

**Gemeinde Weggis**

# **Neubau Gondelbahn Weggis – Rigi Kaltbad**

**Mobilitätskonzept**

22.023 / 4. April 2023 / Rev. 28. Februar 2024 / Rev. 5. Januar 2026



**Auftraggeber**

Rigi-Bahnen AG  
Bahnhofstrasse 7  
6354 Vitznau

**Verfasser**

**TEAM**verkehr AG  
Verkehrsingenieure ETH/FH/SVI/Reg A  
Zugerstrasse 45, 6330 Cham  
Blockweg 3, 6410 Goldau

Cham 041 783 80 60  
Goldau 041 859 10 20  
box@teamverkehr.ch  
www.teamverkehr.ch

Flurin Casanova, casanova@teamverkehr.ch  
BSc FHO in Raumplanung, Verkehrsingenieur

Guido Gisler, gisler@teamverkehr.ch  
Dipl. Ingenieur FH/SVI in Raumplanung, Verkehrsingenieur

## Zusammenfassung

### Ausgangslage

Die Rigi Bahnen AG plant den Ersatz der Pendelbahn Weggis – Rigi Kaltbad aus dem Jahr 1968 durch eine Gondelbahn mit einer Kapazität von max. 850 Personen/h (bisher 640 Personen/h). Gleichzeitig sind bei der Tal- und Bergstation weitere Massnahmen vorgesehen. An der Talstation ist zusätzlich der Neubau eines Parkhauses, die Umgestaltung der Umgebung, die Erstellung eines neuen Bushubs sowie die Umsetzung einer behindertengerechten Erschliessung der Talstation vorgesehen.

### Situation heute

Die Anbindung der Talstation an den öffentlichen Verkehr wurde in den letzten Jahren verbessert, ist jedoch noch ausbaufähig. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 verbessert die regionale Buslinie 653 an den Werktagen während den Hauptverkehrszeiten die Anbindung der Talstation. Die Haltestelleninfrastruktur ist nicht behindertengerecht ausgestaltet. Zu Fuss und mit dem Velo ist der Zugang aufgrund der Topografie anspruchsvoll. Für den motorisierten Individualverkehr ist die Talstation direkt an die Kantonsstrasse K2 angebunden. Insgesamt stehen 261 bewirtschaftete Parkfelder zur Verfügung. An rund 10 bis 20 Spitzentage im Jahr übersteigt die Nachfrage das Angebot, weshalb heute Überlaufparkplätze (Wiesenparkplatz Linden, Dorf) bestehen.

### Ziele

Ziel ist es, im Rahmen des Mobilitätskonzeptes die Anbindung der Talstation an den öffentlichen Verkehr, Fuss- und Veloverkehr zu verbessern. Dadurch sollen die MIV-Anteile am Gesamtverkehr in Zukunft zurückgehen und der Wegfall der Überlastparkplätze und die Kapazitätserweiterung der Bahn über den ÖV kompensiert werden können. An vereinzelt Spitzentagen, wo die Parkplatznachfrage das Angebot dennoch übersteigt, kann auf bestehende öffentliche Parkplätze mit Bewirtschaftung in der Nähe von ÖV-Haltestellen im Dorf zurückgegriffen werden.

### Massnahmen

Das Mobilitätskonzept bildet die Grundlage für die Einführung und Umsetzung der Mobilitätsmanagementmassnahmen, die im Rahmen des Neubaus der Gondelbahn vorgesehen sind. Die Zuständigkeiten der Massnahmen verteilen sich je nach Aufgabenbereich auf die Rigi Bahnen, die Gemeinde Weggis, den Verkehrsverbund Luzern sowie die kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur. Die Massnahmen umfassen sowohl bauliche wie auch betriebliche Elemente. Nach Möglichkeit sollen alle baulichen Massnahmen – wenn immer möglich – gleichzeitig mit dem Bau der Gondelbahn realisiert werden.

Massnahmen im Bereich der ÖV-Förderung sind ein wichtiger Bestandteil des Konzeptes. Zum einen sind die behindertengerechte Erschliessung zwischen Rigi-Strasse und Talstation und zum anderen die Erstellung eines neuen Bushubs mit verbesserten ÖV-Anbindungen vorgesehen. Bei der letzteren Massnahme handelt es sich um ein Drittprojekt, wo die Gemeinde und der Kanton im Lead sind.

Zur Lenkung und verträglichen Ausgestaltung des motorisierten Individualverkehrs sind verschiedene Massnahmen geplant. Dazu gehören der Neubau eines Parkhauses und die Umgestaltung mit Begrünung des Parkplatzes Vorder Rain, die Neuorganisation des Parkplatzes an der Rigi-Strasse West mit Abstellmöglichkeiten für Reisesecars sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Umfeld der Talstation. Ergänzend wird ein Parkraummanagement eingeführt, das die Bewirtschaftung der Parkfelder und die Einführung eines Parkleitsystems (insbesondere für die Spitzentage) umfasst.

Für den Fuss- und Veloverkehr setzt das Mobilitätskonzept auf Fördermassnahmen. Dazu zählt der Ausbau der Veloabstellplätze bei der Talstation sowie die Erarbeitung eines neuen Signalisationskonzeptes, welches die Fusswegverbindung zwischen der Talstation und dem Dorfzentrum gegenüber heute verbessern soll.

Weitere Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements vervollständigen das Massnahmenset. Dazu gehört die Einführung einer mobilitätsverantwortlichen Person sowie die gezielte Lenkung von Gruppenreisen mit Reisebussen über die Standorte Goldau und Vitznau.

Mit dem Monitoring und Controlling wird die Wirksamkeit der Massnahmen überprüft und bei Bedarf korrigiert.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> _____	<b>1</b>
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Aufgabe	1
1.3	Auflagen der Behörden u. Übersicht der wichtigsten Änderungen im Mobilitätskonzept	2
1.4	Grundlagen	3
<b>2</b>	<b>Übergeordnete Vorgaben zur Mobilität</b> _____	<b>4</b>
2.1	Kantonaler Richtplan	4
2.2	Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (Zumolu)	5
2.3	Agglomerationsprogramm	5
2.4	Tourismusleitbild	6
<b>3</b>	<b>Erschliessung</b> _____	<b>7</b>
3.1	Lage	7
3.2	Motorisierter Individualverkehr	8
3.3	Parkierung MIV	10
3.4	Carparking	11
3.5	Öffentlicher Verkehr	12
3.6	Fuss- und Veloverkehr	15
3.7	Fazit Erschliessung	17
<b>4</b>	<b>Projekte</b> _____	<b>18</b>
4.1	Neubau Gondelbahn	18
4.2	Veränderung Parkplatzangebot	19
4.3	Neubau Parkhaus und Umgestaltung Parkplatz	20
4.4	Neubau Bushub	24
4.5	Behindertengerechte Erschliessung zwischen Rigistrasse und Talstation	26
4.6	Verzicht auf Überlast-Parkplätze	26
4.7	Nutzergruppen	27
<b>5</b>	<b>Frequenzen Seilbahn, Auslastung Parkierungsanlagen</b> _____	<b>28</b>
5.1	Frequenzen Seilbahn	28
5.2	Spitzentage mit voller Parkplatzauslastung	29
5.3	Entwicklung	32
5.4	Fazit	32

<b>6</b>	<b>Ziele</b> _____	<b>33</b>
<b>7</b>	<b>Mobilitätsmassnahmen</b> _____	<b>34</b>
7.1	Massnahmen zur Förderung des ÖV	36
7.2	Massnahmen zum Management des motorisierten Individualverkehrs	39
7.3	Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs	46
7.4	Massnahmen zur Förderung des Mobilitätsmanagements	50
<b>8</b>	<b>Monitoring / Controlling</b> _____	<b>52</b>

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

Die Rigi Bahnen AG plant den Ersatz der Pendelbahn Weggis – Rigi Kaltbad aus dem Jahr 1968 mit einer Gondelbahn. Der Projektwettbewerb dazu wurde 2019 entschieden. Im Rahmen des Neubaus sollen sowohl die Tal- als auch die Bergstation ersetzt werden. Zusätzlich sind bei der Talstation weitere bauliche Massnahmen (Neubau Parkhaus, Umgestaltung Umgebung etc.) vorgesehen. Diese Massnahmen sollen – wenn immer möglich - gleichzeitig realisiert werden. Die Talstation ist aktuell heute mit dem öffentlichen Verkehr nur mässig erschlossen. Mit dem Neubau sind in Abstimmung mit dem Verkehrsverbund Luzern (VVL) weitere ÖV-Verbesserungen vorgesehen. Die bestehende Pendelbahn hat eine Kapazität von 640 Personen/h. Die neue Gondelbahn wird auf max. 850 Personen/h ausgelegt betrieben. Dies stellt die Endausbaukapazität dar.

## 1.2 Aufgabe

Für den Neubau der Gondelbahn ist ein Mobilitätskonzept zu erstellen. Im Mobilitätskonzept ist aufzuzeigen, wie die übergeordneten Vorgaben beachtet und mit Massnahmen zur verträglichen Bewältigung des Verkehrsaufkommens umgesetzt werden. Für den künftigen Normalbetrieb und die hochfrequentierten Spitzentage ist ein Konzept zu entwickeln, das die Erschliessung für alle Verkehrsträger sicherstellt. Der Auftrag umfasst auch das Festlegen eines neuen Standortes für die Reise cars, die Prüfung einer besseren ÖV-Erschliessung und das Aufzeigen der zukünftigen Anzahl Parkfelder.

Aufgrund der Rahmenbedingungen ist es notwendig, dass zuerst die geometrischen Fragen rund um die Station geklärt werden. Die Abstellplätze für Reise cars müssen mit dem Neubau der Talstation verschoben werden. Die Verschiebung der Abstellplätze haben einen direkten Einfluss auf die vorhandenen Anzahl Parkfelder.

Aufgrund der Planung ist das mögliche Angebot an Parkfeldern bekannt. Dies bildet die Grundlage für das Mobilitätskonzept. Das Mobilitätskonzept baut auf den bereits erarbeiteten Grundlagen auf (vgl. Kapitel 1.4). Das vorliegende Mobilitätskonzept zeigt auf, wie die Kapazitätserweiterung von 640 auf 850 Personen/h mit der neuen Erschliessungssituation und Parkierung machbar ist. Dabei ist aufzuzeigen, wie mit den bisherigen Spitzentage (Betrieb von Überlastparkfeldern) in Zukunft umgegangen werden kann / soll. Danach werden die anzustrebenden Ziele definiert. Für eine Verlagerung des Modalsplit zu Gunsten des ÖV ist ein konkurrenzfähiges und attraktives ÖV-Angebot unumgänglich. Dazu gehört auch die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) mit entsprechenden Massnahmen.

Daraufhin werden zweckmässige Mobilitätsmassnahmen ausgearbeitet, die die Nutzenden sensibilisieren und deren Mobilitätsverhalten lenken. Das Set an Massnahmen umfasst Förderungsmassnahmen für den öffentlichen sowie den Fuss- und Veloverkehr, Massnahmen zum Management des motorisierten Individualverkehrs sowie Massnahmen zum Mobilitätsmanagement.

Ein zweiter Teil des Massnahmensets ist die Klärung der Zuständigkeiten und das Festlegen einer Strategie, um die Massnahmen schrittweise umzusetzen. Abschliessend wird ein stufengerechtes Monitoring / Controlling erarbeitet, mit dem das Erreichen der Ziele jährlich kontrolliert, ausgewiesen und mit der Gemeinde und dem VVL besprochen wird. Dieser Schritt, besonders das Controlling, ist mit der Gemeinde zu koordinieren.

### 1.3 Auflagen der Behörden und Übersicht der wichtigsten Änderungen im Mobilitätskonzept

#### Auflagen der Behörden

Die Rigi Bahnen haben dem Kanton Luzern das seilbahnrechtliche Bauprojekt zur Beurteilung unterbreitet. Mit Schreiben vom 29. Mai 2024 haben die kantonalen Dienst- und Fachstellen zum seilbahnrechtlichen Bauprojekt Stellung genommen und folgende Anträge eingebracht.

- Namentlich sind der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, die Verbesserungen des Modalsplit und eine Reduktion der Autoparkplätze bei der Talstation Weggis umfassend zu planen und umzusetzen.
- Die Parkplatz-Gesamtzahl (direkt bei der Talstation + Überlaufparkplatz + sonstige Parkplätze im Umfeld) ist deutlich zu reduzieren. Auf die Überlaufparkplätze ist zu verzichten.
- Für die bessere Erschliessung der Talstation mit dem ÖV (Linien 60.502/528 und 60.653) sind die notwendigen Haltestellen-, Wendeplatz- und Haltestellenzugangsinfrastrukturen möglichst zeitnah, aber spätestens auf den Zeitpunkt der Gondelbahn-Inbetriebnahme hin umzusetzen.
- Das Mobilitätskonzept muss integrierter Bestandteil des Bahnprojektes sein.
- Es wird Einblick in die periodischen Monitorings/Controlling-Berichte beantragt.

Von Seiten Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission ENHK liegt die folgende Auflage vor:

- Die Situation bei der Talstation ist im Vergleich zum heutigen Zustand (Parkplatzsituation; Verringerung der Oberflächenversiegelung, bauliche Gestaltung des Gebäudes) zu verbessern.

#### Wichtigste Änderungen gegenüber der Fassung vom 28. Februar 2024

Das Mobilitätskonzept vom 28. Februar 2024 wurde daraufhin überarbeitet und konkretisiert. Nachfolgend kurz zusammengefasst die wichtigsten Änderungen:

- Verbesserungen und Konkretisierungen bei den Massnahmen zur ÖV-Erschliessung der Talstation, dem behindertengerechten Ausbau der ÖV-Haltestellen und dem Zugang zur Talstation
- Plafonierung des bestehenden Parkplatzangebotes bei der Talstation (Status quo), kein Ausbau der Parkplätze
- Bündelung der Parkplätze in einem neuen Parkhaus zur Reduktion und Entsiegelung der oberirdischen Parkierungsflächen
- Verzicht auf Überlast-Parkplätze rund um die Talstation
- Kompensation von Reserveparkfeldern an Spitzentagen auf bestehenden öffentlichen Parkierungsanlagen in der Nähe von ÖV-Haltestellen
- Aktualisierung der Berechnungen zum Modalsplit
- Keine zeitliche Unterteilung der Massnahmen in drei Phasen wie bisher, alle geplanten Massnahmen sollen – wenn immer möglich – gleichzeitig mit dem Neubau der Gondelbahn realisiert werden.

## 1.4 Grundlagen

- (1) Erschliessungs- und Parkierungskonzept, Luftseilbahn Weggis - Rigi Kaltbad, Metron, 1. Februar 2019
- (2) Factsheet Mobilitätskonzept, Erneuerung Luftseilbahn Weggis - Rigi Kaltbad, Schneiter Verkehrsplanung AG, 8. Juli 2021
- (3) Datenblatt mit externer Parkierung 2015 – 2024, Rigi Bahnen
- (4) Datenblatt mit Frequenzen (Anzahl Bergfahrten / Tag) 2015 – 2024, Rigi Bahnen
- (5) Richtplantext, Kantonaler Richtplan Luzern 2009, Teilrev. 2015, angepasst 2019
- (6) Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (Zumolu), Entwurf Kantonsratsbeschluss über die Kenntnisnahme, 20.9.2022
- (7) Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation, Hauptbericht und Massnahmenblätter, verabschiedet vom Regierungsrat am 25. Mai 2021
- (8) Tourismusleitbild Kanton Luzern, Raum und Wirtschaft, 2009
- (9) Bus 2040, strategische Netzentwicklung, Verkehrsverbund Luzern, 29. November 2022  
[https://www.vvl.ch/application/files/1916/7024/2687/3630a\\_VVL\\_Bus2040\\_Bericht-Mitwirkung\\_20221129.pdf](https://www.vvl.ch/application/files/1916/7024/2687/3630a_VVL_Bus2040_Bericht-Mitwirkung_20221129.pdf)
- (10) öV-Bericht 2023-2026, Verkehrsverbund Luzern, 20. September 2022  
[https://www.vvl.ch/application/files/6216/6659/0862/BO-BUWD-Planungsbericht\\_oeV-Bericht\\_2023-2026.pdf](https://www.vvl.ch/application/files/6216/6659/0862/BO-BUWD-Planungsbericht_oeV-Bericht_2023-2026.pdf)
- (11) Bauprogramm 2023-2026 Kantonsstrassen Kanton Luzern, Verkehr und Infrastruktur Luzern (vif), Massnahmen zum Strassenzug K 2 b  
[https://vif.lu.ch/-/media/VIF/Dokumente/mobilitaet/strategische\\_planung/bauprogramm/Bauprogramm\\_2023\\_2026\\_Beschluss\\_Kantonsrat.pdf](https://vif.lu.ch/-/media/VIF/Dokumente/mobilitaet/strategische_planung/bauprogramm/Bauprogramm_2023_2026_Beschluss_Kantonsrat.pdf)

## 2 Übergeordnete Vorgaben zur Mobilität

### 2.1 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan (Stand 2009, angepasst 2019) unterteilt das Kantonsgebiet in die Räume Luzern Agglomeration und Luzern Landschaft. Die beiden Räume, die Hauptentwicklungsachsen und Zentren werden nach Bedeutung und Bedarf durch den motorisierten Individualverkehr (MIV), öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Fuss- und Veloverkehr nachhaltig und abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung erschlossen. Gemäss Richtplantext, Abbildung 18, Seite 112, liegt Weggis am äusseren Rand des Raum Luzern Agglomeration, wo unter anderem die folgenden verkehrspolitischen Ziele gelten:

- Optimierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur
- Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, u.a. zur Erhöhung der Gesamtverkehrskapazitäten
- Vermeidung von Behinderungen des öffentlichen Verkehrs
- dem motorisierten Individualverkehr wird der für die notwendige Mobilität erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt
- Sicheres, durchgehendes und räumlich attraktives Fuss- und Velowegnetz

