
16. März 2016

Nr. 231/2016

**Reglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund
(Parkplatzreglement)
Planungsbericht
1. Lesung**

Abkürzungen / Glossar

LuzernPlus	Gemeindeverband Gemeinden Kanton Luzern
LuzernSüd	Gebietsmanagement Gemeinden Horw, Kriens, Luzern
LV	Langsamverkehr; Fuss- und Veloverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz Kanton Luzern
PBV	Planungs- und Bauverordnung Kanton Luzern
PP	Parkplatz; Abstellplatz für ein Fahrzeug
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute

Inhaltsverzeichnis

1	Aufbau Planungsbericht	4
2	Inhalte Parkplatzreglement	4
3	Ausgangslage	5
3.1	Grundkonzept Verkehr LuzernSüd als Basis	5
3.2	Bisherige Erfahrungen der Gemeinde Kriens.....	5
3.3	Regelungen in anderen Gemeinden.....	6
3.4	Ziele des neuen Parkplatzreglements Kriens	6
4	Gremien und Prozess	7
5	Fokusthemen	8
5.1	Gebietseinteilung und Reduktion nach Gebietstyp.....	8
5.2	Ersatzabgabepflicht und -höhe	16
5.3	Mobilitätskonzepte in Planungsprozessen	19
5.4	Ausfahrtsdosierungen	19
5.5	Abstellflächen für leichte Zweiräder.....	20
6	Würdigung des Gemeinderates	20
7	Antrag	20
8	Anhang	22
8.1	Quellenverzeichnis	22
8.2	Vergleich Varianten Ersatzabgabepflicht, drei Beispiele.....	22

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Agglomerationsprogramm Luzern 2. Generation (Massnahme MO-5, siehe Massnahmenblätter S.192: überkommunal koordiniertes Parkplatzreglement inkl. Bewirtschaftung) wird unter anderem die Vereinheitlichung der Parkplatzreglemente im Kanton Luzern gefordert. Diesem Auftrag kommt die Gemeinde Kriens mit vorliegendem Geschäft nach. Ein weiteres wichtiges Kriterium ist die Abstimmung von Siedlung und Verkehr, wie sie im Grundkonzept Verkehr LuzernSüd vorgesehen ist, sicherzustellen.

1 Aufbau Planungsbericht

Der vorliegende Planungsbericht umfasst folgende Themen:

- Erläuterung der Inhalte des Parkplatzreglements sowie Abgrenzung zu verwandten Themen (Kap. 2);
- Beleuchtung der Ausgangslage für die Überarbeitung des Parkplatzreglements mit Hinweisen zum übergeordneten Grundkonzept Verkehr LuzernSüd, den Erfahrungen mit dem bisherigen Parkplatzreglement und den daraus abgeleiteten Zielen für das neue Parkplatzreglement (Kap. 3);
- Übersicht über Erarbeitungsprozess und berücksichtigte Gremien (Kap. 4);
- Detaillierte Ausführungen zu Fokusthemen, die sich während der Erarbeitung als besonders zentral hervorgetan haben (Kap. 5).
- Politische Würdigung des Berichts durch den Gemeinderat (Kap. 6)
- Antrag an den Einwohnerrat (Kap. 7)

2 Inhalte Parkplatzreglement

Das Parkplatzreglement Kriens regelt die Erstellungspflicht von Abstellplätzen für Personewagen und andere Fahrzeuge (insbesondere auch Velos) bei der Errichtung, Erweiterung, dem Umbau oder der Zweckänderung von Bauten und Anlagen. Dazu werden Hinweise zur Berechnung des Normbedarfs je Nutzungsart gemacht sowie zulässige und erforderliche Reduktionen der Anzahl Abstellplätze in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessung oder anderer Bedingungen (namentlich bei Erstellung eines Mobilitätskonzepts) definiert. Zudem wird die Ersatzabgabepflicht und -höhe bei Nicht-Erstellung der verlangten Abstellplätze festgelegt und deren Verwendungsbereich umschrieben. Weiter wird die Möglichkeit von Ausfahrtdosierungen beschrieben sowie die Inhalte von Mobilitätskonzepten ausgeführt.

Nicht behandelt wird die Bewirtschaftung (Gebührenpflicht, Parkzeitbeschränkung) von Parkplätzen.

3 Ausgangslage

3.1 Grundkonzept Verkehr LuzernSüd als Basis

Den Rahmen für das Parkplatzreglement bilden die VSS Norm SN 640 281, das Musterreglement der Agglomerationsgemeinden von LuzernPlus und das Grundkonzept Verkehr LuzernSüd. LuzernSüd ist ein Teilprojekt des Gemeindeverbands LuzernPlus. Im Grundkonzept Verkehr LuzernSüd werden Grundsätze festgehalten, um die kommende Siedlungsentwicklung zu steuern. Dies bedingt insbesondere das verstärkte Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr sowie das Velo und das zu Fuss gehen. Zusammen mit der Attraktivitätssteigerung dieser Verkehrsmittel und der Bewirtschaftung von Parkplätzen bildet die Reduktion der Anzahl erstellter Parkplätze eine weitere wirksame Massnahme und wird im Agglomerationsprogramm Luzern 2. Generation (siehe Massnahme MO-5: überkommunal koordiniertes Parkplatzreglement inkl. Bewirtschaftung) gefordert.

Vorschriften über Parkplätze werden auf der kommunalen Ebene festgelegt. Im Sinne der Vereinfachung und Vereinheitlichung hat der Gemeindeverband LuzernPlus ein Musterreglement entworfen, das den Luzerner Agglomerationsgemeinden als Grundlage für die Aktualisierung der Parkplatzreglemente dienen soll. LuzernSüd hat dieses Musterreglement präzisiert. Das neue Parkplatzreglement der Gemeinde Kriens orientiert sich an diesen Empfehlungen und ergänzt gemeindespezifische Bedürfnisse.

3.2 Bisherige Erfahrungen der Gemeinde Kriens

Das bisherige Parkplatzreglement der Gemeinde Kriens stammt aus dem Jahr 1999. In diesem sind allfällige Reduktionen der Anzahl zu erstellender Parkplätze nur im Rahmen einer Einzelfallbeurteilung möglich. Es werden keine gebietsweisen Reduktionsbereiche ausgewiesen, welche sich beispielsweise an der Erschliessungsgüte durch den öffentlichen Verkehr auszeichnen. Weiter sind die Bezugsgrössen für die Berechnung des Normbedarfs und die Anforderungen an die Ausstattung der Abstellplätze zum Teil nicht mehr aktuell. Eine neue Regelung über das gesamte Gemeindegebiet - in Form eines aktualisierten Parkplatzreglements - wird gewünscht bzw. gefordert.

3.3 Regelungen in anderen Gemeinden

Das Parkplatzreglement der Stadt Luzern stammt aus dem Jahr 1986. Es beschreibt die Ermittlung des Normbedarfs sowie die zulässigen Reduktionen in Abhängigkeit von vier definierten Zonen (Zone I Altstadt; Zone II City; Zone III Cityrand und Zonen mit Gewerbe; Zone IV Wohnquartiere). Die Zonenzuteilung orientiert sich an der Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr, der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes und der Erstellungsschwierigkeit für Parkplätze. Im Einzelfall können abweichende Reduktionen oder Erhöhungen gewährt werden. Die Stadt Luzern kennt keine Ersatzabgabepflicht.

