

Erläuterungen des Stadtrates
zur städtischen Volksabstimmung
vom 13. Juni 2021

- Konzept
Autoparkierung**
- **Konstruktives
Referendum zum
Parkplatzreglement**
 - **Konstruktives
Referendum zum
Parkkarten-
reglement**



**Stadt
Luzern**

Sehr geehrte Stimmberechtigte
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 13. Juni 2021 können Sie über folgendes Geschäft abstimmen:

Konzept Autoparkierung

- **Konstruktives Referendum zum Parkplatzreglement**
- **Konstruktives Referendum zum Parkkartenreglement**

Bestimmen Sie mit! Der Stadtrat lädt Sie dazu ein, von Ihrem Stimmrecht Gebrauch zu machen.

Freundliche Grüsse

Namens des Stadtrates

Beat Züsli
Stadtpräsident

Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Luzern, im April 2021

Inhalt

■	Konzept Autoparkierung	
■	Konstruktives Referendum zum Parkplatzreglement	
■	Konstruktives Referendum zum Parkkartenreglement	
	Vorlage in Kürze	4
	Konstruktives Referendum	8
	Ausgangslage	8
	Parkierung in der Stadt	9
	Parkplätze im Zentrum	10
	Digitalisierung	10
	Fussgängerzone Altstadt	10
	Tarifzonen	11
	Private Parkierung	12
	Reduktionszonen	13
	Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat	14
	Eintretensdebatte	14
	Änderungen im Parkplatzreglement	17
	Änderungen im Parkkartenreglement	20
	Entscheide des Grossen Stadtrates	21
	Konstruktives Referendum zum Parkplatzreglement	21
	Konstruktives Referendum zum Parkkartenreglement ...	23
	Darstellung des Referendumskomitees	23
	Haltung des Stadtrates	25
	Beschluss des Grossen Stadtrates	26
	Empfehlung an die Stimmberechtigten	38
	Stimmzettel (Muster)	39
	Gegenüberstellung der abweichenden Artikel	40

Konzept Autoparkierung

- **Konstruktives Referendum zum Parkplatzreglement**
- **Konstruktives Referendum zum Parkkartenreglement**

■ **Vorlage in Kürze**

Der Grosse Stadtrat und der Stadtrat wollen die Autoparkierung im öffentlichen Raum und auf privaten Parkplätzen in der Stadt Luzern optimieren. In einem umfangreichen partizipativen Prozess wurde mit den relevanten Anspruchsgruppen ein austariertes Konzept erstellt. Darin wird die Autoparkierung als Gesamtsystem mit der Strassenparkierung, der privaten Parkierung und den Parkhäusern betrachtet, und es werden Steuerungsmöglichkeiten vorgegeben. Das Konzept Autoparkierung hat zum Ziel, dass die Innenstadt erreichbar bleibt und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessert wird. Die vorgeschlagenen Massnahmen helfen, die Mobilitäts- und Klimaziele umzusetzen, die die Stimmberechtigten und das Parlament beschlossen haben.

In der Innenstadt sollen vermehrt Kurzzeitparkplätze für Kundinnen und Kunden des lokalen Gewerbes zur Verfügung stehen. Damit die Strassenparkplätze optimal genutzt werden und für das kurze Parkieren zur Verfügung stehen, wird die maximale Parkdauer im Zentrum auf 60 Minuten beschränkt. Zudem werden im Zentrum die Parkgebühren erhöht. Für längeres Parkieren sollen die Autofahrerinnen und Autofahrer die Parkhäuser aufsuchen. Der öffentliche Raum soll entlastet und aufgewertet werden. Die Aufenthaltsqualität in der Fussgängerzone Altstadt wird durch unterschiedliche Massnahmen, wie dem punktuellen Einsatz von Senkpollern oder der strikteren Vergabe von Ausnahmegewilligungen, verbessert. Für Handwerkerinnen und Handwerker sowie Serviceleute werden an der Museggstrasse und am St.-Karli-Quai Parkfelder reserviert.

Der private Parkplatzbedarf von Anwohnerinnen und Anwohnern soll grundsätzlich auf dem jeweiligen privaten Grundstück abgedeckt werden. In der Innenstadt hat es genügend Parkplätze für Anwohnerinnen und Anwohner auf privatem Grund. Oft werden diese aber an Pendlerinnen und Pendler vermietet. Das soll sich ändern: Private Parkplätze sollen ausschliesslich von Bewohnerinnen und Bewohnern, Gästen, Kundinnen und Kunden oder Beschäftigten der Liegenschaft benutzt werden. Das Wachstum der Anzahl der privaten Parkplätze soll verringert sowie autoarme und autofreie Siedlungen ermöglicht werden.

Ebenfalls Bestandteil der Vorlage ist der Ersatz der heutigen Parkuhren durch digitale Modelle. Der dafür vorgesehene Sonderkredit von 1,6 Mio. Franken war im Grosse Stadtrat unbestritten.

Mehr zu reden gaben die während der Debatte zahlreich eingegangenen Protokollbemerkungen und Änderungsvorschläge zu anderen Themen der Vorlage. Zu kontroversen Diskussionen Anlass gaben vor allem die Anträge der SP-Fraktion für strengere Auflagen für die Erstellung von privaten Parkplätzen (Parkplatzreglement) sowie striktere Bestimmungen für die Zonen des Parkkartenreglements. Unterstützt wurden die Anträge von der G/JG-Fraktion. Sie fanden eine Mehrheit im Grosse Stadtrat.

Mit diesen Änderungen konnte sich die FDP-Fraktion nicht einverstanden erklären. Sie stellte mit der Unterstützung der CVP-, der SVP- und der GLP-Fraktion den parlamentarischen Antrag auf Abstimmung eines Gegenvorschlages.

Damit ebnete sie den Weg für die konstruktiven Referenden. Das konstruktive Referendum zum Parkplatzreglement ist am 20. Januar 2021 mit 1886 gültigen Unterschriften zustande gekommen; gleichentags kam auch das konstruktive Referendum zum Parkkartenreglement mit 1884 gültigen Unterschriften zustande.

Daher wird den Stimmberechtigten der Stadt Luzern am 13. Juni 2021 zum vom Grossen Stadtrat beschlossenen Parkplatzreglement und zum Parkkartenreglement je ein Gegenvorschlag unterbreitet. Die Stimmberechtigten können entscheiden, ob sie dem Grossen Stadtrat folgen oder ob sie dem jeweiligen Gegenvorschlag zustimmen.

Beim Parkplatzreglement unterscheiden sich die Vorlage des Grossen Stadtrates und der Gegenvorschlag im Wesentlichen in folgenden Punkten:

Vorlage des Grossen Stadtrates	Gegenvorschlag
Der Stadtrat erhält neu die Kompetenz, die Zoneneinteilung (siehe S. 13) selbstständig zu ändern.	Die Kompetenz der Zoneneinteilung bleibt beim Parlament.
In weiten Teilen der Stadt (Reduktionszone 3, siehe S. 13) wird die Zahl der minimal neu zu erstellen und der maximal zulässigen neuen Parkplätze gesenkt.	Die minimal neu zu erstellenden und die maximal zulässigen neuen Parkplätze verbleiben auf den Werten, wie sie ursprünglich im Konzept Autoparkierung vorgesehen waren.
Weniger weitgehender Kontrollmechanismus beim Mobilitätskonzept. Die Bedingungen für nachträglich zu erstellende Parkplätze sind offener gehalten.	Weiter gehender Kontrollmechanismus beim Mobilitätskonzept. Es gibt detailliertere Vorgaben zum Inhalt des Mobilitätskonzepts.

Vorlage des Grossen Stadtrates	Gegenvorschlag
Es gibt Vorgaben hinsichtlich der Installation von Ladestationen für Elektrofahrzeuge bei Neubauten oder neubauähnlichen Umbauten.	Es gibt keine Vorgaben hinsichtlich der Installation von Ladestationen für Elektrofahrzeuge bei Neubauten oder neubauähnlichen Umbauten.
Wenn ein überwiegend überregionales öffentliches Interesse besteht oder zur Verwirklichung der Ziele der Tourismuszone, kann von der maximalen Anzahl zu schaffender Parkplätze abgewichen werden.	Es besteht zusätzlich generell die Möglichkeit, Parkplätze ausnahmsweise über dem Maximum zu bewilligen.

Beim Parkkartenreglement sehen beide Vorlagen neu eine Nachweispflicht vor: Anwohnerinnen und Anwohner müssen beim Bezug von Parkkarten belegen, dass ihnen in der Liegenschaft, in der sie wohnen, kein Parkplatz zur Verfügung steht.

Die Unterschiede zeigen sich bei den Bezugsbedingungen für die Parkkarte der Zone Z, bei der Gültigkeit der Parkkarten in der Zone Z und den Gebühren.

Vorlage des Grossen Stadtrates	Gegenvorschlag
Bezug der Parkkarte der Zone Z nur für Anwohnende und für Angestellte möglich	Weiterhin freier Bezug der Parkkarte der Zone Z möglich
Parkkarten der Zonen A–U sind nur noch in den jeweiligen Zonen gültig.	Parkkarten der Zonen A–U sind auch in der Zone Z gültig.
Monatliche Gebühren: Einzelzone Z für Angestellte: Fr. 105.– Einzelzonen A–Z: Fr. 80.–	Monatliche Gebühren: Einzelzone Z: Fr. 80.– Einzelzonen A–U: Fr. 60.–
Der Stadtrat erhält die Kompetenz, die Gebühren eigenständig um bis zu 50 Prozent zu erhöhen.	Die Kompetenz der Gebührenerhöhung bleibt beim Parlament.

Der Grosse Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten, den Vorlagen des Grossen Stadtrates zuzustimmen.