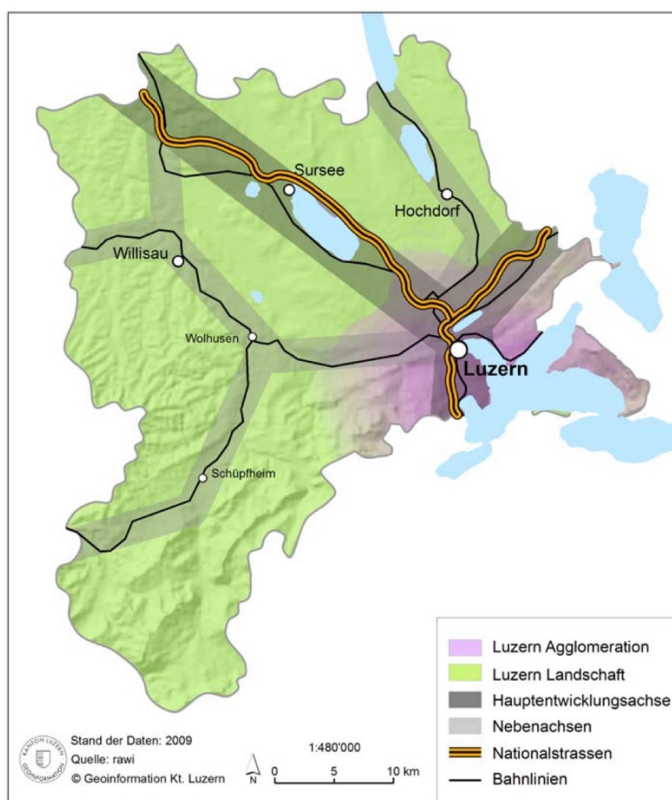


Abbildung 1: Verkehrsinfrastrukturen und Räume (Auszug Richtplantext Abb. 18, S. 112, Kt. Luzern)

## 2.2 Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (Zumolu)

Der Regierungsrat legt mit Zumolu eine Strategie vor, wie er die Herausforderungen in der Mobilität anpacken will. Gemäss Planungsbericht soll die bestehende Infrastruktur effizient genutzt und das Mobilitätsverhalten überdacht werden. Alle Verkehrsmittel werden ihren Stärken entsprechend eingesetzt und wirkungsvoll kombiniert. Im Zentrum steht die 4V-Strategie, womit Verkehr zu vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglicher abzuwickeln ist (siehe Abbildung 2). Die touristischen Schwerpunktgebiete sollen entsprechend den raumtypischen Zielsetzungen erschlossen werden. Gemäss Planungsbericht, Abbildung 8, Seite 36, ist Weggis dem Raumtyp Ländlicher Raum mit kompakten Siedlungen zugeteilt. Die Erschliessung ist in diesem Raum vorwiegend durch ein MIV-Netz und ein ÖV-Netz sichergestellt. Die Qualität des Verkehrssystems für den MIV wird erhalten, bei flächeneffizienten Verkehrsmitteln (z.B. ÖV) ist sie gut. Die Zentren sind von den umliegenden Gemeinden mit dem ÖV attraktiv und zuverlässig erreichbar. Touristische Schwerpunktgebiete sind mit ÖV attraktiv und zuverlässig erreichbar.

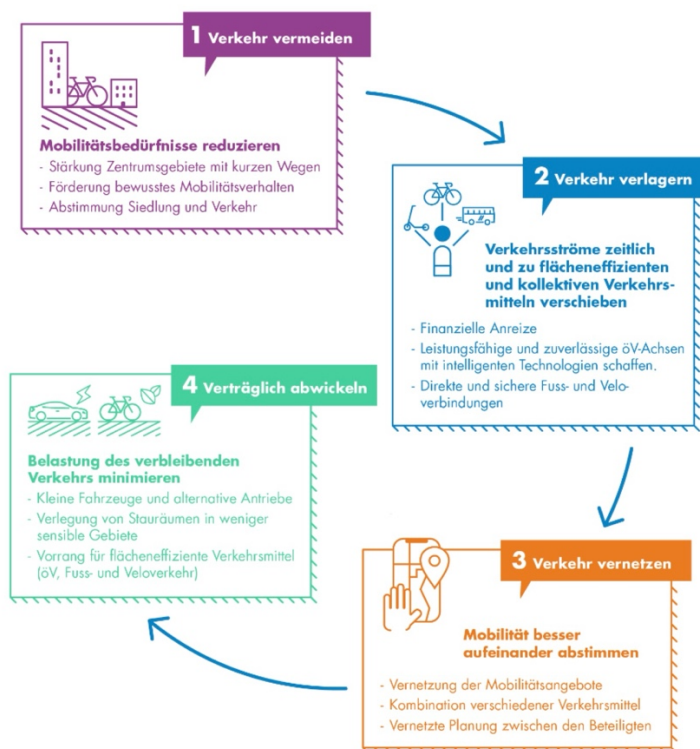


Abbildung 2: Die vier Grundpfeiler der künftigen Mobilitätsstrategie im Kanton Luzern (Zumolu)

## 2.3 Agglomerationsprogramm

Im Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation ist die Gemeinde Weggis dem Betrachtungsperimeter zugeteilt. Gemäss Bericht besteht bei der Talstation in Weggis aufgrund der mangelhaften Zugänglichkeit von Tourismus- und Erholungsschwerpunkten Handlungsbedarf. Konkret ist die Anbindung der Talstation für den ÖV und Fuss- und Veloverkehr im Vergleich zum MIV schlecht. Eine Verbesserung der Anbindung für den ÖV und Fuss- und Veloverkehr wird angestrebt.

Im Massnahmenblatt LE-6, wo es um die Optimierung der Zugänglichkeit der Tourismusschwerpunkte von nationaler Bedeutung geht, finden sich u.a. folgende Hinweise bzw. Massnahmen:

- Anbindung Buslinie 60.502 (ab 2025 60.508) in Weggis an (neue) Luftseilbahn mit direkter Wegführung zwischen neu zu erstellenden Bushaltestellen im Bereich Rigistrasse / Umfahrungsstrasse und Talstation
- Gestaltung attraktiver, sicherer und behindertengerechter Fusswege von den Haltestellen des ÖV zu den touristischen Transportanlagen
- Anbindung an Fuss- und Veloverkehr prüfen und verbessern
- Lenkung Zufahrt MIV in Koordination mit Angebot ÖV
- Spezifische Prüfung der Parkplatzbewirtschaftung und Steuerung MIV

## 2.4 Tourismusleitbild

Das neue Tourismusleitbild des Kanton Luzern gilt als strategische Planungsgrundlage für die Tourismuspolitik im Kanton Luzern. Als Massnahme im Leitbild wird die Förderung des öffentlichen Verkehrs zur Verbesserung des Verkehrsmanagements und der Mobilitätsansprüche aufgeführt. Die Massnahme wird mit einer mittleren Wichtigkeit und Dringlichkeit eingestuft.

### 3 Erschliessung

#### 3.1 Lage

Die Talstation der Seilbahn Weggis – Rigi Kaltbad befindet sich nordöstlich des Zentrums von Weggis am Rigi Südhang. Im Bereich der Talstation befinden sich neben dem Seilbahngelände auch Parkierungsflächen und vereinzelte Wohngebäude. Das Areal um die Talstation wird gegen Süden hin von der Kantonsstrasse K2b begrenzt.

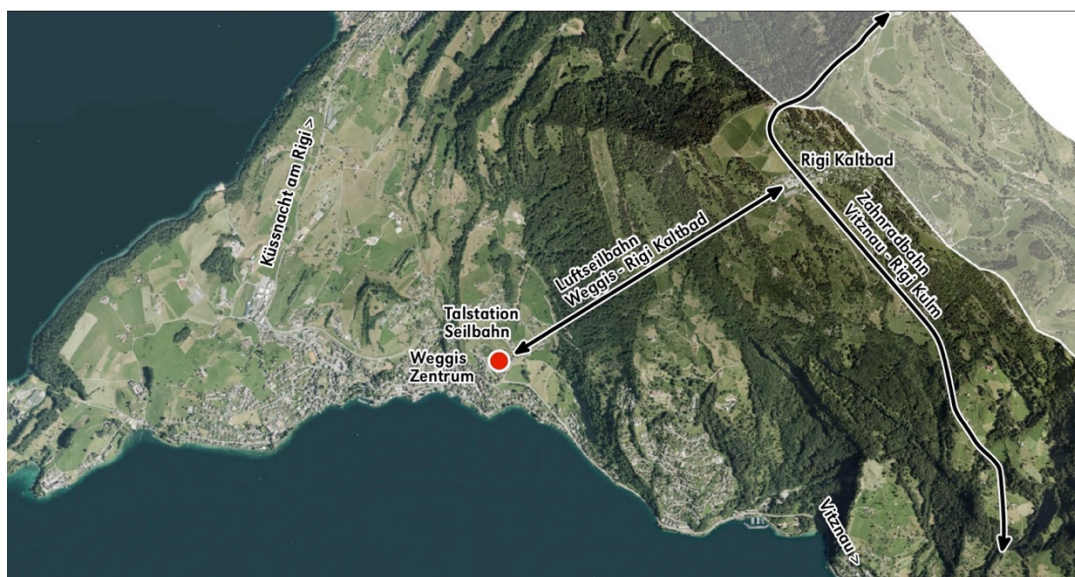


Abbildung 3: Grossräumige Lage und Anbindung der Talstation (Grundlage: Geoportal Kt. Luzern, Luftbild)

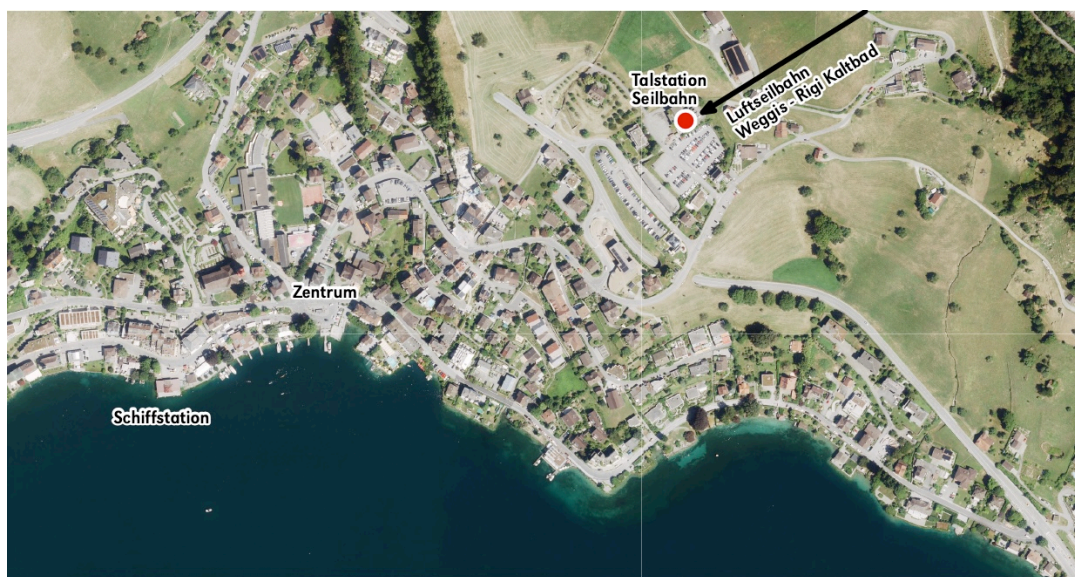


Abbildung 4: Lage der Talstation mit Dorfzentrum (Grundlage: Geoportal Kt. Luzern, Luftbild)

### 3.2 Motorisierter Individualverkehr

Die Erschliessung der Talstation für den motorisierten Individualverkehr erfolgt von der Kantonsstrasse (K2b) über die Rigistrasse. Diese ist gemäss Geoportal des Kanton Luzern als Gemeindestrasse 2. Klasse typisiert. Sie bindet die Talstation an das Zentrum von Weggis und an das übergeordnete Kantonsstrassennetz an. Die Kantonsstrasse (K2b) verbindet Weggis mit den Nachbarortschaften Küssnacht am Rigi und Vitznau. Auf Höhe Weggis liegt der durchschnittliche tägliche Verkehr bei ca. 5'000 Fahrzeugen. Über den Autobahnanschluss Küssnacht am Rigi gelangt man auf die Autobahn A4.

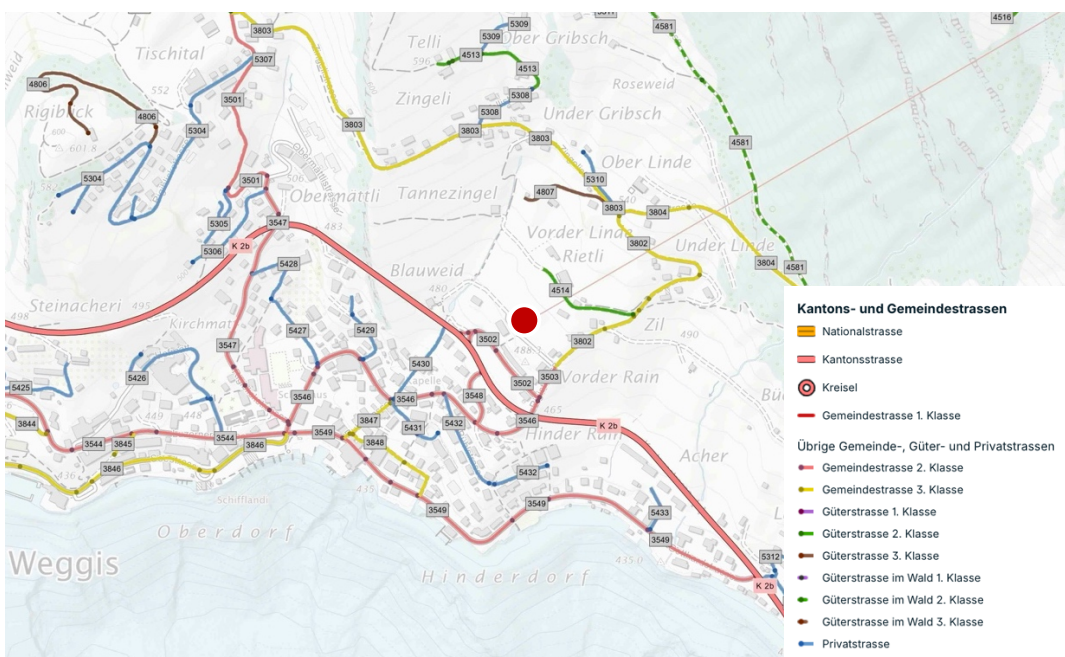


Abbildung 5: Kantons- und Gemeindestrassennetz (Grundlage: Geoportal Kt. Luzern, Kantons- und Gemeindestrassen)

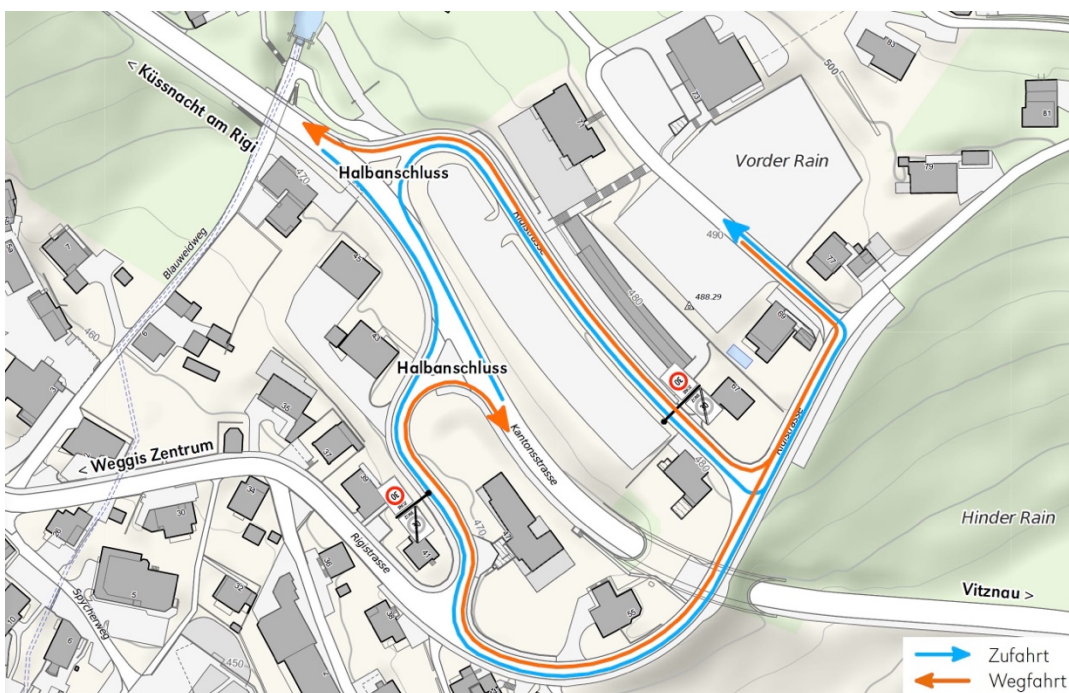


Abbildung 6: Feinerschliessung Areal Talstation für MIV

Der Anschluss der Rigistrasse an die Kantonsstrasse wird über zwei Halbanschlüsse sichergestellt. Der eine schliesst nördlich und der andere südlich an die Kantonsstrasse an. Die Rigistrasse führt von der Talstation hinab in das Zentrum von Weggis. Auf der Rigistrasse gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Auf dem Abschnitt vor dem Parkplatz Rigistrasse West gilt «Generell 50 km/h».

Die MIV-Erreichbarkeit der Talstation ist gut. Durch den direkten Anschluss an das Kantonsstrassennetz sind Küsnacht am Rigi und Vitznau in weniger als 10 Minuten erreichbar. Über den Autobahnanschluss Küsnacht am Rigi und die A4 sind die in 30 Minuten zu erreichende Ziele weitläufig. In 30 Minuten sind Zentren wie Luzern, Zug und Schwyz erreichbar. Bei Verkehrsüberlastungen ist mit Verzögerungen und einer längeren Reisezeit während den Verkehrsspitzenstunden zu rechnen.

