



**Traktanden der Einwohnergemeinde-
versammlung vom Montag,
17. Oktober 2022, 19.30 Uhr
Stadthalle Sursee, Nordsaal**

TRAKTANDEN

1. BESCHLUSSFASSUNG ÜBER DAS
REGLEMENT ÜBER DIE ABSTELLPLÄTZE AUF
PRIVATEM GRUND (PARKPLATZREGLEMENT)
2. ERSATZWahl EINES MITGLIEDS DES
URNENBÜROS DER STADT SURSEE
FÜR DEN REST DER AMTSDAUER 2021-2025
3. GENEHMIGUNG DER ABRECHNUNG DES
SONDER- UND NACHTRAGSKREDITS FÜR DEN
KAUF DES GEBÄUDES ST. MARTINSGRUND 5
4. UMFRAGE
5. VERSCHIEDENES

**BESCHLUSSFASSUNG ÜBER DAS REGLEMENT
ÜBER DIE ABSTELLPLÄTZE AUF PRIVATEM GRUND
(PARKPLATZREGLEMENT) DER STADT SURSEE**

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Ausgangslage	3
2.	Zweck des Parkplatzreglements	3
3.	Ziele und Grundsätze	3
3.1.	Erreichbarkeit gewährleisten	3
3.2.	Unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigen	4
3.3.	Parkierung als Steuerungsinstrument für das Mobilitätsverhalten	4
3.4.	Planungssicherheit für Bauherrschaft sowie Investorinnen und Investoren schaffen	4
3.5.	Nutzungs- und ortsspezifische Flexibilität zulassen	4
3.6.	Einfach anwendbar für die Verwaltung	4
4.	Generelle Bemerkungen zu den wesentlichen Änderungen	4
4.1.	Grundprinzip	5
4.2.	Bezugsgrössen	5
4.3.	Reduktionsfaktoren und Gebietsaufteilung	5
4.4.	Weitere Reduktionen	7
4.5.	Lage und Anordnung	7
4.6.	Mobilitätskonzepte	7
4.7.	Ersatzabgaben	7
5.	Partizipation und Vernehmlassung	7
6.	Stellungnahme der Controlling-Kommission der Stadt Sursee	8
7.	Würdigung	9
8.	Antrag des Stadtrats	9
	Anhang Parkplatzreglement	10

1. AUSGANGSLAGE

In der Vergangenheit waren die Berechnungsgrundlagen für die Parkierung im Anhang des Bau- und Zonenreglements zu finden. Im Prozess zur Gesamtrevision des Bau- und Zonenreglements wurde im Jahr 2016 entschieden, dass die Artikel 11 und 12 sowie Anhang III des Bau- und Zonenreglements vom 23./24. Oktober 1989 zu einem späteren Zeitpunkt in einem separaten Parkplatzreglement neu zu regeln sind.

Seit dem 26. November 2019 ist das revidierte Bau- und Zonenreglement der Stadt Sursee in Kraft. Im neuen Reglement ist unter Artikel 38 aufgeführt, dass die Thematik von Abstellflächen für Personenwagen und Zweirädern in einem Parkplatzreglement behandelt wird. Das Parkplatzreglement liegt nun vor. Es ist durch die Stimmberechtigten zu beschliessen.

Die Legitimation ergibt sich gestützt auf die §§ 19 und 96 des kantonalen Strassengesetzes.

Hinweis: Beim vorliegenden Reglement wird die Erstellung von Abstellflächen auf privatem Grund geregelt. Die Nutzungsbedingungen und Gebühren von Parkplätzen auf öffentlichem Grund sind nicht Bestandteil des Parkplatzreglements. Diese sind im Reglement über die Parkplatzgebühren der Stadt Sursee und der dazu gehörenden Verordnung geregelt.

2. ZWECK DES PARKPLATZREGLEMENTS

Wo Menschen leben, arbeiten und ihre Freizeit verbringen, entsteht Verkehr. Für Bauten oder Anlagen sind demnach Vorkehrungen zu treffen. Soweit es die örtlichen Verhältnisse erlauben und die Kosten zumutbar sind, müssen Abstellplätze für Fahrzeuge realisiert werden. Das Parkplatzreglement beinhaltet die allgemeinverbindlichen Vorgaben.

3. ZIELE UND GRUNDSÄTZE

In der Erarbeitung des neuen Parkplatzreglements wurden sechs Ziele und Grundsätze definiert. Es wurde unter fachlicher Begleitung der Firma Metron AG erstellt.

3.1. ERREICHBARKEIT GEWÄHRLEISTEN

Parkplätze sind ein Element der Erreichbarkeit eines Standorts. Das Reglement über die Erstellung von Parkplätzen soll ermöglichen, dass Parkplätze in genügender Anzahl angeboten werden können. Was eine «genügende» Anzahl ist, hängt im Einzelfall stark von der örtlichen Lage, der Nutzung der Bauten und Anlagen sowie von den übrigen, vorhandenen Mobilitätsangeboten ab.

3.2. UNTERSCHIEDLICHE MOBILITÄTSBEDÜRFNISSE BERÜCKSICHTIGEN

Der Raum für Verkehrsflächen ist oft begrenzt. Der Platz für die Parkierung steht somit zum Teil im Konflikt mit anderen (Mobilitäts-) Bedürfnissen. Die unterschiedlichen Ansprüche an den Raum sind gleichwertig zu betrachten und situativ abzuwägen.

3.3. PARKIERUNG ALS STEUERUNGSTRUMENT FÜR DAS MOBILITÄTSVERHALTEN

Vor allem in Räumen, in denen Konflikte zwischen verschiedenen (Mobilitäts-) Bedürfnissen zahlreich sind, kann die Förderung von Alternativen zum Auto hilfreich sein. Wo dies wegen zahlreicher Nutzungsansprüche oder aufgrund fehlender Kapazitäten im Strassennetz nötig ist, kann die Anzahl Parkplätze begrenzt werden.

3.4. PLANUNGSSICHERHEIT FÜR BAUHERRSCHAFT SOWIE INVESTORINNEN UND INVESTOREN SCHAFFEN

Die Regelungen im Parkplatzreglement sollen für alle gleich, transparent und nachvollziehbar sein. Bauherrschaft sowie Investorinnen und Investoren müssen wissen, «womit sie rechnen dürfen».

3.5. NUTZUNGS- UND ORTSSPEZIFISCHE FLEXIBILITÄT ZULASSEN

Der Parkplatzbedarf ist je nach Standort, aber auch je nach Nutzung beziehungsweise Nutzungskonzept unterschiedlich. Mit Minimal- und Maximalwerten, zwischen denen sich der Parkplatzbedarf bewegen darf, kann diesem Umstand Rechnung getragen werden.

3.6. EINFACH ANWENDBAR FÜR DIE VERWALTUNG

Die Vorgaben im Parkplatzreglement müssen möglichst eindeutig sein. Dies ist wichtig, damit die Beurteilung der Parkplatzberechnung bei Baugesuchen einfach und mittels klarer Kriterien erfolgen kann.

4. GENERELLE BEMERKUNGEN ZU DEN WESENTLICHEN ÄNDERUNGEN

4.1. GRUNDPRINZIP

Das Parkplatzreglement regelt die Erstellung von Parkplätzen bei Um- und Neubauten (private Parkierung). Gemäss der VSS-Norm (Schweizer Norm des Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute) wird ein Normbedarf an Parkplätzen ermittelt. Der Normbedarf ist abhängig von der Grösse und Nutzung des Objektes.

Im neuen Reglement wird je nach Nutzungsart, Bezugseinheit und Hauptnutzflächen der geplanten Überbauung ein Mindest- und Maximalbedarf festgelegt. In dieser Bandbreite kann die Planung der Parkierung bei Um- und Neubauten erfolgen. Im aktuellen Reglement ist nur der Mindestbedarf festgelegt.

