

Gemeinde Emmen

Gesamtrevision der Ortsplanung - Öffentliche Mitwirkung Mitwirkungsbericht

Vom 16. November 2023

Vom Gemeinderat am 22. November 2023 zu Handen der 1. Lesung im Einwohnerrat verabschiedet.

Auszug Mitwirkungsbeiträge zum Parkplatzreglement für die 2. Lesung des Parkplatzreglements im Einwohnerrat am 14. Mai 2024

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Zusammenfassung	4
3	Weiteres Vorgehen	5
4	Allgemeine Rückmeldungen zur Ortsplanungsrevision.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
5	Zonenplan	Fehler! Textmarke nicht definiert.
5.1	Allgemeines	Fehler! Textmarke nicht definiert.
5.2	Ortsteile Erlen / Riffig / Alp	Fehler! Textmarke nicht definiert.
5.3	Ortsteile Kapf / Benziwil / Sonnenhof	Fehler! Textmarke nicht definiert.
5.4	Ortsteile Seetalplatz / Gerliswilstrasse / Sprengi	Fehler! Textmarke nicht definiert.
5.5	Ortsteile Herdschwand / Feldbreite / Meierhöfli	Fehler! Textmarke nicht definiert.
5.6	Ortsteil Emmen Dorf	Fehler! Textmarke nicht definiert.
5.7	Ortsteil Rüeggisingen	Fehler! Textmarke nicht definiert.
5.8	Ortsteile Seetalstrasse - Waldibrücke	Fehler! Textmarke nicht definiert.
5.9	Thematik Verkehrszone	Fehler! Textmarke nicht definiert.
5.10	Thematik Gewässerraum - Gewässerschutz	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6	Plan Strassenraumgestaltung	Fehler! Textmarke nicht definiert.
7	Bau- und Zonenreglement	Fehler! Textmarke nicht definiert.
7.1	Vorschriften	Fehler! Textmarke nicht definiert.
7.2	Gestaltungsplanpflichtgebiete	Fehler! Textmarke nicht definiert.

7.3	Bestehende Gestaltungspläne.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
8	Änderung Bebauungsplan Feldbreite	Fehler! Textmarke nicht definiert.
9	Sammlung der Verordnungen zum BZR	Fehler! Textmarke nicht definiert.
9.1	Verordnung zum Bau- und Zonenreglement.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
9.2	Verordnung für die Stadtbildkommission	Fehler! Textmarke nicht definiert.
10	Verkehrsrichtplan.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
10.1	Allgemeines	Fehler! Textmarke nicht definiert.
10.2	Handlungsfelder	Fehler! Textmarke nicht definiert.
10.3	Übergeordnete Massnahmen	Fehler! Textmarke nicht definiert.
10.4	Massnahmen motorisierter Individualverkehr	Fehler! Textmarke nicht definiert.
10.5	Massnahmen Fussverkehr	Fehler! Textmarke nicht definiert.
10.6	Massnahmen Veloverkehr	Fehler! Textmarke nicht definiert.
10.7	Massnahmen öffentlicher Verkehr	Fehler! Textmarke nicht definiert.
10.8	Massnahmen Parkierung	Fehler! Textmarke nicht definiert.
11	Parkplatzreglement	6
12	Planungsbericht inkl. Beilagen.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
13	Städtebauliches Gesamtkonzept.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
14	Weitere eingegangene Rückmeldungen	Fehler! Textmarke nicht definiert.

1 Einleitung

Im Rahmen der Gesamtrevision der Ortsplanung der Gemeinde Emmen wurden der Zonenplan, das Bau- und Zonenreglement sowie die ergänzende Sammlung der Verordnungen zum BZR einer gesamtheitlichen Prüfung unterzogen und überarbeitet. Gleichzeitig wurden auch der Verkehrsrichtplan und das Parkplatzreglement für Abstellflächen auf privatem Grund grundlegenden überarbeitet. Gemäss § 6 des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Luzern fand vom 6. Mai bis 4. September 2022 die Mitwirkung zur Gesamtrevision der Gemeinde Emmen statt. Mit dieser Mitwirkung konnten sich interessierte und betroffene Privatpersonen, Parteien und Vereine zu den geplanten Massnahmen äussern. Ziel der Mitwirkung ist es, dass noch vor der ersten Lesung im Einwohnerrat und der darauffolgenden öffentlichen Auflage gewisse Optimierungen an den Planungsinhalten vorgenommen werden können. Parallel zur öffentlichen Mitwirkung wurden auch sämtliche Unterlagen zur kantonalen Vorprüfung eingereicht.

