



Meisterschwanden, Konzept Freizeitverkehr

Bericht



Impressum

Auftraggeber	Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) Abteilung Verkehr (AVK) Entfelderstrasse 22 5001 Aarau
Projektleitung	Jeannine Geiser
Projektnummer	23185
Datei	B_23185_Konzept Freizeitverkehr_260331.docx
Berichtversion	31.03.2026
Projektteam	Jeannine Geiser; BVUAVK, Kt. Aargau Karin Widler; BVUARE, Kt. Aargau Ueli Haller; Gemeindepräsident, Gemeinde Meisterschwanden Urs Weiss; Leiter Bau und Umwelt, Gemeinde Meisterschwanden Gilles Leuenberger, Projektleiter, Kontextplan AG
Projektsteuerungsgruppe	Katrin Schönenberger, Sektionsleiterin, BVUAVK, Kt. Aargau Ursula Philipps, Stv. Sektionsleitung, BVUALG Bernhard Fischer, Sektionsleiter, BVUARE Ueli Haller, Gemeindepräsident, Gemeinde Meisterschwanden
Berichtverfassende	Gilles Leuenberger / gilles.leuenberger@kontextplan.ch Stefanie Ledergerber / stefanie.ledergerber@kontextplan.ch Selina Schönbächler / selina.schoenbaechler@kontextplan.ch Roland Uhler / roland.uhler@kontextplan.ch



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	8
1.1 Ausgangslage	8
1.2 Abgrenzung des Projekts	8
1.3 Perimeter	9
1.4 Situation Meisterschwanden	9
1.5 Erschliessung	11
<hr/>	
2. Analyse	12
2.1 Grundlagen	12
2.2 Nutzende und Aktivitäten	16
2.3 Verkehr	17
2.4 Bereits ergriffene Massnahmen	43
2.5 Fazit Analyse	45
<hr/>	
3. Konzept	48
3.1 Rahmenbedingungen	48
3.2 Zukunftsszenario Anteile Verkehrsmittel	49
3.3 Ziele	50
3.4 Lösungsansätze	51
3.5 Massnahmenerarbeitung	52
3.6 Hauptmassnahme - Buslinie mit Bedienung des Seeufers	52
3.7 Flankierende Massnahmen	56
3.8 Regionale Abstimmung der Massnahmen	58
<hr/>	
4. Inputs aus der Vernehmlassung	60

Anhang

Anhang 1	Lösungsansätze ÖV
Anhang 2	Nutzendenprofile
Anhang 3.1	Modalsplit pro Schwerpunkt (aktueller Zustand)
Anhang 3.2	Modalsplit gesamt (aktueller Zustand)
Anhang 4	Massnahmenblätter



Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1	Übersicht Schwerpunkte	9
Abbildung 2	Zufahrt Delphin; Foto Kontextplan	10
Abbildung 3	Vielfältiges Freizeitangebot; Foto Kontextplan	10
Abbildung 4	Überlaufparkplatz AST Spitzentag; Foto Kontextplan	10
Abbildung 5	Wild parkierte PW auf Ackerland; Foto U. Weiss	10
Abbildung 6	Warteschlange Seerose; Foto U. Weiss	10
Abbildung 7	Zweiradabstellplätze Seerose; Foto Kontextplan	10
Abbildung 8	ÖV-Güteklassen	11
Abbildung 9	Ausschnitt Richtplan-Gesamtkarte Aargau Kanton Aargau 2023	12
Abbildung 10	Dekret zum Schutze der Hallwilerseelandschaft, Schutzplan	15
Abbildung 11	Auszug Unfälle	17
Abbildung 12	Übersicht Verfügbarkeit der Parkplätze Amtliche Vermessung Kanton Aargau	19
Abbildung 13	Übersichtskarte Parkierung Tennwil	20
Abbildung 14	Übersichtskarte Parkierung Delphin	21
Abbildung 15	Übersichtskarte Parkierung Schulhaus Eggen, Dorfzentrum	22
Abbildung 16	Übersichtskarte Parkierung Seerose	23
Abbildung 17	Übersichtskarte Parkierung Fussballplatz	24
Abbildung 18	Übersicht Fuss- und Wanderwege	27
Abbildung 19	Höhenprofil Schwerpunkte	28
Abbildung 20	Übersicht Velorouten	29
Abbildung 21	Übersicht öffentlicher Verkehr	32
Abbildung 22	Einzugsgebiet öffentlicher Verkehr	33
Abbildung 23	Modalsplit je Schwerpunkt; eigene Darstellungen	42
Abbildung 24	Vergleich Modalsplit im Bestand mit Zukunftsszenario	50
Abbildung 25:	Schema Massnahmenentwurf	52
Abbildung 26	Variante 1 Buswendeschlaufe Seerose	54
Abbildung 27	Variante 2 Buswendeschlaufe Seerose	55
Abbildung 28	Schnitt A-A Buswendeschlaufe Variante 2	55
Abbildung 29	Grafik Etappierbarkeit und Umsetzung	57
Abbildung 30	Übersicht Parkierung und Seezugänge Hallwilersee	59
Tabelle 1	Übersicht Aktivitäten	16
Tabelle 2	Übersicht Parkierung	26
Tabelle 3	Übersicht Erreichbarkeiten	30
Tabelle 4	Übersicht Abstellplätze für Zweiräder	31
Tabelle 5	Bediente Haltestellen durch den Bus	31
Tabelle 6	Analyse Busfahrplan Linie 340	34
Tabelle 7	Analyse Busfahrplan Linie 390	36
Tabelle 8	Variante C2b Linie 390 mit Anpassung der Linie 395	37
Tabelle 9	Übersicht Reisezeiten	40
Tabelle 10	Plausibilisierung Zahlen Modalsplit	41
Tabelle 11	Übersicht bereits ergriffenen Massnahmen	43
Tabelle 12	Analyse SWOT	47
Tabelle 13	Plausibilisierung Annahmen Zukunftsszenario	49
Tabelle 14:	Lösungsansätze & Zielerreichung	51
Tabelle 15	Kriterien und Bewertung Standortevaluation Buswendeschlaufe	53
Tabelle 16	Integrative / Flankierende Massnahmen	56
Tabelle 17:	Organisationen Vernehmlassung	60



Abkürzungen

KXP	Kontextplan
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung
BNO	Bau- und Nutzungsordnung
HSD	Hallwilersee-Schutzdekret
MIV	Motorisierter Individualverkehr
öV	Öffentlicher Verkehr



Zusammenfassung

Die Gemeinde Meisterschwanden liegt am östlichen Ufer des Hallwilersees, einer landschaftlich und touristisch bedeutenden Region von nationaler Bedeutung. Der See zieht insbesondere in den Sommermonaten zahlreiche Erholungssuchende aus einem weiten Einzugsgebiet an. Diese hohe Besuchsfrequenz führt zu einer starken Belastung der Verkehrsinfrastruktur und der sensiblen Landschafts- und Siedlungsräume. Der zunehmende Freizeitverkehr verursacht Konflikte zwischen Besuchenden, Anwohnenden, Natur- und Landschaftsschutz sowie Nutzenden der touristischen Angebote.

Bereits 2011 wurden unter Leitung des Kantons und des Regionalplanungsverbands Lebensraum Lenzburg Seetal Massnahmen zur Bewältigung der Verkehrssituation am Hallwilersee erarbeitet. Trotz verschiedener Ansätze wie Verkehrsdienste, Überlaufparkplätze oder Signalisationen bestehen weiterhin erhebliche Probleme durch überlastete Parkieranlagen, Wildparkieren und mangelnde Steuerung des Verkehrs.

Auf Antrag der Gemeinde Meisterschwanden beauftragte das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) die Erarbeitung eines ganzheitlichen Konzepts für die zukünftige Gestaltung und Lenkung des Freizeitverkehrs. Ziel ist eine koordinierte, nachhaltige Lösung, welche den öffentlichen Verkehr stärkt, die Verkehrsflüsse verbessert und den Schutz der Landschaft gewährleistet.

Die Gemeinde Meisterschwanden verfügt über rund 1'700 öffentlich zugängliche Parkplätze, wovon über ein Drittel als Überlaufparkplätze gilt und langfristig nicht gesichert ist. Der Parkplatzdruck hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen, insbesondere infolge des Bevölkerungswachstums und der pandemiebedingten Zunahme des Naherholungstourismus. An Spitzentagen sind sämtliche Parkplätze frühzeitig belegt; Wildparkieren auf Wiesen, Strassenrändern oder in Quartieren bleibt ein regelmässiges Problem.

Das Ufergebiet liegt vollständig im Wirkungsbereich des Hallwilersee-Schutzdekrets (HSD), das die bauliche Nutzung stark einschränkt. Gleichzeitig bestehen nur begrenzte Kapazitäten im öffentlichen Verkehr: Die Buslinien 340 (Wohlen–Meisterschwanden) und 390 (Lenzburg–Bettwil) erschliessen das Dorfzentrum, nicht jedoch direkt die Seezugänge. Die Schiffsanlegestellen sind weitgehend ohne Anschluss an den Busverkehr, was die Nutzung des ÖV unattraktiv macht. Der Modalsplit zeigt, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) den weitaus grössten Anteil an den Besucherströmen ausmacht.

Fuss- und Veloverbindungen zum See bestehen zwar, sind jedoch aufgrund von Höhenunterschieden, fehlender Trottoirs und unzureichender Infrastruktur nur eingeschränkt attraktiv. Die Nutzung des Velos bleibt gering, und der Anteil des Fussverkehrs beschränkt sich überwiegend auf Einwohnende der Gemeinde.

In den vergangenen Jahren wurden verschiedene Einzelmassnahmen umgesetzt, darunter der Einsatz eines Verkehrsdienstes, Signalisationen, Informationstafeln, Parkwegweiser und koordinierte Überlaufparkplätze. Viele frühere Ansätze – wie Shuttlebusse, Taxito-Dienste oder eine ÖV-Erschliessung der Seerose – wurden aus Kostengründen oder mangelnder Akzeptanz eingestellt.

Ausgangslage und Zielsetzung

Analyse der heutigen Situation

Bestehende Massnahmen



Ein überkommunes Parkraummanagement oder einheitliche Gebührenregelungen bestehen bisher nicht.

Die Analyse zeigt, dass sich der Freizeitverkehr zunehmend auf wenige Zugänge konzentriert. Das hohe Aufkommen an Fahrzeugen führt zu Verkehrsbehinderungen und zu Konflikten mit Anwohnenden. Die grössten Herausforderungen sind:

- **Ungenügende ÖV-Erschliessung** der Seestandorte (Delphin, Tennwil, Seerose)
- **Rechtlich unsichere Parkierungsflächen** (v. a. Überlaufparkplätze in Schutz- oder Landwirtschaftszonen)
- **Mangelnde Koordination** zwischen Gemeinden und Akteuren rund um den See
- **Fehlende Integration** zwischen Bus, Schiff und Fuss- und Veloverkehr

Das Konzept zielt darauf ab, den Freizeitverkehr vermehrt auf den öffentlichen Verkehr und nachhaltige Mobilitätsformen zu verlagern. Zentral ist die Entwicklung einer neuen oder angepassten **Buslinie mit direkter Bedienung des Seeufers**. Die Analyse hat aufgezeigt, dass ein direkter Anschluss der Seerose den grössten Nutzen für die Gemeinde zur Folge hat. Im Fokus steht eine Verlängerung der Linie 390 oder der Linie 340. Aufgrund der Bearbeitung noch laufender öV-Studie Seetal kann keine abschliessende Aussage gemacht werden. Diese Hauptmassnahme soll die ÖV-Erreichbarkeit der touristischen Schwerpunkte deutlich verbessern.

Weitere Massnahmenpakete umfassen:

- Verbesserung der **Fuss- und Veloverbindungen** zwischen Dorf und See (inkl. Sicherheit und Barrierefreiheit).
- Einheitliche und digitale **Parkleitsysteme** sowie Gebührenerhöhungen.
- Förderung von **kombinierten Mobilitätsangeboten** (Bike+Bus, Park+Ride, Park+Ship).
- **Kommunikation und Besucherlenkung** durch einheitliche Informationsplattformen.

Der Freizeitverkehr in Meisterschwanden stellt eine zunehmende Belastung für Bevölkerung, Infrastruktur und Landschaft dar. Das erarbeitete Konzept bietet einen integralen Ansatz, um die Mobilität langfristig nachhaltiger zu gestalten. Kernpunkt ist die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs mit einer neuen oder angepassten Buslinie entlang des Seeufers, kombiniert mit Massnahmen in der Parkraumbewirtschaftung und im Fuss- und Veloverkehr. Die Umsetzung erfordert eine enge Zusammenarbeit zwischen Gemeinde, Kanton, Verkehrsunternehmen, Landeigentümerschaften und Nachbargemeinden. Nur durch ein abgestimmtes Vorgehen kann der Freizeitverkehr am Hallwilersee künftig umweltverträglich und effizient gelenkt werden.

Hauptkenntnisse und Herausforderungen

Konzept und Massnahmenansätze

Fazit



1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Gemeinde Meisterschwanden liegt am rechten Seeufer des Hallwilersees im Seetal. Mit seiner Natur von besonderer Schönheit und nationaler Bedeutung sowie weiteren touristisch interessanten Angeboten lockt der Hallwilersee zahlreiche Gäste aus einem weiten Einzugsgebiet an. Insbesondere in den Sommermonaten steht das Seeufer unter grossem Druck der Erholungssuchenden – besonders akzentuiert an sehr heissen Tagen (ca. 20 Tage pro Jahr, Tendenz steigend). Die sich durch die unterschiedlichen Aktivitäten und den damit verbundenen Verkehr ergebenden Ansprüche führen zu Konflikten sowohl mit Natur als auch in den Ortschaften mit der dort lebenden Bevölkerung rund um den Hallwilersee. An den See grenzen insgesamt sechs Aargauer Gemeinden (Fahrwangen, Meisterschwanden, Seengen, Boniswil, Birrwil, Beinwil a.S.) und drei Luzerner Gemeinden (Beromünster, Hitzkirch, Aesch). Die Gemeinde Meisterschwanden umfasst einen grossen Teil des östlichen Seeufers mit zahlreichen Freizeitmöglichkeiten. Hier finden sich unter anderem Badewiesen, Hotels, Restaurants, Wander- und Velowege, Surfschulen, Bootsanlegeplätze sowie Anlegestege für die Kursschiffe.

Im Jahr 2011 wurden unter Leitung des Kantons und des Regionalplanungsverbandes Lebensraum Lenzburg Seetal Massnahmen zur Bewältigung der Herausforderungen am Hallwilersee entwickelt. Trotz dieser Bemühungen gab es weiterhin verkehrliche Konflikte aufgrund überbelegter Parkplätze und unerlaubtem Parkieren. Obwohl Massnahmen wie Verkehrsdienste und Überlaufparkplätze an Tagen mit hohem Besucheraufkommen ergriffen wurden, verschärften sich die Probleme bis heute weiter.

Auf einen Antrag der Gemeinde Meisterschwanden hin hat der Kanton (Departement Bau, Verkehr und Umwelt BVU) entschieden, gemeinsam mit der Gemeinde Lösungen für die zunehmenden Freizeitverkehrsprobleme zu erarbeiten. Es soll ein ganzheitliches Konzept für die künftige Gestaltung und Steuerung des Freizeitverkehrs erarbeitet werden, wobei der öffentliche Verkehr eine zentrale Rolle einnimmt. Das Konzept verfolgt dabei das Ziel, ein gemeinsames Bekenntnis der beteiligten Akteure für künftige Massnahmen herbeizuführen.

1.2 Abgrenzung des Projekts

Die Problematik rund um den Hallwilersee im Kontext der unterschiedlichsten Interessen ist vielschichtig. Im Rahmen dieses Projekts können nicht alle Probleme behandelt werden, sondern es werden die Herausforderungen im Bereich der Mobilität und des Verkehrs vertieft. Dies stellt einen Baustein zur Gesamtlösung der Problematik dar. Wie erwähnt bezieht sich das vorliegende Projekt auf verkehrliche Fragen, schliesst aber andere Massnahmen nicht aus. Die vorgeschlagenen Massnahmen sollen mit Fokus auf die Gemeinde Meisterschwanden erarbeitet werden. Sie sollen aber nach Möglichkeit auch von anderen Gemeinden am See übernommen werden können.

Kontext

Vorgeschichte

Auftrag



1.3 Perimeter

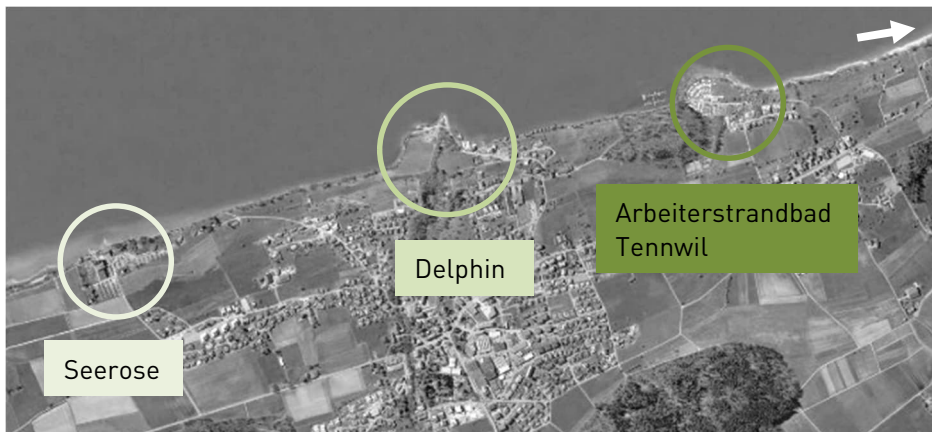
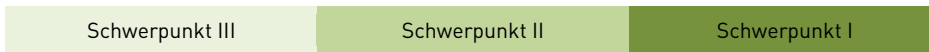


Abbildung 1 Übersicht Schwerpunkte
map.geo.admin.ch



1.4 Situation Meisterschwanden

Die Standortgemeinde Meisterschwanden stellte fest, dass der Druck auf die Nachfrage für Parkplätze am See seit den 2000er Jahren gestiegen ist. Dies dürfte mit dem starken Bevölkerungswachstum in den letzten Jahrzehnten zusammenhängen (regional wie gesamtschweizerisch). Insbesondere die Pandemie 2020 bis 2022 verstärkte das Problem nochmals und in Zukunft ist aufgrund des mutmasslich anhaltenden Bevölkerungswachstums eine weitere Zunahme der Nachfrage zu erwarten. Die Gemeinde Meisterschwanden ist im Vergleich zu den anderen am See liegenden Gemeinden am stärksten davon betroffen, da sie aktuell über die meisten Parkplätze für den motorisierten Verkehr verfügt.

Als zentrale negative Effekte des vielfältigen Angebots entlang des Sees zählen die Masse an Autos sowie das Wildparkieren. Nebst diesen Effekten gibt es auch wirtschaftliche Einwirkungen auf die Akteure in der Gemeinde Meisterschwanden. So generieren viele der Gäste keine finanzielle Wertschöpfung, weil sie fast keine Leistungen der Akteure beanspruchen. Die Besuchenden nutzen weder das Schiff, noch konsumieren sie in einem der Restaurants, aber belegen die vorhandenen Parkplätze für relativ wenig Gebühren. Ausserdem führen auch verkehrliche Aspekte dazu, dass der negative Effekt verstärkt wird: Die Stege der Schifffahrtsgesellschaft sind nicht direkt an die Buslinien angeschlossen, Haltestellen sind nicht nach BehiG ausgestaltet, zu-parkierte Strassen behindern den Zugang zu Fuss, mit dem Velo oder für Rettungsfahrzeuge. Dies erschwert den Zugang zum See und zur Schifffahrt für Menschen höheren Alters oder Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

Die vielen Besuchenden am See inkl. den mitgebrachten Utensilien (SUP, Tische, Badehilfen, Kanu etc.) führen nicht nur zu starker Nachfrage bei den Parkplätzen, sondern es folgen weitere Konsequenzen wie beispielsweise Abfall, Störung der empfindlichen Landschaften und Natur, Qualitätsverlust oder Verärgerung/Verdrängung von Anwohnenden.

Zunahme Druck auf Parkplätze

Negative Effekte



1.4.1 Impressionen



Abbildung 2 Zufahrt Delphin; Foto Kontextplan



Abbildung 3 Vielfältiges Freizeitangebot; Foto Kontextplan



Abbildung 4 Überlaufparkplatz AST Spitzentag; Foto Kontextplan



Abbildung 5 Wild parkierte PW auf Ackerland; Foto U. Weiss



Abbildung 6 Warteschlange Seerose; Foto U. Weiss



Abbildung 7 Zweiradabstellplätze Seerose; Foto Kontextplan



1.5 Erschliessung

Der Hallwilersee kann auf vielen, verschiedenen Wegen mit dem eigenen Auto erreicht werden. Dies bedeutet, dass das Ufer des Sees über zahlreiche Zugänge verfügt und nicht nur über ein, zwei Hauptzufahrten erschlossen ist. In der Folge ist es schwierig, den Verkehr abzufangen und zu kanalisieren. Des Weiteren ist der Hallwilersee und seine Umgebung weit über die Kantons-grenzen hinaus bekannt. Dies führt dazu, dass Menschen aus einem sehr grossen Einzugsgebiet bei schönem Wetter an den See kommen.

Motorisierter
Individualverkehr

Die öV-Güteklassen geben an, wie gut ein Ziel mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist. Sie errechnet sich aus der Art des Verkehrsmittels, des Kursintervalls, der Haltestellenkategorie sowie der Distanz zur Haltestelle. Im Vergleich zur Berechnungsmethode der VSS-Norm hat der Kanton Aargau seine Güteklassen mit den Klassen E und F verfeinert. Wie der Kartenausschnitt zeigt, liegt der Schwerpunkt II um den Delphin noch knapp in der Güteklasse D. Das Arbeiterstrandbad Tennwil (Schwerpunkt I) liegt in der Güteklasse E. Der Zugang Seerose (Schwerpunkt III) liegt zu weit von der nächstgelegenen Haltestelle entfernt, als dass er einer Klasse zugewiesen werden kann.

Öffentlicher Verkehr

Rund um den ganzen See sind die Distanzen von der nächsten öV-Haltestelle zum Seeufer mindestens 400 m. Ein behindertengerechter Zugang zu den Kursschiffen mit geringer Steigung findet sich nur in Mosen Kanton Luzern.

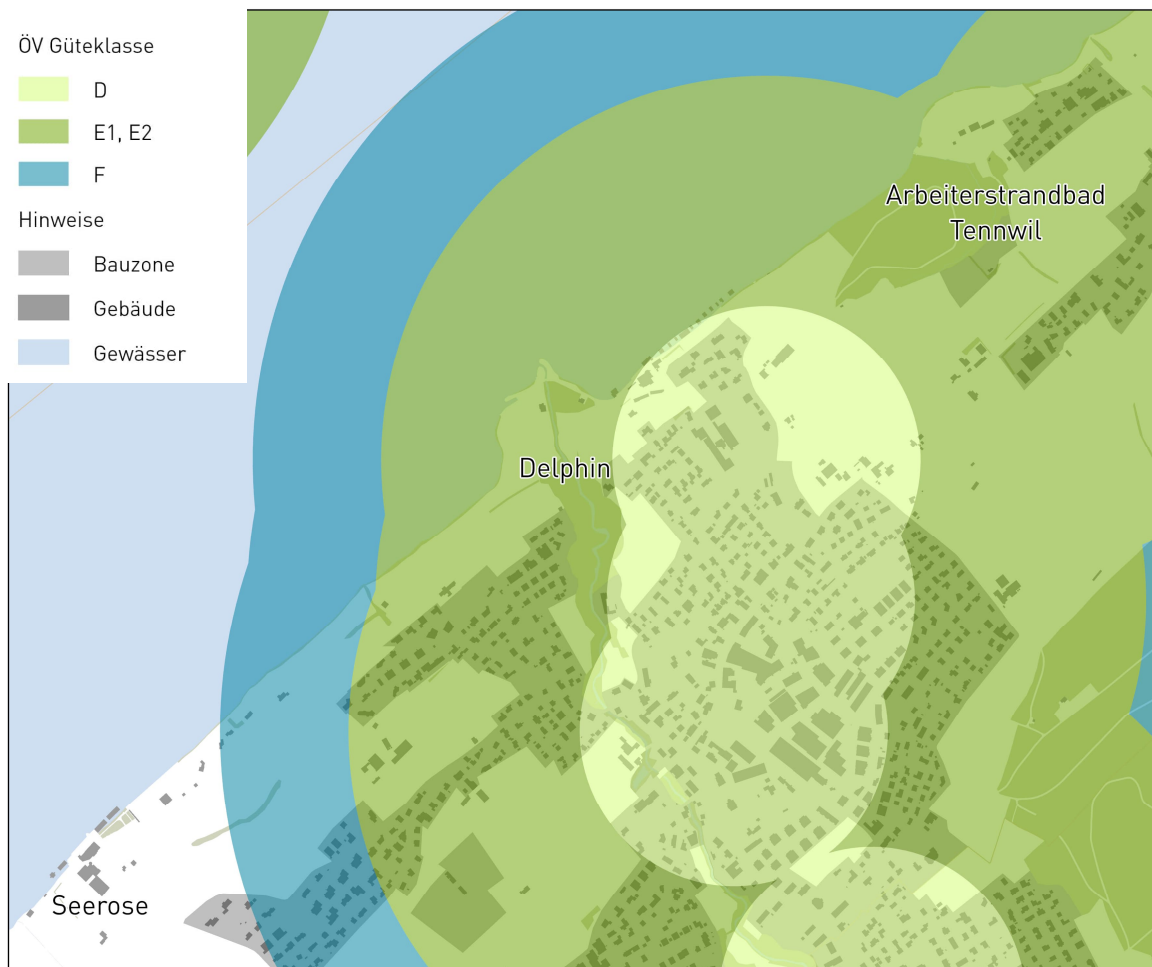


Abbildung 8 ÖV-Güteklassen
Amtliche Vermessung Kanton Aargau



2. Analyse

2.1 Grundlagen

2.1.1 Allgemein

- Das Seeufer in der Gemeinde Meisterschwanden liegt in einem Gebiet des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) mit entsprechenden Schutzziele.
- Im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz sind Objekte von regionaler und lokaler Bedeutung im Bereich des Delphins sowie des Seezopfs aufgelistet. Dafür werden aber keine konkreten Schutzziele genannt.
- Gemäss Raumkonzept Aargau liegt die Gemeinde Meisterschwanden im Raumtyp *Ländlicher Entwicklungsraum*. Dieser dient dem ländlichen Wohnen und Arbeiten, der Freizeit sowie der Erholung. Im kantonalen Richtplan ist entlang des Hallwilerseeufers eine «Landschaft von kantonaler Bedeutung» festgesetzt. Des Weiteren ist darin auch der Perimeter der Dekretsgebiete sowie weiterer Schutz- und Naturschutzgebiete abgebildet.

Übergeordnete Grundlagen

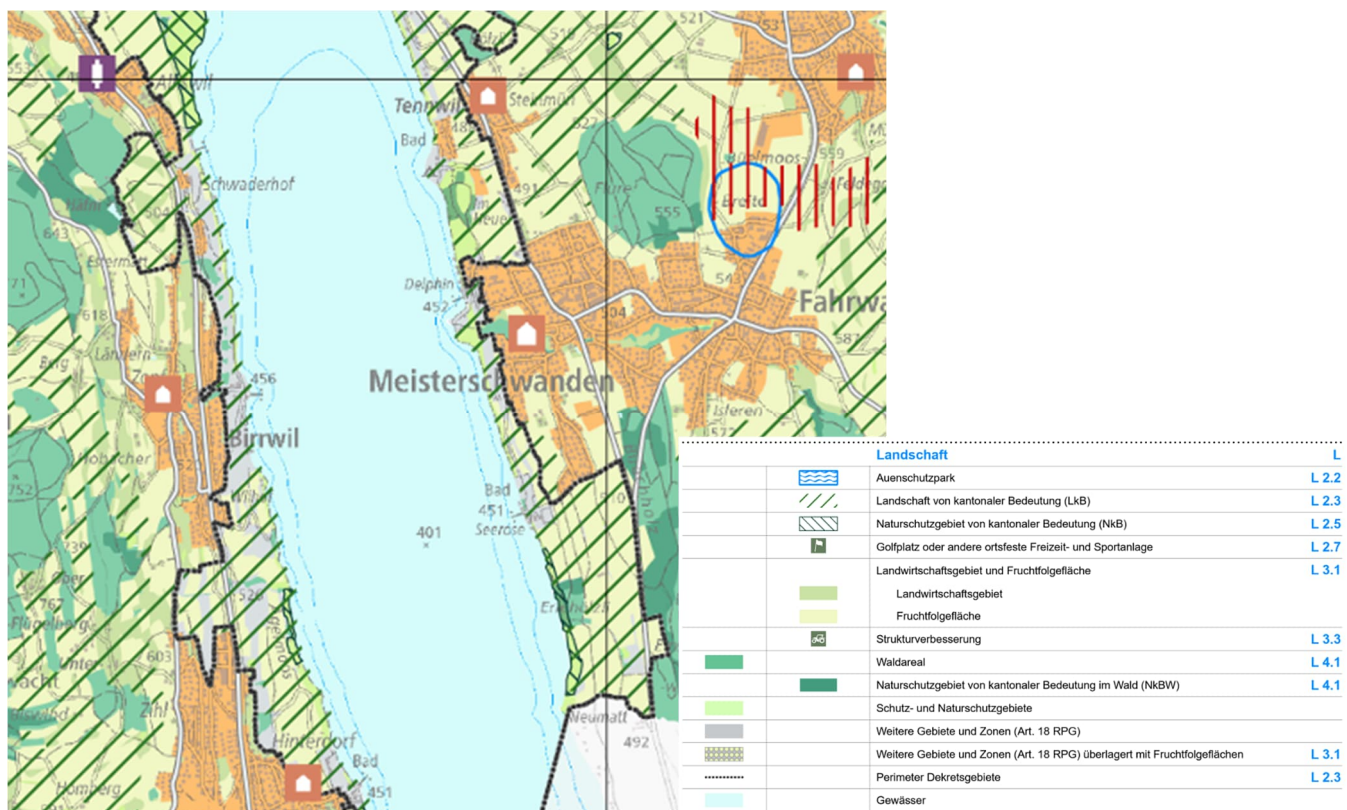


Abbildung 9 Ausschnitt Richtplan-Gesamtkarte Aargau Kanton Aargau 2023



- Die Strategie mobilitätAARGAU verfolgt das Ziel, die Mobilität im Kanton Aargau zukunftsgerichtet und nachhaltig zu gestalten. Der integrale Ansatz berücksichtigt das erwartete Bevölkerungswachstum von 25 Prozent (Basisjahr 2015) bis 2040 und differenziert die Ziele gemäss den Raumtypen des Raumkonzepts Aargau.

Der Anteil des MIV am Gesamtverkehr soll sich in den ländlichen Entwicklungsräumen unter Berücksichtigung des Bevölkerungswachstums stabil halten. In den ländlichen Entwicklungsräumen ist eine Basiserschliessung sowie die gute Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz sicherzustellen. Folgende drei Strategien werden dabei verfolgt:

- / Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisieren
- / Basisangebot im ÖV bereitstellen
- / Kombinierte Mobilität fördern



- Die Gewässerschutz-Karte für Uferbereiche sieht Nutzungsbeschränkungen vor, damit die Gewässer ihren natürlichen Funktionen nachkommen können. Des Weiteren wurden Gewässerräume ausgeschieden und einige Gefahrenzonen bezüglich Hochwasser aufgeführt.
- Der Kulturlandplan sowie die Bau- und Zonenordnung lassen verlauten, dass der Campingplatz Tennwil, das Areal «Delphin» sowie das Areal der «Seerose» ausserhalb der Bauzonen liegen. Aus dem Bauzonenplan wird ersichtlich, dass eine grosse, baureife Baulandreserve in Tennwil (Zone für öffentliche Nutzungen und Tourismus-/Freizeitzone) vorhanden ist.
- Gemäss Baugesetz sind die regionalen Planungsverbände für die regionale Zusammenarbeit in der Raumentwicklung zuständig. Das räumliche Entwicklungskonzept (REK) dient den regionalen Planungsverbänden als informelles Instrument, um die gemeinsamen Aufgaben und Herausforderungen anzugehen. Der Gemeindeverband Lebensraum Lenzburg Seetal (LLS) genehmigte zuletzt im Jahr 2020 das REK, welches die drei Themen Siedlung, Landschaft sowie Verkehr behandelt.
- Auf der luzernischen Seite des Sees bildet der Gemeindeverband IDEE SEETAL das Pendant zu den Planungsverbänden im Aargau. Sie erfüllen die vom Kanton Luzern übertragenen Aufgaben und setzen Impulse in der Entwicklung. Der Inhalt des regionalen Richtplans (2021) ist für Gemeindebehörden grösstenteils verbindlich in den Themen Siedlung und Infrastruktur, Wirtschaft, Landschaft, Verkehr und Energie.



2.1.2 Hallwilerseeschutzdekret

Das Hallwilersee-Schutzdekret (HSD) ist ein grundeigentümergebundenes Instrument, welches im Jahr 1986 erlassen wurde und zur Aufgabe hat, «...die Landschaft des Hallwilersees in ihrer natürlichen Eigenart und Schönheit zu erhalten und sie dabei als Lebens- und Wirtschaftsraum der einheimischen Bevölkerung und als Erholungsgebiet zu bewahren» (Zitiert aus Dekret zum Schutze der Hallwilerseelandschaft; 1986). Die drei Schwerpunkte befinden sich alle im Wirkungsbereich des Schutzdekrets:

- / Das Arbeiterstrandbad Tennwil befindet sich in der Spezialzone, wobei *Bauten und Anlagen gestattet sind, welche der Allgemeinheit zur Benützung des Sees und seiner Ufer dienen. Bauten und Anlagen sind in ihrer Gesamtheit der Landschaft anzupassen. Der Uferweg muss erhalten und stets offen bleiben.*
 - / Das Gebiet des Delphins liegt ebenfalls in der Spezialzone. Der Seezopf teilt sich in die Spezial- und Sperrzone ein. Letztere verbietet Bauten und Anlagen jeder Art.
 - / Das Strandbad Seerose sowie Teile des Hotels Seerose liegen in der Spezialzone. Die südlichen Teile des Hotels Seerose liegen in der Schutzzone. Innerhalb dieser Zone dürfen allerdings nur betriebsnotwendige Bauten und Anlagen zur Bodenbewirtschaftung erstellt werden.
- _ Anpassungen des Dekrets bedürfen eines Beschlusses durch den Grossen Rat.
 - _ Abbildung 4 zeigt die verschiedenen Zonen gemäss Dekret. Im Rahmen der Einführung der statischen Waldgrenzen im Kanton Aargau wurden 2019 innerhalb der Spezialzone bei der Seerose sowie beim Delphin zwei Waldbereiche festgestellt. Da der Wald im Bundesgesetz geregelt wird, stehen die Interessen des Waldes rechtlich über dem HSD.

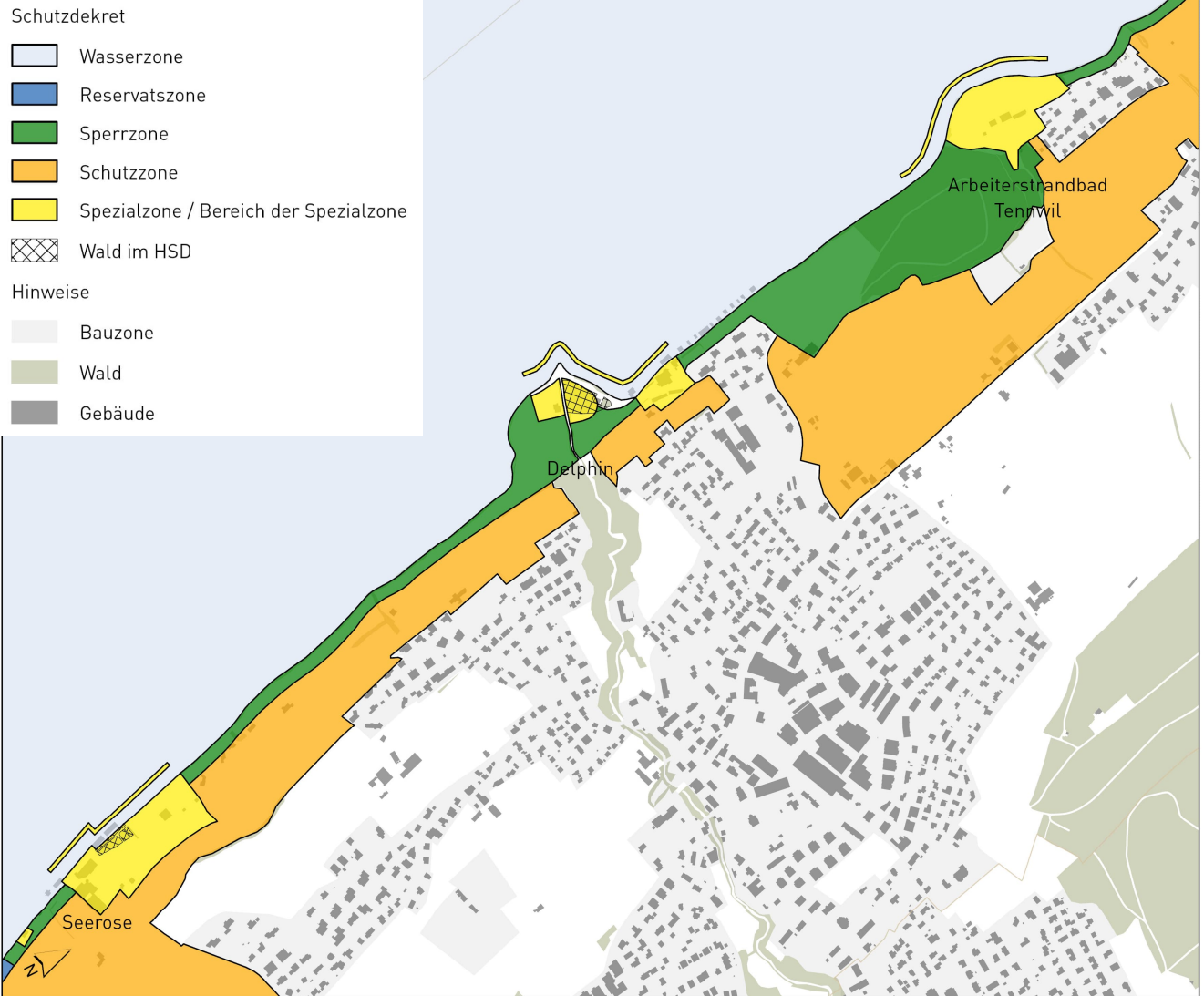


Abbildung 10 Dekret zum Schutze der Hallwilerseelandschaft, Schutzplan Kanton Aargau



2.1.3 Weitere Grundlagen

- Das kantonsübergreifende Entwicklungskonzept (KEK) Seetal *fördert über die Kantons Grenzen hinaus die Vernetzung und Zusammenarbeit*. Damit werden verschiedene Planungsthemen zwischen den beiden Kantonen Aargau und Luzern koordiniert.
- In Überarbeitung steht das Landschaftsentwicklungsprogramm (LEP) Seetal. Das Grundlagenwerk unterstützt die Gemeinden und Regionen in der Aufwertung der Kulturlandschaft.

2.2 Nutzende und Aktivitäten

Entlang des Seeufers wird ein breites Spektrum an Aktivitäten angeboten. Aufgrund des diversifizierten Angebots wird auch ein breites und von weit her kommendes Publikum angesprochen, welches sich in Ufernähe verdichtet. Ausserdem stellen nicht alle Leistungserbringer am See eigene Parkplätze zur Verfügung, was die Nachfrage auf die bestehenden zusätzlich erhöht.

Um besser zu verstehen, welche Menschen aus welchem Zweck Verkehr in der Gemeinde Meisterschwanden und der Umgebung erzeugen, wurden die wichtigsten Nutzenden genauer analysiert:

Tabelle 1 Übersicht Aktivitäten

Aktivitäten am See		
SUP	Kursschiff	Ferienlager (Lagerhaus)
Fischen	Wandern	Camping
Segeln/Motorboot	Velofahren	Bräteln
Segelschule	Joggen	Vögel/Tiere beobachten
Kanufahren	Spazieren	Besuch Bootshäuser
Pedalo fahren	Hunde spazieren führen	Hotelgäste, Wellness
Baden/Schwimmen	KrimiSpass (Themenweg)	Ranger
Surfen	Restaurant/Kulinarik/Fisch	
Rudern	Arbeiten	

Die Details der Profile und Reiseverhalten der Nutzenden sind dem Anhang 2 zu entnehmen.

