

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



Gemeinde Gisikon

Planungsbericht nach Art. 47 RPV

10. Oktober 2023

*Revision vom 28. April 2026: Anpassung Verweise in Kapitel 6.1.2 an geänderte kantonale Gesetzeslage (PBG/PBV), Ersatz der Abbildungen 8 und 9; keine inhaltlichen Änderungen.*

## Impressum

Auftrag	Erarbeitung Parkplatzreglemente
Auftraggeberin	Gemeinde Gisikon Mühlehofstrasse 5, 6038 Gisikon
Auftragnehmerin	Planteam S AG, Inseliquai 10, Postfach 3620, 6002 Luzern
Projektbearbeitung	Mirco Derrer, MSc Raumplanung und Infrastruktursysteme ETH 061 981 44 47, mirco.derrer@planteam.ch  Claudio Birnstiel, MA Politikwissenschaft Uni Bern, CAS Raumplanung FHO, CAS Nachhaltige Mobilität FHO 041 469 44 49, claudio.birnstiel@planteam.ch  Noah Keller, eidg. Matura noah.keller@planteam.ch
Qualitätssicherung	SQS-Zertifikat ISO 9001 seit 11. Juli 1999
Dateiname	gis_Parkplatzreglemente_RPB_231127
Auftragsnummer	700.251
Version	1.2

## Inhaltsverzeichnis

1.	Eingereichte Unterlagen	4
2.	Ausgangslage	5
2.1	Massnahmen aus dem GVK Luzern Ost	5
2.2	Gemeinsames Vorgehen der Gemeinden Dierikon, Gisikon und Root	6
2.3	Musterreglement LuzernPlus	6
3.	Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung	8
3.1	Erwarteter Mehrverkehr	8
3.2	Reduktion des Ziel- und Quellverkehrs (MIV)	9
3.2.1	Massnahmen auf privatem Grund	9
4.	Ablauf der Planung	11
5.	Parkierung in der Gemeinde Gisikon	13
5.1	Abstimmung mit Gesamtrevision der Ortsplanung	13
6.	Reglement über die Parkierung auf privatem Grund	15
6.1	Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln	15
6.1.1	Teil A Allgemeine Bestimmungen	15
6.1.2	Teil B Erstellung von Abstellplätzen für Personenwagen	18
6.1.3	Teil C Ersatzabgaben	27
6.1.4	Teil D Erstellung von Abstellplätzen für Zweiradfahrzeuge	30

## 1. Eingereichte Unterlagen

Zur Stellungnahme gelangen folgende Unterlagen:

- Reglement über die Parkierung auf privatem Grund (Parkplatzreglement) vom 4. September 2023

Zur Orientierung liegen vor:

- Planungsbericht nach Art. 47 RPV vom 10. Oktober 2023
- Musterreglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund (Parkplatz-Musterreglement für die Gemeinden der Agglomeration Luzern), Gemeindeverband LuzernPlus vom 14.10.2014
- Gesamtverkehrskonzept LuzernOst 2018, behördenverbindlicher Bericht, Gemeindeverband LuzernPlus vom 27. August 2018

## 2. Ausgangslage

2018 hat der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus und somit dessen Mitgliedsgemeinden für das Gebiet LuzernOst ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) verabschiedet. Dieses fusst auf der Annahme, dass durch die Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung in der Region die Mobilität bis ins Jahr 2030 zunehmen wird, gleichzeitig aber ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der Agglomeration Luzern innerhalb dieses Zeithorizontes laut GVK nicht vorgesehen ist. Zumal insbesondere die Realisierung bzw. Inbetriebnahme der entsprechenden Grossprojekte wie Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) und Bypass erst deutlich später erfolgen wird. Gemäss den gegenwärtigen Entwicklungen auf Bundesebene hinsichtlich der Finanzierung von Grossprojekten des öffentlichen Verkehrs ist es zudem möglich, dass der DBL in Etappen realisiert und seine komplette Funktion je nachdem erst ab der Mitte dieses Jahrhunderts oder noch später erfüllen wird.

Weil die verkehrstechnisch relevanten Projekte auf Bundes-, Kantons und regionaler Ebene also nicht mittelfristig realisiert werden können, sind (wenn möglich aufeinander abgestimmte) Massnahmen auf kommunaler Ebene zu finden, um unerwünschten verkehrlichen Entwicklungen des Siedlungs- und Arbeitsplatzwachstums in den kommenden Jahren zu begegnen.

### 2.1 Massnahmen aus dem GVK Luzern Ost

Die Prognosen im GVK gehen von einem zusätzlichen MIV-Aufkommen bis 2030 von 35-40 Prozent proportional zur Siedlungsentwicklung im Rontal aus. Es braucht laut GVK also ein Infrastrukturangebot, das sich an den Belastungsgrenzen der bestehenden Strassen orientiert und wirtschaftlich vertretbar ist. Damit das Verlagerungspotenzial möglichst ausgeschöpft werden kann, sind neben der Attraktivierung des ÖV und des LV (Pull-Massnahmen) einschränkende Massnahmen (Push-Massnahmen) beim MIV unumgänglich.

Die im GVK vorgesehenen kommunalen Parkplatzreglemente, die u.a. eine restriktivere Parkparkplatzbewilligung, eine Senkung der Pflichtplatzzahlen und/oder die Festlegung der maximal zulässigen Fahrten festlegen (Fahrtenmodell), stellen solche Massnahmen dar, indem sie etwa den durch bauliche Entwicklungen und Verdichtung induzierten Verkehr reduzieren. Als Pull-Massnahme ist im Gegenzug beispielsweise eine Mindestanzahl Veloparkplätze festgeschrieben bzw. die Vorgaben werden konkretisiert und erweitert. Zudem werden in Ebikon die öffentlichen Parkplätze künftig bewirtschaftet. Zur Förderung der Elektromobilität werden in den Reglementen überdies Bestimmungen für entsprechende Ladeinfrastruktur formuliert bzw. dort präzisiert, wo es solche bereits gibt.

## 2.2 Gemeinsames Vorgehen der Gemeinden Dierikon, Gisikon und Root

Im Februar 2022 hat das Steuerungsgremium LuzernOst das Gebietsmanagement beauftragt, die Erarbeitung der Parkplatzreglemente für die drei Rontaler Gemeinden Dierikon, Gisikon und Root auszuschreiben und das Projekt dadurch in allen drei Gemeinden gemeinsam und vor allem zeitgleich anzugehen. Für die fachliche Erarbeitung der Reglemente und die Begleitung der Gemeinden während des politischen Prozesses wurde im Spätsommer 2022 für alle drei Gemeinden die Planteam S AG mit Sitz in Luzern beauftragt. Dieses Vorgehen ist aus verschiedenen Gründen sinnvoll:

- Die drei Gemeinden sind geografisch, topografisch und betreffend ÖV-Erschliessung ähnlich.
- Durch gleich oder ähnlich lautende Bestimmungen in den neuen Parkplatzreglementen gelten für die Bewohnenden sowie die Grundeigentümerschaften innerhalb des nur rund 7.5 km langen gemeinsamen Lebens- und Arbeitsraumes Rontal dieselben Rahmenbedingungen und allfällige Benachteiligungen durch den Wohnort können vermieden werden. Deshalb orientieren sich die neuen Reglemente für die Parkierung auf öffentlichen Parkplätzen soweit möglich auf jenem der Gemeinde Ebikon. Das Reglement für die Parkierung auf privatem Grund in Ebikon befindet sich noch in der Überarbeitung.
- Als gemeinsame Grundlage für die das Reglement zur Parkierung auf Privatgrund von Dierikon, Gisikon und Root dient das Musterreglement von LuzernPlus für die Luzerner Agglomerationsgemeinden. Für jede Gemeinde wurden, wo nötig, spezifische Anpassungen am Musterreglement vorgenommen. Durch den Rückgriff auf das Musterreglement sind die Bestimmungen demnach auch mit jenen anderer Gemeinden im Grossraum Luzern vergleichbar.
- Durch das gemeinsame Vorgehen und die gemeinsame Beauftragung des Planungsbüros können Synergien optimal genutzt und die Kosten für die einzelnen Gemeinden reduziert sowie die Reglemente gleichzeitig und somit im gegenwärtigen Gesamtkontext der Entwicklungen im Rontal erarbeitet werden.

