

Gemeinde EMMEN

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

mit Erläuterungen

Stand vom 9. November 2023

Vom Gemeinderat am 22. November 2023 verabschiedet  
Zu Händen der 1. Lesung im Einwohnerrat

Lesung Artikel:

|  |
|--|
| <b>Artikelnummer und Titel</b>                 |
| Artikel  |
| Erläuterungen zu den Artikeln für Verständnis. |

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. Ausgangslage .....</b>  | <b>2</b>  |
| <b>2. Grundlagen.....</b>   | <b>3</b>  |
| <b>3. Generelle Bemerkungen zu den wesentlichen Änderungen .....</b>                  | <b>3</b>  |
| <b>4. Parkplatzreglement.....</b>   | <b>4</b>  |
| Art. 1    Geltungsbereich und Inhalt.....   | 4         |
| Art. 2    Begriffsbestimmungen.....   | 4         |
| Art. 3    Zuständige Behörde .....  | 5         |
| Art. 4    Fahrtenmodell.....  | 5         |
| Art. 5    Pflicht zur Erstellung von Abstellplätzen.....                              | 7         |
| Art. 6    Berechnung des Bedarfs.....   | 7         |
| Art. 7    Bedarf an Abstellplätzen .....  | 8         |
| Art. 8    Weitere Reduktionen.....  | 12        |
| Art. 9    Abstellplätze für Fahrzeuge von Gehbehinderten .....                        | 13        |
| Art. 10  Abstellplätze für schwere Motorwagen.....                                    | 13        |
| Art. 11   Lage der Abstellplätze .....  | 13        |
| Art. 12   Geometrie- und Gestaltung der Abstell- und Verkehrsflächen.....             | 14        |
| Art. 13   Sicherstellung der Benutzbarkeit .....                                      | 14        |
| <b>III. Ersatzabgaben .....</b>   | <b>14</b> |
| Art. 14   Voraussetzungen .....   | 14        |
| Art. 15   Berechnung .....  | 15        |
| Art. 16   Verwendung .....  | 16        |
| Art. 17   Fälligkeit.....   | 16        |
| <b>IV. Erstellung von Abstellplätzen für Zweiradfahrzeuge.....</b>                    | <b>16</b> |
| Art. 18   Abstellplätze für leichte Zweiräder (Velos) .....                           | 16        |
| Art. 19   Bedarf an Abstellplätzen für leichte Zweiräder.....                         | 17        |
| Art. 20   Bedarf an Abstellplätzen für Motorräder und Roller.....                     | 18        |
| <b>V. Schlussbestimmungen .....</b>   | <b>19</b> |
| Art. 21   Strafbestimmung .....   | 19        |
| Art. 22   Vollzug .....   | 19        |
| Art. 23   Hängige Verfahren .....   | 19        |
| Art. 24   Inkrafttreten.....  | 19        |
| <b>Anhang A Flächendefinition grafische Darstellung gemäss SIA 416 (Quelle) .....</b> | <b>21</b> |
| <b>Anhang B Übersichtsplan .....</b>  | <b>22</b> |

## **1. Ausgangslage**

Die Definition des Bedarfs an Abstellplätzen für Personenwagen bei Neubauten und Umnutzungen in Emmen wird heute im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens basierend auf dem kommunalen Parkplatzreglement bestimmt. Als Bestandteil der Ortplanrevision soll das bestehende Reglement überprüft und aktualisiert, sowie auf die Inhalte im künftigen Bau- und Zonenreglement und dem Verkehrsrichtplan abgestimmt werden. Das aktuelle Reglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund (Parkplatzreglement) stammt aus dem Jahr 2000.

### **Grundsätze im «Städtebaulichen Gesamtkonzept» (S. 72 ff)**

Der Umgang mit den privaten Abstellplätzen für Personenwagen ist eine zentrale Stellschraube, um den verkehrlichen Anforderungen aus den städtebaulichen Gesamtkonzept gerecht zu werden. Das künftige Reglement wird deshalb aufbauend auf den im städtebaulichen Gesamtkonzept ab S. 77 definierten Grundprinzipien, Strategien, Konzepte für privat zugängliche Abstellplätze erarbeitet. Es soll dazu dienen, in Abhängigkeit der Nutzungen und Nutzergruppen, der Erschliessungsgüte durch den ÖV, den Fuss- und Veloverkehr sowie der vorhandenen Strassenkapazitäten eine zweckmässige Anzahl Abstellplätze für Personenwagen, Abstellplätze für Motorräder / Roller, leichte Zweiräder (Velos), fahrzeugähnliche Geräte (FäG) und Kinderwagen zu definieren (angebotsorientierte Parkraumplanung).

### **Abstimmung mit Bau- und Zonenreglement**

Das Parkplatzreglement spielt mit dem Bau- und Zonenreglement zusammen und ist mit dessen Inhalten abgestimmt. Dabei wurden gewisse Vorgaben im Bau- und Zonenreglement anstatt dem Parkplatzreglement platziert.

Folgende Inhalte im Bau- und Zonenreglement (BZR) ergänzen das Parkplatzreglement:

- Anforderungen zum Standort der Abstellplätze für Personenwagen und der Ausgestaltung von Parkieranlagen
- Grundanforderungen betreffend technischen Vorinstallationen für Ladestationen
- Anforderungen zum Standort und der Ausgestaltung der Abstellplätze für leichte Zweiräder
- Anforderungen bezüglich Abstellflächen für fahrzeugähnliche Geräte (FäG) und Kinderwagen

## **2. Grundlagen**

### **Strassengesetz (StrG) vom Kanton Luzern**

In den § 93 – 96 des Strassengesetzes des Kantons Luzern vom 21. März 1995 (Stand 01.01.2020) ist festgelegt, welche Regelungen durch die Gemeinden und Städte erlassen werden und welche Grundsätze dabei zu verfolgen sind.

### **Muster-Parkplatzreglement (Musterreglement)**

Luzern Plus hat ein Musterreglement für die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund (Parkplatzreglement) herausgegeben (Stand: 24.10.2014). Die Inhalte des Musterreglements wurden sofern möglich und zweckmässig in das neue Parkplatzreglement integriert.

## **3. Generelle Bemerkungen zu den wesentlichen Änderungen**

Im revidierten Parkplatzreglement wurden gegenüber dem aktuellen Reglement verschiedene Änderungen bzw. Konkretisierungen vorgenommen. Alle Ergänzungen haben zum Ziel, sowohl für die Gemeinde, als auch für die Bauherrschaft eine stimmige Anzahl Abstellplätze für Personenwagen, für leichte Zweiräder und für Motorräder / Roller zu evaluieren und ein bedarfsgerechtes Mobilitätsangebot zu schaffen. Gleichzeitig soll die Ausstattung sowohl den heutigen, als auch den künftigen Mobilitätsbedürfnissen gerecht werden. Es sind folgende massgebliche Änderungen vorgesehen:

- Fahrtenmodelle: Beurteilung der Auswirkungen einer Überbauung auf das übergeordnete Verkehrsnetz aufgrund der Anzahl Fahrten. (Art. 4)
- Normbedarf an Abstellplätzen für Personenwagen je Nutzungsart. (Art.7)
- Reduzierter Bedarf an Abstellplätzen für Personenwagen: prozentuale Reduktionsfaktoren aufgrund der örtlichen Gegebenheiten der Überbauung und einer möglichen Mehrfachnutzung von Abstellplätzen. (Art. 7ff)
- Anforderungen zur Geometrie von Abstell- und Verkehrsflächen (Art. 12)
- Ersatzabgaben bei Unterschreitung des Mindestbedarfs an Abstellplätzen sind neu in jedem Fall zu leisten. Dafür sollen Ersatzabgaben auch für Optimierungen beim Fuss- und Veloverkehrsnetz verwendet werden können. (Art. 14ff)
- Mindestbedarf der Anzahl Abstellplätze für leichte Zweiräder je Nutzungsart (Art. 18ff)
- Mindestbedarf der Anzahl Abstellplätze für Motorräder und Roller (Art. 20)