4.2. BEZUGSGRÖSSEN

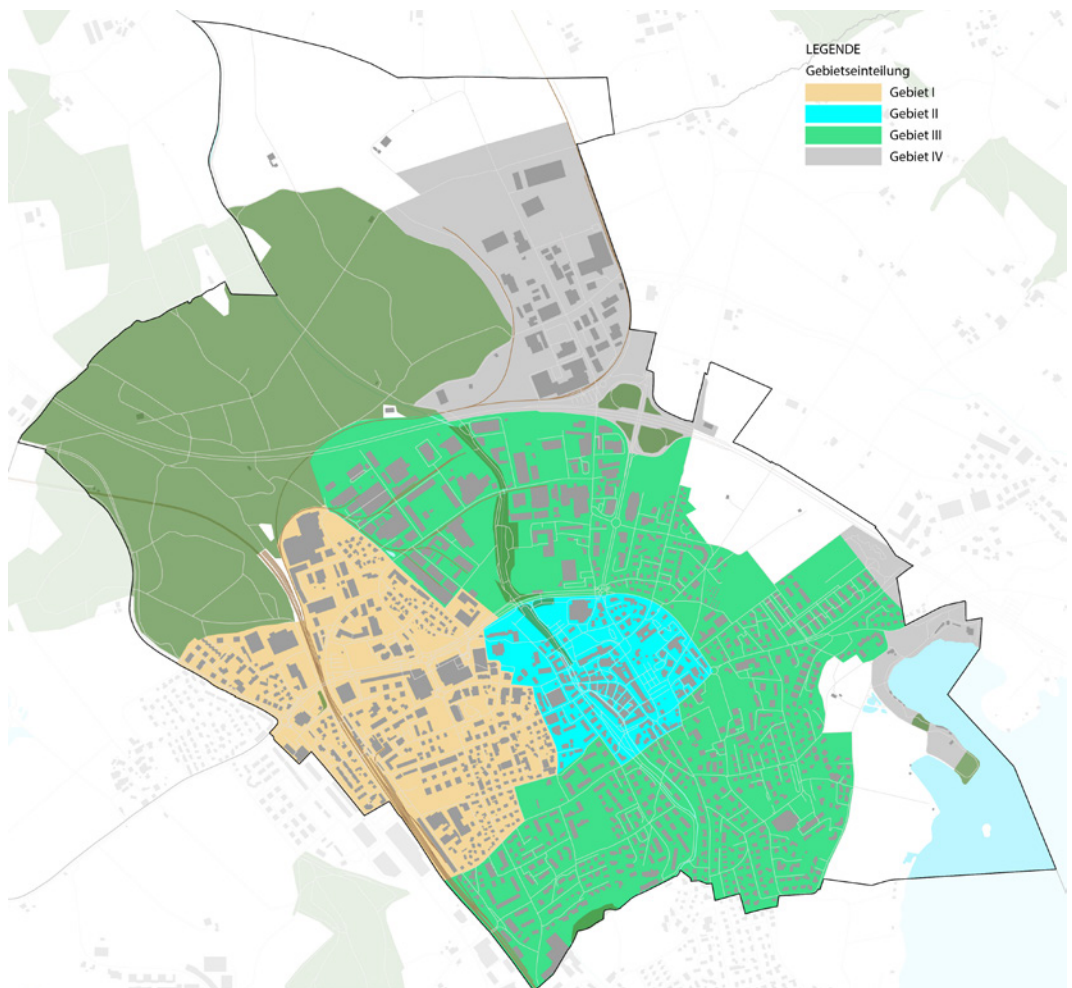
Die Bezugsgrössen werden abgeleitet aus der VSS Norm SN 640 281 ermittelt. Die VSS ist die Normierungsorganisation im Strassen- und Verkehrswesen der Schweiz. Mit der Bezugsgrösse wird der Normbedarf differenziert nach Bewohnenden/Beschäftigte und Besuchende/Kundschaft differenziert ermittelt.

Nutzungsart	Abstellplätze (AP) Bewohnende/Beschäftigte	Abstellplätze (AP) Besuch/Kundschaft
Wohnen		
Einfamilienhaus	1 AP pro 100 m ² HNF; oder 2 AP pro Gebäude	Keine zusätzlichen AP
Mehrfamilienhaus	1 AP pro 100 m ² HNF; oder 1 AP pro Wohnung	Zusätzlich 10%
Gewerbe/Industrie	1 AP pro 100 m ² HNF; oder 2 AP pro Betrieb	0.2 AP pro 100 m ² HNF; mind. 1 AP pro Betrieb
Verkauf (ohne Einkaufszentren)		
Kundenintensive Verkaufsgeschäfte	2 AP pro 100 m ² Verkaufsfläche (VKF); mind. 1 AP pro Betrieb	8 AP pro 100 m ² VKF
übrige Geschäfte	1,5 AP pro 100 m ² VKF	3.5 AP pro 100 m ² VKF
Dienstleistung		
Kundenintensive Betriebe	2 AP pro 100 m ² HNF; mind. 1 AP pro Betrieb	1 AP pro 100 m ² HNF; mind. 1 AP pro Betrieb
übrige Betriebe	2 AP pro 100 m ² HNF; mind 1 AP pro Betrieb	0,5 AP pro 100 m ² HNF; mind. 1 AP pro Betrieb
Spezialnutzungen	Berechnung gemäss gültiger VSS-Norm	

VKF = Verkaufsfläche
HNF = Hauptnutzfläche

4.3. REDUKTIONSAKTOREN UND GEBIETSAUFTEILUNG

Je nach Gebiet wird mit Reduktionsfaktoren der Mindest- und Maximalbedarf definiert. Die Kriterien zur Einteilung der Gebiete sind die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (öV) gemäss Raster der öV-Güterklassen des Bundesamtes für Raumentwicklung und die Nahversorgung.



Gebiet I (Bahnhofsumfeld):

sehr gute ÖV-Erschliessung (Güteklasse A oder B), gute Nahversorgung

Gebiet II (Zentrum und Altstadt):

gute ÖV-Erschliessung (Güteklasse B), sehr gute Nahversorgung

Gebiet III (zentrumnahe Quartiere):

gute ÖV-Erschliessung (Güteklasse C), mässige Nahversorgung

Gebiet IV (restliche Gebiete):

mässige ÖV-Erschliessung (Güteklasse D oder keine), mässige Nahversorgung

	Wohnen		Besuch (Wohnen)		Arbeiten		Kundschaft/Besuch übrige Nutzungen	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Gebiet I	60 %	100 %	80 %	100 %	40 %	60 %	40 %	60 %
Gebiet II	60 %	100 %	80 %	100 %	50 %	80 %	50 %	80 %
Gebiet III	80 %	100 %	80 %	100 %	70 %	90 %	70 %	90 %
Gebiet IV	80 %	100 %	80 %	100 %	90 %	100 %	90 %	100 %

4.4. WEITERE REDUKTIONEN

Weitere Reduktionen, die den Mindestbestand unterschreiten, sind unter bestimmten Umständen möglich (Artikel 10 des Parkplatzreglements). Es ist somit unter Auflagen in Zukunft möglich, Projekte für autoarmes oder autofreies Wohnen umzusetzen.

4.5. LAGE UND ANORDNUNG

Ab sechs Wohnungen und bei Bauten mit grossem Verkehrsaufkommen kann verlangt werden, dass die Abstellplätze in das Gebäude zu integrieren sind. Es besteht die Möglichkeit, mit entsprechenden Konzepten eine Mehrfachnutzung von Abstellplätzen anzustreben oder Parkplätze in angemessener Entfernung zu realisieren (300 Meter Entfernung bei Bewohnende/Beschäftigte und 100 Meter Entfernung für Besuch/Kundschaft).

4.6. MOBILITÄTSKONZEPTE

Für Überbauungen mit mehr als 30 Abstellplätzen kann ein Mobilitätskonzept verlangt werden. Ein Mobilitätskonzept zeigt für eine Arealentwicklung oder ein Bauprojekt auf, wie die Mobilität der künftigen Nutzung bewältigt wird. Die Bauherrschaft ist angewiesen, diese Vorgaben und Empfehlungen für die Mobilitätskonzepte bei ihren Verkehrsplanern einzufordern und effektiv umzusetzen. Die Grundlage zur Erstellung von Mobilitätskonzepten hat die Stadt Sursee zusammen mit der Gemeinde Schenkon mit dem Leitfaden Mobilität geschaffen (1. Mai 2021).

4.7. ERSATZABGABEN

Wenn Abstellplätze nicht erstellt werden können oder dürfen, der Bedarf aber grundsätzlich besteht, wird ein marktüblicher Preis von 8'000 Franken pro Abstellplatz verrechnet. Massgebend ist die Differenz zwischen dem Mindestbedarf und den tatsächlich erstellten Abstellplätzen. Für die Altstadt gelten separate Bestimmungen. Es werden nur Ersatzabgaben verlangt, wenn der Minimalbedarf gemäss neuem Reglement höher ist, als der Bedarf der bisherigen Nutzung. In der Praxis werden somit in der Altstadt nur bei massiven Nutzungsveränderungen Ersatzabgaben fällig.

5. PARTIZIPATION UND VERNEHMLASSUNG

Die politischen Parteien, Vertretungen aus Gewerbe und Handel sowie die Controlling-Kommission der Stadt Sursee wurden im Rahmen von zwei Echogruppen über das neue Reglement informiert und zur Mitwirkung eingeladen. Die beiden Veranstaltungen wurden durch den Bauvorsteher Romeo Venetz und die Stadtpräsidentin Sabine Beck-

Pflugshaupt geleitet. Denise Belloli und Robert Klemme von der Firma Metron AG aus Brugg haben die fachliche Leitung sichergestellt. An den Echogruppen haben jeweils rund 20 Personen teilgenommen.

An der ersten Echogruppe vom 16. September 2021 wurden der Entwurf des neuen Reglements vorgestellt und Fragen direkt im Plenum beantwortet. Bis zur zweiten Echogruppe vom 29. November 2021 konnten weitere Fragen und Rückmeldungen schriftlich eingereicht werden. Diese Inputs wurden allen Teilnehmenden vorgestellt und mit Erläuterungen erklärt. In der überarbeiteten Version wurden diese aufgenommen oder aufgrund fachlicher Einschätzung begründet abgewiesen.

Der Stadtrat führte anschliessend ein Vernehmlassungsverfahren bei den politischen Parteien und der Controlling-Kommission durch. Dabei sind zum neuen Parkplatzreglement nur geringfügige Rückmeldungen und Änderungswünsche eingegangen. Die mit dem neuen Reglement verfolgten Ziele und Grundsätze wurden von der Echogruppe und von allen politischen Parteien gutgeheissen.

