

GEMEINDERAT
Bericht und Antrag

Nr. 1566
vom 4. Mai 2016
an Einwohnerrat von Horw
betreffend Neues Parkplatzreglement über die Abstellflächen auf privatem Grund



Sehr geehrter Herr Einwohnerratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren Einwohnerräte

1 Anlass

Das geltende Parkplatzreglement über die Abstellflächen auf privatem Grund der Gemeinde Horw, welches die Erstellungspflicht von Parkplätzen und die Bemessung von Ersatzabgaben regelt, stammt aus dem Jahr 1988. Es zeigt grundsätzlich eine gute Anwendbarkeit, ist jedoch in einigen Punkten inhaltlich und formell nicht mehr aktuell.

Das im vergangenen Jahr erlassene Leitbild für eine nachhaltige Entwicklung der Gemeinde Horw zeigt, nicht utopisch - aber visionär, wie Horw in den nächsten 15 bis 20 Jahren nachhaltig wächst, eine qualitative Verdichtung erlebt und Lebensqualität gewinnt. Gemäss Vision der Gemeinde Horw setzen wir auf die Siedlungsentwicklung nach Innen und auf eine gute städtebauliche Qualität. Die Verkehrsentwicklung wollen wir auf die Siedlung abstimmen und die freie Verkehrsmittelwahl jederzeit ermöglichen.

Mit der 2010 abgeschlossenen Ortsplanungsrevision wird die Zielsetzung der Siedlungsentwicklung nach Innen konsequent umgesetzt. Am 3. März 2013 haben die Stimmberechtigten die Änderung des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes mit 63 Prozent angenommen. Das geänderte Raumplanungsgesetz will zu grosse Bauzonen verkleinern, bestehende Baulandreserven besser nutzen und damit die Zersiedelung in der Schweiz bremsen. Das verlangt eine kompaktere Siedlungsentwicklung, schont die Landschaft und hält die Schweiz als Wohn- und Arbeitsort attraktiv.

Die Siedlungsentwicklung nach Innen unter Wahrung und Förderung einer guten städtebaulichen Qualität ist eine anspruchsvolle Aufgabe. Sie verlangt nebst einem stärkeren Engagement der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer und der öffentlichen Hand bezüglich der Bereitstellung und Gestaltung der Freiräume in der Siedlung auch nach einem Umdenken bezüglich der Abwicklung der Mobilität. Da unser Strassennetz weitgehend gebaut ist und für Ausbauten der Kapazitäten der Raum und auch die Finanzmittel nur beschränkt vorhanden sind, ist es notwendig, insbesondere das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Grenzen zu halten (s. dazu auch Kantonaler Richtplan 2009, teilrevidiert 2015, Kap. M1 Gesamtverkehrspolitik).

Das Agglomerationsprogramm Luzern 2. Generation (Massnahme MO-5) sowie das Grundkonzept Verkehr LuzernSüd identifizieren im Bereich der Parkierung insbesondere die Erstellung von neuen Parkplätzen und die Bewirtschaftung bestehender Parkplätze als zentrale Elemente zur Steuerung des motorisierten Verkehrsaufkommens hin zu einer siedlungsverträglichen Mobilität.

2 Grundlagen

2.1 Kanton Luzern, Agglomerationsprogramm Luzern 2. Generation

Die Massnahme MO-5, Agglomerationsprogramm Luzern 2. Generation, verlangt nach einem, überkommunal koordinierten Parkplatzreglement inkl. Bewirtschaftung. Soweit diese Massnahme auf die Regelung der privaten Abstellflächen abzielt, stellt sie fest, dass die verschiedenen, bestehenden kommunalen Parkplatzreglements zum Teil erhebliche Unterschiede aufweisen in Bezug auf die minimal erforderlichen bzw. maximal zu erstellenden Parkplatzzahlen, die Ersatzabgaben, die Bewirtschaftung etc. Es soll eine Überprüfung sowie eine Vereinfachung und Vereinheitlichung dieser Reglements angestrebt werden.

