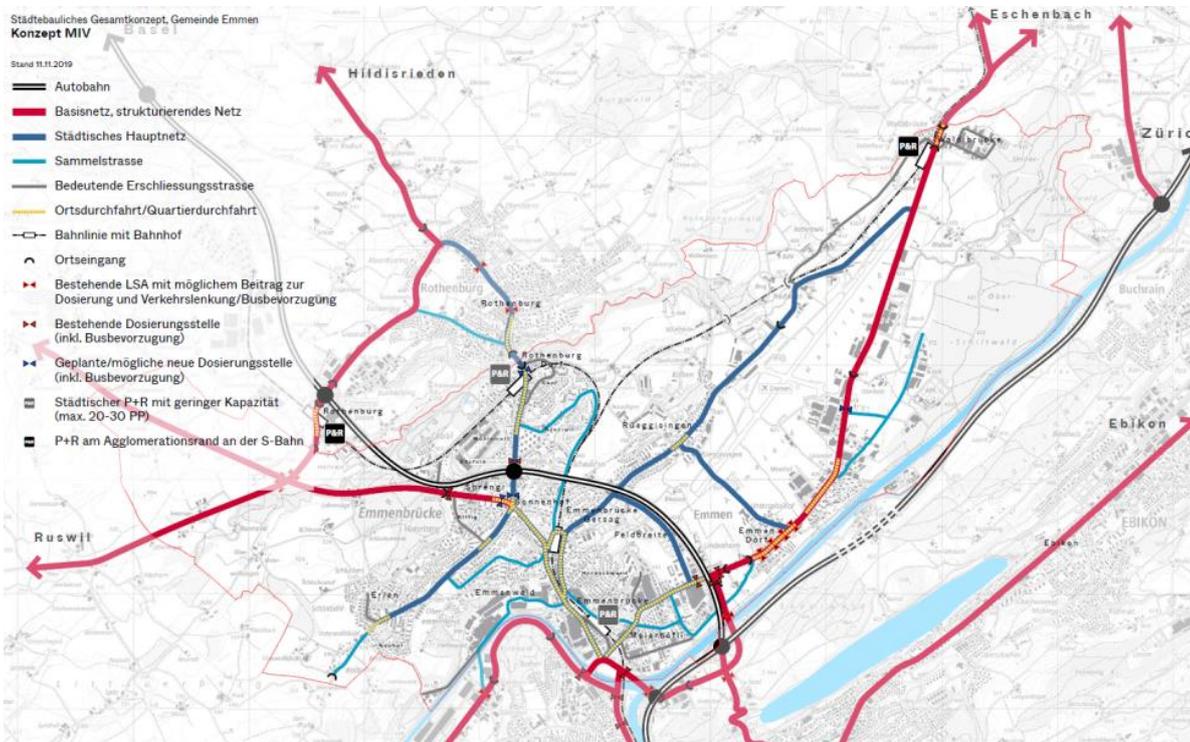




## 07/20 Bericht und Antrag an den Einwohnerrat



### *betreffend*

*Erweiterung der Stellenprocente im Bereich Entwicklung und Planung;  
Nachtragskredit 2020 CHF 68'000.00*

Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

## 1. Ausgangslage

Das Departement Planung und Hochbau verzeichnet in den letzten zwei bis drei Jahren eine zunehmende Anzahl Anfragen für Arealentwicklungen. Gleichzeitig ist die Revision der Ortsplanung seit zwei Jahren in vollem Gang. Sowohl die Arealentwicklungen als auch die Revision der Ortsplanung sind komplexe Aufgabenbereiche.

Im Bereich der Verkehrsplanung und des öffentlichen Verkehrs (ÖV) stehen diverse grosse Projekte an. Von der Bevölkerung wird dem Thema Verkehr besondere Aufmerksamkeit geschenkt, bei einer in der Regel kritischen Grundhaltung. Dementsprechend anspruchsvoll und wichtig ist die Bearbeitung von Verkehrsthemen im Gesamtzusammenhang der raumplanerischen Entwicklung.