## 2.3 Musterreglement LuzernPlus

Das Musterreglement Private Parkierung wurde vom Vorstand von LuzernPlus am 24. Oktober 2014 genehmigt und am 28. November 2014 an der Delegiertenversammlung zur Kenntnis genommen. Die Delegiertenversammlung setzt sich aus je mindestens einer politischen Vertretung jeder Gemeinde innerhalb des Verbandsgebietes zusammen. Seither haben sich verschiedene Gemeinden der Agglomeration Luzern bei der Erarbeitung ihrer Parkplatzreglemente an dessen Inhalten orientiert und sie

an die jeweiligen Rahmenbedingungen angepasst. Dazu gehören etwa die Grossgemeinden Horw, Kriens und Emmen mit zusammen rund 75'000 Einwohnenden sowie die Stadt Luzern. Weitere Gemeinden dürften folgen. Das gleiche Vorgehen wurde auch in Root, Dierikon und Gisikon gewählt. Durch die Verwendung des Musterreglements gelten innerhalb der Agglomeration Luzern folglich ähnliche Regeln bezüglich Parkierung auf privatem Grund.

### 3. Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung

Für das Rontal bzw. die Region LuzernOst wird bis zum Jahr 2030 eine Bevölkerungszunahme von gut 9'000 Personen sowie zirka 5'800 Arbeitsplätzen erwartet (siehe Abbildung 1). Dieses Wachstum hat direkte Auswirkungen auf die künftig nachgefragte Mobilität und somit auf den durch die Entwicklungen induzierten Verkehr innerhalb des Rontals, sowie auf die Verkehrssituation in der Stadt Luzern und dem übergeordneten Verkehrsnetz (Autobahn A14 und Zubringer). Um den Mehrverkehr des erwünschten Wachstums bewältigen zu können, ist eine gesamtheitliche Verkehrsstrategie mit konkreten Massnahmen zur Eindämmung der Zunahme des MIV nötig. Diese Gesamtstrategie wurde 2018 mit dem behördenverbindlichen Gesamtverkehrskonzept (GVK) LuzernOst verabschiedet. Darin verpflichten sich die Gemeinden Dierikon, Root und Gisikon, ein Parkplatzreglement zu erarbeiten.

Gemeinde	EW 2015	EW 2030	EW Differenz	AP 2015	AP 2030	AP Differenz
Buchrain	6'194	8'263	2'069	1'888	3'099	1'211
Dierikon	1'423	2'788	1'365	1'956	2'644	688
Ebikon	13'342	16'336	2'994	6'566	8'411	1'845
Gisikon	1'197	1'515	318	500	470	-30
Honau	381	560	179	129	118	-11
Inwil	2'433	3'101	668	963	1'529	566
Root	4'719	6'116	1'397	4'016	5'525	1'509
<b>Total</b>	<b>29'689</b>	<b>38'679</b>	<b>8'990</b>	<b>16'018</b>	<b>21'796</b>	<b>5'778</b>

Abbildung 1: Erwartete Entwicklung Einwohnende und Arbeitsplätze im Gebiet Luzern Ost |  
 Quelle: GVK LuzernOst 2018

#### 3.1 Erwarteter Mehrverkehr

Für das GVK wurden verschiedene Berechnungen zur Verkehrsentwicklung und zur Möglichkeit von dessen Bewältigung durch die bestehende Verkehrsinfrastruktur vorgenommen. Aufgrund der realistischen Siedlungsentwicklung wird demnach erwartet, dass sich das durch das Gebiet LuzernOst ausgelöste MIV-Verkehrsaufkommen (Basis: durchschnittlicher täglicher Verkehr DTV) bis 2030 um 35% – 40% proportional zur Siedlungsentwicklung erhöht.

Unter Berücksichtigung der punktuellen Engpässe sowie unter der Annahme, dass es nicht realistisch ist, dass Langsamverkehr und ÖV ihr komplettes Verlagerungspotenzial ausschöpfen können, wird im GVK weiter davon ausgegangen, dass ca. 30-70% dieses MIV-Mehrverkehrs entweder nicht bewältigt und/oder auf diese Verkehrsträger verlagert werden können. Der zusätzliche MIV muss deshalb nach Möglichkeit um den letztlich eintretenden Faktor reduziert werden.

## 3.2 Reduktion des Ziel- und Quellverkehrs (MIV)

Die Auswertung der Verkehrsnachfrage 2030 für das Gebiet LuzernOst<sup>1</sup> zeigt, dass 85% der im Rontal stattfindenden Fahrten Quelle und/oder Ziel innerhalb dieser Region haben. Der Durchgangsverkehr macht somit lediglich 15% des Verkehrsaufkommens im Rontal aus. Die Reduktion des Ziel- und Quellverkehrs stellt folglich einen wichtigen Hebel dar, um negativen verkehrlichen Auswirkungen der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung im Rontal zu begegnen. Dies unter anderem durch die Ermöglichung autoarmen oder autofreien Wohnens.

### 3.2.1 Massnahmen auf privatem Grund

Im Folgenden sind die substanziellen Änderungen gegenüber den bisherigen Bestimmungen zur Parkierung auf Privatgrund in der Gemeinde Gisikon überblicksartig dargelegt. Detaillierte Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln finden sich in Kapitel 6.1.

Mit dem neuen Reglement erhalten Bauherrschaften die Möglichkeit, durch das Erstellen eines sogenannten **Mobilitätskonzepts** die Pflichtanzahl an Abstellflächen für Autos zu reduzieren (autoarmes Wohnen). Dies kann sich z.B. positiv auf die Wohnungsmieten und den Aussenraum auswirken (Art. 4).

- Die Gemeinde kann von Bauherrschaften künftig ein **Fahrtenmodell** verlangen. Ein solches basiert auf der Beurteilung der Auswirkungen eines Bauvorhabens auf das übergeordnete Verkehrsnetz und kann konkrete Massnahmen zur Reduktion der Anzahl Fahrten von und zur Liegenschaft vorsehen, sollte diese zu hoch ausfallen und sich negativ auf das Verkehrssystem auswirken (Art. 5).
- In den Parkierungsreglementen betreffend den Privatgrund werden als Hauptmassnahme Gebiete festgelegt, wo eine **spezifische Reduktion des Normbedarfs** an Abstellflächen für Autos möglich ist. Zudem wird für alle Gebiete erstmals eine maximal erlaubte Zahl an Parkplätzen festgelegt. Bisher fehlte eine **Obergrenze**. Dies gilt für Wohnüberbauung und Unternehmen (Parkplätze für Mitarbeitende) gleichermassen (Art. 8).
- Künftig müssen **Ersatzabgaben** bei Unterschreitung der Mindestparkplatzzahl für Autos in jedem Fall geleistet werden. Die Höhe wird so festgelegt, dass Bauherrschaften ein finanzielles Interesse haben, die nötige Anzahl Abstellflächen zu realisieren (Ausnahmen vorbehalten). Die Ersatzabgaben können zur **Förderung des Fuss- und Velovekehrs sowie des ÖV** verwendet werden (Art. 16 und 19).

---

1. Quellenangabe siehe GVK 2018

- Für alle Gebiete wird neu eine Pflichtanzahl zu erstellender **Velo- und Motorradparkplätze** (analog Abstellflächen für Autos) festgesetzt. (Art. 21 und 25).
- Mit dem Reglement wird die **E-Mobilität** gezielt **gefördert**, indem Vorgaben zur technischen Ausstattung von Abstellflächen für die Installation von Ladestationen für Autos, Motorräder und Velos gemacht werden (Art. 15, 23 und 26).

## 4. Ablauf der Planung

Wie in Kapitel 2.2 erwähnt, haben sich die drei Gemeinden Root, Gisikon und Dierikon entschieden, die Erarbeitung der Parkplatzreglemente gemeinsam anzugehen und dadurch Synergien zu nutzen.

Dafür wurden von plan:team in einem ersten Schritt die Erarbeitung der Grundlagen und die Synopse des Reglements zur Parkierung auf Privatgrund der Gemeinde Ebikon und des Musterreglements von LuzernPlus vorgenommen und an der gemeinsamen Startsitzen diskutiert. Die Vertreter der drei Gemeinden stimmten der daraus hervorgehenden und der von plan:team vorgeschlagenen Stossrichtung zu. plan:team erarbeitete in der Folge einen ersten Entwurf des Reglements zur Parkierung auf Privatgrund.

Die für die Gemeinden wichtigsten und daher am ausführlichsten diskutierten Artikel im Reglement zur Parkierung auf Privatgrund beziehen sich auf die Reduktionsfaktoren bei den Autoparkplätzen sowie die Ausscheidung der Gebiete, in denen die unterschiedlichen Reduktionsfaktoren gelten sollen. Dazu wurde detaillierter über die Höhe der von Grundeigentümern zu leistenden Ersatzabgabe beim Verzicht auf die Erstellung von genügend Abstellflächen gemäss Reglement.