Ausgangslage

Konstruktives Referendum

Beim konstruktiven Referendum handelt es sich um ein Mitwirkungsrecht der Stimmberechtigten auf städtischer Ebene. Im Gegensatz zu einem fakultativen Referendum, bei dem im Rahmen einer Volksabstimmung lediglich erklärt werden kann, ob einer Vorlage zugestimmt oder ob sie abgelehnt wird, können die Stimmberechtigten bei einem konstruktiven Referendum darüber befinden, ob eine vom Grossen Stadtrat beschlossene Vorlage oder ein Gegenvorschlag in Kraft treten soll (Art. 14 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999).

Voraussetzung für ein konstruktives Referendum sind ein entsprechender parlamentarischer Antrag im Grossen Stadtrat, dem mindestens 10 Ratsmitglieder zugestimmt haben und – wie bei einem fakultativen Referendum – 800 gültige Unterschriften von städtischen Stimmberechtigten.

Der Grosse Stadtrat hat mit seiner Zustimmung zum Konzept Autoparkierung am 12. November 2020 ein neues Parkplatzreglement erlassen und das bestehende Parkkartenreglement revidiert. Das konstruktive Referendum wurde gegen beide Erlasse ergriffen. Den zwei vom Parlament verabschiedeten Reglementen stehen in der Volksabstimmung zwei Gegenvorschläge gegenüber. Die Stimmberechtigten müssen deshalb über zwei Abstimmungsfragen befinden.

Die Autoparkierung in der Stadt Luzern beruht auf verschiedenen städtischen Reglementen und Verordnungen:

- Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010
- Parkplatzreglement für die Stadt Luzern vom 17. April 1986
- Reglement über die Parkraumbewirtschaftung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund vom 4. September 2014 (Parkkartenreglement)
- Verordnung über die Parkraumbewirtschaftung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund vom 1. Juli 2015 (Parkkartenverordnung)
- Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren vom 16. November 1995
- Verordnung über die abweichenden Parkgebühren vom 22. Januar 1997
- Reglement für eine nachhaltige städtische Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik vom 9. Juni 2011 (Energierglement).

Im Weiteren gelten die Verkehrsanordnungen betreffend die Ausnahmebewilligungen zum Parkieren und für den Güterumschlag in der Fussgängerzone Altstadt.

Um das komplexe Regelwerk für die Autoparkierung in der Stadt Luzern den aktuell herrschenden Bedingungen und Bedürfnissen anzupassen, hat der Stadtrat im Jahr 2017 ein Grundkonzept zur Parkierung in der Innenstadt erstellen lassen. Im Fachbericht wurden die Parkplatzsituation analysiert und Vorschläge zur Optimierung und Neugestaltung des Parkierungssystems gemacht. Die Vor-

schläge wurden mit Vertreterinnen und Vertretern von Organisationen aus den Bereichen Tourismus, Wirtschaft, Politik und Verkehr sowie Vertretungen von Quartiervereinen an einem Workshop diskutiert. Aufgrund der Erkenntnisse dieses partizipativen Prozesses hat der Stadtrat im Jahr 2019 Grundsätze und Ziele der künftigen Parkierung in der Stadt Luzern definiert. Die daraus abgeleiteten Massnahmen wurden mit den relevanten Anspruchsgruppen an einem zweiten Workshop diskutiert und im Konzept Autoparkierung festgehalten.

Das Konzept Autoparkierung berücksichtigt zudem das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität und die Grundsätze der Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik des Raumentwicklungskonzepts sowie der Mobilitätsstrategie. Die Zielsetzungen dieser rechtlichen und strategischen Grundlagen stehen in einem engen Zusammenhang mit der Autoparkierung.

- Der motorisierte Individualverkehr (MIV) in der Stadt Luzern darf den Stand von 2010 nicht überschreiten. Da Parkplätze Verkehr erzeugen, kann durch deren Angebot die Verkehrsmenge gesteuert werden.
- Der Energieverbrauch soll reduziert und flächeneffiziente Verkehrsarten (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) sollen gefördert werden.
- Eine bauliche innere Verdichtung ermöglicht Bevölkerungswachstum. Der Strassenraum und der öffentliche Raum werden intensiver genutzt. Dem steigenden Nutzungsdruck muss mit der Aufwertung des öffentlichen Raums begegnet werden.

Eine Grundvoraussetzung für eine attraktive Stadt Luzern mit wirtschaftlichem Aufschwung und hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität ist ihre sichere und zuverlässige Erreichbarkeit. Diese Erreichbarkeit will der Stadtrat unter anderem durch die Optimierung der Autoparkierung sicherstellen.

Parkierung in der Stadt

In der Stadt Luzern gibt es über 66 000 Parkplätze für Autos (Stand 31.12.2018). 77 Prozent oder über 51 000 Parkplätze befinden sich auf Privatgrund. Diese Parkplätze werden privat genutzt und sind für Bewohnende, Besuchende und Kundschaft sowie Beschäftigte bestimmt. Da zahlreiche private Parkplätze an Personen vermietet werden, die in die Stadt Luzern pendeln, stehen vielen Anwohnerinnen und Anwohnern die für sie bestimmten Parkplätze nicht zur Verfügung. Die Anwohnerinnen und Anwohner müssen Dauerparkkarten lösen und ihre Fahrzeuge auf öffentlichen Strassenparkplätzen abstellen.

Nach der Umsetzung des Konzepts Autoparkierung sollen die öffentlichen Strassenparkplätze in der Innenstadt vor allem für ein kurzes Parkieren für Kundinnen und Kunden der Geschäfte und des lokalen Gewerbes zur Verfügung stehen. Durch die Nachweispflicht werden künftig weniger Dauerparkkarten im

Umlauf sein, und weniger Anwohnende werden im öffentlichen Raum parkieren können. Das ist aus Sicht des Parlaments und des Stadtrates vertretbar. Der Fachbericht aus dem Jahr 2017 hat gezeigt, dass es in der Innenstadt grundsätzlich genügend Parkplätze für Anwohnerinnen und Anwohner auf privatem Grund gibt.

■ **Parkplätze im Zentrum**

Damit das beschränkte Angebot an Strassenparkplätzen optimal genutzt wird und im Zentrum vor allem Kurzzeitparkplätze für Kundinnen und Kunden der Geschäfte und des lokalen Gewerbes zur Verfügung stehen, sind verschiedene Anpassungen vorgesehen:

- Private Parkplätze werden gemäss ihrem Zweck genutzt: Anwohnerinnen und Anwohner müssen beim Bezug einer Dauerparkkarte neu den Nachweis erbringen, dass kein privater Parkplatz in der eigenen Wohnliegenschaft zur Verfügung steht (Nachweispflicht).
- Um Leerstände zu vermeiden, ist es erlaubt, dass künftig auch Anwohnerinnen und Anwohner in einem Umkreis von 300 Metern einen privaten Parkplatz in einer privaten Liegenschaft mieten dürfen.
- Im Stadtzentrum gilt auf öffentlichen Strassenparkplätzen neu eine maximale Parkdauer von 60 Minuten.
- Die Parkgebühren werden erhöht mit dem Ziel, dass Autofahrerinnen und Autofahrer für ein längeres Parkieren die Parkhäuser aufsuchen.
- Das Parkregime wird übersichtlich gestaltet. Im Zentrum beträgt der Tarif neu während 24 Stunden 3 statt wie bisher 2.50 Franken pro Stunde (siehe Karte S. 11).

■ **Digitalisierung**

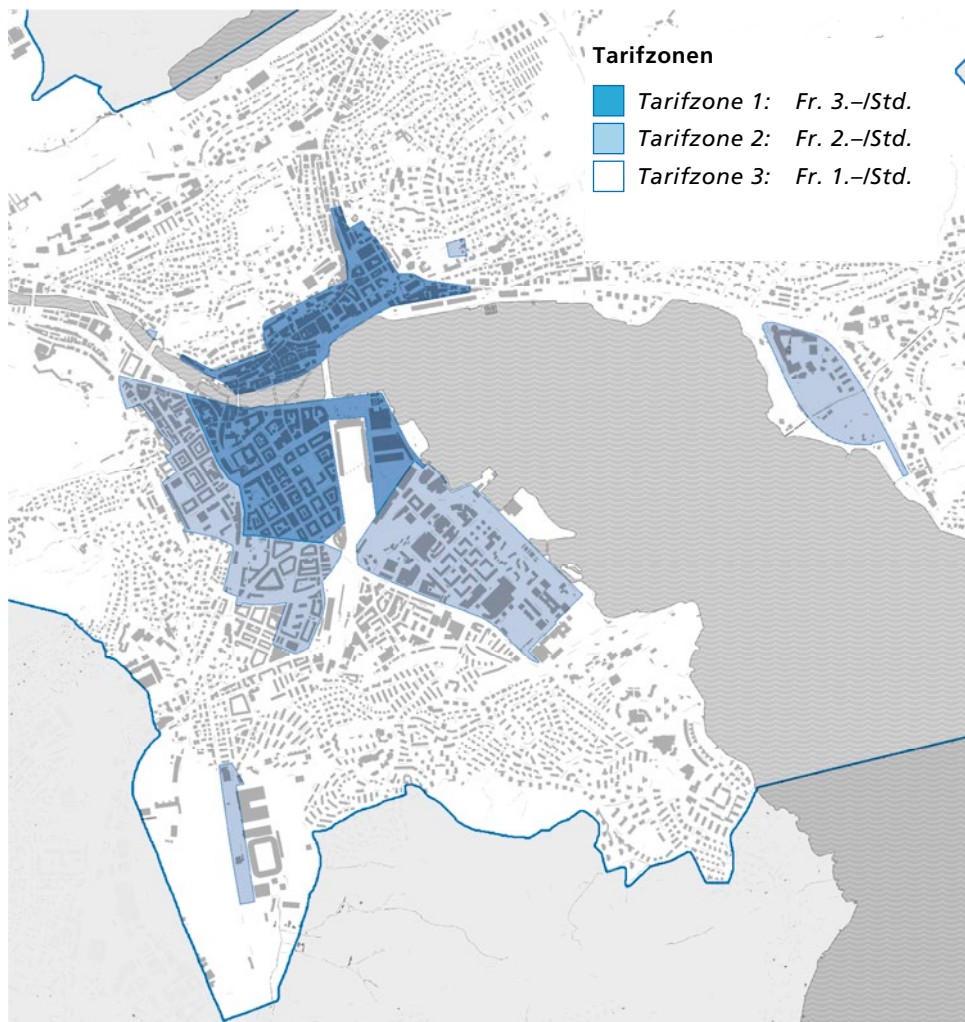
In der Stadt Luzern gibt es 275 Parkuhren. Es sind mehrheitlich Sammelparkuhren, die mit Kleingeld bedient werden. An 10 zentralen Parkuhren kann zusätzlich auch mit Kreditkarte bezahlt werden.

