



an den

EINWOHNERRAT EMMEN

11/20 Beantwortung der Motion Stefan Rügsegger, Marcel Beer und Matthias Lingg namens der FDP Fraktion vom 3. März 2020 betreffend Flexibilisierung des Parkplatzreglements

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

A. Wortlaut der Motion

Anlässlich der Beratungen über das städtebauliche Gesamtkonzept beschloss der Einwohnerrat, die Frage der zukünftigen Konzeption der Parkierung auf privatem Grund anlässlich der Revision des Parkplatzreglements zu klären. Die Motionäre fordern die folgenden Anpassungen des Reglements über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund (Parkplatzreglement):

1. Keine Plafonierung der Anzahl Parkplätze bei Überbauungen mit weniger als 50 Wohneinheiten.

Obwohl viele Parkplatzreglemente der Luzerner Agglomerationsgemeinden nur ein Minimum an zu realisierenden Parkplätzen festschreiben und explizit keine Höchstgrenze kennen, tendiert die Rechtsprechung des Kantonsgerichts Luzern dazu, das gesetzliche Minimum zunehmend als Maximum festzulegen. Diese Plafonierung widerspricht dem demokratischen Volkswillen, schränkt die Bauherrschaft übermässig ein und limitiert die zukünftige Entwicklung der Gemeinden als Wohn- und Wirtschaftsstandort. Mit der vorliegenden Motion soll der Ermessensspielraum der Planer erhöht werden, damit sie für Um- und Neubauten jeweils eine massgeschneiderte Lösung hinsichtlich der Parkierungssituation finden können.

Genügend Parkplätze stellen ein Bedürfnis von vielen Emmerinnen und Emmern dar. Fehlende Parkplätze fördern zudem das Wildparkieren in den Wohnquartieren und Überbauungen. Die Anzahl Fahrzeuge in den Quartieren nimmt stetig zu, dies auch aufgrund der Tatsache, dass viele Firmen ihre Aussendienstmitarbeiter mit Geschäftsfahrzeugen / Pikettfahrzeugen ausstatten. Die Angestellten kommen am Abend mit dem Geschäftsauto nach Hause, stellen es in den Wohnquartieren ab und brechen am nächsten Morgen direkt zum Einsatzort auf. Über die Nacht steigt somit der Parkplatzbedarf markant an, da neben dem Familienwagen auch das Geschäftsauto abgestellt werden muss.

Zusätzliche Parkplätze bedeuten nicht automatisch mehr Verkehr. Ein Auto, welches zwar für eine Familie Flexibilität bedeutet, jedoch nicht für den Weg zur täglichen Arbeit gebraucht wird, benötigt ebenfalls einen Parkplatz. Es generiert jedoch nicht die befürchteten Fahrten zu den Stosszeiten. Ebenso sind gerade in gehobenen Wohnlagen ein zusätzliches Sommer- oder Winterauto sowie nicht selten auch Oldtimer oder Liebhaberwagen vorhanden, die zusätzliche Abstellplätze belegen. Jeder Bewohner kann jedoch nur mit einem Auto gleichzeitig fahren. Zu wenige Parkplätze können sogar unnötige Fahrten und zusätzlichen Suchverkehr hervorrufen.

Daneben muss Emmen für Unternehmen attraktiv bleiben. Neben anderen Rahmenbedingungen ist eine gute Erreichbarkeit ein zentraler Standortvorteil. Die Vermiet- oder Verkaufbarkeit von Wohn- und Gewerbeflächen in neuen und umgebauten Gebäuden wird durch fehlende Kunden- und Mitarbeiterparkplätze verringert und Investitionen somit uninteressant. Investoren werden abgeschreckt, bestehende Arbeits- und Ausbildungsplätze werden gefährdet, die Schaffung neuer gar verhindert. Dadurch gehen der Gemeinde längerfristig Steuereinnahmen in Millionenhöhe verloren, welche zur Deckung der steigenden Ausgaben dringend benötigt werden.

Es ist daher im revidierten Parkplatzreglement festzuhalten, dass bei Neubauten sowie neubauähnlichen Umbauten bei Überbauungen mit weniger als 50 Wohneinheiten die Anzahl der Parkplätze nicht plafoniert wird.

2. Beschränkung der Anzahl Parkplätze nur bei Überbauungen mit mehr als 50 Wohneinheiten in Zentrumslage, für welche Sonderbauvorschriften bestehen, und Mindestgarantie von einem Parkplatz pro Wohnung (exklusive Besucher-Parkplätze).