Parallel dazu wurden für Root ein Reglement und eine Verordnung betreffend das Parkieren auf öffentlichem Grund analog der Gemeinde Ebikon erarbeitet. In Gisikon und Dierikon wird jedoch, nach einer gemeinsamen Entscheidung der drei Gemeinderäte, auf ein solches verzichtet. Grund ist in Gisikon die gemeindespezifische Situation mit lediglich einem öffentlichen Parkplatz und der Tatsache, dass die Gemeinde kaum mehr Wachstumspotenzial hat, das eine Zunahme des öffentlichen Parkierens mit sich bringen könnte. Zudem hat Gisikon laut der Gemeinde kein Problem mit «Wildparkieren». Einen Überblick über die bisher erfolgten Planungsschritte gibt Tabelle 1.

<b>Planungsschritt</b>	<b>Datum</b>
Auftragsvergabe an die Planteam S AG Luzern	Juni 2022
Freigabe der Projektkredite	Dezember 2022
Aufarbeitung der Grundlagen	Ab Januar 2023
Startsitzen mit allen drei Gemeinden	1. März 2023
Gemeinsamer Entwurf für alle Gemeinden	März bis Mai 2023
2. Sitzungen mit allen drei Gemeinden	11. Mai 2023
Gemeindespezifische Erarbeitung der Reglemente	Mai bis Juni 2023
3. Sitzungen mit allen drei Gemeinden	12. Juli 2023
Bereinigung der Reglemente	Bis Ende August 2023

<b>Planungsschritt</b>	<b>Datum</b>
Verabschiedung durch Gemeinderat zur öffentlichen Mitwirkung	4. September 2023
Öffentliche Mitwirkung	anschliessend

*Tabelle 1: Ablauf Erarbeitung der Parkplatzreglemente.*

## 5. Parkierung in der Gemeinde Gisikon

In der Gemeinde Gisikon ist die Parkierung bislang in den Art. 27 und 28 des Bau- und Zonenreglements geregelt. Die erforderliche Parkplatzzahl variiert gegenwärtig zwischen den einzelnen Wohnzonen und ist eher hoch angesetzt (siehe Abbildung 2).

Betreffend Reduktionen von Pflichtparkplätzen gilt § 94 des Strassengesetzes (StrG). Obergrenzen betreffend Autoparkplätze fehlen bisher. Mit dem Parkplatzreglement werden diese Bestimmungen – insbesondere durch die Ausscheidung verschiedener Reduktionsgebiete – präzisiert und ergänzt (Kapitel 6.1.2). Bestimmungen zur E-Mobilität und zu Abstellflächen für Velos sind im rechtsgültigen BZR nicht enthalten, werden indes im neuen Reglement zur Parkierung auf privatem Grund eingeführt. Betreffend Ladestationen wird auch die Teilrevision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) und der Planungs- und Bauverordnung (PBV) berücksichtigt.

### 5.1 Abstimmung mit Gesamtrevision der Ortsplanung

Gisikon befindet sich derzeit in der Gesamtrevision der Ortsplanung, das Bau- und Zonenreglement (BZR) wird somit gesamthaft überarbeitet. In diesem Zuge soll das BZR, dort wo es Überschneidungen gibt (z.B. Bestimmungen zu Mobilitätskonzepten) an das neue Parkplatzreglement angepasst werden. Da sich die Reglemente aufeinander beziehen und betreffend Ausgestaltung der künftigen kommunalen Nutzungsplanung voneinander abhängig sind, kann das Parkplatzreglement folglich nicht vor der Genehmigung der revidierten Ortsplanung rechtskräftig werden. Aus dem gleichen Grund gelangen die beiden Reglemente gleichzeitig zur öffentlichen Mitwirkung.

**Abstellflächen für  
Fahrzeuge**

**Art. 27**

- 1 Bei Neubauten, Nutzungsänderungen und grösseren Umbauten hat der Bauherr auf privatem Grund ausreichende Ein- und Abstellflächen (Autos, Mopeds, Velos usw.) zu schaffen.
- 2 Der Gemeinderat setzt die Zahl im Zusammenhang mit der Erteilung der Baubewilligung unter Berücksichtigung folgender Normen fest:
  - a) In der W2 und W2-d pro Wohnung
    - 1 gedeckter Abstellplatz mit Vorplatz
    - 1 Besucherparkplatz;
  - b) In der W2 und W2-d pro Kleinwohnung - ein zusätzlicher Parkplatz;
  - c) In den übrigen Zonen
    - 1,75 Abstellplätze pro Wohnung, davon mind. 80 % der Abstellplätze gedeckt.
    - Für Geschäfte (Läden, Büros usw.) pro 40 m<sup>2</sup> BGF, für Kleingewerbe pro 80 m<sup>2</sup> BGF ein Parkplatz.
    - Bei Restaurants, Versammlungsräumen usw. pro 5 Sitzplätze ein Parkplatz.
- 3 Sofern besondere Gründe es rechtfertigen (Topographie, Zentrumsnähe, Erschliessungsgrad) kann der Gemeinderat eine grössere oder kleinere Anzahl resp. einen grösseren oder kleineren Anteil an gedeckten Plätzen sowie eine etappenweise Erstellung der Plätze bewilligen.
- 4 Bei Bauten und Anlagen mit grossem Publikumsverkehr bestimmt der Gemeinderat die Anzahl der zu schaffenden Plätze nach dem voraussehbaren Bedarf, wobei die Richtlinien der Vereinigung Schweiz. Strassenfachmänner (VSS) zu berücksichtigen sind.

**Ersatzabgabe für Ab-  
stellplätze**

**Art. 28**

- 1 Kann aus einem zwingenden Grund die erforderliche Anzahl Abstellflächen nicht realisiert werden, so ist der Gemeinderat befugt, für die fehlende Anzahl eine einmalige, zweckgebundene Ersatzabgabe zu verlangen (siehe auch §§ 93 ff des kant. Strassengesetzes).
- 2 Die Ersatzabgabe pro fehlende Abstellfläche beträgt Fr. 5'000.--. Diese ist innert 30 Tagen nach Eintritt der Rechtskraft der Baubewilligung zu bezahlen.
- 3 Bei Wohnüberbauungen, die mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind, kann der Gemeinderat die gemäss Art. 27 Abs. 2 erforderliche Parkplätze reduzieren und dabei auf eine Ersatzabgabe verzichten.

*Abbildung 2: Die geltenden Bestimmungen zur Parkierung auf Privatgrund in der Gemeinde Gisikon gemäss rechtsgültigem Bau- und Zonenreglement.*

## 6. Reglement über die Parkierung auf privatem Grund

Mit dem neuen kommunalen Reglement über die Parkierung auf Privatgrund wird letztere künftig viel umfassender und detaillierter geregelt sein als bisher. Im Folgenden werden die Bestimmungen der einzelnen Artikel erläutert und begründet, warum sie Bestimmungen genau so formuliert wurden. Die Artikel und Formulierungen entsprechen weitgehend dem Musterreglement von LuzernPlus, wurden teilweise jedoch an die spezifischen Gegebenheiten u.a für in der Gemeinde Gisikon ansässige Betriebe oder (Eigentums-)Wohnungen im höheren Preissegment sowie hinsichtlich der zunehmenden E-Mobilität angepasst. Dies z.B. wegen des Schichtbetriebes, oder um eine Vermietung/Veräusserung genannter Objekte zu gewährleisten. Der Wortlaut der einzelnen Artikel wird hier jedoch nicht wiedergegeben und ist dem Reglement zu entnehmen. Detaillierte Ausführungen zu diesen Punkten finden sich in Kapitel 6.1.2.

### 6.1 Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln

#### 6.1.1 Teil A Allgemeine Bestimmungen

##### **Art. 1 Geltungsbereich und Inhalt**

Dieser Artikel orientiert sich an den Art. 27 und 28 des Bau- und Zonenreglements (BZR) der Gemeinde Gisikon, die die Anzahl Pflichtparkplätze sowie die Ersatzabgaben bei Nichterstellung regeln. Die Gemeinde befindet sich derzeit im Verfahren zur Gesamtrevision der Ortsplanung und wird das BZR umfassend anpassen. Es ist davon auszugehen, dass einige der Bestimmungen im BZR gestrichen und künftig ausschliesslich im Reglement über die Parkierung auf Privatgrund enthalten sind (vgl. Kapitel 5).

Zu Absatz 2: Es werden gegenüber dem rechtsgültigen BZR im Reglement zur Parkierung auf Privatgrund zusätzliche Bestimmungen zu den minimal erforderlichen Abstellplätzen für Personenwagen, Motorräder und Zweiräder sowie zur maximal zulässigen Zahl an Abstellplätzen für Personenwagen je nach Nutzungsart eines Grundstücks eingefügt sowie Obergrenzen eingefügt. Der Absatz dient als Hinweis auf die nachfolgenden Inhalte des Reglements.

Zu Absatz 3: Dieser zielt darauf ab, künftig eine bedarfsgerechte Anzahl an Abstellplätzen unter Berücksichtigung verschiedener (raumplanerischer) Rahmenbedingungen und Interessen zu ermitteln.