Die detaillierte Aufschlüsselung des Verkehrsverhaltens aller Aktivitäten sowie die erfahrungsgemäss negativen Auswirkungen erlaubten es, die sieben Gruppen zu identifizieren, welche einen grossen Einfluss auf die Situation im Sommer haben (2. Spalte: möglicher Grund, warum das Auto genutzt wird):

- SUP *Viel Gepäck*
- Segeln/Motorboot *Viel Gepäck*
- Kursschiff *Verknüpfung, Topografie*
- Baden/Schwimmen *Viel Gepäck, grosse Masse*
- Wandern *Einzugsgebiet*
- Spazieren *Einzugsgebiet*
- Bräteln/Zeit am See *Viel Gepäck*

Im Konzept kann diversifiziert werden, wie mit dem entstandenen Verkehr der Aktivitäten umgegangen werden soll. Daraus leiten sich entsprechend Massnahmen ab.



2.3 Verkehr

2.3.1 Verkehrssicherheit

Im Jahr 2014 gab es am Strandbadweg einen tödlichen Selbstunfall, 2016 einen Unfall mit Leichtverletzten auf dem Parkplatz des Delphins und zwei Unfälle auf der Seerosenstrasse. Dabei wurde bei einem Unfall jemand getötet und beim anderen jemand schwerverletzt. Im Verlauf der vergangenen Jahre ist keine Häufung von Unfällen in den Bereichen der Schwerpunkte festzustellen.

Verkehrsunfälle

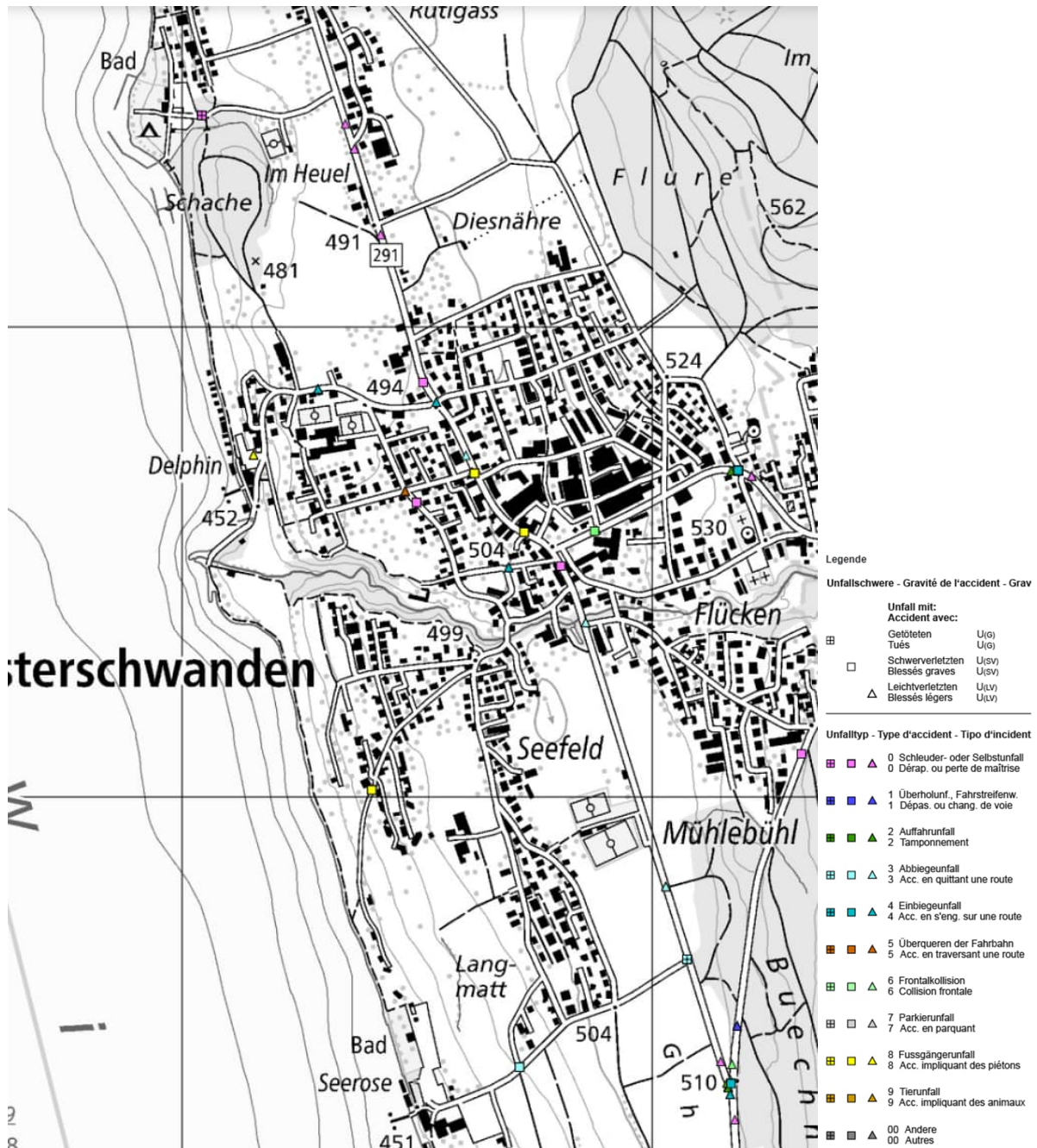


Abbildung 11 Auszug Unfälle
map.geo.admin.ch

Wildparkieren



An Sommerwochenenden mit schönem Wetter sind die Parkplätze spätestens ab Mittag ausgelastet. Besuchende weichen mangels Alternativen auf nicht zugelassene Flächen wie Wiesen, Trottoirs, Strassen oder Wohnquartiere aus. Sobald erste Fahrzeuge Verbote missachten, folgen weitere. Der eingesetzte Verkehrsdienst kann die Situation nur teilweise entschärfen; auch 2025 zeigte sich, dass weiterhin regelwidrig parkiert und zahlreiche Fahrzeuge abgewiesen werden müssen. Dies führt regelmässig zu Frustration, während die bestehende Parkplatzzkapazität die Nachfrage nicht deckt.

Die Überlastung der Parkplätze und der damit verbundene Unmut führen zudem dazu, dass Verkehrsanordnungen nicht eingehalten und Fahrzeuge rechtswidrig abgestellt werden. Dabei ist häufig die erforderliche Durchfahrtsbreite für Rettungsfahrzeuge nicht gewährleistet, was eine rasche Intervention im Notfall erheblich erschwert.

Rettungsfahrzeuge

2.3.2 Parkieren MIV

Als gesamtes Kontingent über die ganze Gemeinde stehen rund 1'700 öffentlich zugängliche Parkplätze zur Verfügung. Dies sind auf 3'300 Einwohnende 0.5 Parkplätze pro Person. Diese Parkplätze werden in zwei Kategorien eingeteilt:

- _ «Parkplätze stehen langfristig nicht zur Verfügung»
- _ «Parkplätze stehen langfristig zur Verfügung»

Die heute verwendeten Überlaufparkplätze stehen langfristig aus verschiedenen Gründen nicht mehr zur Verfügung (Überbauung Bauland, Fruchtfolgeflächen, Schutzzone HSD). Es stellt sich die Frage, wie die Nachfrage nach Parkplätzen bewältigt werden kann, wenn die Überlaufparkplätze künftig nicht mehr zur Verfügung stehen. Bei den langfristig gesicherten Parkplätzen ist davon auszugehen, dass sie auch künftig noch zur Verfügung stehen werden. Werden die beiden Kategorien an Parkplätzen (langfristig verfügbar / langfristig nicht verfügbar) miteinander verglichen, ist festzustellen, dass mehr als 1/3 der Parkfelder längerfristig nicht zur Verfügung steht. Deren Lage ist Abbildung 12 zu entnehmen.

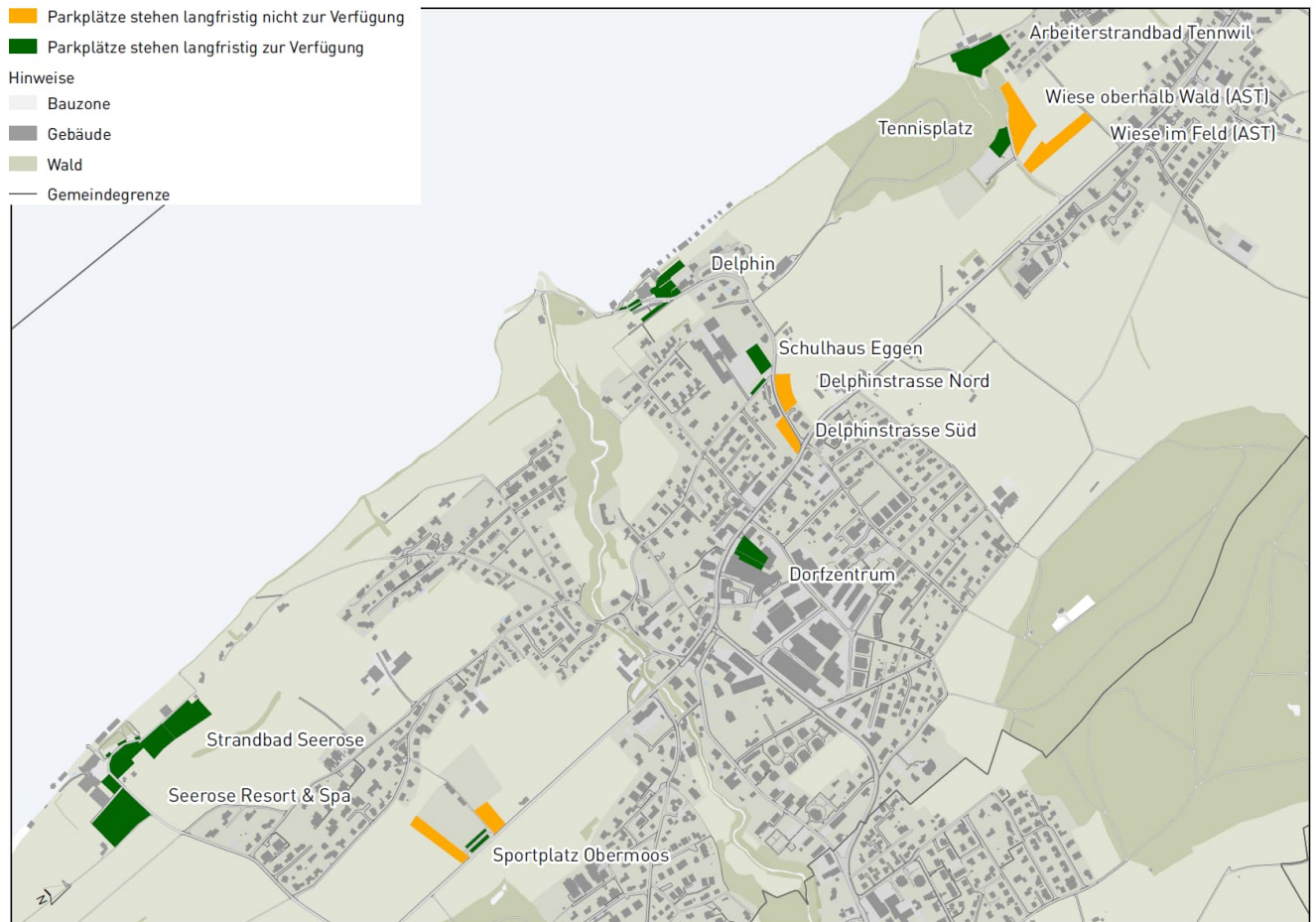


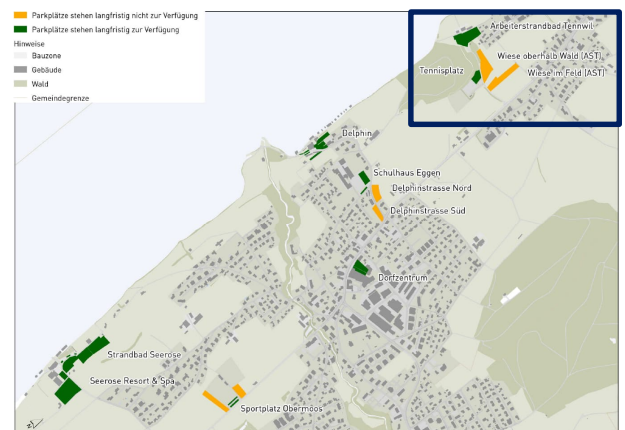
Abbildung 12 Übersicht Verfügbarkeit der Parkplätze
Amtliche Vermessung Kanton Aargau



Beim Strandbad Tennwil werden Parkplätze direkt am See für den MIV angeboten und privat betrieben. Das Land ist in privatem Besitz, wobei Parkgebühren erhoben werden. Aktuell stehen ausserdem zwei Parkplätze mit E-Ladestation zur Verfügung. Sind alle Parkplätze unten am See besetzt, werden die Parkplätze auf den Parzellen 526 sowie 348 in der Schutzzone gemäss HSD aktiviert. Die Abgeltung wird zwischen den Betreibenden des Arbeiterstrandbades und dem Landwirt selbst vereinbart. Die entsprechenden Parzellen in der Schutzzone gemäss HSD sind mit Fruchtfolgeflächen (FFF) überlagert. Aus fachlicher Sicht ist aufgrund der Schutzinteressen, welche die Parzellen betreffen, eine regelmässige Parkierung als rechtswidrig einzustufen. Zurzeit und bei bisheriger Nutzungsintensität (ca. 30 Spitzentage) wurde das Parkieren aber geduldet.



Abbildung 13 Übersichtskarte Parkierung Tennwil
Amtliche Vermessung Kanton Aargau





Bis ins Jahr 1975 konnte direkt beim Seezopf / SGH (Schiffahrtsgesellschaft Hallwilersee AG, Meisterschwanden) parkiert werden. Danach wurde die Parkierung aufgrund der festgelegten Grundwasserschutzzone an diesem Standort untersagt. Heute ist zudem aufgrund des übergeordneten Rechts (ausgeschiedener Wald) keine Parkierung mehr erlaubt. Das Land gehört aber noch immer der Gemeinde Meisterschwanden.

Beim Hotel Delphin stehen diverse Parkplätze zur Verfügung, welche auch langfristig gesichert sind. Ein Teil dieser Parkplätze stehen nur definierten Nutzergruppen zur Verfügung. Das Land gehört Privaten und es werden mit einer Parkuhr Gebühren erhoben.



Abbildung 14 Übersichtskarte Parkierung Delphin [ohne Schulhaus] Amtliche Vermessung Kanton Aargau





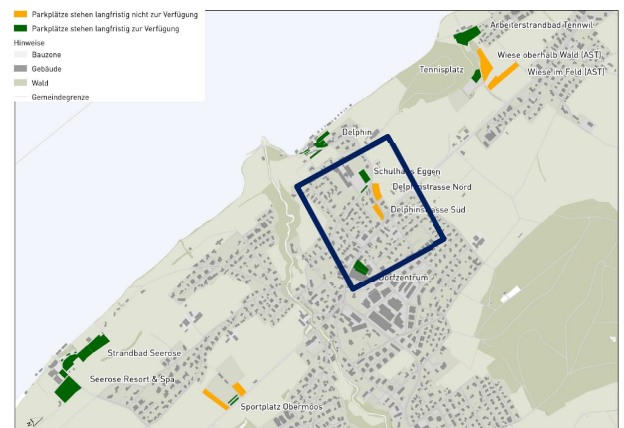
Der Parkplatz beim Schulhaus Eggen diene als Ersatz für den nicht mehr zur Verfügung stehenden Platz beim Seezopf (Gewässerschutz und Wald). Aufgrund der stetigen Nachfrage wurde der Parkplatz beim Schulhaus Eggen in den 1990-Jahren erweitert. Ab 2000 reichte auch dieser Platz nicht mehr aus, weshalb im Jahr 2004 mit den angrenzenden Baulandbesitzenden Pachtverträge für Überlaufparkplätze abgeschlossen wurden. Die Bauherrschaft hat angekündigt, in absehbarer Zeit das Land zu überbauen. In der Folge wird diese Möglichkeit zur Entlastung längerfristig nicht mehr zur Verfügung stehen.

Schulhaus Eggen, Dorfzentrum

Im Dorfzentrum wurden im Zuge eines Neubaus Parkplätze in einer Tiefgarage angelegt. Der grösste Teil der Parkplätze steht der Öffentlichkeit zur Verfügung, während ein geringer Teil der Mieterschaft zugeteilt ist. Die Tiefgarage gehört privaten Eigentümern, welche Gebühren für die Benutzung erheben. Die öffentlichen Parkplätze sind am Wochenende nicht zugänglich.



Abbildung 15 Übersichtskarte Parkierung Schulhaus Eggen, Dorfzentrum
Amtliche Vermessung Kanton Aargau

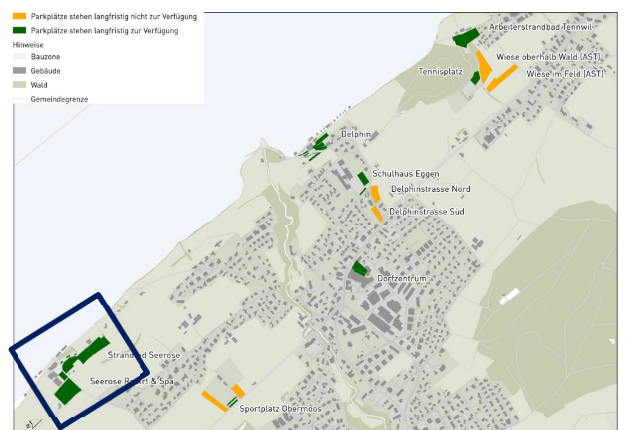




Beim Strandbad Seerose (Parzelle 1408) wurde das Land des Strandbades 1929 im Baurecht von der Ortsbürgergemeinde Meisterschwanden an die AG Strandbad Meisterschwanden am Hallwilersee abgegeben (bis 2052). Die dazugehörigen Parkplätze sind seit 1978 mit einem Pachtrecht bis im Herbst 2029 belegt und Pächter ist ebenfalls die AG Strandbad Meisterschwanden am Hallwilersee. Die Parzellen 1095, 1460 und 1634 sind im Eigentum der Seerose AG. Die Parzelle 1095 ist im Eigentum der Seerose AG und liegt in der Schutzzone (HSD). Die Nutzung der Fläche als Parkplatz ist historisch gewachsen und ist im Baugesuch vom 17. Februar 1976 dokumentiert. Entsprechend dem Besitzstandsrecht werden diese Parkfelder als langfristig gesichert beurteilt. Die vorhandenen Parkplätze am See sind dementsprechend privat organisiert, mit Gebühren belegt und werden gelegentlich kontrolliert. Rund 75% der Parkfelder werden durch das Hotel/Restaurant bewirtschaftet, die restlichen 25% durch das Strandbad. Da es sich um einen öffentlichen zugänglichen Parkplatz handelt, können aber auch andere Personen ihr Fahrzeug abstellen. Es besteht keine Pflicht zur Konsumation im Hotel oder Eintritt im Bad. Um für angemeldete Gäste einen Abstellplatz zu haben, werden durch das Hotel Plätze in der eigenen Tiefgarage freigehalten.



Abbildung 16 Übersichtskarte Parkierung Seerose
Amtliche Vermessung Kanton Aargau

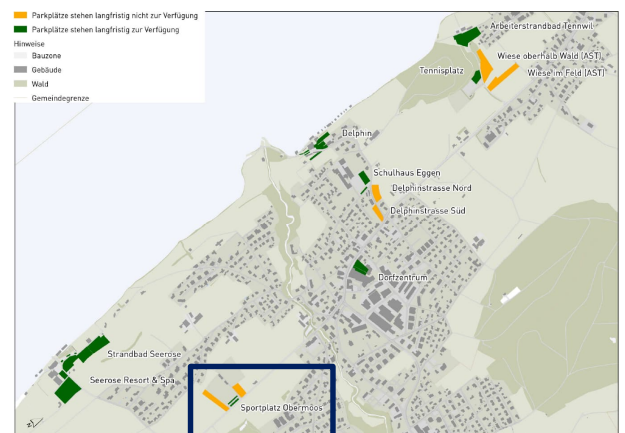




Entlang der Aescherstrasse befindet sich der Fussballplatz mit entsprechender Parkierungsmöglichkeit. Die Parkplätze befinden sich wie die Anlage selbst in einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen. Die Gemeinde Meisterschwanden ist die Betreiberin der Parkplätze. Die beiden Überlaufparkplätze liegen zwar in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen, jedoch sind sie nicht befestigt und liegen im Feld. Um grosse Umwege zu vermeiden, werden die Besuchenden vom südlichen Streifen dann über die Parzelle 1120 im Westen auf die Obere Seefeldstrasse geleitet.



Abbildung 17 Übersichtskarte Parkierung Fussballplatz
Amtliche Vermessung Kanton Aargau





Nebst den beschriebenen Parkierungsmöglichkeiten gibt es weitere Akteure entlang des Sees, welche zwar Nutzungen/Aktivitäten anbieten und damit Parkplätze beanspruchen, jedoch diese nicht selbst zur Verfügung stellen (Bootsvermietungen, Segelschule etc.). Das arbeitende Personal parkiert ebenfalls auf den Parkplätzen.

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die relevanten Parkierungsmöglichkeiten in der Gemeinde Meisterschwanden. Die Parkplätze wurden in zwei Kategorien eingeteilt, weil sie sich rechtlich voneinander unterscheiden: Die langfristig zur Verfügung stehenden Parkplätze sind rechtlich so gesichert, dass ihre Nutzung nicht in Frage gestellt werden kann, während die Überlaufparkplätze längerfristig nicht verfügbar bzw. nicht rechtlich gesichert sind. Die Überlaufparkplätze dienen dazu, die Masse an Autos an schönen Sommertagen zu bewältigen. Dies hat sich im Verlaufe der Zeit als Massnahme eingebürgert, obwohl die Überlaufparkplätze teilweise auf Fruchtfolgefleichen im Wirkungsbereich des HSD liegen.



Tabelle 2 Übersicht Parkierung

Standort	Anzahl reguläre	Anzahl Überlauf	Markierung	Gebühren in CHF	Zuständigkeit	Bemerkungen	Parz. Nr.
Tiefgarage Dorfzentrum	134	-	Weiss, Gelb	Bis 1h gratis Bis 2h CHF 1.00 Bis 3h CHF 2.50 Bis 4h CHF 3.50 Ab 8h CHF 5.00/h	Privat	<ul style="list-style-type: none"> Privat / am Wochenende geschlossen Ordentliche Bauzone 	707
Arbeiterstrandbad (AST)* (Hauptplatz) 1	165	-	Keine	1/2h gratis 1h CHF 2.00 2h CHF 4.00 3h CHF 6.00 Tageskarte CHF 12.00	AST	<ul style="list-style-type: none"> Tarife am Wochenende/Feiertage Spezialzone (HSD) 	1352
AST (Wiese oberhalb Wald) 2	-	130	Keine (Wiese)	Private Vereinbarung	AST	<ul style="list-style-type: none"> Schutzzone (HSD) 	526
AST (Tennisplatz Tennwil) 3	37	-	Keine	1h gratis 2h CHF 3.00 Jede weitere h CHF 2.00	Gemeinde	<ul style="list-style-type: none"> Tarife am Wochenende/Feiertage Ordentliche Bauzone 	3969
AST (Wiese im Feld) 4	-	181	Parkuhr	Private Vereinbarung	AST	<ul style="list-style-type: none"> Schutzzone (HSD) 	348
Hotel Delphin	124	-	Parkuhr	Pro h CHF 3.00	Privat	<ul style="list-style-type: none"> Carparkplätze 3 Stk. Tarife am Wochenende/Feiertage Spezialzone (HSD) 	599/600
Delphinstrasse Nord	-	85	Keine (Wiese)	Pauschale	Gemeinde	<ul style="list-style-type: none"> Ordentliche Bauzone 	2166
Delphinstrasse Süd	-	48	Keine (Wiese)	Pauschale	Gemeinde	<ul style="list-style-type: none"> Ordentliche Bauzone 	2080
Schulhaus Eggen	70	-	Parkuhr	Bis 1h CHF 1.00 Jede weitere h CHF 1.00 1 Tag CHF 5.00	Gemeinde	<ul style="list-style-type: none"> Am Sonntag kostet jede weitere Stunde CHF 1.50 und der Tag CHF 7.00. Ordentliche Bauzone 	622
Seerose Resort & Spa	291	-	Parkuhr	1h CHF 1.50 Tageskarte CHF 7.50	Privat	<ul style="list-style-type: none"> Inkl. 2 Carparkplätze Tarif Sonntag: 1h CHF 2.00; Tageskarte CHF 10.00 Schutzzone (HSD) 	1095
Seerose Resort & Spa TG	31	-	Schranke	Privates Regime	Privat	<ul style="list-style-type: none"> Inkl. 4 Ladestationen (kostenpflichtig) Spezialzone 	1093
Strandbad Seerose	144	-		1h CHF 1.50 Tageskarte CHF 7.50	Privat	<ul style="list-style-type: none"> Inkl. 2 Carparkplätze Tarif Sonntag: 1h CHF 2.00; Tageskarte CHF 10.00 Spezialzone (HSD) 	1460/1634/ 1090
Sportplatz Obermoos	48	156	Keine (Wiese)	Parkuhr	Gemeinde	<ul style="list-style-type: none"> Pauschale für Überlauf Ordentliche Bauzone 	1128
Total	1'044	600					



2.3.3 Fussverkehr

Durch die Schutzzonen in den Uferbereichen des Sees bleibt dieser bis heute mehrheitlich unverbaut. Der Rundwanderweg um den See führt deshalb meistens direkt dem Ufer entlang. Die meiste Strecke zwischen der Seerose und dem Arbeiterstrandbad in Tennwil führt über Naturbelag. Unter anderem bieten die Schifflanlegestationen bei der Seerose sowie dem Delphin eine Möglichkeit an, die Rundwanderung abzukürzen. Das Höhenprofil der Wanderung entlang des Sees weist kaum Auf- und Abstiege auf, was die Route auch für Menschen interessant macht, welche keine geübten Wandernden sind.

(1) Der See kann zu Fuss von der Hauptstrasse aus auf verschiedenen Wegen erreicht werden. Wird der Weg über die Seefeldstrasse, den Rütliweg sowie die Seerosenstrasse gewählt, so steht fast auf der gesamten Strecke kein Trottoir, sondern ein Fussgängerlängsstreifen zur Verfügung. Dieser ist allerdings nicht mit Pollern zur Strasse hin abgegrenzt. Nur ein kleiner Abschnitt von rund 110m (Gesamtlänge der Strecke Hauptstrasse bis Seerose: 1.4km) hat ein Trottoir.

(2) Der Seezopf ist über den Delphinweg in rund 850m erreichbar. Nur die ersten 150m sind mit einem Fussgängerlängsstreifen ausgestattet, während der restliche Weg keine separate Fussverkehrsinfrastruktur aufweist. Allerdings ist diese Verbindung als attraktiv einzustufen, da sie über Quartierstrassen und kleine Wege nur für den Fussverkehr führt.

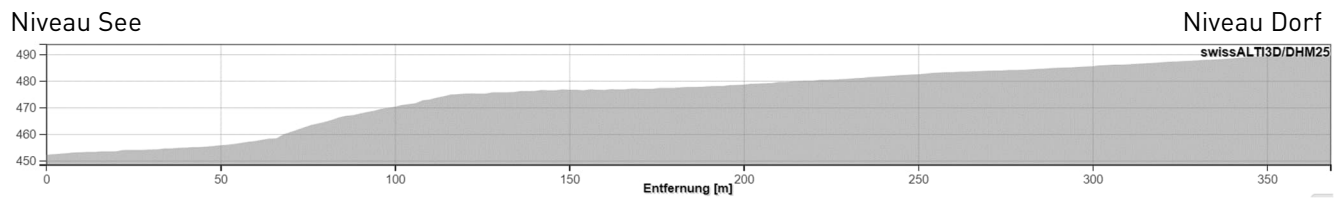
(3) Zum Arbeiterstrandbad in Tennwil führt der Seeuferweg in rund 360m zum See. Entlang der Seengerstrasse ist zwar ein Trottoir vorhanden, jedoch gibt es keinen Fussgängerstreifen, um die Seengerstrasse queren zu können. Bis zum See ist weder ein Fussgängerlängsstreifen noch ein Trottoir vorhanden.



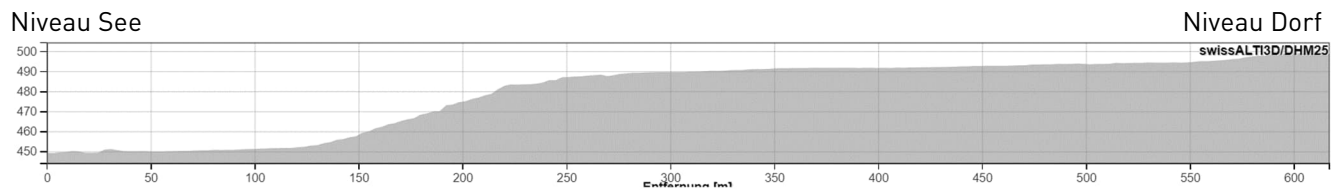
Abbildung 18 Übersicht Fuss- und Wanderwege
Amtliche Vermessung Kanton Aargau, Wanderland Schweiz



Arbeiterstrandbad Tennwil



Delphin



Seerose

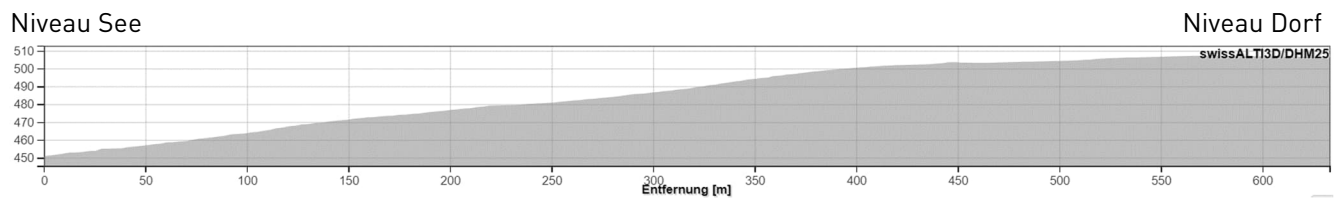


Abbildung 19 Höhenprofil Schwerpunkte
map.geo.admin.ch

Wie die Schnitte der Topografie zwischen dem See und der Haupt-/Aescherstrasse zeigen, müssen bis und vom See mindestens 40 Höhenmeter überwunden werden. Am Arbeiterstrandbad in Tennwil sind es rund 40 Hm, beim Delphin ca. 50 Hm und bei der Seerose ungefähr 55 Hm. Diese Höhendifferenzen stellen insbesondere für Personen mit eingeschränkter Mobilität eine zusätzliche Hürde dar.



2.3.4 Veloverkehr

Von Aesch LU her führen die SchweizMobil-Route sowie die kantonale Velo-Verbindung in Seenähe weiter Richtung Norden auf Feldwegen sowie Quartierstrassen – aber nicht direkt dem See entlang. Velofahren ist entlang der Seeuferwege nicht erlaubt. Trotzdem kommt es immer wieder vor, dass Velofahrende sich nicht an das Verbot halten und den Seeuferweg zwischen dem Delphin und der Seerose als Verbindungsweg nutzen.

Ab der Einmündung der Seefeldstrasse in die Hauptstrasse bis nach Seengen wird das Velo entlang der Hauptachse auf einem Velostreifen geführt. Innerhalb des Siedlungsgebiets wird der MIV auf einer Kernfahrbahn geführt, was bei hohem Verkehrsaufkommen zur Mitbenützung der Radstreifen durch den MIV führt. Um zum See abzubiegen, steht nirgends eine Abbiegehilfe für das Velo zur Verfügung.



Abbildung 20 Übersicht Velorouten
Amtliche Vermessung Kanton Aargau, Veloland Schweiz



2.3.5 Erreichbarkeiten Veloverkehr

Tabelle 3 Übersicht Erreichbarkeiten

A \ B	Seerose Zeit Höhenmeter Distanz	Delphin Zeit Höhenmeter Distanz	Arbeiterstrandbad Tennwil Zeit Höhenmeter Distanz
Bettwil	↑ 14 Min. ↙ 36 Min.	↑ 13 Min. ↙ 36 Min.	↑ 15 Min. ↙ 37 Min.
	▲ 3m / ▼ 245m	▲ 3m / ▼ 249m	▲ 2m / ▼ 252m
	5km	4.5km	5km
Sarmenstorf	↑ 14 Min. ↙ 21 Min.	↑ 12 Min. ↙ 19 Min.	↑ 10 Min. ↙ 16 Min.
	▲ 19m / ▼ 99m	▲ 21m / ▼ 105m	▲ 6m / ▼ 94m
	4.7km	3.7km	3.4km
Wohlen AG	↑ 42 Min. ↙ 38 Min.	↑ 40 Min. ↙ 35 Min.	↑ 40 Min. ↙ 33 Min.
	▲ 131m / ▼ 89m	▲ 134m / ▼ 95m	▲ 136m / ▼ 102m
	11.6km	10.4km	10.4 km
Boswil	↑ 48 Min. ↙ 48 Min.	↑ 45 Min. ↙ 45 Min.	↑ 47 Min. ↙ 43 Min.
	▲ 266m / ▼ 260m	▲ 196m / ▼ 193m	▲ 155m / ▼ 157m
	9.3km	10.2km	12.1km
Fahrwangen	↑ 6 Min. ↙ 14 Min.	↑ 6 Min. ↙ 13 Min.	↑ 7 Min. ↙ 15 Min.
	▲ 1m / ▼ 85m	▲ 7m / ▼ 94m	▲ 0m / ▼ 92m
	2.6km	2.2km	2.6km
Lenzburg	↑ 53 Min. ↙ 51 Min.	↑ 49 Min. ↙ 47 Min.	↑ 47 Min. ↙ 44 Min.
	▲ 138m / ▼ 91m	▲ 127m / ▼ 77m	▲ 123m / ▼ 77m
	14.4km	13.1km	12.3km

Die angegebenen Daten wurden google.maps entnommen (25.04.2023)

▲ ▼ Angabe der Höhendifferenz (Aufstieg/Abstieg) in der Richtung A → B. Für die Gegenrichtung ist diese entsprechend umgekehrt.

↑ Angabe der Reisezeit von A nach B / ↙ Angabe der Reisezeit B nach A

Die direkten Verbindungen zwischen den Ortschaften und dem See führen oft entlang der Hauptstrassen. Wege abseits der Hauptstrassen sind teils mit Umwegen verbunden. Mit dem normalen Velo sind die Reisezeiten über Sarmenstorf hinaus lang und nur für wenige Personen attraktiv. Der Lindenberg mit seinem langgestreckten Bergrücken stellt dabei ein natürliches Hindernis dar. Die steigende Verfügbarkeit von E-Bikes dürfte aber die Erreichbarkeit zunehmend bis ins Bünztal steigern.



2.3.6 Parkierung Velo

Tabelle 4 Übersicht Abstellplätze für Zweiräder

Standort	Anzahl	Gedeckt	Infrastruktur	Bemerkungen
Schulhaus Eggen	~ 160	Ja	Lenkerhalterung	Werden reduziert
Eggenstrasse (Schulhaus)	~ 60	Ja	Lenkerhalterung	
Hotel Seerose	~ 10	Nein	Vorderradhalterung	
Hotel Seerose Moto	~ 30	Nein	Keine	
Strandbad Seerose	~ 40	Nein	Keine	
Arbeiterstrandbad Tennwil	~ 40	ja	Vorderradhalterung	
Delphin Moto	~ 20	Nein	Keine	
Total	~ 360			

2.3.7 Öffentlicher Verkehr

Meisterschwanden wird von zwei Buslinien über die Achse Bahnhof-, Haupt- und Seengenstrasse bedient. Die **Linie 340** verkehrt von Wohlen AG, Bahnhof bis Meisterschwanden, Schulhaus. Die Haltestellen werden von Montag bis Samstag in einem Halbstundentakt bedient. Am Sonntagvormittag fährt der Bus nur stündlich, der Halbstundentakt setzt erst ab 11:45 Uhr ein. Zum Einsatz kommen an Wochenenden manchmal auch Gelenkautobusse.

Bus

Die zweite **Buslinie 390** kommt von Lenzburg, Hypiplatz und fährt weiter bis nach Bettwil, Oberdorf. Der Bus dieser Linie fährt in einem Stundentakt von Montag bis Sonntag. Vereinzelt beschleunigte Zusatzkurse verkehren nur von Montag bis Freitag zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend. Dies bedeutet, dass zu Zeiten mit viel Freizeitverkehr nur einmal in der Stunde einen Anschluss an den Bahnhof Lenzburg und zweimal pro Stunde an den Bahnhof Wohlen AG angeboten wird.

Tabelle 5 Bediente Haltestellen durch den Bus

Buslinie	Haltestelle	Buslinie	Haltestelle
340	Meisterschwanden, Schulhaus		
		390	Tennwil
		390	Tennwil, Strandbad
340	Meisterschwanden, Delphinweg	390	Meisterschwanden, Delphinweg
340	Meisterschwanden, Oberdorf	390	Meisterschwanden, Oberdorf

In der Gemeinde Meisterschwanden liegt keine Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe zum See. Die nächstgelegene Bushaltestelle liegt mit 330 m Distanz beim Schulhaus Meisterschwanden.



Die Schifffahrtsgesellschaft Hallwilersee AG betreibt zwischen April und Oktober täglich die Kursschiffe auf dem Hallwilersee. Da es sich um einen konzessionierten Betrieb handelt, sind die Schiffe während der Saison als öffentliches Verkehrsmittel nutzbar. Je nach Kurs bedienen die Schiffe bis zu acht Stationen: Delphin, Seerose, Aesch, Mosen, Beinwil am See, Birrwil, Boniswil sowie Seengen. Wie die Analyse ergeben hat, sind die Schiffstationen aber rund um den See bis auf eine Ausnahme nicht mit anderen Verkehrsmitteln verknüpft. In der Folge müssen die Passagiere auf der letzten Etappe entweder einen längeren Fussmarsch mit teilweise starkem Gefälle in Kauf nehmen oder direkt das Auto nutzen.



Abbildung 21 Übersicht öffentlicher Verkehr
Amtliche Vermessung Kanton Aargau



Im Einzugsgebiet der Region um Meisterschwanden (Anreise per ÖV innert einer Stunde) wohnen rund 111'500 Menschen. Davon könnten 92'700 Personen den öffentlichen Verkehr nutzen (Einzugsgebiete), um innerhalb einer Stunde in Meisterschwanden zu sein (entspricht ca. 83%). Allerdings ist – wenn nicht die Buslinien 340 oder 390 genutzt werden – mindestens einmal umzusteigen.