Der Gemeinderat soll bei Bebauungen ab 50 Wohnungen in Zentrumslage, für welche Sonderbauvorschriften bestehen, die Anzahl der Abstellflächen herabsetzen können, sie auf mehrere Grundstücke aufteilen oder deren Erstellung ganz untersagen, wenn verkehrstechnische, feuerpolizeiliche, wohnhygienische oder andere raumplanerische Gesichtspunkte, insbesondere der Schutz der Wohnumgebung und des Ortsbildes, dies erfordern oder wenn für das Ortsbild wichtige Grün- und Freiflächen zweckentfremdet würden. Grosse Bebauungen benötigen immer einen Bebauungs- oder einen Gestaltungsplan. In diesen Verfahren gelten spezielle Regeln. Unter anderem muss immer ein Verkehrskonzept vorgelegt werden, das auch die Parkplatzmenge sowie gegebenenfalls die Anzahl Aus- und Einfahrten pro Stunde in eine Tiefgarage reglementiert. Bei Grossüberbauungen werden die Parkplatzkapazitäten an die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes angepasst. Gleichwohl soll die Bauherrschaft in allen Fällen mindestens einen Parkplatz pro Wohnung für die Bewohner sowie zusätzliche Besucherparkplätze erstellen dürfen. Eine Unterschreitung dieser Mindestzahl ist nur mit dem Einverständnis der Bauherrschaft möglich (vgl. Forderung 3).

3. Die Bauherrschaft soll freiwillig auf bis zu 50 % der vorgeschriebenen Pflichtparkplätze verzichten können und bei einem freiwilligen Verzicht für die nicht realisierten Parkplätze von der Ersatzabgabe befreit werden können.

Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sind gemäss heutiger Rechtslage verpflichtet, bei Um- und Neubauten eine vom Parkplatzreglement festgelegte Anzahl Abstellplätze zu realisieren. Wird diese Anzahl unterschritten, wird für die Bauherrschaft eine Ersatzabgabe fällig. Vor dem Hintergrund einer Flexibilisierung soll es den Planern ermöglicht werden, freiwillig auf bis zu 50 % der vorgeschriebenen Anzahl Parkplätze zu verzichten, ohne dass Ersatzabgaben anfallen. Eine freiwillige Reduktion von Autoabstellplätzen soll keine nachteiligen, finanziellen Folgen nach sich ziehen. Mit den von den Motionären beantragten Änderungen soll der Gemeinderat die Kompetenz erhalten, bei einer freiwilligen Reduktion die Ersatzabgaben zu reduzieren oder gänzlich zu erlassen. Damit sollen Bemühungen der Bevölkerung zum autofreien Wohnen gefördert werden können.

4. Die Wahlfreiheit der Komfortstufe soll im überarbeiteten Parkplatzreglement verankert werden.

Gemäss den aktuellen Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute gibt es drei verschiedene Komfortstufen für Parkplätze. Die Komfortstufen regeln die Grösse von Parkfeldern und somit die Befahrbarkeit mit unterschiedlich grossen Fahrzeugen.

Die planerische Freiheit hinsichtlich der Parkplatzgrösse soll im neuen Parkplatzreglement verankert werden. Damit soll der sich einschleichenden Praxis von einigen Luzerner Gemeinden der Riegel geschoben werden, wonach neuerdings der Gemeinderat als Baubewilligungsbehörde die Bedürfnisse der zukünftigen Nutzung definiert.

Aus Sicht der Motionäre kennt aber die Bauherrschaft bei Neubau- und neubauähnlichen Umbauprojekten die Bedürfnisse der zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohnern der Liegenschaften am besten und kann daraus auch die Konsequenzen auf die Parkierung ableiten. Ein Familienauto braucht mehr Platz als ein Kleinwagen für den Stadtverkehr. Deshalb ist die planerische Freiheit hinsichtlich der Dimensionierung von Autoabstellplätzen im Parkplatzreglement zu gewährleisten.

5. Formale Anpassung des bestehenden Reglements an die neuen Baubegriffe.

Das aktuelle Parkplatzreglement basiert teilweise auf alten Baubegriffen. Diese sollen im Zuge der Überarbeitung an die aktuelle Gesetzgebung (neues PBG) angepasst werden.