## **Art. 2 Begriffsbestimmungen**

Art. 27 des BZR regelt, für welche Arten von Fahrzeugen Abstellplätze zu realisieren sind (Autos, Mopeds, Velos etc). Es ist derzeit nicht klar, inwiefern dieser Artikel im Rahmen der Gesamtrevision der Ortsplanung angepasst wird. Folglich werden alle notwendigen Begriffe im Reglement zur Parkierung auf Privatgrund definiert.

## **Art. 3 Zuständige Behörde**

Zu Absatz 1: Durch die Verwendung des Begriffs «Gemeinde» muss das Parkplatzreglement bei einer allfälligen Kompetenzdelegation durch den Gemeinderat in einem bestimmten Bereich (z.B. an das Bauamt) nicht überarbeitet werden. «Gemeinde» umfasst in diesem Sinne sämtliche Dienststellen und Abteilungen der Gemeinde Gisikon.

## **Art. 4 Mobilitätskonzepte**

Grössere Überbauungen führen je nach Situation auch mit dem vorliegenden Reglement zu zusätzlichen Parkplätzen und somit möglicherweise zu Mehrverkehr. Mit dem Verlangen eines Mobilitätskonzepts im Rahmen der Baubewilligung kann die Gemeinde die verkehrlichen Auswirkungen von Bauvorhaben mit mehr als 50 Autoparkplätzen gemäss dem Reglement gezielt steuern bzw. mindern, um z.B. Überlastungen auf dem übergeordneten Strassennetz möglichst zu verhindern. Mobilitätskonzepte sind diesbezüglich insofern sinnvoll, als sie konkrete Massnahmen wie eine Parkplatzbewirtschaftung und/oder ein Monitoring vorzusehen haben.

## **Art. 5 Fahrtenmodell**

Mit diesem Artikel wird künftig eine auf Spezialfälle zugeschnittene Lösung bei grossen baulichen oder betrieblichen Vorhaben ermöglicht. Die Gemeinde kann im Planungsverfahren anstelle oder zusätzlich zu einer maximal zulässigen Anzahl Abstellplätze für Personenwagen eine maximal zulässige Zahl der Fahrten je Spitzenstunde, DTV (Durchschnittlicher täglicher Verkehr) oder je weitere Bezugseinheiten festlegen. Um die Einhaltung zu kontrollieren, verfügt sie geeignete organisatorische und verkehrliche Massnahmen oder bei Bedarf Abgaben.

Insbesondere beim Gewerbe kann es Nutzungen geben, bei welchen beispielsweise durch Umschlagsplätze mehr Fahrten erzeugt werden, als mit dem ausgewiesenen Bedarf an Abstellplätzen zu erwarten ist. Mit dem Aufzeigen eines Fahrtenmodells wird zusammen mit der Gemeinde eine geordnete und planbare Verkehrsabwicklung definiert/festgelegt, um die Funktionalität des übergeordneten Verkehrsnetzes weiterhin zu gewährleisten. Wie in Kapitel 3.1 dargelegt, ist diese Aufgabe aufgrund des starken prognostizierten Einwohnenden- und Beschäftigtenwachstums im Rontal bis 2030 eine vordringliche Aufgabe. Um das Fahrtenmodell

herzuleiten und zu begründen, sind unter Absatz 3 die Mindestinhalte definiert.

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

Qualitätsstufen	Mittlere Wartezeit (s)	Beurteilung des Verkehrszustandes	
		A	≤ 20
B	≤ 35	gut	Alle während der Rotphase eintreffenden Fahrzeuge können innert der folgenden Grünphase den Knoten passieren. Die mittleren Wartezeiten sind kurz.
C	≤ 50	zufriedenstellend	Fast alle während der Rotphase eintreffenden Fahrzeuge können während der folgenden Grünphase passieren. Die mittleren Wartezeiten sind spürbar. Im Mittel tritt beim Ende der Grünphase nur ein geringer Rückstau auf.
D	≤ 70	ausreichend	In der Knotenzufahrt ist ständiger Rückstau vorhanden. Die mittleren Wartezeiten sind beträchtlich. Der Verkehrsablauf ist noch stabil.
E	≤ 100	mangelhaft	In der Knotenzufahrt wächst der Rückstau allmählich an. Die mittleren Wartezeiten sind sehr gross. Die Kapazitätsgrenze wird erreicht.
F	> 100	völlig ungenügend	Die Nachfrage ist grösser als die Kapazität. Die Fahrzeuge müssen mehrmals vorrücken. Der Rückstau wächst stetig. Die mittleren Wartezeiten sind extrem gross. Der Knoten ist überlastet.

Abbildung 3: Analyse von Verkehrsknoten zur Beurteilung der Notwendigkeit eines Fahrtenmodells gemäss VSS-Norm 40 023.

---

Mögliche Massnahmen

Ist ein Fahrtenmodell erforderlich, sind konkrete Massnahmen zur Verkehrssteuerung vorzusehen. Auch diese sind situationspezifisch – z.B. Sichtprobenerhebung der Parkfeldbelegung, Stichprobenerhebung der Wegfahrten, laufende Erhebung der Wegfahrten (Induktionsschlaufen, Schrankenanlage).

Zusätzliche Massnahmen (gem. Abs. 4): Bei Nichteinhaltung des Fahrtenkontingents werden unter der Berücksichtigung der spezifischen Situation verschiedene Eskalationsstufen vorgesehen:

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

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

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

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

## 6.1.2 Teil B Erstellung von Abstellplätzen für Personewagen

### **Art. 6 Pflicht zur Erstellung von Abstellplätzen**

Die Zahl der erforderlichen bzw. zulässigen Abstellflächen für Personewagen ist derzeit in Art. 27 Abs. 2 des BZR geregelt und nach Wohnzonen differenziert. Diese Bestimmungen sind künftig im vorliegenden Reglement festgehalten und werden präzisiert und an die neusten Verhältnisse und Entwicklungen angepasst.

Zu Absatz 2: Die Bestimmungen werden gegenüber dem BZR in diesem Absatz zudem insofern präzisiert, dass die Erstellungspflicht auch bei substanziellen Umbauten sowie bei Zweckänderungen eines Gebäudes im Rahmen der Baubewilligung gemäss der VSS-Norm 640 281 neu berechnet wird, da solche Massnahmen mitunter zu einem anderen/grösseren Verkehrsaufkommen führen können.

### **Art. 7 Berechnung des Bedarfs**

Dieser Artikel steht ebenfalls in Verbindung mit dem bestehenden Art. 27 des BZR. Allerdings sollen neu zusätzlich bei der Evaluation des zweckmässigen Parkfeldbedarfs bei allen Nutzungen die ÖV-

Erschliessungsqualität und die Qualität des Fuss- und Veloverkehrs sowie die Art der Nutzung an sich berücksichtigt werden (Abs. 1).

### **Art. 8 Bedarf an Abstellplätzen**

Dieser Artikel orientiert sich an Art. 7. Allerdings wurden bei den Richtwerten zum Normbedarf Anpassungen vorgenommen (siehe unten).

Festlegung Reduktionsgebiete

Zusätzlich wurden im Parkplatzreglement Reduktionsgebiete definiert, um den Bedarf an Abstellplätzen standortbezogen (geografische Lage der Grundstücke und ÖV-Angebotsstufe<sup>2</sup> bzw. ÖV-Erschliessung) prozentual zu reduzieren sowie Minimal- und Maximalwerte festgelegt. Je besser die ÖV-Anschliessung einer Liegenschaft und je zentraler sie liegt, desto stärker wird der Normbedarf an Autoparkplätzen in diesem Reglement gesenkt.

- Legende
- Sehr dichtes Angebot
  - sehr gutes Angebot
  - Ausrichtung des Angebots auf das Verkehrsaufkommen



Abbildung 4: Die ÖV-Angebotsstufen in der Gemeinde Gisikon | Quelle: Geoportal Kanton Luzern

In Gisikon erfolgt die ÖV-Erschliessung hauptsächlich durch die S-Bahn (Haltestelle Gisikon-Root) sowie durch die Buslinie 23 auf der Kantonsstrasse. Für die Ausscheidung der Reduktionsgebiete stützt sich das Parkierungsreglement auf die kantonalen ÖV-Angebotsstufen, die sich durch die Erreichbarkeit und die Distanz zu den Haltestellen definieren (siehe Abbildung 4). Je weiter weg ein Grundstück von der Bus- und Bahnlinie entfernt liegt, desto mehr Autoparkplätze sind also möglich. Die geografische Ausscheidung der Reduktionsgebiete ist Abbildung 5 zu entnehmen. Die grösste Reduktion erfolgt rund um die Bushaltestelle Weitblick und im Gebiet Bluemehof, welches nur knapp 200 m von der Bahnhaltestelle Gisikon-Root entfernt liegt.