2 Zusammenfassung

Im Rahmen der Mitwirkung zur Gesamtrevision der Ortsplanung wurden 113 Stellungnahmen eingereicht. Folgende Absender haben sich an der öffentlichen Mitwirkung beteiligt:

Ortsparteien

- P 01 bis P05

Verbände, Vereine, Genossenschaften, Interessengemeinschaften

- V 01 bis V 09

Firmen

- F 01 bis F 29

Bevölkerung/Privatpersonen

- PP 01 bis PP 68

Eidgenössische Stellen

- B01

Kantonale Stellen

- K 01

In diesem Mitwirkungsbericht werden die Eingaben für jedes zur Mitwirkung vorgelegte Dokument aufgeführt. Vorab werden die generellen Stellungnahmen der Mitwirkenden zusammengefasst. Zu jeder Eingabe nimmt der Gemeinderat Stellung, zudem wird aufgeführt, ob und wie die Dokumente der Ortsplanung aufgrund des Mitwirkungsbeitrages geändert wurden.

Anträge zu Artikeln beziehen sich auf die Unterlagen Stand Mitwirkung / öffentliche Auflage. Die Erwägungen des Gemeinderates und die allfälligen Änderungen beziehen sich auf die Unterlagen Stand 1. Lesung im Einwohnerrat.

3 Weiteres Vorgehen

Die Unterlagen zur Ortsplanungsrevision werden dem Einwohnerrat am 30. Januar 2024 zu einer ersten Lesung vorgelegt. Auf der Grundlage der Debatte im Einwohnerrat werden die Unterlagen anschliessend einer weiteren Überarbeitung unterzogen. Anschliessend wird die Ortsplanung zur öffentlichen Auflage vorgelegt. Damit ist im 1. Halbjahr 2024 zu rechnen.

4 Parkplatzreglement

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
311	F 05, F 11, F 12, V 08	<u>Antrag:</u> Von der generellen Regelung in Art. 15 Abs. 2 des Parkplatzreglements sei abzusehen. Zudem sind Shopping-Center von der Pflicht für ein Mobilitätskonzept gemäss Art. 15 auszunehmen. Auf jegliche Vorschriften zur Bewirtschaftung von Parkplätzen auf Privatgrundstücken ist zu verzichten. <u>Begründung:</u> Die Parkierungsmöglichkeiten im Emmen Center garantieren derzeit eine hinreichende Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr. Die bestehende Situation hat sich bewährt und muss unbedingt beibehalten werden, um die Wirtschaftlichkeit des Emmen Centers sicherstellen zu können. 8. Zusammen mit der Revision des Bau- und Zonenreglements (BZR) soll auch ein neues Reglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund (Parkplatzreglement) in Kraft gesetzt werden. Der entsprechende Entwurf des Gemeinderats vom 13. April 2022 liegt ebenfalls zur öffentlichen Mitwirkung auf. Es wird aber von vornherein nur für Neubauten und Umnutzungen Geltung erlangen, weshalb die bisherige Parkierungssituation so lange garantiert bleibt, als nicht Neubauten erstellt oder Umnutzungen in Aussicht genommen werden (vgl. Entwurf Parkplatzreglement mit Erläuterungen S. 3). Namentlich eine Parkplatzbewirtschaftung bleibt aufgrund des Bestandesschutzes klar ausgeschlossen. Dies gilt umso mehr, als das neue Parkplatzreglement eine solche Bewirtschaftung — soweit ersichtlich — nicht regelt. Sollten Nutzungsänderungen oder Neubauten in Aussicht genommen werden, stellt sich aufgrund des nun vorliegenden Entwurfs des Parkplatzreglements die Frage, wie die Anzahl Parkplätze für das Emmen Center berechnet werden soll. Art. 7 Abs. 2 des Entwurfs sieht zwar eine Regelung für Verkaufsgeschäfte vor (Kundenintensive Verkaufsgeschäfte und übrige Geschäfte). Diese Regelung kann indes nicht ohne Weiteres auf das Emmen Center angewendet werden. Auch unter den Titel Spezialnutzungen kann das Emmen Center nicht subsumiert werden. Es wird daher beantragt, für Shopping-Center eine gesonderte Kategorie zu schaffen oder sie ausdrücklich den Spezialnutzungen zuzuweisen. Der Entwurf des Parkplatzreglements sieht in Art. 4 vor, dass die Gemeinde anstelle oder zusätzlich zu einer maximal zulässigen Zahl der Abstellplätze für Personenwagen eine maximal zulässige Zahl der Fahrten je Spitzenstunde festlegen kann. Diese Regelung ist verfehlt und es wird beantragt, diese Norm ersatzlos zu streichen. Die	Die Bewirtschaftung von Parkplätzen wird als Massnahme zur Verkehrs- und Mobilitätslenkung von den übergeordneten Planungsinstrumenten wie dem kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm vorgeschrieben. Es wird nicht in Frage gestellt, dass bei der Wahl des Verkehrsmittels verhaltensökonomische Faktoren ebenfalls eine gewichtige Rolle spielen. Jedoch zeigt die Erfahrung aus der allgemeinen Verkehrsplanung auf kommunaler und kantonaler Ebene, dass zeitliche und monetäre Lenkungsmaßnahmen den stärksten Effekt auslösen und am effektivsten zu kontrollieren sind. Der allgemeine Trend bei der Mobilitätsgestaltung und Verkehrsmittelwahl im Alltag zeigt in den letzten Jahren besonders im urbanen Raum klar in Richtung öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr. Dies wurde in verschiedenen Untersuchungen, unter anderem im Mikrozensus des Bundesamts für Statistik, festgestellt. Bei einer Berücksichtigung von verhaltensökonomischen Faktoren der Mobilität muss aus fachlicher Sicht auch dieser Trend miteinbezogen werden. Betreffend die Mobilitätskonzepte wird Art. 15 des Parkplatzreglements gestrichen, da Art. 54 des Bau- und Zonenreglements als ausreichend erachtet wird. Darin wird festgehalten, dass bei allen Bebauungs- und Gestaltungsplänen immer ein Mobilitätskonzept vorliegen muss. Einzelne Betriebe davon auszunehmen, wird nicht als zielführend erachtet.	Streichung von Art. 15 des Parkplatzreglements.