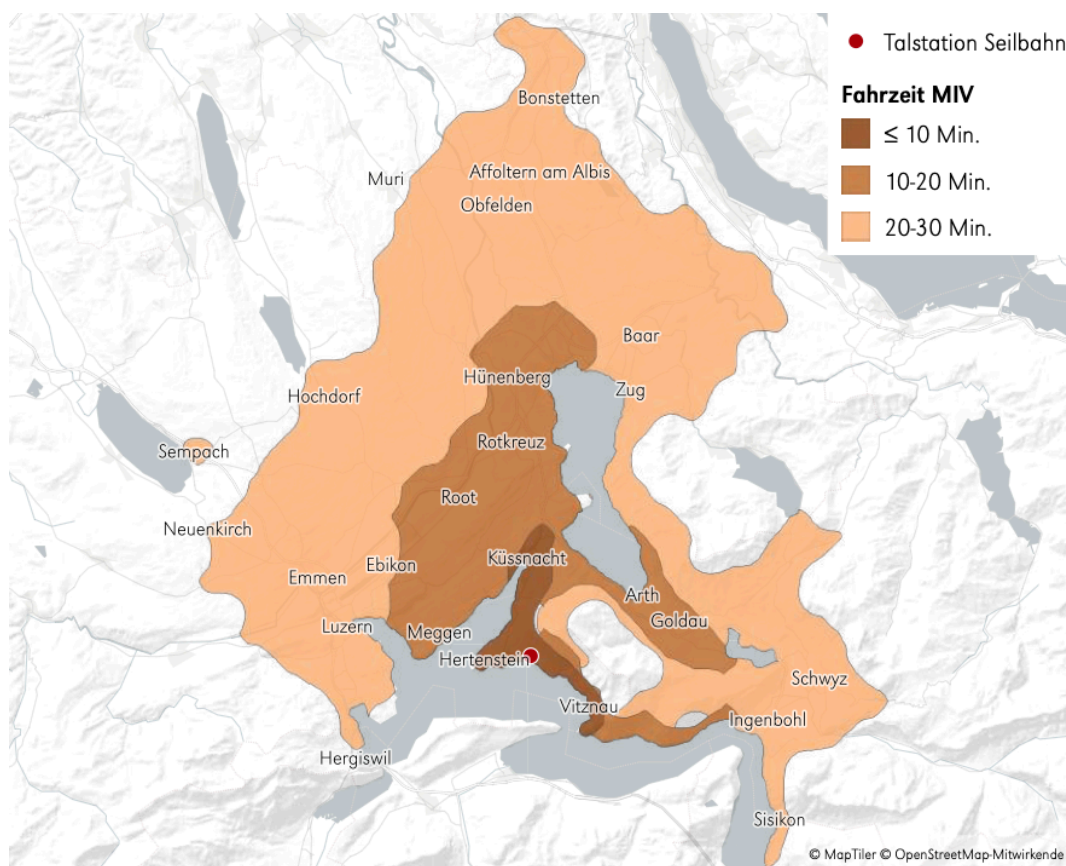


Abbildung 7: Erreichbarkeit innerhalb von 30 Minuten (unbelastetes Verkehrsnetz)

### 3.3 Parkierung MIV

#### Bestehende Parkplätze bei der Talstation

Heute sind im Umkreis der Talstation insgesamt 261 Parkfelder verteilt auf drei Parkplätze vorhanden. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

- Vorder Rain: 147 Parkfelder, davon 2 Behindertenparkfelder
- Rigistrasse West: 89 Parkfelder
- Rigistrasse Ost: 25 Parkfelder (aktuell in Jahresmiete vermietet)

Der Parkplatz Vorder Rain befindet sich unmittelbar bei der Talstation. Die weiteren Parkplätze bei der Rigistrasse West sind über eine Treppenanlage an die Talstation angebunden. Für mobilitätseingeschränkte Personen ist dieser Weg nicht benutzbar und es muss ein Umweg über das Trottoir an der Rigistrasse Ost in Kauf genommen werden. Für Rollstuhlfahrende ist das Trottoir mit einem Gefälle von rund 12% zu steil und ohne Hilfsperson nicht befahrbar (Richtlinie Behindertengerechte Fusswegnetze). Weitere, direkt ab der Rigistrasse erschlossene und heute fremdvermietete Parkfelder befinden sich entlang der Rigistrasse Ost. Diese Parkplätze können im Konzept mitgedacht werden.

Die privaten Garagenboxen der STWEG Rainhof entlang der Rigistrasse West werden im vorliegenden Konzept nicht berücksichtigt.

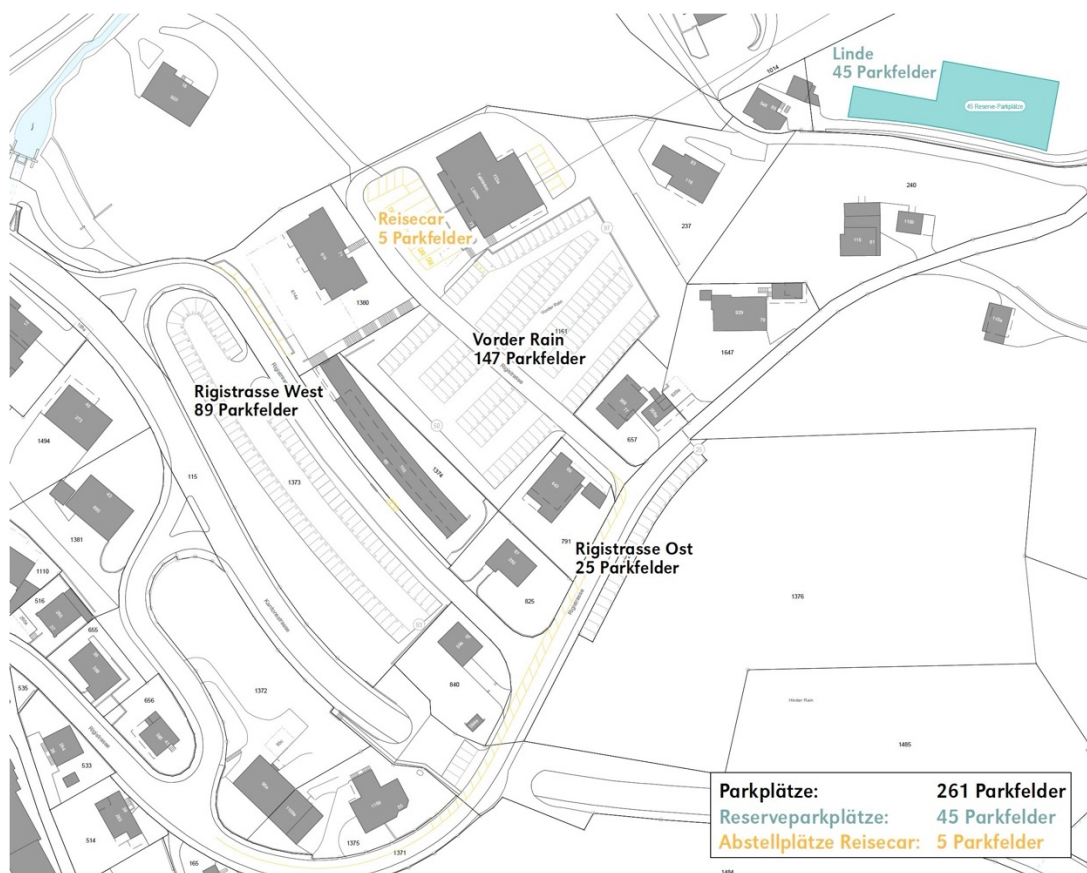


Abbildung 8: Parkplatzsituation Ist-Zustand (Grundlage: Parkierungskonzept Luftseilbahn, Metron vom 12. Februar 2018)

### Reserveparkplätze im Überlastfall

Für einen durchschnittlichen Betriebstag reicht das bestehende Parkierungsangebot aus. An einzelnen Spizentagen im Jahr überschreitet die Nachfrage jedoch das bestehende Parkplatzangebot vor Ort. Zwischen 2015 und 2024 wurde die Auslastung der Parkplätze im Durchschnitt an rund 10 bis 20 Tagen im Jahr (vgl. Kapitel 5.2) überschritten. An den Spizentagen wird bei trockenen Bodenverhältnissen aktuell auf den Überlaufparkplatz «Wiesenparkplatz Linde» mit 45 Parkfeldern ausgewichen.

Bei Bedarf wird an einzelnen Spizentagen zusätzlich auf weiter entfernt liegende öffentliche Parkierungsanlagen im Dorf zurückgegriffen. Diese befinden sich beim Parkhaus Dorf (Priorität 1), Dorfplatz (Priorität 2), Parkhaus See (Priorität 3) und Parkplatz Dörfli (Priorität 4). Die Verkehrslenkung erfolgt durch die Verkehrsgruppe Weggis. Bei Bedarf wird ein Shuttlebus für den Transport zur und von der Talstation angeboten.

### Parkplatzbewirtschaftung

Die Parkplätze bei der Talstation werden heute monetär bewirtschaftet. Die Bewirtschaftung erfolgt mittels Schrankenanlagen. Die folgende Abbildung zeigt die aktuellen Tarife (Kosten pro Zeiteinheit). Während den ersten 30 Minuten kann gratis parkiert werden. Ab 8 Stunden wird eine Tagespauschale von 12 CHF verrechnet. Die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkierungsanlagen im Dorf erfolgt anhand der Gemeindetarife.

PREISE PARKPLÄTZE		WIR AKZEPTIEREN FOLGENDE ZAHLUNGSMITTEL	
Auf den beiden Parkplätzen in Weggis gelten die folgenden Preise:		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bargeld (Münz, Noten)</li> <li>• Visa</li> <li>• Mastercard</li> <li>• American Express</li> <li>• PostFinance</li> <li>• Twint</li> <li>• Alipay</li> </ul>	
bis 30 Minuten	gratis		
bis 2 Stunden	CHF 5.00		
2 – 3 Stunden	CHF 6.00		
3 – 4 Stunden	CHF 7.00		
4 – 5 Stunden	CHF 8.00		
5 – 6 Stunden	CHF 9.00		
6 – 7 Stunden	CHF 10.00		
7 – 8 Stunden	CHF 11.00		
8 – 24 Stunden	CHF 12.00		
weitere 24 Stunden	CHF 12.00		

Abbildung 9: Aktuelle Tarifstruktur (Quelle: Auszug Website, Rigi Bahnen AG)

## 3.4 Carparking

Im Vorbereich der Talstation befinden sich heute 5 Abstellplätze für Reisecars. Diese sind in Form von Senkrechtparkplätzen angeordnet. Die Zu- und Wegfahrt erfolgt über den Parkplatz «Vorder Rain» und die Rigistrasse.

### 3.5 Öffentlicher Verkehr

Die heutige Erschliessung der Talstation der Seilbahn durch den öffentlichen Verkehr ist gering und weist die ÖV-Gütekategorie D auf (Bundesamt für Raumentwicklung). Die Bushaltestelle Weggis, Seilbahn befindet sich im Vorbereich der Talstation an der Rigistrasse.

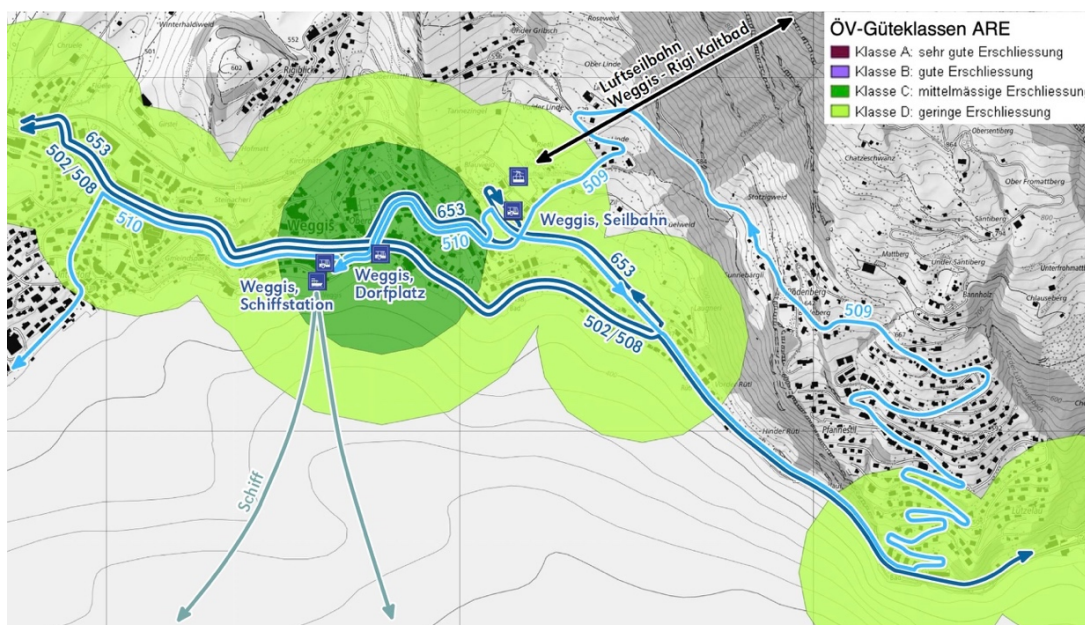


Abbildung 10: ÖV-Erschliessung und Güteklassen (Grundlage: map.geo.admin.ch)

#### Buslinie 653

Seit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2024 verkehrt die regionale Buslinie 653 jeweils von Montag bis Freitag am Morgen und Abend während den Hauptverkehrszeiten von Rotkreuz über Küssnacht und Weggis bis zur Talstation der Seilbahn. Zwischen 10 und 15 Uhr verkehrt die Linie nur zwischen Rotkreuz und Küssnacht.

#### Angebot ab der Haltestelle Dorfplatz und Schiffstation

Die regionalen Buslinien 502 / 508 verkehren heute nicht via Talstation, sondern führen auf der Luzerner- und Gotthardstrasse durch das Siedlungsgebiet von Weggis. Die nächstgelegene Haltestelle dieser Buslinien liegt im Zentrum von Weggis beim Dorfplatz und ist in rund 10 Minuten zu Fuss erreichbar. Die Haltestelle Dorfplatz wird durch folgende Buslinien bedient:

- **Buslinie 502 / 508**, 30 Minuten-Takt: Arth– Schwyz – Brunnen – Vitznau – **Weggis** – Küssnacht a. Rigi
- **Buslinie 509**, Ortsbuslinie Weggis mit Erschliessung zwischen Dorf, Talstation und Bodenbergl
- **Buslinie 510**, Ortsbuslinie Weggis mit Erschliessung zwischen Dorf und Hertenstein
- **Buslinie 653**, 60-Minuten-Takt: Rotkreuz – Weggis von Montag – Freitag mit einem Unterbruch von 10-15 Uhr

Weiter verkehrt an der Schiffstation das **Kursschiff** (von / nach Luzern und Flüelen) im Stundentakt.

### Ortsbuslinie 509 und 510

Der Ortsbus mit Haltestellen an der Rigistrasse und teilweise beim Parkplatz Rigistrasse West ist seit April 2023 als Neukonzeption der Ortsbuslinien in Betrieb. Das kostenlose Angebot verbessert die Erschließung der Talstation und dem weitläufigen Gemeindegebiet von Weggis mit dem ÖV.

Seit 2023 führen die Buslinien 509 und 510 (verkehrt ab Schiffstation und Dorfplatz bis Seilbahn als Linie 509) via Rigistrasse und binden damit die Talstation besser an das Dorf an. Diese neuen Ortsbuslinien verkehren im Stundentakt und 365 Tage im Jahr.

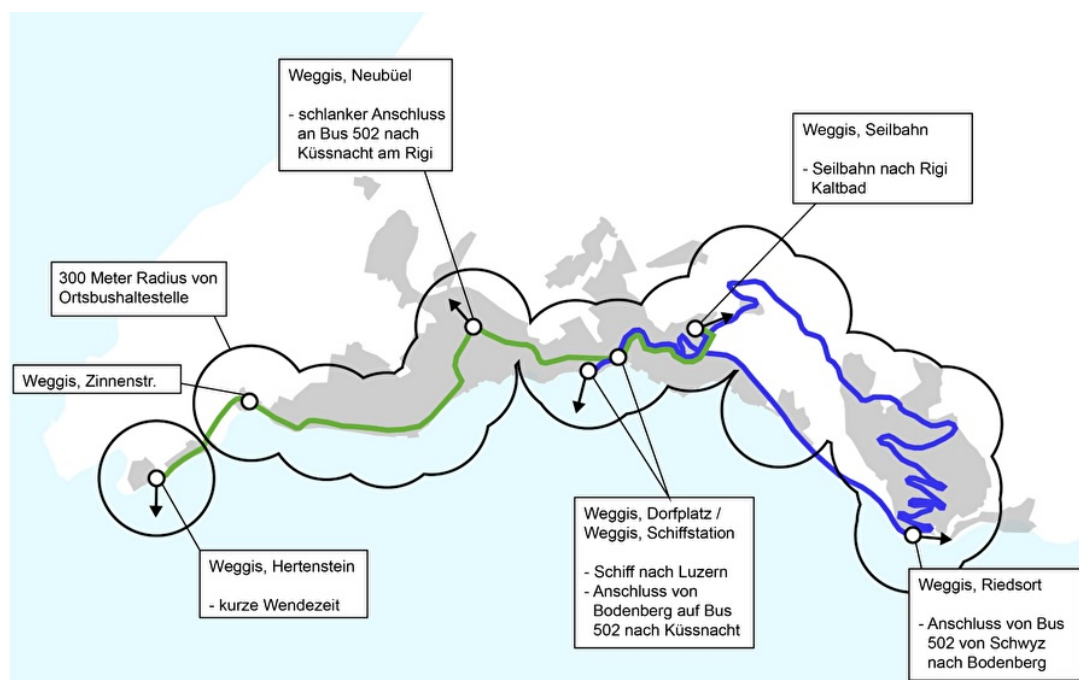


Abbildung 11: Konzept mit Linienübersicht der beiden Ortsbuslinien ([www.weggis.ch/mobilitaet](http://www.weggis.ch/mobilitaet))

### Erreichbarkeit

Die Anbindung der Talstation an den öffentlichen Verkehr weist gemäss dem Amt für Raumentwicklung des Bundes die tiefste Stufe D «geringe Erschliessung» auf. Die folgende Abbildung stellt die Erreichbarkeit dar. Vitznau und Küssnacht am Rigi sind mit dem ÖV in rund 10 bis 20 Minuten sowie Rotkreuz und Arth-Goldau in rund 40 Minuten zu erreichen. In die grösseren Zentren wie Luzern, Schwyz, Zug oder Zürich beträgt die Reisezeit bis zu einer Stunde oder mehr.