Die Gemeinde Ebikon hat das Musterreglement von LuzernPlus in die laufende Revision Nutzungsplanung integriert. Das Reglement wurde aufgeteilt in eine Verordnung und ein Reglement. Das Gesamtpaket der Revision ist aktuell in der Vorprüfung beim Kanton und in der öffentlichen Mitwirkung. Die Beratung des Reglements in der politischen Planungs-, Umwelt- und Energiekommission ist gemäss Aussagen der Bauabteilung der Gemeinde Ebikon ohne Einwände verlaufen; einzig die Höhe der Reduktionen in einzelnen Gebieten gab einige Diskussionen.

Die Nachbargemeinde Horw hat bereits letztes Jahr mit der Überarbeitung des bisherigen Reglements nach der Vorlage von LuzernPlus / LuzernSüd begonnen. Die inhaltliche Koordination und Abstimmung der beiden Reglemente ist zielführend.

3.4 Ziele des neuen Parkplatzreglements Kriens

Mit dem Parkplatzreglement werden folgende Ziele verfolgt:

- Steuern der gesetzten Ziele bezüglich Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (gemäss Grundkonzept LuzernSüd);
- Erstellen einer bedarfs- und ortsgerechten Anzahl an Abstellplätzen durch aktuelle Bezugsgrössen bei der Berechnung des Normbedarfs, Festlegen von ausgewiesenen Reduktionsgebieten und Ermöglichen von weitergehende Reduktionen im Rahmen von Mobilitätskonzepten;
- Koordinieren der Anwendung der Empfehlungen von LuzernSüd (LuzernPlus) mit den Nachbargemeinden;
- Festlegen von angepassten und gebietsbezogenen Ersatzabgaben.

4 Gremien und Prozess

Der Prozessablauf ist Abbildung 1 zu entnehmen.

Die Erarbeitung erfolgt durch die Projektleitung mit folgenden Mitgliedern:

- Stefan Oberer, Leiter Fachstelle Verkehr, Umwelt- und Sicherheitsdepartement
- Thomas Lustenberger, Abteilungsleiter Planungen / Baugesuche, Baudepartement
- Denise Belloli, Metron Verkehrsplanung AG
- Anna Hool, Metron Verkehrsplanung AG

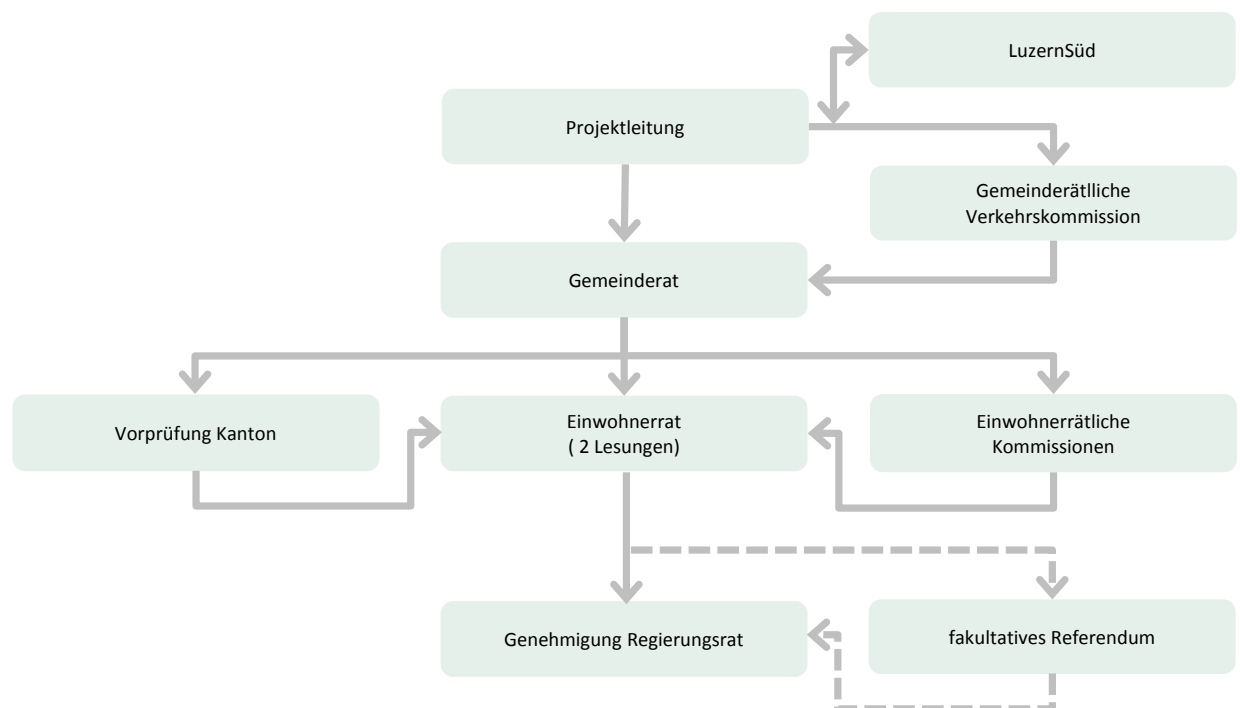


Abbildung 1: Prozessablauf.

5 Fokusthemen

5.1 Gebietseinteilung und Reduktion nach Gebietstyp

5.1.1 Sinn und Zweck der Gebietseinteilung und Reduktion

Der Normbedarf an Parkplätzen für Personenwagen ist im neuen Parkplatzreglement je Nutzungsart für eine vorgegebene Bezugsgrösse (z.B. Nutzfläche, Verkaufsfläche) festgelegt. Der Normbedarf entspricht gemäss Definition VSS der Parkplatznachfrage bei ausschliesslicher Anreise mit dem motorisierten Individualverkehr (d.h. Auto). Für betriebsnotwendige Fahrzeuge, die nicht gleichzeitig auch für den Arbeitsweg verwendet werden, kann ein zum Normbedarf zusätzlicher Parkplatzbedarf entstehen.

An vielen Orten, an welchen die Parkplatznachfrage vermindert ist oder aus anderen Gründen das öffentliche Interesse nach einem kleineren Parkplatzangebot besteht, ist die minimal zu erstellende und maximal erlaubte Parkplatzzahl standortgerecht zu reduzieren. Für eine einfache und transparente Anwendung des Parkplatzreglements wird die Gemeinde in Gebiete eingeteilt, für welche das zulässige Reduktionsspektrum in Prozentzahlen des Normbedarfs (z.B. 40 % - 100 %) angegeben wird. Für ein Bauvorhaben ist die tatsächlich zu erstellende Parkplatzzahl innerhalb dieses Reduktionsspektrums festzulegen. Investoren und Bauherren überlegen sich im Rahmen dieses Reduktionsspektrums, welche Anzahl von Parkplätzen für ihr Projekt angemessen und zielführend ist.

