BURKHALTER DERUNGS AG
RAUMENTWICKLUNG LANDSCHAFTSPLANUNG

GEMEINDE EMMEN

BEBAUUNGSPLAN ALTE KANZLEI

MOBILITÄTSKONZEPT

5. Oktober 2020

IMPRESSUM

AUFTRAGGEBER

Romano und Christen
Horwerstrasse 11
6005 Luzern
www.romanochristen.ch

BEARBEITUNG

Burkhalter Derungs AG
Baselstrasse 21
6003 Luzern
www.bdplan.ch

buan architekten
Gerliswilstrasse 23
6020 Emmenbrücke
buan-architekten.ch

STAND

Öffentliche Mitwirkung:
Vorprüfung:
Öffentliche Auflage:
Genehmigung:

INFORMATION

Projektnummer: 92004
Bearbeitet durch: Lukas Fischer, Olivia von Büren

INHALTSVERZEICHNIS

1. AUSGANGSLAGE 4
1.1. Ausgangslage 4
1.2. Anforderungen und Zielsetzung 4

2. AREAL UND BEBAUUNGSPLAN ALTE KANZLEI 5
2.1. Lage und Vorhaben Bebauungsplan 5
2.2. Bestehende Infrastruktur 5
2.2.1. Kantonalen und kommunale Verkehrsvorhaben 5
2.2.2. Einkaufen und Besorgungen im Alltag 6
2.2.3. Schulen 6
2.2.4. Arbeitsplatzgebiete und Ausbildungsbetriebe 6
2.2.5. Freizeit und Naherholung 6
2.2.6. Fazit 6
2.3. Erschliessung 7
2.3.1. Motorisierter Verkehr 7
2.3.2. Öffentlicher Verkehr 8
2.3.3. Velowegnetz 8
2.3.4. Fusswegnetz 9
2.3.5. Fazit 9
2.4. Geplante Nutzungen und Nutzergruppen 9

3. PARKIERUNG 11
3.1. Parkplatzbedarf motorisierter Verkehr 11
3.1.1. Bedarf nach Norm VSS 40 281 11
3.1.2. Bedarf nach Parkplatzreglement Gemeinde Emmen 12
3.1.3. Bedarf nach Vorgaben der Gemeinde im Rahmen des Wettbewerbs 12
3.1.4. Vergleich der Berechnungen für den Parkplatzbedarf 13
3.2. Parkierungsbedarf Velo und Kinderwagen 13
3.3. Parkierungsbedarf Motorräder 14
3.4. Anlieferung 14

4. MASSNAHMEN 15
4.1. E-Mobilität 15
4.2. Veloabstellanlagen 15
4.3. Ergänzende Massnahmen 15
4.3.1. Carsharing 15
4.3.2. Nextbike 15
4.3.3. öV-Ticket 15
4.3.4. Teilnahme bike to work 16
4.3.5. Sensibilisierung und Information 16

5. MONITORING UND CONTROLLING 17

1. AUSGANGSLAGE

1.1. Ausgangslage

Auf dem Grundstück Nr. 160 GB Emmen steht an repräsentativer Lage direkt an der Gerliswilstrasse das Gebäude des ehemaligen Gemeindehauses («Alte Kanzlei»). Das Gebäude wurde diverse Male an- und ausgebaut. Seit einigen Jahren war die Bar Caramel im Erdgeschoss untergebracht. Nach einem Brand in der Bar ist das Gebäude nicht mehr nutzbar und soll zeitnah zurückgebaut werden. Aufgrund der prominenten Lage soll das Grundstück möglichst kurze Zeit brach liegen. Da zudem das Gebäude als erhaltenswert eingestuft ist, muss an dieser Lage eine neue Baute eine sehr hohe Qualität aufweisen. Diese Qualitätssicherung soll über eine Sondernutzungsplanung (Bebauungsplan) und der Qualitätskontrolle in dessen Verfahren sichergestellt werden.

Abb. 1: Ansicht Planungsperimeter (Google Earth Pro)

1.2. Anforderungen und Zielsetzung

Das Mobilitätskonzept zeigt einerseits auf, welche Infrastruktur bestehend und für die zukünftigen Bewohner benutzbar ist, anderseits schätzt das Mobilitätskonzept die zukünftige Mobilitätsanforderungen ab und definiert Massnahmen für die zukünftige Mobilität der Bewohner/innen und Arbeitnehmenden in den Gewerbebetrieben im Gebäude. Ziel ist es, gegenüber dem heutigen Zustand den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren und umweltverträglicher zu machen, sowie umweltschonende Mobilitätsformen attraktiver zu gestalten.

2. AREAL UND BEBAUUNGSPLAN ALTE KANZLEI

2.1. Lage und Vorhaben Bebauungsplan

Das Grundstück Nr. 160 liegt an der Gerliswilstrasse, unmittelbar am «Kanzlei-Kreisel», inmitten des Ortsteils Gerliswil in Emmenbrücke. Das Grundstück wird über die Gerliswilstrasse erschlossen. In der Nähe zum Grundstück befindet sich der Sonnenplatz mit dem Einkaufszentrum Sonnenplatz Center (Migros) und der Bushaltestelle Emmenbrücke, Sonnenplatz. Im weiteren Umfeld liegt der Bahnhof Emmenbrücke Gersag, die Gemeindeverwaltung Emmen und die Kirche Gerliswil.