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
		bisherige Regelung der Anzahl von Abstellplätzen hat sich bestens bewährt. Sie ist einfach anzuwenden, für jedermann nachvollziehbar und schafft Rechtssicherheit. Eine Regelung mit Fahrtenmodellen ist hingegen sehr aufwändig, komplex, intransparent und der Rechtssicherheit abträglich. Darüber hinaus ist nicht einsehbar, wo der Nutzen einer solch komplexen Lösung liegen sollte. Im Übrigen wird der Gemeinde aufgrund der Ausgestaltung als Kann-Vorschrift eine ungebührlicher Ermessensspielraum mit grossen Risiken eingeräumt. Art. 15 Abs. 2 des Entwurfs sieht unter anderem vor, dass bei Bebauungsplänen zwingend ein Mobilitätskonzept verlangt wird. Ein Mobilitätskonzept ist jedoch nur dort sinnvoll, wo von vornherein feststeht, dass die künftigen Nutzer des Grundstücks überhaupt durch Massnahmen gelenkt werden können. Bei einem Shopping-Center ist dies jedoch ausgeschlossen. Namentlich die Besucher des Emmen Centers werden dasjenige Verkehrsmittel wählen, welches ihnen beliebt. Ein Shopping-Center hat keinen Einfluss darauf, ob in seinem Umfeld «entsprechende attraktive Alternativen» zum MIV vorhanden sind. Der Entscheid der Verkehrsmittelwahl fällt zudem am Anfang der Fahrt, siehe oben Ziffer 3.1., daher würde auch eine Verbesserung des ÖV-Angebots am Zielort Einkaufszentrum nichts an der Verkehrsmittelwahl ändern. Eine Lenkungswirkung ist daher von vorneherein zu verneinen. Wie oben bereits ausgeführt, führen die hier genannten verkehrslenkenden Massnahmen nicht zum erhofften Effekt des Umsteigens vom Auto auf den ÖV (vgl. beispielsweise FehrAdvice 2012 oder Jeko 2007), sondern zu Ausweichverkehr.		
312	F 11, F 12, V 08	<u>Antrag:</u> Die Bestimmung des Parkplatzbedarfs ist am tatsächlichen Bedürfnis der Bevölkerung und der Wirtschaft auszurichten. Art. 6 und Art. 7 Parkplatzreglement sind daher zu streichen oder entsprechend zu überarbeiten. <u>Bemerkung:</u> Die für einen wirtschaftlich nachhaltigen Betrieb der Verkaufsstellen erforderliche Anzahl Parkplätze wird auf Grund langjähriger Erfahrungswerte bestimmt. Es gilt der Grundsatz: So wenig wie möglich aber so viel wie nötig. Es werden keine Parkplätze auf Vorrat gebaut. Umgekehrt darf die Parkplatzzahl aus folgenden Gründen auch nicht zu gering sein:	Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr wird in den übergeordneten Planungsinstrumenten wie dem kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm als Aufgabe für die Gemeinden aufgeführt. Umso zentraler ein Gebiet gelegen ist und umso besser es mit dem öffentlichen Verkehr, dem Veloverkehr und zu Fuss erschlossen ist, desto tiefer soll die Erschliessung auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet sein. Für die Kundschaft werden in den Gebieten A, B und C separate Minimal- und Maximalwerte des Normbedarfs definiert, da ansonsten die Anzahl Abstellplätze zu hoch ausfallen würden, was nicht dem Grundsatz der Abstimmung von Siedlung und Verkehr entspricht.	Anpassung von Art. 7 Abs. 3 des Parkplatzreglements betreffend dem Minimal- und Maximalbedarf für die Kundschaft.