5.1.2 Hinweise und Vergleiche

SN 640 281 Angebot an Parkfeldern für Personenwagen

Die Reduktion der zu erstellenden Parkplätze in Abhängigkeit der örtlichen Verhältnisse wird auch in der gängigen VSS-Norm empfohlen. Dort wird eine Unterteilung in fünf so genannte Standort-Typen vorgeschlagen, welche sich an Bedienungshäufigkeit des ÖV und Anteil des Fuss- und Veloverkehrs orientiert (Tabelle 1). Die zumutbare Fussdistanz zu ÖV-Haltestellen liegt im Bereich von 300 - 500 m (häufig wird 300 m für Bushaltestellen und 500 m für Bahnstationen angewendet). Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs wird aufgrund der Siedlungsstruktur (z.B. kleinräumige Versorgungsstruktur) und der Art der Nutzung abgeschätzt; häufig wird hier auch die Topographie berücksichtigt.

Anteil LV am gesamten erzeugten Personenverkehr	Bedienungshäufigkeit des ÖV während der massgebenden Betriebszeit		
	≥ 4-mal pro Stunde	1...4-mal pro Stunde	Nicht mit ÖV erschlossen
> 50 %	A	B	C
25...50 %	B	C	D
< 25%	C	D	E

Tabelle 1: Unterteilung nach Standorttypen; Quelle: VSS 640 281.

Die VSS-Norm sieht vor, dass die Parkplatz-Richtwerte (entspricht in etwa dem Normbedarf) von Nicht-Wohnnutzungen entsprechend der Standort-Typen gemäss Tabelle 2 reduziert werden kann. Die VSS-Norm sieht keine systematische Reduktion für Wohnnutzungen vor, d.h. in der Regel werden für Wohnungen überall gleich viele Parkplätze erstellt, Ausnahmen sind in Spezialfällen (Alterswohnungen, autofreies Wohnen, etc.) vorgesehen.

Standort-Typ	Parkfelder-Angebot in % der Richtwerte	
	Minimum	Maximum
A	20	40
B	40	60
C	50	80
D	70	90
E	90	100

Tabelle 2: Reduktionsbereiche der Parkplatz-Richtwerte für Nicht-Wohnnutzungen in Abhängigkeit des Standort-Typs; Quelle: VSS 640 281.

LuzernPlus und LuzernSüd

Im Musterreglement von LuzernPlus wird eine Einteilung in fünf Gebiete (I, II, III, IV, V) vorgeschlagen, welche sich von den Standort-Typen in der VSS-Norm ableiten (Tabelle 3). Die vorgeschlagenen Reduktionsbereiche für die Gebiete entsprechen (mit kleinen Abweichungen) der VSS-Norm. LuzernPlus sieht - im Gegensatz zur VSS-Norm - eine systematisch Parkplatzreduktion für alle Nutzungen, inklusive Wohnnutzungen, vor. Im Gegensatz zum bisherigen Parkplatzreglement Kriens wird der Parkplatzbedarf beim Musterreglement anhand der Bezugsflächen der seit 01.01.2014 geltenden harmonisierten Baubestimmungen gemäss PBG berechnet.

Das Musterreglement sieht vor, dass im Einzelfall weitergehende Reduktionen möglich sind, insbesondere bei autofreien oder autoarmen Nutzungen.

Gebiet	Parkfelder-Angebot in % des Normbedarfs	
	Minimum	Maximum
I	0	40
II	40	60
III	50	80
IV	70	90
V	90	100

Tabelle 3: Reduktionsbereiche des Parkplatz-Normbedarfs für alle Nutzungen in Abhängigkeit des Gebiets; Quelle: Musterreglement LuzernPlus.

Die Reduktion von Parkplätzen ist ein zentrales Element im Grundkonzept LuzernSüd. Die Reduktion der Anzahl Parkplätze ist ein wirksames Instrument für die Steuerung des Verkehrsaufkommens durch den motorisierten Individualverkehr. LuzernSüd hat das Musterreglement von LuzernPlus entsprechend noch weiter verfeinert und sieht für die fünf vorgesehenen Gebiete eine stärkere und nach Nutzungen differenzierte Reduktion vor (Tabelle 4).

Eine nach Nutzungen differenzierte Reduktion hat den Vorteil, dass auf die Flexibilität der verschiedenen Nutzer bei der Verkehrsmittelwahl reagiert werden kann. Die angebotenen Reduktionsbereiche lassen zu, dass flexibel auf die Bedürfnisse verschiedener Bauprojekte reagiert werden kann und weniger Ausnahmegewilligungen notwendig sind. Die Gebiete I und II im Vorschlag von LuzernSüd entsprechen autofreien bis autoarmen Nutzungen.

Für Kriens macht LuzernSüd auch einen ersten groben Vorschlag für die Gebietszuteilung im Perimeter LuzernSüd. Dabei wird insbesondere der Raum rund um den Bahnhof Kriens Matenhof dem Gebiet I zugeordnet.

Parkfelder-Angebot in % des Normbedarfs						
Gebiet	Wohnen		Angestellte		Besucher / Kunden	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max
I	0	50	0	20	20	40
II	10	50	10	20	20	40
III	20	80	20	40	30	50
IV	20	80	20	60	40	60
V	40	100	40	80	60	100

Tabelle 4: Reduktionsbereiche des Parkplatz-Normbedarfs in Abhängigkeit der Nutzung und des Gebiets; Quelle: Grundkonzept Verkehr LuzernSüd.

Das Musterreglement von LuzernPlus sieht die Erstellung von Veloabstellplätzen zwingend vor. Die Verfeinerung von LuzernSüd sieht hier zusätzlich noch eine Erhöhung des Normbedarfs an Veloabstellplätzen in Abhängigkeit vom Gebiet vor (Tabelle 5), damit dem grösseren Aufkommen an Fuss- und Veloverkehr Rechnung getragen wird.

Veloabstellplätze-Angebot in % des Normbedarfs			
Gebiet	Wohnen	Angestellte	Besucher / Kunden
I	140	150	140
II	140	150	140
III	120	130	120
IV	100	110	100
V	100	100	100

Tabelle 5: Erhöhter Bedarf an Veloabstellplätzen in Abhängigkeit der Nutzung und des Gebiets; Quelle: Grundkonzept Verkehr LuzernSüd.

Stadt Luzern

In der Stadt Luzern erfolgt eine Reduktion nach Zone und Nutzergruppe (Tabelle 6). Es handelt sich um ein bereits älteres Reglement.