Im Vergleich zu den Vorgaben des Parkplatzreglementes werden die Anzahl der Parkplätze für Fahrzeuge im Bebauungsplan aufgrund der zentralen Lage durch die Gemeinde Emmen eingeschränkt. Die noch zu erstellenden Parkplätze für Bewohner und Beschäftigte werden unterirdisch angeordnet. Besucher und Kunden können oberirdisch parkieren.

Die auf der Gebäuderückseite liegende Fuss- und Veloverkehrsachse wird für die Öffentlichkeit beibehalten. Ebenso entstehen rund um das Gebäude neue Gehwege für Fussgänger. Für Velofahrende werden neue Abstellanlagen rund um das Gebäude erstellt.

2.2. Bestehende Infrastruktur

In den folgenden Kapiteln wird zusammengefasst, welche Infrastrukturen für die Bewohner bereits bestehen und welche Massnahmen im Rahmen von übergeordneten Vorgaben bereits vorgesehen sind.

2.2.1. Kantonalen und kommunale Verkehrsvorhaben

Der Kanton beabsichtigt, die K 13 zwischen dem Knoten Central (exkl.) -Einmündung Weiherstrasse / A2 Anschluss Emmen-Nord auszubauen und diverse Anpassungen vorzunehmen. Der aktuelle Bearbeitungsstand (optimiertes Vorprojekt) ist im Bebauungsplan berücksichtigt. Im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplanes ist das zum Zeitpunkt der Eingabe aktuelle Strassenbauprojekt zu berücksichtigen.

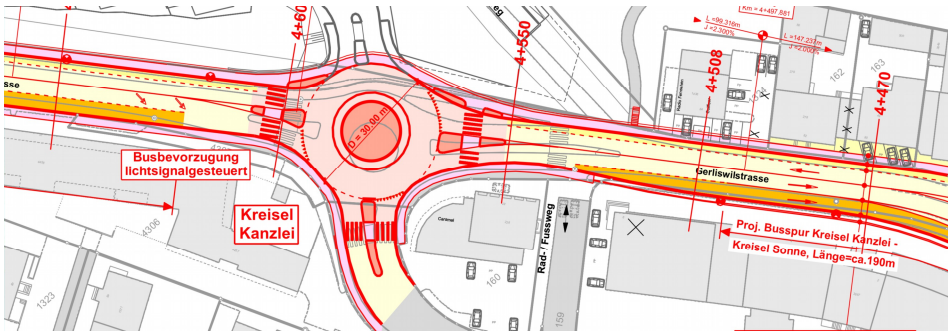


Abb. 2: Auszug Situationsplan Optimiertes Vorprojekt, IG Epsilon plus, Stand November 2013

Im Verkehrsrichtplan sind keine Massnahmen eingetragen, die die Parzelle Nr. 160 betreffen.

2.2.2. Einkaufen und Besorgungen im Alltag

Für alltägliche Besorgungen benutzten die Bewohner/innen des Quartiers den nur 100 m entfernte Migros Supermarkt (Sonnenplatz Center; <5 min Fussweg), oder die jeweils rund 400 m entfernten Filialen von Coop (Sprengi) und Denner (Rüeggisingerstrasse), mit ca. 10 min Fussweg. Alle Einkaufsmöglichkeiten können zu Fuss, mit dem Velo, dem öV oder dem Auto erreicht werden. Damit das MIV-Aufkommen reduziert werden kann, ist ein enges Fusswegnetz und kurze Distanzen wichtig.

2.2.3. Schulen

Im Umkreis von 400-500 m befinden sich diverse Schulhäuser aller Altersstufen. Es sind dies die Schulanlagen Gersag, Sprengi, Riffig und Krauer. Somit besteht in der unmittelbaren Umgebung ein breites Schulangebot. Teilweise führen die Schulwege über die vielbefahrene Gerliswilstrasse. Im Rahmen des Ausbaus der Gerliswilstrasse (siehe Kapitel 2.2.1) sind Verbesserungen für die Fussgängersicherheit und somit auch für die Schüler/innen vorgesehen. Weiterführende Schulen befinden sich im Gersag (Sekundarstufe) und in Reussbühl bzw. Luzern (Gymnasium). Die Sekundarschule und die Gymnasien sind mit dem öV und dem Velo in ca. 5-10 Minuten (Gersag) bzw. 20 Minuten (Gymnasium Reussbühl, Gymnasium Alpenquai Luzern) gut erreichbar. Wichtig für die Benützung des Velos sind gut ausgebaute und sichere Velowege. Diese sind mehrheitlich vorhanden.