Bei der Erreichbarkeit weist der ÖV gegenüber dem MIV heute Nachteile auf. Im Vergleich zur Gesamt-reisezeit ist beim ÖV insbesondere der Zeitaufwand auf der letzten Meile zwischen Dorfplatz / Schiffstation und Talstation hoch.

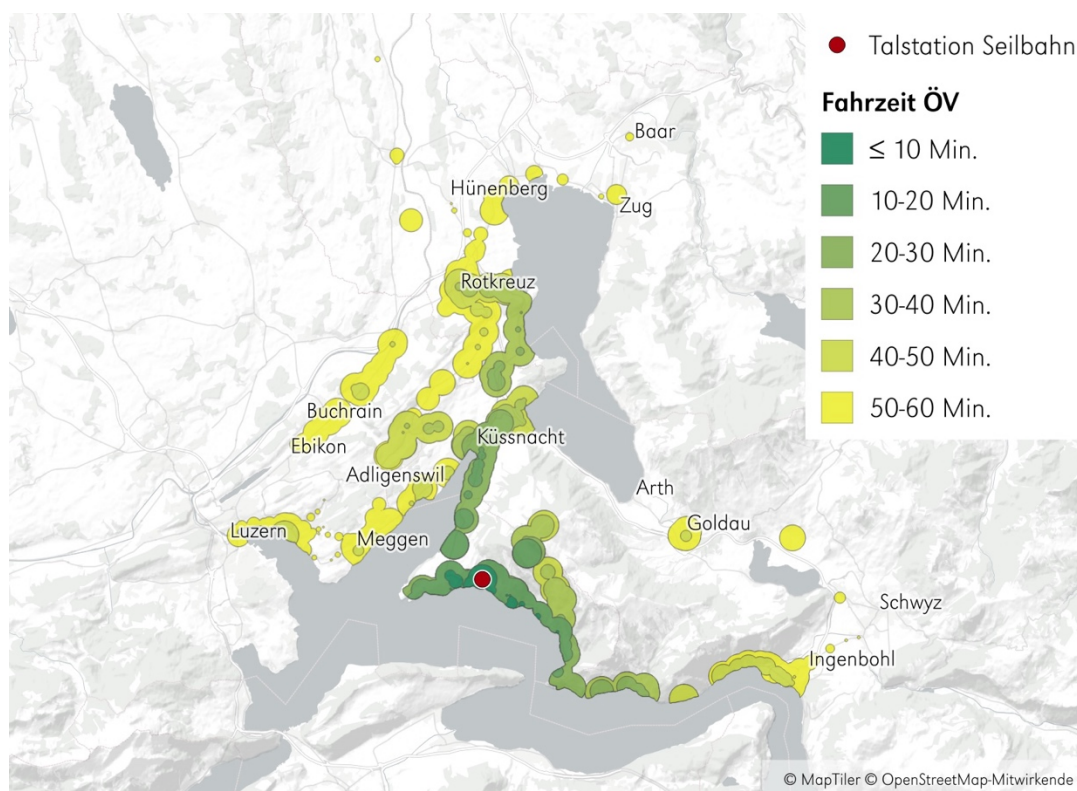


Abbildung 12: ÖV-Erreichbarkeit innerhalb von 60 Minuten

### 3.6 Fuss- und Veloverkehr

Die Talstation ist an das Wanderwegnetz angebunden. Auf der Rigistrasse läuft eine Verbindung entlang und führt in das Dorfzentrum. Die Rigistrasse ist mit einem einseitigen Trottoir ausgestattet. Im Bereich der Talstation ist die gegenüberliegende Seite mit einem Fussgängerlängsstreifen markiert. Diese bietet mit Ausnahme einiger Poller keinen baulichen Schutz.

Am Hang führt der Waldstätterweg (Nr. 98, Rundweg um den Vierwaldstättersee) entlang. Mit dem Ortsbus 509 ist der Weg z.B. über die Haltestelle Bodenberg direkt erreichbar.

Am Seeufer des Vierwaldstättersees führt die SchweizMobil-Veloroute 38 (Zofingen – Brunnen) entlang. Heute gibt es bei der Talstation ein Angebot von rund 15 Veloabstellplätzen.



Abbildung 13: Wander- und Velowegnetz (Grundlage: map.geo.admin, Wanderwege und Velorouten)

Die Topografie erschwert die Erreichbarkeit der Talstation zu Fuss. Vom Zentrum von Weggis wo sich Restaurants, Hotels, Einkaufsmöglichkeiten und die Schiffstation befinden ist die Talstation in rund 10 Minuten erreichbar. Von einem Grossteil des Siedlungsgebiets von Weggis ist die Talstation in bis zu 20 Minuten zu Fuss erreichbar (vgl. Abbildung 14).

Die Topografie und Lage der Talstation am Hang erschwert auch die Zugänglichkeit mit dem Velo. Mit der Zunahme von Elektrovers stellt dies allerdings immer weniger ein Hindernis dar. Vom Dorfteil Hersteinen und den Nachbargemeinden Greppen oder Vitznau benötigt man mit dem Velo etwas mehr als 20 Minuten zur Talstation (vgl. Abbildung 15).

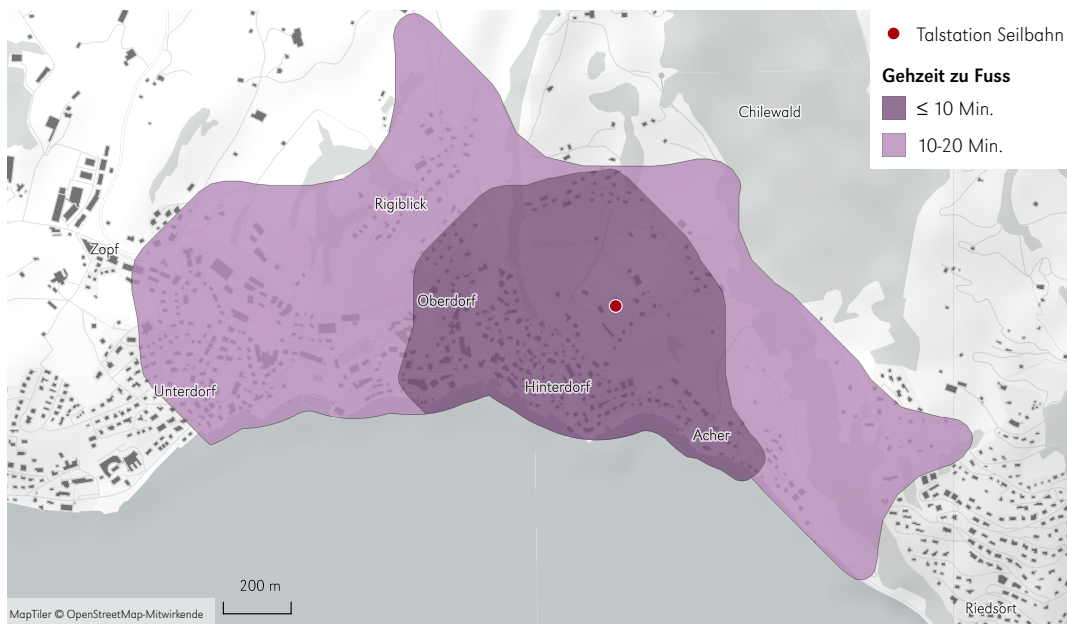


Abbildung 14: Erreichbarkeit zu Fuss innerhalb von 20 Minuten

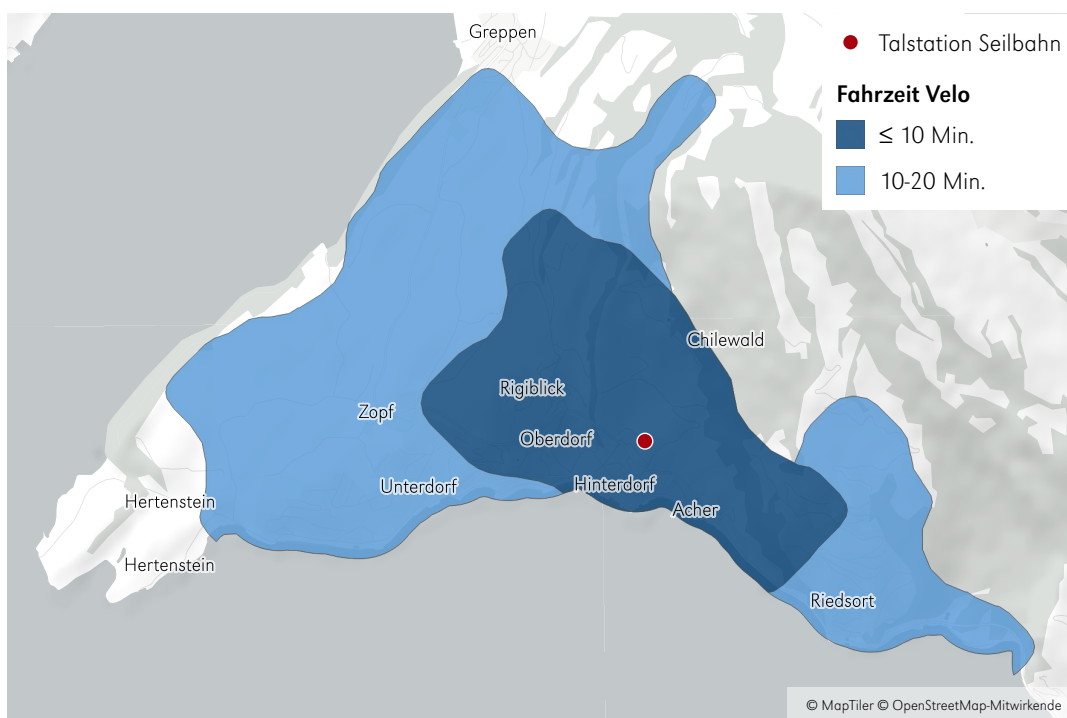


Abbildung 15: Velo-Erreichbarkeit innerhalb von 20 Minuten zur Talstation

### 3.7 Fazit Erschliessung

Die Talstation ist heute mittels Ortsbus an den öffentlichen Verkehr angebunden. Seit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2024 verkehrt neu die regionale Buslinie 653 jeweils von Montag bis Freitag am Morgen und Abend während den Hauptverkehrszeiten von Rotkreuz über Küssnacht und Weggis bis zur Talstation der Seilbahn. Die Haltestelleninfrastruktur bei der Talstation ist nicht behindertengerecht ausgestaltet.

Der nächstgelegene Anschluss an das weitere regionale Busliniennetz und die Schiffstation befindet sich im Zentrum von Weggis am Dorfplatz. Die viel genutzte Schiffsverbindung von/nach Luzern befindet sich ebenso im Zentrum von Weggis. Zu Fuss oder mit dem Velo ist die Talstation vom Dorf aus über die Rigistrasse in rund 10 Minuten erreichbar. Aufgrund der Topografie (Lage am Hang) ist der Zugang zu Fuss oder mit dem Velo erschwert.

Mit dem motorisierten Individualverkehr ist die Talstation von der Kantonsstrasse aus direkt zu erreichen. Über zwei Halbanschlüsse an die Rigistrasse erfolgt die Zu- und Wegfahrt zur Talstation. Heute sind rund um die Talstation insgesamt 261 Parkfelder verteilt auf drei Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze sind alle bewirtschaftet. An rund 10 bis 20 Tagen überschreitet die Nachfrage das bestehende Parkplatzangebot vor Ort. An den Spitzentagen wird bei trockenen Bodenverhältnissen aktuell auf den Überlaufparkplatz «Wiesenparkplatz Linde» ausgewichen. Bei Bedarf wird an einzelnen Spitzentagen zusätzlich auf weiter entfernt liegende öffentliche Parkplätze auf dem Gemeindegebiet von Weggis zurückgegriffen.

## 4 Projekte

### 4.1 Neubau Gondelbahn

Die Konzession der bestehende Pendelbahn Weggis – Rigi Kaltbad läuft per 30.9.2027 ab. Die bestehende Bahn soll mit einer neuen Umlaufbahn ersetzt werden. Die bestehende Pendelbahn mit einer Kapazität von 640 Personen/h wird durch eine Umlaufbahn mit 22 Gondeln und einer Kapazität von 850 Personen/h ersetzt. Mit der Erhöhung der Transportkapazität werden die Wartezeiten an Spitzentagen reduziert. Diese treten insbesondere an Wochenenden, Feiertage mit Hochnebel oder während den Ferien (nachfolgend als Rigi-Tage bezeichnet) und im Winter, sobald die Sonne untergeht und die Gäste die Talfahrt anstreben, auf. Diese mögliche Kapazitätssteigerung erlaubt es der Betreiberin, die Gäste mit geringeren Wartezeiten auf den Berg und vom Berg wieder hinunterzubefördern und bei Bedarf den ÖV planmässig zu erreichen. In den Randzeiten und bei schlechtem Wetter wird die neue Kapazität der Bahn nicht ausgeschöpft und kann je nach Situation entsprechend betrieblich angepasst werden (geringere Geschwindigkeit, weniger Kabinen im Einsatz, Konvoi Betrieb mit nur 6 Kabinen im Einsatz).

Die Seilachse der Bahn sowie die Lage der Berg- und Talstation wird beibehalten (minimale Verschiebung der Bergstation). Die Berg- und Talstation werden durch einen Neubau ersetzt. Die Gestaltung der neuen Berg- und Talstation beruht auf dem Siegerprojekt «Luegisland» des Architekturbüros Graber & Steiger aus dem Projektwettbewerb, welches jedoch in der Weiterbearbeitung stark redimensioniert wurde. Zum Gesamtkonzept gehört auch die Erstellung eines neuen Parkhauses, die Umgestaltung und Entsiegelung des Parkplatzes, der Bau eines Bushubs sowie eine behindertengerechte Erschliessung zwischen den ÖV-Haltestellen an der Rigistrasse und der neuen Talstation. Diese Planungen sind in den nachfolgenden Kapiteln beschrieben.

Projekt	Verfahren / Zuständige Behörde	Zeitplan	Verantwortung
Gondelbahn	Nationale Plangenehmigung Bundesamt für Verkehr (BAV)	Öffentliche Auflage im Sommer 2023 Bewilligung per Früh- ling 2026 erwartet	Rigi Bahnen
Parkhaus Vorder Rain	Kommunale Baubewilligung Gemeinde Weggis	Baueingabe Jan. 2026	Rigi Bahnen
Bushub mit Parkierung Auto/Car	Kommunale Baubewilligung Gemeinde Weggis	Baueingabe Juni 2026	Gemeinde Weggis Kanton Luzern, vif
BehiG-Erschlies- sung	Kommunale Baubewilligung Gemeinde Weggis	Baueingabe Juni 2026	Rigi Bahnen

Tabelle 1: Übersicht der Projekte mit Zeitplan und Zuständigkeiten



Abbildung 16: Visualisierung der neuen Talstation (Quelle: Rigi Bahnen)

## 4.2 Veränderung Parkplatzangebot

Das Ziel des künftigen Parkplatzangebotes ist der Erhalt der heute bewilligten 261 Parkfelder (status quo). Auf die bestehenden Überlastparkplätze auf der Wiese wird in Zukunft verzichtet. Stattdessen soll der Wegfall der Überlastparkplätze und die Kapazitätserweiterung der Bahn über den verbesserten ÖV kompensiert werden (vgl. Kapitel 6).

Neu werden die Parkfelder bei der Talstation in einem neuen Parkhaus gebündelt. Das Parkhaus soll bei der Talstation auf Höhe des Parkplatzes Vorder Rain hangseitig realisiert werden. Die heute bewilligten Anzahl Parkfelder (261 Parkfelder) werden in der Anzahl erhalten. Die Fläche des heutigen Parkplatzes an der Rigistrasse West wird zu Gunsten eines neuen Bushubs reduziert.