B. Stellungnahme des Gemeinderates

1. Einleitung / Ausgangslage

Wie bereits in der Beantwortung des Postulats 44/18 erläutert, ist die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr gemäss behördenverbindlichem kantonalem Richtplan und dem Agglomerationsprogramm Luzern aus raumplanerischer Sicht eine der Hauptaufgaben der Gemeinden. Dabei gilt der Grundsatz, den Verkehr mit dem bestehenden Strassennetz zu bewältigen und eine Überlastung zu vermeiden. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs (Fuss- und Veloverkehr) stehen dabei im Vordergrund. Eine Massnahme, um die Überlastung des bestehenden

Strassennetzes zu vermeiden, ist die Anzahl Parkplätze pro Wohnung zu begrenzen. Dabei gilt der Grundsatz, dass in Gebieten mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr und in denen Infrastrukturen und Versorgungseinrichtungen mit dem Velo und zu Fuss gut erreichbar sind, die Anzahl Parkplätze pro Wohnung stärker reduziert werden können als in periphereren Gebieten.

Gemäss dem Agglomerationsprogramm Luzern müssen die Parkplatzreglemente der Gemeinden vereinheitlicht werden. LuzernPlus hat diesbezüglich mit der Gemeinde Emmen ein Musterreglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund erarbeitet, welches am 24. Oktober 2014 vom Vorstand von LuzernPlus genehmigt wurde. Im Rahmen der laufenden Revision der Ortsplanung wird das Reglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privaten Grund (Parkplatzreglement) vom 1. Februar 2000 der Gemeinde Emmen auf Grundlage des Musterreglements von LuzernPlus überarbeitet. Ziel der Revision ist, über das ganze Gemeindegebiet aufgrund der jeweiligen Erschliessungsqualität eines Quartiers/Gebietes die maximale Anzahl an Parkplätzen pro Wohnung festzulegen und so die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr zu gewährleisten.

2. Zu den Forderungen der Motionäre

1. Keine Plafonierung der Anzahl Parkplätze bei Überbauungen mit weniger als 50 Wohneinheiten.

Die Forderung der Motionäre, bei Überbauungen mit weniger als 50 Wohneinheiten keine Plafonierung der Anzahl Parkplätze vorzunehmen, negiert, dass die Lage und die Erschliessungsgüte von Überbauungen für die Bewilligung der Anzahl Parkplätze entscheidend ist. Warum die Motionäre fordern, dass erst ab 50 Wohneinheiten eine Plafonierung möglich sein soll, ist daher nicht verständlich. In zentrumsnaher Lage und in Lagen, die sehr gut mit dem ÖV erschlossen sind, entspricht es der übergeordneten Stossrichtung des Kantons und der Gemeinde, die Anzahl Parkplätze zu beschränken.

Bereits heute werden in Neubauten in zentrumsnaher Lage oder in Lagen, die sehr gut mit dem ÖV erschlossen sind, bewusst weniger als ein Parkplatz pro Wohnung erstellt. Dies, weil die Bewohner solcher Wohnungen ihre Mobilitätsbedürfnisse mittels Langsamverkehr, öffentlichem Verkehr oder Car-Sharing-Fahrzeugen abdecken. Bezüglich der Plafonierung darf es keine Rolle spielen, ob ein Gebäude bzw. eine Überbauung fünf, 20, 50 oder mehr Wohneinheiten aufweist. Die Lage sowie die ÖV-Erschliessung sind die massgebenden Faktoren für eine Plafonierung der Anzahl Parkplätze.

Die Aussage der Motionäre, dass ein zusätzlicher Parkplatz nicht automatisch mehr Verkehr bedeutet, entspricht leider nicht der Realität. Die Fixkosten pro Jahr sind für ein Auto relativ hoch und daher werden die Autos auch entsprechend genutzt. Das Mobilitätsverhalten und somit der Modalsplit weg vom Auto zu Gunsten des Langsamverkehrs und ÖV's zu ändern bzw. zu erhöhen ist eine Illusion, wenn gleichzeitig keine Plafonierung der Anzahl Parkplätze stattfindet.

Bezüglich der Plafonierung wird im neuen Parkplatzreglement die Lage sowie die ÖV-Erschliessung massgebend sein.

2. Beschränkung der Anzahl Parkplätze nur bei Überbauungen mit mehr als 50 Wohneinheiten in Zentrumslage, für welche Sonderbauvorschriften bestehen, und Mindestgarantie von einem Parkplatz pro Wohnung (exklusive Besucher-Parkplätze).

