

# Verkehrsrichtplan Gemeinde Vitznau

Bericht

29.10.2024

*Fassung für öffentliche Auflage*



**m**etron



## **Bearbeitung**

Cornelia Senn (bis März 2024)

BSc FHO in Raumplanung

Lukas Fischer

dipl. Ing. FH in Raumplanung

Annina Breu (ab März 2024)

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

[info@metron.ch](mailto:info@metron.ch)

[www.metron.ch](http://www.metron.ch)

Titelbild:

Luftbild Zentrum Vitznau – Drohnenaufnahme Metron 2021



# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>7</b>
1.1	Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr – die Ausgangslage	7
1.2	Behördenverbindliche Grundlage – Stellenwert und Bedeutung des Verkehrsrichtplans	7
1.3	Kommission	8
1.4	Aufbau Verkehrsrichtplan	9
1.5	Prozess	10
1.6	Geltungsdauer	10
1.7	Grundlagenverzeichnis	10
<b>2</b>	<b>Rahmenbedingungen</b>	<b>11</b>
2.1	Kommunale Planungen	11
2.2	Kantonale Planungen	17
2.3	Regionale Planungen	19
<b>3</b>	<b>Analyse</b>	<b>20</b>
3.1	Strukturdaten / Siedlung	20
3.2	Mobilitätsverhalten	25
3.3	Öffentlicher Verkehr	27
3.4	Fuss- und Radverkehr	30
3.5	Motorisierter Individualverkehr	32
3.6	Parkierung	33
3.7	Unfälle	35
3.8	Lärmsanierung K2b	37
3.9	Schulwege	38
3.10	Landwirtschaftsverkehr	38
3.11	Attraktoren	39
3.12	Fazit Analyse	40
<b>4</b>	<b>Grundsätze</b>	<b>41</b>
4.1	Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen / Strassenklassierung	41
4.2	Fuss- und Radverkehr	42
4.3	Öffentlicher Verkehr	42
4.4	Parkierung	43
<b>5</b>	<b>Ziele und Strategien</b>	<b>44</b>
<b>6</b>	<b>Handlungsfelder</b>	<b>45</b>
<b>7</b>	<b>Massnahmen</b>	<b>46</b>
7.1	Übersicht Massnahmen	46
7.2	Massnahmengruppe A: Strassennetz / MIV	47
7.3	Massnahmengruppe B: Fuss- und Veloverkehr	51
7.4	Massnahmengruppe C: Öffentlicher Verkehr	54
7.5	Massnahmengruppe D: Parkierung und Mobilitätsmanagement	57
<b>8</b>	<b>Controlling</b>	<b>59</b>
8.1	Umsetzungskontrolle	59
8.2	Wirkungskontrolle	59
<b>9</b>	<b>Genehmigungsblatt Kanton Luzern</b>	<b>60</b>
	<b>Anhang: Pläne Verkehrsrichtplan</b>	<b>61</b>



# 1 Einleitung

## 1.1 Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr – die Ausgangslage

Im Rahmen der Ortsplanungsrevision gilt es, den Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan (EVR) aus dem Jahr 2014 zu aktualisieren und behördenverbindlich festzusetzen.

Der Verkehrsrichtplan soll die Gemeinde Vitznau bei der Behandlung der wichtigsten gegenwärtigen und zukünftigen Themen zur Bewältigung der räumlichen Mobilität und bei der Planung des Verkehrsgeschehens unterstützen.

Um den Verkehrsrichtplan schlank und anwendungsorientiert zu halten, soll sich dieser auf diejenigen Themenbereiche beschränken, die in der Gemeinde von Relevanz sind. Gleichzeitig stellt der Verkehrsrichtplan auch ein Koordinationsinstrument dar, das eine Gesamtschau über die unterschiedlichen Verkehrsthemen liefern soll. In diesem Spannungsfeld werden die Ziele, Handlungsfelder und Massnahmen der für die Gemeinde Vitznau wichtigen Themenbereiche erarbeitet.

Damit die zukünftige Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung siedlungsverträglich abgewickelt werden kann und die hohe Qualität des Wohnstandorts gewährleistet bleibt, werden in der Erarbeitung des Verkehrsrichtplans die wichtigsten Themen der Verkehrsentwicklung angegangen, im Sinn einer Gesamtschau koordiniert und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt. Die landwirtschaftliche Erschliessung wird nur am Rande beleuchtet.

Im Siedlungsleitbild 2050 (SLB) wird die angestrebte zukünftige Situation in der Gemeinde beschrieben. Es werden Ziele festgelegt und Handlungsanweisungen für die Bereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr formuliert. Das SLB bildet einen wichtigen Anknüpfungspunkt für die Erarbeitung des Verkehrsrichtplans. Wichtige verkehrliche Inhalte wurden bereits mit dem Verkehrsleitbild, abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung, entwickelt.

Aus dem SLB wurde die Gesamtrevision der Nutzungsplanung entwickelt, welche ebenfalls eine wichtige Grundlage für den Verkehrsrichtplan darstellt. Bei Urnenabstimmung vom 13.2.2022 hat die Bevölkerung der Gesamtrevision der Nutzungsplanung zugestimmt.

## 1.2 Behördenverbindliche Grundlage – Stellenwert und Bedeutung des Verkehrsrichtplans

Im Verkehrsrichtplan legen die Gemeinden ihre Ziele der Verkehrsentwicklung fest und zeigen auf, wie die Verkehrskapazitäten mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Der Verkehrsrichtplan dient als anweisendes Instrument für die Verwaltung und kann bei der zukünftigen Beurteilung von verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Aspekten herangezogen werden. Der Verkehrsrichtplan ist behördenverbindlich; erst nachgelagerte Instrumente (Reglemente, BZR) schaffen Verbindlichkeiten für Grundeigentümer. Der Verkehrsrichtplan stützt sich auf übergeordnete Instrumente, stimmt sich mit dessen Inhalten ab und vertieft sie auf kommunaler Ebene.

### 1.3 Kommission

Für die Erarbeitung des Verkehrsrichtplans wurde eine Arbeitsgruppe und eine Begleitgruppe beigezogen, der folgende Mitglieder der Gemeinde Vitznau angehörten:

<b>Arbeitsgruppe</b>	<b>Funktion</b>	<b>E-Mail</b>
Herbert Imbach	Gemeindepräsident, Präsident OPK	herbert.imbach@vitznau.lu.ch
Erich Waldis	Gemeinderat, Mitglied OPK-Ausschuss	erich.waldis@vitznau.lu.ch
Hansjörg Illi	Gemeindeschreiber, Mitglied OPK-Ausschuss	hansjoerg.illi@vitznau.lu.ch
Martin Waldis	Mitglied OPK-Ausschuss	bergmensch@bluewin.ch
Paul Zimmermann	Mitglied OPK-Ausschuss	paul.zimmermann@pz-p.ch

<b>Bearbeitungsteam</b>	<b>Funktion</b>	<b>E-Mail</b>
Cornelia Senn	Metron AG, Projektleitung Verkehrsrichtplan	cornelia.senn@metron.ch
Lukas Fischer	Metron AG, Stv. Projektleitung Verkehrsrichtplan	lukas.fischer@metron.ch
Annina breu	Metron AG, Sachbearbeitung Verkehrsrichtplan	annina.breu@metron.ch

<b>Begleitung Raumentwicklung</b>	<b>Funktion</b>	<b>E-Mail</b>
Barbara Gloor	Metron AG, Projektleitung Ortsplanung	barbara.gloor@metron.ch
Giovanni Di Carlo	Metron AG, Sachbearbeitung Ortsplanung	giovanni.dicarlo@metron.ch



## 1.4 Aufbau Verkehrsrichtplan

Der Kanton macht bezüglich des Aufbaus des Verkehrsrichtplanes keine Vorgaben. In der Wegleitung des Erschliessungsrichtplans des Kantons Luzern steht, dass der einzige Pflichtinhalt eines Verkehrsrichtplanes das Fusswegnetz darstellt.

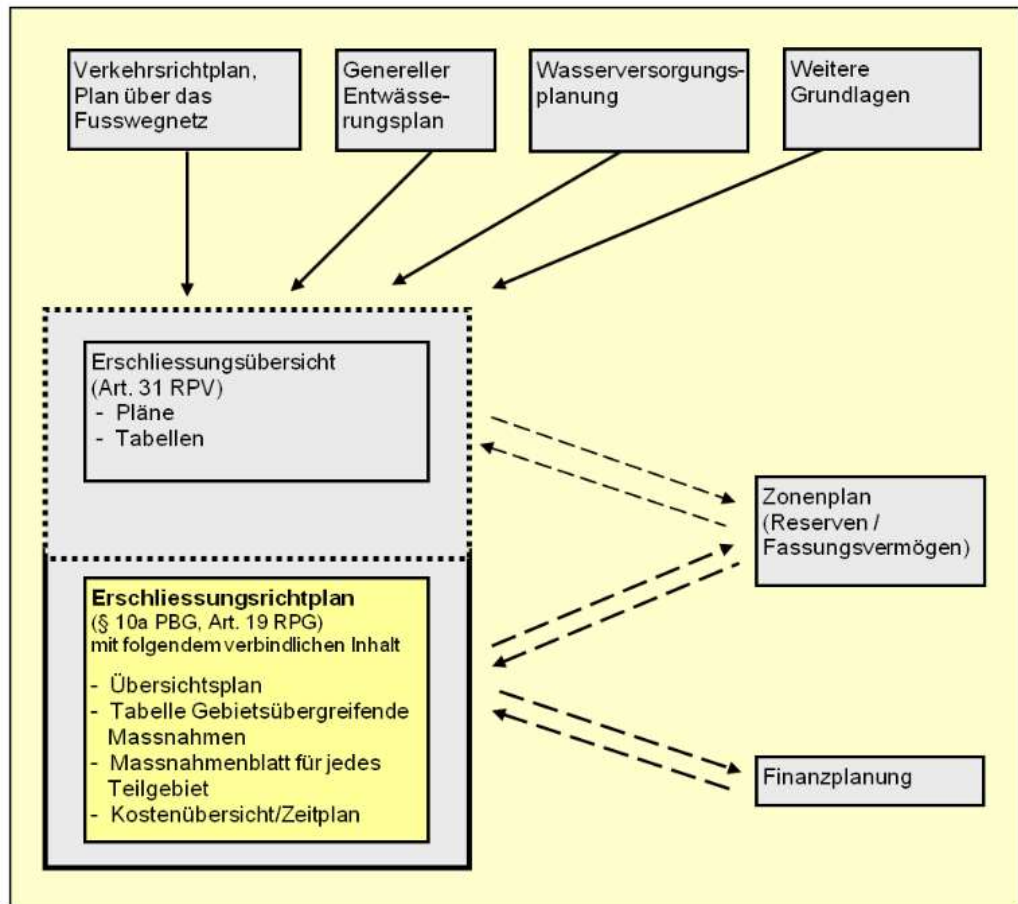


Abbildung 1: Zusammenhang Erschliessungsrichtplan mit Verkehrsrichtplan und anderen Instrumenten (Quelle: Wegleitung kommunaler Erschliessungsrichtplan Kanton Luzern, rawi – April 2014)

Ansonsten kann der Aufbau frei bestimmt werden. Aufgrund von Erfahrungen aus anderen Kantonen und abgestimmt auf die Gemeinde Vitznau, gliedert sich der Verkehrsrichtplan wie folgt:

- Einleitung
- Rahmenbedingungen
- Analyse
- Ziele
- Handlungsfelder
- Massnahmen
- Controlling
- Genehmigungsblatt Kanton Luzern

## 1.5 Prozess

Während der öffentlichen Mitwirkung vom 1.-30. November 2023 sind Rückmeldungen von 13 Personen eingegangen. Diese wurden sorgfältig geprüft und in der weiteren Bearbeitung berücksichtigt. Es wurde ein Mitwirkungsbericht zum detaillierten Umgang der einzelnen Rückmeldungen erstellt. In der ersten Vorprüfung des Kantons im Mai 2024 sind 21 Rückmeldungen der verschiedenen Ämter und Dienststellen eingegangen, welche in einer Bereinigungsrunde ebenfalls in den Bericht des Verkehrsrichtplans berücksichtigt wurden.

Die abschliessende kantonale Vorprüfung vom 28. Mai – 21. Oktober 2024 ist positiv ausgefallen, sodass der Gemeinderat den Verkehrsrichtplan im Oktober 2024 beschliessen konnte.

## 1.6 Geltungsdauer

Die kommunale Planung der verkehrsrelevanten Themen hinsichtlich Mobilität und Verkehr ist eine rollende Planung und demnach eine Daueraufgabe der kommunalen Behörden. Der Verkehrsrichtplan baut auf dem bestehenden Verkehrsnetz auf und koordiniert die zukünftige Entwicklung für einen Zeitraum von ca. 15 Jahren, was ebenfalls den Vorgaben des Raumplanungsgesetzes entspricht. Sobald sich neue Aufgaben stellen oder sich die Verhältnisse ändern, soll eine Anpassung vorgenommen werden.

## 1.7 Grundlagenverzeichnis

### Nationale, kantonale und regionale Grundlagen

- Kantonaler Richtplan, 2.7.2019
- Regionaler Teilrichtplan Wanderwege – LuzernPlus, Stand 14.04.2020

### Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation, 25.8.2020 Kommunale Grundlagen

- Kommunales Siedlungsleitbild 2050 (SLB), 18.5.2020
- Nutzungsplanung, in Überarbeitung
- Reglement über zeitlich beschränktes Parkieren und das Dauerparkieren, 9.9.2019
- Erschliessungsrichtplan Gemeinde Vitznau, Emch+Berger AG, 04.01.2021

### Gesetze und Verordnungen

- BehiG, Behinderten Gleichstellungsgesetz
- SRL 755 – Strassengesetz (StrG) des Kantons Luzern, 21.03.1995 (Stand 1.1.2020)
- SRL 756 – Strassenverordnung (StrV) des Kantons Luzern, 19.01.1996 (Stand 1.1.2014)

### Normen und Wegleitungen

- SN-Schweizer Normen, Schweizerischer Verband der Strassen-Verkehrsfachleute (VSS)
  - Wegleitung Kommunaler Erschliessungsrichtplan – rawi – April 2014
-

## 2 Rahmenbedingungen

### 2.1 Kommunale Planungen

#### Kommunales Siedlungsleitbild (SLB)

Das kommunale Siedlungsleitbild 2050 (SLB) bildet die Grundlage der kommunalen Nutzungs- und Richtplanung.

«Das Siedlungsleitbild 2050 stellt die Weichen für die nachhaltige Entwicklung der Gemeinde Vitznau. Unter Mitwirkung der Bevölkerung erarbeitet, gewährleistet es eine breit abgestützte, zukunftsweisende Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Landschaft.»<sup>1</sup>

Folgende Themen wurden im Siedlungsleitbild vertieft bearbeitet:

- Kantonale Rückzonungsstrategie und Siedlungsentwicklung nach innen
- Landschaft und Landwirtschaft
- Aufwertung und Stärkung des Zentrums (Nord-Süd: Seestrasse zwischen Museum und Parkhaus Rigi Bahnen AG, Ost-West: Bahnübergang Dorfplatz bis Schiffstation)
- Aufwertung der Seestrasse
- Seezugang
- Weiterentwicklung des Tourismus

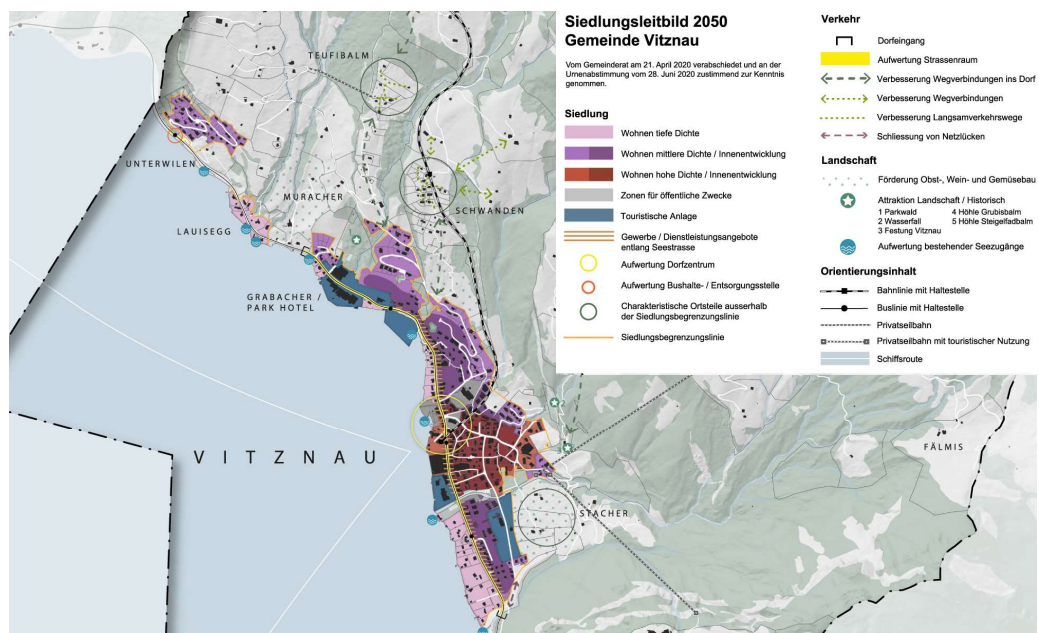


Abbildung 2:  
Ausschnitt Siedlungsleitbild 2050 – Gemeinde Vitznau (Quelle: Metron Raumentwicklung AG)

Im Verkehrsrichtplan zu berücksichtigen und vertiefen sind ebenfalls die Themen des Tourismus und Gewerbe sowie der qualitätsvollen Innenentwicklung.

Für den Verkehrsrichtplan relevant ist die Aufwertung der Seestrasse, Unterhalt und Aufwertung Seezugang und die Aufwertung und Stärkung des Zentrums.

<sup>1</sup> Siedlungsleitbild 2050 Gemeinde Vitznau – vom 28.7.2020 – Zusammenfassung S. 7 (Metron Raumentwicklung AG)

### **Aufwertung Seestrasse**

Speziell zu erwähnen gilt es das der Seestrasse zugesprochene Potenzial zur gestalterischen und betrieblichen Aufwertung sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr. Konkret wurden folgende Ziele gesetzt:

- Der Strassenraum der Seestrasse wird gestalterisch aufgewertet und die Trennwirkung vermindert. Da die Fahrbahn schon heute schmal ist, liegen die Potenziale vor allem im Bereich der Strassenränder und Trottoirs.
- Ziele sind eine Verkehrsberuhigung sowie die Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Radverkehr im Zentrum zur Angleichung der gefahrenen Geschwindigkeiten. Losgelöste Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs sind nur schwer zu realisieren.
- Eine raumfassende Bebauung mit Adressierung zur Seestrasse hin sowie die Förderung einer strassenbegleitenden Begrünung werten den Strassenraum auf.
- Es gilt, das Zentrum als Kernstück gestalterisch hervorzuheben, beispielsweise durch eine Anhebung der Strasse (Vertikalversatz) oder breitere Randsteine.
- Gewerbe und öffentliche Erdgeschossnutzungen werden gefördert. Bestehende Laden-, Schaufenster- und Gewerbeflächen sollen erhalten und durch geeignete Nutzungen aufgewertet werden.
- Sichtbezüge zum See werden bewahrt bzw. neu geschaffen.<sup>2</sup>

### **Aufwertung und Stärkung des Zentrums**

Die Aufwertung des Zentrums von Vitznau ist ein grosses Anliegen sowohl der Bevölkerung als auch des Gemeinderates von Vitznau. Hierbei geht es darum die Wohnqualität zu steigern, die Aufenthaltsqualität für Bewohner\*innen und Besucher\*innen zu verbessern und das Gewerbe zu fördern. Konkret wurden folgende Ziele gesetzt:

- Die Aufenthalts- und Begegnungsräume, insbesondere beim Dorfplatz, beim alten Schulhaus und dem Rigibahn-Depot, werden aufgewertet (z.B. auch für Veranstaltungen).
- Die Strassenräume werden mit hochwertiger Gestaltung und guter Anbindung der Einrichtungen und Infrastrukturen von öffentlichem Interesse als attraktive Verbindungen gestärkt, insbesondere als Verbindung vom Dorfplatz zum Kurpark und Rigibahn-Depot.
- Öffentliche und publikumsintensive Erdgeschossnutzungen (z.B. Café/Restaurant, Dorfladen mit Postagentur, Kunstgewerbe-Atelier/Galerie) beleben den öffentlichen Raum.
- Der Verkehr wird beruhigt, womit eine Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Radverkehr einhergeht.
- Konkurrenzverfahren zur Evaluation von qualitativ hochwertigen Entwicklungskonzepten bzw. orts- und städtebaulichen Entwürfen unterstützen eine qualitätsbewusste Weiterentwicklung.
- Das alte Schulhaus soll zu einem Kulturhaus entwickelt, das Regionalmuseum langfristig gesichert werden.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Siedlungsleitbild 2050 (SLB) – S. 25 – Metron Raumentwicklung AG – 25.7.2020

<sup>3</sup> Siedlungsleitbild 2050 (SLB) – S. 24 – Metron Raumentwicklung AG – 25.7.2020

---

### **Unterhalt und Aufwertung Seezugang**

Auch zum Seezugang wurden Ziele gesetzt, um die Erlebbarkeit des Sees zu steigern, welche es im Verkehrsrichtplan zu berücksichtigen gilt.