## 4. Parkplatzreglement

Die Einwohnergemeinde Emmen erlässt gestützt auf die §§ 19 und 96 des Strassengesetzes des Kantons Luzern (StrG) vom 21. März 1995 (Stand 01.01.2020) sowie die Art. 11 und 12 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG) vom 7. Oktober 1983 (Stand 01.01.2021) folgendes Reglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund (Parkplatzreglement (nachfolgend PPR genannt)):

### I. Allgemeine Bestimmungen

| <b>Art. 1 Geltungsbereich und Inhalt</b>  |
|---|
| <p><sup>2</sup> Das Reglement gilt für das ganze Gemeindegebiet.</p> <p><sup>3</sup> Regelungsinhalt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- die Bestimmung der Zahl der nutzungsbezogenen, minimal erforderlichen und maximal zulässigen Abstellplätze für Personenwagen (Abstellplätze)</li><li>- die Bestimmung der Zahl der nutzungsbezogenen, minimal erforderlichen Abstellplätze für Motorräder, leichte Zweiräder sowie</li><li>- die Leistung von Ersatzabgaben</li></ul> <p><sup>4</sup> Es berücksichtigt die Verkehrsbelastung, die Bedürfnisse des Umwelt- und Ortsbildschutzes, der Wohnbevölkerung, sowie des Gewerbes und der Industrie.</p>   |
| <p>Dieser Artikel orientiert sich am bestehenden Inhalt (Art. 1). Er wird jedoch im Hinblick auf die zusätzlichen Inhalte im vorliegenden Reglement konkretisiert (gemäss Empfehlung Muster-PPR).</p> <p>Zu Absatz 2: Es werden zusätzlich Bestimmungen zu den minimal erforderlichen Abstellplätzen für Personenwagen, Motorräder und Zweiräder, sowie zum maximal zulässigen Bedarf an Abstellplätzen für Personenwagen ergänzt. Der Absatz dient als Hinweis auf die nachfolgenden Inhalte des Reglements. Anforderungen bezüglich Abstellflächen für fahrzeugähnliche Geräte (FäG) und Kinderwagen werden in das BZR überführt.</p> <p>Zu Absatz 3: Dieser zielt darauf ab, künftig eine bedarfsgerechte Anzahl an Abstellplätzen unter Berücksichtigung von verschiedenen Rahmenbedingungen und Interessen zu ermitteln.</p> |

| <b>Art. 2 Begriffsbestimmungen</b>  |
|---|
| <p><sup>1</sup> Als Abstellplatz im Sinne dieses Reglements gilt jede gedeckte oder offene Fläche, die zum Parkieren eines leichten Motorwagens (bis 3'500 kg) oder eines Zweiradfahrzeugs geeignet und bestimmt ist.</p> <p><sup>2</sup> Zweiradfahrzeuge sind leichte Zweiräder, Motorräder und Roller. Zu den leichten Zweirädern gehören gemäss VSS-Norm 640 060 (Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute) Fahrräder (Velos) und Motorfahrräder (Mofas).</p> <p><sup>3</sup> Verkehrsflächen sind die Zu- und Wegfahrten, Umschlags-, Verlade- und Abladeflächen, Wendepunkte und dergleichen.</p> |
| <p>Dieser Artikel orientiert sich am bestehenden Inhalt (Art. 2). Allerdings wird zusätzlich definiert, dass ein Abstellplatz auch für Zweiradfahrzeuge gilt (gemäss Empfehlung Muster-PPR). Dies aus dem Grund, dass</p>   |

im neuen Reglement Vorgaben zu Abstellplätzen für leichte Zweiräder (Velos, Motorfahrräder) und Abstellplätzen für Motorräder ergänzt wurden. Zudem wurde im Abs. 2 definiert, was unter Zweiradfahrzeuge zu verstehen ist (in Anlehnung an das Parkplatzreglement Horw).

### **Art. 3 Zuständige Behörde**

- <sup>1</sup> Bei den in diesem Reglement mit Gemeinde bezeichneten Stellen ist der Gemeinderat zuständig, soweit er die Kompetenz nicht an andere Stellen delegiert hat.
- <sup>2</sup> Die Gemeinde setzt das Ausmass der Abstell- und Verkehrsflächen nach den Art. 7 ff. sowie die Ersatzabgaben nach den Art. 14 ff. in der Baubewilligung fest. Sie verfügt in der Baubewilligung auch die Herabsetzung des Ausmasses der Abstell- und Verkehrsflächen, deren Aufteilung auf mehrere Grundstücke oder das Verbot ihrer Erstellung gemäss Art. 8ff.

Absatz 1: Dieser Absatz wurde im selben Wortlaut aus dem neuen Bau- und Zonenreglement der Gemeinde Emmen übernommen. Durch die Formulierung «Gemeinde» muss das PPR bei einer Kompetenzdelegation durch den Gemeinderat (z.B. an das Bauamt) nicht überarbeitet werden.

Absatz 2: Dieser Absatz wird aus dem bestehenden Reglement übernommen (Art. 3). Die Verweise werden aktualisiert. Er entspricht der Empfehlung gemäss Muster-PPR.

### **Art. 4 Fahrtenmodell**

- <sup>1</sup> Die Gemeinde kann im Planungs- und Baubewilligungsverfahren anstelle oder zusätzlich zu einer maximal zulässigen Zahl der Abstellplätze für Personenwagen eine maximal zulässige Zahl der Fahrten in den Spitzenstunden festlegen.
- <sup>2</sup> Mit Fahrtenmodellen können Nutzungen mit erheblichem Verkehrsaufkommen an raumplanerisch geeigneten oder erwünschten Lagen zugelassen werden.
- <sup>3</sup> Fahrtenmodelle müssen folgende Mindestinhalte aufweisen:
  - a. Ziel, Zweck und Zuständigkeiten
  - b. Verkehrsgutachten
  - c. maximal zulässige Fahrtenzahl im Zusammenspiel mit Angebot an Abstellplätzen
  - d. Regelung der Übertragung von Fahrten
  - e. Regelung Betriebsorganisation
  - f. Regelung Monitoring
  - g. Massnahmen und Sanktionen, sofern Ziele nicht erreicht werden.
- <sup>4</sup> Zur Einhaltung der maximal zulässigen Zahl der Fahrten legt die Gemeinde geeignete organisatorische oder verkehrliche Massnahmen sowie Abgaben fest.

Dieser Artikel wird gemäss Empfehlung im Muster-PPR neu ergänzt.

Durch die Ergänzung wird künftig eine auf Spezialfälle zugeschnittene Lösung ermöglicht. Die Gemeinde kann im Planungsverfahren anstelle oder zusätzlich zu einer maximal zulässigen Anzahl Abstellplätze für Personenwagen eine maximal zulässige Zahl der Fahrten für die Spitzenstunden festlegen. Um die Ein-

haltung zu kontrollieren, verfügt sie geeignete organisatorische und verkehrliche Massnahmen. Insbesondere beim Gewerbe kann es Nutzungen geben, bei welchen beispielsweise durch Umschlagsplätze mehr Fahrten erzeugt werden, als mit dem ausgewiesenen Bedarf an Abstellplätzen zu erwarten ist. Mit dem Aufzeigen eines Fahrtenmodells wird zusammen mit der Gemeinde eine geordnete und planbare Verkehrsabwicklung definiert/festgelegt, um die Funktionalität des übergeordneten Verkehrsnetzes weiterhin zu gewährleisten. Um das Fahrtenmodell herzuleiten und zu begründen, sind unter Absatz 3 die Mindestinhalte definiert.