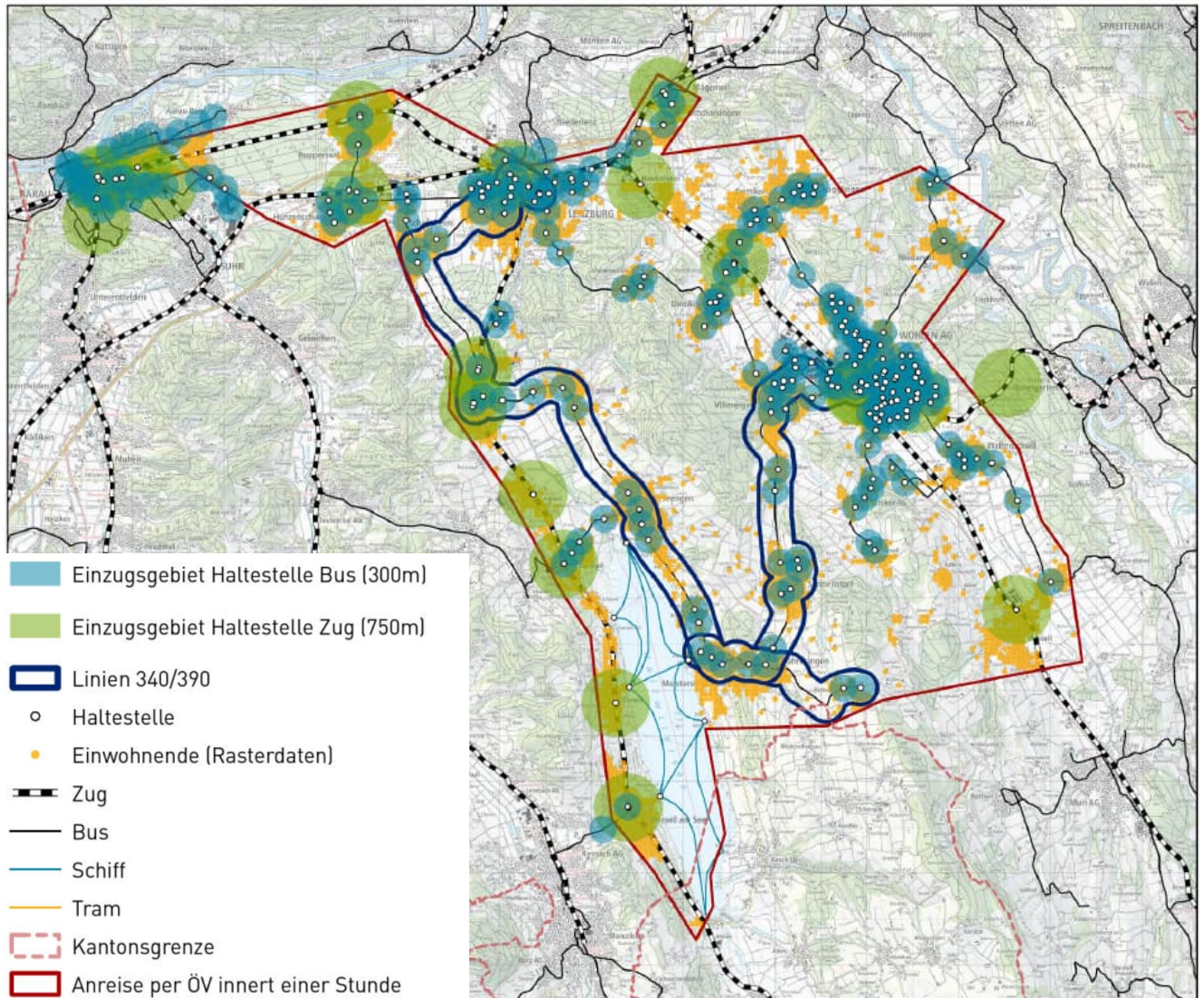


Abbildung 22 Einzugsgebiet öffentlicher Verkehr
map.geo.admin.ch



Auf der Buslinie 340 betragen beim Einsatz von zwei Bussen die Standzeiten an den Endhaltestellen pro Bus gesamthaft 18 Minuten. Wie viel zusätzliche Fahrzeit für die allfällige Bedienung weiterer Gebiete zur Verfügung steht, ist nicht nur von den Standzeiten, sondern auch von den Anschlüssen zu anderen ÖV-Linien primär am Bahnhof Wohlen AG abhängig. Gemäss SBB-Onlinefahrplan beträgt der Zeitbedarf zum Umsteigen Bus/Bahn am Bahnhof Wohlen 3 Minuten. Diese Umsteigezeit wird mit den heutigen Ankunfts- und Abfahrtszeiten fast ausgereizt (S26 von/nach Rotkreuz sowie zur HVZ S40 von/nach Zürich HB). Eine weitere Abhängigkeit besteht zwischen den Buslinie 340 und 390. Die Umsteigebeziehungen von Lenzburg nach Wohlen und umgekehrt sowie von Wohlen nach Bettwil und umgekehrt sollen weiterhin sichergestellt sein. Die Umsteigebeziehung von Lenzburg nach Meisterschwanden Schulhaus und umgekehrt ist hingegen untergeordnet. Es erscheint aber nicht zwingend, dass das Umsteigen wie heute an den Haltestellen Meisterschwanden Delphinweg und Fahrwangen Bahnhof erfolgt, sofern sich eine andere geeignete Lösung mit kurzem Umsteigeweg ergibt. Unter Berücksichtigung dieser Abhängigkeiten besteht nur Spielraum im Minutenbereich, um die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Buslinie 340 anzupassen. Für die Bedienung weiterer Gebiete stünden somit nur ca. 5 Minuten (Wendezeit an der Endhaltestelle Meisterschwanden Schulhaus) zur Verfügung. Aus Gründen der Fahrplanstabilität wird nicht empfohlen, diese 5 Minuten vollständig zu konsumieren, zumal die Wendezeit insbesondere zur HVZ schon heute als knapp erachtet wird. Ob die Verlängerung der Buslinie 340 zu einer allfälligen näher an der Schiffsanlegestelle Meisterschwanden Delphin gelegenen Endhaltestelle mit marginal längerer Fahrzeit und gleichbleibendem Fahrzeugeinsatz eine Möglichkeit wäre, kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht abschliessend beurteilt werden. Die Bedienung zusätzlicher Gebiete würde hingegen sicher den Einsatz eines zusätzlichen Busses auf der Linie 340 bedingen.

Spielraum Busfahrpläne
 Buslinie 340
 Wohlen AG – Meisterschwanden Schulhaus

Tabelle 6 Analyse Busfahrplan Linie 340

Anschlüsse von (Umsteigezeit in Klammer)	Verlauf Buslinie 340 (Bus 1)	Anschlüsse nach (Umsteigezeit in Klammer)	Anschlüsse von (Umsteigezeit in Klammer)	Verlauf Buslinie 340 (Bus 2)	Anschlüsse nach (Umsteigezeit in Klammer)
S17 von Dietikon: Ankunft xx:08 (12') S26 von Olten: Ankunft xx:10 (10') S26 von Rotkreuz: Ankunft xx:14 (6') S40 (nur HVZ) von Zürich HB: Ankunft xx:16 (4')	Wohlen AG Bahnhof (Endhalt) - Abfahrt xx:20		S17 von Dietikon: Ankunft xx:38 (12') S26 von Lenzburg: Ankunft xx:43 (7') S26 von Rotkreuz: Ankunft xx:46 (4')	Wohlen AG Bahnhof (Endhalt) - Abfahrt xx:50	
	↓			↓	
	Fahrwangen Bahnhof Ankunft xx: 37 Abfahrt xx:37	Bus 390 nach Bettw.: Abfahrt xx:41 (4')		Fahrwangen Bahnhof Ankunft xx: 07 Abfahrt xx:07	Bus 390 nach Lenzb.: Abfahrt xx:16 (9')
	↓			↓	
Bus 390 von Lenzb.: Ankunft xx:37 (2')	Meisterschwanden Delphinweg Ankunft xx: 39 Abfahrt xx:39			Meisterschwanden Delphinweg Ankunft xx: 09 Abfahrt xx:09	Bus 390 nach Lenzb.: Abfahrt xx:18 (9')
	↓			↓	



Tabelle 7 Analyse Busfahrplan Linie 390

Anschlüsse von (Umsteigezeit in Klammer)	Verlauf Buslinie 390 (Hinweg)	Anschlüsse nach (Umsteigezeit in Klammer)	Anschlüsse von (Umsteigezeit in Klammer)	Verlauf Buslinie 390 (Rückweg)	Anschlüsse nach (Umsteigezeit in Klammer)
	Lenzburg Hypiplatz (Endhalt) - Abfahrt xx: 01			Bettwil Oberdorf (Endhalt) - Abfahrt xx: 09	
	↓			↓	
S28 von Zofingen: Ankunft xx:54 (11') S9 von Luzern: Ankunft xx:55 (10') RE37 von Zürich HB: Ankunft xx:57 (8') S26 von Rotkreuz: Ankunft xx:58 (7') RE37 von Aarau: Ankunft: xx:00 (5')	Lenzburg Bahnhof Ankunft xx: 04 Abfahrt xx:05		Bus 340 von Wohlen: Ankunft xx:07 (9')	Fahrwangen Bahnhof Ankunft xx: 15 Abfahrt xx: 16	Bus 340 n. Wohlen: Abfahrt xx:18 (3')
	↓			↓	
S9 von Luzern: Ankunft xx:09 (11')	Seon Post/Bahnhof Ankunft xx: 20 Abfahrt xx:20		Bus 340 von Meister- schw. Schulhaus: Ankunft xx:15 (3') Bus 340 von Wohlen: Ankunft xx:09 (9')	Meisterschwanden Delphinweg Ankunft xx: 18 Abfahrt xx:18	
	↓			↓	
	Meisterschwanden Delphinweg Ankunft xx: 37 Abfahrt xx:37	Bus 340 nach Meis- terschw. Schulhaus: Abfahrt xx:39 (2') Bus 340 n. Wohlen: Abfahrt xx:45 (8')		Seon Post/Bahnhof Ankunft xx: 34 Abfahrt xx:34	S9 nach Luzern: Abfahrt xx:46 (14')
	↓			↓	
Bus 340 von Wohlen: Ankunft xx:37 (4')	Fahrwangen Bahnhof Ankunft xx: 41 Abfahrt xx:41	Bus 340 n. Wohlen: Abfahrt xx:48 (7')		Lenzburg Bahnhof Ankunft xx: 53 Abfahrt xx: 53	RE37 nach Aarau: Abfahrt xx:58 (5') S26 nach Rotkreuz: Abfahrt xx:01 (8') RE37 n. Zürich HB: Abfahrt xx:02 (9') S9 nach Luzern: Abfahrt xx:04 (11') S28 nach Zofingen: Abfahrt xx:04 (11')
	↓			↓	
	Bettwil Oberdorf (Endhalt) Ankunft xx: 48 -			Lenzburg Hypiplatz (Endhalt) Ankunft xx: 56 -	



Ergänzende Informationen zu den Handlungsspielräumen der beiden Buslinien 340 und 390 können dem Anhang 1 entnommen werden. Das meiste Potenzial bietet aus Sicht des Projektteams der Lösungsansatz gemäss Variante C2b, welche eine Verlängerung der Linie 390 in die Seerose vorsieht (weitere Ausführungen unter Kap 3.6).

Tabelle 8 Variante C2b Linie 390 mit Anpassung der Linie 395

Variante C2b Linie 390 mit Anpassung der Linie 395	
Beschrieb	Einführung 30-min-Takt, alternierend Seerose/Bettwil
Anz. Zusätzl. Fahrzeuge	1
Verbesserung für	Alle Hotspots (Tennwil und Delphin nur zeitlich)
Stärken	<ul style="list-style-type: none">– Verb. örtl. und zeitl. ÖV-Verfügbarkeit in den Räumen Tennwil, Delphin & Seerose– lange Standzeit in Seerose als Potenzial für weitere innerörtliche Fahrten– Wegen langen Standzeiten– wenig verspätungsanfällig
Schwächen	<ul style="list-style-type: none">– hohe Kosten (+2 Fahrzeuge)– Wegfall Direktverbindung Lenzburg - Teufenthal

Das Projekt *ÖV-Studie Seetal* wurde im Sommer 2024 seitens des Kantons Aargau (Sektion ÖV) zusammen mit Vertretenden des Verbands Lebensraum Lenzburg Seetal (LLS), der Regionalplanung (REPLA) sowie des Kantons Luzern lanciert, weil seitens REPLA der Wunsch geäussert wurde, den ÖV im Seetal zu stärken. Das Projekt verfolgt primär zwei Ziele:

- ÖV im Seetal stärken
- Neues Buskonzept im Seetal mit Aufwärtskompatibilität zu STEP35

Der Projektperimeter erstreckt sich rund um den Hallwilersee und umfasst sowohl die Aargauer wie auch die Luzerner Gemeinden: Seon, Egliswil, Dürrenäsch, Hallwil, Seengen, Boniswil, Leutwil, Birrwil, Beinwil am See, Meisterschwanden, Fahrwangen, Aesch LU, Schongau, Hitzkirch und Ermensee.

Das Projekt der Sektion ÖV widmet sich folgenden Handlungsfeldern:

- Sicherstellung der bestehenden Anschlüsse an den Umsteigeknoten
- Anschluss an die S11 (Lenzburg)
- Analyse Kapazitätsprobleme Busse
- Erschliessung Seon
- Verbesserte ÖV-Anbindung zwischen den Kantonen Aargau und Luzern
- Schnellere Verbindung von Leutwil und Dürrenäsch nach Lenzburg
- Freizeitverkehr
- ÖV-Anbindung ans Büntztal
- Verknüpfung Busnetz mit Seetalbahn
- Taktverdichtungen
- Massnahmen zur besseren Anbindung des ländlichen Raums



Dabei wurden vier Schwerpunkte festgelegt:

- _ Verbesserte ÖV-Anbindung zwischen den Kantonen Aargau und Luzern
 - Prüfung einer Buslinie am östlichen Ufer des Hallwilersees
- _ Schnellere Verbindung von Leutwil und Dürrenäsch nach Lenzburg; Prüfung von Alternativen zur bestehenden Führung über Seengen (→Direktführung oder Anschluss an Seetalbahn)
- _ **Freizeitverkehr**
- _ Verknüpfung Busnetz mit Seetalbahn und Schifffahrt
 - Die Linienführung der Schifffahrt wird nicht betrachtet, die Anschlüsse daran sind jedoch Bestandteil der ÖV-Studie Seetal

Wie oben aufgeführt, widmet sich die ÖV-Studie Seetal ebenfalls dem Handlungsfeld Freizeitverkehr. Unter Berücksichtigung des vorliegenden Projekts wurden Ergebnisse erarbeitet, welche betriebliche Möglichkeiten aufzeigen, das Problem in Meisterschwanden anzugehen. Damit entstand die Chance, die Ansprüche direkt in die Studie ÖV-Seetal einzubinden und im regionalen Gesamtkonzept zu verankern.

Die Ergebnisse, welche gemäss der ÖV-Studie Seetal das Problem in Meisterschwanden angehen sind nachfolgend aufgeführt und erläutert:

Variante Verlängerung Linie 340

Verlängerung der Linie 340 ab Meisterschwanden via Seerose und Aesch nach Hitzkirch

- _ Nur als Wochenendangebot, weil die Variante für den Werktagsverkehr ungeeignet ist (zu grosse Fahrzeuge, unattraktive Standzeit bzw. Umwegfahrt)
- _ Standzeit von 4-7 Minuten bei der Seerose zwecks beidseitig guter Anschlüsse
- _ Anschluss von/nach Lenzburg (Linie 390) in Meisterschwanden Oberdorf
- _ Anbindung Badi Aesch aufgrund Fahrzeitreserve

Variante neue Linie

Neue, stündliche Linie ab Hitzkirch–Fahrwangen via Aesch unter der Woche (Montag bis Freitag)

- _ Anschlüsse in Lastrichtung: Morgens schlank nach Luzern und Wohlen, abends schlank von Luzern und Wohlen
- _ 10 Fahrten pro Tag (jeweils zur HVZ) →Ausrichtung auf Pendler*innen
- _ Halt oben an der Kantonsstrasse bei der Seerose (ohne Stichverbindung an den See)



Variante Verlängerung Linie 390

Verlängerung der Linie 390 ab Lenzburg (Vgl. ausgearbeitete Tabelle 8)

- _ Montag – Freitag während der HVZ einmal in der Stunde zur Seerose
- _ Erweiterte HVZ (z.B. von ~ 6:00 bis ~ 9:00 Uhr morgens und abends von ~ 15:00 bis ~ 20:00 Uhr) denkbar
- _ Unterschied zu Variante Tabelle 8: Wegfall Expressbus, dafür Halbstundentakt nach Meisterschwanden
- _ Aufwärtskompatibilität langfristig möglich

Die erarbeiteten Ergebnisse der ÖV-Studie Seetal zeigen auf, welche betrieblichen Spielräume aus regionaler Perspektive bei den Buslinien bestehen, das Angebot in Meisterschwanden auszubauen. Dabei wurden die bestehenden Linien und ihre Fahrpläne analysiert und erste Resultate liegen - wie oben beschrieben - vor. Im Konzept Freizeitverkehr wurden die beiden Buslinien 340 und 390 vertieft analysiert und festgestellt, wo potenzieller Handlungsspielraum für Weiterentwicklungen im öffentlichen Verkehr bestehen (siehe oben).



2.3.8 Vergleich Reisezeiten öffentlicher Verkehr und MIV

Die nachfolgend aufgelisteten Zeiten beziehen sich vom Einsteigeort bzw. Abfahrtsort bis direkt zum jeweiligen Schwerpunkt. Dies bedeutet, dass beim öffentlichen Verkehr die Etappen zu Fuss ebenfalls in der angegebenen Zeit enthalten sind. Die Zeiten des MIV sowie des ÖV wurden anhand google.maps.com ermittelt.

Tabelle 9 Übersicht Reisezeiten

von \ nach	Seerose In Minuten	Delphin In Minuten	Arbeiterstrandbad Tennwil In Minuten
Aarau	29	28	27
	70	52	51
Lenzburg	20	18	18
	54	43	38
Wohlen	13	13	13
	38	25	36
Bremgarten	18	19	19
	59	75	56
Muri	14	15	16
	55	42	52
Brugg	32	32	31
	85	72	69
Luzern	37	39	40
	83	70	81
Hitzkirch	9	10	12
	76	65	60
Rotkreuz	33	35	37
	65	52	62
Zürich	41	42	41
	79	67	77

MIV obere Zeile	Faktor 2 oder mehr bei Reisezeit	Faktor 4 oder mehr bei Reisezeit
ÖV untere Zeile	Faktor 3 oder mehr bei Reisezeit	

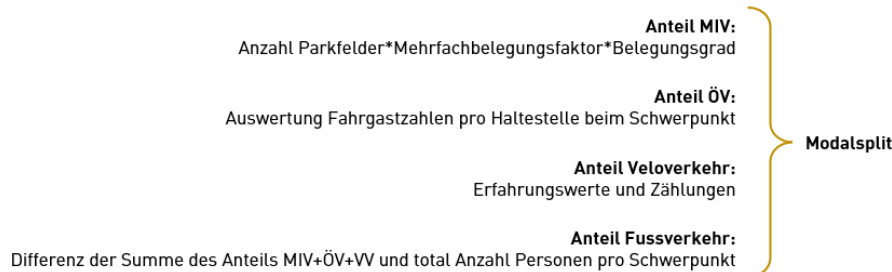
Mit dem öffentlichen Verkehr dauert die Anreise an die drei Schwerpunkte in Meisterschwanden immer länger als mit dem Auto. Teilweise muss für die Wegzeit viermal so viel Zeit eingerechnet werden. Die Seerose liegt über 1km weit weg von der nächsten Bushaltestelle. Deshalb ist davon auszugehen, dass von den Haltestellen aus eher der Delphin oder das Arbeiterstrandbad als Ort am See gewählt werden.



2.3.9 Modalsplit

Der Modalsplit gibt an, welche Verkehrsmittel von den Besucherinnen und Besuchern genutzt werden, um an den See zu gelangen und wie die prozentuale Verteilung der Zugänge auf die verschiedenen Verkehrsmittel ist. Dieses Instrument kann genutzt werden, die Mobilitätsmuster zu verstehen und zu analysieren.

Um den Ist-Zustand in Meisterschwanden möglichst korrekt abzubilden, wurde pro Schwerpunkt eine separate Auswertung vorgenommen. Der Modalsplit bezieht sich immer auf die Anzahl Personen, welche den Verkehr erzeugen. Dafür war es von zentraler Bedeutung zu erfahren, wie viele Personen sich an einem Spitzentag am jeweiligen Schwerpunkt befinden bzw. wie sie an den jeweiligen Schwerpunkt anreisen. Als Datengrundlage dienten die Ergebnisse aus Befragungen bei den Betreibenden am See mit der Frage, wie viele Personen an einem Spitzentag das Angebot nutzen würden. Um daraus berechnen zu können, wie sich der Verkehr auf die vier Verkehrsmittel aufteilt, wurde folgendes Vorgehen gewählt:



Die Tabelle plausibilisiert die eingesetzten Zahlen, um den Modalsplit errechnen zu können:

Tabelle 10 Plausibilisierung Zahlen Modalsplit

Wert	Hinweis
Anzahl Personen	Tennwil: 2'506 Delphin: 1'040 Seerose: 2'839
Anzahl Parkfelder	Bestand aus der Gemeinde Meisterschwanden
Mehrfachbelegungsfaktor	Angenommener Erfahrungswert
Belegungsgrad	Orientierung am Mikrozensus 2021
Fahrgastzahlen ÖV	Datengrundlage vom Betreiber der Buslinien
Anzahl Velos	Einschätzung Gemeinde Meisterschwanden und Stichprobenzählung im August 2024
Anzahl Menschen zu fuss	Delta Summe Anteil MIV+ÖV+VV und Total Anzahl Personen pro Schwerpunkt

Obwohl gewisse Werte errechnet werden konnten, bleibt ein gewisser Vorbehalt zur Realität bestehen, da auf explizite Zählungen bei allen Verkehrsmitteln verzichtet wurde. Die detaillierte Aufschlüsselung der Werte kann dem Anhang 3 entnommen werden.

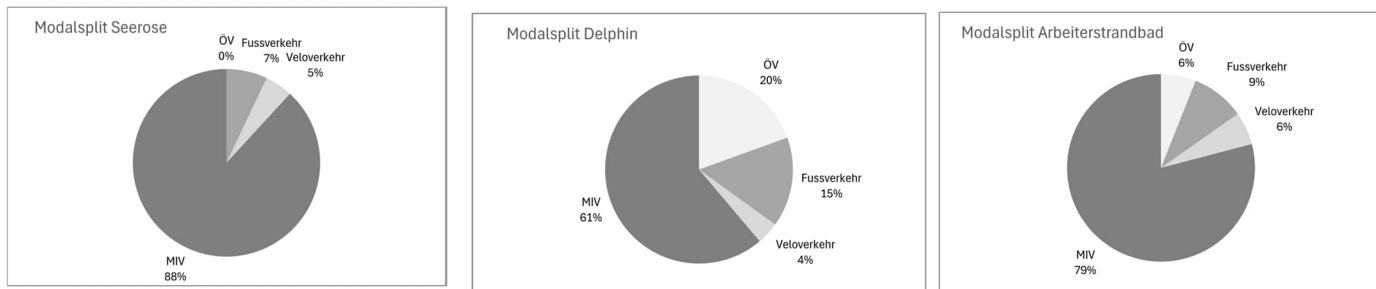


Abbildung 23 Modalsplit je Schwerpunkt; eigene Darstellungen

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass bei allen drei Schwerpunkten der MIV den grössten Anteil am Gesamtverkehr ausmacht. Das grosszügige Angebot an Parkplätzen und das grosse Einzugsgebiet (weite Anreisestrecken) ohne konkurrenzfähiges Angebot im öffentlichen Verkehr begünstigen die Anreise mit dem eigenen Auto. Beim Delphin ist der MIV-Anteil am niedrigsten, weil dort die Bushaltestelle verhältnismässig am nächsten liegt und das Angebot des öffentlichen Verkehrs vergleichsweise am grössten ist. Des Weiteren sind an diesem Standort die wenigsten Parkfelder vorhanden, was wiederum in weniger MIV-Fahrten resultiert. Bei der Seerose hingegen beläuft sich der Anteil des öffentlichen Verkehrs auf 0 %, weil dieser Schwerpunkt nicht an den Busverkehr angeschlossen ist. Die Zählungen vor Ort zeigten auch, dass die Besuchenden das Velo nicht häufig nutzen, um an den See zu gelangen. Die Anteile im Fussverkehr sind so zu begründen, dass die Einwohnenden aus der Gemeinde den Weg von zuhause bis an den See mit den eigenen Füessen zurücklegen.

Nebst der aktuellen Situation zur Verteilung der Verkehrsmittel, kann auch ein Zukunftsszenario abgebildet werden. In diesem wird ersichtlich, wie sich die prozentuale Verteilung der Verkehrsmittel bei der Anreise ändern muss, um das Verkehrsproblem am Hallwilersee zu beheben (Vgl. Kapitel 3.2). Mit dem Instrument sind auch grobe Aussagen möglich, wie viele Personen künftig beispielsweise den öffentlichen Verkehr nutzen sollten. Anhand dieser Aussagen kann das Angebot des ÖV entsprechend dimensioniert werden.



2.4 Bereits ergriffene Massnahmen

Die Tabelle zeigt, dass in den letzten 20 Jahren viele Massnahmen entworfen, ausprobiert und wieder verworfen wurden. Was sich bewährt hat, ist auch nach wie vor Bestandteil des Bewältigungskonzepts zur Abwicklung des Verkehrs an Spitzentagen. Des Weiteren ergab eine Analyse zur Kommunikation des Themas Verkehr, dass die zahlreichen Angebote rund um den See überwiegend keine Aussagen zum Thema Verkehr machen. Dies bedeutet, dass auf den Kommunikationskanälen der Anbieter von Aktivitäten entweder gar nicht beschrieben wird, wie der Zielort erreicht werden kann, oder wenn dann, wie mit dem Auto angereist werden kann. Als weitere Massnahme reicht der Verkehrsdienst an Spitzentagen Informationen an Viasuisse zur aktuellen Situation des ruhenden Verkehrs in Meisterschwanden weiter. Die Informationen werden anschliessend über das Radio an die Bevölkerung kommuniziert.

Tabelle 11 Übersicht bereits ergriffenen Massnahmen

<i>Massnahmen, welche heute umgesetzt sind oder angewendet werden sind grau hinterlegt.</i>				
Nr.	Massnahme	Bemerkung zur Nichtumsetzung	Status	Zeit
1	Taxito (On demand Mobilitätslösung)	Wurde zu wenig genutzt	Wieder aufgehoben	2021-2023
2	Umsetzen einer einheitlichen Signalisation ¹ (MIV, FV, VV, Hunde, LWZ etc.)		In Kraft	k.A.
3	Rangerdienst (Besucherlenkung, Ansprechpartner)		In Kraft	2012-heute
4	Signalisation öffentlicher Parkplätze		In Kraft	k.A.
5	Installation von Parkplatz-Wegweiser an den Einfallsachsen		In Kraft	k.A.
6	Erhöhung der Parkierungsgebühren öffentlich. PP für überkommunale Gebührenharmonisierung ¹		Kein Interesse der anderen Gemeinden.	Nie umgesetzt
7	Informationen für Velofahrende auf der Webseite von www.seetaltourismus.ch	Verbot wurde mit der Signalisation und den Hinweistafeln beschildert. Ein Veloweg um den See wurde geprüft aber wieder verworfen.	Teilweise umgesetzt	k.A.
8	Informationen zur Parkierungssituation rund um den Hallwilersee auf www.seetaltourismus.ch ¹	Kein Interesse der anderen Gemeinden	Nie umgesetzt	k.A.
9	Durchführung eines überkommunalen Monitorings zur Parkplatzauslastung ¹	Der Gemeinde ist nicht bekannt, dass dies ausgeführt wurde	Nie umgesetzt	k.A.
10	Regionaler Sachplan zur Festlegung von Grillstellen und WC-Anlagen	Dies wurde bereinigt und mit der Signalisation beschildert	Nie umgesetzt	k.A.
11	Ausbau Seeuferweg hindernisfrei ¹	Der Uferweg in der Gemeinde Meisterschwanden ist für Kinderwagen und Rollstühle befahrbar. Ein Belag ist aufgrund des HSD nicht möglich	Teilweise umgesetzt	k.A.
12	Verkehrsdienst/Abweisung		In Kraft	2011-heute
13	Schaffung Notparkplätze für Nebenbetriebe / Überlaufparkplätze		In Kraft	
14	Pauschalangebote Busbetriebe mit Eintritt ²	Wurde noch nicht weiter verfolgt	Nie umgesetzt	k.A.
15	Shuttlebus ²	Aufbietung / Absage u. Kosten zu kompliziert	Nie umgesetzt	k.A.

¹ Quelle: Forderung *Betriebsmassnahmen rund um den Hallwilersee (2011)*



Nr.	Massnahme	Bemerkung zur Nichtumsetzung	Status	Zeit
16	Abstufung Gebühren aufgrund der Lage zum See ²	Problem Umsetzung mit privaten Anbietern (kein Interesse).	Nie umgesetzt	k.A.
17	Einschränkung private Boote am Wochenende ²	Keine rechtliche Grundlage / nicht kontrollierbar	Nie umgesetzt	k.A.
18	Beschränkung Besuchende Badeanstalten ²	Keine rechtliche Grundlage / privater Betreiber	Nie umgesetzt	k.A.
19	Aufhebung privat genutzte Badehäuser ²	Keine rechtliche Grundlage / privater Betreiber	Nie umgesetzt	k.A.
20	Parkleitsystem ²	Mit Parkdienst gelöst.	Nie umgesetzt	k.A.
21	Schrankensystem ³	Wendeplatz aufgrund HSD nicht realisierbar. Rückstau / Zufahrt Gäste nicht möglich	Nie umgesetzt	k.A.
22	Etappenweise Erweiterung Parkfelder		In Kraft	k.A.
23	Erneute Erweiterung Parkfelder ³	Auslastung am Zopf mit heutigen Parkplätzen ausgereizt	Nie umgesetzt	k.A.
24	Kantonsübergreifende Buslinie ³	In der Vergangenheit erarbeitete Metron AG ein Konzept, wie eine kantonsübergreifende Buslinie angeboten werden könnte (Meisterschwanden – Aesch). Dieses Vorhaben scheiterte aber an den Kosten (ca. 400'000.-).	Nie umgesetzt	k.A.
25	Erschliessung Seerose mit ÖV	Diese Linie wurde bis 1999 betrieben. Da das Wenden (an Spizentagen) nicht möglich war wurde die Strecke nach einem Wendeunfall eingestellt	Wieder aufgehoben	k.A.
26	Umsetzung BehiG Haltestellen ÖV	Kantonsstrassen: Teil Meisterschwanden: Projekt liegt vor. Umsetzung in ca. 5 Jahren. Teil Tennwil. Umsetzung in ca. 15 Jahren. Gemeindestrassen: Schulhaus Eggen (Studienentwürfe)	Status unbekannt	k.A.
27	Koordiniertes Gesamtverkehrssystem		In Bearbeitung	k.A.
28	Aktivitätsprogramm «Mobilität» ⁴	Bestehende Planungssynthese Seetal, Kanton Luzern https://vif.lu.ch/kantonsstrassen/projekte/planung_studien/luzern_nordost/Seetal_Synthese	Status unbekannt	k.A.
29	Seetalbahn		Status unbekannt	k.A.
30	Busangebot		Status unbekannt	k.A.
31	Fuss- und Veloverkehrsnetz		Status unbekannt	k.A.
32	Erarbeitung Teilrichtpläne Fuss- und Velowege		Status unbekannt	k.A.
33	slowUp Seetal		Status unbekannt	k.A.

² Parkplatzstrategie der Gemeinde Meisterschwanden Ansätze zur Lösung des Parkplatzproblems ab 2015; Urs Weiss

³ Diskutierte Massnahmen aus der Projektteam-Sitzung vom 14.02.2024

⁴ Massnahmenplan IDEE SEETAL 2020-2024



2.5 Fazit Analyse

Die Analyse zeigt klar, dass die Verkehrsproblematik am Hallwilersee und insbesondere in der Gemeinde Meisterschwanden wesentlich durch den stark wachsenden Freizeitverkehr verursacht wird. Der Druck auf die vorhandenen Parkierungsanlagen hat in den letzten Jahren weiter zugenommen. Neben der generellen Bevölkerungszunahme und der steigenden Mobilität trägt insbesondere die hohe Attraktivität des Sees als Naherholungsgebiet dazu bei, dass an schönen Tagen eine sehr grosse Zahl von Besuchenden anreist. Ein erheblicher Teil davon nutzt den motorisierten Individualverkehr, da die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr unzureichend ist.

Die bestehenden Buslinien 340 (Wohlen–Meisterschwanden) und 390 (Lenzburg–Bettwil) erschliessen zwar das Dorfzentrum, nicht jedoch die Seezugänge, an denen sich die Hauptaktivitäten konzentrieren. Zwischen den Bushaltestellen und den touristischen Schwerpunkten bestehen Distanzen von mehreren hundert Metern mit teils beträchtlichen Höhendifferenzen, was die Nutzung des ÖV insbesondere für Familien mit Gepäck, ältere Personen oder Menschen mit eingeschränkter Mobilität unattraktiv macht. Die Folge ist eine deutliche Bevorzugung des Autos – selbst für kurze Distanzen innerhalb der Gemeinde.

Das bestehende Angebot an Parkplätzen – rund 1'700 Felder, davon über ein Drittel provisorische oder rechtlich unsichere Überlaufparkplätze – kann die Nachfrage an Spitzentagen nicht decken. Wildparkieren, Behinderungen von Rettungswegen und Belastungen für Anwohnende treten regelmässig auf. Gleichzeitig bestehen aufgrund des Hallwilersee-Schutzdekrets (HSD) enge Grenzen für bauliche oder flächenbezogene Erweiterungen. Eine quantitative Ausweitung der Parkierungsanlagen ist daher weder rechtlich noch ökologisch vertretbar.

Auch alternative Verkehrsformen wie Fuss- und Veloverkehr stossen an Grenzen: fehlende Trottoirs, steile Wege und mangelnde Verknüpfungen reduzieren die Attraktivität dieser Verkehrsmittel. Der Anteil des Veloverkehrs ist selbst an Tagen mit vollbelegten Parkplätzen gering.

Aus diesen Gründen ist eine **Verbesserung der ÖV-Erschliessung als zentrales Element der Problemlösung zu betrachten**. Nur ein attraktives, direktes und ausreichend frequentiertes Busangebot kann eine wirksame Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr bewirken.

Eine bessere Anbindung mindestens eines der drei Schwerpunkte Tennwil, Delphin oder Seerose ist erforderlich, um den Freizeitverkehr langfristig nachhaltig zu gestalten. Im Fokus steht die Seerose, welche heute nicht erschlossen ist aber die meisten Gäste anzieht.

Die Erkenntnisse der Analyse belegen somit, dass die bisherigen Einzelmassnahmen – wie Verkehrsdienste, Signalisationen oder Parkraumerweiterungen – zwar punktuell Entlastung schaffen, aber keine dauerhafte Lösung darstellen. Die strukturelle Schwäche liegt in der fehlenden systematischen Erreichbarkeit der Naherholungsräume mit dem öffentlichen Verkehr.



Die Verbesserung der Busanbindung ist daher nicht nur eine wünschenswerte Ergänzung, sondern eine **notwendige Voraussetzung**, um die Verkehrsbelastung, den Parkdruck und die Konflikte zwischen Freizeitnutzung, Anwohnenden und Umwelt wirksam zu reduzieren. Die Analyse legt nahe, dass ohne eine substanzielle Stärkung des öffentlichen Verkehrs die Belastungen weiter zunehmen.



Bei allen drei Schwerpunkten konnte anhand des Modalsplits nachgewiesen werden, dass der MIV den grössten Anteil am Gesamtverkehr ausmacht. Verschiedene Faktoren führen dazu, dass das eigene Auto als primäres Verkehrsmittel genutzt wird. In der weiteren Bearbeitung soll mit Hilfe des Modalsplits aufgezeigt werden, welches Potenzial besteht, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren bzw. die Anteile beim ÖV, beim Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen.

In den letzten 20 Jahren wurden viele Ideen, um die Herausforderungen im Freizeitverkehr zu bewältigen, entwickelt. Einzelne Massnahmen wurden umgesetzt oder getestet und wieder verworfen. Dies zeigt deutlich, dass das zu erarbeitende Konzept auf verschiedenen Ebenen ansetzen muss, um mit Massnahmenkombinationen die gewünschte Wirkung erzeugen zu können.

Tabelle 12 Analyse SWOT⁵

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none">- Meisterschwanden ist ein attraktiver Ausflugsort (überregionale Strahlkraft)- Erfolgreicher Einsatz Verkehrsdienst an Spitzentagen- 2/3 der verfügbaren Parkplätze sind rechtlich gesichert- Es sind keine Gratisparkplätze vorhanden	<ul style="list-style-type: none">- ÖV-Anbindung / Erreichbarkeit- Viele Aktivitäten, welche zur Anreise mit dem Auto verleiten- Wenig Veloinfrastruktur (Abstellplätze, Strom)- Kommunikation und Information (intern und extern)- Parkraumbewirtschaftung nicht einheitlich (Gebühren)- Diversifiziertes Aktivitäts-Profil ohne eigene Parkplätze- Verkehrssicherheit ist nicht immer gewährleistet
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none">- ÖV-Verknüpfung (Schiff und Bus)- Grosse Anzahl an verfügbaren Parkplätzen- Abschöpfung des Mehrwerts der vielen Besuchenden- Politischer Wille zur Verbesserung der Situation ist vorhanden- Ausnutzung der vorhandenen Spielräume bei den Bus Verbindungen	<ul style="list-style-type: none">- Sicherheitsaspekte Wildparkieren- Schutzinteressen: Umsetzung von infrastrukturellen Massnahmen innerhalb des Schutzdekrets- Private Grundeigentümer- Verkehrskollaps bei Nichtergreifen von Massnahmen- Wettersensibilität (Verhältnismässigkeit)- Weitere Verdichtung des Angebots entlang des Sees kann zu höherem Mobilitätsaufkommen führen

⁵ SWOT; Akronym für Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken)



3. Konzept

3.1 Rahmenbedingungen

Ein Angebotsausbau bei Parkplätzen wird nicht als zielführend erachtet. Ausgehend davon, dass ein Mehrangebot auch zu mehr Verkehr führt, wird dieser Ansatz in den Massnahmen nicht weiterverfolgt. Zudem sind Parkplätze, welche aufgehoben werden, nicht 1:1 zu ersetzen. Dies führt langfristig zu einer Reduktion des Angebots.

Die Massnahmen sind für Meisterschwanden zu erarbeiten, eine Aufwärtskompatibilität für weitere Gemeinden ist erwünscht (vgl. Kapitel 3.8).

Die Massnahmen im Konzept müssen regional abgestimmt werden. Damit wird verhindert, dass die Probleme in andere See-Gemeinden verlagert werden.

Die geltenden gesetzlichen Bestimmungen sind zu erfüllen (bspw. HSD).

Der Hallwilersee ist für viele Menschen ein wichtiges Naherholungsgebiet, welches optimal zwischen mehreren regionalen Zentren liegt. Die Natur von besonderer Schönheit und nationaler Bedeutung hat einen hohen Stellenwert und ein grosses Schutzbedürfnis. Damit das Spannungsfeld zwischen Nutzung und Schutz nicht zusätzlich belastet wird, ist ein verträgliches Ausmass an Freizeitverkehr eine Grundvoraussetzung.

Bauliche Massnahmen haben die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes zu erfüllen.

Das Konzept Freizeitverkehr und die öV-Studie Seetal befassen sich mit dem Anschluss von Meisterschwanden an das Busnetz, wobei die vorliegende Arbeit den Fokus auf den Freizeitverkehr legt. In der vorangehenden Analyse wurde aufgezeigt, dass ein besserer Anschluss mit dem Bus zwingend ist. Aus diesem Grund wird im vorliegenden Konzept davon ausgegangen, dass eine der vorgeschlagenen Lösungen im öV zur Umsetzung kommt, welche den Freizeitverkehr massgeblich positiv verändern wird. Aktuell wird davon ausgegangen, dass es sich dabei um eine betriebliche Optimierung einer bestehenden Linie handelt und nicht um die Einführung einer gänzlich neuen Linie.

Angebot Parkplätze

Räumliche Ausdehnung

Regionale Abstimmung

Gesetze/Reglemente

Ausmass Freizeitverkehr

BehiG

Abstimmung
ÖV-Studie Seetal



3.2 Zukunftsszenario Anteile Verkehrsmittel

In Kapitel 2.3.9 wird beschrieben, dass der Modalsplit anzeigt, welche Verkehrsmittel von den Besucherinnen und Besuchern genutzt werden, um an den See zu gelangen und wie die prozentuale Verteilung der Zugänge auf die verschiedenen Verkehrsmittel ist. Nebst der Betrachtung des Ist-Zustands kann mit einem veränderten Modalsplit auch abgebildet werden, wie die Verteilung künftig aussehen sollte. Damit ein gesamthafter Vergleich hergestellt werden kann, wird bei folgender Betrachtung nicht zwischen den einzelnen Schwerpunkten unterschieden, wie dies der Fall bei der Betrachtung des Modalsplits war.

Langfristig werden aus rechtlichen Gründen (z.B. langfristig nicht gesicherte Parkfelder oder Parzellen mit Überbauungsabsichten) rund 600 Parkfelder nicht mehr zur Verfügung stehen (Vgl. Kapitel 2.3.2). Diese Reduktion beim Angebot an Parkfeldern erhöht den Druck auf die noch bestehenden massiv. Nebst den rechtlichen Gründen zum Wegfall von Parkfeldern führt auch die Reorganisation der Parkfelder, die Buswendeschleife sowie die Umsetzung für BehiG-Parkfelder zu einem Verlust von 65 Parkfeldern in der Seerose. Eine Entlastung kann nur mit einer Umlagerung auf andere Verkehrsmittel erreicht werden. Das Zukunftsszenario zeigt auf, wie die Verteilung der Verkehrsmittel aussehen könnte, wenn die rund 665 Parkfelder (langfristiger Wegfall Parkfelder und Bau Buswendeschleife Seerose) wegfallen und dadurch rund 2'700 Personen statt mit dem Auto den öffentlichen Verkehr, das Velo oder die eigenen Füße nutzen.