2.2.4. Arbeitsplatzgebiete und Ausbildungsbetriebe

Die Gemeinde Emmen verfügt mit verschiedenen gemischten Zonen, den Arbeitsplatzgebieten Emmenweid, Meierhof, Hasliring und den Flugzeugwerken über eine Grosszahl von Arbeitsplätzen und Ausbildungsmöglichkeiten. Diese Gebiete sind mit dem MIV, dem öV und Fuss- und Veloverkehrsnetzen gut erschlossen.

2.2.5. Freizeit und Naherholung

Für Kinder und Jugendliche gibt es in der näheren Umgebung den Spielplatz am Ghürschweg und die Sportanlagen des Gersag. Für Erwachsene gibt es im näheren Umfeld diverse Kultur- und Freizeitangebote im Zentrum Gersag. In der weiteren Umgebung befindet sich der Riffigwald für die Naherholung. All diese Anlagen sind gut zu Fuss, mit dem Velo oder öV erreichbar.

2.2.6. Fazit

Rund um das Areal und in kurzen Distanzen befinden sich gut ausgebaute Infrastrukturen. Sie sind neben dem MIV auch gut mit dem öV und dem Velo erreichbar. Herauszuheben ist dabei die Situation mit dem Sonnenplatz Center, und den verschiedenen Schulstandorten für alle Altersstufen, welche sich in Fusswegdistanz befinden. Das weitere Ziel ist somit die Förderung der Nutzung (z. B. Jobtickets, vergünstigte Abos), des Zugangs (kurze Wege) und der Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs (dichtes Taktangebot, optimale Verbindungen), von genügend dimensionierten Veloabstellanlagen, sowie direkten und sicheren Fuss- und Velowegen.

2.3. Erschliessung

Das folgende Kapitel untersucht die Erschliessung durch den MIV, den öV, den Velo-(VV) und den Fussverkehr (FV). Die Qualität der Erschliessung spielt eine wesentliche Rolle bei der Wahl des Verkehrsträgers und somit bei der Erfüllung der gesetzten Ziele, namentlich der Attraktivierung von Velo- und Fussverkehr.

2.3.1. Motorisierter Verkehr

Die Parzelle Nr. 160 ist durch die Gerliswilstrasse (Kantonsstrasse) erschlossen. In kurzer Distanz befindet sich der Autobahnanschluss Emmen-Nord. Im Umkreis von ca. 500 m befinden sich drei Mobility-Standorte (Emmenbrücke Sprengi, Emmenbrücke Migros Sonnenplatz und Emmenbrücke Gersag). Zudem besteht mit dem öffentlichen Parkplatz bei der Kirche ein zusätzliches Angebot an Besucherparkplätzen.

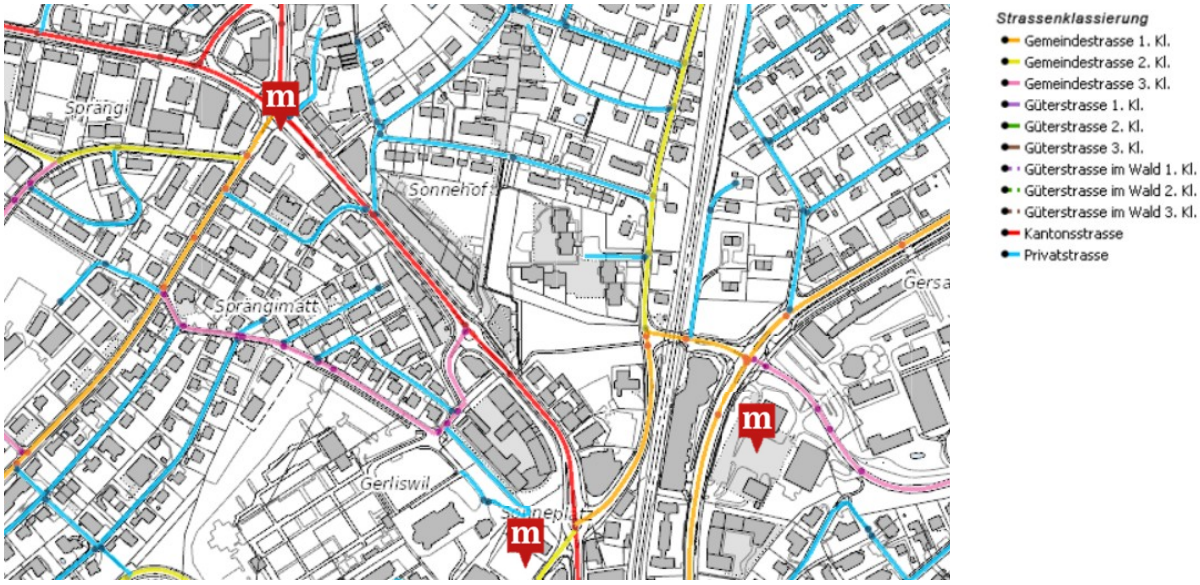
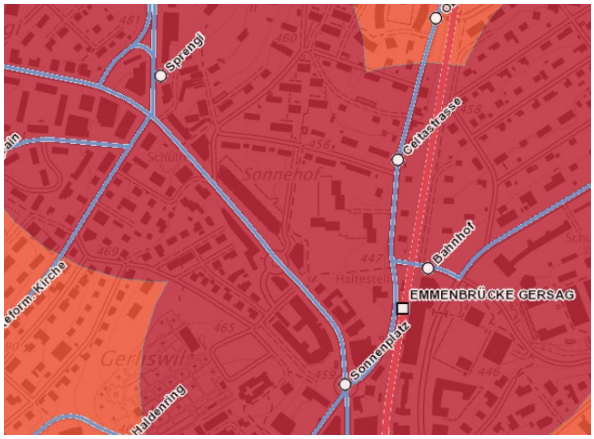


