

---

25. Mai 2016

**Nr. 231/2016**

**Reglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund  
(Parkplatzreglement)**

**Planungsbericht**

**2. Lesung**

Gelb = Ergänzungen / Korrekturen gegenüber 1. Lesung Einwohnerrat

**Mediensperfrist:**  
2. Juni 2016  
11:00 Uhr

**Gemeinderat**

**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

Gemeinderat

## Vorwort

Das Parkplatzreglement wurde in der ersten Lesung des Einwohnerrates Kriens grossmehrheitlich gutgeheissen. Neben einigen Änderungen wurden zahlreiche Prüfaufträge erteilt. Diese wurden getätigt und in die Dokumente für die zweite Lesung eingearbeitet. Den Erleichterungsanträgen kann in einigen Punkten stattgegeben werden. Die wichtigsten Resultate der Prüfaufträge im Überblick:

- Die Höhe der Ersatzabgaben wurde nach unten korrigiert und ist identisch mit dem angepassten Reglementsentswurf der Gemeinde Horw.
- Die Bestandesgarantie wird ausgeweitet. Neu können rechtmässig bewilligte Parkplätze nach altem Reglement bei Umnutzung oder Erweiterung der Bauten innerhalb der Parzelle verschoben werden.
- Die Erstellung von Car-Parkplätzen auf öffentlichem Grund wie auch die Erstellung von anderen, nicht an eine bestimmte Nutzung gebundenen Parkplätzen im öffentlichen Raum werden nicht im vorliegenden Reglement behandelt. Das Parkplatzreglement regelt die Erstellung von Abstellplätzen auf privatem Grund, vor allem für Fahrzeuge des motorisierten Individualverkehrs, beim Bau, Umbau, Erweiterung und Umnutzung von Bauten. Es konnte keine Gemeinde eruiert werden, in der die Car-Parkplätze im Parkplatzreglement explizit geregelt werden. Bei Unternehmen, die für die Ausübung ihres Betriebs Car-Parkplätze auf privatem Grund benötigen, wird dies im Rahmen der Baubewilligung im Einzelfall (Betriebsfahrzeuge gemäss Art. 9 Abs. 6 lit. b)) beurteilt. Die Erstellung von Abstellflächen im öffentlichen Raum ist ein wichtiges Anliegen, ist aber anderweitig anzugehen, wie dies auch in anderen Gemeinden gemacht wird. Der Gemeinderat sieht vor, die Thematik im Reglement über die Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund (Nr. 6208) zu behandeln.
- Der Gemeinderat hat nochmals intensiv über die Reduktionfaktoren diskutiert. Dabei wurden die vom Einwohnerrat geforderten Überprüfungen ebenso berücksichtigt, wie die Hinweise aus dem Vorprüfungsbericht des Kantons. Die in der ersten Lesung vorgeschlagenen Werte haben sich als plausibel und richtig erwiesen. Der Kanton sowie die Parteien SP und Grüne schlagen zwar noch restriktivere Reduktionsfaktoren vor, diese werden vom Gemeinderat ebenso zurückgewiesen, wie die bereits vom Einwohnerrat abgelehnten grosszügigeren Faktoren.  
Bei gewissen Nutzungen sind mit dem neuen Reglement aufgrund der Anwendung von aktuellen Richtwerten ausserdem mehr Parkplätze möglich als mit dem bisherigen Reglement (kundenintensive Dienstleistungs- und Verkaufsbetriebe).
- Sämtliche Gemeinden in der Agglomeration (Horw, Ebikon und Emmen) überarbeiten ihre Parkplatzreglemente auf Basis des Musterreglements von LuzernPlus. Dadurch werden die Gemeinden in der Region faire und vergleichbare Regelungen haben. Der Kanton weist im Vorprüfungsbericht explizit auf die Wichtigkeit dieser Vereinheitlichung in der Kernagglomeration hin.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Aufbau Planungsbericht</b> .....	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Inhalte Parkplatzreglement</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Ausgangslage</b> .....	<b>6</b>
3.1	Grundkonzept Verkehr LuzernSüd als Basis .....	6
3.2	Bisherige Erfahrungen der Gemeinde Kriens.....	6
3.3	Regelungen in anderen Gemeinden.....	7
3.4	Ziele des neuen Parkplatzreglements Kriens .....	7
<b>4</b>	<b>Gremien und Prozess</b> .....	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>Fokusthemen</b> .....	<b>9</b>
5.1	Gebietseinteilung und Reduktion nach Gebietstyp.....	9
5.2	Ersatzabgabepflicht und -höhe .....	19
5.3	Mobilitätskonzepte in Planungsprozessen .....	22
5.4	Ausfahrtsdosierungen .....	23
5.5	Abstellflächen für leichte Zweiräder.....	23
<b>6</b>	<b>Vorprüfung durch den Kanton Luzern</b> .....	<b>24</b>
<b>7</b>	<b>Würdigung des Gemeinderates</b> .....	<b>25</b>
<b>8</b>	<b>Antrag</b> .....	<b>26</b>
<b>9</b>	<b>Anhang</b> .....	<b>28</b>
9.1	Quellenverzeichnis.....	28
9.2	Vergleich Varianten Ersatzabgabepflicht, drei Beispiele .....	29
9.3	Systematik Berechnung Abstellplätze.....	30
9.4	Berechnungsbeispiele Abstellplätze für Personenwagen .....	31
9.5	Berechnungsbeispiele und Vergleiche für die Berechnung von Veloabstellplätzen .....	33

## Gemeinderat

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 hervorheben (Kap. 5);
- **Stellungnahme zur erfolgten Vorprüfung durch den Kanton Luzern (Kap. 6);**
- Politische Würdigung des Berichts durch den Gemeinderat (Kap. 7);
- Antrag an den Einwohnerrat (Kap. 8).

### 2 Inhalte Parkplatzreglement

Das Parkplatzreglement Kriens regelt die Erstellungspflicht von Abstellplätzen für Personenkraftwagen und andere Fahrzeuge (insbesondere auch Velos) bei der Errichtung, der 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 Ausfahrtsdosierungen 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.