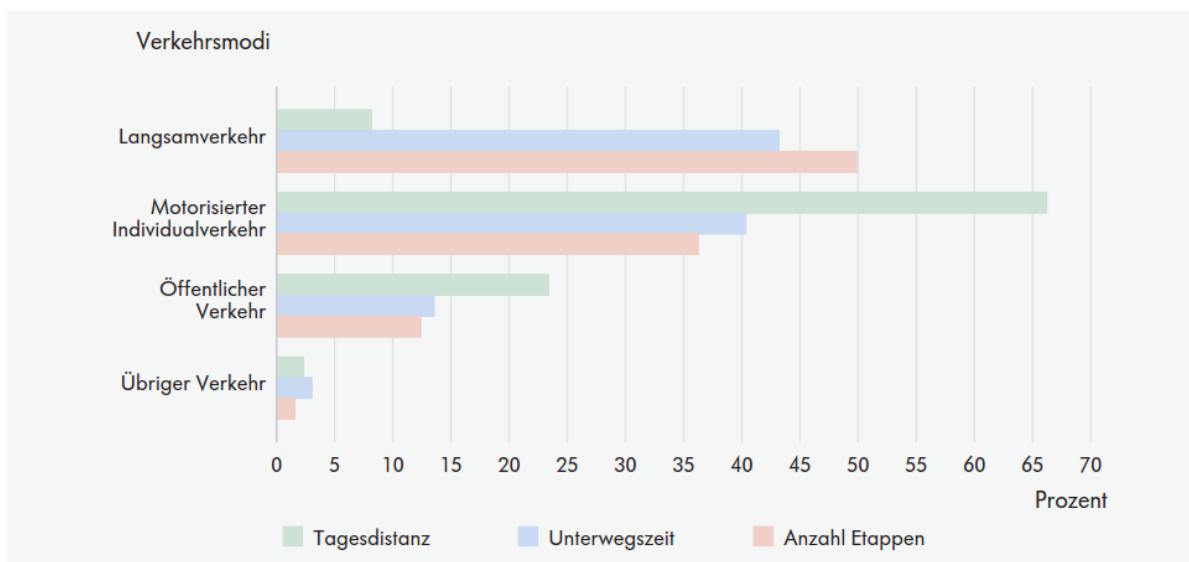
Zone	Parkfelder-Angebot in % des Normbedarfs					
	Wohnen		Angestellte		Besucher / Kunden	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max
I Altstadt	0	0	0	0	0	0
II City	0	50	0	40	0	20
III Cityrand / Zonen mit Gewerbe	30	70	20	60	10	50
IV Wohn-gebiete	80	100	50	100	50	100

Tabelle 6: Reduktionsbereiche des Parkplatz-Normbedarfs in Abhängigkeit der Nutzung und der Zone; Quelle: Parkplatzreglement Stadt Luzern.

Modal Split, Anteil Fuss- und Radverkehr

Bei der Gebieteinteilung ist die Verkehrsmittelwahl in den jeweiligen Gebieten zu berücksichtigen. Eine besondere Herausforderung ist dabei die Abschätzung des Anteils des Fuss- und Radverkehrs. Hinweise dazu gibt der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Obwohl der Langsamverkehr nur knapp 8 % der Tagesdistanz ausmacht, werden im schweizweiten Durchschnitt fast 50 % der Etappen zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt (Abbildung 2). Dabei ist jedoch zu beachten, dass weder die Tagesdistanz noch die Anzahl Etappen für die Bemessung des Parkplatzbedarfs genügend aussagekräftige Grössen sind. Relevant zur Ermittlung des Langsamverkehrsanteils sind die Anzahl Wege, die zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden (Abbildung 3).

11G-3.01 Modalsplit 2010
Kanton Luzern



B11_G11

LUSTAT Statistik Luzern

Datenquelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Hochrechnungen auf Basis einer Stichprobe

Abbildung 2: Kennziffern zum Modal Split für den Kanton Luzern; Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010.

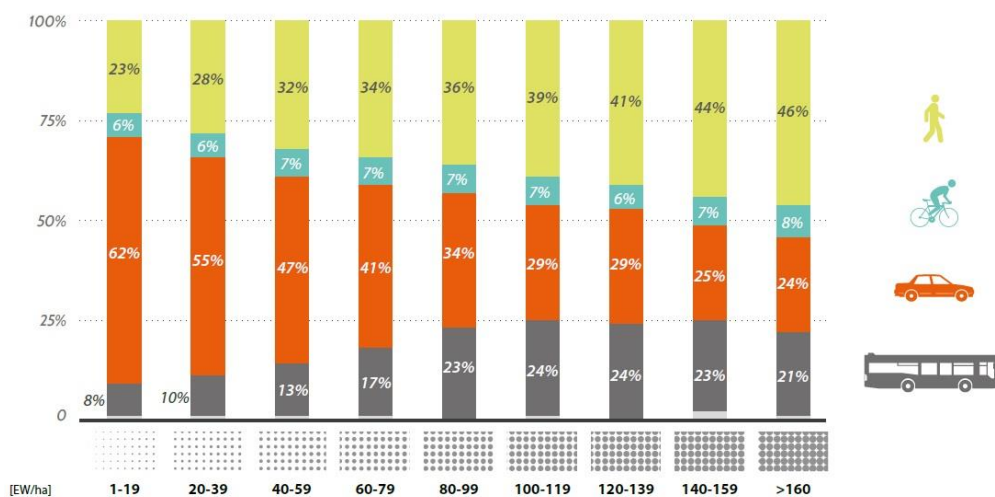


Abbildung 3: Modal Split, Anteil der Wege je Hauptverkehrsmittel nach Siedlungsdichte, schweizweite Betrachtung; Quelle: Metron Verkehrsplanung AG auf der Grundlage des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010.

Im Zentrum von Kriens beträgt die Siedlungsdichte mehr als 80 Einwohner / Hektare (EW / ha), in locker bebauten Einfamilienhausgebieten beträgt sie zwischen 20 und 40 EW / ha. Der Anteil des Fuss- und Radverkehrs variiert demnach zwischen 30 bis knapp 50 %.

Leistungsfähigkeit im Strassennetz

Bei der Gebietseinteilung ist die Leistungsfähigkeit des umgebenden Strassennetzes zu berücksichtigen. Eine reduzierte Anzahl Abstellplätze trägt dazu bei, dass der gebietseigene MIV, der an vielen Orten einen relevanten Anteil am gesamten MIV trägt, auf ein verträgliches Mass zu verringern.

In und um die Gemeinde Kriens wurden im Planungsbericht zum Grundkonzept Verkehr LuzernSüd und Vertiefungsgebiet II (Nr. 225/2016) sowie in der Interpellation Koch (Staufreies Kriens) fünf funktionale Schlüsselemente identifiziert, deren Kapazität für die Leistungsfähigkeit des hiesigen Strassennetzes von zentraler Bedeutung sind (Abbildung 4).

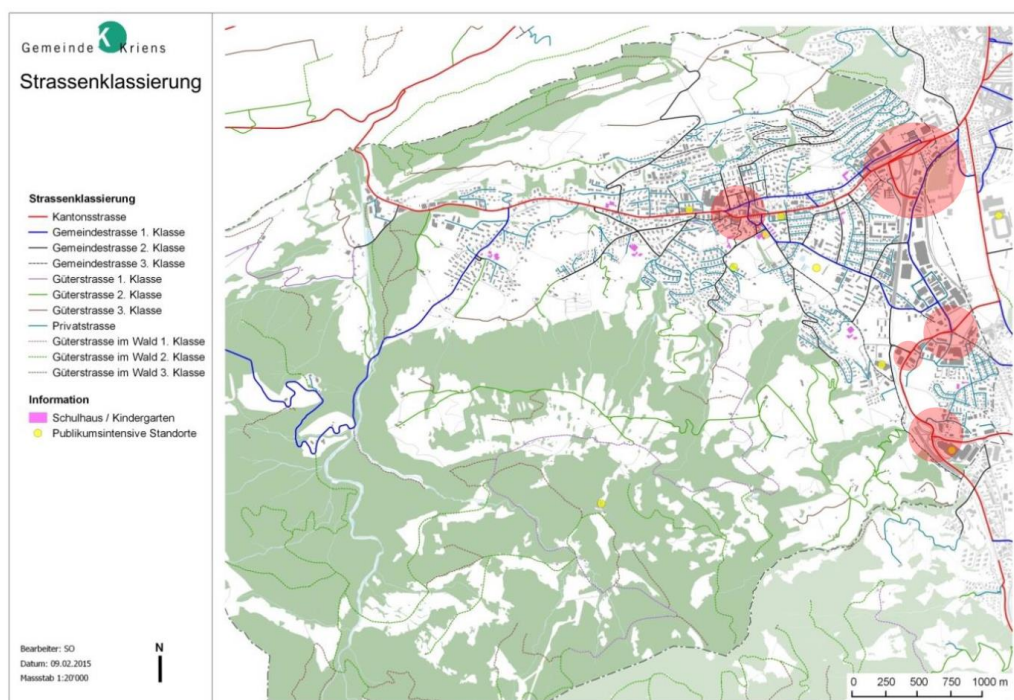


Abbildung 4: Fünf funktionale Schlüsselemente im Strassennetz; Quelle: Planungsbericht Grundkonzept Verkehr LuzernSüd und Vertiefungsgebiet II (Nr. 225/2016) sowie Interpellation Koch (Staufreies Kriens).