6. STELLUNGNAHME DER CONTROLLING-KOMMISSION DER STADT SURSEE

Die Controlling-Kommission der Stadt Sursee begleitet gemäss Gemeindeordnung den politischen Führungskreislauf zwischen der Gemeindeversammlung und dem Stadtrat. Sie berät unter anderem über Entwürfe von rechtsetzenden Erlassen und hat zuhanden des Stadtrats sowie der Gemeindeversammlung folgendermassen Bericht erstattet, respektive zur Beschlussfassung empfohlen:

«Als Controlling-Kommission haben wir den rechtsetzenden Erlass, Reglement über die Abstellplätze auf privatem Grund (Parkplatzreglement), beurteilt. Unsere Beurteilung erfolgte nach dem gesetzlichen Auftrag sowie dem Handbuch Finanzhaushalt der Gemeinden, Kapitel 2.5 Controlling. Gemäss unserer Beurteilung ist der Entwurf mit den massgebenden gesetzlichen und verfassungsmässigen Grundlagen im Bund, Kanton und der Gemeinde vereinbar. Die Bestimmungen sind klar und verständlich formuliert und berücksichtigen die kommunalen Gegebenheiten. Darüber hinaus sind die Auswirkungen des Erlasses genügend klar und vollständig dargelegt. Wir empfehlen, den rechtsetzenden Erlass, Reglement über die Abstellplätze auf privatem Grund (Parkplatzreglement) der Stadt Sursee zu genehmigen.»

7. WÜRDIGUNG

Mit dem neuen Reglement wird ein zeitgemässes Instrument für die künftige Entwicklung in der Abstimmung von Siedlung und Verkehr in der Stadt Sursee geschaffen. Die aktuellen gesetzlichen Grundlagen stammen aus dem Jahr 2000 und sind im Vergleich mit anderen Gemeinden nicht mehr aktuell. Dem Stadtrat war in der Formulierung der Erlasse wichtig, dass ein pragmatischer Ansatz verfolgt wird und eine breite Mitwirkung mit zwei Echogruppen-Sitzungen erfolgen konnte.

Der Stadtrat ist überzeugt, mit dem neuen Reglement eine zeitgemässe Grundlage zu schaffen. Die definierten Ziele und Grundsätze können eingehalten und umgesetzt werden.

8. ANTRAG DES STADTRATS

Der Stadtrat beantragt der Gemeindeversammlung, dem Parkplatzreglement der Stadt Sursee zuzustimmen.

Sursee, 6. Juli 2022

Sabine Beck-Pflugshaupt
Stadtpräsidentin

RA lic. iur. Bruno Peter
Stadtschreiber

**REGLEMENT ÜBER DIE ABSTELLPLÄTZE AUF PRIVATEM
GRUND (PARKPLATZREGLEMENT) DER STADT SURSEE**

VOM 17. OKTOBER 2022

INHALTSVERZEICHNIS

	Allgemeines	13
Art. 1	Geltungsbereich und Inhalt	13
Art. 2	Begriffsbestimmungen	13
Art. 3	Vollzug	14
Art. 4	Mobilitätskonzept	14
Art. 5	Fahrtenmodell	15
	Abstellplätze für Personenwagen	16
Art. 6	Pflicht zur Erstellung von Abstellplätzen	16
Art. 7	Berechnung des Bedarfs	16
Art. 8	Richtwert	17
Art. 9	Berechnung des Minimal- und Maximalbedarfs	19
Art. 10	Weitere Reduktionen	20
Art. 11	Überschreitung des Maximalbedarfs	21
Art. 12	Abstellplätze für schwere Motorwagen	21
Art. 13	Lage der Abstellplätze	22
Art. 14	Geometrie und Gestaltung der Abstellplätze	22
Art. 15	Sicherstellung der Benutzbarkeit	22
	Ersatzabgaben	23
Art. 16	Voraussetzungen	23
Art. 17	Berechnung	23
Art. 18	Berechnung der Ersatzabgaben in der Altstadt	24
Art. 19	Herabsetzung und Erlass	24
Art. 20	Verwendung	24
Art. 21	Fälligkeit	24
	Abstellplätze für Zweiradfahrzeuge	25
Art. 22	Abstellplätze für Zweiradfahrzeuge	25
Art. 23	Normbedarf an Abstellplätzen für leichte Zweiräder	25
Art. 24	Bedarf an Abstellplätzen für Motorräder und Roller	26
	Schlussbestimmungen	27
Art. 25	Hängige Verfahren	27
Art. 26	Inkrafttreten	27
	Anhang: Gebietseinteilung	27

ALLGEMEINES

Die Stimmberechtigten der Stadt Sursee erlassen gestützt auf die §§ 19 und 96 des Strassengesetzes (StrG) vom 21. März 1995 folgendes Reglement über die Abstellplätze auf privatem Grund (Parkplatzreglement):

ART. 1 GELTUNGSBEREICH UND INHALT

¹ Dieses Reglement gilt für das ganze Gemeindegebiet der Stadt Sursee. Es betrifft ausschliesslich Abstellplätze für Fahrzeuge auf privatem Grund.

Erläuterungen: Das Reglement findet Anwendung in Planungs- und Baubewilligungsverfahren. Für Bebauungs- respektive Gestaltungspläne kann der Stadtrat abweichende Regelungen festlegen.

² Es hat folgenden Regelungsinhalt:

- die Bestimmung der Zahl der nutzungsbezogenen, minimal erforderlichen und maximal zulässigen Abstellplätze für Personenwagen (Parkplätze),
- die Bestimmung der Zahl der nutzungsbezogenen, minimal erforderlichen Abstellplätze für Motorräder und Roller sowie leichte Zweiräder.
- die Leistung von Ersatzabgaben.

³ Es berücksichtigt den Standort, die Erschliessungsqualität, die Verkehrsbelastung sowie die Bedürfnisse des Umwelt- und Ortsbildschutzes, der Wohnbevölkerung, des Gewerbes und der Industrie.

ART. 2 BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

¹ Als Abstellplatz im Sinne dieses Reglements gilt jede gedeckte oder offene Fläche, die zum Parkieren eines Fahrzeuges geeignet und bestimmt ist.

² Motorwagen sind Motorfahrzeuge mit mindestens vier Rädern. Ausnahmen sind gemäss Art. 10 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) definiert. Leichte Motorwagen sind Motorwagen bis 3'500 Kilogramm Gesamtgewicht, die übrigen sind schwere Motorwagen. Personenwagen sind leichte Motorwagen zum Personentransport gemäss Art. 11 VTS.

³ Zweiradfahrzeuge sind leichte Zweiräder, Motorräder und Roller. Zu den leichten Zweirädern gehören gemäss Schweizer Norm (SN) 640 060 Fahrräder (Velos) und Motorfahrräder (Mofas).

⁴ Verkehrsflächen sind Zu- und Wegfahrten, Umschlags-, Verlade- und Abladeflächen, Wendeplätze und dergleichen.

ART. 3 VOLLZUG

Der Vollzug des vorliegenden Reglements erfolgt im Baubewilligungsverfahren durch die jeweils dafür zuständige Stelle der Stadt. Der Stadtrat bestimmt die zuständige Stelle in der Organisationsverordnung der Stadt Sursee.

Erläuterungen: Im Bau- und Zonenreglement ist die Zuständigkeit für den Vollzug in Artikel 1 geregelt. Demnach ist der Stadtrat die zuständige Behörde für die Erteilung von Baubewilligungen. Der Stadtrat kann die Erteilung von Baubewilligungen in der Organisationsverordnung delegieren.

ART. 4 MOBILITÄTSKONZEPT

¹ Die zuständige Stelle kann für Projekte mit einem beantragten Bedarf von mehr als 30 Abstellplätzen für Personenwagen in Planungs- und Baubewilligungsverfahren ein Mobilitätskonzept verlangen, wenn:

- sich erhebliche Auswirkungen auf das übergeordnete Verkehrsnetz abzeichnen oder
- eine nutzungsbezogene Zuordnung von Parkplätzen aufgehoben wird.

Erläuterungen: Der «Leitfaden Mobilität – Arbeitshilfe zur Erstellung von Mobilitätskonzepten für Areale und als Unterstützung fürs Mobilitätsmanagement in Unternehmen» der Stadt Sursee und der Gemeinde Schenkon gibt wertvolle Hinweise zur Erstellung von Mobilitätskonzepten. Da der Leitfaden nicht allein in der Verantwortung der Stadt Sursee liegt und kein verbindliches Instrument ist, wird empfohlen, die wichtigsten Aspekte im Parkplatzreglement festzuhalten und nicht auf den Leitfaden zu verweisen. Der Leitfaden dient als Hilfestellung für Verwaltung und Bauherrschaft.

In der Praxis werden bei grösseren Bauvorhaben mit Gestaltungs- oder Bebauungsplan schon seit mehreren Jahren Mobilitätskonzepte verlangt.

² Das Mobilitätskonzept zeigt für besondere Nutzungen und besondere Verhältnisse Massnahmen auf, die den induzierten Verkehr mit den Strassenkapazitäten, dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Radverkehr abstimmen.

³ Mobilitätskonzepte müssen mindestens folgende Aspekte behandeln:

- Ziel, Zweck und Zuständigkeit
- Analyse von IST-Zustand und Entwicklungen
- Herleitung und Begründung der Anzahl Abstellplätze für Motorwagen und Motorfahrzeuge
- Parkplatzbewirtschaftung
- Massnahmen im Bereich motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Massnahmen zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs
- Massnahmen zur Förderung des Radverkehrs
- Massnahmen zur Förderung des Fussverkehrs
- Service-, Kommunikations- und Informationsmassnahmen
- Monitoring
- Massnahmen/Steuerungsmöglichkeiten, sofern die Ziele nicht erreicht werden

ART. 5 FAHRTENMODELL

¹ Die zuständige Stelle kann im Planungs- und Baubewilligungsverfahren anstelle oder zusätzlich zu einer maximal zulässigen Zahl der Abstellplätze 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:

- Ziel, Zweck und Zuständigkeiten
- Verkehrsgutachten
- maximal zulässige Fahrtenanzahl im Zusammenspiel mit Parkplatzangebot
- Regelung der Übertragung von Fahrten
- Regelung Betriebsorganisation z. B. Parkplatzmanagement, Fahrtenmanagement
- Regelung Monitoring z. B. Zählung Fahrten pro Tag durch Eigentümerin beziehungsweise Eigentümer und mindestens jährliche Berichterstattung an Bewilligungsbehörde
- Massnahmen und Sanktionen, sofern Ziele nicht erreicht werden.

