



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 4. März 2020 (StB 118)

B+A 5/2020

Konzept Autoparkierung

**Vom Grossen Stadtrat mit
Änderungen und neun
Protokollbemerkungen
beschlossen
am 12. November 2020.
(Definitiver Beschluss des Grossen
Stadtrates am Schluss dieses Dokuments)**

Bezug zur Gemeindestrategie 2019–2028 und zum Legislaturprogramm 2019–2021

Strategische Schwerpunkte gemäss Gemeindestrategie

Digitale Transformation vorantreiben

Leitsatz: Die Stadt Luzern ist in der Schweiz im Bereich der digitalen Transformation wegweisend.

Attraktiven Wirtschaftsstandort und Tourismusdestination weiterentwickeln

Leitsatz: Luzern hat als Wirtschaftsstandort eine grosse Anziehungskraft. Ein breiter Branchenmix und ein hoher Anteil an KMU sind die Basis für eine stabile, krisenresistente Wirtschaftsstruktur.

Diese Stärken will die Stadt Luzern für die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts halten und weiterentwickeln.

Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum steigern

Leitsatz: In der Stadt Luzern sind Strassen, Plätze und Grünräume als attraktive Aufenthalts-, Begegnungs- und Bewegungsräume gestaltet.

Legislaturgrundsätze und -ziele gemäss Legislaturprogramm

Allgemeine Verwaltung

Legislaturziel Z2.1

Die Dienstleistungen der Stadt Luzern sind digital, einfach, sicher, transparent und personalisiert auf einem Kundenportal verfügbar und auf die verschiedenen Zielgruppen abgestimmt.

Legislaturziel Z2.2

Die Stadt Luzern verfügt im Bereich Smart City über ein umfangreiches Netzwerk zur Digitalisierung.

Legislaturgrundsatz L4

Die Stadt Luzern lebt eine hohe Kundenorientierung, Informations-, Dialog- und Partizipationskultur.

Legislaturziel Z4

Entsprechend dem Bedarf in der Bevölkerung sind Prozesse und Gefässe eingeführt, welche die Partizipation verschiedener Anspruchsgruppen sicherstellen.

Verkehr

Legislaturziel Z18.2

Die Stadt Luzern zeichnet sich durch eine attraktive Gestaltung der Strassenräume aus.

Legislaturgrundsatz L19

In Luzern sind alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs. Das Verkehrssystem bewältigt die Mobilitätsbedürfnisse flächen- und energieeffizient sowie emissionsarm.

- Legislaturziel Z19.1** Die Verkehrssicherheit wird erhöht. Die Anzahl der Verkehrsunfälle reduziert sich auf weniger als 100 pro 50'000 Einwohner/innen.
- Legislaturziel Z19.4** Die Stadt Luzern verfügt über konkrete Umsetzungskonzepte zur Optimierung der Parkierung von Zweirädern, Autos und Cars.
- Legislaturziel Z19.5** Der Modalsplit entwickelt sich in Richtung der langfristigen Zielwerte der Mobilitätsstrategie, indem die Anteile des Fuss-, des Velo- und des öffentlichen Verkehrs weiter zunehmen. Der Anteil der autofreien Haushalte steigt, und Sharingangebote (Velo, Auto) werden vermehrt genutzt.

Umweltschutz und Raumordnung

Legislaturgrundsatz L20 (Leitsatz zum Schwerpunkt 6) Die Stadt Luzern und ihre Bewohnerinnen und Bewohner sorgen dafür, dass die Lebensgrundlagen für Menschen, Tiere und Pflanzen erhalten bleiben.

Legislaturziel Z20.1 Die Stadt Luzern strebt die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft an. Bis 2021 wird der Energieverbrauch (Leistungsbedarf) auf 4'000 bis 4'400 Watt pro Kopf und der Treibhausgasausstoss auf 4,7 Tonnen CO₂-Äquivalente pro Kopf und Jahr gesenkt.

Volkswirtschaft

Legislaturziel Z22.1 Die Stadt Luzern setzt sich für verlässliche Rahmenbedingungen für bestehende und neue Unternehmen ein. Sie pflegt und fördert gute Beziehungen zu ansässigen Unternehmen und zu den Wirtschaftsverbänden.

Legislaturziel Z23 Die Bedürfnisse der Gäste, die Anliegen der Luzerner Bevölkerung und die Interessen von Stadt und Region Luzern sind sorgfältig aufeinander abgestimmt.

Projektplan

I414079 Ersatzbeschaffung Parkuhren

Übersicht

Die Autoparkierung mit der Strassenparkierung, der privaten Parkierung und den Parkhäusern muss als ein Gesamtsystem betrachtet werden. Vor dem Hintergrund einer nachhaltigen städtischen Mobilitätspolitik sind Vorschriften über den ruhenden Verkehr im Hinblick auf die Steuerung der gesamten Verkehrsmenge entscheidend. Dabei haben neben den Anforderungen hinsichtlich Klimaschutz sowie Lärm- und Schadstoffimmissionen auch die Kapazität des Strassennetzes, wirtschaftliche Anforderungen, der verfügbare öffentliche Raum und die Aufenthaltsqualität in der Stadt Einfluss auf die Steuerungsmöglichkeiten. Insbesondere in Zeiten der Verdichtung und des Bevölkerungswachstums steigt die Nutzungskonkurrenz im Strassenraum sowie im öffentlichen Raum. Aus diesen Gründen wird mit dem vorliegenden Bericht und Antrag (B+A) eine Optimierung der Parkierungssituation in der Stadt Luzern angestrebt. Der B+A beinhaltet konkrete Ausführungen über die Grundlagen und zeigt Massnahmen sowie deren Umsetzungsmöglichkeiten auf. Der Stadtrat beantragt beim Parlament neben den dazu erforderlichen Reglementsanpassungen einen Sonderkredit in der Höhe von 1,6 Mio. Franken für die Ersatzbeschaffung neuer Parkuhren; gleichzeitig beantragt er die Abschreibung mehrerer Vorstösse. Alle weiteren Massnahmen wird der Stadtrat in eigener Kompetenz beschliessen und entsprechend ins Budget bzw. in die Finanzplanung aufnehmen. Sowohl die Grundlagen aus dem Fachbericht «Grundkonzept Parkierung» als auch die Massnahmen wurden im Rahmen eines partizipativen Prozesses erarbeitet und mit den relevanten Anspruchsgruppen anlässlich von zwei Workshops diskutiert.

Die konkreten Massnahmen zur Optimierung lassen sich in die Teilbereiche Strassenparkierung und private Parkierung gliedern, weisen aber immer wieder Wechselwirkungen auf. Die Strassenparkplätze lassen sich durch die Stadt Luzern am direktesten und effektivsten steuern. Sie sollen so optimiert werden, dass die Aufenthaltsqualität in der Stadt Luzern verbessert, das lokale Gewerbe durch die Verfügbarkeit von Strassenparkplätzen gestärkt, das Parkregime für Autofahrende vereinfacht und die flächeneffiziente Mobilität gefördert wird. Längeres Parkieren von mehr als einer Stunde soll im Stadtzentrum vorwiegend in Parkhäusern stattfinden. Dazu wird die Parkgebührenstruktur an die heutige Situation und im Verhältnis zu den Tarifen der Parkhäuser angepasst. Damit die Strassenparkplätze für die Kundschaft des lokalen Gewerbes besser verfügbar sind und Anwohnerinnen und Anwohner vermehrt auf den dafür vorgesehenen privaten Parkplätzen parkieren, wird für den Bezug einer Dauerparkkarte für Anwohnende eine Nachweispflicht über keinen privaten Parkplatz in der eigenen Liegenschaft eingeführt. Das Parkdauerregime wird für die Autofahrenden klar und übersichtlich gestaltet, indem im Zentrum generell eine maximale Parkdauer von 60 Minuten gilt. Die Aufenthaltsqualität in der Fussgängerzone Altstadt wird durch unterschiedlichste Massnahmen, wie den punktuellen Einsatz von Senkpollern oder die striktere Vergabe von Ausnahmegewilligungen, verbessert. Die Digitalisierung der Ausnahmegewilligungen, der Parkuhren und der Bezahlmöglichkeiten an Parkuhren führen zu einer erheblichen Verbesserung für Autofahrende und senken die Betriebs- sowie Unterhaltskosten. Die Gesamtheit der Massnahmen bei der Strassenparkierung erhöht die Einnahmen im Parkingmeter zukünftig so, dass Investitionen refinanziert werden können. Die Massnahmen der Strassenparkierung erfordern Anpassungen am Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren, am Parkkartenreglement und an der Parkkartenverordnung.

Der private Parkplatzbedarf soll grundsätzlich auf dem jeweiligen privaten Grundstück abgedeckt werden. Deshalb regelt das Parkplatzreglement, wie viele private Parkplätze zu den einzelnen Liegenschaften für genau diese Nutzungen erstellt werden müssen und dürfen. Das Parkplatzreglement von 1986 wird mit dem vorliegenden Bericht und Antrag totalrevidiert und betreffend Zoneneinteilung und Normbedarf aktualisiert sowie zukunftsweisend aufgestellt. Ziel ist es, das Wachstum der privaten Parkplätze zu verringern, autoarme und autofreie Nutzungen zu ermöglichen, den Nutzungsdruck auf die Strassenparkplätze durch private Parkierung zu verringern, die Zweckbestimmung der privaten Parkplätze besser durchzusetzen und Leerstände für Vermieterinnen und Vermieter zu vermeiden.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Einleitung	9
2 Rückblick	9
3 Handlungsbedarf	10
4 Ziele	10
5 Organisation und Vorgehen	11
6 Grundlagen	13
6.1 Mobilitätsentwicklung	13
6.2 Mobilitätsstrategie	14
6.3 Raumentwicklungskonzept	15
6.4 Energie- und Klimaziele	16
6.5 Rechtliche Grundlagen	16
6.6 Fachbericht «Grundkonzept Parkierung»	17
6.6.1 Erkenntnisse aus dem Fachbericht	17
6.6.2 Handlungsansätze aus dem Fachbericht	18
7 Autoparkierung in der Stadt Luzern	20
7.1 Öffentlich benutzbare Parkplätze	21
7.2 Privat genutzte Parkplätze	25
7.3 Einflussfaktoren und Steuerungsmöglichkeiten	25
8 Massnahmen Strassenparkierung	26
8.1 Parkgebühren	26
8.1.1 Aktuelle Regelung	27
8.1.2 Anpassungen Parkgebühren	28
8.1.3 Finanzielle Auswirkungen	29
8.2 Massnahmen Dauerparkkarten	31
8.3 Fussgängerzone Altstadt	34
8.3.1 Aktuelle Regelungen	34
8.3.2 Herausforderungen	36
8.3.3 Regelung in vergleichbaren Städten	37

8.3.4	Massnahmen	38
8.3.4.1	Bezugsbedingungen für Ausnahmegewilligungen	38
8.3.4.2	Parkplätze für Handwerks- und Serviceleute	41
8.3.4.3	Striktere Kontrollen	42
8.3.4.4	Pilotprojekt «Senkpoller Fussgängerzone»	42
8.3.4.5	Finanzielle Auswirkungen	44
8.4	Parkierungsdauer und Flächennutzung Innenstadt	46
8.5	Umgang mit Carsharingparkplätzen auf öffentlichem Grund	50
8.6	Umgang mit Elektroladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund	52
8.7	Digitalisierung im Bereich Strassenparkierung	56
8.7.1	Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Luzern	56
8.7.1.1	Digitale Bezahlmöglichkeiten	58
8.7.1.2	Digitale Ausnahmegewilligungen	59
8.7.1.3	Digitale Parkuhren	60
8.7.1.4	Parkfeldsensoren	61
8.7.2	Finanzielle Auswirkungen der Smart-Parking-Massnahmen	63
8.8	Rechtliche Anpassungen Strassenparkierung	65
8.8.1	Empfehlung der Stelle für Preisüberwachung	65
8.8.2	Anpassungen am Parkkartenreglement	66
8.8.3	Anpassungen an der Parkkartenverordnung	67
8.8.4	Anpassungen am Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren	68
8.8.5	Anpassungen an der Verordnung über die abweichenden Parkgebühren	70
9	Massnahmen private Parkierung	71
9.1	Totalrevision Parkplatzreglement	72
9.1.1	Berechnung der Anzahl Park- und Abstellplätze	73
9.1.2	Reduktion und Verbot bei Parkplätzen	76
9.1.3	Zusätzliche Parkplätze	80
9.1.4	Reduktion und Erhöhung bei Fahrradabstellplätzen	80
9.1.5	Lage und Gestaltung der Parkplätze und Abstellplätze für Zweiradfahrzeuge	81
9.2	Umgang mit autoarmen und autofreien Nutzungen	82
9.3	Umgang mit der zweckbestimmten Parkplatznutzung	86
9.4	Umgang mit öffentlichem Parkplatz-Teilen	91
9.5	Rechtliche Anpassungen private Parkierung	93
9.5.1	Totalrevision Reglement über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzreglement)	93
10	Terminplanung Massnahmenumsetzung	101

11 Übersicht Finanzen und Folgekosten	102
11.1 Finanzielle Auswirkungen Strassenparkierung	102
11.2 Finanzielle Auswirkungen private Parkierung	103
12 Kreditrechtliche Zuständigkeit und zu belastendes Konto	103
13 Parlamentarische Vorstösse	104
14 Antrag	106

Anhang

- 1 Detailpläne neue Tarifzonen gebührenpflichtige Parkplätze
- 2 Verkehrspotenzial Strassenparkplätze
- 3 Reduktionszonen private Parkierung
- 4 Abkürzungsverzeichnis/Glossar

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Einleitung

Die sichere und zuverlässige Erreichbarkeit der Stadt Luzern ist eine elementare Voraussetzung für eine attraktive Stadt mit einer wirtschaftlichen Prosperität und hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität. Bereits heute ist das Verkehrsnetz der Stadt und der Agglomerationsgemeinden stark ausgelastet und in den Spitzenstunden teilweise überlastet. Die Stadt Luzern als wirtschaftliches Zentrum der Agglomeration, des Kantons Luzern und der Nachbarkantone leidet in diesen Phasen unter einer eingeschränkten Erreichbarkeit. Für die Wirtschaft der Stadt und des Kantons Luzern ist die Erreichbarkeit des Zentrums jedoch ein wichtiger Standortfaktor. Da der öffentliche Verkehr in der Agglomeration Luzern mehrheitlich strassengebunden ist, wirken sich die Verkehrsüberlastungen in den Hauptverkehrszeiten auch stark auf die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs aus. Da in den nächsten Jahrzehnten kaum zusätzliche Verkehrsflächen zur Verfügung stehen und in der Kernstadt eine innere Siedlungsverdichtung stattfindet, will der Stadtrat die Erreichbarkeit Luzerns durch die Verlagerung der Mobilität auf flächeneffiziente Verkehrsarten sicherstellen.

Das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität, die Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik, das Raumentwicklungskonzept sowie die Mobilitätsstrategie betreffen in verschiedenen Belangen auch die Parkierung. Der Gestaltung des Parkraums kommt aufgrund ihrer verkehrserzeugenden Wirkung eine wichtige Rolle zu. Insbesondere in Zeiten der Verdichtung wächst die Nutzungskonkurrenz im Strassenraum sowie im öffentlichen Raum und ruft nach einer höheren Aufenthaltsqualität. Aus diesen Gründen soll die Parkierungssituation in der Stadt Luzern optimiert werden. Dabei liegt der Fokus in diesem Konzept auf der Autoparkierung. Für die Car- und die Veloparkierung wurden bereits Konzepte erarbeitet. Die Motoparkierung wird in einem separaten Konzept erarbeitet.

2 Rückblick

Im Jahr 2006 verabschiedete der Stadtrat die «Leitlinien Parkierung». Das Grobkonzept Parkierung von 1982 genügte damals den durch die Umweltschutzgesetzgebung gestellten Anforderungen nicht mehr. Vorgesehen war, einen kommunalen Richtplan Verkehr mit einem Teilrichtplan Parkierung zu erarbeiten. Dabei stellte sich heraus, dass das Richtplanverfahren ungeeignet ist, um Zusammenhänge zwischen Umweltbelastung, Verkehrssystem und Parkplatzplanung zu koordinieren. Die Verkehrskommission entschied darauf, stattdessen Leitlinien für die Realisierung von Parkierungsanlagen zu entwickeln.

Dazwischen hatte der Stadtrat 1989 die Anwohnerbevorzugung beim Dauerparkieren eingeführt. Den Anwohnern wurde die Möglichkeit zum Bezug einer Dauerparkierungsbewilligung geboten, dank welcher sie ihr Fahrzeug in der entsprechenden Zone auf den Parkfeldern der Blauen Zone zeitlich unbeschränkt parkieren konnten.

2008 beschloss der Stadtrat im Rahmen des «Aktionsplans Luftreinhaltung und Klimaschutz» einen Teil der «blauen» Parkplätze (Blaue Zone) in der Innenstadt in gebührenpflichtige «weisse» Parkplätze überzuführen und die Gebührenpflicht zeitlich auszudehnen. Die Anwohnerinnen und Anwohner der Innenstadt können seither mit der Dauerparkkarte ihr Fahrzeug auf allen Parkplätzen der jeweiligen Zone unbeschränkt parkieren.

Ebenfalls der Gebührenpflicht unterstellt wurden die Parkplätze von publikumsintensiven Einrichtungen auf öffentlichem Grund. An stark frequentierten Orten wurden zudem die Parkgebühren leicht erhöht. Ausserdem fasste der Stadtrat Grundsatzbeschlüsse zu Park-and-ride-Anlagen und zu grossen privaten Parkierungsanlagen.

3 Handlungsbedarf

Der Stadtrat hat die Erarbeitung eines «Grundkonzepts Parkierung» in die Gesamtplanung aufgenommen und als Fünfjahresziel verankert; dies mit dem Ziel, die Parkierungssituation in der Stadt Luzern zu optimieren. Ein entsprechender Projektauftrag wurde am 16. Dezember 2015 beschlossen. Am 21. Juni 2017 hat der Stadtrat die Ergebnisse aus dem Fachbericht «Grundkonzept Parkierung» zustimmend zur Kenntnis genommen und die Umwelt- und Mobilitätsdirektion mit der Erarbeitung eines auf den Analysen und Handlungsansätzen basierenden «Grundkonzepts Parkierung» und entsprechenden Berichtes und Antrages zuhanden des Grossen Stadtrates beauftragt. Die Autoparkierung hat in den letzten Jahren auch immer wieder zu zahlreichen Vorstössen Anlass gegeben.

4 Ziele

Mit dem vorliegenden «Konzept Autoparkierung» soll grundsätzlich die Parkierungssituation in der Stadt Luzern optimiert und erwirkt werden, dass der private Parkierungsbedarf primär auf privatem Grund abgedeckt wird. Folgende Ziele sollen in den Bereichen Strassenparkierung (Parkplätze der Stadt Luzern, die auf den öffentlichen Strassen und auf öffentlichem Grund liegen) und private Parkierung erreicht werden:

- Verbesserung der Verfügbarkeit von Strassenparkplätzen für Kundinnen und Kunden der Gewerbetreibenden im Zentrum;
- Die Strassenparkplätze im Zentrum werden in erster Linie für kurze Parkvorgänge genutzt. Längere Parkvorgänge finden im Parkhaus statt;
- Das Parkierungsregime ist für Autofahrende übersichtlich und verständlich;

- Massnahmen der Digitalisierung vereinfachen Parkierungsvorgänge sowie Betrieb und Unterhalt;
- Mehr Abstellplätze für flächeneffiziente Verkehrsmittel;
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität;
- Anpassung des Parkplatzreglements an die heutige Situation;
- Der private Parkplatzbedarf wird primär auf privatem Grund abgedeckt;
- Verringerung des Wachstums und Sicherstellung der zweckbestimmten Nutzung der privaten Parkplätze;
- Regelung des Umgangs mit autoarmen und autofreien Nutzungen;
- Prüfung des öffentlichen Parkplatz-Teilens über App-Anbietende;
- Prüfung des Ausbaus von Carsharingangeboten und Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge.

Die vorgeschlagenen Massnahmen sollen vom Parlament zur Kenntnis genommen und die rechtlichen Anpassungen sowie notwendigen finanziellen Mittel für die Umsetzung bewilligt werden.

5 Organisation und Vorgehen

Das Projekt «Konzept Autoparkierung» wurde durch den Bereich Mobilität des Tiefbauamts geleitet. Die Projektleitung wurde in der Projektgruppe von Vertreterinnen und Vertretern der Stelle für Kommunikation (KOMM), der Dienstabteilungen Stadtraum und Veranstaltungen (STAV), Tiefbauamt (TBA) sowie Umweltschutz (UWS) und des Stabs der Umwelt- und Mobilitätsdirektion (UMD) unterstützt. Die Begleitgruppe setzte sich je nach zu bearbeitendem Teilbereich aus Vertreterinnen und Vertretern von KOMM, des Bereichs Mobilität (MOB), des Rechtsdienstes der Baudirektion (BD), des Rechtsdienstes der UMD, der Dienstabteilungen Städtebau (SBA), Stadtplanung (SPL), STAV, Strasseninspektorat (STIL) und UWS zusammen. Auftragnehmer wurden in dem Projekt beispielsweise für die Erstellung von Plänen, GIS-Aktualisierungen und vertiefende Analysen hinzugezogen. Die Projektsteuerung bestand aus dem Stadtrat und dem Stabschef UMD, dem Stabschef BD, dem Betriebswirtschaftler der Finanzdirektion sowie den Dienstchefs der Abteilungen UWS, TBA und STAV.

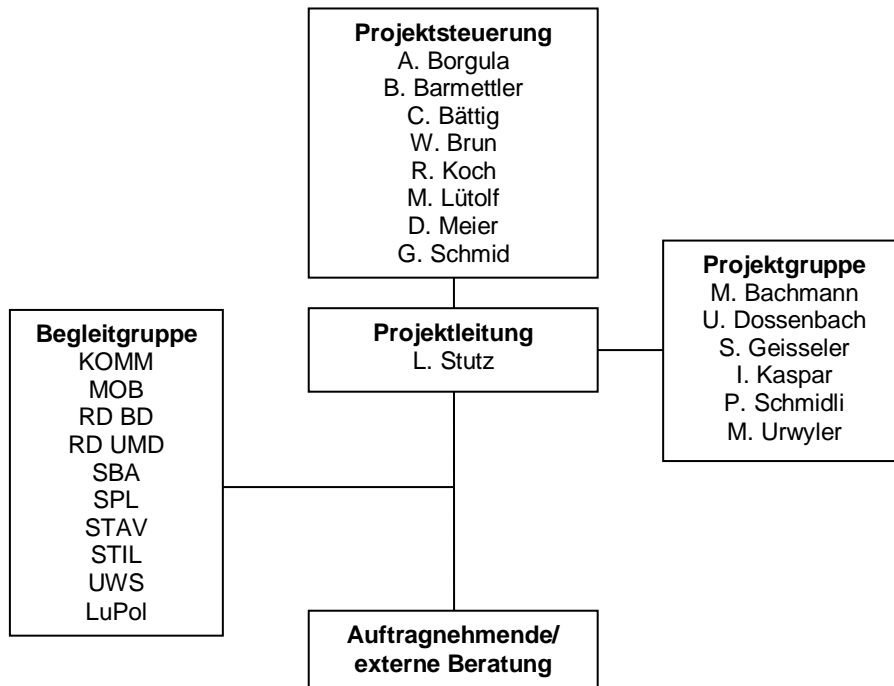


Abb. 1: Organisation «Konzept Autoparkierung»

Für die Inhalte der Strassenparkierung und der privaten Parkierung wurden anfänglich Workshops mit Mitgliedern der Begleitgruppe durchgeführt, um Grundsätze sowie weiterführende Inhalte festzulegen bzw. zu definieren. Bei der Strassenparkierung waren bereits umfangreiche Grundlagen vorhanden, sodass hier ein Workshop mit anschliessender Rückkopplung ausreichend war. Bei der privaten Parkierung waren viele Grundsätze zu Beginn des Projekts noch weniger klar, weshalb hier ein erster Basisworkshop und anschliessend ein weiterer Workshop mit der Begleitgruppe durchgeführt wurden. Die Themenbereiche Strassenparkierung und private Parkierung wurden aufgrund ihres inhaltlichen Umfangs zu Beginn einzeln angegangen, allerdings nie voneinander völlig losgelöst betrachtet. Nachdem die Grundlagen erarbeitet waren, konnten die Themen zusammengeführt und als Ganzes dem Stadtrat und auch internen sowie externen Anspruchsgruppen vorgestellt werden. Es fand ein Expertenworkshop mit externen Anspruchsgruppen statt, an dem die erarbeiteten Grundsätze zur privaten Parkierung und zur Strassenparkierung weiterentwickelt wurden. Darauf aufbauend wurden die konkreten Massnahmen ausgearbeitet. Zum Projektstart und während des gesamten Erarbeitungsprozesses fanden regelmässig Sitzungen mit der Projektsteuerung statt, um deren Richtungslenkung zu gewährleisten. Die Verkehrskommission der Stadt Luzern wurde immer wieder informiert, ins Projekt einbezogen und zu Richtungsentscheiden konsultiert.

6 Grundlagen

Die Parkierung ist ein integraler Bestandteil der städtischen Verkehrspolitik und eine Stellschraube der Mobilitätsentwicklung. Das «Konzept Autoparkierung» richtet sich deshalb nach deren übergeordneten Zielen, insbesondere nach der Mobilitätsstrategie und dem Raumentwicklungskonzept. Es orientiert sich aber auch an den Energie- und Klimazielen der Stadt Luzern und ist eingebettet in rechtliche Grundlagen. Basis für die Konzeptentwicklung ist ausserdem die umfassende Analyse der Parkierungssituation in der Stadt Luzern, die 2017 im Fachbericht «Grundkonzept Parkierung» veröffentlicht wurde.

6.1 Mobilitätsentwicklung

Im Rahmen des Monitorings Gesamtverkehr Luzern werden die Gesamtverkehrsentwicklung und die Zusammensetzung des Verkehrs in verschiedenen Bezugsräumen dokumentiert. Die Ergebnisse dienen der Festlegung und Beurteilung von verkehrspolitischen Zielen und bilden die Grundlage für zukünftige Verkehrsmassnahmen.

In der Stadt Luzern hat der motorisierte Individualverkehr (MIV) 2012–2015 abgenommen, die Anzahl Passagiere im öffentlichen Verkehr (ÖV) nahm im gleichen Zeitraum leicht zu. Der Anteil des MIV in der Innenstadt fiel seit 2012 um 2 Prozent auf 55 Prozent. 42 Prozent der Tagesdistanzen der Stadtluzerner Bevölkerung werden 2015 mit dem öffentlichen Verkehr und 3 Prozent mit dem Velo zurückgelegt. Auf dem Stadtgebiet wurden 2015 im Alltagsverkehr 47 Prozent aller Personenkilometer mit dem MIV und 32 Prozent mit dem ÖV zurückgelegt. Die restliche Verkehrsleistung wird mit dem Velo- und dem Fussverkehr sowie übrigen Fortbewegungsmitteln zurückgelegt. Die Carsharing-Mitgliedschaften nehmen in allen Bezugsräumen des Kantons Luzern seit 2010 zu.

Der Anteil Haushalte ohne Personenwagen in der Stadt Luzern nahm zwischen 2010 und 2015 um zwei Prozentpunkte auf 44 Prozent zu. In derselben Zeit stieg die Anzahl Haushalte in der Stadt um 6 Prozent auf 41'271. Eine Zunahme der autolosen Haushalte steht nicht zwingend in Verbindung mit einer Abnahme der Motorisierung. So stieg in den gleichen Jahren die Anzahl der in der Stadt immatrikulierten Personenwagen um 10 Prozent auf 37'054 an und nahm stärker zu als die ständige Wohnbevölkerung über 18 Jahre (+5 %). Der Motorisierungsgrad (die Anzahl Personenwagen pro 1'000 Einwohner) nahm in der Stadt zwischen 2010 und 2017 von 436 auf 456 zu und hat 2018 auf 424 abgenommen. Im gleichen Zeitraum sind die Anzahl Fahrten an den Verkehrszählstellen in der Stadt rückläufig. Es zeichnet sich ab, dass sich das Verkehrsaufkommen des MIV in der Stadt nicht mehr proportional zum Personenwagenbestand entwickelt. Es ist naheliegend, dass es vermehrt Haushalte mit mehreren Personenwagen gibt und gleichzeitig die Fahrzeuge wenig genutzt auf dem Parkplatz stehen. Eine weitere Möglichkeit ist, dass Unternehmen vermehrt Firmenwagen kaufen, die im Allgemeinen nicht häufig gebraucht werden. Beide Aspekte brächten die Tatsache mit sich, dass ein beachtlicher Teil der Personenwagen wenig genutzt in der Stadt steht und Fläche in Anspruch nimmt.

Fast die Hälfte der in der Stadt beschäftigten Personen gaben gemäss dem nationalen Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 an, über einen Gratis-Parkplatz am Arbeitsplatz verfügen zu können. 26 Prozent steht ein bezahlter Parkplatz zur Verfügung, und nur 25 Prozent haben keinen Parkplatz bei der Arbeit. Ungeachtet der sehr guten ÖV-Erschliessung verfügen 75 Prozent der Arbeitnehmenden in der Stadt Luzern über einen Parkplatz am Arbeitsplatz. Ob sie diese Parkplätze benutzen oder mit anderen Mitarbeitenden teilen, geht aus der Umfrage nicht hervor.

6.2 Mobilitätsstrategie

Eine wichtige politische Grundlage für das «Konzept Autoparkierung» bildet die am 20. September 2018 vom Grossen Stadtrat zustimmend zur Kenntnis genommene Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern. Eines der Kernanliegen 2018–2023 ist die Autoparkierung, die vor folgenden Herausforderungen steht:

- Dienstleistungen und Gewerbe fordern für den Güterumschlag und für ihre Kunden genügend Parkraum in Geschäftsnähe, meist für eine kürzere Parkdauer.
- Die Einwohnerinnen und Einwohner wollen Parkraum für ihr privates Fahrzeug, meist für eine längere Abstelldauer.
- Die Oberflächenparkplätze im öffentlichen Raum stehen in direkter Konkurrenz zu anderen Nutzungen.
- Eine lebendige Stadt braucht qualitativ hochwertige Verkehrsräume.

Die Lösungsansätze der Mobilitätsstrategie gliedern sich in die vier Stossrichtungen «Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen», «Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen», «Verkehr intelligent steuern» und «Mobilitätsbewusstsein fördern». Folgende Ziele werden im Bereich der Parkierung in den jeweiligen Stossrichtungen verfolgt:

«Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen»

- Vielfältige Angebote im Verkehrsraum ermöglichen (z. B. Geschäfte, Cafés, Seezugang, Plätze, siedlungsverträglicher Verkehrsfluss, Koexistenz unter Verkehrsträgern usw.).
- Parkflächen zugunsten der Gestaltung und Aufenthaltsqualität verringern.
- Verringerung der Anzahl Parkplätze für Dauerparkierung auf öffentlichem Grund.
- Sammelparkierungsanlagen entlasten den Strassenraum.
- Schaffen von Parkplätzen für Kurzzeitparkierung und Güterumschlag, um das lokale Gewerbe zu unterstützen.
- Überarbeitung des Parkplatz- und Parkkartenreglements.

«Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen»

- Täglich gleichlaufenden Pendlerverkehr mit verbesserten Anreizen vom Auto auf flächeneffiziente Verkehrsträger verlagern (Fussverkehr, Velo und/oder ÖV), um haushälterisch mit Parkraum umzugehen.
- Statt neuen Parkraum zu schaffen, werden bestehende Parkplätze effizienter genutzt.
- Parkierungsflächen der Strassenparkierung zugunsten flächeneffizienter Mobilität, wie Carsharing, Velos und Motorräder, umverteilen.

«Verkehr intelligent steuern»

- Parksuchverkehr u. a. durch den Einsatz neuer Technologien reduzieren.
- Standorte des Parkraums optimieren (z. B. Strassenparkplätze in bestehende oder neue Parkhäuser verschieben).

«Mobilitätsbewusstsein fördern»

- Fakten zur Parkierung jährlich sammeln und der Öffentlichkeit zugänglich machen.
- Carsharing/Ridesharing (Mitfahrssysteme) unterstützen.
- Bekanntheit des Parkleitsystems erhöhen.

6.3 Raumentwicklungskonzept

Das Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern setzt die strategischen Leitplanken für die künftige räumliche Entwicklung des Stadtgebiets über einen Planungshorizont von 15 Jahren und damit auch für die Entwicklung der Parkierung in der Stadt Luzern. Dabei stehen die Abstimmung von Siedlung, Freiraum und Mobilität sowie eine nachhaltige Stadtentwicklung im Fokus. Die Bevölkerungsprognose des Kantons geht von einer Zunahme der Wohnbevölkerung von 20 Prozent im Kanton Luzern bis 2045 aus. Der Stadt Luzern wird ausgehend vom Stand Ende 2018 ein mögliches Wachstum von 9,1 Prozent bis 2045 zugesprochen. 2045 würde die Stadt Luzern somit rund 89'087 Einwohnerinnen und Einwohner zählen (LUSTAT 2018). Dies erfordert einen haushälterischen Umgang mit der endlichen Ressource Boden und eine Siedlungsentwicklung nach innen. Damit die Stadt Luzern im Jahr 2045 weiterhin über eine hohe Lebensqualität verfügt, hat der Stadtrat für die zukünftige räumliche Entwicklung der Stadt Luzern folgende inhaltliche Ziele einer lebenswerten Stadt festgelegt:

- lebendige Quartiere & vielfältiges Wohnraumangebot
- kurze Wege & attraktive Arbeitsplätze
- qualitätsvolle Siedlungsentwicklung & vielseitige Freiräume

Die Stadt der kurzen Wege zeichnet sich durch eine soziale sowie funktionale Durchmischung, durch Kleinteiligkeit, dichte Struktur und Polyzentralität aus. Bei der Mobilität liegt in einer Stadt der kurzen Wege der Fokus auf den urbanen Verkehrsmitteln wie Fuss-, Veloverkehr und ÖV. Dies ist zudem eine wichtige Voraussetzung für die Erreichung der 2000-Watt-Zielsetzungen und zur Einhaltung des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität und hat Auswirkungen auf die Autoparkierung. Gemäss dem Raumentwicklungskonzept bestehen folgende für die Autoparkierung relevante Planungsgrundsätze zur Erreichung der Zielsetzung «kurze Wege»:

- Die Stadt gestaltet den Strassenraum als Lebensraum.
- Die Stadt fördert den ÖV als flächeneffizientes Verkehrsmittel und setzt verstärkt auf kombinierte Mobilität.
- Die Stadt bietet attraktive, durchgehende und sichere Fuss- und Velowege an und setzt sich für gemeindeübergreifende Anschlüsse ein.
- Die Stadt fördert autoarmes Wohnen und Arbeiten.
- Die Stadt fördert das Parkieren in Sammelparkierungsanlagen in den Quartieren und der Innenstadt.

- Die Stadt setzt sich für eine energieeffiziente und CO₂-arme urbane Logistik in Zusammenarbeit mit den relevanten Partnern ein.

6.4 Energie- und Klimaziele

Die Stadt Luzern betreibt eine nachhaltige Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik. Der Stadtrat strebt in Übereinstimmung mit den Zielen der Energiepolitik des Kantons Luzern an, bis Mitte Jahrhundert die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft zu erreichen (Reduktion des Energieverbrauchs auf 2'000 Watt Dauerleistung pro Kopf der Bevölkerung bzw. Reduktion der Treibhausgasemissionen auf 1 Tonne pro Kopf und Jahr). Diese ambitionöse Zielsetzung erfordert eine deutliche Intensivierung der städtischen Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik. Die Energie- und Klimastrategie ist im Reglement für eine nachhaltige städtische Energie-, Luftreinehalte- und Klimapolitik verankert.

Um die ehrgeizigen Energie- und Klimaziele zu erreichen, ergreift die Stadt Luzern konkrete Massnahmen, die zu mehrjährigen Aktionsplänen zusammengefasst werden. Der aktuelle Aktionsplan beinhaltet in Ergänzung zur Mobilitätsstrategie den Massnahmenswerpunkt Mobilität mit den Massnahmen «Siedlungsräume optimal mit öffentlichem Verkehr, Fuss- und Veloverkehr erschliessen» und «Parkraumpolitik und Vorschriften». Im Bereich der «Parkraumpolitik und Vorschriften» sollen das vorliegende «Konzept Autoparkierung» und die darin enthaltene Revision des Parkplatzreglements einen Beitrag zur Energie- und Klimapolitik der Stadt Luzern leisten. Die Reglementsrevision hat sich an den Zielsetzungen des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität zu orientieren. Ausserdem sollen der Ausbau des Carsharingangebots und der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im Detail geprüft werden.

6.5 Rechtliche Grundlagen

Neben übergeordneten Rechtsgrundlagen, wie dem Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (Umweltschutzgesetz, USG; SR 814.01), dem Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01), dem Bundesgesetz über den Datenschutz vom 19. Juni 1992 (DSG; SR 235.1) und dem Preisüberwachungsgesetz vom 20. Dezember 1985 (PüG; SR 942.20) sowie dem kantonalen Strassengesetz vom 21. März 1995 (StrG; SRL Nr. 755) und dem Planungs- und Baugesetz vom 7. März 1989 (PBG; SRL Nr. 735), bestehen folgende relevante Rechtsgrundlagen der Stadt Luzern:

- Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010 (sRSL 6.4.1.1.2)
- Parkplatzreglement für die Stadt Luzern vom 17. April 1986 (sRSL 7.2.2.1.1)
- Reglement über die Parkraumbewirtschaftung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund vom 4. September 2014 (Parkkartenreglement; sRSL 6.3.1.1.1)
- Verordnung über die Parkraumbewirtschaftung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund vom 1. Juli 2015 (Parkkartenverordnung; sRSL 6.3.1.1.2)
- Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren vom 16. November 1995 (sRSL 6.3.1.1.3)
- Verordnung über die abweichenden Parkgebühren vom 22. Januar 1997 (sRSL 6.3.1.1.4)

- Reglement für eine nachhaltige städtische Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik vom 9. Juni 2011 (Energierglement; sRSL 7.3.1.1.1)

6.6 Fachbericht «Grundkonzept Parkierung»

Die Analyse des Fachberichtes in den Quartieren Bruch, Hirschmatt und Kleinstadt hat gezeigt, dass für die Autos grundsätzlich genügend Parkraum vorhanden ist, in der Detailbetrachtung der Parkierungsthematik aber diverse Herausforderungen anstehen. (Das «Grundkonzept Parkierung» ist auf der Website der Stadt Luzern einsehbar.) Für die Erkenntnisse und die daraus abgeleiteten Handlungsansätze wird unterschieden zwischen

- Strassenparkierung,
- privater Parkierung und
- Parkhäusern.

6.6.1 Erkenntnisse aus dem Fachbericht

Erkenntnisse Strassenparkierung

Im Perimeter Innenstadt sind ungefähr 1'200 Strassenparkplätze vorhanden, die mit Parkuhren bewirtschaftet werden. Im Bruch- und im Hirschmattquartier sind auf diesen Parkplätzen auch die Parkkarten für die Anwohnerschaft und ansässige Geschäftsbetriebe unbeschränkt gültig. Die wichtigsten Erkenntnisse aus den Erhebungen sind:

- Der Anteil an parkierten Fahrzeugen mit Parkkarten im Bruch- und im Hirschmattquartier liegt bei 60–80 Prozent.
- Die Nutzung der Parkplätze durch Anwohnende mit Parkkarten und Kunden/Besucher ist zeitlich stark überlappend.
- Die Reserve an freien Parkfeldern beträgt in der Regel rund 10 Prozent.
- Die Mehrheit der Fahrzeuglenker ohne Parkkarte parkiert nicht länger als eine Stunde.
- Für eine Parkdauer bis zu einer Stunde wird ein Strassenparkplatz gegenüber einem Parkhaus bevorzugt.
- Die Strassenparkplätze werden mehrheitlich von Personen genutzt, deren Zielort direkt im Quartier liegt.
- Zum Parkplatzsuchverkehr können keine konsolidierten Aussagen gemacht werden. Trotz der Reserven kann der Suchverkehr die Quartiere belasten.

Bezüglich der wirtschaftlichen Aspekte der Strassenparkierung kann festgehalten werden:

- Eine Studie aus der Stadt Zürich belegt, dass der «Wert» eines Parkfeldes in Form des durch den Parkplatz generierten Verkaufsumsatzes sehr unterschiedlich ausfällt.
- Es liegt keine Untersuchung zur Wertschöpfung des Fuss- und des Veloverkehrs sowie des ÖV vor, weshalb keine umfassende Aussage über die Bedeutung des Verkehrsträgers Auto für die Wertschöpfung einer Stadt gemacht werden kann.
- Aus wirtschaftlicher Sicht sind Parkplätze insbesondere für den Einkaufsverkehr sowie den Serviceverkehr anzubieten.
- Für den Waren-Geschäftsverkehr sollen Güterumschlagsflächen zur Verfügung stehen.

Erkenntnisse private Parkierung

Das Parkplatzreglement, welches das Angebot an Abstellflächen im Baubewilligungsverfahren regelt, gilt seit 1986. Viele der ungefähr 2'000 privaten Parkplätze im Hirschmatt- und der ungefähr 1'400 privaten Parkplätze im Bruchquartier sind vor dieser Zeit erstellt worden. Das gilt insbesondere für die Parkplätze in den Innenhöfen. Die wichtigsten Erkenntnisse aus den Erhebungen zeigen:

- In der Innenstadt befinden sich überdurchschnittlich viele autofreie Haushalte. Der Motorisierungsgrad (Autos/Einwohner) liegt bei 30–35 Prozent (gegenüber 45 % auf dem ganzen Stadtgebiet).
- 20–30 Prozent der Autobesitzenden haben eine Parkkarte und benutzen damit die Strassenparkplätze zum Dauerparkieren.
- Parkkarten für Anwohnende und ansässige Geschäftsbetriebe sind im Vergleich zu den privat vermieteten Parkplätzen und den öffentlich zugänglichen Parkhäusern preislich wesentlich günstiger.
- Theoretisch stehen genügend private Parkplätze zur Verfügung, um den Parkplatzbedarf für die nach Parkplatzreglement vorgesehenen Nutzungen (z. B. Wohnen, Arbeiten) decken zu können. Nicht bekannt ist allerdings, wer diese Parkplätze konkret nutzt.

Erkenntnisse Parkierungsanlagen

Im Zentrumsbereich stehen ungefähr 6'400 öffentlich zugängliche Parkplätze in Parkierungsanlagen zur Verfügung. Zur Ermittlung des Parkierungszwecks und der Begründung der Wahl eines bestimmten Parkierungsorts wurde eine Befragung in den Parkhäusern Altstadt und Kantonalbank durchgeführt. Die wichtigsten Erkenntnisse aus den Analysen und Befragungen betreffend die Parkhäuser sind:

- Die grösste Auslastung besteht am Samstagnachmittag mit durchschnittlich rund 400 freien Parkplätzen. Werktags besteht eine Reserve von rund 800 freien Parkplätzen.
- Die Gebühren in den Parkierungsanlagen sind in der Regel degressiv. Bei einer längeren Aufenthaltsdauer verringert sich der Tarif pro zusätzliche Stunde.
- Im Verlauf des Tages verzeichnen die Parkhäuser die grösste Anzahl an Ausfahrten zur abendlichen Hauptverkehrszeit.
- Parkhäuser werden von den Autofahrenden unabhängig vom Zweck des Aufenthalts ab einer Parkdauer von 1 Stunde akzeptiert. Für kürzere Parkierungsvorgänge wird ein Strassenparkplatz bevorzugt.
- Parkierende in Parkhäusern sind bereit, längere Wegdistanzen bis zu ihrem Ziel zurückzulegen. Ein Anteil von gegen 50 Prozent der Parkhausnutzenden benötigt einen Fussweg von mehr als 5 Minuten bis zum gewünschten Ziel.

6.6.2 Handlungsansätze aus dem Fachbericht

Aus den Erkenntnissen der Analyse wurden im Fachbericht Handlungsansätze formuliert, die sich primär auf die Strassenparkierung, die private Parkierung und Parkierungsanlagen beziehen. Die Carparkierung und Zweiradparkierung werden in separaten Projekten und Konzepten behandelt.

Handlungsansatz «Parkflächen der Strassenparkierung umverteilen»

- Weniger Parkplätze für Dauerparkierer: Wenn die Zahl der Parkplätze für die Dauerparkierung auf öffentlichem Grund verringert wird, wird damit gleichzeitig der Druck auf die privaten Parkplätze höher. Dauerparkieren ist zudem auch in Parkhäusern möglich.
- Mehr Parkplätze für Kurzzeitparkierer und Güterumschlag: Mit der Verkürzung der Parkdauer stehen mehr Parkplätze für den vom Gewerbe geforderten Güterumschlag zur Verfügung. Für länger dauernde Parkierungsvorgänge sind die Kunden bereit, ein Parkhaus aufzusuchen. Dieser Handlungsansatz führt tendenziell zu Mehrverkehr.
- Mehr Parkplätze für Carsharing, Velos und Motorräder: Damit kann dem Trend hin zu einer flächensparenden Mobilität gefolgt werden.
- Parkflächen zugunsten der Gestaltung und der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums verringern: Die Erkenntnis, dass der Strassenraum auch Aufenthalts- und Lebensraum ist, setzt sich immer mehr durch. Gleichzeitig kann mit diesem Handlungsansatz aber auch der Mehrverkehr aus den vermehrten Kurzzeitparkplätzen kompensiert werden.

Handlungsansatz «Wachstum der privaten Parkplätze verringern und zweckgebundene Nutzung sicherstellen»

Neben den Handlungsansätzen für die Strassenparkierung können insbesondere Optimierungen im Bereich der privaten Parkierung eine Wirkung erzielen, auch wenn deren Umsetzung sowohl politisch wie auch rechtlich eine grosse Herausforderung darstellen.

Die Analyse zeigt, dass theoretisch genügend private Parkplätze zur Verfügung stehen, um den Parkplatzbedarf für die nach Parkplatzreglement vorgesehenen Nutzungen decken zu können. Allerdings ist heute nicht klar, wer die privaten Parkplätze nutzt. Mit dem Handlungsansatz «Wachstum der privaten Parkplätze verringern» soll die im Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität enthaltene Vorgabe unterstützt werden, wonach der MIV in der Stadt Luzern nicht zunehmen darf. Grundsätzlich ist eine stärkere und aktivere Steuerung anzustreben, um das Wachstum zu verkleinern und mittelfristig eine Senkung der Zahl der privaten Parkplätze zu ermöglichen.

Der Handlungsansatz «Wachstum der privaten Parkfelder verringern» beinhaltet folgende Handlungsfelder:

- Parkplatzreglement überarbeiten: Dieses ist gestützt auf die verkehrs- und energie-/klimapolitischen Zielsetzungen zu überarbeiten.
- Autoarme Nutzungen fördern: Sowohl mit dem überarbeiteten Parkplatzreglement als auch mittels Vorgaben bei Arealentwicklungen sind autoarme Nutzungen zu fördern.
- Zweckgebundene Parkplatznutzung sicherstellen: Bei diesem Ansatz geht es um die Kontrolle der Einhaltung der Vorgaben aus den Baubewilligungen. Insbesondere sollen Bewohnerparkplätze den Bewohnerinnen und Bewohnern und Besucherparkplätze den Besucherinnen und Besuchern zur Verfügung stehen.
- Nutzen eines Parkplatzsharings prüfen: Die rechtlichen und technischen Möglichkeiten, Chancen, Risiken und Grenzen sollen aufgezeigt und die Möglichkeit, durch den Sharing-Ansatz die Gesamtzahl der Parkplätze zu senken, geprüft werden.

Handlungsansatz «Abstimmung Parkhausparkplätze und Oberflächenparkplätze»

Die bisherigen Untersuchungen zeigen, dass im Zentrum der Stadt Luzern immer freie Parkplätze in den öffentlich zugänglichen Parkhäusern zu finden sind, die Abdeckung des Zentrumsbereichs mit Parkhausparkplätzen vollständig und das Angebot zweckmässig ist. Zusätzliche Parkhäuser ohne Kompensation sind aufgrund der Vorgaben der Mobilitätsstrategie und des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität sowie von Bundesgerichtsurteilen nicht begründbar. Ein Abbau der Parkplatzanzahl drängt sich nicht auf, da bei den Spitzenauslastungen an den zentralen Lagen keine Reserven mehr vorhanden sind. Bezüglich der heutigen Anzahl Parkplätze in den Parkhäusern besteht kein Handlungsbedarf.

Mit dem Bau zusätzlicher Parkhäuser ergibt sich aber die Option zur Kompensation von Oberflächenparkplätzen zur Aufwertung des öffentlichen Raums gemäss dem Grundsatz «Im hochwertigen innerstädtischen Raum haben Parkhäuser Priorität, um den Strassenraum zu entlasten» (Art. 6 Abs. 1 Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität). Das Angebot in den Parkierungsanlagen ist mit dem Angebot an der Oberfläche so im Gleichgewicht zu halten, dass kein Mehrverkehr generiert wird.

Weitere Handlungsmöglichkeiten zur Optimierung bestehen darin, die Nutzung der Parkierungsanlagen und der Strassenparkplätze mittels Tarifstruktur zu verbessern mit dem Ziel, die Oberflächenparkplätze eher für kürzere Parkvorgänge zur Verfügung stellen zu können, wohingegen längere Parkierungsvorgänge in den Parkhäusern stattfinden sollen. Dazu soll das Preisniveau der Strassenparkplätze mit demjenigen der Parkhäuser abgestimmt werden. Zudem sind Varianten einer Tarifsteuerung denkbar, welche auf die tageszeitlich unterschiedlichen Verkehrsmengen auf dem angrenzenden Strassennetz einen Einfluss haben können.

7 Autoparkierung in der Stadt Luzern

In der Stadt Luzern gibt es insgesamt 66'410 private und öffentliche Parkplätze für Autos (Stand 31.12.2018). Zwischen 2014 und 2018 ist das Angebot insgesamt um 1'667 Plätze gestiegen. Die Steigerung ist ausschliesslich auf die Zunahme des Parkplatzangebots auf privatem Grund zurückzuführen. Gut 77 Prozent aller Parkplätze befinden sich auf Privatgrund und sind privat genutzt, vermietet oder öffentlich für Kundinnen und Kunden zugänglich. Die Anzahl der öffentlich nutzbaren Parkplätze ist seit 2014 von 15'224 auf 15'046 im Jahr 2018 leicht gesunken.

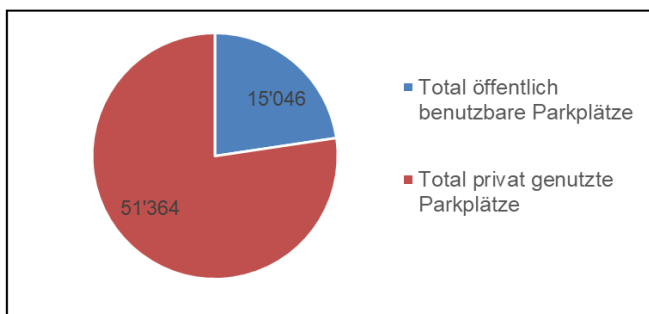


Abb. 2: Total Parkplätze Stadt Luzern, Stand 31.12.2018

7.1 Öffentlich benutzbare Parkplätze

Von den öffentlich benutzbaren Parkplätzen sind in der Stadt Luzern etwas mehr als die Hälfte (7'791) in Parkieranlagen. Knapp 22 Prozent werden mit Parkuhren bewirtschaftet, etwas mehr als ein Viertel der Parkplätze sind blau bzw. weiss markiert und mit Parkscheibe bewirtschaftet. Darin enthalten sind auch 69 Invaliden(IV)-Strassenparkplätze, die Menschen mit Beeinträchtigung zur kostenfreien Nutzung zur Verfügung stehen.

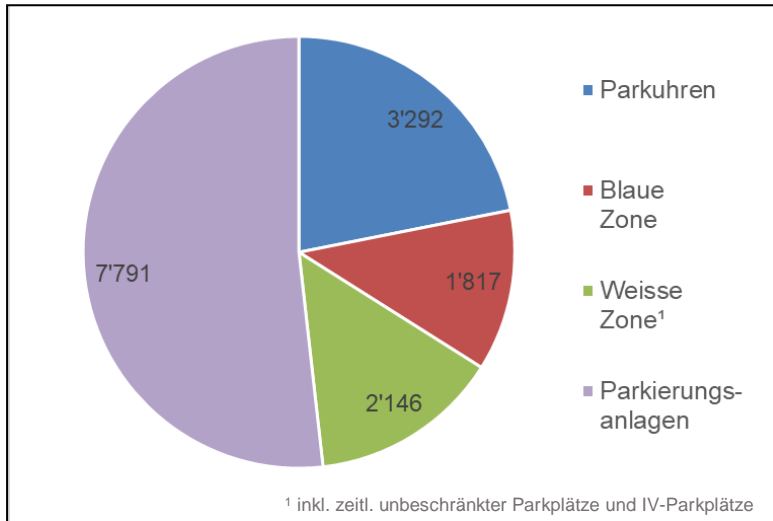


Abb. 3: Öffentlich benutzbare Parkplätze Stadt Luzern, Stand 31.12.2018

Im Innenstadtbereich der Stadt Luzern (Altstadt/Wey, Bruch/Gibraltar, Hirschmatt/Kleinstadt, Neustadt/Voltastrasse, Unterlachen/Tribtschen) befinden sich 5'315 öffentlich zugängliche Parkplätze. Davon sind rund 55 Prozent in Parkieranlagen, 33 Prozent mit Parkuhren bewirtschaftet und knapp 10 Prozent in der Blauen bzw. weissen Zone mit Parkscheibe.

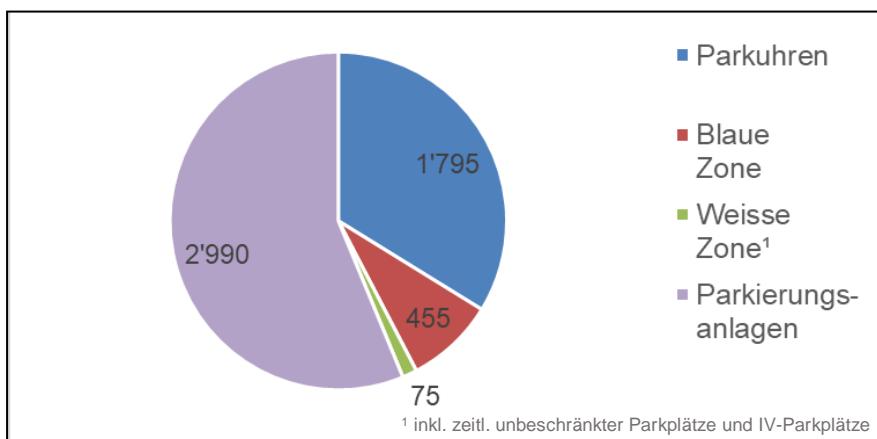


Abb. 4: Öffentlich benutzbare Parkplätze Innenstadt, Stand 31.12.2018

Die Parkplätze in den Parkieranlagen verteilen sich auf 15 Standorte. Die Mehrheit der Parkieranlagen ist im Innenstadtbereich zu finden. Das öffentlich zugängliche Parkplatzangebot der Parkieranlagen kann je nach Eigenbedarf des Betreibers leicht schwanken.



- | | | |
|-----------------|-----------------|----------------------|
| 1 Allmend P2/3 | 6 Casino-Palace | 11 Kesselturm |
| 2 Altstadt | 7 City-Parking | 12 Löwencentner |
| 3 am Gütsch | 8 Eisfeld | 13 Nationalhof |
| 4 Bahnhof P1+P2 | 9 Hirzenmatt | 14 Schweizerhof |
| 5 Bahnhof P3 | 10 Kantonalbank | 15 Verkehrshaus/Lido |

Abb. 5: Parkieranlagen in der Stadt Luzern

Im Vergleich mit den Städten Winterthur (111'174 Einwohner und 5'200 Strassenparkplätze) und St. Gallen (79'659 Einwohner und 2'720 Strassenparkplätze) besitzt Luzern (81'057 Einwohner und 7'255 Strassenparkplätze) ein verhältnismässig hohes Angebot an Strassenparkplätzen.

Parkzonen und Parkkarten

In den blau markierten Gebieten darf in der Regel mit der Parkscheibe während einer Stunde parkiert werden (Blaue Zone, mit Vorstellen der Parkscheibe auf die nächste halbe Stunde). Parkkarten für Anwohnende und ansässige Geschäftsbetriebe sind ausschliesslich auf den blauen Parkplätzen gültig. Die wenigen weissen Parkplätze können nur via Parkuhr oder mit zeitlich limitierten Parkkarten benutzt werden.