- Der Seezugang im Kurpark und Brougierpark wird optimiert.
- Gemeindееigene Seezugänge sollen aufgewertet werden.
- Zusätzliche Sicherheitsmassnahmen zur Nutzung des bisherigen alten Strandbades Zberg werden überprüft.
- Geprüft werden neue Seezugänge, z.B. durch Erwerb von Grundstücken am See<sup>4</sup>

### **Tourismus**

Vitznau ist eine Tourismusgemeinde, wobei sich der Tourismus auch in Zukunft massvoll entwickeln soll. Es soll ein Tourismuskonzept entwickelt werden, das die orts- und umweltverträgliche sowie zukunftsfähige Weiterentwicklung des Tourismus sicherstellt. In der Nutzungsplanung sollen die heutigen Kur- und Sportzonen sowie touristische Betriebe und Anlagen hinsichtlich Bau- bzw. Zonenvorschriften überprüft werden.

Dabei stehen folgende Ziele im Vordergrund:

- Förderung von Kultur-, Bildungs-, Naturtourismus auch ausserhalb der Hauptsaison sowie die touristische Aufarbeitung bereits bestehender Attraktionen und naturnaher Ruheorte.
- Massentourismus wird nicht angestrebt.

### **Gewerbe und Dienstleistungsangebote**

Die Gemeinde Vitznau möchte sich zukünftig verstärkt als Arbeitsgemeinde positionieren und das Verhältnis der Beschäftigten zur Wohnbevölkerung erhöhen. Folgende Ziele wurden dabei definiert:

- Keine Ansiedlung von stark störenden Gewerbebetrieben
- Es soll nicht störendes Gewerbe und Dienstleistungen mit verträglichem Verkehrsaufkommen angesiedelt werden
- Östlich der Seestrasse sind nicht bis mässig störende Handwerksbetriebe denkbar
- Für die bestehenden Laden- und Gewerbeflächen wird nach geeigneten Gewerbenutzungen gesucht, welche die Seestrasse aufwerten.
- Denkbar ist ausserdem eine grössere Gewerbenutzung im Gebiet Zberg möglich (in Kombination mit Parkierung Reiseccars)

<sup>4</sup> Siedlungsleitbild 2050 (SLB) – S. 26 – Metron Raumentwicklung AG – 25.7.2020

## Nutzungsplanung

Die Nutzungsplanung und kommunale Richtplanung wird parallel erarbeitet, wobei eine laufende Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr stattfindet. Nachfolgend wird der vor der Revision rechtskräftige Zonenplan 1 vom 17.8.2011 (Planteam S) abgebildet.

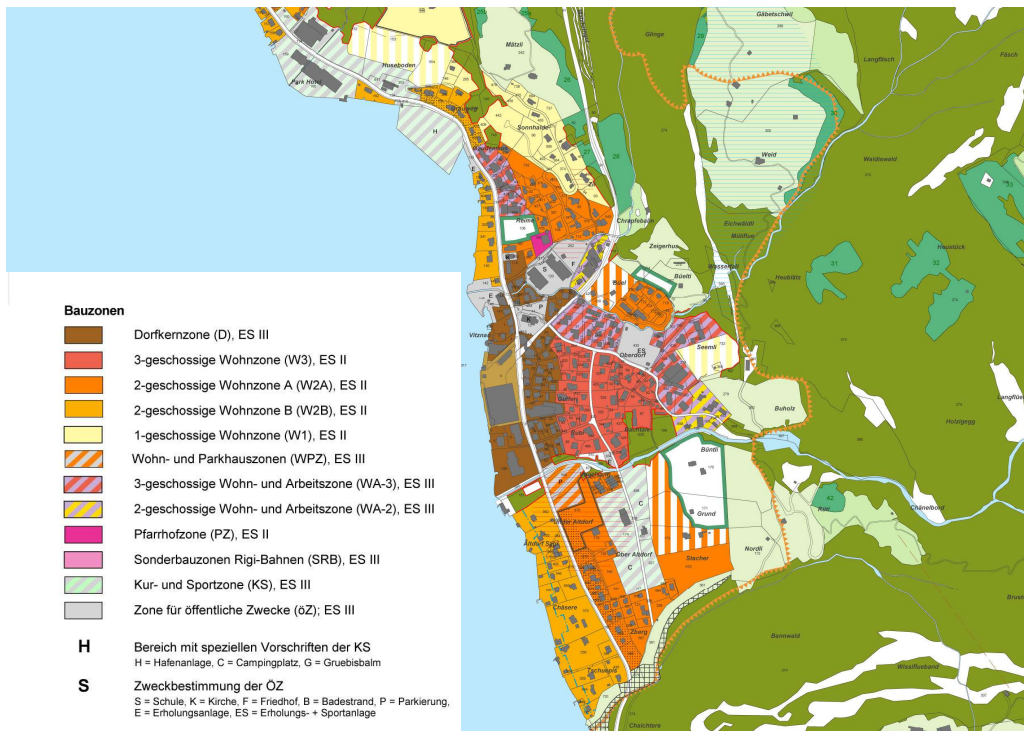


Abbildung 3: Ausschnitt Zonenplan 1 – 17.8.2011 (Quelle: Planteam 3)

Die an der Urne vom 14.2.2022 angenommene Nutzungsplanung hat folgende Themen behandelt:

- Anpassung an die veränderten übergeordneten Rahmenbedingungen
- Qualitätsorientierte Innenentwicklung
- Weiterentwicklungsmöglichkeiten des Tourismus und Gewerbe sichern
- Bedeutung (Berg)Landwirtschaft
- Gewässerraum Festlegung

Speziell zu erwähnen gilt es die Kernzone entlang der Oberdorfstrasse, die ein grosses Potenzial aufweist. Im Rahmen einer Verdichtung dieses Gebiets ist ein qualitativ hochwertiger öffentlicher und privater Aussenraum essenziell.



Abbildung 4: Vertiefter Perimeter in der Kernzone (Auszug SLB)

Hierzu wurden im Rahmen der NuPla-Revision bereits Überlegungen in Form eines Zukunftsbildes angestellt. Die Aufwertung des Strassen- und Aussenraums sowie die Anordnung der Parkierung spielt hier eine wichtige Rolle. Im Planungsbericht wird dies wie folgt beschrieben:

«In Kombination mit einer Verkehrsberuhigung (z.B. Tempo 30, Vertikalversätzen oder Fahrbahnverengungen) könnte die Oberdorfstrasse verstärkt die Funktion einer Wohnstrasse und eines vollwertigen Freiraums übernehmen. Durch eine Verlagerung der Parkplätze entlang der Oberdorfstrasse in die abzweigenden Nebenstrassen lässt sich Raum für Bäume, begrünte Flächen und Aufenthaltsnischen (z.B. Bänke, Brunnen) schaffen.» Neben den bestehenden Spielplätzen ermöglichen verkehrsarme und verkehrsberuhigte Quartierstrassen eine sichere Umgebung und Aufenthalt für Kinder im Strassenraum.



Abbildung 5: Zukunftsbild Oberdorfstrasse  
(Quelle: Planungsbericht Ortsplanungsrevision Vitznau, S. 19)

### Reglement über das zeitlich beschränkte Parkieren und das Dauerparkieren

Die Gemeinde Vitznau verfügt über ein Reglement «über das zeitlich beschränkte Parkieren und das Dauerparkieren». Es wurde am 27.2.1996 vom Regierungsrat genehmigt und wurde am 9.9.2019 an der ausserordentlichen Gemeindeversammlung geändert. Die Änderung ist seit 1.1.2020 in Kraft.

Das Reglement macht Aussagen zu öffentlichen Parkieranlagen und teilt diese in folgende Zonen ein:

- Kurzzeitparkierzone (Areal beim Dorfplatz)
- Langzeitparkierzone (Unteraltdorf, Areal beim alten Schulhaus)
- Dauerparkierzone (Parkfelder entlang Zihlstrasse beim Primarschulhaus)
- Notparkierzone (entlang der Oberdorfstrasse (soweit möglich), Grundstück Nr. 433 (solange verfügbar), Schulhausplatz beim Primarschulhaus)

Für die einzelnen gelten folgende Gebürentarife:

Zone	Ansatz	Parkierdauer
<b>Kurzzeitparkierzone</b>	Gratis	0 bis 2h
– Areal beim Dorfplatz	Fr. 3.00	2 bis 3h
	Fr. 4.00	3 bis 4h
	Fr. 5.00	4 bis 5h
	Fr. 6.00	5 bis 12h
<b>Langzeitparkierzone</b>	Fr. 1.00	0 bis 1h
– Altes Schulhaus	Fr. 2.00	1 bis 2h
– Altdorfbachweg (Parkhaus)	Fr. 3.00	2 bis 3h
– Zberg: nur PW (obere Ebene)	Fr. 4.00	3 bis 4h
	Fr. 5.00	4 bis 5h
	Fr. 6.00	5 bis 12h
	Fr. 8.00	12 bis 24h
	Fr. 6.00	zusätzlicher Tag
	Fr. 50.00	Monat
	Fr. 480.00	Jahr
<b>Dauerparkierzone</b>		
– Zihlstrasse Primarschulhaus	gelb markiert / Langparkierer Schule	
– Gemeindeverwaltung	gelb markiert / Besucher Gemeindeverwaltung	
– Spielplatz Primarschulhaus	gelb markiert / Besucher Gemeindeverw. und Kdo FW	
– Unterwilenweg & -strasse	Dauervermietete Parkplätze	
– Zberg: nur Car (untere Ebene)	Dauervermietete Carparkplätze	
<b>Notparkierzone</b>		
– Schulhausplatz beim Primarschulhaus (nur bei Bedarf)	Gemäss separater Parkuhr – p.m.	
– Entlang Oberdorfstrasse – entlang Bühlstrasse beim Sportplatz	Die Gebühr wird vom Gemeinderat im Einzelfall festgesetzt, sofern er dafür zuständig ist.	

Abbildung 6: Gebührenansätze PP-Reglement



## 2.2 Kantonale Planungen

### Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan aus dem Jahr 2009 wurde im Jahr 2015 teilrevidiert und 2019 angepasst.

«Der Richtplan ist strategisches Führungs- und Leitinstrument für räumliche Entwicklung. Er steuert die angestrebte räumliche Entwicklung unter Beachtung wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und ökologischer Gesichtspunkte und beauftragt die zuständigen Instanzen mit der Umsetzung.»

Der Richtplan wird wie folgt gegliedert:

- Zielsetzung
- Raumstrukturen
- Siedlung
- Mobilität
- Landschaft
- Ver- und Entsorgung

Vitznau wird im Zusammenhang mit der Schifffahrt, dem Tourismus und der Seeuferplanung erwähnt.

Bezüglich Mobilität ist folgende Zielsetzung definiert worden:

«Die Abstimmung der Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Umwelt hat im ganzen Kanton Priorität.»

Für alle weiteren projektrelevanten Inhalte wurde das Kapitel «Mobilität» gesichtet.

Übergeordnete verbindliche Inhalte:

- Lärmschutz entlang von Strassen – in wohnorientierten Zonen der Stadt Luzern, der Agglomeration und den Zentren wird die Wohnqualität mit Massnahmen zur Verkehrsberuhigung gefördert.
- Öffentlicher Verkehr – Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee im Raum Luzern ist für den Tourismus sowie für den Pendlerverkehr bedeutend. Die Fahrpläne sind möglichst auf die übrigen Angebote des öffentlichen Verkehrs abzustimmen.
- Fusswegnetz – Gemeindeplanung im kommunalen Erschliessungsrichtplan – Abstimmung Aggloprogramm und Ortsplanung, sichere Führung insbesondere zu Haltestellen.
- Wanderwegnetz – Federführung liegt bei regionalen Entwicklungsträgern, Verknüpfungen im Siedlungsgebiet sicherstellen.
- Freizeittrouten SchweizMobil – Federführung liegt bei der vif – Routen werden gefördert, realisiert und betrieben.

Für Vitznau relevant ist die Verortung von einer Lärmbelastung über dem Immissionsgrenzwert in ihrem Gemeindegebiet (vgl. Abbildung 7). Die Lärmsanierung ist abgeschlossen (vgl. Kapitel 3.8).

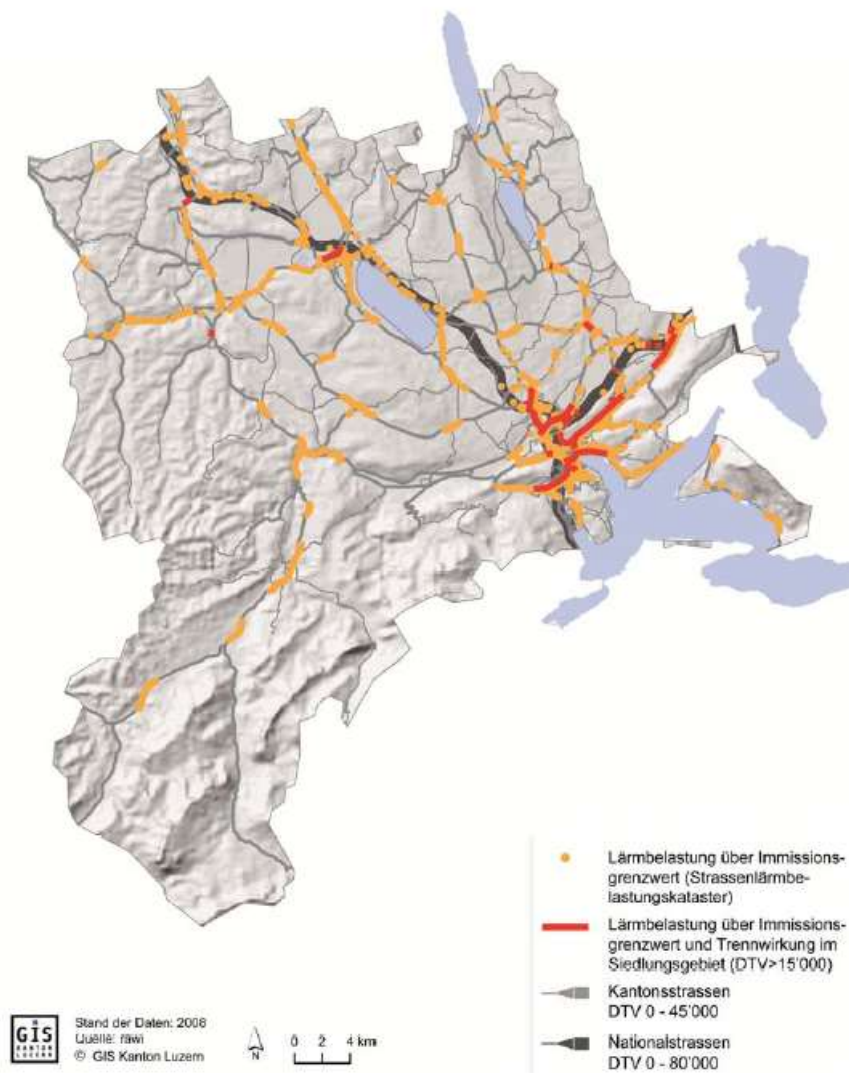


Abbildung 7:  
Problemkarte Siedlungsbelastung Lärm –  
Kantonaler Richtplan LU

### Strassenprojekt Seestrasse – K2b

Das Strassenprojekt Seestrasse K2b ist als Sanierungsprojekt Plus ausgearbeitet worden. Die Planaufgabe hat im Jahr 2023 stattgefunden. Mit der Umsetzung ist frühestens im Jahr 2025/26 zu rechnen. Folgende Inhalte werden im Projekt abgebildet:

- Im Zentrum ist eine Tempo-30-Zone vorgesehen
- Die Bushaltestellen werden nach BehiG ausgestaltet
- Linienführung der Strasse wird belassen

### Wanderwegrichtplan

Der Regionale Teilrichtplan Wanderwege LuzernPlus, Stand 14.04.2020, macht Aussagen zu Anpassungen im Wanderwegnetz. In Vitznau sind folgende Anpassungen angedacht:

- Ab dem Rigiweg bis zu nach Oberschwanden wird der Wanderweg neu geführt
- Von der Festung her bis nach Gebetswil wird eine neue Führung angestrebt

## 2.3 Regionale Planungen

### Agglomerationsprogramm Luzern, 4. Generation

Das Agglomerationsprogramm Luzern der 4. Generation wird Mitte Juni 2021 zur Prüfung eingereicht. Das Agglomerationsprogramm baut auf den vorherigen Versionen auf und wurde gezielt weiterentwickelt. Die Inhalte sind:

- Zukunftsbild
- Handlungsbedarf
- Teilstrategien
- Massnahmen

Ausserdem unterscheidet sich die 4. Generation bezüglich Bearbeitungsperimeter. Dies betrifft die Gemeinde Vitznau aber nicht.

Im Agglomerationsprogramm werden Aussagen zu Vitznau bezüglich der Erschliessung zu touristischen Eingangstoren namentlich der Talstation der Rigibahn gemacht. Konkret wird festgehalten, dass unter Berücksichtigung möglicher Ausbauten des ÖV-Angebots und Fussverkehrsangebots mit dem MIV (motorisierter Individualverkehr) erschlossen werden soll. Zu prüfen gilt, ob geeignete Sammelparkplätze bereitgestellt und mittels Zufahrtssteuerung (Dosierung, Bewirtschaftung) und Parkleitsystem effizient betrieben werden könnten.

Ebenfalls wurden Aussagen zur verkehrlichen Entwicklung gemacht. «Bis 2040 wird eine Zunahme der Fahrleistung des MIV von 28% (gegenüber 2017) erwartet. In der Stadt Luzern ist der Anstieg mit 24% unterdurchschnittlich, in den peripheren Gemeinden (z.B. Hildisrieden, Vitznau, Schwarzenberg, Meierskappel) dagegen mit rund 33% überdurchschnittlich.»<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Quelle: Agglomerationsprogramm 4. Generation

## 3 Analyse

### 3.1 Strukturdaten / Siedlung

#### Bevölkerungsentwicklung und Prognose

Die Gemeinde Vitznau verzeichnete in den letzten 20 Jahren zwei grössere, sprunghafte Wachstumsphasen. Von 1991 bis 2001 lag die Bevölkerung bei konstanten 1'080 Einwohnern mit nur wenigen jährlichen Schwankungen. Im Jahr 2003 setzte die erste Wachstumsphase auf rund 1'270 Einwohnern ein, dieser Bevölkerungsstand blieb wiederum bis ins Jahr 2011 konstant. Im Jahr 2012 setzte die zweite Wachstumsphase ein mit hohen durchschnittlichen Wachstumswerten von 2.6% pro Jahr. Die Bevölkerung wuchs von 2012 bis 2019 um rund 20% auf 1'430 Einwohner.

Bei der Bevölkerungsprognose stützt sich der Verkehrsrichtplan auf die Zahlen des Siedlungsleitbildes ab. Bis 2035 wird eine verträgliche Obergrenze von 1'600-1'700 Einwohnern und bis 2050 von 1'800-2'000 Einwohnern definiert.

Der Grossteil bzw. 62% der heutigen Bevölkerung ist zwischen 20 und 64 Jahren alt. Im kantonalen Vergleich sind jüngere Generationen im Alter von 0-19 Jahren unter- und ältere Generationen im Alter über 65 Jahren übervertreten (LUSTAT Jahrbuch 2022).

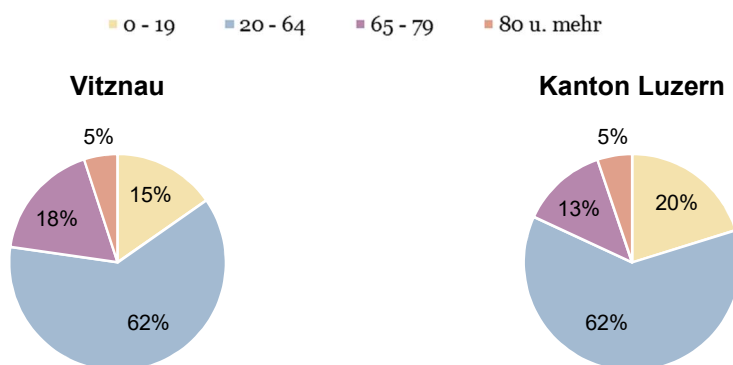


Abbildung 8: Vergleich der Bevölkerungsstruktur Vitznau und Kanton Luzern (LUSTAT 2022)

Siedlungsstrukturen mit geringer Dichte sind punktuell über das ganze Siedlungsgebiet verteilt (Abbildung 9). Im Umfeld der Station der Rigibahn sind die höchsten Dichten anzutreffen.