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
		• Zu knappe Parkplatzzahlen verursachen Verärgerung bei allen Kunden, die zum Einkaufen auf das Auto als sinnvolles Verkehrsmittel zum Warentransport angewiesen sind • Zu knappe Parkplatzzahlen verursachen Such- und Ausweichverkehr und damit kontraproduktive Effekte wie Stau und Mehremissionen (Lärm und Luft) • Zu knappe Parkplatzzahlen verursachen Umsatzverlust bzw. Nichterreichen der erforderlichen Umsätze für einen kostendeckenden Betrieb der Filiale. Nicht rentable Filialen werden über kurz oder lang geschlossen. • Alle drei Effekte sind hochgradig kontraproduktiv, sowohl für die Kunden (Gesellschaft), die Umwelt wie auch für die Wirtschaft. • Das Anordnen von zu knappen Parkplatzzahlen widerspricht damit klar dem Prinzip der Nachhaltigkeit. Fehlüberlegungen bei der Berechnungsmethodik Die im Parkplatzreglement vorgegebene Berechnungsmethodik für die Bestimmung der Parkplatzzahl beim Detailhandel basiert einzig auf der ÖV-Qualität und erst noch auf der ÖV-Qualität am Zielort der Fahrt. Diese Berechnungsmethodik unterliegt grundlegenden Fehlüberlegungen: • Die Qualität des ÖV ist nur eines von ganz verschiedenen Entscheidungskriterien für die Verkehrsmittelwahl beim Einkaufen. Andere Kriterien wie grosse Einkaufsmenge, Kinder dabei, ohnehin mit dem Auto unterwegs etc. sind gemäss Umfragen (vgl. Studie Jeko, 2007) ebenso wichtig oder sogar wichtiger und deshalb ebenfalls bzw. sogar höher zu gewichten. • Wenn schon die ÖV-Qualität als Berechnungsgrundlage für die Parkplatzzahlen herangezogen wird, dann aber die ÖV-Qualität am Ausgangsort der Fahrt, d.h. in vielen Fällen die ÖV-Qualität zu Hause. Die ÖV-Qualität zu Hause spielt in doppelter Hinsicht die entscheidende Rolle. Erstens: Für fast alle Personen ist der Weg zum Auto deutlich näher als der Weg zur nächsten ÖV-Haltestelle. Zweitens: Dieser längere Weg muss bei der Benutzung des ÖV zum Einkaufszweck immer auch auf dem Rückweg zurückgelegt werden. Dann aber beladen mit den Einkaufstaschen. Dieser Umstand gilt auch dann, wenn der Ausgangsort der Fahrt nicht das Zuhause ist.	Die weiteren Vorgaben gemäss Art. 6 und 7 des Parkplatzreglements werden als angemessen erachtet.	