Da lokal sehr unterschiedliche Rahmenbedingungen vorliegen, ist fachlich gesehen von Fall zu Fall zu bestimmen, wann ein Fahrtenmodell verlangt wird. Grundsätzlich kommen Fahrtenmodelle aber nur bei grossen Überbauungen – mit einem erheblichen Verkehrsaufkommen – zum Einsatz. Wann ein Verkehrsaufkommen erheblich ist, hängt unter anderem von der Situation ab, z.B. ab wann das übergeordnete Verkehrsnetz die Fahrten nicht mehr aufnehmen kann ohne Qualität einzubüssen. Dies wird in einem Verkehrsgutachten ermittelt. Da kleine Nutzungen mit wenig Fahrten nur geringe Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen haben, sind Fahrtenmodelle dort nicht erforderlich. Die Verkehrsqualitätsstufen sind in den VSS-Normen 40 022, 40 023a, 40 024a definiert. Nachfolgend als Beispiel die Qualitätsstufen Knoten mit Lichtsignalanlagen gemäss VSS-Norm 40 023a. Ziel: Qualitätsstufe A-C, tolerierbar: Qualitätsstufe D, Fahrtenmodell erforderlich: Qualitätsstufe E-F.

| Qualitätsstufe | Mittlere Wartezeit [s] | Beurteilung des Verkehrszustandes |  |
|----------------|------------------------|-----------------------------------|--|
| A              | ≤ 20                   | sehr gut                          | In der Regel kann der Knoten ungehindert passiert werden. Die mittleren Wartezeiten sind sehr kurz.  |
| B              | ≤ 35                   | gut                               | Alle während der Rotzeit eintreffenden Fahrzeuge können während der nachfolgenden Grünzeit den Knoten passieren. Die mittleren Wartezeiten sind kurz.  |
| C              | ≤ 50                   | zufriedenstellend                 | Nahezu alle während der Rotzeit eintreffenden Fahrzeuge können während der nachfolgenden Grünzeit den Knoten passieren. Die mittleren Wartezeiten sind spürbar. Im Mittel tritt nur geringer Rückstau bei Grün-Ende auf. |
| D              | ≤ 70                   | ausreichend                       | In der Knotenzufahrt ist ständiger Rückstau vorhanden. Die mittleren Wartezeiten sind beträchtlich. Der Verkehrsablauf ist noch stabil.  |
| E              | ≤ 100                  | mangelhaft                        | In der Knotenzufahrt wächst der Rückstau allmählich an. Die mittleren Wartezeiten sind sehr gross. Die Kapazität wird erreicht.  |
| F              | > 100                  | völlig ungenügend                 | Die Nachfrage ist grösser als die Kapazität. Die Fahrzeuge müssen mehrmals vorrücken. Der Rückstau wächst stetig. Die mittleren Wartezeiten sind extrem gross. Der Knoten ist überlastet.                                |

Ist ein Fahrtenmodell erforderlich, sind konkrete Massnahmen zur Verkehrssteuerung vorzusehen. Auch diese sind situationsspezifisch, z.B. Sichtprobenerhebung der Parkfeldbelegung, Stichprobenerhebung der Wegfahrten, laufende Erhebung der Wegfahrten (Induktionsschlaufen, Schrankenanlage). Zusätzliche Massnahmen (gem. Abs. 4) bei Nichteinhaltung des Fahrtenkontingents werden unter der Berücksichtigung von verschiedenen Eskalationsstufen vorgesehen:

Stufe 1: leichtes Überschreiten des Fahrtenkontingents an wenigen Tagen im Jahr. Massnahme: z.B. Verwarnung > betriebliche Massnahmen vorsehen, um Zahl der Fahrten zu reduzieren

Stufe 2: regelmässiges Überschreiten des Fahrtenkontingents (trotz Massnahmen der Stufe 1). Massnahme: z.B. zusätzlich finanzielle Abgaben für überzählige Fahrten / Erhöhung der Parkierungsgebühren (Bewirtschaftung)

Stufe 3: regelmässiges Überschreiten des Fahrtenkontingents (trotz Massnahmen der Stufe 2). Massnahme: Schrankenanlage, um Zahl der Wegfahrten zu begrenzen

Stufe 4: regelmässiges Überschreiten des Fahrtenkontingents (trotz Massnahmen der Stufe 3 > Rückstau vor Schranke). Massnahme: z.B. zusätzliche Reduktion des Angebots an Abstellplätzen > einzelne Abstellplätze sperren

## II. Erstellung von Abstellplätzen für Personenwagen

### **Art. 5 Pflicht zur Erstellung von Abstellplätzen**

Soweit durch Bauten und Anlagen oder Teile davon Verkehr verursacht oder vermehrt wird, hat die Bauherrschaft bei ihrer Errichtung, Erweiterung oder bei neubauähnlichen Umbauten in einzelnen Geschossen oder ganzen Gebäuden auf dem Baugrundstück Abstell- und Verkehrsflächen für Fahrzeuge der Bewohner\*innen, Beschäftigten, Besucher\*innen und Kundschaft zu erstellen, soweit die örtlichen Verhältnisse es zulassen und die Kosten zumutbar sind. Das gleiche gilt bei Zweckänderungen, die einen vermehrten Bedarf an Abstell- und Verkehrsflächen zur Folge haben. Vorbehalten bleibt Art. 8ff.

Dieser Artikel wird aus dem bestehenden Reglement übernommen (Art. 4). Die Grundlage ist der § 93, Abs. 1 im kantonalen Strassengesetz (StrG) und er entspricht der Empfehlung gemäss Muster-PPR. Die Verweise werden aktualisiert. Im Artikel kann die Zumutbarkeit der Kosten nicht standardisiert festgelegt werden, da sie abhängig ist von Projekt, Investitionsumfang, politischem Willen etc.

### **Art. 6 Berechnung des Bedarfs**

- <sup>1</sup> Die Anzahl der Abstellplätze richtet sich nach den örtlichen Verhältnissen, der Nutzung des Grundstücks und der Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs, sowie der Qualität des Fuss- und Veloverkehrs.
- <sup>2</sup> Bei der Errichtung von Bauten und Anlagen, bei neubauähnlichen Umbauten sowie bei Nutzungsänderungen sind die nach Art. 7 berechneten Abstellplätze zu erstellen.
- <sup>3</sup> Bei Gebäuden, die für mehrere Zwecke genutzt werden, wird die Anzahl der Abstellplätze für jede Nutzungsart separat berechnet.
- <sup>4</sup> Im Sinne der haushälterischen Bodennutzung sind die Abstellflächen für Personenwagen in der Landwirtschaftszone auf den bestehenden Abstell- und Manövrierflächen anzuordnen.

Dieser Artikel orientiert sich am bestehenden Inhalt (Art. 5). Allerdings soll neu zusätzlich bei der Evaluation des zweckmässigen Parkfeldbedarfs die ÖV-Erschliessungsqualität und die Qualität des Fuss- und Veloverkehrs berücksichtigt werden. Auch neu ist Absatz 4, damit einen haushälterischen Umgang mit dem Boden ausserhalb der Bauzonen sichergestellt werden kann.



Dies ist erforderlich, um die im städtebaulichen Gesamtkonzept definierten Ziele zu erreichen. (Artikel gemäss Empfehlung Muster-PPR).

Zu Absatz 4: Im Plan sind die Landwirtschaftszonen die weisen Flächen. In der Regel ist der Kanton für das Bauen ausserhalb der Bauzonen zuständig. Absatz 1: Neu wird auch ein durch Fachleute begleitetes Planungsverfahren als qualitätssicherndes Verfahren vorgesehen, in Anlehnung an das «Reglement zur Lenkung des Bevölkerungswachstums und zur qualitativen Entwicklung».

## Art. 7 Bedarf an Abstellplätzen

<sup>1</sup> Als Normbedarf wird diejenige Anzahl Abstellplätze bezeichnet, die notwendig ist, wenn bei einer Baute oder Anlage die Verkehrsbedürfnisse ausschliesslich mit privaten Verkehrsmitteln befriedigt werden müssen.