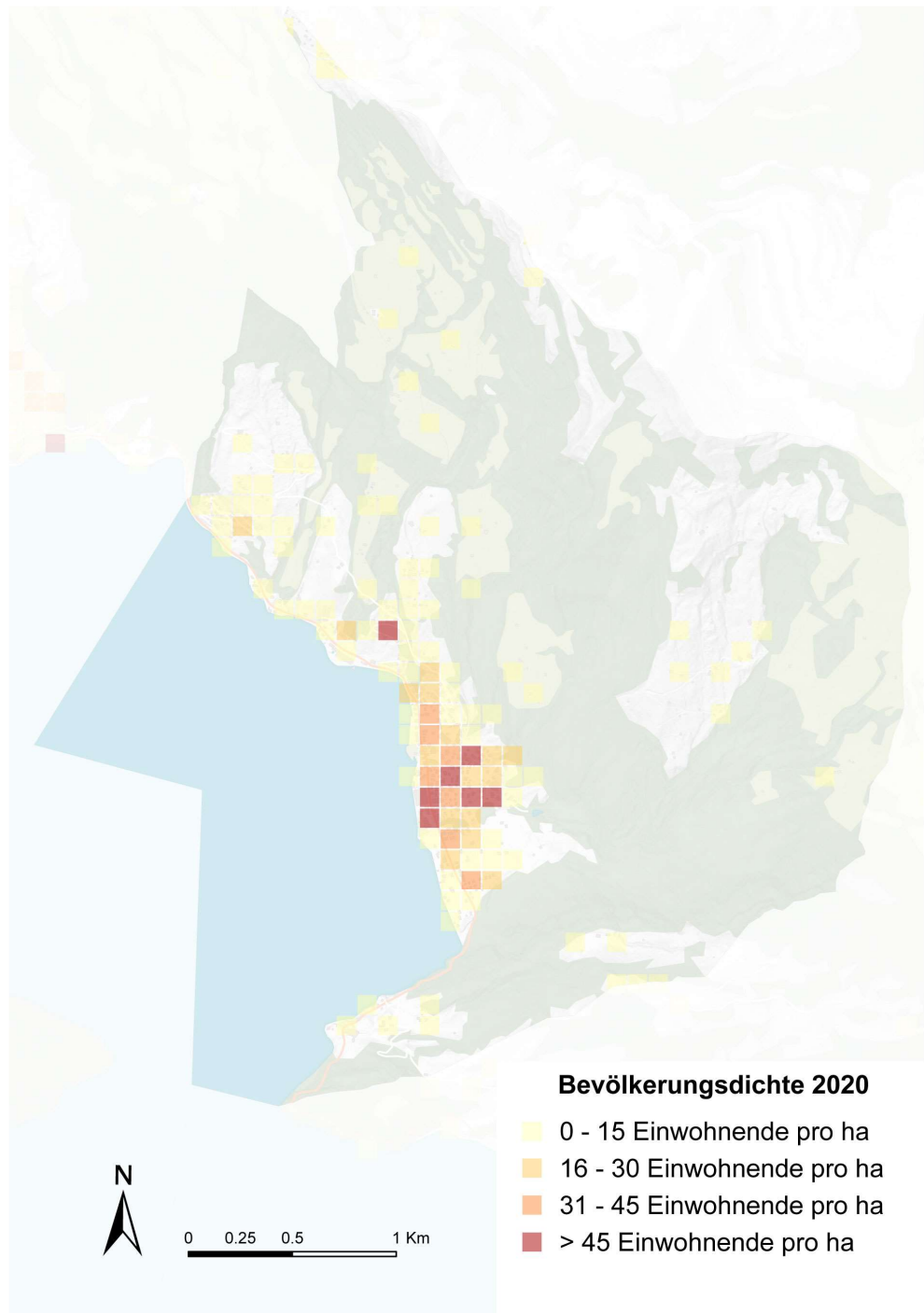


Abbildung 9:  
Bevölkerungsdichte 2019 pro Hektar (ha)  
in der Gemeinde Vitznau  
(Quelle: BFS STATENT 2020)

### Beschäftigte, Tourismus und Unternehmen

Bedeutendster Wirtschaftssektor der Gemeinde Vitznau ist der dritte Sektor (Dienstleistungssektor), dessen Beschäftigte im Zeitraum von 2011 bis 2019 von 275 auf 662 Beschäftigte angestiegen ist. Gemessen am Gemeindetotal umfasst der dritte Sektor 87% sämtlicher Beschäftigten und 75% der Arbeitsstätten. Konstante Werte mit nur geringfügigen Schwankungen umfasst der erste Sektor (Urproduktion/Landwirtschaft), während der zweite Sektor (Industrie/Gewerbe) seit mehreren Jahren leicht rückläufige Beschäftigtenzahlen aufweist. Gesamthaft gesehen ist die Zahl der Beschäftigten stärker gestiegen als die Wohnbevölkerung; von 371 Beschäftigten im Jahr 2011 auf 758 im Jahr 2019. Innerhalb des dritten Wirtschaftssektors nimmt der Tourismus eine bedeutende Stellung ein. Der wichtige Stellenwert des ersten Sektors bzw. der (Berg-)Landwirtschaft liegt nicht nur in der relativ hohen Zahl der Arbeitsstätten und Beschäftigten begründet, sondern auch in ihrem Beitrag zur Pflege und Wahrung des Landschaftsbilds.

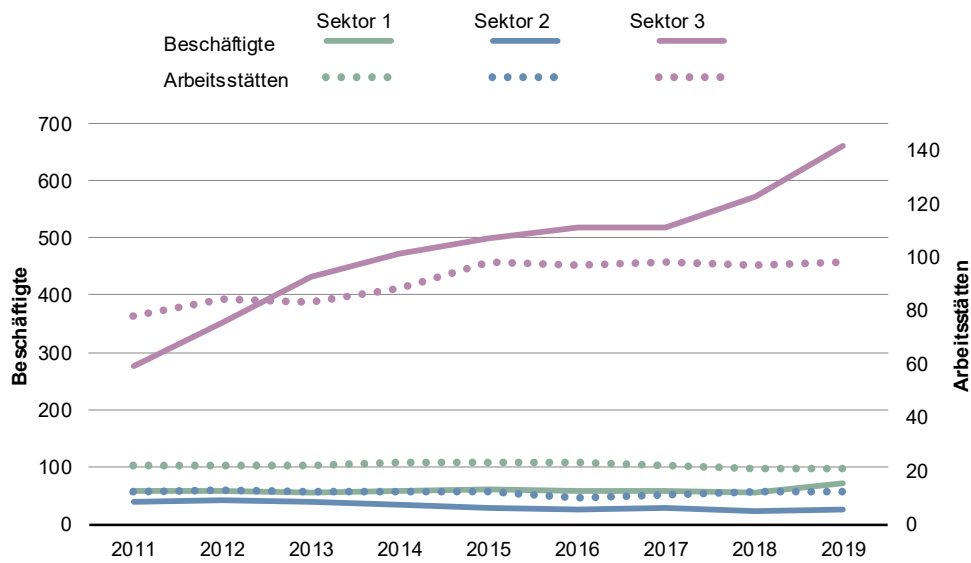


Abbildung 10: Entwicklung der Beschäftigten und Arbeitsstätten nach Wirtschaftssektor (BFS, LUSTAT 2022)

Die Arbeitsplätze konzentrieren sich vergleichbar zur Einwohnerdichte im Bereich der Station der Rigibahn (Abbildung 11). Eine ebenfalls höhere Arbeitsplatzdichte ist im Bereich des Park Hotels Vitznau zu verorten. Weitere Arbeitsplatzstandorte mit meist maximal 10 Arbeitsplätzen sind über das gesamte Gemeindegebiet verteilt.

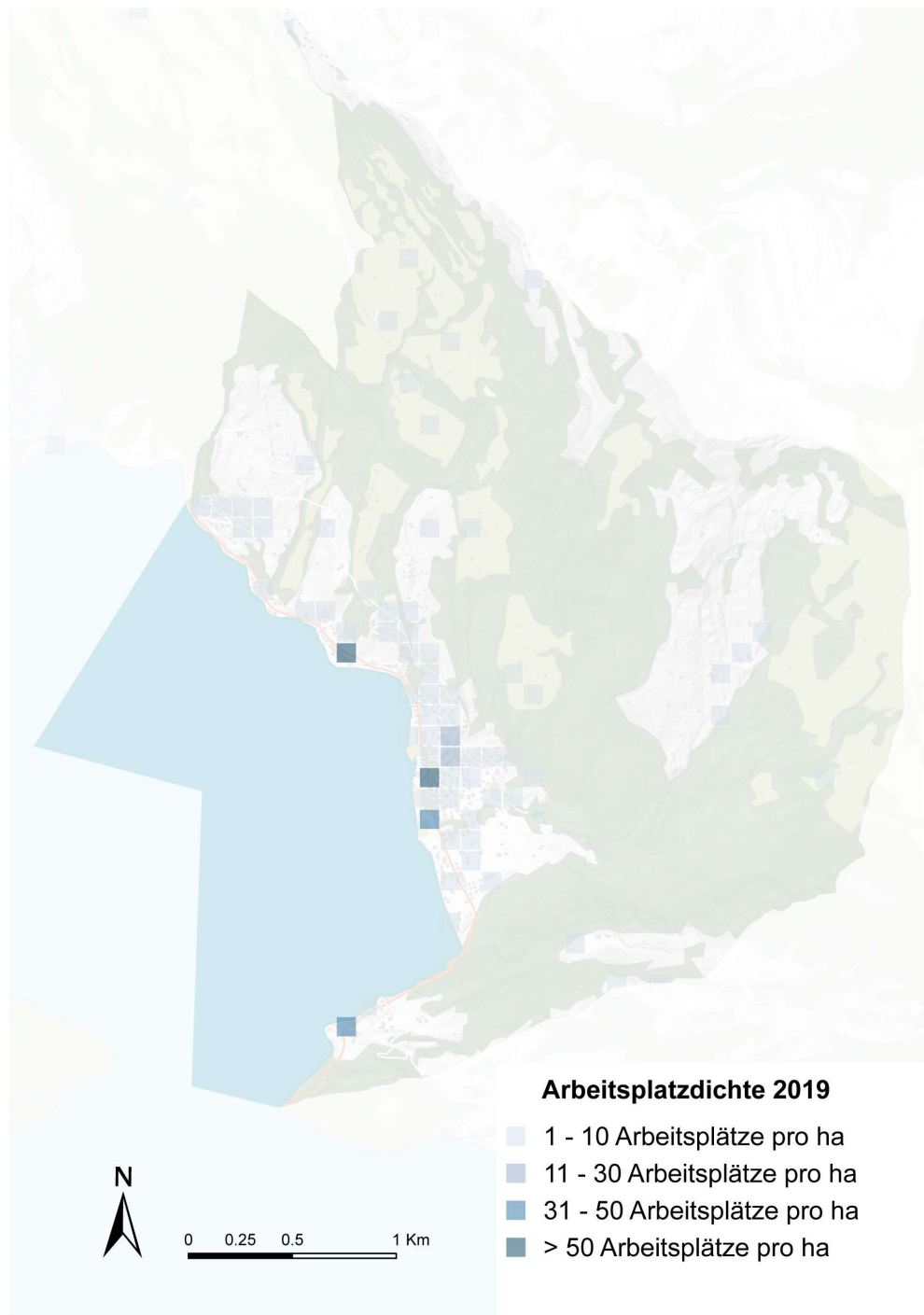


Abbildung 11:  
Arbeitsplatzdichte 2019 pro Hektar (ha) in  
der Gemeinde Vitznau  
(Quelle: BFS STATENT 2019)

## Siedlungsentwicklung

Die Gemeinde Vitznau zählt zusammen mit Weggis und Greppen zu den Rigigemeinden, die nur mit dem Schiff mit dem übrigen Kantonsgebiet direkt verbunden sind.

Um die Jahre 1864 war Vitznau geprägt von Landwirtschaft und Fischerei. Die heutige Seestrasse wurde über den Kirchweg geführt und hat den Dorfplatz umfahren. Die 1843 erbaute «Pfarrkirche St. Hieronymus» hat schon zu dieser Zeit das Ortsbild massgeblich geprägt und bildete den Mittelpunkt des Dorfplatzes.

Mit der Einweihung der Rigibahn 1871 erfuhr der Tourismus die erste starke Entwicklung und erreichte in der Belle Epoque seine Blütezeit. Vitznau hat sich zum Kurort entwickelt. Die Erschliessung mit dem Dampfschiff nach Luzern wurde mit dem Bau der Schiffstation 1919 vollständig gewährleistet. Ab 1837 verkehrten zwar Dampfschiffe auf dem Vierwaldstättersee, jedoch musste man, um nach Luzern zu kommen, in Weggis einsteigen. Ab 1865 legte das Schiff in Vitznau nicht an, sondern weiter aussen im See, wobei die Passagiere mittels Ruderboten und danach mittels «Dampfschiffbrücke» zum Schiff gelangen konnten.

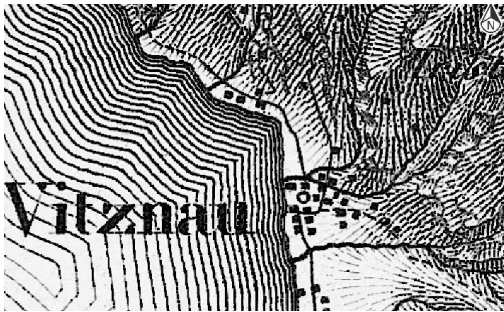


Abbildung 12: 1864

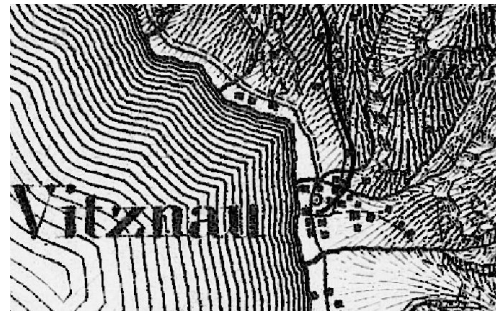


Abbildung 13: 1871

Durch den Bau des Bahntunnels 1967 querte die Rigibahn nicht mehr die Kantonsstrasse à Niveau. Ein Jahr danach wurde das neue Primarschulhaus eingeweiht. 2013 wurde das Schulhaus renoviert. Die erste starke Siedlungsentwicklung setzte im Jahr 2003 ein. Ab 2012 bis heute hat sich die Bevölkerung nochmals stark entwickelt. Die Gemeinde gilt heute als nahezu vollständig bebaut. Der Frühkurs um 6:46 Uhr des Schiffs «Gipfelschiff» wurde im Jahr 2012 von der SGV gestrichen. Seitdem müssen Pendelnde in Richtung Luzern in Weggis vom Bus auf das Schiff umsteigen. Grundlage für den Entscheid haben die tiefen Fahrgastfrequenzen ab Vitznau gebildet. Diese entstanden unter anderem durch die Verlegung der Oberstufe in Weggis, da der Bus direkt zur Oberstufe fährt. Wird das Schiff benutzt muss entweder ein Fussweg zur Oberstufe oder ein Umsteigen in Weggis in Kauf genommen werden. Dies hat dazu geführt, dass die Verbindung kaum mehr als Schulweg genutzt wird.

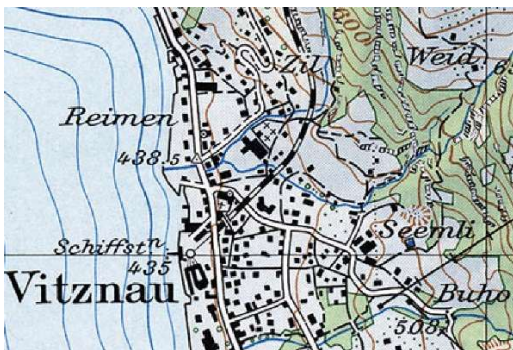


Abbildung 14: 1971

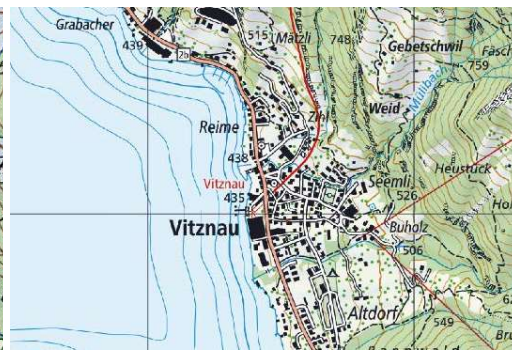


Abbildung 15: 2013



### **Erschliessungsrichtplan – Stand der Erschliessung**

Der Erschliessungsrichtplan der Gemeinde Vitznau wird parallel erarbeitet und macht Aussagen zu den unerschlossenen Bauzonen, Sanierungsgebieten und Reservezonen. In der Gemeinde Vitznau gibt es 2 unerschlossene Bauzonen, 4 Sanierungsgebiete und 5 Reservezonen. Dazu kommen 11 Bauzonen, die zwar erschlossen, jedoch nicht überbaut sind. Die Erschlossenheit einer Bauzone bedeutet, dass neben der Erschliessung durch eine Strasse auch entsprechende Werkleitungen bis zur Parzellengrenze vorhanden sein müssen. Fehlt eine Komponente gilt das Gebiet als unerschlossen. Die Feinerschliessung der Bauzone ist Aufgabe der Grundeigentümerschaft.

#### Unerschlossene Bauzonen

- E1 Gebiet Huseboden
- E2 Gebiet Zberg

#### Sanierungsgebiete

- E3 Gebiet Schwanden
- E4 Gebiet Teufibalm
- E5 Gebiet Gruebisbalm
- E6 Gebiet Gäbetschwil

#### Reservezonen

- R 1 Gebiet Ächerli
- R 2 Gebiet Reime
- R 3 Gebiet Büel
- R 4 Gebiet Semli
- R 5 Gebiet Zberg Nordost

Genauere Informationen sind dem Erschliessungsrichtplan zu entnehmen.

### **Entsorgung**

Das Entsorgungswesen in Vitznau ist neben den öffentlichen Entsorgungsstellen mit Entsorgungstouren organisiert. Heute besteht die Problematik, dass die Entsorgungswagen nicht alle Strassen befahren können, bzw. in Sackgassen wenden müssen. Dies sorgt dafür, dass die Touren sehr lange sind und keine effiziente Abwicklung möglich ist. Im Raum stehen Sammelstellen, die einzelne Gebiete zusammenfassen, um Umwege zu vermeiden bzw. zu minimieren.

## **3.2 Mobilitätsverhalten**

### **Pendlerströme**

Die Gemeinde Vitznau verfügt über 732 Auspendelnde (100%). Diese orientieren sich vorwiegend in Richtung Weggis und Luzern: 21% der Beschäftigten, die in Vitznau wohnen, pendeln nach Weggis (12%) oder Luzern (9%) (Tabelle 1). Nach Küsnacht (SZ), Zürich und Schwyz pendeln je rund 5%. Der grösste Teil der Beschäftigten (54% bzw. 276 Personen) verbleibt jedoch in der Gemeinde Vitznau.

In der konträren Perspektive der Einpendelnden (515) nehmen entsprechend die Binnenpendelnden von Vitznau mit 54% (276) einen grossen Anteil ein. Weggis und Küsnacht (SZ) sind mit jeweils 7% die weiteren wichtigsten Wohnorte der Beschäftigten in Vitznau.

Auspendelnde		Einpendelnde	
Zielgemeinde	Anteil von allen Beschäftigten, wohnhaft in Vitznau	Herkunftsgemeinde	Anteil von allen Beschäftigten in Vitznau
Vitznau (Binnenpendelnde)	38%	Vitznau (Binnenpendelnde)	54%
Weggis	12%	Weggis	7%
Luzern	9%	Luzern	3%
Küssnacht (SZ)	5%	Küssnacht (SZ)	7%
Zürich	5%	Zürich	2%
Schwyz	5%	Schwyz	1%
Zug	3%	Gersau	2%
Risch	2%	Ingenbohl	3%
Baar	2%	Kriens	1%
Diverse Gemeinden	19%	Diverse Gemeinden	20%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>Total</b>	<b>100%</b>

Tabelle 1:  
Ziel- / Herkunftsgemeinde der Aus- und Einpendelnden nach / aus Vitznau  
(Quelle: BFS Pendlermatrix, Registerverknüpfung 2018)

## Verkehrsmittelwahl

Die Auswertung des Mobilitätsverhaltens, insbesondere die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung von Vitznau und der Zupendelnden, ist nicht möglich, da die Stichprobe im Mikrozensus Mobilität und Verkehr (BFS / ARE) zu klein ist. Eine Abschätzung aufgrund des Gemeindetyps ist möglich, aber mit Vorsicht zu lesen (Tabelle 2).