## 2. Organisation

In der Gemeinde Emmen bearbeitet der Bereich Entwicklung und Planung sämtliche Fragen rund um das Thema Raum-, Siedlungs- und Verkehrsplanung sowie öffentlicher Verkehr. Das Team umfasst zurzeit drei Personen mit folgenden Stellenprozenten:

Raum- und Siedlungsplaner	100 %	
Raum- und Siedlungsplanerin	80 %	(davon 20 % bis 2024 befristet)
Projektleiterin Verkehrsplanung / GIS	60 %	(30 % Verkehrsplanung / 30 % GIS (Geoinformationssystem))
Total Stellenprocente	240 %	

Abzüglich der 30 % Stellenprocente für GIS stehen für die beiden Bereiche **Raum- und Siedlungsplanung** sowie **Verkehrsplanung** total **210 %** Stellenprocente zur Verfügung.

Aufteilung der 210 % auf die beiden Bereiche:

<b>Raum- und Siedlungsplanung (180 %)</b>		<b>Verkehrsplanung (30 %)</b>	
Arealentwicklung	Revision Ortsplanung	Verkehr	ÖV
Weitere raumplanerische Aufgaben (100 %)	(80 %)	(15 %)	(15 %)

## 3. Aufgabenbereiche

### Arealentwicklungen

Aktuell sind sieben Arealentwicklungen in Bearbeitung. Bei zwei Arealen gibt es konkrete Vorabklärungen und die Absicht, die Entwicklung in absehbarer Zeit zu starten. Bei rund zehn Arealen sind grundsätzliche Entwicklungsabsichten bekannt. Des Weiteren wird die Umsetzung von verschiedenen abgeschlossenen Bauungs- und Gestaltungsplänen eng begleitet, beispielsweise die Bauungspläne am Seetalplatz.

## **Revision Ortsplanung**

In der Revision der Ortsplanung findet nach Abschluss des städtebaulichen Gesamtkonzepts nun die planungsrechtliche Umsetzung statt. Neben der Erarbeitung der neuen Gesetzesgrundlagen und Instrumente (Gewässerraum, Bebauungsziffer etc.) liegt der Fokus auf einer angemessenen und zielführenden Partizipation der verschiedenen Interessensgruppen. Zudem sind im Rahmen der Revision diverse bestehende Instrumente (Gefahrenkarte, Verkehrs- und Erschliessungsrichtplan etc.) zu überarbeiten oder zu aktualisieren.

## **Übergeordnete Verkehrsplanung**

Auf Emmen kommen in den nächsten Jahren wesentliche Aufgaben auf dem National- und Kantonsstrassennetz sowie auf dem Schienennetz der SBB zu, die idealerweise vorausschauend und aktiv mitgestaltet statt nur begleitet werden sollten. Beispielfhaft seien folgende Projekte genannt:

- Bypass Luzern (öffentliche Auflage im Jahre 2020)
- Wiedereröffnung Anschluss Emmen Nord (Entscheid Bundesrat im Sommer 2020, anschliessend Ausführungsprojekt und öffentliche Auflage)
- Umgestaltung K13 Gerliswilstrasse (Wiederaufnahme Projektierung Ende 2019)
- Umgestaltung K16 Seetalstrasse (Umfahrung Emmen Dorf ab 2019, Testplanung Meierhöfli ab 2020, Bushub Bahnhof Waldibrücke ab 2019)
- Umbau Bahnhof Emmenbrücke (Grundlagenerarbeitung für Vorprojekt ab 2020)
- Umbau Bahnhof Gersag inklusiv Bushub (Koordination Projekt SBB und Gemeinde ab 2018)

## **Kommunale Verkehrsplanung**

Nebst dem motorisierten Individualverkehr müssen die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs in allen Projekten immer mitberücksichtigt werden. Im Besonderen gefordert ist die Verkehrsplanung bei Schnittstellen zwischen Bahn und Bus, so zum Beispiel beim anstehenden Umbau des Bahn-Busknotens Gersag. Ausserdem ist die Verkehrsplanung in jeder Arealentwicklung relevant (mindestens bezüglich Entwicklung des übergeordneten Verkehrsnetzes und der Anzahl Parkplätze). Ebenso ist die Überarbeitung des Erschliessungs- und Verkehrsrichtplans sowie des Parkplatzreglements auf privatem Grund wichtiger Bestandteil der Revision der Ortsplanung. Hinzu kommt die Weiterentwicklung des ÖV-Netzes mit verschiedenen Ansprüchen aus Bevölkerung und Politik (Petition RE Halt Rothenburg Dorf, diverse Bemerkungen im städtebaulichen Gesamtkonzept zum Thema ÖV etc.).