**Gemeinderat**

### **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.

**Gemeinderat**

**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

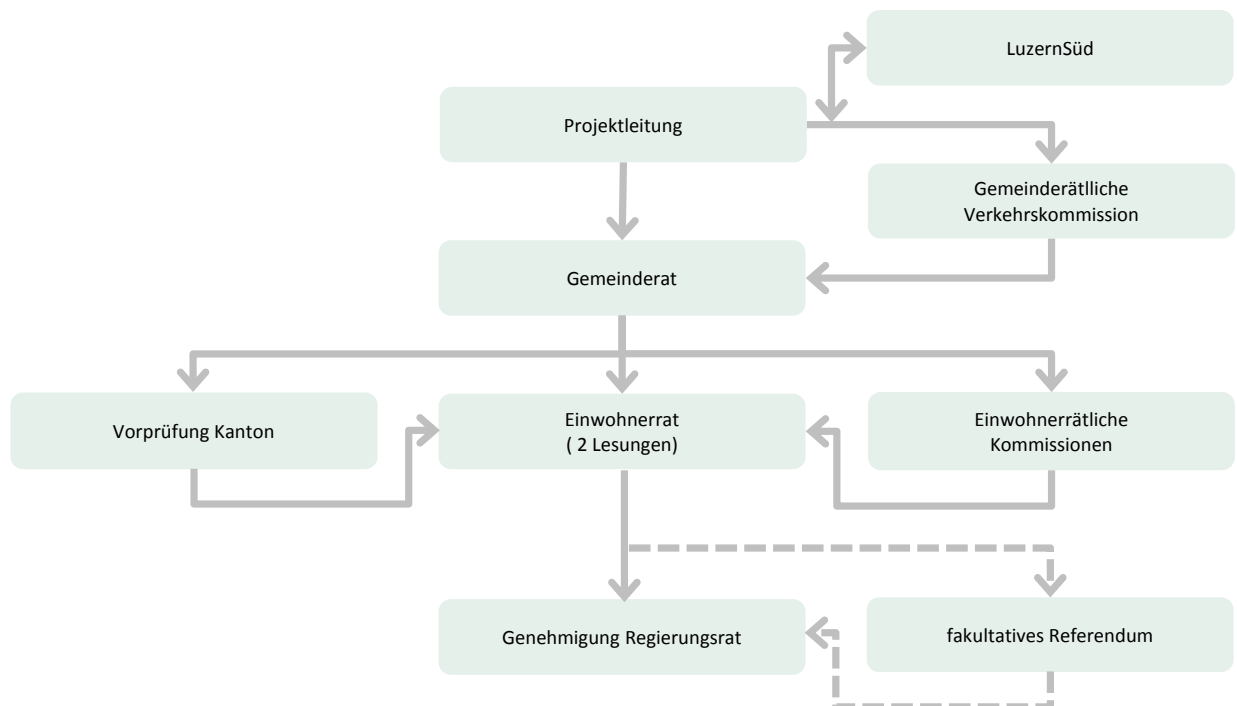


Abbildung 1: Prozessablauf.



## 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.

**Gemeinderat**

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).

### Gemeinderat

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.

**Gemeinderat**

**Stadt Luzern**

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

Parkfelder-Angebot in % des Normbedarfs						
Zone	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

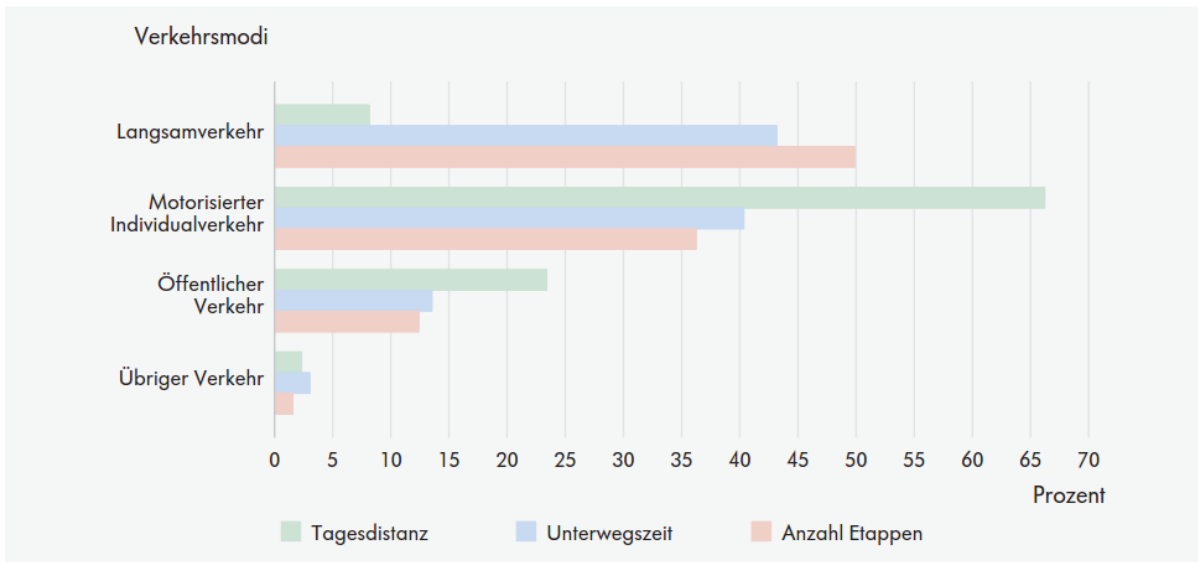
Tabelle 6: Reduktionsbereiche des Parkplatz-Normbedarfs in Abhängigkeit der Nutzung und der Zone; Quelle: Parkplatzreglement Stadt Luzern.

**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).

Gemeinderat

**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.

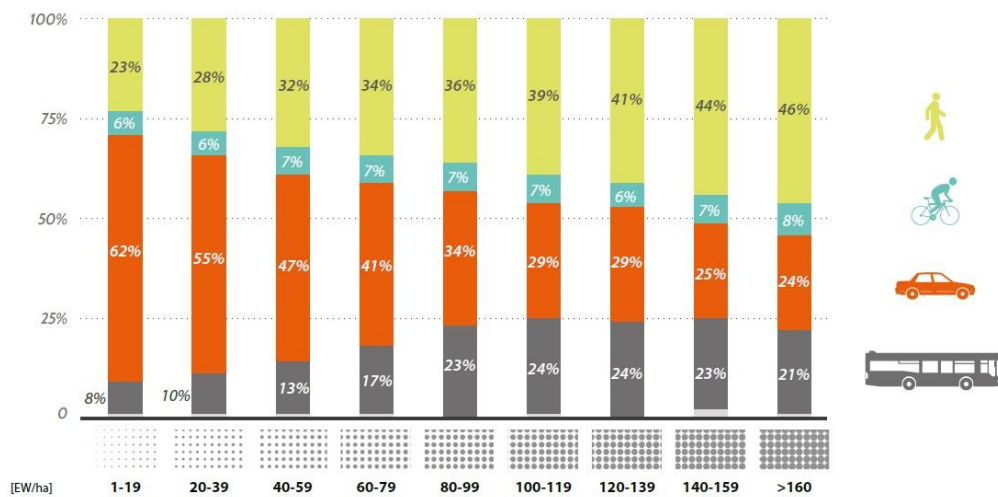


Abbildung 3: Modal Split, Anteil der Wege je Hauptverkehrsmittel nach Siedlungsdichte, schweizweite Betrachtung; Quelle: Metron Verkehrsplanung AG auf der Grundlage des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010.

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 %.