5.1.3 Gebietseinteilung und Reduktionsbereiche in der Gemeinde Kriens

Die nachfolgende Gebietseinteilung berücksichtigt folgende Aspekte:

- Erschliessungsgüte des öffentlichen Verkehrs;
- Qualität des Fuss- und Veloverkehrs (inkl. Topographie);
- Leistungsfähigkeit des Strassennetzes;
- andere ortsspezifische Verhältnisse.

Die Gemeinde Kriens wird in die folgenden fünf Gebiete gemäss Gebietsplan im Reglement unterteilt:

- Gebiet I:
Dieses Gebiet enthält das Bahnhofsgebiet Kriens Mattenhof. Rund um den Bahnhof Kriens Mattenhof (Entwicklungsgebiet LuzernSüd) ist eine bauliche Verdichtung geplant. Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist hervorragend. Die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes stösst im Raum LuzernSüd an seine Grenzen.
- Gebiet II:
In diesem Gebiet liegen das Zentrum von Kriens sowie der enge Gürtelbereich um das Gebiet Bahnhof Kriens Mattenhof sowie der Korridor entlang der Luzernerstrasse in Richtung Stadt Luzern. Diese Gebiete weisen eine sehr gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und eine gute Versorgung in fussläufiger Distanz auf.
- Gebiet III:
Im diesem Gebiet liegen die erweiterten Gürtelbereiche um den Bahnhof Kriens Mattenhof, das Zentrum Kriens und den Korridor Luzernerstrasse.
- Gebiet IV:
In diesem Gebiet liegen alle Bereiche, die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind.
- Gebiet V:
In diesem Gebiet liegen alle Bereiche, die nicht oder nur schwach mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind und / oder in ausgeprägten Hanglagen liegen und daher für den Fuss- und Veloverkehr eine geringere Attraktivität aufweisen.

Bei der Einteilung der Gebiete wurde insbesondere auch auf den Zonenplan und die geplante Gebietseinteilung in der Gemeinde Horw (Reglementsentswurf vom 28.01.2016, siehe Abbildung 5) Rücksicht genommen.

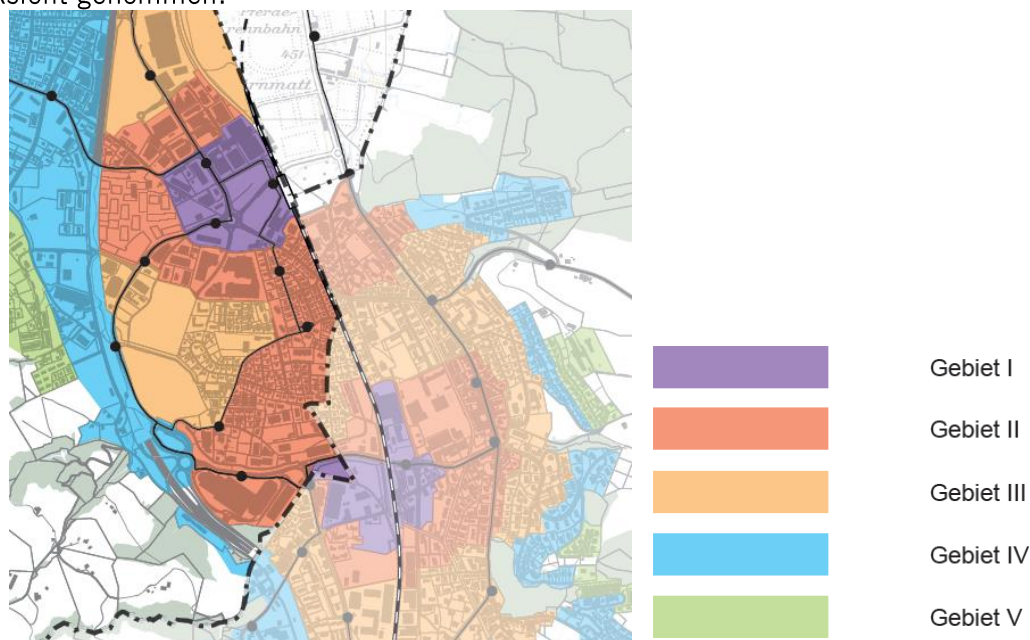


Abbildung 5: Abstimmung der Gebietseinteilungen zwischen den Gemeinden Kriens und Horw, Ausschnitt aus den beiden Reglementsentswürfen.

Die Reduktionsbereiche für die Gebiete sind der Tabelle 7 zu entnehmen. Der Parkplatzbedarf ist innerhalb dieser Minimal- und Maximalwerte festzulegen. Die Reduktionsfaktoren wurden grösstenteils vom Vorschlag LuzernSüd übernommen, bei den Bewohnern wurde der zulässige Maximalwerte an den ursprünglichen Vorschlag von LuzernPlus, welcher den Werten aus der VSS-Norm entspricht, angepasst. Die zum Teil starken Reduktionsfaktoren widerspiegeln auf der einen Seite die Erreichbarkeit durch den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr und auf der anderen Seite die Vorgaben für eine nachhaltige Mobilität und ein leistungsfähiges Strassennetz.

Gebiet	Parkfelder-Angebot in % des Normbedarfs					
	Bewohner		Beschäftigte		Besucher / Kunden	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max
I	0	40	0	20	20	40
II	10	60	10	20	20	40
III	20	80	20	40	30	50
IV	20	90	20	60	40	60
V	40	100	40	80	60	100

Tabelle 7: Reduktionsbereiche des Parkplatz-Normbedarfs in Abhängigkeit der Nutzung und des Gebiets im neuen Parkplatzreglement Kriens.

Für Bauvorhaben mit < 50 PP Normbedarf legt der Bauherr im Rahmen des ordentlichen Baugesuchs die tatsächliche zu erstellende Parkplatzzahl innerhalb des zulässigen Reduktionsspektrums fest. Für Bauvorhaben mit ≥ 50 PP Normbedarf ist ein Mobilitätskonzept zu erstellen (siehe auch Kapitel 5.3), in welchem die tatsächlich zu erstellende Parkplatzzahl innerhalb des zulässigen Spektrums plausibel herzuleiten ist.