## **4. Herausforderungen**

Die dynamische Entwicklung der Gemeinde Emmen verlangt nach einer aktiven Lenkung und Gestaltung. Es ist Aufgabe von Politik und Verwaltung, das übergeordnete öffentliche Interesse zu vertreten und sich dafür einzusetzen. Raumplanerische Entscheide und Vorhaben betreffen in der Regel einen Grossteil der Bevölkerung sowie des Gewerbes und haben unter anderem Einfluss auf das Ortsbild, den Verkehr und die Umwelt.

Die Gemeinde Emmen hat mit dem Motto "Qualität Emmen" für die Revision der Ortsplanung ein deutliches Signal gesetzt und zeigt, wo ihre Ansprüche liegen. Eine gemeinsame Definition von Qualität zu finden und diese in grundeigentümergebundene Instrumente umzusetzen, benötigt Ressourcen. Um Qualität zu gewährleisten, die öffentlichen Interessen zu vertreten und die entsprechenden Auswirkungen einer raumplanerischen Massnahme zu steuern, müssen bei Arealentwicklungen die Grundeigentümer und Investoren eng begleitet und die Rahmenbedingungen der Gemeinde frühzeitig in den Prozess ein-

gebracht werden. Ohne klar formulierte Rahmenbedingungen und enge Begleitung bei der Entwicklung besteht die Gefahr, dass Arealentwicklungen zu stark durch die Interessen der Grundeigentümer und Investoren geprägt werden und die Interessen der Allgemeinheit zu kurz kommen. Umso wichtiger ist es, die übergeordneten Anliegen umfassend und nachhaltig zu vertreten. Die frühzeitige und aktive Mitwirkung der öffentlichen Hand sowie der Bevölkerung insbesondere bei Arealentwicklungen führt schlussendlich zum Erfolg.

Das Thema Verkehr führt bei Planungsprozessen in der Regel zu Diskussionen und ruft bei Politik und Volk grosse Skepsis hervor. Daher ist es wichtig, die Verkehrsthematik gesamtheitlich auf die übergeordneten wie auch die lokalen Verkehrsbeziehungen zu betrachten. So müssen beispielsweise für eine ausgewogene und mehrheitsfähige Umgestaltung der Verkehrsachsen Seetalstrasse und Gerliswilstrasse die Planungen des Kantons in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde erfolgen. Dabei sind der Einbezug und die Mitwirkung aller Interessengruppen von zentraler Bedeutung.

Insgesamt nimmt die Komplexität in Planungsverfahren zu. Durch die zunehmenden Entwicklungen und Planungen innerhalb des Siedlungsgebiets werden die Rücksichtnahme und die Beachtung von Rahmenbedingungen immer wesentlicher und herausfordernder. Anders als beim "Bauen auf der grünen Wiese" mit meistens nur einem Grundeigentümer sind bei der Entwicklung nach Innen überwiegend mehrere Grundeigentümer involviert. Die meisten Themen wie Etappierung, Erschliessung, Parkierung, Lärmschutz, Ver- und Entsorgung etc. müssen bereits auf Stufe Sondernutzungsplanungen im Detail geklärt sein. Entsprechend wird die Öffentlichkeitsarbeit bei der Verdichtung nach Innen anspruchsvoller.

Obwohl die Gemeinde bei Arealentwicklungen mit versierten Planungsbüros, welche in der Regel durch die Grundeigentümer finanziert werden, zusammenarbeitet, zeigt die Erfahrung der letzten Jahre, dass aufgrund der zunehmenden Komplexität eine vollständige projektbezogene Auslagerung nicht möglich ist. In den jeweiligen Teilschritten müssen durch die öffentliche Hand wesentliche Beiträge geleistet werden, die nur mit den Verbindungen innerhalb der Verwaltung und der Koordination mit anderen Projekten möglich sind.