**Gemeinderat**

**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).

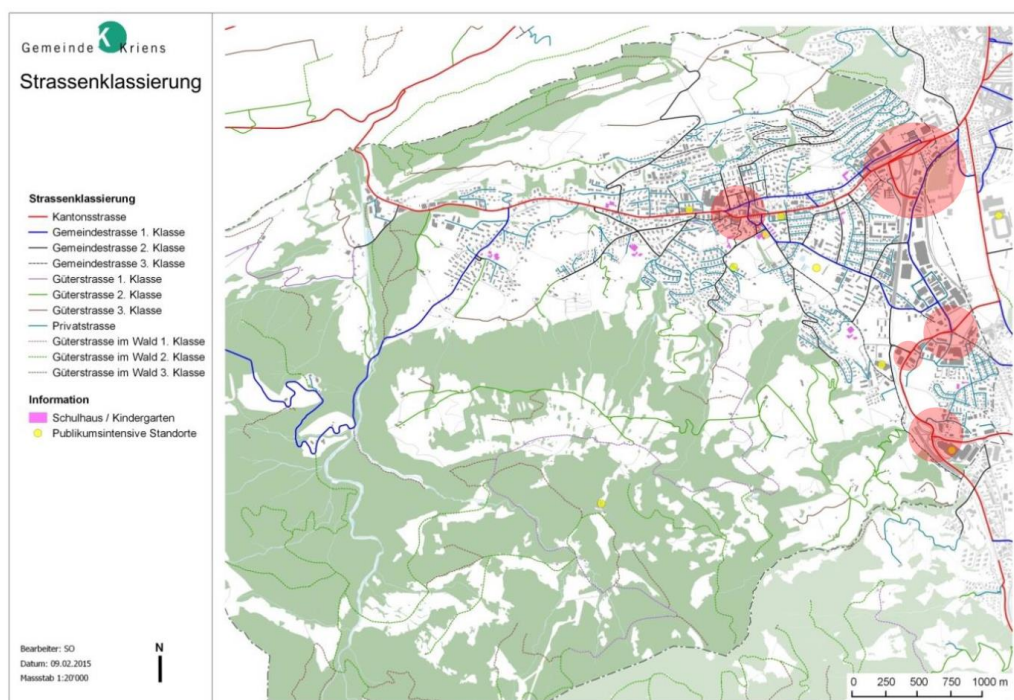


Abbildung 4: Fünf funktionale Schlüsselemente im Strassennetz; Quelle: Planungsbericht Grundkonzept Verkehr LuzernSüd und Vertiefungsgebiet II (Nr. 225/2016) sowie Interpellation Koch (Staufreies Kriens).

**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.

## Gemeinderat

Die Gemeinde Kriens wird in die folgenden fünf Gebiete gemäss Übersichtsplan 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 **28.04.2016** ~~28.01.2016~~, siehe Abbildung 5) Rücksicht genommen.

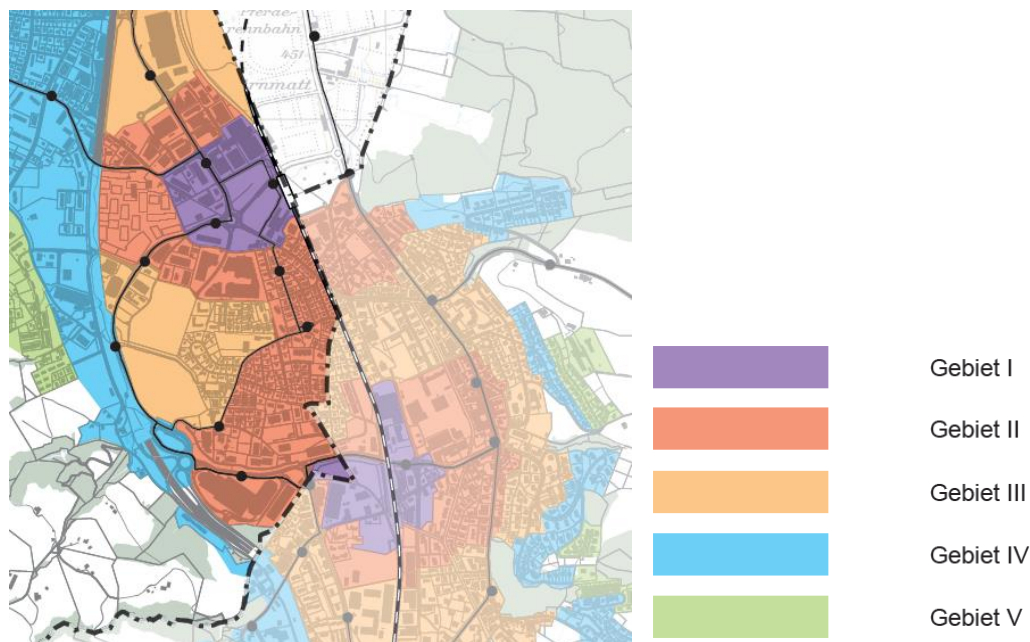


Abbildung 5: Abstimmung der Gebietseinteilungen zwischen den Gemeinden Kriens und Horw, Ausschnitt aus den beiden Reglementsentswürfen.

**Gemeinderat**

Die Reduktionsbereiche für die Gebiete sind der Tabelle 7 zu entnehmen. Der Parkplatzbedarf ist innerhalb dieser Minimal- und Maximalwerte festzulegen. Die Reduktionsfaktoren wurden folgendermassen hergeleitet:

- Orientierung grundsätzlich am Vorschlag von LuzernSüd, für welchen bereits vertiefte Überlegungen zur Erreichbarkeit und der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes angestellt wurden.
- Ortsspezifische Anpassungen der Werte dort, wo es aus Gemeindesicht Sinn macht.

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

Tabelle 7: Reduktionsbereiche des Parkplatz-Normbedarfs in Abhängigkeit der Nutzung und des Gebiets im neuen Parkplatzreglement Kriens. Die Reduktionsfaktoren entsprechen dem Vorschlag von LuzernSüd, einzig die Maximalwerte bei den Bewohnern wurden vom Vorschlag LuzernPlus (welcher den Werten der VSS Norm entspricht) übernommen (kursiv geschrieben)

Die Reduktionsfaktoren wurden somit grösstenteils vom Vorschlag LuzernSüd übernommen, bei den Bewohnern wurde der zulässige Maximalwert an den ursprünglichen Vorschlag von LuzernPlus, welcher den Werten aus der VSS-Norm entspricht, angepasst (in Tabelle 7 kursiv geschrieben). Gegenüber dem Vorschlag von LuzernSüd sind diese Werte leicht höher. Die Berechnungsbeispiele im Anhang 9.4 zeigen die Unterschiede auf.

Ein direkter Vergleich mit den Gebieten und Reduktionsfaktoren der Stadt Luzern ist aufgrund der unterschiedlichen Siedlungsräume nicht möglich (z.B. in Kriens kein analoges Gebiet zur Altstadt von Luzern).