Tabelle 13 Plausibilisierung Annahmen Zukunftsszenario

Annahmen				
Reduktion um -700 Parkfelder bei einem Mehrfachbelegungsfaktor von 1.6 (pro Parkfeld) und einem durchschnittlichen Belegungsgrad von 2.5 Pers. (pro Fahrzeug)				
Umlagerungspotenzial von rund 2'800 Personen (von total 8'052 Personen am See⁶)				
Modalsplit bestehend		Zukunftsszenario		Veränderung Anteil am Gesamtverkehr
MIV	82%	MIV	47%	- 35% (± -2'800 Personen)
ÖV	5%	ÖV	33%	+ 28% (± +2'250 Personen)
Veloverkehr	11%	Veloverkehr	16%	+ 5% (± +394 Personen)
Fussverkehr	2%	Fussverkehr	4%	+ 2% (± +156 Personen)

⁶ Die Betrachtung geht vom heutigen Personenaufkommen an hochfrequentierten Tagen aus. Steigt das Personenaufkommen künftig, wird sich der Anteil des MIV am Gesamtverkehr weiter reduzieren.



Abbildung 24 Vergleich Modalsplit im Bestand mit Zukunftsszenario

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass bei einer Reduktion der Parkplätze rund 2'800 Personen das Verkehrsmittel wechseln müssen. Dies entspricht einer Umlagerung von 35 Prozentpunkten des MIV auf den öffentlichen Verkehr sowie auf den Fuss- und Veloverkehr. Die grösste Zunahme wird beim ÖV erwartet, dessen Anteil am Gesamtverkehr im Zukunftsszenario neu mehr als 1/3 ausmachen kann (Abbildung 24). Diese Umlagerung bedingt einen Ausbau beim öffentlichen Verkehr, welcher heute noch nicht über die Kapazitäten bzw. das Angebot verfügt, welches nötig ist, die Umlagerung zu vollziehen. Diese zwingende Massnahme muss im Weiteren dazu führen, dass der Druck auf die bestehenden Parkfelder nicht wieder erhöht wird, da sonst die Gefahr von Überlastungen an Spitzentagen weiterhin besteht. Wird allerdings eine konkurrenzfähige Alternative geschaffen, dann können die bestehenden Parkfelder weiterhin ohne Überlastung funktionieren.

3.3 Ziele

5 Ziele

Die formulierten Ziele stehen in direktem Zusammenhang mit der Lösungsfindung für die zunehmenden Freizeitverkehrsprobleme.

1. Der öffentliche Verkehr übernimmt einen höheren Anteil am Gesamtverkehr.
2. Die Anzahl der Besuchenden, welche mit dem Auto anreisen, wird etappenweise reduziert, damit die langfristig verfügbaren Parkierkapazitäten ausreichen (Parkdruck minimieren).
3. Die Offenhaltung der Rettungswege zum See ist jederzeit gewährleistet.
4. Die rechtliche Situation der Parkplätze ist bereinigt.
5. Die erarbeiteten Massnahmen sind ortsspezifisch auf die Gemeinde Meisterschwanden ausgerichtet. Die Massnahmen dienen als Vorbild für die anderen See-Gemeinden (Aufwärtskompatibilität).



3.4 Lösungsansätze

Tabelle 14: Lösungsansätze & Zielerreichung

Lösungsansatz	Messbarkeit	Ziel				
		1	2	3	4	5
In Meisterschwanden werden die Seezugänge näher mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen (Weiterziehen der Linien an den See oder ergänzendes Angebot).	Linienführung	X	X			
Die öffentlichen Verkehrsmittel werden besser aufeinander abgestimmt und verknüpft. Verlängerungen der bestehenden Linien in Meisterschwanden werden geprüft.	Zeitliche Verknüpfung, räumliche Verknüpfung	X	X			
Ein ergänzendes Angebot im öffentlichen Verkehr im Sommerhalbjahr soll die hohe Nachfrage nach Aktivitäten am See abdecken (bspw. Badibus).	Fahrgastzahlen	X				X
Erstellen einer umfassenden Informationskampagne zur Sensibilisierung der Motorfahrzeuglenkenden mit dem Ziel, zu gewissen Zeiten nicht anzureisen oder andere Verkehrsmittel (öV, Velo) zu verwenden.	Prüfung der im Internet publizierten Informationen.		X	X		X
Einheitliche Bewirtschaftung der Parkräume und Steuerung durch Preis, Bevorzugung, Anmeldung.	Publizierte Preise		X		X	X
Bereitstellung einer umfassenden Infrastruktur für E-Bikes / E-Roller damit die Anreise von entfernt gelegenen Orten möglich wird.	Anz. Ladestationen / Auslastung					X
Bestehende Nutzungen ohne Parkierung leisten (freiwillig) einen Beitrag an die Gemeinde für die Massnahmendekung, für neue Nutzungen wird dieser vorgeschrieben.	CHF				X	X
Die Gemeinde bewilligt neue Nutzungen nur mit Mobilitätskonzept. Die Gemeinde definiert einen verträglichen Modalsplit.	Gemeindereglement	X	X			X
Die Parkierung wird so geregelt, dass keine Sicherheitsrisiken mehr bestehen. Bspw. Wendemöglichkeiten, Einhaltung Sichtweiten, Korridore	Befragung Polizei			X		
Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den seezuführenden Strassen (Sicherung Fussgängerbereiche, Freihaltung Zufahrtskorridore).	Rückmeldung (Feuerwehr, Ranger, Parkdienst)			X		
Erarbeitung eines Nutzungskonzepts/Vereinbarung unter allen Seegemeinden. Mit gemeinsam erarbeiteten Zielen.						X
Schaffung eines Verkehrsgremiums mit den relevanten Akteuren (Kanton, Gemeinden, Region) zur besseren Abstimmung und Koordination der Anliegen. Es soll ein regelmässiges Monitoring durchgeführt werden, um frühzeitig Massnahmen ergreifen zu können.						X

Grundsätzliches: Massnahmen können wo sinnvoll provisorisch umgesetzt werden. Damit lässt sich die Wirkung und Praktikabilität vor einer teuren Investition prüfen.



3.5 Massnahmenerarbeitung

Wie die Analyse deutlich zeigt, kann die Menge an privat genutzten Autos bereits heute nicht mehr bewältigt werden. Um die formulierten Ziele zu erreichen, muss der öffentliche Verkehr einen wesentlich höheren Anteil am Gesamtverkehr übernehmen, wobei die Anzahl der Besuchenden, welche mit dem Auto anreisen, etappenweise reduziert wird. Die Berücksichtigung der Rahmenbedingungen, des Zukunftsszenarios (Anteile der Verkehrsmittel am Gesamtverkehr) sowie der zu erfüllenden Ziele fordern eine Massnahme, welche als Rückgrat zur Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs dient.

3.6 Hauptmassnahme - Buslinie mit Bedienung des Seeufers

Die Hauptmassnahme sieht vor, einen direkten Seeanschluss mit dem Bus anzubieten. Damit können der Hallwilersee und die konzessionierte Schifffahrt direkt an den öffentlichen Verkehr angebunden und miteinander verknüpft werden. Ein Ausbau im öffentlichen Verkehr bzw. eine Erschliessung mit dem Bus vermag eine konkurrenzfähige Alternative zum MIV sein, weil ein Angebot geschaffen wird, welches auf die Bedürfnisse der Nutzenden zugeschnitten ist. Die letzte Etappe zu Fuss von den Bushaltestellen zum See wird verkürzt. Insgesamt wird die Anreise mit dem öV bezüglich des Komforts gesteigert damit eine Alternative zum einen Auto vorhanden ist.

Wie in den Rahmenbedingungen (Kapitel 3.1) beschrieben, wird die Hauptmassnahme im öffentlichen Verkehr innerhalb des Projekts ÖV-Studie Seetal weiter ausgearbeitet. Der vorliegende Bericht behandelt nachfolgend weitere Massnahmen, welche nötig sind, die Hauptmassnahme im ÖV umzusetzen. Die Massnahmen zielen darauf ab, die Attraktivität einer Anreise mit dem eigenen Auto zu reduzieren und eine Anreise mit anderen Verkehrsmitteln zu steigern. Die Kombination dieser Push&Pull-Massnahmen⁷ tragen dazu bei, dass die Hauptmassnahme ihre volle Wirkung entfalten kann.

Erläuterung

Abstimmung ÖV-Studie
Seetal

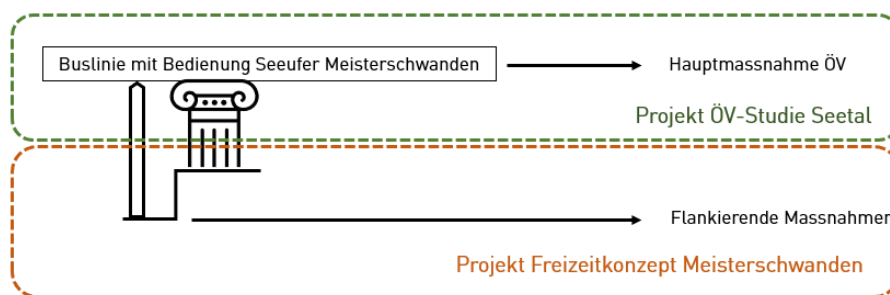


Abbildung 25: Schema Massnahmenentwurf

Wird die betriebliche Optimierung im Sinne einer besseren Erschliessung des Hallwilersees mit dem Bus umgesetzt, ist eine Wendemöglichkeit in Seenähe umzusetzen. Dieses Infrastrukturprojekt ist ein integrativer Teil der Hauptmassnahme ÖV.

Bei der Frage, wo eine direkte Erschliessung mit dem Bus möglich und sinnvoll ist, wurde eine Standortevaluation aufgrund verschiedener in der Analyse beschriebenen Kriterien durchgeführt.

⁷ Push-Massnahmen sind Strategien, die den Gebrauch des motorisierten Individualverkehrs (MIV) unattraktiver machen, wo hingegen Pull-Massnahmen die alternativen Verkehrsmittel attraktiver machen.



Tabelle 15 Kriterien und Bewertung Standortevaluation Buswendeschlaufe

Kriterium	Arbeiterstrandbad	Delphin	Seerose
Besucheraufkommen	hoch	mittel	sehr hoch
Erschliessung ÖV heute (eine öV-Güteklasse wird erreicht)	ja	ja	nein
Anschluss Schifffahrt	nein	ja	ja
Zufahrtsstrasse	schmal, am Hang	ok	ok
Anpassung HSD nötig	nein	ja	nein
Badeanstalt	ja	nein	ja
Langfristig wegfallende Parkfelder	Ca. 311	keine	Ca. 220 Stk.

Die Auswertung der Kriterien pro Standort zeigt, dass bei der Seerose der grösste Handlungsbedarf für die Umsetzung einer Buswendeschlaufe besteht. Die rechtlichen und örtlichen Voraussetzungen sind günstig, weshalb die Realisierbarkeit hoch eingeschätzt wird. Gemeinsam mit der Sektion ÖV des Kantons Aargau wurde die Machbarkeit in mehreren Varianten geprüft; die aktuellen kantonalen Anforderungen an die Infrastruktur sind dabei bereits berücksichtigt. Von fünf untersuchten Varianten erwiesen sich zwei als umsetzbar, ohne dass das HSD angepasst werden muss – ein entscheidender Vorteil. Die übrigen drei Varianten tangieren den ausgewiesenen Wald auf der Parzelle 1090. Ein weiteres Auswahlkriterium war, möglichst wenige Parkfelder des heutigen Bestands zu beanspruchen.

Zuständig für die Realisierung einer Buswendeschlaufe an Gemeindestrassen ist die Gemeinde selbst. Da im Kanton Aargau der Schiffsverkehr nicht als öV im Sinne des ÖVG verstanden wird, ist eine Erschliessungspflicht der Hallwilersee Schifffahrtsgesellschaft durch den strassengebundenen öV nicht gegeben. Für die Gemeinde und den Kanton besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse die öffentlichen Seezugänge zu erschliessen. Der zuständigen Gemeinde steht dafür das Instrument eines Erschliessungsplans (auch ausserhalb der Bauzone) zur Verfügung.

Die beiden weiterverfolgten, unten behandelten Varianten basieren teilweise auf einem Einbahnregime und binden die geplante Wendeanlage so ein, dass auch der übrige Verkehr profitiert. Dadurch werden Begegnungen und Blockierungen vermieden, was insbesondere für die Durchfahrt von Rettungsfahrzeugen von grossem Nutzen ist. Somit wird auch das dritte Projektziel aktiv adressiert und ein Lösungsansatz formuliert.

Standortevaluation Buswendeschlaufe

Realisierbarkeit Wendeanlage bei der Seerose als hoch eingeschätzt

Erschliessungsplan

2 Varianten für die Buswendeschlaufe



Bei der **Variante 1** erfolgt die Zufahrt zur Seerose ohne Beanspruchung von zusätzlichem Land. Der Bus gelangt im Uhrzeigersinn über die Wendeschleife bis an die Haltekante. In Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen über die Hindernisfreiheit wird bei beiden Varianten mit einer Kantenhöhe von 22 cm geplant. Die Anordnung der Parkplätze ist dahingehend optimiert, dass insgesamt 60 reguläre und 2 rollstuhlgerechte Parkfelder angeboten werden. Gegenüber dem heutigen Bestand reduziert sich die Anzahl an Parkfeldern um 50 Stück. Die beiden Car Parkfelder sind ebenfalls Bestandteil der Variante 1 und profitieren durch die Verschiebung nach Osten von einer besseren Lage für das Ein- und Aussteigen. Die Lage der Haltekante setzt, wie auch bei der Variante 2, eine Stützmauer voraus, welche das Terrain für die Busse ebnet und das Quergefälle ausgleicht, um ein Behindertengerechtes Ein- und Aussteigen sicherzustellen.

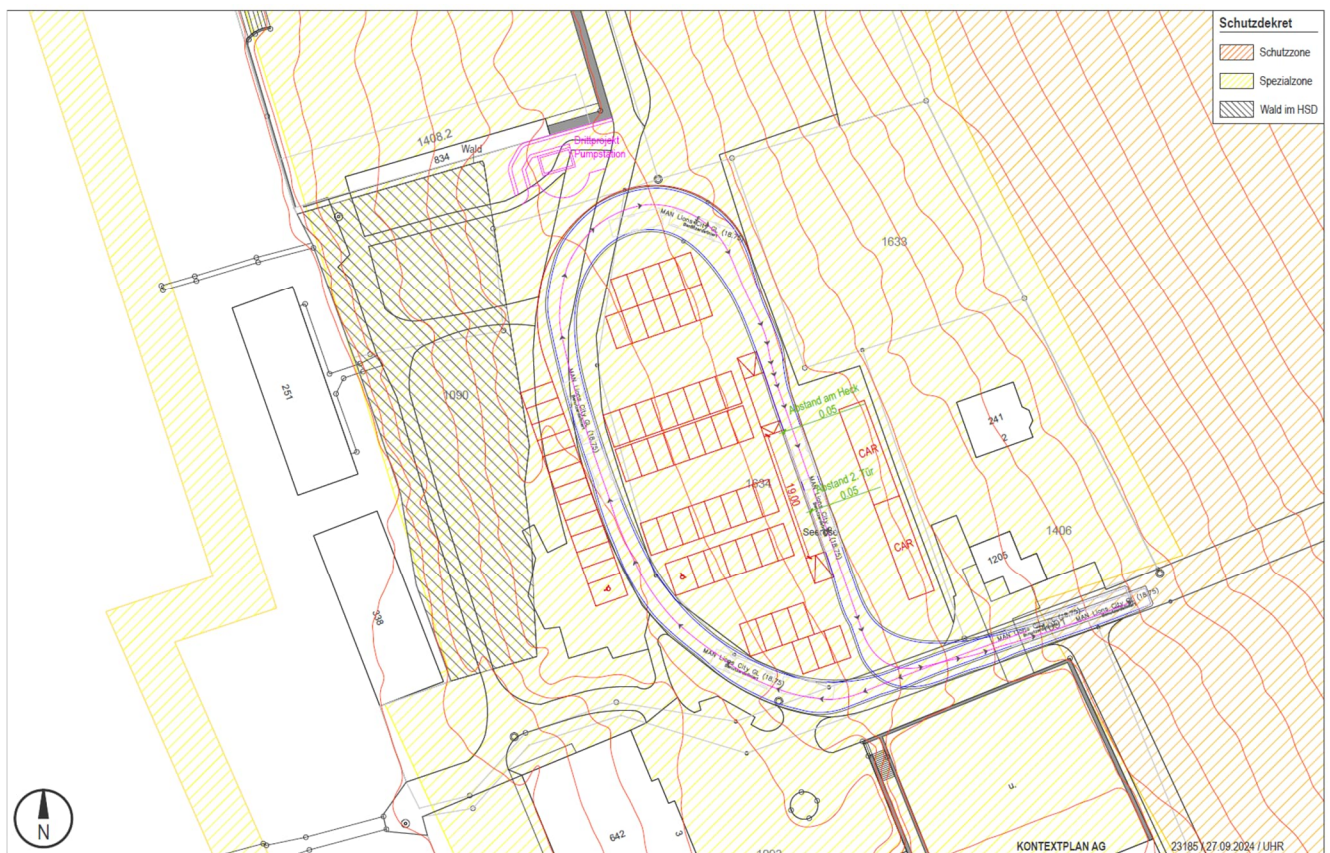


Abbildung 26 Variante 1 Buswendeschleife Seerose
Grundlage: Amtliche Vermessung Kanton Aargau 2024



Bei der **Variante 2** biegt der Bus ab der Seerosenstrasse auf der Höhe der Parzelle 1408 rechts ein und fährt entlang der Parzellen 1406 und 1633 rund 80 m in Richtung Norden. Der Landwirtschaftsweg östlich der Parzellen 1406 und 1633 müsste ausgebaut werden. Dieser Weg liegt in der Spezialzone des HSD, was ein Ausbau zulassen würde. Im Gegenuhrzeigersinn gelangt der Bus anschliessend via Wendeschleife an die südwestlich gelegene Haltekante (22cm). Die Lage der Haltekante setzt, wie bei der Variante 1, eine Stützmauer voraus, welche das Terrain für die Busse sowie die Car ebnet und das Quergefälle ausgleicht (Abbildung 27). Da die Erschliessung über die Parzelle 1408 erfolgt, bleibt mehr Fläche für weitere Parkfelder übrig. Die Anzahl der Parkfelder, die sich gegenüber dem Bestand verringert, beläuft sich auf lediglich vier. Mit dieser Variante können 69 Parkfelder erhalten werden, wobei sich die Anzahl auf der Parzelle 1460 zusätzlich um 9 Parkfelder reduziert.

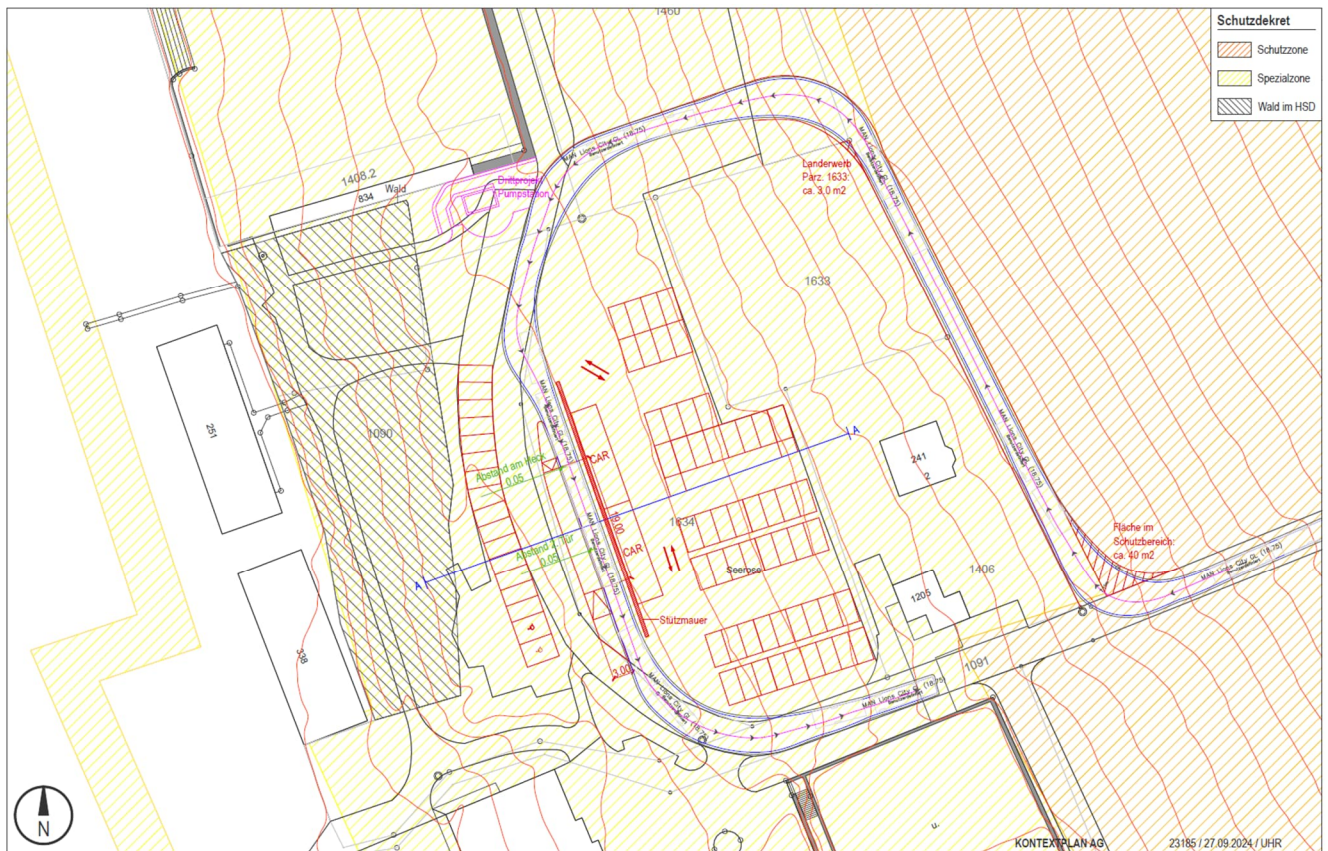


Abbildung 27 Variante 2 Buswendeschleife Seerose
Grundlage Amtliche Vermessung Kanton Aargau 2024

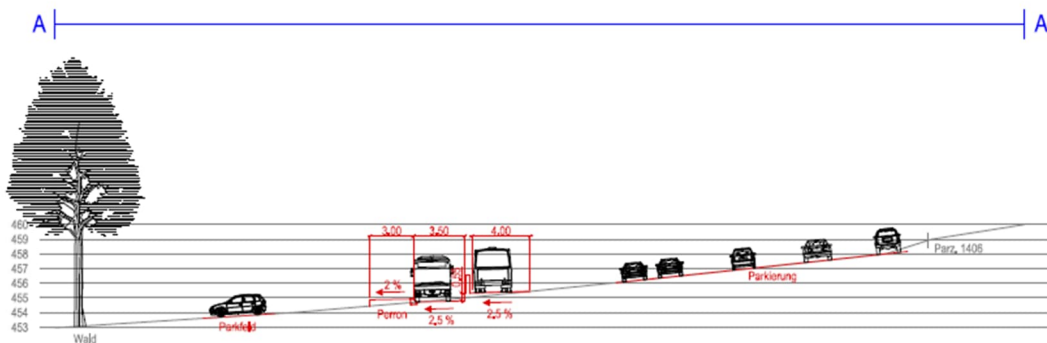


Abbildung 28 Schnitt A-A Buswendeschleife Variante 2



3.7 Flankierende Massnahmen

Sowohl das Projekt Freizeitverkehr Meisterschwanden als auch die ÖV-Studie Seetal haben mögliche Varianten zur Umsetzung der Hauptmassnahme im ÖV untersucht. Die Lösungsansätze des Projekts in Meisterschwanden fokussierten sich in erster Linie darauf, die Situation vor Ort in Meisterschwanden zu verbessern. Die ÖV-Studie Seetal nahm hingegen eine regionale Gesamtsicht ein.

Obwohl zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht feststeht, welche Hauptmassnahme im öffentlichen Verkehr umgesetzt werden kann (abhängig von ÖV-Studie Seetal), steht fest, dass weitere Massnahmen notwendig sind, welche die Hauptmassnahme unterstützen und deren Wirkung optimieren sollen. Diese sogenannten «flankierenden» Massnahmen stellen zusammen mit der Hauptmassnahme ÖV eine Gesamtlösung für den Freizeitverkehr in Meisterschwanden dar. Die flankierenden Massnahmen zielen einerseits darauf ab, die Nutzung des öffentlichen Verkehrs sowie Fuss- und Veloverkehr attraktiver und andererseits die Nutzung des eigenen Autos unattraktiver zu machen. Zudem sollen die negativen Nebenwirkungen eines hohen Verkehrsaufkommens reduziert werden.

Um die flankierenden Massnahmen sowie die integrative Massnahme (Erstellung Wendeschlaufe inkl. Haltestelle Seerose) zu strukturieren und weiter zu präzisieren, werden Massnahmenblätter entworfen, welche Handlungsanweisungen enthalten. Die Massnahmenblätter beinhalten die folgenden Themen und finden sich im Anhang:

Tabelle 16 Integrative / Flankierende Massnahmen

Integrative Massnahme	Massnahmenblatt Nummer	Priorität
Erstellung Wendeschlaufe inkl. Haltestelle Seerose	1	
Flankierende Massnahmen	Massnahmenblatt Nummer	Priorität
Mobilitätskonzepte	2	1
Parkraumkonzept	3	1
Parkraumkonzept: Bewirtschaftung	3.1	1
Parkraumkonzept: Verkehrslenkung	3.2	3
Velonetz	4.1	3
Veloabstellplätze	4.2	2
Fussverkehrsnetz	5	3
Ausbau Freizeitinfrastruktur	6	3
Kommunikationsmassnahmen	7	1
Task-Force Verkehr Hallwilersee	8	1

1 = hohe Priorität / 2 = mittlere Priorität / 3 = kleine Priorität



3.7.1 Etappierbarkeit und Umsetzung flankierende Massnahmen

Die nachfolgende Grafik zeigt die zeitliche und inhaltliche Einordnung aller Massnahmenblätter im Kontext der nächsten Jahre in Meisterschwanden. Ziel dieser Darstellung ist es, eine nachvollziehbare, priorisierte und zeitlich abgestufte Umsetzungsstrategie bereitzustellen, welche die Gemeinde in ihrer Entscheidungsfindung unterstützt, die Ressourcenplanung erleichtert und eine effiziente Steuerung des gesamten Massnahmenpakets ermöglicht.

Jede Massnahme wird entlang einer Zeitachse verortet und es wird zwischen den Phasen Vorarbeiten, Umsetzung und Nachbereitung unterschieden. Damit wird ersichtlich, in welchem Zeitraum die einzelnen zu erarbeitenden Schritte stattfinden und wie sich die Massnahmen in ihrem Realisierungsgrad unterscheiden. Zudem sind alle Massnahmen nach Kurzfristigkeit, Mittelfristigkeit und Langfristigkeit eingeteilt. Kurzfristige Massnahmen sind meist organisatorischer oder kommunikativer Natur und können rasch angegangen werden. Mittelfristige Massnahmen beinhalten oft planerische oder kooperative Abstimmungen, während langfristige Projekte meist bauliche Eingriffe oder übergeordnete Abstimmungen erfordern. Die Massnahmenblätter dienen dabei als praktisches Umsetzungsinstrument.

In den Massnahmenblättern wird den Massnahmen je eine Priorität zugewiesen, damit ersichtlich wird, welche Vorhaben bei begrenzten Ressourcen vorrangig umzusetzen sind. Diese Priorisierung ermöglicht der Gemeinde eine gezielte Mittelverwendung und schafft Transparenz, bezüglich deren Umsetzung.

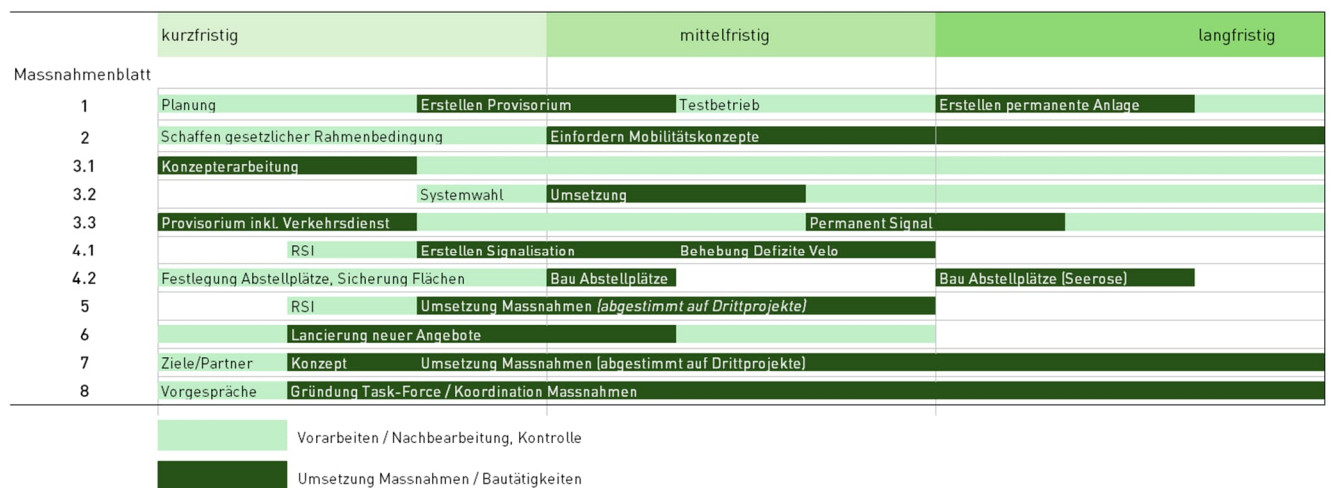


Abbildung 29 Grafik Etappierbarkeit und Umsetzung



3.8 Regionale Abstimmung der Massnahmen

Der Standort, um an den See zu gelangen, ist in Meisterschwanden besonders attraktiv. Die Gemeinde verfügt über drei öffentliche Zugänge zum See, die beste Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr und zieht aufgrund seiner zentralen Lage sowie der starken Strahlkraft der Gastronomiestätten, Strandbäder und anderer Aktivitäten besonders viele Besuchende an. Werden nun Massnahmen zur Reduktion des motorisierten Verkehrs in Meisterschwanden umgesetzt, hat dies möglicherweise Auswirkungen auf die anderen Seegemeinden:

- Anziehungseffekt durch Ausbau ÖV:
Als einzige Gemeinde mit direkter ÖV-Anbindung zum Seeufer gewinnt Meisterschwanden nochmals an überregionaler Bedeutung. Dies könnte zu einer Konzentration des Besucherstroms führen, da die anderen Seegemeinden keine gleichwertige Erreichbarkeit bieten.
- Verlagerung des Verkehrs und des Parkierungsdrucks:
Durch die Anpassung der Parkplatzbewirtschaftung in Meisterschwanden besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass der MIV noch stärker auf umliegende Gemeinden ausweicht, in welchen das Parkieren teilweise kostenlos oder günstiger ist. Die bereits heute auch in anderen Seegemeinden vorhandenen Probleme könnten sich akzentuieren.

Die geplante Einführung einer direkten ÖV-Erschliessung des Seeufers in Verbindung mit den flankierenden und weiteren Massnahmen können die lokalen Probleme in Meisterschwanden zwar reduzieren, jedoch ist davon auszugehen, dass Besuchende vermehrt auf die umliegenden Gemeinden ausweichen, sofern dort keine vergleichbaren Regelungen oder Alternativen bestehen. Aus fachlicher Sicht ist es daher entscheidend, die Massnahmen nicht isoliert, sondern in einem übergeordneten, regional abgestimmten Rahmen umzusetzen. Eine enge Koordination zwischen den betroffenen Seegemeinden ist unerlässlich, um Verdrängungseffekte beim motorisierten Individualverkehr zu vermeiden, eine faire Verteilung der Besuchenden sicherzustellen und langfristig eine nachhaltige, attraktive Erschliessung des Hallwilersees zu gewährleisten.

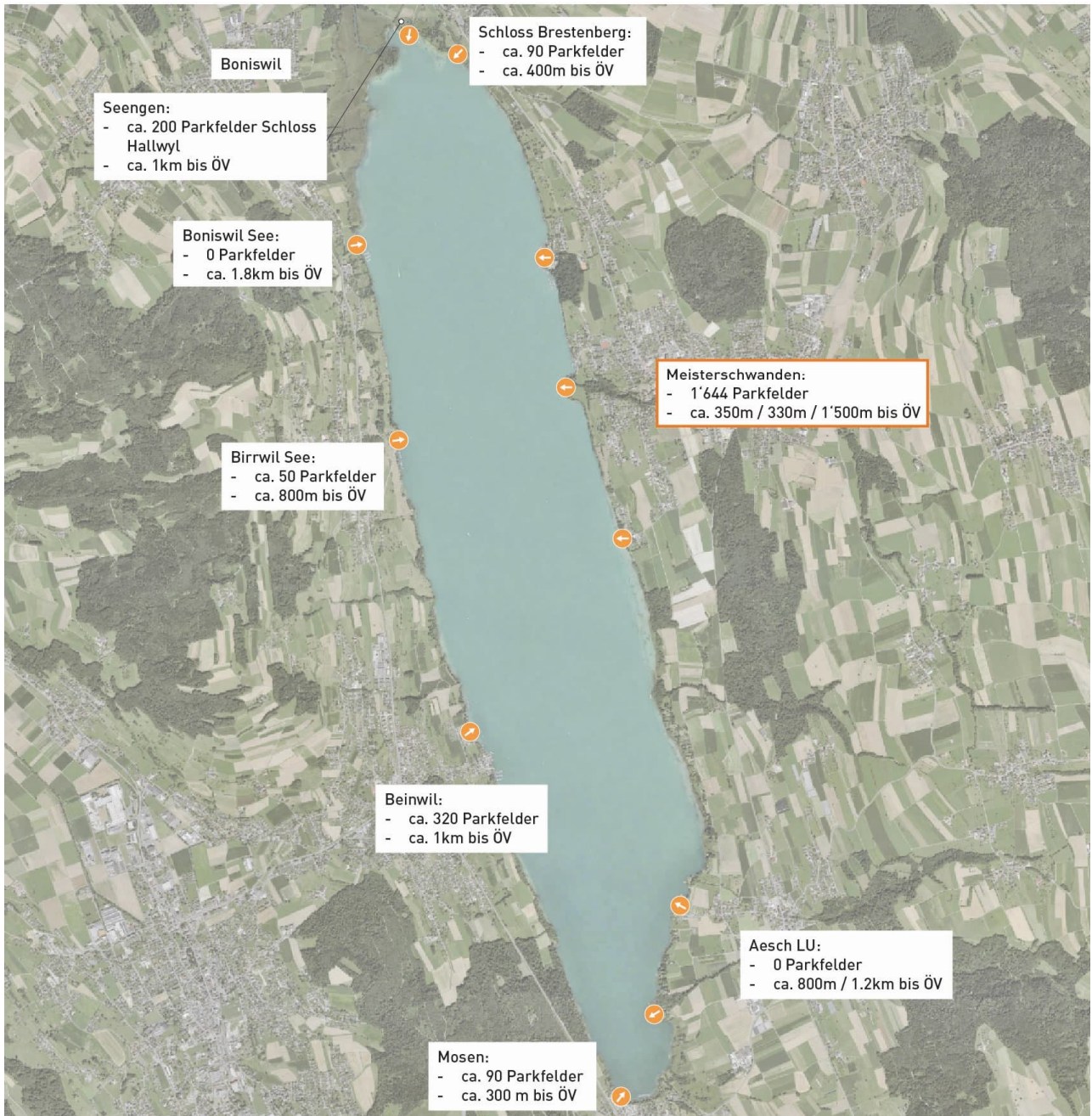


Abbildung 30 Übersicht Parkierung und Seezugänge Hallwilersee

Mit der Umsetzung der Hauptmassnahme *ÖV-Anschluss Seerose* sowie ergänzender flankierender Massnahmen wird die Grundlage geschaffen, Meisterschwanden als zentrale Drehscheibe des Freizeitverkehrs am Hallwilersee zu positionieren. Durch die verbesserte Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln und die direkte Anbindung an die Schifffahrt entsteht ein multimodaler Zugang, der eine Bündelung der Besucherströme ermöglicht und gleichzeitig eine ausgewogene Verteilung auf weitere Seegemeinden unterstützt. Mit der besseren Anbindung mit dem öV wird entgegengewirkt, dass das zukünftig knappere Angebot von Parkplätzen zu gravierenden Problemen in anderen Seegemeinden führt. Meisterschwanden profitiert von der Stärkung des öffentlichen Verkehrs als Ausgangspunkt, während die Nachbargemeinden durch die Schifffahrtsanbindung entlastet werden. Die Gemeinde leistet damit einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Steuerung der Besucherströme und Behebung der Probleme im Besucherverkehr.



4. Inputs aus der Vernehmlassung

Die Erarbeitung des Konzepts Freizeitverkehr fand zwischen Frühling 2024 bis Herbst 2025 statt. Während dieser Zeit wurden bereits diverse Rückmeldungen von Fachpersonen eingeholt und im Bericht integriert.

Im Dezember 2025 fand eine Vernehmlassung bei verschiedenen Organisationen und kantonalen Ämtern statt. Grundsätzlich wurden die präsentierten Ergebnisse als gut befunden. Bezüglich der Detailgestaltung der vorgeschlagenen Massnahmen gingen teilweise entgegengesetzte Stellungnahmen ein, welche aus der jeweils fachlichen Sicht des rückmeldenden Amtes nachvollziehbar und korrekt sind. Da sich die vorliegenden Massnahmen lediglich auf grobe Machbarkeitsanalysen stützen, ist eine weitere Bearbeitung/Vertiefung der Massnahmen (insb. Wendeschleufe) im Rahmen der Konzepterarbeitung Zeitpunkt nicht angezeigt.

Für die weiteren Schritte sollen aber in diesem Kapitel die wesentlichen Rückmeldungen aus der Vernehmlassung gesondert wiedergegeben werden. Bemerkungen aus dem Projektteam werden in der Tabelle ergänzt, damit bereits getätigte Überlegungen nicht verlorengehen.

Die folgenden Organisationen haben eine Stellungnahme zuhanden des Projektteams verfasst.