Die Zonen Z-Gebiete (auf der nachfolgenden Karte gelb eingefärbt) befinden sich etwas weiter entfernt vom Zentrum. Es handelt sich um Parkfelder, auf welchen mit der Parkscheibe in der Regel während drei oder fünf Stunden parkiert werden kann. Zeitlich limitierte Parkkarten für die Zone Z, Dauerparkkarten für die Zone Z sowie auch alle Dauerparkkarten der Zonen A–U sind in diesem Gebiet gültig. Auch Pendlerinnen und Pendler können für diese Gebiete eine Parkkarte beziehen und damit zeitlich unbegrenzt parkieren.

In den zentralen Zonen A und D bestehen ausschliesslich weiss markierte Parkplätze mit Parkuhren. Parkkarten für Anwohnende und ansässige Geschäftsbetriebe sind jedoch gültig. Zudem kann mit ausgewählten zeitlich limitierten Parkkarten ein Fahrzeug abgestellt werden. An Werktagen von 6 bis 18 Uhr können Handwerks- und Serviceleute mit der entsprechenden Parkkarte ihre Fahrzeuge zu Arbeitszwecken auf allen Parkplätzen des öffentlichen Grundes abstellen.

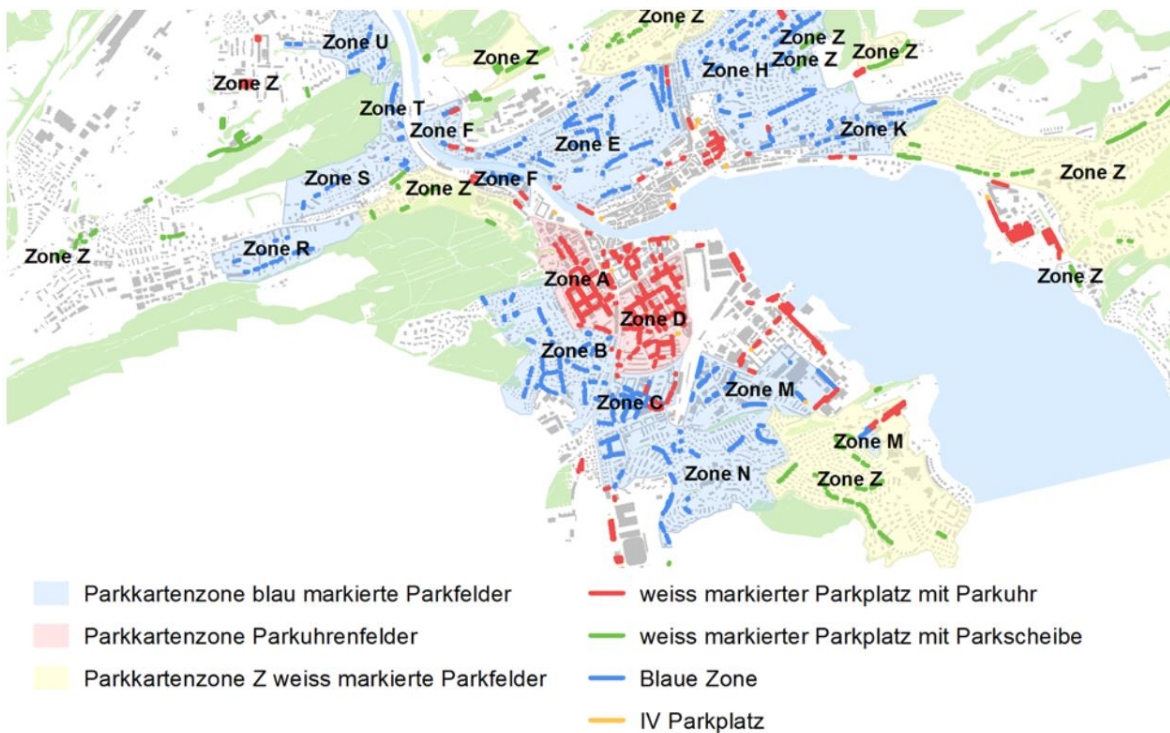


Abb. 6: Parkkartenzonen und Parkplätze Stadt Luzern

In der Stadt Luzern können zeitlich limitierte und unlimitierte Parkkarten zur Nutzung der Strassenparkplätze gekauft werden. Dabei gilt eine Bevorzugung der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt sowie des städtischen Gewerbes gegenüber Auswärtigen. Als Massnahme zur Förderung des Tourismus wurde der speziellen Situation der Hotellerie Rechnung getragen und 2015 eine Hotelgast-Parkkarte eingeführt.

Zeitlich limitierte Karten

Einzelparkkarte	Bedingung	Zeitliche Gültigkeit	Tarif in Fr.
24-Stunden-Parkkarte Zone Z	Ohne Bezugsbedingung	24 Stunden	10.–
24-Stunden-Parkkarte Blaue Zone	Ohne Bezugsbedingung	24 Stunden	20.–
24-Stunden-Parkkarte (alle Zonen)	Ohne Bezugsbedingung	12 Stunden	35.–
Übernachtungsparkkarte (alle Zonen)	Ohne Bezugsbedingung	18–11 Uhr	25.–
Hotelgast-Parkkarte (alle Zonen)	Bezug über Beherbergungsbetriebe	24 Stunden	15.–

Tab. 1: Zeitlich limitierte Parkkarten

Zeitlich unlimitierte Karten

Monats- und Jahresparkkarten	Bedingung	Tarif in Fr.
Parkkarte Einzelzone Z	Ohne Bezugsbedingung	80.–/Monat 800.–/Jahr
Parkkarte für Einzelzonen A–Z	Anwohnende und Luzerner Geschäftsbetriebe	60.–/Monat 600.–/Jahr
Parkkarte für Handwerks- und Serviceleute	Für Fahrzeuge, die einem gewerblichen Zweck dienen.	60.–/Monat 600.–/Jahr
	Für Fahrzeuge, die einem gewerblichen Zweck dienen und einem Luzerner Betrieb gehören.	40.–/Monat 400.–/Jahr

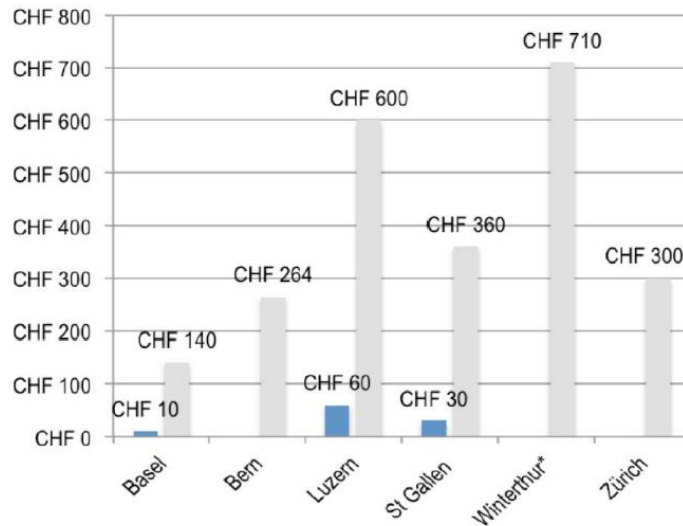
Tab. 2: Zeitlich unlimitierte Karten

Anwohnerinnen und Anwohner können für die jeweilige Zone maximal eine Parkkarte für leichte Motorwagen kaufen, die auf ihren Namen und ihre Wohnadresse eingelöst ist. Bei Geschäftsbetrieben mit Sitz in der entsprechenden Zone ist die Anzahl auf fünf Karten begrenzt. Handwerks- und Serviceleute haben die Möglichkeit, für Fahrzeuge, die primär dem Transport von Materialien und Werkzeug dienen, eine Karte zu beziehen. Damit können diese gewerblich genutzten Fahrzeuge seit 2015 auf allen städtischen Parkplätzen parkieren und sind nicht an die Parkkartenzonen gebunden.

Der Vergleich mit anderen Städten zeigt, dass in Luzern die Parkkarten relativ teuer sind. Dennoch ist der Preis für eine Dauerparkkarte für Anwohnende gegenüber der Miete eines privaten Parkplatzes von durchschnittlich Fr. 200.–/Monat günstig. Von diesem Angebot wird deshalb rege Gebrauch gemacht. Seit 2006 nimmt der Parkkartenverkauf kontinuierlich zu. Im Jahr 2015 wurden 12'494 Parkkarten verkauft, was doppelt so viele sind wie im Jahr 2006.

Städtevergleich

- Monatskarte
- Jahreskarte



* Winterthur 50 CHF pro Jahreskarte plus 55 CHF pro Monat Nachtgebühr

Abb. 7: Städtevergleich Tarif Dauerparkkarten für Anwohnende

7.2 Privat genutzte Parkplätze

Von den privat genutzten Parkplätzen sind knapp die Hälfte offene Parkplätze (23'836) und 37 Prozent privat zugeteilte Parkplätze in Parkieranlagen. In welchen Gebieten der Stadt Luzern wie viele Parkplätze bei Neu- und Umbauten auf privatem Grund zu erstellen sind bzw. erstellt werden dürften, wird seit 1986 im städtischen Parkplatzreglement festgelegt. Darin wird der Normbedarf an Parkplätzen bestimmt, der je nach Zentralität zu reduzieren ist. Bei den Gebäuden, die vor 1986 realisiert, umgebaut oder umgenutzt wurden, galten diese Faktoren noch nicht. Da der grösste Teil des Gebäudebestands vor 1986 erstellt wurde, ist das bestehende private Parkplatzangebot somit weitgehend historisch gewachsen, insbesondere im Zentrum.

7.3 Einflussfaktoren und Steuerungsmöglichkeiten

Die Parkierung mit der Strassenparkierung, privaten Parkierung und den Parkhäusern muss als ein Gesamtsystem betrachtet werden. Das gesamthafte Angebot wirkt sich direkt auf die Anzahl Fahrten mit dem Auto aus. Die Stadt verfügt über unterschiedliche Einflussmöglichkeiten, um dieses Gesamtsystem im Sinne einer nachhaltigen städtischen Mobilität zu beeinflussen. Dabei haben neben den Anforderungen hinsichtlich Klimaschutz sowie Lärm- und Schadstoffimmissionen auch die Kapazität des Strassennetzes, wirtschaftliche Anforderungen, der verfügbare öffentliche Raum und die Aufenthaltsqualität in der Stadt Einfluss auf die Steuerungsmöglichkeiten. Grundsätzlich kann das Gesamtsystem über die Bewirtschaftung und die Menge gesteuert werden. Die Stadt Luzern hat direkte Einflussmöglichkeiten bei der Strassenparkierung, beispielsweise beim Angebot an Strassenparkplätzen, beim Festlegen der Parkdauer und der Parktarife sowie bei der Bevorzugung einzelner Benutzergruppen und bei der privaten Parkierung, beispielsweise durch die Pflicht zur Erstellung von Parkfeldern bei Neubauten und Umbauten (Mindest- und max. Anzahl) oder der

Förderung autoarmer Nutzungen. Die Einflussmöglichkeiten der Stadt sind jedoch in verschiedenen Bereichen eingeschränkt und nur indirekt gegeben, beispielsweise beim Angebot, bei der Parkdauer und beim Tarif in den Parkhäusern oder beim Motorisierungsgrad und der Verkehrsmittelwahl.

8 Massnahmen Strassenparkierung

Die 7'255 Strassenparkplätze auf öffentlichem Grund lassen sich durch die Stadt Luzern am direktesten und effektivsten steuern. Primär steuert die Stadt dabei über das Parkplatzangebot, die Parkdauer, den Parktarif und die Bevorzugung einzelner Nutzergruppen durch Ausnahmegewilligungen und Parkkarten. Es ist zu berücksichtigen, dass es sich bei den Parkplätzen um eine Nutzung des öffentlichen Raums handelt, die in Konkurrenz mit anderen Nutzungen steht. Die für die Parkierung zur Verfügung gestellten Flächen sind deshalb möglichst effizient zu nutzen.

Die Parkierung im Strassenraum soll so optimiert werden, dass die Aufenthaltsqualität in der Stadt Luzern verbessert, das lokale Gewerbe durch die Verfügbarkeit von Strassenparkplätzen gestärkt, das Parkregime für Autofahrende vereinfacht und die flächeneffiziente Mobilität gefördert wird. Strassenparkplätze sollen aus wirtschaftlicher Sicht in erster Linie für den Einkaufs- sowie den Serviceverkehr angeboten und der private Parkplatzbedarf auf privatem Grund gedeckt werden. Längeres Parkieren von mehr als einer Stunde soll im Stadtzentrum vorwiegend in Parkhäusern stattfinden. Dazu sollen auch die Gebührenstruktur der Parkplätze und die maximale Parkierungsdauer auf Strassenparkplätzen beitragen. Der Betrachtungsbereich bei der Gestaltung des Parkplatzangebots liegt primär auf der Innenstadt mit den Quartieren Wey/Hof, Altstadt, Kleinstadt, Bruch sowie Hirschmatt und Neustadt. Es werden aber auch Massnahmen ergriffen, die den gesamten Bereich der Stadt Luzern betreffen. Dazu zählen die Gestaltung der Parkgebühren, der Parkierungsdauer und Flächenverteilung, das Angebot von Carsharingparkplätzen und Elektroladeinfrastruktur, die optimierte Bewirtschaftung und verbesserten Dienstleistungen durch die Digitalisierung sowie der Umgang mit Parkkarten und Ausnahmegewilligungen.

8.1 Parkgebühren

Die Parkgebühren für Strassenparkplätze wurden im Verhältnis zu den Tarifen der Parkhäuser in der Stadt Luzern und im Vergleich mit anderen Städten überprüft. Ziel ist es, dass das Parkieren auf Strassenparkplätzen nicht wesentlich günstiger ist als in den Parkhäusern und dass die Strassenparkplätze im Zentrum besonders für kurze Parkvorgänge genutzt werden. Es soll eine optimale Nutzung des beschränkten Angebots geben, mit einer klaren und einheitlichen Tarifstruktur.

8.1.1 Aktuelle Regelung

Das bisher geltende Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren legt im Stadtzentrum eine Gebühr von Fr. 2.– pro Stunde fest. Der Stadtrat hat die Möglichkeit, den Tarif um Fr. 0.50 herauf- oder herabzusetzen. Dies hat er mit der Verordnung über die abweichenden Parkgebühren getan. In der Luzerner Innenstadt und auf der Parkierungsanlage Allmend beträgt der Stundentarif Fr. 2.– oder 2.50, in den übrigen Zonen Fr. 1.– oder Fr. 0.50.

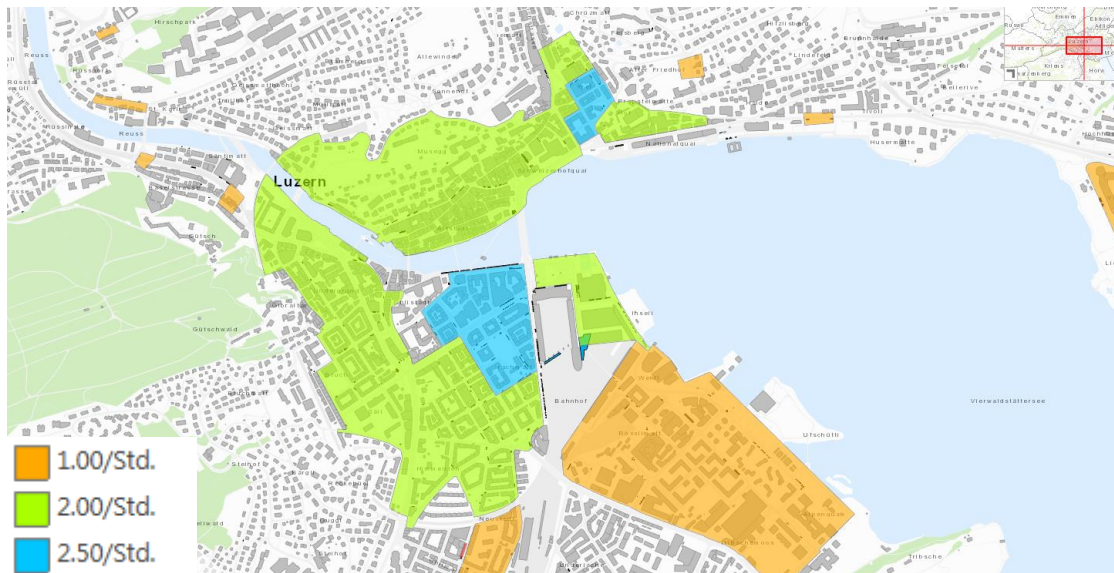


Abb. 8: Bisherige Parkplatztarifzonen in der Innenstadt

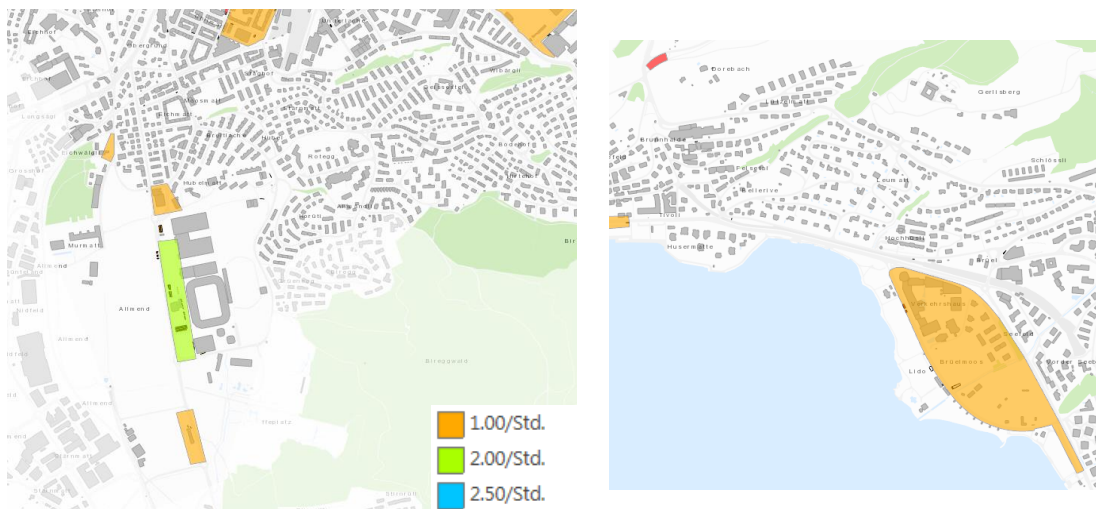


Abb. 9: Bisherige Parkplatztarifzonen Allmend und Lido

In den Parkhäusern im Zentrum der Stadt verläuft der Parktarif degressiv. Die erste Stunde kostet im Durchschnitt Fr. 3.80. Ab der zweiten Stunde wird das Parkieren günstiger, sodass das längerfristige Parkieren ab einer Stunde im Parkhaus attraktiver ist.

	1 Std.	2 Std.	3 Std.
Parkhaus Altstadt	4.00	6.00	8.00
Parkhaus am Gütsch	3.50	5.00	6.50
Bahnhofparking P1+2	4.00	6.50	9.00
Bahnhofparking P1 Sektor C	6.00	9.00	12.00
Bahnhofparking P3	4.00	6.00	8.00
Parkhaus Casino-Palace	4.00	6.00	8.00
Parkhaus City-Parking	3.00	5.00	7.00
Parkhaus Kesselturm	3.00	5.00	7.00
Parking Schweizerhof	2.50	5.50	8.50

Tab. 3: Tarife Kurzzeitparkierung Parkhäuser

8.1.2 Anpassungen Parkgebühren

Die grundsätzliche Unterteilung der gebührenpflichtigen Parkplätze in Tarifzonen hat sich bisher bewährt. Neu sind drei Tarifzonen vorgesehen. Die Zonengrenzen und Gebühren werden aber angepasst.

Die Tarifzone 1 umfasst die Strassenparkplätze mit Zentrumsfunktion. Das sind Parkplätze in der Innenstadt mit einem zahlreichen Angebot an Kultur, Ladenlokalen, Geschäften und Bars im nahen Umfeld sowie der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof oder zu den Fussgängerzonen. Die rund 700 Parkplätze in der Zone 1 sind täglich während 24 Stunden gebührenpflichtig.

Die Tarifzone 2 erstreckt sich über die an die Tarifzone 1 angrenzenden zentrumsnahen Quartiere sowie über die mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Gebiete mit einem publikumsintensiven Freizeitangebot, wie die Allmend, das Verkehrshaus/Lido und das Gebiet Ufeschötti/Eis-sportzentrum. Für die rund 2'000 Parkplätze in der Tarifzone 2 gilt grundsätzlich eine tägliche Gebührenpflicht während 24 Stunden.

Die Tarifzone 3 grenzt an die Zonen 1 und 2 an. Der grösste Teil (über 90 %) aller Parkfelder in der Zone 3 ist gebührenfrei. Knapp 400 Parkfelder in der Tarifzone 3 sind aufgrund ihrer Funktion und unmittelbaren Nähe zu Freizeiteinrichtungen oder anderen Attraktionen bereits heute gebührenpflichtig und bleiben es auch in Zukunft. Die Parkgebühr der gebührenpflichtigen Parkplätze in der Zone 3 ist grundsätzlich täglich zwischen 7 und 19 Uhr geschuldet.

Auf Basis eines Analyseberichtes des Ingenieurbüros SNZ Ingenieure und Planer AG vom 23. September 2019 ergibt sich für die Innenstadt (Tarifzone 1) von Luzern ein optimaler Tarif von Fr. 3.– pro Stunde. Dies entspricht dem Tarif in vergleichbaren Städten (St. Gallen, Bern, Basel, Zürich) und orientiert sich am Tarif der Luzerner Parkhäuser für die erste Stunde. Auf den Parkfeldern, die eine maximale Parkdauer von 15 bzw. 30 Minuten haben (z. B. auf dem Bahnhofplatz),

beträgt der Tarif Fr. 2.– für eine halbe Stunde bzw. Fr. 1.– für 15 Minuten; dies aufgrund der besonders attraktiven Lage und des erhöhten Kontrollaufwands für die Kurzzeitparkierung. In der Tarifzone 1 befinden sich neu nur Parkplätze mit maximal 15, 30 oder 60 Minuten Parkdauer (Kapitel 8.4). In der Tarifzone 2 beträgt die Parkgebühr im zentrumsnahen Bereich sowie in der Nähe von Freizeitanlagen Fr. 2.– pro Stunde. Bei den übrigen Parkplätzen in der Tarifzone 3, die bereits heute kostenpflichtig sind, beträgt der Tarif Fr. 1.– pro Stunde. Weiterhin bleibt ein grosser Teil der Strassenparkplätze (rund 3'800 Parkplätze) in den Quartieren bzw. in der Tarifzone 3 gebührenfrei und wird mit Parkscheibe bewirtschaftet. Im Anhang 1 sind die Tarifzonen und gebührenpflichtigen Parkplätze detailliert ausgewiesen.

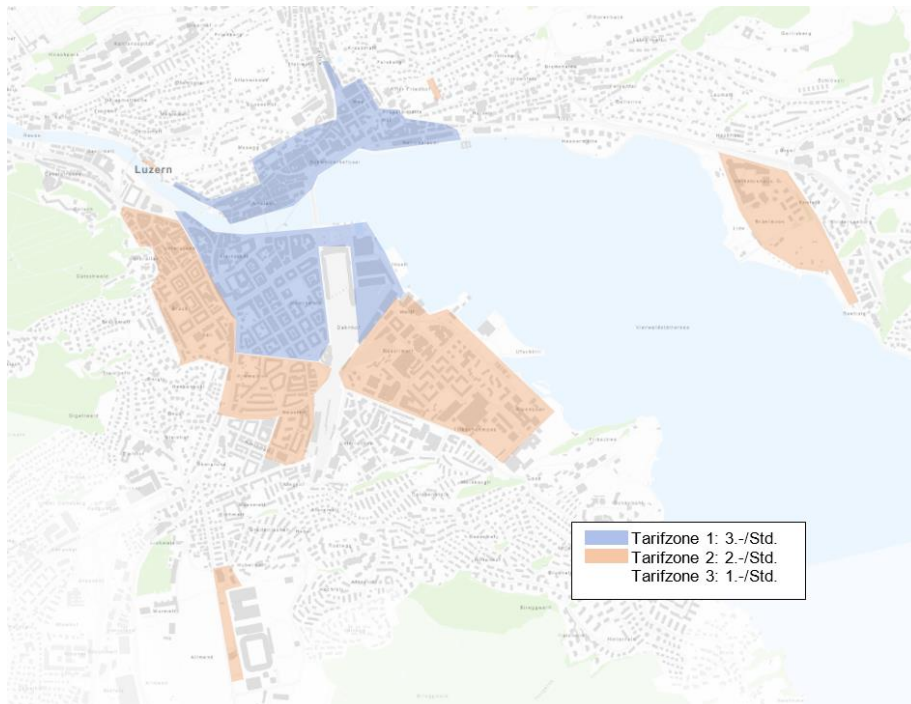


Abb. 10: Übersicht neue Tarifstruktur Zonen 1–3

8.1.3 Finanzielle Auswirkungen

Durch die Anpassung der Parkgebühren wie oben beschrieben kommt es zu jährlichen Mehreinnahmen an den Parkuhren. Auf Basis der jährlichen Parkgebühreneinnahmen in den einzelnen Gebieten kann davon ausgegangen werden, dass auch unter Berücksichtigung der Einnahmeverluste von rund Fr. 423'000.– aufgrund des notwendigen Abbaus von 85 Parkplätzen mit der Umsetzung der Projekte «Attraktive Bahnhofstrasse» und «Pilatusplatz» pro Jahr rund Fr. 1'267'000.– mehr eingenommen werden. Berücksichtigt wird in der folgenden Aufstellung, dass mit der Einführung einer Nachweispflicht über keinen privaten Parkplatz (Kapitel 8.2) die Belegung der gebührenpflichtigen Parkplätze mit Dauerparkkarten von Anwohnerinnen und Anwohnern in den Zonen A und D um 10 Prozent zurückgehen und die Einnahmen an den Parkuhren deshalb leicht steigen. Nicht berücksichtigt sind mögliche Verhaltensänderungen aufgrund des erhöhten Tarifes, wie die Verlagerung von Kurzzeitparkvorgängen in Parkhäuser oder die vermehrte Nutzung des ÖV oder Velos, die das Einnahmewachstum schmälern würden. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass die Nachfrage nach Strassenparkplätzen für die Kurzzeitparkierung von bis zu einer Stunde aufgrund der Attraktivität eher preisunelastisch ist.

Produkt	Einnahmen bisher	Einnahmen neu	Veränderung
Veränderung PP von 2.50 auf 3.00	1'150'000	1'380'000	230'000
Veränderung PP von 2.00 auf 3.00	920'000	1'380'000	460'000
Veränderung PP von 1.00 auf 2.00	950'000	1'900'000	950'000
Zwischentotal			1'640'000
Parkgebühren Zonen A und D (Kap. 8.2)	810'000	860'000	+50'000
Projekte Bahnhofstrasse und Pilatusplatz	423'000	-423'000	-423'000
Gesamt			1'267'000

Tab. 4: Finanzielle Auswirkungen Parkgebühren

Für die Anpassung der Parkgebühren und der maximalen Parkdauer (Kapitel 8.4) müssen die Parkuhren neu programmiert und die Beschriftung an jeder betroffenen Parkuhr erneuert werden. Es entstehen einmalige Aufwendungen in Höhe von rund Fr. 50'000.–.

Damit das beschränkte Angebot an Strassenparkplätzen optimal genutzt wird und Strassenparkplätze im Zentrum besonders für kurze Parkvorgänge zur Verfügung stehen, werden die Parkgebühren im Verhältnis zu den Tarifen der Parkhäuser und zur örtlichen Nutzungsstruktur angepasst. Es gibt drei Tarifzonen in der Stadt Luzern, die neu eine klare und einheitliche Struktur aufweisen. Im Zentrum beträgt der Tarif täglich während 24 Stunden pro Stunde neu Fr. 3.– statt Fr. 2.50 und in zentrumsnahen Quartieren sowie an Orten mit einem publikumsintensiven Freizeitangebot und guter ÖV-Erschliessung grundsätzlich zwischen 7 und 19 Uhr Fr. 2.– pro Stunde. Bei den übrigen Parkplätzen in der Tarifzone 3, die bereits heute kostenpflichtig sind, beträgt der Tarif zwischen 7 und 19 Uhr Fr. 1.– pro Stunde. Weiterhin bleibt ein grosser Teil der Strassenparkplätze (rund 3'800 Parkplätze) in den Quartieren bzw. in der Tarifzone 3 gebührenfrei und wird ausschliesslich mit Parkscheibe bewirtschaftet. Die Gebührenanpassung führt zu jährlichen Mehreinnahmen von 1,64 Mio. Franken.

8.2 Massnahmen Dauerparkkarten

Ziel ist es, dass der private Parkplatzbedarf grundsätzlich auf privatem Grund gedeckt wird und die Strassenparkplätze, insbesondere diejenigen im Stadtzentrum, primär für Erledigungen im Quartier zur Verfügung stehen. Anwohnerinnen und Anwohner, die in ihrer Liegenschaft keinen privaten Parkplatz zur Verfügung haben (weil die Liegenschaften beispielsweise vor dem Inkrafttreten des Parkplatzreglements erstellt wurden), sollen die Möglichkeit haben, eine Dauerparkkarte zur Nutzung eines Strassenparkplatzes auf öffentlichem Grund zu beziehen.

In der Stadt Luzern sind rund 2'500 Dauerparkkarten für Anwohnende zeitgleich im Umlauf. Die Dauerparkkarten berechtigen zum unbegrenzten Parkieren auf den öffentlichen Strassenparkplätzen in der jeweiligen Parkkartenzone, in der sie wohnen, garantieren aber keinen freien Parkplatz. Der Einsatz dieser Dauerparkkarten ist nicht im gesamten Stadtgebiet möglich. In der Innenstadt in den Gebieten Altstadt, Kleinstadt, nördliche Neustadt sowie Wey und Hof sind diese Parkkarten nicht gültig. Anwohnerinnen und Anwohner in diesen Bereichen dürfen aber eine Dauerparkkarte für eine angrenzende Zone beziehen. Dauerparkkarten für die in den Aussenquartieren gelegene Zone Z können auch Personen ohne dortigen Wohnsitz beziehen.

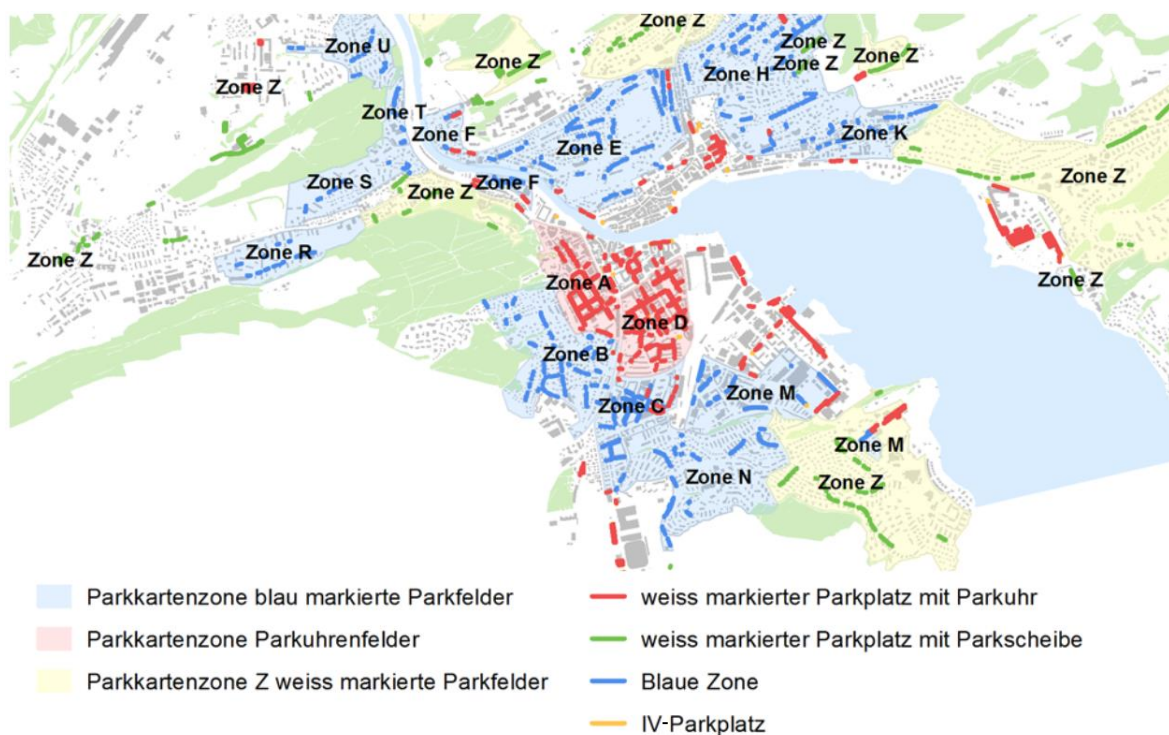


Abb. 11: Übersicht Parkkartenzonen

In den Aussenquartieren stehen meist ausreichend Strassenparkplätze zur Verfügung, die nicht in direkter Konkurrenz zu anderen Nutzungen stehen. Im Zentrum aber ist der Nutzungsdruck auf die Parkplätze und den Freiraum sehr hoch. Hinzu kommt, dass 50 Prozent der Parkfelder im Hirschmattquartier (Parkkartenzone D) und 70 Prozent der im Bruchquartier (Parkkartenzone A) mit Dauerparkkarten belegt sind und damit nicht für Erledigungen im Quartier zur Verfügung stehen. Besonders in diesen beiden Gebieten ist bekannt, dass für die Anwohnerinnen und Anwohner grundsätzlich ausreichend private Parkplätze zur Verfügung stehen würden, diese aber oft im

Widerspruch zur Zweckbestimmung an Beschäftigte bzw. Pendlerinnen und Pendler vermietet werden (Kapitel 9.3). Denn der Bezug einer solchen Dauerparkkarte ist deutlich günstiger als das Mieten eines privaten Parkplatzes. Pendlerinnen und Pendler, die keine Dauerparkkarte an ihrem Arbeitsort beziehen können (ausgenommen Zone Z), sind aber bereit, eine hohe Parkplatzmiete zu bezahlen. Um die Verfügbarkeit der Strassenparkplätze zu erhöhen und die zweckmässige Nutzung der privaten Parkplätze zu forcieren, wird folgende Regelung neu erlassen: Dauerparkkarten (Jahres- und Monatsparkkarten) für Anwohnende der Zonen A–Z (für das eigene und das Geschäftsfahrzeug) werden nur noch mit einem Nachweis der Grundeigentümerschaft bzw. der Verwaltung vergeben, der bestätigt, dass kein Parkplatz in der Liegenschaft zur Verfügung steht und die bewilligten privaten Bewohnerparkplätze entsprechend ihrer Zweckbestimmung genutzt werden. Dazu soll ein Formular zur Verfügung stehen. Wer erstmals bzw. nach einem Umzug ein Gesuch für eine Dauerparkkarte stellt, muss dieses Formular der Bewilligungsbehörde vorlegen. Gibt es Hinweise auf einen Missbrauch, Unregelmässigkeiten und ein nicht wahrheitsgemäss ausgefülltes Formular (Falschbeurkundung), können die Einhaltung der zweckbestimmten Nutzung der privaten Parkplätze durch die Stadt Luzern überprüft und Bussen ausgesprochen werden. Eine solche Nachweispflicht für den Bezug einer Dauerparkkarte für Anwohnende wurde bereits in Biel eingeführt. Auch in Biel ist die Dauerparkkarte für Anwohnende deutlich günstiger als das Mieten eines privaten Parkplatzes. Mit der Nachweispflicht ging die Anzahl der Dauerparkkarten deutlich um bis zu 30 Prozent zurück. Der gewünschte Effekt wurde damit erreicht und führte in der Verwaltung zu keinem nennenswerten Mehraufwand. Adaptiert man die Situation in Biel auf die Luzerner Verhältnisse, kann davon ausgegangen werden, dass die Nachweispflicht vorsichtig budgetiert zu einem Rückgang von rund 10 Prozent bei den Dauerparkkarten für Anwohnende, abhängig von der jeweiligen Parkkartenzone, führen wird. Dies bedeutet einen Rückgang bei den Einnahmen aus dem Verkauf dieser Dauerparkkarten um jährlich Fr. 140'000.–. Im Gegenzug stehen aber in den Zonen A und D mehr gebührenpflichtige Parkplätze zur Nutzung zur Verfügung, die die Einnahmen im Parkingmeter erhöhen.

Neben den Dauerparkkarten für Anwohnende sollen auch die Vergabe bzw. die Nutzungsbedingungen von Ausnahmebewilligungen für Handwerks- und Serviceleute überprüft werden. Diese Nutzergruppen haben die Möglichkeit, Jahreskarten zu beziehen, die auf allen Parkfeldern mit einer Parkdauer von mehr als 30 Minuten das uneingeschränkte Parkieren zu Arbeitszwecken erlauben. Die Kontrolle des Arbeitszwecks ist kaum möglich, weshalb von einer häufig missbräuchlichen Verwendung ausgegangen werden kann. Dies bestätigen auch Aussagen von Gewerbevertreterinnen und -vertretern. Die offene Frage nach einer strikteren Vergabe und eventuellen Einschränkung der ganzjährigen Nutzungsmöglichkeit aller Parkfelder soll durch die Bewilligungsbehörde in Zusammenarbeit mit dem Gewerbe im Rahmen eines separaten Auftrags überprüft werden.

Finanzielle Auswirkungen

Die Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen verkauft aktuell Monats- und Jahreskarten für Anwohnende in den Parkkartenzonen A–U. Die Einnahmen betragen pro Jahr durchschnittlich Fr. 1'400'000.–. Bei einem Rückgang des Bezugs von Dauerparkkarten für Anwohnende aufgrund der Einführung der Nachweispflicht um 10 Prozent, werden die Einnahmen in diesem Bereich voraussichtlich um Fr. 140'000.– auf Fr. 1'260'000.– sinken. In den beiden Zonen A und D, in

denen weiss markierte Parkplätze mit Parkuhren bewirtschaftet werden, steigen die Einnahmen bei den Parkgebühren um mindestens Fr. 50'000.– jährlich.

Produkt	Einnahmen 2018	Einnahmen neu	Veränderung
Dauerparkkarten Anwohnende Zonen A–U	1'400'000.–	1'260'000.–	–140'000.–
Parkgebühren Zonen A und D	810'000.–	860'000.–	+50'000.–
Total			–80'000.–

Tab. 5: Jährliche finanzielle Auswirkungen Dauerparkkarten

Der Nutzungsdruck auf Strassenparkplätze und den Freiraum im Zentrum ist hoch. Rund 2'500 Anwohnende haben eine Ausnahmegewilligung, um auf den Strassenparkplätzen zu parkieren. Dies obwohl die meisten Liegenschaften über private Parkplätze für Bewohnerinnen und Bewohner verfügen, diese aber zum Teil entgegen der Zweckbestimmung fremdvermietet werden. Damit der private Parkplatzbedarf grundsätzlich auf privatem Grund gedeckt wird und die Strassenparkplätze primär für Erledigungen im Quartier zur Verfügung stehen, wird eine Nachweispflicht für den Bezug einer Dauerparkkarte für Anwohnende eingeführt. Diese Dauerparkkarten der Zonen A–Z werden zukünftig nur noch mit einem Nachweis der Grundeigentümerschaft bzw. der Verwaltung vergeben. Mit diesem Nachweis muss bestätigt werden, dass kein Parkplatz in der Liegenschaft zur Verfügung steht und die bewilligten privaten Bewohnerparkplätze entsprechend ihrer Zweckbestimmung genutzt werden. Die Massnahme wird voraussichtlich zu einem Rückgang bei den Dauerparkkarten für Anwohnende um 10 Prozent führen.

8.3 Fussgängerzone Altstadt

Die Luzerner Altstadt ist Arbeitsort, Wohnquartier, Einkaufsort, Freizeitplatz und Ziel für Gäste. Der Stadtrat hat das Ziel, in der Innenstadt, den angrenzenden Quartieren und entlang der Gewässer vorhandene Stadträume so aufzuwerten, dass sie eine hohe Aufenthaltsqualität für alle Nutzergruppen bieten. Handlungsschwerpunkte im Gebiet der Altstadt sind in diesem Zusammenhang unter anderem der «attraktive Kern» mit dem Fokus auf den Gassen und Plätzen in der Altstadt sowie die «Stadt am Fluss» mit attraktiven Fuss- und Veloverkehrsverbindungen sowie Aufenthaltsbereichen entlang der Ufer. Der Strukturwandel im Detailhandel durch Onlineangebote, Einkaufs- und Unterhaltungszentren sowie Business- und Technoparks in der Agglomeration mit grossem und günstigem Parkierungs- und Erlebnisangebot sowie verschiedene weitere gesellschaftliche Tendenzen erhöhen den Konkurrenzdruck auf die Geschäfte der Altstadt. Umso wichtiger ist es, einen Raum zu schaffen, in dem sich unterschiedlichste Nutzergruppen gerne aufhalten.

8.3.1 Aktuelle Regelungen

Grundsätzlich ist die Luzerner Altstadt eine Fussgängerzone und für sämtlichen motorisierten Fahrzeugverkehr gesperrt. Beschränkter Fahrzeugverkehr für die Zufahrt zum Güterumschlag von Montag bis Samstag von 6 bis 10 Uhr wird gestattet. Die übrige Zeit ist die Zufahrt abgesehen von einigen Ausnahmen (z. B. Blaulichtorganisationen, Taxifahrten für Invalide) nur mit einer Ausnahmebewilligung erlaubt. Das Parkieren auf öffentlichem Grund ist untersagt. Als Parkieren gilt das Abstellen des Fahrzeugs, das nicht bloss dem Ein- und Aussteigenlassen von Personen oder dem Güterumschlag dient (Art. 19 Abs. 1 der Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 [VRV; SR 741.11]).

Die Cars dürfen innerhalb der Sperrzone zu jeder Tageszeit nur mit polizeilicher Begleitung auf der Strecke Kapellgasse–Kornmarkt–Weinmarkt verkehren. In den letzten Jahren ist solch ein Fall nicht eingetreten.

Gemäss Verfügung des Polizeidepartements des Kantons Luzern vom 14. Juni 1978 bestimmt der Stadtrat eine Kommission, die jährlich zu erneuernde Gesuche für unaufschiebbare und öfters wiederkehrende Lieferfahrten in die autofreie Altstadt beurteilt und bewilligt. Diese Kommission für die Bewilligung von Fahrten in die autofreie Altstadt (Altstadtkommission) setzt sich aus Mitgliedern des Quartiervereins Altstadt, der City Vereinigung und der Umwelt- und Mobilitätsdirektion zusammen. Für die Zeit von 10 bis 6 Uhr erteilt die Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen aufgrund des Entscheids der Altstadtkommission Jahresbewilligungen für die Zufahrt zum privaten Parkplatz in der Altstadt oder für privaten oder geschäftlichen Güterumschlag. In dringenden Fällen werden Einzelzufahrtbewilligungen erteilt. Berechtigt für den Bezug der Ausnahmebewilligungen für die Sperrzone Altstadt sind ansässige Firmen, Altstadtbewohnerinnen und -bewohner sowie Handwerks- und Serviceleute. Jahresbewilligungen können für die Zufahrt zum privaten Parkplatz in der Altstadt und für den Güterumschlag an Anwohnerinnen und Anwohner, Geschäftsbetriebe und Zulieferer/Serviceleistungen erteilt werden. Die Altstadtkommission entscheidet über diese Gesuche. Die Verlängerungen werden jährlich geprüft und allenfalls für ein weiteres Jahr vorgenommen. Für die Zufahrt zum privaten Parkplatz erteilt die Altstadtkommission zirka 100, für die Zufahrt von Bewohnerinnen und Bewohner rund 136 und für die Zufahrt von Firmen rund 455 Bewilligungen pro Jahr.

Einzelbewilligungen für den Güterumschlag werden in dringenden Fällen erteilt, jedoch maximal bis 22 Uhr. Die Gebühr beträgt Fr. 10.–. Handwerks- und Serviceleuten kann in begründeten Fällen in der Sperrzone Altstadt eine Einzelbewilligung für die Parkierungserleichterung erteilt werden. Die Gebühr beträgt Fr. 20.–.

Ausserhalb der Fussgängerzone stehen im Gebiet Altstadt 26 öffentliche Strassenparkplätze an der Museggstrasse und am St.-Karli-Quai zur Verfügung. Dauerparkkarten für Anwohnende haben auf diesen Parkplätzen keine Gültigkeit.

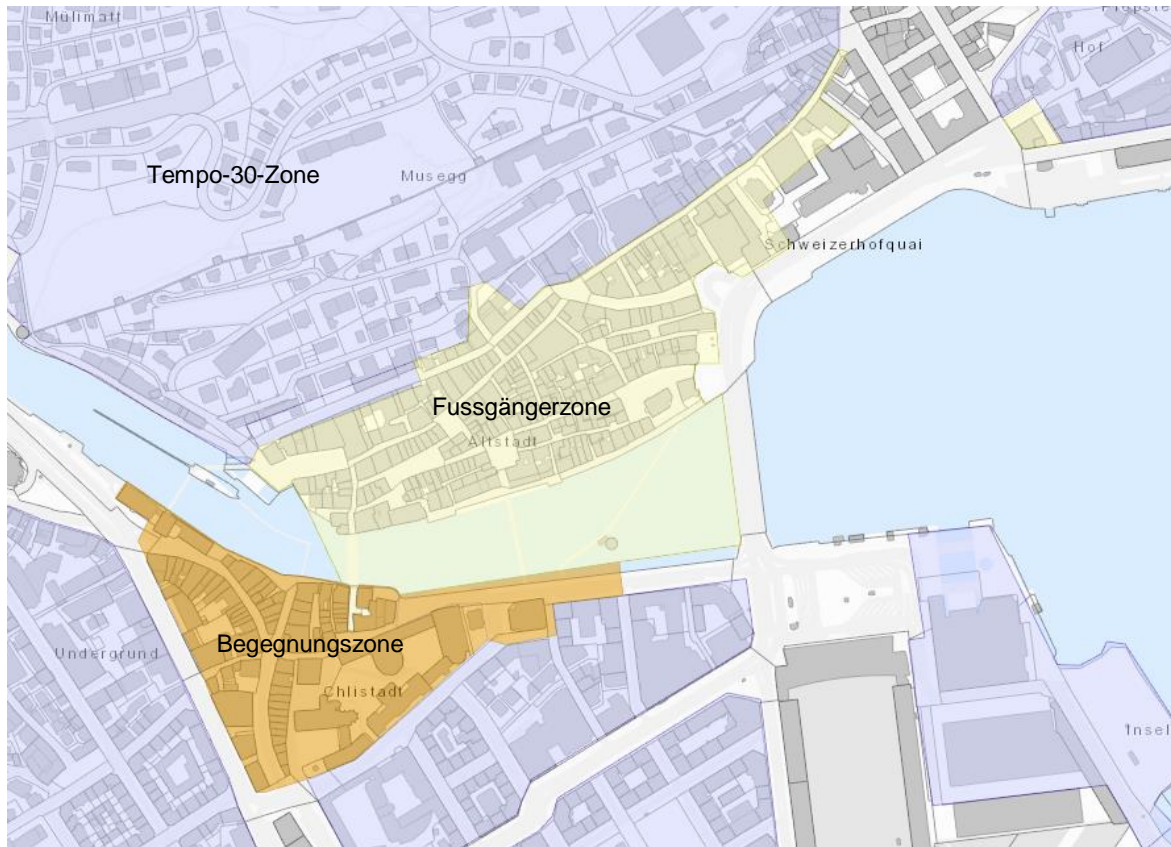


Abb. 12: Übersichtsplan Fussgängerzone Altstadt

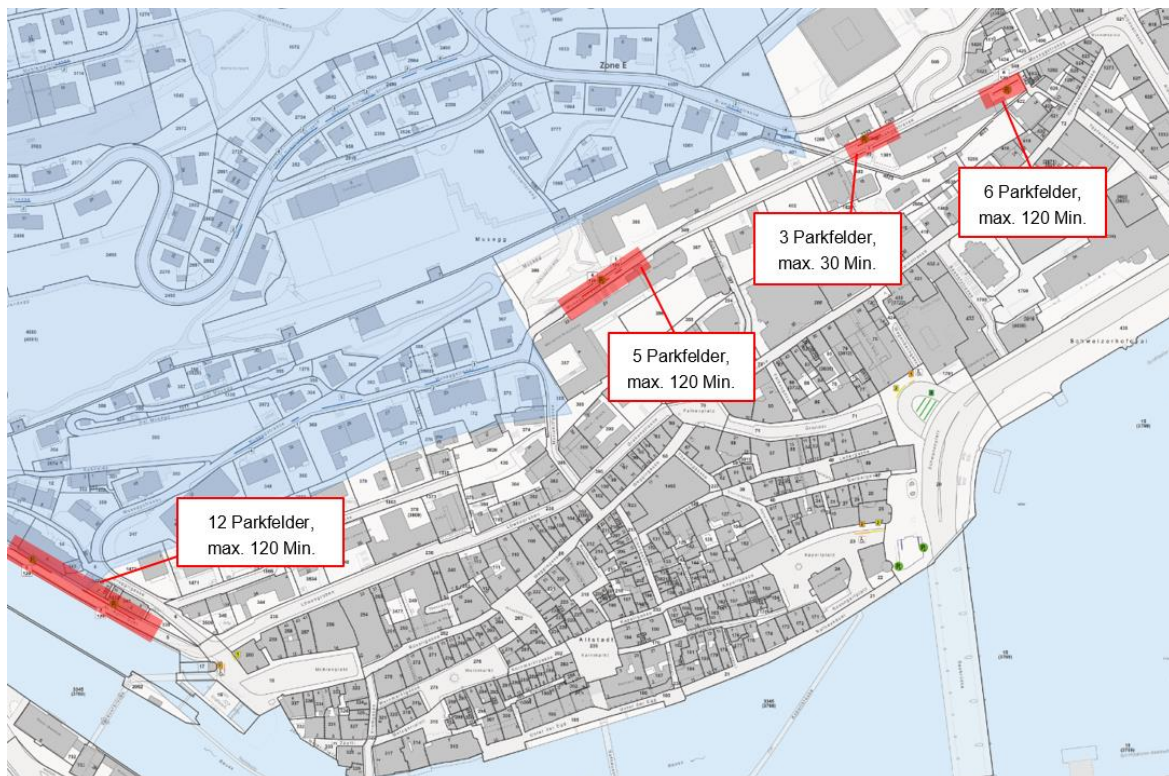


Abb. 13: Aktuelle Parkplatzsituation Altstadt

8.3.2 Herausforderungen

Die touristisch und kulturell bedeutsame Fussgängerzone mit ihren malerischen Plätzen und historischen Fresken wird heute trotz Fahrverbots tagsüber von vielen Fahrzeugen, mit und ohne Ausnahmegewilligung, befahren und als Abstellplatz benutzt. Viele Autofahrende halten sich an die Auflagen, die an die Ausnahmegewilligung geknüpft sind.

Für die Zeit nach 10 Uhr erteilt die Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen aufgrund des Entscheids der Altstadtkommission zirka 1'000 Jahresbewilligungen für die Zufahrt in der Altstadt (ganzjährige Gültigkeit) und auf Basis definierter Ausnahmekriterien zirka 3'900 Einzelzufahrtsbewilligungen für den zeitlich beschränkten privaten oder geschäftlichen Güterumschlag. In entsprechend begründeten Fällen werden jährlich zudem bis zu 1'936 Parkierungsbewilligungen für Handwerks- und Serviceleute erteilt. Das führt dazu, dass insbesondere auf dem Kapellplatz, Kornmarkt, Weinmarkt und Mühlenplatz Fahrzeuge über mehrere Stunden bzw. ganztägig parkiert werden. Eine solche Parkierungserleichterung kostet Fr. 20.– pro Tag und ist damit günstiger als eine Tageskarte für die umliegende Zone (Fr. 35.–). Ausserhalb der Fussgängerzone stehen für Lieferwagen, die für ein Parkhaus oder eine Tiefgarage zu gross sind, nur wenige Parkplätze zur Verfügung. Dies sind vor allem die Parkplätze an der Bahnhofstrasse, am St.-Karli-Quai und an der Museggstrasse, die aber oft durch Fahrzeuge belegt sind, die durchaus in ein Parkhaus weichen könnten. Es besteht ein akuter Engpass an Abstellplätzen für grössere Fahrzeuge, der sich mit der Aufhebung der Parkplätze an der Bahnhofstrasse noch verstärken wird.

Neben den Fahrzeugen der Handwerks- und Serviceleute wird dienstags und samstags im Marktrayon und auf dem Kapellplatz zusätzlich ein Teil der Begleitfahrzeuge der Teilnehmenden des Wochenmarktes parkiert. Marktteilnehmende erhalten hierzu mit der Standplatzbewilligung eine

Ausnahmebewilligung, die bei gleichzeitig stattfindenden Veranstaltungen auf dem Kapellplatz auch für die öffentlichen Strassenparkplätze gültig ist. Ist der Kapellplatz belegt, werden bis zu 22 Parkfelder im Bereich der Winkelried- und der Stadthausstrasse für sie reserviert.

Jede Ausnahmebewilligung wird aus einem bestimmten Grund und zu einem konkreten Zweck erteilt. Dieser wird am Schalter immer abgefragt. Der Grund wird anschliessend auf der Bewilligung vermerkt. Ob der angegebene Grund für die notwendige Zufahrtsbewilligung und das Parkieren aber wirklich eingehalten wird, kann die Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen nicht überprüfen. Sie erstellt die Bewilligungen nach Treu und Glauben. Die Kontrolltätigkeit vor Ort erfolgt durch die Luzerner Polizei, die bei fehlbarem Verhalten Bussen ausstellt. Bei Fahrzeugen mit Ausnahmebewilligung ist es für sie allerdings kaum möglich, fehlbares Verhalten zu ahnden und den Grund für die Erteilung der Ausnahmebewilligung zu überprüfen. Am Schalter kann heute kaum beurteilt werden, ob das Parkbedürfnis aufgrund eines Notfalls (z. B. Piketteinsatz für nicht mehr funktionierende Aufzüge) oder wegen eines normalen, planbaren Reparatursinsatzes besteht und ob das Fahrzeug zwingend vor Ort verfügbar sein muss.

Die Kriterien zur Erteilung von Ausnahmebewilligungen sind nicht in einem Reglement oder einer Verordnung festgelegt, sondern wurden in den Grundzügen durch Verfügungen erlassen. Die wenig leichte Auffindbarkeit der Bewilligungskriterien sowie die Rolle der Altstadtkommission wurden auch schon aufgrund der Interpellation 193, Maria Pilotto und Mario Stübi namens der SP/JUSO-Fraktion vom 10. April 2018: «Fahrverbot Altstadt», im Grosse Stadtrat diskutiert (Protokoll Nr. 26 der Verhandlungen des Grossen Stadtrates von Luzern vom 25. Oktober 2018, S. 75 ff.). Es gilt daher, die Kriterien zur Erteilung von Ausnahmebewilligungen verordnungsweise festzuhalten und näher auszuformulieren. Dasselbe gilt hinsichtlich der Ausnahmebewilligungsgebühren für die Zufahrt zum Güterumschlag. Hingegen braucht es für die Gebühren für die ausnahmsweise erlaubte Parkierung eine entsprechende Ergänzung des Parkkartenreglements. Im Gegensatz zu den Gebühren für den Güterumschlag weisen die Gebühren für die ausnahmsweise erlaubte Parkierung eine Lenkungswirkung auf (siehe dazu § 12 Gebührengesetz vom 14. September 1993 [GebG; SRL Nr. 680]). Im Übrigen sind die bislang erlassenen Verkehrsanordnungen entsprechend anzupassen.

Auch die IG Kapellplatz, welche die Interessen der Bewohnerinnen und Bewohner, Geschäfts- und Gewerbetriebe sowie Hauseigentümerschaften am Kapellplatz vertritt, stellt zu ihrem Bedauern fest, dass der Platz seit vielen Jahren stark übernutzt ist und sein qualitatives Attraktivitätspotenzial nicht ausgeschöpft wird. Ein hindernisfreies Flanieren und Verweilen, besonders an umsatzstarken Samstagen, ist aktuell nicht möglich. Deshalb fordern sie ein weitgehendes Parkierungsverbot für Motorfahrzeuge und Velos sowie strengere Kontrollen.

8.3.3 Regelung in vergleichbaren Städten

Ein Vergleich mit den Städten Baden, Basel, Bern, Schaffhausen, St. Gallen, Winterthur und Zürich zeigt, dass die bewilligungsfreie Güterumschlagszeit in Luzern am kürzesten ist. Je kürzer die bewilligungsfreie Güterumschlagszeit ist, desto mehr Ausnahmebewilligungen müssen tendenziell erteilt werden. Bei sämtlichen verglichenen Städten ist der bewilligungsfreie Güterumschlag am Vormittag mindestens eine Stunde länger möglich als in Luzern. Dennoch wird der Zeitraum in

Luzern (Montag bis Samstag, 6 bis 10 Uhr) von den betroffenen Anspruchsgruppen mehrheitlich als richtig und ausreichend empfunden.