Zur Einhaltung der maximal zulässigen Zahl der Fahrten legt die zuständige Stelle geeignete organisatorische oder verkehrliche Massnahmen sowie Abgaben fest.

Erläuterungen: Mit Fahrtenmodellen kann das Verkehrsaufkommen standortbezogen zeitlich und räumlich gezielt gesteuert werden. Mit einem Fahrtenmodell wird festgelegt, wie viele Autofahrten (Zu- und Wegfahrten) ein Areal beziehungsweise die im Areal zulässige Nutzung maximal auslösen darf, entweder generell oder bezogen auf spezifische Zeiträume (z. B. in Spitzenstunden). Fahrtenmodelle können eine sinnvolle Ergänzung zu Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht sein oder diese in besonderen Fällen ersetzen, wenn z. B. Parkplätze aufgrund der Nutzung benötigt werden, diese aber nur sehr selten Fahrten erzeugen. Obwohl die tatsächliche Anzahl Fahrten pro Parkplatz für jede Nutzung variiert und von weiteren Faktoren wie Bewirtschaftung oder Organisation (Mehrfachnutzung) abhängt, besteht zwischen der Anzahl Parkplätze und dem Verkehrsaufkommen ein Zusammenhang. Daher ist es zweckmässig, die Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht und die Vorgaben zur Anzahl der erlaubten Fahrten aufeinander abzustimmen. Die aktuellsten Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) geben Hinweise zur Verkehrserzeugung von Parkplätzen je nach Nutzung (Spezifisches Verkehrspotenzial).

ABSTELLPLÄTZE FÜR PERSONENWAGEN

ART. 6 PFLICHT ZUR ERSTELLUNG VON ABSTELLPLÄTZEN

Soweit durch Bauten und Anlagen oder Teilen davon Verkehr verursacht oder vermehrt wird, hat die Bauherrschaft bei ihrer Errichtung, Erweiterung oder bei neubauähnlichen Umbauten in einzelnen Geschossen oder ganzen Gebäuden auf dem Grundstück Abstellplätze für Fahrzeuge der Bewohnenden, Beschäftigten, Besuchenden und Kundschaft zu erstellen, soweit die örtlichen Verhältnisse dies zulassen und die Kosten zumutbar sind. Das gleiche gilt bei Nutzungsänderungen, die einen höheren Bedarf an Abstellplätzen zur Folge haben. Vorbehalten bleibt Art. 9.

ART. 7 BERECHNUNG DES BEDARFS

¹ Die Anzahl der Abstellplätze richtet sich nach den örtlichen Verhältnissen, der Nutzung des Grundstücks und der Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs sowie der Qualität des Fuss- und Radverkehrs.

Erläuterungen: Die Berechnung orientiert sich an der nationalen VSS-Norm 640 281 vom Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS).

² Bei der Errichtung von Bauten und Anlagen sowie bei neubauähnlichen Umbauten ist die nach Art. 9 berechnete Anzahl Abstellplätze zu erstellen.

³ Bei Erweiterungen und Nutzungsänderungen nach Art. 6 ist die Anzahl der zu erstellenden Abstellplätze aufgrund der Differenz zwischen der bisherigen und der neuen Nutzung zu berechnen. Soweit die neue Nutzung mehr Abstellplätze erfordert, sind diese grundsätzlich zu erstellen.

⁴ Bei Gebäuden, die für mehrere Zwecke genutzt werden, wird die Anzahl der Abstellplätze für jede Nutzungsart separat berechnet.

⁵ Die Erstellung von Abstellplätzen ohne dazugehörige Nutzung ist nicht zulässig. Vorbehalten bleibt Art. 11.

Erläuterungen: Bei der Erstellung von zentralen Parkieranlagen kann es sinnvoll sein, dass eine Eigentümerin beziehungsweise ein Eigentümer für mehrere Parteien Parkplätze (allenfalls auch im Voraus) erstellt. Daher muss das Erstellen von Parkplätzen ohne dazugehörige Nutzungen für solche Fälle möglich sein.

ART. 8 RICHTWERT

¹ Der Richtwert bezeichnet diejenige Anzahl Abstellplätze (AP), die notwendig ist, wenn bei einer Baute oder Anlage die Verkehrsbedürfnisse ausschliesslich mit privaten Verkehrsmitteln befriedigt werden müssen.

² Der Richtwert wird auf der Basis von Nutzungsart, Hauptnutzfläche (HNF), Verkaufsfläche (VKF) oder nach besonderen Erhebungen im Einzelfall gemäss nachfolgender Tabelle ermittelt:

Nutzungsart	Abstellplätze (AP) Bewohnende/Beschäftigte	Abstellplätze (AP) Besuch/Kundschaft
Wohnen		
Einfamilienhaus	1 AP pro 100 m ² HNF; oder 2 AP pro Gebäude	Keine zusätzlichen AP
Mehrfamilienhaus	1 AP pro 100 m ² HNF; oder 1 AP pro Wohnung	Zusätzlich 10%
Gewerbe/Industrie		
	1 AP pro 100 m ² HNF; oder 2 AP pro Betrieb	0.2 AP pro 100 m ² HNF; mind. 1 AP pro Betrieb
Verkauf (ohne Einkaufszentren)		
Kundenintensive Verkaufsgeschäfte	2 AP pro 100 m ² Verkaufsfläche (VKF); mind. 1 AP pro Betrieb	8 AP pro 100 m ² VKF
übrige Geschäfte	1,5 AP pro 100 m ² VKF	3.5 AP pro 100 m ² VKF
Dienstleistung		
Kundenintensive Betriebe	2 AP pro 100 m ² HNF; mind. 1 AP pro Betrieb	1 AP pro 100 m ² HNF; mind. 1 AP pro Betrieb
übrige Betriebe	2 AP pro 100 m ² HNF; mind 1 AP pro Betrieb	0,5 AP pro 100 m ² HNF; mind. 1 AP pro Betrieb
Spezialnutzungen	Berechnung gemäss gültiger VSS-Norm	

VKF = Verkaufsfläche

HNF = Hauptnutzfläche

Erläuterungen: Das Prinzip entspricht grösstenteils jenem der VSS-Norm 640 281, vereinfachtes Verfahren für Nicht-Wohnnutzungen, vom Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS).

Im Unterschied zu den Richtwerten der VSS-Norm SN 640 281 wird im vorliegenden Reglement mit Hauptnutzflächen (HNF) statt Bruttogeschossflächen (BGF) operiert. Die Stellungnahme des Kantons dazu lautet wie folgt: Mit dem Beitritt zur interkantonalen Vereinbarung zur Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) per 1. Januar 2014 hat sich der Kanton Luzern dazu verpflichtet, die Begriffsdefinitionen und Messweisen für das Kantonsgebiet zu übernehmen. Den Gemeinden ist es untersagt, Begriffe zu verwenden, welche den vereinheitlichten Regelungsgegenständen und damit der Zielsetzung der Harmonisierung widersprechen. Die in der VSS-Norm 640 284 aufgeführte «Bruttogeschossfläche (BGF)» ist nicht Teil der IVHB-Begriffsdefinition. Zudem wird die Berechnung des Parameters im kantonalen Planungs- und Baugesetz seit Mitte der 90er Jahre nicht mehr verwendet. Aufgrund der genannten Aspekte ist es daher weder zulässig noch zweckmässig, die BGF als Bemessungsgrundlage für Parkplätze im Parkplatzreglement aufzuführen.

Im Muster-Parkplatzreglement von LuzernPlus wird die Nutzfläche (NF) als Bezugsfläche verwendet. Diese besteht aus der Hauptnutzfläche (HNF) und der Nebennutzfläche (NNF). Die Nutzfläche ist in der Norm (SIA-Norm 416) unmissverständlich definiert und eignet sich daher für die Bemessung der Parkplätze oder anderer nutzflächenbezogener Vorgaben. Tendenziell ist die HNF leicht kleiner als die BGF, dies hat aber aufgrund der Rundungsregel (aufrunden) in den meisten Fällen auf die Berechnung des Parkplatzbedarfs wenig oder keinen Einfluss.

Analog zur VSS-Norm SN 640 281 gilt die Nutzungsart Verkauf als kundenintensiv z. B. Geschäfte für Lebensmittel, Apotheken, Drogerien, Warenhäuser, Kioske. Als übrige Geschäfte werden z. B. bezeichnet: Papeterien, Buchhandlungen, Fachmärkte, Uhren- oder Schmuckgeschäfte. Bei den Dienstleistungsnutzungen werden u. a. folgende Betriebe als kundenintensiv angesehen: Bank, Post, öffentliche Verwaltung mit Schalterbetrieb, Reisebüro, Arzt, Coiffeur. Als übrige Betriebe werden u. a. folgende angesehen: Öffentliche Verwaltung ohne Schalterbetrieb, Ingenieur- und Architekturbüro, Versicherung, Krankenkasse, Verwaltung von Industriebetrieb, Labor, Speditionsbetrieb.