Die meisten bestehenden Parkuhren in der Stadt Luzern haben ihre Lebensdauer in den nächsten Jahren erreicht. Sie sollen durch digitale Parkuhren ersetzt werden. Da digitale Parkuhren eine unbegrenzte Anzahl von Autokennzeichen erfassen können, kann die Anzahl an Parkuhren deutlich reduziert werden. Deren Kontrolle sowie das Leerungs- und Unterhaltsmanagement sind deutlich einfacher, was zu erheblichen Einsparungen führt.

Bei den Ausnahmegewilligungen und den Parkkarten (Dauerparkkarten, Parkkarten für Handwerks- und Serviceleute, Hotelgastparkkarten usw.) wurde bereits ein digitales Bezugs- und Bezahlungssystem eingeführt. Für die Ersatzbeschaffung der Parkuhren ist ein Sonderkredit von 1,6 Mio. Franken erforderlich.

■ **Fussgängerzone Altstadt**

Grundsätzlich ist die Luzerner Altstadt eine Fussgängerzone und für sämtlichen motorisierten Fahrzeugverkehr gesperrt. Der Güterumschlag ist von Montag bis Samstag von 6 bis 10 Uhr gestattet, ansonsten ist die Zufahrt abgesehen von einigen Ausnahmen (z. B. Blaulichtorganisationen, Taxifahrten für Invalide) nur mit einer Ausnahmegewilligung erlaubt. Das Parkieren auf öffentlichem Grund ist untersagt. Trotz dieser Auflagen wird die Altstadt tagsüber von vielen Fahrzeugen, mit und ohne Ausnahmegewilligung, befahren. Auf dem Kapellplatz, dem



Im Zentrum bezahlt man künftig 3 Franken pro Stunde, in zentrumsnahen Orten und an Orten mit publikumsintensiven Freizeitangeboten und guter Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr 2 Franken, in Quartieren 1 Franken pro Stunde. Die gebührenfreien Strassenparkplätze in den Quartieren werden weiterhin ausschliesslich mit Parkscheiben bewirtschaftet.

Kornmarkt, dem Weinmarkt und auf dem Mühlenplatz werden Fahrzeuge häufig über mehrere Stunden bzw. ganztägig parkiert. Diese Situation soll verändert werden:

- Das geltende Regime soll strikter gehandhabt und dadurch die Aufenthaltsqualität für Einheimische und Gäste erhöht werden.
- Für Handwerkerinnen und Handwerker sowie Serviceleute werden an der Museggstrasse und am St.-Karli-Quai Parkfelder reserviert, die werktags zwischen 6 und 18 Uhr ausschliesslich von ihnen benutzt werden dürfen.
- Die Gebühren für eine Parkierungserleichterung in der Fussgängerzone werden erhöht und an den Tarif der Tagesparkkarte von 35 Franken angeglichen.
- An Zufahrtswegen zur Altstadt werden Senkpoller aufgestellt, um den illegalen Durchgangs- und Parkverkehr zu verringern.

■ Private Parkierung

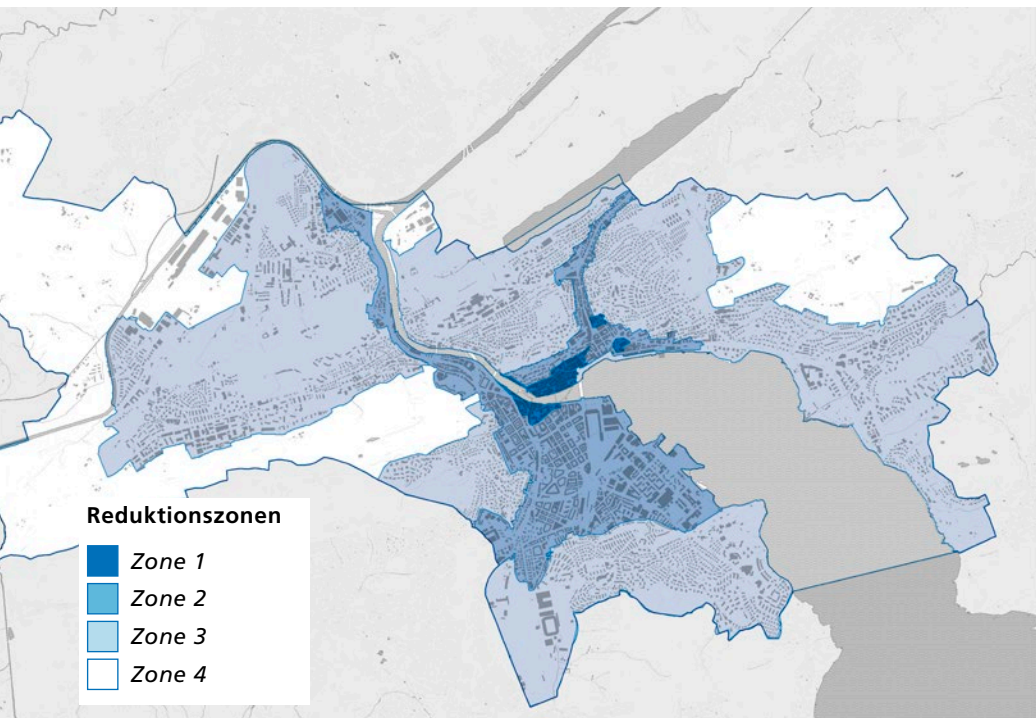
Das Parkplatzreglement vom 17. April 1986 umschreibt, in welchen Gebieten, zu welchem Zweck wie viele Parkplätze auf privatem Grund zu erstellen sind bzw. erstellt werden dürfen. Der private Parkplatzbedarf soll grundsätzlich auf dem jeweiligen privaten Grundstück abgedeckt werden. Ziel ist, das Mittelmass 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.

Das Reglement basiert auf der Situation von 1986 und entspricht nicht mehr den heutigen Gegebenheiten: So gilt es nicht vollständig für den Stadtteil Littau



und widerspricht verschiedenen Volksentscheiden und Parlamentsbeschlüssen wie beispielsweise dem Raumentwicklungs-konzept und der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern. Daher muss das Parkplatzreglement aktualisiert und angepasst werden.

Die Stadt Luzern ist in vier Parkplatzzonen eingeteilt. In den verschiedenen Zonen ist eine Mindestanzahl an Parkplätzen vorgeschrieben, damit der Parkplatzbedarf der Anwohnerinnen und Anwohner primär auf privatem Grund abgedeckt und der öffentliche Raum nicht durch parkierte Fahrzeuge belastet wird. Um die Verkehrsmenge zu steuern und das Strassennetz nicht zu überlasten, enthalten die Zonen auch Angaben zur maximalen Anzahl an Parkplätzen, die erstellt werden dürfen.



Die Zonen unterscheiden sich nach ihrer Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes sowie der Erstellungs- und Zufahrtsschwierigkeiten für Parkplätze. Die Einteilungen basieren auf den ÖV-Güteklassen des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE), den geltenden Bau- und Zonenreglementen der Stadtteile Luzern und Littau, der topografischen Lage sowie den Erkenntnissen aus Mobilitätsanalysen und Verkehrserhebungen.

Das Parkplatzreglement teilt die Stadt in vier Reduktionszonen ein (siehe Karte oben). Die Berechnung des Normbedarfs wird den aktuellen baurechtlichen

Parametern angepasst. Im Vollzug werden weiterhin nicht alle Geschossflächen berücksichtigt. Die Grösse des Normbedarfs verändert sich nicht wesentlich. Die neuen Zonenbestimmungen gelten für neue Parkplätze. Bestehende Parkplätze bleiben im Rahmen der Bestandesgarantie erhalten. In der Zone 1 dürfen weiterhin keine neuen Parkplätze auf privatem Grund erstellt werden, was einem autofreien Wohnen entspricht. Die Vorgaben in der Zone 2 kommen einem autoarmen Wohnen gleich. In den Zonen 3 und 4 besteht grundsätzlich eine Vorgabe, wie viele Parkplätze im Minimum auf privatem Grund erstellt werden müssen. Aufgrund der nur mässigen Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Zone 4 müssen hier am meisten Parkplätze erstellt werden.

Im Vergleich zur heutigen Regelung sind zudem Verschiebungen der Zonen geplant: Das Gebiet rund um die Fussgängerzone am Löwenplatz wechselt von der Reduktionszone 2 in die Zone 1.