In praktisch allen verglichenen Städten stehen physische Barrieren in Form von (Senk-)Pollern zur Diskussion oder sind bereits im Einsatz. In der Praxis zeigt sich, dass Poller ein wirksames Mittel sind, um nicht legale Zufahrten zu verringern. In Luzern sind durchschnittlich 40 Prozent der Fahrzeuge in der Fussgängerzone ohne Bewilligung unterwegs.

In anderen Städten ist der Umgang mit Ausnahmegewilligungen zum Teil deutlich strikter. So gibt es Städte, die für gewisse Gebiete der Fussgängerzone keine Ausnahmegewilligung zur Zufahrt erteilen (z. B. oberer Teil Altstadt Bern oder Marktgasse in Winterthur). Zufahrten und Parkingerleichterungen ausserhalb der bewilligungsfreien Güterumschlagszeit werden in einigen Städten sehr zurückhaltend und nur mit einem Nachweis (z. B. Auftragsbestätigung) erteilt, dass die Leistung nicht zu anderer Zeit erbracht werden kann. Ausserdem werden in einigen Städten Fehlbehörden durch eine hohe Polizeipräsenz konsequent gebüsst (z. B. St. Gallen) oder regelmässige Schwerpunktkontrollen durchgeführt (z. B. in Zürich).

8.3.4 Massnahmen

Um eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität mit freien Fusswegen und öffentlichen Räumen zu schaffen, soll das Parkregime der Fussgängerzone strikter gehandhabt werden. Für diejenigen Dienstleistungen und Aufgaben, für welche es zwingend ein Fahrzeug in der Fussgängerzone braucht, sollen aber auch weiterhin die Zufahrt gewährleistet bleiben und Abstellmöglichkeiten verfügbar sein. Die Zufahrts- und Parkingerbestimmungen sollen nicht zugunsten oder zulasten einer einzelnen Nutzergruppe angepasst werden, sondern insgesamt eine generelle und alle betreffende Regelschärfung eingeführt werden. Dabei soll auch die Anzahl der nicht berechtigten Fahrzeuge ohne Ausnahmegewilligung reduziert werden. Folgende Massnahmen werden deshalb umgesetzt:

- Schärfung der Bezugsbedingungen für Ausnahmegewilligungen und Erlass einer entsprechenden Verordnung
- Parkplätze für Handwerks- und Serviceleute an der Museggstrasse und am St.-Karli-Quai
- Anpassung der Gebühren für Parkbewilligungen
- Striktere Kontrollen
- Pilotprojekt «Senkpoller Fussgängerzone»

8.3.4.1 Bezugsbedingungen für Ausnahmegewilligungen

In der Fussgängerzone Altstadt gilt das rechtlich angeordnete Fahr- und Parkierungsverbot. Ausgenommen ist der Güterumschlag von Montag bis Samstag zwischen 6 und 10 Uhr. Eine Ausweitung der Zeit für den bewilligungsfreien Güterumschlag wurde am Expertenworkshop am 3. Juli 2019 mit Vertreterinnen und Vertretern u. a. der Wirtschaft, City Vereinigung, IG Kapellplatz, QV Altstadt, Altstadtkommission und Hauseigentümerverband diskutiert. Die bestehende Zeitspanne wurde als richtig interpretiert, und weder Verkürzungen noch Verlängerungen wurden gewünscht. Ausserhalb der bewilligungsfreien Zeit können die Zufahrt in die Fussgängerzone und der Güterumschlag durch das Erteilen einer Ausnahmegewilligung erlaubt werden. Das Parkieren in der Fussgängerzone Altstadt ist nur mit einer Ausnahmegewilligung erlaubt. Für das Erteilen von Aus-

nahmebewilligungen ist die Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen zuständig. Die Ausnahmebewilligungen können mit der aktuell laufenden Umsetzung des Projekts «eABS» (elektronische Ausnahmebewilligungen Strassenverkehr) online bezogen werden. Dabei wird die Bewilligung auf das jeweilige Nummernschild des Fahrzeugs ausgestellt.

Ohne Ausnahmebewilligungen dürfen folgende Nutzergruppen zur Erledigung ihrer Aufgabe / Erbringung ihrer Leistung zu jeder Zeit zu- und wegfahren sowie nötigenfalls parkieren:

- Dienstfahrzeuge der Sanität, Feuerwehr und Polizei im Einsatz
- Fahrten von Postzustelldiensten
- Einsatz- und Notfallfahrzeuge zur Sicherstellung der öffentlichen Versorgung
- Ärzte im Notfalldienst
- Einsatzfahrzeuge der Paketdienste bei unaufschiebbarer Expresslieferung
- Taxi mit gehbehinderten Personen
- Taxi mit auswärtigen Hotelgästen bei Ankunft und Abreise

Ausnahmebewilligungen Güterumschlag:

Grundsätzlich ist der Güterumschlag Montag bis Samstag zwischen 6 und 10 Uhr zu erledigen. Für die übrige Zeit können Ausnahmebewilligungen erteilt werden, wenn der Güterumschlag nicht zu den bewilligungsfreien Zeiten erfolgen kann. Folgende Bewilligungsarten werden dabei unterschieden:

Güterumschlag und Zufahrt			
Bewilligungsart	Bezugsberechtigte	Berechtigung	Gebühr
Jahresbewilligung zum Güterumschlag für Anwohnende	Personen, die in der Fussgängerzone Altstadt wohnen	Berechtigt zur Zu- und Wegfahrt auf direktem Weg zum Wohnsitz zum Güterumschlag. Keine Parkerlaubnis.	Kostenlos
Jahresbewilligung zum Güterumschlag für Geschäftsbetriebe und Zulieferer/Serviceleistungen	Geschäftsbetriebe, Zulieferer und Servicedienste, die ausserhalb der bewilligungsfreien Zeit Güterumschlag in der Fussgängerzone erledigen müssen.	Berechtigt zur Zu- und Wegfahrt auf direktem Weg zum Zielort in der Fussgängerzone zum Güterumschlag. Keine Parkerlaubnis.	Fr. 100.–
Jahresbewilligung zur Zufahrt zum Privatparkplatz	Personen, die in der Fussgängerzone einen privaten Parkplatz haben.	Berechtigt zur Zu- und Wegfahrt auf direktem Weg zum privaten Parkplatz. Keine Parkerlaubnis.	Kostenlos
Einzelausnahmebewilligung zum Güterumschlag	Personen, die einen Güterumschlag in der Fussgängerzone machen müssen und dies nicht während der bewilligungsfreien Zeit können.	Berechtigt zur Zu- und Wegfahrt auf direktem Weg zum Ort des Güterumschlags. Keine Parkerlaubnis.	Fr. 10.–
Jahresbewilligung für Einsatzfahrzeuge im öffentlichen Dienst	Einsatzfahrzeuge im öffentlichen Dienst, die zur Erbringung von Leistungen in die Fussgängerzone Altstadt fahren müssen.	Berechtigt zur Zu- und Wegfahrt auf direktem Weg zum Ort der Leistungserbringung. Parkerlaubnis während der Leistungserbringung vor Ort.	Kostenlos

Tab. 6: Ausnahmebewilligungen Güterumschlag

Gemäss der Rechtsprechung umfasst der Güterumschlag das Ein- oder Ausladen schwerer, sperriger oder grosser Gegenstände, die von Hand nicht über eine längere Strecke getragen werden können. Der Güterumschlag beschränkt sich auf die Zeit des Ein- oder Ausladens. Der Personentransport gilt nicht als Güterumschlag. Viele Angebote und Dienstleistungen in der Fussgängerzone Altstadt sind auf Lieferungen während des gesamten Tages angewiesen (z. B. die Hotellerie, Gastronomie oder das Am-Rhyn-Haus mit diversen Veranstaltungen und Cateringaufträgen). Im Rahmen des Grundlagenkonzepts Citylogistik werden Verbesserungsvorschläge für die Ver- und Entsorgung der Stadt erarbeitet. Die speziellen Anforderungen der Altstadt werden dabei ebenfalls berücksichtigt.

Über die Gesuche für Jahresbewilligungen zur Zufahrt zum privaten Parkplatz in der Altstadt und zum Güterumschlag für Anwohnerinnen und Anwohner, Geschäftsbetriebe und Zulieferer/Service-dienste entscheidet die Altstadtkommission. Die Verlängerungen werden jährlich geprüft und allenfalls für ein weiteres Jahr vorgenommen.

Ausnahmebewilligungen Parkierung:

Grundsätzlich ist das Parkieren in der Fussgängerzone Altstadt nicht erlaubt. In Ausnahmefällen können Einzelausnahmebewilligungen zum Parkieren durch die Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen erteilt werden. Dabei wird künftig derselbe Tarif angewendet wie für den Bezug einer Tagesparkkarte auf öffentlichem Grund. Bei Jahresbewilligungen für Einsatzfahrzeuge im öffentlichen Dienst wird zukünftig zwischen Bewilligungen inklusive und exklusive Fussgängerzone unterschieden. Für einzelne Einsatzfahrzeuge, die in der Fussgängerzone keine Aufgaben erfüllen müssen, wird in der Bewilligung die Zufahrt und das Parkieren in der Sperrzone Altstadt explizit ausgenommen.

Der Bezug der Ausnahmebewilligungen Parkierung ist für folgende Nutzergruppen unter folgenden Bedingungen möglich:

Parkierung			
Bewilligungsart	Bezugsberechtigte	Berechtigung	Gebühr
Einzel Ausnahmebewilligung zur Parkierung	Handwerks- und Serviceleute, die über den Güterumschlag hinausgehend während eines längeren Zeitraums wiederholt zum Fahrzeug müssen.	Berechtigt zur Zu- und Wegfahrt auf direktem Weg zum Ort der Leistungserbringung. Parkerlaubnis während der Leistungserbringung vor Ort.	Fr. 35.–
Begleitfahrzeuge Wochenmarkt	Teilnehmende des Wochenmarktes mit einer gültigen Standplatzbewilligung.	Parkerlaubnis im Marktrayon, auf dem Kapellplatz oder auf einem öffentlichen Strassenparkplatz der Stadt Luzern während der Marktzeiten von 6 bis 13.30 Uhr.	Gebühr in der Standplatzbewilligung enthalten
Begleitfahrzeuge Veranstaltungen	Veranstalter, die für den Auf-/Abbau und Betrieb der Veranstaltung auf öffentlichem Grund auf ihr Fahrzeug angewiesen sind.	Berechtigt zur Zu- und Wegfahrt auf direktem Weg zum Veranstaltungsort. Parkerlaubnis während des Auf- und Abbaus und der Veranstaltung.	Fr. 35.–

Parkierung			
Bewilligungsart	Bezugsberechtigte	Berechtigung	Gebühr
Jahresbewilligung für Einsatzfahrzeuge im öffentlichen Dienst	Einsatzfahrzeuge im öffentlichen Dienst, die zur Erbringung von Leistungen in die Fussgängerzone Altstadt fahren müssen.	Berechtigt zur Zu- und Wegfahrt auf direktem Weg zum Ort der Leistungserbringung. Parkerlaubnis während der Leistungserbringung vor Ort.	Kostenlos

Tab. 7: Ausnahmbewilligungen Parkierung

8.3.4.2 Parkplätze für Handwerks- und Serviceleute

Aus wirtschaftlicher Sicht sind Parkplätze insbesondere für den Einkaufsverkehr und Serviceverkehr (Handwerks- und Serviceleute) anzubieten. Im Zentrum stehen ausreichend Parkplätze in Parkhäusern für den Einkaufsverkehr zur Verfügung. Für Handwerks- und Serviceleute besteht aber bereits heute ein Engpass an verfügbaren Parkplätzen insbesondere für grössere Fahrzeuge, die nicht in ein Parkhaus passen. Mit dem Wegfall der 29 Parkplätze an der Bahnhofstrasse bzw. der gesamthaft 50 Parkplätze im Gebiet der Bahnhofstrasse aufgrund des Projekts «Attraktive Bahnhofstrasse» verschärft sich diese Situation weiter. Deshalb werden für Handwerks- und Serviceleute mit einer Parkbewilligung von Montag bis Freitag von 6 bis 18 Uhr an der Museggstrasse 14 und am St.-Karli-Quai 7 bestehende öffentliche Parkplätze so eingerichtet und signalisiert, dass sie ausschliesslich dem Güterumschlag und dem Parkieren dieser Nutzergruppe vorbehalten sind. Damit erhöht sich die effektive Verfügbarkeit dieser Parkplätze für Handwerks- und Serviceleute. Die Parkplätze liegen in keiner Parkkartenzone, sodass Anwohnerinnen und Anwohner mit Parkkarte nicht betroffen sind. Bei den Parkplätzen am St.-Karli-Quai ist zu berücksichtigen, dass diese im Zusammenhang mit einer geplanten Aufwertung in diesem Raum in naher Zukunft voraussichtlich ersatzlos wegfallen werden. Es handelt sich bei diesen Parkplätzen also um temporäre Handwerks-/Serviceparkplätze.

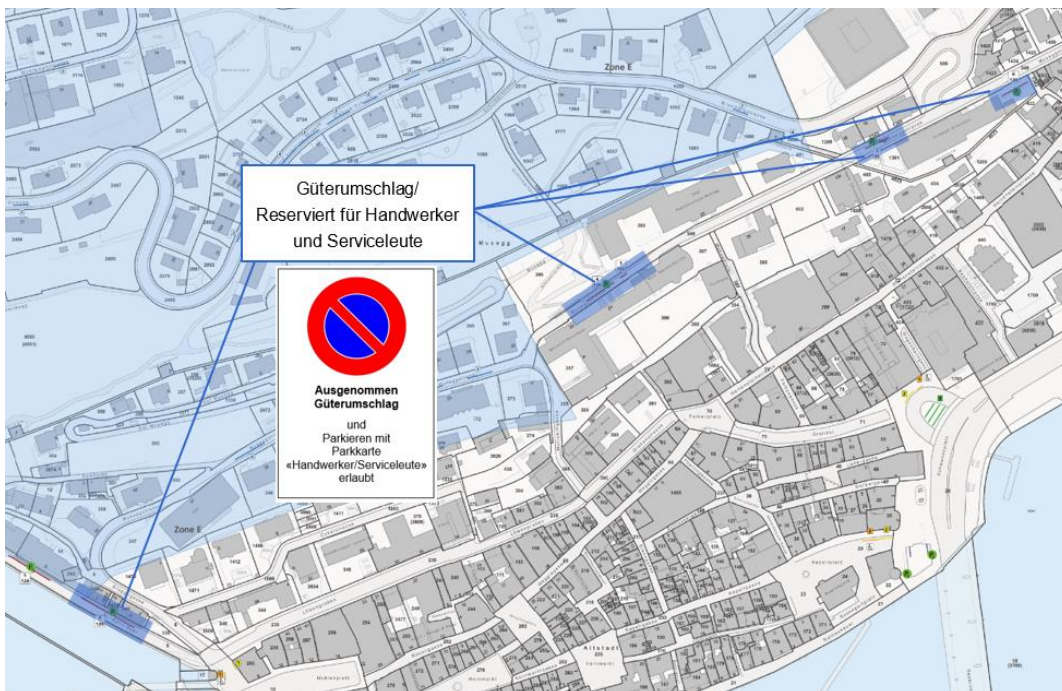


Abb. 14: Parkplätze für Handwerks- und Serviceleute

8.3.4.3 Striktere Kontrollen

Die durch die Luzerner Polizei durchgeführten Kontrollen in der Fussgängerzone Altstadt sollen nachhaltig optimiert werden. Durch die klareren Bedingungen, an die eine Ausnahmegewilligung geknüpft ist, soll die Kontrolle erleichtert werden. Ausserdem sollen in Absprache mit der Polizei vermehrte Kontrollen oder Schwerpunktkontrollen durchgeführt werden. Mit dem Einsatz von Senkpollern, welche die Zufahrt für Personen ohne Bewilligung deutlich erschweren, dürfte die Anzahl zu kontrollierender Fahrzeuge in der Fussgängerzone merklich abnehmen. Dadurch lassen sich gezielte Kontrollen auch im Rahmen von Schwerpunktkontrollen bei der Luzerner Polizei realisieren.

8.3.4.4 Pilotprojekt «Senkpoller Fussgängerzone»

Stichproben in der Fussgängerzone Altstadt im Mai und Juni 2019 haben ergeben, dass ein erheblicher Teil der Fahrzeuge ohne Ausnahmegewilligung in die Fahrverbotszone gefahren ist. An einigen Tagen sind es bis zu 1,7-mal mehr Fahrzeuge ohne Bewilligung als mit Bewilligung. Im Durchschnitt sind rund 40 Prozent aller Fahrzeuge ohne Berechtigung zugefahren. Die meisten Fahrzeuge werden auf dem Weinmarkt/Metzgerrainle, Kapellplatz, Mühlenplatz und Kornmarkt abgestellt. Diese Plätze sind aufgrund ihrer Grösse, der verfügbaren Freiflächen und direkten bzw. kurzen Zufahrtsmöglichkeit besonders attraktiv zum Parkieren.

Poller sind grundsätzlich ein wirksames Mittel, um nicht legalen Durchgangs- und Parkverkehr zu verringern, ohne dabei die Zugänglichkeit für Fussgängerinnen und Fussgänger, Rollstuhl- oder Velofahrende einzuschränken. Die Akzeptanz ist bei den Autofahrenden generell grösser, wenn bauliche Massnahmen die Zufahrt verhindern, als wenn im Nachhinein Bussen beglichen werden müssen oder sie von Kontrollorganen auf ihr Fehlverhalten hingewiesen werden. Versenkbare Poller ermöglichen zudem allen Fahrzeugen mit Berechtigung die Durchfahrt. Dazu wird mit der Zufahrtsgewilligung ein QR-Code generiert, der an einer Bediensäule bei der Einfahrt zur Sperrzone gescannt werden kann. Blaulichorganisationen können die Senkpoller jederzeit über Funk öffnen. Während der bewilligungsfreien Güterumschlagszeit sind die Poller geöffnet. Senkpoller nehmen im Gegensatz zu Schrankenanlagen deutlich weniger Raum ein und sind trotz guter Erkennbarkeit erheblich dezent. Sie sind bereits auf der Allmend, im Friedental und Tribtschenquartier erfolgreich im Einsatz. Die Erfahrungen in anderen Städten haben gezeigt, dass sie unabhängig von der Witterung zuverlässig funktionieren und eine deutliche Verringerung nicht legaler Zufahrten erwirken. Mittlerweile sind Senkpoller und Poller in fast allen grösseren Städten der Schweiz im Einsatz oder in Planung.



Foto: Senkpoller mit Bediensäule

Aus diesen Gründen soll auch in Luzern der Einsatz von Senkpollern im Rahmen eines Pilotprojekts überprüft werden. Es wird keine flächendeckende Abriegelung der Fussgängerzone mit Pollern angestrebt, sondern der gezielte Einsatz einzelner Senkpoller an neuralgischen Zufahrtsachsen, um die Anzahl Fahrzeuge ohne Bewilligung zu reduzieren. Diese sind die Zufahrten auf den

Mühlenplatz sowie den Wein- und Kornmarkt via Reussbrücke und den Kapellplatz. Für diejenigen, die zur Zufahrt in die Fußgängerzone berechtigt sind, lassen sich die Poller absenken. Das System ist mit dem eABS (elektronische Ausnahmegewilligungen Strassenverkehr) verknüpft und erkennt auch das Funksystem der Blaulichtorganisationen. Während der bewilligungsfreien Güterumschlagszeit sind die Poller nicht aktiv und im Boden versenkt. Im Notfall bleibt die Wegfahrt auch nach der bewilligungsfreien Güterumschlagszeit noch via Grendel, Löwengraben oder Museumsplatz möglich. Fehlbare Personen, die die bewilligungsfreie Güterumschlagszeit überziehen oder ohne Bewilligung über die offenen Zufahrtsachsen zufahren, können mit wenig Aufwand mittels Kontrollen durch die Polizei bei den Zufahrtspunkten kontrolliert und gebüsst werden. Das Pilotprojekt soll einerseits Aufschluss darüber geben, ob die technische Umsetzung sich im Alltag bewährt und wie effektiv die Anzahl nicht berechtigter Fahrzeuge reduziert wird. Sollte sich der Betrieb von Senkpollern bewähren, es allerdings zu einer Verlagerung der nicht bewilligten Zu- und Wegfahrten auf den Museumsplatz, Löwengraben oder Grendel kommen, kann eine Ausweitung der Senkpoller auf andere Zufahrtsachsen geprüft werden.

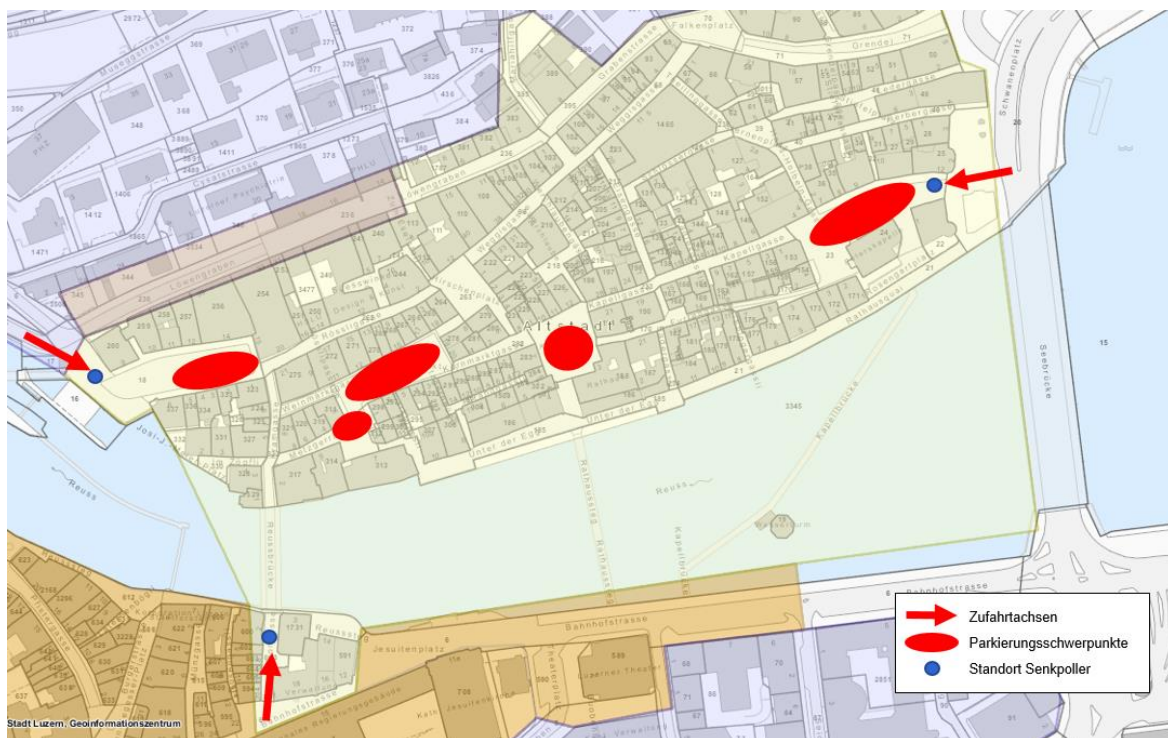


Abb. 15: Übersicht Standorte Senkpoller

Der Einsatz von Senkpollern führt unweigerlich zu Investitions-, Unterhalts- und Betriebskosten. Er hat aber zum Vorteil, dass ein erheblicher Anteil Fahrzeuge, die heute unberechtigt in die Fußgängerzone fahren, an der Zufahrt gehindert wird. Poller sind im Gegensatz zu einer Signaltafel eine physische Barriere. Sie fügen sich gut in den öffentlichen Raum ein und weisen auf die Fußgängerzone hin. Die bewilligungsfreien Güterumschlagszeiten können mit Senkpollern effizient durchgesetzt werden. Auch weiterhin können Zufahrtsbewilligungen, die die Poller mittels QR-Code absenken, online und ohne Gang zum Schalter bezogen werden.

Vorteile	Nachteile
Bis zu durchschnittlich 40 % weniger Fahrzeuge in der Fussgängerzone	Investitions-, Unterhalts- und Betriebskosten
Visuelle Barriere und gut sichtbarer Hinweis auf die Fussgängerzone	Personalaufwand für Betrieb und Unterhalt
Striktere Einhaltung der bewilligungsfreien Güterumschlagszeiten	Evtl. Verlagerung der Fahrten auf die Hertensteinstrasse / den Grendel
Einbindung in das Projekt eABS (Zufahrtsbewilligungen ohne Gang zum Schalter)	Physische Barriere/Baute im öffentlichen Raum



Foto: Senkpoller in Kriens

8.3.4.5 Finanzielle Auswirkungen

Für die Ausarbeitung des Pilotprojekts «Senkpoller Fussgängerzone» fallen einmalige Planungs- und Investitionskosten von rund Fr. 350'000.– und jährliche Betriebskosten für den Unterhalt von rund Fr. 20'000.– an. Die Angleichung der Gebühren für eine Parkierungserleichterung in der Fussgängerzone Altstadt an den Tarif der Tagesparkkarte führt zu Mehreinnahmen von Fr. 39'000.– pro Jahr. Mit dieser Gebührenangleichung können die jährlichen Betriebskosten der Senkpoller mehr als gedeckt werden.

Massnahme	Investition	Betriebskosten/Jahr	Zusätzl. Einnahmen ABS/Jahr
Pilotprojekt «Senkpoller Fussgängerzone»	350'000	20'000	
Gebührenerhöhung Parkierung			39'000

Tab. 8: Finanzielle Auswirkungen Massnahmen Fussgängerzone

Der Stadtrat hat das Ziel, im Zentrum eine hohe Aufenthaltsqualität für alle Nutzergruppen zu schaffen, und wird deshalb das Regime der Fussgängerzone Altstadt strikter handhaben. Die Bezugsbedingungen für Ausnahmegewilligungen zum Güterumschlag und zur Parkierung werden deshalb geschärft und in einer Verordnung erlassen. Um Handwerks- und Serviceleuten eine Parkierungsalternative ausserhalb der Fussgängerzone zur Verfügung zu stellen, werden an der Museggstrasse und am St.-Karli-Quai werktags zwischen 6 und 18 Uhr für diese Nutzergruppen Parkfelder reserviert. Die Gebühren für die Parkierung in der Fussgängerzone werden erhöht und an den Tarif der Tagesparkkarte von Fr. 35.– angeglichen. In Absprache mit der Luzerner Polizei werden die Kontrollen intensiviert. Um den heute beträchtlichen nicht legalen Durchgangs- und Parkverkehr in der Fussgängerzone zu verringern, werden im Rahmen eines Pilotprojekts an drei zentralen Zufahrtorten Senkpoller eingesetzt. Die Zugänglichkeit für Fussgängerinnen und Fussgänger, Rollstuhlfahrende, Velofahrende oder Einsatzfahrzeuge soll dadurch nicht eingeschränkt werden.

8.4 Parkierungsdauer und Flächennutzung Innenstadt

Mit der verbesserten Organisation der Parkflächen in der Innenstadt sollen der Parkraum optimiert, das lokale Gewerbe (Verkaufsstellen und Dienstleistungsangebote) gestärkt und die Innenstadt attraktiver werden. Aktuell herrscht im Zentrum bei den geltenden maximalen Parkdauern zwischen 7 und 19 Uhr eine unübersichtliche Mischung aus 30-, 60- und 120-minütigen Parkplätzen auf engem Raum. Zwischen 19 und 7 Uhr kann im Zentrum mit Ausnahme der Parkplätze auf dem Bahnhofplatz bereits heute einheitlich maximal zwölf Stunden parkiert werden. Wie lange man auf einem Parkfeld tagsüber aber parkieren darf, stellt sich meist erst heraus, wenn man die Parkbedingungen an der Parkuhr liest. Ein einfaches und nachvollziehbares Konzept für die maximale Parkdauer soll den Autofahrenden die Übersicht erleichtern und so auch das lokale Gewerbe attraktivieren. Deshalb werden vermehrt Kurzzeitparkplätze mit einer mehrheitlich maximalen Parkdauer von 60 Minuten während 7 und 19 Uhr für Erledigungen im Quartier geschaffen. Diese Kurzzeitparkplätze sollen nicht durch Fahrzeuge von Dauerparkkartenbesitzenden belegt sein, sondern effektiv dem lokalen Gewerbe und dessen Kundschaft zur Verfügung stehen. Wo Nachfrage besteht, werden auch vereinzelt Güterumschlagsplätze und Abstellplätze für flächeneffiziente Verkehrsmittel geschaffen. Der Betrachtungsperimeter für die Optimierung der Strassenparkplätze liegt im Innenstadtbereich mit den Quartieren Bruch, Kleinstadt, Hirschmatt, Altstadt, Neustadt, Wey und Hof.



Abb. 16: Perimeter Anpassungen Parkierungsdauer und Flächennutzung

Bei allen Anpassungen an den Strassenparkplätzen hinsichtlich Anzahl und erlaubter Parkdauer ist zu berücksichtigen, dass das durch die Parkplätze verursachte Verkehrsaufkommen in der Stadt Luzern gemäss Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität nicht steigen darf. Durch das Schaffen von Kurzzeitparkplätzen von mehrheitlich 60 Minuten wird die Benützungsfrequenz der Parkfelder erhöht und Mehrverkehr erzeugt. Für die Berechnung des Verkehrsaufkommens wird den Parkfeldern je nach maximaler Parkierungsdauer eine potenzielle Anzahl Fahrten pro Stunde zugeordnet. Daraus ergibt sich das spezifische Verkehrspotenzial (SVP). Ein Parkplatz mit einer maximalen Parkierungsdauer von 30 Minuten generiert durchschnittlich potenziell 1,9 Fahrten pro Stunde. Parkplätze mit maximal 60 Minuten generieren potenziell 1,5 und Parkplätze mit maximal 120 Minuten 1,3 Fahrten pro Stunde (Grundlage «Belegung und Verkehrsaufkommen von Parkfeldern in der Stadt Zürich», Schlussbericht vom 30. September 2010, Planungsbüro Jud im Auftrag des Tiefbauamtes der Stadt Zürich). Parkfelder, die mit Dauerparkkarten belegt sind, generieren durchschnittlich potenziell 0,25 Fahrten pro Stunde. Es wird nur die durchschnittliche Rotation der Parkfelder berücksichtigt und nicht der Parksuchverkehr oder Fahrten im Quartier aufgrund von Verkehrsüberlastungen. Für den Vorher-Nachher-Vergleich der Verfügbarkeit der Parkfelder und ob damit potenziell mehr oder weniger Fahrten generiert werden, kann dies aber vernachlässigt werden.

Für den gesamten Innenstadtbereich wurden zuerst die potenziell erzeugten Fahrten der Strassenparkplätze gemäss heutiger Nutzung berechnet und anschliessend die Änderungen bei der Parkierungsdauer, bei den Dauerparkkarten (Einführung der Nachweispflicht über keinen privaten Parkplatz gemäss Kapitel 8.2) und bei der Anzahl Parkplätze berücksichtigt. Insgesamt generieren die Strassenparkplätze im Betrachtungssperimeter unter Berücksichtigung der Dauerparkkarten für Anwohnende heute am Tag potenziell 1'093 Fahrten pro Stunde. Unter Berücksichtigung aller Anpassungen werden zukünftig potenziell 1'109 Fahrten pro Stunde erzeugt. Dass die Anzahl Fahrten aufgrund der Verkürzung der Parkdauer bei zahlreichen Parkplätzen von 120 auf 60 Minuten und des voraussichtlichen Rückgangs der Dauerparkkarten für Anwohnende infolge der Nachweispflicht in den hier relevanten Zonen A und D nicht ansteigt, liegt an der notwendigen Aufhebung von 85 Parkplätzen im Zusammenhang mit den Projekten «Attraktive Bahnhofstrasse» und «Pilatusplatz» sowie einer Massnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an der Bahnhofstrasse, von der fünf Parkplätze betroffen sind. Durch die Reduktion und Vereinheitlichung der maximalen Parkdauer auf 60 Minuten kann der Wegfall der Parkplätze an der Bahnhofstrasse und am Pilatusplatz so kompensiert werden, dass für die Autofahrenden in der Innenstadt die Chance auf einen verfügbaren Strassenparkplatz gleich bleibt.

In den einzelnen Gebieten sieht die Berechnung wie folgt aus (detaillierte tabellarische Darstellung im Anhang 2):

Im **Gebiet Altstadt** führen die Parkplätze am St.-Karli-Quai und an der Museggstrasse aktuell zu potenziell 34 Fahrten pro Stunde. Wird die maximale Parkdauer zwischen 7 und 19 Uhr von 20 auf 60 Minuten reduziert, werden potenziell fünf Fahrten pro Stunde mehr generiert. Allerdings ist diese Zahl zurückhaltend zu berechnen, da eine vermehrte Belegung durch Autos mit Ausnahmebewilligung für Handwerks- und Serviceleute tendenziell zu weniger Fahrten pro Stunde führen wird (Kapitel 8.3 Massnahmen Fussgängerzone Altstadt).

Im **Gebiet Kleinstadt/Neustadt** gibt es heute sehr viele unterschiedliche Parkregimes in Bezug auf die maximal zulässige Parkdauer: 21 Parkplätze haben eine Parkdauer von 30 Minuten, 100 eine solche von 60 Minuten, und auf 56 darf 120 Minuten lang parkiert werden. Die Strassenparkplätze generieren in diesem Gebiet aktuell rund 263 potenzielle Fahrten pro Stunde. Bei einer Anpassung auf mehrheitlich 60 Minuten Parkdauer und unter Berücksichtigung der Aufhebung der Parkplätze im Zusammenhang mit den Projekten «Attraktive Bahnhofstrasse» und «Pilatusplatz» wird zukünftig mit potenziell 145 Fahrten pro Stunde deutlich weniger Verkehr durch die Strassenparkplätze erzeugt. Die Reduktion der maximalen Parkdauer kann die sinkende Verfügbarkeit von Parkplätzen aufgrund des Abbaus leicht kompensieren.

Im **Hirschmattquartier** (Parkkartenzone D) gibt es 543 Strassenparkplätze mit unterschiedlichen maximalen Parkdauern. Bei der Berechnung der Fahrten pro Parkfeld wird berücksichtigt, dass heute durchschnittlich 50 Prozent der Parkplätze von Anwohnerinnen und Anwohnern mit Dauerparkkarten belegt sind, die potenziell deutlich weniger Fahrten generieren. Die Nutzung der Strassenparkplätze ohne Parkkarte generiert potenziell 368, diejenige mit Parkkarte 68 Fahrten pro Stunde. Durch die Anpassungen der 120-Minuten-Parkplätze im nördlichen Hirschmattquartier auf 60 Minuten und den erwarteten Rückgang bei den Dauerparkkarten für Anwohnende um 10 Prozent aufgrund der Einführung der Nachweispflicht steigt das Verkehrspotenzial für das gesamte Gebiet von 436 auf 516 Fahrten pro Stunde.

Im **Bruchquartier** (Parkkartenzone A) sind heute rund 70 Prozent der Strassenparkplätze von Anwohnerinnen und Anwohnern mit Dauerparkkarten besetzt, die potenziell 68 Fahrten pro Stunde generieren. Das Verkehrspotenzial der übrigen 30 Prozent liegt bei 153 pro Stunde. Durch die Vereinheitlichung der maximalen Parkdauer an der Bruchstrasse auf 60 Minuten und den erwarteten Rückgang bei den Dauerparkkarten um 10 Prozent generieren die ohne Parkkarten genutzten Parkplätze potenziell 212 Fahrten pro Stunde. Das Verkehrspotenzial der Dauerparkkarten für Anwohnende sinkt auf 58 Fahrten pro Stunde. Gesamtheitlich steigt das Verkehrspotenzial durch die Anpassungen ganz leicht von 221 auf 271 Fahrten pro Stunde.

Im **Gebiet Wey/Hof** führen die Strassenparkplätze heute zu 139 potenziellen Fahrten pro Stunde. Mit der Vereinheitlichung der Parkdauer von 120 auf 60 Minuten steigt das Potenzial für Fahrten leicht an. Durch die notwendige Aufhebung einzelner Parkfelder an der Stadthofstrasse aus Gründen der Verkehrssicherheit bleibt das Verkehrspotenzial aber nahezu gleich bzw. sinkt leicht auf 138 Fahrten pro Stunde.

Betrachtet man den **gesamten Innenstadtbereich**, steigt das Verkehrspotenzial mit der verbesserten Organisation der Parkplätze nicht an. Berücksichtigt sind bei den Berechnungen die Vereinheitlichung der maximalen Parkdauer auf mehrheitlich 60 Minuten, der Parkplatzabbau in den Projekten «Attraktive Bahnhofstrasse» und «Pilatusplatz», die bereits geplante Aufhebung von fünf Parkfeldern aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Rückgang der Dauerparkkartennutzung durch Anwohnerinnen und Anwohner in den Zonen A und D um 10 Prozent. Tritt künftig ein konkreter Bedarf an Güterumschlagsfeldern auf, kann es punktuell zu weiteren Anpassungen kommen. Ebenso ist es möglich, dass Abstellplätze für flächeneffiziente Verkehrsmittel zulasten einzelner Parkfelder geschaffen werden.

Für die Anpassung der maximalen Parkdauer und der Parkgebühren (Kapitel 8.1) müssen die Parkuhren neu programmiert und die Beschriftung an jeder betroffenen Parkuhr erneuert werden. Es entstehen einmalige Aufwendungen in Höhe von rund Fr. 50'000.–.

Für Autofahrende werden mit den Anpassungen die Nutzungsbedingungen der Strassenparkplätze transparenter und einfacher. Die Verfügbarkeit der Strassenparkplätze wird verbessert und das lokale Gewerbe gestärkt. Sollte die Einführung der Nachweispflicht für Dauerparkkarten von Anwohnerinnen und Anwohnern jedoch nicht zu einer Reduktion von mindestens 10 Prozent in den Zonen A und D führen, werden weitere Massnahmen geprüft, um die Dauerbelegung der Kurzzeitparkplätze zu verringern. Eine Gebührenerhöhung der Dauerparkkarten für Anwohnende in den Zonen A und D wäre aufgrund der geringen Preissensibilität bei den Nutzenden nicht wirklich zielführend. Eine räumliche Verkleinerung der Zone D bzw. eine Ausweitung der parkkartenfreien Zone «Kleinstadt» wäre deshalb als weiterführende Massnahme zu prüfen, damit die Strassenparkplätze im Zentrum auch wirklich dem lokalen Gewerbe und für Erledigungen im Quartier zur Verfügung stehen.

Mit der verbesserten Organisation der Parkflächen in der Innenstadt sollen der Parkraum optimiert, das lokale Gewerbe gestärkt und die Innenstadt attraktiver werden. Deshalb werden vermehrt Kurzzeitparkplätze mit einer mehrheitlich maximalen Parkdauer von 60 Minuten zwischen 7 und 19 Uhr für Erledigungen im Quartier geschaffen. Diese Kurzzeitparkplätze sollen nicht durch Fahrzeuge von Dauerparkkartenbesitzenden belegt sein, sondern effektiv dem lokalen Gewerbe und dessen Kundschaft zur Verfügung stehen. Dazu trägt die Einführung der Nachweispflicht über keinen privaten Parkplatz in der Wohnliegenschaft (Kapitel 8.2) bei. In der Gesamtbetrachtung aller Anpassungen an den Strassenparkplätzen steigt das durch die Parkplätze verursachte Verkehrsaufkommen nicht an, womit die Vorgaben des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität eingehalten werden.

8.5 Umgang mit Carsharingparkplätzen auf öffentlichem Grund

Carsharing ist das gemeinschaftliche Nutzen eines oder mehrerer Autos meist im Rahmen einer Genossenschaft. Mitglieder können kurzzeitig nach Bedarf und Verfügbarkeit ein Fahrzeug anmieten, ohne dabei im Besitz eines eigenen Autos zu sein. Das Teilen von Fahrzeugen führt grundsätzlich zu einer Reduktion von Parkraum und zu einer höheren Auslastung gegenüber dem privaten Personenwagen. Zudem wird das Carsharingauto bewusster eingesetzt und häufig mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert.

In der Stadt Luzern wird das Carsharing bereits im Rahmen der Möglichkeiten gefördert. Den Bedürfnissen der Carsharinganbieter bei der Vermietung von Parkplätzen aus dem Finanz- und dem Verwaltungsvermögen wird eine Vorzugsstellung eingeräumt. Aktuell gibt es einige Carsharingparkplätze der Firma Mobility in der Stadt. Eine grosse Mehrheit davon befindet sich auf privaten Grundstücken, einige wurden auf städtischem Grund erstellt und sind dort ausschliesslich für die Autos der Firma Mobility reserviert. Carsharingparkplätze dürfen im öffentlichen Strassenraum nicht zur Verfügung gestellt werden, da eine Parkierregelung, die Privaten eine bevorzugte Rechtsstellung einräumt, dem verfassungsmässigen Grundsatz der Rechtsgleichheit widerspricht. Zudem lässt auch das Strassenverkehrsgesetz des Bundes keine Reservation von Parkplätzen für einzelne spezifische Nutzerinnen oder Nutzer zu. In einzelnen und begründeten Ausnahmefällen wurde aber in der Vergangenheit öffentlicher Grund punktuell zugunsten von Carsharinganbietern entwidmet. Da solche Parkplätze nicht mehr zum öffentlichen Strassenraum gehören, kann das Recht zur Benützung an Private übertragen werden. Grundvoraussetzung für diesen Vorgang ist jedoch, dass ein eindeutiges öffentliches Interesse besteht. Im Normalfall lehnt die Stadt Luzern solche Begehren nämlich durchwegs ab. Carsharing stellt nur einen Sonderfall dar, weil die Stadt Luzern den Nutzwert für die Förderung der kombinierten Mobilität und damit für die Reduktion der Verkehrs- und Umweltbelastung anerkennt. Der beschriebene Vorgang muss aber weiterhin ein äusserst restriktiv angewandter Ausnahmefall bleiben, der nur infrage kommen darf, wenn Massnahmen auf privatem Grund nicht möglich sind. Damit die Förderung von Carsharing als im öffentlichen Interesse liegend akzeptiert werden kann, sollte der Anbieter nicht gewinnorientiert wirtschaften.

Zurzeit besteht seitens Mobility oder anderen Anbietern kein Bedarf an zusätzlichen Parkplätzen im öffentlichen Raum. Teilweise werden sogar Mobilityparkplätze auf privatem Grund aufgrund fehlender Nachfrage aufgegeben. Grundsätzlich ist das Teilen von Autos ökonomisch und ökologisch sinnvoll und sollte gegenüber dem Autobesitz von Einzelpersonen gefördert werden. Denn jedes Auto, ob es fährt oder nicht, ist eine Belastung für die Umwelt und hat einen hohen Flächenverbrauch. Das Schaffen von Anreizen, um das Teilen eines Autos dem eigenen Besitz gegenüber zu bevorzugen, sollte allerdings nicht über das Bereitstellen öffentlicher Parkfelder auf Vorrat erfolgen. Bei Bedarf an Carsharingparkplätzen im öffentlichen Raum kann das Einrichten zusätzlicher Parkfelder aber jeweils unter Vorbehalt der oben beschriebenen rechtlichen Grundsätze geprüft werden.

Im Unterschied zum klassischen Carsharing, bei dem man ein Fahrzeug an einem festgelegten Ort abholt und zurückgibt, können beim Free-Floating-Carsharing die frei im Stadtbereich parkierten Fahrzeuge kurzfristig über eine App oder das Internet gesucht und reserviert werden. In Basel ist

dieses «Catch-a-Car-Angebot» bereits im Einsatz. Im gesamten Stadtgebiet stehen Autos zum Teilen zur Verfügung. Am Zielort, der innerhalb des festgelegten Gebiets liegen muss, stellen die Kundinnen und Kunden die Fahrzeuge auf Parkplätzen ab, für welche die Dauerparkkarte für Anwohnende gilt. Für diese Parkplatzlösung zahlt die Firma eine pauschale Abgeltung an die Stadt Basel. Aufgrund der Erfahrungen aus dem Ausland geht man davon aus, dass im Schnitt weniger als 5 Kilometer pro Fahrt mit solchen Free-Floating-Angeboten zurückgelegt werden. Das Angebot wird also aufgrund der zahlreichen Abstellmöglichkeiten insbesondere für Kurzstrecken innerhalb der Stadtgrenzen genutzt und steigert die Attraktivität des Autofahrens in Städten. Ein solches Angebot ist mit der Mobilitätsstrategie und den Energie- und Klimazielen der Stadt Luzern nicht vereinbar. Das im Vergleich zu Basel flächenmässig deutlich kleinere Stadtgebiet von Luzern ist sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und verfügt über ein gutes Velo- und Fussverkehrsnetz. Insbesondere für die kurzen Wege in der Stadt werden der ÖV und der Veloverkehr gefördert. Ähnlich wie das Angebot «Catch-a-Car» in Basel stehen in Luzern zahlreiche Leihvelos der Firma Nextbike in einem engmaschigen Abstellnetz bereit. Die Leihvelos werden von der Bevölkerung intensiv genutzt. Ausserdem hat die Stadt Luzern den Einsatz von Lastenvelos mittels einer Anschubfinanzierung des E-Cargo-Bike-Sharing «carvelo2go» unterstützt. Mit der Entwicklung und Verbreitung neuer Veloformen, dem Elektroantrieb und Sharing-Modellen entstehen klima- und flächenschonende Fortbewegungsmodelle auf Basis eines «Sharings» für den innerstädtischen Verkehr. Deshalb verzichtet die Stadt Luzern auf die Einrichtung bzw. Bewilligung eines Free-Floating-Carsharingangebots.

Das Teilen von privaten Parkplätzen durch private Anbieter wird im Kapitel 9.4 vertieft.

Die Stadt Luzern fördert das Carsharing im Rahmen der Möglichkeiten und hat zur Einrichtung von Carsharingparkplätzen sogar vereinzelt öffentlichen Grund entwidmet. Bei steigendem Bedarf werden weitere Carsharingparkplätze geschaffen. Unter Einhaltung der Ziele gemäss geltender Mobilitätsstrategie wird kein Free-Floating-Carsharing in der Stadt Luzern eingeführt. Dies würde innerstädtische Kurzstrecken mit dem Auto fördern.

8.6 Umgang mit Elektroladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund

Elektroautos sind langsam auf dem Vormarsch. Es wird erwartet, dass der Anteil Elektroautos in den nächsten Jahren voraussichtlich zunehmen wird. Viele Entwicklungsfaktoren sind aber auch noch ungewiss. Im Rahmen des «Konzepts Autoparkierung» stellt sich die Frage, ob und wie sich die Stadt Luzern auf die anzunehmende Verbreitung der Elektroautos und die damit womöglich verbundene steigende Nachfrage nach Ladeinfrastrukturen vorbereiten soll. Insbesondere geht es um das Bereitstellen von Elektroladeinfrastruktur an den Strassenparkplätzen für Anwohnerinnen und Anwohner ohne privaten Parkplatz.

Der Marktanteil der Elektrofahrzeuge am Neuwagenmarkt ist in den letzten Jahren weltweit stark angestiegen. Mit dem Inkrafttreten des Abkommens von Paris müssen die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor deutlich zurückgehen. In der EU gilt ab 2021 der neue Zielwert von 95 g CO₂/km für neu zugelassene Personenwagen. Infolgedessen wird das geltende CO₂-Gesetz in der Schweiz für den Zeitraum von 2021 bis 2030 totalrevidiert. In der Schweiz wird die bescheidene Modellpalette der Elektrofahrzeuge und die noch nicht flächendeckende Ladeinfrastruktur in den nächsten Jahren ein Hindernis für die Elektromobilität darstellen. Im EBP-Hintergrundbericht vom 5. März 2018 «Szenarien der Elektromobilität in der Schweiz – Update 2018» werden verschiedene Entwicklungsszenarien aufgezeigt. Das Szenario «Business as usual» berücksichtigt die weitere Verschärfung der Emissionsvorschriften für neue Personenwagen, wobei die Schweiz die Vorschriften der EU (neuer Zielwert 95 g CO₂/km im Jahr 2021) übernimmt. In diesem Szenario ist davon auszugehen, dass 2035 rund 20 Prozent der neuen Personenwagen Elektroautos sind. Andere Szenarien, die von einer aktiven Förderung von Elektroautos und Anreizinstrumenten ausgehen, prognostizieren einen noch deutlicheren Anstieg des Anteils Elektroautos in der Schweiz.

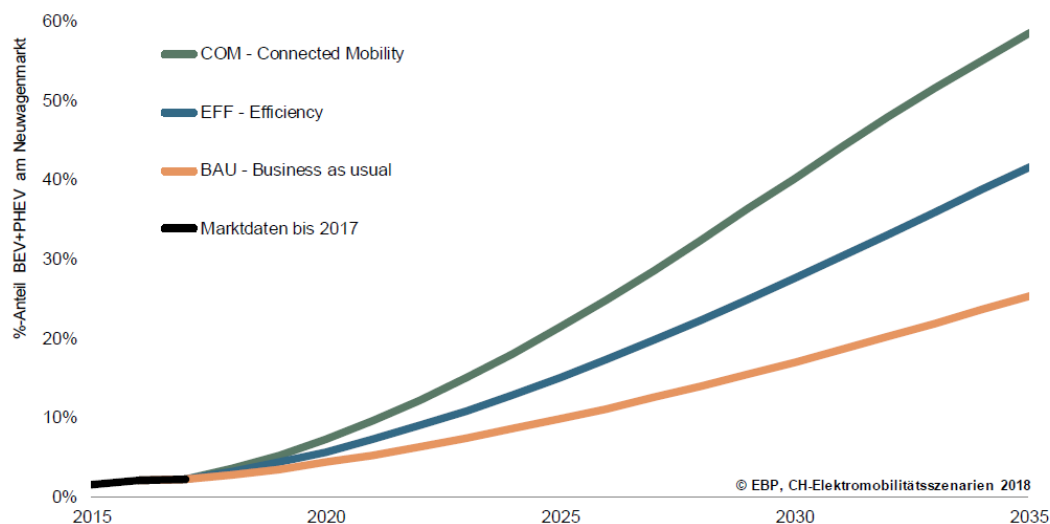


Abb. 17: Anteil der Elektrofahrzeuge am Neuwagenmarkt in der Schweiz bis 2035

Mit einer steigenden Anzahl Elektrofahrzeuge wird ihr Einfluss auf die Stromnetzqualität und Netzstabilität zunehmen. Elektroautos können heute einerseits an Schnellladestationen innerhalb kürzester Zeit (zirka 20–30 Minuten) oder andererseits langsam geladen werden. Langsame Ladun-

gen werden je nach Ladeinfrastrukturverfügbarkeit zu Hause, bei der Arbeit, bei Freizeiteinrichtungen oder Einkaufsmöglichkeiten getätigt. Langsames Laden während der Nacht, wenn ausreichend Zeit und Energie zur Verfügung steht, belastet das Stromnetz weniger, hilft Lastspitzen zu vermeiden und schont das Budget dank der Niedertarifenergie. Schnellladestationen führen zu Lastspitzen im Stromnetz und beeinflussen die Netzstabilität. Grundsätzlich ist in der Schweiz überall elektrische Energie vorhanden. Aber auch gut ausgebaute Netze können ihre Belastungsgrenzen erreichen, wenn beispielsweise 10 Prozent aller immatrikulierten Fahrzeuge Elektrofahrzeuge sein werden und mit hohen Ladeströmen zu Spitzenlastzeiten aufladen möchten. Deshalb ist aktuell das langsame Laden während der Standzeit des Autos, in der Regel nachts, zu bevorzugen.

Das Bundesamt für Umwelt hat am 4. Oktober 2018 eine neue Studie zu den Umweltaspekten verschiedener Antriebsarten von Personenwagen veröffentlicht («Aktualisierung Umweltaspekte von Elektroautos», treeze Ltd). Die Studie berücksichtigt die Herstellung und die Entsorgung des Fahrzeugs und wesentlicher Komponenten (insbesondere die Batterie bei Elektroautos), die Bereitstellung des Treibstoffs bzw. des Stroms, die Emissionen beim Fahren sowie Bau, Unterhalt und Rückbau der Strasseninfrastruktur. Bezogen auf die Gesamtumweltbelastung werden Erdgas-, Benzin- und Hybridfahrzeuge leicht besser bewertet als Elektrofahrzeuge, Dieselfahrzeuge hingegen wesentlich schlechter. Beim Elektroantrieb sind die Produktions- und Entsorgungsbedingungen der Batterie (Schwermetallemissionen) und des Fahrstroms (Treibhausgasemissionen und radioaktive Abfälle) relevant. Beim Dieselantrieb schlagen insbesondere die hohen Luftschadstoffemissionen negativ zu Buche. Bezüglich der Treibhausgasemissionen schliessen alle fossilen Antriebskonzepte (Benzin, Diesel, Gas, Hybrid) deutlich schlechter ab als der Elektroantrieb. Sowohl bezüglich Gesamtumweltbelastung als auch bezüglich Treibhausgasemissionen ist das Fahrzeuggewicht relevanter als die Antriebstechnologie.

Nebst der globalen ist auch die lokale Sicht legitim. Auf Stadtgebiet hat der Elektroantrieb die beste Umweltbilanz. Die Lärmbelastung ist deutlich tiefer, und die motorischen Schadstoffemissionen (Stickoxide, Russ) fallen ganz weg. Aber die enorme Beschleunigung, zu der Elektroautos fähig sind, führt zu höherem Verschleiss der Fahrbahn und der Reifen und damit zu entsprechend höheren Feinstaubemissionen. Im Stadtverkehr ist zudem die hohe Beschleunigung der Elektroautos für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende ein Risiko. Und auch das Elektroauto verbraucht wie die Benzin- oder Dieselfahrzeuge kostbare Verkehrsfläche. Die Stadt Luzern verfolgt mit der Mobilitätsstrategie das Ziel, in Zukunft mehr Mobilität auf gleicher Fläche zu ermöglichen. Deshalb sollen primär flächeneffiziente Verkehrsmittel genutzt werden. Die Ladeinfrastruktur an öffentlichen Strassenparkplätzen würde den öffentlichen Grund zusätzlich beanspruchen und ein Hindernis für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie eine relevante Einschränkung für übergeordnete Nutzungen und Grossevents (beispielsweise Fasnachtsumzüge) darstellen. Das Stadtbild würde sich deutlich verändern, und auf dem ohnehin schon engen Raum im Stadtzentrum würden Ladestationen an Strassenparkplätzen kostbare Fläche einnehmen. Auch wenn das Elektroauto lokal fast keine Emissionen produziert und zu einer besseren Luftqualität beiträgt, darf nicht ignoriert werden, dass die Förderung der Rohstoffe Lithium und Kobalt problematisch ist und in den Förderländern (insbesondere Chile und Kongo) schwere Umweltschäden verursacht.

Die Stadt Luzern unterstützt bislang im Rahmen ihrer Möglichkeiten die Bestrebungen privater Anbieter beispielsweise bei der Erstellung eines Elektrotankstellennetzes. So wurden gemeinsam

mit ewl und der CKW vor einigen Jahren im Lido drei und auf der Allmend zwei Parkfelder auf öffentlichem Grund mit Schnellladeinfrastruktur für Elektroautos ausgestattet. Die Auslastung ist seit der Inbetriebnahme eher mässig. In den Parkhäusern der Stadt gibt es weitere Parkplätze mit Ladeinfrastruktur. Es stellt sich die grundsätzliche Frage, ob das Einrichten von Stationen zum langsamen Laden auf öffentlichem Grund ermöglicht werden soll, unabhängig von der organisatorischen Frage, ob die Ladestationen durch die öffentliche Hand oder Private betrieben werden würden. Tankstellen für Verbrennungsmotoren befinden sich ausschliesslich auf privatem Grund, wobei die Tankvorgänge dort auch nur wenige Minuten dauern. Bei den Elektrofahrzeugen findet besonders im Batterie- und Ladebereich noch eine beachtliche technische Entwicklung statt, die nur schwierig vorhersehbar ist. Beispielsweise sollen die Fahrzeuge zukünftig so geladen werden, dass die Netzqualität durch die dezentrale Energiespeicherung und batteriegepufferte Schnellladestationen verbessert wird. Ausserdem sind Ansätze zum Akkutausch vorhanden, bei denen Teile des Akkus an Tankstellen gegen volle Akkus getauscht werden können. Bauliche Massnahmen im Voraus für die Einrichtung möglicher zukünftiger Ladeinfrastruktur bei Strassenparkplätzen umzusetzen (beispielsweise das Legen von Leerrohren bei Strassenbauprojekten), ist aufgrund der heute kaum vorhersehbaren technologischen Entwicklung mit erheblichen Unsicherheiten und Risiken verbunden. Das Einrichten von öffentlichen Strassenparkplätzen für das netzentlastende, langsame Laden wäre für Anwohnerinnen und Anwohner nicht nur ein Anreiz zum Kauf eines Elektroautos. Es wäre auch ein Anreiz, die Autos auf den Strassenparkplätzen abzustellen und zu laden und nicht in erster Linie auf privatem Grund.