Tabelle 17: Organisationen Vernehmlassung

Organisation	Abkürzung
Departement Bau, Verkehr und Umwelt	
Abteilung Verkehr, Sektion ÖV	BVUAVK (ÖV)
Abteilung Raumentwicklung	BVUARE
Abteilung Tiefbau, Fachstelle IVS	BVUATBUH
Abteilung Baubewilligungen	BVUAFB
Abteilung für Umwelt	BVUAFU
Abteilung Landschaft und Gewässer, Sektion Natur und Landschaft	BVUALG (NL)
Abteilung Landschaft und Gewässer, Sektion Gewässernutzung	BVUALG (GN)
Abteilung Wald	BVUAW
Departement für Bildung, Kultur und Sport	
Abteilung Kultur, Kantonale Denkmalpflege	BKSDP
Abteilung Kultur, Kantonsarchäologie	BKARC
Departement Finanzen und Ressourcen, Landwirtschaft Aargau, Sektion Strukturverbesserung und Raumnutzung	DFRLWAG
Lebensraum Lenzburg Seetal	LLS
Verein Aargauer Wanderwege	VAW
Gemeinde Meisterschwanden, Gemeinderat	GMEI



Nr.	Organisation	Eingabe	Bemerkungen Projektteam
1.1	BVUAVK	Die Busbedienung des Seeufers als Hauptmassnahme zu bezeichnen, weckt grosse Erwartungen, womöglich zu grosse.	Die Erwartungen sind hoch, können aber nur mit der Reduktion der Parkplätze erfüllt werden. Die beiden Massnahmen (öV-Ausbau & Reduktion Parkplätze) sind voneinander abhängig. Die Aufhebung heute nicht rechtmässigen Parkplätzen ist keine Massnahme im eigentlichen Sinn sondern die Umsetzung geltenden Rechts.
1.2	BVUAVK	Der erwartete Modalsplit-Anteil des öV von 33% ist sehr ambitioniert, die Erreichbarkeit dessen ist fraglich. Ein noch dichteres Fahrplanangebot ist hingegen nicht mit vertretbarem Aufwand realisierbar.	Es ist davon auszugehen, dass die Nachfrage nach Erholung am See auf längere Sicht hoch bleiben wird. Aufgrund der rechtlich zwingenden Reduktion der Parkplätze kann das zukünftige Besucheraufkommen nur mit öV abgedeckt werden.
2.1	BVUARE	Im Vergleich zu anderen Freizeit- und Destinationskonzepten bleiben gewisse Instrumente noch ungenutzt, die die Verkehrsmittelwahl zusätzlich beeinflussen könnten. So bspw. kombinierte Angebote wie ÖV-/Schiff-/Eintritts-/Parktickets, Rabatte für ÖV-Anreisende. Solche integrierten Tarif- und Ticketlösungen haben sich andernorts als wirksame Hebel zur Verlagerung vom Auto auf den ÖV erwiesen und würden die inhaltliche Logik des Konzepts sinnvoll ergänzen.	Die Instrumente sollen im Rahmen von Mobilitätskonzepten implementiert werden. Kombinierte Tickets sind nur bei Angeboten finanzierbar, wo eine Querfinanzierung stattfinden kann. Bei einem Eintrittspreis von 7.- für das Strandbad ist die mögliche Rabatthöhe minimal. Möglichkeiten bestehen bei Hotelbesuchen oder Schiffsreisen. Hier ist zu beachten, dass die Hotelanlagen z.Z. genügend private Parkfelder für ihre eigene Nachfrage aufweisen.
2.2	BVUARE	Ebenfalls nicht aufgegriffen ist ein Bonus-/Malus-System für Betriebe im Seeuferbereich (strengere Auflagen bei überdurchschnittlichem Verkehrsaufkommen und vergleichsweise "schwachen" Mobilitätsmassnahmen).	Das Thema der Konsequenzen bei Nichteinhaltung wurde nach der Vernehmlassung im Massnahmenblatt 2 <i>Mobilitätskonzept</i> integriert.
2.3	BVUARE	Wir empfehlen, das Einzugsgebiet des Busangebots im Konzept klarer zu definieren und qualitative Vorgaben zur Zumutbarkeit von Reisezeiten formulieren. Dies würde helfen, die Erwartungen an den Busausbau zu schärfen und das Angebot zielgerichtet auf die am stärksten beeinflussbaren Nachfragegruppen auszurichten.	Wie erwähnt sind die Reisezeiten für die wichtigsten Siedlungsgebiete im Einzugsgebiet ausgewiesen. Da sich der Ausbau des öV nur in sehr beschränktem Mass an den Freizeitanforderungen richten kann und stark vom bestehenden Netz und sowie Alltagsverkehr abhängt, erscheint der Nutzen beschränkt und soll zum jetzigen Zeitpunkt nicht ergänzt werden. Die öV-Studie Seetal hat aufgezeigt, dass der Spielraum für Anpassungen klein ist.
3.1	BVUATBUH	Keine	- -
4.1	BVUAFB	Zu Variante 1: Die Buswendeschlaufe liegt vollständig in der Spezialzone des HSD. Bauten und Anlagen zulässig, wenn sie der Allgemeinheit zur Benützung des Sees und seiner Ufer dienen, sofern sie sich in die Landschaft einfügen und der Uferweg erhalten bleibt. Die Busverbindung mit der vorgesehenen Infrastruktur wird als zonenkonform beurteilt, da sie sowohl der Allgemeinheit als auch den ansässigen Betrieben dient und zur Reduktion des MIV beiträgt. Variante 1 wird bevorzugt.	
4.2	BVUAFB	Zu Variante 2: Bei Variante 2 liegen ca. 40 m ² des Einmündungsbereichs in der Schutzzone des HSD. Variante 2 gilt insoweit als zonenkonform, da das Gebiet bereits heute stark genutzt und teilweise versiegelt ist. Aufgrund des Bauens ausserhalb von Bauzonen wären Ausnahmegewilligung notwendig. Die Variante 2 soll nur bei deutlichen Vorteilen gegenüber Variante 1 zum Tragen kommen.	In der weiteren Bearbeitung ist eine vertiefte Beurteilung der Varianten zur neuen Haltekante bei der See-rose zu erstellen.
4.3	BVUAFB	Die flankierenden Massnahmen sind bisher erst auf konzeptioneller Ebene umschrieben, weshalb eine abschliessende Beurteilung der Bewilligungspflicht und Bewilligungsfähigkeit derzeit noch nicht möglich ist. Es wird auf eine spätere, einzelfallweise Prüfung verwiesen.	- -



5.1	BVUAFU	Aus Sicht Bodenschutz sind Parkplätze auf der grünen Wiese und auf Fruchtfolgefleichen mit dem Erhalt der langfristigen Bodenfruchtbarkeit nach USG und VBBo sowie mit dem Sachplan Fruchtfolgefleichen (FFF) nicht vereinbar, zumal es sich nicht um punktuelle «Parkier-Events», sondern um eine regelmässige Nutzung an rund 30 Tagen pro Jahr handelt. Die Parkierung ist so zu lösen, dass kein Boden und keine FFF mehr beansprucht werden.	Die Gemeinde Meisterschwanden plant längerfristig die Aufhebung einer regelmässigen Parkierung auf Fruchtfolgefleichen. Das Anliegen wird anerkannt und ist auch mit ein Auslöser für die vorliegende Arbeit.
5.2	BVUAFU	Die geplante Busschleife ist nicht standortgebunden auf Fruchtfolgefleichen, weshalb die Variante mit FFF-Verbrauch nicht weiterzuverfolgen ist.	Variante 2 bringt Vorteile im betrieblichen Ablauf. Der heutige Fahrweg weist bereits heute eine ähnliche Aufweitung auf damit Traktoren den Fahrweg benutzen können. Eine vertiefte Variantenbeurteilung ist notwendig um Variante 2 umzusetzen (Siehe auch Eingabe 4.2).
6.1	BVUALGSNL	Variante 1 liegt vollständig in der Spezialzone HSD und führt zu einer vergleichsweise geringeren baulichen und landschaftlichen Beeinträchtigung als Variante 2, welche zusätzlich die Schutzzone HSD tangiert und mehr Versiegelung und eine härtere Verbauung verursacht. Aus landschaftlicher Sicht wird Variante 1 klar bevorzugt.	In der weiteren Bearbeitung ist eine vertiefte Beurteilung der Varianten zur neuen Haltekante bei der Seerose zu erstellen (Siehe auch Eingabe 4.2).
6.2	BVUALGSNL	Beide Varianten der Buswendeschleife tangieren im Kulturlandplan geschützte Hecken. Wo eine Beeinträchtigung nicht vermeidbar ist, werden Schonung, Wiederherstellung oder Ersatz gemäss Art. 18 Abs. 1ter NHG gefordert.	Die Detailplanung der Bushaltestelle Seerose muss den Umgang mit den geschützten Hecken beachten und den Umgang damit wiedergeben.
6.3	BVUALGSNL	Der naturnahe Charakter der Landschaft ist zu erhalten und bei der Ausgestaltung der Buswendeschleife zu berücksichtigen. Versiegelte Flächen sind auf das absolut notwendige Minimum zu beschränken.	Wird zu Kenntnis genommen und soll in der weiteren Bearbeitung berücksichtigt werden.
7.1	BVUALGSG	Zum jetzigen Zeitpunkt ist kein öffentliches Gewässer betroffen. Sollten im Rahmen von den flankierenden Massnahmen öffentliche Gewässer (<15 m) tangiert werden ist der grundeigentümergehörige umgesetzte Gewässerraum gemäss den kommunalen Zonenplänen einzuhalten.	Wird zur Kenntnis genommen.
8.1	BVUAW	Die flankierenden Massnahmen liegen bislang nur auf konzeptioneller Ebene vor, weshalb ein allfälliger Einfluss auf den Wald derzeit nicht ersichtlich ist. Sollte sich in der weiteren Projektausarbeitung zeigen, dass Wald tangiert wird, wird empfohlen, frühzeitig das zuständige Kreisforstamt beizuziehen. Grundsätzlich sind die gesetzlichen Waldabstände gemäss § 48 BauG einzuhalten.	Bei der Umsetzung von flankierenden Massnahmen in Waldnähe ist das Kreisforstamt vorgängig zu kontaktieren.
8.2	BVUAW	Versiegelte Plätze müssen gegenüber Wäldern einen Abstand von mindestens 4 m einhalten. Aufgrund typischer Nutzungskonflikte (Anspruch auf Niederhalten des Waldrands zum Schutz abgestellter Fahrzeuge) sollen Parkplätze grundsätzlich ausserhalb des Traufbereichs ausgewachsener Waldrandbäume angeordnet werden. Bestehende Parkplätze entlang der Waldinsel sind seit mindestens 1972 vorhanden und verfügen voraussichtlich über Besitzstand.	Wird zur Kenntnis genommen.
8.3	BVUAW	Variante 1 weist im Bereich der Parkplätze einen Waldabstand von rund 0 m auf; der gesetzliche Waldabstand wird somit um rund 4 m unterschritten. Da keine Ausnahmegründe vorliegen, ist auf die fünf nördlichsten Parkplätze entlang des Waldrandes zu verzichten. Die Variante ist so zu überarbeiten, dass die Parkplätze den gesetzlichen Waldabstand gemäss § 48 BauG einhalten beziehungsweise sich die Rechtswidrigkeit im Vergleich zum Bestand nicht verstärkt.	In der weiteren Bearbeitung sind die Parkplätze so anzuordnen, dass sie nicht näher an den Wald rücken als heute. Die Anordnung von Längsparkfeldern ist in der Lösungsfindung mitzubedenken.



8.4	BVUAW	Variante 2 weist im Bereich der Parkplätze einen minimalen Waldabstand von rund 2 m auf und unterschreitet den gesetzlichen Waldabstand damit um rund 2 m. Die geplante Parkplatzsituation entspricht ungefähr dem heutigen Zustand, sofern die neuen Parkplätze nicht näher an den Wald zu liegen kommen als die bestehenden, verstärkt sich die Rechtswidrigkeit nicht.	Wird zur Kenntnis genommen.
8.5	BVUAW	Das BVUAW bevorzugt die Weiterverfolgung von Variante 2 bzw. Überarbeitung von Variante 1 gemäss Erwägungen. Die gesetzlichen Waldabstände gemäss § 48 BauG sind einzuhalten.	Wird zur Kenntnis genommen.
9.1	BKSDP	Das Konzept Freizeitverkehr Meisterschwanden tangiert in der vorliegenden Form keine kantonalen oder kommunalen Schutzobjekte. Für den Fall, dass die weitere Entwicklung des Konzepts in den Dorfkern mit mehreren Schutzobjekten greifen sollte, wird der Wunsch geäußert, die Kantonale Denkmalpflege wieder zur Stellungnahme einzubeziehen.	Wird zur Kenntnis genommen.
10.1	BKARC	Die Kantonsarchäologie möchte gerne über konkrete Baugesuche auf dem Laufenden gehalten werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
11.1	DFRLWAG	Parkplätze auf Grünland und FFF sind mit dem Erhalt der langfristigen Bodenfruchtbarkeit gemäss USG/VBBo und Sachplan FFF nicht vereinbar, da es sich um eine regelmässige Nutzung an ca. 30 Tagen/Jahr handelt. Die Parkierung ist so zu lösen, dass kein Boden und keine FFF mehr beansprucht werden.	Die Gemeinde Meisterschwanden plant längerfristig die Aufhebung einer regelmässigen Parkierung auf Fruchtfolgefleichen. Das Anliegen wird anerkannt und ist auch mit ein Auslöser für die vorliegende Arbeit (Siehe auch Eingabe 5.1).
11.2	DFRLWAG	Zur Buswendeschleife ist aus landwirtschaftlicher Sicht Variante 1 zu bevorzugen , da sie keine FFF verbraucht.	Variante 2 bringt Vorteile im betrieblichen Ablauf. Der heutige Fahrweg weist bereits heute eine ähnliche Aufweitung im Knotenbereich auf damit Traktoren den Fahrweg benutzen können. Eine vertiefte Variantenbeurteilung ist notwendig, um Variante 2 umzusetzen (Siehe auch Eingabe 4.2).
12.1	LLS	Der Bericht ist spezifisch für Meisterschwanden und kann nicht ohne spezifische Beurteilung von anderen Gemeinden adaptiert werden. LLS empfiehlt erneut (wie 2019 und in Stellungnahme GüP2) die Erarbeitung eines regionalen Sachplans Hallwilersee, der Verkehrsmanagement und Besucherlenkung überkommunal abdeckt und zusammen mit einem allfälligen HSD-Update die Basis für Bauvorhaben bildet.	Die Erarbeitung eines regionalen Sachplans zu den hier behandelten Themen wird aktuell geprüft.
12.2	LLS	Das LLS schlägt vor, den Bericht an alle Hallwilerseegemeinden und Begleitgruppe KEK Seetal zustellen, um regionale Diskussion anzustossen. Das LLS bietet die Organisation eines Austauschs an.	Der Bericht soll nach Abschluss allen Hallwilersee-Gemeinden zugestellt werden.
13.1	VAW	Keine.	--
14.1	GMEI	Der Gemeinderat nimmt den Bericht zur Kenntnis und sieht keinen Bedarf für eine Ergänzung.	--

Anhang 1: Ausbau ÖV-Angebot

Lösungsansätze

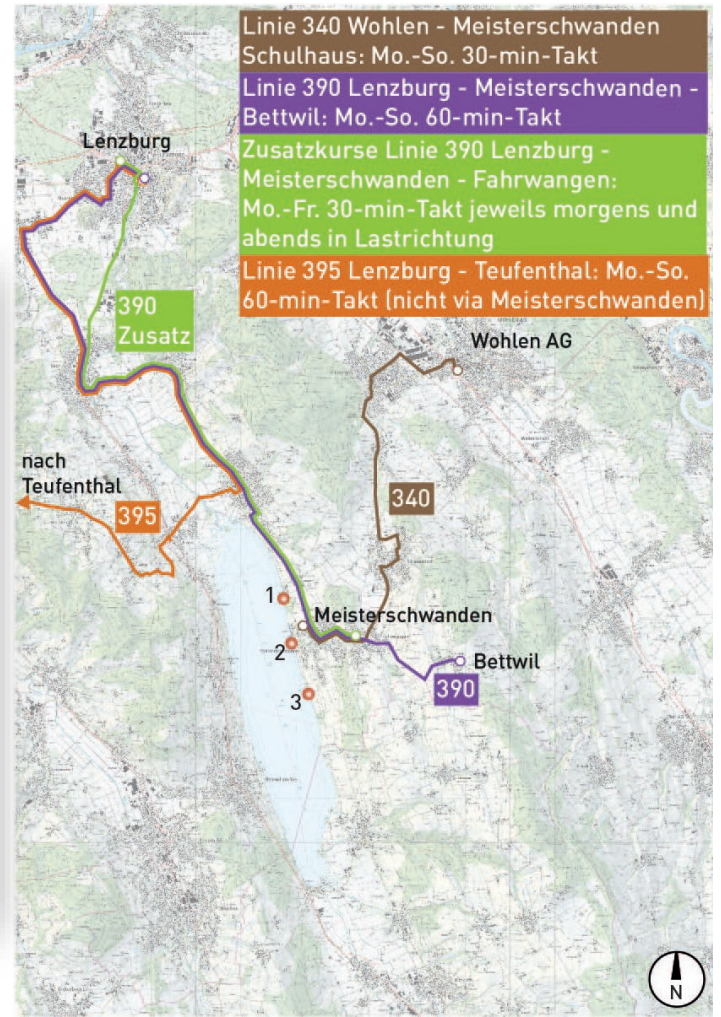
Lösungsansätze Buslinien

Kategorien

- **A:** Angepasste Linienführung auf bestehenden Buslinien (ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz)
- **B:** Taktverdichtung auf bestehenden Buslinien mit bestehender Linienführung (mit zusätzlichem Fahrzeugeinsatz)
- **C:** Angepasste Linienführung und Taktverdichtung auf bestehenden Linien
- **D:** Neue ergänzende lokale Angebote
- **E:** Neue ergänzende regionale Angebote
- **F:** Neuorganisation Liniennetz

Bestehende Linienführung

Heute Linie 340 / 390



A: Angepasste Linienführung auf bestehenden Buslinien (ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz)

A1 Linie 340

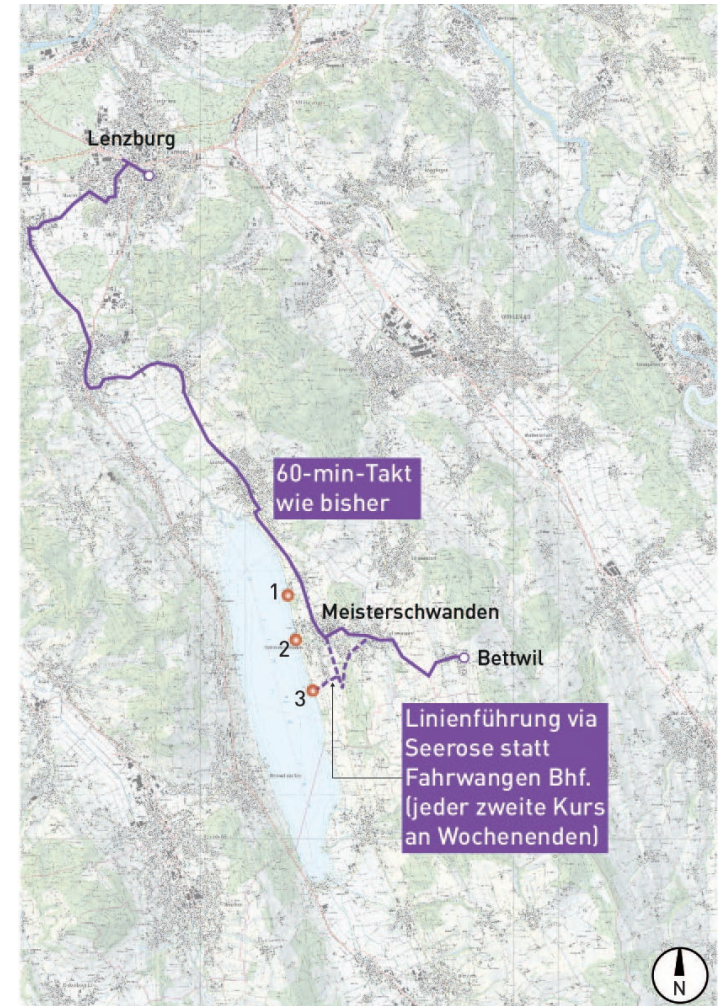
Beschrieb	Verlängerung bis Schiffländte Delphin
Anz. zusätzl. Fahrzeuge	keine
Verbesserung für	• Delphin (Nr. 2 auf Plan)
Stärken	• Verbesserung örtliche ÖV-Verfügbarkeit (Schiffländte Delphin)
Schwächen	---
Weiter prüfen?	Nein: Anpassung HSD wäre erforderlich.



A: Angepasste Linienführung auf bestehenden Buslinien (ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz)

A2 (1/2) Linie 390

Beschrieb	Umleiten jedes zweiten Kurses an Wochenenden via Seerose statt Meisterschwanden Oberdorf – Fahrwangen Bahnhof – Fahrw. Bärenplatz
Anz. zusätzl. Fahrzeuge	keine
Verbesserung für	<ul style="list-style-type: none"> • Seerose (Nr. 3 auf Plan)
Stärken	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung örtliche ÖV-Verfügbarkeit (Seerose) • Rasch umsetzbar
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> • längere Fahrzeit nach Bettwil • Verständlichkeit Angebot (zeitweise über Seerose und zeitweise über Fahrw. Bhf.) • Nur 2-h-Takt für Seerose und Fahrwangen Bahnhof
Weiter prüfen?	Eher ja



A: Angepasste Linienführung auf bestehenden Buslinien (ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz)

A2 (2/2) Linie 390

		Bus 1	Bus 2	Bus 1	Bus 2	usw.
Lenzburg, Hypiplatz	ab	10:01	11:01	12:01	13:01	
Lenzburg, Bahnhof	an	10:04	11:04	12:04	13:04	
Lenzburg, Bahnhof	ab	10:05	11:05	12:05	13:05	
Seengen, Poststrasse	an	10:30	11:30	12:30	13:30	
Seengen, Poststrasse	ab	10:30	11:30	12:30	13:30	
Meisterschwanden, Delphinweg	an	10:37	11:37	12:37	13:37	
Meisterschwanden, Delphinweg	ab	10:37	11:37	12:37	13:37	
Fahrwangen, Bahnhof	an	10:41		12:41		
Meisterschwanden, Seerose	an		12:41		13:41	
Bettwil, Oberdorf	an	10:48	11:52	12:48	13:52	
Bettwil, Oberdorf	ab	11:09	12:03	13:09	14:03	
Meisterschwanden, Seerose	ab		12:14		14:14	
Fahrwangen, Bahnhof	ab	11:16		13:16		
Meisterschwanden, Delphinweg	an	11:18	12:18	13:18	14:18	
Meisterschwanden, Delphinweg	ab	11:18	12:18	13:18	14:18	
Seengen, Poststrasse	an	11:24	12:24	13:24	14:24	
Seengen, Poststrasse	ab	11:24	12:24	13:24	14:24	
Teufenthal, Bahnhof	an					
Lenzburg, Bahnhof	an	11:53	12:53	13:53	14:53	
Lenzburg, Bahnhof	ab	11:53	12:53	13:53	14:53	
Lenzburg, Hypiplatz	an	11:56	12:56	13:56	14:56	

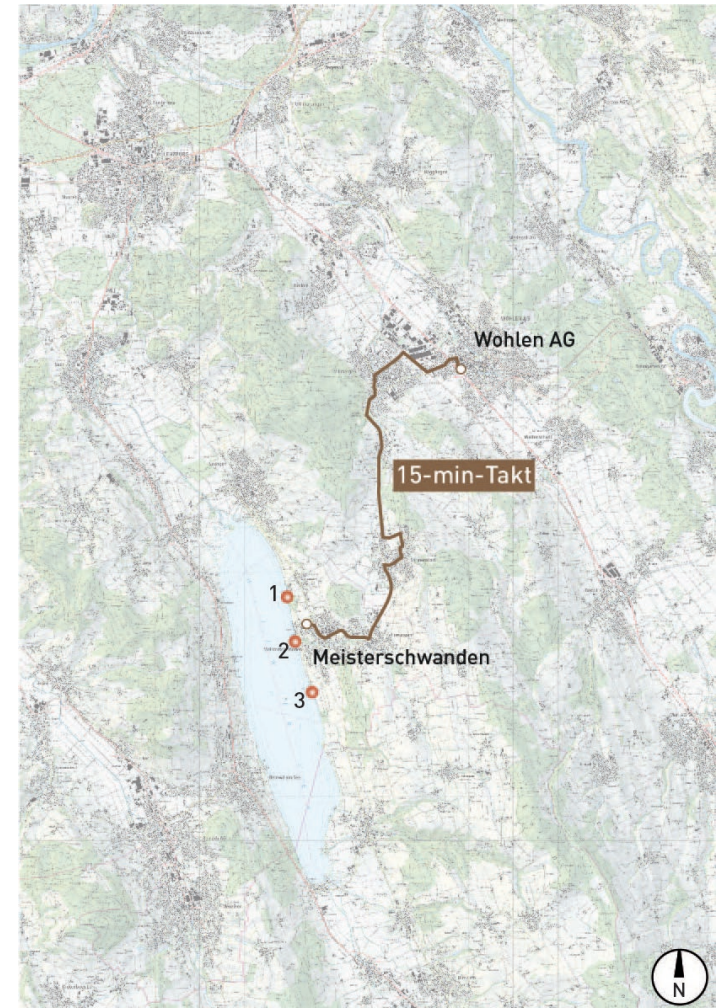
Der Bus 1 fährt Lenzburg - Fahrwangen - Bettwil - Fahrwangen - Lenzburg im 120-min-Takt. Dies entspricht einem der beiden Umläufe aus dem heutigen Angebot.

Der Bus 2 fährt Lenzburg - Seerose - Bettwil - Seerose - Lenzburg im 120-min-Takt.

B: Taktverdichtung auf bestehenden Buslinien mit bestehender Linienführung (zusätzl. Fz.)

B1 Linie 340

Beschrieb	Einführung Viertelstundentakt
Anz. zusätzl. Fahrzeuge	2
Verbesserung für	• Delphin (Nr. 2 auf Plan)
Stärken	• Verbesserung zeitliche ÖV-Verfügbarkeit im Raum Delphin
Schwächen	• Erst längerfristig sinnvoll, wenn Wohlen 15-min-Takt S-Bahn hat (Horizont 2035)
Weiter prüfen?	Eher nein; Variante C1 mit 15-min-Takt und zusätzlicher Erschließung Seerose deckt Bedürfnisse der Gemeinde Meisterschwanden besser ab



B: Taktverdichtung auf bestehenden Buslinien mit bestehender Linienführung (zusätzl. Fz.)

B2a Linie 390

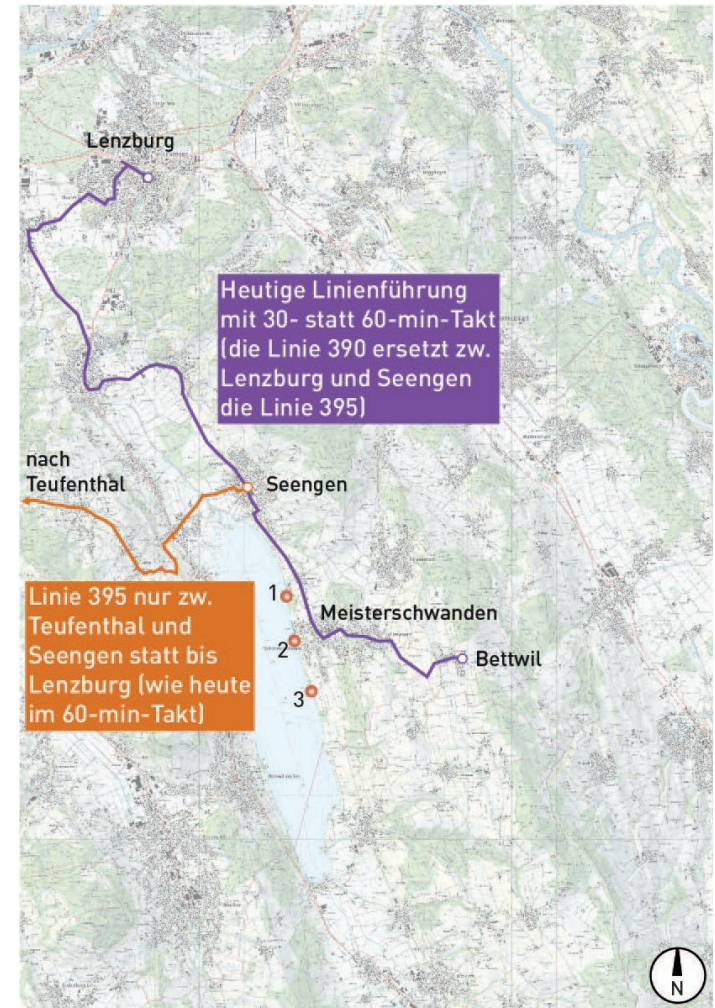
Beschrieb	Einführung Halbstundentakt Option: nur bei gutem Wetter (vgl. Schönwetter-Busse PostAuto, bspw. Schwägalp)
Anz. zusätzl. Fahrzeuge	2
Verbesserung für (nur zeitlich, nicht örtlich)	<ul style="list-style-type: none"> • Tennwil (Nr. 1 auf Plan) • Delphin (Nr. 2 auf Plan)
Stärken	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung zeitliche ÖV-Verfügbarkeit in den Räumen Tennwil und Delphin
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> • hohe Betriebskosten (2 zusätzl. Busse) • Überangebot für Bettwil • Doppelangebot Lenzburg – Seengen (Li. 395 gleichzeitig)
Weiter prüfen?	Nein; Var. C2a mit Erschl. Seerose wird Bedürfn. Meisterschwanden eher gerecht



B: Taktverdichtung auf bestehenden Buslinien mit bestehender Linienführung (zusätzl. Fz.)

B2b Linie 390 mit Anp. Linie 395

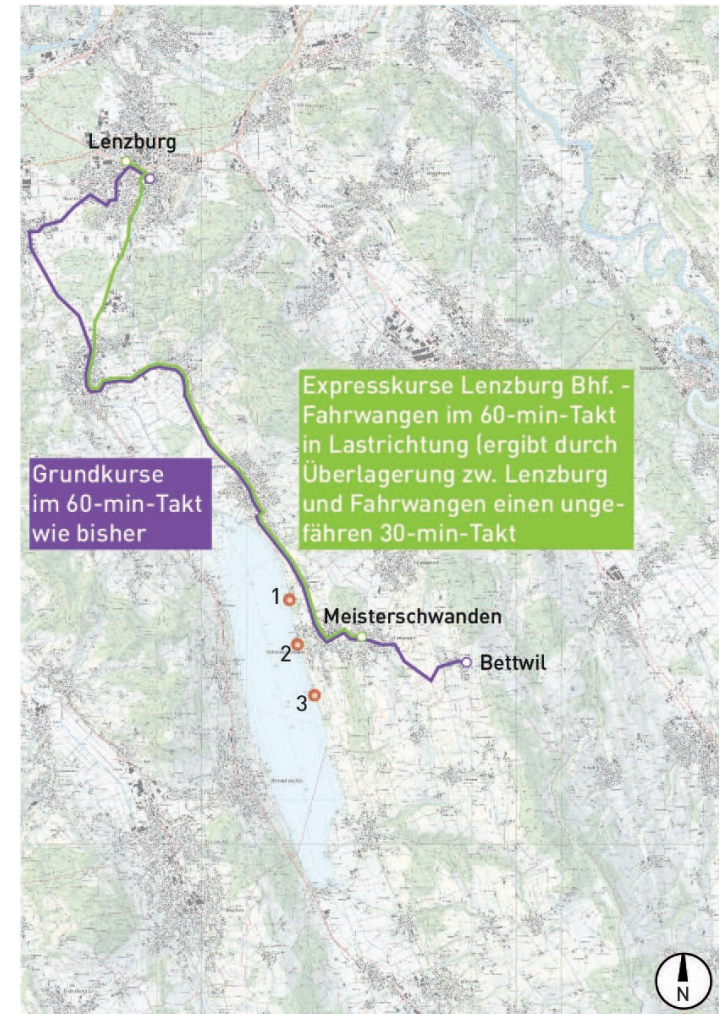
Beschrieb	Einführung Halbstundentakt, Ersatz der Linie 395 zw. Lenzburg und Seengen
Anz. zusätzl. Fahrzeuge	1
Verbesserung für (nur zeitlich, nicht örtlich)	<ul style="list-style-type: none"> • Tennwil (Nr. 1 auf Plan) • Delphin (Nr. 2 auf Plan)
Stärken	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung zeitliche ÖV-Verfügbarkeit in den Räumen Tennwil und Delphin
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> • Überangebot für Bettwil • Wegfall Direktverbindung Lenzburg – Teufenthal
Weiter prüfen?	Nein; Var. C2b mit Erschl. Seerose wird Bedürfn. Meisterschwanden eher gerecht



B: Taktverdichtung auf bestehenden Buslinien mit bestehender Linienführung (zusätzl. Fz.)

B3 Linie 390

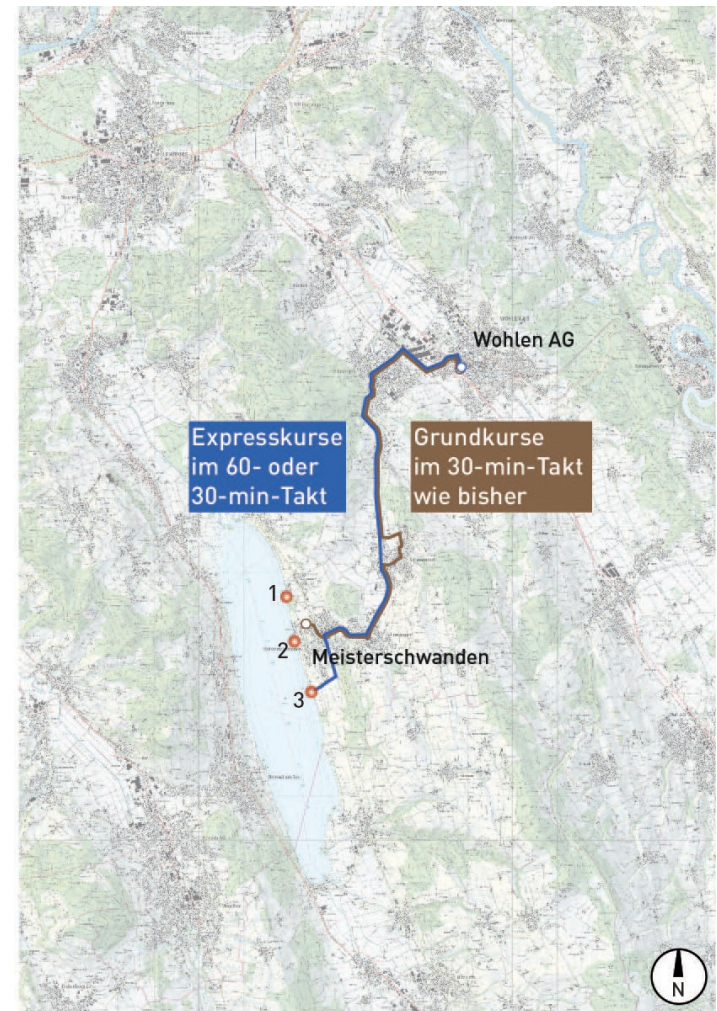
Beschrieb	Einführung ungefährender 30-min-Takt jeweils in Last-richtung Lenzburg Bhf. – Fahr- wangen mit Expresskursen Option: nur bei gutem Wetter
Anz. zusätzl. Fahrzeuge	1
Verbesserung für (nur zeitlich, nicht örtlich)	<ul style="list-style-type: none"> • Tennwil (Nr. 1 auf Plan) • Delphin (Nr. 2 auf Plan)
Stärken	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung zeitliche ÖV- Verfügbarkeit in den Räumen Tennwil und Delphin • Max. Nutzen für Meister- schwanden mit 1 zusätzl. Bus
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> • Betriebsstabilität bei ganztätigem Betrieb fraglich • Viele Leerfahrten (Gegenlast- richtung ohne Fahrgäste)
Weiter prüfen?	Eher nein



C: Angepasste Linienführung und Taktverdichtung auf bestehenden Linien

C1 Linie 340

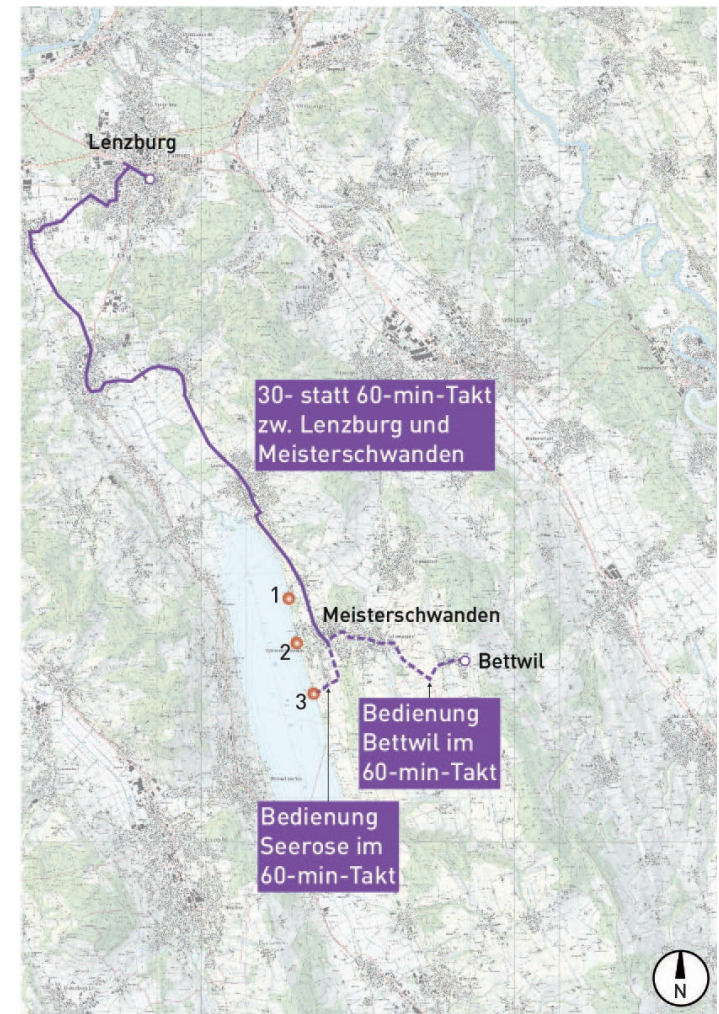
Beschrieb	Einführung zusätzlicher Expresskurse mit Bedienung Seerose statt Schulhaus
Anz. zusätzl. Fahrzeuge	1 (bei 60'-Takt Expresskurse) 2 (bei 30'-Takt Expresskurse)
Verbesserung für	• Seerose (Nr. 3 auf Plan)
Stärken	• ÖV-Erschliessung Seerose
Schwächen	• hohe Betriebskosten (2 zusätzl. Busse im 30'-Takt) • Erst im Horizont 2035 erhält Wohlen 15-min-Takt S-Bahn
Weiter prüfen?	Eher ja, v. a. längerfristig im Zusammenhang mit 15-min-Takt S-Bahn in Wohlen sinnvoll



C: Angepasste Linienführung und Taktverdichtung auf bestehenden Linien

C2a (1/2) Linie 390

Beschrieb	Einführung 30-min-Takt, alternierend Seerose/Bettwil Option: nur bei gutem Wetter
Anz. zusätzl. Fahrzeuge	2
Verbesserung für	Alle Hotspots (Tennwil und Delphin nur zeitlich)
Stärken	<ul style="list-style-type: none"> • Verb. örtl. und zeitl. ÖV-Verfügbarkeit in den Räumen Tennwil, Delphin & Seerose • lange Standzeit in Seerose als Potenzial für weitere innerörtliche Fahrten • Wegen langen Standzeiten wenig verspätungsanfällig
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> • hohe Kosten (+2 Busse) • Doppelangebot Lenzburg – Seengen (Li. 395 gleichzeitig)
Weiter prüfen?	Ja



C: Angepasste Linienführung und Taktverdichtung auf bestehenden Linien

C2a (2/2) Linie 390

		Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4	Bus 5	Bus 6	Bus 1	Bus 2	Bus 3	usw.
		Linie 390	Linie 395	Linie 390	Linie 390	Linie 395	Linie 390	Linie 390	Linie 395	Linie 390	
Lenzburg, Hypiplatz	ab	10:01	10:31	10:31	11:01	11:31	11:31	12:01	12:31	12:31	
Lenzburg, Bahnhof	an	10:04	10:34	10:34	11:04	11:34	11:34	12:04	12:34	12:34	
Lenzburg, Bahnhof	ab	10:05	10:35	10:35	11:05	11:35	11:35	12:05	12:35	12:35	
Seengen, Poststrasse	an	10:30	11:00	11:00	11:30	12:00	12:00	12:30	13:00	13:00	
Seengen, Poststrasse	ab	10:30	11:00	11:00	11:30	12:00	12:00	12:30	13:00	13:00	
Teufenthal, Bahnhof	an		11:25			12:25			13:25		
Meisterschwanden, Delphinweg	an	10:37		11:07	11:37		12:07	12:37		13:07	
Meisterschwanden, Delphinweg	ab	10:37		11:07	11:37		12:07	12:37		13:07	
Meisterschwanden, Seerose	an			11:11			12:11			13:11	
Bettwil, Oberdorf	an	10:48			11:48			12:48			
		Linie 390	Linie 395	Linie 390	Linie 390	Linie 395	Linie 390	Linie 390	Linie 395	Linie 390	
Bettwil, Oberdorf	ab	11:09			12:09			13:09			
Meisterschwanden, Seerose	ab			11:44			12:44			13:44	
Meisterschwanden, Delphinweg	an	11:18		11:48	12:18		12:48	13:18		13:48	
Meisterschwanden, Delphinweg	ab	11:18		11:48	12:18		12:48	13:18		13:48	
Teufenthal, Bahnhof	ab		11:34			12:34			13:34		
Seengen, Poststrasse	an	11:24	11:54	11:54	12:24	12:54	12:54	13:24	13:54	13:54	
Seengen, Poststrasse	ab	11:24	11:54	11:54	12:24	12:54	12:54	13:24	13:54	13:54	
Lenzburg, Bahnhof	an	11:53	12:23	12:23	12:53	13:23	13:23	13:53	14:23	14:23	
Lenzburg, Bahnhof	ab	11:53	12:23	12:23	12:53	13:23	13:23	13:53	14:23	14:23	
Lenzburg, Hypiplatz	an	11:56	12:26	12:26	12:56	13:26	13:26	13:56	14:26	14:26	

Doppelangebot

Doppelangebot

Doppelangebot

Die Busse 1 und 4 fahren Lenzburg - Bettwil - Lenzburg im 60-min-Takt (120-min-Umlauf). Dies entspricht dem heutigen Angebot.