Die flächenmässig grössten Veränderungen betreffen die Zonen 2 und 3. Neu wechseln die Gebiete um die obere Zürichstrasse, die westliche Haldenstrasse sowie Teile von Tribschen, Hirschmatt-Neustadt, Bruch und Wächter am Gütsch von der Zone 3 in die Zone 2. Die grössten Anpassungen erfahren die Gebiete entlang der Hauptstrasse, der Maihofstrasse, der mittleren Haldenstrasse und teilweise im Tribschen und Obergrund. Diese Gebiete zählen neu zur Zone 2. Bisher waren sie der Zone 4 zugeteilt.

Die übrigen Gebiete der Stadt Luzern zählen – mit Ausnahme der Industrie- und der Landwirtschaftszone – neu zur Zone 3 und nicht mehr zur Zone 4. Die Industrie- und Landwirtschaftszonen im Stadtteil Littau, im Gebiet Ibach und rund um den Dietschiberg bleiben in der Zone 4.

Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat

Die Baukommission würdigte das Konzept Autoparkierung als gute Grundlage. Das Konzept gebe einen umfassenden Überblick über die komplexe Thematik. Die Kommission hatte die Vorlage an zwei Sitzungen vorberaten und unterbreitete dem Parlament in der Debatte sieben Anträge und zehn Protokollbemerkungen.

Die Fraktionen und einzelne Parlamentsmitglieder gaben weitere Änderungsanträge und Protokollbemerkungen zum Konzept Autoparkierung ein.

Die CVP-Fraktion beantragte eine Abtraktandierung des Geschäfts. Informationen zu den Anträgen und zur Haltung des Stadtrates seien den Fraktionen erst im letzten Moment zugestellt worden. Um eine seriöse Behandlung zu ermöglichen, sollten die Debatte und der Beschluss über das Konzept Autoparkierung verschoben werden. Der Antrag wurde von der GLP-Fraktion unterstützt. Die Mehrheit des Grossen Stadtrates lehnte den Antrag ab und sprach sich für die Beratung des Konzepts Autoparkierung aus.

■ Eintretensdebatte

Die **SP-Fraktion** hielt fest, dass der Verkehr für die Senkung des CO₂-Ausstosses auf netto null bis 2030 einen sehr grossen Beitrag leisten müsse. Die Stadt sei von dem im Parlament beschlossenen CO₂-Reduktionsziel weit entfernt, zumindest was den Verkehr betreffe. Laufend würden an mit ÖV und Langsamverkehr perfekt erschlossenen Lagen Parkplätze bewilligt. Dieser Trend müsse nicht nur gebremst werden, wie das Stadtrat vorschlage. Es müsse eine Umkehr stattfinden.

Der Hebel müsse vor allem bei der privaten Parkierung angesetzt werden. Hier brauche es eine Umkehr der Regelung: Wer Parkplätze bauen wolle, müsse dies gut begründen. Würde bei der Parkplatz-erstellungspflicht der Vorschlag des Stadtrates umgesetzt, werde der Verkehr in Luzern eher früher als später kollabieren. Es bestehe akuter Nachbesserungsbedarf.

Gut bis sehr gut seien die vorgeschlagenen Massnahmen für die Strassenparkierung: die einheitliche Parkdauer im

Zentrum, Senkpoller für die Altstadt, digitale Bezahlmöglichkeiten, deutlich restriktivere Vergabe der Anwohnerparkkarten. Die Grundidee hinter diesem Teil der Vorlage sei gut und richtig: Parkplätze müssten für diejenigen zur Verfügung stehen, die sie wirklich brauchten: für die Anlieferung, die Handwerksbetriebe sowie für das Erledigen gewisser Einkäufe. Dafür müsse in der Innenstadt Platz geschaffen werden.

Die **FDP-Fraktion** unterstützte die Vorlage des Stadtrates. Angesichts der Anträge müsse man nun aber von einem radikalen Reduktionsprogramm der Parkierung zulasten der Autos sprechen. Natürlich akzentuierten sich die Herausforderungen im öffentlichen Raum durch Bevölkerungswachstum, Verdichtung und ungebremstes Mobilitätsbedürfnis. Die Klimasituation mache es nötig, Wirtschaftstätigkeit und Lebensweise umweltfreundlicher zu gestalten. Doch seien die Bewohnerinnen und Bewohner, das Gewerbe und die Wirtschaft auf ein funktionierendes, leistungsfähiges und zukunftsgerichtetes Netz angewiesen. Der Stadtrat lege eine Optimierung mit Augenmass vor. Dabei stellten die 15 000 Strassenparkplätze einen grösseren Hebel dar als die 50 000 Privatparkplätze. Grossmehrheitlich werde man bei der Strassenparkierung und beim Parkkartenreglement die Vorschläge des Stadtrates unterstützen. Nicht einverstanden sei man mit den Senkpollern für die Altstadt.

Bei der privaten Parkierung gehöre die Stadt zu den restriktivsten Gemeinden im Kanton. Der Stadtrat schlage eine deutliche Reduktion der maximal möglichen Parkplätze vor. Dies würde die FDP-Fraktion mittragen. Die Anträge der Rats-

linken überschritten aber die rote Linie. Sollten sie durchkommen, werde die FDP-Fraktion das neue Parkplatzreglement ablehnen. Weil die Bedürfnisse des Tourismus nicht berücksichtigt worden seien, werde man eine Protokollbemerkung und einen Antrag zu diesem Thema zur Diskussion stellen.

Die **G/JG-Fraktion** betonte, dass die Autoparkierung auf den Grundlagen der Mobilitätsstrategie, des Raumentwicklungskonzepts und der Energie- und Klimaziele der Stadt Luzern beruhe. Den darin enthaltenen Zielsetzungen lebe das Konzept Autoparkierung aber nicht konsequent nach. Der Modalsplit könne nicht verändert und das CO₂ nicht reduziert werden, wenn mit dem Konzept der Status quo anstelle einer Reduktion des MIV angestrebt werde.

Richtig sei, dass Langzeitparkierung im Parkhaus, der Güterumschlag und die Kurzzeitparkierung auf den Strassenparkplätzen erfolgen sollen. Auch die Erhöhung der Parkgebühren werde als Lenkungsmassnahme unterstützt. Das genüge aber nicht: Parkflächen müssten reduziert werden.

Richtig sei, dass die vorhandenen privaten Parkplätze durch die Bewohnerinnen und Bewohner genutzt und eine entsprechende Nachweispflicht eingeführt werden. Die daraus resultierende Reduktion der verkauften Parkkarten solle zu einem gezielten Abbau von oberirdischen Parkplätzen genutzt und der gewonnene Platz für die Attraktivierung des öffentlichen Raums, für den ÖV und den Bau von attraktiven, durchgehenden und sicheren Fuss- und Velowegen genutzt werden.

Da drei Viertel der Parkplätze in der Stadt Luzern private Parkplätze seien, solle dort der Hebel angesetzt werden. Die G/JG-Fraktion unterstützte daher die Anträge der SP-Fraktion und forderte einen deutlich stärkeren Akzent zugunsten autofreier Siedlungen.

Für die **GLP-Fraktion** war klar, dass das bisherige Parkplatzreglement in die Jahre gekommen sei und einer Erneuerung bedürfe. Die Thematik des öffentlichen Raums in Kombination mit einem grösseren Nutzungsdruck und der Verkehrsproblematik werde von der Bevölkerung der Stadt Luzern als eines der grössten Probleme angesehen. Diese Problematik müsse angegangen werden: einerseits durch die Verlagerung der Parkierung weg vom öffentlichen Raum in die Parkhäuser und in den privaten Raum und andererseits mit einer Verkürzung der Nutzungsdauer der öffentlichen Parkfelder, höheren Parkgebühren und digitalen Bezahlmöglichkeiten. Das sei zu begrüssen, vor allem, weil dies dem Gewerbe und den Handwerkern, aber auch der auswärtigen und ansässigen Bevölkerung diene. Die GLP-Fraktion unterstütze die Verlagerung der Parkierung auf private Grundstücke, damit der öffentliche Raum nicht von Dauerparkierenden benützt wird. Ebenso unterstütze sie die Bevorzugung des Gewerbes durch die Errichtung der sogenannten Handwerkerparkplätze und das Beibehalten der Sonderkarten für den Tourismus.

Die Senkpoller in der Altstadt seien unschön, aber da Handlungsbedarf bestehe, seien diese einzuführen. Der Teufel liege bekanntlich im Detail. Nicht alle Ansprüche könnten im vorliegenden Konzept Platz finden. Grundsätzlich seien die meisten Ideen und Vorstösse gut, auch

wenn durchaus komplex. Deshalb wäre eine komplette Überarbeitung der Vorlage für die GLP-Fraktion ideal gewesen.

Die **CVP-Fraktion** führte aus, dass sich die Stadt verändere: Es gebe mehr Menschen, mehr Verkehr, mehr Mobilität, und gezwungenermassen sollte mehr verdichtet werden. Dafür brauche es Lösungen. Es sei elementar wichtig, dass die Stadt für alle und nicht nur für wenige erreichbar sei. Sie solle nicht nur eine Wohlfühloase und ein Wohnort sein, sondern auch Handelsplatz, Tourismus- und Begegnungsort. Das vorliegende Konzept Autoparkierung sei ausgewogen und akzeptabel. Die CVP stehe hinter der Vorlage des Stadtrates und akzeptiere die Erhöhung der Preise für einzelne Parkplätze und für die Jahreskarten, ebenso die Änderungen bei den Parkkarten für Anwohnende und auch den Einsatz digitaler Parkuhren. Akzeptiert werde auch, dass bei einer Parkdauer von mehr als einer Stunde Parkhäuser benützt werden sollen und dass Kurzzeitparkplätze für das Gewerbe sowie Besucherinnen und Besucher frei sein sollen, die etwas erledigen müssen. Leider sei die Tourismuszone vergessen gegangen. Hier brauche es unbedingt eine Lösung. Der Fraktionsprecher zeigte sich zuversichtlich, dass der Rat diese finden werde. Kritisch stehe man den Senkpollern gegenüber und sei der Meinung, dass es stattdessen eine Softwarelösung geben müsste.