2. Einer ÖV-Angebotsstufe werden Gebiete zugeteilt, die entweder max. 300 m von einer Bus- oder max. 1'000 m von einer Bahnhaltestelle entfernt liegen. Gebiete ausserhalb dieses Radius gelten als nicht mit dem ÖV erschlossen. Die Farben beziehen sich auf die Taktichte und die Marktstellung des ÖV (dunkel = hoher Takt, hell = tiefer Takt), wobei Gebiete innerhalb des S-Bahn-Radius grundsätzlich als besser erschlossen gelten (Kapazität und Reisezeit mit dem Verkehrsmittel) Weitere Informationen unter <https://www.geo.lu.ch/map/angebotsstufen/> oder in § 5 der kantonalen Verordnung über den öffentlichen Verkehr (ÖVV).

Die in der Tabelle definierten Richtwerte lehnen sich an jene der VSS-Norm 40 281 an. Die in der Norm definierten Werte sind zweckmässig und haben sich in der Praxis bewährt.

- Gebiet A: Im Perimeter der Kernzonen (Zonenplan), hohe Baudichte, unmittelbar um die Bahnhöfe und Hauptachsen des ÖV mit sehr guter Erschliessung (Gehdistanz zum zu Bahnhöfen < 10 Minuten), gute Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr (Topografie, Distanz zum Zentrum bei den Wohnnutzungen).
- Gebiet B: Mittlere Bebauungsdichte, gute ÖV-Erschliessung vorhanden (Gehdistanz zu Bahnhöfen < 15 Minuten, Gehdistanz zur Bushaltestelle < 5 Minuten), gute Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr (Topografie, Distanz zum Zentrum bei Wohnnutzungen).
- Übriges Gebiet: Tiefe Bebauungsdichte, ausserhalb des Siedlungsgebietes, mehrheitlich Landwirtschaftsbetriebe, keine Erschliessung mit dem ÖV.

Parkplatzreglement Gisikon

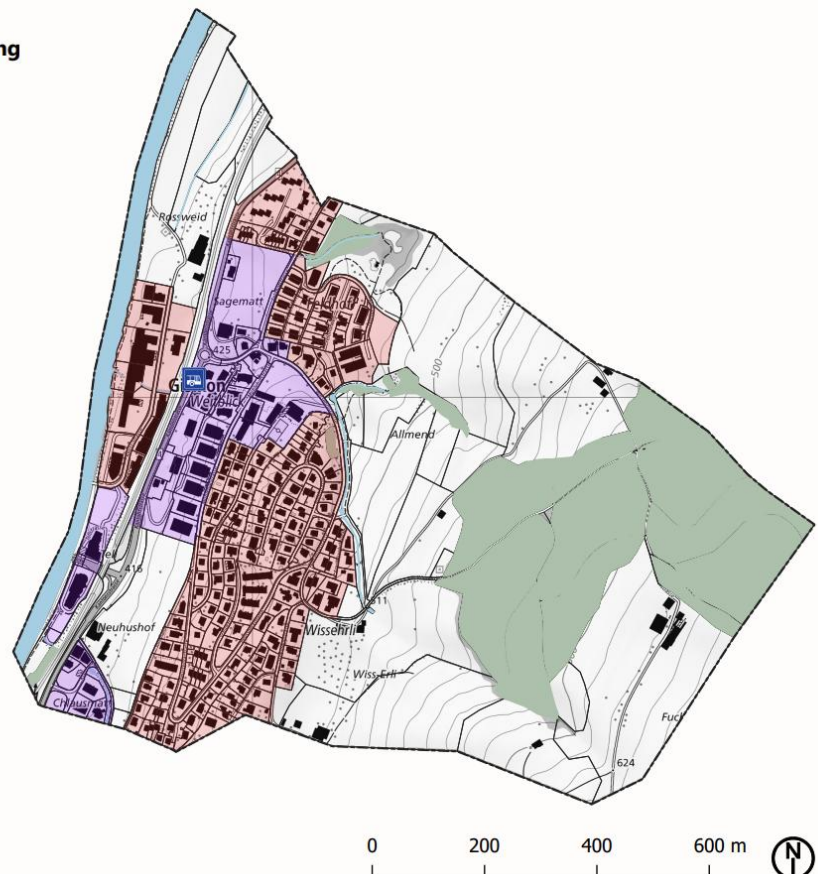
### Übersichtsplan Gebietseinteilung Parkierung

Gebiete für die Reduktion des Normbedarfs \*

- Gebiet A
- Gebiet B
- Übriges Gebiet

Symbole

- Bushaltestelle



\* gemäss Art. 8, Abs. 3

Abbildung 5: Gebiete für die Reduktion des Normbedarfs bei den Autoparkplätzen.

Zu Absatz 2: In diesem Absatz sind die Bezugsfaktoren für die Berechnung des Normbedarfs an Abstellplätzen definiert. Der Begriff «Normbedarf» entspricht der gängigen Praxis im Kanton Luzern und orientiert sich an der VSS-Norm 640 281. Wie in Abs. 1 beschrieben, wird als

Normbedarf diejenige Anzahl Abstellplätze bezeichnet, die notwendig ist, wenn bei einer Baute oder Anlage die Verkehrsbedürfnisse ausschliesslich mit privaten Verkehrsmitteln befriedigt werden müsste. Der Normbedarf ist also ein theoretischer Wert, der die absolut maximale Anzahl Abstellplätze definiert.

Gemäss Normbedarf (VSS) ist bei Ein- und Mehrfamilienhäusern pro 100 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche (BGF) ein Parkplatz für Autos der Bewohnenden und Beschäftigte vorgesehen. Die BGF wird aufgrund der sogenannten IVHB<sup>3</sup> nicht mehr angewandt. Sie wurde durch die Hauptnutzungsfläche (HNF) ersetzt. Die HNF und ist in der schweizweit gültigen SIA-Norm 416 klar definiert. Die Kenntnis und korrekte Anwendung in Architekturkreisen kann vorausgesetzt werden. Im Reglement wurde der Wert auf 80 m<sup>2</sup> festgelegt, da die HNF kleiner ausfällt als die BGF (siehe Abbildung 7 und somit bei gleichbleibendem Wert weniger Autoparkplätze möglich wären. Durch die Wahl eines tieferen HNF-Wertes in der Tabelle in Art. 8 kann dieser Verlust aufgewogen werden, da so früher – das heisst bereits bei 160 m<sup>2</sup> statt erst bei 200 m<sup>2</sup> – ein zweiter Parkplatz möglich wird. Denn es ist der Gemeinde ein Anliegen, dass die Grundeigentümerschaften aufgrund der IVHB betreffend Abstellflächen für Autos nicht schlechter gestellt werden.

Nutzungsart	Abstellplätze (A.) für Bewohnende oder Beschäftigte	Abstellplätze (A.) für Besuchende oder Kundschaft
<b>Wohnbauten:</b>		
Einfamilienhaus	1 A. pro 80m <sup>2</sup> Hauptnutzfläche (HNF); mind. 1 A. pro Gebäude	Zusätzlich 10%, mind. 1 A pro Gebäude
Mehrfamilienhaus	1 A. pro 80m <sup>2</sup> HNF oder 1 A. pro Wohnung	Zusätzlich 10%, mind. 1 A pro Gebäude
Alters- und Studentenwohnungen	1 A. pro 4 Wohnungen	Zusätzlich 10%, mind. 1 A pro Gebäude

Abbildung 6: Anpassung des Normbedarfs. Statt ab 100 m<sup>2</sup> GBF wie gemäss VSS-Norm 640 281 ist bereits ab 80 m<sup>2</sup> Hauptnutzungsfläche ein Abstellplatz für Autos zu erstellen.

Es wird hier darauf hingewiesen, dass in der für Art. 8 relevanten VSS-Norm 640 281 noch die nicht mehr gültige BGF angewandt wird bzw. die Norm noch nicht gemäss IVHB aktualisiert wurde.

Reduktion der massgebenden Hauptnutzungsfläche

Weiter soll damit insbesondere auf die spezielle Marktsituation bei eher hochpreisigen Miet- und Eigentumswohnungen Rücksicht genommen werden, bei denen im Vergleich zu «normalen» Wohnungen mehr Parkplätze nachgefragt werden. Wird die Zahl der Abstellflächen für PW hier zu tief angesetzt, besteht die Gefahr, dass solche Objekte nicht vermietet werden, was ungewollte Leerstände zur Folge haben könnte. Bauherrschaften könnten also versucht sein, fragliche Wohnungen grösser zu gestalten als eigentlich notwendig, um zusätzliche Parkplätze realisieren zu können. Dies widerspricht indes einer effizienten Bodennutzung und

treibt den Wohnflächenkonsum nach oben, was raumplanerisch nicht sinnvoll ist.