ART. 9 BERECHNUNG DES MINIMAL- UND MAXIMALBEDARFS

¹ Unter Berücksichtigung der Qualität des Fuss- und Radverkehrs, der Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs, der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes und der Erstellungsschwierigkeit wird in den Gebieten I, II, III und IV gemäss im Anhang dieses Reglements der Minimal- und Maximalbedarf festgelegt. Der Minimal- und Maximalbedarf entspricht folgenden Prozentzahlen des Richtwerts:

	Wohnen		Besuch (Wohnen)		Beschäftigte		Kundschaft/Besuch	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Gebiet I	60%	100%	80%	100%	40%	60%	40%	60%
Gebiet II	60%	100%	80%	100%	50%	80%	50%	80%
Gebiet III	80%	100%	80%	100%	70%	90%	70%	90%
Gebiet IV	80%	100%	80%	100%	90%	100%	90%	100%

² Die Anzahl der Abstellplätze für Personenwagen kann von den Gesuchstellenden innerhalb der Minimal- und Maximalwerte frei gewählt werden.

³ Die zuständige Stelle kann die Gebietseinteilung im Anhang anpassen, wenn sich aufgrund neuer Angebote die Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs verändert. Massgebend ist eine Veränderung der Güteklassen gemäss Bundesamt für Raumentwicklung (ARE).

⁴ Werte mit Nachkommastellen werden am Ende der Berechnungen aufgerundet.

⁵ Verkehrsflächen können als Abstellplätze angerechnet werden, sofern die Zweckbestimmung der Verkehrsflächen nicht beeinträchtigt wird und die Verkehrssicherheit gewährleistet ist.

Erläuterungen: Die Faktoren und daraus resultierende Werte entsprechen grösstenteils jenen der VSS-Norm (Standorttypen B bis E). Eine Abstützung macht Sinn, da sich die Norm auf Forschungsarbeiten und den schweizweiten Vergleich des Bedarfs abstützt.

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

Faktoren gemäss VSS-Norm für übrige Nutzungen

Folgende Abweichungen/Präzisierungen wurden vorgenommen:

- *Der Normbedarf bei Wohnnutzungen wird gemäss VSS-Norm nicht standardmässig reduziert. Daher sind die Prozentwerte nicht eins zu eins vergleichbar. Die Parkplatzbedürfnisse sind aber je nach spezifischer Zielgruppe und Lage auch bei Wohnnutzungen unterschiedlich, weshalb es sich lohnt, auch dort einen Spielraum zu schaffen.*
- *Der Bedarf an Abstellplätzen für Besuchende von Wohnnutzungen hängt nicht nur von der Situation vor Ort ab, sondern auch massgeblich von den Gegebenheiten am Wohnort der Besuchenden. Daher ist hier nur ein kleiner Spielraum vorgesehen.*
- *Da keine Differenzierung zwischen Miet- und Eigentumswohnungen vorgenommen wird, dient der Spielraum auch, beiden Wohnungsformen gerecht zu werden.*
- *Überschreitungen der Richtwerte (> 100 Prozent) sind standardmässig nicht vorgesehen. Es kann aber in besonderen Fällen sinnvoll oder notwendig sein. Diese sind in Art. 11 geregelt.*

Für Mindestangaben aus dem Richtwert nach Art. 8, wie «mindestens 1 Abstellplatz pro Betrieb», wird ebenfalls mit den nicht gerundeten Prozentzahlen des Art. 9 der Minimal- und Maximalbedarf pro Nutzungsgruppe festgelegt. Für den Minimal- beziehungsweise Maximalbedarf wird die Summe aus allen Nutzungsarten und Nutzungsgruppen gebildet, so dass sich der Gesamtbedarf für ein Gebäude oder eine Anlage ergibt. Ist der Gesamtbedarf ein Wert mit Nachkommastelle, erfolgt nun, wie in Absatz 4 erwähnt, die Aufrundung.

ART. 10 WEITERE REDUKTIONEN

¹ Die zuständige Stelle kann die Anzahl der Abstellplätze herabsetzen, sie auf mehrere Grundstücke aufteilen oder deren Erstellung ganz untersagen, wenn:

- verkehrstechnische, feuerpolizeiliche, wohnhygienische oder andere raumplanerische Gesichtspunkte, insbesondere der Schutz der Wohnumgebung und des Ortsbilds, des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes, dies erfordern,
- die Leistungsfähigkeit des angrenzenden Strassennetzes es erfordert oder
- für das Ortsbild wichtige Grün- und Freiflächen zweckentfremdet würden.

Erläuterungen: Die Grundlage ist § 94 des kantonalen Strassengesetzes.

² Bei nachgewiesener Mehrfachnutzung kann die zuständige Stelle bei der Berechnung der Abstellplätze eine Reduktion vornehmen.

³ Wird in einem Konzept nach Art. 4 mit verbindlichen Zielen aufgezeigt, wie die Mobilität der Bewohnenden, Arbeitenden, Besuchenden oder Kundschaft mit anderen Verkehrsmitteln, namentlich dem öffentlichen Verkehr und dem Rad- sowie Fussverkehr, gefördert werden kann, so kann die zuständige Stelle weitere Reduktionen vornehmen oder die Ersatzabgaben verringern oder erlassen. Die Eigentümerin beziehungsweise der Eigentümer ist verpflichtet, die minimal erforderlichen Abstellplätze real nachzuweisen oder

Ersatzmassnahmen umzusetzen, wenn die reduzierte Anzahl Abstellplätze nicht ausreicht. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.

Erläuterungen: Die mögliche Verringerung oder der Erlass von Ersatzabgaben erfolgt auf Basis einer fachlichen Beurteilung und ist bei der öffentlichen Auflage einsehbar. Dieser Artikel ermöglicht in Zukunft Areale für «autoarmes oder autofreies Wohnen» (mit entsprechenden verbindlichen Konzepten).

ART. 11 ÜBERSCHREITUNG DES MAXIMALBEDARFS

Sofern es die örtlichen Verhältnisse und die bestehende Leistungsfähigkeit des Strassen-netzes zulassen und kein Widerspruch zu raumplanerischen Gesichtspunkten entsteht, kann die zuständige Stelle zusätzliche Abstellplätze über dem Maximalbedarf bewilligen, namentlich in folgenden Fällen:

- Es werden Abstellplätze erstellt im Hinblick auf eine zukünftige Überbauung, als Gemeinschaftsanlage oder als öffentlich benutzbare Parkieranlage.
- Es entsteht ein zusätzlicher Abstellplatzbedarf für Fahrzeuge, die ausschliesslich Betriebszwecken dienen. Als Betriebsfahrzeuge gelten für den Betrieb notwendige Fahrzeuge, die auf den Betrieb eingelöst sind, insbesondere Servicefahrzeuge.
- Es wird ein Fahrtenmodell festgelegt, welches aufzeigt, dass Abstellplätze über dem Maximalbedarf benötigt werden, die Fahrten aber plafoniert werden.
- Es besteht gemäss Art. 6 bei Erweiterungen oder neubauähnlichen Umbauten neu ein geringerer Maximalbedarf an Abstellplätzen als bereits vorhanden sind und nicht im Widerspruch mit den Anforderungen an die Umgebungsfläche stehen.

Erläuterungen: Gemäss dem ersten Aufzählungspunkt von Art. 11 ist es möglich, bei einem Neubau zusätzliche Abstellplätze zu errichten, wenn es sich um eine Gemeinschaftsanlage handelt. Dabei ist Art. 13 zu berücksichtigen. In der Praxis ist es somit vorstellbar, dass mit einem Neubau Abstellplätze erstellt werden, welche zum Beispiel auf einem umliegenden Grundstück nicht erstellt werden konnten oder durften, oder in Zukunft nicht erstellt werden können.

Gemäss dem letzten Aufzählungspunkt kann die zuständige Stelle die Wahrung des Besitzstandes an Abstellplätzen unter den erwähnten Bedingungen bewilligen. Als vorhandene Abstellplätze werden vor allem in Gebäude integrierte Abstellplätze verstanden.

ART. 12 ABSTELLPLÄTZE FÜR SCHWERE MOTORWAGEN

Für schwere Motorwagen sind bei Bedarf besondere Abstellplätze zu erstellen.

ART. 13 LAGE DER ABSTELLPLÄTZE

¹ Die Abstellplätze sind auf dem Grundstück zu erstellen. Wenn dies nicht möglich ist, dürfen sie auf einem in angemessener Entfernung liegenden Grundstück bereitgestellt werden, gegebenenfalls in einer Gemeinschaftsanlage. In diesem Fall hat sich die Bauherrschaft darüber auszuweisen, dass zu Gunsten ihres Grundstücks ein grundbuchlich sichergestelltes Recht zur dauernden und unbeschränkten Benützung der Abstellplätze besteht.

Erläuterungen: Als angemessene Entfernung gelten:

- 300 Meter vom Grundstück bei Parkplätzen für Bewohnende oder Beschäftigte.
- 100 Meter vom Grundstück bei Parkplätzen für Kundschaft und Besuch.

² Lassen die örtlichen Verhältnisse die Anordnung der Abstellplätze in angemessenem Abstand nachweislich nicht zu, kann die zuständige Stelle Ausnahmen gewähren.

ART. 14 GEOMETRIE UND GESTALTUNG DER ABSTELLPLÄTZE

¹ Wo es nach den örtlichen Verhältnissen zweckmässig ist, sind die Abstellplätze zu begrünen. Zur Verminderung des Regenwasserabflusses kann eine wasserdurchlässige Gestaltung der Oberfläche verlangt werden.

² Bei Überbauungen ab 6 Wohnungen und bei Bauten mit grossem Verkehrsaufkommen kann verlangt werden, dass die Abstellplätze zu einem wesentlichen Teil in das Gebäude zu integrieren sind, soweit es die örtlichen Verhältnisse erlauben.