Mit dem Agglomerationsprogramm wird verlangt, dass die bestehenden Parkplatzreglements der Agglomerationsgemeinden evaluiert und gemeinsam weiter entwickelt werden. Zu regeln sind:

- Bemessung PP-Anzahl MIV und Velo mit Normbedarf und Reduktion in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessung

- PP-Bewirtschaftung öffentlicher PP: Unter Koordination von LuzernPlus bestimmen Gemeinden die zeitliche Belegungsdauer in Abhängigkeit der Nutzertätigkeit und die Parkgebühren. Ziel der Koordination ist es, Ausweichverkehr und Fremdbelegung durch nicht vorgesehene Nutzer zu verhindern.
- PP-Bewirtschaftung von Parkierungsanlagen in privaten Parkhäusern und von verkehrsintensiven Betrieben. Ziel: Koordinierte und regional einheitlich abgestimmte Parkplatzbewirtschaftung („gleiches gleich behandeln“).
- Prüfung gesetzlicher Grundlagen auf kantonaler Ebene zur Umsetzung der vorgenannten Massnahmen.

2.2 Musterreglement LuzernPlus

Den Rahmen für kommunale Parkplatzreglements bildet die VSS Norm SN 640 281. Das auf demselben Prinzip basierende Musterreglement der Agglomerationsgemeinden von LuzernPlus wurde in den Jahren 2012 bis 2014 unter Federführung des regionalen Entwicklungsträgers LuzernPlus und Mitarbeit von Vertretern der Gemeinden Luzern, Kriens, Emmen, Ebikon und Horw erarbeitet. Es berücksichtigt die Anforderungen aus dem Agglomerationsprogramm, ist durch das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern (BUWD) geprüft und vom Vorstand LuzernPlus am 24.10.2014 genehmigt worden. Es regelt die Erstellungspflicht der Abstellplätze für Personenwagen, Motorräder und leichte Zweiräder und die Leistung von Ersatzabgaben.

2.3 Grundkonzept Verkehr LuzernSüd

LuzernSüd ist ein gebietsbezogenes Teilprojekt des Gemeindeverbands LuzernPlus. Im Grundkonzept Verkehr LuzernSüd werden Grundsätze festgehalten, um die erwünschte Siedlungsentwicklung zu steuern. Dies bedingt insbesondere das verstärkte Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr, das Velo oder das zu Fuss gehen. Zusammen mit der Attraktivitätssteigerung dieser Verkehrsmittel und der Bewirtschaftung von Parkplätzen bildet die Reduktion der Anzahl erstellter Parkplätze eine weitere wirksame Massnahme gemäss Agglomerationsprogramm 2. Generation.

Vorschriften über die Erstellung von Parkplätzen werden auf der kommunalen Ebene festgelegt. LuzernSüd hat im Rahmen der Erarbeitung des Grundkonzepts Verkehr das Musterreglement von LuzernPlus punktuell noch weiter präzisiert. Das neue Parkplatzreglement der Gemeinde Horw orientiert sich an diesen Empfehlungen unter Berücksichtigung der gemeindespezifischen Bedürfnisse. Der Entwurf des neuen Parkplatzreglements ist kongruent zu den gemeinsamen Zielsetzungen der drei Gemeinden Luzern, Kriens und Horw im Entwicklungsgebiet LuzernSüd.

Sie haben am 21. April 2016 den Planungsbericht Entwicklungskonzept LuzernSüd Grundkonzept Verkehr (Nr. 1564) beraten und zustimmend zur Kenntnis genommen.

3 Ziele des neuen Parkplatzreglements Horw

Mit der letzten Revision des Raumplanungsgesetzes hat die Bevölkerung beschlossen, die weitere Ausdehnung des Siedlungsgebiets zu stoppen und das weitere Wachstum mit der Siedlungsentwicklung nach innen aufzufangen. Diese Forderung bedingt die bessere Nutzung der vorhandenen Bauzonen. Dazu sind gut mit dem ÖV erschlossene Gebiete mit höherer Dichte zu überbauen und das zusätzliche Verkehrsaufkommen auf die Kapazität des Strassennetzes abzustimmen. Der Entwurf des Parkplatzreglements setzt die notwendige Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehrsaufkommen grundeigentümergebunden um.