<sup>2</sup> Der Normbedarf richtet sich nach der Nutzungsart, der Hauptnutzfläche (HNF), der Verkaufsfläche (VF), der Geschossfläche (GF) oder nach besonderen Erhebungen im Einzelfall gemäss nachfolgender Tabelle:

| Nutzungsart  | Abstellplätze (A.) für Bewohner *innen oder Beschäftigte                               | Abstellplätze (A.) für Besucher *innen Wohnen oder Kundschaft |
|--|--|---|
| <b>Wohnbauten</b>  |  |   |
| Einfamilienhaus  | 1 A. pro 100m <sup>2</sup> Hauptnutzfläche (HNF) <sup>1</sup> ; mind. 1 A. pro Gebäude | Zusätzlich 10%,<br>mind. 1 A pro Gebäude                      |
| Mehrfamilienhaus   | 1 A. pro 100m <sup>2</sup> HNF oder<br>1 A. pro Wohnung                                | Zusätzlich 10%,<br>mind. 1 A pro Gebäude                      |
| Alters- und Studentenwohnungen   | 1 A. pro 4 Wohnungen   | Zusätzlich 10%,<br>mind. 1 A pro Gebäude                      |
| <b>Industrie- / Gewerbebetriebe</b>  |  |   |
| Personenabhängige Industrie- und Arbeitsnutzungen                                    | 1 A. pro 100m <sup>2</sup> GF <sup>4</sup> ,<br>mind. 1 A. pro Betrieb                 | 0.2 A. pro 100m <sup>2</sup> GF,<br>mind. 1 A. pro Betrieb    |
| Infrastrukturanlagen, vorwiegend automatisierte Anlagen, wenig Beschäftigtenintensiv | 0.1 A. pro 100 m <sup>2</sup> GF,<br>mind. 1 A. pro Betrieb                            | 0.01 A. pro 100 m <sup>2</sup> GF,<br>mind. 1. A. pro Betrieb |
| Verwaltungen, Büronutzungen  | 2 A. pro 100m <sup>2</sup> GF,<br>mind. 1 A. pro Betrieb                               | 0.5 A. pro 100m <sup>2</sup> GF                               |
| Lagerräume, Lagerplätze  | 0.1 A. pro 100 m <sup>2</sup> GF,<br>mind. 1 A. pro Betrieb                            | 0.01 A. pro 100 m <sup>2</sup> GF,<br>mind. 1. A. pro Betrieb |

|   |   |   |  |
|---|---|---|--|
| <p><b>Dienstleistungs-<br/>betriebe</b></p> <p>Kundenintensive Be-<br/>triebe<br/>Bank<br/>Post<br/>Öffentliche Verwaltung<br/>mit Schalterbetrieb<br/>Reisebüro<br/>Arzt, Zahnarzt<br/>Therapie<br/>Kopierzentrale<br/>Chemische Reinigung<br/>Coiffeur<br/>usw.</p> <p>Übrige Betriebe<br/>Öffentliche Verwaltung<br/>ohne Schalterbetrieb<br/>Ingenieur-, Architektur-<br/>büro<br/>Anwaltskanzlei<br/>Versicherung, Kranken-<br/>kasse<br/>Treuhandbüro<br/>Labros<br/>Speditionsbetrieb<br/>usw.</p> | <p>2 A. pro 100m<sup>2</sup> HNF,<br/>mind. 1 A.pro Betrieb</p> <p>2 A. pro 100m<sup>2</sup> HNF,<br/>mind. 1 A. pro Betrieb</p>                              | <p>1 A. pro 100m<sup>2</sup> HNF</p> <p>0.5 A. pro 100m<sup>2</sup> HNF</p> |  |
| <p><b>Verkaufsgeschäfte</b></p> <p>Kundenintensive Ver-<br/>kaufsgeschäfte<br/>Lebensmittel<br/>Apotheke, Drogerie<br/>Warenhaus<br/>Kiosk</p> <p>Übrige Geschäfte<br/>Papeterie<br/>Buchhandlung<br/>Haushaltgeschäft, Eisen-<br/>waren<br/>Uhren, Schmuck</p>   | <p>2 A. pro 100m<sup>2</sup> Verkaufsfläche<br/>(VF)<sup>3</sup>, mind. 1 A. pro Betrieb</p> <p>1.5 A. pro 100m<sup>2</sup> VF,<br/>mind. 1 A.pro Betrieb</p> | <p>8 A. pro 100m<sup>2</sup> VF</p> <p>3.5 A. pro 100m<sup>2</sup> VF</p>   |  |

|   |   |   |
|---|---|---|
| Möbel<br>Fachmärkte   |   |   |
| <b>Spezialnutzungen</b><br>Gastbetriebe, Unterhaltungsstätten, Saalbauten, Schulen, Krankenhäuser, Sportanlagen, Betagtenzentren, Alterssiedlungen, weitere Nutzungen | Normbedarf im Einzelfall gemäss VSS-Norm 40 281 | Normbedarf im Einzelfall gemäss VSS-Norm 40 281 |

<sup>1</sup> Hauptnutzfläche (HNF) gemäss SIA 416

<sup>2</sup> Gebäude gemäss Gebäude- und Wohnungsregister (GWR)

<sup>3</sup> Verkaufsflächen (VF) sind die dem Kunden zugänglichen Flächen inkl. für Gestelle, Auslage usw., aber ohne Flächen für die Verkehrserschliessung, Sanitärräume usw.

<sup>4</sup> Abstellflächen für Fahrzeuge können nicht zur Geschossfläche (GF) gezählt werden.

<sup>3</sup> Unter Berücksichtigung der Qualität des Fuss- und Veloverkehrs, der Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs, der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes wird gemäss Übersichtsplan (Anhang B) in den Gebieten A, B und C der Normbedarf reduziert. Der Sollbedarf an Abstellplätzen entspricht folgenden Prozentzahlen des Normbedarfs:

|                       | Bewohner*innen |      | Beschäftigte |      | Besucher*innen<br>Wohnen |      | Kundschaft |      |
|-----------------------|----------------|------|--------------|------|--------------------------|------|------------|------|
|                       | min.           | max. | min.         | max. | min.                     | max. | min.       | max. |
| Gebiet A <sup>3</sup> | 30%            | 60%  | 20%          | 40%  | 20%                      | 50%  | 0%         | 20%  |
| Gebiet B <sup>3</sup> | 50%            | 100% | 40%          | 60%  | 40%                      | 70%  | 20%        | 40%  |
| Gebiet C <sup>3</sup> | 70%            | 100% | 50%          | 80%  | 50%                      | 80%  | 20%        | 40%  |

<sup>4</sup> Die Anzahl der Abstellplätze für Personenwagen kann von den Baugesuchstellenden innerhalb der Minimal- und Maximalwerte frei gewählt werden.

<sup>5</sup> Bruchteile von weniger als 0.5 Abstellplätzen werden am Ende der Berechnungen abgerundet, jene von 0.5 und mehr Abstellplätzen werden aufgerundet.

<sup>6</sup> Verkehrsflächen wie z.B. Vorplätze, Zu- und Einfahrten, können als Abstellplätze angerechnet werden, sofern die Zweckbestimmung der Verkehrsflächen nicht beeinträchtigt wird und die Verkehrssicherheit gewährleistet ist.

Dieser Artikel orientiert sich am bestehenden Inhalt (Art. 6). Allerdings wurden bei den Richtwerten zum Normbedarf Anpassungen vorgenommen. Zusätzlich wurden neu Reduktionsgebiete definiert, um den

Bedarf an Abstellplätzen standortbezogen prozentual zu reduzieren sowie Minimal- und Maximalwerte festgelegt (in Anlehnung an Empfehlung Muster-PPR).

Zu Absatz 1: Der bestehende Inhalt ist weiterhin erforderlich und der Inhalt zweckmässig.

Zu Absatz 2: Unter diesem Absatz sind die Bezugsfaktoren für die Berechnung des Normbedarfs an Abstellplätzen definiert. Der Begriff «Normbedarf» entspricht der gängigen Praxis im Kanton Luzern. Wie im Absatz 1 beschrieben, wird als Normbedarf diejenige Anzahl Abstellplätze bezeichnet, die notwendig ist, wenn bei einer Baute oder Anlage die Verkehrsbedürfnisse ausschliesslich mit privaten Verkehrsmitteln befriedigt werden müssen. Der Normbedarf ist also ein theoretischer Wert, der die absolut maximale Anzahl Abstellplätze bezeichnet.

Im bisherigen Parkplatzreglement der Gemeinde Emmen wurde als Bezugsfläche oft der Wert «Anzahl Arbeitsplätze» verwendet. Bei der Planung von neuen Gebäuden ist die künftige Zahl der Arbeitsplätze jedoch schwierig abzuschätzen und es besteht oft ein Anwendungsspielraum. Um die Anwendung des künftigen Reglements zu vereinfachen, dienen deshalb bei Gewerbebauten neu die jeweiligen Nutzflächen als Bezugseinheit. Neu wird die Hauptnutzfläche (HNF) als Bezugsfläche verwendet. Die Hauptnutzfläche ist ein Flächenmass aus der Interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) und ist in der schweizweit gültigen SIA-Norm 416 klar definiert. Die Kenntnis und korrekte Anwendung in Architekturreisen kann vorausgesetzt werden. Im Anhang A wird die grafische Darstellung der Flächendefinition gemäss SIA 416 ergänzt.