Das neue Parkplatzangebot setzt sich wie folgt zusammen:

- Vorder Rain: Parkhaus mit 140 Parkfeldern, weitere 45 Parkfelder in der Umgebung, 1 Abstellplatz für Ein- und Ausstieg für Reiseautos
- Rigistrasse West: 51 Parkfelder, 3 Abstellplätze für Reiseautos
- Rigistrasse Ost: 25 Parkfelder

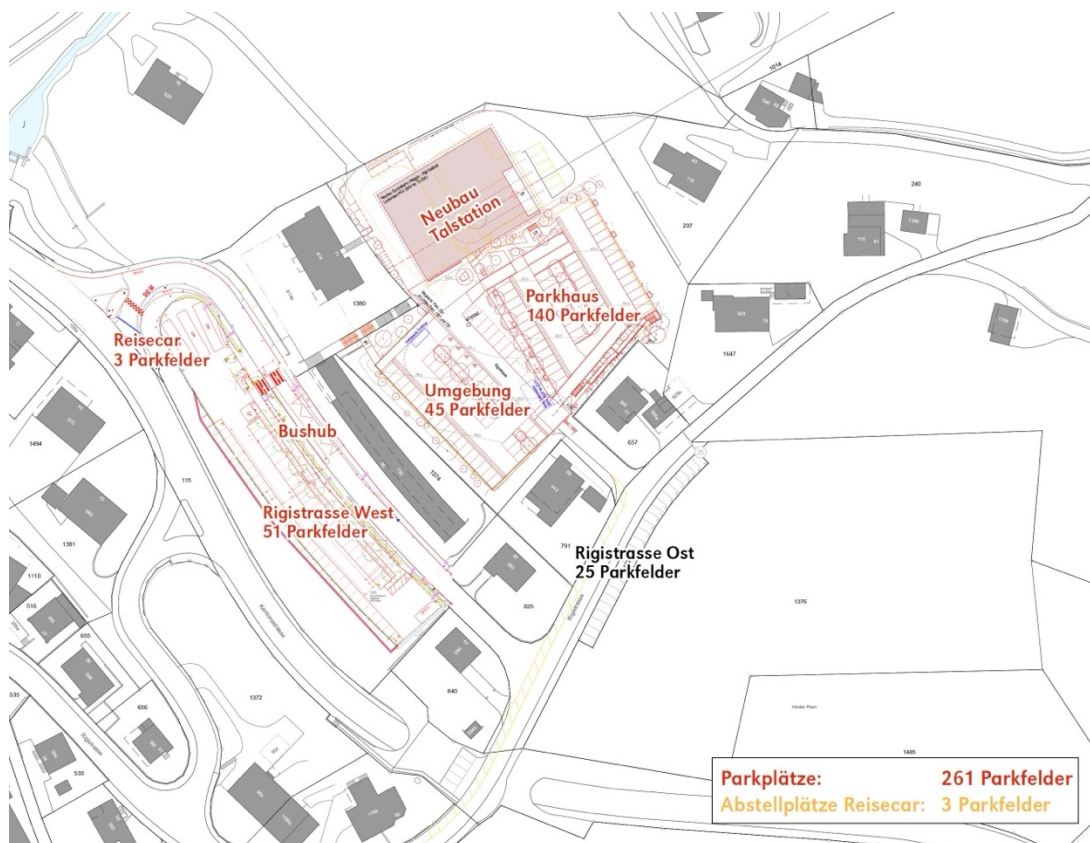


Abbildung 17: Neues Parkplatzangebot (Grundlage: Parkierungskonzept Luftseilbahn, Metron vom 12. Februar 2018)

### 4.3 Neubau Parkhaus und Umgestaltung Parkplatz

Die Parkfelder auf dem Parkplatz Vorder Rain werden neu in einem Parkhaus gebündelt. Das Parkhaus wird hangseitig mittels Split-Level-System angeordnet und erstreckt sich über drei Geschosse. Das neue Parkhaus und die Umgebung der Talstation werden gestalterisch aufgewertet sorgfältig in die Landschaft am Fusse der Rigi eingebettet.

Die oberirdischen Parkplätze beim Vorder Rain werden mit Grünelementen (einheimische Bäume, Sträucher, Gehölze etc.) bestückt. Diese sorgen für eine ökologische Vernetzung und wirken darüber hinaus kühlend und verschattend auf Umgebungsflächen und Fahrzeuge. Die Belagsflächen werden entsiegelt und nur im hangseitigen Arealteil teilweise unterbaut. Unterschiedlich durchlässige Beläge (Asphalt für die Rangierflächen, Rasengitter für die Parkplatzbereiche, Schotter- und Pflanzflächen zur Versickerung) ermöglichen das Versickern des Meteorwasser vor Ort, schaffen eine angenehme Atmosphäre und intuitive Zonierung zwischen Fahr- und Gehbereichen.



Abbildung 18: Bestehende Parkierung Vorder Rain und Talstation im Hintergrund (Quelle: Rigi Bahnen)



Abbildung 19: Visualisierung des umgestalteten und begrüneten Parkplatzes und der neuen Talstation im Hintergrund (Quelle: Rigi Bahnen)



Abbildung 20: Umgebungsplan Parkplatz Talstation mit neuem Parkhaus (17.12.25, Graber & Steiger Architekten)

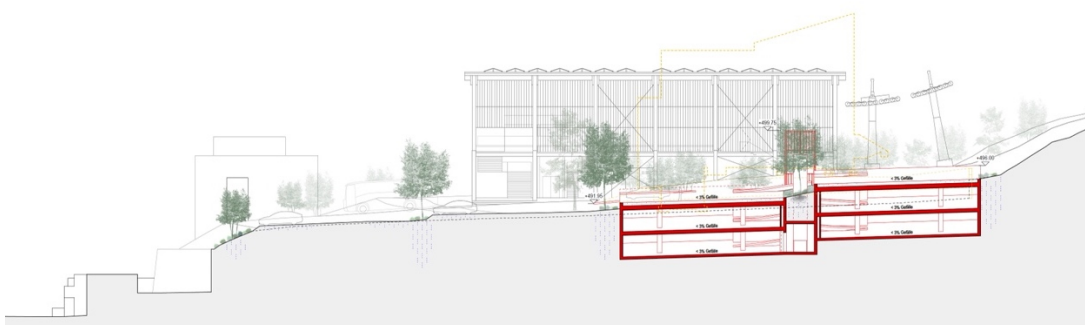


Abbildung 21: Schnitt A-A Parkhaus und Umgestaltung Parkplatz (17.12.25, Graber & Steiger Architekten)



Abbildung 22: Schema Vegetation (Umgebungsplanung, 15.12.25, mavo Landschaften)



Abbildung 23: Schema Beläge (Umgebungsplanung, 15.12.25, mavo Landschaften)

#### 4.4 Neubau Bushub

Neu werden drei behindertengerechte Halteketten an der Rigistrasse angeordnet. Die Parkierung an der Rigistrasse West wird dadurch angepasst.

Mit der Eröffnung der neuen Gondelbahn und dem Bau der neuen Talstation fallen die vorhandenen fünf Carparkfelder direkt bei der heutigen Station weg. Neu werden drei Abstellplätze für Reisecars auf dem bestehenden Parkplatz Rigistrasse West angeordnet.

Bestandteil des Projektes ist auch eine Anpassung des Einmüanders in die Kantonsstrasse. Ein Teil der bestehenden Rabatte soll abgebrochen werden, damit Linienbusse neu Richtung Vitznau in die Kantonsstrasse einmünden können.



Abbildung 24: Projekt Bushub Talstation Luftseilbahn Weggis und Anpassung Einmüander Rigistrasse (Kost+Partner, 12.12.25)



Abbildung 25: Bestehende Situation mit Blick auf die Kantonsstrasse und höhergelegene Parkierung Rigistrasse West (Quelle: Rigi Bahnen)



Abbildung 26: Visualisierung der neuen Situation mit Blick auf die Kantonsstrasse und höhergelegene umgestaltete und begrünte Parkierung Rigistrasse West und Bushub (Quelle: Rigi Bahnen)



## 4.7 Nutzergruppen

### **Besuchende**

Die Talstation in Weggis ist attraktiv für Besuchende, die eine schnelle Verbindung zwischen Weggis und Rigi Kaltbad möchten. Dazu gehören z.B. Pendler, Arbeiter, Schüler, Wanderer, Tagestouristen, Badegäste und Übernachtungsgäste.

Der Zugang via Vitznau und Goldau mittels Zahnradbahn beansprucht etwas mehr Zeit. In Goldau bestehen gute Anschlüsse an den Schienenverkehr und in Vitznau an den Schiffsverkehr. Mit dem Zug dauert die Bergfahrt von Vitznau bis nach Rigi Kaltbad und weiter bis zur Rigi Kulm 23 bzw. 32 Minuten.

Gemäss Erhebung der Rigi Bahnen nutzen über 60% der Fahrgäste die Seilbahn heute für die Talfahrt. Diese gelangen zu Fuss, über Vitznau oder Goldau nach Rigi Kaltbad und benutzen die Seilbahn, um wieder in das Tal befördert zu werden. Dabei gehen schon heute viele Gäste von der Talstation zur Schiffstation zu Fuss weiter und setzen ihre Reise mit dem Schiff fort.

### **Bewohnende Rigi Kaltbad**

Im Gebiet Rigi Kaltbad sind ca. 100 Personen gemeldet und es gibt zahlreiche Ferienwohnungen. Die Seilbahn Weggis – Rigi Kaltbad sowie die Zahnradbahnstrecke Vitznau – Rigi Kaltbad erfüllen einen öffentlichen Erschliessungsauftrag, indem sie Bewohnenden von Rigi Kaltbad ganzjährig und auch an Randzeiten an Weggis und Vitznau anbinden.

### **Mitarbeitende**

In Rigi Kaltbad gibt es neben dem Bahnbetrieb Hotels, Restaurants, ein Mineralbad und diverse Gewerbebetriebe. Die Mitarbeitenden reisen in der Regel am Morgen an und verlassen den Ort am Abend wieder. Die Erschliessung erfolgt u.a. über die Seilbahn.

## 5 Frequenzen Seilbahn, Auslastung Parkieranlagen

### 5.1 Frequenzen Seilbahn

#### Fahrgastzahlen Berg- und Talfahrten

Die folgende Abbildung zeigt die Fahrgastentwicklung der Seilbahn im Zeitraum 2015 bis 2024. Die Zahl der Talfahrten liegt im Durchschnitt 57% höher als jene der Bergfahrten. Sichtbar ist der Rückgang der Fahrgastzahlen in den Pandemie-Jahren 2020–2021. Im Jahr 2024 wurde wieder das Niveau vor der Pandemie erreicht. Der Höchststand der Entwicklung seit 2015 lag jedoch im Jahr 2017. Im Jahr 2024 wurden 160'760 Berg- und 276'220 Talfahrten verzeichnet.

Die Abbildung zeigt, dass mehr Fahrgäste die Seilbahn für die Talfahrt nutzen. Diese gelangen über Vitznau oder Goldau oder zu Fuss nach Rigi Kaltbad und benutzen die Seilbahn für die Rückfahrt in das Tal. Nach der Talfahrt gehen zahlreiche Gäste zu Fuss von der Talstation zur Schiffstation im Zentrum in Weggis, um ihre Reise mit dem Schiff vor allem in Richtung Luzern fortzusetzen oder sie nehmen den Bus von der Talstation in Richtung Küsnacht.

Die Auswertung unterstreicht die Bedeutung einer guten Fussverkehrsinfrastruktur zwischen Talstation und Dorfzentrum und einer attraktiven Anbindung der Talstation an den ÖV.

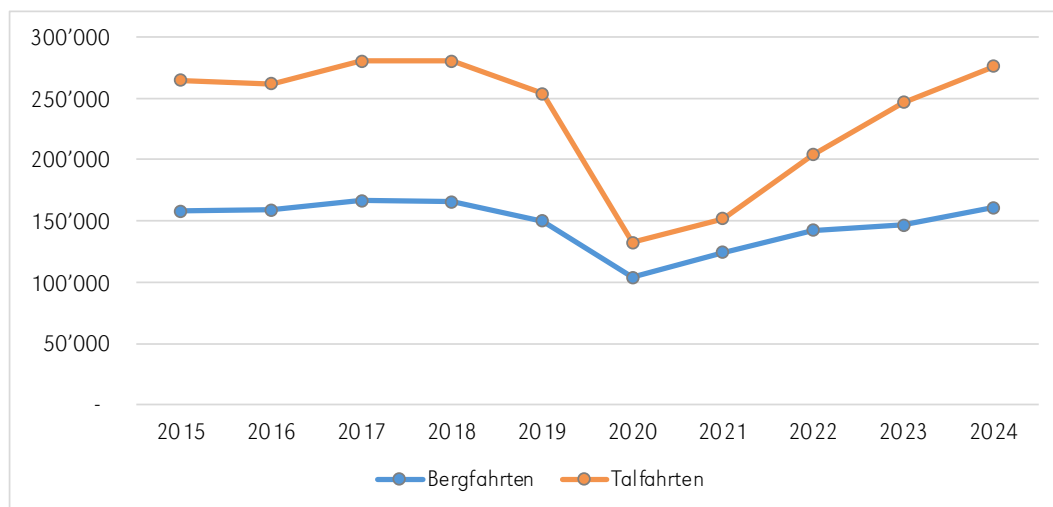


Abbildung 28: Entwicklung der Fahrgastzahlen (Berg- und Talfahrten) der Seilbahn Weggis - Rigi Kaltbad im Zeitraum 2015 – 2024

### Hochfrequentierte Tage

Die hochfrequentierten Tage treten insbesondere an den Rigi-Tagen (vgl. Kapitel 4.1) auf. Die Fahrgastzahlen (Bergfahrten) sind an diesen Tagen stark überdurchschnittlich und liegen zwischen 1'000 und max. 2'000 Fahrten. Der 5. meistfrequentierte Tag im Jahr verzeichnete rund 1'400 Bergfahrten. Beim 20. Tag wurden zwischen 800 bis 1'000 Bergfahrten erfasst. Wie die folgende Grafik zeigt, sind die Anzahl an stark frequentierten Tagen im Zeitraum zwischen 2015 und 2024 konstant (ausgenommen 2020–2022).

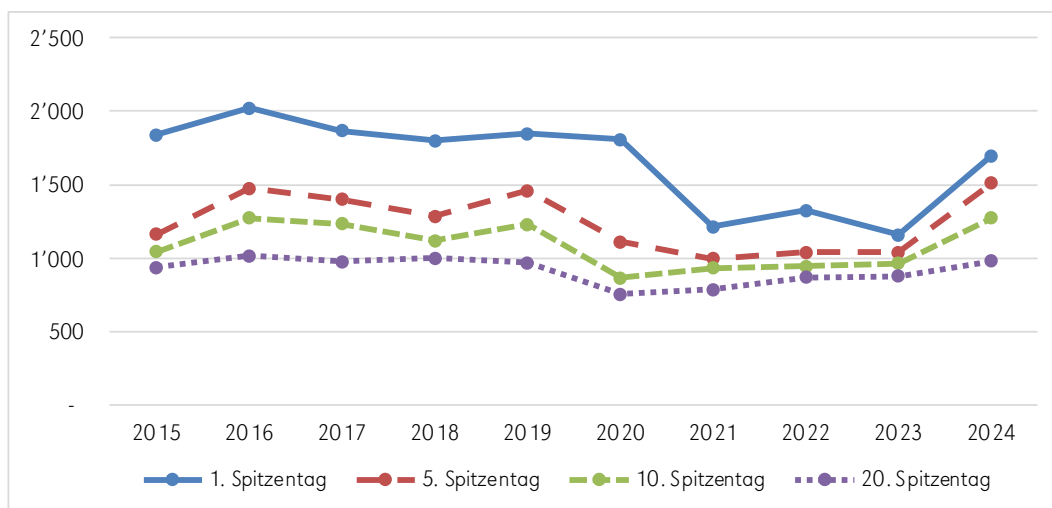


Abbildung 29: Entwicklung der Fahrgastzahlen (Bergfahrten) der Seilbahn Weggis - Rigi Kaltbad im Zeitraum 2015 - 2024 an den am stärksten frequentierten Tagen

## 5.2 Spitzentage mit voller Parkplatzauslastung

Für einen durchschnittlichen Saisontag reicht das bestehende Parkierungsangebot aus. Die Auslastung der bestehenden Parkierungsanlage liegt über das Jahr im Durchschnitt bei max. 60% (Erschliessungs- und Parkierungskonzept Metron). Gemäss Angaben der Rigi Bahnen überschreitet an rund 10 bis 20 Tagen im Jahr die Nachfrage das bestehende Parkplatzangebot. An diesen Tagen werden die Überlaufparkplätze aktiviert. Diese Tage werden nachfolgend als Spitzentage bezeichnet. Es ist davon auszugehen, dass es sich bei den Spitzentagen um die sogenannten Rigi-Tage (Hochnebel, Feiertage / Wochenenden) handelt.

### Plausibilisierung Spitzentage

Die folgende Abbildung zeigt die stark frequentierten Tage mit rund 800 bis 1'100 Bergfahrten und überlagernd dazu die Anzahl an Spitzentagen, wo gemäss Angaben der Rigi Bahnen auf Überlaufparkplätze zurückgegriffen werden musste. Eine Überlagerung der Graphen erfolgt bei rund 1'100 Bergfahrten. Folglich ist anzunehmen, dass ab rund 1'100 Bergfahrten auf die Überlaufparkplätze zurückgegriffen werden muss und es sich hierbei um Spitzentage handelt. Die Überlaufparkplätze werden hauptsächlich an Wochenenden zwischen September und Februar (Herbst- und Wintermonate) genutzt. Die Zahl der Tage, an denen die Überlaufparkplätze genutzt wurden, war in den Jahren 2020 bis 2022 konstant, obwohl die Zahl der Bergfahrten tiefer lag. Dies ist dadurch zu erklären, dass in den Pandemie-Jahren der MIV-Anteil tendenziell höher war.

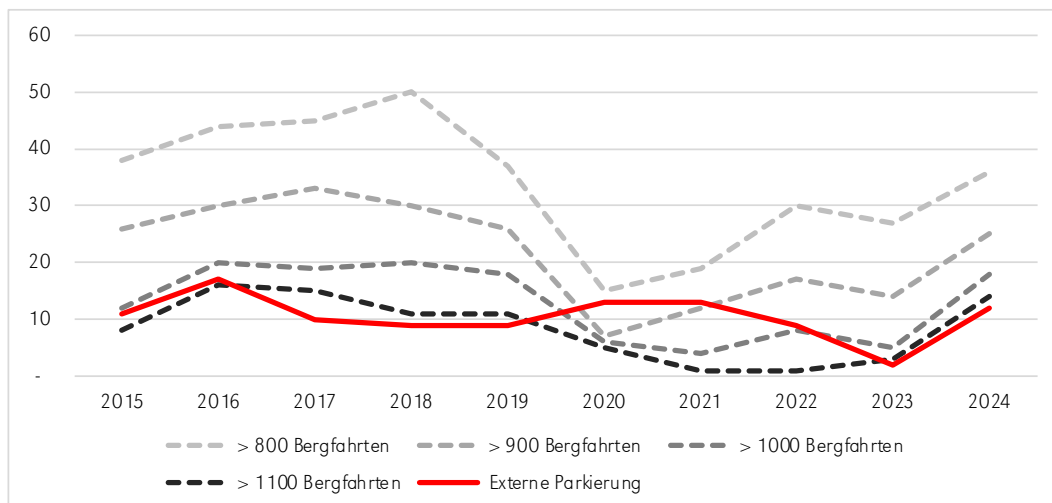


Abbildung 30: Überlagerung der Anzahl Tage mit 800 bis 1'100 Bergfahrten und Anzahl Tage mit Aktivierung der Überlaufparkplätze im Zeitraum 2015 – 2024

### Modalsplit-Verteilung bei den Berg- und Talfahrten

Die Rigi Bahnen haben die Verkehrsmittelwahl der Fahrgäste der Seilbahn abgeschätzt. Die Modal-Split Untersuchungen für das Jahr 2024 zeigen, dass bei den Berg- und Talfahrten der Anteil beim motorisierten Individualverkehr bei rund 43% liegt, der Anteil beim öffentlichen sowie Fuss- und Veloverkehr 53% ausmacht und die restlichen 4% über Carreisen erfolgen. Betrachtet man die Modalsplit-Anteile nur für die Bergfahrten, zeigt sich, dass der MIV-Anteil höher ausfällt (59%). Gemäss Kapitel 5.1 nutzen mehr Fahrgäste die Seilbahn für die Talfahrt. Diese gelangen zu Fuss oder über Vitznau oder Goldau nach Rigi Kaltbad und benutzen die Seilbahn, um wieder in das Tal befördert zu werden.