Abb. 3: Strassenklassierung gemäss Raumdatenpool und den Mobility-Standorten (rote M-Pfeile)

2.3.2. Öffentlicher Verkehr

In rund 150 m Entfernung befindet sich die Bushaltestelle Emmenbrücke, Sonneplatz. Die Haltestelle wird von den Buslinien 2, 41, 42, 45, 46 und den Nachtsternlinien N2 und N12 bedient. Somit bestehen sowohl sehr gute lokale Verbindungen innerhalb der Gemeinde Emmen, als auch nach Luzern. Im weiteren Umfeld besteht zudem die Bahnhaltestelle Emmenbrücke Gersag, welche von den S-Bahnen S1 (Luzern – Sursee) und S9 (Luzern – Lenzburg) bedient wird.



ÖV-Angebotsstufen

5	Sehr dichtes Angebot *Mindestangebot*: : Tagsüber i.d.R. durchgehender 7.5'-Takt auf den Hauptverkehrslinien *Kurspaare/Std.*: mind. 8 *Kurspaare/Tag*: mind. 128

Abb. 4: Auszug Geoportal Kanton Luzern öV-Angebotsstufen

2.3.3. Velowegnetz

Das Grundstück ist für Velofahrer/innen über die Gerliswilstrasse grundsätzlich gut erreichbar. Da die Kantonsstrasse jedoch stark befahren ist und keine Velostreifen bestehen, ist die Kantonsstrasse als Veloverbindung nicht geeignet. Als Verbindung bis zum Sonnenplatz bietet der Ghürschweg und die Verbindung hinter dem Sonnenplatz Center eine attraktive Alternative. Mit dem Ausbau der Kantonsstrasse (siehe Kap. 2.2.1) wird voraussichtlich das Angebot für die Velofahrenden auf der Kantonsstrasse verbessert (Markierung von Velostreifen).

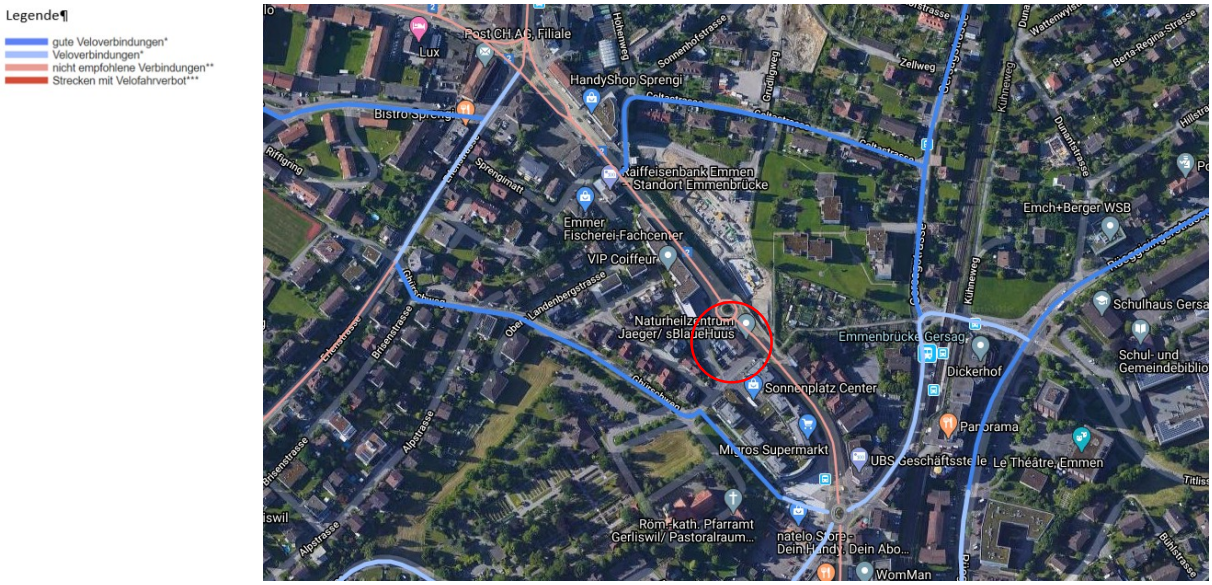


Abb. 5: Erschliessung Veloverkehr (Quelle: Luzernmobil.ch)

2.3.4. Fusswegnetz

Für Fussgänger/innen besteht heute ein dichtes Netz rund um die Parzelle Nr. 160. Wichtig für die zukünftigen Bewohner/innen sind die Verbindungen entlang oder parallel zur Kantonsstrasse, sowie sichere und direkte Querungsmöglichkeiten im Bereich des Kreisels Kanzlei.