Die in der Tabelle definierten Richtwerte lehnen sich an jene der VSS-Norm 40 281 an. Die in der Norm definierten Werte sind zweckmässig und haben sich in der Praxis bewährt. Allerdings wird in Anlehnung an das Musterreglement beim Bedarf an Abstellplätze für Beschäftigte der übrigen Verkaufsgeschäfte der Bedarf gegenüber der Norm leicht reduziert (1.5 A. anstatt 2 A. pro 100 m<sup>2</sup> VKF). In Ergänzung zu den Normvorgaben soll pro Wohnung / Gebäude und pro Betrieb mindestens ein Abstellplatz erstellt werden. Mindestabstellplätze werden nicht reduziert. Liegt der Bedarf nach der Reduktion gemäss Abs. 3 bei weniger als 1 Abstellplatz, muss trotzdem mind. 1 Abstellplatz erstellt werden.

Die Berechnung der Abstellplätze erfolgt immer anhand der gesamten HNF pro Nutzung, und nicht für jede Wohnung/Betrieb einzeln. Dies ist eine Änderung gegenüber der bisherigen Praxis der Gemeinde.

Zu Absatz 3: Um den Sollbedarf an Abstellplätzen zu erhalten, soll gemäss Musterreglement und der Strategie im «Städtebaulichen Gesamtkonzept» künftig der Normbedarf unter Berücksichtigung von den örtlichen Verhältnissen der Überbauung prozentual reduziert werden. Dazu wurde als Anhang zu diesem Reglement ein Plan erarbeitet, welcher die Grundstücke in Emmen in die obenstehenden Gebiete unterteilt. Dabei wurden folgende Faktoren berücksichtigt: Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr inkl. zukünftiges Angebot, Qualität des Fussverkehrsnetzes und des Veloverkehrs, Distanz zum lokalen Zentrum und Zonenplanung inkl. bauliche Entwicklung. Gebietseinteilung für die Reduktion des Normbedarfs:

Gebiet A: Im Perimeter der Kernzonen (Zonenplan), hohe Baudichte, unmittelbar um die Bahnhöfe und Hauptachsen des ÖV mit sehr guter Erschliessung (Gehdistanz zum zu Bahnhöfen < 10 Minuten), gute Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr (Topografie, Distanz zum Zentrum)

Gebiet B: Mittlere Bebauungsdichte, gute ÖV-Erschliessung vorhanden (Gehdistanz zu Bahnhöfen < 15 Minuten, Gehdistanz zur Bushaltestelle < 5 Minuten), gute Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr (Topografie, Distanz zum Zentrum)

Gebiet C: übriges Baugebiet mit geringer bis mittlere Dichte, keine bis mittelmässige ÖV-Erschliessung (Gehdistanz zu Bahnhöfen > 15 Minuten), nicht oder gering geeignet für den Fuss- und Veloverkehr (Topografie, Distanz zum Zentrum)

Zu Absatz 4: Mit diesem Artikel bekommt die Bauherrschaft nun einen konkreten Spielraum, die projektbezogene geeignete Anzahl Abstellplätze festzulegen. Jedoch müssen die Mindestabstellplätze gemäss Absatz 2 immer erstellt werden. Gleichzeitig wird mit diesem Absatz auch eine Obergrenze beim erlaubten Bedarf an Abstellplätzen eingeführt. Dies ist erforderlich, um die im städtebaulichen Gesamtkonzept definierten Ziele zu erreichen. Bei Wohnnutzungen kann der Bedarf an Abstellplätzen entweder über die Anzahl Wohnungen oder die HNF berechnet werden. Es wird den Baugesuchstellenden bewusst offengelassen, welche Bezugseinheit für die Überbauung gewählt wird. Z.B. sind abhängig vom Projektstand noch nicht beide Werte (Anz. Whg + HNF) bekannt. Zudem sind je nach Projekt, örtlichen Gegebenheiten, und weiteren Rahmenbedingungen die Ansprüche betreffend Anzahl Abstellplätze unterschiedlich. Dies wird mit dem Anbieten von beiden Richtwerten berücksichtigt und entspricht auch der Praxis gemäss VSS-Norm. Für die Berechnung gelten also beide Richtwerte und die Differenz liegt zwischen dem absoluten Minimum und dem absoluten Maximum aus beiden Berechnungsweisen.

Zu Absatz 5: Dient der Konkretisierung betreffend Anzahl. Der bestehende Inhalt ist zweckmässig.

Zu Absatz 6: Dient der Konkretisierung betreffend Standort und Ausführung. Der bestehende Inhalt ist weiterhin zweckmässig, wird jedoch durch Beispiele ergänzt.

Besonders bei Einfamilienhäusern werden Vorplätze und Zufahrten zu Garagen oft als Aussenparkplatz für ein weiteres Auto oder für Besucher verwendet. Die Flächen sollen entsprechend dieser Nutzungsmöglichkeit als Abstellplätze angerechnet werden können, müssen aber nicht zwingend markiert werden. Ausgenommen sind Fälle, in welchen das Abstellen von Fahrzeugen die Zufahrt oder anderweitige zweckbestimmte Nutzungen der Fläche für Dritte verunmöglichen würde, z.B. wenn die Zufahrt zu einer gemeinsamen Einstellhalle versperrt würde.

## **Art. 8 Weitere Reduktionen**

Die Gemeinde kann das Ausmass der Abstell- und Verkehrsflächen herabsetzen oder deren Erstellung ganz untersagen, wenn

- a. verkehrstechnische, feuerpolizeiliche, wohnhygienische oder andere raumplanerische Gesichtspunkte, insbesondere der Schutz der Wohnumgebung und des Ortsbilds, des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes, dies erfordern, oder
- b. bereits eine genügende Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr besteht, oder
- c. die Leistungsfähigkeit des angrenzenden Strassennetzes es erfordert, oder
- d. für das Ortsbild wichtige Grün- und Freiflächen zweckentfremdet würden.

Dieser Artikel orientiert sich am bestehenden Inhalt (Art. 14, Art. 5). Die Grundlage ist der § 94 im kantonalen Strassengesetz (StrG). Dieser Artikel gibt der Gemeinde die Legitimation, in begründeten Fällen die Anzahl Abstellplätze gegenüber dem Art. 7 herabzusetzen oder die Erstellung ganz zu untersagen, sofern dies unter den genannten besonderen Umständen a – d zwingend erforderlich ist. Beispielsweise sind auf bestimmten Kantonsstrassen aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens nur geringe zusätzliche Belastungen zugelassen. Die Gemeinde kann in diesem Falle die Anzahl Abstellplätze zusätzlich beschränken, um die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes sicherzustellen.

### **Art. 9 Abstellplätze für Fahrzeuge von Gehbehinderten**

Die Anzahl und Gestaltung der Behindertenparkplätze richtet sich nach der Schweizer Norm SN 521 500 über behindertengerechtes Bauen.

Dieser Artikel wird aus dem bestehenden Reglement übernommen (Art. 8). Die Grundlage ist der § 93, Abs. 3 im kantonalen Strassengesetz (StrG). Es ist vorgesehen, dass künftig mehr Abstellplätze für Fahrzeuge von Gehbehinderten zu erstellen sind. Als Grundlage für die Vorgabe dient die Schweizer Norm SN 521 500 über behindertengerechtes Bauen, diese entspricht der schweizweiten Praxis.

### **Art. 10 Abstellplätze für schwere Motorwagen**

Für schwere Motorwagen sind bei Bedarf besondere Abstellplätze zu erstellen.

Dieser Artikel wird aus dem bestehenden Reglement übernommen (Art. 9). Er entspricht der Empfehlung gemäss Muster-PPR.