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
		• Aus diesen Gründen ist für die meisten Menschen das Auto das zweckmässigere Verkehrsmittel zum Warentransport und damit auch zum Einkaufen. Es macht keinen Sinn, Menschen zu zwingen, einen Entscheid zu fällen, der für sie weder zweckmässig noch sinnvoll ist (vgl. dazu die verhaltensökonomische Studie von FehrAdvice, 2012). Menschen wählen stets die für sie zweckmässigere Variante und weichen - im Fall des Einkaufens - mit dem Auto einfach auf andere Standorte aus, wo es ausreichend Parkplätze hat.		
313	F 11, F 12, V 08	<u>Antrag:</u> Die mögliche Festlegung eines Fahrtenmodells mit einer maximal zulässigen Zahl der Fahrten je Spitzenstunde wird abgelehnt. Art. 4 Parkplatzreglement ist zu streichen. <u>Begründung:</u> Art. 4 sieht die Einführung eines Fahrtenmodells vor. Für den Detailhandel verschärfend kommt hinzu, dass sogar eine maximal zulässige Anzahl Fahrten je Spitzenstunde eingeführt werden kann. Jede Form von Fahrtenbeschränkungen wie Fahrtenmodelle wird aus folgenden Gründen abgelehnt: • Ein Fahrtenmodell ändert nichts an den eigentlichen Beweggründen zur Benützung des Autos für Einkaufszwecke. • Das Fahrtenmodell setzt — im Gegensatz zur Steuerung des Nutzungsmasses (raumplanerischer Ansatz) ganz am Schluss des Prozesses an und ist deshalb keine Ursachen-, sondern reine Symptombekämpfung. • Das Fahrtenmodell führt zu kontraproduktiven Nebeneffekten wie Suchverkehr und Ausweichfahrten zu anderen, in der Regel weiter entfernten Standorten und schadet damit der Umwelt. • Das Fahrtenmodell ist damit nicht wirkungseffizient und entspricht keinem angemessenen Kosten-Nutzenverhältnis. • Ein Fahrtenmodell ist wirtschaftsfeindlich, denn es bestraft wirtschaftlichen Erfolg. • Fahrtenmodelle sind nicht zu Ende gedacht: Sie sind verkappte Parkplatz-Reduktionen, denn bei Fahrtenüberschreitungen werden als letzte Sanktion im Endeffekt Parkplätze gestrichen (siehe Stufe 4 bei den Erläuterungen zu Art. 4).	Die Fahrtenmodelle haben nicht den Zweck, den Einkaufsverkehr bzw. allgemein den Verkehr möglichst vom Auto auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern. Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten und den übergeordneten Planungsinstrumenten wie dem kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm ist ein weiterer Ausbau des Strassennetzes nicht möglich und politisch auch nicht erwünscht. Mit den Fahrtenmodellen soll deshalb verhindert werden, dass das bereits heute stark belastete Strassennetz durch den zukünftig erzeugten Verkehr überlastet wird. In diesem Sinne sind Fahrtenmodelle weder wirtschaftsfeindlich noch verursachen sie Suchverkehr oder Ausweichfahrten. Im Gegenteil dienen sie dem Zweck, den Verkehrsfluss auf dem übergeordneten Strassennetz aufrechtzuerhalten, zu welchem auch der Einkaufsverkehr gehört. Somit dienen Fahrtenmodelle den wirtschaftlichen Interessen der Einkaufsnutzungen. Ein überlastetes Verkehrssystem hätte zur Folge, dass die Kunden aus verhaltensökonomischen Gründen (z.B. Zeitverlust im Stau) auf Standorte mit besserer Verkehrsqualität und weniger Verlustzeit ausweichen.	Keine
314	V 04	<u>Antrag:</u> Für das Gebiet Seetalstrasse (kantonaler Entwicklungsschwerpunkt) sind gesamträumliche Lösungen zu suchen bzw. solche nicht auszuschliessen und im PP-Reglement zu berücksichtigen. Die folgenden Artikel im Parkplatzreglement sind entsprechend zu überprüfen: • Bedarf an Abstellplätzen (Art. 7)	Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr wird in den übergeordneten Planungsinstrumenten wie dem kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm als Aufgabe für die Gemeinden aufgeführt. Umso zentraler ein Gebiet gelegen ist und umso besser es	Streichung von Art. 15 des Parkplatzreglements.

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
		• Weitere Reduktionen (Art. 8 Bst. c) — Widerspruch zur Rechtssicherheit • Voraussetzungen für Mobilitätskonzepte (Art. 15)	mit dem öffentlichen Verkehr, dem Veloverkehr und zu Fuss erschlossen ist, desto tiefer soll die Erschliessung auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet sein. Die Vorgaben gemäss Art. 6 und 7 des Parkplatzreglements werden im Sinne des Grundsatzes Abstimmung von Siedlung und Verkehr als angemessen erachtet. Die Fahrtenmodelle haben nicht den Zweck, den Verkehr möglichst vom Auto auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern. Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten und den übergeordneten Planungsinstrumenten wie dem kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm ist ein weiterer Ausbau des Strassennetzes nicht möglich und politisch auch nicht erwünscht. Mit den Fahrtenmodellen soll deshalb verhindert werden, dass das bereits heute stark belastete Strassennetz durch den zukünftig erzeugten Verkehr überlastet wird. Zudem soll mit den Fahrtenmodellen sichergestellt werden, dass die Seetalstrasse auch für zukünftige Projekte Kapazitäten hat und so Entwicklungen ermöglicht werden. Betreffend die Mobilitätskonzepte wird Art. 15 des Parkplatzreglements gestrichen, da Art. 54 des Bau- und Zonenreglements als ausreichend erachtet wird. Darin wird festgehalten, dass bei allen Bebauungs- und Gestaltungsplänen immer ein Mobilitätskonzept vorliegen muss. Einzelne Betriebe davon auszunehmen, wird nicht als zielführend erachtet.	
315	PP 48	<u>Antrag betr. Art. 3 Abs. 2:</u> Der Absatz muss gestrichen werden. Das Reglement regelt ja bereits die Situation an den jeweiligen Standorten. <u>Begründung:</u> Einschränkung der Bewilligungsmöglichkeit.	Art. 3 Abs. 2 des Parkplatzreglements legt fest, was die Gemeinde im Parkplatzreglement regelt. Dieser Absatz entspricht der Empfehlung des Musterreglements von LuzernPlus und wird beibehalten.	Keine
316	P 04, V 06	<u>Antrag betr. Art. 7:</u> Im Gebiet A sollen die Mindestparkplätze für Wohnende und Beschäftigte auf 0% reduziert werden (analog Stadt Luzern)	Der Mindestbedarf für Wohnende und Beschäftigte gemäss Art. 7 Abs. 3 des Parkplatzreglements kann unterschritten werden, jedoch wird dann eine Ersatzabgabe gemäss Art. 14 des Parkplatzreglements fällig (vorher Art. 16). Art. 14 Abs. 1 des Parkplatzreglements	Streichung von Art. 9 des Parkplatzreglements. Anpassung Art. 14 Abs. 1 des Parkplatzreglements:

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
		<u>Begründung:</u> In den sehr gut erschlossenen Lagen im Gebiet A der Gemeinde Emmen besteht aufgrund der überdurchschnittlich hohen Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr keine Notwendigkeit zum Erstellen von Abstellplätzen für PKWs. Eigentümer*innen sollen einfach und unkompliziert auf Parkplätze verzichten können, was aufgrund der guten Erschliessungslage kein zusätzliches Mobilitätskonzept erfordert.	wird so angepasst, dass kein Antrag gemäss Art. 9 des Parkplatzreglements für eine freiwillige Reduktion gestellt werden muss. Folglich wird auch Art. 9 des Parkplatzreglements gestrichen.	Die Mindestanzahl der Abstellplätze kann gemäss Art. 9 auf Antrag der Bauherrschaft unterschritten werden. Für jeden Abstellplatz für Personenwagen, der das Minimum der zu erstellenden Abstellplätze gemäss Art. 7 unterschreitet, ist eine angemessene Ersatzabgabe gemäss Art. 15 zu entrichten.
317	P 04, V 06	<u>Antrag betr. Art. 7:</u> Im Gebiet B ist die Maximalanzahl Parkplätze für Bewohnende auf 80% zu senken. <u>Begründung:</u> Das Gebiet B der Gemeinde Emmen ist gut erschlossen, die Maximalanzahl sieht keine Reduktion des Parkplatzbedarfes im Vergleich zum Gebiet C vor. Um Verkehr effektiv zu verringern sind auch hier die Anzahl der Parkplätze zu verringern.	Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass der Maximalbedarf von 100% für das Gebiet B angemessen ist. Dies entspricht einem Abstellplatz für eine durchschnittliche Wohnung, was als verträglich betreffend die Abstimmung von Siedlung und Verkehr erachtet wird.	Keine
318	F 17	<u>Antrag betr. Art. 7 Abs. 2:</u> Es sollte der Gemeinde eine entsprechende Kompetenz zur Abweichung eingeräumt werden – sofern sich die Formulierung als nicht belastbar erweist. <u>Begründung:</u> Aus Sicht Dienstleistung/Industrie stellt die Gemeinde den Eigentümer und Arbeitgeber vor eine Herausforderung – die in der vorliegenden Form vor allem den zukünftigen absehbaren Bedürfnissen nicht Rechnung trägt. Die kommende Umsetzung von zunehmender Arbeitsplatzverdichtung in hybriden Arbeitsplatzmodellen geht einher mit einer stärkeren Personendichte pro m ² Hauptnutzfläche. Aktuell ist die Erschliessungsqualität (ÖV) der Arbeitsplätze entlang der Seetalstrasse nicht genügend – die Argumentation kann von mehreren Seiten geführt werden, ein Gap wird bestehen.	Eine Abweichung der Anzahl Abstellplätze nach oben wird als nicht zielführend erachtet. Die maximale Anzahl Abstellplätze gemäss Art. 7 des Parkplatzreglements werden in Bezug auf den Grundsatz Abstimmung von Siedlung und Verkehr als angemessen und verträglich erachtet. Betreffend die unterschiedlichen Nutzungsdichte in den Arbeitszonen wurde Art. 7 Abs. 2 des Parkplatzreglements so angepasst, dass für die unterschiedlichen Nutzungen ein spezifischer Normbedarf festgelegt wird. Umso höher die Nutzungsdichte ist, umso grösser ist der Normbedarf. Für die Kundschaft werden in den Gebieten A, B und C separate Minimal und Maximalwerte des Normbedarfs definiert, da ansonsten die Anzahl Abstellplätze zu hoch ausfallen würde, was nicht dem Grundsatz der Abstimmung von Siedlung und Verkehr entspricht.	Anpassung von Art. 7 Abs. 2 des Parkplatzreglements betreffend den Normbedarf. Anpassung von Art. 7 Abs. 3 des Parkplatzreglements betreffend dem Minimal- und Maximalbedarf für die Kundschaft.