## **5. Massnahmen**

Der gemäss Beilage ermittelte jährliche Stundenbedarf aller anfallenden Aufgaben ist eine Hochrechnung gestützt auf heute bekannte Rahmenbedingungen und unterliegt Schwankungen; dies bedingt durch die Fortschritte in den einzelnen Projekten und exogene Faktoren wie Entscheide von Bund, Kanton und Dritten oder Rechtsverfahren. Der Bereich Planung und Entwicklung soll mit seinen künftigen Ressourcen die Grundlast jederzeit gut decken können. Punktuell fehlende Ressourcen sollen, wenn immer möglich, durch Verlagerungen (allenfalls muss ein Projekt verschlankt oder zurückgestellt werden) oder durch extern zu vergebende Mandate abgedeckt werden. Unter Berücksichtigung der prozessbedingten Schwankungen sowie allfälligen Verlagerungen sollen die gesamthaft fehlenden Ressourcen (siehe 6. Ressourcenbedarf) nur teilweise ergänzt werden, wobei die weitere Entwicklung genau zu beobachten ist. Daher soll in der Verkehrsplanung eine neue 100 % Stelle Verkehrsplanung geschaffen werden. Für die Raum- und Siedlungsplanung soll zur Ergänzung ein Werkstudent oder eine Werkstudentin (Praktikant oder Praktikantin auf Stufe Bachelor) mit 70 % Stellenprozenten eingestellt werden. Dies ist eine gute Option aufgrund des herrschenden Fachkräftemangels sowie unter dem Aspekt einer aktiven Nachwuchsförderung und Mitarbeitengewinnung. Ein Werkstudent oder eine Werkstudentin resp. ein Praktikant oder eine Praktikantin bringt neue Sichtweisen und sorgt für erfrischende Impulse.

## 6. Ressourcenbedarf

Der berechnete jährliche Stundenaufwand der Bereiche Raum- und Siedlungsplanung sowie Verkehrsplanung über die anfallenden Aufgaben zeigt folgendes Bild:

	Total	Raum- und Siedlungsplanung	Verkehrsplanung
Stundenbedarf alle anfallende Aufgaben (Std.) *	6'875	4'300	2'575
In Stellenprozent **	474 %	296 %	178 %
Vorhandene Stellenprozent (siehe 2. Organisation)	210 %	180 %	30 %
Fehlende Stellenprozent	264 %	116 %	148 %
Stellenprozent (Schwankungen, Verlagerungen)	94 %	16 %	78 %
<b>Zusätzlicher Bedarf Stellenprozent</b>	<b>170 %</b>	<b>100 %</b>	<b>70 %</b>

\* Die Summe der anstehenden Arbeiten hochgerechnet gemäss Auflistung in der Beilage.

\*\* Die Anzahl der produktive Stunden eines 100%-Pensums betragen ca. 1'450 Stunden (80 % Produktivität der theoretischen Jahresarbeitszeit ohne Feiertage, Ferien, Krankheit, Urlaub, Weiterbildung etc.).

## 7. Konsequenzen bei Beibehaltung Status Quo

Ohne zusätzliche Ressourcen können die anstehenden Projekte nicht in der gewünschten Qualität und in angemessenem Zeitrahmen bearbeitet und begleitet werden. Die Entwicklung der Gemeinde Emmen betreffend Raum-, Siedlungs- und Verkehrsplanung würde mehrheitlich durch Dritte getrieben. Politik und Verwaltung müssten zunehmend eine passive Rolle einnehmen.

### Ortsplanungsrevision

Für die Revision der Ortsplanung stehen ab 2020 befristet bis Ende 2024 zusätzliche 20 % zur Verfügung (siehe Punkt 2). Da die aktuell zur Verfügung stehenden Ressourcen trotzdem nicht ausreichen, besteht die grosse Gefahr, dass die Revision nicht wie geplant abgeschlossen werden kann. Der vom Kanton geforderte Abschluss der Ortsplanungsrevision im Jahr 2023 kann mit aller Wahrscheinlichkeit nicht eingehalten werden. Die Konsequenzen sind nicht absehbar, da die bisherigen Gesetze ab 2023 nicht mehr gelten und die neue Gesetzgebung noch nicht in Kraft ist.