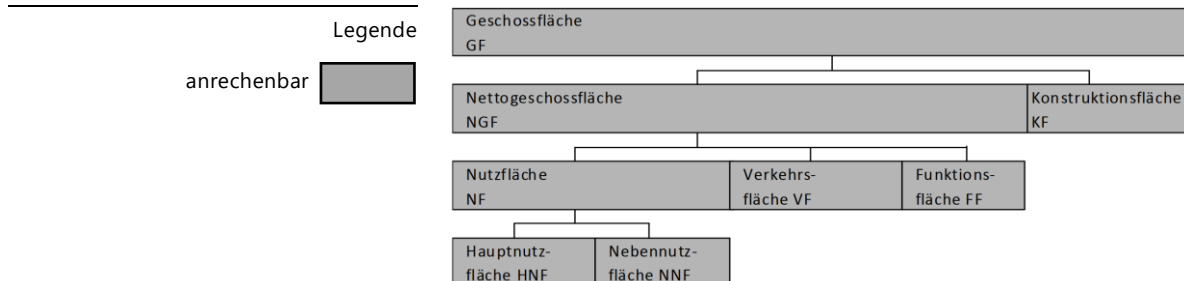


Abbildung 7: Berechnung der Hauptnutzungsfläche.

Es wird den Baugesuchstellenden von Mehrfamilienhäusern bewusst offengelassen, welche Bezugseinheit (Anz. Whg. oder) HNF für die Überbauung gewählt wird. z.B. sind je nachdem, abhängig vom Projektstand, noch nicht beide Werte bekannt.

Zu Absatz 3: Neben den festgelegten Reduktionsfaktoren wird in der Tabelle in allen drei Gebieten eine Obergrenze für Autoparkplätze festgelegt. Diese ist notwendig, um die Ziele des Gesamtverkehrskonzeptes Luzern Ost zu erreichen.

Zu Absatz 4: Mit diesem Artikel erhalten die Bauherrschaften einen konkreten Spielraum, projektbezogen die geeignete Anzahl Abstellplätze festzulegen. Jedoch müssen die Mindestabstellplätze gemäss Absatz 2 immer erstellt werden.

Sonderbestimmungen für Schichtbetrieb

Zu Absatz 7 lit. a und b: Aufgrund ihrer Lage innerhalb des Gemeindegebietes wird der Normbedarf an Autoparkplätzen mehrerer Unternehmen künftig kleiner ausfallen (vgl. Reduktionsgebiete). In der Gemeinde Gisikon gibt es jedoch Betriebe mit Schichtarbeit. Da je nach Schichtbeginn die Mitarbeitenden möglicherweise nicht mit dem ÖV an den Arbeitsplatz gelangen können (ÖV-Betriebszeiten), kann die Gemeinde von einer Reduktion des Normbedarfs absehen, wodurch für alle betroffenen Mitarbeitenden genügend Parkplätze zur Verfügung stehen. Mit dem durch die Unternehmen zu erbringenden Nachweis wird sichergestellt, dass die durch den Verzicht der Reduktion des Normbedarfs zur Verfügung stehenden Abstellflächen nicht von Angestellten genutzt werden, die mit alternativen Verkehrsmitteln zur Arbeit gelangen können (insbesondere Mitarbeitende, die nicht im Schichtbetrieb arbeiten wie z.B. die Verwaltung).

Die Bestimmungen dieses Reglements haben zum Ziel, den erwarteten zusätzlichen Ziel- und Quellverkehr im Rontal zu reduzieren. Dazu gehört insbesondere auch die Reduktion der MIV-Fahrten von Mitarbeitenden der im Rontal ansässigen Unternehmen zu den Morgen- und Abendspitzen (Kapazität des Verkehrssystems vgl. Kapitel 3.1).

Der Verzicht auf eine Reduktion der Parkplätze für Angestellte in Schichtarbeit soll diesem Ziel nicht zuwiderlaufen. Dies soll mit dieser Bestimmung gesichert werden.

### **Art. 9 Freiwillige Reduktionen bei besonderen Voraussetzungen**

§ 94 des kantonalen Strassengesetzes (StrG) gibt der Gemeinde die Legitimation, in begründeten Fällen die Anzahl Abstellplätze gegenüber Art. 8 herabzusetzen oder die Erstellung ganz zu untersagen. Im Parkplatzreglement wird ergänzend bestimmt, dass eine Reduktion auch auf Antrag der privaten Grundeigentümerschaft erfolgen kann. Hierfür werden in Art. 8 die entsprechenden zu erfüllenden Rahmenbedingungen a – e definiert. Diese sind nicht kumulativ zu erfüllen.

### **Art. 10 Abstellplätze für Fahrzeuge von Gehbehinderter**

Die Grundlage ist der § 93, Abs. 3 im kantonalen Strassengesetz (StrG). Es ist vorgesehen, dass künftig mehr Abstellplätze für Fahrzeuge Gehbehinderter zu erstellen sind. Als Grundlage für die Vorgabe dient die Schweizer Norm SN 521 500 über behindertengerechtes Bauen, diese entspricht der schweizweiten Praxis.

### **Art. 11 Abstellplätze für schwere Motorwagen**

Diese Bestimmung entspricht der Empfehlung gemäss Musterreglement LuzernPlus.

### **Art. 12 Lage der Abstellplätze**

Grundlage ist § 93, Abs. 6 des kantonalen Strassengesetzes (StrG). Demnach darf eine Bauherrschaft die geforderten Abstellplätze auf in angemessener Entfernung liegenden Grundstücken erstellen, sollte die Realisierung auf dem eigenen Grundstück aus verschiedenen Gründen nicht möglich sein. Mit diesem Artikel wird definiert, welche Distanz für die verschiedenen Anspruchsgruppen als zumutbar gilt.

Zu Absatz 2: Bei der Kundschaft von Unternehmen wird davon ausgegangen, dass die Toleranz für lange Gehdistanzen zum Ziel gering ist. Daher wird sie im Vergleich zu den Bewohnenden einer Liegenschaft deutlich tiefer angesetzt.

### **Art. 13 Geometrie und Gestaltung der Abstell- und Verkehrsflächen**

Grundlage des Artikels bildet § 93, Abs. 5 des kantonalen Strassengesetzes (StrG), wonach bei grösseren Überbauungen und Bauten mit grossem Verkehrsaufkommen die Abstellflächen zu einem wesentlichen Teil in Tiefgaragen anzuordnen sind (siehe Abs. 5).

Zu Absatz 3, 4 und 5: Insbesondere im Zuge der gemäss Bundesgesetzgebung vorgeschriebenen Innenverdichtung kommt städtebaulichen Qualitäten wie Grün- und Freiflächen und generell dem qualitätsvollen und von verschiedenen Gruppen nutzbaren Aussenraum eine grosse

Bedeutung zu (Erholung, Spielplätze etc.). Auch betreffend den Kühleffekt von Begrünungen vor dem Hintergrund des Klimawandels. Ungedeckte und versiegelte Flächen gilt es folglich zu vermeiden. Durch die Möglichkeit des Versickerns von Regenwasser kann dieses besser dem Grundwasser/Boden zugeführt werden und fliesst nicht sofort ab.

#### **Art. 14 Sicherstellung der Benützbarkeit**

Dieser Artikel entspricht der Empfehlung des Musterreglements. Grundlage ist § 93, Abs. 7 des kantonalen Strassengesetzes (StrG). Zusätzlich wird ergänzt, dass es auch für das Nachrüsten von Abstellplätzen eine Bewilligung der Gemeinde braucht. Dieser Artikel dient als Grundlage, um das widerrechtliche umnutzen, entfernen oder nachrüsten von Abstellplätzen zu sanktionieren.

#### **Art. 15 Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge**

Dieser Artikel ist im Musterreglement von LuzernPlus nicht enthalten. Die Förderung der E-Mobilität ist jedoch ein zentrales politisches Anliegen der Gemeinderäte von Gisikon, Root und Dierikon. Deshalb wird dieser Artikel im gleichen Wortlaut in allen drei Gemeinden ins Parkierungsreglement eingefügt. Damit wird es insbesondere für die Mietenden einfacher, auf ein Elektrofahrzeug umzusteigen (Pull-Massnahme).

Zu Absatz 1: Während der Erarbeitung der Parkplatzreglemente wurden auch das Planungs- und Baugesetz (PBG, § 119a) und die Planungs- und Bauverordnung des Kantons Luzern (PBV, § 23a) hinsichtlich der Themen Klima und Energie überarbeitet. Die Anpassungen sind mittlerweile rechtskräftig. Für Bauherrschaften sollen vor dem Hintergrund der Förderung der E-Mobilität klarere Vorgaben gelten.