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
319	P 04, V 06	<u>Antrag betr. Art. 9:</u> Auf ein Mobilitätskonzepte zur freiwilligen Reduktion von Parkplätzen ist bei Projekten unter 30 Wohnungen zu verzichten. <u>Begründung:</u> Autofreies Wohnen ist ein erprobtes Konzept, bei kleiner und mittleren Bauprojekten ist auf die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes zu verzichten, da dies aufgrund der vorliegenden Erschliessungsqualität keine zusätzlichen Massnahmen erfordert.	Das Anliegen wird vom Gemeinderat erkannt. Art. 9 vom Parkplatzreglement wird gestrichen. Eine freiwillige Reduktion der Abstellplätze soll ohne Antrag möglich sein. Es wird lediglich eine Ersatzabgabe gemäss Art. 14 des Parkplatzreglements anfallen (vorher Art. 16). Art. 14. Abs. 1 des Parkplatzreglements wird entsprechend angepasst. Zudem wird Art. 15 des Parkplatzreglements gestrichen. Die Vorgaben gemäss Art. 54 des Bau- und Zonenreglements betreffend die Mobilitätskonzepte werden als ausreichend erachtet.	Streichung von Art. 9 des Parkplatzreglements. Anpassung Art. 14 Abs. 1 des Parkplatzreglements: Die Mindestanzahl der Abstellplätze kann gemäss Art. 9 auf Antrag der Bauherrschaft unterschritten werden. Für jeden Abstellplatz für Personenwagen, der das Minimum der zu erstellenden Abstellplätze gemäss Art. 7 unterschreitet, ist eine angemessene Ersatzabgabe gemäss Art. 15 zu entrichten. Streichung von Art. 15 des Parkplatzreglements.
320	P 04, V 06	<u>Antrag Betr. Art. 16, 17, 18:</u> Auf Ersatzabgaben ist zu verzichten, die Artikel sind zu streichen. <u>Begründung:</u> Ein Verzicht zum Erstellen von Abstellplätzen fördert die Ziele der Gemeinde Emmen sowie die übergeordneten Ziele im Bereich Mobilität (ZuMoLu, Agglomobil etc.) des Kantons Luzern. Weiter trägt der Verzicht zum Erreichen der Ziele der Klimastrategie bei. Eine Bestrafung durch eine Ersatzabgabe ist nicht mehr zeitgemäss und sendet falsche Signale aus.	Der Gemeinderat hat sich bewusst für die Ersatzabgaben ausgesprochen. Diese Beiträge sollen den öffentlich zugänglichen Parkieranlagen, dem Fuss- und Veloverkehr sowie auch dem öffentlichen Verkehr zugutekommen.	Keine
321	P 02	<u>Antrag betr. Anhang B:</u> Für Besucher und Kundschaft sollen die Werte im Gebiet A minimal und maximal leicht erhöht werden. <u>Begründung:</u> Das Gewerbe ist im Zentrum auf eine angemessene Anzahl Abstellplätze angewiesen.	Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr wird in den übergeordneten Planungsinstrumenten wie dem kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm als Aufgabe für die Gemeinden aufgeführt. Umso zentraler ein Gebiet gelegen ist und umso besser es mit dem öffentlichen Verkehr, dem Veloverkehr und zu Fuss erschlossen ist, desto tiefer soll die Erschliessung auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet sein.	Anpassung von Art. 7 Abs. 3 des Parkplatzreglements betreffend dem Minimal- und Maximalbedarf für die Kundschaft.