Gestützt auf die angeführten raumrelevanten Grundlagen von LuzernPlus verfolgen wir mit dem neuen Parkplatzreglement die folgenden Ziele:

- Steuern der gesetzten Ziele bezüglich Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (gemäss Grundkonzept LuzernSüd);

- Erstellen einer bedarfs- und ortsgerechten Anzahl an Abstellplätzen durch aktuelle Bezugsgrössen bei der Berechnung des Normbedarfs, Festlegen von ausgewiesenen Reduktionsgebieten und Ermöglichen von weitergehenden Reduktionen im Rahmen von Mobilitätskonzepten;
- Koordinieren der Anwendung der Empfehlungen von LuzernSüd (LuzernPlus) mit den Nachbargemeinden und den gemeindespezifischen Bedürfnissen;
- Beschaffen der gebietsbezogen abgestuften Ersatzabgaben für die nicht zu erstellenden Autoabstellplätze zur Gewinnung der zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und des kombinierten Verkehrs notwendigen Mittel.

4 Vorgehen

Die Arbeiten wurden Mitte 2015 in Angriff genommen. Mit der Erarbeitung wurde Metron Verkehrsplanung AG beauftragt. Die Arbeiten wurden von einer kleinen verwaltungsinternen Arbeitsgruppe aus Hoch- und Tiefbau begleitet. Wir haben die Grundsätze (s. Fokusthemen Planungsbericht Metron Verkehrsplanung AG) und Entwürfe an mehreren Sitzungen eingehend beraten und in verschiedenen Varianten studiert.

Der Entwurf wurde während der Erarbeitung einem Juristen zur Prüfung vorgelegt. Dessen Anregungen sind im vorliegenden Entwurf bereits eingearbeitet.

Der vorliegende Entwurf des neuen Parkplatzreglements haben wir im Mai 2016 dem Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons (BUWD) zur Vorprüfung zugestellt. Wir gehen davon aus, dass seitens Kanton keine grundsätzlichen Einwände bestehen, nachdem das Reglement weitgehend auf dem vom Kanton als gut befundenen Musterreglement von LuzernPlus fusst. Der Vorprüfungsbericht wird Ihnen spätestens und rechtzeitig vor der 2. Lesung zugestellt.

5 Parkplatzreglement über die Abstellflächen auf privatem Grund

Das Parkplatzreglement regelt den Normbedarf an Autoabstellplätzen sowie den tatsächlichen Bedarf. Beim tatsächlichen Bedarf handelt es sich um einen gegenüber dem Normbedarf reduzierten Wert. Die Reduktionen sind abhängig von der Güte der Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und den topografischen Verhältnissen. Dazu werden die Bauzonen in fünf unterschiedliche Gebiete unterteilt. Pro Gebiet und Nutzung sind unterschiedliche Reduktionen mit Minimal- und Maximalbedarf festgelegt. Weiter enthält das Reglement die Anforderungen an ein Mobilitätskonzept und ein Fahrtenmodell, regelt wiederum die Ersatzabgabe für nicht zu erstellende Abstellplätze sowie den Bedarf an Abstellflächen für leichte und motorisierte Zweiräder. Für gewerbliche Nutzungen können für Betriebsfahrzeuge wie auch für weitere Bedürfnisse bei Bedarf zusätzliche Abstellplätze über dem zulässigen Maximalwert bewilligt werden, sofern die örtlichen Verhältnisse und die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes dies zulassen.

6 Ersatzabgaben

6.1 Gesetzliche Grundlage

Das neue Parkplatzreglement über die Abstellflächen auf privatem Grund sieht bei Nichterstellung von Autoabstellplätzen wiederum die Leistung von Ersatzabgaben vor. Die Rechtsgrundlage dazu findet sich in § 95 Strassengesetz:

§ 95 *Ersatzabgabe*

¹ Wenn die örtlichen Verhältnisse die Erstellung von Abstellflächen nicht oder nur in beschränktem Umfang zulassen, die Kosten unzumutbar sind oder die in § 94 genannten Gründe der Erstellung von Abstellflächen entgegenstehen, hat der Bauherr eine angemessene Ersatzabgabe zu entrichten, sofern die Gemeindevorschriften dies vorsehen.