Abb. 6: Erschliessung Fussverkehr (Quelle: luzernmobil.ch)

2.3.5. Fazit

Das Angebot der bestehenden Erschliessungsinfrastruktur ist für sämtliche Verkehrsträger gut bis sehr gut. Die vorhandenen Infrastrukturangebote (Einkauf, Freizeit, etc.) ist durch das Verkehrsnetz für alle Nutzer/innen gut und direkt erreichbar. Durch die Nähe zu den übergeordneten Verkehrsträgern (MIV: Hauptstrasse, Autobahn A2, öV: Bahnhof Emmenbrücke Gersag) ist auch eine überregionale Erschliessung gegeben. Grundsätzlich müssen keine neuen Infrastrukturen erstellt werden. Optimal sind Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr auf und über die Kantonsstrasse in Form von Velostreifen und Fussgängerstreifen.

2.4. Geplante Nutzungen und Nutzergruppen

Gemäss Richtprojekt entstehen 13 Wohnungen. Diese teilen sich auf in 9 x 2.5-Zimmer, 3 x 3.5-Zimmer und 1 x 4.5-Zimmer Wohnungen. Alleinstehende und Paare mittleren Alters stellen dabei das Zielpublikum für die neue Überbauung dar. Die unmittelbare Lage im Zentrum ist dafür prädestiniert. Diese Nutzergruppen können sehr unterschiedlich mobil sein (Individualisten). Es ist jedoch erfahrungsgemäss mit einer grösseren Mobilität (Häufigkeit, Distanz) zu rechnen, die sich jedoch sehr stark auf die verschiedenen Verkehrsträger verteilt. Besucher können ebenfalls ein unterschiedliches Mobilitätsverhalten aufweisen (lokale bis überregionale Herkunft), welches derzeit nicht abschliessend abgeschätzt werden kann. Die durchschnittliche Besuchszeit wird mit 1 bis 4 Stunden angenommen und liegt eher in den Abendstunden.

Im Erdgeschoss und 1. OG werden Gewerbenutzungen mit einer Gesamtfläche von 820 m^2 erstellt. Voraussichtlich werden die Gewerbeflächen im Erdgeschoss (rund 350 m^2) durch eine Bank und ein Verkaufsgeschäft (Blumenladen oder ähnlich) genutzt. Es wird zudem eine Service-Zone mit Bankomat erstellt. Die Gewerbeflächen im 1. OG werden voraussichtlich als Büroräume der Bank

genutzt. Die Angestellten stammen dabei aus der Zentralschweiz. Die Kunden der Bank dürften aus der näheren Umgebung (Quartier, Gemeinde) stammen. Vereinzelt ist mit Kunden zu rechnen, die auf der Durchfahrt sind und kurz die Service-Zone nutzen (Geldbezug am Bankomat). Die durchschnittliche Aufenthaltszeit wird mit 5 Minuten bis 1 Stunde angenommen. Die Zeiten verteilen sich dabei auf die Öffnungszeiten (ca. 8 Uhr bis 17 Uhr).

Mit den bisher vorgesehenen Gewerbenutzungen ist mit wenig Anlieferungsverkehr zu rechnen (ca. 2-3 Lieferwagen, im Ausnahmefall LKW, pro Woche).

3. PARKIERUNG

3.1. Parkplatzbedarf motorisierter Verkehr

3.1.1. Bedarf nach Norm VSS 40 281

Die Berechnung nach VSS 40 281 ergibt folgenden Parkfeldbedarf:

Baubereich	Nutzung	PP pro Einheit	Anzahl Einheiten	Parkfeldbedarf
A/B	Wohnen Bewohner	1 PP pro 100 m² BGF	1'478 m²	14.8 PP
	Wohnen Bewohner	oder 1 PP pro Wohnung*	(13.0 Whg)	(13.00 PP)
	Wohnen Besucher	10 % Bewohner-PP	14.8 PP	1.5 PP
	Gewerbe Beschäftige[1]	2.0 pro 100 m2 BGF	789 m²	15.8 PP
	Gewerbe Besucher	1.0 pro 100 m2 BGF	789 m²	7.9 PP
Total Wohnen				16.3 PP
Total Gewerbe				23.7 PP
Gesamttotal				39.9 PP

Tab. 1: Berechnung des Normbedarfs gemäss VSS-40 281. *Relevant ist der grössere von beiden Werten

Gemäss Anteil Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr ergibt sich folgender Standorttyp:

Zuordnung der Standort-Typen ***Distinction des types de localisation***			
Anteil Langsamverkehr am gesamten erzeugten Personenverkehr *Part de la mobilité douce dans l'ensemble de la génération du trafic de personne*	Mit erschlossenen Einwohnern gewichtete Bedienungshäufigkeit des öffentlichen Verkehrs während der massgebenden Betriebszeit *Fréquence des transports publics pondérée selon la desserte des habitants pendant la période d'exploitation déterminante*		
	≥ 4-mal pro Stunde *≥ 4 fois par heure*	1…4-mal pro Stunde *1…4 fois par heure*	Nicht mit ÖV erschlossen *Pas desservi par les TP*
> 50%	A	B	C
25…50%	B	C	D
< 25%	C	D	E