Auch bei dieser Forderung wird der Zusammenhang zwischen der Anzahl Wohneinheiten und der Beschränkung der Anzahl Parkplätze nicht verstanden. In Zentrumslagen ist das Strassenverkehrsnetz in der Regel bereits heute an der Grenze oder in Spitzenstunden sogar überlastet. Um diese Situation nicht weiter zu verschlechtern, wird basierend auf der Lage und der Erschliessungsqualität eine Reduktion der Anzahl Parkplätze im neuen Parkplatzreglement vorgeschrieben. Bereits heute gibt der Kanton bei grösseren Überbauungen vor, wieviel Fahrten aus einem Areal auf das kantonale Strassennetz geleitet werden dürfen. Aus diesem Fahrtenkontingent zusammen mit der künftigen Nutzung errechnet sich dann die maximale Anzahl Parkplätze, die zugelassen werden kann. Würde hier eine Mindestanzahl von einem Parkplatz pro Wohnung plus Besucherparkplätze zugelassen, in Kombination mit der Beschränkung der Anzahl Fahrten, könnten in der Konsequenz weniger Wohnungen gebaut werden. Dies widerspricht den übergeordneten raumplanerischen Vorgaben bezüglich der Verdichtung nach innen. Gerade in Zentrumslagen ist es erwünscht, Wohnungen zu erstellen. Aufgrund der Fahrtenkontingente des Kantons sind bei aktuellen Sondernutzungsplanungen in Zentrumslagen pro Wohnung noch maximal 0.5 Parkplätze möglich.

3. Die Bauherrschaft soll freiwillig auf bis zu 50 % der vorgeschriebenen Pflichtparkplätze verzichten können und bei einem freiwilligen Verzicht für die nicht realisierten Parkplätze von der Ersatzabgabe befreit werden können.

Im neuen Parkplatzreglement wird pro Zone/Gebiet eine minimale und maximale Anzahl an Parkplätzen festgelegt werden. In Sondernutzungsplanungen ist es möglich, diese minimalen und maximalen Werte noch nach unten anzupassen. Werden bei einem Bauprojekt die minimale Anzahl an Parkplätzen nicht realisiert, wird eine Ersatzabgabe fällig. Die Ersatzabgabe ist für die Erstellung, Ausbau, Erneuerung, Unterhalt, Betrieb und Subventionierung von öffentlichen Abstell- und Verkehrsflächen für Motorfahrzeuge und Fahrräder sowie für die Förderung des öffentlichen Verkehrs zu verwenden. Bei einem gänzlichen Verzicht auf die Ersatzabgabe würden somit die Gelder für die erwähnten Massnahmen fehlen, welche zur Veränderung des Modalsplits beitragen.

4. Die Wahlfreiheit der Komfortstufe soll im überarbeiteten Parkplatzreglement verankert werden.

Die Komfortstufe bezieht sich auf die Breite der Parkplätze. Diese ist in der VSS Norm 640 291a geregelt. Sofern die Mindestvorgaben eingehalten sind, macht die Gemeinde darüber hinaus zur Wahl der Komfortstufe bisher keine Einschränkung. Auch im neuen Parkplatzreglement ist keine Einschränkung vorgesehen.

5. Formale Anpassung des bestehenden Reglements an die neuen Baubegriffe.

Das neue Parkplatzreglement wird zusammen mit dem neuen Bau- und Zonenreglement erarbeitet. Es wird den neuen Begrifflichkeiten entsprechen.

3. Kosten

Die Erarbeitung des neuen Parkplatzreglements wird im Rahmen der Revision der Ortsplanung vorgenommen und ist über den entsprechenden Sonderkredit finanziert (siehe 24/17 B+A betreffend Revision der Ortsplanung Emmen).

4. Schlussfolgerung

Der Gemeinderat ist bereit, die Motion teilweise entgegenzunehmen (Forderungen nach Wahlfreiheit der Komfortstufe (Forderung 4) und nach Einhaltung der neuen Begrifflichkeiten (Forderung 5)).

Die restlichen Forderungen 1 bis 3 der Motionäre widersprechen den Grundsätzen bezüglich der Abstimmung Siedlung und Verkehr, nach dem die zulässige Anzahl Parkplätze vom Standort einer Wohnung abhängt. Die Mindestanzahl von einem Parkplatz in Zentrumslagen würde zentral gelegene Wohnüberbauungen verhindern, was den Grundsätzen der Raumplanung und den Zielsetzungen der Gemeinde im Sinne des städtebaulichen Gesamtkonzepts widerspricht.

Emmenbrücke, 14. Oktober 2020

Für den Gemeinderat

Ramona Gut-Rogger
Gemeindepräsidentin

Patrick Vogel
Gemeindegemeinschafter