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
			Für die Kundschaft werden in den Gebieten A, B und C separate Minimal und Maximalwerte des Normbedarfs definiert, da ansonsten die Anzahl Abstellplätze zu hoch ausfallen würden, was nicht dem Grundsatz der Abstimmung von Siedlung und Verkehr entspricht. Die weiteren Vorgaben gemäss Art. 7 des Parkplatzreglements werden als angemessen erachtet.	
322	P 02	<u>Antrag betr. Anhang B:</u> Für Bewohner und Beschäftigte sollen die Werte im Gebiet C minimal und maximal leicht erhöht werden. <u>Begründung:</u> Das Gebiet C ist peripher und eher schlecht erschlossen.	Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr wird in den übergeordneten Planungsinstrumenten wie dem kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm als Aufgabe für die Gemeinden aufgeführt. Umso zentraler ein Gebiet gelegen ist und umso besser es mit dem öffentlichen Verkehr, dem Veloverkehr und zu Fuss erschlossen ist, desto tiefer soll die Erschliessung auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet sein. Für die Kundschaft werden in den Gebieten A, B und C separate Minimal und Maximalwerte des Normbedarfs definiert, da ansonsten die Anzahl Abstellplätze zu hoch ausfallen würden, was nicht dem Grundsatz der Abstimmung von Siedlung und Verkehr entspricht. Die weiteren Vorgaben gemäss Art. 7 des Parkplatzreglements werden als angemessen erachtet.	Anpassung von Art. 7 Abs. 3 des Parkplatzreglements betreffend dem Minimal- und Maximalbedarf für die Kundschaft.
323	P 02	<u>Antrag betr. Anhang C:</u> Das Gebiet Waldibrücke soll dem Bereich B (statt C) zugeteilt werden. <u>Begründung:</u> Der Raum Waldibrücke ist mit Bahn und Bus sehr gut erschlossen.	Waldibrücke ist per Bahn im 30 Minuten Takt sowie mit Buslinien in Richtung Ebikon und Seetalplatz erschlossen. Die Erschliessung wird gesamthaft als ähnlich eingestuft wie in Emmen Dorf, welches ebenfalls dem Gebiet C zugeteilt ist. Der Gemeinderat erachtet daher die Zuteilung von Waldibrücke in das Gebiet C als angemessen.	Keine
324	F 21	<u>Antrag:</u> Das Reduktionsgebiet A soll in einer fixen Tiefe (z.B. 25m) ab der Seetalstrasse gelten oder in einem fixen Umkreis um die jeweilige Bushaltestelle. <u>Begründung:</u> Im vorliegenden Plan sind Parzellen sehr unterschiedlich stark von der Parkplatzreduktion betroffen. Besonders im Bereich der Parzellen 3775, 1839 und 1681 ist der Reduktionsbereich sehr grosszügig angesetzt, obwohl die genannten Parzellen ganz am Rande des Reduktionsgebiet liegen. Entsprechend ist der Reduktionsbereich zu verringern, auf die ersten 25m ab der Seetalstrasse. Die Parzelle 1576 liegt beispielsweise näher an der Bushaltestelle und ist nicht vom Reduktionsbereich A betroffen.	Das Anliegen wird vom Gemeinderat erkannt. Die Ausscheidung des Gebiets A wird südlich der Seetalstrasse auf die erste Bautiefe festgelegt.	Anpassung des Übersichtsplans im Anhang B des Parkplatzreglements betreffend dem Gebiet A südlich der Seetalstrasse.

Nr.	ID	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
325	F 18	<u>Antrag:</u> Auf die Festlegung eines Reduktionsgebiets für die Rathauseninsel ist zu verzichten. <u>Begründung:</u> Das Parkplatzreglement sieht drei Reduktionsstufen nach Gebieten vor. Die üblicherweise damit verbundenen Zielsetzungen bestehen darin, dass nicht mehr Parkplätze erstellt werden müssen als aufgrund der guten Lage benötigt werden sowie eine gewisse Lenkungswirkung im modalen Split hin zu ÖV und Langsamverkehr. Nach vorliegenden Angaben soll die Festlegung der Reduktionsstufen unter Berücksichtigung der Qualität des Fuss- und Veloverkehrs, der Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs und der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes erfolgen. Eine Berücksichtigung dieser Aspekte scheint auch unverzichtbar, um eine derartige Einschränkung zu legitimieren. In diesem Zusammenhang ist aufgefallen, dass namentlich Lage und Erschliessungsgüteklasse bei der Festlegung der Gebiete gemäss Anhang C des Reglements nur unzureichend Rechnung getragen wurde: Namentlich die Rathauseninsel ist von einer offensichtlichen Randlage betroffen, die sich auch in der aktuellen Karte der Erschliessungsgüteklassen widerspiegelt: Der zufolge ist partiell die Klasse D (geringe Erschliessung) erfüllt, im übrigen Bereich besteht gar keine Abdeckung. Demzufolge stellt die Reduktion an diesem Ort keine zweckmässige Lösung dar. Weder steht zu befürchten, dass ein Überangebot an Stellflächen geschaffen wird, noch kann mangels adäquater, bestehender ÖV-Erschliessung ein wirksamer Anreiz für eine Verbesserung des modalen Splits bewirkt werden. Durchaus geplante Absichten zur Verbesserung der Erschliessungsgüte bereits bei der vorliegenden Revision «einzupreisen», hält CKW für unzulässig, da die Planungen noch mit diversen Abhängigkeiten und Risiken behaftet sind. CKW bietet jedoch Hand, im Falle einer Verbesserung der Erschliessungssituation, dies planerisch sachgerecht zu berücksichtigen.	Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr wird in den übergeordneten Planungsinstrumenten wie dem kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm als Aufgabe für die Gemeinden aufgeführt. Umso zentraler ein Gebiet gelegen ist und umso besser es mit dem öffentlichen Verkehr, dem Veloverkehr und zu Fuss erschlossen ist, desto tiefer soll die Erschliessung auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet sein. Die Zuweisung der Rathauseninsel in das Gebiet C erachtet der Gemeinderat als richtig.	Keine