Abb. 7: Zuordnung des Standortes zu einem Standort-Typ der VSS-40 281

Parkfelder-Angebot in % der Richtwerte gemäss Tabelle 1 ***Offre en cases de stationnement en % des valeurs indicatives selon le tableau 1***		
Standort-Typ *Type de localisation*	Minimum	Maximum
A	20%	40%
B	40%	60%
C	50%	80%
D	70%	90%
E	90%	100%

Abb. 8: Anteil des Parkfeld-Angebotes, welches aufgrund des Standort-Typs anzubieten ist

Gemäss Norm müssten zwischen 20 % und 40 % des ermittelten Norm-Bedarfs angeboten werden. Dies entspricht zwischen 8 und 16 Parkfeldern.

[1] Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe, VSS-40 281, Tabelle 1, Seite 12

3.1.2. Bedarf nach Parkplatzreglement Gemeinde Emmen

Die Berechnung der Anzahl Parkplätze gemäss dem Parkplatzreglement ergibt folgenden Bedarf:

Baubereich	Nutzung	PP pro Einheit	Anzahl Einheiten	Parkfeldbedarf
A/B	Wohnen Bewohner	1 PP pro 100 m² BGF	1'478 m²	14.8 PP
	Wohnen Bewohner	oder 1 PP pro Wohnung*	(13.0 Whg)	(13.00 PP)
	Wohnen Besucher	15 % Bewohner-PP	14.8 PP	1.5 PP
	Gewerbe Beschäftige[2]	0.6 pro Arbeitsplatz	25 Arbeitsplätze	15.0 PP
	Gewerbe Besucher	0.4 pro Arbeitsplatz	25 Arbeitsplätze	10.0 PP
Total Wohnen				16.3 PP
Total Gewerbe				25.0 PP
Gesamttotal				41.3 PP

Tab. 2: Berechnung des Normbedarfs gemäss VSS-40 281. *Relevant ist der grössere von beiden Werten

Gemäss Parkplatzreglement der Gemeinde Emmen wären 42 Parkfelder zu erstellen. Gemäss Art. 8 Abs. 2 PPR ist vom erforderlichen Angebot pro 40 PP mindestens 1 PP für Gehbehinderte zu reservieren und entsprechend zu markieren. Unter bestimmten Voraussetzungen kann der Gemeinderat das Ausmass der Abstell- und Verkehrsflächen herabsetzen (Art. 14 Abs. 1 PPR).

3.1.3. Bedarf nach Vorgaben der Gemeinde im Rahmen des Wettbewerbs

Aufgrund der Zentrumslage und dem vorhandenen öV-Angebot (öV-Angebotsstufe 5) legte die Gemeinde Emmen für den Wettbewerb folgendes Parkfeldangebot fest:

	Parkfelder-Angebot	
Art der Nutzung	Bewohner oder Beschäftigte	Besucher oder Kunden
Wohnen	0.5 PP pro Wohnung	1 PP gesamthaft
Gewerbebetriebe	1.0 PP pro 100 m² GF	2 PP gesamthaft

Tab. 3: Anforderungen an die benötigte Anzahl Parkplätze unter Berücksichtigung der Zentrumslage und des vorhandenen öV-Angebotes

Parkplatzangebot MIV

Baubereich	Nutzung	PP pro Einheit	Anzahl Einheiten	Parkfeldbedarf
A/B	Gewerbe EG	1.0 PP pro 100 m² GF	350 m²	3.5
	Gewerbe 1. OG		470 m²	4.7
	Wohnen 2. OG	0.5 PP pro Wohnung	4 Whg	2.0
	Wohnen 3. OG		4 Whg	2.0
	Wohnen 4. OG		2 Whg	1.0
	Wohnen 5. OG		1.5 Whg*	0.8
	Wohnen 6. OG		1.5 Whg*	0.8
			820 m² / 13 Whg	
Total Bewohner und Beschäftigte				14.8
Zusätzliche PP für Besucher und Kunden				2.0
Gesamttotal				16.8

Tab. 4: Übersicht über das Parkplatzangebot. *Eine Wohnung im 5./6. OG erstreckt sich über 2 Geschosse (Maisonettewohnung)

[2] Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe, VSS-40 281, Tabelle 1, Seite 12

Aufgrund des knappen Platzes rund um das Gebäude und die Beschränkung der Platzverhältnisse durch Freihalteflächen für die Sichtweiten der Ausfahrt des Autoliftes und der Sichtweiten für Fussgänger am Fussgägnerstreifen wurde die Anzahl der zu erstellenden Besucher- und Kundenparkfelder von 3 auf 2 reduziert. Ein weiterer Besucher-PP oder Carsharing-PP kann im Untergeschoss (Einstellhalle) angeordnet werden, sofern dafür Bedarf besteht.