Die zukünftige Entwicklung der Antriebstechnologien im Allgemeinen und der einzelnen Ladeformen im Speziellen ist heute nicht vorhersehbar und mit vielen Unsicherheiten verbunden. Eine seriöse Planung bzw. bauliche Vorbereitung für Ladeinfrastruktur an Strassenparkplätzen primär für langsame Ladevorgänge durch Anwohnerinnen und Anwohner ist deshalb zum heutigen Zeitpunkt nicht realisierbar. Die Industrie forscht und entwickelt intensiv entsprechende Lademöglichkeiten auch für Autofahrende ohne privaten Parkplatz oder Autofahrende, die weite Distanzen zurücklegen. Der Marktanteil der Elektroautos wird primär durch die Industrie und nicht durch das Angebot an Ladeinfrastruktur beeinflusst. Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund an Strassenparkplätzen würde über den Gemeingebrauch hinausgehen und den immer knapper werdenden Freiraum im Stadtzentrum weiter eingrenzen. Mit der Mobilitätsstrategie sollen flächeneffiziente Verkehrsmittel gefördert werden, und das «Konzept Autoparkierung» verfolgt den grundsätzlichen Ansatz, dass der Parkplatzbedarf von Anwohnerinnen und Anwohnern primär auf privatem Grund abgedeckt werden soll. Aus diesen Gründen wird zum aktuellen Zeitpunkt das Einrichten und die Planung einer zukünftigen Einrichtung von Ladeinfrastruktur an Strassenparkplätzen nicht weiterverfolgt. Die Entwicklung der Elektromobilität soll durch die Stadt Luzern aber nicht behindert werden. Bestrebungen Privater oder Dritter zur Einrichtung von Ladeinfrastruktur werden deshalb weiterhin nach Möglichkeit unterstützt. Bei steigender Nachfrage prüft die Stadt Luzern, ob das Angebot an Ladestationen auf den städtischen Parkierungsanlagen weiter ausgebaut wird.

Die Stadt Luzern fördert die Elektromobilität im Rahmen der Möglichkeiten und unter Einhaltung der Ziele gemäss geltender Mobilitätsstrategie. Auf den städtischen Parkieranlagen Allmend und Lido sind seit einigen Jahren fünf Elektroladestationen für Autos verfügbar, die bei steigender Nachfrage ausgebaut werden. Ladestationen an den Strassenparkplätzen für Anwohnerinnen und Anwohner werden nicht bereitgestellt, da sich die Stadt Luzern für attraktive öffentliche Räume und die Deckung des privaten Parkplatzbedarfs auf privatem Grund einsetzt. Private Bestrebungen zum Aufbau eines Ladenetzes werden aber weiterhin unterstützt.

8.7 Digitalisierung im Bereich Strassenparkierung

Der Stadtrat hat in der Gemeindestrategie 2019–2028 einen Schwerpunkt im Bereich Digitalisierung gesetzt («Digitale Transformation vorantreiben: Leitsatz: Die Stadt Luzern ist in der Schweiz im Bereich der digitalen Transformation wegweisend»). Die parlamentarischen Vorstösse im Bereich Digitalisierung aus den Jahren 2016 (Marco Müller und Laurin Murer namens der G/JG-Fraktion vom 15. Dezember 2016: «Luzern soll Smart City werden») und 2017 (Laurin Murer und Christov Rolla namens der G/JG-Fraktion, Daniel Furrer und Mario Stübi namens der SP/JUSO-Fraktion sowie Fabian Reinhard und Peter With vom 20. Februar 2017: «Win-win mit Open Government Data», Marco Müller und Laurin Murer namens der G/JG-Fraktion und Judith Wyrsch namens der GLP-Fraktion vom 30. Mai 2017: «Digitale Strategie») zeigen, dass die Stadtverwaltung gefordert ist, ihre Kernaufgaben in einer zunehmend digitalisierten Umgebung zu sichern und einen Mehrwert für Bevölkerung und Wirtschaft zu erzielen. Im Mai 2019 verabschiedete das Parlament mit einem Bericht und Antrag die Digitalisierungsstrategie der Stadt Luzern (B+A 1/2019: «Stadt Luzern digital»). Sie konzentriert sich auf die Fokusbereiche «E-Government», «Open Government Data», «Smart City» sowie «Work Smart» und konkretisiert den in der Gemeindestrategie 2019–2028 enthaltenen Schwerpunkt zur digitalen Transformation.

Im Bereich Smart City birgt die digitale Transformation das Potenzial, die Standortattraktivität urbaner Räume zu steigern. Mit dem Einsatz entsprechender Technologien kann ein effizienterer, ökonomischerer und ökologischerer Umgang mit Ressourcen u. a. in den Bereichen Transport, Energie und Kommunikation erreicht werden. Smart-City-Projekte können die Erreichung der Ziele aus der städtischen Gemeindestrategie und dem Legislaturprogramm unterstützen, insbesondere in den Bereichen Mobilität, Umwelt und Energie (durch die Erhöhung der Ressourceneffizienz). Sie tragen zur Steigerung der Arbeits- und Lebensqualität für die Bevölkerung und im Tourismus bei. Eine proaktive und innovative Umsetzung von Smart-City-Projekten ist eine Chance für die Stadt Luzern, Standortvorteile gegenüber anderen Städten und der Agglomeration in diesem Bereich zu erreichen.

Im Bereich der Autoparkierung sind die technologischen Entwicklungen vielfältig und zum Teil weit fortgeschritten. Mit digitalen Lösungen kann das Mobilitätsverhalten beeinflusst und der Energieverbrauch gelenkt bzw. gesenkt werden, beispielsweise durch eine aktive Steuerung der Parktarife. Digitale Parkuhren, Parkplatzsensoren, Bezahlssysteme, Apps und Webseiten für Autofahrende sowie Verwaltungssysteme für Städte und Gemeinden sind Werkzeuge, um relevante Parkdaten zu sammeln, zu verarbeiten und Steuerungsmassnahmen zu ergreifen. Mit neuen Technologien können Echtzeitdaten über die Nutzung von Parkplätzen erfasst werden. Entscheidend für das Parkmanagement der Strassenparkplätze sind Indikatoren wie Fluktuationsrate, Belegungsrate, durchschnittliche Parkdauer und Zahlungsrate. Heute werden diese Daten nur bei Bedarf und in einem aufwendigen Verfahren punktuell und händisch erhoben. Rückschlüsse auf das Parkverhalten und Entwicklungen lassen sich so aber nicht ziehen.

8.7.1 Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Luzern

In der Stadt Luzern sind heute insgesamt 275 Parkuhren auf öffentlichem Grund im Einsatz. Davon sind 248 Sammelparkuhren, an denen nach Eingabe der Parkfeldnummer mit Münz gezahlt werden kann. An den 27 Zentralen Parkuhren kann zum Teil neben Münz auch mit Kreditkarte gezahlt

werden. Bei den zentralen Parkuhren wird ein Ticket ausgegeben, das sichtbar hinter die Fahrzeugscheibe gelegt werden muss. Sowohl die Sammelparkuhren mit der Eingabe der Parkfeldnummer als auch die zentralen Parkuhren mit Ticketausgabe sind heute geschlossene analoge Umgebungen, die systemtechnisch nicht mit digitalen Bezahlmöglichkeiten oder Bewilligungen kompatibel sind. Sie können aber durch elektronische Bezahlmöglichkeiten ergänzt werden, erhöhen dann allerdings den Kontrollaufwand.

Die Parkuhren werden regelmässig gewartet und bei Bedarf repariert. Aufgrund festgelegter Touren werden die Parkuhren durch einen externen Dienstleister kontinuierlich geleert. Das Münz wird dabei pro Parkuhr bzw. pro Leerungsgebiet in Geldbeutel verpackt, bei der Bank abgeliefert, durch diese gezählt und verbucht. Nach den Leerungen der Parkuhren erhält die Stadt Luzern eine tabellarische Übersicht zu den Umsätzen gemäss Parkuhrauszug, Bank und Kreditkartenfirma. Anschliessend findet im Tiefbauamt ein Abgleich zwischen dem verbuchten Geldbetrag und dem gemäss Parkuhrbeleg vorhandenen Betrag statt. Das Abgleichen dieser Statistiken ist aufwendig und gibt nur bedingt Auskunft zur effektiven Belegung, Schwankungen und Fluktuation.

Für den Betrieb und Unterhalt der Parkuhren (ohne Schrankenanlagen im Lido und auf der Allmend) fallen heute folgende Kosten an:

Beschreibung	Kosten/Jahr
Verbrauchsmaterial (Strom, Tickets, Parkscheine)	7'000
Servicevertrag Wartung Sammelparkuhren	95'000
Servicevertrag Wartung Zentrale Parkuhren	13'000
Servicevertrag Entleerung	196'000
Bargeldverarbeitung	39'000
Interner Aufwand Überprüfung Finanzen/Statistik	60'000
Total	410'000

Tab. 9: Betriebs- und Unterhaltskosten Parkierung

Mit den Digitalisierungsmassnahmen soll sich die Stadt Luzern im Rahmen der Digitalisierungsstrategie auch im Parkierungsbereich zu einer Smart City entwickeln. Ziel ist es

- ein systematisches Parkplatzmanagement zu ermöglichen,
- Informationen und statistische Datengrundlagen zum Verhalten und zur Nutzung des Parkraums zu erhalten,
- die Parkplatzkontrollen zu vereinfachen und die Zahlungsmoral zu verbessern,
- die administrativen Aufgaben hinsichtlich Verarbeitung der Parkgebühren, Controlling und Ausnahmebewilligungserteilung zu vereinfachen und
- einen Mehrwert für Autofahrende zu schaffen.

Um die genannten Ziele zu erreichen, wurden bereits und werden in den nächsten Jahren unterschiedlichste Massnahmen umgesetzt:

8.7.1.1 Digitale Bezahlmöglichkeiten

Digitale Bezahlmöglichkeiten sind bereits national und international weit verbreitet und werden auch vermehrt von den Autofahrenden gefordert. Mittlerweile stehen auf dem Markt unterschiedliche Anbieterlösungen für digitale Bezahlvorgänge bei Parkgebühren zur Verfügung. Die Lösungen basieren auf Apps und Webseitenformaten, die eine einfache Nutzung von gebührenpflichtigen Parkplätzen aller Art und unabhängig vom Hersteller der Parkuhren ermöglichen. Die Autofahrenden müssen nicht mehr zur Parkuhr gehen, sondern werden aufgrund ihres GPS-Standorts am Parkfeld direkt der entsprechenden Parkzone zugeordnet und können so den geforderten Tarif über ihr Smartphone bezahlen. Dabei geben sie das Kennzeichen des Fahrzeugs an. Das Bedienen einer Parkuhr vor Ort, das mühsame Zusammensuchen von Münz und der Ticketausdruck fallen damit weg. Der oder die Nutzende zahlt die Parkgebühr ausserdem für die effektive Parkdauer. Die Vollzugskontrolle erfolgt effizient und elektronisch mithilfe einer App, die die Kennzeichen scannt und sofort den aktuellen Bezahlstatus anzeigt.

Durch ein digitales Bezahlungssystem kann die Bargeldverarbeitung deutlich reduziert werden. Die damit eingesparten Kosten halten sich mit der Gebühr für die digitalen Transaktionen die Waage, sodass keine Mehrkosten entstehen. Es fallen praktisch keine Zusatzinvestitionen an, lediglich für das Anbringen von Informationsklebern an den Parkuhren und andere Kommunikationsmassnahmen. Sollten Parkuhren einmal defekt sein, steht mit der digitalen Bezahloption eine Bezahlalternative zur Verfügung. Die Möglichkeit, die Parkgebühr an einer Parkuhr ohne Smartphone zu entrichten, muss trotz Digitalisierung auch in vielen Jahren noch gegeben sein. Die Anzahl der Parkuhren kann aber langfristig deutlich reduziert werden, was zu erheblichen Einsparungen führt. Parkuhren mit Kartenzahlungsfunktion sind im Vergleich zur digitalen Bezahlmöglichkeit in der Anschaffung und im Betrieb sehr kostenintensiv und werden deshalb von vielen Städten nur an Orten mit hohen Parktarifen oder Parkierungsanlagen mit Schranke eingesetzt.

In einem ersten Schritt wurde in der Stadt Luzern bereits eine digitale Bezahlmöglichkeit an Parkuhren eingeführt. Mit dem digitalen Bezahlmittel Twint können Autofahrende seit Oktober 2019 an jeder städtischen Parkuhr ihre Parkgebühr begleichen. Scannt die Nutzerin oder der Nutzer mit der App den QR-Code an der Parkuhr, kann das Fahrzeugkennzeichen eingegeben und die Parkdauer ausgewählt werden. Die Bezahlung der Parkgebühr erfolgt über das hinterlegte Zahlungsmittel in der App. Die bezahlte Parkzeit kann jederzeit vorzeitig abgebrochen werden, und der Differenzbetrag wird via App zurückerstattet. Die Twint-App ist eine reine Bezahl-App und verfügt über keine anderen Dienstleistungen wie Standortauswahl oder Tarifzonenzuordnung aufgrund der GPS-Position. Die Stadt Luzern erhält eine monatliche Abrechnung des Dienstleistungsanbieters und bezahlt für die Datenaufbereitung im Portal und in der Kontroll-App sowie für das Controlling und Handling 4,5 Prozent der mit Twint bezahlten Parkgebühren. Das digitale Bezahlungssystem funktioniert störungsfrei und ermöglicht im webbasierten Verwaltungssystem anonymisierte Auswertungen zur durchschnittlichen Belegungsdauer der einzelnen Parkierungsbereiche. Bislang war es nur möglich, den durchschnittlichen Jahresumsatz der einzelnen Parkuhren zu ermitteln, Rückschlüsse auf die Parkierungsdauer und Belegungen waren und sind über die bestehenden Parkuhren nicht möglich. Die Kontrolle erfolgt durch die Luzerner Polizei, indem sie mit einer Kontroll-App die Kennzeichen der parkierten Fahrzeuge scannt und auf ihrem Gerät direkt sieht, ob das Fahrzeug mit Twint bezahlt hat oder nicht. Das System speichert den Bezahlvorgang mit Zeitangabe und Kennzeichen für 24 Stunden, sodass ein unerlaubtes Nachzahlen leicht erkannt und geahndet werden

kann. Es werden nur die Kennzeichen erfasst. Für die Stadt Luzern sind die Kennzeichen zu keiner Zeit sichtbar und immer anonymisiert. Die Vorgaben des Datenschutzes werden eingehalten.

Es gibt heute neben dem digitalen Bezahlmittel Twint zahlreiche App-Dienstleister, die eine solche Bezahlfunktion anbieten. In den unterschiedlichen Städten sind deshalb unterschiedliche App-Anbieter im Einsatz. Ein solch heterogenes Angebot ist aus Sicht der Autofahrenden, die sich in unterschiedlichen Städten und Gemeinden bewegen, nicht zweckmässig. Aus Nutzersicht ist es attraktiver, wenn an allen Orten mit derselben präferierten App gezahlt werden kann. Aus rechtlicher Sicht müsste ein solches App-Bezahlsystem zudem ausgeschrieben werden. Zürich hat dies in einem aufwendigen Verfahren getan, mit dem Ergebnis, neu drei Anbieter an ihren Parkuhren zuzulassen. Das Problem für die Autofahrenden und Gemeinden wurde bereits vor Jahren in anderen Ländern erkannt. So wurden «unabhängige» Metaanbieter ins Leben gerufen, die alle App-Dienstleister in einem Back-End-System, an der Parkuhr und in einer Kontroll-App integrieren. In den Niederlanden hat diese Funktion der Staat übernommen, in Deutschland haben sich die App-Anbietenden zu einem Verein zusammengeschlossen. Ein solcher Metaanbieter soll auch in der Schweiz entstehen. Die Stadt Luzern hat mit Twint ein digitales Bezahlmittel als Alternative zum Münz an Parkuhren eingerichtet, das in der ganzen Schweiz als Zahlungsmittel im Einsatz ist. Auf eine kostenintensive Ausschreibung, um einen oder mehrere weitere private Zahlungsanbieter an den Parkuhren zuzulassen, wird momentan verzichtet. Im Sinne der Smart-Parking-Entwicklung ist es erstrebenswert, dass es auch in der Schweiz für die Vielzahl der digitalen Bezahl-App-Anbietenden einen Metaanbieter geben wird. Sollte es einen Metaanbieter geben, der alle privaten Anbieter integriert und damit die freie Wahl zwischen allen Anbietern ermöglicht, wird die Stadt Luzern dieses Angebot überprüfen und gegebenenfalls einführen.

8.7.1.2 Digitale Ausnahmewilligungen

Ein digitales Bezahl- und Bezugssystem wird aktuell auch auf Ausnahmewilligungen und Parkkarten (Dauerparkkarten, Parkkarten für Handwerks- und Serviceleute, Hotelgastparkkarten usw.) ausgeweitet. Dadurch wird der Bezug von Parkkarten deutlich vereinfacht, ohne die Bezugsbedingungen zu vernachlässigen. Der Kunde oder die Kundin muss nicht mehr für jede Parkkarte oder Ausnahmewilligung während der eingeschränkten Öffnungszeiten an den Schalter der Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen gehen. Nach der Onlineregistration wird die Anmeldung durch die Stadt Luzern freigegeben, und anschliessend können die berechtigten Parkkarten eigenständig online oder über die App bezogen werden. Die Bewilligung wird dabei mit dem Fahrzeugkennzeichen verknüpft. Der Rechnungslauf und das Risiko liegen beim digitalen Anbieter, sodass die Stadtverwaltung vom aufwendigen Controlling und diversen Administrativaufgaben befreit ist. Zudem sind umfangreiche statistische Auswertungen über anwenderfreundliche und einfach zu bedienende Applikationen möglich. Das Hinterlegen einer Papierbewilligung hinter der Frontscheibe fällt damit weg und vereinfacht die Kontrolle für das Vollzugsorgan. Dieses muss nur die Kennzeichen scannen und sieht direkt, ob für das entsprechende Fahrzeug eine Ausnahmewilligung besteht oder die Parkgebühr anderweitig beglichen wurde. Bussen und nachfolgende aufwendige Einspracheverfahren aufgrund unleserlicher Parkkarten, die beispielsweise hinter der Scheibe verrutscht sind, werden dadurch verhindert. Die Digitalisierung der Dauerparkkarten hat in anderen Schweizer Städten bereits stattgefunden. In St. Gallen ist das beschriebene System

bereits seit 5 Jahren erfolgreich im Einsatz und hat zu einer deutlichen Entlastung des Schalterbetriebs sowie der Administration geführt. Ein entsprechendes Projekt ist bei der Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen bereits in der Umsetzung.

8.7.1.3 Digitale Parkuhren

Das digitale Bezahl- und Bewilligungsangebot führt dazu, dass die Polizei alle digitalen Zahlungen mittels Kennzeichen-Scan kontrollieren muss. In Kombination mit den bestehenden Parkuhren in der Stadt Luzern erhöht sich der Kontrollaufwand dadurch, dass die Parkuhren mit dem digitalen System nicht verknüpft sind, und die Zahlungen an den Parkuhren müssen direkt an der jeweiligen Parkuhr bzw. das Parkticket hinter der Frontscheibe kontrolliert werden. Aus diesem Grund sollen die bestehenden Parkuhren durch moderne digitale Parkuhren ersetzt werden. Die neuen Parkuhren erfassen weder die Parkfeldnummer noch geben sie ein Ticket aus, sondern die Kundin oder der Kunde gibt an der Parkuhr das Autokennzeichen ein. Die Information über die Zahlung an der Uhr wird in Echtzeit an dasselbe Kontrollportal übertragen, in dem die digitalen Zahlungen und Bewilligungen erfasst sind. Für die Kontrolle muss die Polizei nicht mehr zur Parkuhr gehen, sondern scannt ausschliesslich die Kennzeichen der Fahrzeuge. Dabei sieht sie auf dem Kontrollgerät, ob die Gebühr über die Parkuhr oder digital bezahlt wurde bzw. ob eine Ausnahmewilligung vorliegt. Sie erkennt ausserdem, ob einzelne Nutzende unerlaubte Nachzahlungen am selben Standort getätigt haben. Dadurch wird die Kontrolle einfacher und effizienter. Der Effizienzgewinn ermöglicht mehr Kontrollen im selben Zeitraum als bisher, was zu einer Verbesserung der Zahlungsmoral führt. Für die Datenübertragung der digitalen Parkuhr fallen jährliche Betriebsgebühren an, die aber grösstenteils durch ein optimiertes Leerungs- und Unterhaltsmanagement wettgemacht werden können. Eine erste digitale Parkuhr in Luzern wird bereits seit Ende 2018 am Löwengraben getestet. Die Erfahrungen mit diesem neuen System zeigen, dass die Bedienung für die Autofahrenden unproblematisch ist, die Kontrolle ohne Gang zur Parkuhr vereinfacht wird und zudem Statistiken, beispielsweise zu Belegungsfrequenzen, jederzeit einfach erstellt werden können. Analog zur digitalen Bezahlmöglichkeit werden die Datenschutzbestimmungen eingehalten. Es werden keine Daten zweckentfremdet oder an Dritte weitergegeben. Die Stadt Luzern kann zu keiner Zeit Kennzeichen einsehen. Auch die Kontrollorgane können nicht aktiv nach Kennzeichen suchen, und die von ihnen gescannten Kennzeichen sind im Falle von Einsprachen nur für 6 Monate in ihrer Kontrollhistorie ersichtlich.

Die bestehenden Parkuhren der Stadt Luzern können in folgende Kategorien unterteilt werden:

Parkuhrtyp	Bedienart	Zahlart	Name	Anzahl	System	Lebensende
SPU Digital	Kennzeicheneingabe	Münz	TOMeco	1	Solar	zirka 2040
SPU	Parkfeldeingabe	Münz	TOM	245	Solar	2026–2028
ZPU	Ticketausdruck	Münz, Kreditkarte	Strada	10	Solar	2030
ZPU	Ticketausdruck	Münz	Aura	19	Strom	2025
ZPU	Ticketausdruck	Münz	Accent	4	Strom	2020

SPU = Sammelparkuhr, ZPU = zentrale Parkuhr, Lebensende = Ende der Betriebs- und Reparaturunterstützung seitens Hersteller

Tab. 10: Parkuhren Stadt Luzern

Eine digitale Sammelparkuhr «TOMeco», die mit den Smart-Parking-Lösungen kompatibel ist und voraussichtlich bis 2040 unterhalten und betrieben werden kann, ist am Löwengraben im Einsatz. Die übrigen 245 Sammelparkuhren «TOM» werden seit 2019 nicht mehr verkauft. Sie können spätestens 2028 nicht mehr sicher betrieben werden, da keine Ersatzteile mehr verfügbar sein werden. Bis spätestens 2028 müssen diese Parkuhren ersetzt sein. Die zehn zentralen Parkuhren «Strada» sind an publikumsintensiven Orten mit ausländischen Gästen im Einsatz, beispielsweise im Lido und an einigen Carparkplätzen. Diese Parkuhren sind aufgrund ihrer Materialverarbeitung, der Ticketausgabe und des Kreditkartenterminals sehr störungsanfällig. Ihre Lebensdauer wird unter Berücksichtigung zahlreicher Wartungsaufwände seitens Hersteller bis ins Jahr 2030 geschätzt. Dennoch sollten diese Parkuhren in den nächsten Jahren ebenfalls durch digitale Parkuhren ersetzt werden. Die 23 zentralen Parkuhren «Accent» und «Aura» sind bis 2020 bzw. 2025 zwingend zu ersetzen, da Ersatzteile ab dann nicht mehr verfügbar sind.

Die meisten bestehenden Parkuhren müssen somit aufgrund ihrer natürlichen Lebensdauer in den nächsten Jahren ohnehin ersetzt werden. Die heute unterschiedlichen Parkuhrtypen der Sammelparkuhren und zentralen Parkuhren sollen durch digitale Parkuhren ersetzt werden, die alle einheitlich zu bedienen sind und über das Prinzip der Kennzeicheneingabe funktionieren. Folgende Vorteile können dadurch erreicht werden:

- In der Stadt Luzern wird die Bedienung der Parkuhren mit der flächendeckenden Kennzeicheneingabe vereinheitlicht und damit für Autofahrende vereinfacht.
- Es wird kein Stromanschluss mehr benötigt, da alle neuen Parkuhren solarbetrieben sind.
- Die Ticketausgabe entfällt, was einerseits den Unterhalt vereinfacht, andererseits den Benützenden den Gang zurück zum parkierten Fahrzeug erspart.
- Die Kontrolle für das Vollzugsorgan erfolgt bei allen Parkplätzen und für alle Nutzungsarten über den Kennzeichenscan (Effizienzsteigerung).
- Das nicht erlaubte Nachzahlen kann durch das Vollzugsorgan bei einer Kontrolle digital nachgewiesen werden.
- Die Leerungen der Parkuhren können aufgrund der Anzeige des Münzfüllstands im Managementtool effizient geplant werden.
- Es sind insgesamt weniger Parkuhren als bisher notwendig, da pro Parkuhr unendlich viele Kennzeichen erfasst werden können.

Dadurch, dass die digitalen Parkuhren mit Kennzeicheneingabe eine unbegrenzte Anzahl an Kennzeichen erfassen können, kann die Anzahl der Parkuhren insgesamt deutlich reduziert werden. Die bestehenden 245 Sammelparkuhren im Stadtzentrum sind auf maximal zehn Parkfelder beschränkt, sodass für einen Abschnitt mit beispielsweise elf Parkfeldern heute zwei Parkuhren gestellt und unterhalten werden. Insgesamt können mindestens 50 Parkuhren eingespart werden, ohne dass es zu Einschränkungen für Autofahrende kommt. Die Betriebs- und Unterhaltskosten werden neben den Investitionskosten so deutlich minimiert. Der Ersatz der Parkuhren muss gemäss den rechtlichen Vorgaben zum Vergaberecht öffentlich ausgeschrieben werden.

8.7.1.4 Parkfeldsensoren

Parkfeldsensoren werden eingesetzt, um den Suchverkehr mittels öffentlicher Belegungsanzeige zu minimieren, die Kontrollen zu verbessern, das Parkverhalten zu analysieren und daraufhin die Parkgebühren so anzupassen, dass der Suchverkehr wiederum minimiert wird.

Die Stadt Luzern verfügt bereits seit einigen Jahren über ein Parkleitsystem. Auf fest installierten, elektronischen Anzeigetafeln und auf einer Webseite werden basierend auf den Belegungsdaten der Parkierungsanlagen und Parkhäuser der Stadt die freien Parkplätze in Echtzeit angezeigt. Dieses Leitsystem funktioniert bei den geschlossenen Parkierungsanlagen mit geregelter Ein- und Ausfahrt sehr zuverlässig. Dies führt zu einer effizienteren Parkplatznutzung und einer Minimierung des Suchverkehrs. Der Vorteil dabei ist, dass die Autofahrenden primär in grössere Parkierungsanlagen und nicht auf Strassenparkplätze in den einzelnen Zentrumsquartieren geleitet werden. Die Konzentration der Parkplatznutzung in Parkhäusern ist im gesamten Zentrumsbereich sinnvoll, um den Strassenraum zu entlasten und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu verbessern.

Im Bereich der Strassenparkierung sind in Luzern bislang noch keine Parkfeldsensoren im Einsatz. Mit der Umsetzung des Car-Parkleitsystems wurden aber alle Carparkfelder mit Sensoren ausgestattet. Die Belegungsdaten werden zur Lenkung der Cars sowie für statistische Auswertungen aufbereitet. Die Erfahrungen haben gezeigt, dass der Einsatz von Sensoren vor allem bei Parkierungsanlagen bzw. Sammelparkplätzen mit mehreren Parkfeldern sinnvoll ist, da die Genauigkeit der Sensoren aktuell bei nur zirka 90 Prozent liegt. Das Car-Parkleitsystem lenkt die Fahrzeuge unter Berücksichtigung weiterer Parameter, wie Position und Verkehrsaufkommen, auf die Carparkplätze mit mehr als einem freien Parkfeld. Dadurch können Ungenauigkeiten der Sensoren ausgeglichen werden. Die Belegungsrate der Strassenparkplätze im Zentrum liegt bei gut 90 Prozent, sodass immer nur vereinzelte Parkfelder in einem Gebiet für eine kurze Zeit frei sind. Die schnelle Rotation der Parkfeldnutzungen, die durch das Einrichten von vermehrten Kurzzeitparkplätzen noch verstärkt wird, zusammen mit einer gewissen Ungenauigkeit der Sensordaten würde keinen wesentlichen Beitrag zur Verringerung des Suchverkehrs im Quartier leisten. Ausserdem können die Strassenparkplätze nicht reserviert werden bzw. nur mit einem erheblichen Aufwand wie beispielsweise Pollern auf jedem Parkfeld. Es besteht insbesondere bei einer hohen Auslastung der Parkplätze die Gefahr, dass der Parkplatz nicht mehr frei ist, bis man bei ihm angelangt ist. Ein solches Leitsystem würde zudem auf die Strassenparkplätze aufmerksam machen und könnte den Suchverkehr in den Quartieren dadurch noch verstärken. Neben den Investitionskosten für die Anschaffung der Sensoren und das flächendeckende Kommunikationsnetzwerk inklusive Gateways fallen zudem Betriebskosten für die Datenübertragung und Unterhaltskosten für Batterien und Wartung an.

Die statistischen Belegungsdaten, die durch die Sensoren erhoben werden, sind zwar für ein gesamtheitliches Parkplatzmanagement und die Verkehrsplanung interessant. Sie können aber auch durch den Einsatz digitaler Parkuhren erhoben werden. Dies mit der Einschränkung, dass nur die bezahlten Belegungen erfasst werden. Bei den Sensoren kommt aber auch eine Ungenauigkeit von rund 10 Prozent hinzu, die gemäss Pilotprojekt in St. Gallen bei den Seitenparkplätzen (welche in Luzern fast ausschliesslich am Strassenrand im Einsatz sind) zum Teil noch deutlich höher ausfällt. Rein für statistische Auswertungen ist der Einsatz von Bodensensoren beim Einsatz von digitalen Parkuhren deshalb nicht notwendig.

Die Belegungsdaten der Bodensensoren könnten in Kombination mit digitalen Parkuhren in Echtzeit so ausgewertet werden, dass die Kontrollen durch die Polizei optimiert werden. Ein Abgleich der Belegungsanzeige mit der Anzahl bezahlter Parkvorgänge in Echtzeit kann Aufschluss darüber geben, wo Parkgebühren nicht bezahlt werden. Wird eine solche Differenz im System erkannt,

kann durch eine umgehende Vor-Ort-Kontrolle eventuelles Fehlverhalten gebüsst werden. Das Kontrollsystem der Luzerner Polizei basiert heute auf Erfahrungswerten und erfolgt aufgrund aktueller Einsätze, Ereignisse sowie Personalverfügbarkeit. Um vom Einsatz der Parkfeldsensoren und digitalen Parkuhren so zu profitieren, dass das Kontrollsystem darauf ausgerichtet werden kann, bräuchte es eine gesamthafte Änderung der Einsatzplanung sowie Anpassungen bei der Ressourcenplanung der Luzerner Polizei. Kontrollpersonen müssten über eine zentrale Stelle geleitet werden und sich unabhängig von anderen Aufgaben schnell im gesamten Stadtgebiet bewegen können. Eine solche Anpassung ist bei der Luzerner Polizei im Moment nicht geplant. Dieses Kontrollmanagement ist sehr aufwendig und personalintensiv. Unter Berücksichtigung der Ungenauigkeit der Bodensensoren ist der Einsatz eines solchen Systems in der Stadt Luzern nicht verhältnismässig.

Mithilfe von Belegungssensoren kann durch eine dynamische Gestaltung der Parkgebühren die Verfügbarkeit der Strassenparkplätze erhöht werden. Diesen Ansatz verfolgt San Francisco, um nicht nur über die Echtzeitanzeige der Belegungen die Nachfrage zu steuern. Es wurde definiert, dass in jedem Block immer 15 Prozent der Parkfelder frei sein sollen, um den Suchverkehr und das Parkieren in zweiter Reihe zu verhindern. Mit der Auswertung der Sensordaten wird die prozentuale Belegung für jeden Wochentag und jede Tageszeit geprüft. In Blocks, in denen weniger als 15 Prozent der Parkplätze frei sind, wird die Parkgebühr monatlich Schritt für Schritt so lange erhöht, bis die Nachfrage abnimmt und unter 85 Prozent sinkt. In Blocks, in denen mehr als 15 Prozent der Parkplätze frei sind, wird die Parkgebühr monatlich Schritt für Schritt so lange gesenkt, bis die Nachfrage auf eine Belegung von 85 Prozent steigt. Das führt zu einem nachfragegerechten Preis der Parkplätze, aber auch zu ganz unterschiedlichen Parktarifen, die je nach Standort, Wochentag und Tageszeit variieren. Ein solches Parkplatzmanagement ist sehr aufwendig zu betreiben und führt zu einem permanenten Justieren der Parkgebühren. Es lohnt sich primär für Städte mit einem erheblichen Anteil an Strassenparkplätzen, grösseren Gebieten mit Strassenparkplätzen und unterschiedlichen Nutzungsstrukturen, wenigen Parkierungsanlagen bzw. Parkhäusern sowie akuten Parkplatzengpässen an einzelnen Strassenabschnitten kombiniert mit ungenutzten Parkplätzen im näheren Umfeld.

Wegen der genannten Gründe ist es aus städtischer Sicht nicht erstrebenswert, die einzelnen Strassenparkplätze im Zentrum mit Parkfeldsensoren auszustatten. Die Stadt Luzern wird sich aber weiterhin für ein funktionierendes Parkleitsystem einsetzen, das die Parkplätze der Parkierungsanlagen integriert und digital verfügbar macht, und sie wird das Parkleitsystem für die Carparkplätze weiter optimieren.

8.7.2 Finanzielle Auswirkungen der Smart-Parking-Massnahmen

Parkuhren

Die Ersatzbeschaffung der digitalen Parkuhren für die bestehenden Sammelparkuhren und zentralen Parkuhren, die in den nächsten Jahren ohnehin ersetzt werden müssen, beträgt total rund 1,6 Mio. Franken. Die Anschaffung wird öffentlich ausgeschrieben und bedingt eine Begleitung durch eine interne Projektleitung.

Zahlungsart	Anzahl	Anschaffungs-kosten	Installations-kosten	Jährliche Betriebskosten	Interne Projektleitung
Münz	215	1'340'000	80'000	40'000	30'000
Münz, Kreditkarte	10	125'000	25'000	2'000	
Total		1'465'000	105'000	42'000	30'000

Tab. 11: Ausschreibungskosten Parkuhren

Durch den Systemwechsel auf einheitliche digitale Parkuhren mit Kennzeicheneingabe und die geringere Anzahl notwendiger Parkuhren können Einsparungen in der Anschaffung, im Betrieb und Unterhalt sowie beim Material für Ticketausgaben von einmalig Fr. 312'000.– und jährlich Fr. 31'300.– erreicht werden.

Beschreibung	Einmalige Kosteneinsparung	Jährliche Kosteneinsparung
Parkuhren	312'000	
Betrieb und Unterhalt		19'300
Verbrauchsmaterial		12'000
Total	312'000	31'300

Tab. 12: Kosteneinsparungen Optimierung Parkuhren

Digitales Bezahlen

Für das Bezahlen der Parkgebühren mit einem digitalen Bezahlmittel oder einer Bezahl-App fallen für die Stadt Luzern keine Investitionskosten an. Vom Anbieter des Services werden aber 4,5 Prozent der digital bezahlten Parkgebühren in Rechnung gestellt. Dieser Aufwand kann zum grossen Teil durch ein verbessertes Leerungsmanagement, schnellere Wartungen und den Rückgang des Bargeldhandlings eingespart werden.

Mit der Digitalisierung wird die Parkraumbewirtschaftung optimiert und ein Mehrwert für Autofahrende geschaffen. Die Stadt Luzern führt die zusätzliche digitale Bezahlmöglichkeit Twint an allen Parkuhren ein und digitalisiert die Ausnahmegewilligungen Strassenverkehr im Rahmen des Projekts «eABS». Die Parkuhren werden in den nächsten Jahren ihr Lebensende erreichen und deshalb im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens durch digitale Parkuhren mit Kennzeicheneingabe ersetzt werden. Hierzu beantragt der Stadtrat 1,6 Mio. Franken. Parkfeldsensoren, wie sie auf allen Carparkplätzen erfolgreich für das Car-Parkleitsystem «iParkiere Bus» im Einsatz sind, werden aufgrund des negativen Kosten-Nutzen-Verhältnisses nicht auf die Autoparkplätze ausgeweitet.

8.8 Rechtliche Anpassungen Strassenparkierung

Für die Umsetzung der geplanten Massnahmen müssen die rechtlichen Grundlagen teilweise angepasst werden. Massgebend für die Strassenparkierung sind insbesondere das Reglement über die Parkraumbewirtschaftung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund vom 4. September 2014 (Parkkartenreglement; sRSL 6.3.1.1.1), die Verordnung über die Parkraumbewirtschaftung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund vom 1. Juli 2015 (Parkkartenverordnung; sRSL 6.3.1.1.2), das Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren vom 16. November 1995 (sRSL 6.3.1.1.3) sowie die Verordnung über die abweichenden Parkgebühren vom 22. Januar 1997 (sRSL 6.3.1.1.4). Im Weiteren sind die Voraussetzungen für die Ausnahmegewilligungen zum Parkieren und für den Güterumschlag sowie die Gebühr für den Güterumschlag in der Fussgängerzone Altstadt ordnungsweise festzuhalten. Die Bezugsbedingungen sind oben (Kapitel 8.3.4.1) im Detail wiedergegeben. Es wird daher auf die Wiedergabe eines ausformulierten Verordnungstextes an dieser Stelle verzichtet.

8.8.1 Empfehlung der Stelle für Preisüberwachung

Am 28. Januar 2020 hat die Stelle für Preisüberwachung nach Durchsicht des «Konzepts Autoparkierung» empfohlen, die Gebühren für die Monats- und Jahresparkkarten für Anwohnerinnen und Anwohner, Geschäftsbetriebe und Handwerksleute auf Fr. 40.–/Monat bzw. Fr. 400.–/Jahr zu senken. Die Tarife lägen über dem Durchschnitt, der aufgrund einer Erhebung der Preisüberwachung zu den Parkgebühren bei den Parkkarten für Anwohnerinnen und Anwohner bei Fr. 335.–/Jahr, bei den Parkkarten für das Gewerbe bei Fr. 348.–/Jahr und bei den Parkkarten für Handwerksleute bei Fr. 386.–/Jahr liege. Zudem sei bei der Preisbeurteilung von Parkkarten grundsätzlich zu beachten, dass solche Karten keinen Anspruch auf einen (freien) Parkplatz gäben. Damit würden sie sich grundsätzlich von der Dauermiete sowohl privater als auch öffentlicher Parkplätze unterscheiden, die den Mieterinnen und Mietern ein ausschliessliches Gebrauchsrecht einräumten.

Im vorliegenden «Konzept Autoparkierung» werden die Gebühren für die Monats- und Jahresparkkarten für Anwohnerinnen und Anwohner, Geschäftsbetriebe und auswärtige Handwerks- und Serviceleute nicht angepasst. Es wird damit der Empfehlung der Stelle für Preisüberwachung nicht gefolgt. Dies ist aus rechtlicher Sicht möglich. Gemäss Art. 14 Preisüberwachungsgesetz vom 20. Dezember 1985 (PüG; SR 942.20) ist bei der Festsetzung oder Genehmigung einer Preiserhöhung die Stelle für Preisüberwachung anzuhören. Sie kann beantragen, auf die Preiserhöhung ganz oder teilweise zu verzichten oder einen missbräuchlich beibehaltenen Preis zu senken. Wird der entsprechenden Empfehlung nicht gefolgt, muss der Entscheid begründet werden.

Die aktuellen Gebühren für zeitlich unlimitierte Parkkarten für Anwohnerinnen und Anwohner, für Geschäftsbetriebe und auswärtige Handwerks- und Serviceleute gemäss Art. 10 Abs. 1 Parkkartenreglement wurden im Rahmen der Totalrevision des Parkplatzreglements am 4. September 2014 vom Grosse Stadtrat beschlossen (B+A 8/2014 vom 9. April 2014: «Optimierung Parkraumbewirtschaftung und Totalrevision Parkkartenreglement»). Dabei reduzierte er die Gebühr für Monats- und Jahresparkkarten für Stadtluzerner Handwerks- und Serviceleute von Fr. 50.– bzw. Fr. 600.– auf Fr. 40.– bzw. Fr. 400.–. Hingegen erhöhte der Grosse Stadtrat die Gebühr für die Monatsparkkarte für Anwohnerinnen und Anwohner, für Geschäftsbetriebe und für auswärtige

Handwerks- und Serviceleute von Fr. 50.– auf Fr. 60.–. Im Übrigen belies er die Gebühr für die Jahresparkkarte auf Fr. 600.–.

Vorweg spricht gegen eine Gebührensenkung der Umstand, dass die Totalrevision des Parkkartenreglements nicht einmal sechs Jahre zurückliegt. Die Situation hat sich seitdem nicht verändert, um den damaligen Entscheid heute zu revidieren. Kommt hinzu, dass die besagten Erhebungen schon damals vorgelegen haben. Die damaligen Empfehlungen der Stelle für Preisüberwachung bezogen sich indessen nur auf die Gebühren für die Monats- und Jahresparkkarte für Handwerks- und Serviceleute sowie die 24-Stunden-Parkkarte Blaue Zone. Zwar wurde die Gebühr für die Monats- und Jahresparkkarte für Stadtluzerner Handwerks- und Serviceleute gesenkt. Jedoch verzichtete der Grosse Stadtrat entgegen den Empfehlungen der Stelle für Preisüberwachung auf eine Reduktion der Gebühren für die Monats- und Jahresparkkarte für auswärtige Handwerks- und Serviceleute sowie die 24-Stunden-Parkkarte Blaue Zone.

Weiter ging es bei der aus dem Jahr 2009 stammenden Erhebung der Stelle für Preisüberwachung um einen Vergleich der Parkkartengebühren aller Kantonshauptorte. Jedoch ist ein solcher Vergleich aufgrund der unterschiedlichen lokalen Voraussetzungen und Bedingungen nur eingeschränkt möglich. Ausserdem ist zu berücksichtigen, dass die Gebühren in der Stadt Luzern für andere Nutzungen im öffentlichen Raum, wie Baustellen oder Veranstaltungen, im Vergleich zu den Parkkartentarifen deutlich höher liegen. Zudem sind die Mietpreise für private Parkplätze in Parkhäusern erheblich höher als die Parkkartentarife. Zwar besteht mit der Parkkarte nicht der Anspruch auf den immer gleichen freien Parkplatz, aber die Analyse der Parkierungssituation hat ergeben, dass es in den jeweiligen Zonen immer freie Parkplätze gibt. Einer Gebührensenkung steht schliesslich auch die Gesetzgebung zum Umweltschutz entgegen, da die Gebühren eine entscheidende Lenkungswirkung bei der Verkehrserzeugung haben.

Schliesslich beruhen die Parkkartengebühren in der Stadt Luzern auf einer bewährten und langjährigen Praxis. So wurden etwa die Gebühren für die Monats- und Jahresparkkarten für Anwohnerinnen und Anwohner in der Höhe von Fr. 50.– bzw. Fr. 600.– bereits am 17. November 1994 im Rahmen einer Änderung des damaligen Parkkartenreglements (Reglement über die Anwohnerbevorzugung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund vom 30. November 1989) vom Grossen Stadtrat beschlossen.

8.8.2 Anpassungen am Parkkartenreglement

Regelungsgegenstand des Parkkartenreglements ist die Dauerparkierung. Gemäss Art. 1 Abs. 2 Parkkartenreglement gilt das Parkieren als dauernd, wenn das Fahrzeug länger abgestellt wird, als die Signalisation erlaubt. Das Parkieren im Rahmen einer Ausnahmegewilligung für die Fussgängerzone Altstadt gilt daher als Dauerparkieren. Die Gebühr dafür ist im Parkkartenreglement zu regeln. Insgesamt ist das Parkkartenreglement wie folgt anzupassen:

Art. 3 Parkierungsbewilligung

Abs. 1–4 bleiben unverändert.

⁵ Ausnahmegewilligungen für das Parkieren und den Güterumschlag in der Fussgängerzone Altstadt werden aufgrund der erlassenen Verkehrsanordnungen und den dazu vom Stadtrat erlassenen Ausführungsbestimmungen erteilt.

Art. 9 Parkkarten mit Bezugsbedingungen

Abs. 1 bleibt unverändert.

² Anwohnerinnen und Anwohner können Parkkarten für die Einzelzonen A–U sowie die Einzelzone Z mit Berechtigungsnachweis nur beziehen, wenn ihnen in der Liegenschaft, in der sie wohnen, kein privater Parkplatz zur Verfügung steht.

Abs. 2–4 bleiben unverändert und werden zu den Abs. 3–5.

Art. 10 Gebühr

¹ Es werden folgende Gebühren erhoben:

(lit. a und b bleiben unverändert)

c. Ausnahmebewilligung Parkierung Fussgängerzone Altstadt

Ausnahme	Bedingungen	Geltungsdauer	Gebühr
Einzelausnahmebewilligung für Handwerks- und Serviceleute	mit Berechtigungsnachweis	während Leistungserbringung	Fr. 35.–
Einzelausnahmebewilligung für Veranstalterinnen und Veranstalter	mit Berechtigungsnachweis	Veranstaltungsdauer inkl. Auf- und Abbau	Fr. 35.–

Abs. 2 bleibt unverändert.

Art. 11 Parkkartenbezug

Abs. 1 und 2 bleiben unverändert.

³ Der Nachweis des nicht zur Verfügung stehenden privaten Parkplatzes gemäss Art. 9 Abs. 2 wird mittels Formular erbracht. Darin bestätigt die Grundeigentümer- oder Vermieterschaft, dass keine privaten Parkplätze für die Bewohnerinnen und Bewohner zur Verfügung stehen und sämtliche privaten Parkplätze für Bewohnerinnen und Bewohner rechtmässig belegt sind.

Abs. 3 bleibt unverändert und wird zu Abs. 4.

8.8.3 Anpassungen an der Parkkartenverordnung

In der Parkkartenverordnung regelt der Stadtrat den Geltungsbereich der Parkkarten genauer. Die geplanten Massnahmen zur Strassenparkierung bedingen eine Anpassung von Art. 2:

Art. 2 Abweichung beim räumlichen Geltungsbereich

¹ 12-Stunden-Parkkarten, Übernachtungsparkkarten, Parkkarten für Handwerks- und Serviceleute sowie Hotelgast-Parkkarten sind gemäss Art. 5 des Parkkartenreglements auf allen Parkplätzen auf öffentlichem Grund gültig. Ausgenommen davon sind Kurzzeitparkplätze zwischen 7 und 19 Uhr mit einer maximalen Parkierungsdauer von weniger als bis zu 30 Minuten sowie die Parkplätze auf dem Bahnhofplatz.

² Parkkarten für die Einzelzonen A und D sind auf allen Parkuhren-Parkplätzen der jeweiligen Zone sowie zusätzlich in der Parkkartenzone Z auf allen weiss markierten Parkfeldern mit Parkscheibenpflicht gültig. Ausgenommen sind Kurzzeitparkplätze mit einer maximalen Parkierungsdauer von bis zu 30 Minuten.

Art. 3 *Anwohnerinnen und Anwohner*

Abs. 1–3 bleiben unverändert.

⁴ Personen mit Hauptwohnsitz in der Zone Z erhalten eine Parkkarte für die Einzelzone Z zum Gebührentarif der Parkkarten für die Einzelzonen A–U, wenn die Berechtigung analog Abs. 1 oder 2 nachgewiesen ist.

8.8.4 Anpassungen am Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren

Aufgrund der Anpassung der Parkgebühren, der Digitalisierungsstrategie, der geplanten Entwicklungen bei der Umsetzung des App-basierten Car-Parkleitsystems sowie eines App-basierten Bezahlsystems für öffentliche Strassenparkplätze muss das Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren umfassend angepasst werden, was im Rahmen einer Totalrevision zu erfolgen hat. Das totalrevidierte Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren lautet wie folgt:

Art. 1 *(Geltungsbereich) bleibt unverändert.*

Art. 2 *Einteilung in Zonen*

Die für das zeitlich beschränkte Parkieren abgabepflichtigen Parkfelder für leichte Motorwagen sind entweder der Zone 1, der Zone 2 oder der Zone 3 zugeordnet. Die folgende Zoneneinteilung wird in einem Situationsplan festgehalten. Dieser Plan ist integrierender Bestandteil des Reglements.

Art. 3 *Zone 1*

Die Zone 1 wird gemäss Plan begrenzt durch:

- a. auf dem rechten Ufer: Geissmattbrücke, St.-Karli-Quai, Löwengraben, Mariahilfasse, Museggstrasse, Zürichstrasse, Löwenplatz, Denkmalstrasse, Weyrstrasse, Englischgrussstrasse, Adligenswilerstrasse, Zinggenterstrasse, Haldenstrasse, Nationalquai, Schweizerhofquai, Schwanenplatz, Seebrücke;
- b. auf dem linken Ufer: Seebrücke, Bahnhofplatz, Inseliquai, Werftstrasse, Güterstrasse, Langensandbrücke, Bundesplatz, Moosstrasse, Obergrundstrasse, Hallwilerweg, Hirschengraben, Militärstrasse, Geissmattbrücke.

Art. 4 *Zone 2*

Die Zone 2 wird gemäss Plan begrenzt durch:

- a. auf dem rechten Ufer: die Zone 1, St.-Karli-Strasse, Abendweg sowie Haldenstrasse, Seeburgstrasse, Churchillquai, Lidostrasse;
- b. auf dem linken Ufer: die Zone 1, Eisfeldstrasse, Tribschenstrasse, Neustadtstrasse, Kleinmattstrasse, Bleicherstrasse, Ahornstrasse, Taubenhausstrasse, Sälistrasse, SBB-Linie bis Sentweg sowie Eichwaldstrasse, Moosmattstrasse, Vorzone Allmend, Zihlmattweg, Horwerstrasse.

Art. 5 *Zone 3*

Die ausserhalb der Zonen 1 und 2 liegenden Parkfelder bilden die Zone 3.

Art. 6 Parkgebühr

Die Parkgebühr beträgt:

- a. in der Zone 1 Fr. 2.– Fr. 3.– pro Stunde. Die Gebühr für Parkfelder mit einer maximalen Parkdauer von bis zu 30 Minuten beträgt Fr. 2.– für 30 Minuten;
- b. in der Zone 2 Fr. 4.– Fr. 2.– pro Stunde;
- c. in der Zone 3 Fr. 1.– pro Stunde.

Art. 7 Geltungsdauer

¹ Die Gebührenpflicht auf öffentlichen Parkplätzen gilt grundsätzlich von Montag bis Sonntag:

- a. in den Zonen 1 und 2 24 Stunden;
- b. in der Zone 3 7 bis 19 Uhr.

² Die für die Signalisation zuständige Behörde kann Ausnahmen vorsehen.

Art. 8 Ausnahmen

¹ Beim Parkieren mit Parkkarte für gehbehinderte Personen werden keine Gebühren erhoben.

² Die für die Signalisation zuständige Behörde kann insbesondere in der Zone 3 Blaue Zonen und weiss markierte Parkfelder mit Parkscheibenpflicht vorsehen, soweit es die Frequenz der Parkflächen zulässt.

Art. 9 Delegation an den Stadtrat

Der Stadtrat kann die Parkgebühren nach Art. 6 für einzelne Parkflächen, die schwach frequentiert werden, um 50 Rappen pro Stunde herabsetzen, bei stark frequentierten um 50 Rappen pro Stunde heraufsetzen.

Aufgrund der Anpassung der Parkplatzsituation für Cars im Lido muss der frühere Art. 8 ebenfalls angepasst werden:

Art. 10 Parkgebühr für Gesellschaftswagen

Die Parkgebühren für Parkfelder für Gesellschaftswagen betragen:

a. Löwenplatz und Kasernenplatz	pro Stunde	Fr. 10.–;
b. Inseli	1. Stunde	Fr. 10.–;
	ab 2. Stunde (pro Stunde)	Fr. 5.–;
	Tagespauschale (24 Stunden)	Fr. 50.–;
c. Lido	pro Stunde	Fr. 5.–;
	Tagespauschale (24 Stunden)	Fr. 50.–;
c. Alpenquai, Landenberg, Brüelmoos	pro Stunde	Fr. 3.–;
	Tagespauschale (24 Stunden)	Fr. 30.–.

Art. 11 Art der Erhebung

Die Parkgebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren werden mit zentralen Parkuhren, Sammelparkuhren, Einzelparkuhren oder zusätzlich einem digitalen Bezahlungssystem erhoben.

Art. 12 Verwendung der Parkgebühren

Abs. 1 bleibt unverändert.

² Der nach Belastung der Ausgaben für die Verwendungszwecke gemäss Abs. 1 verbleibende Restbetrag wird wie folgt verteilt:

- a. bis zu einem Betrag von Fr. 430'000.– als Einlage in die Spezialfinanzierung Parkraum;
- b. darüber hinaus bis zu einem Betrag von Fr. 250'000.– als Einlage in den Fonds zur Attraktivierung der Innenstadt als Marktplatz (ALI-Fonds);
- c. ein verbleibender Restbetrag wird zur Finanzierung des Gemeindebeitrags an den öffentlichen Verkehr verwendet.

Den Beträgen gemäss lit. a und b liegt der Landesindex der Konsumentenpreise beim Inkrafttreten der Reglementsänderung vom 1. Januar 2012 zugrunde: Stand 1. Januar 2020 (Stand 1. Januar 2012: 98,9 Punkte; Basis Dezember 2010 2015 = 100 Punkte) zugrunde. Erhöht sich dieser Index um mehr als 5 Punkte, so kann der Stadtrat die Beträge ab 1. Januar des folgenden Jahres entsprechend der eingetretenen Teuerung anpassen.

Der Hinweis auf Bundesrecht im früheren Art. 11 (Vorschriften des Bundes) hat keine eigenständige Bedeutung. Art. 11 kann daher ersatzlos gestrichen werden.

Art. 13 ~~Änderung eines Erlasses~~ Aufhebung bisheriger Rechts

~~Das Reglement über das Dauerparkieren von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund vom 30. November 1989 wird wie folgt geändert: Art. 9 wird aufgehoben.~~

Das Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren vom 16. November 1995 wird aufgehoben.

Art. 14 Inkrafttreten

¹ ~~Dieses Reglement tritt mit der Genehmigung des Regierungsrates am 1. Februar 1996 in Kraft.~~ Das Reglement tritt am 1. August 2020 in Kraft. Es unterliegt dem fakultativen Referendum.

² Das Reglement ist zu veröffentlichen.

8.8.5 Anpassungen an der Verordnung über die abweichenden Parkgebühren

Aufgrund der Anpassung des Reglements über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren ist die Verordnung über die abweichenden Parkgebühren aufzuheben.

9 Massnahmen private Parkierung

Private Parkplätze sind Abstellflächen für Fahrzeuge, die auf privatem Grund zur Nutzung bereitstehen. Grundsätzlich sollen die Nutzungen, die einen Parkplatzbedarf generieren, diesen auf dem jeweiligen privaten Grundstück abdecken. Deshalb regeln viele Städte und Kantone, wie viele private Parkplätze zu den einzelnen Liegenschaften für genau diese Nutzungen erstellt werden müssen und dürfen. Dabei verfolgen die Städte zwei Ziele. Zum einen schreiben sie eine Mindestanzahl Parkplätze vor, damit der Parkplatzbedarf der Nutzungen primär auf privatem Grund abgedeckt und der öffentlichen Raum nicht durch parkierte Fahrzeuge belastet wird. Zum anderen geben sie oftmals eine maximale Anzahl Parkplätze vor, die erstellt werden darf, um die Verkehrsmenge zu steuern und das Strassennetz nicht zu überlasten. Denn jeder Parkplatz generiert Verkehr oder anders gesagt: ohne Parkplätze kein Verkehr. Dabei bewegen sich Städte oft auf einem schmalen Grat zwischen minimalen und maximalen Parkplatzvorgaben. In vielen Fällen wird mehr Parkraum geschaffen, als eigentlich notwendig wäre, in manchen Fällen aber auch zu wenig. Das führt entweder zu Leerstand, zu einer anderweitigen Nutzung der Parkplätze als vorgesehen oder zu einem Nutzungsdruck auf öffentliche Parkplätze.