Demnach dürfte in der Betrachtung nach Tagesdistanz in Kilometern der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit 73% dominieren, während rund 19% der Distanz mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) zurückgelegt wird.

In der Betrachtung nach Anzahl Etappen dominiert mit 49% ebenfalls der motorisierte Individualverkehr (MIV). Mit 38% der Etappen kommt dem Fussverkehr aber ebenfalls eine bedeutende Rolle zu. Der öffentliche Verkehr nimmt in dieser Auswertung mit 9% eher eine untergeordnete Rolle ein.

Kenngrösse	Rad				
	zu Fuss	(inkl. E-Bike)	ÖV	MIV	Sonstige
Mittlere Tagesdistanz im Inland pro Person (km)	1.7	0.7	8.1	31.2	1.0
Mittlere Tagesdistanz im Inland pro Person (%)	4%	2%	19%	73%	2%
Mittlere Anzahl Etappen im Inland pro Person und Tag	1.6	0.1	0.4	2.1	0.1
% Etappen im Inland pro Person und Tag	38%	2%	9%	49%	2%

Tabelle 2: Kenngrössen zum Mobilitätsverhalten für Gebiete ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne gemäss BFS/ARE Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

### 3.3 Öffentlicher Verkehr

Das Angebot im öffentlichen Verkehr (ÖV) ist in Vitznau durch die Buslinie 502 geprägt, welche die Seestrasse befährt und die Fahrgäste zu den Schiffstationen am Vierwaldstättersee befördert. Die Analyse des Schiffes basiert auf dem Fahrplan aus dem Jahr 2019 (vor COVID-19). In Tabelle 3 sind die Angebote des ÖV zusammengefasst.

Linie	Verlauf	Takt-Angebot
Buslinie 502	Arth, Klostermatt – Steinen – Schwyz – Brunnen – Gersau – Vitznau – Weggis – Küssnacht a.R., Bahnhof	30-Min.-Takt
Buslinie 528	Rotkreuz, Bahnhof Nord – Küssnacht a.R. – Weggis – Vitznau, Station	2 Kurspaare am Morgen (nur Richtung Rotkreuz) und Abend (Montag bis Freitag)
Rigibahn	Rigi Kulm – Vitznau	60-Min.-Takt
Schiff 3600.2	Luzern – Weggis – Vitznau – Beckenried – Brunnen – Flüelen	7 bis 15 Kurspaare (je nach Jahreszeit)

Tabelle 3: Übersicht ÖV-Angebot in Vitznau mit Taktangebot

Auch wenn auf dem Wasserweg kein exakter Taktfahrplan wie auf der Buslinie 502 angeboten wird, stellt das Schiff attraktive Verbindungen zum Beispiel nach Beckenried her. Nach Luzern ist das Schiff die einzig verfügbare Direktverbindung von Vitznau her. Mit einer Reisezeit von ca. einer Stunde ist diese Verbindung gegenüber der Bus- und S-Bahn-Verbindung mit Umstieg in Küssnacht am Rigi ebenbürtig.

Vergleicht man die Fahrpläne nach Saison ist der Sommerfahrplan am dichtesten, dies ist darauf zurückzuführen, dass die Fahrplandichte auf die Auslastung durch Tourist\*innen abgestimmt ist. Für den Pendlerverkehr von Vitznau nach Luzern besteht morgens eine Verbindung, die zwar ein Umsteigen in Weggis verlangt, aber im Vergleich zu den Direktverbindungen mit dem Schiff ab 10:00 bzw. 11:00 kein Reisezeitverlust mit sich bringt. Ausser im Winterfahrplan sind zu den übrigen Pendlerzeiten (Mittag und 17:00) direkte Verbindungen mit dem Schiff von und nach Luzern vorhanden. Eine Wiedereinführung der direkten Verbindung von Vitznau nach Luzern und umgekehrt über das gesamte Jahr ist der Gemeinde Vitznau ein grosses Anliegen.

Fahrplan	Takt	Takt von .. bis..	Direkt nach Luzern Morgen	Direkt nach/von Luzern Mittag	Direkt von Luzern Abend	Zeitverlust bei Anschluss über Weggis	sonstiges
Winter	60'	11-18	Nein - über Weggis	JA	Nein - über Weggis	Nein kein Zeitverlust	Mittag Verstärkungs-kurse, Unterbruch Direktverbindung um 17:00 keine
Herbst	60'	10-20	Nein - über Weggis	JA	JA	Nein kein Zeitverlust	Verstärkungs-kurse
Sommer	60'	10-20	Nein - über Weggis	JA	JA	Nein kein Zeitverlust	Mittag, 15-16:00 und Morgens ab Luzern verstärkt keine
Frühling	60'	11-20	Nein - über Weggis	JA	JA	Nein kein Zeitverlust	Verstärkungs-kurse

Tabelle 4: Auswertung Schifffahrplan

In Abbildung 16 sind die Linienverläufe auf dem Gemeindegebiet von Vitznau dargestellt. Die Bushaltestelle Vitznau, Station fungiert dabei als Wendepunkt für die Buslinie 528.



Abbildung 16: Übersicht ÖV-Angebot in der Gemeinde Vitznau

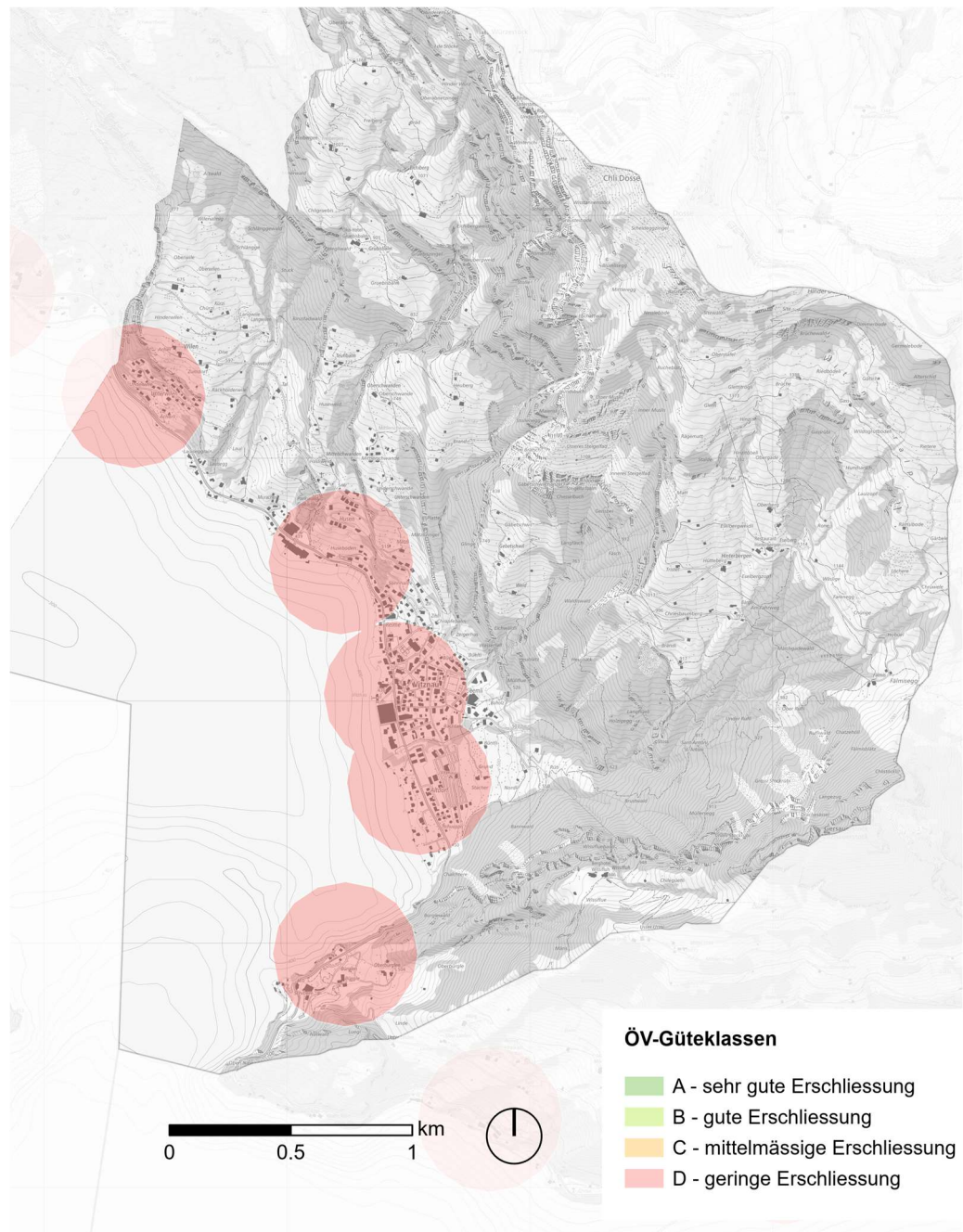


Abbildung 17:  
Übersicht Güteklassen öffentlicher Verkehr  
und Einzugsbereich Haltestellen  
(Quelle: BFS STATENT 2022)

Mit dem beschriebenen ÖV-Angebot wird gemäss der Abbildung 17 in Vitznau ausschliesslich die ÖV-Gütekategorie D<sup>6</sup> erreicht. Dabei ist Vitznau im Vergleich zu anderen Seegemeinden im Kanton Luzern und Schwyz vergleichbar, wenn auch etwas weniger gut erschlossen. Die Gemeinden Weggis und Gersau beispielsweise weisen punktuell die Güteklasse C auf. In den jeweils markierten Einzugsbereichen leben rund 1'000 Menschen, was 70% der Gesamtbevölkerung von Vitznau entspricht. Bei den Beschäftigten sind mit knapp 600 über 85% der Gesamtbeschäftigten in Güteklasse D mit dem ÖV erschlossen.

<sup>6</sup> In der ÖV-Gütekategorie sind auch die Schiffsverbindungen enthalten. Stichtag für die Auswertung der ÖV-Güteklassen nach ARE ist jedoch ein Werktag ausserhalb der Ferien und der touristischen Hochsaison (für 2020/2021 ist der Stichtag z.B. der 24.03.2021). Das Schiffsangebot entspricht zu dieser Zeit in Vitznau in etwa der Hälfte des Angebots im Hochsommer.

### 3.4 Fuss- und Radverkehr

Das Fussverkehrsnetz in Vitznau ist feinmaschig und direkt. An den wichtigsten Stellen sind Fussgängerstreifen vorhanden. Einige Streifen sind auf dessen Sicherheit zu prüfen und allenfalls mit einer Mittelinsel zu versehen. Ein durchgehendes einseitiges Trottoir entlang der Kantonsstrasse ist vorhanden. Zwischen der Bushaltestelle «Vitznau, Park Hotel» und dem Parkhaus der Rigibahnen steht den Zufussgehenden ein beidseitiges Trottoir zur Verfügung.

In der Gemeinde Vitznau wird der Rundweg «Promenade» geführt und führt an aussichtsreichen Orten vorbei. (vgl. Teilplan Fussverkehr)

Das Wanderwegnetz ergänzt die kommunalen Fusswege und setzt auf Grund der verstärkten Frequentierung für künftige Strassensanierungen höhere Sicherheits- und Ausbaustandards voraus. Die Wanderwegroute «Waldstätterweg – Nr. 98» ist eine regionale Wanderroute und verläuft über Gersau, Vitznau, Weggis bis nach Küsnacht a. R.. In Vitznau wird der Wanderweg auf der Höhe «Zberg» von der Kantonsstrasse ins Quartier geführt und verläuft parallel zur Kantonsstrasse in Richtung Weggis. Die kommunalen Wanderrouen (gelb) verbinden lokale Attraktoren wie die Luftseilbahnen, die Rigi-Bahnen, die Festung Vitznau, den Sportplatz, den Campingplatz, Hinterberge, Wissfluh und den Friedhof. Bei den roten Bergwanderwegen sind keine Routeninformationen vorhanden. Die Bergwanderwege sind nur im Sommer begehbar.

Öffentliche Seezugänge haben einen hohen Stellenwert in Vitznau. Sie werden laufend aufgewertet und optimiert.

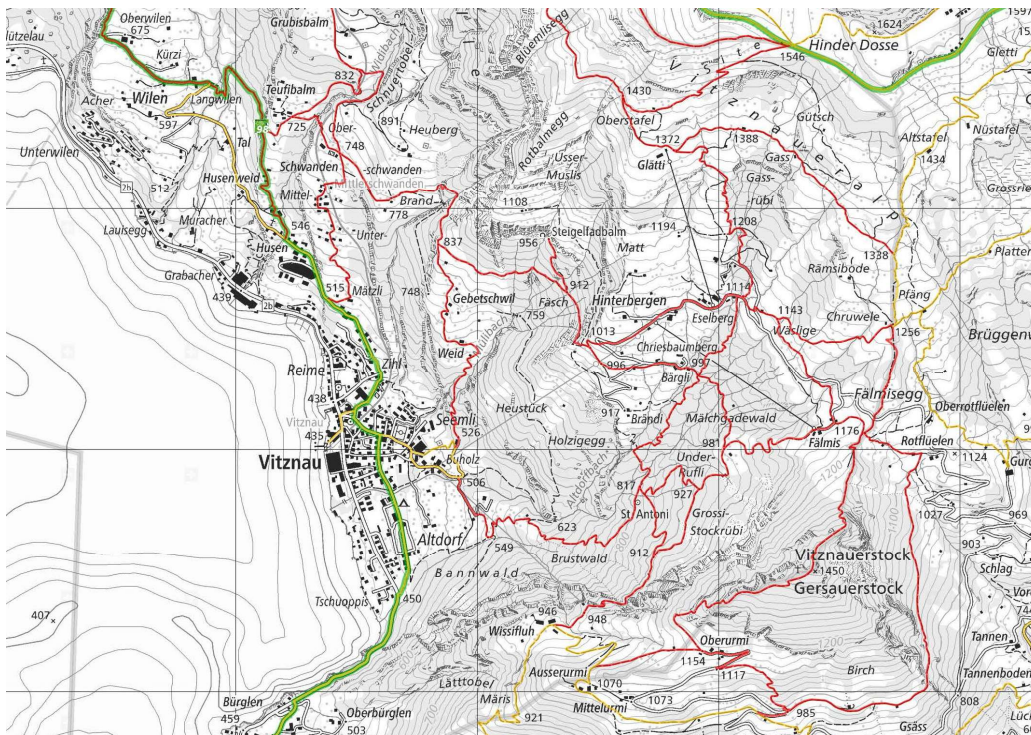


Abbildung 18: Wanderwege  
(Quelle: map.schweizmobil.ch)

Das Velowegnetz in Vitznau entspricht dem Strassennetz und ist entsprechend von stark steigenden Strassenräumen geprägt. Eine kantonale Radroute führt nicht durch die Gemeinde. Im gesamten Gemeindegebiet verfügt der Veloverkehr über keinerlei Infrastruktur wie markierte Radstreifen oder abgetrennte Radwege. Dies ist unter anderem auf die engen Platzverhältnisse in der Gemeinde zurückzuführen. Gemäss Beobachtungen sind viele Velos auf den Trottoirs unterwegs, was zum Teil zu Konflikten zwischen Fuss- und Veloverkehr führen kann. Diese beiden Voraussetzungen führen dazu, dass der Veloverkehr nur eine untergeordnete Rolle einnimmt.

Im kantonalen Radroutenkonzept von 1994/2009 ist festgehalten, dass die Kantonstrasse K 2b nicht Bestandteil des kantonalen Velowegnetzes ist. In der neuen, überarbeiteten Velowegnetzplanung ist die Strasse als Velohaupttroute klassifiziert. Die entsprechenden Standards sind im Velokonzept 2035 festgehalten (Entwurf Feb. 2024). Diese Arbeiten sind allerdings nicht abgeschlossen.

Schweiz Mobil führt die regionale Route Nr. 38 «Luzern Hinterland Rigi» über die Seestrasse. Die Route kommt von Brunnen-Gersau über Vitznau weiter nach Weggis, Küsnacht a. R..

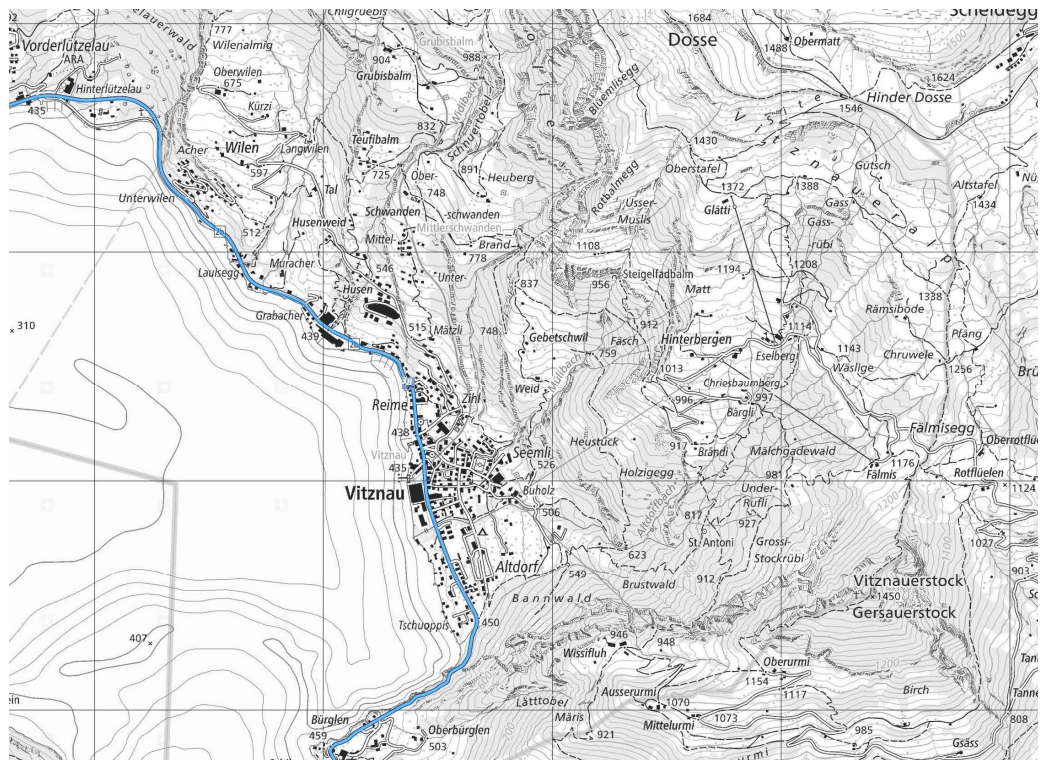


Abbildung 19: Radwege (Quelle: map.schweizmobil.ch)

Vitznau verfügt über ein Rent-a-Bike-Angebot beim «Swiss Historic Hotel – Hotel am See». Öffentliche Veloabstellplätze finden sich an den folgenden Standorten:

- Rigibahn (10 Abstellplätze)  
*Nahe Bushaltestelle «Vitznau Station» und Parkhaus Seestrasse*
- Primarschulhaus (15 Abstellplätze)
- Volg (4 Abstellplätze)
- Kurpark an drei Standorten (ca. 20 Abstellplätze)  
*Seezugänge nahe Seestrasse 54*
- Brougier Park (6 Veloabstellplätze)  
*Nahe Bushaltestelle «Unterwilen», Seezugang*

Im Rahmen der Zentrumsentwicklung sind im Zusammenhang mit der Reduktion von Parkfeldern weitere Veloabstellplätze (ca. 10-15 Stück) geplant.

### 3.5 Motorisierter Individualverkehr

#### Strassennetz und Temporegime

Durch Vitznau führt eine Kantonstrasse entlang vom See. Die Seestrasse K2b führt von Weggis her durch Vitznau und weiter Richtung Gersau.

Im Innerortsbereich weist die Seestrasse eine mangelhafte Gestaltung auf, welche zu wenig siedlungsverträglich ist und die Ansprüche des Fuss- und Veloverkehrs zu wenig berücksichtigt (z.B. fehlende Velostreifen und schmale Trottoirs, Querungsstellen, Fahrbahnbreiten usw.). Speziell im Zentrumsbereich wird man dem repräsentativen Charakter der Tourismusgemeinde nicht gerecht, wobei vor allem ein Handlungsbedarf bezüglich Querbarkeit und Aufenthaltsqualität besteht. Durch die vorgesehene Sanierung auf der K2b wird das Tempo im Zentrumsbereich (Vitznauerhof – Reformierte Kirche) auf 30 km/h reduziert. Geplant ist eine Zonen-Signalisation. Seitens Gemeinde ist eine Erweiterung der Tempo-30-Zone bis zum Park Hotel gewünscht. Diese wurde vom Kanton geprüft und abgelehnt.