3.1.4. Vergleich der Berechnungen für den Parkplatzbedarf

Für die Wohnnutzung (Bewohner und Besucher) sind gemäss den Berechnungsmethoden folgende Anzahl PP anzubieten (Angaben aus Tab. 2 und Tab. 4):

Berechnungsmethode	Anzahl Parkfelder Wohnnutzung	
VSS-40 281	Vor Reduktion	16.3
	Mit Reduktion	3.8 bis 7.6
Parkplatzreglement der Gemeinde Emmen		19.0
Vorgaben aus dem Wettbewerb		7.5

Tab. 5: Übersicht der Anzahl Parkplätze für die Wohnnutzung nach Berechnungsmethode

Berechnungsmethode	Anzahl Parkfelder Gewerbe	
VSS-40 281	Vor Reduktion	23.7
	Mit Reduktion	4.7 bis 9.5
Parkplatzreglement der Gemeinde Emmen		25.0
Vorgaben aus dem Wettbewerb		10.2

Tab. 6: Übersicht der Anzahl Parkplätze für das Gewerbe nach Berechnungsmethode

Die Vorgaben aus dem Wettbewerb sind nahe bei der Berechnungsmethode des VSS. Würde man die Reduktion auch auf die Berechnung des Parkplatzreglementes der Gemeinde Emmen anwenden, so würde man sehr gut vergleichbare Resultate erhalten. Es wird somit festgestellt, dass die die Vorgaben aus dem Wettbewerb plausibel sind und ein dem Standort angepasstes Parkplatzangebot bieten.

3.2. Parkierungsbedarf Velo und Kinderwagen

Gemäss BZR Emmen sind in Mehrfamilienhäusern Einstellräume für Fahrräder und Kinderwagen von mindestens 5 m^2 pro Wohnung zu erstellen (Art. 53 Abs. 3 BZR Emmen) und pro Zimmer in einer Wohnung 1 Abstellplatz. In Absprache mit der Gemeinde Emmen werden folgende Richtwerte festgelegt: 1 Veloabstellplatz pro Zimmer und 1 m^2 Kinderwagenabstellplatz pro 4 Zimmer. Die Fläche für Kinderwagen kann auch durch Spezialvelos und Veloanhänger genutzt werden.

Für die Bemessung der Veloabstellplätze für Gewerbenutzungen ist die Norm VSS-40 065 massgebend. Für die Berechnung der Anzahl Abstellplätze für das Gewerbe sind die Anzahl Arbeitsplätze abzuschätzen. Es wird von einer Arbeitsplatz-Fläche von 33 m^2 pro Arbeitsplatz ausgegangen. Dies ergibt bei rund 820 m^2 Gewerbefläche Platz für rund 25 Arbeitsplätze. Als Nutzung wird «kundenintensive Dienstleistungsbetriebe» der Berechnung zu Grunde gelegt (VSS-40 065, Seite 8).

Es ist bei allen Veloabstellplätzen zwischen Kurz- und Langzeitparkplätzen zu unterscheiden.

Parkierungsbedarf Velo:

Nutzung	Stellfläche pro Einheit	Anzahl Einheiten	Bedarf Abstellplatz
Wohnen	1 PP pro Zimmer	37	37.0 PP
Gewerbe	2.5 PP pro 100 m^2 GF	820	20.5 PP
Total			57.5

Tab. 7: Übersicht über das Parkplatzbedarf für Velo

Platzbedarf für Kinderwagen

Nutzung	Stellfläche pro Einheit	Anzahl Einheiten	Bedarf Abstellplatz
Wohnen	1 m^2 pro 4 Zimmer	37	9 m^2
Gewerbe	nicht notwendig		-
Total			9 m^2

Tab. 8: Übersicht über den Platzbedarf für Kinderwagen

3.3. Parkierungsbedarf Motorräder

Das BZR der Gemeinde Emmen legt keine Richtwerte für Abstellplätze für Motorräder fest. In Absprache mit der Gemeinde ist für die Wohnnutzung 1 Abstellplatz pro 16 Zimmer zu erstellen. Für die Gewerbenutzung ist 0.2 Abstellplatz pro 100 m^2 Geschossfläche zu erstellen.

Nutzung	Stellfläche pro Einheit	Anzahl Einheiten	Bedarf Parkfelder
Wohnen	1 pro 16 Zimmer	37	2.3
Gewerbe	0.2 pro 100 m^2 GF	820	1.6
Total			4

Tab. 9: Übersicht über das Parkplatzangebot für Motorräder

3.4. Anlieferung

Die Anlieferung hat am Standort der Besucher- und Kundenparkplätze zu erfolgen. Es ist mittels organisatorischer Massnahmen (z. B. Signalisation Parkverbot mit Ausnahmen) sicherzustellen, dass die Fläche für die Anlieferung frei ist.

4. MASSNAHMEN

Nachfolgende Massnahmen beabsichtigen, die in Kapitel 1.2 gesetzten Ziele zu erreichen und den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr weiter zu steigern. Sie dienen insbesondere dazu die zukünftige Mobilität möglichst umweltschonend zu ermöglichen bzw. die Auswirkungen auf Umwelt und Infrastruktur gegenüber dem heutigen Zustand zu halten oder zu mindern.