Die vom Kantonsrat beschlossenen und am 01.01.2025 (PBG) bzw. 01.06.2025 (PBV) in Kraft getretenen Bestimmungen sind Abbildung 8 und Abbildung 9 zu entnehmen. Im Reglement wird betreffend Ladeinfrastruktur folglich auf § 119a PBG und § 23a PBV verwiesen.

#### **§ 119a \* Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge**

<sup>1</sup> Parkplätze in Einstellhallen von Gebäuden mit fünf und mehr Parkplätzen für Bewohnerinnen und Bewohner oder zehn und mehr Parkplätzen für Beschäftigte sind mit einer Grundinfrastruktur für das Laden von Elektrofahrzeugen auszurüsten, bei

- a. Neubauten,
- b. einer baubewilligungspflichtigen Erweiterung oder Änderung der Einstellhalle.

<sup>2</sup> Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten in der Verordnung.

<sup>3</sup> Die Gemeinden können in einem Reglement weitergehende Vorschriften für die Pflicht zur Erstellung der Grundinfrastruktur erlassen.

*Abbildung 8: Die neuen Bestimmungen zur E-Mobilität gemäss kantonalem Planungs- und Baugesetz (PBG), in Kraft seit 01.01.2025.*

**§ 23a \*** *Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge*

<sup>1</sup> Die Anforderungen für die Ausbaustufe der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge richten sich nach dem Merkblatt SIA 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden» (Ausgabe 2020).

<sup>2</sup> Bei Parkplätzen für Bewohnerinnen und Bewohner sind mindestens 60 Prozent und bei Parkplätzen für Beschäftigte mindestens 20 Prozent der Parkplätze mit einer ausreichenden Anschlussleitung sowie mit Leerrohren für eine zukünftige Installation der Ladeinfrastruktur gemäss Ausbaustufe C1 «Power to garage» auszurüsten.

*Abbildung 9: Die neuen Bestimmungen zur E-Mobilität gemäss kantonomer Planungs- und Bauverordnung (PBV), in Kraft seit 01.06.2025*

Zu Absatz 2: Entspricht dem Wortlaut von § 23a PBV. So stehen Bauwilligen die geltenden Bestimmungen bzgl. Anforderungen an die elektrische Infrastruktur kompakt und direkt in einem kommunalen Reglement zur Verfügung. Differenzen zur angestrebten kantonalen Regelung bestehen somit nicht.

Zu Absatz 3: Der Gemeinderat geht davon aus, dass die E-Mobilität insbesondere bei den Personenwagen mittelfristig deutlich zunehmen wird und ein wesentlicher Teil der Autos der Bewohnenden einer Liegenschaft künftig einen Elektromotor haben. Überdies ist mit einer Zunahme an E-Velos und E-Motos zu rechnen. Daher will der Gemeinderat mit dieser Bestimmung sicherstellen, dass für das Laden sämtlicher dieser Fahrzeuge jederzeit genug Energie zur Verfügung steht, ansonsten die Bestrebungen zur Förderung der E-Mobilität gedämpft würden.

## 6.1.3 Teil C Ersatzabgaben

### Art. 16 Voraussetzungen

Grundlage bildet § 95 des kantonalen Strassengesetzes (StrG).

Zu Absatz 2: Er entspricht der Empfehlung gemäss Musterreglement. Falls eine Ersatzabgabe zu entrichten ist, wird neu klar definiert, wie die fehlende Anzahl Abstellflächen berechnet wird.

Zu Absatz 3: Die Formulierung im Musterreglement von LuzernPlus ist dem Gemeinderat zu absolut gehalten, da es in Gisikon allenfalls Grundstücke gibt, wo eine Entwicklung raumplanerisch sinnvoll und nachhaltig, die Erstellung von genügend Abstellflächen aber unrealistisch ist. Im Reglement wird deshalb eine Kann-Formulierung eingesetzt. Durch das Erbringen eines Nachweises durch die Bauherrschaft kann Willkür ausgeschlossen werden.

### Art. 17 Berechnung

Die Grundlage ist § 95 des kantonalen Strassengesetzes (StrG).

Zu Absatz 1: Es wird in allen drei Gemeinden ein einheitlicher Preis als Ersatzabgabe für das Nicht-Erstellen von Abstellplätzen von 15'000 Franken pro Parkplatz festgelegt. Über die angemessene Höhe der Ersatzabgabe wurde im Rahmen der Erarbeitung der kommunalen Parkplatzreglemente zwischen den Gemeinden aufgrund zweier Urteile des Bundesgerichts (1C-654/2020 vom 27. Dezember 2021 und BGE 97 | 792 vom 20. Oktober 1971) ausführlich diskutiert. Denn das Bundesgericht erachtet eine Abgabe von höchstens einem Viertel der Erstellungskosten eines Parkplatzes als angemessen. Im vorliegenden Reglement wird demnach von Realisierungskosten von mindestens 60'000 Franken pro Abstellplatz ausgegangen.

Zu erwartende Erstellungskosten

Dieser Wert erscheint mit Blick auf verschiedene zu berücksichtigende Faktoren realistisch. Wie in den Erläuterungen zu Art. 13, Abs. 4 und 5 dieses Reglements dargelegt und in § 93, Abs. 7 des kantonalen Strassengesetzes (StrG) festgehalten, sind insbesondere bei grösseren und verkehrsintensiven Überbauungen substanzielle Anteile an Autoparkplätzen in den Innenräumen sowie in Einstellhallen zu erstellen und Aussenparkplätze nach Möglichkeit zu begrünen und zu bedecken. Künftig dürfte demnach ein Grossteil der neuen Abstellflächen auf diese Art realisiert werden. Das alles ist bisweilen mit erheblichen Kosten verbunden. Für eine Pflasterung etwa liegen die Kosten gemäss einem Offertenvergleich<sup>4</sup> bei bis zu 10'000 Franken. Hinzu kommen die neuen Bestimmungen zur Installation von Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge, die mit der laufenden Teilrevision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) und der Planungs- und Bauverordnung (PBV, die die Baukosten von

4. <https://www.ofri.ch/kosten/parkplatz-bauen>

Abstellplätzen nach oben treiben (vgl. Erläuterungen zu Art. 15, siehe Abbildung 8).

Gemäss aktuellen Schätzungen und Berechnungen muss je nach Art des Objekts für einen Parkplatz in einer Einstellhalle mit Baukosten zwischen 35'000 bis 42'000 Franken gerechnet werden:

Erstellungskosten	Kosten pro Parkplatz				
• Tiefgaragenplätze	von	CHF	35'000	bis	CHF 42'000
• oberirdische, gedeckte Parkierung (Dachkonstruktion)	von	CHF	15'000	bis	CHF 18'000
• oberirdische, geschlossene Parkierung (Wand- und Dachkonstruktion)	von	CHF	23'000	bis	CHF 28'000
• ungedeckte Parkierung	von	CHF	11'500	bis	CHF 14'000
<b>Ausstattungskosten</b>					
• Parkleitsystem	von	CHF	350	bis	CHF 500
• Abdichtungsbeschichtung	von	CHF	1'000	bis	CHF 1'500

Abbildung 10: Kostenkennzahlen verschiedener Parkierungsarten | Quelle: Metron, BWO<sup>5</sup>

Andere Berechnungen<sup>6</sup> gehen für Einstellhallenplätze sogar von bis zu 60'000 Franken aus (ohne Landpreis).

Die Ladeinfrastruktur der Ausbaustufe C1 «Power to garage» gemäss der SIA-Norm 2060 (vgl. Art. 15) in Mehrfamilienhäusern schlägt in etwa mit folgenden Kosten zu Buche. Je mehr Wohnungen erstellt werden, desto günstiger wird die Ladeinfrastruktur pro Parkplatz:

<b>AC Ladestation bis 22 kW</b>	<b>Preis exkl. MwSt.</b>
3 Wohnungen	CHF 4'600.- pro Parkplatz
5 Wohnungen	CHF 3'000.- pro Parkplatz
10 Wohnungen	CHF 1'650.- pro Parkplatz
20 Wohnungen	CHF 1'000.- pro Parkplatz
30 Wohnungen	CHF 800.- pro Parkplatz

Hinzu kommen die der Grundeigentümerschaft entgehenden Mieteinnahmen aufgrund der Parkplatzerstellungspflicht nicht realisierbarer Geschossflächen, z.B. zur Wohnnutzung. Im Kanton Luzern lag der durchschnittliche Mietpreis im Jahr 2021 bei 16.9 Franken pro Quadratmeter und Monat<sup>7</sup>, wobei es zu beachten gilt, dass dieser durchschnittliche Mietpreis je nach Lage innerhalb der Gemeinde Gisikon überschritten

5. Metron (2019): Kostenfaktor Parkplätze in gemeinnützigen Wohnbauten. Bundesamt für Wohnungswesen, Grenchen.

6. Quelle: <https://elektromobilitaet-schweiz.ch/de/elektromobilitaet/mehrfamilienhaus/stockwerkeigentum/>. Die Preise sind auf verschiedenen Internetseiten im ähnlichen Umfang angegeben und erscheinen somit plausibel.