Erläuterungen: Die Grundlage ist § 93 Absatz 5 des kantonalen Strassengesetzes.

³ In der Altstadt dürfen oberirdisch keine neuen Abstellplätze erstellt werden. Die zuständige Stelle kann die Erstellung unterirdischer Abstellplätze bei überwiegenden Interessen ausnahmsweise bewilligen.

⁴ Die einschlägigen technischen Normen, wie Abstellplätze-Anordnung oder -befahrbarkeit und die Empfehlungen der Stadt Sursee zur Berücksichtigung der Anforderungen von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben sind zu berücksichtigen.

Erläuterungen: Die «alternativen Antriebe» wurden aufgrund eines Inputs aus der Echogruppe aufgenommen.

ART. 15 SICHERSTELLUNG DER BENUTZBARKEIT

¹ Die bestehenden Abstellplätze sind ihrer Zweckbestimmung zu erhalten. Deren Beseitigung oder Zweckänderung bedarf der Bewilligung der zuständigen Stelle.

² Die in der Bewilligung für bestimmte Benutzerkategorien vorgeschriebenen Abstellplätze dürfen nicht an Dritte vermietet werden, ausser es liegen bewilligte Konzepte zur Mehrfachnutzung oder zentraler Parkieranlagen vor.

Erläuterungen: Dieser Absatz soll verhindern, dass falsche Anreize geschaffen werden. Auch wenn die Kontrolle schwierig ist, soll keine Bauherrschaft Abstellplätze anlegen mit dem Ziel, diese dann weiter zu vermieten.

Einmalige Ersatzabgaben sind dann zu leisten, wenn Abstellplätze nicht erstellt werden können oder dürfen, der Bedarf aber grundsätzlich vorhanden ist. Sie sind nur dann zu leisten, wenn dies die Gemeindevorschriften vorsehen (einzelne Gemeinden kennen keine Ersatzabgabe, z. B. die Stadt Luzern). Die Entrichtung von Ersatzabgaben bewirkt kein Recht auf die Reservierung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund oder in öffentlichen Einstellhallen.

ERSATZABGABEN

ART. 16 VORAUSSETZUNGEN

Wenn die örtlichen Verhältnisse die Erstellung des reduzierten Bedarfs an Abstellplätzen für Personenwagen nicht oder nur in beschränktem Umfang zulassen oder die Erstellungskosten unzumutbar sind, hat die Bauherrschaft eine angemessene Ersatzabgabe zu entrichten.

ART. 17 BERECHNUNG

¹ Die Ersatzabgabe beträgt pro fehlenden Abstellplatz 8'000 Franken.

² Massgebend ist die Differenz zwischen den nach Art. 7 berechneten, minimal erlaubten und den tatsächlich erstellten Abstellplätzen. Für die Altstadt gelten die Bestimmungen gemäss Art. 18.

³ Der Ansatz nach Abs. 1 beruht auf dem Stand des Baupreisindex der Schweiz (Bereich Tiefbau), Region Zentralschweiz, von 99.7 Indexpunkten vom Oktober 2019 (Oktober 2015 = 100). Erhöht sich dieser Index um mehr als 5 Punkte, wird die Ersatzabgabe unter Berücksichtigung dieser Veränderung ab 1. Januar des folgenden Jahres von der zuständigen Stelle entsprechend angepasst.

Erläuterungen: Laut kantonaler Gesetzgebung (Strassengesetz sowie in der Planungs- und Bauverordnung) ist die Höhe der Ersatzabgaben unter Berücksichtigung der Vor- und Nachteile für die Eigentümerschaft in den Gemeindevorschriften zu regeln. Das Musterreglement LuzernSüd empfiehlt, dass sich die Höhe der Ersatzabgabe grundsätzlich nach den durchschnittlichen Erstellungskosten eines offenen Abstellplatzes einschliesslich Bodenpreis richtet. Sie darf höchstens 25 Prozent dieser Kosten betragen. [...] Die Erstellungskosten für einen Parkplatz können aufgrund von Erfahrungswerten relativ gut abgeschätzt werden, die Quadratmeterpreise von Bauland sind hingegen variabel. Die theoretisch maximale Ersatzabgabe (25 Prozent von Erstellungskosten und Bodenpreis) dürfte aufgrund der variablen Grundstückspreise zwischen 5'000 Franken und 15'000 Franken liegen.

ART. 18 BERECHNUNG DER ERSATZABGABEN IN DER ALTSTADT

¹ Für die Bemessung der Ersatzabgaben wird pro Liegenschaft eine Gesamtbeurteilung vorgenommen. Es wird der Minimalbedarf gemäss neuem Parkplatzreglement dem Parkplatzbedarf der bisherigen Nutzung gegenübergestellt.

Erläuterungen: Da der Minimalbedarf im neuen Reglement geringer ist als im alten Reglement, wird davon ausgegangen, dass in der Regel bei Bauvorhaben in der Altstadt keine zusätzlichen Ersatzabgaben fällig werden.

² Die Berechnung des Parkplatzbedarfs der bisherigen Nutzung erfolgt gemäss Art. 11 des Bau- und Zonenreglements der Stadt Sursee vom 23./24. Oktober 1989 mit Änderungen vom 28. August 2000.

³ Ist der Minimalbedarf gemäss neuem Parkplatzreglement höher als der Bedarf der bisherigen Nutzung, so werden Ersatzabgaben verlangt. Ist dieser Wert gleich oder negativ, so wird auf eine Ersatzabgabe verzichtet. Vorbehalten bleibt Art. 10 Abs. 3.

⁴ Zur Altstadt zählen Gebiete, welche im Zonenplan der Stadt Sursee als Bauzonen «Altstadtzone A», «Altstadtzone B» und «Vorzone zur Altstadt» ausgewiesen sind.

ART. 19 HERABSETZUNG UND ERLASS

Die zuständige Stelle kann in besonderen Fällen, insbesondere im Interesse der Erhaltung von Arbeitsplätzen und Wohnraum, bei Bauten gemeinnütziger Institutionen oder gemäss Art. 10 Abs. 3, die Ersatzabgaben herabsetzen oder erlassen.

ART. 20 VERWENDUNG

Die Erträge aus den Ersatzabgaben sind für Erstellung, Ausbau, Erneuerung, Unterhalt, Betrieb und Subventionierung von öffentlichen Abstell- und Verkehrsflächen für Personenwagen und Fahrräder sowie für die Förderung des öffentlichen Verkehrs zu verwenden.

ART. 21 FÄLLIGKEIT

¹ Die Ersatzabgabe ist innert 30 Tagen seit Rechnungsstellung zu bezahlen. Die Rechnungsstellung erfolgt bei Vollendung der Baute vor dem Bezug gemäss § 203 Absatz 1 lit. d des Planungs- und Baugesetzes. Nach Ablauf der Zahlungsfrist ist ein Verzugszins von 5% geschuldet.

² Die zuständige Stelle kann vor Baubeginn die Sicherstellung der Ersatzabgaben verlangen.

ABSTELLPLÄTZE FÜR ZWEIRADFahrzeuge

ART. 22 ABSTELLPLÄTZE FÜR ZWEIRADFahrzeuge

¹ Für Zweiradfahrzeuge sind an geeigneten Stellen Abstellplätze bereitzustellen. Sie sind zu überdachen und ebenerdig anzulegen, soweit es die örtlichen Verhältnisse zulassen und die Kosten zumutbar sind. Das Ausmass der Abstellplätze richtet sich nach der Nutzungsart der Baute oder Anlage. Mindestens 15% der Abstellplätze sind für Spezialfahrzeuge wie Lastenvelos oder Veloanhänger auszulegen.

² Grundsätzlich sind die Abstellplätze für Zweiradfahrzeuge in Eingangsnähe zu platzieren, sofern dies die Umstände ermöglichen.

³ Erforderliche Abstellplätze für leichte Zweiräder sind in der Regel auf dem Grundstück selbst zu erstellen. Die Abstellplätze für leichte Zweiräder müssen gut zugänglich und an zweckmässiger Lage angeordnet werden.

⁴ Die einschlägigen technischen Normen sind zu berücksichtigen.

ART. 23 NORMBEDARF AN ABSTELLPLÄTZEN FÜR LEICHTE ZWEIRÄDER

¹ Der Bedarf an Abstellplätzen für leichte Zweiräder berechnet sich anhand der folgenden Tabelle:

Nutzungsart	Abstellplätze (Velo-P) pro Bewohnende/Beschäftigte	Velo-P pro Besuch/ Kundschaft
Wohnen	1 Velo-P pro Zimmer	
Gewerbe/Industrie	mind. 2 Velo-P pro 10 Arbeitsplätze	0.5 Velo-P pro 10 Arbeitsplätze
Verkauf (ohne Einkaufszentren)		
Geschäfte des täglichen Bedarfs	mind. 2 Velo-P pro 10 Arbeitsplätze	2–3 Velo-P pro 100 m ² VKF
Sonstige Geschäfte	mind. 2 Velo-P pro 10 Arbeitsplätze	1 Velo-P pro 100 m ² VKF
Dienstleistung		
Kundenintensive Betriebe	mind. 2 Velo-P pro 10 Arbeitsplätze	mind. 3 Velo-P pro 10 Arbeitsplätze
übrige Betriebe	mind. 2 Velo-P pro 10 Arbeitsplätze	0.5–2 Velo-P pro 10 Arbeitsplätze
Gastgewerbe	mind. 0.5 Velo-P pro 10 Arbeitsplätze	1 Velo-P pro 5 Sitzplätze
Übrige Nutzungen	Berechnung gemäss VSS-Norm	

VKF = Verkaufsfläche

Erläuterungen: Die Berechnungsmethodik sowie Bezugsgrössen und Richtwerte orientieren sich an der VSS-Norm SN 640 065. Das Reglement verweist auch betreffend Aufteilung der Abstellplätze in Kurzzeit- und Langzeitabstellplätze auf diese Norm. Weitere VSS-Normen aus der Normenfamilie zum Veloverkehr geben Hinweise zur Dimensionierung und Ausgestaltung von Veloabstellplätzen. Eine ebenerdige Anordnung in Eingangsnähe garantiert eine hohe Nutzerfreundlichkeit. In Gebieten mit weniger Abstellplätzen für Personenwagen wird der Bedarf an Abstellflächen für leichte Zweiräder erhöht.