Für Bauvorhaben ohne Planungsverfahren mit  $< 50$  PP Normbedarf legt der Bauherr im Rahmen des ordentlichen Baugesuchs die tatsächlich zu erstellende Parkplatzzahl innerhalb des zulässigen Reduktionsspektrums fest. Für Bauvorhaben mit Planungsverfahren mit  $\geq 50$  PP Normbedarf ist ein Mobilitätskonzept zu erstellen (siehe auch Kapitel 5.3), in welchem die tatsächlich zu erstellende Parkplatzzahl innerhalb des zulässigen Spektrums plausibel herzu-leiten 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 gibt vor, den Normbedarf an Veloabstellplätzen in Abhängigkeit des Gebiets zu erhöhen. Grundlage dafür bildet der Vorschlag von LuzernSüd, der jedoch leicht angepasst wird:



**Gemeinderat**

	Wohnen	Beschäftigte	Besucher / Kunden
Gebiet I	140 %	150 %	140 %
Gebiet II	140 %	150 %	140 %
Gebiet III	120 %	130 %	120 %
Gebiet IV	100 %	110 %	100 %
Gebiet V	100 %	100 %	100 %

Tabelle 8: Erhöhter Bedarf an Abstellplätzen in Prozentzahlen des Normbedarfs gemäss Vorschlag LuzernSüd

Im Unterschied zum Vorschlag LuzernSüd wird für Besucher und Kunden und für Beschäftigte der Bedarf in den Gebieten I, II und III erhöht, für Bewohner wird der Bedarf auf 100 % belassen (Tabelle 9).

Veloabstellplätze-Angebot in % des Normbedarfs			
Gebiet	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 9: Erhöhter Bedarf an Veloabstellplätzen in Abhängigkeit des Gebiets im neuen Parkplatzreglement Kriens.

Ein Vergleich zu den Regelungen gemäss VSS Norm SN 640 065, dem Vorschlag LuzernPlus und dem Vorschlag LuzernSüd anhand von fiktiven Beispielen befindet sich im Anhang.

Mit der Erhöhung des Normbedarfs in Gebieten mit stark reduziertem Bedarf an Abstellplätzen für Motorfahrzeuge wird dem Prinzip Rechnung getragen, dass in solchen Gebieten ein erhöhter Bedarf für Infrastrukturen alternativer Verkehrsmittel besteht. Nebst einer bereits bestehenden besseren ÖV-Erschliessung betrifft dies auch die Infrastrukturen des Veloverkehrs.

Zusätzliche Veloabstellplätze brauchen zwar zusätzlichen Platz, der Platzbedarf ist aber deutlich geringer als der Platzbedarf für dieselbe Anzahl Parkplätze für Motorfahrzeuge. Wird für Motorfahrzeuge ein Platzbedarf (ruhend) von rund 13.5 m<sup>2</sup> angenommen, braucht ein Velo nur rund 1.2 m<sup>2</sup> Platz.

Gemeinderat

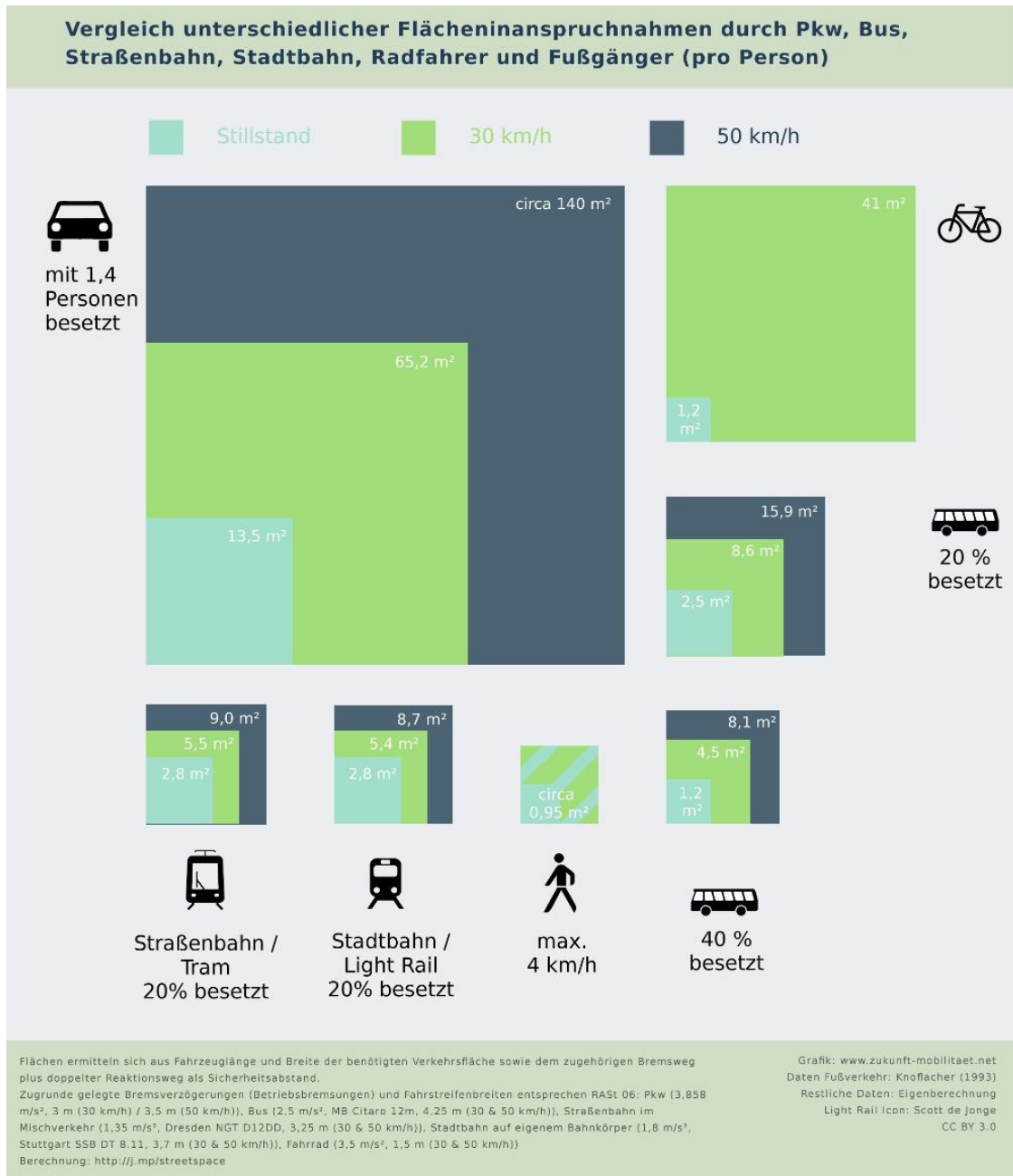


Abbildung 6: Flächeninanspruchnahme unterschiedlicher Verkehrsmittel (Quelle: [www.zukunft-mobilitaet.net](http://www.zukunft-mobilitaet.net))

## Gemeinderat

### 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-

**Gemeinderat**

hang 9.2 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 10 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 10: 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 11 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.

Gemeinderat

	Zentrumszone	Zentrums-erweiterung	W5	W2-W4	Arbeitszone	übrige	Erlass / Stand
Horw (bisher)	5'200	-	-	2'600 - 3'900	-	2'600	1988 / 2011
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

	Gebiet I	Gebiet II	Gebiet III	Gebiet IV	Gebiet V	Ganze Gemeinde	Erlass / Stand
Horw (neu)	7'000	6'000	5'000	4'000	3'000		Entwurf 2016
Ebikon*						10'000	Entwurf 2015
Meggen						5'000	2010/2015
Buchrain						5'000	2008

	Kernzone	Geschäftszone	W / WG	I	G	G / I	Erlass / Stand
Emmen**	5'000	4'000	3'000	2'500	2'000	1500	2000

\*\* Neues Reglement befindet sich in Erarbeitung  
\* Das PP-Reglement ist Bestandteil der Nutzungsplanungsrevision (in kant. Vorprüfung)

Tabelle 11: Vergleich der Ersatzabgaben nach Zonen ausgewählter Gemeinden im Kanton Luzern; Quelle: angegebene Rechtsklasse.