² Die Höhe der Ersatzabgaben ist in den Gemeindevorschriften zu regeln. Dabei sind die Vor- und Nachteile für die Grundeigentümer zu berücksichtigen. In diesen Bestimmungen kann für besondere Fälle (Erhaltung von Wohnraum, Bauten gemeinnütziger Institutionen, Herabsetzung oder Verbot von Abstellflächen nach § 94 usw.) die Reduktion oder der Erlass der Ersatzabgaben festgelegt werden.

³ Über die Ersatzabgabe wird in der Baubewilligung aufgrund der Gemeindevorschriften entschieden.¹¹⁴

⁴ Die Ersatzabgaben für Abstellflächen sind für Erstellung, Ausbau, Erneuerung, Unterhalt, Betrieb und Subventionierung von öffentlichen Abstell- und Verkehrsflächen für Motorfahrzeuge und Fahrräder sowie für die Förderung des öffentlichen Verkehrs zu verwenden.

6.2 Bemessung der Ersatzabgabe

Die Einforderung einer Ersatzabgabe für fehlende Abstellplätze liegt im Ermessen der Gemeinde. Die Höhe einer solchen Ersatzabgabe muss angemessen sein. In den Erläuterungen zum Strassengesetz führt der Kanton aus, dass gemäss Rechtsprechung des Bundesgerichts die Ablösesumme nicht mehr als ein Viertel der Kosten betragen dürfe, welche die Erstellung eines offenen Abstellplatzes mit sich bringen würde, wobei jedoch dem Gesetzgeber eine gewisse Schematisierung nicht verwehrt werden könne. Es sei zulässig und unter Umständen im Hinblick auf die Rechtssicherheit sogar geboten, das Baugebiet in verschiedene Beitragszonen einzuteilen, in denen unterschiedliche Abgaben geschuldet seien.

Der Landbedarf für einen offenen Autoabstellplatz inkl. notwendige Verkehrsfläche beträgt 27 m². Dies ergibt bei einem tiefen Landpreis von CHF 600/m² einen Landkostenanteil von CHF 16'200, bei einem hohen Landpreis von CHF 2'000/m² einen Landkostenanteil von CHF 54'000. Die Erstellungskosten eines offenen Autoabstellplatzes betragen CHF 5'000. Daraus ergeben sich für einen fehlenden Autoabstellplatz Kosten von CHF 21'200 bis CHF 59'000. Demnach beträgt die zulässige Obergrenze für die Ersatzabgabe zwischen CHF 5'300 und CHF 14'750.

Zurzeit beträgt die Ersatzabgabe pro fehlendem Parkplatz zwischen CHF 2'600 und 5'200, je nach Zonenzugehörigkeit. Neu schlagen wir Ihnen gebietsbezogen abgestufte Ersatzbeiträge zwischen CHF 3'000 und CHF 7'000 pro fehlenden Abstellplatz vor. Die CHF 7'000 im Gebiet I, welches identisch mit dem Entwicklungsgebiet horw mitte ist, entsprechen zurückgerechnet einem Landpreis von CHF 852/m² Grundstückfläche, die CHF 3'000 im Gebiet V entsprechen einem Landpreis von CHF 259/m² Grundstückfläche (Annahme: Ersatzabgabe entspricht 25 Prozent der Erstellungskosten). Mit den zurückhaltenden Ersatzabgabebeträgen pro fehlendem Abstellplatz, im Vergleich zu den grundsätzlich gesetzlich zulässigen 25 Prozent, wird dem Umstand Rechnung getragen, dass in Zukunft i.d.R. bei jedem Neubauvorhaben an zentraler Lage Ersatzabgaben fällig werden.

6.3 Ersatzabgabepflicht bis zum Normbedarf

Die Norm SN 640 281, „Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen“ des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) enthält die kontinuierlich entwickelten Grundlagen zum notwendigen Angebot an Parkfeldern. Dabei geht die Norm per Definition davon aus, dass der sogenannte Normbedarf bei ausschliesslicher Anreise mit dem motorisierten Individualverkehr bereitzustellen ist.