Gemäss VSS-Norm gibt es keine Empfehlung oder Hinweise auf Reserveflächen. Einzig bei etappierten Realisierungen werden in der Norm Angaben zu reservierten Flächen für spätere Erweiterungen gemacht.

Aus der Echogruppe wurde angemerkt, dass für «Beschäftigte» die Mindestanzahl auf 3 Velo-Parkplätze zu erhöhen sei. Die fachliche Sicht und der Vergleich mit den Städten Winterthur und Zürich empfiehlt die Anzahl von mindestens 2 im Reglement.

² Werte mit Nachkommastellen werden am Ende der Berechnung aufgerundet.

³ Die Aufteilung der Abstellplätze in Kurzzeit- und Langzeitabstellplätze erfolgt nach SN 640 065 oder der entsprechenden, aktuellen Norm. Eine etappierte Realisierung ist möglich und erfolgt nach den Vorgaben der SN 640 065 oder der entsprechenden, aktuellen Norm.

Erläuterungen: In der Regel empfiehlt die Norm die Realisierung des Normbedarfs zu 2/3 mit der Verpflichtung die restliche Fläche für eine etappierte Realisierung zu reservieren.

⁴ Unter Berücksichtigung der Reduktion des Angebots an Autoabstellplätzen gemäss Art. 9 ergibt sich gemäss Gebietseinteilung für Nicht-Wohnnutzungen in den Gebieten I und II zusätzlicher Bedarf an Abstellplätzen für leichte Zweiräder. Der erhöhte Bedarf an Abstellplätzen entspricht folgenden Prozentzahlen des Normbedarfs:

- Gebiet I: 140%
- Gebiet II: 120%
- Gebiet III und IV: 100%

ART. 24 BEDARF AN ABSTELLPLÄTZEN FÜR MOTORRÄDER UND ROLLER

¹ Für Motorräder und Roller sind an geeigneter Stelle ausreichend Abstellplätze bereitzustellen.

² Die Anzahl der Abstellplätze darf 10% der für Personenwagen minimal erforderlichen Abstellplätze nicht unterschreiten. Werte mit Nachkommastellen werden aufgerundet.

Erläuterungen: Gemäss Statistik besitzen rund 10 Prozent der Bevölkerung ein Motorrad oder einen Roller.

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

ART. 25 HÄNGIGE VERFAHREN

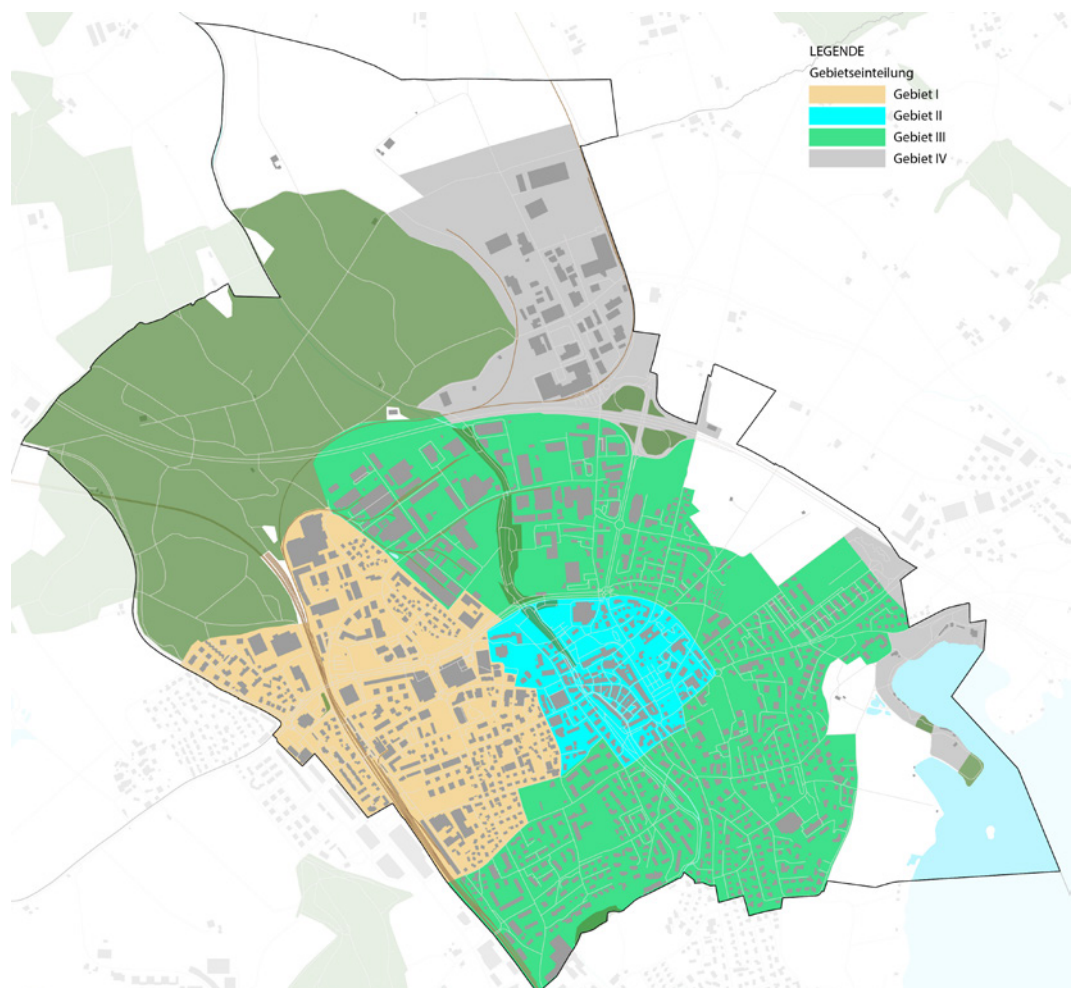
Die beim Inkrafttreten dieses Reglements vor dem Stadtrat hängigen Verfahren sind nach dem neuen Recht zu entscheiden.

ART. 26 INKRAFTTRETEN

¹ Das vorliegende Reglement tritt am 1. November 2022 in Kraft.

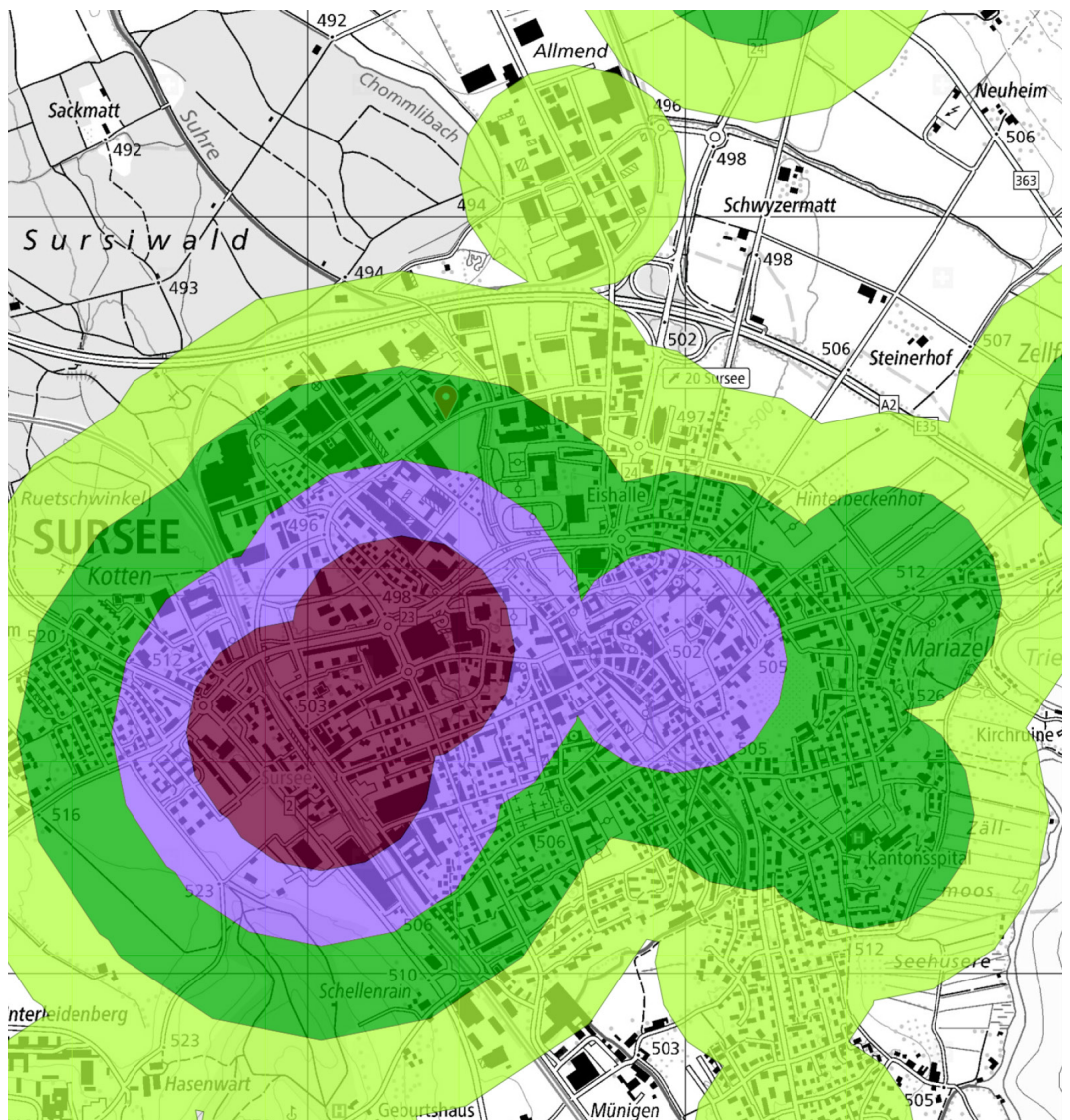
² Mit dem Inkrafttreten dieses Reglements werden die Artikel 11 und 12 sowie der Anhang III des alten Bau- und Zonenreglements vom 23./24. Oktober 1989 mit Änderungen vom 28. August 2000 aufgehoben.