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 10 wie folgt für die verschiedenen Gebiete festgelegt:

Gebiet I	Fr.	7'000.00
Gebiet II	Fr.	6'000.00
Gebiet III	Fr.	5'000.00
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

## Gemeinderat

bei den zum Vergleich beigezogenen Beispielen um ältere Reglemente handelt. Der Reglementsentwurf in der Gemeinde Horw enthält die gleichen Ersatzabgabenhöhen.

### 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 fördern<sup>1</sup>.

Bei Planungen und Projekten wird in folgenden Fällen im Planungs- und Baubewilligungsverfahren ein Mobilitätskonzept verlangt:

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

Bei Projekten im Planungsverfahren 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 des Planungsverfahrens (oder des Baubewilligungsverfahrens) der Baubewilligung oder Sondernutzungsplanung durch die Gemeinde. Bei Inbetriebnahme der Baute sind die im Mobilitätskonzept definierten Massnahmen umzusetzen.

Planungsverfahren sind im Planungs- und Baugesetz des Kantons Luzern (PBG) definiert. Unter „B. Planungsvorschriften“ sind Kanton, Gemeinden und regionale Entwicklungsträger als Planungsträger genannt. Als Planungsinstrumente sind insbesondere Richtplanung und Nutzungsplanung (kantonaler Nutzungsplan, Zonenplan, Bebauungsplan und Gestaltungsplan) definiert. Beim Baubewilligungsverfahren nach § 192 ff PBG handelt es sich nicht um ein Planungsverfahren.

---

<sup>1</sup> Grundkonzept Verkehr LuzernSüd, August 2015, Seite 76

## Gemeinderat

### 5.4 Ausfahrtdosierungen

Der Gemeinderat kann im Planungs- oder Baubewilligungsverfahren 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 insbesondere 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.

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 Parkplatzerrichtungspflicht 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. Sie sind in der Regel zu überdachen oder ins Gebäude zu integrieren. In Gebieten mit weniger Abstellplätzen für Personenwagen wird der Bedarf an Abstellflächen für leichte Zweiräder zusätzlich erhöht (siehe dazu Kap. 5.1.3).

## 6 Vorprüfung durch den Kanton Luzern

Die Vorprüfung des Reglements durch den Kanton Luzern fand zwischen der ersten und der zweiten Lesung im Einwohnerrat statt. Allgemein wurde die konsequente und zeitnahe Umsetzung der Anforderungen aus dem Agglomerationsprogramm Luzern 2. Generation bezüglich einer besseren Abstimmung von Siedlung und Verkehr, insbesondere betreffend die Parkierung auf privatem Grund, gelobt. Im Folgenden werden einzelne wichtige Hinweise aus der Vorprüfung des Kantons genauer erläutert:

- Für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement ist die Umsetzung der ausgearbeiteten Mobilitätskonzepte (Art. 4) zentral. Es wird im Reglement daher explizit festgelegt, dass mit Inbetriebnahme der Baute die im Mobilitätskonzept definierten Massnahmen zu implementieren sind.
- Das zusätzliche Instrument der Ausfahrtdosierung, welches in speziellen Fällen zum Einsatz gelangen kann, soll sowohl im Planungs- wie auch im Baubewilligungsverfahren anwendbar sein und nicht auf das Planungsverfahren beschränkt werden. Dieser Antrag des Kantons ist gemäss Rücksprache mit Erik Lustenberger zwingend umzusetzen. „Diese Korrektur ist zwingend, weil die Fahrtenregelung auf Stufe Bebauungsplan (z.B. Eichhof) im Detail gar noch nicht festgelegt werden kann. Bei einer relativ offenen Umschreibung der möglichen Nutzungen, kann erst bei Bekanntwerden der konkreten Nutzung im Baubewilligungsverfahren der Parkplatzbedarf ermittelt werden.“ (Mail Erik Lustenberger von 20. Mai 2016)
- Von Seiten des Kantons wurde gewünscht, dass die realisierbare Anzahl Parkplätze grundsätzlich beim gebietsweisen Minimalwert (d.h. maximale Reduktion) liegt und nur mit entsprechendem Bedarfsnachweis bis höchstens auf den gebietsweise zulässigen Maximalwert erhöht werden darf. Der Gemeinderat betrachtet ein solches Vorgehen als nicht zielführend und hält am im Musterreglement LuzernPlus vorgeschlagenen Verfahren fest, wonach der Bauherr grundsätzlich eine Parkplatzzahl im zulässigen Spektrum (also zwischen gebietsweisem Minimum und Maximum) festlegen kann. So kann auf die Bedürfnisse der einzelnen Projekte eingegangen und dem Bauherrn der notwendige Spielraum geboten werden, was insbesondere auch für die Standortattraktivität von Kriens wichtig ist. Mit dem zusätzlichen Instrument des Mobilitätskonzepts werden für grosse Projekte auf alle Fälle eingehende Betrachtungen angestellt.
- Auf eine vom Kanton angeregte Überprüfung des Reglements nach fünf Jahren und eine entsprechende Verankerung dieser Überprüfungspflicht im Reglement wird verzichtet. Der Gemeinderat wird die Anwendbarkeit des Reglements laufend prüfen und bei Bedarf überarbeiten.
- Ersatzabgaben werden grundsätzlich erhoben, wenn die gebietsweise minimale Parkplatzzahl unterschritten wird (Art. 15). Weiter kann der Gemeinderat die Ersatzabgaben in besonderen Fällen, namentlich bei autofreien Nutzungen, herabsetzen oder erlassen. Der vom Kanton angeregte pauschale Erlass von Ersatzabgaben bei weitergehenden Reduktionen aufgrund von Art. 9 Abs. 5 wird vom Gemeinderat als nicht angemessen beurteilt, da die gebietsweisen Minimalwerte bereits tief angesetzt sind.
- Von Seiten Kanton wird eine Zuordnung weniger Gebiete zu anderen Gebietstypen mit jeweils stärkeren Reduktionen gefordert. Der Gemeinderat hat die Vorschläge sorgfältig geprüft und kommt zum Schluss an der bestehenden Gebieteinteilung festzuhalten. Die Gebietszuteilung wurde mit Augenmass durchgeführt und lokale Gegebenheiten bestmöglich berücksichtigt. Zudem überlappen sich die Spannweiten der erforderlichen bzw. zulässigen Reduktionen in den verschiedenen Gebietstypen, so dass genügend Freiheit für die Wahl eines geeigneten Reduktionsfaktors besteht. Auch aufgrund



## Gemeinderat

des Echos aus der ersten Lesung im Einwohnerrat erachtete der Gemeinderat es als zielführend, keine weiteren Zuordnungen von Gebieten zu Gebietstypen mit stärkeren Reduktionen vorzunehmen.