Dass die Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung ausschliesslich mit dem motorisierten Individualverkehr (Auto) erfolgen kann, ist nicht möglich und hinlänglich bekannt (beschränkte Kapazität des übergeordneten Strassennetzes). Die Abwicklung der Mobilität ausschliesslich mit dem Auto entspricht aber auch nicht dem Bedürfnis der gesamten Bevölkerung. Die Norm SN 640 281 empfiehlt daher abhängig von Lage und Topografie sowie der Erschliessungsgüte mit öffentlichen Verkehrsmitteln den Bedarf an Fahrzeugabstellplätzen gegenüber dem Normbedarf zu reduzieren.

Ein reduzierter Bedarf an Autoabstellplätzen setzt demnach ein Angebot an alternativen baulichen und betrieblichen Infrastrukturen wie Bahnanschluss, Busverbindungen, Haltestellen, Fuss- und Velowege, Veloabstellanlagen etc. voraus. Deren Bereitstellung erfordert von der Gemeinde hohe finanzielle Mittel bei der Realisierung und hat zusätzlich zu den Beiträgen an den Verkehrsverbund für das OeV-Angebot weitere regelmässig wiederkehrende bauliche und betriebliche Unterhaltskosten zur Folge. Der absehbare Finanzaufwand für die Neuerstellung von Infrastrukturen im Umfeld von horw mitte ist beträchtlich. Mit dem Bericht und Antrag Nr. 1552, Planungsbericht zum Stand der Umsetzung des Bebauungsplans horw mitte und zu einem Projektierungskredit für die Ausarbeitung des Bauprojekts für den Ausbau Bahnhof Horw vom 10. September 2015 haben wir Ihnen dies dargelegt. Die von Ihnen in der Beratung beschlossene evt. Realisierung von öffentlichen unterirdischen Parkplätzen zwischen Baufeld E und D unterhalb Bushof sowie unter dem Bahnhofplatz würde weitere zusätzliche Finanzmittel erfordern. Überschlagsmässig ist von CHF 50'000 pro Abstellplatz, also z.B. CHF 1 Million für 20 öffentliche Personenwagenabstellplätze auszugehen. Weiter ist für die neue Fuss- und Radwegunterführung im Gebiet Wegmatt (Höhe Dytan-Werkgebäude) gemäss Finanz- und Aufgabenplan mit Bruttokosten von CHF 6.5 Millionen zu rechnen.

Wir sind der Überzeugung, dass es richtig ist, die Grundeigentümer und Investoren, welche von der zentralen Lage und der hohen Erschliessungsgüte profitieren und dadurch weniger Autoabstellplätze erstellen müssen, an die Bereitstellung und den Betrieb dieser Infrastrukturen einen finanziellen Beitrag leisten zu lassen. Wir beantragen daher, dass die Ersatzabgabe, wie bisher, bis zum Normbedarf gemäss SN 640 281 (Art. 8 neues Parkplatzreglement) zu leisten ist. Aus rechtlicher Sicht bestehen gegenüber einer Ersatzabgabe bis zum Normbedarf keine Vorbehalte. Dies geht auch aus einem Urteil des Bundesgerichts aus dem Jahr 2009 in einem Fall in der Stadt Baden hervor (BGE_13-11-2009-2C_541-2008: Ziff. 4.6: *Nach dem Gesagten lässt sich die Ausgestaltung der Ersatzabgabe der Stadt Baden, welche in Übereinstimmung mit dem kantonalen Recht dadurch gekennzeichnet ist, dass sie auch dann erhoben wird, wenn die erforderlichen Parkplätze aus Gründen des öffentlichen Interesses nicht erstellt werden dürfen, verfassungsrechtlich nicht beanstanden.*)

Dies hat zur Folge, dass für Neubauten in den Gebieten I und II in Zukunft stets Ersatzabgaben zu leisten sein werden, da dort das zulässige Mass an maximal erstellbaren Abstellplätzen gemäss Entwurf, Art. 9, i.d.R. 50 Prozent unter dem Normbedarf liegt. In den Gebieten III und IV werden Ersatzabgaben teilweise fällig, abhängig von der Grösse und der Nutzung der Bauten. Im Gebiet V dürfte die Leistung einer Ersatzabgabe eher die Ausnahme bilden.