Auf den kommunalen Strassen gilt grundsätzlich Tempo 50. Die an den Zentrumsbereich (Vitznauerhof – Reformierte Kirche) anschliessenden Gemeindestrassen sollen in eine Tempo-30-Zone integriert werden. Seitens Gemeinde wird diesbezüglich ein Tempo-30-Gutachten erstellt.

Bezüglich der Verkehrssicherheit bestehen in Vitznau meist kleinere Mankos wie fehlende Rechtsvortrittsmarkierungen zur besseren Verständlichkeit oder ungenügende Sichtverhältnisse bei kleineren Knoten, Einmündungen oder Grundstücken.

#### Kapazitäten

Um eine Annäherung der aktuellen Verkehrsbelastung der Kantonsstrasse K2b zu erhalten, wird die Strassenverkehrszählung vom Jahr 2019 des Kantons Luzern herangezogen. Bei der Zählung wurden die kantonalen Zählstellen ausgewertet. Die von Vitznau am nächsten liegende Zählstelle befindet sich in Langenzihl. Der DTV beläuft sich auf 8'627 Fahrzeuge am Tag. Würde man sich auf das Agglomerationsprogramm der 4. Generation abstützen, wird zwischen 2017 und 2040 mit einem Verkehrswachstum von 33% gerechnet. Die 33% entsprechen dem effektiven durchschnittlichen Wachstum des DTV pro Jahr zwischen dem Jahr 2010 und 2019 an der Zählstelle Langenzihl in Weggis. Pro Jahr bedeutet dies ein Wachstum von 1.25%. Im Jahr 2040 wäre also mit einer Verkehrsbelastung von rund 11'000 Fahrzeugen am Tag zu rechnen. Die Prognose orientiert sich am Bedarf und nicht am Angebot.

Mit der geplanten Temporeduktion auf der Seestrasse K2b tut sich die Möglichkeit auf die Kapazität zu erhöhen, die Verträglichkeit des Verkehrs zu verbessern und der Lärm zu minimieren.

---



### 3.6 Parkierung

#### Öffentliche Parkierung

Die Gemeinde Vitznau verfügt innerhalb des Siedlungsgebiets über 430 öffentlich zugängliche Parkplätze, davon sind 2 Elektrofahrzeugen und 4 behinderten Menschen vorbehalten. Die Anlagen sind nachfolgend aufgeführt:

Ort	Anzahl PP normal	Elektro	Anzahl PP BehiG	Parkierzone	Bemerkung
<b>PW Parkplatz ZBerg</b>	Ca. 30		-	Langzeitparkierzone	Kiesparkplatz
<b>Carparkplatz ZBerg</b>	10			Carparkierzone	
<b>Altes Schulhaus</b>	33	1	-	Langzeitparkierzone	Weisse Parkfelder
<b>Areal Dorfplatz</b>	27			Kurzzeitparkierzone	Weisse Parkfelder
<b>Gemeindeverwaltung</b>	3		1	Besucher Gemeindeverwaltung	Gelbe Parkfelder (gratis)
<b>Spielplatz Primarschule</b>	2			Dauerparkierzone	Gelbe Parkfelder (fest reserviert)
<b>Primarschulhaus Zihlstrasse (Norden)</b>	9			Langzeitparkierzone	Gelbe Parkfelder (fest reserviert)
<b>Schulhausplatz</b>	Ca. 35			Notparkierung	Parkuhr vorhanden
<b>Luftseilbahn Hinterbergen</b>	Ca. 25			Privat	Kiesplatz – kostenpflichtig
<b>Luftseilbahn Wissifluh</b>	Ca. 20			Privat	Kiesplatz – kostenpflichtig
<b>Festung</b>	Ca. 25			Privat	Kiesplatz entlang Strasse – gratis – nutzungsgebunden
<b>Parkhaus Rigibahnen (TG) – Altdorfbachweg</b>	120		1	Langzeitparkierzone	Weisse Parkfelder
<b>Parkhaus Rigibahnen (oberirdisch)</b>	30			Langzeitparkierzone	Weisse Parkfelder
<b>Parkhaus Rigibahnen – Im Zentrum (TG)</b>	39	1	2	(Nicht im PP-Reglement)	Weisse Parkfelder
<b>Bühlstrasse beim Sportplatz</b>	Ca. 15			Notparkierung	Rasenfläche
<b>Total</b>	<b>423</b>	<b>2</b>	<b>4</b>		

Tabelle 5: Zusammenstellung öffentliche Parkierungsanlagen in Vitznau

Die definierten Bedingungen der Notparkierung werden heute nicht so umgesetzt. Die Notparkierung steht, ohne dass wirklich alle Parkfelder im Dorf ausgelastet sind, zur Verfügung und bedingt keiner speziellen Bewilligung seitens der Gemeindebehörde.

#### Carparkierung

Eine grosse Anzahl an Touristen besucht die Rigi mit einem Carunternehmen, welches sie häufig im Bereich vom Haltebereich der Haltestelle «Station» ablädt. Dieser Abladevorgang führt zu Konflikten. Dazu kommt, dass die Carchauffeure ihre Fahrzeuge bis zu einer Stunde stehen lassen, was die Konflikte zusätzlich verschärft. Am Siedlungsrand «Zberg» hat die Gemeinde eigens für die Carunternehmen eine Abstellmöglichkeit für ca. 10 Cars eingerichtet.

## Private Parkierung

Die Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht und Ersatzabgaben sind im Bau- und Zonenreglement (BZR) festgehalten. Mit der Regelung in der BZR werden klare Voraussetzung für die Grundeigentümerschaft getroffen. Die Möglichkeit für eine Reduktion der Parkplätze im Zentrum (Dorfkern, Kernzone) wird ein Spielraum für die Bauherrschaft ermöglicht.

	Für Bewohner oder Beschäftigte	Für Besucher oder Kunden
<i>Wohnbauten:</i>		
Einfamilienhaus	1 A. pro 100 m2 HNF, mind. 1 A. pro Einfamilienhaus	keine (Garagenvorplatz toleriert)
Mehrfamilienhaus	1 A. pro 100 m2 HNF, mind. 1 A. pro Wohnung***	zusätzlich mind. + 10 % der Bewohner-A
<i>Industrie- / Gewerbebetriebe</i>		
	1 A. pro 100 m2 HNF	0.2 A. pro 100 m2 HNF
<i>Dienstleistungsbetriebe</i>		
Kundenintensive Betriebe	1 A. pro 100 m2 HNF	2 A. pro 100 m2 HNF
Übrige Betriebe	0.5 A. pro 100 m2 HNF	2 A. pro 100 m2 HNF
<i>Verkaufsgeschäfte</i>		
Kundenintensive Verkaufsgeschäfte	2 A. pro 100 m2 VF	8 A. pro 100 m2 VF
Übrige Geschäfte	1.5 A. pro 100 m2 VF	3.5 A. pro 100 m2 VF
<i>Spezialnutzungen</i>		
Angestelltenhaus	1 A. pro 100 m2 HNF	keine
Alterssiedlungen	1 A. pro 3 Whg.**	1 A. pro 1'000 m2 NF
Restaurants	0.2 A. pro Sitzplatz*	
Hotel, Pension	Hotel: 0.5 A. pro Bett, Jugendherberge: 0.1 A. pro Bett* 1 Carparkplatz pro 50 Betten	
<i>Weitere Nutzungen</i>		
	gemäss VSS Norm - 40 281	
<i>Mehrfachnutzung von Abstellplätzen</i>	gemäss VSS Norm - 40 281 Kapitel D, Absatz 10.3	

### Reduzierter Bedarf

	Wohnen Min - Max [%]	Angestellte Min. - Max [%]	Besucher / Kunden Min. - Max [%]
Zentrum (Dorfkernzone, Kernzone)	70 - 100	70 - 90	70 - 90

Hauptnutzflächen (HNF) gemäss SN 504 416 (SIA 416; 2003)

\* Ohne Unterscheidung zwischen Beschäftigten und Kunden/Besucher

\*\* Nach der Richtlinie für altersgerechte Wohnbauten

\*\*\* Für Einliegerwohnungen erfolgt die Berechnung gemäss Mehrfamilienhaus, jedoch ohne Pflicht für Besucher-Abstellplätze

Abbildung 20: Anhang II – BZR

### 3.7 Unfälle

Für die Auswertung des Unfallgeschehens der letzten 5 Jahre (2015-2019) im gesamten Gemeindegebiet wurden die Daten von der Kantonspolizei des Kantons Luzern bestellt.

Mittels der Auswertung sollen folgende Fragen beantwortet werden:

- Deuten die Unfälle auf ein Defizit der Strasseninfrastruktur hin?
- Gibt es Unfallhäufungsstellen?
- Gibt es sonstige Besonderheit, die durch das Unfallgeschehen abgeleitet werden können?

Insgesamt 45 Unfälle haben sich zwischen 2015 und 2019 ereignet. Dabei waren 76 Personen beteiligt, wovon sich 9 schwer und 16 leicht verletzt haben. Die restlichen 51 Personen blieben unverletzt. Tödlich hat in den letzten 5 Jahren kein Unfall geendet. Am Meisten beteiligt an Unfällen waren Personenwagen (32) und Motorräder (12).

Unfallübersicht	Total	2019	2018	2017	2016	2015
Total Unfälle	45	9	11	7	8	10
Total Objekte	61	14	16	8	10	13
Total Personen	76	21	19	10	12	14
Anzahl Getötete	0	0	0	0	0	0
Anzahl Schwerverletzte	9	2	4	1	2	0
Anzahl Leichtverletzte	16	3	6	2	2	3

Abbildung 21: Unfallübersicht

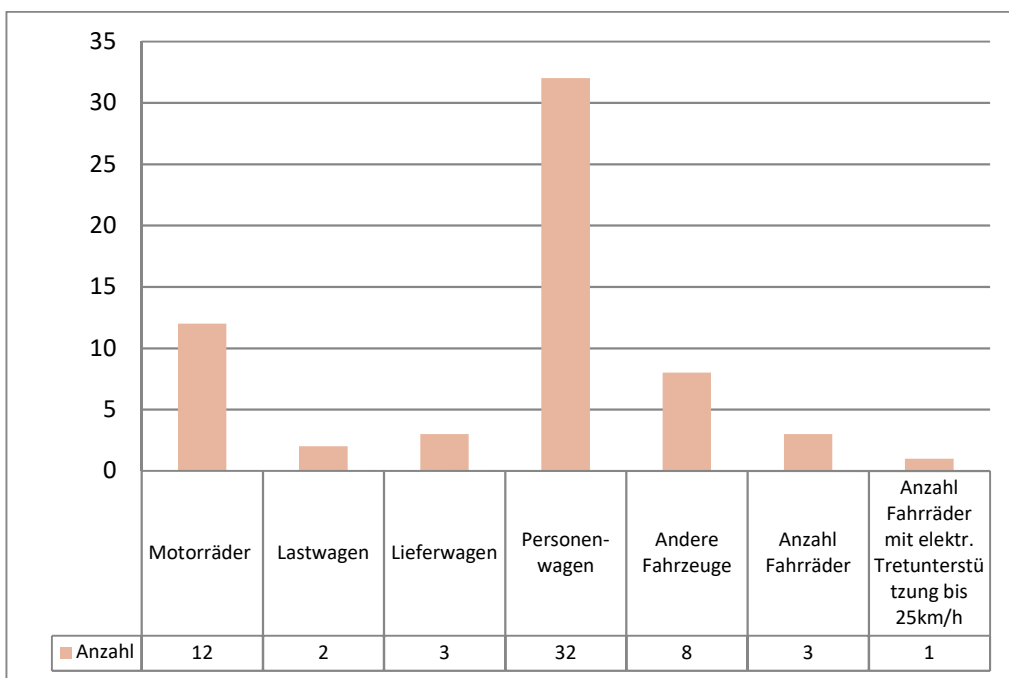


Abbildung 22: Beteiligung

Die Unfälle auf der Abbildung 23 sind räumlich verteilt, was nicht auf schwerwiegende Infrastrukturdefizite hinweist. Genauer betrachtet werden hier die Unfälle mit schwer verletzten Personen sowie die Unfälle Nr. 19 und 21.

Beim Unfall Nr. 2 lässt sich das Ereignis auf einen Defekt am Fahrzeug zurückführen. Der Unfall Nr. 32 hat sich bei der Buswendeschlaufe zwischen einem Fahrrad und einem Personenwagen ereignet. Dabei wurde der Fahrradfahrende vom Personenwagen übersehen. Der Unfall wurde durch das Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer sowie die komplexe Verkehrssituation im Zentrumsbereich verursacht.

Die beiden Unfälle Nr. 19 und 21 sind auf das Fehlverhalten der beteiligten Personen zurückzuführen.

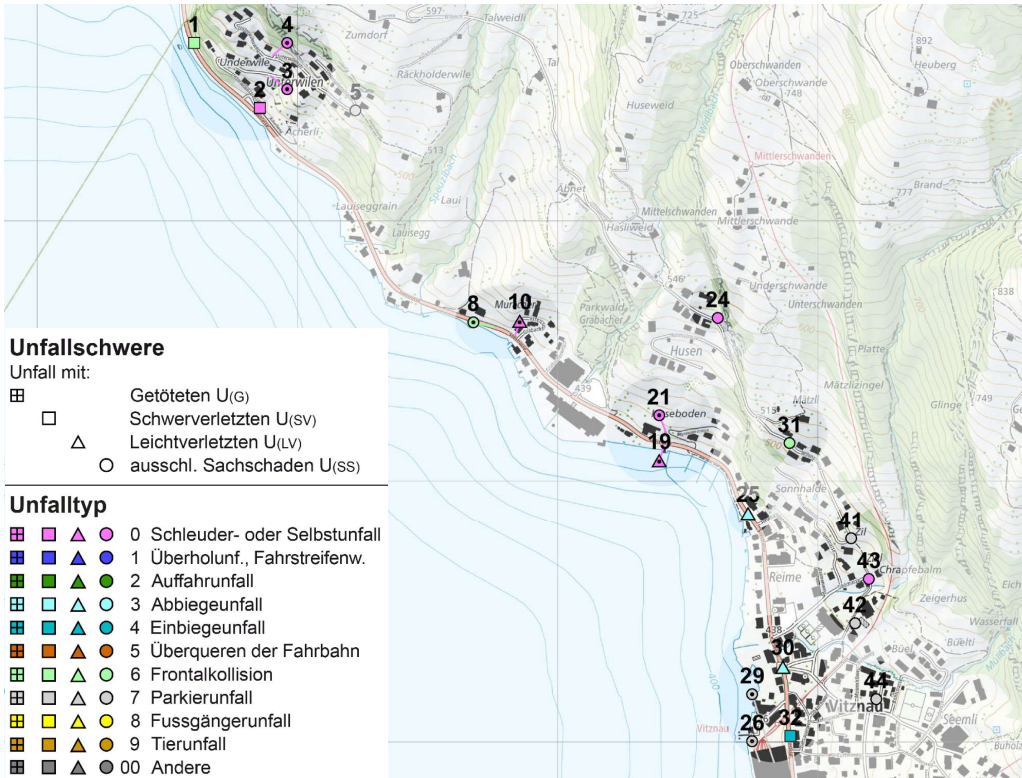


Abbildung 23: Unfälle 2015–2019  
Quelle: Kantonspolizei Luzern

Die Unfälle Nr. 15, 16, 17, 18, 22 und 23 deuten auf ein Defizit an der Verkehrsinfrastruktur hin. Kurz vor diesem Abschnitt Fahrtrichtung Vitznau endet die Streckensignalisation 40km/h und geht in eine 80er Strecke über. Die Ein- und Ausfahrten in privaten Parkplatz sowie der Einmünder der Zufahrtsstrasse zum Hotel Floralpina liegen somit in der 80er Strecke und verfügen nicht über genügend Sicht, um sicher in den Strassenraum einzubiegen. Die oben erwähnten Unfälle in diesem Abschnitt sind allesamt der fehlenden Sicht geschuldet.

Die Unfälle Nr. 27, 28, 34, 35, 37, 38, 39, 40 sind zwar alle auf ein Fehlverhalten der Fahrzeuglenker zurückzuführen, deuten aber dennoch auf Defizite in der Strasseninfrastruktur hin. Bei den Unfällen handelt es sich allesamt um Selbstunfälle und meist ausgelöst durch Nichtanpassen an die Linienführung sowie die Strassenverhältnisse. Im Sinne eines fehlerverzeihenden Strassenraums müsste hier neben der Signalisation «Doppelkurve» eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit geprüft werden.

Die restlichen Unfälle, welche in der Abbildung 24 verortet sind, können nicht auf die Infrastruktur zurückgeführt werden.

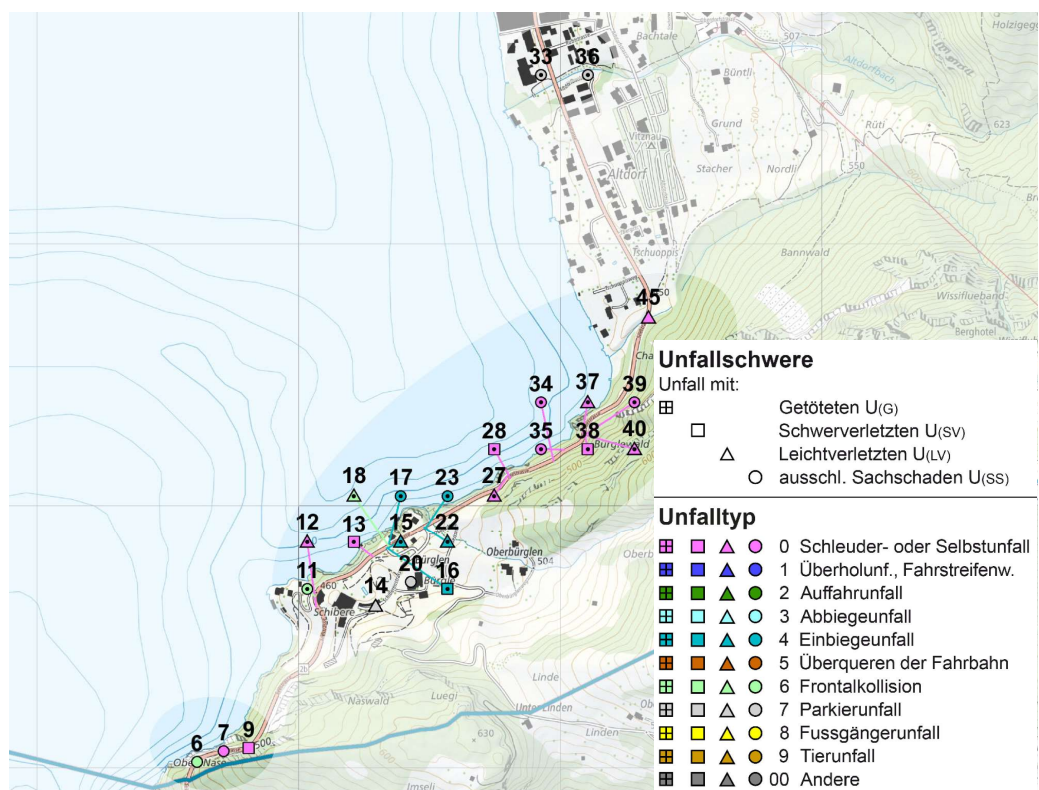


Abbildung 24: Unfälle 2015-2019

Quelle: Kantonspolizei Luzern

### 3.8 Lärmsanierung K2b

Mit dem Regierungsratsentscheid RRE Nr. 66 vom 15. Januar 2015 wurde das LSP Vitznau bewilligt und ist in Rechtskraft erwachsen. Die Ersatzmassnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) wurden umgesetzt und realisiert.

Quellenseitige Lärmschutzmassnahmen waren zum damaligen Zeitpunkt resp. im Rahmen der Erarbeitung des LSP nicht möglich. Seit Dezember 2018 ist der Kanton Luzern bereit, auf Antrag einer Gemeinde Gesuche von Temporeduktionen auch auf Hauptverkehrsstrassen zu prüfen (vgl. Strassenprojekt Vitznau).

### 3.9 Schulwege

Durch die Lage der Schule mitten im Dorf kommen die Kinder von allen Richtungen in die Schule. Ein Schulbus besteht nicht. Die Bergkinder kommen mit der Seil- und/oder Rigi-Bahn zur Schule. Zum Teil haben die Bergkinder auch nur die Möglichkeit, zu Fuss zu kommen, was teilweise zu langen und beschwerlichen Wegen führt.