Gemäss Angaben der Rigi Bahnen wird davon ausgegangen, dass bei den Bergfahrten der Anteil beim motorisierten Individualverkehr bei rund 59% liegt, der Anteil beim öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr 39% ausmacht und die restlichen 2% über Carreisen erfolgen. Diese Annahmen zum Modal-Split für die Bergfahrten basieren auf aktuellen Daten und einer von der Rigi Bahn durchgeführten Kundenumfrage.

### Sensitivitätsbetrachtung Veränderung Modalsplit / Fahrgastzahlen Bergfahrten

Mittels Sensitivitätsbetrachtung wird in der folgenden Tabelle abgeschätzt, wie viele Bergfahrten sich bei unterschiedlich hohen MIV-Anteilen abwickeln lassen und wie sich diese auf die verschiedenen Verkehrsmittel verteilen. Weil die Abschätzung anhand grober Annahmen erfolgt, werden zwei Szenarien mit minimalen und maximalen Werten berücksichtigt. Ausgangslage bildet in allen Szenarien das bestehende Parkplatzangebot mit 261 Parkfeldern der Rigi Bahnen. Im Bestand sind unter Berücksichtigung der Parkplatzauslastung, dem Besetzungsgrad eines Fahrzeuges sowie 60% MIV-Anteil am Gesamtverkehr zwischen 1'000 und 1'400 Bergfahrten möglich. Davon fallen zwischen 400 und 500 Bergfahrten auf den ÖV und Fuss- und Veloverkehr.

Mit einer Veränderung der Modalsplit-Anteile zu Gunsten des ÖV und Fuss- und Veloverkehrs sind bei gleichbleibendem Parkplatzangebot zusätzliche Bergfahrten möglich. Reduziert sich der MIV-Anteil am Gesamtverkehr von 60% auf 50%, sind neu 1'300 bis 1'700 Bergfahrten möglich. Davon werden 600 bis 800 mit dem ÖV und Fuss- und Veloverkehr abgewickelt. Mit einer weiteren Verschiebung der Anteile zu

Gunsten des ÖV und Fuss- und Veloverkehrs können bis zu 2'100 Bergfahrten abgewickelt werden (40% MIV-Anteil), wobei zwischen 900 bis 1'200 Bergfahrten auf den ÖV und Fuss- und Veloverkehr entfallen.

Diese Ergebnisse zeigen, dass durch eine stärkere Nutzung des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs deutlich mehr Bergfahrten abgewickelt werden können, ohne das Parkplatzangebot zu erweitern. Eine gezielte Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs ist somit ein wichtiger Schlüssel zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung der neuen Gondelbahn.

Ausgangslage: MIV-Anteil am Gesamtverkehr bei 60%												
Szenario	Anzahl Parkfelder	Fahrzeug / Parkfeld / Tag <sup>1</sup>	Fahrzeug / Tag	Besetzungsgrad Fahrzeug <sup>2</sup>	MIV		Carreisen		ÖV + Fuss- und Veloverkehr		Bergfahrten Total	
					Anreisende	Modalsplit Anteil in %	Anreisende	Modalsplit Anteil in %	Anreisende	Modalsplit Anteil in %		
Minimum	261	1.3	339	1.9	645	60%	54	5%	376	35%	1074	
Maximum	261	1.5	392	2.2	861	60%	72	5%	502	35%	1'436	
Variante mit 50% MIV-Anteil am Gesamtverkehr												
Szenario	Anzahl Parkfelder	Fahrzeug / Parkfeld / Tag <sup>1</sup>	Fahrzeug / Tag	Besetzungsgrad Fahrzeug <sup>2</sup>	MIV		Carreisen		ÖV + Fuss- und Veloverkehr		Bergfahrten Total	
					Anreisende	Modalsplit Anteil in %	Anreisende	Modalsplit Anteil in %	Anreisende	Modalsplit Anteil in %		
Minimum	261	1.3	339	1.9	645	50%	54	4%	591	46%	1'289	
Maximum	261	1.5	392	2.2	861	50%	72	4%	790	46%	1'723	
Variante mit 40% MIV-Anteil am Gesamtverkehr												
Szenario	Anzahl Parkfelder	Fahrzeug / Parkfeld / Tag <sup>1</sup>	Fahrzeug / Tag	Besetzungsgrad Fahrzeug <sup>2</sup>	MIV		Carreisen		ÖV + Fuss- und Veloverkehr		Bergfahrten Total	
					Anreisende	Modalsplit Anteil in %	Anreisende	Modalsplit Anteil in %	Anreisende	Modalsplit Anteil in %		
Minimum	261	1.3	339	1.9	645	40%	54	3%	913	57%	1'612	
Maximum	261	1.5	392	2.2	861	40%	72	3%	1220	57%	2'153	

<sup>1</sup> PPAuslastung pro Tag: Annahmen TEAMverkehr 1.3 / 1.5

<sup>2</sup> PW-Besetzungsgrad: Mikrozensus Freizeitverkehr = 1.9, Annahme TEAMverkehr: 2.2

Tabelle 2: Mögliche Abwicklung der Anzahl Bergfahrten bei unterschiedlich hohen MIV-Anteilen am Gesamtverkehr

### 5.3 Entwicklung

Die bestehende Bahn hat eine Kapazität von 640 Personen/h. Durch die neue Gondelbahn wird die Transportkapazität von 640 auf 850 Personen/h erhöht. Die Kapazitätssteigerung wird vor allem an den Spitzentagen zum Tragen kommen, um die Gäste ohne längere Wartezeiten insbesondere in das Tal zu befördern.

Gemäss Umweltverträglichkeitsbericht (IPSO ECO, 2019) wird ausgehend von der Entwicklung der Gästezahlen damit gerechnet, dass in den Jahren nach der Eröffnung bis 2036 mit einem ähnlichen jährlichen Wachstum der Gästezahlen gerechnet werden darf. Es wird ein jährliches Wachstum von rund 2% prognostiziert. Eine Abschätzung der künftigen Entwicklung der Anzahl Spitzentage ist schwierig. In den vergangenen Jahren waren die Anzahl Spitzentage mit rund 10 bis 20 Tagen im Jahr konstant. Aufgrund der Kapazitätserweiterung und dem höheren Fahrkomfort durch den neuen Seilbahntyp ist mit einer geringen Zunahme der Anzahl an Spitzentagen zu rechnen. Ziel ist es, im Rahmen des Mobilitätskonzeptes die Anbindung der Talstation an den öffentlichen Verkehr, Fuss- und Veloverkehr zu verbessern und den Wegfall der Überlastparkplätze und die Kapazitätserweiterung der Bahn über den ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu kompensieren. Konkret soll der Anteil des MIV am Gesamtverkehr bei den Bergfahrten bis in das Jahr 2036 von heute rund 60% auf 40% reduziert werden. Unter Berücksichtigung der Berg- und Talfahrten wird eine Erhöhung des Anteils des ÖV, Fuss- und Veloverkehr von aktuell 42% auf 51% angestrebt. Dafür sind entsprechende Beförderungskapazitäten beim ÖV bereitzustellen.

### 5.4 Fazit

Die Untersuchungen zeigen, dass die Anzahl hochfrequentierter Tage über die letzten 10 Jahre konstant ist. An rund 10 bis 20 Spitzentagen im Jahr überschreitet die Nachfrage das Parkplatzangebot. An diesen Tagen werden die Überlaufparkplätze in der nahen Umgebung sowie im Dorf aktiviert. Um einen Spitzentage handelt es sich ab rund 1'100 Bergfahrten. Heute reicht das Angebot an Überlaufparkplätzen aus.

Aufgrund der Kapazitätserweiterung und des höheren Fahrkomforts durch den neuen Seilbahntyp ist künftig mit einer geringen Zunahme der Anzahl an Spitzentagen zu rechnen. Ziel ist es, im Rahmen des Mobilitätskonzeptes die Anbindung der Talstation an den öffentlichen Verkehr, Fuss- und Veloverkehr zu verbessern. Dadurch sollen die MIV-Anteile am Gesamtverkehr in Zukunft zurückgehen und der Wegfall der Überlastparkplätze und die Kapazitätserweiterung der Bahn über den ÖV kompensiert werden können. An vereinzelt Spitzentagen, wo die Parkplatznachfrage das Angebot dennoch übersteigt, kann auf bestehende öffentliche Parkplätze mit Bewirtschaftung in der Nähe von ÖV-Haltestellen im Dorf zurückgegriffen werden.

## 6 Ziele

Mit dem Neubau der Gondelbahn Weggis – Rigi Kaltbad soll auch die Mobilität bei der Talstation neu organisiert werden. Die Erschliessung der Talstation ist in Zukunft mit einem gesamtheitlichen Konzept für alle Verkehrsträger dauerhaft sicherzustellen. Im Rahmen des Neubaus der Gondelbahn sind keine zusätzlichen Parkfelder im Bereich der Talstation geplant. Mit der Kapazitätserweiterung der Gondelbahn und dem Wegfall der Überlastparkplätze geht eine Erhöhung der Parkplatznachfrage einher. Diese zusätzliche Nachfrage soll mit einer Verbesserung der ÖV-Erschliessung der Talstation kompensiert werden. Angestrebt wird ein funktionales, zukunftsgerichtetes und nachhaltiges Mobilitätsangebot, welches den Bedürfnissen der Nutzergruppen Rechnung trägt. Das Mobilitätsangebot soll bei Bedarf ausgebaut werden können.

Die folgenden Ziele werden mit dem Mobilitätskonzept angestrebt:

- Massnahmen haben den übergeordneten raumplanerischen und verkehrsplanerischen Zielvorgaben des Kanton Luzern und der Gemeinde Weggis zu entsprechen
- Erfüllen der Mobilitätsbedürfnisse für alle Nutzergruppen
- Sicherstellen der Erschliessung für alle Verkehrsträger
- Verbesserung der ÖV-Anbindung an die Talstation mit einem behindertengerechten Zugang
- Verbesserung der Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen Talstation und Dorfzentrum
- Effiziente, funktionsfähige und nachhaltige Erschliessung und Parkierung
- Plafonierung des bestehenden Parkplatzangebotes bei der Talstation (status quo), kein Ausbau der Parkplätze
- Schutz der umliegenden Wohnquartiere vor Parkplatzsuchverkehr
- Begrünung und Entsiegelung der Parkierungsanlage und Attraktivitätssteigerung des Landschaftsbildes
- Erhöhung der Verkehrssicherheit rund um die Talstation
- Reduktion der Carfahrten in Weggis auf das reduzierte Angebot von max. 3 Stellplätzen
- Förderung der kombinierten Mobilität z.B. mit Park+Ride, Bike+Ride oder Carsharing
- Massnahmen mit Ausbaumöglichkeit beim ÖV und Fuss- und Veloverkehr anstreben

## 7 Mobilitätsmassnahmen

Das Mobilitätskonzept gilt als Grundlage für die Einführung und Umsetzung der Mobilitätsmanagementmassnahmen. Das nachfolgende Set an Massnahmen ist im Rahmen des Projektes «Neubau Gondelbahn Weggis - Rigi Kaltbad» umzusetzen und während dem Betrieb einzuführen. Die Massnahmen können im Rahmen des regelmässigen Monitorings auch angepasst und weiterentwickelt werden, sofern dies im Sinne der Zielsetzungen erfolgt. Die Tabelle auf der folgenden Seite fasst die Massnahmen, Zuständigkeiten und Umsetzungszeitpunkte zusammen.

### Zuständigkeit

Für alle Massnahmen werden die Zuständigkeiten definiert. Bei der Umsetzung der Massnahmen sind neben den Rigi Bahnen auch die Gemeinde Weggis und der Kanton Luzern involviert. Die Rigi Bahnen stehen bei allen Massnahmen im Dialog mit den Ansprechpartnern und bieten Hand für gute Lösungen. Die Zuständigkeiten werden in der Massnahmenübersicht wie folgt abgekürzt:

- RB: Rigi Bahnen
- Gde.: Gemeinde Weggis
- VVL: Verkehrsverbund Luzern
- VIF: Dienststelle Verkehr u. Infrastruktur Kanton Luzern

### Art der Massnahme / Umsetzungszeitpunkt

Es wird zwischen baulichen und betrieblichen Massnahmen unterschieden. Alle Massnahmen sollen – wenn immer möglich – gleichzeitig mit dem Neubau der Gondelbahn realisiert werden.

### Kosten

Bei den baulichen Massnahmen ist auf den Massnahmenblättern als Orientierung eine grobe Angabe zu den einmaligen Investitionskosten enthalten. Zudem werden die Zuständigkeiten bei der Finanzierung festgelegt.

Für die Kostenschätzung wird folgende Skalierung verwendet:

- Tief: < 50'000 CHF
- Mittel: < 500'000 CHF
- Hoch: > 500'000 CHF

Nr.	Massnahme	Zuständigkeit	Art der Massnahme <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <span style="color: green;">■</span> baulich           <span style="color: orange;">■</span> betrieblich         </div>
<b>M1 Massnahmen zur Förderung des ÖV</b>			
M1.1	Behindertengerechte Erschliessung zwischen Rigistrasse und Talstation	RB, Gde., VIF	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <span style="color: green;">■</span> baulich           <span style="color: orange;">■</span> betrieblich         </div>
M1.2	Bessere ÖV-Erschliessung der Talstation (Drittprojekt)	VVL, VIF, Gde., RB	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <span style="color: orange;">■</span> baulich / betrieblich           <span style="color: green;">■</span> baulich         </div>
<b>M2 Massnahmen zum Management des MIV</b>			
M2.1	Neubau Parkhaus und Umgestaltung Parkplatz Vorder Rain	RB	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <span style="color: green;">■</span> baulich           <span style="color: orange;">■</span> betrieblich         </div>
M2.2	Neuorganisation Parkplatz Rigistrasse West mit Car-Abstellplätzen	RB	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <span style="color: green;">■</span> baulich           <span style="color: orange;">■</span> betrieblich         </div>
M2.3	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich der Talstation	RB	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <span style="color: green;">■</span> baulich           <span style="color: orange;">■</span> betrieblich         </div>
M2.4	Parkraummanagement / Bewirtschaftung / Parkleitsystem	RB, Gde.	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <span style="color: orange;">■</span> baulich / betrieblich           <span style="color: green;">■</span> baulich         </div>
M2.5	Ausstattung Parkplätze mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge	RB	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <span style="color: green;">■</span> baulich           <span style="color: orange;">■</span> betrieblich         </div>
<b>M3 Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs</b>			
M3.1	Angebot und Ausstattung Veloabstellplätze	RB	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <span style="color: green;">■</span> baulich           <span style="color: orange;">■</span> betrieblich         </div>
M3.2	Signalisationskonzept für Fussverbindung zwischen Talstation und Dorfzentrum	RB, Gde.	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <span style="color: green;">■</span> baulich           <span style="color: orange;">■</span> betrieblich         </div>
<b>M4 Massnahmen zur Förderung des Mobilitätsmanagements</b>			
M4.1	Mobilitätsverantwortlicher Rigi Bahnen, Information und Kommunikation	RB	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <span style="color: orange;">■</span> baulich / betrieblich           <span style="color: green;">■</span> baulich         </div>
M4.2	Lenkung Gruppenreisen über die Standorte Goldau und Vitznau zur Reduktion der Reise-cars in Weggis	RB	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <span style="color: orange;">■</span> baulich / betrieblich           <span style="color: green;">■</span> baulich         </div>

## 7.1 Massnahmen zur Förderung des ÖV

### M 1.1 Behindertengerechte Erschliessung zwischen Rigistrasse und Talstation

#### Ausgangslage / Zielsetzung

Der Zugang von der bestehenden Haltestelle an der Rigistrasse zur Talstation erfolgt über eine lange Treppe und ist nicht behindertengerecht. Für mobilitätseingeschränkte Personen ist dieser Weg nicht benutzbar und es müsste ein Umweg über das Trottoir an der Rigistrasse Ost in Kauf genommen werden. Für Rollstuhlfahrende ist das Trottoir mit einem Gefälle von rund 12% zu steil und ohne Hilfsperson nicht befahrbar (Richtlinie Behindertengerechte Fusswegnetze).

Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz sind Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs behindertengerecht auszugestalten. Das Gesetz sieht für die Anpassungen der Bushaltstellen eine Frist bis spätestens Ende 2023 vor.

#### Beschreibung

Neben der Erstellung des neuen Bushub sieht das Gesamtkonzept auch die behindertengerechte Erschliessung zwischen den ÖV-Haltestellen an der Rigistrasse und der Talstation vor. Mit einem neuen Personenlift wird der hindernisfreie Zugang zur Talstation sichergestellt.