Die Gebietseinteilung bezieht sich nur auf Bauzonen. Vorhaben ausserhalb der Bauzonen sind fallweise, ausgehend vom Normbedarf, zu beurteilen. Für den Bau von Einfamilienhäusern werden die Reduktionsbereiche keine grösseren Änderungen bringen. Im Rahmen von Bebauungsplänen und ähnlichen Planungsinstrumenten sind Abweichungen vom zulässigen Spektrum möglich.

Das Parkplatzreglement Kriens übernimmt in Teilen den Vorschlag von LuzernSüd, den Normbedarf an Veloabstellplätzen in Abhängigkeit des Gebiets zu erhöhen. Für Besucher und Kunden und für Beschäftigte wird der Bedarf in den Gebieten I, II und III erhöht, für Bewohner wird der Bedarf auf 100% belassen (Tabelle 8).

Gebiet	Veloabstellplätze-Angebot in % des Normbedarfs		
	Bewohner	Beschäftigte	Besucher / Kunden
I	100	140	140
II	100	140	140
III	100	120	120
IV	100	100	100
V	100	100	100

Tabelle 8: Erhöhter Bedarf an Veloabstellplätzen in Abhängigkeit des Gebiets im neuen Parkplatzreglement Kriens.

5.2 Ersatzabgabepflicht und -höhe

5.2.1 Zweck der Ersatzabgabe

Bei Um-, Erweiterungs- und Neubauten ist der Bauherr gemäss Strassengesetz verpflichtet, eine bestimmte Anzahl von Parkplätzen zu erstellen (Pflichtparkplatzanzahl). Kann oder darf der Eigentümer die vorgeschriebene Anzahl Parkplätze nicht erstellen, sind der Gemeinde Ersatzabgaben zu entrichten, sofern dies die Gemeindevorschriften vorsehen (einige Gemeinden kennen keine Ersatzabgabe, z.B. die Stadt Luzern). Die Höhe der Ersatzabgabe wird in den Gemeindevorschriften geregelt. Die Einnahmen aus den Ersatzabgaben sind für folgende Zwecke zu verwenden (zweckgebundene Abgaben):

- Erstellung, Ausbau, Unterhalt, Betrieb und Subventionierung von öffentlichen Abstell- und Verkehrsflächen für Personenwagen und Fahrräder;
- Förderung des öffentlichen Verkehrs.

5.2.2 Ersatzabgabepflicht - ab wann?

Gemäss Strassengesetz des Kantons Luzern ist eine Ersatzabgabe nicht nur dort zu verlangen, wo der Bauherr die Anzahl Pflichtparkplätze nicht erstellen **kann**, sondern auch dort, wo er sie nicht erstellen **darf**. Gemeinden dürfen jedoch die Ersatzabgabe erlassen, beispielsweise dann, wenn im Parkplatzreglement ein reduzierter Bedarf festgelegt ist.

Es steht der Gemeinde offen, ob sie die Ersatzabgabe für alle nicht erstellten Parkplätze bis zum Normbedarf (100 %) oder bis zum gebietsweise festgelegten Maximalbedarf (z.B. 50 %) oder Minimalbedarf (z.B. 20 %) erheben will oder gar keine Ersatzabgaben erhebt.

Es ist folgendes abzuwägen:

- Das Musterreglement LuzernSüd empfiehlt, bis zum Minimalbedarf Ersatzabgaben zu erheben. Dies unterstreicht einen allgemeinen Trend. Mit der Erhebung von Ersatzabgaben bis zum Minimalbedarf soll ein Anreiz gesetzt werden, dass nur die notwendige Anzahl von Parkplätzen erstellt wird.
- Aufgrund der Reduktionsfaktoren darf ein bestimmter Anteil des Normbedarfs nicht erstellt werden. Müssen Bauherren nun aber für diesen Anteil Ersatzabgaben bezahlen, kann dadurch ein Wettbewerbsnachteil entstehen. Demgegenüber steht aber eine Baukosteneinsparung, die weit höher ist als die Ersatzabgabe. Dies kann wiederum ein Wettbewerbsvorteil sein.
- Das Prinzip der Reduktionsfaktoren basieren auf der Annahme, dass - je nach Erschliessung - ein reduzierter Parkplatzbedarf ausreichend ist. Die Differenz bis zum Normbedarf muss daher weder durch den Bauherrn noch durch die öffentliche Hand erstellt werden, es fallen dadurch auch keine Kosten an.
- Ein allfälliges (späteres) Unterangebot an Parkplätzen muss durch das Gemeinwesen abgedeckt werden. Dies dürfte auch künftig nicht kostendeckend möglich sein, da die Ersatzabgabe nur einem Teil der Erstellungskosten entspricht (siehe dazu auch Kapitel 5.2.3).
- Die erwarteten Einnahmen für die Gemeinden variieren je nach Variante stark. Eine beispielhafte Berechnung der Einnahmen für die verschiedenen Varianten kann An-

hang 8.2 entnommen werden. Sind Ersatzabgaben nur dann zu bezahlen, wenn das Minimum der zu erstellenden Parkplätze unterschritten wird, dürften die zukünftigen Einnahmen aufgrund hoher Reduktionsfaktoren (v.a. im Zentrum) sehr klein ausfallen. Da die Ersatzabgaben auch für Veloabstellanlagen und die Förderung des öffentlichen Verkehrs verwendet werden dürfen, hat dies auch auf jene Bereiche Auswirkungen.

5.2.3 Herleitung der maximalen Ersatzabgabe

Laut kantonaler Gesetzgebung im Strassengesetz und der Planungs- und Bauverordnung (PBV) ist die Höhe der Ersatzabgaben unter Berücksichtigung der Vor- und Nachteile für die Grundeigentümer in den Gemeindevorschriften zu regeln. Das Musterreglement LuzernSüd empfiehlt in Art. 16 Abs. 1: "Die Höhe der Ersatzabgabe richtet sich grundsätzlich nach den durchschnittlichen Erstellungskosten eines offenen Abstellplatzes einschliesslich Bodenpreis. Sie darf höchstens 25 % dieser Kosten betragen. [...]"

Die Erstellungskosten für einen Parkplatz können aufgrund von Erfahrungswerten relativ gut abgeschätzt werden. Die Quadratmeterpreise von Bauland sind hingegen sehr variabel. Statistische Quadratmeterpreise dürfen nur zur Orientierung hinzugezogen werden. Für die theoretische Berechnung der maximal möglichen Ersatzabgaben (gemäss Empfehlung Musterreglement) wurde daher einmal mit einem tiefen, und einmal mit einem hohen Quadratmeterpreis gerechnet. Die Resultate sind in Tabelle 9 dargestellt.

Parkplatzart	Erstellungskosten (1)	Flächenbedarf (2)	Bodenpreis tief (3)	Max. Ersatzabgabe Preis tief	Bodenpreis hoch (4)	Max. Ersatzabgabe Preis hoch
Offener Abstellplatz	5'000	27	600	5'300	1'400	10'700

1 Baukosten-Kennzahlensystem für Neubauten, ETHZ, 2002; Preis auf 2015 hochgerechnet

2 Parkplatz 5x3.5m, Zufahrt bei offenen PP: 3x3m; bei gedeckten PP 5x3m

3 Grobe Abschätzung des Bodenpreises in einer unvorteilhaften Lage (ausserhalb Zentrum, wenig Besonnung, etc.)

4 Entspricht dem Verkaufspreis das Areals Mattenhof II (gemäss Abstimmung vom 28. Februar 2016)

Tabelle 9: Theoretische Berechnung maximale Ersatzabgabe; 25 % von Erstellungskosten und Bodenpreis gemäss Musterreglement LuzernSüd; Quelle: eigene Berechnung.