Die grösste bauliche Neubautätigkeit wird in den nächsten Jahren in horw mitte stattfinden. Im Planungsbericht Metron Verkehrsplanung AG haben wir im Anhang 3 aufgezeigt, mit welchen Ersatzabgaben über den ganzen Realisierungszyklus gerechnet werden kann. Wir haben die drei Varianten Ersatzabgabe bis zum Normbedarf (A), Ersatzabgabe bis zum gemäss Reduktionsfaktor zulässigen Maximalbedarf (B) und Ersatzabgabe bis zum minimal notwendigen reduzierten Bedarf (C) überschlagsmässig ermittelt. Bei einer vollständigen Überbauung gemäss Bebauungsplan wäre bei Variante A mit Ersatzabgaben von CHF 11 bis 17 Millionen zu rechnen. Bei Variante B ergäben sich noch Ersatzabgaben zwischen CHF 0 und 6 Millionen. Bei Variante C fallen in horw mitte wie auch in allen anderen Gebieten praktisch keine Ersatzabgaben mehr an.

Es liegt im Interesse der Gemeinde, dass das richtige Mass an Abstellplätzen innerhalb der Bandbreite von Minimum und Maximum erstellt wird. Mit den Varianten A und B wird in diesem Sinne kein übermässiger Anreiz für den Verzicht auf die Erstellung von Autoabstellplätzen ausgeübt, da für jeden nicht erstellten Abstellplatz eine Ersatzabgabe zu leisten ist. Da der gemäss Art. 9 Reglemententwurf tatsächlich zulässige Bedarf im Wesentlichen auf das Verkehrskonzept LuzernSüd abstellt, ist ein solcher Anreiz aber auch nicht notwendig.

6.4 Abstimmung Parkplatzersatzabgabe mit allfälliger Mehrwertabgabe

Mit Blick auf die noch fehlende kantonale Regelung der Mehrwertabgabe für raumplanungsbedingte Vorteile wird festgelegt, dass sich die Parkplatzersatzabgabe um den Betrag einer allfällig geleisteten Mehrwertabgabe nach Raumplanungsgesetz reduziert. Damit wird gewährleistet, dass die beiden Abgaben, die in etwa demselben Zweck dienen (der Förderung öffentlich zugänglicher MIV- und OeV-Angebote), nur einmal geleistet werden müssen.

6.5 Zusammenspiel von Abstellplatzreduktion und Ersatzabgabepflicht

Die Wirkung der Pflicht, aber auch der Möglichkeit für die Bereitstellung eines gegenüber dem Normbedarf reduzierten Parkplatzangebots beurteilen wir wie folgt:

- Sie gewährleistet dem verbleibenden MIV eine für die flüssige Fortbewegung genügende Kapazität auf dem Strassennetz.
- Sie erspart dem Investor Investitionen in der Grössenordnung von CHF 50-70'000 pro Parkplatz, welche i.d.R. kaum kostendeckend weiter verrechnet werden können. Die Parkplätze belasten somit auch den Hochbau mit.
- Die im Vergleich zu den Erstellungs- und späteren Unterhaltskosten bescheidene Ersatzabgabe hat keine preistreibende Wirkung.
- Sie fördert eine kostendeckende Bewirtschaftung.
- Sie fördert die Parkplatzbewirtschaftung in einem volkswirtschaftlich sinnvollen Mass.
- Die zu leistenden Ersatzbeiträge dienen der Förderung der Infrastruktur des ÖV, Langsamverkehrs und MIV. Sie haben einen direkten Nutzen im näheren Umfeld der Beitragspflichtigen und entlasten die allgemeinen Gemeindefinanzen.