### 3.10 Landwirtschaftsverkehr

In der Gemeinde Vitznau waren im Jahr 2020 noch 20 landwirtschaftliche Betriebe tätig. Der Anteil der Biobetriebe betrug mit 15 Betrieben (rund 75 %) der höchste Anteil im Kanton Luzern.

Der grösste Teil der Landwirtschaftsbetriebe befindet sich am Hang und ist somit über Bahnen oder steile Strassen erschlossen.

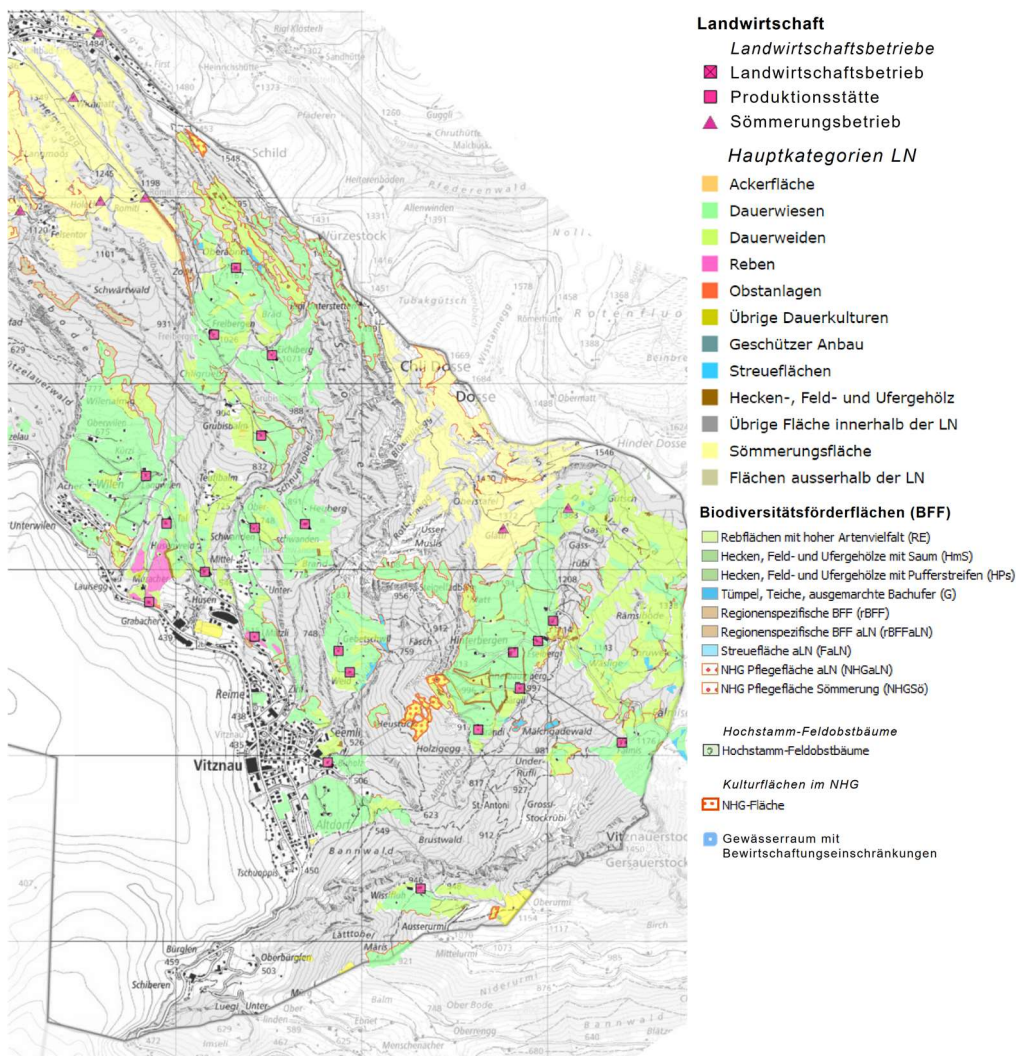


Abbildung 25: Landwirtschaftliche Flächen - Nutzungsfächen Hauptkategorien, Landwirtschaftsbetriebe, Biodiversitätsförderflächen (Geoportal Kt. LU, 2024)

Die Landwirtschaftsbetriebe am Rigisüdhang (Vorderbergen) sind bis heute nur durch die Rigibahn oder über sehr steile und unbefestigte Karrwege direkt oder indirekt mit dem Dorf Vitznau verbunden. Das Siedlungsleitbild 2050 der Gemeinde Vitznau unterstreicht die Bedeutung der Berglandwirtschaft zum Erhalt der Biodiversität und des Landschaftsbildes sowie zum Schutz vor Naturgefahren.

Aktuell wird die Erschliessung aufgeteilt in drei Teiläste statt einer zusammenhängenden Strasse weiterverfolgt. Dabei steht die Nutzung der bestehenden Wege bzw. der bestehenden Linienführung im Vordergrund, falls dies die maximale Steigung (bis 24%) zulässt.

- 1 Teilprojekt: Festung-Gäbetschwil (im Bau)
- 2. Teilprojekt: Mätzli-Schwanden-Brand/Heuberge (Notsanierung realisiert, nachhaltige Lösung projektiert)
- 3. Teilprojekt: Langwilen-Teufibalm-Grubisbalm-Freibergen-Eichiberg-Oberäbnet (projektiert; Strassengenossenschaft in Gründung)

### **3.11 Attraktoren**

Attraktoren sind Nutzungen, die als Quellen und Ziele des Fuss- und Radverkehrs für ein grosses Publikum von Bedeutung sind. Die Gemeinde Vitznau bietet folgende Attraktoren:

- Aussichtspunkt beim Reservoir Schibere
- Aussichtspunkt Rst. Unterstetten
- Camping-Platz Vitznau
- Elefantenstein
- Festung Vitznau (Artilleriewerk Mühlefluh)
- Gemeindeverwaltung
- Höhle Guebisbalm
- Höhle Steigelfadbalm
- Pferdehof Buholz
- Regionalmuseum
- Restaurant Hinterbergen (Ausflugsziel Lokal/Regional)
- Restaurant Wissiflüh (Ausflugsziel Lokal/Regional)
- Rigi Kaltbad-First (Ausflugsziel International)
- Schiffstation Vitznau
- Schulanlage Vitznau
- Schweizer-Fahne Vitznau
- Talstation Rigibahn
- Volg Vitznau mit Postagentur

**Stärken**

- Attraktive Wohngemeinde
- Gute Busverbindungen nach Brunnen mit gutem Anschluss an Zugverbindungen Schwyz/Zug/Zürich
- Fussgängerstreifen an den wichtigsten Stellen vorhanden
- Feinmaschiges Fusswegnetz
- Attraktive Seezugänge
- Gute Busverbindung nach Brunnen/Küssnacht/Rotkreuz mit gutem Anschluss an Zugverbindungen Schwyz/Zug/Zürich/Luzern

**Schwächen**

- Geringe bzw. stellenweise gar keine ÖV-Erschliessung am Siedlungsrand
- Teilweise fehlende Behindertengerechtigkeit an den Bushaltestellen
- Zu geringes Angebot an Veloabstellplätzen (an Haltestellen)
- Verknüpfung Bus mit MIV und Velo nicht gegeben
- Fehlender Witterungsschutz an Bushaltestellen
- Teilweise beschwerliche Schulwege
- Keine Veloinfrastruktur auf Kantonsstrasse
- Parkierungsproblematik auf öffentlichem Grund
- Zuspitzung Parkierproblematik auf öffentlichem Grund (an Spitzentagen Tagestouristen)
- Starke Lärmbelastung Seestrasse entlang Felsformation
- Entsorgungstouren im Gemeindegebiet bergen viele Umwege und Wendemanöver
- Schlechte Schiffsanbindung an Luzern zu Pendlerzeiten

**Chancen**

- Mit Aufwertung bzw. weiterer Beruhigung der Quartierstrassen kann Attraktivität und Wohnqualität gesteigert werden (Bsp. Verdichtungsgebiet entlang Oberdorfstrasse)
- Mit Aufwertung der Seestrasse, Zentrum und Seezugang kann die Wohn- und Aufenthaltsqualität verbessert werden und der Tourismus und somit das Gewerbe gefördert werden
- E-Bikes bergen Potential für Umgang mit Topografie und Wegdistanzen innerhalb Gemeinde
- Regionaler Tourismus/Naherholung
- Mit dem Neubauprojekt Unteraltdorf (Wohnen und Gewerbe) können Synergien für das knappe Angebot an öffentlichen Parkplätzen genutzt werden

**Risiken**

- Allgemeine Verkehrszunahme führt zu unsicheren Situationen
- Aufgrund des schwachen ÖV-Angebots am Siedlungsrand verringern sich die Fahrgastzahlen und die MIV-Orientierung erhöht sich weiter
- Mit einer Zunahme des Verkehrs sinkt die Attraktivität als Wohn- und Tourismusstandort
- Durch fehlende Bewilligungspflicht, Nutzung der Notparkierung nicht nur bei Notfällen oder bei Veranstaltungen

**3.12 Fazit Analyse**

Zusammenfassend für die Verkehrsanalyse ist nachfolgend eine Einschätzung zu den Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken vorgenommen worden. Die Strategien des Verkehrsrichtplans müssen darauf abzielen, dass die Chancen genutzt und die Risiken vermieden werden.



## 4 Grundsätze

### 4.1 Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen / Strassenklassierung

#### Grundsätze

Je nach Lage und Bedeutung übernimmt das Strassennetz unterschiedliche Funktionen. Neben den Hochleistungsstrassen (Bund), Hauptverkehrsstrassen (Kanton) und Verbindungsstrassen (Kanton) wird das Strassennetz der Gemeinde in weitere Kategorien unterteilt:

Strassenkategorie	Funktion
<b>Innerhalb des Siedlungsgebiets</b>	
Sammelstrasse	Sammeln und Erschliessen innerhalb des Siedlungsgebiets; unterschieden wird zwischen Hauptsammelstrassen (HSS) und Quartiersammelstrassen (QSS)
Erschliessungsstrasse	Erschliessung innerhalb des Siedlungsgebiets und den Quartieren (Kerngebiete Nord, Süd und Mitte); unterschieden wird zwischen Quartierserschliessungsstrassen (QES) sowie Zufahrtsstrassen und Zufahrtswegen. Diese sind im Teilrichtplan des motorisierten Individualverkehrs nicht explizit dargestellt, sondern liegen in den Kerngebieten (Orientierungsinhalt).
<b>Ausserhalb des Siedlungsgebiets</b>	
Lokalverbindungsstrasse	Verbindungen zwischen kleineren Ortschaften mit geringen Verkehrsmengen, die nur gelegentlich von schweren Lastfahrzeugen befahren werden
Verbindungsweg	Erschliessung von Weilern und einzelnen Gebäuden ausserhalb geschlossener Ortschaften

Die Zuweisung der Strassen zu einer bestimmten Kategorie gibt Hinweise auf die bestehende und die gewünschte Belastung sowie die Dimensionierung und Gestaltung der Strassen. Ebenso hängen die Erschliessungsbeiträge der Anstösser von der Klassierung ab. Dabei sind die unterschiedlichen Nutzergruppen und die angrenzende Bebauung zu berücksichtigen. Innerhalb gewachsener Strukturen ist eine klare Trennung der verkehrlichen Funktionen einer Strasse nicht immer möglich.

Die Strassen, Wege und Plätze sind so zu gestalten, dass sie selbsterklärend sind. Die Verkehrsteilnehmenden sollen möglichst ohne Signalisation die Strassenhierarchie und das geltende Verkehrsregime erkennen und sich entsprechend verhalten.

Die Strassenräume werden nach dem Koexistenzprinzip gestaltet. Auf allen Strassen innerhalb des Siedlungsgebiets müssen die verschiedenen Nutzungsansprüche (unter anderem Fuss- und Radverkehr, Busverkehr, Anwohner, Gewerbe) berücksichtigt werden. Die lokalen Nutzungsansprüche werden den Verkehrsfunktionen (durchleiten, sammeln, erschliessen) überlagert.

Das kommunale Strassennetz in Vitznau wird gemäss Teilplan MIV den verschiedenen Strassenkategorien zugeteilt. Der Betrieb, die Dimensionierung und die Gestaltung orientieren sich an den aktuell gültigen VSS-Normen und den genannten Grundsätzen.

## 4.2 Fuss- und Radverkehr

### Grundsätze

Der Fuss- und Radverkehr ist effizient, umweltfreundlich und hat eine hohe Leistungsfähigkeit mit geringen negativen Auswirkungen auf die Umwelt. Die quantitative Bedeutung des Fuss- und Radverkehrs im täglichen Verkehrsgeschehen wird meistens unterschätzt. Je nach Betrachtungsweise ist das Ausmass jedoch hoch. Gemessen an der täglichen Unterwegszeit macht z.B. der Fussverkehr 40% aus (durchschnittlich 90 Min. Unterwegszeit, davon 35 Min. zu Fuss; Mikrozensus Schweiz).

In Vitznau sollen engmaschige, durchgängige Wegenetze angeboten werden, wobei der Fussverkehr im Fokus steht. Dies sowohl für geübte als auch für wenig geübte Nutzergruppen (z.B. Kinder). Der Teilrichtplan legt die Haupt- und Nebenrouten fest und zeigt Netzlücken auf.

Die bestehenden Strassen bilden die wichtigsten Netzelemente des Fuss- und Radverkehrs. Die attraktive und sichere Nutzung für Fussgänger und Radfahrende sowohl in Längs- als auch in Querrichtung muss daher sichergestellt werden. Entscheidend sind nicht nur die Infrastrukturen des Fuss- und Radverkehrs, sondern die gesamte Ausgestaltung der Strassenräume und des Temporegimes. Der Massnahmenbereich Betrieb und Gestaltung Strassenräume steht im engen Zusammenhang mit dem Massnahmenbereich Fuss- und Radverkehr.

Die Infrastrukturelemente für den Fuss- und Radverkehr sind laufend zu prüfen und gegebenenfalls zu sanieren.

### Tourismus

Im Tourismus nimmt vor allem der Fussverkehr eine hohe Bedeutung ein. Attraktive und sichere Fusswege entlang des Sees und im Zentrum fördern zudem das Gewerbe und die Gastronomie. Beispielsweise mit einer Ausschilderung von Spazierwegen können Touristen an Orte geführt werden, wo sich Gastronomie und Einkaufsnutzungen befinden.

Das kommunale Fuss- und Radwegnetz in Vitznau wird gemäss Teilplan Fuss- und Veloverkehr einer Haupt- oder Nebenroute zugeteilt. Die bestehende und geplanten Veloabstellanlagen werden verortet und die aufzuwertenden Seezugänge sind ebenfalls eingezeichnet.

## 4.3 Öffentlicher Verkehr

### Grundsätze

Dem öffentlichen Verkehr kommen folgende Funktionen zu:

- Mobilitätsvorsorge für nicht-motorisierte Einwohnerinnen und Arbeitnehmer (Personen, die keinen Führerschein besitzen und denen kein Auto bzw. nur zeitweise ein Auto zur Verfügung steht)
- Langfristige Sicherstellung der Erreichbarkeit wichtiger zentralörtlicher Einrichtungen
- Teilweiser Ersatz bzw. Alternative zum motorisierten Individualverkehr durch ein leistungsfähiges und somit platzsparendes Verkehrsmittel

Durch Massnahmen zur Busbevorzugung ist die Zuverlässigkeit des ÖV – wo notwendig – zu erhöhen (z.B. an Knoten, Fahrbahnhaltestellen). Das Optimierungspotenzial wird in Abstimmung mit dem Betreiber laufend geprüft.

---

Zudem ist sicherzustellen, dass Gelenkbusse normgerecht auf einem Wendepunkt in Vitznau wenden können. Neben der Bedienung der Endhaltestelle ist dies auch für ungeplante Streckenunterbrüche sowie für Zusatzfahrten während der Hauptverkehrszeiten von Relevanz.

### **Schiffsverkehr und Rigibahn**

Dem Schiffsverkehr in Richtung Luzern und der Rigibahn kommt neben der Bedeutung für den Tourismus auch dem Pendler- und Schülerverkehr eine hohe Bedeutung zu. Durch die Abstimmung zwischen Busbetreiber, Rigibahn und Schiffsbetreiber ist ein attraktiver ÖV gewährleistet.

Der in der Morgen-Spitzenstunde nötige Umsteigevorgang in Weggis ist eine Komforteinbusse. Die Reisezeit verlängert sich jedoch nicht. Eine genaue Bedarfsanalyse für einen direkten Anschluss soll den Handlungsbedarf weiter konkretisieren.

Die bestehenden Buslinien und Schiffskurse werden im Teilplan ÖV eingezeichnet. Haltestellen, welche es behinderten gerecht auszugestalten gilt, sind markiert. Nicht verortbare Massnahmen werden in den Massnahmenblätter «C» beschrieben.

## **4.4 Parkierung**

### **Öffentliche Parkierung**

Grössere, öffentliche Parkierungsanlagen befinden sich beim Gemeindehaus, bei der Primarschule, beim alten Schulhaus und am Ortsrand Zberg. Dazu kommen die Parkhäuser der Rigibahn.

Mit einer Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze sind Anreize zu schaffen, um die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu fördern.

An den meisten Tagen im Jahr reicht dieses Parkplatzangebot aus. An schönen und sonnigen Tagen steigt der Parkdruck zusätzlich durch die Besucher der Rigi, welche ihr Fahrzeug in der Gemeinde abstellen und mit der Rigibahn auf den Berg fahren. Um einem zu grossen Parkdruck entgegenzuwirken, sollen diese als bewirtschaftete Kurzzeitparkplätze und Langzeitparkplätze organisiert werden. Die Bewirtschaftung kann auch einer dynamischen Preispolitik folgen und an Spitzentagen höher ausfallen. Für Anwohner sind Parkkarten für das Dauerparkieren eine Möglichkeit.

### **Private Parkierung**

Private Eigentümer sind verpflichtet, für die jeweilige Nutzung die entsprechenden Parkplätze zu erstellen.

Die Bestimmungen zur Ermittlung der Anzahl Pflichtparkplätze sind im Bau- und Zonenreglement, Art. 35 geregelt und im Anhang II detailliert aufgeführt.

Ergänzend zu den kantonalen Vorgaben sollen folgende Punkte in im Bau- und Zonenreglement aufgenommen werden:

- Möglichkeit der teilweisen Befreiung von der Parkplatzerstellungspflicht für Neubauten in der Kernzone

### **Carparkierung und Personenumschlag**

Die Konflikte im Zusammenhang mit dem Personenumschlag der Carunternehmen gilt es zu minimieren. Ein koordinierter Ablagevorgang an einem ausgeschiedenen Ort ist anzustreben. Dabei ist das Abladen im Zentrum nach wie vor erwünscht, es können aber Bereiche in Fusswegdistanz zur Rigibahn Talstation ausgeschieden werden. Die Bereiche sollen dabei so platziert werden, dass die Touristen allenfalls durch die kurze Wegstrecke an den Gewerbe im Zentrum vorbeikommen und diese auch vermehrt wahrnehmen und besuchen.

# 5 Ziele und Strategien

## Übergeordnete Stossrichtungen

Das Verkehrssystem der Gemeinde Vitznau soll einerseits Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nachhaltig erfüllen und andererseits eine attraktive Siedlungsstruktur fördern. Zur Erreichung dieses Hauptziels verfolgt der Gemeinderat die folgenden Hauptstossrichtungen. Sie stellen die Grundsätze dar, auf denen der vorliegende Verkehrsrichtplan aufbaut. Die getroffenen Massnahmen müssen im Einklang mit diesen Zielen stehen.

### 1) Verkehr vermeiden und verlagern

Durch die Stärkung des Fuss- und Radverkehrs und des Mobilitätsmanagements sowie die Förderung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität wird motorisierter Individualverkehr möglichst vermieden, respektive auf andere Verkehrsträger verlagert. Eine gute Grundversorgung in der Gemeinde machen Fuss- und Radverkehr attraktiv.

### 2) Verkehr lenken

Der motorisierte Individualverkehr wird möglichst direkt auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt. Schleichverkehr und quartierfremder Verkehr werden vermieden. Die Gestaltung der Quartierstrassen fördert sicheres und langsames Fahren.

### 3) Sicherheit und Verträglichkeit erhöhen

Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, ist gewährleistet. Es gilt der Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme und Verträglichkeit (Koexistenzprinzip).

### 4) Verkehr vernetzen

Die verschiedenen Mobilitätsangebote sind miteinander vernetzt, sodass der Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln (Bus, MIV, Velo und Fussverkehr) optimal gestaltet ist. Multimodale Wegekettens sind attraktiv. Dies bedingt eine vernetzte Planung zwischen den Beteiligten.