Die Analyse im Rahmen des Fachberichtes «Grundkonzept Parkierung» zeigt, dass in der Stadt Luzern theoretisch genügend private Parkplätze zur Verfügung stehen, um den Parkplatzbedarf für die nach Parkplatzreglement vorgesehenen Nutzungen zu decken. Allerdings ist heute nicht klar, wer die privaten Parkplätze nutzt. In der Schweiz stehen gemäss Aussagen von Investoren und Immobilienverwaltungen aber im Durchschnitt rund 10 Prozent aller privaten Parkplätze in grösseren Städten leer. Mit dem im Fachbericht empfohlenen Handlungsansatz «Wachstum der privaten Parkplätze verringern» soll die im Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität enthaltene Vorgabe unterstützt werden, wonach der motorisierte Individualverkehr in der Stadt Luzern nicht zunehmen darf. Grundsätzlich ist eine stärkere und aktivere Steuerung anzustreben, um das Wachstum zu verkleinern und langfristig eine Senkung der Zahl der privaten Parkplätze zu ermöglichen. Der private Parkplatzbedarf soll primär auf privatem Grund gedeckt werden. Deshalb wird das Parkplatzreglement gestützt auf die verkehrs- und energie-/klimapolitischen Zielsetzungen und aktuelle Situation überarbeitet. Es werden Grundlagen geschaffen, um autoarme Nutzungen zu fördern und die zweckbestimmte Nutzung der Parkplätze sicherzustellen sowie neu zu regeln.

9.1 Totalrevision Parkplatzreglement

Das Parkplatzreglement für die Stadt Luzern vom 17. April 1986 (sRSL 7.2.2.1.1) umschreibt die Erstellungspflicht für Abstell- und Verkehrsflächen gemäss Strassengesetz (SRL Nr. 755). Es legt insbesondere fest, in welchen Gebieten der Stadt Luzern wie viele Parkplätze auf privatem Grund zu erstellen sind bzw. erstellt werden dürfen. Als Parkplatz gilt die Abstellfläche für einen Personwagen.

Das Reglement basiert auf der Situation von 1986, weshalb der Stadtteil Littau kein Bestandteil davon ist. Aufgrund der grossen Entwicklungen, die die Stadt Luzern in den letzten 30 Jahren erfahren hat, entsprechen die Parkplatzzonen und Regelungen von 1986 nicht mehr den heutigen Gegebenheiten und widerlaufen dem Ziel, das Wachstum der privaten Parkplätze zu verringern. Im Rahmen des «Aktionsplans Luft, Energie, Klima 2015» wird verlangt, dass die Revision des Parkplatzreglements auch einen Beitrag zur Energie- und Klimapolitik der Stadt Luzern leisten soll. Insbesondere über die Anzahl verfügbarer Parkplätze kann die Verkehrsmenge gesteuert werden, weshalb den Erstellungsregeln in Bezug auf private Parkplätze grosse Beachtung geschenkt werden muss. Ausserdem bestehen aktuell neue Grundlagen, wie das «Raumentwicklungskonzept 2018» und die «Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern». Darin wird festgelegt, dass die maximale Anzahl Parkplätze in sehr gut erschlossenen Gebieten nur 0,3 Parkplätze pro Wohnung betragen darf. Aus diesen Gründen müssen die Parkplatzzonen und die Erstellungsregeln im Parkplatzreglement aktualisiert und angepasst werden. Dabei richten sich die Anpassungen nach dem heutigen Ist-Zustand, berücksichtigen aber auch zukünftige Entwicklungen. Konkret finden u. a. die Norm SN 6040 065 des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), die ÖV-Güteklassen des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE), die geltenden Bau- und Zonenpläne der Stadt Luzern und von Littau, die Netzqualität für den Fuss- und den Veloverkehr, die topografische Lage sowie die Erkenntnisse aus Mobilitätsanalysen, Konzepten und Verkehrserhebungen Anwendung.

Ferner wurde mit §§ 93 ff. Strassengesetz vom 21. März 1995 (StrG; SRL Nr. 755) eine neue gesetzliche Grundlage geschaffen. Das Parkplatzreglement wurde jedoch seit 1. April 1994 nicht mehr angepasst. Demensprechend gibt es verschiedene Punkte anzupassen, insbesondere in formaler Hinsicht. Namentlich ist als zuständige Behörde die Baubewilligungsbehörde zu bezeichnen. Der Stadtrat hat den Entscheid über Baugesuche gemäss Art. 40 lit. a Verordnung zum Reglement über die Organisation der Stadtverwaltung Luzern vom 28. August 2002 (Organisationsverordnung; sRSL 0.5.1.1.2) der Dienstabteilung Städtebau delegiert. Der Baubewilligungsbehörde obliegt auch der Reglements Vollzug. Weiter kann der Hinweis auf das zulässige Rechtsmittel weggelassen werden. Als Rechtsmittel steht die Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen die Baubewilligung zur Verfügung. Die Grundlage dafür besteht im kantonalen Recht. Zudem braucht das Reglement aufgrund einer Änderung des Strassengesetzes nicht mehr genehmigt zu werden. Jedoch sollen die Systematik in den groben Zügen sowie bewährte Bestimmungen beibehalten werden. Im Übrigen wurde das Musterparkplatzreglement des Gemeindeverbandes LuzernPlus bei der Überarbeitung miteinbezogen.

9.1.1 Berechnung der Anzahl Park- und Abstellplätze

Das Reglement über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzreglement) regelt die Berechnung der Parkplatzzahl sowie die Berechnung der Anzahl Fahrrad- und Motorradabstellplätze für den privaten Grund. Der Normbedarf ist diejenige Anzahl Park- oder Abstellplätze, die notwendig ist, wenn die Verkehrsbedürfnisse eines Objektes vorwiegend mit privaten Verkehrsmitteln befriedigt werden müssen. Die Park- und Abstellplätze werden nach den Benutzerkategorien «Bewohnende», «Besuchende oder Kundschaft» sowie «Beschäftigte» unterteilt. Der Normbedarf richtet sich nach der Nutzungsart der Baute, der Geschossfläche, der Zahl der Wohnungen, der Betten, der Sitzplätze oder nach speziellen Erhebungen.

Für die zu erstellenden **Parkplätze und Carabstellflächen** gilt folgende Berechnungsgrundlage:

Objekt	Benutzerkategorie	Parkplätze für Bewohnende	Parkplätze für Besuchende und Kundschaft	Parkplätze für Beschäftigte
		1 Parkplatz ist erforderlich pro	1 Parkplatz ist erforderlich pro	1 Parkplatz ist erforderlich pro
Wohnung		100 m ² GF (mind. aber 1 Parkplatz pro Wohnung)	1'000 m ² GF	
Alterswohnung, Studentenwohnungen		4 Wohnungen	1'000 m ² GF	
Büro, Labor, Praxis			300 m ² GF	75 m ² GF
Lagerraum, Archiv				300 m ² GF
Laden			75 m ² GF	200 m ² GF
Fabrikation, Werkstätte			500 m ² GF	150 m ² GF
Restaurant, Café			8 Sitzplätze	30 Sitzplätze
Hotel, Pension			6 Betten + 1 Carabstellfläche pro 50 Betten	15 Betten
Kulturraum, Saalbaute, Unterhaltungsstätte usw.			10 Sitzplätze	

GF = Geschossfläche

Tab. 13: Parkplatznormbedarf für Autos und Cars

Neu wird die gemäss Norm des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (SIA) 416 berechnete Geschossfläche zur Berechnung des Normbedarfs herangezogen. Sie löst damit die Bruttogeschossfläche ab. 2016 beträgt die durchschnittliche Wohnfläche in der Schweiz 45 m² pro Person (Bundesamt für Statistik, 2016). Die durchschnittliche Haushaltsgrösse liegt Ende 2016 bei 2,24 Personen in der Schweiz (Bundesamt für Statistik, 2016). Pro Haushalt besteht somit ein durchschnittlicher Flächenbedarf von 100,8 m². Dies entspricht auch den Vorgaben der VSS-Norm SN 640 281, die als Richtwert im Normalfall das Erstellen eines Parkfelds pro 100 m² BGF oder eines pro Wohnung empfehlen.

Bei Gebäuden, die für mehrere Zwecke genutzt werden, wird der Bedarf an Parkplätzen für jede Nutzungsart separat berechnet. Sofern einzelne Räume nicht gleichzeitig beansprucht werden,

kann der Stadtrat bei der Berechnung eine entsprechende Reduktion vornehmen. Bei den im Reglement nicht aufgeführten Nutzungen wird die Anzahl der Parkplätze im Einzelfall unter Berücksichtigung der öffentlichen und privaten Interessen festgelegt. Als Richtlinie können die einschlägigen VSS-Normen berücksichtigt werden. Vorbehalten bleiben die Bestimmungen über die Einkaufs- und Fachmarktzentren gemäss §§ 169 ff. Planungs- und Baugesetz vom 7. März 1989 (PBG; SRL Nr. 735) und § 47 Planungs- und Bauverordnung vom 29. Oktober 2013 (PBV; SRL Nr. 736) sowie Art. 44 Bau- und Zonenreglement der Stadt Luzern vom 17. Januar 2013 (BZR; sRSL 7.1.2.1.1).

Der reduzierte Ansatz für Alters- oder Studentenwohnungen findet Anwendung, wenn sich die Wohnung in baulicher Hinsicht als Alters- oder Studentenwohnung besonders eignet und die Bauherrschaft glaubhaft macht, dass die Wohnung dauernd als Alters- oder Studentenwohnung genutzt wird.

Die Anzahl der zu erstellenden behindertengerechten Parkplätze richtet sich gemäss § 157 PBG und § 45 PBV. In Berücksichtigung des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG; SR 151.3) darf vom Minimalbedarf nur in der Zone 1 und in Einzelfällen abgewichen werden. Zudem ist gemäss § 93 Abs. 2 StrG bei Parkplätzen für mehr als 40 Fahrzeuge pro 40 Parkplätze mindestens ein Parkplatz für gehbehinderte Personen in der Nähe der Baute zu reservieren und zu kennzeichnen. Dafür ist ein Parkplatz zu verwenden, welcher als Parkplatz für Besuchende oder Kundschaft ausgewiesen wurde. Er kann zu den behindertengerechten Parkplätzen gezählt werden. Die Gestaltung dieser Parkplätze richtet sich nach der VSS-Norm SN 521 500 (§ 45 Abs. 2 PBV und § 7 Abs. 2 Strassenverordnung vom 19. Januar 1996 [Strassenverordnung, StrV; SRL Nr. 756]).

Im gegenwärtigen Parkplatzreglement wird zu den Abstellplätzen für Zweiradfahrzeuge (Fahrräder, Motorfahrräder und Motorräder) in Art. 4 Abs. 3 bloss festgehalten, dass genügend gedeckte Abstellplätze zu erstellen sind. Daher werden die Abstellplätze für Zweiradfahrzeuge im totalrevidierten Parkplatzreglement ausführlich im fünften Abschnitt geregelt. Dabei wird unterschieden zwischen Abstellplätzen für Fahrräder und für Motorräder. Auf die Verwendung des Begriffs leichte Zweiradfahrzeuge, worunter Fahrräder und Motorfahrräder fallen, wird verzichtet. Jedoch gelten die Motorfahrräder als miterfasst.

Für die zu erstellenden **Fahrradabstellplätze** gilt neu folgende Berechnungsgrundlage:

Objekt	Benutzer- kategorie	Abstellplätze für Bewohnende 1 Abstellplatz ist erforderlich pro	Abstellplätze für Besu- chende und Kundschaft 1 Abstellplatz ist erforderlich pro	Abstellplätze für Beschäftigte 1 Abstellplatz ist erforderlich pro
Wohnung	Zimmer	(im Richtwert für Bewoh- nende enthalten)		
Alterswohnung	4 Wohnungen	1'000 m ² GF		
Büro, Labor, Praxis		50 m ² GF		5 Arbeitsplätze
Lagerraum, Archiv				5 Arbeitsplätze
Laden		50 m ² GF		5 Arbeitsplätze
Fabrikation, Werkstätte		500 m ² GF		150 m ² GF
Restaurant, Café		5 Sitzplätze*		5 Arbeitsplätze
Hotel, Pension		10 Betten		5 Arbeitsplätze
Kulturraum, Saalbaute, Unterhaltungsstätte usw.		10 Sitzplätze*		5 Arbeitsplätze

GF = Geschossfläche

* Inklusiv (saisonaler) Sitzplätze im Aussenbereich auf Baugrundstück und Boulevardfläche, soweit diese die Sitzplätze im Innern übersteigen.

Tab. 14: Normbedarf Fahrradabstellplätze

Die gemäss dem Parkplatzreglement für Wohnungen pflichtmässig zu erstellenden Fahrradabstellplätze müssen den Mieterinnen und Mietern unentgeltlich zur Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Dabei ist zu beachten, dass eine indirekte Verrechnung über den Wohnungsmietzins rechtlich möglich bleiben muss, weil sonst die Eigentumsgarantie zu fest eingeschränkt würde. Das kantonale Recht lässt dafür keinen Raum. Zum einen müssen nach § 93 Abs. 3 StrG die Erstellungskosten für die Fahrradabstellplätze zumutbar sein. Zum anderen ist der Botschaft zum Strassengesetz zu entnehmen, dass von den Benutzenden ein Entgelt verlangt werden kann. Dabei geht es aber vor allem um die Autoabstellplätze. Vor diesem Hintergrund erscheint die Untersagung eines separaten Mietzinses mit den Vorgaben des kantonalen Gesetzgebers vereinbar. Ebenso liegt kein unzulässiger Eingriff in das Mietrecht als Bundeszivilrecht vor. Dies deswegen, weil es um die Beziehung zwischen Baubewilligungsbehörde und Bauherrschaft bzw. Eigentümerschaft geht. Dabei wird ein Teil des Gebäudes der separaten Vermietung entzogen, noch bevor ein Mietverhältnis eingegangen wurde. Ein Eingriff in das Mietverhältnis bzw. Mietrecht liegt demnach nicht vor. Erstellt die Bauherrschaft darüber hinaus zusätzliche Abstellplätze für Fahrräder, dürfen diese den Mieterinnen und Mietern auch kostenpflichtig zur Nutzung überlassen werden.

Die Anzahl geforderter Fahrradabstellplätze orientiert sich ebenfalls an den Normen des VSS SN 640 065 «Parkieren; Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen».

Soweit die Nutzung nicht selber im Parkplatzreglement aufgeführt ist, bestimmt sich die Anzahl Fahrradabstellplätze gemäss VSS-Norm. Bisher enthält das Parkplatzreglement eine solche Bestimmung nur für Parkplätze. Die Bestimmung wird nunmehr im ersten Abschnitt (Allgemeines)

aufgeführt. Weiter ist diese Bestimmung dahingehend zu ergänzen, dass auch bei besonders gelagerten Fällen nicht auf die im Parkplatzreglement festgehaltenen Richtwerte abgestellt werden muss. Bei den besonders gelagerten Fällen geht es vielfach zugleich um Nutzungen, welche im Parkplatzreglement nicht explizit geregelt sind (z. B. Bahnhöfe). Bei besonders gelagerten Fällen kann die Anzahl Fahrradabstellplätze anstelle von Richtwerten anhand konkreter Erhebungen am Standort oder an vergleichbaren Standorten bestimmt werden. Dies ergibt sich wiederum aus der einschlägigen VSS-Norm.

Die Anzahl der zu erstellenden **Motorradabstellplätze** richtet sich nach dem Normbedarf und den jeweiligen Reduktionen für Parkplätze. In der Stadt Luzern sind 2017 gemäss LUSTAT Statistik Luzern 37'208 Autos und 5'695 Motorräder immatrikuliert. Der Motorradanteil beträgt damit 15 Prozent des Autobestands. Der Anteil der zu erstellenden Motorradabstellplätze beträgt deshalb 15 Prozent der bewilligten Anzahl Parkplätze für Autos.

9.1.2 Reduktion und Verbot bei Parkplätzen

Im dritten Abschnitt regelt das Parkplatzreglement die Reduktion und das Verbot von privaten Parkplätzen und Abstellflächen für Cars. Dazu ist das Stadtgebiet in Zonen unterteilt, die sich nach ihrer Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes sowie Erstellungs- und Zufahrtsschwierigkeiten für Parkplätze unterscheiden. Die Einteilungen basieren auf den ÖV-Güteklassen des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE), den geltenden Bau- und Zonenplänen der Stadtteile Luzern und Littau, der topografischen Lage sowie den Erkenntnissen aus Mobilitätsanalysen und Verkehrserhebungen. Die bisherigen vier Zonen werden auf dieser Basis den aktuellen Gegebenheiten angepasst:

	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4
Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr	Sehr gut	Sehr gut	Gut	Mittelmässig oder gering
Leistungsfähigkeit des Strassennetzes	Keine Reserven	Geringe Reserven	Mässige Reserven	Genügend Reserven
Erstellungs- und Zufahrtsschwierigkeiten für Parkplätze	Gross	Mässig	Mässig	Keine
Topografie	Überwiegend flach	Flach oder leichte Steigungen	Flach oder Steigungen	Flach, Steigungen oder Hanglage
Bau- und Zonenplan	Primär Wohn- und Arbeitszone	Überwiegend Wohn- und Arbeitszone	Überwiegend Wohn- und Arbeitszone	Landwirtschafts-, Industrie- oder Arbeitszone
Netzqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger	Sehr gut	Sehr gut bis gut	Gut	Mittelmässig oder gering

Tab. 15: Kriterien der Zoneneinteilung

Die Zoneneinteilung ist massgebend für die zonenbezogenen Einschränkungen bei der Erstellung privater Parkplätze und ist im Situationsplan festgehalten (siehe auch Anhang 3).

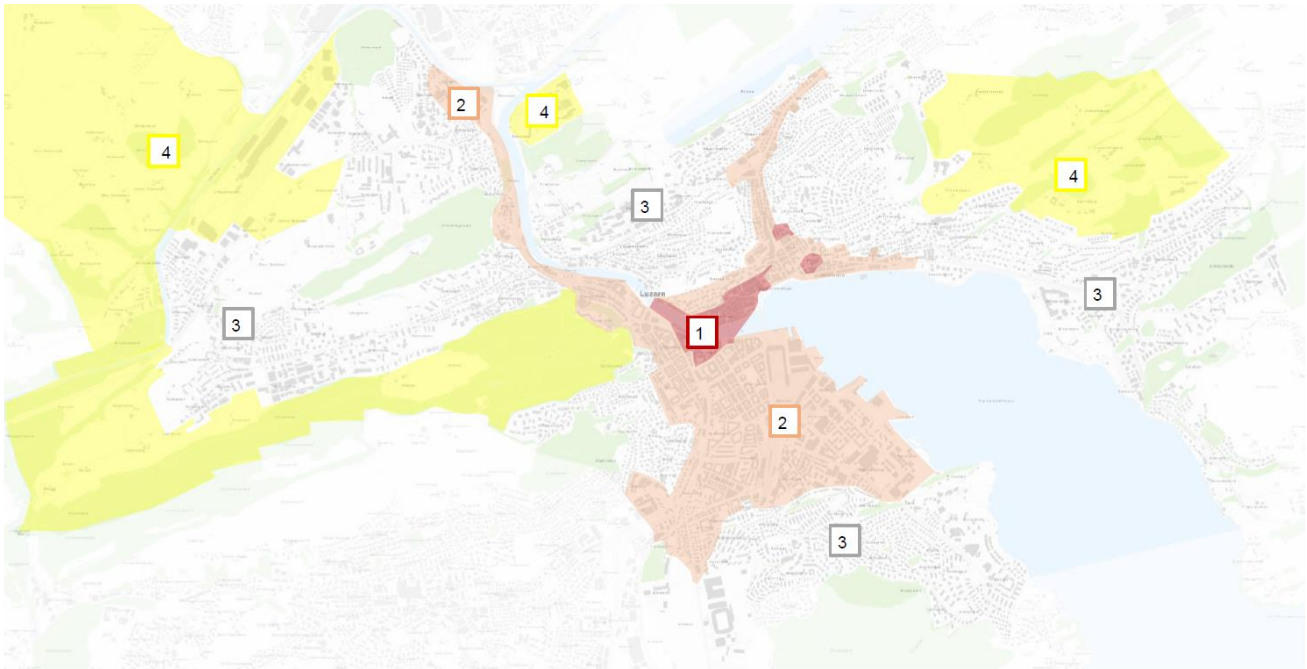


Abb. 18: Zoneneinteilung neu

Die Zone 1 ist im Plan rot markiert und befindet sich im Bereich der Kleinstadt nördlich des Hirschengrabens, der Altstadt, der Hofkirche und des Löwenplatzes. Das Gebiet ist gemäss ÖV-Güteklasse des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen, es bestehen keine Reserven der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes, und insbesondere bei der Zufahrt und der Erstellung von Parkplätzen bestehen grosse Schwierigkeiten, da grosse Teile in einer Fussgänger- oder Begegnungszone liegen.

Die Zone 2 ist im Plan orange eingefärbt und erstreckt sich auf der linken Seeseite entlang der Hauptachsen Hauptstrasse, Baselstrasse, Hirschengraben, Obergrundstrasse sowie über die Gebiete Hirschmatt-Neustadt und Tribtschen. Auf der rechten Seeseite verläuft die Zone 2 entlang der Maihofstrasse, Zürichstrasse und Haldenstrasse sowie südlich der Museggmauer. Die Zone 2 ist mit dem öffentlichen Verkehr gemäss ÖV-Güteklasse des ARE fast ausschliesslich sehr gut erschlossen. Das Strassenverkehrsnetz weist nur eine geringe Reserve an Leistungsfähigkeit auf, und für Parkplätze besteht eine mässige Erststellungs- bzw. Zufahrtsschwierigkeit.

Die Zone 3 umschliesst die Zone 2 und reicht bis an die Grenzen der Zone 4. Zone 3 ist im Situationsplan grün dargestellt. Sie ist im Vergleich zur Zone 2 gemäss ÖV-Güteklasse des ARE gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen und befindet sich in einer topografisch anspruchsvolleren Lage. Sowohl die Reserve der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes als auch die Erststellungs- und Zufahrtsschwierigkeiten für Parkplätze werden als mässig eingestuft.

Die Zone 4 ist im Plan gelb eingezeichnet und liegt am Stadtrand. Sie umfasst die Arbeitszonen Ibach und Littauerboden, die Grün-, Naturschutz-, Landwirtschafts- oder Waldzone in den Gebieten Dietschiberg/Gerlisberg, südliches und westliches Littau, Bodenhof sowie die Region nördlich der

Kleinen Emme. Die Gebiete in der Zone 4 sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln gemäss ARE mitelmässig oder gering erschlossen. Das Strassennetz weist genügen Reserven auf, und es gibt keine Erstellungs- oder Zufahrtsschwierigkeiten für Parkplätze.

In den einzelnen Zonen wird die Parkplatzzahl im Vergleich zum Normbedarf aufgrund nachfolgender Tabelle festgelegt. Die Zahl der Parkplätze wird für jede Nutzungsart am Schluss der Berechnung ab einem Bruchteil von 0,5 aufgerundet. In Prozent des Normbedarfs dürfen maximal bzw. müssen minimal erstellt werden:

Parkplatzkategorie	Zone 1		Zone 2		Zone 3		Zone 4	
	Max. %	Min. %	Max. %	Min. %	Max. %	Min. %	Max. %	Min. %
Bewohnende	0	0	30	0	70	30	100	80
Besuchende und Kundschaft	0	0	30	0	60	20	100	50
Beschäftigte	0	0	20	0	50	10	100	50

Tab. 16: Zonenbezogene Reduktion

Damit dürfen grundsätzlich in der Zone 1 auch weiterhin keine neuen Parkplätze auf privatem Grund erstellt werden, was einem autofreien Wohnen (Definition gemäss Zweibrücken [2003], Butz [2011], Reutter [2011]: max. 0–0,2 Parkplätze pro Wohneinheit oder 100 m² Geschossfläche) entspricht. Die Vorgaben in der Zone 2 kommen einem autoarmen Wohnen gleich. Basierend auf den Grundsätzen der Mobilitätsstrategie und dem Raumentwicklungskonzept ist der Normbedarf für Bewohnerinnen und Bewohner in der Zone 2 mit der sehr guten ÖV-Erschliessung auf maximal 30 Prozent festgelegt. Bei der Definition der Richtgrösse wurde der mittlere Wert der Definition für autoarmes Wohnen (0,2–0,5 Parkplätze pro Wohneinheit) von 0,35 auf 0,3 abgerundet, um die Richtung für verstärkt autoarmes Wohnen bis 2030 zu betonen. Dabei nimmt der Wert den minimalen Wert der Zone 3 als Orientierungsgrösse auf. Es besteht nach wie vor die Möglichkeit, in Zone 2 diesen Wert zu unterschreiten und keine Parkplätze zu erstellen. Die Zonen 3 und 4 sind die beiden einzigen Zonen, in denen grundsätzlich eine minimale Anzahl Parkplätze auf privatem Grund erstellt werden muss. In Zone 3 liegt die Anzahl maximal erstellbarer Parkplätze unter dem Normbedarf. Bei Anwendung der minimal zu erstellenden Anzahl Parkplätze können Bauten im Sinne des autoarmen Wohnens realisiert werden. In der Zone 3 ist die Erschliessung mit dem ÖV gut, ebenso die Netzqualität des Fuss- und des Veloverkehrs. Aufgrund der nur mässigen Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Zone 4 müssen hier am meisten Parkplätze erstellt werden, und der volle Normbedarf kann umgesetzt werden.

Im Vergleich zur bislang gültigen Regelung der Reduktionszonen kommt es je nach Gebiet zu unterschiedlichen Veränderungen. Das Gebiet rund um die Fussgängerzone am Löwenplatz wechselt als einziges von der Reduktionszone 2 in die Zone 1. Ansonsten bleibt die Zone 1 unverändert. Die flächenmässig grössten Veränderungen betreffen die Zonen 2 und 3. Neu wechseln die Gebiete um die obere Zürichstrasse, die westliche Haldenstrasse sowie Teile von Tribtschen, Hirschmatt-Neustadt, Bruch und Wächter am Gütsch von der Zone 3 in die Zone 2. Die grössten Anpassungen erfahren die Gebiete entlang der Hauptstrasse, Maihofstrasse, mittleren Haldenstrasse und Teile von Tribtschen, Sternmatt und Obergrund. Sie zählen neu zur Zone 2 und waren bislang der Zone 4

zugeteilt. Die übrigen Gebiete der Stadt Luzern mit Ausnahme der Industrie- und Landwirtschaftszonen zählen neu zur Zone 3 und nicht mehr zur Zone 4. Die Industrie- und Landwirtschaftszonen in Littau, Ibach und rund um den Dietschiberg bleiben in Zone 4. Littau und Reussbühl liegen neu mehrheitlich in Zone 3.

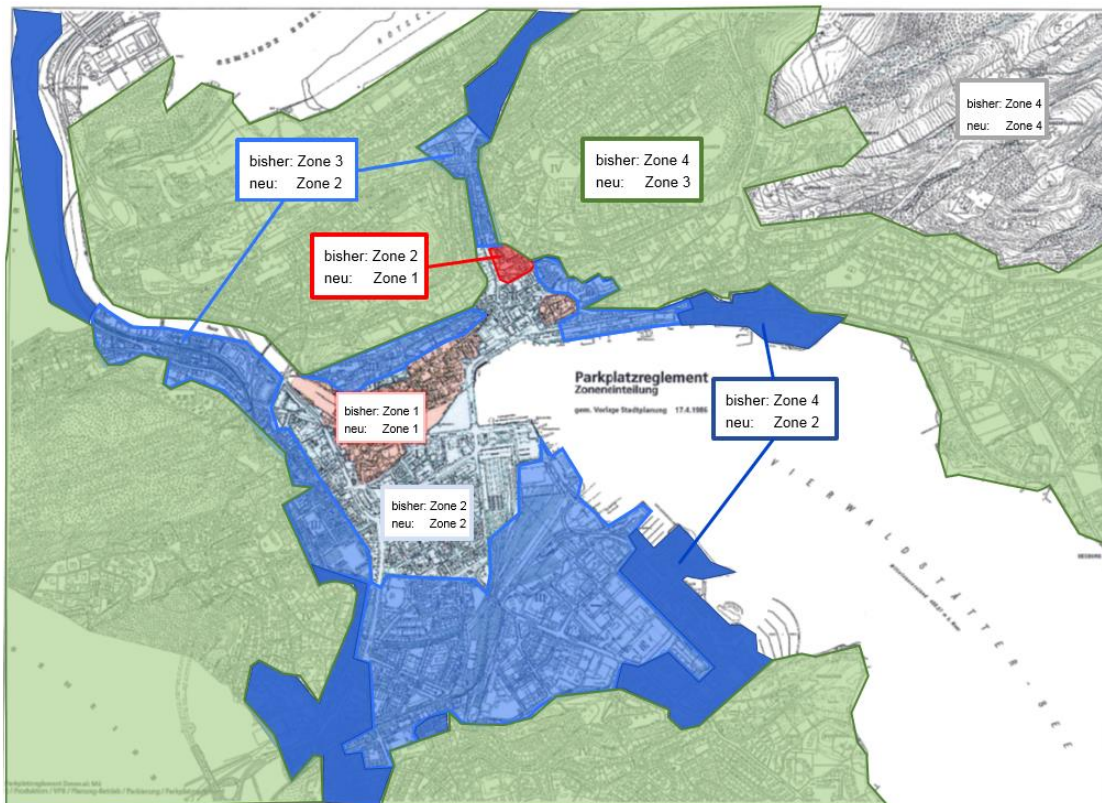


Abb. 19: Veränderungen der Reduktionszonen im Vergleich zum bisherigen Parkplatzreglement

Institutionelles Carsharing auf privatem Grund soll aufgrund der positiven Effekte des Teilens gefördert werden. Das Einrichten eines gesicherten Parkplatzes für institutionelles Carsharing ersetzt vier Pflichtparkplätze für Bewohnende und Beschäftigte. Ähnliche Regelungen werden gleichermassen auch in anderen Städten, beispielsweise in Winterthur, angewendet. Parkplätze für Besuchende, Kundinnen und Kunden sowie Gehbehinderte können nicht durch Carsharingparkplätze ersetzt werden. Bei Verlust der Carsharingparkplätze sind die minimal erforderlichen Parkplätze zu erstellen. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.

Eine weitere Reduktion ist möglich, wenn verkehrstechnische, feuerpolizeiliche, wohnhygienische oder andere raumplanerische Gesichtspunkte, insbesondere der Schutz der Wohnumgebung und des Ortsbildes, der Umwelt, Natur und Landschaft, oder die Leistungsfähigkeit des angrenzenden Strassennetzes es erfordern, wenn bereits eine genügende Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr besteht oder wenn für das Ortsbild wichtige Grün- und Freizeitflächen zweckentfremdet würden. Im Vergleich zur heutigen Situation werden die Ausnahmegründe in Beachtung von § 94 StrG erweitert.

Das Unterschreiten des Minimalbedarfs aufgrund autoarmer Nutzungen wird unter den in Kapitel 9.2 beschriebenen Bedingungen möglich.

Nebst der herkömmlichen Bestimmung der zulässigen und erwünschten Anzahl an Park- und Abstellplätzen werden neu ins Parkplatzreglement Regelungen über das Mobilitätskonzept und das Fahrtenmodell aufgenommen. Mobilitätskonzepte zeigen Massnahmen auf, die den durch ein Projekt induzierten motorisierten Individualverkehr (MIV) bezogen auf die zur Verfügung stehenden Strassenkapazitäten reduzieren sowie die Benützung des ÖV sowie des Fuss- und des Veloverkehrs fördern. Dabei kann das Mobilitätskonzept verschiedener Ausprägung sein. Es erlaubt unter Umständen die Unterschreitung der minimal zu erstellenden Parkplatzzahl (siehe dazu Kapitel 9.2). Mittels Fahrtenmodellen wird festgelegt, wie viele Autofahrten (Zu- und Wegfahrten) ein Areal bzw. die im Areal zulässigen Nutzungen maximal auslösen dürfen. Diese Zahl der zulässigen Fahrten kann anstelle oder zusätzlich zu einer maximalen Zahl der Parkplätze festgelegt werden. Durch Fahrtenmodelle soll die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes und somit die Attraktivität der Standorte gewährleistet werden. Die Umsetzung der Fahrtenbeschränkung kann insbesondere auf zwei Arten geregelt werden: 1. Ausfahrtdosierung mittels Schrankenanlagen und weiterer Auflagen und 2. Abstimmung des Parkplatzangebotes auf die zulässigen Fahrtenzahlen.

Im Rahmen von Sondernutzungsplänen werden bereits heute zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr maximale Fahrtenzahlen festgehalten (z. B. Bebauungspläne Reussbühl/Seetalplatz). Dabei wird auf § 32 f. StrG und § 36 Abs. 2 Ziff. 11 PBG abgestellt. Mobilitätskonzepte werden gestützt auf das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010 (sRSL 6.4.1.1.2) verlangt. Mit den neuen Bestimmungen im Parkplatzreglement soll nun ein expliziter rechtlicher Rahmen für das Mobilitätskonzept und das Fahrtenmodell geschaffen werden.

9.1.3 Zusätzliche Parkplätze

Mit Art. 14 des neuen Parkplatzreglements wird weitgehend der bisherige Gesetzeswortlaut übernommen. Die Bestimmung ermöglicht es, zusätzliche Parkplätze zu bewilligen, soweit dagegen nicht die örtlichen Verhältnisse, die Überlastung des Strassennetzes oder raumplanerische Gesichtspunkte sprechen. Unter den gleichen Voraussetzungen können Parkplätze bewilligt werden, die unabhängig von einer Verpflichtung gemäss Art. 93 ff. Strassengesetz erstellt werden sollen. Dabei geht es vorrangig um öffentlich benutzbare Parkieranlagen. Darauf wird weiterhin explizit hingewiesen. Jedoch erscheint eine weitere Aufzählung von Anwendungsfällen unnötig. Die Anwendung von Art. 14 des neuen Reglements setzt nicht voraus, dass der konkrete Sachverhalt in der Bestimmung erwähnt ist. Zudem dürfte die Parkplatzfrage bei zukünftigen Überbauungen oder bei Gemeinschaftsanlagen in Berücksichtigung der Verpflichtung gemäss Art. 93 ff. Strassengesetz zu beurteilen sein.

9.1.4 Reduktion und Erhöhung bei Fahrradabstellplätzen

Die Bestimmungen zur Reduktion und Erhöhung der Fahrradabstellplätze finden sich im fünften Abschnitt. Der Normbedarf der Fahrradabstellplätze kann bei besonderen örtlichen Verhältnissen reduziert werden. Das Ausmass dieser Anpassung ist abhängig von der Nutzung. Bei Wohnbauten wird keine Anpassung vorgenommen, weil hier nicht die Velobenützung, sondern der Velobesitz

der massgebende Faktor ist. Bei allen anderen Objekten kann der Normbedarf in folgenden Fällen reduziert werden:

- bei ungünstiger Topografie oder sehr ungünstiger Lage;
- wenn aus Gründen des Ortsbildschutzes die nötigen Flächen nicht verfügbar sind.

Für die Zone 1 besteht aufgrund des Ortsbildschutzes und der Erstellungsschwierigkeiten grundsätzlich keine Erstellungspflicht. In den Zonen 2 bis 4 gilt grundsätzlich der Normbedarf. Eine Erhöhung des Normbedarfs ist ohne Weiteres möglich.

9.1.5 Lage und Gestaltung der Parkplätze und Abstellplätze für Zweiradfahrzeuge

Im vierten Abschnitt regelt das Parkplatzreglement die Lage, die Gestaltung und die Sicherstellung der Parkplätze. Dabei sind private Parkplätze und Verkehrsflächen auf dem jeweiligen Baugrundstück zu erstellen. Ist dies nicht möglich, so dürfen die Parkplätze auf einem in angemessener Entfernung liegenden Grundstück angelegt werden. Zulässig ist auch die Beteiligung an einer bestehenden oder baubewilligten Gemeinschaftsanlage. In diesem Falle hat sich die Bauherrschaft darüber auszuweisen, dass zugunsten des pflichtigen Grundstücks ein grundbuchlich sichergestelltes Recht zur dauernden und unbeschränkten Benützung der Parkplätze besteht. Als angemessene Entfernung gilt in der Regel für Besucherparkplätze eine Distanz von maximal 150 m, für die übrigen Parkplätze eine solche von 300 m vom Baugrundstück. Dabei sind die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen.

Die Parkplätze und Verkehrsflächen sind verkehrsgerecht anzulegen. Als Richtlinie gelten die VSS-Normen. Sie sind grundsätzlich mit Bäumen zu bepflanzen, zu begrünen und auf einem versickerungsfähigen Belag zu erstellen. Bei grösseren Überbauungen und bei Bauten mit grossem Verkehrsaufkommen sind die Abstell- und Verkehrsflächen zu einem wesentlichen Teil in unterirdischen Sammelgaragen anzulegen, soweit es die örtlichen Verhältnisse erlauben.

Die Abstellplätze für Zweiradfahrzeuge sind gemäss § 93 Abs. 3 StrG zu überdachen und ebenerdig anzulegen, soweit die örtlichen Verhältnisse es zulassen und die Kosten zumutbar sind. Die Abstellplätze für Fahrräder sind in der Regel auf dem Baugrundstück selbst zu erstellen. Sie müssen gut zugänglich und an zweckmässiger Lage angeordnet werden.

Das Reglement über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzreglement) legt insbesondere fest, in welchen Gebieten der Stadt Luzern wie viele Park- und Abstellplätze für Cars, Fahrräder und Motorräder auf privatem Grund zu erstellen sind bzw. erstellt werden dürfen.

9.2 Umgang mit autoarmen und autofreien Nutzungen

Aufgrund der demografischen Entwicklung werden die Lebensqualität, die Sicherheit und die kurzen Wege in Städten an Bedeutung gewinnen. Autoarme und autofreie Nutzungen leisten einen wichtigen Beitrag für eine nachhaltige städtische Mobilität und Stadtentwicklung, die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft sowie die Energie- und Klimapolitik der Stadt Luzern. Ausserdem tragen sie dazu bei, das teilweise aus- oder überlastete Strassennetz zu entlasten. Das Parkplatzreglement der Stadt Luzern regelt, wie viele Parkplätze auf privatem Grund für die jeweiligen Nutzungen zu erstellen sind bzw. erstellt werden dürfen. In vielen Fällen wird mehr Parkraum geschaffen, als eigentlich notwendig wäre, in manchen Fällen aber auch zu wenig. Das führt entweder zu Leerstand, zu einer anderen Nutzung der Parkplätze als vorgesehen oder zu einem Nutzungsdruck auf öffentliche Parkplätze. Deshalb sollte den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern die Möglichkeit gegeben werden, unter gewissen Bedingungen und Voraussetzungen die minimal geforderte Anzahl Parkplätze zu unterschreiten, um autoarme Nutzungen zuzulassen.

Die Stadt Luzern besitzt verschiedene Areale, die in den nächsten Jahren entwickelt und die Thematik rund um autofreies und autoarmes Wohnen und Arbeiten verstärken werden. Der Anteil der Haushalte ohne Personenwagen in der Stadt Luzern nahm bereits zwischen 2010 und 2015 um zwei Prozentpunkte auf 44 Prozent zu. Der Trend geht in vielen Schweizer Städten dahin, dass immer weniger Städterinnen und Städter ein eigenes Auto besitzen. Mit dem Ermöglichen des autofreien und autoarmen Wohnens und Arbeitens kann die Stadt Luzern diesen positiven Trend weiter verstärken. In anderen Schweizer Städten, beispielsweise in Zürich und Winterthur, wurden die rechtlichen Anpassungen dazu bereits vor einigen Jahren vorgenommen. Der Stadt Luzern liegen Grundlagen und Empfehlungen zum Umgang mit autoarmem Wohnen und Arbeiten in der Stadt Luzern in Form eines Berichtes der Hochschule Luzern von August 2014 vor. Aufbauend auf den Erkenntnissen aus diesem Bericht und Erfahrungen in anderen Städten regelt die Stadt Luzern autofreie und autoarme Nutzungen neu.

Autofreies Wohnen bezeichnet ein Wohnangebot für autolose Haushalte. Die Anzahl der Parkplätze ist in autofreien Siedlungen auf ein Minimum von 0 bis höchstens 0,2 pro Wohneinheit für Besuchende, gehbehinderte Personen und Carsharing für Bewohnerinnen und Bewohner reduziert. Innerhalb einer autofreien Siedlung kann die Zufahrt auf die Rettungs- und Lieferdienste sowie gehbehinderte Personen beschränkt sein.

Autoarmes Wohnen bezeichnet Quartiere oder Siedlungen mit einer gegenüber dem Normbedarf reduzierten Anzahl an Parkplätzen von 0,2 bis 0,5 pro Wohneinheit. Autos sind in autoarmen Wohngebieten also mehr oder weniger stark verbannt, und das Parkieren ist in Einstellhallen oder am Rande der Siedlung konzentriert.

Autofreien Siedlungen wird zugeschrieben, dass sie eine hohe Wohn- und Freiraumqualität ermöglichen und besonders attraktiv für Familien mit Kindern sind. Sie zielen zudem darauf ab, die Gebrauchs- und Umweltqualität des öffentlichen Raums maximal zu nutzen. Konkret heisst das: stark reduzierte Lärm- und Schadstoffimmissionen, erhöhte Sicherheit sowie mehr Platz für alternative Nutzungen des Raums. Bei autoarmen Siedlungen ergeben sich diese möglichen Vorteile

nicht per se, sondern hängen von der konkreten Ausgestaltung der autoarmen Siedlung ab. Autoarme Areale funktionieren nur, wenn

- die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr gut bis sehr gut ist,
- die Netzqualität für den Fuss- und den Veloverkehr hoch ist und
- Nahversorgungsreinrichtungen, Kindergärten und Primarschulen im nahen Umfeld liegen.

Autofreie Nutzungen sind bereits mit dem bisherigen Parkplatzreglement von 1986 in der Zone 1 (Altstadt) gefordert und in der bisherigen Zone 2 möglich. Zukünftig sind autoarme Nutzungen in der Zone 2 verlangt und in der Zone 3 möglich. Mit der Anpassung der Parkplatzzonen und Erstellungsregeln werden die Zonen, in denen autofreie und autoarme Nutzungen möglich sind, deutlich ausgeweitet.

Mit der Überarbeitung des Parkplatzreglements und der Anpassung der Parkplatzzonen sowie Erstellungsregeln soll autofreies und autoarmes Wohnen und Arbeiten explizit in allen Zonen ermöglicht werden. Im Rahmen von Planungs- und Baubewilligungsverfahren besteht die Möglichkeit, den minimal geforderten Bedarf an Parkplätzen zu unterschreiten, wenn ein **Mobilitätskonzept** vorliegt. Dieses Mobilitätskonzept soll sicherstellen, dass die Parkierung der Liegenschaft nicht auf den öffentlichen Grund verlagert wird. Das bedeutet, dass Bewohnerinnen und Bewohner sowie Geschäftsbetriebe solcher Liegenschaften kein Anrecht auf eine Dauerparkkarte für die Einzelzonen A–Z der Stadt Luzern haben. Denn das Erstellen von Parkplätzen ist relativ kostenintensiv und wird deshalb von Investoren gerne vermieden. Dies im Wissen, dass insbesondere Anwohnerinnen und Anwohner im Umfeld und besonders am Strassenrand öffentliche Parkplätze nutzen können.

Das Mobilitätskonzept muss spätestens mit dem Baugesuch eingereicht werden und die Erschliessung mit dem Fuss- und dem Veloverkehr sowie dem öffentlichen Verkehr, die Regelung des möglichen Autoverzichts und Massnahmen des Mobilitätsmanagements aufzeigen. Die Einhaltung des Mobilitätskonzepts muss mit einem Controlling durch die Eigentümerschaft sichergestellt werden. Ausserdem muss aufgezeigt werden, auf welchen Flächen der minimale Normbedarf an Parkplätzen errichtet wird, falls die Verpflichtungen im Mobilitätskonzept nicht eingehalten werden. Zur rechtlichen Sicherung dieser Verpflichtung ist eine Anmerkung im Grundbuch notwendig.

Folgende Inhalte sind im Mobilitätskonzept gefordert:

Inhalt	Details
Einleitung	Die Grundeigentümerschaft beschreibt die Ausgangslage und das Ziel des Mobilitätskonzepts. Sie zeigt die zu erwartende Parkplatznachfrage sowie das Zusammenspiel zwischen erwarteter Nachfrage und geplantem Parkplatzangebot auf.
Mobilitätsmanagement	Die Grundeigentümerschaft muss geeignete Massnahmen im Rahmen eines Mobilitätsmanagements aufzeigen. Zum Beispiel: Push-Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduktion der Parkplatzanzahl ▪ Autoverzicht der Bewohnerschaft ▪ Anreise mit dem Auto für Arbeitende in der Liegenschaft untersagt Pull-Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderung des Veloverkehrs (z. B. gratis Leihvelos/Lastenvelos/Velohänger, Ladestationen für E-Bikes, Velowerkstatt) ▪ Förderung der Nutzung des ÖV (z. B. ÖV-Billette/Mietertickets, ÖV-Gutscheine, rabattierter Abobezug) ▪ Carsharingangebot ▪ Mobilitätsinformationen
Regelung des Auto- und Parkplatzverzichts	Die Grundeigentümerschaft muss im Mobilitätskonzept aufzeigen, wie die Einhaltung der autofreien oder autoarmen Liegenschaft mittels Vorgaben an Bewohnende bzw. Verpflichtungen der Mietenden sichergestellt wird (z. B. Besitz bzw. das Abstellen eines Autos in der Liegenschaft und das dauerhafte Parkieren eines Autos auf öffentlichem Grund wird untersagt). Ausserdem müssen sie aufzeigen, wie sie die Bewohnerinnen und Bewohner informieren, dass sie kein Anrecht auf eine Dauerparkkarte für Anwohnende der Stadt Luzern haben.
Erschliessung mit dem ÖV	Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr muss gemäss ÖV-Gütekategorie des Bundes gut bis sehr gut sein.
Erschliessung mit dem Fuss- und dem Veloverkehr	Das Fuss- und das Velowegnetz muss eine hohe Qualität aufweisen (kurze und komfortable sowie begehbare/befahrbare Wege zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und wichtigen Infrastruktur- und Nahversorgungseinrichtungen). Die Grundeigentümerschaft muss eine ausreichende Anzahl gedeckter Veloabstellplätze zur Verfügung stellen und diese im Mobilitätskonzept nachweisen.
Controlling	Die Grundeigentümerschaft zeigt im Mobilitätskonzept auf, wie die Einhaltung des Mobilitätskonzepts sichergestellt wird. Sie muss der Stadt Luzern jederzeit auf Verlangen einen Bericht über das Controlling geben können.
Vorhalteflächen	Kann die Unterschreitung des minimalen Normbedarfs nicht eingehalten werden, muss der minimale Normbedarf erstellt werden können. Im Mobilitätskonzept weist die Grundeigentümerschaft nach, wo diese Flächen für die mögliche Realisation des minimalen Normbedarfs an Parkplätzen bereitgehalten werden.

Tab. 17: Anforderungen an das Mobilitätskonzept

Im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens kann der Stadtrat im Gegenzug zur Gewährung des Bonus im Sinne von Art. 24 Abs. 3 BZR der Stadt Luzern die Reduktion der minimal zu erstellen- den Anzahl Parkplätze und dafür wiederum ein Mobilitätskonzept verlangen.

Nicht nur mit der Überarbeitung des Parkplatzreglements sollen autofreie und autoarme Nutzungen gefördert werden, sondern auch mittels Vorgaben bei Arealentwicklungen.

Autoarme und autofreie Nutzungen sind in der Stadt Luzern möglich. Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer haben die Möglichkeit, im Rahmen der Vorgaben eines Mobilitätskonzepts die minimal geforderte Anzahl Parkplätze zu unterschreiten.

9.3 Umgang mit der zweckbestimmten Parkplatznutzung

Das Parkplatzreglement der Stadt Luzern regelt, wie viele private Parkplätze für die einzelnen Liegenschaften für Bewohnende, Besuchende, Kundschaft oder Beschäftigte erstellt werden müssen und dürfen. In vielen Fällen wird mehr Parkraum geschaffen, als eigentlich notwendig wäre, in manchen Fällen aber auch zu wenig. Das führt entweder zu Leerstand, zu einer anderen Nutzung der Parkplätze als vorgesehen oder zu einem Nutzungsdruck auf öffentliche Parkplätze. Ein Leerstand bedeutet für die Vermieterinnen und Vermieter einen Einnahmeausfall, weshalb Parkplätze oftmals zu anderen Zwecken als bewilligt vermietet werden. Dies können zum Beispiel Bewohnerinnen und Bewohner von Nachbarliegenschaften sein oder Pendlerinnen und Pendler.

Insbesondere Pendlerinnen und Pendler, die in der Stadt Luzern arbeiten und von ausserhalb mit dem Auto in die Stadt kommen, führen zu den Hauptverkehrszeiten zu einer erheblichen Belastung des Strassennetzes. Viele grössere Städte regeln die maximale Anzahl privater Parkplätze, um die Verkehrsmenge in der Stadt zu steuern. Sie stehen aber der Agglomeration gegenüber, die oftmals keine Obergrenze für private Parkplätze festlegt. Die Anwohnerinnen und Anwohner aus den Agglomerationen arbeiten häufig in den Städten und bewegen sich mit ihrem Auto an den Arbeitsplatz und zurück, obwohl sie dazu ebenso den ÖV oder oftmals das Velo nutzen könnten. Dies führt zu einer zusätzlichen Verkehrsbelastung in der Stadt Luzern, die den autofahrenden Pendlerstrom nur über die verfügbare Parkplatzmenge in der Stadt steuern kann. Genau das soll mit der Zweckbestimmung der privaten Parkplätze erreicht werden. Denn auch für Beschäftigte in einer Liegenschaft gibt es eine begrenzte Anzahl bewilligter Parkplätze. Die Parkplätze für Bewohnende und Besuchende sind ausschliesslich diesen Nutzergruppen vorbehalten. Wird die Anzahl Parkplätze für Beschäftigte durch das Vermieten eigentlicher Anwohnerparkplätze erhöht, steigt die Verkehrsmenge vor allem während der Spitzenstunden und damit die Belastung des städtischen Strassennetzes. Deshalb ist das Vermieten privater Bewohner- und Besucherparkplätze an Pendlerinnen und Pendler nach wie vor nicht erlaubt.

Da der Anteil Haushalte mit Personenwagen in der Stadt Luzern rückläufig ist und es immer mehr Städterinnen und Städter ohne eigenes Auto gibt, kommt es immer wieder zu Leerständen von Bewohnerparkplätzen. Vermieterinnen und Vermieter wollen Leerstände vermeiden und die Parkplätze vermieten. Deshalb erlaubt das Parkplatzreglement unter gewissen Bedingungen neu das Vermieten oder die Verleihung des rechtskräftig bewilligten Bewohnerparkplatzes an Anwohnerinnen und Anwohner in einem Umkreis von 300 Metern. Diese Möglichkeit besteht aber erst im Nachgang zur Baubewilligung, wenn sich zeigen sollte, dass ein Leerstand besteht. In der Baubewilligung selbst kann eine solche Ausweitung der Zweckbestimmung nicht vorgesehen werden. Voraussetzung für die nachträgliche Ausweitung ist, dass die Bewohnerinnen und Bewohner der jeweiligen Liegenschaft keinen Parkplatzbedarf haben und auch keine Parkkarte zur Nutzung des öffentlichen Grundes beziehen. Denn der Parkplatzbedarf, der aus den Nutzungen einer Liegenschaft hervorgeht, soll auch wenn immer möglich von ihr gedeckt werden. Das Vermieten an Personen, die ausserhalb des Umkreises von 300 Metern wohnen, stellt eine Zweckänderung dar und ist grundsätzlich nicht erlaubt.

Die Zweckbestimmung gilt auch für Parkplätze, welche ohne genaue Festlegung des Zwecks bewilligt wurden, sowie für im Bestand geschützte Parkplätze, welche ohne Baubewilligung erstellt

wurden (Art. 9 und Art. 26 Bundesverfassung). Dabei geht es namentlich um unbewilligte Parkplätze, welche seit mehr als 30 Jahren bestehen. Nach Ablauf von 30 Jahren verwirkt rechtmässig in aller Regel das Recht, die Aufhebung der Parkplätze zu verlangen. Nicht gemeint sind bewilligte Parkplätze mit Zweckbestimmung, welche aufgrund der neuen Vorschriften hinsichtlich der maximal zulässigen Parkplatzzahl nicht mehr bewilligt werden könnten. Diese Parkplätze sind aber auch in ihrem Bestand geschützt. Zweckbestimmung heisst für bewilligte Parkplätze ohne Zweckbestimmung und unbewilligte, im Bestand geschützte Parkplätze, dass die bestehenden Parkplätze entsprechend der Nutzung der Baute verwendet werden müssen. So sah bereits das alte Strassengesetz vom 15. September 1964 vor, dass bestehende Abstell- und Verkehrsflächen ihrer Zweckbestimmung zu erhalten sind. Diese Verpflichtung gilt auch dann, wenn ein entsprechender Hinweis in der Baubewilligung fehlt. Ungeachtet davon lässt sich diese Pflicht mit dem im Umweltrecht wichtigen Grundsatz der Lastengleichheit begründen. Der aus Art. 8 Abs. 1 BV abgeleitete Grundsatz besagt, dass nicht nur aufseiten der Neuanlagen, sondern auch aufseiten der Altanlagen ein Beitrag zur Erreichung der durch das Umweltrecht vorgegebenen Ziele geleistet werden muss. Im Ergebnis gilt die Zweckbestimmung für sämtliche privaten Parkplätze auf dem Gebiet der Stadt Luzern mit Ausnahme jener Parkplätze, welche weder bewilligt wurden, noch in ihrem Bestand geschützt sind. Solche Parkplätze gilt es gegebenenfalls zwangsweise aufzuheben. Von einer generellen Übergangsbestimmung wird abgesehen. Sollten Einzelfälle in zeitlich unmittelbarer Nähe zum Inkrafttreten des neuen Reglements zu beurteilen sein, kann immer noch eine individuelle Übergangsfrist zur Auflösung der entsprechenden Rechtsverhältnisse eingeräumt werden.

Die Aufhebung der unbewilligten, im Bestand geschützten Parkplätze soll seitens der Grundeigentümerschaft möglichst formlos vorgenommen werden können. Daher braucht es dafür keine Bewilligung der Baubewilligungsbehörde, solange der minimale Bestand erhalten bleibt. Folglich können in den Zonen 1 und 2 sämtliche unbewilligten, im Bestand geschützten Parkplätze aufgehoben werden. Im Übrigen kommen auf die bewilligten Parkplätze ohne Zweckbestimmung und die unbewilligten, im Bestand geschützten Parkplätze die Regeln, welche für die bewilligten Parkplätze mit Zweckbestimmung gelten, sinngemäss zur Anwendung (Art. 17 des neuen Parkplatzreglements).

Sollen bewilligte Parkplätze mit oder ohne Zweckbestimmung aufgehoben werden, braucht es eine Baubewilligung. Andernfalls wird die statistische Erfassung der Parkplätze verunmöglicht.

Insgesamt trägt die Stadt Luzern mit der Lockerung der Zweckbestimmung in Bezug auf Anwohnerinnen und Anwohner im Umkreis von 300 Metern zu einer besseren Auslastung der privaten Parkplätze und zu einer Entlastung der Strassenparkplätze bei. Das wiederum führt dazu, dass der öffentliche Raum für andere Nutzungen zur Verfügung stehen könnte. Die langfristige Folge davon kann eine massvolle Reduktion der Anzahl Strassenparkplätze sein.

Die Einhaltung der zweckbestimmten Nutzung der privaten Parkplätze wird durch unterschiedliche Massnahmen unterstützt:

- Die Parkplätze sind für die betreffenden Benutzerkategorien zu reservieren und entsprechend zu kennzeichnen, soweit dies zur Sicherstellung der Zweckbestimmung erforderlich ist;
- Vergabe der Dauerparkkarten für Anwohnende nur mit Nachweis über keinen privaten Parkplatz (Druck auf private Parkplätze durch Anwohnerinnen und Anwohner steigt);

- Explizite Erwähnung der Zweckbestimmung im Reglement und in den Baubewilligungen mit klarer Ausnahmeregelung für Anwohnerinnen und Anwohner im Umkreis von 300 Metern;
- Explizite Erwähnung des Verbots der Überlassung (Miete und Leihe) und der Übertragung (Verkauf, Belastung mit Sonderrechten oder Dienstbarkeiten) an Personen mit Wohnsitz ausserhalb des Umkreises. Dies geschieht zur Verdeutlichung. Ein solches Verbot ergibt sich bereits aus der Zweckbestimmung;
- Die Anwendung der Strafbestimmungen gemäss Strassengesetz.