Leider würden die vielen Anträge der Ratslinken dazu führen, dass dieses ausgewogene Konzept nur noch einseitig auf die Verhinderung des Autoverkehrs ausgelegt werde. Das sei radikal und werde von der CVP-Fraktion nicht unterstützt.

Die **SVP-Fraktion** zeigte sich mit einigen Teilen des Konzepts Autoparkierung nicht einverstanden. Insbesondere die neue Einteilung der Reduktionszonen, die Herabsetzung des Normbedarfs in Zone 2 und die damit zusammenhängende Einschränkung der Mobilität wurde scharf kritisiert. De facto würden damit Neubauten autoarm oder gar autofrei. Auch die bis zu 100-prozentige Erhöhung der Parkgebühren sei nicht akzeptabel, genauso wenig wie die Parkzeitbeschränkung in der Innenstadt. Die kürzere Parkdauer reiche nicht aus, um wesentliche Erledigungen zu machen. Sie führe zu einem unattraktiven Wirtschaftsstandort und verursache mehr Verkehr. Das werde früher oder später Forderungen nach einem massiven Parkplatzabbau nach sich ziehen. Die SVP-Fraktion sprach sich auch gegen eine zu grosse Entscheidungsmacht des Stadtrates beispielsweise bei den Parkgebühren aus.

Positiv sei, dass Stadtbewohner vermehrt auf privatem Grund parkieren müssten und der Radius, in dem Parkplätze an Anwohner vermietet werden dürfen, auf 300 Meter ausgedehnt werden solle. Das habe einen positiven Effekt auf die Verfügbarkeit von Parkplätzen für das Gewerbe. Begrüssenswert sei, dass Handwerkerparkplätze geschaffen würden.

Die SVP ortete einen Widerspruch zwischen den verschiedenen Reglementsanpassungen: Einerseits wolle man die private Parkierung in den Privatraum verlagern, gleichzeitig werde aber der private Parkplatzbau stark eingeschränkt. Die SVP-Fraktion beantragte die ablehnende Kenntnisnahme des Konzepts Autoparkierung.

Neben den Anträgen und Protokollbemerkungen der Baukommission wurden zahlreiche Veränderungswünsche aus den Fraktionen und von Ratsmitgliedern in die

Debatte eingebracht. Nachfolgend werden die Anträge erläutert, die der Grosse Stadtrat aufgenommen und in den Reglementen festgeschrieben hat.

■ **Änderungen im Parkplatzreglement**

In der Detailberatung lösten die Anträge der SP-Fraktion zu Art. 12 und Art. 13 des Parkplatzreglements kontroverse Diskussionen aus.

Art. 12 und 13 Parkplatzreglement

Der Antrag der SP-Fraktion verlangte, die maximal und die minimal zu erstellende Anzahl Parkplätze in Zone 3 zu reduzieren: für Bewohnerinnen und Bewohner, Gäste und Kundschaft auf maximal 50 Prozent und minimal 20 Prozent (Art. 12). In der Zone 3 sei in nächster Zeit die grösste Bautätigkeit zu erwarten und nur durch eine tiefere Erstellungspflicht sei das Verkehrswachstum halbwegs in den Griff zu bekommen, begründete der Fraktionssprecher den Antrag.

Der Antrag zu Art. 13 verlangte, dass nicht nur freiwillig und unter Einhaltung eines Mobilitätskonzepts eine Reduktion der Anzahl Parkplätze möglich sein solle. Die SP-Fraktion forderte, dass künftig auch die Baubewilligungsbehörde die Anzahl der Parkplätze, wie sie Art. 12 vorschreibt, weiter reduzieren oder deren Erstellung untersagen müsse. Im Antrag wurden die Bedingungen für eine Reduktion explizit genannt und das Verbot der Auslagerung der privaten Parkierung auf den öffentlichen Grund festgehalten: Bewohnerinnen und Bewohner und die Geschäftsbetriebe einer Liegenschaft mit zusätzlich reduzierter Anzahl Parkplätze hätten kein Anrecht auf eine Parkkarte.

Die SVP-Fraktion stellte einen Ablehnungsantrag zum Antrag der SP-Fraktion und beantragte ihrerseits, dass der Normbedarf in Zone 2 bei 50 Prozent für Bewohnerinnen und Bewohner und bei 40 Prozent für Gäste und für Kundschaft anzusetzen sei.

Der Antrag der SVP-Fraktion wurde abgelehnt.

Der Stadtrat führte aus, dass durch Annahme des Antrags zu Art. 12 praktisch die ganze Stadt autoarm würde.

Zum Änderungsantrag zu Art. 13 gab er zu bedenken, dass sich darin eine Benachteiligung verberge. Wenn die Behörde gemäss Art. 5 weniger Parkplätze zuliesse, hätten die Anwohnerinnen und Anwohner nach bisheriger Lesart Anrecht auf eine Dauerparkkarte. Mit der von der SP-Fraktion vorgeschlagenen Formulierung entfalle dieses Recht.

Die G/JG-Fraktion unterstützte den SP-Antrag: Es sei sehr wichtig, Privaten die Möglichkeit zu geben, weniger Auto-parkplätze zu erstellen, also die Minima zu reduzieren. Dadurch könne das autoarme und autofreie Bauen beeinflusst werden. Ebenso unterstütze die Fraktion, dass die private Parkierung nicht auf den öffentlichen Grund verlegt werden könne. Wer in eine Siedlung ohne Parkplätze ziehe, tue dies freiwillig.

Für die FDP-Fraktion überschritt der Antrag der SP-Fraktion die rote Linie. Man stehe klar hinter der stadträtlichen Fassung, welche das nötige Augenmass behalte, obwohl sie sehr weit gehe: Die

Vorlage des Stadtrates biete die Möglichkeit, mit einem Mobilitätskonzept autoarm zu bauen, gleichzeitig werde verhindert, dass die Autos auf die Strasse gestellt würden. Alles, was weiter gehe, lehne die FDP-Fraktion ab.

Der Grosse Stadtrat stimmte den Anträgen der SP-Fraktion zu Art. 12 und Art. 13 zu.

Unbestritten war danach die Ergänzung von Art. 12 um eine Ausnahmebestimmung betreffend Tourismus: Die FDP-Fraktion stellte den Antrag, dass für Betriebe in der Tourismuszone für Besucherinnen und Besucher sowie für Kundschaft (Hotelgäste) Ausnahmen möglich sein sollten. Dabei solle sowohl bei der minimalen wie auch der maximalen Anzahl zu schaffender Parkplätze der Zonen 2–4 abgewichen werden können, um die Schutzziele der Tourismuszone zu unterstützen.

Eine weitere Ausnahmebestimmung für Art. 12 beantragte der Stadtrat dem Parlament: Bei einem überwiegend überregionalen öffentlichen Interesse sollte von der maximalen Anzahl zu schaffender Parkplätze der Zonen 2 und 3 abgewichen werden können. Diese Ausnahmebestimmung würde zum Beispiel die künftigen Bauvorhaben des Luzerner Kantonsspitals betreffen. Durch die verschiedenen Änderungen, die der Grosse Stadtrat beschlossen habe, wären die künftigen Auflagen für das Spital angesichts seiner Bedeutung und seines gesundheitspolitischen Auftrags zu restriktiv, begründete der Stadtrat seinen Antrag.

Der Grosse Stadtrat stimmte beiden Anträgen zu.

Der Antrag der SP-Fraktion zu Art. 13 wurde mit einem Rückkommensantrag des Stadtrates korrigiert. Der Stadtrat argumentierte, dass es in Art. 13 um eine Reduktion der Parkplätze gehe, welche die Bauherrschaft freiwillig umsetze. Die von der SP-Fraktion zusätzlich verlangte Möglichkeit einer behördlich angeordneten Reduktion sei bereits in Art. 5 geregelt.

Zudem nenne die beantragte Fassung die Reduktionsgründe unvollständig und würde ausserdem auch Differenzen zum Parkkartenreglement schaffen.

Die Argumentation des Stadtrates überzeugte den Grossen Stadtrat. Das Parlament stimmte Art. 13 Abs. 1 gemäss Rückkommensantrag des Stadtrates zu. Er lautet wie folgt:

«Die minimal zu erstellende Parkplatzzahl kann unterschritten werden, wenn die Bauherrschaft im Planungs- oder Baubewilligungsverfahren ein Mobilitätskonzept einreicht, das die Regelung des möglichen Autoverzichts und Massnahmen des Mobilitätsmanagements aufzeigt. Bei Verdacht auf Nichteinhaltung des Mobilitätskonzepts kann die Baubewilligungsbehörde von der Grundeigentümerschaft ein Controlling verlangen. 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.»

Weitere Änderungen nahm der Grosse Stadtrat bei folgenden Artikeln vor:

Art. 4 Parkplatzreglement

Art. 4 wurde um einen Verweis auf Art. 13 ergänzt. Art. 13 umreisst die Bedingungen, die für eine freiwillige weitergehende Reduktion von privaten Parkplätzen gelten.

Art. 11 Parkplatzreglement

Auf Antrag der Baukommission wurde dem Stadtrat die Kompetenz erteilt, bei Veränderungen der Bedingungen auch Änderungen in der Zoneneinteilung vorzunehmen.

Art. 14 Parkplatzreglement

Auf Antrag der Baukommission wurde Art. 14 so angepasst, dass unter gewissen Bedingungen nur noch öffentlich nutzbare Parkieranlagen oder beispielsweise Carsharing-Parkplätze bewilligt werden können. Die generelle Möglichkeit, Parkplätze ausnahmsweise über dem Maximum gemäss Art. 12 zu bewilligen, wird gestrichen.