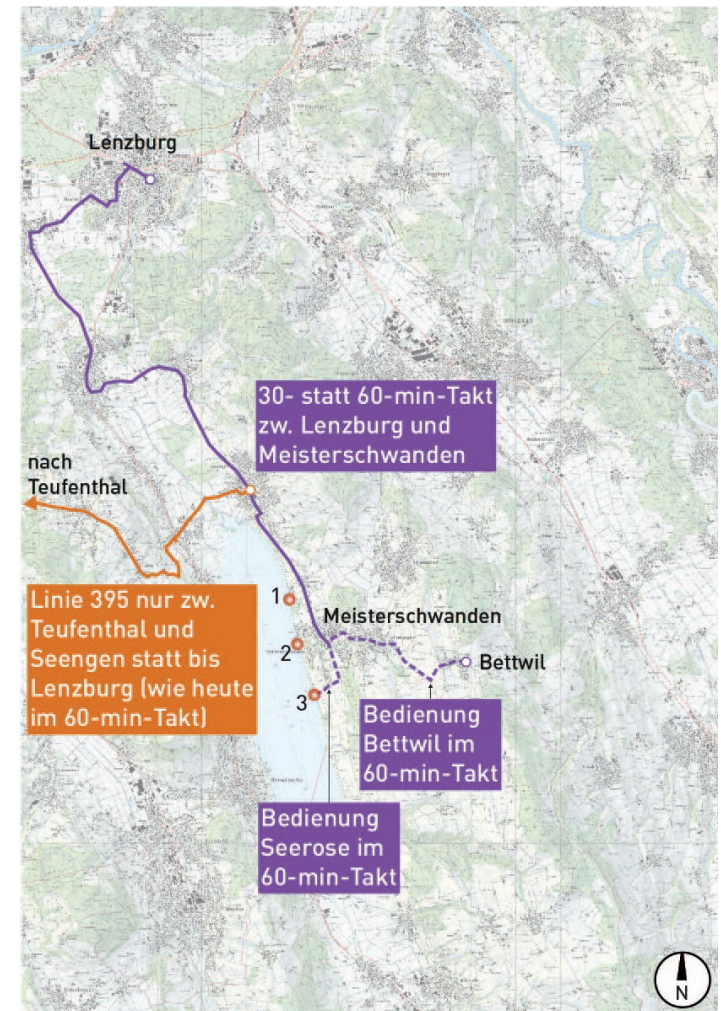
Die Busse 2 und 5 fahren Lenzburg - Teufenthal - Lenzburg im 60-min-Takt (120-min-Umlauf). Dies entspricht dem heutigen Angebot.

Die Busse 3 und 6 fahren Lenzburg - Seerose - Lenzburg im 60-min-Takt (120-min-Umlauf).

C: Angepasste Linienführung und Taktverdichtung auf bestehenden Linien

C2b (1/2) Linie 390 mit Anp. Linie 395

Beschrieb	Einführung 30-min-Takt, alternierend Seerose/Bettwil
Anz. zusätzl. Fahrzeuge	1
Verbesserung für	Alle Hotspots (Tennwil und Delphin nur zeitlich)
Stärken	<ul style="list-style-type: none"> • Verb. örtl. und zeitl. ÖV-Verfügbarkeit in den Räumen Tennwil, Delphin & Seerose • lange Standzeit in Seerose als Potenzial für weitere innerörtliche Fahrten • Wegen langen Standzeiten wenig verspätungsanfällig
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> • hohe Kosten (+2 Busse) • Wegfall Direktverbindung Lenzburg – Teufenthal
Weiter prüfen?	Ja



C: Angepasste Linienführung und Taktverdichtung auf bestehenden Linien


C2b (2/2) Linie 390 mit Anp. Linie 395

		Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4	Bus 5	Bus 3	Bus 1	Bus 2	Bus 3	usw.
		Linie 390	Linie 390	Linie 395	Linie 390	Linie 390	Linie 395	Linie 390	Linie 390	Linie 395	
Lenzburg, Hypiplatz	ab	10:01	10:31		11:01	11:31		12:01	12:31		
Lenzburg, Bahnhof	an	10:04	10:34		11:04	11:34		12:04	12:34		
Lenzburg, Bahnhof	ab	10:05	10:35		11:05	11:35		12:05	12:35		
Seengen, Poststrasse	an	10:30	11:00		11:30	12:00		12:30	13:00		
Seengen, Poststrasse	ab	10:30	11:00	11:00	11:30	12:00	12:00	12:30	13:00	13:00	
Teufenthal, Bahnhof	an			11:25			12:25			13:25	
Meisterschwanden, Delphinweg	an	10:37	11:07		11:37	12:07		12:37	13:07		
Meisterschwanden, Delphinweg	ab	10:37	11:07		11:37	12:07		12:37	13:07		
Meisterschwanden, Seerose	an		11:11			12:11			13:11		
Bettwil, Oberdorf	an	10:48			11:48			12:48			
		Linie 390	Linie 390	Linie 395	Linie 390	Linie 390	Linie 395	Linie 390	Linie 390	Linie 395	
Bettwil, Oberdorf	ab	11:09			12:09			13:09			
Meisterschwanden, Seerose	ab		11:44			12:44			13:44		
Meisterschwanden, Delphinweg	an	11:18	11:48		12:18	12:48		13:18	13:48		
Meisterschwanden, Delphinweg	ab	11:18	11:48		12:18	12:48		13:18	13:48		
Teufenthal, Bahnhof	ab			11:32			12:32			13:32	
Seengen, Poststrasse	an	11:24	11:54	11:52	12:24	12:54	12:52	13:24	13:54	13:52	
Seengen, Poststrasse	ab	11:24	11:54		12:24	12:54		13:24	13:54		
Lenzburg, Bahnhof	an	11:53	12:23		12:53	13:23		13:53	14:23		
Lenzburg, Bahnhof	ab	11:53	12:23		12:53	13:23		13:53	14:23		
Lenzburg, Hypiplatz	an	11:56	12:26		12:56	13:26		13:56	14:26		

Die Busse 1 und 4 fahren Lenzburg - Bettwil - Lenzburg im 60-min-Takt (120-min-Umlauf). Dies entspricht dem heutigen Angebot.

Die Busse 2 und 5 fahren Lenzburg - Seerose - Lenzburg im 60-min-Takt (120-min-Umlauf).

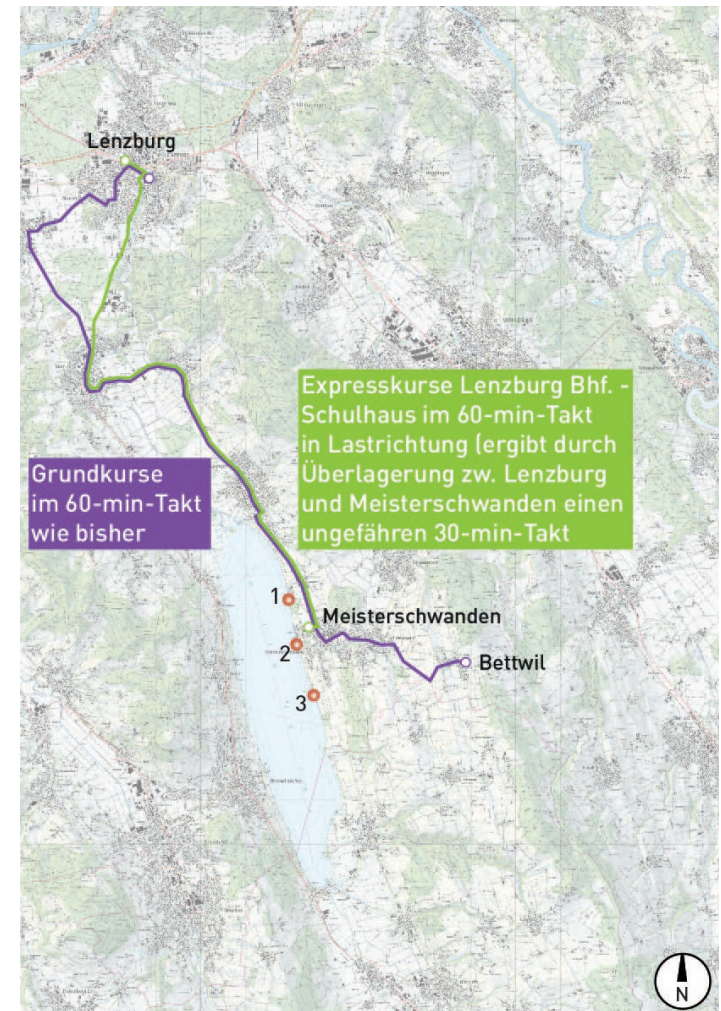
Der Bus 3 fährt Seengen - Teufenthal - Seengen im 60-min-Takt (60-min-Umlauf); in Fahrtrichtung von Teufenthal nach Seengen 2 min früher als heute.

 Umsteigemöglichkeit (sehr schlanker Anschluss)

C: Angepasste Linienführung und Taktverdichtung auf bestehenden Linien

C3 Linie 390

Beschrieb	Einführung ungefährender Halbstundentakt jeweils in Lastrichtung Lenzburg Bhf. – Meisterschwanden Schulhaus mit Expresskursen Option: nur bei gutem Wetter
Anz. zusätzl. Fahrzeuge	2
Verbesserung für	<ul style="list-style-type: none"> • Tennwil (Nr. 1) nur zeitlich • Delphin (Nr. 2 auf Plan)
Stärken	<ul style="list-style-type: none"> • Verb. Zeitl. ÖV-Verfügbarkeit Tennwil und Delphin • Max. Nutzen für Meisterschwanden mit 1 zusätzl. Bus • Fahrplanstabilität besser als B3 wegen kürzerer Strecke
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> • viele Leerfahrten (Gegenlastrichtung ohne Fahrgäste)
Weiter prüfen?	Eher nein



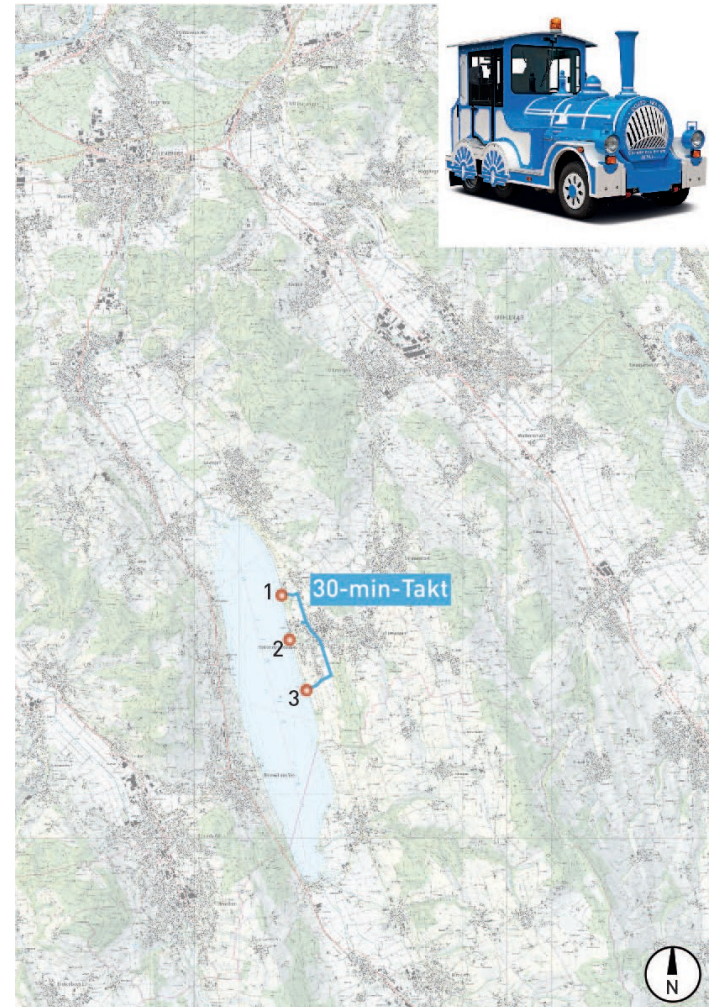
D: Neue ergänzende lokale Angebote

D1 (1/2) neue Linie

Beschrieb	"Strassenzügli" zw. den drei Hotspots als Schönwetterangebot im 30'-Takt
Anz. zusätzl. Fahrzeuge	1
Verbesserung für	Alle drei Hotspots (Delphin nur über Bushaltestelle Schulhaus)
Stärken	<ul style="list-style-type: none">• Aufgrund kleiner Wendekreisradien geringerer Infra-Ausbaubedarf als für Bus• Zügli an sich schon Attraktion



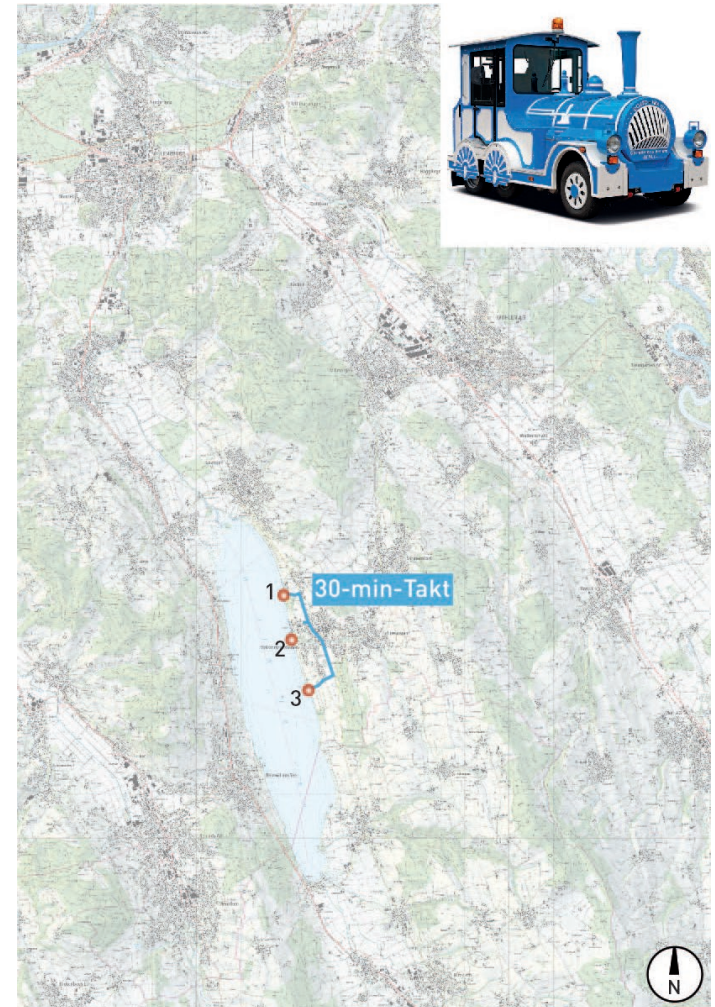
Fortsetzung auf nächster Folie



D: Neue ergänzende lokale Angebote

D1 (2/2) neue Linie

Schwächen	<ul style="list-style-type: none">• Machbarkeit einer Wendemöglichkeit im Raum Tennwil fraglich• Rollstuhlgängigkeit fraglich• Fahrzeug muss extra angeschafft und garagiert werden• geringe Vmax (25 km/h) als Hindernis auf Hauptstr.?• Massn. ändert eher wenig, wie die Personen von auswärts anreisen
Weiter prüfen?	Eher nein



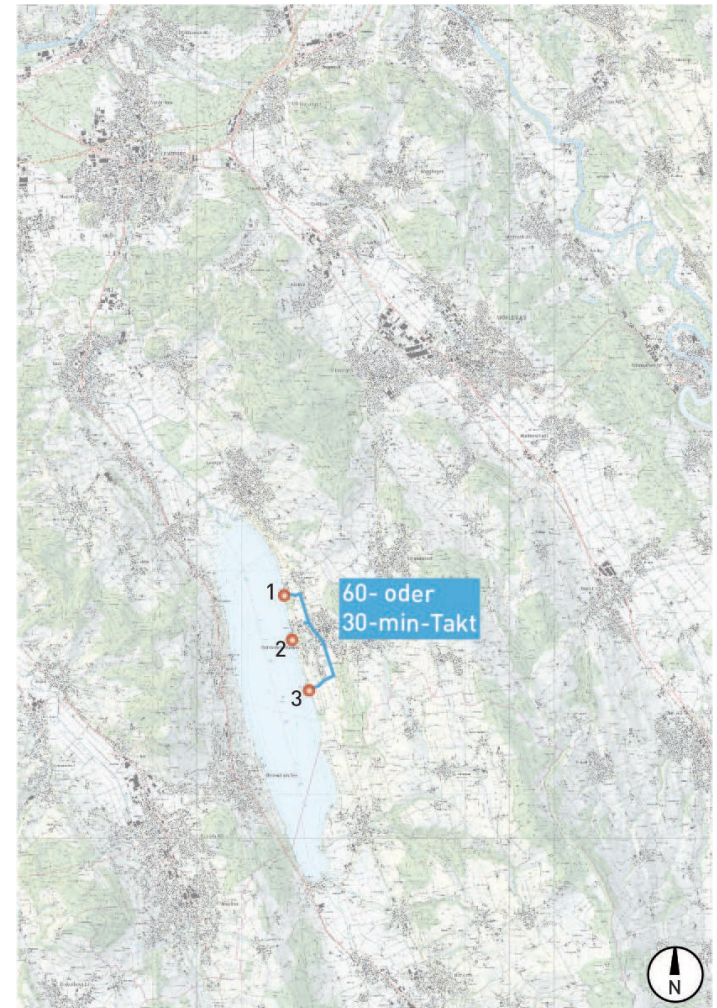
D: Neue ergänzende lokale Angebote

D2 (1/2) neue Linie

Beschrieb	„Badibus“ zw. den drei Hotspots als Schönwetterangebot im 60'- oder 30'-Takt
Anz. zusätzl. Fahrzeuge	0-1 (je nachdem, ob Standzeiten genutzt werden können)
Verbesserung für	Alle drei Hotspots
Stärken	<ul style="list-style-type: none">• bei Nutzung von Standzeiten geringe betriebliche Mehrkosten ("nur" Infrastrukturausbau Haltestellen/Wendeplätze)



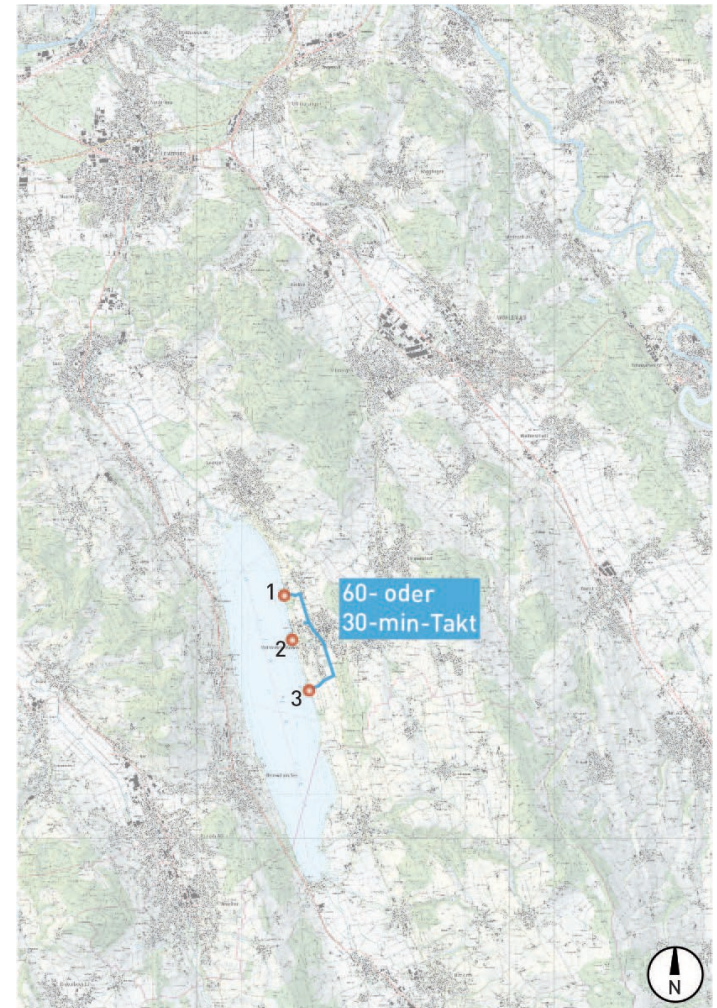
Fortsetzung auf nächster Folie



D: Neue ergänzende lokale Angebote

D2 (2/2) neue Linie

Schwächen	<ul style="list-style-type: none">• Massn. ändert eher wenig, wie die Personen von auswärts anreisen• Machbarkeit einer Wendemöglichkeit im Raum Tennwil fraglich
Weiter prüfen?	Eventuell, sofern die Ansätze C1 oder C2 weiter geprüft werden, sonst nein



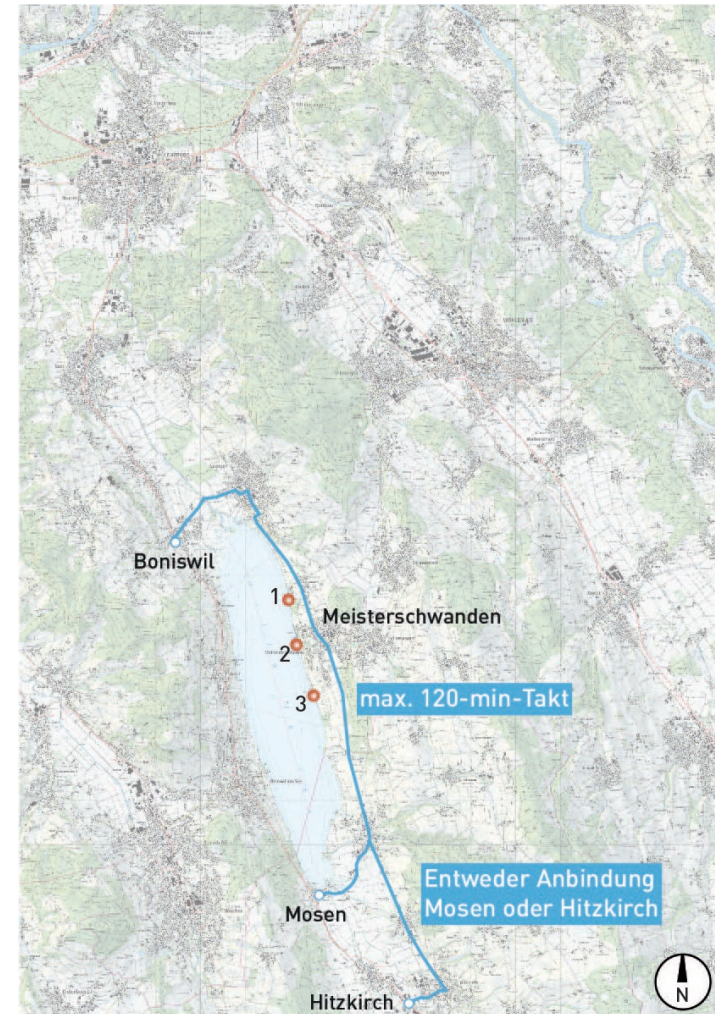
E: Neue ergänzende regionale Angebote

E1 (1/2) neue Linie

Beschrieb	Buslinie Hitzkirch oder Mosen - Aesch LU – Meisterschw. - Seengen - Boniswil max. im 2-h-Takt gem. Studie Metron
Anz. zusätzl. Fahrzeuge	keine (<i>es werden angeblich die Zwischenzeiten einer bestehenden Buslinie genutzt</i>)
Verbesserung für	Alle drei Hotspots, örtliche Verbesserung nur für Seerose
Stärken	<ul style="list-style-type: none">• Verbesserung zeitliche und örtliche ÖV-Verfügbarkeit (Seerose in 10 min zu Fuss)• Bahnanschlüsse an den beiden Endhaltestellen• bessere Anbindung an Kanton Luzern• schnellere Anbindung an Lenzburg als mit Bus 390



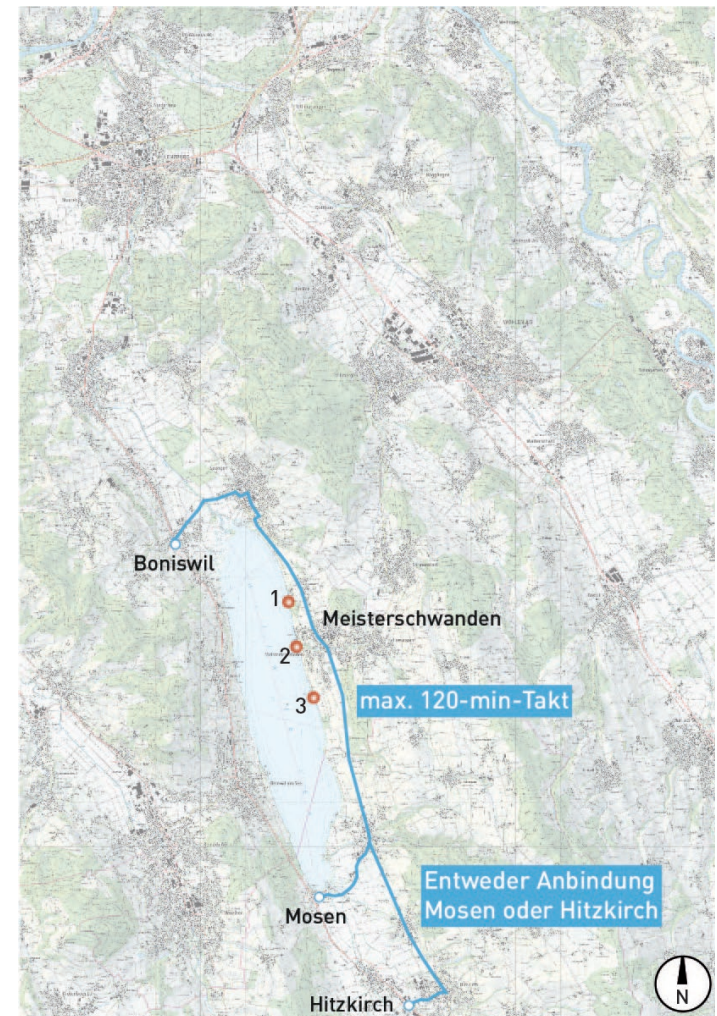
Fortsetzung auf nächster Folie



E: Neue ergänzende regionale Angebote

E1 (2/2) neue Linie

Schwächen	<ul style="list-style-type: none">• geringer Takt• 3 Hotspots in Meisterschwanden in grosser Distanz erschlossen (Fahrzeit lässt keine Stichfahrten zu)• Wendemöglichkeiten in Mosen?
Weiter prüfen?	nein



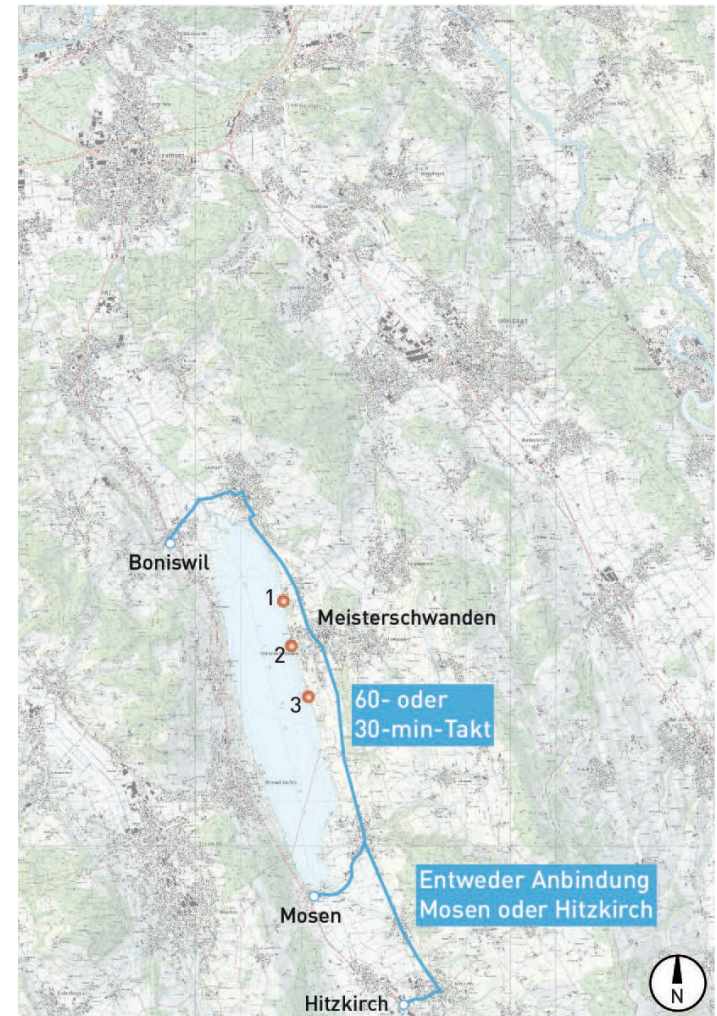
E: Neue ergänzende regionale Angebote

E2 (1/2) neue Linie

Beschrieb	Buslinie Hitzkirch oder Mosen - Aesch LU – Meisterschw. - Seengen - Boniswil gem. Studie Metron aber im 60'- oder 30'-Takt
Anz. zusätzl. Fahrzeuge	1 (bei 60'-Takt) 2 (bei 30'-Takt)
Verbesserung für	Alle drei Hotspots, örtl. Verb. nur für Seerose
Stärken	<ul style="list-style-type: none">• Verbesserung zeitliche und örtliche ÖV-Verfügbarkeit (Seerose in 10 min zu Fuss)• Bahnanschlüsse an den beiden Endhaltestellen• bessere Anbindung an Kanton Luzern• schnellere Anbindung an Lenzburg als mit Bus 390



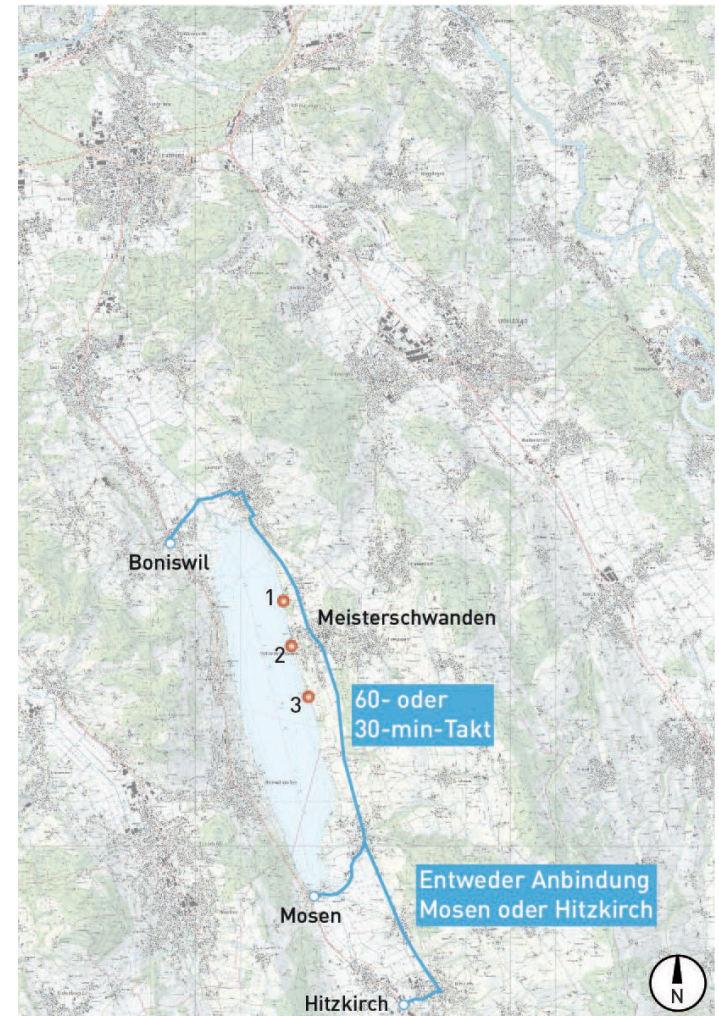
Fortsetzung auf nächster Folie



E: Neue ergänzende regionale Angebote

E2 (2/2) neue Linie

Schwächen	<ul style="list-style-type: none">• 3 Hotspots in Meisterschwanden in recht grosser Distanz erschlossen (Fahrzeit lässt keine Stichfahrten zu)• Wendemöglichkeiten in Mosen?
Weiter prüfen?	nein



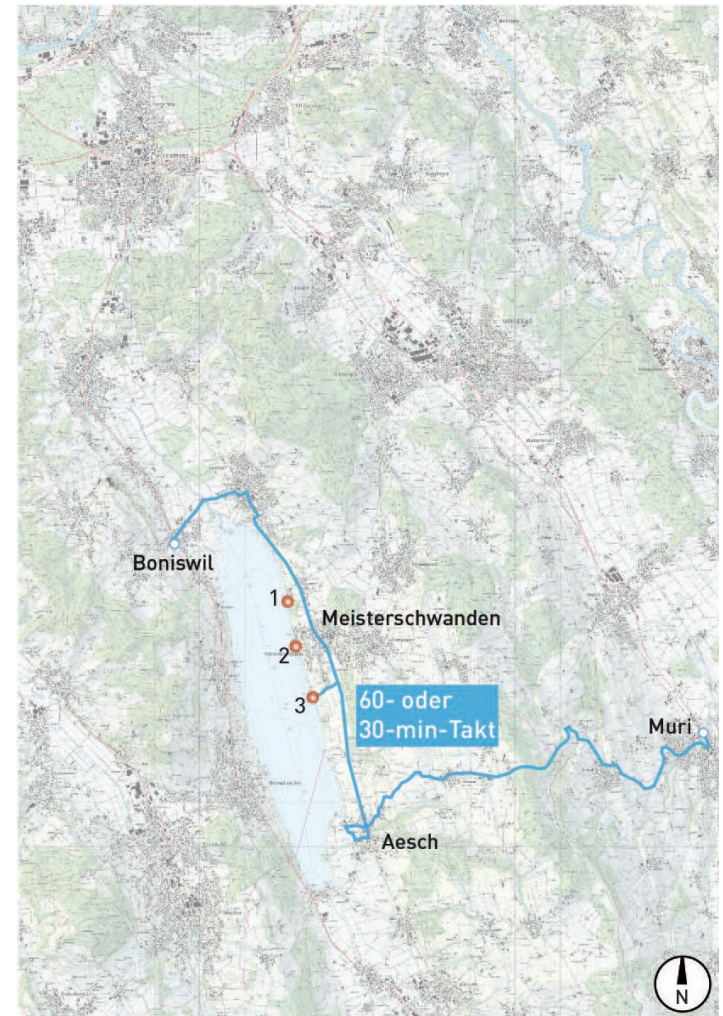
E: Neue ergänzende regionale Angebote

E3 (1/2) neue Linie

Beschrieb	Saisonale "Erlebnislinie" Muri AG - Schongau (Schongiland) - Aesch - Meisterschwanden (Stichfahrt Seerose) - Schloss Hallwyl - Boniswil im 60'- oder 30'-Takt
Anz. zusätzl. Fahrzeuge	2 (bei 60'-Takt) 3 (bei 30'-Takt)
Verbesserung für	Alle drei Hotspots



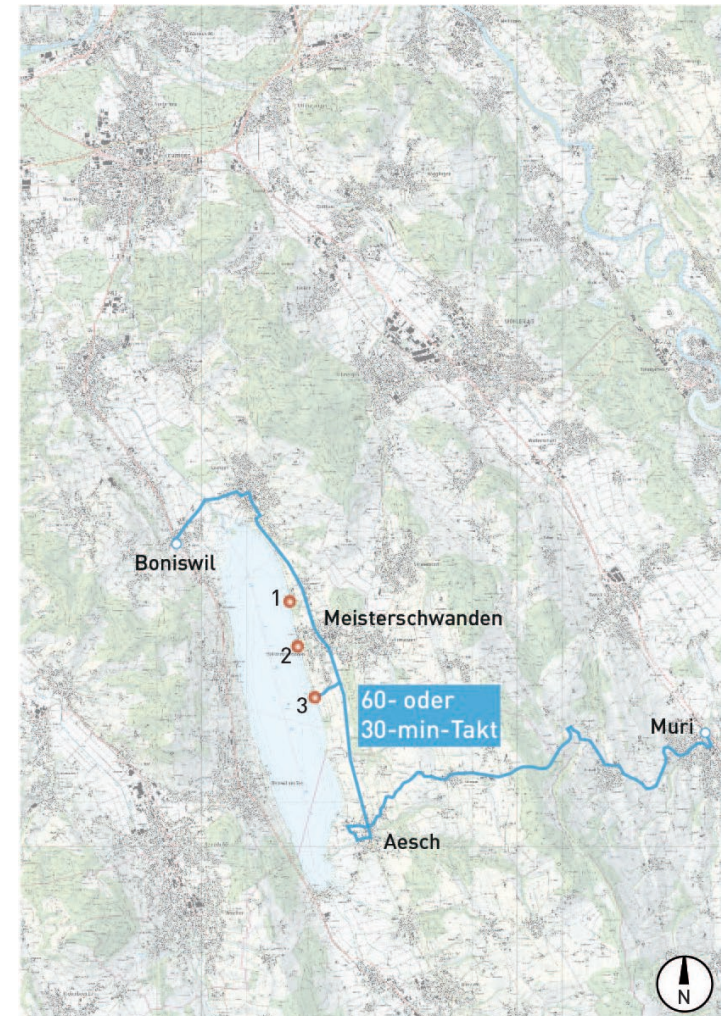
Fortsetzung auf nächster Folie



E: Neue ergänzende regionale Angebote

E3 (2/2) neue Linie

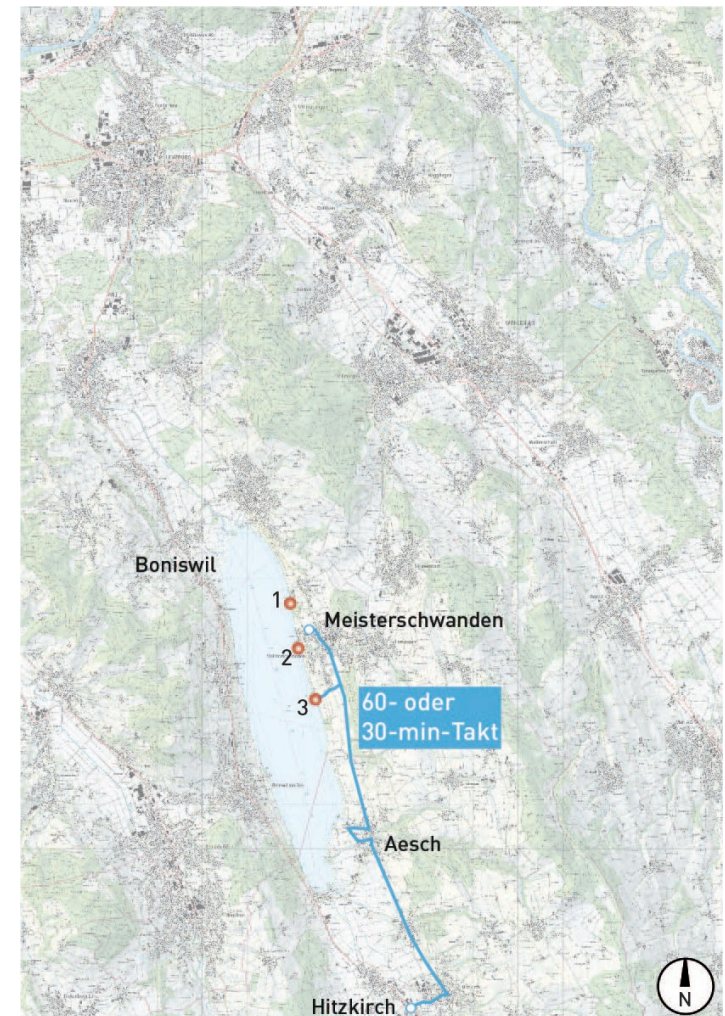
Stärken	<ul style="list-style-type: none">• Verbesserung zeitliche und örtliche ÖV-Verfügbarkeit• Bahnanschlüsse an den beiden Endhaltestellen• Anbindung Freiamt und Knonaueramt• Anbindung weiterer Attraktionen (Schongiland, Schloss Hallwyl)• schnellere Anbindung an Lenzburg als mit Bus 390
Schwächen	<ul style="list-style-type: none">• bei 60'-Takt recht ineffizient (lange Standzeiten), bei 30'-Takt hoher Fz-Einsatz (mehr als Linien 340 oder 390)
Weiter prüfen?	nein