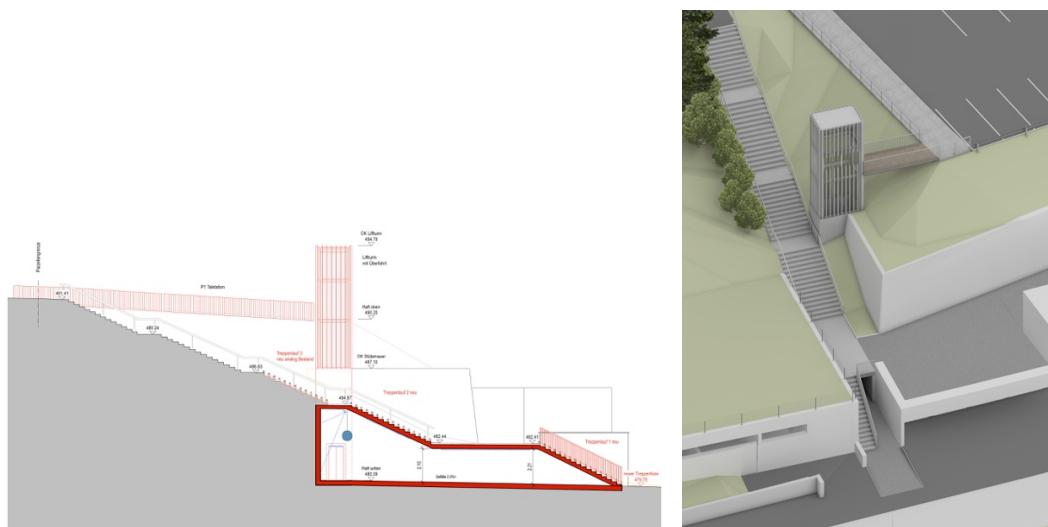


Abbildung 31: Längsschnitt und Visualisierung der Treppenanlage mit offenem Lift  
(11.03.25, Graber & Steiger Architekten)

#### Nutzergruppen

– Alle Nutzergruppen

#### Umsetzung / Zuständigkeit / Finanzierung

Behindertengerechte Erschliessung zwischen Rigistrasse und Talstation	Umsetzung: bis Eröffnung der neuen Gondelbahn Zuständigkeit: Rigi Bahnen, Gemeinde Weggis Kosten: Hoch (> 500'000 CHF)
---	--

## M 1.2 Bessere ÖV-Erschliessung der Talstation (Drittprojekt)

### Ausgangslage / Zielsetzung

Die Talstation ist heute nicht behindertengerecht gestaltet und nur durch zwei Ortsbuslinien (509, 510) an den öffentlichen Verkehr angebunden. Zusätzlich verkehrt seit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2024 die regionale Buslinie 653 jeweils von Montag bis Freitag am Morgen und Abend während den Hauptverkehrszeiten von Rotkreuz über Küssnacht und Weggis bis zur Talstation der Seilbahn. Der nächstgelegene Anschluss an das regionale Busliniennetz sowie die Schiffsverbindung von / nach Luzern befindet sich im Zentrum von Weggis (ca. 500 m Luftliniendistanz, 10 Minuten zu Fuss). Für eine Verlagerung des Modalsplit zu Gunsten des ÖV ist ein konkurrenzfähiges und attraktives ÖV-Angebot unumgänglich. Dafür braucht es neben einer hohen Erschliessungsgüte auch attraktiv gestaltete Haltestellen und einfache Zugänge von der Haltestelle zur Talstation.

### Beschreibung

Mit dem neuen Bushub auf der Rigi Strasse werden drei behindertengerechte Halteketten an der Rigi Strasse angeordnet. Für den Fussverkehr wird der Zugang zur Talstation mit einer neuen Fussgängerquerung verbessert. Bei der Haltestelle werden Busabfahrten und Störungen auf Monitoren Live angezeigt. Durch den Ausbau der Haltestelle wird die Parkierung an der Rigi Strasse West angepasst.

Bei dieser Massnahme handelt es sich um ein Drittprojekt. Im Lead ist die Gemeinde, der Verkehrsverbund Luzern und die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (VIF) des Kantons Luzern. Die Rigi Bahnen stellen als Grundeigentümer die Flächen für den Bushub zur Verfügung und stehen mit den Beteiligten in engem Kontakt.

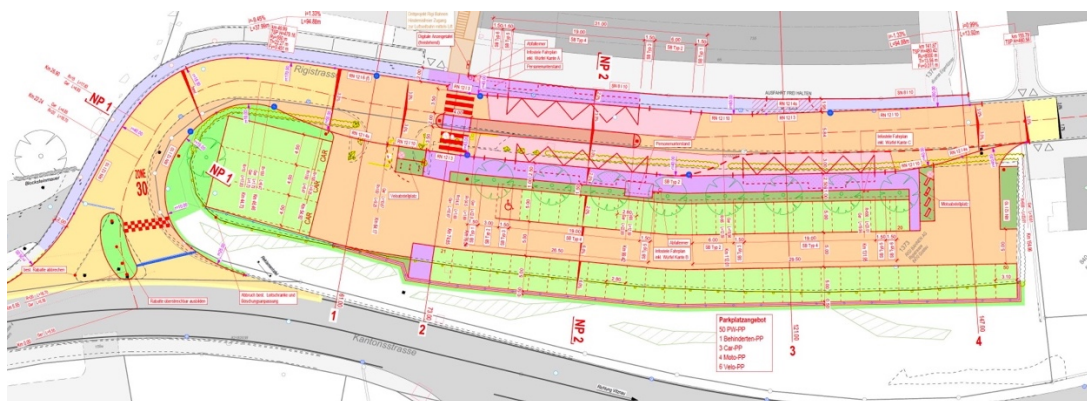


Abbildung 32: Projekt Bushub Talstation Luftseilbahn Weggis und Anpassung Einmünder Rigi Strasse (Kost+Partner, 12.12.25)

Mit der Realisierung des neuen Bushubs wird das Busangebot an der Talstation verbessert. Neu soll nebst der regionalen Buslinie 653 auch die Linie 502 / 508 der Auto AG Schwyz die Talstation während der Betriebszeiten der Gondelbahn anfahren und die ÖV-Anbindung und das Angebot mittels 30-Minuten-Takt deutlich verbessern. Dazu ist vorgesehen, dass der Bus in Richtung Vitznau via einem neuen Linkseinmünder für den ÖV von der Rigi Strasse auf die Kantonsstrasse K2 gelangt.



Abbildung 33: Geplante Anbindung der Buslinie 502 / 508 an die Talstation mit neuem Linkseinmünder in die Kantonsstrasse K2b (Schneider Verkehrsplanung AG)

Heute kommen auf den oben genannten Buslinien konventionelle dieselbetriebene Busse zum Einsatz. Auf den Ortsbuslinien ist gemäss den zuständigen Verkehrsbetrieben (Auto AG Schwyz) geplant, ab Herbst 2026 Elektrobusse einzusetzen. Auf dem regionalen Busnetz sollen voraussichtlich ab dem Jahr 2028 Ersatzbeschaffungen mit Elektrobussen gemacht werden.

**Nutzergruppen**

- Alle Nutzergruppen

**Umsetzung / Zuständigkeit / Finanzierung**

Realisierung Bushub (Drittprojekt)	Umsetzung: bis Eröffnung der neuen Gondelbahn Zuständigkeit: Gemeinde Weggis, Dienststelle Verkehr u. Infrastruktur (vif), Verkehrsverbund Luzern (VVL), Rigi Bahnen Kosten: Hoch (> 500'000 CHF)
Anbindung der Talstation an die Linie 502 / 508 (Drittprojekt)	Umsetzung: bis Eröffnung der neuen Gondelbahn Zuständigkeit: Verkehrsverbund Luzern (VVL), Gemeinde Weggis Kosten: Mittel (< 500'000 CHF)
Ausbau Linkseinmünder für den ÖV in die Kantonsstrasse K2b (Drittprojekt)	Umsetzung: bis Eröffnung der neuen Gondelbahn Zuständigkeit: Dienststelle Verkehr u. Infrastruktur (vif) Kosten: Mittel (< 500'000 CHF)

## 7.2 Massnahmen zum Management des motorisierten Individualverkehrs

### M 2.1 Neubau Parkhaus und Umgestaltung Parkplatz Vorder Rain

#### Ausgangslage / Zielsetzung

Heute erstrecken sich die Parkplätze rund um die Talstation auf mehreren oberirdischen Parkierungsflächen. Ziel ist es, die oberirdischen Parkierungsflächen zu reduzieren und die Flächen zu entsiegeln, um die Umgebung der Talstation ökologisch und gestalterisch aufzuwerten.

#### Beschreibung

Die Parkfelder auf dem Parkplatz Vorder Rain werden künftig in einem Parkhaus gebündelt. Dieses wird hangseitig mittels Split-Level-System angeordnet und erstreckt sich über drei Geschosse. Das neue Parkhaus und die Umgebung der Talstation werden gestalterisch aufgewertet und sorgfältig in die Landschaft am Fusse der Rigi eingebettet.

Die übrigen oberirdischen Parkierungsflächen beim Vorder Rain werden mit Grünelementen wie einheimische Bäume, Sträucher und Gehölze ergänzt. Diese Elemente sorgen für eine ökologische Vernetzung und wirken darüber hinaus kühlend und verschattend auf die Umgebung und Fahrzeuge.

Die Belagsflächen werden grösstenteils entsiegelt und nur im hangseitigen Arealteil teilweise unterbaut. Unterschiedlich durchlässige Beläge (Asphalt für die Rangierflächen, Rasengitter für die Parkplatzbereiche, Schotter- und Pflanzflächen zur Versickerung) ermöglichen das Versickern des Meteorwasser vor Ort und schaffen eine angenehme Atmosphäre sowie intuitive Zonierung zwischen Fahr- und Gehbereichen.



Abbildung 34: Visualisierung des umgestalteten und begrüneten Parkplatzes und der neuen Talstation im Hintergrund (Quelle: Rigi Bahnen)

**Nutzergruppen**

- Alle Nutzergruppen

**Umsetzung / Zuständigkeit / Finanzierung**

Neubau Parkhaus und Umgestaltung Parkplatz Vorder Rain	Umsetzung: bis Eröffnung der neuen Gondelbahn Zuständigkeit: Rigi Bahnen Kosten: Hoch (> 500'000 CHF)
--	---

## M 2.2 Neuorganisation Parkplatz Rigistrasse West mit Car-Abstellplätzen

### Ausgangslage / Zielsetzung

Für die Parkierung der Reisecars braucht es aufgrund der Neugestaltung der Talstation und dem Wegfall der bestehenden Abstellplätze einen neuen Standort.

### Beschreibung

Neu werden mit der Realisierung des neuen Bushubs (Drittprojekt) drei Abstellplätze für Reisecars auf dem Parkplatz Rigistrasse West angeordnet. Hierfür werden im westlichen Bereich des Parkplatzes rund 20 PW-Parkfelder aufgehoben und als Abstellflächen für Reisecars genutzt. Damit die Zu- und Wegfahrt für Reisecars funktioniert, wird die bestehenden Ein- und Ausfahrt zum Parkplatz aufgeweitet und die Schrankenanlage zurückgebaut. Die Bewirtschaftung der Parkfelder erfolgt neu mittels kamerabasierten Parksystem (vgl. Massnahme 2.4).

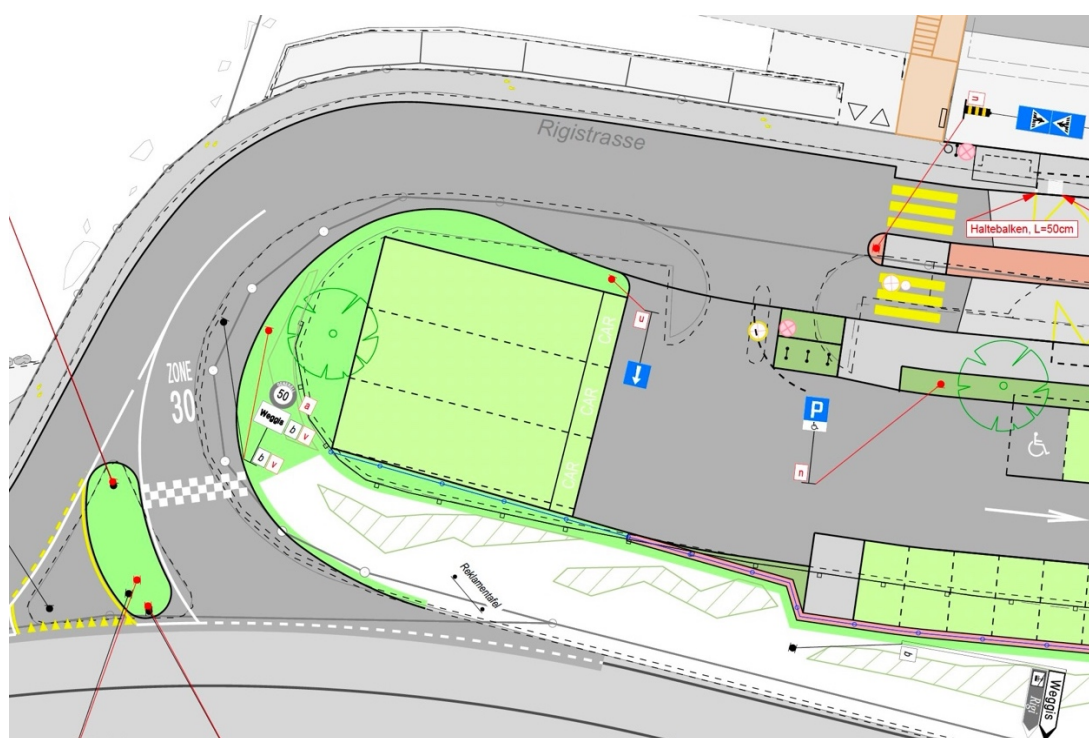


Abbildung 35: Projekt Bushub Talstation Luftseilbahn Weggis mit den drei geplanten Car-Abstellplätzen (Kost+Partner, 12.12.25)

### Nutzergruppen

– Besuchende

### Umsetzung / Zuständigkeit / Finanzierung

Neuorganisation Parkplatz Rigistrasse West mit Car-Abstell- plätzen	Umsetzung: bis Eröffnung der neuen Gondelbahn Zuständigkeit: Gemeinde Weggis, Dienststelle Verkehr u. Infra- struktur (vif), Rigi Bahnen Kosten: Hoch (> 500'000 CHF)
---	--

### M 2.3 Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich der Talstation

#### Ausgangslage / Zielsetzung

Bis zur Eröffnung der neuen Gondelbahn soll die Verkehrssicherheit im Bereich der Talstation erhöht werden.

#### Beschreibung

Auf der Rigistrasse bewegen sich zahlreiche Fussgänger. Diese gelangen vom Dorfzentrum, Parkplatz Rigistrasse West und neuen Bushub zur Talstation. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Rigistrasse soll die bestehende Tempo-30-Zone auf diesen Bereich verlängert werden (vgl. Abbildung 35). Zusätzlich wird der Zugang für die Zufussgehenden vom Parkplatz Rigistrasse West zur Talstation durch eine neue Fussgängerquerung auf der Rigistrasse verbessert.

In Zukunft wird auf die Nutzung der bestehenden Überlastparkplätze auf der Wiese verzichtet. Dadurch verringert sich insbesondere an Spitzentagen mit viel Verkehr das Risiko von Unfällen und gefährlichen Situationen.

#### Nutzergruppen

- Besuchende

#### Umsetzung / Zuständigkeit / Finanzierung

Verlängerung Tempo-30-Zone auf Rigistrasse	Umsetzung: bis Eröffnung der neuen Gondelbahn Zuständigkeit: Gemeinde Weggis Kosten: Tief (< 50'000 CHF)
Verzicht auf Überlastparkplätze entlang Wiese	Umsetzung: bis Eröffnung der neuen Gondelbahn Zuständigkeit: Rigi Bahnen Kosten: Tief (< 50'000 CHF)

## M 2.4 Parkraummanagement / Bewirtschaftung / Parkleitsystem

### Ausgangslage / Zielsetzung

Das Parkraummanagement hilft, den Parkfeldbedarf für alle Nutzergruppen mit dem vorgesehenen Angebot an Parkfeldern abzudecken. Ziel ist, die umliegenden Wohnquartiere vor Parkplatzsuchverkehr zu schützen und mit einer effizienten und zweckmässigen Nutzung der bestehenden Parkfelder den Druck auf das bestehende Parkfeldangebot zu senken.

### Beschreibung

#### Parkraummanagement

Die bestehenden Parkplätze an der Rigistrasse Ost (25 Senkrecht-PP) sind heute fremdvermietet (z.B. Langzeitmieter Bewohnende Rigi Kaltbad). Die Parkfelder sind heute insbesondere an Spitzentagen nicht immer voll ausgelastet. Um den Druck auf die Parkieranlagen an Spitzentagen zu reduzieren, sollen diese Parkfelder neu für alle öffentlich zugänglich gemacht werden und bewirtschaftet werden. Für Langzeitmieter können Parkkarten angeboten werden.

#### Parkplatzbewirtschaftung

Die Parkfelder der Rigi-Bahnen werden bewirtschaftet. Bei den Standorten Vorder Rain und an der Rigistrasse West werden die Parkfelder heute monetär mittels Schrankenanlagen bewirtschaftet. Neu sollen die Schrankenanlagen zurückgebaut und die Parkfelder mit einem modernen Parksystem bewirtschaftet werden.