Art. 16 Parkplatzreglement

Auf Antrag der Baukommission wird Art. 16 um einen Passus bezüglich Ladestationen für Elektrofahrzeuge bei Neu- und Umbauten ergänzt. Der Passus wurde auf Antrag des Stadtrates umformuliert und vom Grossen Stadtrat angenommen. Er lautet: «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).»

Art. 24 Parkplatzreglement

Auf Antrag des Stadtrates wurde in Art. 24 festgehalten, dass mit Inkrafttreten des Parkplatzreglements die neuen Bestimmungen zur Anwendung gelangen. Dies gilt insbesondere für hängige Baugesuche. Diese Regelung gilt auch ohne ausdrückliche Erwähnung, die Ergänzung hat deklaratorischen Charakter.

Art. 25 Parkplatzreglement

Ursprünglich war geplant, dass das Parkplatzreglement am 1. August 2020 in Kraft tritt. Der Grosse Stadtrat konnte das Konzept Autoparkierung aber erst im Oktober und November 2020 behandeln. Der Stadtrat beantragte dem Grossen Stadtrat, das Datum der Inkraftsetzung auf den 1. Mai 2021 und nach der Ankündigung des konstruktiven Referendums auf den 1. September 2021 festzusetzen. Der Grosse Stadtrat stimmte dem Antrag zu.

■ **Änderungen im Parkkartenreglement**

Der Antrag der Baukommission zu Art. 9 bezog sich auf die Zone Z: Künftig muss auch für Parkkarten der Zone Z ein Berechtigungsnachweis erbracht werden, die Parkkarten der Einzelzonen A–U verlieren für die Zone Z ihre Gültigkeit. Diese vom Grossen Stadtrat angenommenen Änderungen führen auch zu Anpassungen von Art. 5, 8, 10 und 11.

Art. 5 Parkkartenreglement

In der Zone Z ist künftig nur noch die Parkkarte Z gültig; bisher konnten auch Autos mit Parkkarten A–U in der Zone Z auf den weiss markierten Parkfeldern mit Parkscheibenpflicht parkiert werden.

Art. 8 Parkkartenreglement

Für die Parkkarte Z gelten neue Bezugsbedingungen. Diese sind in Art. 9 festgehalten.

Art. 9 Parkkartenreglement

Für die Zone Z gelten neue Bezugsbedingungen: Die Parkkarten werden ausschliesslich an Anwohnerinnen und Anwohner, Geschäftsbetriebe, deren Angestellte und andere gleichermassen Berechtigte ausgestellt. Zudem gilt die Nachweispflicht: Bezugsberechtigt ist nur, wem in der Liegenschaft, in der er oder sie wohnt oder arbeitet, kein privater Parkplatz zur Verfügung steht.

Art. 10 Parkkartenreglement

Bei den Gebühren wird der Berechtigungsnachweis für Angestellte für die Zone Z ergänzt.

Zudem hat der Grosse Stadtrat auf Antrag der Baukommission die Gebühren für Parkkarten für Angestellte in der Zone Z von 80 auf 105 und für Anwohnerinnen und Anwohner der Zonen A–Z von 60 auf 80 Franken pro Monat erhöht und dem Stadtrat die Kompetenz erteilt, die Gebühren beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund in eigener Kompetenz um bis zu 50 Prozent zu erhöhen.

Art. 11 Parkkartenreglement

Beim Parkkartenbezug muss die Nachweispflicht für die Geschäftstreibenden ergänzt werden. Dies gilt für diejenigen Angestellten, denen in ihrer Liegenschaft kein privater Parkplatz zur Verfügung steht.

In Art. 11 wird auch das Inkrafttreten geregelt. Ursprünglich war geplant, dass das Parkkartenreglement am 1. August 2020 in Kraft tritt. Der Grosse Stadtrat konnte das Konzept Autoparkierung aber erst im Oktober und November 2020 behandeln. Der Stadtrat beantragte dem Grossen Stadtrat, das Datum des Inkrafttretens auf den 1. Mai 2021 festzusetzen. Nachdem das konstruktive Referendum angekündigt worden war, beantragte der Stadtrat, das Datum des Inkrafttretens auf den 1. September 2021 festzusetzen. Der Grosse Stadtrat stimmte diesem Antrag zu.

■ **Entscheidung des Grossen Stadtrates**
Bei der Beschlussfassung beantragte die SVP-Fraktion, das Konzept Autoparkierung ablehnend zur Kenntnis zu nehmen. Die FDP-Fraktion, die blosser Kenntnisnahme beantragt hatte, schloss sich der ablehnenden Kenntnisnahme an und kündigte das konstruktive Referendum zum Parkplatz- und zum Parkkartenreglement an.

Der Grosse Stadtrat nahm vom Konzept Autoparkierung zustimmend Kenntnis.

Das Parlament bewilligte mit 43 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung den Sonderkredit von 1,6 Mio. Franken für die Ersatzbeschaffung der Parkuhren. Bei diesem Beschluss ist die Referendumsfrist unbenutzt abgelaufen. Der Sonderkredit ist nicht Thema dieser Volksabstimmung.

Dem bereinigten Reglement über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzreglement) wurde mit 23 zu 21 Stimmen bei 0 Enthaltungen zugestimmt.

Dem Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren wurde mit 41 zu 3 Stimmen bei 0 Enthaltungen zugestimmt. Bei diesem Beschluss ist die Referendumsfrist unbenutzt abgelaufen. Das Reglement ist nicht Thema dieser Volksabstimmung.

Dem bereinigten Reglement über die Parkraumbewirtschaftung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Parkkartenreglement) wurde mit 27 zu 17 Stimmen bei 0 Enthaltungen zugestimmt.

■ **Konstruktives Referendum zum Parkplatzreglement**

Die FDP-Fraktion stellte zwei Anträge, die das konstruktive Referendum betreffen: Sie verlangte, dem Parkplatz- wie auch dem Parkkartenreglement einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen.

In einem ersten Schritt beantragte die **FDP-Fraktion**, von den Änderungen, die der Grosse Stadtrat in der Debatte vorgenommen hatte, einzig die Ausnahmeregelungen für Tourismus und das Luzerner Kantonsspital in Art. 12 Abs. 5 und 6 ins neue Parkplatzreglement zu übernehmen. Diese Version solle als konstruktives Referendum dem Beschluss des Grossen Stadtrates als Gegenvorschlag gegenübergestellt werden.

Es sei richtig und notwendig, die Reglemente zu überarbeiten und den aktuellen Gegebenheiten anzupassen. Dies mit dem Ziel, das Wachstum der privaten Parkplätze zu bremsen, autoarme Siedlungen zu ermöglichen und dem Gastgewerbe und dem Gewerbe mehr öffentliche Parkplätze zur Verfügung zu stellen. Der Stadtrat habe zuhanden des Parlaments einen gut austarierten Kompromiss präsentiert. Dieser hätte bereits

einige Verschärfungen und Neuerungen beinhaltet. FDP, CVP, GLP und SVP sowie zahlreiche Verbände hätten diese Lösung mitgetragen. Leider sei das Reglement jetzt von der knappen linken Mehrheit im Grossen Stadtrat einseitig verschärft worden, sodass man nicht mehr von einem Kompromiss sprechen könne.

Damit der aufwendig erarbeitete Kompromiss nicht einfach verschwinden würde, solle er den Stimmberechtigten als Gegenvorschlag vorgelegt werden.

Die **CVP-Fraktion** unterstützte den Antrag der FDP-Fraktion. Der Stadtrat habe dem Parlament einen gut austarier-ten Kompromiss präsentiert. In den Rats-sitzungen seien nun aber neben zahl-reichen Protokollbemerkungen auch mehrere Reglementsänderungen einge-bracht worden, welche die CVP-Fraktion nicht mittragen könne. Die Fraktion sei daher der Ansicht, dass die Bevölkerung darüber abstimmen solle, ob sie die gut austarierte Stadtratsvariante oder die von linksgrüner Seite verschärfte Variante haben wolle.

Für die **GLP-Fraktion** war klar, dass das geltende Parkierungskonzept über-arbeitet werden müsse. Die Verschärfun-gen der Reglemente, die der Rat vorge-nommen habe, seien teilweise willkürlich und wenig fundiert. Der Stadtrat habe bereits mit einem Rückkommensantrag und mit Ausnahmebestimmungen reagie-ren müssen. Dieses Vorgehen sei nicht sinnvoll. Die GLP-Fraktion unterstützte den ursprünglichen B+A des Stadtrates, der das Machbare gut aufzeige und den Kompromiss ins Zentrum stelle. Man lehne die jetzt geänderten Reglemente ab und unterstütze den Antrag auf ein konstruktives Referendum.

Die **SVP-Fraktion** hätte sich gar keine Änderung gewünscht und den Status quo klar bevorzugt. Sie sei zwar mit dem Vor-schlag des Stadtrates auch nicht restlos einverstanden. Dieser stelle aber das deut-lich kleinere Übel dar als die Anträge, die jetzt vom Parlament angenommen worden seien. Diese hätten das Fass definitiv zum Überlaufen gebracht, insbesondere die Verschärfungen Richtung autoarmes oder gar autofreies Wohnen in der Stadt. Das sei der SVP-Fraktion ein Dorn im Auge. Deshalb unterstütze sie den Antrag der FDP-Fraktion.