### Arealentwicklungen

Bei Arealentwicklungen können nur die Hälfte der benötigten Stunden eingesetzt werden. Es bestehen diverse Planungsvereinbarungen für die Erarbeitung von Bebauungsplänen. Diese verpflichten uns, die Planungsprozesse weiterzuführen. Bei Arealentwicklungen, in welchen aufgrund der fehlenden Ressourcen keine Planungsvereinbarung vereinbart werden kann, besteht das Risiko, dass von den Grundeigentümern auf das Planungsinstrument Gestaltungsplan ausgewichen wird. Dies hätte zur Folge, dass die Gemeinde nicht mehr im Lead ist und die Grundeigentümer und Investoren den Takt vorgeben. Dabei besteht die Gefahr, dass die Ansprüche und Interessen der öffentlichen Hand und der Bevölkerung zu kurz kommen. Anstelle eines übergeordneten, umfassenden Bebauungsplanes entstünden im Gebiet so mehrere einzelne unzusammenhängende Gestaltungspläne. Dies führt auch zu einem zusätzlichen Arbeitsaufwand.

## **Verkehrsplanungen**

Mit den bestehenden Ressourcen können weder übergeordnete noch kommunale Projekte ausreichend begleitet werden. Ein aktives und konstruktives Mitarbeiten oder das Erarbeiten von Grundlagen ist nahezu unmöglich. Aktuell werden die Projekte wo möglich verschoben oder verlangsamt und es werden punktuell Ressourcen aus der Raum- und Siedlungsplanung sowie dem Department Tiefbau und Werke genutzt, um die nicht beeinflussbaren Aufgaben zu erledigen. Diese Ressourcen fehlen dann andernorts.

## **8. Zeitpunkt**

Insbesondere ab Ende des letzten Jahres hat sich immer klarer gezeigt, welchen Bedarf und Aufwand die Themen Raum-, Siedlungs- und Verkehrsplanung beanspruchen. Weiter gibt es mehr Klarheit über die Dimensionen der Aufgaben in der planungsrechtlichen Umsetzung der Ortsplanung. Zudem wurden verschiedene übergeordnete Projekte, die zeitweise nicht weiter verfolgt wurden, wieder aktiviert. Klar und deutlich zeigte sich, dass mit den heute zur Verfügung stehenden Ressourcen die Anforderungen an die Gemeinde nicht bewältigt werden können. Deswegen soll aus Sicht des Gemeinderates mit der notwendigen Stellenaufstockung nicht bis zum nächsten ordentlichen Budgetprozess für das Jahr 2021 zugewartet werden.

## **9. Ausblick**

Gestützt auf die vorangehenden Ausführungen sind die zusätzlichen Personalressourcen dringend notwendig und der Bedarf ist längerfristig ausgewiesen. Die Revision der Ortsplanung wird voraussichtlich 2023/2024 abgeschlossen sein. Bei den Arealentwicklungen werden bis 2024 rund sieben Areale abgeschlossen, aber voraussichtlich fünf bis zehn neue Arealentwicklungen neu dazukommen. Zu beachten ist dabei, dass pro Arealentwicklung der Aufwand aufgrund von höherer Komplexität in der Innenentwicklung und beim Bauen im Bestand steigt. Mittel- bis langfristig gibt es darüber hinaus Daueraufgaben, die aufgebaut und geführt werden müssen. So zum Beispiel das Controlling und die Umsetzung der Festlegungen in der Revision der Ortsplanung sowie bei den Sondernutzungsplanungen (Qualitätskriterien, Fahrtenkontingente). Auch ist Qualität keine Momentaufgabe, sondern basiert auf einer langfristigen Tätigkeit, die in eine aktive Weiterentwicklung der baulichen Zukunft der Gemeinde Emmen überführt wird.

## **10. Finanzen / Kreditrecht**

Bei Arealentwicklungen werden die verwaltungsinternen Kosten ab der planungsrechtlichen Umsetzung, sprich die Kosten ab der Erarbeitung eines Bebauungs- und Gestaltungsplans, den Grundeigentümern und Investoren weiterverrechnet. Alle weiteren Kosten können nicht weiterverrechnet werden. Sie sind jedoch eine massgebende Grundlage für die spätere Wertschöpfung der Gemeinde.