Die theoretische maximale Ersatzabgabe (25 % von Erstellungskosten und Bodenpreis) variiert aufgrund der variablen Grundstückspreise von 5'300 CHF bis 10'700 CHF.

5.2.4 Vergleich der Ersatzabgaben mit anderen Luzerner Gemeinden

Es wurde ein Vergleich der rechtsgültigen Ersatzabgaben von mehreren Gemeinden im Kanton Luzern angestellt. Ein Auszug der Abgaberegimes in anderen Gemeinden ist in Tabelle 10 dargestellt. In der Stadt Luzern werden keine Ersatzabgaben erhoben. Die restlichen betrachteten Gemeinden haben in der Regel entweder eine Einheitsabgabe für das gesamte Gemeindegebiet (z.B. Weggis, Sursee) oder abgestufte Ersatzabgaben nach Bauzonen, die teilweise stark variieren.

	Zentrums- zone	Zentrums- erweiterung	W5	W2-W4	Arbeitszone	übrige	Erlass / Stand
Sursee	5'000	-	-	-	-	5'000	2002 / 2009
Rothenburg	5'000	-	-	-	-	4'000	2009 / 2009
Grosswangen	5'000	-	-	-	-	4'000	2013 / 2014
Weggis	3'000	-	-	-	-	3'000	2002 / 2002
Hochdorf	3'200	-	-	2'000 - 2'600	2'000	-	2002 / 2002
Luzern	-	-	-	-	-	-	1986 / 1994
Kriens (bisher)	7'000	5'000	3'500	1'300 - 1'700	3'000	1'300	1999 / 2000

Tabelle 10: Vergleich der Ersatzabgaben nach Zonen ausgewählter Gemeinden im Kanton Luzern; Quelle: angegebene Rechtserlasse.

Im Zentrum wird in einigen der oben aufgeführten Gemeinden eine höhere Ersatzabgabe verlangt als in der Peripherie. Dies wird damit begründet, dass die Bodenpreise und die Erstellungskosten (z.B. zwingend unterirdische Bauweise) im Zentrum höher sind.

5.2.5 Ersatzabgabepflicht und -höhe in der Gemeinde Kriens

In der Gemeinde Kriens sollen in Zukunft Ersatzabgaben für die Differenz zwischen der tatsächlich erstellten Parkplatzzahl und dem erforderlichen Minimum (je Gebiet) erhoben werden. Wird also eine Parkplatzzahl innerhalb des zulässigen Reduktionsspektrums (zwischen Minimum und Maximum) erstellt, werden keine Ersatzabgaben fällig. Nur wenn das erforderliche Minimum unterschritten wird, sind Ersatzabgaben für die Differenz bis zum Minimum zu bezahlen. Ausgenommen sind Ausnahmen gemäss Art. 17, wonach „in besonderen Fällen, insbesondere im Interesse der Erhaltung von Arbeitsplätzen und Wohnraum, bei autofreien Nutzungen oder bei Bauten gemeinnütziger Institutionen“ die Ersatzabgaben herabgesetzt oder erlassen werden können.

Die Höhe der Ersatzabgabe pro nicht erstellten Parkplatz wird innerhalb des Spektrums aus Tabelle 9 wie folgt für die verschiedenen Gebiete festgelegt:

Gebiet I	Fr. 10'000.00
Gebiet II	Fr. 8'000.00
Gebiet III	Fr. 6'000.00
Gebiet IV	Fr. 4'000.00
Gebiet V	Fr. 3'000.00

Die Abgabehöhe bewegt sich auf einem ähnlichen Niveau wie in anderen Gemeinden und weist eine vergleichsweise gut differenzierte Abstufung auf. Es ist zu beachten, dass es sich bei den zum Vergleich beigezogenen Beispielen um ältere Reglemente handelt. Der Reglementsentwurf in der Gemeinde Horw enthält die gleichen Ersatzabgabehöhen.

5.3 Mobilitätskonzepte in Planungsprozessen

Mobilitätskonzepte zeigen Massnahmen auf, die den durch ein Projekt induzierten MIV bezogen auf die zur Verfügung stehenden Strassenkapazitäten reduzieren sowie die Benutzung des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs fördern¹.

Gemäss Grundkonzept Verkehr LuzernSüd sollte bei Planungen und Projekten in folgenden Fällen im Planungs- und Baubewilligungsverfahren ein Mobilitätskonzept verlangt werden:

- Bei Projekten mit 50 oder mehr Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion)
- Bei Projekten, die den Minimalwert an Parkplätzen (reduzierter Bedarf) unterschreiten (= autofreie / autoarme Nutzungen)

Ab dem definierten Schwellenwert von 50 PP wird davon ausgegangen, dass ein Projekt grössere verkehrliche Auswirkungen mit sich bringt und eine gesamtheitliche Mobilitätsbetrachtung notwendig ist.

Die Verpflichtung zum Mobilitätskonzept wird im Parkplatzreglement festgeschrieben, ebenso wie die zwingenden Inhalte eines Mobilitätskonzepts. Dies sind:

- Ziel, Zweck und Zuständigkeit
- Analyse von IST-Zustand und Entwicklung
- Herleitung und Begründung der Anzahl Parkplätze für motorisierte Fahrzeuge
- Parkplatzbewirtschaftung
- Massnahmen im Bereich MIV
- Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs
- Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs
- Massnahmen zur Förderung des Fussverkehrs
- Service-, Kommunikations- und Informationsmassnahmen
- Monitoring
- Massnahmen/Steuerungsmöglichkeiten, sofern die Ziele nicht erreicht werden

Die Beurteilung des Mobilitätskonzepts erfolgt im Rahmen der Baubewilligung oder Sondernutzungsplanung durch die Gemeinde.

5.4 Ausfahrtdosierungen

Der Gemeinderat kann im Planungsverfahren zusätzlich zu einer maximal zulässigen Zahl der Parkplätze eine maximal zulässige Zahl der Ausfahrten aus den Arealen festlegen und geeignete organisatorische und verkehrliche Massnahmen sowie Abgaben verfügen. Das Instrument kann im Rahmen von Planungsverfahren - also bei Sondernutzungsplänen, Gestaltungsplänen, Nutzungsplanung, usw. - zur Anwendung kommen und greift nachgelagerten Planungsschritten vor. Eine Verfügung im Rahmen eines ordentlichen Baubewilligungsverfahrens ist nicht möglich.

¹ Grundkonzept Verkehr LuzernSüd, August 2015, Seite 76

Mit einer Ausfahrtdosierung kann die Funktionalität des Verkehrsnetzes auch bei Nutzungen gewährleistet werden, die ohne Restriktionen erheblichen Verkehr erzeugen dürften. Eine Ausfahrtdosierung eignet sich insbesondere für grössere, verkehrsintensive Einrichtungen (siehe Kanton Luzern Richtplan S8-2 und Kanton Luzern Agglomerationsprogramm 2. Generation SI-7).