4.1. E-Mobilität

Im Rahmen des Neubaus Alte Kanzlei beabsichtigt die Bauherrschaft die E-Mobilität zu fördern. Konkret werden Autoabstellplätze und die Elektroinstallationen (Stromversorgung und Lastenmanagement) soweit vorbereitet, dass das Anbringen von Aufladeeinheiten für Elektrofahrzeuge ermöglicht wird. Diese Massnahme entspricht dem Ziel der Förderung von umweltschonender Mobilität.

4.2. Veloabstellanlagen

Es sind neben den grosszügigen Langzeitabstellanlagen im UG des Gebäudes weitere Abstellanlagen bei den Eingängen vorgesehen. Der Anteil der Abstellanlagen richtet sich nach den Sonderbauvorschriften (Art. 14 SBV). So können auch Fahrräder, welche nur eine kurze Zeit parkiert werden, optimal und gut erreichbar abgestellt werden.

4.3. Ergänzende Massnahmen

Die nachfolgenden Ergänzenden Massnahmen sind noch nicht berücksichtigt, können aber mit kleinem Aufwand aktiviert werden.

4.3.1. Carsharing

Im näheren Umfeld zur Überbauung Alte Kanzlei befindet sich kein Standort für Carsharing. Zum Anreiz von autoarmem Wohnen und Arbeiten soll daher die Option offengelassen werden, dass an der Gerliswilstrasse ein Parkplatz für das Carsharing umgenutzt oder zusätzlich zu den bestehenden Parkfeldern auf der Rückseite des Gebäudes (Sonnenplatz) ein Mobility Standort erstellt werden kann. Denkbar wäre auch, dass das Angebot durch die im Gebäude befindlichen Gewerbebetriebe genutzt wird.

4.3.2. Nextbike

Ähnlich wie beim Carsharing befindet sich kein Nextbike-Standort in der näheren Umgebung. Zur Steigerung der Attraktivität und Reduktion des MIV-Verkehrs kann auf der Gebäuderückseite eine Fläche als Standort für den Veloverleihservice Nextbike genutzt werden, sofern der entsprechende Anbieter Interesse zeigt.

4.3.3. öV-Ticket

Als einfache, organisatorische Massnahmen können Unternehmen ihren Mitarbeitern Streckenabonnemente oder Generalabonnemente ganz oder teilweise finanzieren. Dies kann einerseits als Massnahme zur Verhinderung von zusätzlichen MIV-Fahrten behilflich sein, anderseits auch für die Imagepflege des Unternehmens und als Anreiz für neue Mitarbeitende (Fringe-Benefit) dienen.

4.3.4. Teilnahme bike to work

«Bike to work» ist eine schweizweite Aktion zur Gesundheitsförderung und Förderung des Veloverkehrs in Unternehmen. Jedes Jahr während zwei Monate setzen Arbeitspendler das Velo auf ihrem Arbeitsweg im Rahmen eines Wettbewerbes ein. Rund 2'400 Betriebe stärken mit der Aktion «bike to work» den Teamgeist und die Fitness ihrer Mitarbeitenden und bekennen sich zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten.

4.3.5. Sensibilisierung und Information

Bewohner, Besucher und Arbeitende werden in geeigneter Form auf die vorhandenen Angebote im Bereich der Mobilität hingewiesen: u.a. Bushaltestelle in der Nähe, Angabe zu Distanzen zum Einkauf und Sharing-Möglichkeiten (mobility, nextbike). Werden Bewohner, Besucher und Arbeitende über die vorhandenen Angebote und Möglichkeiten informiert, so führt dies zu einem stärkeren Bewusstsein über die Mobilität und gesteigerten Nutzung der vorhandenen Angebote.

5. MONITORING UND CONTROLLING

Gewerbliche Nutzungen mit mehr als zehn Vollzeitstellen werden gemäss Sonderbauvorschriften verpflichtet, das Mobilitätsverhalten zu dokumentieren. Die Gemeinde Emmen kann die Unternehmen sporadisch über die Massnahmen des vorliegenden Mobilitätskonzept befragen. Folgende Themen könnte die Gemeinde beispielsweise aufgreifen:

- Modal Split (Verkehrsmittelwahl) der Mitarbeitenden
- Anzahl vergünstigte öV-Tickets für die Arbeitnehmenden
- Sharing-Angebot (mobility, nextbike) und -Nachfrage
- Vergabepraxis der Parkplätze an Mitarbeitende. Bedingungen für die Vergabe an Mitarbeitende
- Anzahl und Gebrauch von Aufladeeinheiten für Elektrofahrzeuge
- Art und Weise der Veloförderung (z. B. Steht ein Firmen-Velo zur Verfügung?)

Die Gemeinde kann mit einem Controlling das Mobilitätsverhalten der Unternehmen beurteilen und wenn nötig, weitere Massnahmen anordnen.