## 7 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 Verdoppelung 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 Parkplätzen im Mattenhof, sowie den 650 neuen Parkplätzen, die im Nidfeld in zweiter 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.

In der ersten Lesung hat sich gezeigt, dass der Einwohnerrat Handlungsbedarf bei der Handhabung von Car-Parkplätzen sieht. Der Gemeinderat ist bereit sich dieser Thematik anzunehmen und das Reglement über die Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund entsprechend zu überarbeiten.

Mit dem Herabsetzen der Ersatzabgabe und dem Ausweiten der Bestandesgarantie kommt der Gemeinderat den kritischen Stimmen im Einwohnerrat entgegen. Indes hat die Überprüfung der Reduktionsfaktoren ergeben, dass diese zweckmässig und ausgewogen sind. Während der Kanton gerne noch ein strengeres Parkplatzreglement hätte, wünschen sich Teile des Einwohnerrates ein weniger restriktives Reglement. Der Gemeinderat ist überzeugt, mit dem vorliegenden Reglement einen guten und mehrheitsfähigen Kompromiss ausgearbeitet zu haben.

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

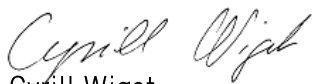
**Gemeinderat**

**8 Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Einwohnerrat, das Parkplatzreglement der Gemeinde Kriens in **der vorgelegten Form festzusetzen.**

Berichterstattung durch Gemeindepräsident Cyrill Wiget.

Gemeinderat Kriens



Cyrill Wiget  
Gemeindepräsident



Guido Solari  
Gemeindeschreiber

**Beilagen**

- Parkplatzreglement
- **Übersichtsplan Gebietseinteilung**
- Juristische Abklärungen Bestandesgarantie
- **Vorprüfungsbericht des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (BUWD) vom 18. Mai 2016**

**Beschlussestext zu Bericht und Antrag**

**Nr. 231/2016**

Der Einwohnerrat der Gemeinde Kriens

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag Nr. 231/2016 des Gemeinderates Kriens vom 25. Mai 2016

und

gestützt auf § 28 Abs. 1 lit. a. der Gemeindeordnung der Gemeinde Kriens vom 13. September 2007

betreffend

**Reglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund (Parkplatzreglement)**

beschliesst:

1. Das Reglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund (Parkplatzreglement), umfassend das Reglement und den Übersichtsplan, wird festgesetzt.
2. Das Reglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund (Parkplatzreglement) ist dem Regierungsrat des Kantons Luzern zur Genehmigung zu unterbreiten.
3. Ziffer 1 dieses Beschlusses unterliegt dem fakultativen Referendum.

Kriens, 30. Juni 2016

Einwohnerrat Kriens

Thomas Lammer  
Präsident

Guido Solari  
Schreiber

**Gemeinderat**

**9 Anhang**

**9.1 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

## 9.2 Vergleich Varianten Ersatzabgabepflicht, drei Beispiele

	NF [m <sup>2</sup> ]	Gebiet	Ersatzabgabe [CHF / PP]	Anzahl Parkplätze			Ersatzabgaben bis Normbedarf		Ersatzabgaben bis Maximalbedarf		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	5'000	660	138	510	750'000	2'610'000	0	2'550'000	0	0
Industrie- / Gewerbebetriebe	8'000	II	6'000	96	11	22	444'000	510'000	0	134'400	0	0
Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe	10'000	I	7'000	300	20	80	1'540'000	1'960'000	0	560'000	0	0

Annahme für die Berechnung: Es wird eine Parkplatzzahl zwischen dem zulässigen Minimal- und Maximalbedarf je Gebiet erstellt.

Das heisst, dass im Fall 'Ersatzabgaben bis Minimalbedarf' nur Einnahmen erzielt werden, wenn weniger Parkplätze als das gebietsweise erforderliche Minimum erstellt werden.

Gemeinderat

**9.3 Systematik Berechnung Abstellplätze**

NUTZUNG	NORMBEDARF				TATSÄCHLICHER BEDARF					PROJEKTIERTE PP
	Nutzfläche [m <sup>2</sup> ]	Kennwert gem. Art. 8	NF pro PP	Anzahl PP	GEBIET	Gebietsfaktoren in % min.   max.		Anzahl tatsächliche PP min.   max.		
Wohnen MFH										
Bewohner	3'000	1 A. pro 100 m <sup>2</sup> NF	100	30	III	20%	80%	6	24	20
Besucher	3'000	10% der Bewohner PP	1'000	3	III	30%	50%	1	2	2
Dienstleistung*										
Beschäftigte	2'500	2 A. pro 100 m <sup>2</sup> NF	50	50	III	20%	40%	10	20	15
Besucher / Kunden	2'500	0.5 A. pro 100 m <sup>2</sup>	200	13	III	30%	50%	4	6	6
Total				96				21	52	43

\* nicht kundenintensive Dienstleistungsbetriebe (übrige DL Betriebe)

Die Anzahl der Parkplätze wird bei einem Bauprojekt wie folgt ermittelt:

- 1) Nutzung eruieren
  - a. Nutzungstyp: Wohnen, Gastbetriebe, kundenintensive Verkaufsgeschäfte, etc.
  - b. Nutzfläche (NF) oder anderweitige Bezugsgrösse pro Nutzungstyp
- 2) Normbedarf berechnen (Art. 8)
  - a. m<sup>2</sup> Bedarf pro Abstellplatz und Nutzung gemäss Tabelle Art. 8 der jeweiligen Nutzung herauslesen
  - b. Nutzfläche geteilt durch m<sup>2</sup> Bedarf pro Abstellplatz
- 3) Tatsächlicher Bedarf berechnen (Art. 9)
  - a. Gebiet des geplanten Bauwerks eruieren (Gebiet I – V)
  - b. Normbedarf mit gebietsweisem minimalen und maximalen Faktor multiplizieren
- 4) Parkplatzzahl innerhalb der gebietsbezogenen Spannweite festlegen

Gemeinderat

**9.4 Berechnungsbeispiele Abstellplätze für Personenwagen**

**Einfamilienhaus, 200 m2**

	altes Reglement vom 25.11.1999			Reglementsentswurf 1. Lesung Einwohnerrat 21.04.2016						Musterreglement Luzern Plus						Grundkonzept Verkehr Luzern Süd					
	Bewohner	Besucher / Kunden*	Total	Bewohner		Besucher / Kunden		Total		Bewohner		Besucher / Kunden		Total		Bewohner		Besucher / Kunden		Total	
				min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max
Normbedarf	2	0	2	2.0	2.0	0.0	0.0	2.0	2.0	2.0	2.0	0.0	0.0	2.0	2.0	2.0	2.0	0.0	0.0	2.0	2.0
Gebiet I	-	-	-	0.0	0.8	0.0	0.0	0.0	0.8	0.0	0.8	0.0	0.0	0.0	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0
Gebiet II	-	-	-	0.2	1.2	0.0	0.0	0.2	1.2	0.8	1.2	0.0	0.0	0.8	1.2	0.2	1.0	0.0	0.0	0.2	1.0
Gebiet III	-	-	-	0.4	1.6	0.0	0.0	0.4	1.6	1.0	1.6	0.0	0.0	1.0	1.6	0.4	1.6	0.0	0.0	0.4	1.6
Gebiet IV	-	-	-	0.4	1.8	0.0	0.0	0.4	1.8	1.4	1.8	0.0	0.0	1.4	1.8	0.4	1.6	0.0	0.0	0.4	1.6
Gebiet V	-	-	-	0.8	2.0	0.0	0.0	0.8	2.0	1.8	2.0	0.0	0.0	1.8	2.0	0.8	2.0	0.0	0.0	0.8	2.0