Die Summe der Massnahmen und eine klare Kommunikation der Regelungen sollen insgesamt zu einem besseren Verständnis für die Zweckbestimmung führen. Gesetze und Regelungen machen aber nur Sinn, wenn sie auch durchgesetzt werden. Das heisst, dass Baubewilligungsaufgaben und die zweckbestimmte Nutzung der Parkplätze kontrolliert werden müssen, ansonsten sind sie reine Theorie. Es braucht keine flächendeckende, systematische Kontrolle. Stichkontrollen und Kontrollen bei Verdacht erzielen oftmals schon eine grosse abschreckende Wirkung (ähnlich wie bei Geschwindigkeitsübertretungen im Strassenverkehr). Die Umsetzung der Kontrollen soll wie folgt erfolgen:

Ausgangslage bzw. heutige Praxis

Die Kontrolle von Anzahl und Nutzung von bewilligten Parkplätzen finden heute im Rahmen der normalen Schlusskontrolle nach dem Abschluss von baubewilligungspflichtigen Arbeiten statt. Darüber hinaus werden nur aufgrund von konkreten Meldungen aus der Bevölkerung zu möglichen Verstössen gegen das Parkplatzreglement Kontrollen durchgeführt. Dies betrifft zirka 10 Meldungen pro Jahr. Weitere Kontrollen, z. B. aufgrund von Vermietungsangeboten, werden aufgrund der Ressourcensituation nicht durchgeführt.

Neu

Neu soll in Zukunft auch ohne dass auf einem Grundstück baubewilligungspflichtige Arbeiten ausgeführt wurden oder eine Meldung aus der Bevölkerung einging, die Einhaltung der zweckbestimmten Nutzung von privaten Parkplätzen kontrolliert werden. Dies kann auf zwei Ebenen erfolgen, wobei diese miteinander kombinierbar sind.

Information

Grundeigentümerschaften, welche z. B. ein Vermietungsangebot geschaltet haben, werden angeschrieben, auf die Rechtslage aufmerksam gemacht und um eine Stellungnahme ersucht. Eine aktive Nachkontrolle bzw. eine Kontrolle vor Ort findet nicht statt.

Stichkontrollen

Stichproben erfolgen unabhängig von Verdachtsmomenten, sind mit einer Kontrolle vor Ort verbunden und werden bis zur Erstellung des rechtmässigen Zustandes nachkontrolliert.

- Festlegung der zu kontrollierenden Liegenschaften in Absprache mit dem Tiefbauamt;
- Recherche (erteilte Baubewilligungen, Statistik Tiefbauamt) zur Anzahl und zur zugewiesenen Nutzung der bewilligten Parkplätze auf dem Grundstück;

- Unangemeldete Kontrolle durch den Bereich Baugesuche vor Ort. Dokumentation von:
 - Anzahl markierter bzw. vorhandener Parkplätze;
 - Allfällig zusätzlich abgestellte Fahrzeuge;
 - Nutzung (Autokennzeichen, Bodenmarkierungen, Beschilderung usw.).
- Rückmeldung an Grundeigentümerschaft, dass Kontrolle stattgefunden hat:
 - Positive Rückmeldung, wenn alles in Ordnung ist;
 - Aufforderung zur Stellungnahme mit Hinweis auf die gesetzlichen Bestimmungen inkl. Strafbestimmungen, wenn Abweichungen festgestellt wurden.
- Sichtung der Stellungnahme und wenn notwendig weitere Abklärungen in Rücksprache mit dem Tiefbauamt;
- Wiederherstellung des gesetzmässigen Zustandes (nachträgliches Baugesuch, Strafanzeige, Verfügung Rückbau).

Aufwand

Der Aufwand für die zusätzlichen Kontrollen gegenüber der heutigen Praxis ist schwer einzuschätzen. Ist die Ausgangslage einfach oder die Grundeigentümerschaft nach einem Informationsschreiben einsichtig, beträgt der Aufwand wenige Stunden. Müssen nach einer Begehung und der Stellungnahme der Grundeigentümerschaft aber vertiefte Abklärungen gemacht werden oder sogar die Wiederherstellung des gesetzmässigen Zustandes verfügt werden, steigt der Aufwand schnell auf mehrere Tage. Als Grundlage für dieses Konzept wurde ein Durchschnitt für die Bearbeitung von 1–2 Tagen pro Stichprobe bzw. Informationsschreiben angenommen. Das bedeutet, dass bei einem zusätzlichen Pensum von 20 Prozent, 20–40 zusätzliche Kontrollen pro Jahr durchgeführt werden könnten. Dies bedeutet einen finanziellen Lohnaufwand von Fr. 25'000.– pro Jahr.

Zuständigkeit

Da es sich bei der Erstellung bzw. Markierung von Parkplätzen um einen baubewilligungspflichtigen Tatbestand handelt, ist die Dienstabteilung Städtebau, Bereich Baugesuche, für die Kontrollen zuständig. Diese erfolgen jedoch in enger Zusammenarbeit mit der Dienstabteilung Tiefbauamt.

Aktuell werden die Bearbeitungszeiten für die Baugesuche und der Ressourceneinsatz für Vorprüfungen, Baubewilligungen und Kontrollen politisch diskutiert. Unter anderem werden systematische und aufwendige Kontrollen vor Ort politisch hinterfragt. Aus diesem Grund findet in der Baudirektion aktuell eine umfassende Analyse des Baubewilligungsprozesses und die Erarbeitung eines Massnahmenkatalogs zur Beschleunigung der Bearbeitungszeiten statt. In diesem Rahmen wird auch die Kontrolle der Parkplätze als zusätzliche Aufgabe geklärt werden. Dem Parlament soll dazu in der zweiten Jahreshälfte 2020 ein Bericht und Antrag vorgelegt werden, in dem auch auf das Thema Baukontrollen eingegangen wird.

An der geltenden Zweckbestimmung der privaten Parkplätze wird weiterhin festgehalten. Sie wird sowohl durch vermehrte Kontrollen als auch durch den steigenden Nutzungsdruck auf die privaten Parkplätze besser durchgesetzt, indem eine Nachweispflicht über den fehlenden privaten Parkplatz beim Bezug einer Dauerparkkarte für Anwohnende eingeführt wird. Um einen Parkplatzleerstand zu vermeiden, dürfen private Parkplätze für Bewohnerinnen und Bewohner neu im Rahmen einer Ausnahmeregelung an Anwohnerinnen und Anwohner im Umkreis von 300 Metern vermietet werden.

9.4 Umgang mit öffentlichem Parkplatz-Teilen

Die Parkraumbewirtschaftung ist ein wichtiges Mittel, um die gesamte Verkehrsmenge zu steuern. Aus diesem Grund ist auch das Erstellen privater Parkplätze bewilligungspflichtig. Das Parkplatzzreglement gibt vor, wie viele Parkplätze für welche Nutzungen erstellt werden müssen und dürfen. Die Parkplätze werden somit für einen bestimmten Nutzungszweck und eine bestimmte Nutzergruppe (Anwohnende, Beschäftigte, Kundschaft) bewilligt und dürfen nicht zweckentfremdet werden. Ziel ist es dabei, das Mittelmass zwischen zu vielen Parkplätzen und damit einer vermehrten Belastung des Strassennetzes und zu wenigen Parkplätzen und damit einem Nutzungsdruck auf den öffentlichen Parkraum zu finden. Die Zweckbestimmung der privaten Parkplätze ist eine Massnahme der städtischen Mobilitätsstrategie und des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität, das eine Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs auf dem Stand von 2010 verlangt. Sie trägt dazu bei, die Leistungsfähigkeit des Strassensystems zu erhalten und negative Umweltauswirkungen zu begrenzen. Denn die anderweitige Nutzung privater Parkplätze als für die bewilligten Nutzungen, beispielsweise das Vermieten privater Parkplätze an Pendlerinnen und Pendler oder das öffentliche Teilen privater Parkplätze, führt zu mehr Verkehr sowie einer höheren Belastung des Strassennetzes und ist deshalb nicht erlaubt.

Neue technologische Entwicklungen ermöglichen und vereinfachen heute das Teilen und vorübergehende Vermieten privater Parkplätze. Mittels App-Lösungen wie ParkU oder Parkit können Besitzerinnen und Besitzer privater Parkplätze diese stunden- oder tageweise öffentlich vermieten. Sie erhöhen dadurch vorübergehend die Anzahl öffentlich verfügbarer Parkplätze. Da die bewilligten privaten Parkplätze aber zu einem bestimmten Zweck (Bewohnende, Besucher, Beschäftigte) erteilt werden, stellt das Teilen eines privaten Parkplatzes mit einer unbestimmten Anzahl potenzieller Nutzerinnen und Nutzer eine nicht bewilligte Zweckänderung des Parkplatzes dar und ist somit gemäss heutiger Gesetzgebung nicht zulässig. Das Teilen des Parkplatzes mit einer unbestimmten Anzahl Nutzender führt zu Mehrverkehr, was die Leistungsfähigkeit des angrenzenden Strassennetzes und anderer Verkehrsmittel beeinträchtigt, Lärm- und Schadstoffmissionen in den Quartieren erhöht sowie den Zielen der Energie- und Klimapolitik widerspricht.

In der Stadt Luzern werden rund 17 private Parkplätze rechtswidrig über die App ParkU zur vorübergehenden Nutzung unregelmässig angeboten. Diese Anzahl ist im Verhältnis zu den rund 50'000 privaten Parkplätzen in der Stadt Luzern sehr gering. Drei dieser angebotenen Parkplätze liegen zentrumsnah im Bruchquartier, alle anderen befinden sich ausserhalb der Innenstadt. Das zeigt, dass das Angebot generell und insbesondere im Zentrum sehr klein ist. In der Stadt Zürich ist das temporäre und kurzfristige Teilen privater Parkplätze aus denselben Gründen wie in Luzern nicht erlaubt. In Zürich werden etwas mehr private Parkplätze über die App angeboten, allerdings immer noch sehr wenige in Bezug auf die Gesamtzahl aller privaten Parkplätze. Deshalb ergreift die Stadt Zürich keine Massnahmen, um den Anbieter zu sanktionieren, sondern beobachtet die Nutzungsfrequenzen und schreitet erst ein, wenn eine bedeutende Anzahl privater Parkplätze entgegen der rechtlich verankerten Zweckbestimmung geteilt wird.

Die Vorteile der Parkplatz-Apps zum temporären Teilen aus Nutzersicht sind, dass die Anbieterin oder der Anbieter den Parkplatz spontan und unregelmässig nach eigenem Bedarf zur Nutzung anbieten kann. Mit diesem sehr flexiblen System wird nur zu gewissen Zeiten an gewissen Orten

für eine befristete Zeit die Anzahl öffentlich nutzbarer Parkplätze erhöht. Für die Stadt Luzern wäre solch ein öffentliches Teilen und damit eine bessere Auslastung der privaten Parkplätze dann interessant, wenn im Gegenzug im selben Gebiet Parkplätze auf öffentlichem Grund aufgehoben werden und der gewonnene Raum anderen Nutzungen zugeführt werden kann. Das Aufheben eines Strassenparkplatzes ist aber mit dem flexiblen System der App-Anbieter wie ParkU und Parkit nicht kompatibel. Es besteht keine gesetzliche Grundlage, um Privatpersonen zum regelmässigen und langfristigen Teilen des privaten Parkplatzes zu verpflichten, um damit Strassenparkplätze zu ersetzen. Eine Kontrolle durch die Stadt Luzern wäre zudem kaum umsetzbar, sehr komplex und mit erheblichen Aufwendungen verbunden. Die Strassenparkplätze tragen aufgrund ihrer definierten Anzahl, der auf das Gebiet abgestimmten Parkgebühr und der maximal zulässigen Parkierungsdauer zur Steuerung der Verkehrsmenge bei. Bei einer Aufgabe von Strassenparkplätzen aufgrund temporär öffentlich angebotener privater Parkplätze würde die Stadt Luzern ein wichtiges Steuerungsmittel aus der Hand geben. Sie hätte keinen Einfluss auf die maximale Parkierungsdauer oder die erhobenen Parkgebühren.

Aus diesen Gründen ist das kurzfristige und unverbindliche Teilen privater Parkplätze über Apps wie ParkU und Parkit im Sinne der Zweckbestimmung auch weiterhin nicht erlaubt. Die Nutzungen über App-Anbieter werden durch die Stadt Luzern weiter beobachtet. Sollte die Anzahl der angebotenen Parkplätze bedeutend zunehmen, müssten rechtliche Schritte gegen die Betreiber der Apps und die Vermieter in Betracht gezogen werden. Um aber generell die Auslastung der privaten Parkplätze zu erhöhen und damit einerseits den öffentlichen Grund zu entlasten und andererseits weniger private Parkplätze erstellen zu müssen, wird das Weitervermieten an Anwohnerinnen und Anwohner im Umkreis von 300 Metern erlaubt sowie der Bezug einer Dauerparkkarte für Anwohner an die Bedingung geknüpft, dass kein privater Parkplatz vorhanden ist.

Interessant für die Stadt Luzern sind App-Angebote, über welche private Parkplätze dauerhaft zur öffentlichen Nutzung zur Verfügung gestellt werden können. Das Angebot öffentlicher Parkplätze würde dadurch erhöht werden, und aufgrund der Beständigkeit könnten öffentliche Strassenparkplätze im Gegenzug kompensiert werden. Von dieser Öffnung privater Parkplätze würden nicht nur die Eigentümerinnen und Eigentümer profitieren, die dadurch langfristige Leerstände verhindern können. Die Bevölkerung gewinnt neuen öffentlichen Nutzungsraum bei gleichbleibendem Parkplatzangebot. Die Stadt Luzern steht solchen App-Angeboten grundsätzlich positiv gegenüber und prüft auf Anfrage den Umgang mit solchen Angeboten. Der rechtliche Rahmen für solche Angebote findet sich in Art. 17 des neuen Reglements. Danach bedarf die Umnutzung als Zweckänderung der Bewilligung der Baubewilligungsbehörde.

Das kurzfristige, flexible, öffentliche Teilen von privaten Parkplätzen widerspricht der Zweckbestimmung und ist deshalb nicht erlaubt. App-Angeboten, über welche private Parkplätze dauerhaft zur öffentlichen Nutzung bereitgestellt werden, steht die Stadt Luzern grundsätzlich positiv gegenüber.

9.5 Rechtliche Anpassungen private Parkierung

9.5.1 Totalrevision Reglement über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzreglement)

Das Parkplatzreglement wird wie folgt totalrevidiert:

I. Allgemeines

Art. 1 *bleibt unverändert.*

Art. 2 *Zweck*

Das Reglement umschreibt die Erstellungspflicht für Abstell- und Verkehrsflächen gemäss §§ 89 ff. Strassengesetz. Es legt insbesondere fest, in welchen Gebieten der Stadt Luzern wie viele Parkplätze und Abstellplätze für Zweiradfahrzeuge auf privatem Grund zu erstellen sind bzw. erstellt werden dürfen.

Art. 3 *bleibt unverändert.*

Art. 4 *Pflicht zur Erstellung von Abstell- und Verkehrsflächen*

¹ Wird durch Bauten und Anlagen oder Teile davon Verkehr verursacht oder vermehrt, so hat der Bauherr die Bauherrschaft bei der Errichtung, Erweiterung oder bei neubauähnlichen Umbauten in einzelnen Geschossen oder ganzen Gebäuden auf dem Baugrundstück Abstell- und Verkehrsflächen für Fahrzeuge der Benutzer Benutzenden und Besucher Besuchenden 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.

² Bei Erweiterungen und Zweckänderungen bestimmt sich die Erstellungspflicht aufgrund der Differenz zwischen der bisherigen und der neuen Nutzung.

³ Die Erstellung von Park- und Abstellplätzen für Zweiradfahrzeuge wird in den Abschnitten II.–V. geregelt.

⁴ Für Fahrräder und Motorfahräder sind genügend gedeckte Abstellplätze zu erstellen. Wo aufgrund der Nutzung der Bauten mit dem regelmässigen Abstellen von schweren Motorwagen und Motorrädern zu rechnen ist, sind für diese Fahrzeuge besondere Abstellflächen zu erstellen.

⁵ Bei den im Reglement nicht aufgeführten Nutzungen oder bei besonders gelagerten Fällen wird die Anzahl der Abstellplätze im Einzelfall unter Berücksichtigung der öffentlichen und privaten Interessen sowie der zonenbezogenen Reduktion gemäss diesem Reglement festgelegt. Als Richtlinie können die einschlägigen Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) berücksichtigt werden. Vorbehalten bleiben besondere Regelungen anderer Erlasse, insbesondere über die Einkaufs- und Fachmarktzentren.

Art. 5 *Einschränkungen*

Wenn verkehrstechnische, feuerpolizeiliche, wohngyienische oder andere raumplanerische Gesichtspunkte, insbesondere der Schutz der Wohnumgebung und des Ortsbildes, der Umwelt, Natur und Landschaft, oder die Leistungsfähigkeit des angrenzenden Strassennetzes es erfordern, wenn bereits eine genügende Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr besteht oder wenn für

das Ortsbild wichtige Grün- und Freizeitflächen zweckentfremdet werden würden, sind die Abstellflächen zu reduzieren, auf mehrere Grundstücke aufzuteilen oder ist deren Erstellung zu untersagen.

Art. 6 *Mobilitätskonzept*

¹ Die zuständige Behörde kann für Projekte mit mehr als 30 Parkplätzen in Planungs- und Baubewilligungsverfahren Mobilitätskonzepte verlangen:

- a. wenn sich Überlastungen auf dem übergeordneten Strassennetz abzeichnen;
- b. wenn eine nutzungsbezogene Zuordnung von Parkplätzen aufgehoben wird;
- c. wenn Fahrtenmodelle zum Einsatz kommen.

² Mobilitätskonzepte zeigen für besondere Nutzungen und besondere Verhältnisse Massnahmen auf, die den induzierten Verkehr mit den Strassenkapazitäten sowie mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr abstimmen.

³ Mobilitätskonzepte müssen mindestens folgende Aspekte behandeln:

- a. Ziel, Zweck und Zuständigkeit;
- b. Zusammenspiel von Parkplatzangebot und erwarteter Parkplatznachfrage;
- c. Ausstattung der Parkieranlagen;
- d. Parkplatzbewirtschaftung;
- e. Integration in übergeordnetes Parkleitsystem (falls vorhanden);
- f. Monitoring;
- g. Massnahmen/Sanktionen, sofern Ziele nicht erreicht werden.

Art. 7 *Fahrtenmodell*

¹ Die zuständige Behörde kann im Planungs- und Baubewilligungsverfahren anstelle oder zusätzlich zu einer maximal zulässigen Zahl der Parkplätze eine maximal zulässige Zahl der Fahrten festlegen.

² Mit Fahrtenmodellen können Nutzungen mit erheblichem Verkehrsaufkommen an raumplanerisch geeigneten oder erwünschten Lagen zugelassen werden.

³ Fahrtenmodelle müssen folgende Mindestinhalte aufweisen:

- a. Ziel, Zweck und Zuständigkeiten;
- b. Verkehrsgutachten;
- c. Maximal zulässige Fahrtenzahl im Zusammenspiel mit Parkplatzangebot;
- d. Regelung der Übertragung von Fahrten;
- e. Regelung Betriebsorganisation, beispielsweise Parkplatzmanagement, Fahrtenmanagement;
- f. Regelung Monitoring;
- g. Massnahmen und Sanktionen, sofern Ziele nicht erreicht werden.

Art. 8 *Zuständige Behörde*

Der Stadtrat Die Baubewilligungsbehörde setzt das Ausmass der Abstell- und Verkehrsflächen sowie die Anzahl der Parkplätze gestützt auf das vorliegende Reglement in der Baubewilligung fest.

II. Berechnung der Parkplatzzahl

Art. 9 Normbedarf

Abs. 1 bleibt unverändert.

² Die Parkplätze werden nach Benutzerkategorien eingeteilt in Parkplätze für **Bewohner** Bewohnende, Parkplätze für **Besucher** Besuchende und sowie Kundschaft und Parkplätze für Beschäftigte.

³ Der Normbedarf richtet sich nach der Nutzungsart der Baute, der **Bruttogeschossfläche** Geschossfläche, der Zahl der Wohnungen, der Betten, der Sitzplätze oder nach speziellen Erhebungen.

Berechnungsbasis für den Normbedarf ist folgende Tabelle:

Objekt	Benutzerkategorie	Parkplätze für Bewohner Bewohnende	Parkplätze für Besucher Besuchende und Kundschaft	Parkplätze für Beschäftigte
		1 Parkplatz ist erforderlich pro	1 Parkplatz ist erforderlich pro	1 Parkplatz ist erforderlich pro
Wohnung		100 m ² GF (mind. aber 1 Parkplatz pro Wohnung)	1'000 m ² GF	
Alterswohnung, Studentenwohnungen		4 Wohnungen	1'000 m ² GF	
Büro, Labor, Praxis			300 m ² GF	75 m ² GF
Lagerraum, Archiv				300 m ² GF
Laden			75 m ² GF	200 m ² GF
Fabrikation, Werkstätte			500 m ² GF	150 m ² GF
Restaurant, Café			8 Sitzplätze	30 Sitzplätze
Hotel, Pension			6 Betten + 1 Carabstellfläche pro 50 Betten	15 Betten
Kulturraum, Saalbaute, Unterhaltungsstätte usw.			10 Sitzplätze	

~~BGF = Bruttogeschossfläche~~ GF = Geschossfläche

Art. 10 Berechnung

¹ Die massgebende **Bruttogeschossfläche** Geschossfläche berechnet sich nach der **Vollzugsverordnung zum kantonalen Baugesetz** einschlägigen Norm des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (SIA).

² Bei Gebäuden, die für mehrere Zwecke genutzt werden, wird der Bedarf an Parkplätzen für jede Nutzungsart separat berechnet. Sofern einzelne Räume nicht gleichzeitig beansprucht werden, kann **der Stadtrat** die Baubewilligungsbehörde bei der Berechnung der Parkplätze eine entsprechende Reduktion vornehmen.

³ Bei den in der Tabelle nicht aufgeführten Nutzungen wird die Anzahl der Parkplätze im Einzelfall unter Berücksichtigung der öffentlichen und privaten Interessen festgelegt. Als Richtlinie können die einschlägigen Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) berücksichtigt werden.

Der reduzierte Ansatz für Alters- und Studentenwohnungen findet Anwendung, wenn sich die Wohnung in baulicher Hinsicht als Alters- oder Studentenwohnung besonders eignet und der Bauherr die Bauherrschaft glaubhaft macht, dass die Wohnung dauernd als Alters- oder Studentenwohnung genutzt wird.

⁴ Die Anzahl der zu erstellenden behindertengerechten Parkplätze richtet sich gemäss Planungs- und Baugesetz. Der Minimalbedarf an behindertengerechten Abstellplätzen darf mit Ausnahme der Zone 1 und in Einzelfällen nicht unterschritten werden.

III. Reduktion und Verbot der Parkplätze

Art. 11 Zonen

¹ Das Stadtgebiet wird in vier Zonen eingeteilt.

	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4
Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr	Sehr gut	Sehr gut	Gut	Mittelmässig oder gering
Leistungsfähigkeit des Strassennetzes	Keine Reserven	Geringe Reserven	Mässige Reserven	Genügend Reserven
Erstellungs- und Zufahrtsschwierigkeiten für Parkplätze	Gross	Mässig	Mässig	Keine
Topografie	Überwiegend flach	Flach oder leichte Steigungen	Flach oder Steigungen	Flach, Steigungen oder Hanglage
Bau- und Zonenplan	Primär Wohn- und Arbeitszone	Überwiegend Wohn- und Arbeitszone	Überwiegend Wohn- und Arbeitszone	Landwirtschafts-, Industrie- oder Arbeitszone
Netzqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger	Sehr gut	Sehr gut bis gut	Gut	Mittelmässig oder gering

Abs. 2 und 3 bleiben unverändert.

Art. 12 Zonenbezogene Reduktion

Abs. 1 bleibt unverändert.

² In Prozenten des Normbedarfs dürfen maximal bzw. müssen minimal erstellt werden:

Parkplatzkategorie	Zone 1		Zone 2		Zone 3		Zone 4	
	Max. %	Min. %	Max. %	Min. %	Max. %	Min. %	Max. %	Min. %
Bewohnende	0	0	30	0	70	30	100	80
Besuchende und Kundenschaft	0	0	30	0	60	20	100	50
Beschäftigte	0	0	20	0	50	10	100	50

³ ~~Der Bauherr~~ Die Bauherrschaft kann die Parkplatzzahl innerhalb der Maximal- und der Minimalvorschrift frei bestimmen.

⁴ Bruchteile von weniger als 0,5 Parkplätzen werden am Ende der Berechnung abgerundet, jene von 0,5 und mehr Parkplätzen werden aufgerundet.

Art. 13 *Weitergehende objektbezogene Reduktion*

¹ ~~Wenn die Erstellung von Parkplätzen am vorgesehenen Standort gegen verkehrstechnische, feuerpolizeiliche, wohnhygienische oder raumplanerische Gesichtspunkte verstösst, hat der Stadtrat die Zahl der Parkplätze gemäss Art. 10 Abs. 2 weiter zu reduzieren oder deren Erstellung ganz zu untersagen. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Schutz der Wohnumgebung und des Ortsbildes dies erfordert oder wenn für das Ortsbild wichtige Grün- und Freiflächen zweckentfremdet werden.~~ Die minimal zu erstellende Parkplatzzahl kann unterschritten werden, wenn die Bauherrschaft im Planungs- oder Baubewilligungsverfahren ein Mobilitätskonzept einreicht, das die Erschliessung mit dem Fuss- und dem Fahrradverkehr sowie dem öffentlichen Verkehr, die Regelung des möglichen Autoverzichts und Massnahmen des Mobilitätsmanagements aufzeigt. Die Einhaltung des Mobilitätskonzepts muss mit einem Controlling durch die Grundeigentümerschaft sichergestellt werden. Die private Parkierung der Liegenschaft darf nicht auf den öffentlichen Grund verlagert werden, weshalb Bewohnerinnen und Bewohner und Geschäftsbetriebe dieser Liegenschaften kein Anrecht auf eine Parkkarte für die Einzelzonen A–Z gemäss Parkkartenreglement haben.

² ~~Ist aufgrund der örtlichen Situation die Erstellung von Parkplätzen nicht möglich oder sind die Erstellungskosten unzumutbar, so ist der Bauherr von der Erstellungspflicht zu befreien, oder es ist die Parkplatzzahl auf das zumutbare Mass herabzusetzen.~~

Ein Parkplatz für Carsharing ersetzt vier Parkplätze des massgeblichen Bedarfs für Bewohnerinnen und Bewohner und Beschäftigte. Für den Nachweis ist bei Einreichen des Baugesuchs ein Vertrag mit einer Carsharingorganisation vorzulegen.

³ Bei Nichteinhaltung des Mobilitätskonzepts oder Verlust der Carsharingparkplätze sind die minimal erforderlichen Parkplätze zu erstellen. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.

⁴ Im Gestaltungsplanverfahren kann der Stadtrat eine Reduktion der minimal zu erstellenden Parkplatzzahl verlangen. Abs. 1 gilt sinngemäss.

Art. 14 *Zusätzliche Parkplätze*

Sofern es die örtlichen Verhältnisse und die bestehende Leistungsfähigkeit des Strassennetzes zulassen und kein Widerspruch zu raumplanerischen Gesichtspunkten entsteht, kann ~~der Stadtrat~~ die Baubewilligungsbehörde zusätzliche Parkplätze bewilligen. Unter den gleichen Voraussetzungen können auch Parkplätze bewilligt werden, die unabhängig von einer Verpflichtung gemäss Art. 4 erstellt werden, insbesondere:

- ~~a. im Hinblick auf eine zukünftige Überbauung;~~
- ~~b. als Gemeinschaftsanlage;~~
- ~~c. als öffentlich benutzbare Parkierungsanlage.~~

IV. Lage, Gestaltung und Sicherstellung der Parkplätze

Art. 15 Lage der Parkplätze und Verkehrsflächen

¹ Die Parkplätze und Verkehrsflächen sind auf dem Baugrundstück zu erstellen. Ist dies nicht möglich, so dürfen sie auf einem in angemessener Entfernung liegenden Grundstück angelegt werden. Zulässig ist auch die Beteiligung an einer bestehenden oder baubewilligten Gemeinschaftsanlage. In diesem Falle hat sich ~~der Bauherr~~ die Bauherrschaft darüber auszuweisen, dass zugunsten des pflichtigen Grundstücks ein grundbuchlich sichergestelltes Recht zur dauernden und unbeschränkten Benützung der Parkplätze besteht.

² Als angemessene Entfernung gilt in der Regel für ~~Besucherparkplätze~~ Parkplätze für Besuchende eine Distanz von maximal 150 m, für die übrigen Parkplätze eine solche von 300 m vom Baugrundstück. Dabei sind die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen

Art. 16 Gestaltung der Parkplätze und Verkehrsflächen

¹ Die Parkplätze und Verkehrsflächen sind verkehrs- und gegebenenfalls behindertengerecht anzulegen. Als Richtlinie gelten die Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS). *Abs. 2 bleibt unverändert.*

³ Bei der Gestaltung der Parkieranlagen muss auf das Orts- und Landschaftsbild Rücksicht genommen werden. Sie sind, ~~soweit als möglich~~, in der Regel mit Bäumen zu bepflanzen und zu begrünen. Zur Verminderung des Regenwasserabflusses kann eine wasserdurchlässige Gestaltung der Oberfläche verlangt werden.

⁴ Bei ~~Neubauten~~ grösseren Überbauungen und bei Bauten mit grossem Verkehrsaufkommen sind die Parkplätze ~~nach Möglichkeit~~ zu einem wesentlichen Teil in ~~Einstellhallen~~ unterirdischen Sammelgaragen anzuordnen, soweit es die örtlichen Verhältnisse erlauben. ~~Der Stadtrat kann die Erstellung von Einzelgaragen oder offenen Parkplätzen gestatten~~

⁵ Vorbehalten bleiben die Bestimmungen im Bau- und Zonenreglement der Stadt Luzern.

Der frühere Art. 15 (Besucherparkplätze) wird gestrichen.

Art. 17 Sicherstellung der Benützbarkeit und Zweckbestimmung

¹ Die bestehenden Parkplätze und Verkehrsflächen ~~dürfen nur ihrer Bestimmung gemäss verwendet werden~~ sind ihrer Zweckbestimmung zu erhalten, soweit und solange dafür ein Bedürfnis besteht.

² Die Baubewilligungsbehörde verpflichtet die Bauherrschaft, die für die betreffenden Benutzerkategorien bewilligten Parkplätze zu reservieren und entsprechend zu kennzeichnen, soweit es zur Sicherstellung der Zweckbestimmung erforderlich ist.

³ Bei mehr als 40 Parkplätzen ist pro 40 Parkplätze ein Besucher- oder Kundenparkplatz für gehbehinderte Personen in der Nähe der Baute zu kennzeichnen und zu reservieren. Erfordert es die Nutzungsart, namentlich bei Bauten mit Publikumsverkehr, so gilt dies bereits für kleinere Abstellflächen.

⁴ Die Vermietung oder Verleihung von rechtskräftig bewilligten Parkplätzen für Bewohnerinnen und Bewohner an Anwohnerinnen und Anwohner in einem Umkreis von 300 m ist ohne Änderung der Bewilligung zulässig, soweit nachweislich bei den Bewohnerinnen und Bewohner kein Bedarf für einen privaten Parkplatz besteht. Davon ist sicher nur dann auszugehen, wenn die Bewohnerinnen

und Bewohner keine Parkkarten für die Einzelzonen A–U sowie für die Einzelzone Z mit Berechtigungsnachweis gemäss Parkkartenreglement beziehen. Sobald ein Bedarf gegeben ist, haben die Bewohnerinnen und Bewohner Vorrang. Alle weiteren Zweckänderungen oder die Aufhebung der Parkplätze bedürfen der Bewilligung der Baubewilligungsbehörde.

⁵ Die Überlassung oder Übertragung von bewilligten Parkplätzen ausserhalb der Zweckbestimmung, namentlich die Vermietung oder Verleihung an Pendlerinnen und Pendler sowie Anwohnerinnen und Anwohner ausserhalb des Umkreises von 300 m, ist verboten.

⁶ Die Zweckbestimmung der unbewilligten, im Bestand geschützten Parkplätze und der bewilligten Parkplätze ohne Zweckbestimmung ergibt sich aus der Nutzung der Baute. Dabei können die unbewilligten, im Bestand geschützten Parkplätze ohne Bewilligung aufgehoben werden, solange die minimal zu erstellende Parkplatzzahl beibehalten wird. Im Übrigen finden auf diese Parkplätze Abs. 1–5 sinngemäss Anwendung.

V. Erstellung von Abstellplätzen für Zweiradfahrzeuge

Art. 18 Normbedarf für Fahrräder

¹ Berechnungsbasis für den Normbedarf ist folgende Tabelle:

Objekt	Benutzerkategorie	Abstellplätze für Bewohnende 1 Abstellplatz ist erforderlich pro	Abstellplätze für Besuchende und Kundschaft 1 Abstellplatz ist erforderlich pro	Abstellplätze für Beschäftigte 1 Abstellplatz ist erforderlich pro
Wohnung	Zimmer	(im Richtwert für Bewohnende enthalten)		
Alterswohnung	4 Wohnungen	1'000 m ² GF		
Büro, Labor, Praxis		50 m ² GF		5 Arbeitsplätze
Lagerraum, Archiv				5 Arbeitsplätze
Laden		50 m ² GF		5 Arbeitsplätze
Fabrikation, Werkstätte		500 m ² GF		150 m ² GF
Restaurant, Café		5 Sitzplätze*		5 Arbeitsplätze
Hotel, Pension		10 Betten		5 Arbeitsplätze
Kulturraum, Saalbaute, Unterhaltungsstätte usw.		10 Sitzplätze*		5 Arbeitsplätze

GF = Geschossfläche

* Inklusiv (saisonaler) Sitzplätze im Aussenbereich auf Baugrundstück und Boulevardfläche, soweit diese die Sitzplätze im Innern übersteigen.

² Bruchteile von weniger als 0,5 Abstellplätzen werden abgerundet, jene von 0,5 und mehr Abstellplätzen werden aufgerundet.

Art. 19 Reduktion und Erhöhung Normbedarf für Fahrräder

¹ Bei Wohnungen wird der Normbedarf nicht reduziert. Bei den übrigen Objekten kann der Normbedarf bei ungünstiger Topografie, sehr ungünstiger Lage, zum Schutz des Ortsbildes oder bei Mehrfachnutzungen reduziert werden.

² In der Zone 1 gemäss Art. 12 gilt für sämtliche Objekte keine Pflicht zur Erstellung von Abstellplätzen für Fahrräder.

³ Der Normbedarf kann erhöht werden.

Art. 20 *Normbedarf für Motorräder*

Die Anzahl der zu erstellenden Abstellplätze für Motorräder richtet sich nach dem Normbedarf und den jeweiligen Reduktionen für Parkplätze. Der Anteil der zu erstellenden Motorradabstellplätze beträgt 15 Prozent der bewilligten Parkplätze.

Art. 21 *Lage und Gestaltung der Abstellplätze*

¹ Die Abstellplätze für Zweiradfahrzeuge sind zu überdachen und ebenerdig anzulegen, soweit die örtlichen Verhältnisse es zulassen und die Kosten zumutbar sind.

² Die Abstellplätze für Fahrräder sind in der Regel auf dem Baugrundstück selbst zu erstellen. Sie müssen gut zugänglich und an zweckmässiger Lage angeordnet werden.

³ Die einschlägigen technischen Normen sind zu berücksichtigen.

Art. 22 *Entgelt für Fahrradabstellplätze bei Wohnungen*

Die gemäss Normbedarf für Wohnungen erstellten Abstellplätze müssen den Bewohnerinnen und Bewohnern, ohne dass diese dafür ein separates Entgelt leisten müssen, zur Verfügung stehen. Für die über dem Normbedarf erstellten Abstellplätze kann ein separates Entgelt verlangt werden.

VI. Vollzug

Art. 23 *Vollzug*

Der Vollzug dieses Reglements obliegt dem Stadtrat der Baubewilligungsbehörde.

Der frühere Art. 18 (Rechtsmittel) wird ersatzlos gestrichen.

VII. Schlussbestimmungen

Art. 24 *Aufhebung bisherigen Rechts*

Das Parkplatzreglement für die Stadt Luzern vom 17. April 1986 sowie Art. 25 und 26 Bau- und Zonenreglement der Gemeinde Littau vom 29. Oktober 2008 werden aufgehoben.

Art. 25 *Inkrafttreten*

¹ Das Parkplatzreglement tritt mit der Veröffentlichung in Kraft. Das Reglement tritt am 1. August 2020 in Kraft. Es unterliegt dem fakultativen Referendum.

² Das Reglement ist zu veröffentlichen.

Der frühere Art. 20 (Genehmigungsvorbehalt) wird ersatzlos gestrichen.

10 Terminplanung Massnahmenumsetzung

Die Massnahmen werden durch die jeweils zuständigen Dienstabteilungen umgesetzt. Die Massnahmen lassen sich dabei in kurz- und mittelfristig sowie langfristig realisierbare Massnahmen einteilen. Die Einführung einer Nachweispflicht über keinen privaten Parkplatz beim Bezug einer Dauerparkkarte für Anwohnende kann kurzfristig, bis spätestens 2021 eingeführt werden. Die Anpassungen bei der Bewilligungserteilung für die Fussgängerzone Altstadt sowie die optimierten Kontrollen in der Fussgängerzone Altstadt können ebenfalls bis 2021 realisiert werden. Die digitale Bezahlmöglichkeit an Parkuhren sowie die Digitalisierung der Ausnahmegewilligungen ist bereits erfolgt bzw. in der Umsetzung.

Mittelfristig, das heisst bis zirka 2023, werden die Parkgebühren sowie die maximal zulässigen Parkdauern an den Parkuhren der Strassenparkplätze angepasst. Das Pilotprojekt «Senkpoller» in der Fussgängerzone Altstadt wird ebenfalls bis voraussichtlich Ende 2023 eingeführt.

Die Ersatzbeschaffung der neuen Parkuhren ist mit einer umfassenden Analyse und einem Ausschreibungsverfahren verbunden. Die Umsetzung der Ersatzbeschaffung, die Umstellung auf die neuen Parkuhren und die Implementierung der Kontrollen der Zweckbestimmung der privaten Parkierung wird voraussichtlich im langfristigen Horizont bis Ende 2025 abgeschlossen sein.

2020–2021 Kurzfristig	2021–2023 Mittelfristig	2023–2025 Langfristig
Einführung Nachweispflicht Dauerparkkarte für Anwohnende	Anpassung Parkgebühren Strassenparkplätze	Ersatzbeschaffung Parkuhren
Anpassungen Bewilligungserteilung Fussgängerzone	Pilotprojekt «Senkpoller Fussgängerzone»	Kontrolle Zweckbestimmung private Parkierung
Optimierte Kontrollen Fussgängerzone	Anpassung Parkdauer Strassenparkplätze	
Einführung digitale Bezahlmöglichkeiten an Parkuhren		
Einführung digitale Ausnahmegewilligungen		

Neben den hier aufgeführten kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen resultieren aus dem «Konzept Autoparkierung» auch Daueraufgaben wie die Kontrolle der Nutzungsintensität von App-Angeboten zum kurzfristigen Teilen des privaten Parkplatzes. Das Erstellen von Elektroladeinfrastruktur auf den Parkierungsanlagen und das Einrichten von Carsharingparkplätzen auf öffentlichem Grund erfolgt bei Bedarf.

11 Übersicht Finanzen und Folgekosten

In den folgenden Unterkapiteln werden die Finanzen und Folgekosten zur Strassenparkierung und zur privaten Parkierung aufgezeigt.

11.1 Finanzielle Auswirkungen Strassenparkierung

Die Anpassung der Parkgebühren, die Angleichung der Gebühr für die Parkierungserleichterung in der Fussgängerzone Altstadt an die Tagesparkkarte sowie die Einführung digitaler Parkuhren führen zu jährlichen Mehrerträgen von 1,64 Mio. Franken. In den Zonen A und D steigen die Einnahmen an den Parkuhren aufgrund der Nachweispflicht für Dauerparkkarten für Anwohnende um Fr. 50'000.–, die beim Dauerparkkartenbezug zu einem Rückgang von rund 10 Prozent führt. Folglich sinken die Einnahmen bei den Parkkarten um Fr. 140'000.–. Mit der Umsetzung der Projekte «Attraktive Bahnhofstrasse» und «Pilatusplatz» gehen aufgrund des notwendigen Parkplatzabbaus von 85 Parkplätzen die jährlichen Parkgebühreneinnahmen um Fr. 423'000.– zurück. Das Pilotprojekt «Senkpoller Fussgängerzone» führt zu Betriebskosten von Fr. 20'000.– pro Jahr. Gesamtheitlich über alle Strassenparkierungsmassnahmen betrachtet wird die Stadt Luzern aufgrund der Optimierungen Mehreinnahmen von knapp 1,2 Mio. Franken pro Jahr verbuchen können. Nach etwas mehr als 1,5 Jahren wären damit die Investitionskosten für das Pilotprojekt «Senkpoller Fussgängerzone», die Tarif- und Regimeanpassungen an den Parkuhren sowie die Ersatzbeschaffung der Parkuhren bereits finanziert.

Veränderung jährliche Einnahmen/Kosten

Massnahme	Einnahmen 2018	Einnahmen neu	Veränderung
Parkgebühren Tariferhöhung	3'020'000	4'660'000	+1'640'000
Nachweispflicht Dauerparkkarten für Anwohnende Zonen A–U	1'400'000	1'260'000	–140'000
Parkgebühren Zonen A und D	810'000	860'000	+50'000
Projekt «Attraktive Bahnhofstrasse»	340'000	0	–340'000
Projekt «Pilatusplatz»	83'000	0	–83'000
Gebührenanpassung Parkierung Fussgängerzone	52'000	91'000	+39'000
Pilotprojekt «Senkpoller Fussgängerzone»			–20'000
Einführung digitaler Parkuhren			+31'300
Gesamt			+1'177'300

Tab. 18: Veränderung jährliche Einnahmen/Kosten

Einmalige Investitionskosten

Massnahme	Investition
Pilotprojekt «Senkpoller Fussgängerzone»	350'000
Ersatzbeschaffung Parkuhren	1'600'000
Anpassung Parkgebühren und Parkregime an den Parkuhren	50'000
Gesamt	2'000'000

Tab. 19: Einmalige Investitionskosten

11.2 Finanzielle Auswirkungen private Parkierung

Neu sollen in Zukunft auch ohne dass auf einem Grundstück baubewilligungspflichtige Arbeiten ausgeführt wurden oder eine Meldung aus der Bevölkerung einging, die Einhaltung der zweckbestimmten Nutzung von privaten Parkplätzen kontrolliert werden. Der Personalaufwand der Baudirektion für die zusätzlichen Kontrollen gegenüber der heutigen Praxis steigt um 20 Prozent. Dies bedeutet einen finanziellen Lohnaufwand von Fr. 25'000.– pro Jahr bzw. Fr. 250'000.– für 10 Jahre.

Im Aufgaben- und Finanzplan 2020–2023 sind die in diesem Bericht und Antrag enthaltenen Massnahmen und Auswirkungen noch nicht enthalten.

12 Kreditrechtliche Zuständigkeit und zu belastendes Konto

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag sollen für die Bruttoinvestition Ersatzbeschaffung der digitalen Parkuhren die Ausgaben in der Höhe von insgesamt 1,6 Mio. Franken bewilligt werden. Freiestimmbare Ausgaben von mehr als Fr. 750'000.– hat der Grosse Stadtrat durch einen Sonderkredit zu bewilligen (§ 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016, FHGG; SRL Nr. 160, in Verbindung mit Art. 69 lit. b Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999, GO; sRSL 0.1.1.1.1). Sein Beschluss unterliegt nach Art. 68 lit. b Ziff. 2 GO dem fakultativen Referendum.

Die mit dem beantragten Kredit zu tätigen Aufwendungen sind dem Fibukonto 5060.02, Projekt I414079.01, zu belasten.

Bei den in diesem B+A aufgeführten Massnahmen bzw. Investitionsprojekten handelt es sich um Einzelprojekte, deren Umsetzung unabhängig erfolgen kann. Daher wird der Stadtrat die weiteren Projekte in eigener Kompetenz beschliessen und entsprechend ins Budget bzw. in die Finanzplanung aufnehmen.

13 Parlamentarische Vorstösse

Im Folgenden werden die politischen Vorstösse der letzten Jahre aufgeführt, welche die Autoparkierung betreffen und die überwiesen, aber noch nicht abgeschrieben wurden.

- Postulat 147 (2012/2016), Markus Mächler namens der CVP-Fraktion vom 7. Januar 2014 (überwiesen am 4. September 2014):

Für ein aktuelles Parkierungskonzept der Stadt Luzern

Der Postulant fordert, dass das städtische Parkraumkonzept konkretisiert und aktualisiert werden soll. Dabei soll das Konzept auf die übergeordneten Planungen wie auch auf die heutigen Bedürfnisse der Stadtbewohnenden und städtischen Wirtschaft abgestimmt sein. In dem hier vorliegenden Konzept werden die Konkretisierungen und Aktualisierungen in den Bereichen private Parkierung und Strassenparkierung vorgenommen. Für die Carparkierung und Veloparkierung wurden bereits separate Konzepte ausgearbeitet und umgesetzt. Der Vorstoss wird daher zur Abschreibung beantragt.

- Postulat 286 (2010/2012), Daniel Furrer und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion vom 24. Januar 2012 (teilweise überwiesen am 27. September 2012):

CarSharing als wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen, integrierten Verkehrspolitik

Die Postulanten fordern, dass Carsharing im Sinne einer nachhaltigen, integrierten Verkehrspolitik gefördert wird. Im Parkplatzreglement sollen Änderungen hinsichtlich Carsharing aufgenommen, Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum sollen zur Verfügung gestellt und ein Entwicklungskonzept für Carsharing soll erarbeitet werden. Im «Konzept Autoparkierung» wurde die Carsharingsituation untersucht und unterschiedliche Massnahmen, wie die Regelung zum Carsharing im Parkplatzreglement und das Einrichten öffentlicher Carsharingparkplätze, analysiert, bewertet und umgesetzt. Der Vorstoss wird daher zur Abschreibung beantragt.

- Motion 326 (2010/2012), Dominik Durrer, Marcel Budmiger und Daniel Furrer namens der SP/JUSO-Fraktion und Monika Senn Berger namens der G/JG-Fraktion vom 17. April 2012 (als Postulat überwiesen am 28. März 2013):

Konkrete Umsetzung der nachhaltigen städtischen Mobilität im Parkplatzreglement

In der Motion wird gefordert, das Parkplatzreglement zur Unterstützung einer nachhaltigen städtischen Mobilität rasch zu überarbeiten. Insbesondere soll das autoarme und autofreie Wohnen gefördert werden. Mit dem «Konzept Autoparkierung» wurden der Normbedarf, die Reduktionswerte und die Reduktionszonen intensiv überprüft und unter anderem auf Basis der Mobilitätsstrategie und des Raumentwicklungskonzepts angepasst. Regelungen zum Carsharing, zum autoarmen und autofreien Wohnen sowie konkrete Vorgaben zu den Abstellflächen für Velos und Motos wurden im Reglement aufgenommen. Der Vorstoss wird daher zur Abschreibung beantragt.

- Postulat 298 (2012/2016), Markus Mächler und Roger Sonderegger namens der CVP-Fraktion und Reto Kessler namens der FDP-Fraktion vom 9. November 2015 (überwiesen am 19. Mai 2016):

Für ein besseres Parkierungsregime in der Neustadt

Die Postulanten regen den Stadtrat an, eine Veränderung des Reglements zugunsten von mehr Fahrzeugwechsel pro Parkplatz zu prüfen, beispielsweise durch eine Verteuerung der Dauerparkkarten für Anwohnende, eine Verschärfung der Bezugsbedingungen für diese Dauerparkkarten und durch die zeitlich beschränkte Nutzbarkeit der Dauerparkkarten. Im «Konzept Autoparkierung» wurden Massnahmen zur Verbesserung der Parkplatzverfügbarkeit geprüft. Mit der Einführung der Nachweispflicht über keinen privaten Parkplatz in der eigenen Liegenschaft beim Bezug einer Dauerparkkarte für Anwohnende wird dem Anliegen nachgekommen. Der Vorstoss wird daher zur Abschreibung beantragt.

- Postulat 30 (2016/2020), Claudio Soldati und Daniel Furrer namens der SP/JUSO-Fraktion vom 9. Dezember 2016 (überwiesen am 29. Juni 2017):

Gewerbeparkplätze für eine florierende Wirtschaft

Die Postulanten fordern, die Einführung einer neuen Parkplatzkategorie zu prüfen, die werktags während der Arbeitszeiten ausschliesslich durch Gewerbetreibende benutzt werden dürfen. Im Rahmen der Konzepterarbeitung wurden unterschiedliche Massnahmen zur besseren Verfügbarkeit der Strassenparkplätze unter Einbezug von Vertreterinnen und Vertretern des Gewerbes geprüft. Es werden eine Nachweispflicht über keinen privaten Parkplatz in der eigenen Liegenschaft beim Bezug einer Dauerparkkarte für Anwohnende sowie die Beschränkung der maximalen Parkdauer im Zentrum auf mehrheitlich 60 Minuten eingeführt, um die Verfügbarkeit der Strassenparkplätze für Erledigungen im Quartier zu erhöhen. Für Handwerks- und Serviceleute werden an der Museggstrasse und am St.-Karli-Quai speziell für diese Nutzergruppe reservierte Parkplätze signalisiert. Der Vorstoss wird daher zur Abschreibung beantragt.

- Motion 148 (2016/2020), Marco Müller und Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion vom 16. November 2017 (als Postulat überwiesen am 31. Januar 2019):

Klare Rahmenbedingungen für Parkplatzsharing schaffen

In der Motion wird der Stadtrat beauftragt, im Rahmen des Grundkonzepts Parkierung rechtliche Rahmenbedingungen zu schaffen, um Parkplatzsharing zu ermöglichen. Das öffentliche Teilen von privaten Parkplätzen wird im «Konzept Autoparkierung» geprüft und geregelt. Das kurzfristige, flexible Teilen eines privaten Parkplatzes widerspricht der Zweckbestimmung der Parkplätze und ist deshalb nicht erlaubt, dem langfristigen öffentlichen Teilen eines privaten Parkplatzes steht die Stadt Luzern aber positiv gegenüber. Der Vorstoss wird daher zur Abschreibung beantragt.

- Postulat 60 (2012/2016), Max Bühler und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion, Stefanie Wyss namens der G/JG-Fraktion, Laura Kopp und András Özvegyi vom 8. April 2013 (überwiesen am 26. September 2013):

Kein Gratis-Parken für Motorräder und Motorroller mehr im Stadtzentrum – für eine nachhaltige städtische Mobilität

Die Motorradparkierung wird derzeit in einem separaten Konzept durch die Stadtverwaltung erarbeitet. Darin wird auch die Bewirtschaftung der Parkplätze untersucht. Die rechtlichen Grundlagen für das kostenpflichtige Parkieren von Motorrädern und Motorrollern sind zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht gegeben, werden aber auf Bundesebene überprüft. Sollte eine Parkplatzbewirtschaftung für Motorräder und Motorroller möglich werden, wird die Stadt Luzern die Einführung überprüfen. Der Vorstoss kann deshalb noch nicht abgeschrieben werden.

14 Antrag

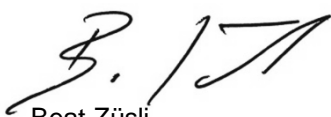
Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat,

- vom Bericht «Konzept Autoparkierung» zustimmend Kenntnis zu nehmen;
- für die Ersatzbeschaffung der Parkuhren einen Sonderkredit von 1,6 Mio. Franken zu bewilligen;
- das Reglement über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzreglement) zu erlassen;
- das Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren zu erlassen;
- der Änderung des Reglements über die Parkraumbewirtschaftung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Parkkartenreglement) vom 4. September 2014 zuzustimmen;
- das Postulat 147, Markus Mächler namens der CVP-Fraktion vom 7. Januar 2014: «Für ein aktuelles Parkierungskonzept der Stadt Luzern», als erledigt abzuschreiben;
- das Postulat 286, Daniel Furrer und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion vom 24. Januar 2012: «CarSharing als wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen, integrierten Verkehrspolitik», als erledigt abzuschreiben;
- die Motion 326, Dominik Durrer, Marcel Budmiger und Daniel Furrer namens der SP/JUSO-Fraktion und Monika Senn Berger namens der G/JG-Fraktion vom 17. April 2012: «Konkrete Umsetzung der nachhaltigen städtischen Mobilität im Parkplatzreglement», als erledigt abzuschreiben;
- das Postulat 298, Markus Mächler und Roger Sonderegger namens der CVP-Fraktion und Reto Kessler namens der FDP-Fraktion vom 9. November 2015: «Für ein besseres Parkierungsregime in der Neustadt», als erledigt abzuschreiben;

- das Postulat 30, Claudio Soldati und Daniel Furrer namens der SP/JUSO-Fraktion vom 9. Dezember 2016: «Gewerbeparkplätze für eine florierende Wirtschaft», als erledigt abzuschreiben;
- die Motion 148, Marco Müller und Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion vom 16. November 2017: «Klare Rahmenbedingungen für Parkplatzsharing schaffen», als erledigt abzuschreiben;

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 4. März 2020



Beat Züsli
Stadtpräsident



Daniel Egli
Stadtschreiber-Stv.



Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 5 vom 4. März 2020 betreffend

Konzept Autoparkierung,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016 sowie Art. 13 Abs. 1 Ziff. 1 und 2, Art. 28 Abs. 1, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 68 lit. b Ziff. 2 und Art. 69 lit. b Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 55i des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. Vom Bericht «Konzept Autoparkierung» wird zustimmend Kenntnis genommen.
- II. Für die Ersatzbeschaffung der Parkuhren wird ein Sonderkredit von 1,6 Mio. Franken bewilligt.

III. Reglement über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzreglement)

vom 14. Mai 2020

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

gestützt auf §§ 93 ff. des Strassengesetzes vom 21. März 1995 sowie Art. 13 Abs. 1 Ziff. 1 und Art. 28 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

I. Allgemeines

Art. 1 *Geltungsbereich*

Das Reglement gilt für das Gebiet der Stadt Luzern.

Art. 2 *Zweck*

Das Reglement umschreibt die Erstellungspflicht für Abstell- und Verkehrsflächen. Es legt insbesondere fest, in welchen Gebieten der Stadt Luzern wie viele Parkplätze und Abstellplätze für Zweiradfahrzeuge auf privatem Grund zu erstellen sind bzw. erstellt werden dürfen.

Art. 3 *Definitionen*

¹ Als Abstellfläche im Sinne dieses Reglements gilt jede gedeckte oder offene Fläche auf privatem Grund, die zum Abstellen von Fahrzeugen geeignet und bestimmt ist.

² Als Parkplatz gilt die Abstellfläche für einen Personenwagen.

³ Verkehrsflächen sind die Zu- und Wegfahrten, Umschlags-, Verlade- und Abladeflächen, Wendeplätze und dergleichen auf privatem Grund.

Art. 4 *Pflicht zur Erstellung von Abstell- und Verkehrsflächen*

¹ Wird durch Bauten und Anlagen oder Teile davon Verkehr verursacht oder vermehrt, so hat die Bauherrschaft bei der Errichtung, Erweiterung oder bei neubauähnlichen Umbauten in einzelnen Geschossen oder ganzen Gebäuden auf dem Baugrundstück Abstell- und Verkehrsflächen für Fahrzeuge der Benutzenden und Besuchenden 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.

² Bei Erweiterungen und Zweckänderungen bestimmt sich die Erstellungspflicht aufgrund der Differenz zwischen der bisherigen und der neuen Nutzung.

³ Die Erstellung von Park- und Abstellplätzen für Zweiradfahrzeuge wird in den Abschnitten II.–V. geregelt.

⁴ Wo aufgrund der Nutzung der Bauten mit dem regelmässigen Abstellen von schweren Motorwagen zu rechnen ist, sind für diese Fahrzeuge besondere Abstellflächen zu erstellen.

⁵ Bei den im Reglement nicht aufgeführten Nutzungen oder bei besonders gelagerten Fällen wird die Anzahl der Abstellplätze im Einzelfall unter Berücksichtigung der öffentlichen und privaten Interessen sowie der zonenbezogenen Reduktion gemäss diesem Reglement festgelegt. Als Richtlinie können die einschlägigen Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) berücksichtigt werden. Vorbehalten bleiben besondere Regelungen anderer Erlasse, insbesondere über die Einkaufs- und Fachmarktzentren.