### 5) Öffentlicher (Verkehrs-)Raum gestalten

Der siedlungsverträglichen Gestaltung der Strassen (Kantons- und Quartierstrassen) kommt hohe Bedeutung zu. Neue Siedlungsentwicklungen sind mit den verkehrsplanerischen Grundsätzen und Zielsetzungen abzustimmen.

### 6) Hindernisfreies Bauen

Aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) und in Anbetracht der demografischen Entwicklung zu einer alternden Gesellschaft werden die Aspekte des hindernisfreien Bauens bei sämtlichen Themen (ÖV zwingend aufgrund BehiG, Fusswegnetz kommunal) massvoll berücksichtigt.

---

## 6 Handlungsfelder

Aus der Analyse werden verschiedene Handlungsfelder in Form von Absichtserklärungen (Vision) abgeleitet. Die Handlungsfelder sind nach Themenbereichen beschrieben und gruppiert:

- A: Strassennetz / MIV
- B: Öffentlicher Verkehr
- C: Fuss- und Radverkehr
- D: Parkierung und Mobilitätsmanagement

Die Handlungsfelder verweisen auf konkrete Massnahmen, die in den Grundsätzen erwähnt oder in Massnahmenblättern teilweise ausformuliert werden:

Kantonsstrasse – Seestrasse K2b	Die Kantonsstrasse ist koordinativ mit dem Kanton entwickelt. Der Durchgangsverkehr ist siedlungsverträglich abwickelt. Die Gestaltung des Strassenraums ist auf die angrenzende Nutzung abgestimmt.
Transformation Zentrum Vitznau	Das Zentrum (Nord-Süd: Seestrasse zwischen Museum und Parkhaus Rigi Bahnen AG, Ost-West: Bahnübergang Dorfplatz bis Schiffstation) von Vitznau ist Treffpunkt für Bewohnerschaft und Besuchende. Die Strassenräume im Zentrum sind hochwertig gestaltet und weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf, was auch den Touristen zugutekommt. Der öffentliche Raum wird von öffentlichen und publikumsintensiven Erdgeschossnutzungen belegt.
Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen	Die Gestaltung der Strassenräume in der Gemeinde Vitznau folgt dem Koexistenzprinzip: Sie basiert auf gegenseitiger Rücksichtnahme und gegenseitiger Verträglichkeit aller Verkehrsteilnehmenden. Dabei sind lokale und verkehrliche Nutzungsansprüche des Fuss- und Radverkehrs längs und quer zu berücksichtigen.
Verkehrsberuhigung auf kommunalen Strassen	Auf kommunalem Strassennetz hat das Sicherheits- und Wohlempfinden insbesondere schwächerer Verkehrsteilnehmender – beispielsweise älterer Menschen und Schulkinder – hohe Priorität. Mit entsprechenden Massnahmen steigt die Aufenthalts- und Wohnqualität in Vitznau.
Parkierung	Der ruhende Verkehr funktioniert als Steuerungsinstrument. Die Gemeinde verfügt über genügend öffentliche Parkfelder, die wirtschaftlich effizient genutzt werden. Private Parkierungsmöglichkeiten sind ausreichend vorhanden.
Mobilitätsmanagement	Bewohner und Beschäftigte haben ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten. Der Personenumschlag der Touristenbusse ist gut organisiert und geht reibungslos von statten.
Fussverkehr	Der Fussverkehr verfügt über ein sicheres und direktes Wegnetz. Das Naherholungsgebiet und Attraktoren der Gemeinde sind für den Lokal- und Regionaltourismus erlebbar und gut zu Fuss erreichbar. An den Linienführungen der Wanderwege gem. Richtplan wird festgehalten.
Veloverkehr	Der Veloverkehr verfügt über ein sicheres und direktes Verkehrsnetz. Die öffentlichen Veloabstellplätze sind ausreichend in ihrer Anzahl und sicher im objektiven und subjektiven Sinn. Besonderes Augenmerk ist auf die Abstellanlagen im Zentrum wie bei wichtigen publikumsorientierten Nutzungen zu legen.
Öffentlicher Verkehr	Das Siedlungsgebiet ist mit dem ÖV ausreichend erschlossen. Die Schifffahrt nimmt, neben ihrer touristischen Rolle, eine verstärkte Rolle für den Pendler- und Schülerverkehr ein.
Seezugänge	Die Gemeinde Vitznau verfügt über genügend öffentliche, attraktive und sichere Seezugänge.

# 7 Massnahmen

## 7.1 Übersicht Massnahmen

- Massnahmengruppe A: Strassennetz / MIV
  - A.1 Kantonsstrassen – Seestrasse K2b
  - A.2 Transformation Zentrum Vitznau
  - A.3 Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen
  - A.4 Verkehrsberuhigung auf kommunalen Strassen
- Massnahmengruppe B: Fuss- und Veloverkehr
  - B.1 Fussverkehr
  - B.2 Veloverkehr
  - B.3 Seezugänge
- Massnahmengruppe C: Öffentlicher Verkehr
  - C.1 Öffentlicher Verkehr
  - C.2 Aufwertung und behindertengerechte Ausgestaltung Bushaltestellen
  - C.3 Schifffahrt
- Massnahmengruppe D: Parkierung und Mobilitätsmanagement
  - D.1 Parkierung
  - D.2 Mobilitätsmanagement

Die Absichten und Massnahmen werden – sofern sie sich verorten lassen – in Teilplänen abgebildet:

- Teilplan MIV
- Teilplan Fussverkehr
- Teilplan Radverkehr
- Teilplan öffentlicher Verkehr

Hinsichtlich des Zeithorizontes sehen wir folgende Abstufungen:

sofort	=	kein Planungsaufwand, z.T. bereits eingeleitet
kurzfristig	=	soll innerhalb der nächsten 5 Jahre erfolgen
mittelfristig	=	soll innerhalb der nächsten 5 bis 10 Jahre erfolgen
langfristig	=	kann voraussichtlich erst in über 10 Jahren erfolgen
laufend	=	soll laufend, den jeweiligen Gegebenheiten und Herausforderungen entsprechend, angegangen werden

## 7.2 Massnahmengruppe A: Strassennetz / MIV

### A.1 Kantonsstrassen – Seestrasse K2b

Kurzbeschreibung	Mit der laufenden Entwicklung der Siedlung entlang der Kantonsstrassen ergeben sich verstärkte und ggf. neue Ansprüche an den Strassenraum. Die Strassenraumdimensionierung, die Erschliessung der 1. Bautiefe und insbesondere die Infrastrukturen für den Fuss- und Radverkehr sind abgestimmt auf die kommunalen Vorhaben zu berücksichtigen.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Kantonsstrasse K2b führt durch das Siedlungsgebiet und ist über weite Strecken oder überwiegend mit den Funktionen «durchleiten» und «verbinden» belegt. Sie nehmen nur wenig Bezug zum Umfeld, weshalb die Kantonsstrasse unzureichend ins Siedlungsgefüge integriert ist. Als Autofahrer hat man zeitweise das Gefühl, sich ausserorts zu bewegen. Dieser Eindruck wird durch die teilweise fehlenden Fuss- und Radverkehrsinfrastrukturen verstärkt. Im Bereich zwischen altem Strandbad und Kantonsgrenze wurde eine Temporeduktion von 80 km/h auf 60 km/h umgesetzt.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Seestrasse K2b ist als wesentlicher Teil neu gestaltet und soll eine Repräsentationsachse der Gemeinde darstellen und über die entsprechende Aufenthaltsqualität verfügen</li> <li>– Die K2b soll für alle Verkehrsteilnehmenden attraktiv und sicher sein und die entsprechenden Infrastrukturen bereitstellen (Trottoirs, Radstreifen, Querungsstellen). Ein angepasstes Fahrverhalten wird durch gestalterische Interaktionen gefördert.</li> <li>– Personenumschlag soll sicher und koordiniert von statten gehen</li> <li>– Das Tempo auf der K2b soll im Zentrumsbereich gesenkt werden.</li> <li>– Siedlungsverträgliche Abwicklung des Durchgangsverkehrs</li> <li>– Reduktion Lärmbelastung und Steigerung Sicherheit im Bereich zwischen altem Strandbad und Kantonsgrenze.</li> </ul>
Massnahmen	<p>K2b</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Einbringung gestalterische Ansprüche und betrieblicher Anforderungen der Gemeinde</li> <li>– Umsetzung Sanierungsprojekt Seestrasse inkl. Temporeduktion auf 30km/h zwischen Hotel Vitznauerhof und Park Hotel Vitznau (Antrag für Abschnitt Vitznauerhof – Reformierte Kirche beschlossen)</li> <li>– Kontinuierliche Abstimmung mit Kanton hinsichtlich laufender Planungen</li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	<p>K2b</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Wahrnehmung Einbezug Gemeinde in Sanierungsprojekt des Kantons</li> <li>– Vorprüfung durch Kanton</li> <li>– Erarbeitung Bauprojekt und Ausführung durch Kanton</li> <li>– Laufende Gespräche mit vif</li> </ul>
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif), Kanton Luzern</li> <li>– Gemeinderat Vitznau</li> </ul>
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif), Kanton Luzern</li> </ul>
Kosten (Investitionsaufwand)	Offen, Kostenbeteiligung Kantonsstrassenprojekt
Zeithorizont	kurzfristig / laufend
Wirkungskontrolle	Laufend
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	offen
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gutachten Emch+Berger zur Temporeduktion im Bereich zwischen altem Strandbad und Kantonsgrenze – 29.6.2021</li> <li>– Beschluss 2021-516 – K2b Vitznau Seestrasse – Gesuch Abweichung Höchstgeschwindigkeit ausserorts – 23.8.2021</li> <li>– Antwortschreiben mit Beschluss – Kantonsstrasse K2b Vitznau – Antrag Tempo 30 Parkhotel Vitznau – Hotel Vitznauerhof</li> </ul>

## A.2 Transformation Zentrum Vitznau

Kurzbeschreibung	Die bauliche Entwicklung der kommenden Jahre wird, insbesondere aufgrund der bereits bestehenden Infrastrukturen, primär im Dorf stattfinden. Das Dorfzentrum besticht heute mit einer kleinteiligen, dichten Bebauungsstruktur und schützens- und erhaltenswerten Bauten.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Der öffentliche Raum ist nicht optimal ausgestaltet und hat gleichzeitig ein hohes Potenzial – es fehlen attraktive und verkehrsberuhigte Begegnungsräume. Insbesondere beim Dorfplatz und der Bushaltestellen im Zentrum sollen diese aufgewertet werden. Langfristig gesehen soll das Zentrum als lebendige Mitte das Dorfleben fördern und mehr Besucher anziehen. Dabei gilt es, entsprechende Potenziale für ansässige Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe zu bieten. Die Strassenräume im Zentrum sollen hochwertig gestaltet werden und eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Zentrum als lebendige Mitte für Bewohnende und Touristen</li> <li>– Zentrum als Ort für Festivitäten</li> <li>– Erhöhung Aufenthaltsqualität und Sicherheit im Strassenraum</li> <li>– Förderung publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen</li> </ul>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Transformation Dorfplatz und Aufwertung Seestrasse im Zentrumsbereich – Grundsätze sind:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserung Querungsmöglichkeiten Seestrasse</li> <li>– Direkte und attraktive Fusswegverbindung zu See und Schiffstation</li> <li>– Buswendeplatz in Platz-/Strassenraumgestaltung integrieren</li> <li>– Baumpflanzungen wo möglich und sinnvoll</li> <li>– Genügend und attraktive Veloabstellplätze im Zentrum</li> <li>– Tempo soll im Zentrum reduziert werden</li> <li>– Schaffung eines attraktiven Dorfplatzes</li> </ul> </li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Neugestaltung des Verkehrsknotens Oberdorf-/Seestrasse/Dorfplatz (inkl. Rütli) wurde auf Basis der Bevölkerungsrückmeldungen und dem Dialog mit den lokalen Gremien aus dem Mitwirkungsmonat zur Dorfkernentwicklung vom Gemeinderat priorisiert.</li> <li>– Sofort- und/oder Temporärmassnahmen am Dorfplatz werden umgesetzt</li> <li>– Erarbeitung Masterplan Dorfzentrum Vitznau mit Einbezug Bevölkerung</li> <li>– Aktives Einbringen in Kantonsstrassenprojekt bezüglich Gestaltungs- und Sicherheitsansprüche der Gemeinde</li> </ul>
Zuständigkeit	– Gemeinderat
Koordination (involvierte Stellen)	– Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif), Kanton Luzern
Kosten (Investitionsaufwand)	Offen, Kostenbeteiligung Kantonsstrassenprojekt
Zeithorizont	mittelfristig
Wirkungskontrolle	Laufend
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	offen
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	–



### A.3 Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen

Kurzbeschreibung	Die Gemeindestrassen werden im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklus oder von Drittprojekten unter Berücksichtigung des Strassengesetzes und des Strassenreglements der Gemeinde dimensioniert und betrieben.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Gemeindestrassennetz in Vitznau besteht innerhalb des Siedlungsgebiets aus Quartiersammelstrassen sowie Quartierschliessungsstrassen und ausserhalb des Siedlungsgebiets aus Lokalerschliessungsstrassen sowie Verbindungswegen. Die Funktion der Strassen ist in weiten Teilen gut ablesbar, punktuell besteht Optimierungspotenzial. Durch die teilweise engen Strassenräume und Sackgassen kann die Entsorgung nicht effizient abgewickelt werden. durch die Wendemanöver können zusätzlich Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern entstehen.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ablesbarkeit der Funktion anhand der Strassenraumgestaltung</li> <li>– Erkennbarkeit der Wechsel von Funktion und Temporegime der Strassen</li> <li>– Attraktive und sichere Strassen für alle Verkehrsteilnehmenden</li> <li>– Verbesserung Effizienz und Sicherheit der Entsorgung in Vitznau</li> </ul>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Das Strassennetz in Vitznau wird gemäss den im Teilplan MIV zugewiesenen Strassenkategorien dimensioniert und betrieben.</b> Es gibt folgende Grundsätze zu beachten: Der Betrieb, die Dimensionierung und die Gestaltung orientieren sich an den aktuell gültigen VSS-Normen und den genannten Grundsätzen. Dabei ist immer auch auf die örtlichen Gegebenheiten zu achten. In begründeten Ausnahmen ist eine Abweichung von den Normen möglich, sofern die Verkehrssicherheit dadurch nicht tangiert wird. Insbesondere das Prinzip der Koexistenz ist zu berücksichtigen.</li> <li>– <b>Die Entsorgungsrouten und Sammelstellen sollen überprüft werden und dafür gesorgt werden, dass die Entsorgung effizient und sicher organisiert werden kann.</b></li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erstellen eines Prinzipienkatalogs zu den Strassenräumen</li> <li>– Laufende Überprüfung der Strassenräume im Zusammenhang mit Erneuerungszyklen und laufenden Projekten</li> <li>– Berücksichtigen der Gestaltungs- und Dimensionierungsprinzipien bei der Planung und Sanierung bestehender Quartierstrassen</li> <li>– Koordination und Nutzung von Synergien bei Werkleitungs- und Strassensanierungen</li> <li>– Erstellen Entsorgungskonzept abgestimmt auf das kommunale Strassennetz</li> </ul>
Zuständigkeit	– Gemeinderat Vitznau
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif), Kanton Luzern</li> <li>– Interessengemeinschaften</li> <li>– AnwohnerInnen</li> <li>– Bevölkerung</li> </ul>
Kosten (Investitionsaufwand)	Umsetzung im Rahmen ordentlicher Sanierungen oder Drittprojekte
Zeithorizont	Laufend
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	offen
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– VSS Normen:</li> <li>– SN 640 040b Projektierung, Grundlagen – Strassentypen</li> <li>– SN 640 044 Projektierung, Grundlagen – Strassentyp: Sammelstrassen</li> <li>– SN 640 045 Projektierung, Grundlagen – Strassentyp: Erschliessungsstrassen</li> </ul>

#### A.4 Verkehrsberuhigung auf kommunalen Strassen

Kurzbeschreibung	Nach Ermittlung des Handlungsbedarfs bezüglich Verkehrsberuhigung werden Massnahmen abgestimmt auf die örtlichen und baulichen Gegebenheiten zur Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten erarbeitet.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	In den letzten Jahren ist in Vitznau das Bedürfnis nach verkehrsberuhigenden Massnahmen insbesondere in den Wohnquartieren gewachsen. Die Thematik der Einführung von Tempo-30-Zonen nach «Verordnung über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen» auf allen Quartierstrassen ist zu prüfen. Durch die Temporeduktion auf der Kantonsstrasse K2b durch den Kanton, besteht die Möglichkeit eine Zusammenhängende Tempo-30-Zone über einen Grossteil der Gemeindestrassen zu realisieren.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erhöhung Verkehrssicherheit auf Gemeindestrasse</li> <li>– Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum</li> <li>– Senkung der Lärm- und Luftbelastung</li> <li>– Verträgliches Geschwindigkeitsniveau</li> </ul>
Massnahmen	– <b>Einführung einer Tempo-30-Zone aller Gemeindestrasse, welche an Tempo-30-Zone der Seestrasse K2b anschliessen «Zentrum»</b>
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verkehrsmessungen auf Gemeindestrassen 2. Klasse</li> <li>– Erarbeitung eines verkehrstechnischen Gutachtens für verkehrsberuhigte Zonen</li> <li>– Umsetzung Tempo-30-Zone «Zentrum»</li> <li>– Nachmessung 1 Jahr nach Einführung</li> </ul>
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gemeinderat Vitznau</li> <li>– Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)</li> </ul>
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)</li> <li>– Bevölkerung</li> </ul>
Kosten (Investitionsaufwand)	– offen
Zeithorizont	Kurz- bis mittelfristig
Wirkungskontrolle	Regelmässige Geschwindigkeitsmessungen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	offen
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	– Tempo-30-Gutachten «Zentrum» ist in Erarbeitung

## 7.3 Massnahmengruppe B: Fuss- und Veloverkehr

### B.1 Fussverkehr

Kurzbeschreibung	Das Fusswegnetz ist bereits heute sehr feinmaschig und attraktiv und wird nur punktuell ergänzt.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Fusswegnetz besteht aus einem Haupttroutennetz, das den wichtigsten Verbindungen ins Zentrum, zur und entlang der Kantonsstrassen, zu den Bushaltestellen und zur Schiffstation entspricht. Das Netz an Quartierstrassen, ergänzt durch verschiedene signalisierte Fusswege, bildet bereits ein gutes Fusswegnetz. Im Sinne einer Netzergänzung sollen Seezugänge und Uferwege entlang des Sees entstehen. An den Linienführungen der Wanderwege gem. Richtplan wird festgehalten. Wegstrecken, welche heute eine natürliche Wegoberfläche aufweisen, sind als solche zu erhalten oder gem. Rücksprache mit den Luzerner Wanderwegen zu ersetzen.
Ziele	– Attraktive und direkte Verbindungen zu den wichtigsten Zielorten in der Gemeinde Vitznau
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Laufender Unterhalt und Überprüfung des bestehenden Fusswegnetzes, in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung</li> <li>– Punktuelle Ergänzung des Fusswegnetzes bei Bedarf</li> <li>– Schliessung Netzlücke und Verbesserung Zugänglichkeit Bushaltestelle «Unteraltdorf» durch Schaffung beidseitiges Trottoir ab Vitznauerhof bis Unteraltdorf</li> <li>– Schliessung Netzlücken im Quartier Unteraltdorf</li> <li>– Erarbeitung Signalisationskonzept für Rundwege und Attraktoren</li> <li>– Verbesserung Querbarkeit K2b im Zentrum</li> <li>– Sichere Ausgestaltung Querungen auf K2b</li> <li>– Ausbau Erschliessungsstrasse Tschuoppis/Zberg mit Wanderwegverbindung Vitznau-Gersau und Waldstätterweg abstimmen.</li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Schaffen der Grundlagen für die angestrebten neuen Fusswege</li> <li>– Ausarbeitung der jeweiligen einzelnen Projekte und separate Umsetzung</li> <li>– Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fussverkehrs bei Bauvorhaben</li> </ul>
Zuständigkeit	– Gemeinderat Vitznau
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Grundeigentümer</li> <li>– Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi)</li> <li>– Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)</li> </ul>
Kosten (Investitionsaufwand)	offen
Zeithorizont	Kurz-/Mittelfristig
Wirkungskontrolle	Beurteilung der Nutzung der kommunalen Fusswege
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	– Kantonsprojekt auf K2b in Erarbeitung