Die **G/JG-Fraktion** zeigte sich eini-germassen zufrieden. Sie hätte sich aller-dings eine grössere Veränderung des Modalsplits gewünscht. Die Stadt solle deutlicher zum Ausdruck bringen, dass sie vom motorisierten Individualverkehr weg, hin zu einer stärkeren Förderung des Velo- und Fussverkehrs und des ÖV kommen wolle. Obwohl es klare Aufträge zur Senkung der CO₂-Emissionen auf netto null gäbe, habe der Stadtrat nur einen Kompromiss auf dem kleinsten gemeinsamen Nenner vorgelegt. Der Fraktions-sprecher verstand den Wider-stand der Bürgerlichen gegen das Park-platzreglement, war aber gespannt auf die Begründung, wieso diese auch zum Parkkartenreglement das konstruktive Referendum ergreifen wollten.

Die **SP-Fraktion** begrüsste, dass sich das Volk zur Autoparkierung werde äus-sern können. Das konstruktive Referendum sei ein legitimes und vielleicht fast zu selten genutztes Instrument. Der Fraktions-sprecher zeigte sich sehr zuversichtlich, dass das Volk den x-fach beschlossenen Weg einer ökologischen Mobilität in einer weiteren Abstimmung bestätigen werde.

Es werde jetzt von Einzelnen so dargestellt, als hätten die Beschlüsse des Grossen Stadtrates zu einer radikalen Lösung geführt. Dem widersprach der Fraktionssprecher.

Der Antrag der FDP-Fraktion auf ein konstruktives Referendum erreichte die nötige Unterstützung von zehn Stimmen. In der Volksabstimmung steht der Beschluss des Grossen Stadtrates zum Parkplatzreglement dem Gegenvorschlag gegenüber. Die Stimmberechtigten können sich entweder für die vom Parlament verabschiedete Version oder für den Gegenvorschlag aussprechen.

■ **Konstruktives Referendum zum Parkkartenreglement**

Die FDP-Fraktion beantragte, auch beim Reglement über die Parkraumbewirtschaftung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Parkkartenreglement) die vom Stadtrat zuhanden des Parlaments verabschiedete Reglementsänderung als Gegenvorschlag zu bezeichnen.

Das Konzept Autoparkierung beruhe für die FDP auf einem Kompromiss. Von diesem habe man sich mit den Anträgen, welche die Mehrheit des Grossen Stadtrates angenommen habe, entfernt. Insbesondere die Gebührenerhöhungen für die Parkkarten seien für die FDP-Fraktion im Gesamtkonzept nicht mehr akzeptabel. Die CVP-Fraktion wehrte sich zudem gegen die Verschärfungen der Bestimmungen in der Zone Z.

Die FDP-, die CVP- und Teile der GLP-Fraktion sprachen sich für das konstruktive Referendum aus. Der Antrag der FDP-Fraktion auf ein konstruktives Referendum erreichte die nötige Unterstützung von zehn Stimmen. In der Volksabstimmung steht der Beschluss des Grossen Stadtrates zum Parkkartenreglement dem

Gegenvorschlag gegenüber. Die Stimmberechtigten können sich entweder für die vom Parlament verabschiedete Version oder für den Gegenvorschlag aussprechen.

Darstellung des Referendumskomitees

Die Parkplatzreglemente der Stadt Luzern sind veraltet. Deshalb hat der Stadtrat diese überarbeitet und dafür in einem aufwendigen Verfahren die Bevölkerung miteinbezogen. Daraus entstand ein Kompromiss, der von allen Beteiligten ein Entgegenkommen erforderte. Der Grosse Stadtrat hat in der Folge den Parkplatzkompromiss des Stadtrates unnötig verschärft und geht damit weit über den tragfähigen Kompromiss hinaus.

Aus diesem Grund reichte ein breit abgestütztes Komitee das konstruktive Referendum gegen zwei Reglemente mit je knapp 1900 gültigen Unterschriften ein. Die Luzerner Stadtbevölkerung kann somit am 13. Juni 2021 darüber entscheiden, ob sie die Verschärfungen des Grossen Stadtrates will oder den Parkplatzkompromiss des Stadtrates in der Form zweier Gegenvorschläge bevorzugt.

Das Komitee besteht aus CVP, FDP, GLP, SVP, deren Jungparteien, City Vereinigung, Detaillistenverband, Hauseigentümerverband, KMU Littau Reussbühl, Luzern Hotels, TCS und Wirtschaftsverband.

■ Für den fairen Parkplatzkompromiss

Für das Komitee ist unbestritten, dass die veralteten Reglemente nicht mehr einer fortschrittlichen Mobilität entsprechen. Deshalb soll die Bevölkerung über den Parkplatzkompromiss abstimmen können. Dieser beinhaltet bereits klare Verschärfungen zur heutigen Regelung und hat zum Ziel:

- die Innenstadt zu entlasten
- die Lebensqualität zu stärken
- das Gewerbe zu unterstützen
- eine fortschrittliche Verkehrspolitik voranzutreiben

Im Zentrum gilt für öffentliche Parkplätze eine Parkdauer von max. 60 Minuten, und die Parkgebühren werden den Tarifen der Parkhäuser angepasst. Die Anwohnerinnen und Anwohner sollen vermehrt auf privaten Parkplätzen parkieren. Dauerparkkarten werden nur noch ausgehändigt, wenn keine privaten Parkplätze vorhanden sind (Nachweispflicht). Damit will der Parkplatzkompromiss die Innenstadt entlasten und zugleich dem Gewerbe mehr Strassenparkplätze für den Güterumschlag und die Kundschaft zur Verfügung stellen. In der Altstadt wird die Aufenthaltsqualität erhöht, und in der ganzen Stadt sollen digitales Bezahlen und digitale Bewilligungen ermöglicht werden.

In zentrumsnahen Quartieren wird der Parkplatzbedarf bei Neubauten stark reduziert. Neu gilt für die obere Zürichstrasse, Teile von Tribtschen, Hirschmatt-Neustadt oder Bruch ein Bedarf von 30 Prozent – also 0,3 Parkplätze pro Wohnung – statt wie bisher 0,7 Parkplätze. Die grössten Anpassungen erfahren die Gebiete entlang der Hauptstrasse, Maihofstrasse, mittleren Haldenstrasse und

Teile von Tribtschen sowie Obergrund. Für sie gilt neu ein Parkplatzbedarf von 0,3 statt 1,0 Parkplätze. Die Aussenquartiere zählen neu zur Zone 3 (0,7 Parkplätze) und nicht mehr zur Zone 4 (1,0 Parkplätze).

Diese teils einschneidenden Massnahmen erforderten ein Entgegenkommen aller und dürfen somit zu Recht als Kompromiss bezeichnet werden.

■ Gegen unnötige Verschärfungen

Der Grosse Stadtrat hat den Parkplatzkompromiss unnötigerweise wie folgt verschärft:

- Aussenquartiere werden autoarm
- Parkkarten werden massiv teurer
- Mitspracherecht für Bevölkerung und Parlament entfällt

Autoarme Aussenquartiere: Gemäss den Verschärfungen dürfen in der Zone 3 und somit in sämtlichen Aussenquartieren wie zum Beispiel dem Stadtteil Littau, Obergütsch, Reussbühl, Schönbühl oder Würzenbach nur noch 0,5 Parkplätze pro Wohnung erstellt werden. Das ist die Hälfte gegenüber heute, also 50 Prozent weniger. Auch der Bedarf für die Kundschaft soll reduziert werden (0,5 Parkplätze für 8 Sitzplätze in Restaurants / Laden: 75 m²). Ein Wert von 0,5 Parkplätzen ermöglicht autoarmes Wohnen. Autoarme Wohngebiete bezwecken gemäss Bericht und Antrag des Stadtrates, das Auto mehr oder weniger stark zu verbannen.

Für ein Mehrfamilienhaus mit vier grösseren Wohnungen (je 100 m²) dürften in Quartieren der Zone 3 künftig nur noch 2 Parkplätze statt wie heute 4 Parkplätze erstellt werden. Dieser flächen-deckende autoarme Ansatz geht weit über den Parkplatzkompromiss hinaus, der die Aussenquartiere bereits mit der neuen Zoneneinteilung entlastet (0,7 statt 1,0 Parkplätze). Mit dem Parkplatz-kompromiss hätte das oben erwähnte Mehrfamilienhaus ein Anrecht auf 3 Park-plätze.

Parkkarten: Statt 600 Franken sollen die Gebühren neu 800 Franken pro Jahr betragen (Parkkarte für Angestellte in der Zone Z: 1050 Franken statt 800 Fran-ken). Und dies, obwohl der Parkplatz-kompromiss das Dauerparkieren mit der Nachweispflicht bereits erschwert und die Tarife heute schon sehr hoch sind. Das hat auch der Preisüberwacher moniert.

Die Massnahmen können um ein Weiteres verschärft werden, denn der Stadtrat soll bei einer Änderung der Bedingungen die Zoneneinteilung in eigener Kompetenz bestimmen können. Die Bevölkerung und das Parlament hätten somit kein Mitspracherecht. Und: Der Stadtrat dürfte in eigener Kompe-tenz die Gebühren für das Dauerparkie-ren gegenüber heute verdoppeln.

■ **Für die beiden Gegenvorschläge = JA zum Kompromiss**

Das Komitee empfiehlt, den Gegen-vorschlag zum Parkplatzreglement und den Gegenvorschlag zu den Änderungen des Parkkartenreglements anzunehmen und damit dem Parkplatzkompromiss zuzustimmen.

www.kompromiss-lu.ch

Haltung des Stadtrates

Der Stadtrat hat das Zustandekom-men des konstruktiven Referendums zur Kenntnis genommen. Er begrüsst, dass auch das Referendumskomitee die Not-wendigkeit einer Verbesserung der heuti-gen Situation anerkennt. Das ergriffene Mittel des konstruktiven Referendums führt dazu, dass das Stimmvolk keinen Alles-oder-nichts-Entscheid treffen muss; vielmehr kann es sich für einen von zwei konstruktiven Vorschlägen entscheiden. Der Stadtrat sieht bei beiden Vorschlägen Vorteile gegenüber dem geltenden Regime. Er hat sich entschieden, auf eine Abstimmungsempfehlung zu verzichten.