Art. 5 *Einschränkungen*

Wenn verkehrstechnische, feuerpolizeiliche, wohnhygienische oder andere raumplanerische Gesichtspunkte, insbesondere der Schutz der Wohnumgebung und des Ortsbildes, der Umwelt, Natur und Landschaft, oder die Leistungsfähigkeit des angrenzenden Strassennetzes es erfordern, wenn bereits eine genügende Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr besteht oder wenn für das Ortsbild wichtige Grün- und Freizeitflächen zweckentfremdet würden, sind die Abstellflächen zu reduzieren, auf mehrere Grundstücke aufzuteilen oder ist deren Erstellung zu untersagen..

Art. 6 *Mobilitätskonzept*

¹ Die zuständige Behörde kann für Projekte mit mehr als 30 Parkplätzen in Planungs- und Baubewilligungsverfahren Mobilitätskonzepte verlangen:

- a. wenn sich Überlastungen auf dem übergeordneten Strassennetz abzeichnen;
- b. wenn eine nutzungsbezogene Zuordnung von Parkplätzen aufgehoben wird;
- c. wenn Fahrtenmodelle zum Einsatz kommen.

² Mobilitätskonzepte zeigen für besondere Nutzungen und besondere Verhältnisse Massnahmen auf, die den induzierten Verkehr mit den Strassenkapazitäten sowie mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr abstimmen.

³ Mobilitätskonzepte müssen mindestens folgende Aspekte behandeln:

- a. Ziel, Zweck und Zuständigkeit;
- b. Zusammenspiel von Parkplatzangebot und erwarteter Parkplatznachfrage;
- c. Ausstattung der Parkieranlagen;
- d. Parkplatzbewirtschaftung;
- e. Integration in übergeordnetes Parkleitsystem (falls vorhanden);
- f. Monitoring;
- g. Massnahmen/Sanktionen, sofern Ziele nicht erreicht werden.

Art. 7 *Fahrtenmodell*

¹ Die zuständige Behörde kann im Planungs- und Baubewilligungsverfahren anstelle oder zusätzlich zu einer maximal zulässigen Zahl der Parkplätze eine maximal zulässige Zahl der Fahrten festlegen.

² Mit Fahrtenmodellen können Nutzungen mit erheblichem Verkehrsaufkommen an raumplanerisch geeigneten oder erwünschten Lagen zugelassen werden.

³ Fahrtenmodelle müssen folgende Mindestinhalte aufweisen:

- a. Ziel, Zweck und Zuständigkeiten;
- b. Verkehrsgutachten;
- c. Maximal zulässige Fahrtenzahl im Zusammenspiel mit Parkplatzangebot;
- d. Regelung der Übertragung von Fahrten;
- e. Regelung Betriebsorganisation, beispielsweise Parkplatzmanagement, Fahrtenmanagement;
- f. Regelung Monitoring;
- g. Massnahmen und Sanktionen, sofern Ziele nicht erreicht werden.

Art. 8 *Zuständige Behörde*

Die Baubewilligungsbehörde setzt das Ausmass der Abstell- und Verkehrsflächen gestützt auf das vorliegende Reglement in der Baubewilligung fest.

II. Berechnung der Parkplatzzahl

Art. 9 *Normbedarf*

¹ Als Normbedarf wird diejenige Zahl Parkplätze bezeichnet, die notwendig ist, wenn die Verkehrsbedürfnisse eines Objektes vorwiegend mit privaten Verkehrsmitteln befriedigt werden müssen.

² Die Parkplätze werden nach Benutzerkategorien eingeteilt in Parkplätze für Bewohnende, Parkplätze für Besuchende sowie Kundschaft und Parkplätze für Beschäftigte.

³ Der Normbedarf richtet sich nach der Nutzungsart der Baute, der Geschossfläche, der Zahl der Wohnungen, der Betten, der Sitzplätze oder nach speziellen Erhebungen.

Berechnungsbasis für den Normbedarf ist folgende Tabelle:

Objekt	Benutzer- kategorie	Parkplätze für Bewohnende	Parkplätze für Besu- chende und Kundschaft	Parkplätze für Beschäftigte
		1 Parkplatz ist erforderlich pro	1 Parkplatz ist erforderlich pro	1 Parkplatz ist erforderlich pro
Wohnung		100 m ² GF (mind. aber 1 Parkplatz pro Wohnung)	1'000 m ² GF	
Alterswohnung, Studentenwohnungen	4 Wohnungen		1'000 m ² GF	
Büro, Labor, Praxis			300 m ² GF	75 m ² GF
Lagerraum, Archiv				300 m ² GF
Laden			75 m ² GF	200 m ² GF
Fabrikation, Werkstätte			500 m ² GF	150 m ² GF
Restaurant, Café			8 Sitzplätze	30 Sitzplätze
Hotel, Pension			6 Betten + 1 Carabstell- fläche pro 50 Betten	15 Betten
Kulturraum, Saalbaute, Unterhaltungsstätte usw.			10 Sitzplätze	

GF = Geschossfläche

Art. 10 Berechnung

¹ Die massgebende Geschossfläche berechnet sich nach der einschlägigen Norm des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (SIA).

² Bei Gebäuden, die für mehrere Zwecke genutzt werden, wird der Bedarf an Parkplätzen für jede Nutzungsart separat berechnet. Sofern einzelne Räume nicht gleichzeitig beansprucht werden, kann die Baubewilligungsbehörde bei der Berechnung der Parkplätze eine entsprechende Reduktion vornehmen.

³ Der reduzierte Ansatz für Alters- und Studentenwohnungen findet Anwendung, wenn sich die Wohnung in baulicher Hinsicht als Alters- oder Studentenwohnung besonders eignet und die Bauherrschaft glaubhaft macht, dass die Wohnung dauernd als Alters- oder Studentenwohnung genutzt wird.

⁴ Die Anzahl der zu erstellenden behindertengerechten Parkplätze richtet sich gemäss Planungs- und Baugesetz. Der Minimalbedarf an behindertengerechten Abstellplätzen darf mit Ausnahme der Zone 1 und in Einzelfällen nicht unterschritten werden.

III. Reduktion und Verbot der Parkplätze

Art. 11 Zonen

¹ Das Stadtgebiet wird in vier Zonen eingeteilt.

	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4
Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr	Sehr gut	Sehr gut	Gut	Mittelmässig oder gering
Leistungsfähigkeit des Strassennetzes	Keine Reserven	Geringe Reserven	Mässige Reserven	Genügend Reserven
Erstellungs- und Zufahrtsschwierigkeiten für Parkplätze	Gross	Mässig	Mässig	Keine
Topografie	Überwiegend flach	Flach oder leichte Steigungen	Flach oder Steigungen	Flach, Steigungen oder Hanglage
Bau- und Zonenplan	Primär Wohn- und Arbeitszone	Überwiegend Wohn- und Arbeitszone	Überwiegend Wohn- und Arbeitszone	Landwirtschafts-, Industrie- oder Arbeitszone
Netzqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger	Sehr gut	Sehr gut bis gut	Gut	Mittelmässig oder gering

² Die Zoneneinteilung ist massgebend für die zonenbezogenen Einschränkungen.

³ Die Zoneneinteilung wird in einem Situationsplan festgehalten. Dieser Plan ist integrierender Bestandteil des Reglements.

Art. 12 Zonenbezogene Reduktion

¹ In den einzelnen Zonen wird die Parkplatzzahl im Vergleich zum Normbedarf aufgrund nachfolgender Tabelle festgelegt.

² In Prozenten des Normbedarfs dürfen maximal bzw. müssen minimal erstellt werden:

Parkplatzkategorie	Zone 1		Zone 2		Zone 3		Zone 4	
	Max. %	Min. %	Max. %	Min. %	Max. %	Min. %	Max. %	Min. %
Bewohnende	0	0	30	0	70	30	100	80
Besuchende und Kundschaft	0	0	30	0	60	20	100	50
Beschäftigte	0	0	20	0	50	10	100	50

³ Die Bauherrschaft kann die Parkplatzzahl innerhalb der Maximal- und der Minimalvorschrift frei bestimmen.

⁴ Bruchteile von weniger als 0,5 Parkplätzen werden am Ende der Berechnung abgerundet, jene von 0,5 und mehr Parkplätzen werden aufgerundet.

Art. 13 *Weitergehende objektbezogene Reduktion*

¹ Die minimal zu erstellende Parkplatzzahl kann unterschritten werden, wenn die Bauherrschaft im Planungs- oder Baubewilligungsverfahren ein Mobilitätskonzept einreicht, das die Erschließung mit dem Fuss- und dem Fahrradverkehr sowie dem öffentlichen Verkehr, die Regelung des möglichen Autoverzichts und Massnahmen des Mobilitätsmanagements aufzeigt. Die Einhaltung des Mobilitätskonzepts muss mit einem Controlling durch die Grundeigentümerschaft sichergestellt werden. Die private Parkierung der Liegenschaft darf nicht auf den öffentlichen Grund verlagert werden, weshalb Bewohnerinnen und Bewohner und Geschäftsbetriebe dieser Liegenschaften kein Anrecht auf eine Parkkarte für die Einzelzonen A–Z gemäss Parkkartenreglement haben.

² Ein Parkplatz für Carsharing ersetzt vier Parkplätze des massgeblichen Bedarfs für Bewohnerinnen und Bewohner und Beschäftigte. Für den Nachweis ist bei Einreichen des Baugesuchs ein Vertrag mit einer Carsharingorganisation vorzulegen.

³ Bei Nichteinhaltung des Mobilitätskonzepts oder Verlust der Carsharingparkplätze sind die minimal erforderlichen Parkplätze zu erstellen. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.

⁴ Im Gestaltungsplanverfahren kann der Stadtrat eine Reduktion der minimal zu erstellenden Parkplatzzahl verlangen. Abs. 1 gilt sinngemäss.

Art. 14 *Zusätzliche Parkplätze*

Sofern es die örtlichen Verhältnisse und die bestehende Leistungsfähigkeit des Strassennetzes zulassen und kein Widerspruch zu raumplanerischen Gesichtspunkten entsteht, kann die Baubewilligungsbehörde zusätzliche Parkplätze bewilligen. Unter den gleichen Voraussetzungen können auch Parkplätze bewilligt werden, die unabhängig von einer Verpflichtung gemäss Art. 4 erstellt werden, insbesondere als öffentlich benutzbare Parkierungsanlage.

IV. Lage, Gestaltung und Sicherstellung der Parkplätze

Art. 15 *Lage der Parkplätze und Verkehrsflächen*

¹ Die Parkplätze und Verkehrsflächen sind auf dem Baugrundstück zu erstellen. Ist dies nicht möglich, so dürfen sie auf einem in angemessener Entfernung liegenden Grundstück angelegt werden. Zulässig ist auch die Beteiligung an einer bestehenden oder baubewilligten Gemeinschaftsanlage. In diesem Falle hat sich die Bauherrschaft darüber auszuweisen, dass zugunsten des pflichtigen Grundstücks ein grundbuchlich sichergestelltes Recht zur dauernden und unbeschränkten Benützung der Parkplätze besteht.

² Als angemessene Entfernung gilt in der Regel für Parkplätze für Besuchende eine Distanz von maximal 150 m, für die übrigen Parkplätze eine solche von 300 m vom Baugrundstück. Dabei sind die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen

Art. 16 *Gestaltung der Parkplätze und Verkehrsflächen*

¹ Die Parkplätze und Verkehrsflächen sind verkehrs- und gegebenenfalls behindertengerecht anzulegen. Als Richtlinie gelten die Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS).

² Die Parkplätze und Verkehrsflächen dürfen die feuer- und gesundheitspolizeilichen Vorschriften nicht verletzen.

³ Bei der Gestaltung der Parkieranlagen muss auf das Orts- und Landschaftsbild Rücksicht genommen werden. Sie sind in der Regel mit Bäumen zu bepflanzen und zu begrünen. Zur Verminderung des Regenwasserabflusses kann eine wasserdurchlässige Gestaltung der Oberfläche verlangt werden.

⁴ Bei grösseren Überbauungen und bei Bauten mit grossem Verkehrsaufkommen sind die Parkplätze zu einem wesentlichen Teil in unterirdischen Sammelgaragen anzuordnen, soweit es die örtlichen Verhältnisse erlauben.

⁵ Vorbehalten bleiben die Bestimmungen im Bau- und Zonenreglement der Stadt Luzern.

Art. 17 *Sicherstellung der Benützbarkeit und Zweckbestimmung*

¹ Die bestehenden Parkplätze und Verkehrsflächen sind ihrer Zweckbestimmung zu erhalten, soweit und solange dafür ein Bedürfnis besteht.

² Die Baubewilligungsbehörde verpflichtet die Bauherrschaft, die für die betreffenden Benutzerkategorien bewilligten Parkplätze zu reservieren und entsprechend zu kennzeichnen, soweit es zur Sicherstellung der Zweckbestimmung erforderlich ist.

³ Bei mehr als 40 Parkplätzen ist pro 40 Parkplätze ein Besucher- oder Kundenparkplatz für gehbehinderte Personen in der Nähe der Baute zu kennzeichnen und zu reservieren. Erfordert es die Nutzungsart, namentlich bei Bauten mit Publikumsverkehr, so gilt dies bereits für kleinere Abstellflächen.

⁴ Die Vermietung oder Verleihung von rechtskräftig bewilligten Parkplätzen für Bewohnende an Anwohnerinnen und Anwohner in einem Umkreis von 300 m ist ohne Änderung der Bewilligung zulässig, soweit nachweislich bei den Bewohnerinnen und Bewohnern kein Bedarf für einen privaten Parkplatz besteht. Davon ist sicher nur dann auszugehen, wenn die Bewohnerinnen und Bewohner keine Parkkarten für die Einzelzonen A–U sowie für die Einzelzone Z mit Berechtigungsnachweis gemäss Parkkartenreglement beziehen. Sobald ein Bedarf gegeben ist, haben die Bewohnerinnen und Bewohner Vorrang. Alle weiteren Zweckänderungen oder die Aufhebung der Parkplätze bedürfen der Bewilligung der Baubewilligungsbehörde.

⁵ Die Überlassung oder Übertragung von bewilligten Parkplätzen ausserhalb der Zweckbestimmung, namentlich die Vermietung oder Verleihung an Pendlerinnen und Pendler sowie Anwohnerinnen und Anwohner ausserhalb des Umkreises von 300 m, ist verboten.

⁶ Die Zweckbestimmung der unbewilligten, im Bestand geschützten Parkplätze und der bewilligten Parkplätze ohne Zweckbestimmung ergibt sich aus der Nutzung der Baute. Dabei können die unbewilligten, im Bestand geschützten Parkplätze ohne Bewilligung aufgehoben werden, solange die minimal zu erstellende Parkplatzzahl beibehalten wird. Im Übrigen finden auf diese Parkplätze Abs. 1–5 sinngemäss Anwendung.

V. Erstellung von Abstellplätzen für Zweiradfahrzeuge

Art. 18 Normbedarf für Fahrräder

¹ Berechnungsbasis für den Normbedarf ist folgende Tabelle:

Objekt	Benutzer- kategorie	Abstellplätze für Bewohnende 1 Abstellplatz ist erforder- lich pro	Abstellplätze für Besu- chende und Kundschaft 1 Abstellplatz ist erforder- lich pro	Abstellplätze für Beschäftigte 1 Abstellplatz ist erforder- lich pro
Wohnung		Zimmer	(im Richtwert für Be- wohnende enthalten)	
Alterswohnung		4 Wohnungen	1'000 m ² GF	
Büro, Labor, Praxis			50 m ² GF	5 Arbeitsplätze
Lagerraum, Archiv				5 Arbeitsplätze
Laden			50 m ² GF	5 Arbeitsplätze
Fabrikation, Werkstätte			500 m ² GF	150 m ² GF
Restaurant, Café			5 Sitzplätze*	5 Arbeitsplätze
Hotel, Pension			10 Betten	5 Arbeitsplätze
Kulturraum, Saalbaute, Unterhaltungsstätte usw.			10 Sitzplätze*	5 Arbeitsplätze

GF = Geschossfläche

*Inklusive (saisonaler) Sitzplätze im Aussenbereich auf Baugrundstück und Boulevardfläche, soweit diese die Sitzplätze im Innern übersteigen.

² Bruchteile von weniger als 0,5 Abstellplätzen werden abgerundet, jene von 0,5 und mehr Abstellplätzen werden aufgerundet.

Art. 19 Reduktion und Erhöhung Normbedarf für Fahrräder

¹ Bei Wohnungen wird der Normbedarf nicht reduziert. Bei den übrigen Objekten kann der Normbedarf bei ungünstiger Topografie, sehr ungünstiger Lage, zum Schutz des Ortsbildes oder bei Mehrfachnutzungen reduziert werden.

² In der Zone 1 gemäss Art. 12 gilt für sämtliche Objekte keine Pflicht zur Erstellung von Abstellplätzen für Fahrräder.

³ Der Normbedarf kann erhöht werden.

Art. 20 Normbedarf für Motorräder

Die Anzahl der zu erstellenden Abstellplätze für Motorräder richtet sich nach dem Normbedarf und den jeweiligen Reduktionen für Parkplätze. Der Anteil der zu erstellenden Motorradabstellplätze beträgt 15 Prozent der bewilligten Parkplätze.

Art. 21 Lage und Gestaltung der Abstellplätze

¹ Die Abstellplätze für Zweiradfahrzeuge sind zu überdachen und ebenerdig anzulegen, soweit die örtlichen Verhältnisse es zulassen und die Kosten zumutbar sind.

² Die Abstellplätze für Fahrräder sind in der Regel auf dem Baugrundstück selbst zu erstellen. Sie müssen gut zugänglich und an zweckmässiger Lage angeordnet werden.

³ Die einschlägigen technischen Normen sind zu berücksichtigen.

Art. 22 *Entgelt für Fahrradabstellplätze bei Wohnungen*

Die gemäss Normbedarf für Wohnungen erstellten Abstellplätze müssen den Bewohnerinnen und Bewohnern, ohne dass diese dafür ein separates Entgelt leisten müssen, zur Verfügung stehen. Für die über dem Normbedarf erstellten Abstellplätze kann ein separates Entgelt verlangt werden.

VI. Vollzug

Art. 23 *Vollzug*

Der Vollzug dieses Reglements obliegt der Baubewilligungsbehörde.

VII. Schlussbestimmungen

Art. 24 *Aufhebung bisherigen Rechts*

Das Parkplatzreglement für die Stadt Luzern vom 17. April 1986 sowie Art. 25 und 26 Bau- und Zonenreglement der Gemeinde Littau vom 29. Oktober 2008 werden aufgehoben.

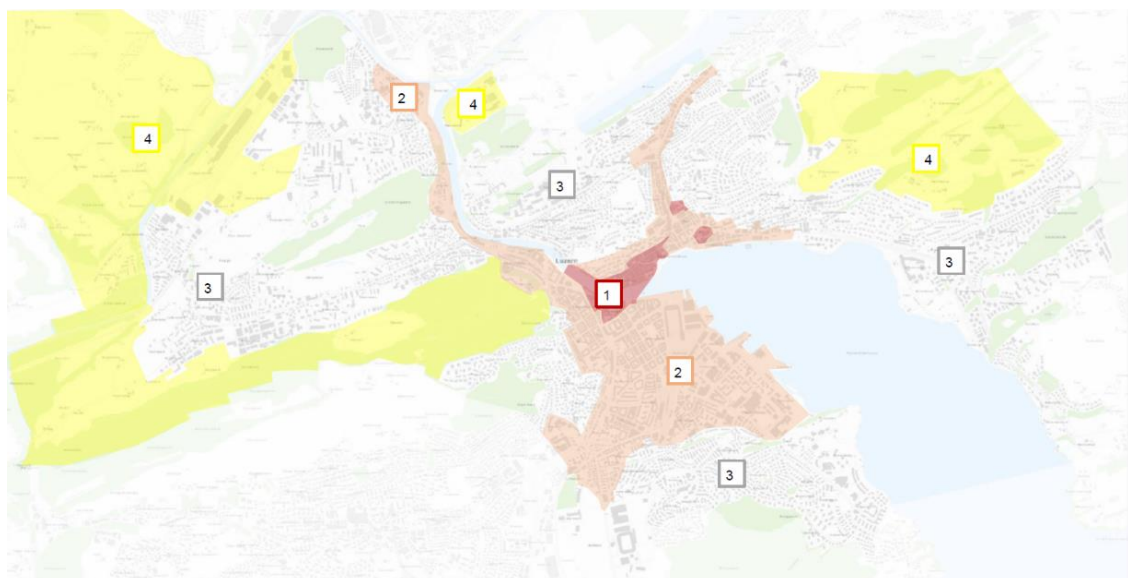
Art. 25 *Inkrafttreten*

¹ Das Reglement tritt am 1. August 2020 in Kraft. Es unterliegt dem fakultativen Referendum.

² Das Reglement ist zu veröffentlichen.

Anhang

Plan über die Zoneneinteilung
(zu Art. 11)



IV. Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren

vom 14. Mai 2020

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

gestützt auf § 27 Abs. 3 des Strassengesetzes vom 21. März 1995 sowie Art. 13 Abs. 1 Ziff. 1 und Art. 28 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

Art. 1 *Geltungsbereich*

Dieses Reglement setzt die Höhe, die Art der Erhebung und die Verwendung der Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren auf öffentlichem Grund fest.

Art. 2 *Einteilung in Zonen*

Die für das zeitlich beschränkte Parkieren abgabepflichtigen Parkfelder für leichte Motorwagen sind entweder der Zone 1, der Zone 2 oder der Zone 3 zugeordnet. Die folgende Zoneneinteilung wird in einem Situationsplan festgehalten. Dieser Plan ist integrierender Bestandteil des Reglements.

Art. 3 *Zone 1*

Die Zone 1 wird gemäss Plan begrenzt durch:

- a. auf dem rechten Ufer: Geissmattbrücke, St.-Karli-Quai, Löwengraben, Mariahilfgasse, Museggstrasse, Zürichstrasse, Löwenplatz, Denkmalstrasse, Weystrasse, Englischgrussstrasse, Adligenswilerstrasse, Zinggenterstrasse, Haldenstrasse, Nationalquai, Schweizerhofquai, Schwanenplatz, Seebrücke;
- b. auf dem linken Ufer: Seebrücke, Bahnhofplatz, Inseliquai, Werftestrasse, Güterstrasse, Langensandbrücke, Bundesplatz, Moosstrasse, Obergrundstrasse, Hallwilerweg, Hirschengraben, Militärstrasse, Geissmattbrücke.

Art. 4 *Zone 2*

Die Zone 2 wird gemäss Plan begrenzt durch:

- a. auf dem rechten Ufer: die Zone 1, St.-Karli-Strasse, Abendweg sowie Haldenstrasse, Seeburgstrasse, Churchillquai, Lidostrasse;
- b. auf dem linken Ufer: die Zone 1, Eisfeldstrasse, Tribschenstrasse, Neustadtstrasse, Kleinmattstrasse, Bleicherstrasse, Ahornstrasse, Taubenhäuserstrasse, Sälistrasse, SBB-Linie bis Sentiweg sowie Eichwaldstrasse, Moosmattstrasse, Vorzone Allmend, Zihlmattweg, Horwerstrasse.

Art. 5 *Zone 3*

Die ausserhalb der Zonen 1 und 2 liegenden Parkfelder bilden die Zone 3.

Art. 6 *Parkgebühr*

Die Parkgebühr beträgt:

- a. in der Zone 1 Fr. 3.– pro Stunde. Die Gebühr für Parkfelder mit einer maximalen Parkdauer von bis zu 30 Minuten beträgt Fr. 2.– für 30 Minuten;
- b. in der Zone 2 Fr. 2.– pro Stunde;
- c. in der Zone 3 Fr. 1.– pro Stunde.

Art. 7 *Geltungsdauer*

¹ Die Gebührenpflicht auf öffentlichen Parkplätzen gilt grundsätzlich von Montag bis Sonntag:

- a. in den Zonen 1 und 2 24 Stunden;
- b. in der Zone 3 7 bis 19 Uhr.

² Die für die Signalisation zuständige Behörde kann Ausnahmen vorsehen.

Art. 8 *Ausnahmen*

¹ Beim Parkieren mit Parkkarte für gehbehinderte Personen werden keine Gebühren erhoben.

² Die für die Signalisation zuständige Behörde kann insbesondere in der Zone 3 Blaue Zonen und weiss markierte Parkfelder mit Parkscheibenpflicht vorsehen, soweit es die Frequenz der Parkflächen zulässt.

Art. 9 *Delegation an den Stadtrat*

Der Stadtrat kann die Parkgebühren nach Art. 6 für einzelne Parkflächen, die schwach frequentiert werden, um 50 Rappen pro Stunde herabsetzen, bei stark frequentierten um 50 Rappen pro Stunde heraufsetzen.

Art. 10 *Parkgebühr für Gesellschaftswagen*

Die Parkgebühren für Parkfelder für Gesellschaftswagen betragen:

a. Löwenplatz und Kasernenplatz	pro Stunde	Fr. 10.–;
b. Inseli	1. Stunde	Fr. 10.–;
	ab 2. Stunde (pro Stunde)	Fr. 5.–;
	Tagespauschale (24 Stunden)	Fr. 50.–;
c. Alpenquai, Landenberg, Brüelmoos	pro Stunde	Fr. 3.–;
	Tagespauschale (24 Stunden)	Fr. 30.–.

Art. 11 *Art der Erhebung*

Die Parkgebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren werden mit zentralen Parkuhren, Sammelparkuhren, Einzelparkuhren oder zusätzlich einem digitalen Bezahlsystem erhoben.

Art. 12 *Verwendung der Parkgebühren*

¹ Die Einnahmen aus den Parkgebühren werden verwendet für:

- a. Unterhalt und Betrieb der öffentlich benutzbaren Parkflächen für Motorfahrzeuge und Fahrräder;
- b. Aufwendungen für die Kontrolle des Parkierens, für die Anschaffung, die Installation und den Unterhalt der dafür notwendigen Einrichtungen sowie für das Ausscheiden und Kennzeichnen der entsprechenden Parkflächen.

² Der nach Belastung der Ausgaben für die Verwendungszwecke gemäss Abs. 1 verbleibende Restbetrag wird wie folgt verteilt:

- a. bis zu einem Betrag von Fr. 430'000.– als Einlage in die Spezialfinanzierung Parkraum;
- b. darüber hinaus bis zu einem Betrag von Fr. 250'000.– als Einlage in den Fonds zur Attraktivierung der Innenstadt als Marktplatz (ALI-Fonds);
- c. ein verbleibender Restbetrag wird zur Finanzierung des Gemeindebeitrags an den öffentlichen Verkehr verwendet.

Den Beträgen gemäss lit. a und b liegt der Landesindex der Konsumentenpreise zugrunde: Stand 1. Januar 2020 (Basis Dezember 2015 = 100 Punkte). Erhöht sich dieser Index um mehr als 5 Punkte, so kann der Stadtrat die Beträge ab 1. Januar des folgenden Jahres entsprechend der eingetretenen Teuerung anpassen.

Art. 13 *Aufhebung bisherigen Rechts*

Das Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren vom 16. November 1995 wird aufgehoben.

Art. 14 *Inkrafttreten*

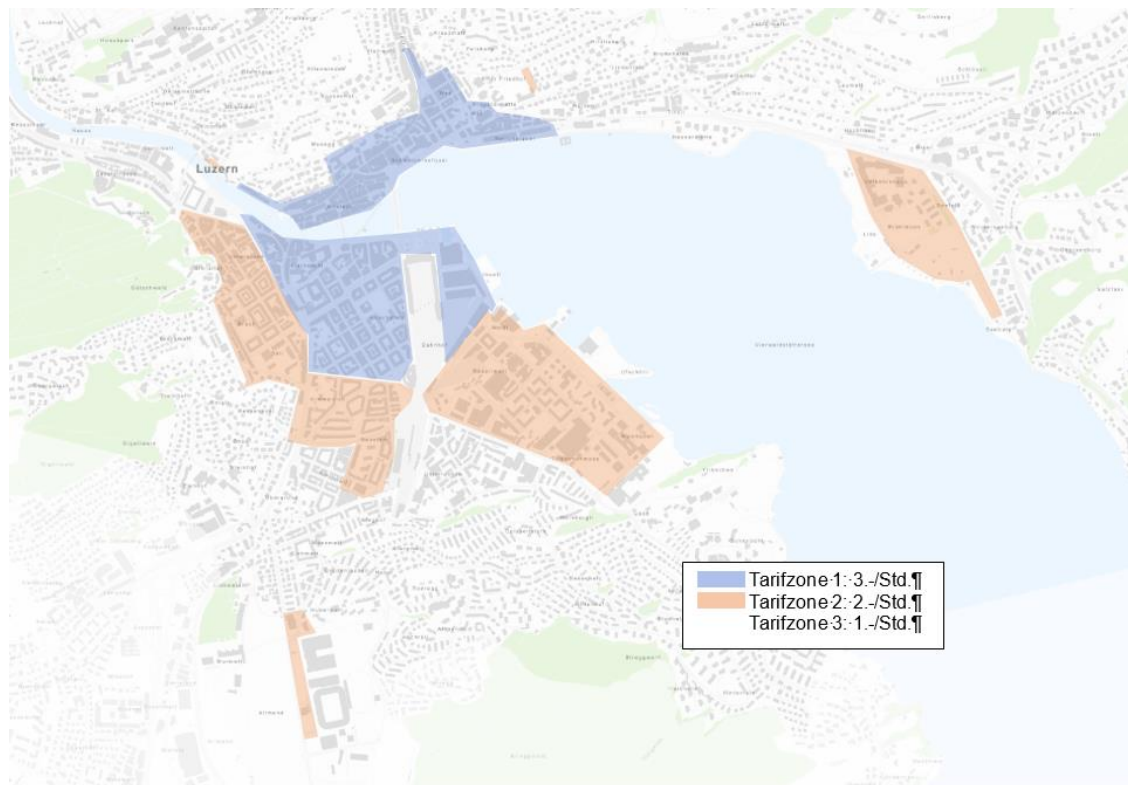
¹ Das Reglement tritt am 1. August 2020 in Kraft. Es unterliegt dem fakultativen Referendum.

² Das Reglement ist zu veröffentlichen.

Anhang

Plan über die Zoneneinteilung

(zu Art. 2–5)



- V. 1. Das Reglement über die Parkraumbewirtschaftung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Parkkartenreglement) vom 4. September 2014 wird wie folgt geändert:

Art. 3 Parkierungsbewilligung

¹⁻⁴ (bleiben unverändert)

⁵ Ausnahmegewilligungen für das Parkieren und den Güterumschlag in der Fussgängerzone Altstadt werden aufgrund der erlassenen Verkehrsanordnungen und den dazu vom Stadtrat erlassenen Ausführungsbestimmungen erteilt.

Art. 9 Parkkarten mit Bezugsbedingungen

¹ (bleibt unverändert)

² Anwohnerinnen und Anwohner können Parkkarten für die Einzelzonen A–U sowie die Einzelzone Z mit Berechtigungsnachweis nur beziehen, wenn ihnen in der Liegenschaft, in der sie wohnen, kein privater Parkplatz zur Verfügung steht.

³⁻⁵ (Die bisherigen Abs. 2–4 bleiben unverändert und werden zu den Abs. 3–5.)

Art. 10 Gebühr

¹ Es werden folgende Gebühren erhoben:

(lit. a und b bleiben unverändert)

c. Ausnahmegewilligung Parkierung Fussgängerzone Altstadt			
Ausnahme	Bedingungen	Geltungsdauer	Gebühr
Einzelausnahmegewilligung für Handwerks- und Serviceleute	mit Berechtigungsnachweis	während Leistungserbringung	Fr. 35.–
Einzelausnahmegewilligung für Veranstalterinnen und Veranstalter	mit Berechtigungsnachweis	Veranstaltungsdauer inkl. Auf- und Abbau	Fr. 35.–

² (bleibt unverändert)

Art. 11 Parkkartenbezug

¹⁻² (bleiben unverändert)

³ Der Nachweis des nicht zur Verfügung stehenden privaten Parkplatzes gemäss Art. 9 Abs. 2 wird mittels Formular erbracht. Darin bestätigt die Grundeigentümer- oder Vermieterschaft, dass keine privaten Parkplätze für die Bewohnerinnen und Bewohner zur Verfügung stehen und sämtliche privaten Parkplätze für Bewohnerinnen und Bewohner rechtmässig belegt sind.

⁴ (Der bisherige Abs. 3 bleibt unverändert und wird zu Abs. 4.)

2. Diese Änderung tritt am 1. August 2020 in Kraft. Sie ist zu veröffentlichen.

- VI. Das Postulat 147, Markus Mächler namens der CVP-Fraktion vom 7. Januar 2014: «Für ein aktuelles Parkierungskonzept der Stadt Luzern», wird als erledigt abgeschrieben.
- VII. Das Postulat 286, Daniel Furrer und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion vom 24. Januar 2012: «CarSharing als wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen, integrierten Verkehrspolitik», wird als erledigt abgeschrieben.
- VIII. Die Motion 326, Dominik Durrer, Marcel Budmiger und Daniel Furrer namens der SP/JUSO-Fraktion und Monika Senn Berger namens der G/JG-Fraktion vom 17. April 2012: «Konkrete Umsetzung der nachhaltigen städtischen Mobilität im Parkplatzreglement», wird als erledigt abgeschrieben.
- IX. Das Postulat 298, Markus Mächler und Roger Sonderegger namens der CVP-Fraktion und Reto Kessler namens der FDP-Fraktion vom 9. November 2015: «Für ein besseres Parkierungsregime in der Neustadt», wird als erledigt abgeschrieben.
- X. Das Postulat 30, Claudio Soldati und Daniel Furrer namens der SP/JUSO-Fraktion vom 9. Dezember 2016: «Gewerbeparkplätze für eine florierende Wirtschaft», wird als erledigt abgeschrieben.
- XI. Die Motion 148, Marco Müller und Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion vom 16. November 2017: «Klare Rahmenbedingungen für Parkplatzsharing schaffen», wird als erledigt abgeschrieben.
- XII. Die Beschlüsse gemäss Ziffern II–V unterliegen je einzeln dem fakultativen Referendum.

Definitiver Beschluss des Grossen Stadtrates von Luzern,
(unter Berücksichtigung der im Grossen Stadtrat beschlossenen Änderungen)

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 5 vom 4. März 2020 betreffend

Konzept Autoparkierung,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016 sowie Art. 13 Abs. 1 Ziff. 1 und 2, Art. 28 Abs. 1, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 68 lit. b Ziff. 2 und Art. 69 lit. b Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 55i des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. Vom Bericht «Konzept Autoparkierung» wird zustimmend Kenntnis genommen.
- II. Für die Ersatzbeschaffung der Parkuhren wird ein Sonderkredit von 1,6 Mio. Franken bewilligt.
- III. **Reglement über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzreglement)**

vom 12. November 2020

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

gestützt auf §§ 93 ff. des Strassengesetzes vom 21. März 1995 sowie Art. 13 Abs. 1 Ziff. 1 und Art. 28 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

I. Allgemeines

Art. 1 *Geltungsbereich*

Das Reglement gilt für das Gebiet der Stadt Luzern.

Art. 2 *Zweck*

Das Reglement umschreibt die Erstellungspflicht für Abstell- und Verkehrsflächen. Es legt insbesondere fest, in welchen Gebieten der Stadt Luzern wie viele Parkplätze und Abstellplätze für Zweiradfahrzeuge auf privatem Grund zu erstellen sind bzw. erstellt werden dürfen.

Art. 3 *Definitionen*

¹ Als Abstellfläche im Sinne dieses Reglements gilt jede gedeckte oder offene Fläche auf privatem Grund, die zum Abstellen von Fahrzeugen geeignet und bestimmt ist.

² Als Parkplatz gilt die Abstellfläche für einen Personenwagen.

³ Verkehrsflächen sind die Zu- und Wegfahrten, Umschlags-, Verlade- und Abladeflächen, Wendeplätze und dergleichen auf privatem Grund.

Art. 4 *Pflicht zur Erstellung von Abstell- und Verkehrsflächen*

¹ Wird durch Bauten und Anlagen oder Teile davon Verkehr verursacht oder vermehrt, so hat die Bauherrschaft bei der Errichtung, Erweiterung oder bei neubauähnlichen Umbauten in einzelnen Geschossen oder ganzen Gebäuden auf dem Baugrundstück Abstell- und Verkehrsflächen für Fahrzeuge der Benutzenden und Besuchenden 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. 13.**

² Bei Erweiterungen und Zweckänderungen bestimmt sich die Erstellungspflicht aufgrund der Differenz zwischen der bisherigen und der neuen Nutzung.

³ Die Erstellung von Park- und Abstellplätzen für Zweiradfahrzeuge wird in den Abschnitten II.–V. geregelt.

⁴ Wo aufgrund der Nutzung der Bauten mit dem regelmässigen Abstellen von schweren Motorwagen zu rechnen ist, sind für diese Fahrzeuge besondere Abstellflächen zu erstellen.

⁵ Bei den im Reglement nicht aufgeführten Nutzungen oder bei besonders gelagerten Fällen wird die Anzahl der Abstellplätze im Einzelfall unter Berücksichtigung der öffentlichen und privaten Interessen sowie der zonenbezogenen Reduktion gemäss diesem Reglement festgelegt. Als Richtlinie können die einschlägigen Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) berücksichtigt werden. Vorbehalten bleiben besondere Regelungen anderer Erlasse, insbesondere über die Einkaufs- und Fachmarktzentren.

Art. 5 *Einschränkungen*

Wenn verkehrstechnische, feuerpolizeiliche, wohnhygienische oder andere raumplanerische Gesichtspunkte, insbesondere der Schutz der Wohnumgebung und des Ortsbildes, der Umwelt, Natur und Landschaft, oder die Leistungsfähigkeit des angrenzenden Strassennetzes es erfordern, wenn bereits eine genügende Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr besteht oder wenn für das Ortsbild wichtige Grün- und Freizeitflächen zweckentfremdet würden, sind die Abstellflächen zu reduzieren, auf mehrere Grundstücke aufzuteilen oder ist deren Erstellung zu untersagen.

Art. 6 *Mobilitätskonzept*

¹ Die zuständige Behörde kann für Projekte mit mehr als 30 Parkplätzen in Planungs- und Baubewilligungsverfahren Mobilitätskonzepte verlangen:

- a. wenn sich Überlastungen auf dem übergeordneten Strassennetz abzeichnen;
- b. wenn eine nutzungsbezogene Zuordnung von Parkplätzen aufgehoben wird;
- c. wenn Fahrtenmodelle zum Einsatz kommen.

² Mobilitätskonzepte zeigen für besondere Nutzungen und besondere Verhältnisse Massnahmen auf, die den induzierten Verkehr mit den Strassenkapazitäten sowie mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr abstimmen.

³ Mobilitätskonzepte müssen mindestens folgende Aspekte behandeln:

- a. Ziel, Zweck und Zuständigkeit;
- b. Zusammenspiel von Parkplatzangebot und erwarteter Parkplatznachfrage;
- c. Ausstattung der Parkieranlagen;
- d. Parkplatzbewirtschaftung;
- e. Integration in übergeordnetes Parkleitsystem (falls vorhanden);
- f. Monitoring;
- g. Massnahmen/Sanktionen, sofern Ziele nicht erreicht werden.

Art. 7 *Fahrtenmodell*

¹ Die zuständige Behörde kann im Planungs- und Baubewilligungsverfahren anstelle oder zusätzlich zu einer maximal zulässigen Zahl der Parkplätze eine maximal zulässige Zahl der Fahrten festlegen.

² Mit Fahrtenmodellen können Nutzungen mit erheblichem Verkehrsaufkommen an raumplanerisch geeigneten oder erwünschten Lagen zugelassen werden.

³ Fahrtenmodelle müssen folgende Mindestinhalte aufweisen:

- a. Ziel, Zweck und Zuständigkeiten;
- b. Verkehrsgutachten;
- c. Maximal zulässige Fahrtenzahl im Zusammenspiel mit Parkplatzangebot;
- d. Regelung der Übertragung von Fahrten;
- e. Regelung Betriebsorganisation, beispielsweise Parkplatzmanagement, Fahrtenmanagement;
- f. Regelung Monitoring;
- g. Massnahmen und Sanktionen, sofern Ziele nicht erreicht werden.

Art. 8 *Zuständige Behörde*

Die Baubewilligungsbehörde setzt das Ausmass der Abstell- und Verkehrsflächen gestützt auf das vorliegende Reglement in der Baubewilligung fest.

II. Berechnung der Parkplatzzahl

Art. 9 *Normbedarf*

¹ Als Normbedarf wird diejenige Zahl Parkplätze bezeichnet, die notwendig ist, wenn die Verkehrsbedürfnisse eines Objektes vorwiegend mit privaten Verkehrsmitteln befriedigt werden müssen.

² Die Parkplätze werden nach Benutzerkategorien eingeteilt in Parkplätze für Bewohnende, Parkplätze für Besuchende sowie Kundschaft und Parkplätze für Beschäftigte.

³ Der Normbedarf richtet sich nach der Nutzungsart der Baute, der Geschossfläche, der Zahl der Wohnungen, der Betten, der Sitzplätze oder nach speziellen Erhebungen.

Berechnungsbasis für den Normbedarf ist folgende Tabelle:

Objekt	Benutzer- kategorie	Parkplätze für Bewohnende	Parkplätze für Besu- chende und Kundschaft	Parkplätze für Beschäftigte
		1 Parkplatz ist erforderlich pro	1 Parkplatz ist erforderlich pro	1 Parkplatz ist erforderlich pro
Wohnung		100 m ² GF (mind. aber 1 Parkplatz pro Wohnung)	1'000 m ² GF	
Alterswohnung, Studentenwohnungen	4 Wohnungen		1'000 m ² GF	
Büro, Labor, Praxis			300 m ² GF	75 m ² GF
Lagerraum, Archiv				300 m ² GF
Laden			75 m ² GF	200 m ² GF
Fabrikation, Werkstätte			500 m ² GF	150 m ² GF
Restaurant, Café			8 Sitzplätze	30 Sitzplätze
Hotel, Pension			6 Betten + 1 Carabstell- fläche pro 50 Betten	15 Betten
Kulturraum, Saalbaute, Unterhaltungsstätte usw.			10 Sitzplätze	

GF = Geschossfläche

Art. 10 Berechnung

¹ Die massgebende Geschossfläche berechnet sich nach der einschlägigen Norm des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (SIA).

² Bei Gebäuden, die für mehrere Zwecke genutzt werden, wird der Bedarf an Parkplätzen für jede Nutzungsart separat berechnet. Sofern einzelne Räume nicht gleichzeitig beansprucht werden, kann die Baubewilligungsbehörde bei der Berechnung der Parkplätze eine entsprechende Reduktion vornehmen.

³ Der reduzierte Ansatz für Alters- und Studentenwohnungen findet Anwendung, wenn sich die Wohnung in baulicher Hinsicht als Alters- oder Studentenwohnung besonders eignet und die Bauherrschaft glaubhaft macht, dass die Wohnung dauernd als Alters- oder Studentenwohnung genutzt wird.

⁴ Die Anzahl der zu erstellenden behindertengerechten Parkplätze richtet sich gemäss Planungs- und Baugesetz. Der Minimalbedarf an behindertengerechten Abstellplätzen darf mit Ausnahme der Zone 1 und in Einzelfällen nicht unterschritten werden.

III. Reduktion und Verbot der Parkplätze

Art. 11 Zonen

¹ Das Stadtgebiet wird in vier Zonen eingeteilt.

	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4
Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr	Sehr gut	Sehr gut	Gut	Mittelmässig oder gering
Leistungsfähigkeit des Strassennetzes	Keine Reserven	Geringe Reserven	Mässige Reserven	Genügend Reserven
Erstellungs- und Zufahrtsschwierigkeiten für Parkplätze	Gross	Mässig	Mässig	Keine
Topografie	Überwiegend flach	Flach oder leichte Steigungen	Flach oder Steigungen	Flach, Steigungen oder Hanglage
Bau- und Zonenplan	Primär Wohn- und Arbeitszone	Überwiegend Wohn- und Arbeitszone	Überwiegend Wohn- und Arbeitszone	Landwirtschafts-, Industrie- oder Arbeitszone
Netzqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger	Sehr gut	Sehr gut bis gut	Gut	Mittelmässig oder gering

² Die Zoneneinteilung ist massgebend für die zonenbezogenen Einschränkungen.

³ Die Zoneneinteilung wird in einem Situationsplan festgehalten. Dieser Plan ist integrierender Bestandteil des Reglements.

⁴ Der Stadtrat kann bei einer Änderung der Bedingungen gemäss Abs. 1 eine Änderung der Zoneneinteilung vornehmen.

Art. 12 Zonenbezogene Reduktion

¹ In den einzelnen Zonen wird die Parkplatzzahl im Vergleich zum Normbedarf aufgrund nachfolgender Tabelle festgelegt.

² In Prozenten des Normbedarfs dürfen maximal bzw. müssen minimal erstellt werden:

Parkplatzkategorie	Zone 1		Zone 2		Zone 3		Zone 4	
	Max. %	Min. %	Max. %	Min. %	Max. %	Min. %	Max. %	Min. %
Bewohnende	0	0	30	0	50 70	20 30	100	80
Besuchende und Kundschaft	0	0	30	0	50 60	20	100	50
Beschäftigte	0	0	20	0	50	10	100	50

³ Die Bauherrschaft kann die Parkplatzzahl innerhalb der Maximal- und der Minimalvorschrift frei bestimmen.

⁴ Bruchteile von weniger als 0,5 Parkplätzen werden am Ende der Berechnung abgerundet, jene von 0,5 und mehr Parkplätzen werden aufgerundet.

⁵ Für Betriebe in der Tourismuszone sind Ausnahmen für Besuchende und Kundschaft (Hotelgäste) möglich. Dabei kann sowohl bei der minimalen wie auch der maximalen Anzahl zu schaffender Parkplätze der Zonen 2–4 abgewichen werden, um die Schutzziele der Tourismuszone zu unterstützen.

⁶ Ebenso kann von der maximalen Anzahl zu schaffender Parkplätze der Zonen 2 und 3 abgewichen werden, wenn daran ein überwiegendes überregionales öffentliches Interesse besteht.

Art. 13 *Weitergehende objektbezogene Reduktion*

¹ Die minimal zu erstellende Parkplatzzahl kann unterschritten werden, wenn die Bauherrschaft im Planungs- oder Baubewilligungsverfahren ein Mobilitätskonzept einreicht, das ~~die Erschließung mit dem Fuss- und dem Fahrradverkehr sowie dem öffentlichen Verkehr~~, die Regelung des möglichen Autoverzichts und Massnahmen des Mobilitätsmanagements aufzeigt. Bei Verdacht auf Nichteinhaltung ~~Die Einhaltung~~ des Mobilitätskonzepts kann die Baubewilligungsbehörde ~~muss mit einem Controlling durch die~~ von der Grundeigentümerschaft ein Controlling verlangen ~~sichergestellt werden~~. Die private Parkierung der Liegenschaft darf nicht auf den öffentlichen Grund verlagert werden, weshalb Bewohnerinnen und Bewohner und Geschäftsbetriebe dieser Liegenschaften kein Anrecht auf eine Parkkarte für die Einzelzonen A–Z gemäss Parkkartenreglement haben.

² Ein Parkplatz für Carsharing ersetzt vier Parkplätze des massgeblichen Bedarfs für Bewohnerinnen und Bewohner und Beschäftigte. Für den Nachweis ist bei Einreichen des Baugesuchs ein Vertrag mit einer Carsharingorganisation vorzulegen.

³ Bei ~~wiederholter~~ Nichteinhaltung des Mobilitätskonzepts oder Verlust der Carsharingparkplätze sind die minimal erforderlichen Parkplätze zu erstellen, ~~wenn keine alternative Lösung gefunden werden kann~~. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.

⁴ Im Gestaltungsplanverfahren kann der Stadtrat eine Reduktion der minimal zu erstellenden Parkplatzzahl verlangen. Abs. 1 gilt sinngemäss.

Art. 14 *Zusätzliche Parkplätze*

Sofern es die örtlichen Verhältnisse und die bestehende Leistungsfähigkeit des Strassennetzes zulassen und kein Widerspruch zu raumplanerischen Gesichtspunkten entsteht, kann die Baubewilligungsbehörde ~~zusätzliche~~ auch Parkplätze bewilligen. ~~Unter den gleichen Voraussetzungen können auch Parkplätze bewilligt werden~~, die unabhängig von einer Verpflichtung gemäss Art. 4 erstellt werden, insbesondere als öffentlich benutzbare Parkierungsanlage.

IV. Lage, Gestaltung und Sicherstellung der Parkplätze

Art. 15 *Lage der Parkplätze und Verkehrsflächen*

¹ Die Parkplätze und Verkehrsflächen sind auf dem Baugrundstück zu erstellen. Ist dies nicht möglich, so dürfen sie auf einem in angemessener Entfernung liegenden Grundstück angelegt werden. Zulässig ist auch die Beteiligung an einer bestehenden oder baubewilligten Gemeinschaftsanlage. In diesem Falle hat sich die Bauherrschaft darüber auszuweisen, dass zugunsten des pflichtigen Grundstücks ein grundbuchlich sichergestelltes Recht zur dauernden und unbeschränkten Benützung der Parkplätze besteht.

² Als angemessene Entfernung gilt in der Regel für Parkplätze für Besuchende eine Distanz von maximal 150 m, für die übrigen Parkplätze eine solche von 300 m vom Baugrundstück. Dabei sind die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen

Art. 16 *Gestaltung der Parkplätze und Verkehrsflächen*

¹ Die Parkplätze und Verkehrsflächen sind verkehrs- und gegebenenfalls behindertengerecht anzulegen. Als Richtlinie gelten die Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS).

² Die Parkplätze und Verkehrsflächen dürfen die feuer- und gesundheitspolizeilichen Vorschriften nicht verletzen.

³ Bei der Gestaltung der Parkieranlagen muss auf das Orts- und Landschaftsbild Rücksicht genommen werden. Sie sind in der Regel mit Bäumen zu bepflanzen und zu begrünen. Zur Verminderung des Regenwasserabflusses kann eine wasserdurchlässige Gestaltung der Oberfläche verlangt werden.

⁴ Bei grösseren Überbauungen und bei Bauten mit grossem Verkehrsaufkommen sind die Parkplätze zu einem wesentlichen Teil in unterirdischen Sammelgaragen anzuordnen, soweit es die örtlichen Verhältnisse erlauben.

⁵ Neue Parkplätze bei der Errichtung von Bauten und Anlagen oder neubauähnlichen Umbauten sind entweder mit einer Ladestation für Elektrofahrzeuge auszustatten oder es sind Vorkehrungen für eine spätere einfache Nachrüstung zu treffen. Als Richtlinie gelten die einschlägigen Bestimmungen des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (SIA).

⁶ Vorbehalten bleiben die Bestimmungen im Bau- und Zonenreglement der Stadt Luzern.

Art. 17 *Sicherstellung der Benützbarkeit und Zweckbestimmung*

¹ Die bestehenden Parkplätze und Verkehrsflächen sind ihrer Zweckbestimmung zu erhalten, soweit und solange dafür ein Bedürfnis besteht.

² Die Baubewilligungsbehörde verpflichtet die Bauherrschaft, die für die betreffenden Benutzerkategorien bewilligten Parkplätze zu reservieren und entsprechend zu kennzeichnen, soweit es zur Sicherstellung der Zweckbestimmung erforderlich ist.

³ Bei mehr als 40 Parkplätzen ist pro 40 Parkplätze ein Besucher- oder Kundenparkplatz für gehbehinderte Personen in der Nähe der Baute zu kennzeichnen und zu reservieren. Erfordert es die Nutzungsart, namentlich bei Bauten mit Publikumsverkehr, so gilt dies bereits für kleinere Abstellflächen.

⁴ Die Vermietung oder Verleihung von rechtskräftig bewilligten Parkplätzen für Bewohnende an Anwohnerinnen und Anwohner in einem Umkreis von 300 m ist ohne Änderung der Bewilligung zulässig, soweit nachweislich bei den Bewohnerinnen und Bewohnern kein Bedarf für einen privaten Parkplatz besteht. Davon ist sicher nur dann auszugehen, wenn die Bewohnerinnen und Bewohner keine Parkkarten für die Einzelzonen A–Z mit Berechtigungsnachweis gemäss Parkkartenreglement beziehen. Sobald ein Bedarf gegeben ist, haben die Bewohnerinnen und Bewohner Vorrang. Alle weiteren Zweckänderungen oder die Aufhebung der Parkplätze bedürfen der Bewilligung der Baubewilligungsbehörde.

⁵ Die Überlassung oder Übertragung von bewilligten Parkplätzen ausserhalb der Zweckbestimmung, namentlich die Vermietung oder Verleihung an Pendlerinnen und Pendler sowie Anwohnerinnen und Anwohner ausserhalb des Umkreises von 300 m, ist verboten.

⁶ Die Zweckbestimmung der unbewilligten, im Bestand geschützten Parkplätze und der bewilligten Parkplätze ohne Zweckbestimmung ergibt sich aus der Nutzung der Baute. Dabei können die unbewilligten, im Bestand geschützten Parkplätze ohne Bewilligung aufgehoben werden, solange die minimal zu erstellende Parkplatzzahl beibehalten wird. Im Übrigen finden auf diese Parkplätze Abs. 1–5 sinngemäss Anwendung.

V. Erstellung von Abstellplätzen für Zweiradfahrzeuge

Art. 18 Normbedarf für Fahrräder

¹ Berechnungsbasis für den Normbedarf ist folgende Tabelle:

Objekt	Benutzerkategorie	Abstellplätze für Bewohnende 1 Abstellplatz ist erforderlich pro	Abstellplätze für Besuchende und Kundschaft 1 Abstellplatz ist erforderlich pro	Abstellplätze für Beschäftigte 1 Abstellplatz ist erforderlich pro
Wohnung		Zimmer	(im Richtwert für Bewohnende enthalten)	
Alterswohnung		4 Wohnungen	1'000 m ² GF	
Büro, Labor, Praxis			50 m ² GF	5 Arbeitsplätze
Lageraum, Archiv				5 Arbeitsplätze
Laden			50 m ² GF	5 Arbeitsplätze
Fabrikation, Werkstätte			500 m ² GF	150 m ² GF
Restaurant, Café			5 Sitzplätze*	5 Arbeitsplätze
Hotel, Pension			10 Betten	5 Arbeitsplätze
Kulturraum, Saalbaute, Unterhaltungsstätte usw.			10 Sitzplätze*	5 Arbeitsplätze

GF = Geschossfläche

*Inklusive (saisonaler) Sitzplätze im Aussenbereich auf Baugrundstück und Boulevardfläche, soweit diese die Sitzplätze im Innern übersteigen.

² Bruchteile von weniger als 0,5 Abstellplätzen werden abgerundet, jene von 0,5 und mehr Abstellplätzen werden aufgerundet.

Art. 19 *Reduktion und Erhöhung Normbedarf für Fahrräder*

¹ Bei Wohnungen wird der Normbedarf nicht reduziert. Bei den übrigen Objekten kann der Normbedarf bei ungünstiger Topografie, sehr ungünstiger Lage, zum Schutz des Ortsbildes oder bei Mehrfachnutzungen reduziert werden.

² In der Zone 1 gemäss Art. 12 gilt für sämtliche Objekte keine Pflicht zur Erstellung von Abstellplätzen für Fahrräder.

³ Der Normbedarf kann erhöht werden.

Art. 20 *Normbedarf für Motorräder*

Die Anzahl der zu erstellenden Abstellplätze für Motorräder richtet sich nach dem Normbedarf und den jeweiligen Reduktionen für Parkplätze. Der Anteil der zu erstellenden Motorradabstellplätze beträgt 15 Prozent der bewilligten Parkplätze.

Art. 21 *Lage und Gestaltung der Abstellplätze*

¹ Die Abstellplätze für Zweiradfahrzeuge sind zu überdachen und ebenerdig anzulegen, soweit die örtlichen Verhältnisse es zulassen und die Kosten zumutbar sind.

² Die Abstellplätze für Fahrräder sind in der Regel auf dem Baugrundstück selbst zu erstellen. Sie müssen gut zugänglich und an zweckmässiger Lage angeordnet werden.

³ Die einschlägigen technischen Normen sind zu berücksichtigen.

Art. 22 *Entgelt für Fahrradabstellplätze bei Wohnungen*

Die gemäss Normbedarf für Wohnungen erstellten Abstellplätze müssen den Bewohnerinnen und Bewohnern, ohne dass diese dafür ein separates Entgelt leisten müssen, zur Verfügung stehen. Für die über dem Normbedarf erstellten Abstellplätze kann ein separates Entgelt verlangt werden.

VI. Vollzug

Art. 23 *Vollzug*

Der Vollzug dieses Reglements obliegt der Baubewilligungsbehörde.

Art. 24 *Hängige Verfahren*

Die beim Inkrafttreten dieses Reglements hängigen Verfahren sind nach neuem Recht zu entscheiden.

VII. Schlussbestimmungen

Art. 25 *Aufhebung bisherigen Rechts*

Das Parkplatzreglement für die Stadt Luzern vom 17. April 1986 sowie Art. 25 und 26 Bau- und Zonenreglement der Gemeinde Littau vom 29. Oktober 2008 werden aufgehoben.