**B.2 Veloverkehr**

Kurzbeschreibung	Das Velowegnetz wird punktuell ergänzt, die Konfliktstellen werden behoben.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Netz für den Veloverkehr besteht aus den Quartierstrassen und den Kantonsstrassen. Die Gemeindestrassen bilden ein ergänzendes Netz von Nebenrouten.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bestehende Route auf Kantonsstrasse wird sicherer und attraktiver für Velofahrende</li> <li>– Weitere Routen weisen ebenfalls eine hohe Attraktivität für den Veloverkehr auf</li> <li>– Genügend attraktive Veloabstellplätze an wichtigen Orten</li> </ul>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Massnahmen zur Verbesserung der Velosicherheit und Attraktivität auf der Kantonsstrasse (siehe Massnahme A.1)</li> <li>– Aufwertung Veloabstellanlage Gemeindehaus/Schulhaus</li> <li>– Neue Veloabstellanlagen mit Lademöglichkeiten im Zentrum und an wichtigen Haltestellen prüfen</li> <li>– Prüfung E-Bike-Sharingangebot (z.B. Nextbike, Publibike)</li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sofortmassnahmen Aufwertung Veloabstellanlage Schulhaus</li> <li>– Schaffen der Grundlagen für die angestrebten neuen Velowege ausserorts</li> <li>– Berücksichtigung der Bedürfnisse des Veloverkehrs bei Bauvorhaben namentlich Sanierung K2b</li> <li>– Umsetzung der angedachten Projekte auf kommunalen Strassen im Rahmen des Sanierungszyklus</li> <li>– Standortermittlung neue Veloabstellanlagen und Projektierung</li> </ul>
Zuständigkeit	– Gemeinderat Vitznau
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Grundeigentümer</li> <li>– Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)</li> <li>– SGV</li> <li>– LuzernPlus</li> </ul>
Kosten (Investitionsaufwand)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Laufende Unterhaltskosten</li> <li>– Richtwerte pro Veloabstellplatz: <ul style="list-style-type: none"> <li>– gedeckt: Fr. 1'000 – 2'000.-</li> <li>– ungedeckt: Fr. 300 – 500.-</li> </ul> </li> </ul>
Zeithorizont	laufend
Wirkungskontrolle	Auslastung neuer und aufgewerteter Veloabstellplätze
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– offen
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	–

### B.3 Seezugänge

Kurzbeschreibung	Die privilegierte Lage am Ufer des Vierwaldstättersees trägt viel zur Lebensqualität der Gemeinde Vitznau bei. Der Erholungswert, die Erlebbarkeit und das touristische Potenzial des Sees sollen gesteigert werden.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Seezugänge sind kürzlich aufgewertet worden und in der Bevölkerung ein grosses Anliegen. Es gilt, die Zugänge zu sichern und laufend zu unterhalten und nach Bedarf aufzuwerten. Attraktive Seezugänge sind für die Bevölkerung und den Tourismus zu gewährleisten.
Ziele	– Ziel ist, mit einer aktiven Bodenpolitik zusätzliche Seezugänge und BADEPLÄTZE zu schaffen. Die Beibehaltung und Aufwertung sollen immer die landschaftlich einwandfreie Einbettung im Fokus behalten und das visuelle Erscheinungsbild des Dorfs aufwerten.
Massnahmen	– <b>Konzept Unterhalt, Aufwertung und Schaffung Seezugang – Mögliche Ansätze:</b> – Laufender Unterhalt der öffentlichen Seezugänge – Erhalt der öffentlichen Seezugänge – Zusätzliche Sicherheitsmassnahmen zur Nutzung des bisherigen alten Strandbades Zberg werden überprüft. – Geprüft werden neue Seezugänge, z.B. durch Erwerb von Grundstücken am See. Hierzu ist eine aktive Bodenpolitik der Gemeinde bei der Veräusserung von Ufergrundstücken unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Ressourcen notwendig.
Vorgehen / nächste Schritte	– Laufender Unterhalt Seezugänge – Identifizieren mögliche Orte Handlungsbedarf für Aufwertung – Definieren Konzept und Massnahmen – Umsetzung der Massnahmen – Keine Privatisierung bestehender öffentlicher Seezugänge
Zuständigkeit	– Gemeinderat
Koordination (involvierte Stellen)	– rawi – Bevölkerung – Betroffene Grundeigentümerschaft – Interessensgemeinschaften, Vereine (Naturschutz etc.)
Kosten (Investitionsaufwand)	offen
Zeithorizont	Laufend, mittelfristig
Wirkungskontrolle	laufend
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	offen
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	–

## 7.4 Massnahmengruppe C: Öffentlicher Verkehr

### C.1 Öffentlicher Verkehr

Kurzbeschrieb	Der öffentliche Verkehr namentlich die Busse Nr. 502 und 528 verfügen über eine angemessene Dichte und gewährleisten eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die heutige Qualität des öffentlichen Verkehrs (Bus) in Vitznau ist gut und gilt es auch in Zukunft sicherzustellen. Den Schiffsverkehr gilt es zu verbessern.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Mobilitätsvorsorge für nicht-motorisierte Einwohnerinnen und Arbeitnehmer (Personen, die keinen Führerschein besitzen und denen kein Auto bzw. nur zeitweise ein Auto zur Verfügung steht)</li> <li>– Langfristige Sicherstellung der Erreichbarkeit wichtiger zentralörtlicher Einrichtungen</li> <li>– Teilweiser Ersatz bzw. Alternative zum motorisierten Individualverkehr durch ein leistungsfähiges und somit platzsparendes Verkehrsmittel</li> <li>– Förderung öffentlicher Verkehr als Daueraufgabe</li> </ul>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aktives Einbringen von Anliegen der Gemeinde gegenüber Busbetreibern und Kanton bei jeglichen Vorhaben</li> <li>– Busbevorzugung an Haltestellen im Gemeindegebiet (Fahrbahnhaltestellen)</li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	– Laufende Gespräche mit ÖV-Betreibern
Zuständigkeit	– Gemeinderat
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Auto AG Schwyz (AAGS)</li> <li>– Verkehrsverbund Luzern (VVL)</li> <li>– Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee (SGV)</li> </ul>
Kosten (Investitionsaufwand)	offen
Zeithorizont	laufend
Wirkungskontrolle	laufend
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	offen
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Strassensanierungsprojekt K2b</li> <li>– Planung Hst. Unterwilen zu einer Fahrbahnhaltestelle im Gange</li> <li>– AAGS sieht bei der Haltestelle Station weiterhin eine überholbare Lösung vor</li> <li>– Ausgleichszeiten Bus.</li> </ul>

**C.2 Aufwertung und behindertengerechte Ausgestaltung Bushaltestellen**

Kurzbeschreibung	Die Bushaltestellen von Vitznau sollen behindertengerecht ausgestaltet und aufgewertete werden.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Derzeit ist in der Gemeinde Vitznau keine Haltestelle behindertengerecht ausgestaltet. Zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes müssen grundsätzlich alle Haltestellen über einen behindertengerechten Einstieg verfügen. Die Haltestellen befinden sich allesamt auf der Seestrasse (K2b) und liegen somit in der Verantwortlichkeit des Kantons Luzern. Durch die Sanierung der Seestrasse werden die Haltestellen zwischen Park Hotel und Vitznauerhof beim Kanton geprüft. Dabei ist sicherzustellen, dass Gelenkbusse normgerecht auf einem Wendepunkt in Vitznau wenden können und dabei die hindernisfreie Haltestelle bedienen können.
Ziele	– Behindertengerechte Bushaltestellen auf dem Gemeindegebiet von Vitznau
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Begleitung der Sanierung der Haltestelle «Station» und «Unterwilten»</li> <li>– Anstossen und begleiten einer Sanierung der Haltestelle «Unteraltdorf» und «Floralpina»</li> <li>– Aufwertung Einsteiger Bushaltestellen mit Witterungsschutz und einzelne Veloabstellplätze mit Lademöglichkeiten</li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Begleitung des Sanierungsprojekts Seestrasse (K2b)</li> <li>– Laufende Gespräche mit ÖV-Betreibern und vif</li> <li>– Konzept Aufwertung Bushaltestellen – Untersuchen Handlungsbedarf aller Haltestellen im Gemeindegebiet mithilfe Fahrgastfrequenzen inkl. grobe Massnahmenvorschläge</li> </ul>
Zuständigkeit	– Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)
Koordination (involvierte Stellen)	– Gemeinde Vitznau
Kosten (Investitionsaufwand)	Offen, Kostenbeteiligung Kantonsstrassenprojekt
Zeithorizont	Kurz- bis langfristig
Wirkungskontrolle	Einhaltung Behindertengleichstellungsgesetz
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	offen
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	– Die Bushaltestellen von Vitznau sollen behindertengerecht ausgestaltet werden. Aufgrund der Lage im Zentrum und der Fahrgastfrequenzen ist die Umsetzung an der Haltestelle «Station» prioritär.

### C.3 Schifffahrt

Kurzbeschrieb	Die Schifffahrt soll auch im Pendlerverkehr eine verstärkte Rolle einnehmen. Für den Touristenverkehr ist das Schiff bereits heute ein wichtiges Verkehrsmittel und auch mehrheitlich darauf ausgelegt.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Derzeit ist die Qualität der Schiffsverbindung für Pendler*innen und Schüler*innen nach Luzern stark von der Jahreszeit abhängig. In der Morgenpendlerzeit ist keine direkte Verbindung ohne Umsteigen vorhanden. In den Abendpendlerzeiten ist je nach Jahreszeit zwischen einer und drei direkten Verbindungen ohne Umsteigen vorhanden. Der Handlungsbedarf besteht darin, attraktive und direkte Verbindungen über das ganze Jahr in den Morgen- und Abendzeiten anzubieten (Pendler).
Ziele	– Verbesserung Erschliessung nach Luzern zu Pendlerzeiten
Massnahmen	– Prüfung zusätzliche Direktverbindung nach Luzern zu Pendlerzeiten
Vorgehen / nächste Schritte	– Bedarfsanalyse neue Schiffsverbindung als Diskussionsgrundlage – Gespräche mit SGV und Klärung weiteres Vorgehen
Zuständigkeit	– Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee (SGV)
Koordination (involvierte Stellen)	– SGV – Gemeinde Weggis
Kosten (Investitionsaufwand)	offen
Zeithorizont	Kurz- bis langfristig
Wirkungskontrolle	laufend
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	offen
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	–



## 7.5 Massnahmengruppe D: Parkierung und Mobilitätsmanagement

### D.1 Parkierung

Kurzbeschreibung	Lösen von Konflikten zwischen Touristen, Anwohner und Angestellten durch punktuelle Massnahmen. (Bewirtschaftung und Anwohnerparkkarten) Sicherstellung Parkierungsmöglichkeit von Anwohnern und Angestellten. Lösen von Konflikten mit Dauerparkierern auf öffentlichem Grund durch punktuelle Massnahmen (Parkverbote, Markieren von Parkfeldern).
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Bei der Parkierung kommt es durch Touristen, welche mit den Rigi Bahnen auf die Rigi wollen, an schönen Tagen immer wieder zu Überlastungen des Parkierungsanlagen im öffentlichen Raum und Parkgaragen. Dies führt dazu, dass Bewohnende und Arbeitnehmende von Vitznau keine Parkiermöglichkeit haben im Zentrum von Vitznau. In einigen Wohnquartieren werden Autos dauerhaft oder vorübergehend auf öffentlichem Grund (Strasse) abgestellt. Eine Gebühr für dauerhaftes Parkieren im öffentlichen Strassenraum (z.B. Nachtparkiergebühr) wird nicht erhoben. Im Strassenraum abgestellte Fahrzeuge führen punktuell zu Konflikten mit durchfahrenden Fahrzeugen. Die bereits definierte Notparkierung wird heute nicht so gelebt wie ursprünglich angedacht.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Vermeiden von Überlastung der Parkierungsanlagen an Spitzentagen</li> <li>– Vermeiden von Konflikten mit dauerparkierten Autos im öffentlichen Strassenraum</li> <li>– Faire Regelungen</li> <li>– Durchsetzung der Regelung zur Notparkierung</li> </ul>
Massnahmen	<p>Erarbeitung Parkierungskonzept und Überarbeitung des Parkierungsreglements – zu prüfende Ansätze:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Bewirtschaftung soll einer dynamischen Preispolitik folgen und an Spitzentagen höher ausfallen</li> <li>– Neubau Parzelle 678 – zusätzliche öffentliche PP schaffen</li> <li>– Reduktion Anzahl PP auf Dorfplatz</li> <li>– Bestehende Konflikte werden durch punktuelle Massnahmen wie z.B. Parkverbote oder das Markieren von einzelnen Parkfeldern gelöst</li> <li>– Kombination Parkverbotszone mit Tempo-30-Zone im Zentrum</li> <li>– Kurzzeitparkierung auf Dorfplatz</li> <li>– Schaffung neuer Ladestationen für E-Autos im öffentlichen Raum</li> <li>– Einführung Gesuchspflicht bei Notparkierung</li> <li>– Aktualisierung BZR mit abgemindertem Normbedarf der Pflichtparkplätze bei privaten Bauvorhaben gemäss aktueller VSS-Norm</li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Identifizieren der Strassen mit Handlungsbedarf</li> <li>– Koordination Handlungsbedarf mit Rigi Bahnen (Parkierungskonzept Vitznau – Rigi Bahnen AG)</li> <li>– Definieren Konzept und Massnahmen</li> <li>– Auflage allfälliger Signalisationen (Parkverbot, Markierung von Parkfeldern)</li> <li>– Umsetzung der Massnahmen</li> </ul>
Zuständigkeit	– Gemeinderat Vitznau
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bevölkerung</li> <li>– Rigi Bahnen AG</li> <li>– Tourismusanbieter</li> </ul>
Kosten (Investitionsaufwand)	offen
Zeithorizont	Kurzfristig
Wirkungskontrolle	Erhebung Auslastung an Spitzentagen nach Einführung dynamischer Preispolitik
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	offen
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	–

## D.2 Mobilitätsmanagement

Kurzbeschreibung	Durch verschiedene Push- und Pull-Massnahmen im Rahmen des Mobilitätsmanagements wird das Verkehrsverhalten der Bevölkerung sowie von Besuchern und Touristen aktiv beeinflusst.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Der MIV-Anteil am Gesamtverkehr ist hoch. Dies führt zu einer starken Belastung des Strassennetzes und hohen Lärm- und Schadstoffemissionen. Insbesondere die Kantonsstrasse hat eine trennende Wirkung auf den Raum und die anderen Verkehrsteilnehmenden.</p> <p>Bewohner und Beschäftigte haben ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten. Die Bevölkerung wird mit verschiedenen Aktionen und Massnahmen für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten sensibilisiert. Es werden konkrete Lösungsansätze und Angebote aufgezeigt und deren Nutzen aktiv kommuniziert.</p> <p>Die Konflikte im Zusammenhang mit dem Personenumschlag der Carunternehmen gilt es zu minimieren. Ein koordinierter Ablagevorgang an einem ausgeschiedenen Ort ist anzustreben. Der Personenumschlag findet auf der neu angeordneten Fläche nahe der Bushaltestelle Station statt. Konflikte mit dem Busverkehr sind dabei zu vermeiden. Die Cars sollen anschliessend auf dem dafür angemieteten Car-Parkplatz «Zberg» parkiert werden.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bewohner und Beschäftigte haben ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten: Durch eine optimale Organisation und Vernetzung der einzelnen Mobilitätsangebote wird eine Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel gefördert. Der Modalsplit verschiebt sich zugunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs. Somit wird die Verkehrsbelastung auf dem Strassennetz gesenkt, was zu einer Verbesserung der Qualität im Strassenraum und der Verkehrssicherheit führt.</li> <li>– Der Personenumschlag der Touristenbusse ist gut organisiert und geht reibungslos von statten.</li> <li>– Die Aktivitäten werden in der Region abgestimmt und die Gemeinde geht mit gutem Beispiel voran.</li> </ul>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kontinuierliche Kommunikation des Mobilitätsangebots, um das Bewusstsein in der Bevölkerung zu verbessern. <ul style="list-style-type: none"> <li>– Schulwegsicherheit</li> <li>– Neuzugezogene informieren (bspw. mittels Mobilitätsimpuls LuzernMobil)</li> <li>– Durchführen von Kampagnen / Events (Bike2Work, Velobörse, etc.)</li> </ul> </li> <li>– Erarbeitung Parkierungskonzept und Überarbeitung des Parkierungsreglements (vgl. Massnahme D.1)</li> <li>– Umsetzung der angedachten Massnahmengruppen A-C</li> <li>– Förderung von geteilter Mobilität (Car-Sharing, E-Bikes etc.) prüfen.</li> <li>– Betriebliches Mobilitätsmanagement der Gemeindeverwaltung erarbeiten, eigene Fahrzeugflotte elektrifizieren.</li> <li>– Bei Bedarf Neuordnung des Personenumschlagplatzes für Reisedcars prüfen.</li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Rahmenbedingungen definieren (finanzielle und personelle Ressourcen)</li> <li>– Abstimmung der Aktivitäten mit der Region</li> <li>– Überarbeitung Parkierungsreglement</li> <li>– Erarbeitung Kommunikations- und Sensibilisierungsstrategie</li> <li>– Mobilitätsmanagement Gemeindeverwaltung erarbeiten</li> </ul>
Zuständigkeit	– Gemeinderat Vitznau
Koordination (involvierte Stellen)	– Bevölkerung, Unternehmen, Transportunternehmen, Tourismus
Kosten (Investitionsaufwand)	offen
Zeithorizont	Daueraufgabe
Wirkungskontrolle	Erhebung Modalsplit alle fünf Jahre (Mikrozensus Mobilität und Verkehr)
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	Zusammenhang mit allen Massnahmen
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Strategie Mobilitätsmanagement im Kanton Luzern (2019)</li> <li>– «Werkzeugkasten» LuzernMobil</li> </ul>

## 8 Controlling

Das Controlling umfasst einerseits die Umsetzungskontrolle der beschriebenen Massnahmen und andererseits eine laufende Wirkungskontrolle.

### 8.1 Umsetzungskontrolle

Bei der Umsetzung der einzelnen Massnahmen des Verkehrsrichtplans müssen die finanziellen und personellen Ressourcen der Gemeinde berücksichtigt werden. Im Rahmen der Finanzplanung und Budgetierung sollen wenn möglich jährlich Massnahmen ausgewählt und zur Umsetzung im nächsten Jahr freigegeben werden. Die Massnahmen umfassen jeweils Planung, Umsetzung, Controlling und Kommunikation.

Der zuständige Gemeinderat informiert den gesamten Gemeinderat jährlich über den Stand der Umsetzung der Massnahmen. Falls notwendig (z.B. aufgrund geänderter Rahmenbedingungen), werden im Rahmen dieser Berichterstattung auch inhaltliche oder organisatorische Änderungen beschlossen.

### 8.2 Wirkungskontrolle

Die Wirkungskontrolle umfasst die Überprüfung der Zielerreichung (übergeordnete Ziele des Verkehrsrichtplans resp. konkrete Ziele in den Massnahmenblättern).

Die Beschreibung der Zielerreichung erfolgt sowohl qualitativ als auch quantitativ, insb. werden die folgenden Aspekte berücksichtigt:

- Einschätzung des subjektiven Sicherheitsempfindens
  - nach der Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen,
  - nach der Sanierung von Strassenabschnitten, sowie
- Gesamtverkehrsaufkommen, einerseits auf Basis der kantonalen Verkehrszählungen, punktuell ergänzt mit Verkehrszählungen auf Gemeindestrassen im Zusammenhang mit aktuellen Projekten.
- Regelmässige Geschwindigkeitsmessungen an neuralgischen Stellen
- Ein- und Aussteiger im Öffentlichen Verkehr, soweit verfügbar

Die Berichterstattung erfolgt im kleinen Rahmen zusammen mit der Berichterstattung zur Umsetzungskontrolle. Alle vier Jahre (Legislaturperiode) sollen der Umsetzungsstand und die erreichte Wirkung in der Gesamtschau durch den Gemeinderat und die Verwaltung überprüft und festgehalten werden.

## 9 Genehmigungsblatt Kanton Luzern

Der Verkehrsrichtplan der Gemeinde Vitznau besteht aus dem vorliegenden Bericht inkl. Anhang und den Teilplänen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), den öffentlichen Verkehr (ÖV), den Fussverkehr (FV) und Radverkehr (RV).

Öffentliche Mitwirkung	1. – 30. November 2023
Vorprüfung durch das Bau-, Umwelt und Wirtschaftsdepartement	28. Mai – 21. Oktober 2024
Öffentliche Auflage	6. Januar – 4. Februar 2025
Beschlossen durch den Gemeinderat	
Genehmigt durch den Regierungsrat	

---

# Anhang: Pläne Verkehrsrichtplan

Teilplan Öffentlicher Verkehr

Teilplan Fussverkehr

Teilplan Radverkehr

Teilplan Motorisierter Individualverkehr (MIV)

metron

Stahlrain 2  
Postfach

5201 Brugg  
Schweiz

[info@metron.ch](mailto:info@metron.ch)  
+41 56 460 91 11