E: Neue ergänzende regionale Angebote

E4 neue Linie

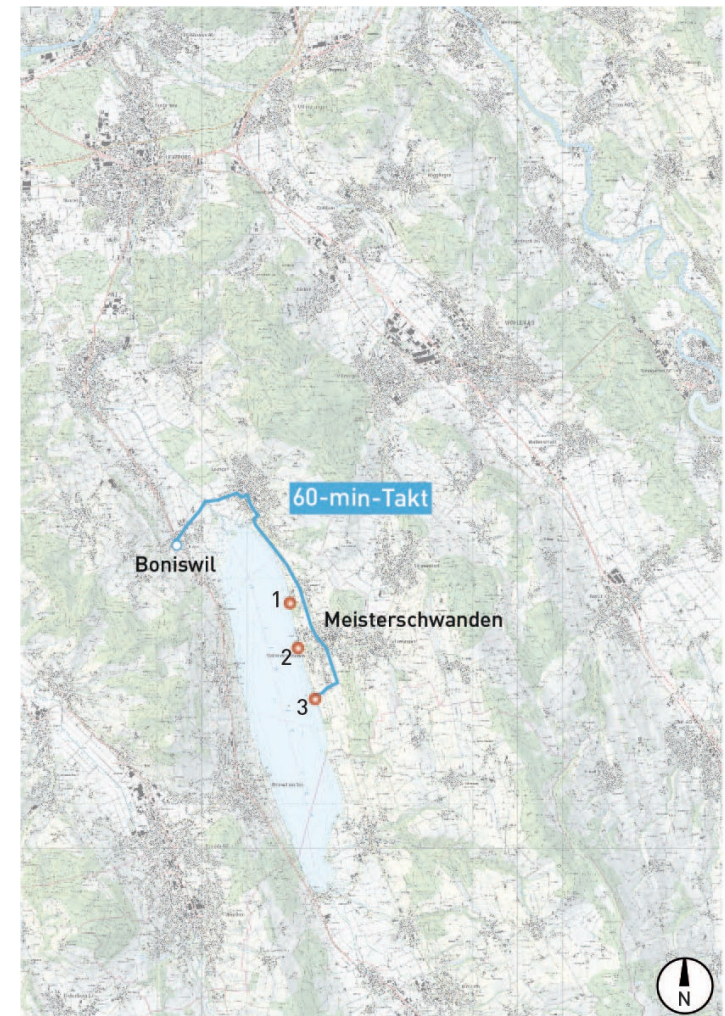
Beschrieb	Saisonale Buslinie Hitzkirch - Aesch (evtl. Schlaufe Unterdorf in Seenähe) - Seerose - Schulhaus im 60'- oder 30'-Takt
Anz. zusätzl. Fahrzeuge	1 (bei 60'-Takt) 2 (bei 30'-Takt)
Verbesserung für	<ul style="list-style-type: none"> • Delphin (Nr. 2) nur zeitlich • Seerose (Nr. 3 auf Plan)
Stärken	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung zeitliche und örtliche ÖV-Verfügbarkeit (Delphin und Seerose) • bessere Anbindung an Kanton Luzern
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> • Seerose nur von Süden direkt erschlossen
Weiter prüfen?	nein



E: Neue ergänzende regionale Angebote

E5 neue Linie

Beschrieb	Saisonale Buslinie Seerose – Tennwil - Schloss Hallwyl – Boniswil 60-min-Takt
Anz. zusätzl. Fahrzeuge	1
Verbesserung für	Alle drei Hotspots (Delphin und Tennwil nur zeitlich, nicht örtlich)
Stärken	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung zeitliche und örtliche ÖV-Verfügbarkeit • schnellere Anbindung an Lenzburg als mit Bus 390 (umsteigen Bus ↔ Bahn in Boniswil)
Schwächen	---
Weiter prüfen?	Eher ja



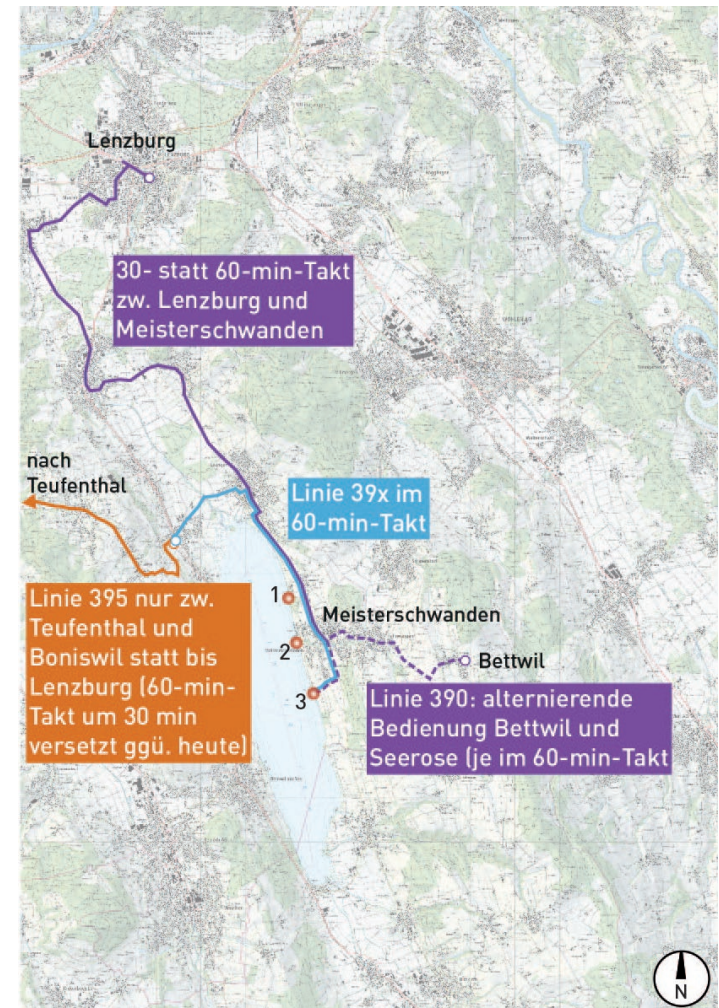
F: Neuorganisation Liniennetz

F1 (1/3)

Beschrieb	30-min-Takt Lenzburg – Meisterschwanden, neue Linie 39x Seerose – Boniswil, Einkürzung Linie 395
Anz. zusätzl. Fahrzeuge	1
Verbesserung für	Alle drei Hotspots (Tennwil nur zeitlich, nicht örtlich)
Stärken	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung zeitliche und örtliche ÖV-Verfügbarkeit (alle 3 Hotspots, Tennwil nur zeitlich) • Optimaler Fahrzeugeinsatz (nur 1 zusätzl. Bus) • Schnellere Anbindung Meisterschwanden und Schloss Hallwyl an Lenzburg (umsteigen Bahn in Boniswil)



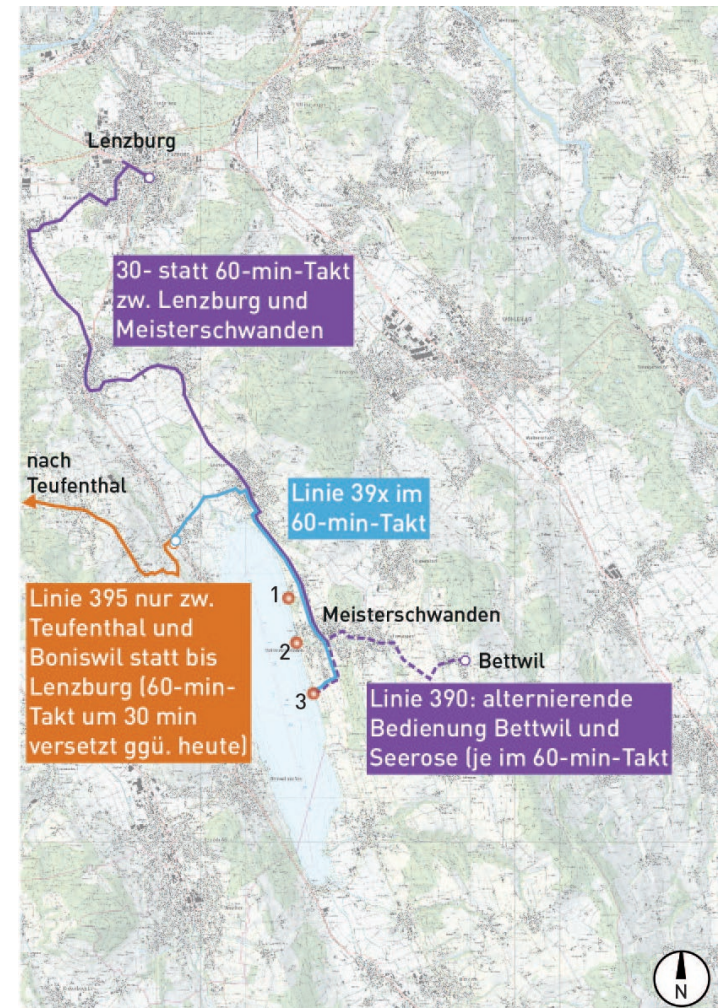
Fortsetzung auf nächster Folie



F: Neuorganisation Liniennetz

F1 (2/3)

Schwächen	<ul style="list-style-type: none">• Wegfall Direktverbindung Lenzburg - Teufenthal• Sehr lange Umläufe Lenzburg – Seerose – Boniswil – Teufenthal – Boniswil – Seerose – Lenzburg
Weiter prüfen?	Ja



Fortsetzung auf nächster Folie

F: Neuorganisation Liniennetz

F1 (3/3)		Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4	Bus 5	Bus 1	Bus 3	Bus 2	Bus 4	Bus 1	Bus 5	Bus 3	Bus 4	usw.
		Linie 395 Linie 39x	Linie 390	Linie 390	Linie 395 Linie 39x	Linie 390	Linie 390	Linie 395 Linie 39x	Linie 390	Linie 390	Linie 395 Linie 39x	Linie 390	Linie 390	Linie 390	
Lenzburg, Hypiplatz	ab		10:01	10:31		11:01	11:31		12:01	12:31		13:01	13:31		
Lenzburg, Bahnhof	an		10:04	10:34		11:04	11:34		12:04	12:34		13:04	13:34		
Lenzburg, Bahnhof	ab		10:05	10:35		11:05	11:35		12:05	12:35		13:05	13:35		
Teufenthal, Bahnhof	ab	10:00			11:00				12:00			13:00			14:00
Boniswil, Bahnhof	an	10:15			11:15				12:15			13:15			14:15
S9 nach Lenzburg	ab	(10:36)			(11:36)				(12:36)			(13:36)			(14:36)
S9 nach Luzern	ab	10:18			11:18				12:18			13:18			14:18
S9 von Luzern	an	(10:02)			(11:02)				(12:02)			(13:02)			(14:02)
S9 von Lenzburg	an	10:18			11:18				12:18			13:18			14:18
Boniswil, Bahnhof	ab	10:20			11:20				12:20			13:20			14:20
Seengen, Poststrasse	an	10:24	10:30	11:00	11:24	11:30	12:00	12:24	12:30	13:00	13:24	13:30	14:00	14:24	
Seengen, Poststrasse	ab	10:24	10:30	11:00	11:24	11:30	12:00	12:24	12:30	13:00	13:24	13:30	14:00	14:24	
Meisterschwanden, Delphinweg	an	10:31	10:37	11:07	11:31	11:37	12:07	12:31	12:37	13:07	13:31	13:37	14:07	14:31	
Meisterschwanden, Delphinweg	ab	10:31	10:37	11:07	11:31	11:37	12:07	12:31	12:37	13:07	13:31	13:37	14:07	14:31	
Meisterschwanden, Seerose	an	10:35		11:11	11:35		12:11	12:35		13:11	13:35		14:11	14:35	
Bettwil, Oberdorf	an		10:48			11:48			12:48			13:48			
		Linie 390	Linie 390	Linie 39x Linie 395	Linie 390	Linie 390	Linie 39x Linie 395	Linie 390	Linie 390	Linie 39x Linie 395	Linie 390	Linie 390	Linie 39x Linie 395	Linie 390	
Bettwil, Oberdorf	ab		11:09			12:09			13:09			14:09			
Meisterschwanden, Seerose	ab	10:44		11:13	11:44		12:13	12:44		13:13	13:44		14:13	14:44	
Meisterschwanden, Delphinweg	an	10:48	11:18	11:17	11:48	12:18	12:17	12:48	13:18	13:17	13:48	14:18	14:17	14:48	
Meisterschwanden, Delphinweg	ab	10:48	11:18	11:17	11:48	12:18	12:17	12:48	13:18	13:17	13:48	14:18	14:17	14:48	
Seengen, Poststrasse	an	10:54	11:24	11:23	11:54	12:24	12:23	12:54	13:24	13:23	13:54	14:24	14:23	14:54	
Seengen, Poststrasse	ab	10:54	11:24	11:23	11:54	12:24	12:23	12:54	13:24	13:23	13:54	14:24	14:23	14:54	
Boniswil, Bahnhof	an			11:31			12:31			13:31			14:31		
S9 nach Lenzburg	ab			11:36			12:36			13:36			14:36		
S9 nach Luzern	ab			(11:52)			(12:52)			(13:52)			(14:52)		
S9 von Luzern	an			11:36			12:36			13:36			14:36		
S9 von Lenzburg	an			(11:23)			(12:23)			(13:23)			(14:23)		
Boniswil, Bahnhof	ab			11:38			12:38			13:38			14:38		
Teufenthal, Bahnhof	an			11:55			12:55			13:55			14:55		
Lenzburg, Bahnhof	an	11:23	11:53		12:23	12:53		13:23	13:53		14:23	14:53		15:23	
Lenzburg, Bahnhof	ab	11:23	11:53		12:23	12:53		13:23	13:53		14:23	14:53		15:23	
Lenzburg, Hypiplatz	an	11:26	11:56		12:26	12:56		13:26	13:56		14:26	14:56		15:26	

Die Busse 2 und 5 fahren Lenzburg - Bettwil - Lenzburg im 60-min-Takt (120-min-Umlauf). Dies entspricht dem heutigen Angebot.

Die Busse 1, 3 und 4 fahren Lenzburg - Seerose - Boniswil - Teufenthal - Boniswil - Seerose - Lenzburg im 60-min-Takt (180-min-Umlauf mit gesamthaft 33 min Standzeit [11 min pro Stunde] an den Endhaltestellen).

Übersicht Lösungsansätze

Kategorien

A: Angepasste Linienführung auf bestehenden Buslinien (ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz)

B: Taktverdichtung auf bestehenden Buslinien mit bestehender Linienführung (mit zusätzlichem Fahrzeugeinsatz)

C: Angepasste Linienführung und Taktverdichtung auf bestehenden Linien

D: Neue ergänzende lokale Angebote

E: Neue ergänzende regionale Angebote

F: Neuorganisation Liniennetz

Kategorie	Buslinie	Weiter prüfen?
A1	340	Nein
A2	390	Eher ja
B1	340	Eher nein
B2a	390	Nein
B2b	390 und 395	Nein
B3	390	Eher nein
C1	340	Eher ja
C2a	390	Ja
C2b	390 und 395	Ja
C3	390	Eher nein
D1	Neue Linie	Eher nein
D2	Neue Linie	Eventuell, sofern die Ansätze C1 oder C2 weiter geprüft werden, sonst nein
E1	Neue Linie	Nein
E2	Neue Linie	Nein
E3	Neue Linie	Nein
E4	Neue Linie	Nein
E5	Neue Linie	Eher ja
F1	390, 395, 39x	Ja

Analyse Nutzende Meisterschwanden
Stand: 23.04.2024

Ansatz für Hebelwirkung aufgrund der Anzahl Personen	Nutzende		Zeit und Raum				Verkehrverhalten			Wettersensibilität			Wirkung			
	Aktivität	Kurzbeschreibung	Aufenthaltsdauer (in h/d)	Quellort direkte Umgebung (bis zu 5 Min.)	Quellort Region (bis zu 20 Min.)	Quellort weiter Weg (ab 20 Min.)	Wahrscheinlichkeit (hoch = 3/teilweise=2/selten=1)	Anteil an Gesamtfrequenz über alle Verkehrsmittel: die Anreise gewählt wird: Auswirkung sehr hoch (*5) die auf Verkehrssituation vor Ort: hoch (*4) mittel (*3) klein (*2) sehr klein (*1)	Zwischenresultat Verkehrsverursachung (Spalte L*M)	Wettersensibilität	Allwetter	Schönes Wetter	Positive Aspekte/Auswirkungen	Negative Aspekte/Auswirkungen	Massnahmenrahmen	
gross	SUP	Aufblasbares Board mit Paddel um sich fortzubewegen, Fitness, Erkunden, Entspannen, SUP erfordert meistens ein Auto	2	x	x	x	3	hoch	12	ja		12		- kreieren kein Mehrwert - Bedrohen teilweise geschützte Landschaften	restriktiv	
unbedeutend	Fischen	Zugang direkt zum See, haben Angelruten dabei	4		x		2	klein	4	nein	4			- kreieren kein Mehrwert - kreieren etwas Mehrwert	progressiv	
gross	Segeln/Motorboot	Kommen am Steg an, um auf ihr Boot zu gehen	7		x		3	mittel	9	ja		9	- Haben nicht jedesmal viel Gepäck dabei	- Bieten Aktivität an, haben jedoch keine Eigenen PP	restriktiv	
unbedeutend	Segelschule	Wollen direkt zum See um aufs Boot zu gehen	4		x	x	3	klein	6	nein	6		- Haben kein eigenes Material	- Schafft Arbeitsplätze	progressiv	
unbedeutend	Kanu	Bringen das Kanu selbst mit auf Anhänger oder zum aufblasen	4			x	3	klein	6	ja		6		kreieren kein Mehrwert	restriktiv	
unbedeutend	Pedalo	Brauchen direkten Zugang zum Steg, haben kein Material dabei	1			x	2	klein	4	ja		4		- Tourismusattraktion	kreieren etwas Mehrwert	progressiv
sehr gross	Baden/Schwimmen	Wollen in die Badi oder sonst an den See, in Kombination mit anderen Nutzungen (Bräteln, SUP, usw.)	4	x	x	x	2	sehr hoch	10	ja		10		- Nutzen den See als Naherholungsgebiet	- kreieren kein Mehrwert - Abfall - viel Gepäck/Material - Masse	restriktiv
unbedeutend	Surfen	Brauchen eine Einstiegsstelle um loszusurfen, haben viel Material dabei	4	x	x	x	3	klein	6	ja		6		- kreieren kein Mehrwert - Haben viel Material	progressiv	
unbedeutend	Rudern	Haben grundsätzlich kein Material, da Ruderclub ein	3		x		2	klein	4	nein	4			- kreieren kein Mehrwert	progressiv	
gross	Kursschiff	Die Leute kommen um zu geniessen, Publikum ist eher älter oder Familien	4		x	x	3	hoch	12	ja		12		- Verein/Kultur - Öffentliches Verkehrsmittel - Kultur - generiert Mehrwert	- Zielgruppe ist sehr Autoaffin	progressiv
gross	Wandern	Die eigenen Füsse sind Verkehrsmittel - Der Weg ist das Ziel - Generieren etwas Mehrwert (Gastro) - Das Velo wird nicht direkt am See geführt (Verlagerung des Verkehrs) - Velos parkieren braucht kaum Platz	1		x	x	1	hoch	4	ja		4		- Generieren etwas Mehrwert (Gastro) - Anfahrt mit Auto?	progressiv	
unbedeutend	Velofahren	Fahren auf den dafür vorgesehenen Velowegen, machen evtl. einen Abstecher um einen Kaffee zu trinken	1		x		1	klein	2	ja		2			progressiv	
unbedeutend	Joggen	Kommen an den See um Sport zu treiben	1	x			1	sehr klein	1	ja		1		- Füsse sind das Verkehrsmittel	kreieren kein Mehrwert	keine Massnahmen notwendig
gross	Spazieren	Wohnen in der Umgebung und der See ist für sie ein Naherholungsgebiet	1	x			1	hoch	4	ja		4		- Füsse sind das Verkehrsmittel	kreieren kein Mehrwert	keine Massnahmen notwendig
unbedeutend (kommen an diesen überfüllten Tagen nicht)	Hunde spazieren führen	Wohnen in der Umgebung und der See ist für sie ein Naherholungsgebiet	1	x	x		2	klein	4	nein	4			- kreieren etwas Mehrwert - kreieren kein Mehrwert	keine Massnahmen notwendig	
unbedeutend	KrimiSpass	Themenweg entlang des Sees	3			x	2	sehr klein	2	ja		2		- Füsse sind das Verkehrsmittel	- reisen mit dem Auto an - Verschmutzung	restriktiv
unbedeutend (lediglich Glace oder Getränk mit anderer Aktivität)	Restaurant, Kulinarik, Fisch	Themenweg entlang des Sees	3			x	2	sehr klein	2	ja		2		kreieren etwas Mehrwert	progressiv	
unbedeutend	Arbeitsplätze	Kommen, um das gastronomische Angebot zu beanspruchen Am See gibt es auch Arbeitsplätze und die Angestellten arbeiten tw. Auch zu Zeiten, wo kein ÖV-Angebot vorhanden ist	4		x	x	3	mittel	9	nein	9			- Generiert viel Mehrwert - Kombinierbar mit anderen Nutzungen (Schiff, ...)	- Anreise mit dem Auto	progressiv
unbedeutend	Lagerhaus	Arbeitsplätze	8		x		3	klein	6	nein	6			- Kreieren etwas Mehrwert - ÖV ist als Verkehrsmittel eine Option (Lager)	- Arbeitszeiten ausserhalb - ÖV ist als Verkehrsmittel eine Option (Lager)	progressiv
unbedeutend	Camping	Beim AST, hat 34 Plätze Hat 91 Temporär- und Dauerplätze für Zelte und Wohnwagen, 37 Ferien-Zeltparzellen, 5 Ferien-Bräueln Bringen ihr eigenes Essen an den See und grillieren dann auf den öffentlichen Feuerstellen	8			x	1	klein	2	nein	2				progressiv	
gross	Bräteln, Zeit am See	Beim AST, hat 34 Plätze Hat 91 Temporär- und Dauerplätze für Zelte und Wohnwagen, 37 Ferien-Zeltparzellen, 5 Ferien-Bräueln Bringen ihr eigenes Essen an den See und grillieren dann auf den öffentlichen Feuerstellen	8		x	x	3	hoch	12	ja		12		- Generiert Mehrwert - Viel Material/Gepäck - Stellplätze für Mobile - Anreise mit Auto (Zelten) - kreieren kein Mehrwert - Abfall	progressiv	
unbedeutend	Vögel, Tiere beobachten	Arbeitsplätze	8		x		3	klein	6	nein	6			- kreieren kein Mehrwert - Viel Material - kreieren kein Mehrwert	restriktiv	
unbedeutend	Bootshausnutzende	Vögel, Tiere beobachten	4			x	2	mittel	6	nein	6			- Gehen sorgfältig mit der Natur um	- Anreise mit Auto	restriktiv
unbedeutend	Hotelgäste, Wellness	Bootshausnutzende	8		x		3	klein	6	ja		6		- kreieren kein Mehrwert - Reisen mit dem Auto an	restriktiv	
unbedeutend	Ranger bzw. Gruppen für Führungen	Hotelgäste, Wellness	8		x	x	3	mittel	9	nein	9			- Generieren Wertschöpfung - Nutzen weitere Angebote - Sensibilisierung - Kommunikation - Ordnung	- Reisen mit dem Auto an - Haben Gepäck	progressiv
unbedeutend	Führungen	Ranger bzw. Gruppen für Führungen	8			x	3	klein	6	nein	6			- Anreise der Besuchenden	progressiv	
									155		65	90				

Aktueller Modalsplit je Schwerpunkt

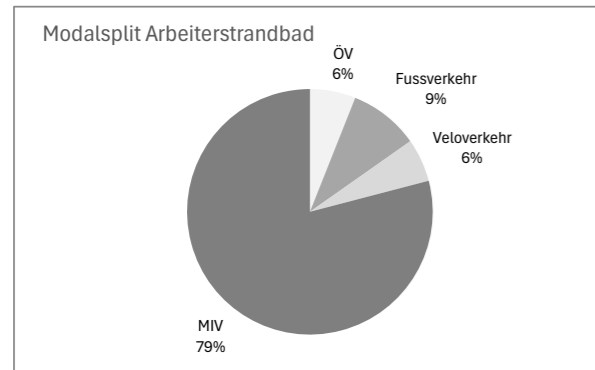
Anhang 3.1

Schwerpunkt Tennwil

Hotspot	Max. Auslastung (Personen)	Mehrfachbelegungsfaktor	Anzahl Besuchende pro Tag	Anzahl Spitzentage 2023	Tageswerte: Unter der Woche
Arbeiterstrandbad Tennwil	2000	1.3	2600		
Mitarbeitende	12	1	12		
Camping	266	1	266		
Spazieren, Tennwil	50	1	50		
Private Boote	178	1	178		
Reduktion für Mehrfachnutzung				-200	
Total	2506		2906		

Modalsplit

Verkehrsmittel	Anzahl PP	Mehrfachbelegungsfaktor	Belegungsgrad	Anzahl Gäste pro Tag	Anteil an Gesamtfrequenz in(%)
ÖV					
Buslinie 390	keine	-	-	175	6.0
Fussverkehr					
Total	keine	-	-	268	9.2
Veloverkehr					
Abstellplätze	40	1.6	1.03	65.92	
Wildabstellen	60	1.6	1.03	98.88	
Total	100			164.8	5.7
MIV					
Total	513	1.6	2.8	2298.24	79.1

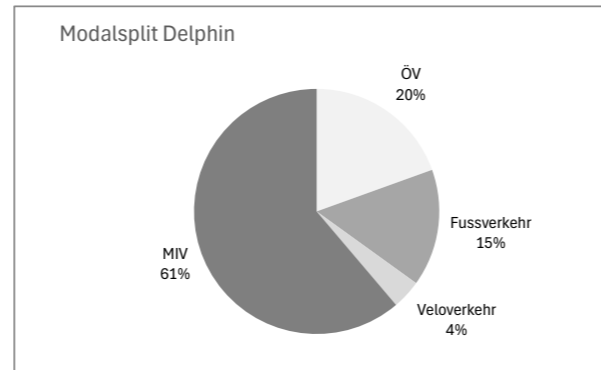


Schwerpunkt Delphin

Hotspot	Max. Auslastung (Personen)	Mehrfachbelegungsfaktor	Anzahl Besuchende pro Tag	Anzahl Spitzentage 2023	Tageswerte: Unter der Woche
Hotel, Restaurant Delphin	230	3	690		
Mitarbeitende	32	1	32		
Badehäuser	30	1	30		
Schiffahrt	300	1.15	345		
Private Boote	86	1	86		
Mitarbeitende	12	1	12		
Spazieren Seezopf	350	1.25	437.5		
Reduktion für Mehrfachnutzung				-350	
Total	1040		1282.5		

Modalsplit

Verkehrsmittel	Anzahl PP	Mehrfachbelegungsfaktor	Belegungsgrad	Anzahl Gäste pro Tag	Anteil an Gesamtfrequenz in(%)
ÖV					
Buslinie 340/390	keine	-	-	250	19.5
Fussverkehr					
Total	keine	-	-	198	15.5
Veloverkehr					
Abstellplätze	20	1.5	1.1	33	
Wildabstellen (*0.5)	10	1.5	1.1	16.5	
Total	30			49.5	3.9
MIV					
Total	327	1.2	2	784.8	61.2

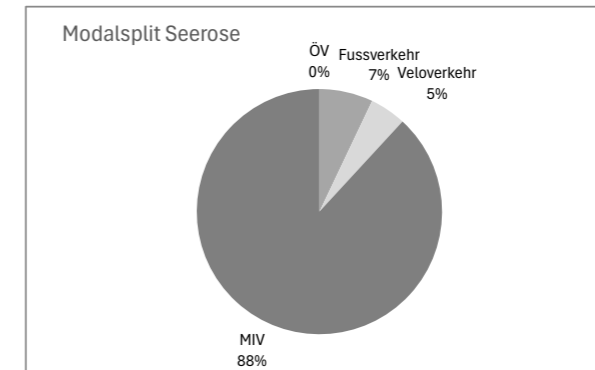


Schwerpunkt Seerose

Hotspot	Max. Auslastung (Personen)	Mehrfachbelegungsfaktor	Anzahl Besuchende pro Tag	Anzahl Spitzentage 2023	Tageswerte: Unter der Woche
Spazieren, Seerose	185	1	185		
Strandbad Seerose	2000	1.25	2500		
Schiffahrt	300	1.15	345		
Mitarbeitende	25	1	12		
Surfschule	25	1	25		
Bootsverleih	51	1.1	56.1		
Private Boote	3	1	3		
Hotel, Restaurant Seerose	250	4.8	1200		
Reduktion für Mehrfachnutzung				-450	
Total	2839		3876.1		

Modalsplit

Verkehrsmittel	Anzahl PP	Mehrfachbelegungsfaktor	Belegungsgrad	Anzahl Gäste pro Tag	Anteil an Gesamtfrequenz in(%)
ÖV					
	keine	-	-	0	0.0
Fussverkehr					
Total	keine	-	-	274	7.1
Veloverkehr					
Abstellplätze	80	1.5	1.03	123.6	
Wildabstellen (*0.5)	40	1.5	1.03	61.8	
Total	120			185.4	4.8
MIV					
Total	670	1.7	3	3417	88.2



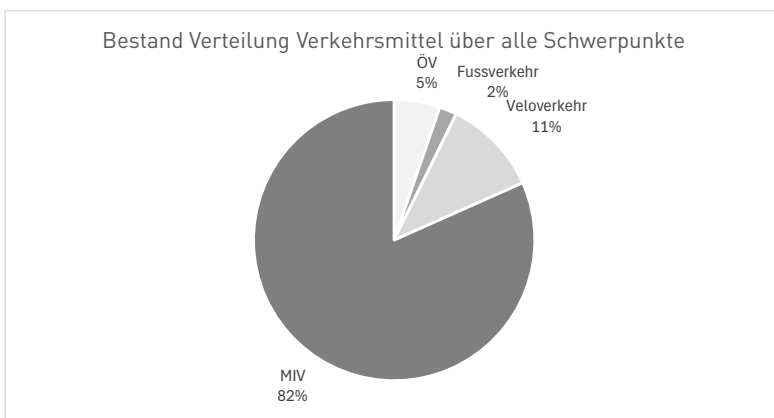
Aktueller Modalsplit alle Schwerpunkte

Anhang 3.2

Hotspot	Max. Auslastung (Personen)	Mehrfachbelegungsfaktor	Anzahl Besuchende pro Tag	Anzahl Spitzentage 2023	Tageswerte: Unter der Woche	Tageswerte: Am Wochenende	Anzahl PP Einzugsgebiet Hotspot
Arbeiterstrandbad Tennwil	2000	1.25	2500	6			525
Mitarbeitende	12	1	12				
Camping	333	1	333				
Spazieren, Tennwil	50	1	50				
Hotel, Restaurant Delphin	230	4	920	-	50-100	100-200	327
Mitarbeitende	32	1	32				
Hotel, Restaurant Seerose	250	4.8	1200				358
Mitarbeitende	25	1	25				
Spazieren, Seerose	185	1	185				
Strandbad Seerose	2000	1.25	2500				358
Spazieren, Seezopf	250	1.25	312.5				
Schiffahrt	600	1.15	689	4	374	588	0
Mitarbeitende	12	1	12				
Bootsstege	170	1	170				
Surfschule	25	1	25				
Badehäuser	15	1	30				
Bootsverleih	51	1.1	56.1				
Reduktion für Mehrfachnutzung			-1000				
Total	6240		8052				

Modalsplit

Verkehrsmittel	Anzahl PP	Mehrfachbelegungsfaktor	Belegungsgrad	Anzahl Gäste pro Tag	Anteil an Gesamtfrequenz in(%)
ÖV					
Buslinie 340+390	keine	-	-	425	5.3
Fussverkehr					
Total	keine	-	-	160	2.0
Veloverkehr					
Abstellplätze	360	1.5	1.1	594	
Wildabstellen (*0.5)	180	1.5	1.1	297	
Total	540			891	11.1
MIV					
Total	1644	1.6	2.5	6576	81.7



Zukunftsszenario Modalsplit alle Schwerpunkte

Anhang 3.3

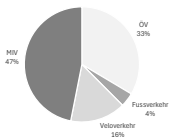
Hotspot	Max. Auslastung (Personen)	Mehrfachbelegungsfaktor	Anzahl Besuchende pro Tag	Anzahl Spitzentage 2023	Tageswerte, Unter der Woche	Tageswerte, Am Wochenende	Anzahl PP Einzugsgebiet Hotspot
Arbeiterstrandbad Tenwil	2000	1,25	2500	6			525
Mitarbeitende	12	1	12				
Camping	333	1	333				
Spazieren, Tenwil	50	1	50				
Hotel, Restaurant Delphin	230	4	920		50-100	100-200	327
Mitarbeitende	32	1	32				
Hotel, Restaurant Seerose	250	4,8	1200				358
Mitarbeitende	25	1	25				
Spazieren, Seerose	185	1	185				
Strandbad Seerose	2000	1,25	2500				358
Spazieren, Seezopf	250	1,25	312,5				
Schiffahrt	600	1,15	689	4	374	588	0
Mitarbeitende	12	1	12				
Bootsstege	170	1	170				
Surfschule	25	1	25				
Badehäuser	15	1	30				
Bootsverleih	51	1,1	56,1				
Reduktion für Mehrfachnutzung							-1000
Total	6240		8052				

Modalsplit

Verkehrsmittel	Anzahl PP	Mehrfachbelegungsfaktor	Belegungsgrad	Anzahl Gäste pro Tag	Anteil an Gesamtfrequenz in[%]	
ÖV						
Buslinie 340-390	keine	-	-	2700	33,5	<i>ÖV von 450 auf 2700 erhöht</i>
Fussverkehr						
Total	keine	-	-	322	4,0	
Veloverkehr						
Abstellplätze	340	1,5	1,1	594		
Wildabstellen (*0,5)	400	1,5	1,1	660		<i>Zusätzliche Velos von 180 auf 400 erhöht</i>
Total	740			1254	15,6	
MIV						
Total	944	1,6	2,5	3776	46,9	<i>Reduktion Überlauf - 700</i>

Annahme:
Überlaufparkplätze stehen langfristig nicht zur Verfügung (-600)

Zukunftsszenario Verteilung Verkehrsmittel über alle Schwerpunkte



Integrative Massnahme

Massnahmenblatt Konzept Freizeitverkehr Meisterschwanden	Erstellung Wendeschlaufe inkl. Haltestelle Seerose	Nummer 1
Beschrieb		
<p>Wird die betriebliche Optimierung im Sinne einer besseren Erschliessung des Hallwilersees mit dem Bus umgesetzt, ist eine Wendemöglichkeit sowie eine Haltestelle in Seenähe umzusetzen. Dieses Infrastrukturprojekt ist ein integrativer Teil der Hauptmassnahme ÖV. Die Standortevaluation einer Buswendeschlaufe hat ergeben, dass sich die Seerose dafür eignet. Zuständig für die Realisierung einer Buswendeschlaufe an Gemeindestrassen ist die Gemeinde selbst. Da im Kanton Aargau der Schiffsverkehr nicht als ÖV im Sinne des ÖVG verstanden wird, ist eine Erschliessungspflicht der Hallwilersee Schifffahrtsgesellschaft durch den strassengebundenen ÖV nicht gegeben. Für die Gemeinde und den Kanton besteht ein überwiegendes Interesse, die öffentlichen Seezugänge zu erschliessen und die Forderung, eine hindernisfreie Haltestelle zu errichten, umzusetzen. Der Gemeinde Meisterschwanden steht dafür das Instrument eines Erschliessungsplans (auch ausserhalb der Bauzone) zur Verfügung.</p>		
Konzeptziele _ Der öffentliche Verkehr übernimmt einen höheren Anteil am Gesamtverkehr. _ Die Anzahl der Besuchenden, welche mit dem Auto anreisen, wird etappenweise reduziert, damit die langfristig verfügbaren Parkierungskapazitäten ausreichen (Parkdruck minimieren). _ Die erarbeiteten Massnahmen sind ortsspezifisch auf die Gemeinde Meisterschwanden ausgerichtet. Die Massnahmen dienen als Vorbild für die anderen See-Gemeinden (Aufwärtskompatibilität).	Federführung _ Gemeinde	
Nr.	Vorgehensweise	Zuständigkeit
1.	Einfordern der Grundlagen für die Erstellung eines Erschliessungsplans beim Kanton. <i>Der Kanton unterstützt die Gemeinde bei der Erarbeitung des Erschliessungsplans und bei der Argumentation des nötigen öffentlichen Interesses.</i>	Gemeinde / Kanton
2.	Verfassen Factsheet zur Geltendmachung eines überwiegenden öffentlichen Interesses zur Schaffung eines Enteignungstitels.	Gemeinde / Kanton
3.	Vertiefung der Studien zur Wendeschlaufe in der Seerose bis Vorprojekt inkl. provisorische Haltestelle	Gemeinde / Kanton
4.	Erstellen Erschliessungsplan	Gemeinde / Kanton
5.	Beantragen und Durchführung Testbetrieb (Finanzierung Kanton) & erstellen provisorische Buswendeschlaufe (Finanzierung Gemeinde)	Gemeinde / Kanton
6.	Überprüfung Testbetrieb (3 Jahre)	Kanton, Sektion ÖV
7.	Bei positivem Testbetrieb – Aufnahme der Verbindung in den ordentlichen Fahrplan und erstellen definitiver Buswendeschlaufe.	Kanton Gemeinde
Abhängigkeiten Pumpwerk Seerose Drittprojekt ÖV-Studie Seetal Anpassungen öV-Haltestellen Gemeinde Meisterschwanden an BehiG Massnahmenblatt 3 (Parkplätze) Grundlagen Präsentation Planungsrechtliche Fragen Buswendeschlaufe Seerose 22.05.2025 (Departement Bau, Verkehr und Umwelt)		
Zeithorizont <input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> Langfristig <input type="checkbox"/> laufend	Kosten <input checked="" type="checkbox"/> tief <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> hoch	Priorität 1

Flankierende Massnahme

Massnahmenblatt Konzept Freizeitverkehr Meisterschwanden	Mobilitätskonzepte	Nummer 2
Beschrieb		
<p>Um den Freizeitverkehr am Hallwilersee besser zu steuern, soll die Bewilligung neuer Nutzungen nur noch erfolgen, wenn ein Mobilitätskonzept vorliegt. Dieses Konzept muss aufzeigen, wie die Nutzung den motorisierten Individualverkehr (MIV) steuert und welche Massnahmen vorgesehen sind, um die Anreise verstärkt auf den ÖV, das Velo oder den Fussverkehr zu lenken.</p> <p>Um die Massnahme umzusetzen sind verschiedene Ansätze möglich. Grundsätzlich verlangt die BNO Gemeinde, wie auch die BauV Kt.Aargau eine Bereitstellung von Parkplätzen gemäss VSS. Dies wird nur in wenigen Fällen möglich sein.</p> <p>Damit in jedem Fall ein Mobilitätskonzept eingefordert werden kann, muss die Gemeinde ihre Bau- und Nutzungsordnung entsprechend anpassen, dass neue Betriebe innerhalb des HSD zur Erlangung einer Baubewilligung ein Mobilitätskonzept vorlegen müssen.</p> <p>Soll nur über Baubewilligungen ein Mobilitätskonzept verlangt werden, kann dies über das BauG aufgegleist werden. § 32: «Bauten und Anlagen dürfen nur auf baureifen Grundstücken erstellt werden». Ein Grundstück gilt nur als baureif, wenn es ausreichend erschlossen ist. Mit einem Mobilitätskonzept wird dargelegt, wie die Erschliessung funktioniert und welche Massnahmen dafür ergriffen werden müssen damit das Strassennetz nicht übermässig belastet wird.</p> <p>Die folgenden Massnahmen werden in Zusammenhang mit der den örtlichen Problemen als zielführend erachtet und sollen jeweils geprüft werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kombitickets (öV) für Nutzungen, welche Eintrittspreise verlangen. – Genereller Rabatt für Reisende im öV bei der Nutzung von Leistungen am See – Einführung eines Bonus-/Malus Systems. Dieses müsste übergeordnet durch die Gemeinde definiert werden. Angebote, welche viel Verkehr generieren und keine Massnahmen mit genügender Wirkung umsetzen, sollen Beiträge leisten. Angebote, welche die Verlagerungsziele erreichen, sollen belohnt werden. 		
Konzeptziele		Federführung
<ul style="list-style-type: none"> – Der öffentliche Verkehr übernimmt einen höheren Anteil am Gesamtverkehr. – Die Anzahl der Besuchenden, welche mit dem Auto anreisen, wird etappenweise reduziert, damit die langfristig verfügbaren Parkierungskapazitäten ausreichen (Parkdruck minimieren). – Die erarbeiteten Massnahmen sind ortsspezifisch auf die Gemeinde Meisterschwanden ausgerichtet. Die Massnahmen dienen als Vorbild für die anderen See-Gemeinden (Aufwärtskompatibilität). 		<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinde
Nr.	Vorgehensweise	Zuständigkeit
1.	Anpassung BNO (<i>Gesuchsunterlagen für gewerbliche Angebote innerhalb des HSD müssen ein Mobilitätskonzept inkl. Monitoring&Controlling aufweisen</i>)	Gemeinde
2.	Vor der Bewilligungserteilung ist ein detailliertes Mobilitätskonzept einzufordern.	Gemeinde
3.	Prüfung des Mobilitätskonzepts auf Vollständigkeit, Machbarkeit und Wirksamkeit der vorgeschlagenen Massnahmen zur Verkehrslenkung.	Gemeinde
4.	Gegebenenfalls werden weitere Fachstellen einbezogen (z. B. Kanton, ÖV-Betreiber, Naturschutzverbände).	Fachstellen
5.	Die Gemeinde erteilt die Bewilligung nur, wenn das Mobilitätskonzept den Anforderungen entspricht.	Gemeinde
6.	Kontrolle und Monitoring: Nach Umsetzung wird die Wirkung der Massnahmen überprüft und gegebenenfalls angepasst. Gegebenenfalls durchsetzen des Bonus-/Malusystems.	Gemeinde