Ein Nachtragskredit für das Budgetjahr 2020 von CHF 68'000.00 wird benötigt. Dieser Betrag wird für die Schaffung zweier neuen Stellen eingesetzt (Verkehrsplaner oder Verkehrsplanerin 100 % und Werkstudent oder Werkstudentin 70 %). Zusätzliche Kosten entstehen in den Folgejahren in der Erfolgsrechnung: Jährlich CHF 188'000.00 inklusiv Sozialleistungen Arbeitnehmer und Arbeitgeber (Verkehrsplaner oder Verkehrsplanerin CHF 124'000.00 plus Werkstudent oder Werkstudentin CHF 64'000.00). Die Kosten für die beiden Stellen können nur im Rahmen von Arealentwicklungen weiterverrechnet werden. Deshalb ist

eine Kompensation innerhalb der Erfolgsrechnung des Budgetkredits im Aufgabenbereich 402 "Planung und Hochbau" weder möglich noch verhältnismässig (§ 14 FHGG). Es handelt sich um keine gebundene Ausgabe, da der Handlungsspielraum verhältnismässig gross ist (§ 37 Abs. 1 FHGG). Daher ist durch den Einwohnerrat ein Nachtragskredit über CHF 68'000.00 für das Jahr 2020 zu bewilligen.

## **11. Antrag**

1. Zustimmung zur Schaffung einer Stelle Verkehrsplaner/Verkehrsplanerin 100 %, Aufgabenbereich Planung und Hochbau, per 1. September 2020 und Genehmigung eines entsprechenden Nachtragskredites von CHF 41'000.00.
2. Zustimmung zur Schaffung einer Stelle Werkstudent/Werkstudentin 70 %, Aufgabenbereich Planung und Hochbau, per 1. August 2020 und Genehmigung eines entsprechenden Nachtragskredites von CHF 27'000.00.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.
4. Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.

Emmenbrücke, 22. April 2020

Für den Gemeinderat:

Ramona Gut-Rogger  
Gemeindepräsidentin

Patrick Vogel  
Gemeindeschreiber

Beilage:

Anstehende Aufgaben / Ressourcenbedarf

## Beilage

### Anstehende Aufgaben / Ressourcenbedarf

Die Summe der anstehenden Arbeiten beträgt gemäss Ziffer 5 des Berichts und Antrags 6'875 Stunden. Die Stunden verteilen sich auf die einzelnen Aufgabengebiete wie folgt:

Ortsplanung (Revision Ortsplanung):	2'600	Stunden
Arealentwicklungen:	1'750	Stunden
Verkehrsplanung:	1'800	Stunden
Weitere Aufgaben:	725	Stunden
<b>Total:</b>	<b>6'875</b>	<b>Stunden</b>

Folgende Auflistung zeigt für die einzelnen Aufgabengebiete die zum heutigen Zeitpunkt bekannten Projekte und Aufgaben inklusiv einer Schätzung des jährlichen Aufwandes und dessen prozentualen Verteilung auf die Bereiche Raum- und Siedlungsplanung sowie Verkehrsplanung. Die Erarbeitung und Begleitung einzelner Projekte kann teilweise bis zu fünf Jahre in Anspruch nehmen. Es ist davon auszugehen, dass beendete Projekte laufend durch neue Projekte ersetzt werden.