ANHANG: GEBIETSEINTEILUNG



Erläuterungen: Die Gebietseinteilung basiert auf der ÖV-Gütekategorie, dem Indikator zur Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, dementsprechend wurden folgende Gebiete eingeteilt:

- Gebiet I mit ÖV-Gütekategorie A oder B
- Gebiet II mit ÖV-Gütekategorie B
- Gebiet III mit ÖV-Gütekategorie C
- Gebiet IV mit ÖV-Gütekategorie D oder ohne Gütekategorie
- Die Gebietseinteilung steht nicht im Widerspruch zum Zonenplan, da die Gebietseinteilung für das Parkplatzreglement lediglich auf verkehrlichen Grundlagen, also der ÖV-Gütekategorie basiert



Ausschnitt Plan Güteklassen gemäss geografischem Fachportal des Bundesamts für Raumentwicklung (WebGIS ARE)

**ERSATZWahl EINES MITGLIEDS DES URNENBÜROS DER
STADT SURSEE FÜR DEN REST DER AMTSDAUER 2021–2025**

ERSATZWahl EINES MITGLIEDS DES URNENBÜROS DER STADT SURSEE FÜR DEN REST DER AMTSDAUER 2021–2025

Gemäss Gemeindeordnung der Stadt Sursee besteht das Urnenbüro aus den Präsidien, der Stimmregisterführerin oder dem Stimmregisterführer und den weiteren Mitgliedern. Der Stadtrat wählt die Präsidien, die Stimmregisterführerin oder den Stimmregisterführer sowie deren Stellvertretungen und bestimmt die Anzahl der übrigen Mitglieder. Die restlichen Urnenbüromitglieder werden von der Gemeindeversammlung spätestens im ersten Jahr nach der Neuwahl des Stadtrats gewählt. Wählbar ist nur, wer stimmberechtigt ist und Wohnsitz in der Stadt Sursee hat. Eine stille Wahl ist nicht möglich.

Das Urnenbüro leitet die Stimmabgabe und ermittelt die Wahl- und Abstimmungsergebnisse nach den Vorschriften des kantonalen Rechts.

Ende April 2022 ist Hans Schäfer sel., Sursee, verstorben. Er war zum Zeitpunkt seines Hinschieds Urnenbüropräsident für «Die Mitte».

Der Stadtrat hat an der Sitzung vom Dienstag, 14. Juni 2022, gemäss dem Vorschlag der «Mitte» Christian Bertschi, aktuelles Urnenbüromitglied, wohnhaft in Sursee, Badstrasse 13B, als Präsident des Urnenbüros der Stadt Sursee gewählt.

Im Rahmen der Gesamterneuerungswahlen für die Amtsdauer 2021 – 2025 vom 18. Oktober 2021 wurden der «Mitte» zwölf Sitze im Urnenbüro zugesprochen. «Die Mitte» nimmt ihren Anspruch wahr und hat aufgrund des Ausscheidens von Hans Schäfer sel. eine Kandidatin als Mitglied des Urnenbüros für die Ersatzwahl gemeldet, respektive zur Wahl vorgeschlagen:

Für «Die Mitte» Sursee:
Esther Kirchhofer-Röösli, Sonnmattstrasse 4B, Sursee

ANTRAG DES STADTRATS

Der Stadtrat beantragt der Gemeindeversammlung, das vorgeschlagene Mitglied des Urnenbüros, Esther Kirchhofer-Röösli, «Die Mitte», Sursee, für den Rest der Amtsdauer 2021–2025 zu wählen.

Sursee, 6. Juli 2022

Sabine Beck-Pflugshaupt
Stadtpräsidentin

RA lic. iur. Bruno Peter
Stadtschreiber

**GENEHMIGUNG DER ABRECHNUNG DES
SONDER- UND NACHTRAGSKREDITS FÜR DEN KAUF
DES GEBÄUDES ST. MARTINSGRUND 5**

KREDIT

Die Stimmberechtigten der Stadt Sursee stimmten am 13. Juni 2021 an der Urne dem Sonderkredit für den Kauf des Gebäudes Nr. 1555, St. Martinsgrund 5, auf dem Grundstück Nr. 321, Grundbuch Sursee in der Höhe von 5'000'000 Franken inkl. des dazugehörenden Nachtragskredites von 250'000 Franken zu.

AUSGANGSLAGE

Die Stadt Sursee liess in den Jahren 2003/2004 auf ihrem Grundstück von der Wohnbaugenossenschaft für die Familie Sursee das Gebäude Nr. 1555 St. Martinsgrund 5 erstellen. Es wurde im Baurecht erstellt, weil die Stadt den Erweiterungsbau damals nicht aus eigenen Mitteln finanzieren konnte. Mit der Wohnbaugenossenschaft wurde ein Mietvertrag für das ganze Gebäude ab 1. April 2004 abgeschlossen.

Im Baurechtsvertrag aus dem Jahr 2005 wurde der Stadt Sursee an den erstellten Bauten und Anlagen des St. Martinsgrund 5 ein Kaufrecht für die Dauer von 10 Jahren eingeräumt. Im Jahr 2009 wurde entschieden, das Kaufrecht in der Frist bis 31. Januar 2012 nicht auszuüben und bis 2021 zu verlängern. Im Dezember 2020 konnte sich der Stadtrat mit der Wohnbaugenossenschaft auf einen Kaufpreis von 5 Millionen Franken einigen. Im Budget 2021, das im Spätsommer 2020 erstellt wurde, war der Kauf des Gebäudes Nr. 1555 mit einem Betrag von 4.75 Millionen Franken berücksichtigt und von den Stimmberechtigten an der Gemeindeversammlung vom 20. Dezember 2020 genehmigt worden. Am 13. Juni 2021 genehmigten die Stimmberechtigten an der Urne den Sonder- und Zusatzkredit von total 5 Millionen Franken. Der aktualisierte Preis war nach Verhandlungen aufgrund der allgemeinen Marktlage gerechtfertigt.

ABRECHNUNG

Gemäss § 41 des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden (FHGG) vom 20. Juni 2016 und Art. 18 lit. e der Gemeindeordnung der Stadt Sursee vom 23. September 2007 unterbreitet der Stadtrat die Abrechnung dieses Sonderkredites zur Genehmigung:

1. Ausgaben	
Kaufpreis Gebäude Nr. 1555, St. Martinsgrund 5	Fr. <u>5'000'000.00</u>
2. Einnahmen	
Keine	Fr. <u>0.00</u>
3. Nettobelastung der Gemeinde	Fr. <u>5'000'000.00</u>
4. Verbuchungsnachweis	Ausgaben
Rechnung 2021	Fr. <u>5'000'000.00</u>

5. Kreditabrechnung

Bewilligter Sonderkredit an der Urne vom 13. Juni 2021	Fr. 4'750'000.00
Bewilligter Nachtragskredit an der Urne vom 13. Juni 2021	Fr. 250'000.00
Total bewilligte Kredite	Fr. 5'000'000.00
Kreditüberschreitung (+)/Kreditunterschreitung (-)	Fr. 0.00

BERICHT DER REVISIONSSTELLE

Die Revisionsstelle der Stadt Sursee empfiehlt aufgrund ihrer Prüfungen, die Abrechnung über den Kauf des Gebäudes St. Martinsgrund 5 den Stimmberechtigten der Stadt Sursee zur Genehmigung zu unterbreiten.

ANTRAG DES STADTRATS

Der Stadtrat beantragt der Gemeindeversammlung, die Abrechnung über den Kauf des Gebäudes St. Martinsgrund 5 zu genehmigen.

Sursee, 6. Juli 2022

Sabine Beck-Pflugshaupt
Stadtpäsidentin

RA lic. iur. Bruno Peter
Stadtschreiber

TRAKTANDUM 4: UMFRAGE

Der Stadtrat beantwortet an der Gemeindeversammlung Fragen, die ihm Stimmberechtigte bis spätestens 14 Tage zuvor mit der Bitte um eine öffentliche Stellungnahme schriftlich einreichen.

TRAKTANDUM 5: VERSCHIEDENES

Der Stadtrat informiert über aktuelles Geschehen. Die Stimmberechtigten haben die Möglichkeit, Fragen zu stellen.

Immer aktuell und informativ:



@stadtsursee



@stadtsursee



stadtsursee



Stadt Sursee



Stadt Sursee



sursee.ch



Abo-Dienste