Flankierende Massnahme

<i>Ein Monitoring soll so gestaltet sein, dass auf Seiten Gemeinde kein Zusatzaufwand entsteht.</i>		
Abhängigkeiten <ul style="list-style-type: none">– Erstellung Wendeschlaufe inkl. Haltestelle Seerose– Veloabstellplätze– Ausbau Freizeitinfrastruktur		
Grundlagen <ul style="list-style-type: none">– Gemeinde BNO § 24 (Verweis VSS)– Kanton BauG § 32– Kanton BauV Kap.8 § 41 f		
Zeithorizont <input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> Langfristig <input type="checkbox"/> laufend	Kosten <input checked="" type="checkbox"/> tief <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch	Priorität 1

Flankierende Massnahme

Massnahmenblatt Konzept Freizeitverkehr Meisterschwanden	Parkraumkonzept	Nummer 3
Beschrieb		
<p>In Meisterschwanden hat sich der Druck auf Parkplätze am Hallwilersee an schönen Tagen kontinuierlich verstärkt. Wild- und rechtswidriges Parkieren führen regelmässig zu Sicherheitsdefiziten, wie die Blockierung von Rettungsgassen. Direkt bei den drei zentralen Schwerpunkten am See ist die Gemeinde nicht Eigentümerin der Parkflächen, wodurch der Handlungsspielraum eingeschränkt ist. Vor diesem Hintergrund soll ein verbindliches Parkierungskonzept für die Parkplätze erarbeitet werden. Ziel ist es, gemeinsam mit allen Betreibenden von Parkflächen eine einheitliche Strategie zu entwickeln, welche sowohl die Besucherströme steuert als auch den organisatorischen Aufwand für die Betreibenden langfristig reduziert. Die Gemeinde übernimmt die Erarbeitung des Konzepts, gegebenenfalls unter Auftrag an ein externes Büro, und richtet dafür eine Projektgruppe ein, in der alle wesentlichen Akteure vertreten sind. So wird sichergestellt, dass die Bedürfnisse der verschiedenen Interessensgruppen berücksichtigt und praktikable Lösungen umgesetzt werden können. Die Bewirtschaftung der Parkplätze sowie die Verkehrslenkung werden als zentrale Bausteine in den Massnahmenblättern 3.1 und 3.2 weiter präzisiert.</p>		
Konzeptziele <ul style="list-style-type: none"> – Der öffentliche Verkehr übernimmt einen höheren Anteil am Gesamtverkehr. – Die Anzahl der Besuchenden, welche mit dem Auto anreisen, wird etappenweise reduziert, damit die langfristig verfügbaren Parkierungskapazitäten ausreichen (Parkdruck minimieren). – Die Offenhaltung der Rettungswege zum See ist jederzeit gewährleistet. – Die rechtliche Situation der Parkplätze ist bereinigt. – Die erarbeiteten Massnahmen sind ortsspezifisch auf die Gemeinde Meisterschwanden ausgerichtet. Die Massnahmen dienen als Vorbild für die anderen See-Gemeinden (Aufwärtskompatibilität). 	Federführung <ul style="list-style-type: none"> – Gemeinde 	
Nr.	Vorgehensweise	Zuständigkeit
1.	Parkierungskonzept erstellen: <ul style="list-style-type: none"> – Festlegung von Zonierungen entlang des Sees (z. B. Hotspots vs. Nebenbereiche, Überlaufparkplätze) – Festlegung von Tarifen, Ausnahmen, Abgeltungen – Vgl. Konzept Bericht Kap. 2.3.2 – Aktive Aufhebung von rechtlich nicht gesicherten (Überlauf-)Parkplätzen (in Abhängigkeit zur Umsetzung der Hauptmassnahme) 	Gemeinde / Private
2.	Gespräche und Verhandlungen über Nutzungsrechte, Kooperationen und Vertragsbedingungen.	Gemeinde / Private
3.	Optionales Monitoring: Regelmässige Auswertung von Parkraumauslastung, Wildparken, Verkehrsstörungen und Nutzerzufriedenheit. Anpassung der Gebühren, Zonierungen und Massnahmen basierend auf den Ergebnissen.	Gemeinde / Private
Abhängigkeiten		
<ul style="list-style-type: none"> – Massnahmenblätter 3.1 Bewirtschaftung / 3.2 Verkehrslenkung – Verfügbare Flächen resp. Reduktion von Überlaufparkplätzen – Mitwirkung privater Eigentümerschaften – Zeigt das Konzept auf, dass die Preise über die Tarife gemäss <i>Reglement über das Parkieren von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund</i> der Gemeinde angehoben werden müssen, ist zusätzlich eine Anpassung des Reglements vorzunehmen (aktuell max. 2.50 CHF/h). 		
Zeithorizont	Kosten	Priorität
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> Langfristig <input checked="" type="checkbox"/> laufend	<input checked="" type="checkbox"/> tief <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch	1

Flankierende Massnahme

Massnahmenblatt Konzept Freizeitverkehr Meisterschwanden	Parkraumkonzept: Bewirtschaftung	Nummer 3.1
Beschrieb		
<p>Als zentraler Bestandteil des Parkierungskonzepts ist der Parkraum zu bewirtschaften. Bereits heute erfolgt eine Bewirtschaftung der Abstellplätze, teils mit unterschiedlichen Systemen. Alle angewendeten Systeme weisen einen hohen Aufwand für die Kontrolle auf. In enger Abstimmung mit den Forderungen aus dem Parkraumkonzept (3.1) soll sichergestellt werden, dass möglichst ein einheitliches System angewendet wird.</p> <p>Die monetäre Steuerung entfaltet eine Lenkungswirkung, indem die Nachfrage nach Parkplätzen über die Tarife gesteuert wird. Dafür ist ein Tarifmodell zu entwickeln, welches zeitlich und räumlich abgestuft ist und mit dem gewählten System für die Parkraumbewirtschaftung umgesetzt werden kann. In einem ersten Schritt eignen sich Sommer- und Wintertarife; diese können bei Bedarf weiter verfeinert werden und auch für Feiertage weiter erhöhte Tarife vorsehen. Eine Unterscheidung der Tarife in Abhängigkeit der Nähe zum See ist in Meisterschwanden eher sekundär, möglicherweise bei der Erweiterung des Tarifsystems auf andere Gemeinden mit aufzunehmen.</p> <p>Heute wird eine Vielzahl an Systemen angeboten, welche verschiedene Vorzüge aufweisen.</p> <p>Folgend aufgeführt finden sich gängige Systeme, wie sie aktuell in der Schweiz eingeführt werden.</p> <p>Ticketautomat, ohne Schranke, mit, wahlweise durch eintippen des Kennzeichens oder Hinterlegung des gültigen Tickets hinter der Windschutzscheibe. System kann mit Apps kombiniert werden (Parking Pay, EasyPark) Anbieter: Taxomex / Skidata Heutiges System, weist einen hohen Kontrollaufwand auf, führt zu keinem Rückstau durch Ticketziehen. Das System erlaubt keine Echtzeitangabe der Auslastung des Parkplatzes.</p> <p>Schranke mit Ticketziehen, Bezahlung am Automat Anbieter: Skidata, SignalAG, Schenk-Systeme Bekanntes System relativ platzintensiv, da vor dem Automaten eine längere gerade Zu-/und Wegfahrt bereitgestellt werden muss. Bei Problemen kann Rückstau vor der Schranke entstehen, Schranken werden immer wieder mal umgefahren. Das System kann mit einer interaktiven Verkehrslenkung kombiniert werden.</p> <p>Free-Flow, kamerabasierte Erfassung der Kennzeichen bei der Einfahrt, Bezahlösungen via App, Automat oder Online. Anbieter: Digitalparking, Wemolo, Mobility Hub Parkservice, Peter Park, Schenk-Systeme Das System funktioniert ohne Schranke und ist dadurch schneller. Das System eignet sich auch in Kombination mit dem öV. Berechtigte Fahrzeuge können in einer Datenbank «freigeschaltet werden». Das System benötigt weniger Infrastruktur als ein Schrankensystem. Das System steht vielerorts vor der Einführung und wird sich in den nächsten Jahren etablieren (Bsp. MigrosAare). Das System hat Probleme bei der Erfassung, wenn die Kontrollschilder schmutzig oder sehr alt sind. Das System kann mit einer interaktiven Verkehrslenkung kombiniert werden.</p> <p>Reservierung, Parkplätze können im Voraus digital reserviert werden. Beispiel: Flughafen-Zuerich, Besuchende können über eine App oder eine Online-Plattform (z. B. ParkingPay, EasyPark oder eine speziell entwickelte Lösung) vor der Anreise einen Parkplatz auswählen und bezahlen. Am Zielort erfolgt die Kontrolle digital anhand der Kontrollschilder oder über einen QR-Code.</p> <p>Alle Systeme erfordern Pflege und Aufwand beim Eintreiben von ausstehenden Bussen. Alle Anbieter haben Angebote für das Abwickeln dieser Leistungen. Des Weiteren könnte in Erwägung gezogen werden, ein Rückerstattungssystem für Parkgebühren einzuführen. Besuchende, die eine Leistung am See in Anspruch nehmen – etwa ein Mittagessen im Restaurant, eine Übernachtung im Hotel oder ein Kurs besuchen – erhalten ihre Parkgebühren ganz oder teilweise zurückerstattet. Die Abwicklung kann ebenfalls digital erfolgen und mit den Systemen zur Erhebung der Parkgebühren kombiniert werden. Alternativ ist auch eine manuelle Lösung (Stempel oder Rückvergütung an der Kasse) möglich.</p>		

Flankierende Massnahme

Konzeptziele – Die Anzahl der Besuchenden, welche mit dem Auto anreisen, wird etappenweise reduziert, damit die langfristig verfügbaren Parkierungskapazitäten ausreichen (Parkdruck minimieren). – Die Offenhaltung der Rettungswege zum See ist jederzeit gewährleistet. – Die erarbeiteten Massnahmen sind ortsspezifisch auf die Gemeinde Meisterschwanden ausgerichtet. Die Massnahmen dienen als Vorbild für die anderen See-Gemeinden (Aufwärtskompatibilität).		Federführung – Gemeinde												
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Nr.</th> <th>Vorgehensweise</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>Nach erstellen des Parkraumkonzepts – Besichtigung mehrerer Systeme im Einsatz – Wahl eines Systems </td> <td>Gemeinde / Private</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>Anpassung Reglemente Gemeinde.</td> <td>Gemeinde</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>Erwerb Parkplatzbewirtschaftungssystem und Einführung</td> <td>Gemeinde / Private</td> </tr> </tbody> </table>			Nr.	Vorgehensweise	Zuständigkeit	1.	Nach erstellen des Parkraumkonzepts – Besichtigung mehrerer Systeme im Einsatz – Wahl eines Systems	Gemeinde / Private	2.	Anpassung Reglemente Gemeinde.	Gemeinde	3.	Erwerb Parkplatzbewirtschaftungssystem und Einführung	Gemeinde / Private
Nr.	Vorgehensweise	Zuständigkeit												
1.	Nach erstellen des Parkraumkonzepts – Besichtigung mehrerer Systeme im Einsatz – Wahl eines Systems	Gemeinde / Private												
2.	Anpassung Reglemente Gemeinde.	Gemeinde												
3.	Erwerb Parkplatzbewirtschaftungssystem und Einführung	Gemeinde / Private												
Abhängigkeiten – Parkraumkonzept – Buswendeschlaufe – Kommunikationsmassnahmen – Allenfalls bestehende Vereinbarungen zwischen den Parkplatzbetreibern														
Zeithorizont <input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> Langfristig <input type="checkbox"/> laufend		Kosten <input type="checkbox"/> tief <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> hoch												
		Priorität 1												

Flankierende Massnahme

Massnahmenblatt Konzept Freizeitverkehr Meisterschwanden	Parkraumkonzept: Verkehrslenkung	Nummer 3.2																		
Beschrieb																				
<p>Fahrzeuglenkende sollen frühzeitig über freie Parkplätze informiert werden. Bei Vollbelegung soll eine frühzeitige Information an den Einfallsachsen erfolgen (Analog Skigebieten). Eine frühzeitige Information gibt den Anreisenden mehr Zeit sich für eine Alternative zu entscheiden.</p> <p>Eine Vorinformation über die Auslastung der Parkplätze kann bereits ab Villmergen, Seon, Hitzkirch, Mosen, Schongau erfolgen. Wenn alle Seegemeinden mitwirken, können weitere Strecken folgen: Reinach, Emmensee, Teufenthal.</p> <p>Signalisationsmassnahmen können in einer ersten Phase mit Plakatständern umgesetzt werden.</p>																				
Konzeptziele	Federführung Konzept																			
<ul style="list-style-type: none"> – Der öffentliche Verkehr übernimmt einen höheren Anteil am Gesamtverkehr. – Die Anzahl der Besuchenden, welche mit dem Auto anreisen, wird etappenweise reduziert, damit die langfristig verfügbaren Parkierungskapazitäten ausreichen (Parkdruck minimieren). – Die Offenhaltung der Rettungswege zum See ist jederzeit gewährleistet. – Die rechtliche Situation der Parkplätze ist bereinigt. – Die erarbeiteten Massnahmen sind ortsspezifisch auf die Gemeinde Meisterschwanden ausgerichtet. Die Massnahmen dienen als Vorbild für die anderen See-Gemeinden (Aufwärtskompatibilität). 	<ul style="list-style-type: none"> – LLS <p>Federführung Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> – Gemeinde 																			
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 5%;">Nr.</th> <th style="width: 65%;">Vorgehensweise</th> <th style="width: 30%;">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">1.</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> – Planung der Beschilderung und der digitalen Systeme zur Verkehrslenkung insb. auf übergeordneten Strassen <i>Dabei ist sicherzustellen, dass die Anforderungen der Datenschnittstelle mit dem gewählten Parkplatzbewirtschaftungssystem funktioniert.</i> </td> <td>Gemeinde / Kanton (Eigentümer: Umsetzung) LLS (Koordination)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2.</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> – Provisorische Umsetzung ab Sommer 2026 mit Plakaten </td> <td>Gemeinde / Kanton</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">3.</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> – Sichern Finanzierung, Ausschreibung, Umsetzung </td> <td>Gemeinde / Private</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">4.</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> – Übermittlung der Parkplatzverfügbarkeit in Echtzeit (Anzeigetafeln, App, Webseite) </td> <td>Private / Gemeinde</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">5.</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> – Einsatz Verkehrsdienst (bestehend) </td> <td>Gemeinde</td> </tr> </tbody> </table>			Nr.	Vorgehensweise	Zuständigkeit	1.	<ul style="list-style-type: none"> – Planung der Beschilderung und der digitalen Systeme zur Verkehrslenkung insb. auf übergeordneten Strassen <i>Dabei ist sicherzustellen, dass die Anforderungen der Datenschnittstelle mit dem gewählten Parkplatzbewirtschaftungssystem funktioniert.</i> 	Gemeinde / Kanton (Eigentümer: Umsetzung) LLS (Koordination)	2.	<ul style="list-style-type: none"> – Provisorische Umsetzung ab Sommer 2026 mit Plakaten 	Gemeinde / Kanton	3.	<ul style="list-style-type: none"> – Sichern Finanzierung, Ausschreibung, Umsetzung 	Gemeinde / Private	4.	<ul style="list-style-type: none"> – Übermittlung der Parkplatzverfügbarkeit in Echtzeit (Anzeigetafeln, App, Webseite) 	Private / Gemeinde	5.	<ul style="list-style-type: none"> – Einsatz Verkehrsdienst (bestehend) 	Gemeinde
Nr.	Vorgehensweise	Zuständigkeit																		
1.	<ul style="list-style-type: none"> – Planung der Beschilderung und der digitalen Systeme zur Verkehrslenkung insb. auf übergeordneten Strassen <i>Dabei ist sicherzustellen, dass die Anforderungen der Datenschnittstelle mit dem gewählten Parkplatzbewirtschaftungssystem funktioniert.</i> 	Gemeinde / Kanton (Eigentümer: Umsetzung) LLS (Koordination)																		
2.	<ul style="list-style-type: none"> – Provisorische Umsetzung ab Sommer 2026 mit Plakaten 	Gemeinde / Kanton																		
3.	<ul style="list-style-type: none"> – Sichern Finanzierung, Ausschreibung, Umsetzung 	Gemeinde / Private																		
4.	<ul style="list-style-type: none"> – Übermittlung der Parkplatzverfügbarkeit in Echtzeit (Anzeigetafeln, App, Webseite) 	Private / Gemeinde																		
5.	<ul style="list-style-type: none"> – Einsatz Verkehrsdienst (bestehend) 	Gemeinde																		
Abhängigkeiten																				
<ul style="list-style-type: none"> – Parkraumkonzept /-bewirtschaftung – Task-Force Verkehr (Ausweitung auf alle Seegemeinden) 																				
Zeithorizont	Kosten	Priorität																		
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> Langfristig <input type="checkbox"/> laufend	<input type="checkbox"/> tief <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> hoch	3																		

Flankierende Massnahme

Massnahmenblatt Konzept Freizeitverkehr Meisterschwanden	Regionales Velonetz	Nummer 4.1
Beschrieb		
<p>Um Schwachstellen im Netz aufzuzeigen, eignet sich das etablierte und standardisierte Verfahren RSI (road safety inspection). Dieses Verfahren kann in Kombination mit einer Analyse für den Fussverkehr von einer Fachperson durchgeführt werden. Die Sicherheitsdefizite sind nach Möglichkeit zu beseitigen, sodass die Veloinfrastruktur auch Personen anspricht, welche sich unsicherer fühlen beim Benutzen des Velos als Verkehrsmittel (Kinder, ältere Personen etc.).</p> <p>Um die Anbindung an das übergeordnete Velo- und Wanderwegnetz zu gewährleisten, soll die Wegleitung mittels Signalisationen und Markierungen verbessert werden.</p>		
Konzeptziele	Federführung Konzept	
<ul style="list-style-type: none"> – Die Anzahl der Besuchenden, welche mit dem Auto anreisen, wird etappenweise reduziert, damit die langfristig verfügbaren Parkierungskapazitäten ausreichen (Parkdruck minimieren). – Die erarbeiteten Massnahmen sind ortsspezifisch auf die Gemeinde Meisterschwanden ausgerichtet. Die Massnahmen dienen als Vorbild für die anderen See-Gemeinden (Aufwärtskompatibilität). 	<ul style="list-style-type: none"> – LLS <p>Federführung Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> – Gemeinde 	
Nr.	Vorgehensweise	Zuständigkeit
1.	Erfassung der Sicherheitsdefizite mittels RSI & Beseitigung	Gemeinde
2.	Signalisierung und Auffindbarkeit mit Wegweisern, Beschilderung, Zeitangaben verbessern. Insbesondere die Signalisation in benachbarte Gemeinde ist zu verbessern (Fahrwangen, Sarmentorf, Wohlen etc.)	Gemeinde / Private
3	Fokus auf Anschlüsse an übergeordnetes Velonetz: Anpassungen an Übergängen vornehmen, damit die Verkehrssicherheit gewährleistet ist	Gemeinde
Abhängigkeiten		
<ul style="list-style-type: none"> – Kommunikationsmassnahmen 		
Zeit	Kosten	Priorität
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> Langfristig <input type="checkbox"/> laufend	<input type="checkbox"/> tief <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch	3

Flankierende Massnahme

Massnahmenblatt Konzept Freizeitverkehr Meisterschwanden	Veloabstellplätze	Nummer 4.2
Beschrieb		
<p>Langfristig werden aus rechtlichen Gründen rund 665 Parkfelder für PKW über alle Schwerpunkte hinweg nicht mehr zur Verfügung stehen. Bei gleichbleibendem Aufkommen der Besuchenden bedeutet dies, dass rund 2'700 Personen statt mit dem Auto mit dem öffentlichen Verkehr, dem Velo oder zu Fuss an den See reisen werden. In Zukunft wird mit einer Zunahme des Veloverkehrs um 5 Prozentpunkte auf ca. 400 Personen gerechnet.</p> <p>Heute steht nur rund die Hälfte der Abstellplätze zur Verfügung, welche zum Decken der Nachfrage gemäss Zukunftsszenario benötigt werden. Zudem zeigt die Potenzialanalyse (Vgl. Tab. 3; Bericht) und die zunehmende Verfügbarkeit von E-bikes, dass das Velo durchaus eine konkurrenzfähige Alternative zum eigenen Auto sein kann. Um dies zu stärken, sollen unter anderem qualitativ hochwertige Veloabstellplätze bereitgestellt werden. Diese sind eingangsnah, gut sichtbar und leicht auffindbar zu platzieren, idealerweise beim Haupteingang der Badeanstalten oder an guten Ausgangspunkten. Sie verfügen über ein Abstellsystem, sichere Abschliessmöglichkeiten, Beleuchtung, genügend Abstand (Vgl. Abhängigkeiten) zwischen den Velos sowie optionale Zusatzangebote wie Velopumpen oder Abstellflächen für grössere Velos (mit Anhänger). Die Zufahrt zu den Abstellplätzen ist niveaugleich und direkt an das bestehende Velonetz angeschlossen. Ein Wegweisungssystem soll die Orientierung verbessern.</p> <p>Da es sich bei den Seezugängen um spezielle Nutzungen handelt, welche bei schlechtem Wetter wenige Personen anziehen, ist die Anzahl gedeckter Abstellplätze gering zu halten.</p>		
Konzeptziele	Federführung	
<ul style="list-style-type: none"> – Die Anzahl der Besuchenden, welche mit dem Auto anreisen, wird etappenweise reduziert, damit die langfristig verfügbaren Parkierungskapazitäten ausreichen (Parkdruck minimieren). – Die erarbeiteten Massnahmen sind ortsspezifisch auf die Gemeinde Meisterschwanden ausgerichtet. Die Massnahmen dienen als Vorbild für die anderen See-Gemeinden (Aufwärtskompatibilität). 	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinde 	
Nr.	Vorgehensweise	Zuständigkeit
1.	Festlegen der Anzahl benötigter Veloabstellplätze pro Seezugang (Total 400)	Gemeinde
2.	Ermittlung der notwendigen Flächen und Platzierungsvorschlag (Evtl. Verankerung in Planungsinstrumenten, wie z.B. Sondernutzungsplänen)	Gemeinde
3.	Planung Abstellsystem inkl. Zusatzservices (Velopumpe, Lademöglichkeiten etc.)	Private
Abhängigkeiten		
<ul style="list-style-type: none"> – Kommunikationsmassnahmen – Ausbau Freizeitinfrastruktur – Mobilitätskonzepte – Buswendeschleife (Wegfall einzelner Parkfelder zugunsten der Velos) – Parkraumkonzept (Wegfall einzelner Parkfelder zugunsten der Velos) 		
Grundlagen		
<ul style="list-style-type: none"> – Normen VSS 40 065 / VSS 40 066 – Veloparkierung, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 7, ASTRA 		
Zeit	Kosten	Priorität
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> Langfristig <input type="checkbox"/> laufend	<input type="checkbox"/> tief <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> hoch (Bei Landerwerb: hoch)	2

Flankierende Massnahme

Massnahmenblatt Konzept Freizeitverkehr Meisterschwanden	Fussverkehrsnetz	Nummer 5
Beschrieb		
<p>Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sollen bauliche Massnahmen zu Gunsten des Fussverkehrs umgesetzt werden. Dazu gehören unter anderem Mittelinseln, Trottoirs, sichere Übergänge und die Gewährleistung der Hindernisfreiheit. Ziel ist es, die Wege für Zufussgehende sicher, attraktiv und gut begehbar zu gestalten. Insbesondere an den Haupt-Seezugängen beim AST, Delphin und bei der Seerose ist darauf zu achten, dass die Fusswege eine hohe Qualität aufweisen. Heute steht für Zufussgehende beim Delphin und bei der Seerose jeweils ein Fussgängerlängsstreifen als Verkehrsfläche zur Verfügung. Diese Ausführung ist nur mit Markierungen umgesetzt, ohne das Trottoir baulich von der Fahrbahn zu trennen. Rechtlich gesehen, kommt diese Markierung jedoch einem Trottoir gleich. Um sich komfortabel begegnen zu können, ist eine Mindestbreite des Streifens von 1.80m empfohlen (VSS-Norm 640 075).</p> <p>Die Erstellung von Trottoirs sollen möglichst in Abstimmung mit Strassensanierungsprojekten ausgeführt werden, um Synergien nutzen zu können. Ein etabliertes und standardisiertes Verfahren zur Ermittlung von Sicherheitsdefiziten im Fussverkehr stellt das RSI dar.</p>		
Konzeptziele	Federführung	
<ul style="list-style-type: none"> – Die Anzahl der Besuchenden, welche mit dem Auto anreisen, wird etappenweise reduziert, damit die langfristig verfügbaren Parkierkapazitäten ausreichen (Parkdruck minimieren). – Die erarbeiteten Massnahmen sind ortsspezifisch auf die Gemeinde Meisterschwanden ausgerichtet. Die Massnahmen dienen als Vorbild für die anderen See-Gemeinden (Aufwärtskompatibilität). 	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinde 	
Nr.	Vorgehensweise	Zuständigkeit
1.	Erfassung der Sicherheitsdefizite mittels RSI	Gemeinde
2.	Festlegen von Massnahmen inkl. deren Prioritäten	Gemeinde
3.	Abstimmung mit anderen Infrastrukturmassnahmen in der Gemeinde	Gemeinde
4.	Umsetzung der Massnahmen	Gemeinde / Kanton
Abhängigkeiten		
<ul style="list-style-type: none"> – Buswendeschlaufe (<i>Die Erstellung der Buswendeschlaufe erlaubt eine Gestaltung, welche auch die Bedürfnisse des Fussverkehrs berücksichtigt</i>). – Investitionsplan Strasse der Gemeinde 		
Zeithorizont	Kosten	Priorität
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> Langfristig <input type="checkbox"/> laufend	<input type="checkbox"/> tief <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch	3

Flankierende Massnahme

Massnahmenblatt Konzept Freizeitverkehr Meisterschwanden	Ausbau Freizeitinfrastruktur	Nummer 6															
Beschrieb																	
<p>Die Nutzungsvielfalt am Hallwilersee führt dazu, dass Besuchende mit teilweise viel Gepäck/Material anreisen, um ihrer Aktivität nachzugehen. Dann ist das Auto sehr praktisch, weil das Handling einfach ist. Daher ist es sinnvoll, ein Angebot zu schaffen, womit Besuchende ihre Sportgeräte/Gepäck sicher und über längere Zeit lagern können. Dafür eignen sich beispielsweise Schliessfächer, SUP-Ständer o.ä. Wenn kein Gepäck mitgetragen werden muss, wird die Anreise mit dem ÖV oder dem Velo erleichtert.</p> <p>Die Gemeinde verfügt nicht über eigene Parzellen mit Seeanstoss, auf welchen Mietobjekte oder Schliessfächer angeboten werden können. Die Gemeinde kann die Betreiber über entsprechende Angebote informieren.</p>																	
Konzeptziele	Federführung																
<ul style="list-style-type: none"> _ Der öffentliche Verkehr übernimmt einen höheren Anteil am Gesamtverkehr. _ Die erarbeiteten Massnahmen sind ortsspezifisch auf die Gemeinde Meisterschwanden ausgerichtet. Die Massnahmen dienen als Vorbild für die anderen See-Gemeinden (Aufwärtskompatibilität). 	<ul style="list-style-type: none"> _ Gemeinde 																
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 5%;">Nr.</th> <th style="width: 70%;">Vorgehensweise</th> <th style="width: 25%;">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td> <p>Mit den Betreibern ermitteln, welche Lagerungsmöglichkeiten und Bewirtschaftungsformen für Besuchende sinnvoll sind (Schließfächer, SUP-Ständer, Cargovelos, Verleih versus privates Schliessfach). Produktvorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> _ Öffentliche Materialeihe (https://www.realsport.ch/de/fahigkeiten/equip) _ Verleih/Sharing von Cargobikes (https://www.carvelo.ch/wp-content/uploads/2025/09/DE_carvelo-fuer-Sponsoren.pdf) _ Saisonale Schliessfächer (https://www.schliessfach.com/anwendungen/saisonale-schliessfaecher) _ Verleih SUP (https://www.faltboot.ch/vermietung/mietstation-wohleibruecke/) </td> <td>Private</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>Standortwahl, Finanzierung und Betrieb der Infrastruktur</td> <td>Private</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>Genehmigungen</td> <td>Gemeinde</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>Beschilderung der Infrastruktur</td> <td>Gemeinde / Private</td> </tr> </tbody> </table>			Nr.	Vorgehensweise	Zuständigkeit	1.	<p>Mit den Betreibern ermitteln, welche Lagerungsmöglichkeiten und Bewirtschaftungsformen für Besuchende sinnvoll sind (Schließfächer, SUP-Ständer, Cargovelos, Verleih versus privates Schliessfach). Produktvorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> _ Öffentliche Materialeihe (https://www.realsport.ch/de/fahigkeiten/equip) _ Verleih/Sharing von Cargobikes (https://www.carvelo.ch/wp-content/uploads/2025/09/DE_carvelo-fuer-Sponsoren.pdf) _ Saisonale Schliessfächer (https://www.schliessfach.com/anwendungen/saisonale-schliessfaecher) _ Verleih SUP (https://www.faltboot.ch/vermietung/mietstation-wohleibruecke/) 	Private	2.	Standortwahl, Finanzierung und Betrieb der Infrastruktur	Private	3.	Genehmigungen	Gemeinde	4.	Beschilderung der Infrastruktur	Gemeinde / Private
Nr.	Vorgehensweise	Zuständigkeit															
1.	<p>Mit den Betreibern ermitteln, welche Lagerungsmöglichkeiten und Bewirtschaftungsformen für Besuchende sinnvoll sind (Schließfächer, SUP-Ständer, Cargovelos, Verleih versus privates Schliessfach). Produktvorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> _ Öffentliche Materialeihe (https://www.realsport.ch/de/fahigkeiten/equip) _ Verleih/Sharing von Cargobikes (https://www.carvelo.ch/wp-content/uploads/2025/09/DE_carvelo-fuer-Sponsoren.pdf) _ Saisonale Schliessfächer (https://www.schliessfach.com/anwendungen/saisonale-schliessfaecher) _ Verleih SUP (https://www.faltboot.ch/vermietung/mietstation-wohleibruecke/) 	Private															
2.	Standortwahl, Finanzierung und Betrieb der Infrastruktur	Private															
3.	Genehmigungen	Gemeinde															
4.	Beschilderung der Infrastruktur	Gemeinde / Private															
Abhängigkeiten																	
<ul style="list-style-type: none"> _ In Kommunikationsmassnahmen integrieren (Bekanntmachung) _ Mobilitätskonzepte 																	
Zeithorizont	Kosten	Priorität															
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> Langfristig <input type="checkbox"/> laufend	<input checked="" type="checkbox"/> tief <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch	3															

Flankierende Massnahme

Massnahmenblatt Konzept Freizeitverkehr Meisterschwanden	Kommunikationsmassnahmen	Nummer 7
Beschrieb		
<p>Kommunikationsmassnahmen sind ein zentrales Instrument zur Steuerung des Freizeitverkehrs und zur Sensibilisierung der Besuchenden am Hallwilersee. Sie ergänzen bauliche und organisatorische Massnahmen, indem sie Verhalten, Wahrnehmung und Entscheidungsprozesse der Verkehrsteilnehmenden beeinflussen. Für die Gemeinde Meisterschwanden ist die Kommunikation zudem ein wichtiges Werkzeug, um ortsspezifische Anliegen sichtbar zu machen und damit die überregionale Strahlkraft in einem positiven Sinn zu stärken. Eine gezielte, frühzeitige und wiederkehrende Kommunikation kann Besucherströme lenken, die Nutzung des öffentlichen Verkehrs fördern und Konflikte zwischen verschiedenen Nutzergruppen entschärfen. Aufgrund des breiten Angebots am See müssen auch die Kommunikationsmittel gezielt ausgewählt und miteinander kombiniert werden. Die Informationen müssen differenziert und breit gestreut verbreitet werden, um verschiedene Zielgruppen wirksam zu erreichen – von älteren Personen über Familien mit Kindern bis hin zu digitalaffinen Tagesausflügler*innen. Während klassische Medien wie Anschlagtafeln, lokale Zeitungen oder Flyer insbesondere ältere Bevölkerungsgruppen ansprechen, erreichen digitale Kanäle wie Social Media, Webseiten oder Push-Mitteilungen jüngere Zielgruppen und spontane Besuchende. Eine abgestimmte Mehrkanalstrategie erhöht die Reichweite, verbessert die Verständlichkeit der Botschaften und sorgt dafür, dass alle Besuchenden – unabhängig von Alter, Technikaffinität oder Herkunft – die relevanten Informationen rechtzeitig erhalten. Ziel ist es, die Besuchenden aktiv über Anreisemöglichkeiten, Parkplätze und deren Bewirtschaftung und nachhaltige Mobilitätsangebote zu informieren und sie so zu einer Alternative zum eigenen Auto zu motivieren. Damit leistet die Kommunikation einen entscheidenden Beitrag zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und seinen negativen Folgen. Fachlich ist zu empfehlen, die inhaltliche und gestalterische Ausarbeitung einem spezialisierten Kommunikationsbüro zu übertragen, das Erfahrung mit öffentlichen Kampagnen, Verkehrsprojekten und partizipativer Ansprache hat. Die Gemeinde und/oder der LLS definiert dabei die inhaltlichen Ziele und Zielgruppen, während das Büro die geeigneten Kanäle, Medien und Formate entwickelt. Durch abgestimmte Kommunikationsstrategien kann die Gemeinde als Vorbild auftreten und eine einheitliche Botschaft zur nachhaltigen Mobilität rund um den Hallwilersee vermitteln.</p> <p>Nachfolgende Beispiele zeigen, wie kommuniziert werden kann:</p> <p>Schwingfest Mollis: https://esaf2025.ch/anreise/ Zoo Zürich: https://www.zoo.ch/de/zoobesuch/anreise Swiss Bike Park: https://www.swissbikepark.ch/de/der-park/parkanlage Jucker Farm: https://www.juckerfarm.ch/hoferlebnis/juckerhof/#phase-rot Basel unterwegs: https://www.basel-unterwegs.ch/blog/kategorien/oev/#category-filter</p>		
Konzeptziele <ul style="list-style-type: none"> – Der öffentliche Verkehr übernimmt einen höheren Anteil am Gesamtverkehr. – Die Anzahl der Besuchenden, welche mit dem Auto anreisen, wird etappenweise reduziert, damit die langfristig verfügbaren Parkierungskapazitäten ausreichen (Parkdruck minimieren). – Die Offenhaltung der Rettungswege zum See ist jederzeit gewährleistet. – Die erarbeiteten Massnahmen sind ortsspezifisch auf die Gemeinde Meisterschwanden ausgerichtet. Die Massnahmen dienen als Vorbild für die anderen See-Gemeinden (Aufwärtskompatibilität). 	Federführung <ul style="list-style-type: none"> – LLS 	

Flankierende Massnahme

Nr.	Vorgehensweise	Zuständigkeit
0.	Sofortmassnahmen	Gemeinde / LLS
1.	Definieren der Ziele/Vorstellungen und des Budgets	Gemeinde
2.	Beizung möglicher Partner (Schiffahrt, Restaurants, Bad)	Gemeinde
3.	Erarbeiten eines Kommunikationskonzepts mit einer Kommunikationsagentur.	Gemeinde/Partner
4.	Priorisieren der Massnahmen	Gemeinde/Partner
5.	Umsetzung	Gemeinde/Partner
6.	Monitoring	Gemeinde/Partner
<p>Abhängigkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> _ Task-Force Verkehr _ Ausbau Freizeitinfrastruktur _ Verkehrslenkung <p>Grundlagen:</p> <p>Handbuch sanfte Mobilität: https://files.stv-fst.ch/staging/assets/kona_gast_handbuch_sanfte_mobilitat.pdf</p>		
<p>Zeithorizont</p> <p><input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> Langfristig <input checked="" type="checkbox"/> laufend</p>		<p>Kosten</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> tief <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch</p>
		<p>Priorität</p> <p>1</p>
<p>Sofortmassnahmen Gemeinde</p> <ul style="list-style-type: none"> _ Informationen zur Parkierungssituation auf verschiedenen Webseiten <ul style="list-style-type: none"> o Gemeindef Webseite o www.seelandtourismus.ch o Webseiten Badeanstalten o Webseiten Schiffahrt _ Vermittlung von Echtzeitinformationen <ul style="list-style-type: none"> o Bildschirme mit Abfahrtszeiten ÖV _ Einheitliche Kommunikation für Verkehrsdienst _ «Bulletin» zu Saisonbeginn mit wichtigsten Hinweisen zu Parkierungssituation (Bereitstellen für Partnerbetriebe) _ Lokale Medien nutzen _ Gespräche mit Partner am See sowie deren Sensibilisierung 		

Flankierende Massnahme

Massnahmenblatt Konzept Freizeitverkehr Meisterschwanden	Task-Force Verkehr-Hallwilersee	Nummer 8
Beschrieb		
<p>Zur besseren Koordination und Steuerung des Freizeitverkehrs am Hallwilersee soll eine Task Force Verkehr konstituiert werden. Diese soll eine enge Zusammenarbeit zwischen den Anrainergemeinden fördern, gemeinsame Strategien entwickeln und die Umsetzung von Verkehrs-, Parkierungs- und Mobilitätsmassnahmen über Gemeindegrenzen hinweg koordinieren. Ihr Ziel ist es, Synergien zwischen den Gemeinden zu schaffen, den Suchverkehr zu reduzieren und ungewollte Verlagerungseffekte frühzeitig zu erkennen und anzugehen.</p> <p>Nach Umsetzung ihrer Aufgaben kann die Task-Force aufgelöst und verbleibende Daueraufgaben an bestehende Organisationen übertragen werden.</p>		
Konzeptziele	Federführung	
<ul style="list-style-type: none"> _ Die erarbeiteten Massnahmen sind ortsspezifisch auf die Gemeinde Meisterschwanden ausgerichtet. Die Massnahmen dienen als Vorbild für die anderen See-Gemeinden (Aufwärtskompatibilität). 	<ul style="list-style-type: none"> _ LLS 	
Nr.	Vorgehensweise	Zuständigkeit
1.	Gründung der Task Force (TFV): Festlegung der Teilnehmenden (Gemeinden, ÖV-Betreiber, regionale Planungsverbände, Kantone)	LLS
2.	<p>Ausarbeiten der Zuständigkeiten, Aufgabenbereiche, Kompetenzen und Kommunikationswege.</p> <p>Mögliche Aufgaben sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> _ Sicherstellen, dass alle Seegemeinden über die gleichen Informationen bezüglich getroffener Massnahmen von Nachbargemeinden haben. _ Überkommunale Harmonisierung der Parkplatzgebühren _ Einheitliche Kommunikation Tourismus Hallwilersee _ Um den See koordinierte Verkehrslenkung _ Gemeinsame Lancierung von öV-Spezialtickets 	Gemeinden / Task-Force Verkehr
3.	Ansetzung Sitzungsraster (ca. 4x jährlich)	Vorsitz Task-Force Verkehr
4.	Nach Umsetzung der Massnahmen und Etablierung eines verträglichen Verkehrszustandes kann die Taskforce aufgelöst werden und verbleibende Daueraufgaben bestehenden Planungsorganisationen übergeben werden (bspw. LLS, Seeuferschutzkommission, Kanton, öV-Betreiber, Verkehrsverband).	Task-Force Verkehr
Abhängigkeiten		
<ul style="list-style-type: none"> _ Regionalplanungsgruppe Lebensraum Lenzburg Seetal (LLS) _ Landschaftsschutzverband Hallwilersee _ Verkehrsverband (Seetaltourismus) _ Kantone Luzern & Aargau 		
Zeithorizont	Kosten	Priorität
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> Langfristig <input checked="" type="checkbox"/> laufend	<input checked="" type="checkbox"/> tief <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch	1