	<b>Aufwand Total</b>	Raum- / Siedlungs- planung	Verkehrs- planung
	Std	%	%
<b>Ortsplanung (Revisionen)</b>	<b>2'600</b>		
Bau- und Zonenreglement, Zonenplan, Kommunikation, Organisation, Projektmanagement	1'000	90 %	10 %
Teilrevision Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan	400	20 %	80 %
Optimierung Lage Arbeitszonen/ Arbeitszonenmanagement	300	80 %	20 %
Parkplatzreglement	150	40 %	60 %
Gewässerraumfestlegung	100	100 %	0 %
Aufhebung Gestaltungspläne	150	100 %	0 %
Bestimmungen zu Energie, Klima, Störfall	100	100 %	0 %
Überarbeitung Naturschutzinventar	50	100 %	0 %
Bestimmungen zu Lärm	50	80 %	20 %
Abklärungen Ver- und Entsorgung/ Deponien	50	80 %	20 %
Teilzonenplanänderung Deponie Bühl/ Gloggner	75	100 %	0 %
Teilzonenplanänderung ARA Buholz	125	100 %	0 %
Bestimmungen zu Mobilfunkanlagen	50	100 %	0 %
<b>Arealentwicklungen</b>	<b>1'750</b>		
Sonne (Erarbeitung Bebauungsplan)	300	85 %	15 %
AMAG / Fichtenstrasse (Begleitung Konkurrenzverfahren, Erarbeitung Bebauungsplan)	300	85 %	15 %
Kanzleikreisel (Erarbeitung Bebauungsplan)	250	85 %	15 %
Emmenbaum Nord (Erarbeitung Bebauungsplan)	250	85 %	15 %
Bahnhof Emmenbrücke (Begleitung Konkurrenzverfahren, Erarbeitung Bebauungsplan)	250	85 %	15 %
Meierhof (Revision Bebauungsplan)	150	85 %	15 %
CKW (Begleitung Konkurrenzverfahren, Erarbeitung Bebauungsplan)	200	85 %	15 %
Wohnheim Lindenfeld (Begleitung Gestaltungsplan)	50	85 %	15 %

	<b>Aufwand Total</b>	Raum- / Siedlungs- planung	Verkehrs- planung
	Std	%	%
<b>Verkehrsplanung</b>	<b>1'800</b>		
K16 Umgestaltung Seetalstrasse (Testplanung Meierhöfli)	200	40 %	60 %
K16 Umgestaltung Seetalstrasse (Zweckmässigkeitsbeurteilung Umfahrung Emmen Dorf)	150	20 %	80 %
K16 Umgestaltung Seetalstrasse (Bushub Bahnhof Waldibrücke)	50	20 %	80 %
K13 Umgestaltung Gerliswilstrasse (Betriebs- und Gestaltungskonzept)	300	30 %	70 %
Analyse Busnetz	100	0 %	100 %
Gersagplatz (Betriebs- und Gestaltungskonzept, Vorprojekt)	200	20 %	80 %
Umbau Bahnhof Emmenbrücke (Ausbau im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern)	100	20 %	80 %
Begleiten von Strassensanierungsprojekten	100	0 %	100 %
Öffentlichkeitserklärung div. Strassen	100	0 %	100 %
Prüfung Umlegung Rüeggisingerstrasse (Antrag armasuisse)	50	20 %	80 %
Überarbeitung Klassierung Strassen	50	0 %	100 %
Abstimmung Siedlung und Verkehr Luzern ASV LU (Begleitung Erarbeitung sowie Vernehmlassung)	50	20 %	80 %
Begleitung Agglomobil	50	0 %	100 %
Wiedereröffnung Emmen Nord	50	10 %	90 %
Bypass (Auflage, Einspracheverhandlung)	50	0 %	100 %
Spange Nord / Reussportbrücke (Vernehmlassung)	50	0 %	100 %
Öffentlicher Verkehr (Bearbeitung allgemeiner Anfragen)	100	0 %	100 %
ÖV Kommission (Vor- und Nachbereitung und Sitzungen)	50	0 %	100 %
<b>Weitere raumplanerische Aufgaben</b>	<b>725</b>		
Agglomerationsprogramm (Begleitung Erarbeitung sowie Vernehmlassungen)	50	20 %	80 %
Vorbereitung und Sitzungen der Stadtbildkommission, Ortsplanungskommission und Bau- und Verkehrskommission	100	80 %	20 %
Unterstützung bei Baugesuchen von Sondernutzungsplanungen	100	80 %	20 %
Umsetzung und Controlling Vorgaben Sondernutzungspläne	100	60 %	40 %
Budget und Rechnung KST, LR und IR	75	50 %	50 %
Vernehmlassungen / Kleinprojekte	150	80 %	20 %
Private Anfragen, politische Vorstösse	150	80 %	20 %