeführt	
	Fortsetzung öV-Pendlerbonus Phase III	Modalsplit öV positiv	2017	2017	ausgeführt	
	Fortsetzung öV-Pendlerbonus Phase IV	Modalsplit öV positiv	2018	2018	ausgeführt	
	Fortsetzung öV-Pendlerbonus Phase V	Modalsplit öV positiv	2020	2020	ausgeführt	
	Fortsetzung öV-Pendlerbonus Phase VI	Modalsplit öV positiv	2021	2021	ausgeführt	
	Fortsetzung öV-Pendlerbonus Phase VII	Modalsplit öV positiv	2022	2022	ausgeführt	
	Fortsetzung öV-Pendlerbonus Phase VII	Modalsplit öV positiv	2023	2023	ausgeführt	
	Fortsetzung öV-Pendlerbonus Phase VII	Modalsplit öV positiv	2024	2024	ausgeführt	
	Fortsetzung öV-Pendlerbonus Phase VII	Modalsplit öV positiv	2025	2025	ausgeführt	
	Fortsetzung öV-Pendlerbonus Phase VII	Modalsplit öV positiv	2026	2026	geplant	IM
öV-Erschliessung	Erarbeitung öV-Erschliessung	Bessere Erschliessung öV	2025	2033	in Arbeit	IM
	Attraktive Bushaltestelle	Bessere Erschliessung öV	2025	2033	in Arbeit	Bau
Nachttaxi	Einführung Nachttaxiangebot	Ab 22h00m	2015		ausgeführt	
	Ausweitung Nachttaxi auf den Standort Sursee	Ab 22h00m	2023		ausgeführt	
	Ausweitung Nachttaxi auf den Standort Wolhusen	Ab 22h00m	2025		ausgeführt	
Carpooling	Mitfahrgelegenheitsportal PubliRide	vernachlässigbar	2016	2018	ausgeführt	
	Implementation Carpooling Angebot	Image & Reduktion Nachfrage MIV	2026		geplant	IM
Car-Sharing	Geschäftsauto "Mobility-ElektroFz"	vernachlässigbar	2016		ausgeführt	
Parkiergebühren	Anpassung I	CHF 2.90 auf CHF 5.80 pro Tag	2015		ausgeführt	
	Anpassung II	CHF 5.60 auf CHF 6.00 pro Tag	2019		ausgeführt	
	Anpassung III	Tarifanhebung, Umfang offen	2026	2035	geplant	IM
	Anpassung IV	Tarifanhebung, Umfang offen	2036		geplant	IM
Sperrkreisanpassung	Anpassung I	Reduktion Nachfrage MIV	2016		ausgeführt	
	Anpassung II	Reduktion Nachfrage MIV	2019		ausgeführt	
	Anpassung III	Erweiterung, Reduktion Nachfrage MIV	2026	2035	geplant	IM
	Anpassung IV	Prüfung Verkleinerung, erhöhte Nachfrage	2035		geplant	IM

10.2 Gebührenreglement LUKS

Kategorie	Abstufung	Bemerkung
Offizieller Tarif Parkhaus (OTP)	0800 Uhr bis 2000 Uhr 15 Min Fr. 0.80 1 Stunde Fr. 3.20 Jede weitere ¼ Std. Fr. 0.80 2000 Uhr bis 0800 Uhr 15 Min Fr. 0.30 1 Stunde Fr. 1.20 Jede weitere ¼ Std. Fr. 0.30	Maximalbelastung Fr. 38.-/Tag
Offizieller Tarif Areal (OTA)	0800 Uhr bis 2000 Uhr 15 Min Fr. 1.00 1 Stunde Fr. 4.00 Jede weitere ¼ Std. Fr. 1.50 2000 Uhr bis 0800 Uhr 15 Min Fr. 0.30 1 Stunde Fr. 1.20 Jede weitere ¼ Std. Fr. 0.30	Maximalbelastung Fr. 50.-/Tag
Mitarbeiter-Tarif (MT)	0600 Uhr bis 1800 Uhr pro Stunde Fr. 0.70 1800 Uhr bis 0600 Uhr sowie Wochenende und Feiertage pro Stunde Fr. 0.10	Maximalbelastung Fr. 6.00/Tag Maximaldauer 96h, danach gilt der offizielle Tarif
Vertraglicher Tarif (VT)	Einzel reservierte Parkfelder pro Monat Fr. 176.-	ab Führungskaderstufe 1
Pauschaler Tarif (PT)	nur während Arbeitszeit pro Monat Fr. 116.-	nur dort wo Zufahrt zum Parkbereich ohne Barriere; sowie vermietete Behinderten- parkplätze