\* keine zusätzlichen PP

rot: Abweichungen zum Reglementsentswurf 1. Lesung Einwohnerrat 21.04.2016

**Mehrfamilienhaus, 1'200 m2**

	altes Reglement vom 25.11.1999			Reglementsentswurf 1. Lesung Einwohnerrat 21.04.2016						Musterreglement Luzern Plus						Grundkonzept Verkehr Luzern Süd					
	Bewohner	Besucher / Kunden	Total	Bewohner		Besucher / Kunden		Total		Bewohner		Besucher / Kunden		Total		Bewohner		Besucher / Kunden		Total	
				min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max
Normbedarf	12	1.8	13.8	12.0	12.0	1.2	1.2	13.2	13.2	12.0	12.0	1.2	1.2	13.2	13.2	12.0	12.0	1.2	1.2	13.2	13.2
Gebiet I	-	-	-	0.0	4.8	0.2	0.5	0.2	5.3	0.0	4.8	0.0	0.5	0.0	5.3	0.0	6.0	0.2	0.5	0.2	6.5
Gebiet II	-	-	-	1.2	7.2	0.2	0.5	1.4	7.7	4.8	7.2	0.5	0.7	5.3	7.9	1.2	6.0	0.2	0.5	1.4	6.5
Gebiet III	-	-	-	2.4	9.6	0.4	0.6	2.8	10.2	6.0	9.6	0.6	1.0	6.6	10.6	2.4	9.6	0.4	0.6	2.8	10.2
Gebiet IV	-	-	-	2.4	10.8	0.5	0.7	2.9	11.5	8.4	10.8	0.8	1.1	9.2	11.9	2.4	9.6	0.5	0.7	2.9	10.3
Gebiet V	-	-	-	4.8	12.0	0.7	1.2	5.5	13.2	10.8	12.0	1.1	1.2	11.9	13.2	4.8	12.0	0.7	1.2	5.5	13.2

rot: Abweichungen zum Reglementsentswurf 1. Lesung Einwohnerrat 21.04.2016

Gemeinderat

Gewerbe, 300 m2

	altes Reglement vom 25.11.1999				Reglementsentswurf 1. Lesung Einwohnerrat 21.04.2016						Musterreglement Luzern Plus						Grundkonzept Verkehr Luzern Süd					
	Beschäftigte		Besucher / Kunden*	Total	Beschäftigte		Besucher / Kunden		Total		Beschäftigte		Besucher / Kunden		Total		Beschäftigte		Besucher / Kunden		Total	
	min**	max**			min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max
<b>Normbedarf</b>	<b>2.5</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>7.5</b>	<b>3.0</b>	<b>3.0</b>	<b>0.6</b>	<b>0.9</b>	<b>3.6</b>	<b>3.9</b>	<b>3.0</b>	<b>3.0</b>	<b>0.6</b>	<b>0.9</b>	<b>3.6</b>	<b>3.9</b>	<b>3.0</b>	<b>3.0</b>	<b>0.6</b>	<b>0.9</b>	<b>3.6</b>	<b>3.9</b>
Gebiet I	-	-	-	-	0.0	0.6	0.1	0.4	<b>0.1</b>	<b>1.0</b>	0.0	<b>1.2</b>	<b>0.0</b>	0.4	<b>0.0</b>	<b>1.6</b>	0.0	0.6	0.1	0.4	<b>0.1</b>	<b>1.0</b>
Gebiet II	-	-	-	-	0.3	0.6	0.1	0.4	<b>0.4</b>	<b>1.0</b>	<b>1.2</b>	<b>1.8</b>	<b>0.2</b>	<b>0.5</b>	<b>1.4</b>	<b>2.3</b>	0.3	0.6	0.1	0.4	<b>0.4</b>	<b>1.0</b>
Gebiet III	-	-	-	-	0.6	1.2	0.2	0.5	<b>0.8</b>	<b>1.7</b>	<b>1.5</b>	<b>2.4</b>	<b>0.3</b>	<b>0.7</b>	<b>1.8</b>	<b>3.1</b>	0.6	1.2	0.2	0.5	<b>0.8</b>	<b>1.7</b>
Gebiet IV	-	-	-	-	0.6	1.8	0.2	0.5	<b>0.8</b>	<b>2.3</b>	<b>2.1</b>	<b>2.7</b>	<b>0.4</b>	<b>0.8</b>	<b>2.5</b>	<b>3.5</b>	0.6	1.8	0.2	0.5	<b>0.8</b>	<b>2.3</b>
Gebiet V	-	-	-	-	1.2	2.4	0.4	0.9	<b>1.6</b>	<b>3.3</b>	<b>2.7</b>	<b>3.0</b>	<b>0.5</b>	0.9	<b>3.2</b>	<b>3.9</b>	1.2	2.4	0.4	0.9	<b>1.6</b>	<b>3.3</b>

\* Besucherparkplätze bei den Beschäftigten inbegriffen. Die Aufteilung erfolgt durch den Gemeinderat

\*\* abhängig von Betriebsart

rot: Abweichungen zum Reglementsentswurf 1. Lesung Einwohnerrat 21.04.2016

Dienstleistung kundenintensiv, 2'000 m2

	altes Reglement vom 25.11.1999				Reglementsentswurf 1. Lesung Einwohnerrat 21.04.2016						Musterreglement Luzern Plus						Grundkonzept Verkehr Luzern Süd					
	Beschäftigte		Besucher / Kunden*	Total	Beschäftigte		Besucher / Kunden		Total		Beschäftigte		Besucher / Kunden		Total		Beschäftigte		Besucher / Kunden		Total	
	min	max			min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max
<b>Normbedarf</b>	<b>40</b>	<b>0</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	
Gebiet I	-	-	-	0	8	4	8	<b>4</b>	<b>16</b>	0	<b>16</b>	<b>0</b>	8	<b>0</b>	<b>24</b>	0	8	4	8	<b>4</b>	<b>16</b>	
Gebiet II	-	-	-	4	8	4	8	<b>8</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>24</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>24</b>	<b>36</b>	4	8	4	8	<b>8</b>	<b>16</b>	
Gebiet III	-	-	-	8	16	6	10	<b>14</b>	<b>26</b>	<b>20</b>	<b>32</b>	<b>10</b>	<b>16</b>	<b>30</b>	<b>48</b>	8	16	6	10	<b>14</b>	<b>26</b>	
Gebiet IV	-	-	-	8	24	8	12	<b>16</b>	<b>36</b>	<b>28</b>	<b>36</b>	<b>14</b>	<b>18</b>	<b>42</b>	<b>54</b>	8	24	8	12	<b>16</b>	<b>36</b>	
Gebiet V	-	-	-	16	32	12	20	<b>28</b>	<b>52</b>	<b>36</b>	<b>40</b>	<b>18</b>	20	<b>54</b>	<b>60</b>	16	32	12	20	<b>28</b>	<b>52</b>	