Art. 26 *Inkrafttreten*

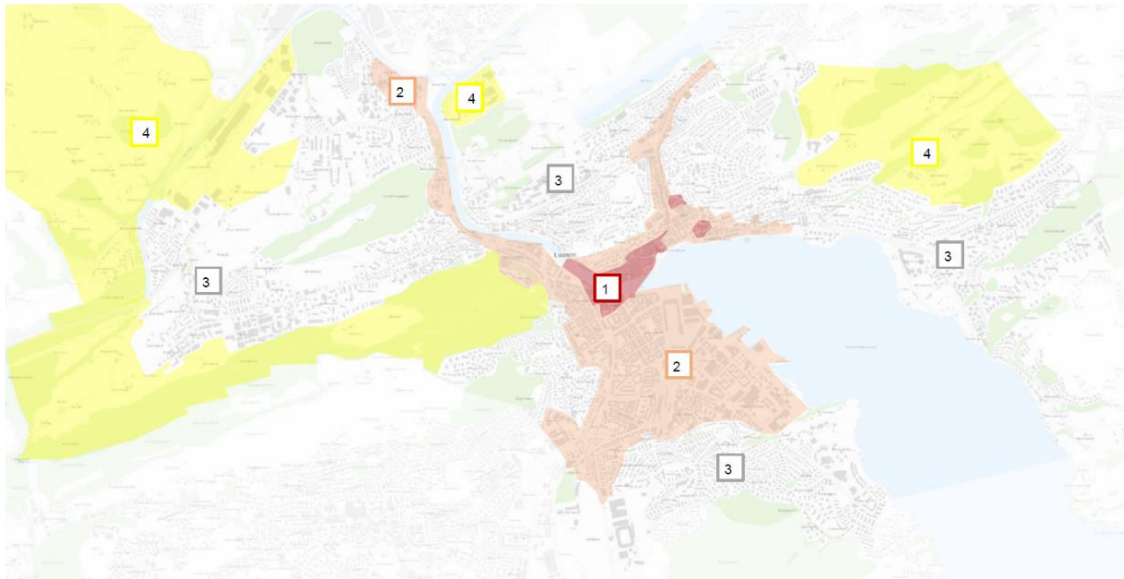
¹ Das Reglement tritt am 1. ~~September 2021~~ ~~August 2020~~ in Kraft. Es unterliegt dem fakultativen Referendum.

² Das Reglement ist zu veröffentlichen.

Anhang

Plan über die Zoneneinteilung

(zu Art. 11)



IV. Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren

vom 12. November 2020

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

gestützt auf § 27 Abs. 3 des Strassengesetzes vom 21. März 1995 sowie Art. 13 Abs. 1 Ziff. 1 und Art. 28 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

Art. 1 *Geltungsbereich*

Dieses Reglement setzt die Höhe, die Art der Erhebung und die Verwendung der Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren auf öffentlichem Grund fest.

Art. 2 *Einteilung in Zonen*

Die für das zeitlich beschränkte Parkieren abgabepflichtigen Parkfelder für leichte Motorwagen sind entweder der Zone 1, der Zone 2 oder der Zone 3 zugeordnet. Die folgende Zoneneinteilung wird in einem Situationsplan festgehalten. Dieser Plan ist integrierender Bestandteil des Reglements.

Art. 3 *Zone 1*

Die Zone 1 wird gemäss Plan begrenzt durch:

- a. auf dem rechten Ufer: Geissmattbrücke, St.-Karli-Quai, Löwengraben, Mariahilfgasse, Museggstrasse, Zürichstrasse, Löwenplatz, Denkmalstrasse, Weystrasse, Englischgrussstrasse, Adligenswilerstrasse, Zinggenterstrasse, Haldenstrasse, Nationalquai, Schweizerhofquai, Schwanenplatz, Seebrücke;
- b. auf dem linken Ufer: Seebrücke, Bahnhofplatz, Inseliquai, Werftestrasse, Güterstrasse, Langensandbrücke, Bundesplatz, Moosstrasse, Obergrundstrasse, Hallwilerweg, Hirschengraben, Militärstrasse, Geissmattbrücke.

Art. 4 *Zone 2*

Die Zone 2 wird gemäss Plan begrenzt durch:

- a. auf dem rechten Ufer: die Zone 1, St.-Karli-Strasse, Abendweg sowie Haldenstrasse, Seeburgstrasse, Churchillquai, Lidostrasse;
- b. auf dem linken Ufer: die Zone 1, Eisfeldstrasse, Tribschenstrasse, Neustadtstrasse, Kleinmattstrasse, Bleicherstrasse, Ahornstrasse, Taubenhausstrasse, Sälistrasse, SBB-Linie bis Sentiweg sowie Eichwaldstrasse, Moosmattstrasse, Vorzone Allmend, Zihlmattweg, Horwerstrasse.

Art. 5 *Zone 3*

Die ausserhalb der Zonen 1 und 2 liegenden Parkfelder bilden die Zone 3.

Art. 6 *Parkgebühr*

Die Parkgebühr beträgt:

- a. in der Zone 1 Fr. 3.– pro Stunde. Die Gebühr für Parkfelder mit einer maximalen Parkdauer von bis zu 30 Minuten beträgt Fr. 2.– für 30 Minuten;
- b. in der Zone 2 Fr. 2.– pro Stunde;
- c. in der Zone 3 Fr. 1.– pro Stunde.

Art. 7 *Geltungsdauer*

¹ Die Gebührenpflicht auf öffentlichen Parkplätzen gilt grundsätzlich von Montag bis Sonntag:

- a. in den Zonen 1 und 2 24 Stunden;
- b. in der Zone 3 7 bis 19 Uhr.

² Die für die Signalisation zuständige Behörde kann Ausnahmen vorsehen.

Art. 8 *Ausnahmen*

¹ Beim Parkieren mit Parkkarte für gehbehinderte Personen werden keine Gebühren erhoben.

² Die für die Signalisation zuständige Behörde kann insbesondere in der Zone 3 Blaue Zonen und weiss markierte Parkfelder mit Parkscheibenpflicht vorsehen, soweit es die Frequenz der Parkflächen zulässt.

Art. 9 *Delegation an den Stadtrat*

Der Stadtrat kann die Parkgebühren nach Art. 6 für einzelne Parkflächen, die schwach frequentiert werden, um 50 Rappen pro Stunde herabsetzen, bei stark frequentierten um 50 Rappen pro Stunde heraufsetzen.

Art. 10 *Parkgebühr für Gesellschaftswagen*

Die Parkgebühren für Parkfelder für Gesellschaftswagen betragen:

a. Löwenplatz und Kasernenplatz	pro Stunde	Fr. 10.–;
b. Inseli	1. Stunde	Fr. 10.–;
	ab 2. Stunde (pro Stunde)	Fr. 5.–;
	Tagespauschale (24 Stunden)	Fr. 50.–;
c. Alpenquai, Landenberg, Brüelmoos	pro Stunde	Fr. 3.–;
	Tagespauschale (24 Stunden)	Fr. 30.–.

Art. 11 *Art der Erhebung*

Die Parkgebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren werden mit zentralen Parkuhren, Sammelparkuhren, Einzelparkuhren oder zusätzlich einem digitalen Bezahlsystem erhoben.

Art. 12 *Verwendung der Parkgebühren*

¹ Die Einnahmen aus den Parkgebühren werden verwendet für:

- a. Unterhalt und Betrieb der öffentlich benutzbaren Parkflächen für Motorfahrzeuge und Fahrräder;
- b. Aufwendungen für die Kontrolle des Parkierens, für die Anschaffung, die Installation und den Unterhalt der dafür notwendigen Einrichtungen sowie für das Ausscheiden und Kennzeichnen der entsprechenden Parkflächen.

² Der nach Belastung der Ausgaben für die Verwendungszwecke gemäss Abs. 1 verbleibende Restbetrag wird wie folgt verteilt:

- a. bis zu einem Betrag von Fr. 430'000.– als Einlage in die Spezialfinanzierung Parkraum;
- b. darüber hinaus bis zu einem Betrag von Fr. 250'000.– als Einlage in den Fonds zur Attraktivierung der Innenstadt als Marktplatz (ALI-Fonds);
- c. ein verbleibender Restbetrag wird zur Finanzierung des Gemeindebeitrags an den öffentlichen Verkehr verwendet.

Den Beträgen gemäss lit. a und b liegt der Landesindex der Konsumentenpreise zugrunde: Stand 1. Januar 2020 (Basis Dezember 2015 = 100 Punkte). Erhöht sich dieser Index um mehr als 5 Punkte, so kann der Stadtrat die Beträge ab 1. Januar des folgenden Jahres entsprechend der eingetretenen Teuerung anpassen.

Art. 13 *Aufhebung bisherigen Rechts*

Das Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren vom 16. November 1995 wird aufgehoben.

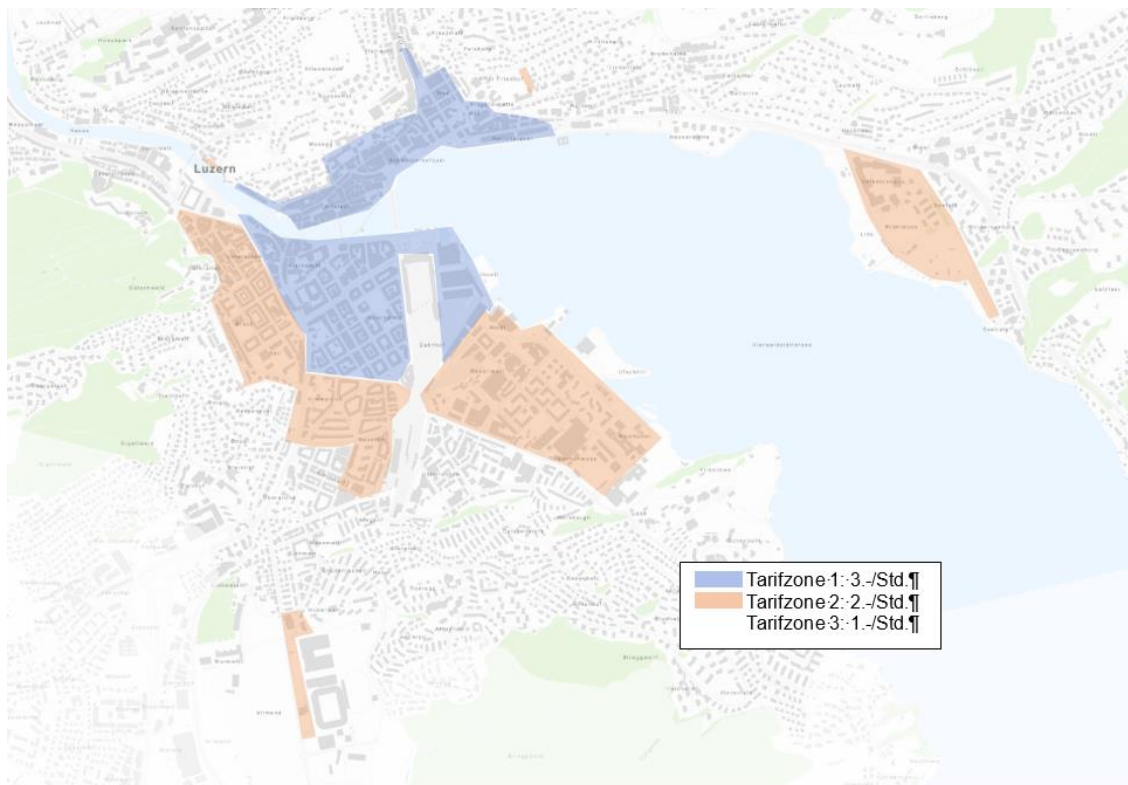
Art. 14 *Inkrafttreten*

¹ Das Reglement tritt am 1. ~~September 2021~~ ~~August 2020~~ in Kraft. Es unterliegt dem fakultativen Referendum.

² Das Reglement ist zu veröffentlichen.

Anhang

Plan über die Zoneneinteilung
(zu Art. 2–5)



- V. 1. Das Reglement über die Parkraumbewirtschaftung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Parkkartenreglement) vom 4. September 2014 wird wie folgt geändert:

Art. 3 *Parkierungsbewilligung*

¹⁻⁴ (bleiben unverändert)

⁵ Ausnahmegewilligungen für das Parkieren und den Güterumschlag in der Fussgängerzone Altstadt werden aufgrund der erlassenen Verkehrsanordnungen und der dazu vom Stadtrat erlassenen Ausführungsbestimmungen erteilt.

Art. 5 *Räumlicher Geltungsbereich*

¹ Die Parkkarten sind räumlich wie folgt gültig:

- a. (bleibt unverändert)
- b. zeitlich unlimitierte Parkkarten:
 - Parkkarte für die Einzelzone Z:
in der Parkkartenzone Z auf den weiss markierten Parkfeldern mit Parkscheibenpflicht;
 - Parkkarte für Einzelzonen A–U:
in der jeweiligen Zone auf den blau markierten Parkfeldern ~~sowie zusätzlich in der Parkkartenzone Z auf den weiss markierten Parkfeldern mit Parkscheibenpflicht;~~
 - Parkkarte für Handwerks- und Serviceleute:
auf allen Parkplätzen auf öffentlichem Grund.

² (bleibt unverändert)

Art. 8 *Parkkarten ohne Bezugsbedingungen*

Mit Ausnahme der Hotelgast-Parkkarten können zeitlich limitierte Parkkarten ~~sowie Parkkarten für die Einzelzone Z~~ ohne Nachweis einer bestimmten Berechtigung bezogen werden.

Art. 9 *Parkkarten mit Bezugsbedingungen*

¹ (bleibt unverändert)

² Parkkarten für die Einzelzone Z werden ausschliesslich für Anwohnerinnen und Anwohner, für Geschäftsbetriebe, deren Angestellte sowie für andere gleichermassen Berechtigte ausgestellt. ~~Anwohnerinnen und Anwohner können Parkkarten für die Einzelzonen A–U sowie die Einzelzone Z mit Berechtigungsnachweis nur beziehen, wenn ihnen in der Liegenschaft, in der sie wohnen, kein privater Parkplatz zur Verfügung steht.~~

³ Anwohnerinnen und Anwohner können Parkkarten für die Einzelzonen A–Z nur beziehen, wenn ihnen in der Liegenschaft, in der sie wohnen, kein privater Parkplatz zur Verfügung steht. Angestellte können Parkkarten für die Einzelzone Z nur beziehen, wenn ihnen in der Liegenschaft, in der sie arbeiten, kein privater Parkplatz zur Verfügung steht.

⁴⁻⁶ (Die bisherigen Abs. 2–4 bleiben unverändert und werden zu den Abs. ~~4–6~~ ~~3–5~~.)

Art. 10 Gebühr

¹ Es werden folgende Gebühren erhoben:

(lit. a bleibt unverändert)

b. zeitlich unlimitierte Parkkarten			
Parkkarte	Bedingungen	Geltungsdauer	Gebühr
▪ Parkkarte für Angestellte die Einzelzone Z	mit Berechtigungs-nachweis ohne	1 Monat	Fr. 105.– Fr. 80.–
		1 Jahr	Fr. 1'050.– Fr. 800.–
▪ Parkkarte für Einzelzonen A–Z U (inkl. Zone Z)	mit Berechtigungs-nachweis	1 Monat	Fr. 80.– Fr. 60.–
		1 Jahr	Fr. 800.– Fr. 600.–
▪ Parkkarte für Handwerks- und Serviceleute	(bleibt unverändert)		
c. Ausnahmegewilligung Parkierung Fussgängerzone Altstadt			
Ausnahme	Bedingungen	Geltungsdauer	Gebühr
Einzelausnahmegewilligung für Handwerks- und Serviceleute	mit Berechtigungs-nachweis	während Leistungser-bringung	Fr. 35.–
Einzelausnahmegewilligung für Veranstalterinnen und Ver-anstalter	mit Berechtigungs-nachweis	Veranstaltungsdauer inkl. Auf- und Abbau	Fr. 35.–

² ~~Den Gebühren liegt der Landesindex der Konsumentenpreise zugrunde: Stand 1. Januar 2015: 98,2 Punkte (Basis Dezember 2010 = 100 Punkte). Erhöht sich dieser Index um mehr als 5 Punkte, so kann der Stadtrat die Gebühren ab 1. Januar des folgenden Jahres entsprechend der eingetretenen Teuerung anpassen. Der Stadtrat kann die Gebühren nach Art. 10 Abs. 1 in eigener Kompetenz um bis zu 50 % erhöhen.~~

Art. 11 Parkkartenbezug

¹⁻² (bleiben unverändert)

³ Der Nachweis des nicht zur Verfügung stehenden privaten Parkplatzes gemäss Art. 9 Abs. 3 wird mittels Formular erbracht. Darin bestätigt die Grundeigentümer- oder Vermieterschaft, dass keine privaten Parkplätze für die Bewohnerinnen und Bewohner zur Verfügung stehen und sämtliche privaten Parkplätze für Bewohnerinnen und Bewohner rechtmässig belegt sind. Die gleiche Pflicht trifft die Geschäftsbetriebe.

⁴ (Der bisherige Abs. 3 bleibt unverändert und wird zu Abs. 4.)

2. Diese Änderung tritt am 1. ~~September 2021~~ August 2020 in Kraft. Sie ist zu veröffentlichen.

- VI. Das Postulat 147, Markus Mächler namens der CVP-Fraktion vom 7. Januar 2014: «Für ein aktuelles Parkierungskonzept der Stadt Luzern», wird als erledigt abgeschrieben.
- VII. Das Postulat 286, Daniel Furrer und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion vom 24. Januar 2012: «CarSharing als wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen, integrierten Verkehrspolitik», wird als erledigt abgeschrieben.
- VIII. Die Motion 326, Dominik Durrer, Marcel Budmiger und Daniel Furrer namens der SP/JUSO-Fraktion und Monika Senn Berger namens der G/JG-Fraktion vom 17. April 2012: «Konkrete Umsetzung der nachhaltigen städtischen Mobilität im Parkplatzreglement», wird als erledigt abgeschrieben.
- IX. Das Postulat 298, Markus Mächler und Roger Sonderegger namens der CVP-Fraktion und Reto Kessler namens der FDP-Fraktion vom 9. November 2015: «Für ein besseres Parkierungsregime in der Neustadt», wird als erledigt abgeschrieben.
- X. Das Postulat 30, Claudio Soldati und Daniel Furrer namens der SP/JUSO-Fraktion vom 9. Dezember 2016: «Gewerbeparkplätze für eine florierende Wirtschaft», wird als erledigt abgeschrieben.
- XI. Die Motion 148, Marco Müller und Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion vom 16. November 2017: «Klare Rahmenbedingungen für Parkplatzsharing schaffen», wird als erledigt abgeschrieben.
- XII. Die Beschlüsse gemäss Ziffern II–V unterliegen je einzeln dem fakultativen Referendum.

Luzern, 12. November 2020

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Lisa Zanolla
Ratspräsidentin



Michèle Bucher
Stadtschreiberin



Protokollbemerkungen des Grossen Stadtrates

Zu B+A 5/2020 «Konzept Autoparkierung»

Die **Protokollbemerkung 1** zu Kapitel 8 «Massnahmen Strassenparkierung» auf Seite 26 lautet:
«Die Stadt Luzern soll wo nötig durch gezielten Abbau von oberirdischen Parkplätzen die durchgehende Markierung von Velowegen oder Radstreifen ermöglichen. Damit soll eine sichere Fahrt von Würzenbach, Maihof, Reussbühl, Littau, Allmend und Tribtschen Richtung Zentrum oder zurück garantiert werden. Desgleichen sind oberirdische Parkplätze aufzuheben oder zu verlagern, wo dadurch der Bau von separaten Busspuren realisiert werden kann.»

Die **Protokollbemerkung 2** zu Kapitel 8 «Massnahmen Strassenparkierung» auf Seite 26 lautet:
«Wo aufgrund einer starken Fahrradnutzung notwendig, sorgt die Stadt in den Quartieren für genügend Fahrradparkplätze im öffentlichen Raum. Diese sind nach Möglichkeit überdacht zu gestalten und können auch auf bisherigen Autoparkplätzen erstellt werden.»

Die **Protokollbemerkung 3** zu Kapitel 8.3.4.4 «Pilotprojekt «Senkpoller Fussgängerzone»» auf Seite 42 ff. lautet:
«Zur Einführung von Senkpollern ist auf eine Pilotphase zu verzichten und die Massnahme definitiv einzuführen.»

Die **Protokollbemerkung 4** zu Kapitel 8.3.4.4 «Pilotprojekt «Senkpoller Fussgängerzone»» auf Seite 42 ff. lautet:
«Auch die Zufahrt zum Grendel soll mittels Senkpoller umgestaltet werden.»

Die **Protokollbemerkung 5** zu Kapitel 8.4 «Parkierungsdauer und Flächennutzung Innenstadt» auf Seite 46 ff. lautet:
«Die Stadt Luzern definiert Gebiete, wo durch die Aufhebung bzw. Verschiebung von Parkplätzen Raum freigespielt werden kann für die gezielte Attraktivierung des öffentlichen Raums.»

Die **Protokollbemerkung 6** zu Kapitel 8.4 «Parkierungsdauer und Flächennutzung Innenstadt» auf Seite 46 ff. lautet:
«Die angedachten Massnahmen dürfen in keinem Quartier zu einem erhöhten Verkehrsvolumen führen. Wo sich rechnerisch ein erhöhtes Verkehrspotenzial abzeichnet, sind quartierspezifisch Kompensationsmassnahmen vorzusehen.»

Die **Protokollbemerkung 7** zu Kapitel 8.4 «Parkierungsdauer und Flächennutzung Innenstadt» auf Seite 46 ff. lautet:
«Um das lokale Gewerbe zu stärken und die Innenstadt attraktiver zu machen, werden vermehrt Kurzzeitparkplätze für Erledigungen im Quartier geschaffen. Um die angestrebten Ziele zu erreichen, beträgt die maximale Parkdauer grundsätzlich 60 Minuten. Nur in begründeten Ausnahmefällen wird eine kürzere Parkdauer festgelegt.»

Die **Protokollbemerkung 8** zu Kapitel 8.6 «Umgang mit Elektroladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund» auf Seite 52 ff. lautet:

«Der Stadtrat sorgt im Rahmen seiner Einflussmöglichkeiten dafür, dass in den öffentlichen Parkhäusern an attraktiv platzierten Standorten Ladestationen für PKW-Elektrofahrzeuge zur Verfügung stehen, der verwendete Strom aus erneuerbaren Quellen stammt und wo sinnvoll und möglich Fotovoltaik-Anlagen auf den Parkhausdächern und -fassaden zum Einsatz gelangen.»

Die **Protokollbemerkung 9** zu Kapitel 9.1 «Totalrevision Parkplatzreglement» auf Seite 72 lautet:
«Der Stadtrat verbessert das Angebot von ÖV, Fuss- und Veloverkehr insbesondere im Stadtteil Littau so, dass dieser zügig in die Zone 2 umgeteilt werden kann.»

Anträge, die die Voraussetzungen eines Gegenvorschlags für ein konstruktives Referendum erfüllen

Folgende Anträge wurden als Gegenvorschläge für ein konstruktives Referendum angezeigt und haben die erforderliche Zustimmung von mindestens zehn Mitgliedern des Grossen Stadtrates erhalten. Sie werden mit der vom Grossen Stadtrat beschlossenen Vorlage veröffentlicht:

Antrag zu Beschluss gemäss Ziffer III (Erlass des Reglements über private Fahrzeugabstellplätze [Parkplatzreglement])

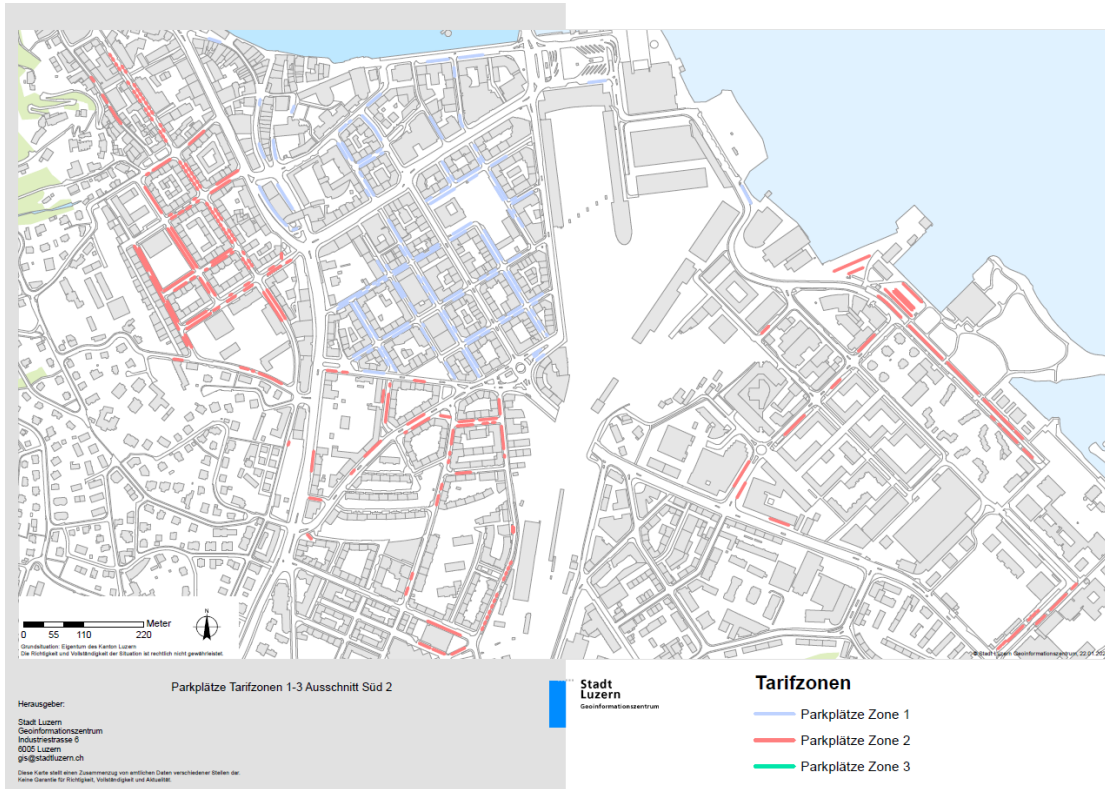
Reglement entsprechend dem Antrag des Stadtrates gemäss B+A 5/2020 (Beschlussvorschlag Ziffer III) mit Verzicht auf die vom Grossen Stadtrat beschlossenen Anpassungen mit Ausnahme der Ergänzung von Art. 12 Abs. 5 und 6 und Inkrafttreten des Reglements am 1. September 2021.

Antrag zu Beschluss gemäss Ziffer V (Änderung des Reglements über die Parkraumbewirtschaftung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund [Parkkartenreglement] vom 4. September 2014)

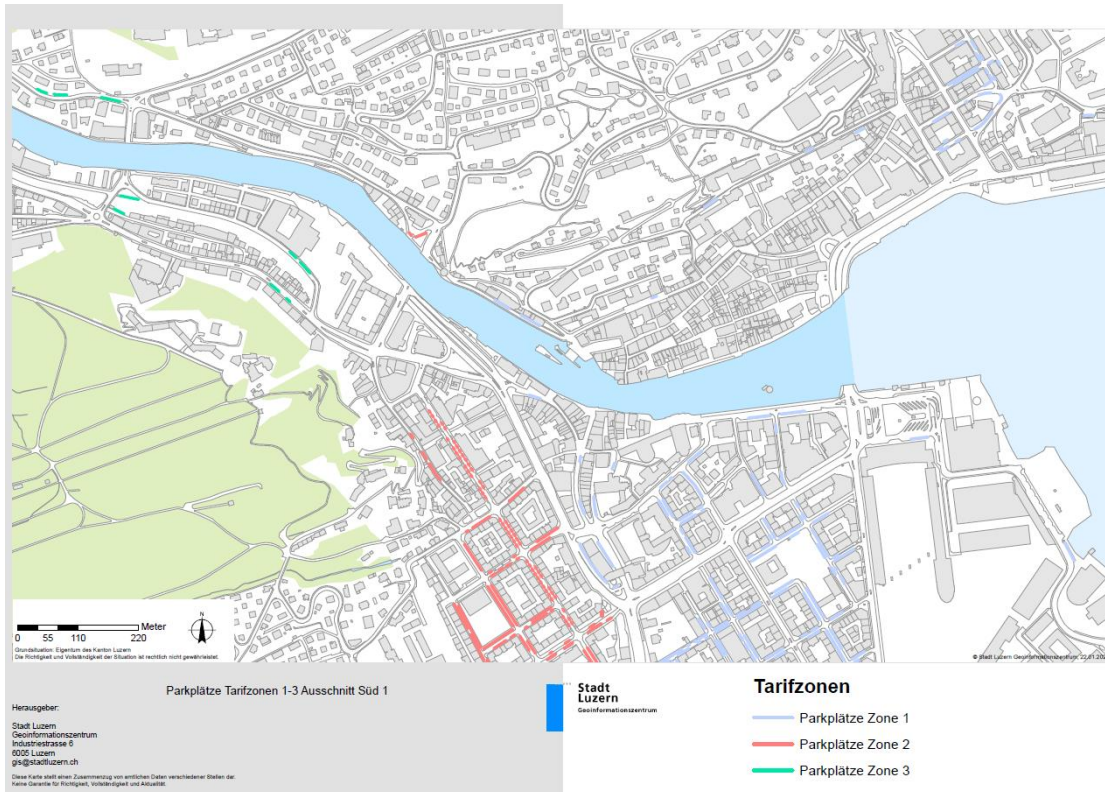
Änderung des Reglements entsprechend dem Antrag des Stadtrates gemäss B+A 5/2020 (Beschlussvorschlag Ziffer V) mit Verzicht auf die vom Grossen Stadtrat beschlossenen Anpassungen und Inkrafttreten der Änderung am 1. September 2021.

Anhang 1: Detailpläne neue Tarifzonen gebührenpflichtige Parkplätze

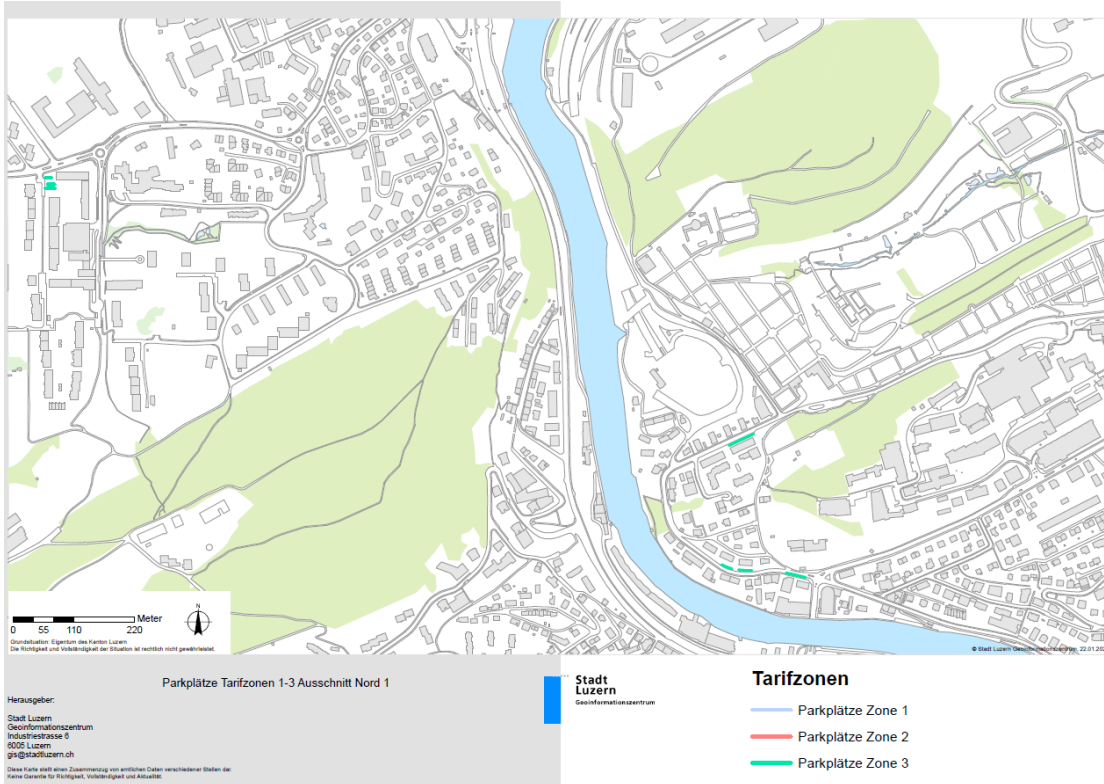
Ausschnitt Zentrum linkes Ufer:



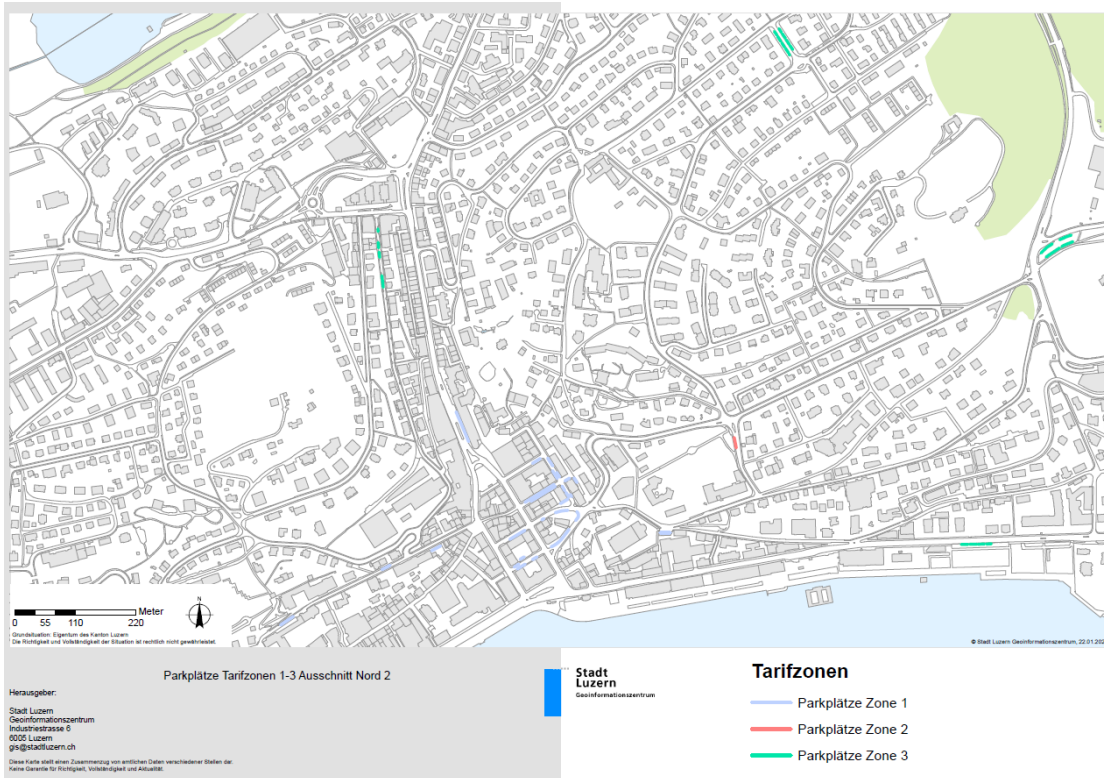
Ausschnitt Reuss Zentrum:



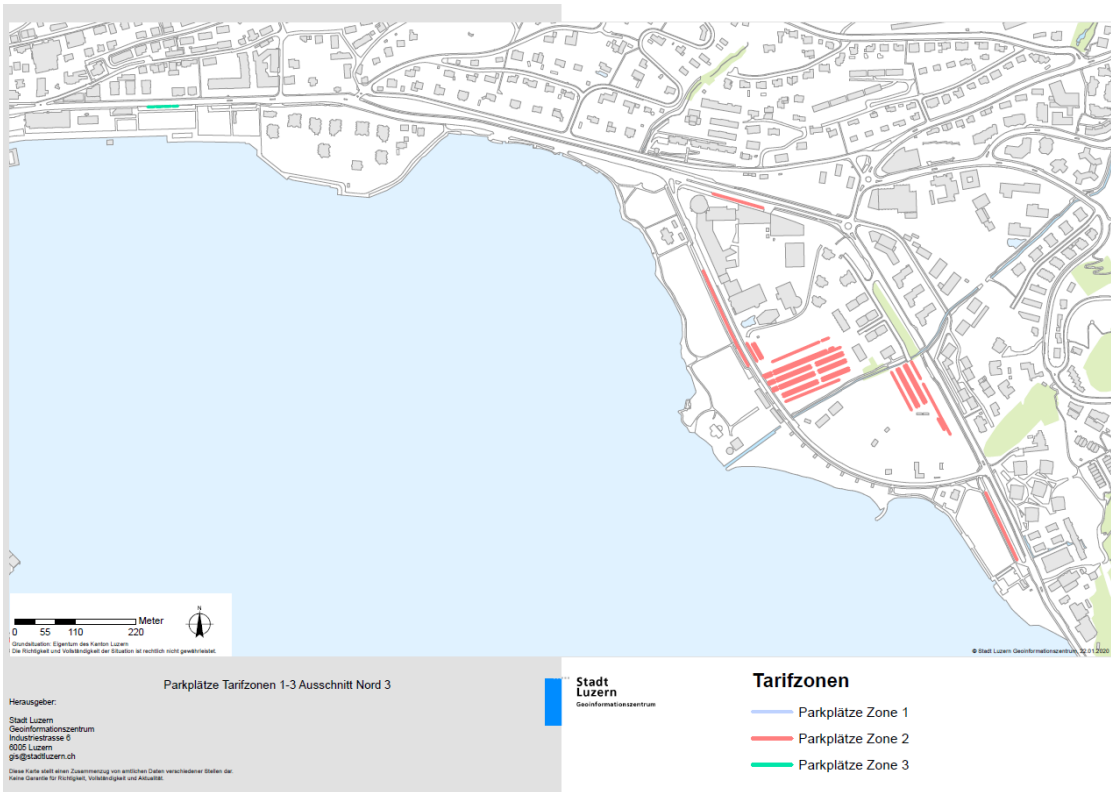
Ausschnitt Reuss Nord:



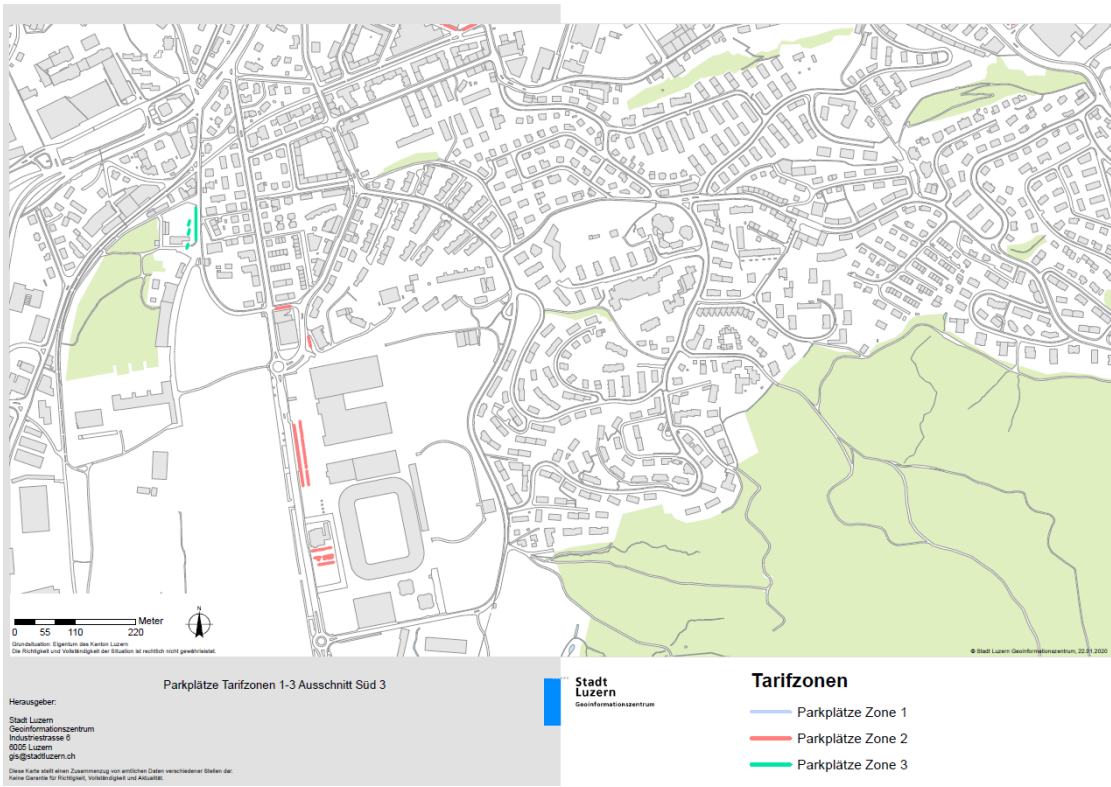
Ausschnitt rechtes Ufer:



Ausschnitt Lido:



Ausschnitt Allmend:



Anhang 2: Verkehrspotenzial Strassenparkplätze

Gesamter Innenstadtbereich

Standort	Situation heute				Situation optimiert						
	total PW-PP	SVP/Std. normale Nutzung	SVP/Std. Anteil Dauerparkkarte	SVP/Std.	total PW-PP	Zeitl. angepasste PW-PP	aufgehobene/umgenutzte PP	SVP/Std. normale Nutzung	SVP/Std. Anteil Dauerparkkarte	SVP/Std. total	
Gesamt Innenstadt	1'229	957.4	136.0	1'093.4	1'139	388	90	996.2	112.7	1'108.9	

Gebiet Altstadt

Standort	Situation heute								Situation optimiert							
	total PW-PP	Zone	Parkfeld	Parkuhr	Parkierungsdauer in Minuten		Fahrtenerzeugung PP/Std.	SVP/Std. normale Nutzung	total PW-PP	Zeitl. angepasste PW-PP	aufgehobene/umgenutzte PP	Parkierungsdauer in Minuten		Fahrtenerzeugung PP/Std.	SVP/Std. normale Nutzung	
Altstadt																
Details	St.-Karl-Quai	12	keine	weiss	ja	7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	15.6	12	12		7-19h: 60	19-7h: 120	1.5	18
	Museggstrasse	1	keine	weiss	ja	7-19h: 30	19-7h: 720	1.9	1.9	1	1		7-19h: 60	19-7h: 120	1.5	1.5
	Museggstrasse	13	keine	weiss	ja	7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	16.9	13	13		7-19h: 60	19-7h: 120	1.5	19.5
Gesamt Altstadt		26							34.4	26	26	0				39.0

Gebiet Kleinstadt/Neustadt

Standort	Situation heute								Situation optimiert							
	total PW-PP	Zone	Parkfeld	Parkuhr	Parkierungsdauer in Minuten		Fahrtenerzeugung PP/Std.	SVP/Std. normale Nutzung	total PW-PP	Zeitl. angepasste PW-PP	aufgehobene/umgenutzte PP	Parkierungsdauer in Minuten		Fahrtenerzeugung PP/Std.	SVP/Std. normale Nutzung	
Kleinstadt/Neustadt																
Detailangaben	Pfistergasse	4	keine	weiss	ja	7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	6	4			7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	6
	Burgerstrasse	7	keine	weiss	ja	7-19h: 30	19-7h: 720	1.9	13.3	7			7-19h: 30	19-7h: 720	1.9	13.3
	Franziskanerplatz	11	keine	weiss	ja	7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	16.5	11	11		7-19h: 30	19-7h: 720	1.9	20.9
	Winkelriedstrasse	23	keine	weiss	ja	7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	29.9	23	23		7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	34.5
	Stadthausstrasse	14	keine	weiss	ja	7-19h: 30	19-7h: 720	1.9	26.6	14	14		7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	21
	Hirschengraben	4	keine	weiss	ja	7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	5.2	4	4		7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	6
	Hirschmattstrasse	11	keine	weiss	ja	7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	16.5	11	0		7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	16.5
	Theaterstrasse	8	keine	weiss	ja	7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	10.4	8	8		7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	12
	Projekt Pilatusplatz Hallwilerweg	27	keine	weiss	ja	7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	40.5	0	0	27				0
	Projekt Bahnhofstrasse	21	keine	weiss	ja	7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	27.3	0	0	21				0
Projekt Bahnhofstrasse	29	keine	weiss	ja	7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	43.5	0	0	29				0	
Projekt Pilatusplatz	18	keine	weiss	ja	7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	27	10	0	8	7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	15	
Gesamt Kleinstadt	177							262.7	92	60	85					145.2
Parkplätze 30 Min.	21							1.9	39.9	18					1.9	34.2
Parkplätze 60 Min.	100							1.5	150.0	74					1.5	111.0
Parkplätze 120 Min.	56							1.3	72.8	0					1.3	0.0

Hirschmattquartier (Parkkartenzone D)

Standort	Situation heute										Situation optimiert									
	total PW-PP	Zone	Parkfeld	Parkuhr	Parkierungsdauer in Minuten		Fahrtenerzeugung PP/Std.	SVP/Std. normale Nutzung	SVP/Std. Anteil Dauerparkkarte	SVP/Std.	total PW-PP	Zeitl. angepasste PW-PP	aufgehobene/umgenutzte PP	Parkierungsdauer in Minuten	Fahrtenerzeugung PP/Std.	SVP/Std. normale Nutzung	SVP/Std. Anteil Dauerparkkarte	SVP/Std. total		
Hirschmattquartier								50%	50%	100%						60%	40%	100%		
Detailangaben	Frankenstrasse	25	D	weiss	ja	7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	16.25	3.125	19.375	25	25		7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	22.5	2.5	25
	Frankenstrasse	6	D	weiss	ja	7-19h: 30	19-7h: 720	1.9	5.7	0.75	6.45	6			7-19h: 30	19-7h: 720	1.9	6.84	0.6	7.44
	Winkelriedstrasse	57	D	weiss	ja	7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	42.75	7.125	49.875	57			7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	51.3	5.7	57
	Kauffmannweg Süd	6	D	weiss	ja	7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	3.9	0.75	4.65	6	6		7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	5.4	0.6	6
	Murbacherstrasse	27	D	weiss	ja	7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	17.55	3.375	20.925	27	27		7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	24.3	2.7	27
	Murbacherstrasse	9	D	weiss	ja	7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	5.85	1.125	6.975	9	9		7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	8.1	0.9	9
	Waldstätterstrasse	28	D	weiss	ja	7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	21	3.5	24.5	28			7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	25.2	2.8	28
	Waldstätterstrasse	7	D	weiss	ja	7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	5.25	0.875	6.125	7			7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	6.3	0.7	7
	Habsburgerstrasse	20	D	weiss	ja	7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	13	2.5	15.5	20	20		7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	18	2	20
	Sempacher-/Morgartenstr	14	D	weiss	ja	7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	10.5	1.75	12.25	14			7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	12.6	1.4	14
	Sempacher-/Morgartenstr	59	D	weiss	ja	7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	38.35	7.375	45.725	59	59		7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	53.1	5.9	59
	Morgartenstr	12	D	weiss	ja	7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	7.8	1.5	9.3	12	12		7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	10.8	1.2	12
	Hirschmatt West	124	D	weiss	ja	7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	80.6	15.5	96.1	124			7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	96.72	12.4	109.12
	Bundesplatz	11	D	weiss	ja	7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	7.15	1.375	8.525	11	11		7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	9.9	1.1	11
Moosstrasse	9	D	weiss	ja	7-19h: 30	19-7h: 720	1.9	8.55	1.125	9.675	9			7-19h: 30	19-7h: 720	1.9	10.26	0.9	11.16	
Moosstrasse	6	D	weiss	ja	7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	3.9	0.75	4.65	6			7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	4.68	0.6	5.28	
Hirschmatt Süd	123	D	weiss	ja	7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	79.95	15.375	95.325	123			7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	95.94	12.3	108.24	
Gesamt Hirschmatt/Zone D	543							368.1	67.9	435.9	543	169	0				461.9	54.3	516.2	
Parkplätze 30 Min.	15							1.9	28.5	16.1	15				1.9	28.5				
Parkplätze 60 Min.	106							1.5	159.0	92.8	275				1.5	412.5				
Parkplätze 120 Min.	422							1.3	548.6	327.1	253				1.3	328.9				

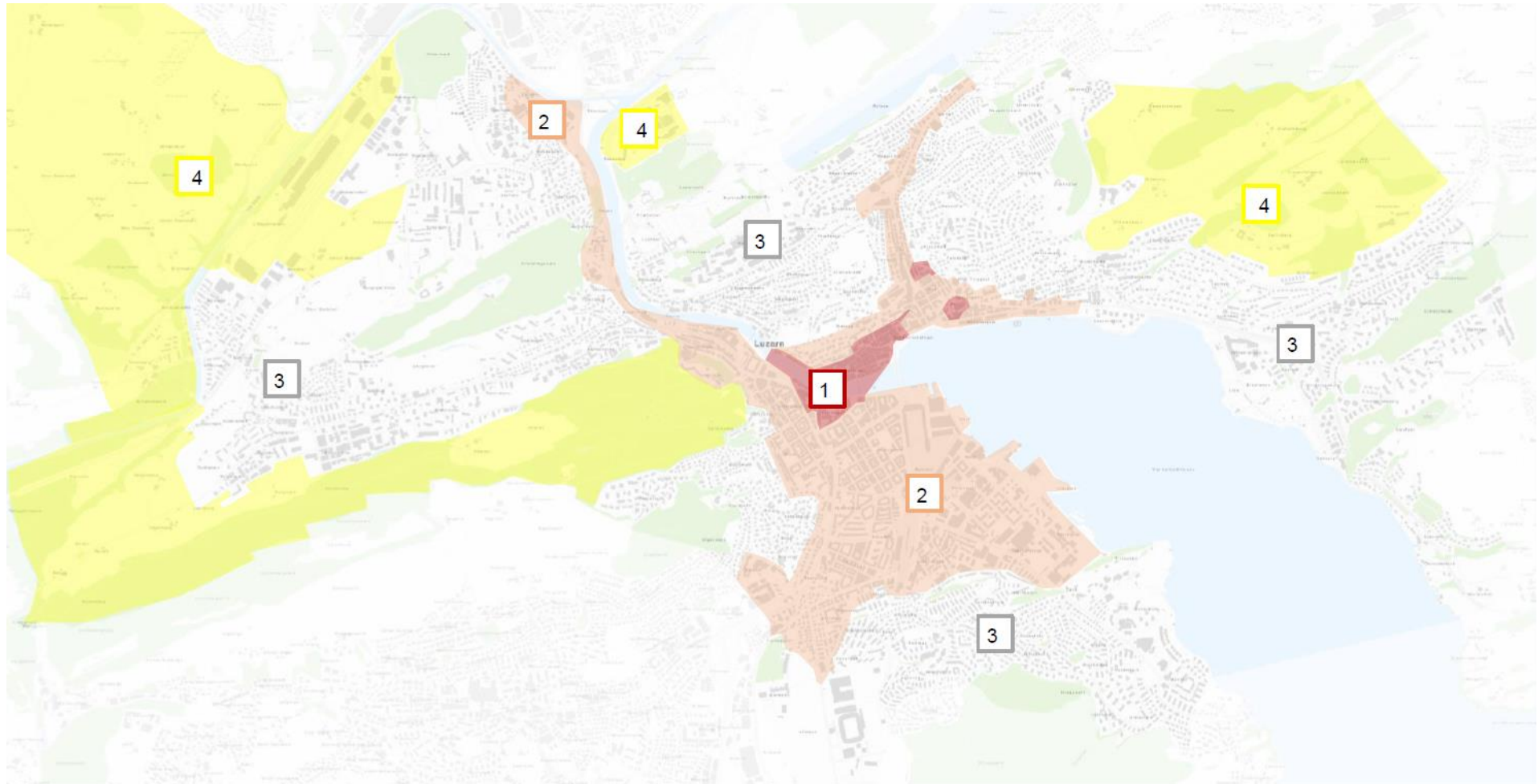
Bruchquartier (Parkkartenzone A)

Standort	Situation heute										Situation optimiert									
	total PW-PP	Zone	Parkfeld	Parkuhr	Parkierungsdauer in Minuten		Fahrtenerzeugung PP/Std.	SVP/Std. normale Nutzung	SVP/Std. Anteil Dauerparkkarte	SVP/Std.	total PW-PP	Zeitl. angepasste PW-PP	aufgehobene/umgenutzte PP	Parkierungsdauer in Minuten		Fahrtenerzeugung PP/Std.	SVP/Std. normale Nutzung	SVP/Std. Anteil Dauerparkkarte	SVP/Std. total	
Bruchquartier								30%	70%	100%						40%	60%	100%		
Detailangaben	Bruchstrasse	76	A	weiss	ja	7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	29.64	13.3	42.94	76	76		7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	45.6	11.4	57
	Bruchstrasse	9	A	weiss	ja	7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	4.05	1.575	5.625	9			7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	5.4	1.35	6.75
	Pilatus-/Klosterstrasse	22	A	weiss	ja	7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	8.58	3.85	12.43	22	22		7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	13.2	3.3	16.5
	Pilatus-/Klosterstrasse	55	A	weiss	ja	7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	21.45	9.625	31.075	55			7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	28.6	8.25	36.85
	Kasimir-Plyffer-Str.	17	A	weiss	ja	7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	7.65	2.975	10.625	17			7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	10.2	2.55	12.75
	Kasimir-Plyffer-Str.	29	A	weiss	ja	7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	11.31	5.075	16.385	29			7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	15.08	4.35	19.43
	übriges Bruchquartier westl. der Bruchstr.	181	A	weiss	ja	7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	70.59	31.675	102.265	181			7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	94.12	27.15	121.27
Gesamt Bruch/Zone A	389							153.3	68.1	221.3	389	98	0				212.2	58.4	270.6	
Parkplätze 30 Min.	0							1.9	0.0		0						1.9	0.0		
Parkplätze 60 Min.	26							1.5	39.0		124						1.5	55.8		
Parkplätze 120 Min.	363							1.3	471.9		265						1.3	103.4		

Gebiet Wey/Hof

Standort	Situation heute								Situation optimiert							
	total PW-PP	Zone	Parkfeld	Parkuhr	Parkierungsdauer in Minuten		Fahrtenerzeugung PP/Std.	SVP/Std. normale Nutzung	total PW-PP	Zeitl. angepasste PW-PP	aufgehobene/umgenutzte PP	Parkierungsdauer in Minuten		Fahrtenerzeugung PP/Std.	SVP/Std. normale Nutzung	
Wey/Hof																
Detailangaben	Zürichstrasse	11	keine	weiss	ja	7-19h: 30	19-7h: 720	1.9	20.9	11			7-19h: 30	19-7h: 720	1.9	20.9
	Wey Mitte	42	keine	weiss	ja	7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	54.6	42	42		7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	63
	Dreilindenstrasse	12	keine	weiss	ja	7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	15.6	12	12		7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	18
	Stadthofstrasse	12	keine	weiss	ja	7-19h: 120	19-7h: 720	1.3	15.6	7	7	5	7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	10.5
	Stadthofstrasse	6	keine	weiss	ja	7-19h: 30	19-7h: 720	1.9	11.4	6			7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	9
	Gottthardstrasse	11	keine	weiss	ja	7-19h: 30	19-7h: 720	1.9	20.9	11			7-19h: 60	19-7h: 720	1.5	16.5
Gesamt Wey/Hof	94							139.0	89	61	5				137.9	
Parkplätze 30 Min.	28							1.9	53.2	11					1.9	20.9
Parkplätze 60 Min.	0							1.5	0.0	78					1.5	117.0
Parkplätze 120 Min.	66							1.3	85.8	0					1.3	0.0

Anhang 3: Reduktionszonen private Parkierung



Anhang 4: Abkürzungsverzeichnis/Glossar

Abkürzungsverzeichnis

GF	Geschossfläche
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
DSG	Datenschutzgesetz
eABS	elektronische Ausnahmegewilligungen Strassenverkehr
EU	Europäische Union
IV-Parkplatz	Invalidenparkplatz
LuPol	Luzerner Polizei
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBV	Planungs- und Bauverordnung
StrG	Strassengesetz
SVG	Strassenverkehrsgesetz
SVP	spezifisches Verkehrspotenzial
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute

Glossar

Altstadtkommission	Kommission für die Bewilligung von Fahrten in die autofreie Altstadt
Carsharing	organisierte (gebührenpflichtige) Nutzung eines Autos von mehreren Personen
Motorisierungsgrad	Anzahl Personenwagen pro 1'000 Einwohnerinnen und Einwohner
ÖV-Güteklasse	Indikator zur Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr
Senkpoller	versenkbare Poller zur Verhinderung der Zufahrt