### **Art. 11 Lage der Abstellplätze**

- <sup>1</sup> Die Abstellplätze sind auf dem Baugrundstück zu erstellen. Wenn dies nicht möglich ist, dürfen sie auf einem in angemessener Entfernung liegenden Grundstück bereitgestellt werden, gegebenenfalls in einer Gemeinschaftsanlage. In diesem Fall hat sich die Bauherrschaft darüber auszuweisen, dass zu Gunsten seines Grundstücks ein grundbuchlich sichergestelltes Recht zur dauernden und unbeschränkten Benützung der Abstellplätze besteht.
- <sup>2</sup> Als angemessene Entfernung gelten:
  - a. 300 Meter vom Baugrundstück bei Abstellplätzen für Bewohner\*innen oder Beschäftigte.
  - b. 100 Meter vom Baugrundstück bei Abstellplätzen für Kundschaft und Besucher\*innen.
- <sup>3</sup> Lassen die örtlichen Verhältnisse die Anordnung der Abstellplätze in angemessenem Abstand nachweislich nicht zu, kann die Gemeinde Ausnahmen gewähren.

Dieser Artikel orientiert sich am bestehenden Inhalt (Art. 10). Die Grundlage ist der § 93, Abs. 6 im kantonalen Strassengesetz (StrG). Allerdings wird bei den Distanzangaben neu zwischen Bewohner\*innen/Beschäftigte und Besucher\*innen/Kundschaft unterschieden (gemäss Empfehlung Muster-PPR).

Zu Absatz 2: Bei der Gruppe Besucher\*innen/Kundschaft wird die Distanz auf 100 m reduziert. Denn insbesondere bei der Kundschaft wird davon ausgegangen, dass die Toleranz für lange Gehdistanzen zum Ziel gering ist.

Zu Absatz 3: In begründeten Fällen sollen Ausnahmen möglich sein, dies wird unter dem Absatz 3 definiert.

### **Art. 12 Geometrie- und Gestaltung der Abstell- und Verkehrsflächen**

- <sup>1</sup> Die Geometrie der Verkehrsflächen richtet sich nach den technischen Anforderungen und den Erfordernissen der Verkehrssicherheit. Die VSS-Normen sind wegleitend.
- <sup>2</sup> Die Abstell- und Verkehrsflächen sind verkehrsgerecht anzulegen.

Hinweis: Ergänzende Anforderungen bezüglich Standort und Ausgestaltung der Abstellflächen sind im Bau- und Zonenreglement definiert

Dieser Artikel orientiert sich am bestehenden Inhalt (Art. 11, 12). Die Grundlage ist der § 93, Abs. 5 im kantonalen Strassengesetz (StrG). Ergänzend zur Parkplatzverordnung werden im BZR zusätzliche Anforderungen bezüglich Standort und Ausgestaltung der Abstellflächen gestellt. (Anlehnung an Empfehlung Muster-PPR).

Zu Absatz 1: Gemäss Empfehlung im Musterreglement wird bei der Geometrie der Verkehrsflächen der Verweis auf die VSS-Norm ergänzt. Die Anforderungen in der Norm sind zweckmässig und haben sich in der Praxis bewährt.

Zu Musterreglement: Der Absatz 6 gemäss Musterreglement ist nicht erforderlich, da die Inhalte bereits unter Absatz 1 enthalten sind.

### **Art. 13 Sicherstellung der Benutzbarkeit**

- <sup>1</sup> Die bestehenden Abstell- und Verkehrsflächen sind ihrer Zweckbestimmung zu erhalten. Deren Beseitigung oder Zweckänderung sowie das Erstellen/Markieren von zusätzlichen Abstellplätzen bedarf der Bewilligung der Gemeinde.
- <sup>2</sup> Die in der Baubewilligung für bestimmte Benutzerkategorien vorgeschriebenen Abstellplätze sind für diese zu reservieren und entsprechend zu kennzeichnen.

Dieser Artikel wird aus dem bestehenden Reglement übernommen (Art. 13). Er entspricht der Empfehlung gemäss Muster-PPR. Die Grundlage ist der § 93, Abs. 7 im kantonalen Strassengesetz (StrG). Zusätzlich wird ergänzt, dass es auch für das Nachrüsten von Abstellplätzen eine Bewilligung der Gemeinde braucht. Dieser Artikel dient als Grundlage, um das widerrechtliche umnutzen, entfernen oder nachrüsten von Abstellplätzen zu sanktionieren/bestrafen.

## III. Ersatzabgaben

### **Art. 14 Voraussetzungen**

- <sup>1</sup> 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.
- <sup>2</sup> Die minimal erlaubten Anzahl Abstellplätze ergeben sich aus der Berechnung gemäss Art. 7 Abs. 3 bis 6 jeweils definierten Minimalwert pro Gebiet. Die Differenz zwischen diesem Wert und der effektiv erstellten Anzahl Abstellplätze ergibt die Anzahl fehlender Abstellplätze.

Die Grundlage ist der § 95 im kantonalen Strassengesetz (StrG).

Zu Absatz 1: Der Absatz wird sinngemäss aus dem bestehenden Reglement übernommen (Art. 15). Er entspricht der Empfehlung gemäss Muster-PPR. Falls eine Ersatzabgabe zu entrichten ist, wird neu klar definiert, wie die fehlende Anzahl Abstellplätze berechnet wird.

Der Artikel 17 im bestehenden Reglement «Der Gemeinderat kann in besonderen Fällen, insbesondere im Interesse der Erhaltung von Arbeitsplätzen und Wohnraum oder bei Bauten gemeinnütziger Institutionen, die Ersatzabgaben herabsetzen oder erlassen,» kommt im neuen Reglement nicht mehr zur Anwendung. Neu wird definiert, dass immer Ersatzabgaben verlangt werden, wenn der erforderliche Minimalbedarf an Abstellplätzen nicht realisiert werden kann. Begründet wird diese Änderung damit, dass die Ersatzabgaben für Massnahmen verwendet werden, die der Allgemeinheit zugutekommen und alternative Verkehrsmitteln – als das Privatauto – fördern (gemäss Art. 16). Somit kann z.B. autoarmes oder autofreies Wohnen ermöglicht werden. Für eine Reduktion unter den Minimalbedarf ist nicht zwingend ein Mobilitätskonzept erforderlich. Beispielsweise müssen sehr kleine Nutzungen wie ein Kebab-Stand / Kiosk bei einer minimalen Reduktion der Abstellplätze unter den Minimalbedarf aufgrund von reduzierten Platzverhältnissen kein Mobilitätskonzept erstellen. Ein Mobilitätskonzept für kleine Arbeitsnutzungen wird als unnötig und unverhältnismässig erachtet. Ersatzabgaben sind jedoch in jedem Fall erforderlich.

#### **Art. 15 Berechnung**

- <sup>1</sup> Für jeden fehlenden Abstellplatz für Personenwagen ist einmalig eine Ersatzabgabe von Fr. 6'000.- zu entrichten.
- <sup>2</sup> Die Ansätze beruhen auf dem Stand des Schweizer Baupreisindex, Region Zentralschweiz, Baugewerbe, von 99.7 Indexpunkten vom Oktober 2019 (Oktober 2015 = 100). Erhöht sich dieser Index um mehr als 5 Punkte, wird die Ersatzabgabe unter Berücksichtigung dieser Veränderung ab 1. Januar des folgenden Jahres vom Gemeinde entsprechend angepasst.

Die Grundlage ist § 95 im kantonalen Strassengesetz (StrG). Der Artikel orientiert sich am bestehenden Inhalt (Art. 16). Allerdings wird der Absatz 1 im bestehenden Reglement entfernt. (gemäss Empfehlung Muster-PPR).

Zu Absatz 1: Es wird ein einheitlicher Preis als Ersatzabgabe für das Nicht-Erstellen von Abstellplätzen festgelegt. Der Preis orientiert sich an den Vorgaben in vergleichbaren Gemeinden. In den Zentrumszonen würde die Erstellung eines Abstellplatzes mehr kosten, daher rechtfertigt sich der Preis. In den anderen Gebieten ist es aufwändiger die Erschliessung für den ÖV bzw. den Fuss- und Veloverkehr auf das Niveau zu bringen, dass der Abstellplatz nicht mehr benötigt wird. Ausserdem gibt es insbesondere in den Wohngebieten Tendenzen, dass Personenwagen im Quartier auf den Strassen abgestellt werden, daher soll das Nicht-Erstellen eines Abstellplatzes nicht noch durch niedrigere Ersatzabgaben gefördert werden.