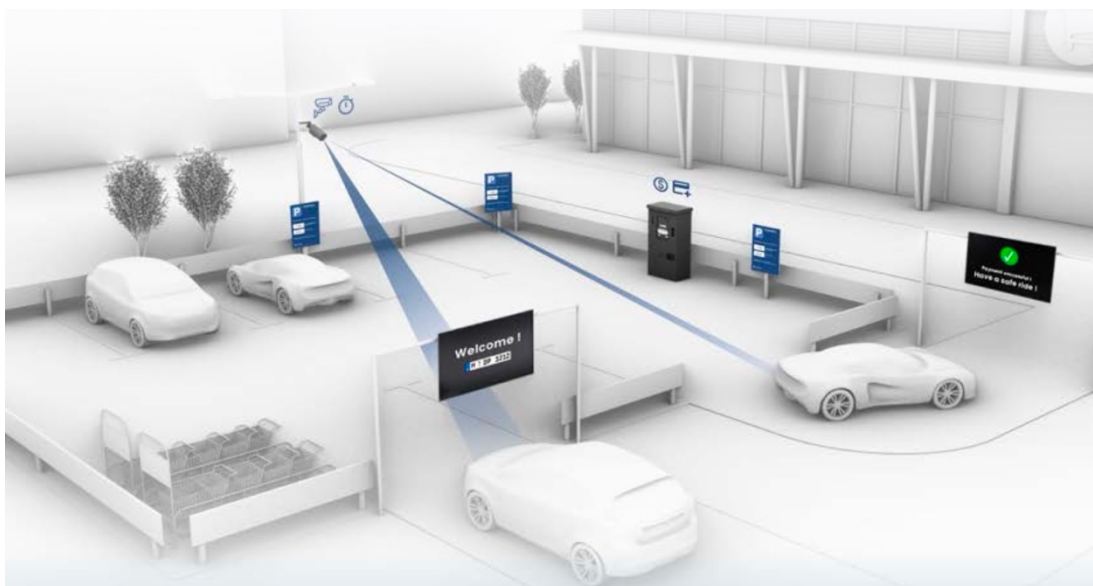


Abbildung 36: Prinzip des kamerabasierten Parksystems (Quelle: Wemolo AG)

Die bestehende Tarifstruktur wird überprüft und auf allen öffentlich zugänglichen Parkfeldern der Rigi-Bahnen umgesetzt. Folgende Stossrichtungen sind langfristig zu beachten:

- Einheitliche Tarifstruktur für alle Parkfelder der Rigi-Bahnen (alle Standorte)
- Tarifstruktur der Parkfelder in Abstimmung mit öffentlichen Parkfelder der Gemeinde Weggis
- Bewirtschaftung während 24 Stunden, neu kostenpflichtig ab 20 Minuten

Parkleitsystem / Parking-App

Es braucht eine effiziente Lenkung der Besuchenden, damit diese ohne Umweg zum freien Parkplatz geführt werden können. Bereits heute besteht bei der Zufahrt zur Talstation auf Höhe der Rigistrasse eine Parking-Anzeige mit den frei zur Verfügung stehenden Parkfelder beim «Vorder Rain» sowie «Rigistrasse West».

Sollte trotz der Massnahmen der Überlastfall auftreten, wird der Suchverkehr in die bestehenden öffentlichen und bewirtschafteten Parkierungsanlagen in der Nähe von ÖV-Haltestellen wie Parkplatz Schulhaus Dörfli mit Haltestelle Zopf oder Parkhaus See mit Haltestelle Neubüel, geleitet. Dies wird im Rahmen des Monitorings und Controllings überprüft.

Zur Lenkung des Verkehrs und zur Vermeidung von Suchverkehr wird der damit beauftragte Verkehrsdienst angeboten, welcher bereits beim Dorfeingang den Verkehr effizient zu den freien Parkfeldern lenkt.

Zusammen mit der Gemeinde Weggis wird die Einführung eines neuen übergeordneten Leitsystems mittels App und / oder Online-Weblösung über das gesamte Gemeindegebiet geprüft.

**Nutzergruppen**

- Alle Nutzergruppen

**Umsetzung / Zuständigkeit / Finanzierung**

Parkplatzbewirtschaftung	Umsetzung: bis Eröffnung der neuen Gondelbahn Zuständigkeit: Rigi Bahnen Kosten: Mittel (< 500'000 CHF)
Übergeordnetes Parkleitsystem / Parking-App	Umsetzung: bis Eröffnung der neuen Gondelbahn Zuständigkeit: Gemeinde Weggis, Rigi Bahnen und Dritte Kosten: Mittel (< 500'000 CHF)

## M 2.5 Ausstattung Parkfelder mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge

### Ausgangslage / Zielsetzung

Mit dem Ziel eines zukunftsgerichteten und nachhaltigen Mobilitätsangebotes an der Talstation sollen Elektrofahrzeuge mit umweltschonendem Antrieb gefördert werden. Elektrofahrzeuge sind im Trend und die Anzahl an Fahrzeugen zunehmend. Durch die Anordnung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge soll die Elektromobilität gefördert werden.

### Beschreibung

Neu werden an der Talstation 1-2 Parkfelder mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge ausgestattet, mit einer Möglichkeit zur Erweiterung. Der auf dem Dach der Talstation erzeugte Solarstrom kann hierzu verwendet werden.

Seit Juni 2020 ist die SIA 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden» in Kraft. Das Merkblatt gibt Richtangaben vor und zeigt Ausbaustandards auf, wie Neubauten und bestehende Bauten mit der erforderlichen Infrastruktur ausgerüstet werden müssen. Das Merkblatt soll beim Neubau der Talstation berücksichtigt werden.

### Nutzergruppen

– Alle Nutzergruppen

### Umsetzung / Zuständigkeit / Finanzierung

Ausrüstung Parkfelder mit Ladestation	Umsetzung: bis Eröffnung der neuen Gondelbahn Zuständigkeit: Rigi Bahnen Kosten: Tief (< 50'000 CHF)
---------------------------------------	--

## 7.3 Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

### M 3.1 Angebot und Ausstattung Veloabstellplätze

#### Ausgangslage / Zielsetzung

Aufgrund des Standortes an Hanglage ist die Erschliessung der Talstation für den Veloverkehr gegenüber den anderen Verkehrsmitteln von untergeordneter Bedeutung. Vom Dorf aus ist der Zugang mit dem Velo beschwerlich und streng. Für Übernachtungsgäste und Einheimische stellt das Velo jedoch eine plausible Alternative zum Auto dar. Insbesondere das E-Bike kann aufgrund der topografischen Gegebenheiten eine interessante Alternative darstellen. Um die Velonutzung für diese Nutzergruppen attraktiv auszugestalten, ist eine ausreichende Anzahl an sicheren und attraktiven Abstellanlagen für den Veloverkehr anzubieten.

#### Beschreibung

An der Talstation sind ca. 20 überdachte Veloabstellplätze inkl. Abstellplätze für Cargovelos und Velohänger bereitzustellen. Die Abstellplätze sind geschützt vor Vandalismus, Witterung und Diebstahl zu erstellen, damit die Bewohnenden ihre Velos auch für längere Zeit sicher abstellen können.

Um die Attraktivität für E-Bikes zu fördern, sollen einige Veloabstellplätze mit einer Ladeinfrastruktur für E-Bikes ausgerüstet werden.

#### Nutzergruppen

- Alle Nutzergruppen

#### Umsetzung / Zuständigkeit / Finanzierung

Angebot u. Ausstattung Veloabstellplätze	Umsetzung: bis Eröffnung der neuen Gondelbahn Zuständigkeit: Rigi Bahnen Kosten: Tief (< 50'000 CHF)
---	--

### M 3.2 Signalisationskonzept für Fussverbindung zwischen Talstation und Dorfzentrum

#### Ausgangslage / Zielsetzung

Die Signalisation der Fusswegverbindung zwischen Dorfzentrum und Talstation ist heute aus mehreren Gründen ungenügend. Die Wegweisung ist nicht einheitlich gestaltet, zu wenig klar erkennbar und an gewissen Stellen fehlen entsprechende Signale. Auch die teilweise bestehenden Bodenmarkierungen sind klein, unauffällig und nur an vereinzelt Stellen vorhanden, so dass sie nicht wesentlich zur Verbesserung der Wegweisung beitragen.



Abbildung 37: Bestehende Situation mit vielen unterschiedlichen Wegweisern und ungenügender Erkennbarkeit der Signalisation der Fusswegverbindung zwischen Talstation und Dorfzentrum

Mit dem Neubau der Talstation soll die wichtige Wegführung zwischen der Talstation, der Bushaltestelle beim Dorfplatz und der Schiffstation verbessert werden. Ziel ist es, mit einem neuen Signalisationskonzept die Orientierung für Besuchende durch grössere und klar erkennbare Signale und Bodenmarkierungen zu erleichtern.

#### Beschreibung

Ein erster Vorschlag für die neue Signalisation und Bodenmarkierungen liegt vor. Mit dem neuen Signalisationskonzept entsteht für die Besucherinnen und Besucher eine klare, moderne und einfach verständliche Orientierung. Die neu gestalteten Wegweiser sind wesentlich sichtbar als die bisherigen Schilder und kommunizieren den Zielort, dank grosser Piktogramme, auf einen Blick. Die Schiffstation wird mit einem Schiffsymbol und die Talstation der neuen Gondelbahn mit einem Seilbahnsymbol gekennzeichnet. Zusätzlich sind alle Signale in Deutsch und Englisch beschriftet, sodass sie auch für internationale Gäste leicht verständlich sind.



Abbildung 38: Entwurf der neuen Signalisation

Die Zielpunkte werden farblich voneinander unterschieden:

- **Blau** kennzeichnet die Wege Richtung Dorfzentrum und Schiffstation und stellt zugleich einen Bezug zum See her.
- **Grün** wird für die Wege zur Talstation der Seilbahn verwendet. Diese Farbwahl verweist einerseits auf den Wald und Berg und andererseits entspricht sie den Farben des Logos der Rigi Bahnen.

Diese klare Farbsprache ermöglicht es Gästen schon auf den ersten Blick, sich zu orientieren und zu erkennen, ob sie auf dem Weg Richtung Berg oder See sind. Ergänzende Zeitangaben an den Startpunkten erhöhen den Komfort und erleichtern die Planung.

Die neuen Bodenmarkierungen greifen die Gestaltung der Signalisation auf und setzen durch markante Piktogramme zusätzliche Orientierungspunkte. Besonders an wichtigen Kreuzungen oder unübersichtlichen Stellen sorgen sie in Kombination mit den Wegweisern für eine zuverlässige und gut sichtbare Besucherführung.



Abbildung 39: Entwurf Bodenmarkierungen mit neuen Piktogrammen

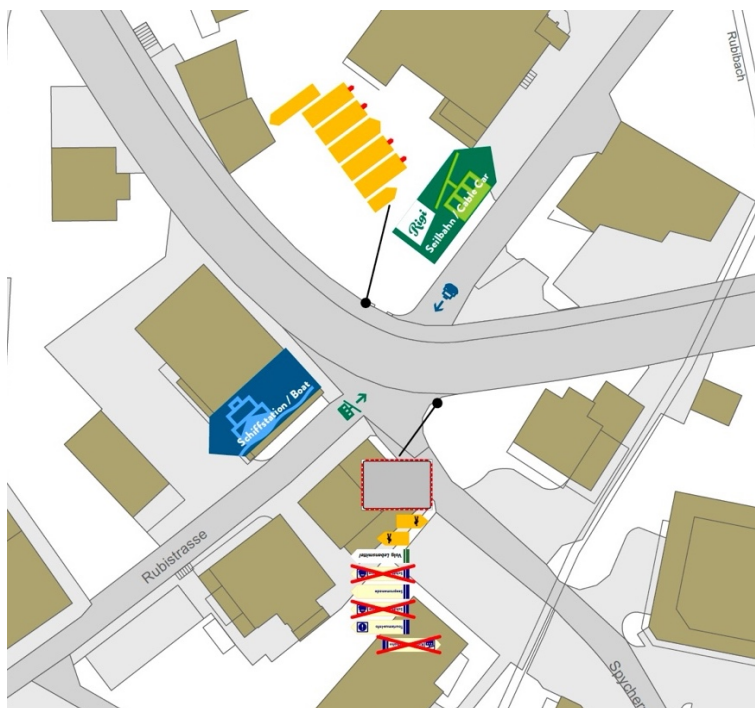


Abbildung 40: Beispiel der neuen Signalisation und Bodenmarkierung an der Kreuzung Rubi- / Rigi-Strasse



## 7.4 Massnahmen zur Förderung des Mobilitätsmanagements

### M 4.1 Mobilitätsverantwortlicher Rigi Bahnen, Information und Kommunikation

#### Ausgangslage / Zielsetzung

Die Information und Kommunikation ist ein wichtiger Teil des Mobilitätsmanagements. Das Umsetzen und Einführen von neuen Mobilitätsmassnahmen erfordern eine regelmässige und transparente Kommunikation. Von den Rigi Bahnen wird eine mobilitätsverantwortliche Person bestimmt. Diese ist verantwortlich für die Umsetzung und den Betrieb der Massnahmen. Dazu gehört auch, dass die Mitarbeitenden der Rigi Bahnen für die Inhalte des Mobilitätskonzepts und die Nutzung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr sensibilisiert werden (siehe auch *luzernmobil.ch*).

Die Sensibilisierung der Mitarbeitenden für den ÖV findet bereits heute statt, unter anderem durch den Erhalt des Generalabonnements.

#### Beschreibung

Die Rigi Bahnen sind verantwortlich für das Umsetzen und den Betrieb der Massnahmen. Sie dienen als Anlaufstelle bei Fragen (Besuchende, Gemeinde etc.) und sind für die Kommunikation und Information der neuen Massnahmen verantwortlich. Dazu wird eine mobilitätsverantwortliche Person bei den Rigi Bahnen bestimmt. Die Person übernimmt die folgenden Aufgaben:

- Verantwortlich für die Entwicklung und Umsetzung der internen und externen Mobilitätsmanagementmassnahmen
- Ansprechperson für die Gemeinde oder Besuchende / Mitarbeitende
- Prüft, ob und wie die Ziele erreicht werden und informiert regelmässig die Gemeinde Weggis über die Wirkung der einzelnen Massnahmen (vgl. Kapitel 8, Monitoring und Controlling)

#### Nutzergruppen

- Alle Nutzergruppen

#### Umsetzung / Zuständigkeit / Finanzierung

Mobilitätsverantwortlicher Rigi Bahnen	Umsetzung: bis Eröffnung der neuen Gondelbahn Zuständigkeit: Rigi Bahnen
--	---

## M 4.2 Lenkung Gruppenreisen über die Standorte Goldau (1. Priorität) und Vitznau (2. Priorität) zur Reduktion der ReiseCars in Weggis

### Ausgangslage / Zielsetzung

Heute befinden sich im Vorbereich der Talstation 5 Abstellplätze für ReiseCars. Dieses Angebot wird mit dem Neubau der Talstation auf 3 Abstellplätze reduziert (vgl. Massnahme 2.1).

Die Gondelbahn in Weggis ist attraktiv für Besuchende, die schnellen Zugang zum Rigi möchten. Dazu gehören z.B. Wanderer, Tagestouristen und Übernachtungsgäste im Rigi Kaltbad. Der Zugang via Vitznau und Goldau beansprucht etwas mehr Zeit. In Goldau bestehen gute Anschlüsse an den Schienenverkehr und in Vitznau an den Schiffsverkehr.

### Beschreibung

Mit dem Neubau der Talstation sollen die Gruppenreisen zur Reduktion der ReiseCars in Weggis über die Standorte Goldau (1. Priorität) und Vitznau (2. Priorität) gelenkt werden. Die Rigi Bahnen setzen bereits jetzt Lenkungsmassnahmen um, um die beiden Standorte Goldau und Vitznau für Carreisen zu priorisieren. Die Gondelbahn in Weggis richtet sich auch in Zukunft prioritär auf Besuchende aus, die den schnellen Zugang zur Rigi suchen.

### Nutzergruppen

- Besuchende (Gruppenreisen)

### Zuständigkeit / Finanzierung

Lenkungsmassnahmen Gruppenreisen	Umsetzung: ab sofort Zuständigkeit: Rigi Bahnen
----------------------------------	--

## 8 Monitoring / Controlling

Das Monitoring und Controlling ist ein wichtiger Bestandteil für die nachhaltige Umsetzung und Akzeptanz der Mobilitätsmanagementmassnahmen. Die Federführung für das Monitoring und Controlling liegt bei den Rigi Bahnen. Mit dem Monitoring und Controlling überprüfen die Rigi Bahnen die Wirksamkeit der Massnahmen und greifen allfällig korrigierend ein durch Anpassung der umgesetzten Massnahmen und die Implementierung von weiteren Massnahmen (Rückfallebene). Dadurch kann auf veränderte Mobilitätsbedürfnisse der Besuchende eingegangen werden. Ziel ist stets, dass die Mobilitätsbedürfnisse der Nutzer mit dem bestehenden Mobilitätsangebot befriedigt werden können.

Das Mobilitätskonzept als Beilage zur Baueingabe ist die Grundlage für Massnahmen zum Mobilitätsmanagement, welche einerseits im Rahmen der Baueingabe gesichert und umgesetzt und andererseits im Betrieb durch die Rigi Bahnen weiter konkretisiert werden. Zeigt sich, dass Massnahmen nicht zweckmässig sind oder das Monitoring nicht funktioniert, kann das Mobilitätsmanagement im Rahmen seiner Umsetzung angepasst werden, solange die angestrebten Ziele weiterverfolgt werden. Das Mobilitätskonzept wird mit der Baueingabe verbindlich.

Mögliche Indikatoren für die Überprüfung der Wirksamkeit der Massnahmen sind:

- Umfrage der Besuchenden / Mitarbeitenden Rigi Bahnen über Mobilitätsverhalten, Verkehrsmittelwahl, Zufriedenheit im Bezug auf die Massnahmen, Ideen und Inputs mit Verbesserungsvorschlägen
- Belegung / Auslastung der Parkplätze und Veloabstellplätze
- Auswertung Nutzerzahlen ÖV (Bus und Schiff)
- Ermittlung Modalsplit der Besuchenden
- Belegung / Auslastung der Reserveparkplätze im Dorf (Überlastfälle)
- Wirtschaftlichkeit (Einnahmen und Ausgaben)

Das Monitoring soll in regelmässigen Abständen durchgeführt werden. Aus dem Monitoring können Anhaltspunkte oder Potenzial für Angebotsverbesserungen aufgedeckt oder neue Ideen von den Besuchenden entgegengenommen und geprüft werden.

Die Ergebnisse werden der Gemeinde Weggis und dem Verkehrsverbund Luzern (VVL) periodisch (am Anfang jährlich, später alle 2-4 Jahre) nach Inbetriebnahme der neuen Talstation mittels Kurzberichtes zugestellt und diskutiert.