\* Besucherparkplätze bei den Beschäftigten inbegriffen. Die Aufteilung erfolgt durch den Gemeinderat

rot: Abweichungen zum Reglementsentswurf 1. Lesung Einwohnerrat 21.04.2016



Gemeinderat

Verkauf kundnintensiv, 500 m2

	altes Reglement vom 25.11.1999			Reglementsentswurf 1. Lesung Einwohnerrat 21.04.2016						Musterreglement Luzern Plus						Grundkonzept Verkehr Luzern Süd					
	Beschäftigte	Besucher / Kunden*	Total	Beschäftigte		Besucher / Kunden		Total		Beschäftigte	Besucher / Kunden	Total		Beschäftigte	Besucher / Kunden	Total					
				min	max	min	max	min	max			min	max			min	max	min	max		
<b>Normbedarf</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>50</b>	<b>50</b>
Gebiet I	-	-	-	0	2	8	16	8	18	0	4	0	16	0	20	0	2	8	16	8	18
Gebiet II	-	-	-	1	2	8	16	9	18	4	6	16	24	20	30	1	2	8	16	9	18
Gebiet III	-	-	-	2	4	12	20	14	24	5	8	20	32	25	40	2	4	12	20	14	24
Gebiet IV	-	-	-	2	6	16	24	18	30	7	9	28	36	35	45	2	6	16	24	18	30
Gebiet V	-	-	-	4	8	24	40	28	48	9	10	36	40	45	50	4	8	24	40	28	48

\* Besucherparkplätze bei den Beschäftigten inbegriffen. Die Aufteilung erfolgt durch den Gemeinderat  
rot: Abweichungen zum Reglementsentswurf 1. Lesung Einwohnerrat 21.04.2016

## 9.5 Berechnungsbeispiele und Vergleiche für die Berechnung von Veloabstellplätzen

Mehrfamilienhaus, 15 Whg à 3 Zimmer

	VSS Norm SN 640 065			Reglementsentswurf 1. Lesung Einwohnerrat 21.04.2016			Musterreglement Luzern Plus			Grundkonzept Verkehr Luzern Süd		
	Bewohner	Besucher	Total	Bewohner	Besucher	Total	Bewohner	Besucher / Kunden	Total	Bewohner	Besucher / Kunden	Total
Normbedarf	45	0	45	45.0	0.0	45.0	45.0	0.0	45.0	45.0	0.0	45.0
Gebiet I	-	-	-	45.0	0.0	45.0	-	-	-	63.0	0.0	63.0
Gebiet II	-	-	-	45.0	0.0	45.0	-	-	-	63.0	0.0	63.0
Gebiet III	-	-	-	45.0	0.0	45.0	-	-	-	54.0	0.0	54.0
Gebiet IV	-	-	-	45.0	0.0	45.0	-	-	-	45.0	0.0	45.0
Gebiet V	-	-	-	45.0	0.0	45.0	-	-	-	45.0	0.0	45.0

Gemeinderat

Gewerbe, 8 Arbeitsplätze

	VSS Norm SN 640 065			Reglementsentwurf 1. Lesung Einwohnerrat 21.04.2016			Musterreglement Luzern Plus			Grundkonzept Verkehr Luzern Süd		
	Beschäftigte	Besucher / Kunden	Total	Beschäftigte	Besucher / Kunden	Total	Beschäftigte	Besucher / Kunden	Total	Beschäftigte	Besucher / Kunden	Total
<b>Normbedarf</b>	<b>1.6</b>	<b>0.4</b>	<b>2</b>	<b>1.6</b>	<b>0.4</b>	<b>2.0</b>	<b>1.6</b>	<b>0.4</b>	<b>2.0</b>	<b>1.6</b>	<b>0.4</b>	<b>2.0</b>
Gebiet I	-	-	-	2.2	0.6	2.8	-	-	-	2.4	0.6	3.0
Gebiet II	-	-	-	2.2	0.6	2.8	-	-	-	2.4	0.6	3.0
Gebiet III	-	-	-	1.9	0.5	2.4	-	-	-	2.1	0.5	2.6
Gebiet IV	-	-	-	1.6	0.4	2.0	-	-	-	1.8	0.4	2.2
Gebiet V	-	-	-	1.6	0.4	2.0	-	-	-	1.6	0.4	2.0

Dienstleistung kundenintensiv, 5 Arbeitsplätze

	VSS Norm SN 640 065			Reglementsentwurf 1. Lesung Einwohnerrat 21.04.2016			Musterreglement Luzern Plus			Grundkonzept Verkehr Luzern Süd		
	Beschäftigte	Besucher / Kunden	Total	Beschäftigte	Besucher / Kunden	Total	Beschäftigte	Besucher / Kunden	Total	Beschäftigte	Besucher / Kunden	Total
				min	min	min	min	min	min	min	min	min
<b>Normbedarf</b>	<b>1</b>	<b>1.5</b>	<b>2.5</b>	<b>1</b>	<b>1.5</b>	<b>2.5</b>	<b>1</b>	<b>1.5</b>	<b>2.5</b>	<b>1</b>	<b>1.5</b>	<b>2.5</b>
Gebiet I	-	-	-	1.4	2.1	3.5	-	-	-	1.5	2.1	3.6
Gebiet II	-	-	-	1.4	2.1	3.5	-	-	-	1.5	2.1	3.6
Gebiet III	-	-	-	1.2	1.8	3	-	-	-	1.3	1.8	3.1
Gebiet IV	-	-	-	1	1.5	2.5	-	-	-	1.1	1.5	2.6
Gebiet V	-	-	-	1	1.5	2.5	-	-	-	1	1.5	2.5

**Gemeinderat**

**Verkauf kundenintensiv, 10 Arbeitsplätze**

10 Arbeitsplätze

	VSS Norm SN 640 065			Reglementsentwurf 1. Lesung Einwohnerrat 21.04.2016			Musterreglement Luzern Plus			Grundkonzept Verkehr Luzern Süd		
	Beschäftigte	Besucher / Kunden	Total	Beschäftigte	Besucher / Kunden	Total	Beschäftigte	Besucher / Kunden	Total	Beschäftigte	Besucher / Kunden	Total
				min	min	min	min	min	min	min	min	min
<b>Normbedarf</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>
Gebiet I	-	-	-	2.8	4.2	7	-	-	-	3	4.2	7.2
Gebiet II	-	-	-	2.8	4.2	7	-	-	-	3	4.2	7.2
Gebiet III	-	-	-	2.4	3.6	6	-	-	-	2.6	3.6	6.2
Gebiet IV	-	-	-	2	3	5	-	-	-	2.2	3	5.2
Gebiet V	-	-	-	2	3	5	-	-	-	2	3	5