#### **Art. 16 Verwendung**

Die Ersatzabgaben sind für Erstellung, Ausbau, Erneuerung, Unterhalt, Betrieb und Subventionierung von öffentlichen Abstell- und Verkehrsflächen für Personenwagen und Fahrräder, für Optimierungen beim Fuss- und Veloverkehrsnetz, sowie für die Förderung des öffentlichen Verkehrs zu verwenden.

Dieser Artikel orientiert sich am bestehenden Inhalt (Art.18) und lehnt sich an die Empfehlung im Musterreglement an. Die Grundlage ist der § 95, Abs. 4 im kantonalen Strassengesetz (StrG). Allerdings wird ergänzt, dass Ersatzabgaben zusätzlich dafür eingesetzt werden, um Optimierungen beim Fuss- und Veloverkehrsnetz zu finanzieren. Dies sind beispielsweise die Erstellung von neuen Fuss- / oder Velowegen, das Optimieren von bestehenden Anlagen, (spezifische) Aufwertungen der Strassenräume für Fuss- und Veloverkehr. Dies kommt der Allgemeinheit zugute und fördert die Nutzung von alternativen Verkehrsmitteln zum Auto.

#### **Art. 17 Fälligkeit**

<sup>1</sup> Die Ersatzabgaben sind innert 30 Tagen seit Rechnungsstellung zu bezahlen. Die Rechnungsstellung erfolgt mit Vollendung der Baute vor dem Bezug gemäss § 203 Absatz 1 lit. d des Planungs- und Baugesetzes vom 7. März 1989 (Stand 01.01.2021). Nach Ablauf der Zahlungsfrist ist ein Verzugszins von 5 Prozent geschuldet.

<sup>2</sup> Die Gemeinde kann vor Baubeginn die Sicherstellung der Ersatzabgaben verlangen.

Dieser Artikel wird aus dem bestehenden Reglement übernommen (Art. 19). Die Verweise werden aktualisiert. Er entspricht der Empfehlung gemäss Muster-PPR. Die Grundlage ist der § 95 im kantonalen Strassengesetz (StrG).

### IV. Erstellung von Abstellplätzen für Zweiradfahrzeuge

#### **Art. 18 Abstellplätze für leichte Zweiräder (Velos)**

<sup>1</sup> Für leichte Zweiräder sind an geeigneten Stellen Abstellplätze bereitzustellen. Das Ausmass der Abstellplätze richtet sich nach der Nutzungsart der Baute oder Anlage.

<sup>2</sup> Die VSS-Normen sind wegleitend.

Hinweis: Anforderungen an den Standort der Abstellplätze sind im Bau- und Zonenreglement definiert.

Dieser Artikel orientiert sich am bestehenden Inhalt (Art. 7). Die Grundlage ist der § 94, Abs. 3 im kantonalen Strassengesetz (StrG). Ergänzend zur Parkplatzverordnung werden im BZR Anforderungen an den Standort der Abstellplätze für leichte Zweiräder gestellt. (gemäss Empfehlung Muster-PPR).

Zu Absatz 2: Gemäss Empfehlung im Musterreglement wird bei den Abstellplätzen für leichte Zweiräder der Verweis auf die VSS-Norm ergänzt. Die Anforderungen in der Norm sind zweckmässig und haben sich in der Praxis bewährt.

## Art. 19 Bedarf an Abstellplätzen für leichte Zweiräder

<sup>1</sup> Der Bedarf an Abstellplätzen für leichte Zweiräder richtet sich nach der Nutzungsart, der Anzahl Zimmer, der Hauptnutzfläche (HNF), der Verkaufsfläche (VF), der Geschossfläche (GF) und berechnet sich anhand der folgenden Tabelle (Normbedarf)

| Nutzungsart                         | Abstellplätze (A.) für Bewohner *innen oder Beschäftigte | Abstellplätze (A.) für Besucher *innen oder Kundschaft |
|-------------------------------------|--|--|
| <b>Wohnen</b>                       | 1 A. pro Zimmer <sup>1</sup>                             | In Werten für Bewohner*innen enthalten                 |
| <b>Industrie- / Gewerbebetriebe</b> | mind. 0.4 A. pro 100m <sup>2</sup> GF <sup>4</sup>       | mind. 0.1 A. pro 100m <sup>2</sup> GF <sup>4</sup>     |
| <b>Dienstleistungsbetriebe</b>      |  |  |
| Kundenintensive Betriebe            | mind. 1 A. pro 100m <sup>2</sup> HNF <sup>2</sup>        | mind. 1.5 A. pro 100m <sup>2</sup> HNF <sup>2</sup>    |
| Übrige Betriebe                     | mind. 1 A. pro 100m <sup>2</sup> HNF <sup>2</sup>        | mind. 0.25 A. pro 100m <sup>2</sup> HNF <sup>2</sup>   |
| <b>Verkaufsgeschäfte</b>            |  |  |
| Geschäfte des täglichen Bedarfs     | mind. 1 A. pro 100m <sup>2</sup> VF <sup>3</sup>         | mind. 3 A. pro 100m <sup>2</sup> VF <sup>3</sup>       |
| Übrige Geschäfte                    | mind. 1 A. pro 100m <sup>2</sup> VF <sup>3</sup>         | 1 A. pro 100m <sup>2</sup> VF <sup>3</sup>             |
| <b>Gastgewerbe</b>                  | mind. 1 A. pro 100m <sup>2</sup> HNF <sup>2</sup>        | 1 A. pro 5 Sitzplätze                                  |
| <b>Übrige Nutzungen</b>             | Normbedarf im Einzelfall gemäss VSS-Norm 40 065          | Normbedarf im Einzelfall gemäss VSS-Norm 40 065        |

<sup>1</sup> Halbe Zimmer werden ebenfalls gezählt (z.B. für zehn 4.5-Zimmer-Wohnungen ergeben sich 45 Abstellplätze)

<sup>2</sup> Hauptnutzfläche (HNF) gemäss SIA 416

<sup>3</sup> Verkaufsflächen (VF) sind die dem Kunden zugänglichen Flächen inkl. für Gestelle, Auslage usw.

<sup>4</sup> Abstellflächen für Fahrzeuge können nicht zur Geschossfläche (GF) gezählt werden.

<sup>2</sup> Wenn im Baugesuch nachgewiesen werden kann, dass die Anzahl Abstellplätze im Verhältnis zur Anzahl Beschäftigte nicht stimmt, kann die Anzahl Abstellplätze gemäss der VSS-Norm 40 065 anhand der Anzahl Beschäftigte berechnet werden. Im Baugesuch muss jedoch nachgewiesen werden, dass die Anzahl Abstellplätze auf das Mindestmass gemäss Abs. 1 erhöht werden kann, wenn die Nachfrage bzw. die Anzahl Beschäftigte steigen würde.

- <sup>3</sup> Bruchteile von weniger als 0.5 Abstellplätzen werden abgerundet, jene von 0.5 und mehr Abstellplätzen werden aufgerundet.
- <sup>4</sup> Die Aufteilung der Abstellplätze in Kurzzeit- und Langzeitabstellplätze erfolgt nach VSS-Norm 40 065 oder der entsprechenden, aktuellen Norm. Bei Wohnnutzungen ist eine Abweichung gegenüber der Norm möglich. Die Bandbreite für die Aufteilung Kurzzeit- und Langzeitabstellplätze beträgt: 15 – 30% Kurzzeitabstellplätze und 70 – 85% Langzeitabstellplätze.

Dieser Artikel orientiert sich am bestehenden Inhalt (Art. 7). Allerdings werden nun bei der Zahl der Abstellplätze für leichte Zweiräder konkrete Mindestwerte je Nutzung definiert. (gemäss Empfehlung Muster-PPR).