7. Quelle: LUSTAT

werden könnte. Diese Werte müssen also ebenfalls in die Erstellungskosten eingerechnet werden.

Die Beträge werden jährlich dem Schweizerischen Baupreisindex des Bundesamtes für Statistik für die Grossregion Zentralschweiz angepasst. Der aktuelle Index vom April 2023 liegt bei 114.4 Punkten. Die aktuelle Basis für den Index ist der Oktober 2020. Wird bis zum Erlass des Parkplatzreglementes der Index oder die Basis für den Index angepasst, wird das Reglement entsprechend aktualisiert.

#### **Art. 18 Herabsetzung und Erlass**

Grundlage ist § 95 des kantonalen Strassengesetzes (StrG). Dessen Inhalt wird weitgehend übernommen.

Zu Absatz 1, lit. b: Das Reglement wird gegenüber den Bestimmungen im StrG um den expliziten Verweis auf autoarmes und autofreies Wohnen ergänzt. Die Förderung solcher Wohnformen ist im Gesamtverkehrskonzept Luzern Ost als konkrete Massnahme zur Reduktion des prognostizierten Mehrverkehrs bis 2030 vorgesehen (siehe Kapitel 2.1).

#### **Art. 19 Verwendung**

Der Artikel lehnt sich an die Empfehlungen im Musterreglement an. Grundlage ist § 95, Abs. 4 des kantonalen Strassengesetzes (StrG), dessen Wortlaut weitestgehend übernommen wurde. Allerdings wird ergänzt, dass Ersatzabgaben zusätzlich dafür eingesetzt werden, Optimierungen beim Fuss- und Veloverkehrsnetz zu finanzieren. Dies sind beispielsweise die Erstellung von neuen Fuss- / oder Velowegen, das Optimieren von bestehenden Anlagen, (spezifische) Aufwertungen der Strassenräume für Fuss- und Veloverkehr. Dies kommt der Allgemeinheit zugute und fördert die Nutzung von alternativen Verkehrsmitteln zum Auto und entspricht somit explizit den Reduktionszielen beim MIV des Gesamtverkehrskonzeptes Rontal.

#### **Art. 20 Fälligkeit**

Der Artikel entspricht der Empfehlung gemäss Muster-PPR. Grundlage ist § 95 im kantonalen Strassengesetz (StrG).

## 6.1.4 Teil D Erstellung von Abstellplätzen für Zweiradfahrzeuge

### **Art. 21 Abstellplätze für leichte Zweiräder (Velos)**

Grundlage ist § 93, Abs. 3 des kantonalen Strassengesetzes (StrG). Diese Bestimmungen werden übernommen und ergänzt.

Zu Absatz 1 und 4: Die Rahmenbedingungen bzgl. Veloabstellplätze sind für Wohnbauten und Geschäftseinrichtungen unterschiedlich und werden im Reglement folglich differenziert behandelt und es werden adäquate Lösungen geschaffen. So benötigen Dienstleistungsbetriebe in der Regel eher Kurzzeitabstellplätze für die Kundschaft, während Bewohnende von Liegenschaften eher auf Langzeitabstellplätze angewiesen sind (für weitere Ausführungen zu diesem Thema siehe Art. 22).

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

Zu Artikel 5: Spezielle Vehikel wie sogenannte «Cargo-Bikes» (Transportvelos) werden immer beliebter und immer mehr Personen und Unternehmen setzen auf diese Alternative zum Auto etc. Sie brauchen indes mehr Platz als herkömmliche Velos, weshalb die Sicherstellung entsprechender Abstellplätze sinnvoll ist. Die Nutzung solcher Spezialfahrzeuge entspricht der Verlagerung des MIV auf andere Verkehrsträger gemäss dem Gesamtverkehrskonzept LuzernOst (Pull-Massnahme).

### **Art. 22 Bedarf an Abstellplätzen für leichte Zweiräder**

In der Gemeinde Gisikon gibt es bisher keine Bestimmungen betreffend Mindestanzahl an Veloabstellplätzen auf einer Liegenschaft, ebenso wenig im Strassengesetz. Mit diesem Artikel wird für die Gemeinde Gisikon im Sinne der Veloförderung gemäss Gesamtverkehrskonzept eine solche für die drei Reduktionsgebiete (siehe Art. 8) eingeführt. Der Artikel orientiert sich am Musterreglement.

Zu Absatz 1: Der Mindestbedarf an Veloabstellplätzen je Nutzung wird neu tabellarisch aufgezeigt. Als Bezugsfläche dient neu die Anzahl Zimmer, Anzahl Sitzplätze (Restaurant/Bar), die Hauptnutzfläche oder die Verkaufsfläche (Erläuterung Hauptnutzfläche siehe Erläuterung unter Art. 8). Die Richtwerte lehnen sich an jene der VSS-Norm 40 065 an. Die in der Norm definierten Werte sind zweckmässig und haben sich in der Praxis bewährt.

Bei Wohnnutzungen ist bei der Zahl der Abstellplätze der Velobesitz massgebend, nicht die Benützung. Velofahren im Alltag und in der Freizeit ist beliebt. Dabei besitzt eine einzelne Person für die unterschiedlichen Zwecke, um sich mit dem Velo fortzubewegen, oft verschiedene Velos z.B. Citybike, Rennvelo, Mountainbike, E-Bike. Deshalb werden

durchschnittlich oft mehr leichte Zweiräder in einer Überbauung abgestellt, als Personen dort wohnen und es ergab sich in der Praxis der Richtwert 1 Ab-Stellplatz pro 1 Zimmer. Dieser Wert entspricht auch der VSS-Norm. Im Musterreglement wurde als Bezugsfläche oft der Wert «Anzahl Arbeitsplätze» verwendet. Bei der Planung neuer Gebäude ist die künftige Zahl der Arbeitsplätze jedoch schwierig abzuschätzen und es besteht oft ein Anwendungsspielraum. Um die Anwendung des künftigen Reglements zu vereinfachen, wird deshalb bei Gewerbebauten die jeweiligen Nutzflächen als Bezugseinheit verwendet. Um zusätzlich die Anwendung des Reglements zu vereinfachen, wird definiert, wie bei Wohnnutzungen mit halben Zimmern umzugehen ist.

#### **Art. 23 Ladeinfrastruktur für Elektrovelos**

Der Gemeinderat möchte die Nutzung von E-Bikes gezielt fördern, weshalb er Grundeigentümerschaften zur Installation von Ladestationen verpflichten will. Mit der festgelegten Grenze von 30 Velos sind ausschliesslich grössere Wohnbauten betroffen. Eigentümerschaften von Einfamilienhäusern sind ausgenommen. Die Bestimmung dient folglich dazu, Mietenden die Möglichkeit zur Nutzung eines E-Bikes ohne zusätzlichen administrativen Aufwand zu geben. Dies entspricht einer Pull-Massnahme (Attraktivierung eines alternativen, flächeneffizienten Verkehrsträgers) im Sinne des Gesamtverkehrskonzept Luzern Ost.

#### **Art. 24 FäG, Spielgeräte, Kinderwagen**

Mit diesen Bestimmungen möchte der Gemeinderat sicherstellen, dass für fahrzeugähnliche Geräte (FäG) in der Nähe der Haupteingänge abgestellt werden können. Die Vorgabe 2 m<sup>2</sup> wurde gewählt, da die Gemeinde Root mit ihrer Bestimmung von 3 m<sup>2</sup> gute Erfahrungen gemacht hat und diese Flächen von den Bewohnenden offenbar tatsächlich benötigt werden, wie die Vertretenden in den gemeinsamen Sitzungen verlauten liessen. Dierikon und Gisikon haben sich jedoch für einen tieferen Wert entschieden, damit diese Bestimmung aufgrund der Überbauungsziffer möglichst nicht zum Verlust eines Zimmers führt, auch wenn dies je nach Projekt nicht gänzlich auszuschliessen ist.

#### **Art. 25 Bedarf an Abstellplätzen für Motorräder und Roller**

Diese Formulierung entspricht dem Musterreglement von LuzernPlus und stellt sicher, dass ein Mindestbedarf an Abstellplätzen erstellt wird. Es steht den Grundeigentümerschaften frei, mehr Abstellflächen zu realisieren.

#### **Art. 26 Ladeinfrastruktur für Elektromotorräder**

Siehe Erläuterungen zu Art. 15, Abs. 3.