Beschluss des Grossen Stadtrates

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 neuartigen 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:

Benutzerkategorie	Parkplätze für Bewohnende	Parkplätze für Besuchende und Kundschaft	Parkplätze für Beschäftigte
Objekt	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)	1000 m ² GF	
Alterswohnung, Studentenwohnungen	4 Wohnungen	1000 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

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:

Parkplatz-kategorie	Zone 1		Zone 2		Zone 3		Zone 4	
	Max. %	Min. %	Max. %	Min. %	Max. %	Min. %	Max. %	Min. %
Bewohnende	0	0	30	0	50	20	100	80
Besuchende und Kundschaft	0	0	30	0	50	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 Regelung des möglichen Autoverzichts und Massnahmen des Mobilitätsmanagements aufzeigt. Bei Verdacht auf Nichteinhaltung des Mobilitätskonzepts kann die Baubewilligungsbehörde von der Grundeigentümerschaft ein Controlling verlangen. 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 auch Parkplätze bewilligen, 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 Parkierungsanlagen 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:

Benutzerkategorie	Abstellplätze für Bewohnende	Abstellplätze für Besuchende und Kundschaft	Abstellplätze für Beschäftigte
Objekt	1 Abstellplatz ist erforderlich pro	1 Abstellplatz ist erforderlich pro	1 Abstellplatz ist erforderlich pro
Wohnung	Zimmer	(im Richtwert für Bewohnende enthalten)	
Alterswohnung	4 Wohnungen	1000 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.

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 in Kraft. Es unterliegt dem fakultativen Referendum.
- ² Das Reglement ist zu veröffentlichen.

Plan über die Zoneneinteilung (zu Art. 11) siehe S. 12/13.

IV. Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren

Bei diesem Beschluss ist die Referendumsfrist unbenützt abgelaufen. Das Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren ist nicht Thema der Volksabstimmung.

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;

– 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 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.

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.)

Art. 10 Gebühr

1 Es werden folgende Gebühren erhoben:
(lit. a bleibt unverändert)

b. zeitlich unlimitierte Parkkarten

Parkkarte	Bedingungen	Geltungsdauer	Gebühr
Parkkarte für Angestellte Einzelzone Z	mit Berechtigungsnachweis	1 Monat	Fr. 105.–
		1 Jahr	Fr. 1050.–
Parkkarte für Einzelzonen A–Z	mit Berechtigungsnachweis	1 Monat	Fr. 80.–
		1 Jahr	Fr. 800.–
Parkkarte für Handwerks- und Serviceleute	(bleibt 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 Der Stadtrat kann die Gebühren nach 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 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 abgeschlossen.
- 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 abgeschlossen.
- 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 abgeschlossen.
- 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 abgeschlossen.
- 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 abgeschlossen.
- 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

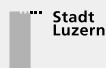
Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Empfehlung an die Stimmberechtigten

Der Grosse Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten, den Vorlagen des Grossen Stadtrates zuzustimmen.

Stimmzettel für die Volksabstimmung vom 13. Juni 2021

Kreuzen Sie Ihre Antworten im entsprechenden Feld
mit schwarzer oder blauer Farbe an.



Städtische Volksabstimmung

- 1 Reglement über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzreglement).**
Soll die vom Grossen Stadtrat am 12. November 2020 verabschiedete
Vorlage oder die Vorlage mit dem Gegenvorschlag (konstruktives
Referendum) in Kraft treten?

Vorlage Grosser Stadtrat

*Reglement gemäss definitivem Beschluss Ziffer III des Grossen
Stadtrates vom 12. November 2020*

Vorlage
Grosser Stadtrat

Vorlage mit Gegenvorschlag (konstruktives Referendum)

*Reglement entsprechend dem Antrag des Stadtrates gemäss B+A 5/2020:
«Konzept Autoparkierung» vom 4. März 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*

Vorlage mit
Gegenvorschlag

Nur eines der beiden Felder ankreuzen! ☒

- 2 Änderung des Reglements über die Parkraumbewirtschaftung beim
Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Parkkartenreglement) vom
4. September 2014.** Soll die vom Grossen Stadtrat am 12. November
2020 verabschiedete Vorlage oder die Vorlage mit dem Gegenvorschlag
(konstruktives Referendum) in Kraft treten?

Vorlage Grosser Stadtrat

*Änderung des Reglements gemäss definitivem Beschluss Ziffer V
des Grossen Stadtrates vom 12. November 2020*

Vorlage
Grosser Stadtrat

Vorlage mit Gegenvorschlag (konstruktives Referendum)

*Änderung des Reglements entsprechend dem Antrag des Stadtrates
gemäss B+A 5/2020: «Konzept Autoparkierung» vom 4. März 2020
(Beschlussvorschlag Ziffer V) mit Verzicht auf die vom Grossen
Stadtrat beschlossenen Anpassungen und Inkrafttreten der
Änderung am 1. September 2021*

Vorlage mit
Gegenvorschlag

Nur eines der beiden Felder ankreuzen! ☒

Gegenüberstellung der abweichenden Artikel

Beschlüsse des Grossen Stadtrates von Luzern
vom 12. November 2020

Reglement über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzreglement)

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 Bauherrschafft 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

Anträge, die die Voraussetzungen für ein konstruktives Referendum erfüllen (konstruktive Gegenvorschläge)

Reglement über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzreglement)

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 Bauherrschafft 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. 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.

werden. Vorbehalten bleiben besondere Regelungen anderer Erlasse, insbesondere über die Einkaufs- und Fachmarktzentren.

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:

Parkplatz-kategorie	Zone 1		Zone 2		Zone 3		Zone 4	
	Max. %	Min. %	Max. %	Min. %	Max. %	Min. %	Max. %	Min. %
Bewohnende	0	0	30	0	50	20	100	80
Besuchende und Kund-schaft	0	0	30	0	50	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 Tourismuszonen 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 Tourismuszonen 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 Regelung des möglichen Autoverzehrs und Massnahmen des Mobilitätsmanagements aufzeigt. Bei Verzicht auf Nichteinhaltung des Mobilitätskonzepts kann

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:

Parkplatz-kategorie	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 Kund-schaft	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.
- 5 Für Betriebe in der Tourismuszonen 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 Tourismuszonen 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 Autoverzehrs und Massnahmen des Mobilitäts-

die Baubewilligungsbehörde von der Grundeigentümerschaft ein Controlling verlangen. 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 auch Parkplätze bewilligen, die unabhängig von einer Verpflichtung gemäss Art. 4 erstellt werden, insbesondere als öffentlich benutzbare Parkierungsanlage.

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).

managements 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.

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 Parkierungsanlagen 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. 24 *Hängige Verfahren*

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

- 2 Die Parkplätze und Verkehrsflächen dürfen die feuer- und gesundheitspolizeilichen Vorschriften nicht verletzen.
- 3 Bei der Gestaltung der Parkierungsanlagen 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.

Reglement über die Parkraumbewirtschaftung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Parkkartenreglement)

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;
 - 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 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.
 - 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.)

Reglement über die Parkraumbewirtschaftung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Parkkartenreglement)

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 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 bleibt unverändert)

b. zeitlich unlimitierte Parkkarten			
Parkkarte	Bedingungen	Geltungsdauer	Gebühr
Parkkarte für Angestellte Einzelzone Z	mit Berechnungsnachweis	1 Monat	Fr. 105.–
		1 Jahr	Fr. 1050.–
Parkkarte für Einzelzonen A-Z	mit Berechnungsnachweis	1 Monat	Fr. 80.–
		1 Jahr	Fr. 800.–
Parkkarte für Handwerks- und Serviceleute (bleibt unverändert)			

c. Ausnahmebewilligung Parkierung Fussgängerzone Altstadt			
Ausnahme	Bedingungen	Geltungsdauer	Gebühr
Einzelausnahmebewilligung für Handwerks- und Serviceleute	mit Berechnungsnachweis	während Leistungserbringung	Fr. 35.–
Einzelausnahmebewilligung für Veranstalterinnen und Veranstalter	mit Berechnungsnachweis	Veranstaltungsdauer inkl. Aufbau und Abbau	Fr. 35.–

2 Der Stadtrat kann die Gebühren nach Abs. 1 in eigener Kompetenz um bis zu 50% erhöhen.

Art. 10 Gebühr

1 Es werden folgende Gebühren erhoben:
(lit. a bleibt unverändert)

b. zeitlich unlimitierte Parkkarten			
Parkkarte	Bedingungen	Geltungsdauer	Gebühr
Parkkarte für die Einzelzone Z	ohne	1 Monat	Fr. 80.–
		1 Jahr	Fr. 800.–
Parkkarte für Einzelzonen A-U (inkl. Zone Z)	mit Berechnungsnachweis	1 Monat	Fr. 60.–
		1 Jahr	Fr. 600.–
Parkkarte für Handwerks- und Serviceleute (bleibt unverändert)			

c. Ausnahmebewilligung Parkierung Fussgängerzone Altstadt			
Ausnahme	Bedingungen	Geltungsdauer	Gebühr
Einzelausnahmebewilligung für Handwerks- und Serviceleute	mit Berechnungsnachweis	während Leistungserbringung	Fr. 35.–
Einzelausnahmebewilligung für Veranstalterinnen und Veranstalter	mit Berechnungsnachweis	Veranstaltungsdauer inkl. Aufbau 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.

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.)

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.)



Foto: Franca Pedrazzetti (Umschlag); Pläne: Stadt Luzern (S. 11, S. 12/13)