Zu Absatz 1: Der Mindestbedarf an Veloabstellplätzen je Nutzung wird neu tabellarisch aufgezeigt. Als Bezugsfläche dient neu die Anzahl Zimmer, Anzahl Sitzplätze, die Hauptnutzfläche oder die Verkaufsfläche (Erläuterung Hauptnutzfläche siehe Erläuterung unter Art. 7). Die Richtwerte lehnen sich an jene der VSS-Norm 40 065 an. Die in der Norm definierten Werte sind zweckmässig und haben sich in der Praxis bewährt. Bei Wohnnutzungen ist bei der Zahl der Abstellplätze der Velobesitz massgebend, nicht die Benützung. Velofahren im Alltag und in der Freizeit ist beliebt. Dabei besitzt eine einzelne Person für die unterschiedlichen Zwecke, um sich mit dem Velo fortzubewegen, oft verschiedene Velos z.B. Citybike, Rennvelo, Mountainbike, E-Bike. Deshalb werden durchschnittlich oft mehr leichte Zweiräder in einer Überbauung abgestellt, als Personen dort wohnen und es ergab sich in der Praxis der Richtwert 1 Abstellplatz pro 1 Zimmer. Dieser entspricht auch der VSS-Norm. Im Musterreglement wurde als Bezugsfläche oft der Wert «Anzahl Arbeitsplätze» verwendet. Bei der Planung von neuen Gebäuden ist die künftige Zahl der Arbeitsplätze jedoch schwierig abzuschätzen und es besteht oft ein Anwendungsspielraum. Um die Anwendung des künftigen Reglements zu vereinfachen, wird deshalb bei Gewerbebauten die jeweiligen Nutzflächen als Bezugseinheit verwendet. Um zusätzlich die Anwendung des Reglements zu vereinfachen, wird definiert, wie bei Wohnnutzungen mit halben Zimmern umzugehen ist.

Zu Absatz 2: Wenn die Anzahl Beschäftigte im Verhältnis zu den minimalen Abstellplätzen gemäss Abs. 1 nicht stimmt, kann die Anzahl Abstellplätze über die Anzahl Beschäftigte berechnet werden. Es soll so verhindert werden, dass unnötig viele Abstellplätze realisiert werden, welche schliesslich nicht genutzt werden.

Zu Absatz 3: Dieser dient der Konkretisierung betreffend Anzahl.

Zu Absatz 4: Gemäss Empfehlung im Musterreglement wird bei der Aufteilung in Kurzzeit- und Langzeitabstellplätze der Verweis auf die VSS-Norm ergänzt. Die Anforderungen in der Norm sind zweckmässig und haben sich in der Praxis bewährt. Ausnahme: Gemäss Erfahrungen der Gemeinde ist es teilweise schwierig bei Wohnnutzungen genügend Flächen für Kurzzeitabstellplätze im Aussenraum zu sichern und die Abstellplätze werden teilweise wenig benutzt. Deshalb wird im vorliegenden PPR ermöglicht, die Aufteilung bedarfsgerecht anzupassen.

## **Art. 20 Bedarf an Abstellplätzen für Motorräder und Roller**

Für Motorräder und Roller sind an geeigneter Stelle ausreichend Abstellplätze bereitzustellen. Die Anzahl der Abstellplätze beträgt mindestens 10% des Mindestbedarfs an Abstellplätzen für Personenwagen von Bewohnern und Beschäftigten.

Dieser Artikel wird neu im Parkplatzreglement ergänzt. Gemäss Statistiken besitzt etwa 10% der Bevölkerung ein Motorrad (Tendenz steigend). Um ein geordnetes Abstellen der Motorräder sicherzustellen, definiert die Gemeinde Vorgaben zur Anzahl der Abstellplätze. Der Artikel entspricht der Empfehlung aus dem Musterreglement, wird aber bezüglich Anzahl Abstellplätze noch konkretisiert.

## V. Schlussbestimmungen

### **Art. 21 Strafbestimmung**

Bei Widerhandlungen gegen dieses Reglement sind die Strafbestimmungen von § 100 des Strassengesetzes anwendbar.

Dieser Artikel wird aus dem bestehenden Reglement übernommen (Art. 20). Die Verweise werden aktualisiert. Er entspricht der Empfehlung gemäss Muster-PPR.

### **Art. 22 Vollzug**

Der Vollzug dieses Reglements obliegt der Gemeinde.

Dieser Artikel wird aus dem bestehenden Reglement übernommen (Art. 21). Er entspricht der Empfehlung gemäss Muster-PPR.

### **Art. 23 Hängige Verfahren**

Die beim Inkrafttreten dieses Reglements vor der Gemeinde hängigen Verfahren sind nach dem neuen Recht zu entscheiden.

Dieser Artikel wird aus dem bestehenden Reglement übernommen (Art. 22). Er entspricht der Empfehlung gemäss Muster-PPR.

### **Art. 24 Inkrafttreten**

<sup>1</sup> Das vorliegende Reglement tritt mit der Genehmigung durch den Regierungsrat in Kraft.

<sup>2</sup> Dieses Reglement unterliegt dem fakultativen Referendum.

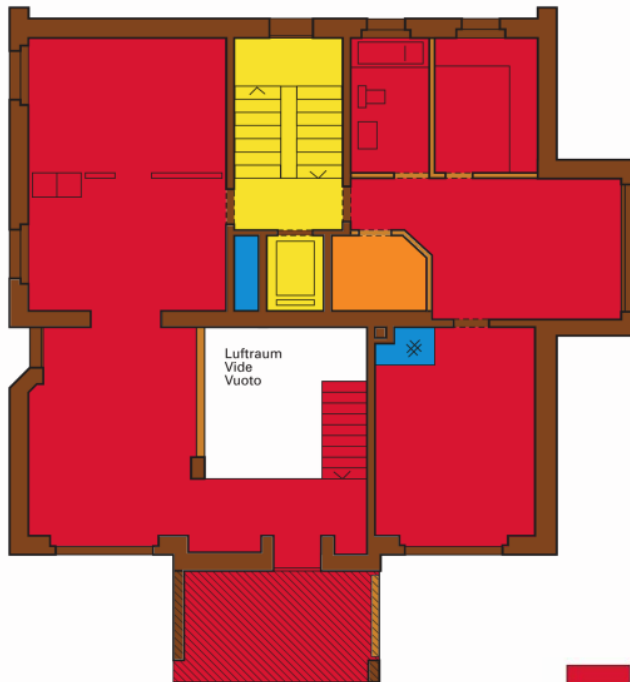
Dieser Artikel wird aus dem bestehenden Reglement übernommen (Art. 19). Er entspricht der Empfehlung gemäss Muster-PPR.

Emmenbrücke, den xxx  
Für den Einwohnerrat

Ratspräsident\*in

Gemeindeschreiber

## Anhang A Flächendefinition grafische Darstellung gemäss SIA 416 (Quelle)



- Konstruktionsfläche tragend KFT  
Surface de construction porteuse SCP  
Superficie di costruzione portante SCP
- Konstruktionsfläche nichttragend KFN  
Surface de construction non porteuse SCN  
Superficie di costruzione non portante SCN
- Aussen-Konstruktionsfläche tragend AKFT  
Surface externe de construction porteuse SECP  
Superficie di costruzione portante esterna SCPE
- Aussen-Konstruktionsfläche nichttragend AKFN  
Surface externe de construction non porteuse SECN  
Superficie di costruzione non portante esterna SCNE

- Hauptnutzfläche HNF  
Surface utile principale SUP  
Superficie utile principale SUP
- Nebennutzfläche NNF  
Surface utile secondaire SUS  
Superficie utile secondaria SUS
- Verkehrsfläche VF  
Surface de dégagement SD  
Superficie di circolazione SCIR
- Funktionsfläche FF  
Surface d'installations SI  
Superficie delle installazioni SI
- Aussen-Nutzfläche ANF  
Surface externe utile SEU  
Superficie utile esterna SUE

## Anhang B Übersichtsplan

# Übersichtsplan Gebietseinteilung Parkierung

Stand 7. Juni 2023

## Gebiete für Reduktion des Normbedarfs

-  Gebiet A
-  Gebiet B
-  Gebiet C

## Orientierender Planinhalt

-  Bahnlinie
-  Bahnhof
-  Buslinie
-  Bushaltestelle