Obwohl die tatsächliche Anzahl Fahrten pro Parkplatz für jede Nutzung variiert und von weiteren Faktoren wie der Bewirtschaftung oder Organisation (Mehrfachnutzung) abhängt, besteht zwischen der Anzahl Parkplätze und dem Verkehrsaufkommen ein Zusammenhang. Daher ist es zweckmässig, die Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht und die Vorgaben zu den Anzahl erlaubten Fahrten aufeinander abzustimmen. Die aktuellsten Normen (VSS) geben Hinweise zur Verkehrserzeugung von Parkplätzen je nach Nutzung (SVP, Spezifisches Verkehrspotenzial).

5.5 Abstellflächen für leichte Zweiräder

Neben den Abstellplätzen für Motorfahrzeuge werden im neuen Parkplatzreglement insbesondere auch die Abstellflächen für leichte Zweiräder (Velos, Mofas) geregelt. Analog der Abstellplätze für die Personenwagen wird für Abstellflächen für leichte Zweiräder eine Bedarfsermittlung anhand von Richtwerten je Nutzungsart gefordert. Eine ebenerdige Anordnung in Eingangsnähe garantiert eine hohe Nutzerfreundlichkeit. In Gebieten mit weniger Abstellplätzen für Personenwagen wird der Bedarf an Abstellflächen für leichte Zweiräder zusätzlich erhöht (siehe dazu Kap. 5.1.3).

6 Würdigung des Gemeinderates

Der Einwohnerrat hat mit der Strategie der verkehrlichen Entwicklung, sowie dem Grundkonzept Verkehr LuzernSüd, die Stossrichtung im Umgang mit der Abwicklung der zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse zustimmend zur Kenntnis genommen. Darauf aufbauend folgen nun zahlreiche Massnahmen wie der Bau einer Veloschnellroute auf dem ehemaligen Zentralbahntrasse, das die Erschliessung von LuzernSüd mit dem Velo attraktiviert, die Verdopplung der Taktdichte der Zentralbahn zum 7.5 Minuten Takt oder der Ausbau des Bahnhofes Mattenhof. Neben diesen Fördermassnahmen stellt das Parkplatzreglement als Push-Massnahme ein zentrales Element zur künftigen Sicherstellung der Funktionalität des Strassennetzes dar.

Strassen sind wie kommunizierende Röhren in einem physikalischen System. Das System wird durch die 1'000 bewilligten Parkplätze im Gebiet Schweighof, den zusätzlich bewilligten Parkplätze im Mattenhof, sowie den 650 neuen Parkplätze, die im Nidfeld in erster Lesung beschlossen sind, zusätzlich belastet. Alle bestehenden Parkplätze haben weitgehend Bestandesgarantie und werden weiterhin Verkehr generieren.

Damit zukünftige Überbauungen, wie die Musikhochschule oder die Pilatus Arena überhaupt verkehrlich erschlossen werden können, dürfen die erlaubten Anzahl Parkplätze nicht mehr im selben Masse anwachsen. Der Gemeinderat will mit dem neuen Parkplatzreglement einen Beitrag zur Verflüssigung des Verkehrs leisten.

Horw und Kriens gehen dabei weitgehend im Gleichschritt vor, um keine Unterschiede im Wettbewerb zu generieren. Auch die Stadt Luzern hat bereits vor Jahren ein Reglement eingeführt, das mit ähnlichen Grundsätzen arbeitet. Damit wird eine möglichst harmonisierte Reglementierung im selben Raum erreicht. Die Reglemente Horw und Kriens bauen auf dem Musterreglement von LuzernPlus auf und wurden durch das Grundkonzept Verkehr verfeinert.

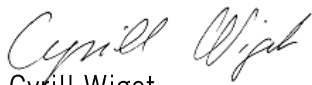
Der Gemeinderat ist überzeugt, dass damit ein wichtiges Element zur Steuerung in einem zukünftigen Verkehrsnetz erstellt würde.

7 Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Einwohnerrat, das Parkplatzreglement der Gemeinde Kriens in erster Lesung zu beraten.

Berichterstattung durch Gemeindepräsident Cyrill Wiget.

Gemeinderat Kriens



Cyrill Wiget
Gemeindepräsident



Guido Solari
Gemeindeschreiber

Beilagen

- Parkplatzreglement
- Gebietsplan

8 Anhang

8.1 Quellenverzeichnis

Agglomerationsprogramm Luzern 2. Generation, verabschiedet vom Regierungsrat des Kantons Luzern am 5. Juni 2012
Bau- und Zonenreglement Gemeinde Grosswangen, vom 9.12.2013, Stand 7.4.2014
Bau- und Zonenreglement Stadt Sursee, vom 23./24.10.1989, Stand 28.08.2000
Grundkonzept Verkehr LuzernSüd, Anhänge, 05.12.2014
Grundkonzept Verkehr LuzernSüd, August 2015
Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, Bundesamt für Statistik BFS / Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2012
Parkplatz-Musterreglement LuzernPlus, vom Vorstand LuzernPlus am 24.10.2014 genehmigt
Parkplatzreglement Hochdorf, vom 2.12.2001, genehmigt am 07.01.2002
Parkplatzreglement Horw vom 28.04.1988, Ausgabe 16.06.2011
Parkplatzreglement Kriens, vom 25.11.1999, Ausgabe 18.04.2000
Parkplatzreglement Rothenburg, vom 24.11.2008, genehmigt am 06.03.2009
Parkplatzreglement Stadt Luzern, genehmigt am 18.11.1986, Ausgabe 01.04.1994
Planungs- und Baugesetz Kanton Luzern, vom 07.03.1989, Stand 01.01.2014
Planungs- und Bauverordnung Kanton Luzern, vom 27.11.2001, Stand 15.02.2011
Strassengesetz, Kanton Luzern, vom 21.03.1995, Stand 01.06.2015
VSS-Norm SN 640 281 Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenkraftwagen, Ausgabe 12. 2013

8.2 Vergleich Varianten Ersatzabgabepflicht, drei Beispiele

	NF [m ²]	Gebiet	Ersatzabgabe [CHF / PP]	Anzahl Parkplätze			A - Ersatzabgaben bis Normbedarf		B - Ersatzabgaben bis Maximalbedarf		C - Ersatzabgaben bis Minimalbedarf	
				Normbedarf	Minimalbedarf	Maximalbedarf	Einnahmen minimal [CHF]	Einnahmen maximal [CHF]	Einnahmen minimal [CHF]	Einnahmen maximal [CHF]	Einnahmen minimal [CHF]	Einnahmen maximal [CHF]
Mehrfamilienhäuser	60'000	III	6'000	660	138	510	900'000	3'132'000	0	3'060'000	0	0
Industrie- / Gewerbebetriebe	8'000	II	8'000	96	11	22	582'000	680'000	0	179'200	0	0
Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe	10'000	I	10'000	300	20	80	2'200'000	2'800'000	0	800'000	0	0

Reduktionsbereiche: 20 - 80 % für Wohnen (Gebiet III), 0 - 10 % (Gebiet I) bzw. 10 - 20 % (Gebiet II) für Angestellte, 20 - 40 % (Gebiet I + II) für Besucher / Kunden
Annahme: Es wird eine Parkplatzzahl zwischen dem zulässigen Minimal- und Maximalbedarf erstellt.