7 Differenzen zum Musterreglement LuzernSüd

Der Entwurf des Parkplatzreglements weicht im Wesentlichen in zwei Punkten von den Empfehlungen im Grundkonzept Verkehr LuzernSüd ab. Es sind dies:

Reduktionen gegenüber dem Normbedarf

Gebiet	Parkfelder-Angebot in % des Normbedarfs					
	Wohnen		Beschäftigte		Besucher / Kunden	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max
I	0	50	0	20	20	40
II	10	50	10	20 40	20	40
III	20	80	20	40 50	30	50
IV	20 30	80 90	20 30	60	40	60
V	40	100	40	80 100	60	100

Im hervorragend mit dem ÖV erschlossenen Gebiet Horw mitte (Gebiet I), wo das grösste Wachstumspotenzial (und daher auch die grösste „Mobilitätszunahme“) besteht, werden die Werte von LuzernSüd unverändert übernommen.

Die Abweichungen zu LuzernSüd sind in roter Schrift. Die gestrichene Ziffer ist jeweils die Empfehlung von LuzernSüd. Die Veränderungen betreffen vorwiegend das Parkplatzangebot für Beschäftigte. Wir erachten die Anpassungen als vertretbar bzw. notwendig aus folgenden Gründen:

- Das neue Parkplatzreglement gilt nur für Neubauten und Erweiterungen, nicht aber für die vorhandenen Bauten. Da das Potenzial an gewerblichen Neubauten und Erweiterungen ausserhalb horw mitte als gering einzustufen ist, können auch die Auswirkungen der geringfügig angehobenen Maximalwerte als gering eingeschätzt werden.
- Horw weist seit jeher ein unterdurchschnittliches Arbeitsplatzangebot auf. Ein ausgewogener Mix zwischen Wohnen und Beschäftigten ist aus raumplanerischer und gesellschaftspolitischer Sicht anzustreben.
- Die räumlichen und zonenrechtlichen Voraussetzungen für eine starke Zunahme des Arbeitsplatzangebots in Horw sind ausserhalb von horw mitte nicht gegeben, weshalb dieses nicht durch verkehrliche Einschränkungen zusätzlich beeinträchtigt werden soll.
- In den Gebieten II, III und V, wo wir die zulässigen Maximalwerte für Beschäftigte angehoben haben, sind keine grossen Neuansiedlungen möglich. Wir wollen mit den höheren Werten aber dem der Ortsversorgung dienenden Kleingewerbe (Elektriker, Maler, Schreiner, Gärtner etc.) geeignete Voraussetzungen bieten.
- Die durch die Anhebung der Maximalwerte resultierenden verkehrlichen Auswirkungen auf LuzernSüd dürfen als vernachlässigbar bezeichnet werden. Sie liegen im Unschärfbereich der Verkehrsmodellberechnung zugrundeliegenden Annahmen.

Pflicht zur Parkplatzersatzabgabe

Das Musterreglement LuzernSüd sieht die Pflicht zur Leistung der Ersatzabgabe für die Differenz zwischen den minimal notwendigen und den tatsächlich erstellten Abstellplätzen vor. Dies hätte zur Folge, dass nur in den seltensten Fällen eine Ersatzabgabe zu leisten wäre. Wir sehen im Entwurf des Parkplatzreglements vor, die Pflicht zur Ersatzabgabeleistung wie bisher geregelt zu belassen. Dies bedeutet, dass für jeden Abstellplatz unterhalb dem Normwert gemäss VSS (Art. 8 Parkplatzreglement) eine Abgabe zu entrichten ist. Die Ersatzabgabe wird für die Bereitstellung öffentlicher Abstellplätze sowie zur Förderung des öffentlichen Verkehrs verwendet. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist, zusammen mit dem Fuss- und Veloverkehr, Voraussetzung, dass die Abwicklung der Mobilität mit den beschränkten Kapazitäten des vorhanden Strassennetzes auch in Zukunft gewährleistet werden kann. Wir sind im Gegensatz zur Projektorganisation LuzernSüd der Auffassung, dass die Investoren einen geringen Teil der Einsparungen beim freiwilligen oder gesetzlich vorgeschriebenen Verzicht auf die Erstellung von Abstellplätzen in Form einer Ersatzabgabe der Öffentlichkeit für die Bereitstellung der alternativen Angebote zu entrichten haben.

8 Fonds für Parkplatzersatzabgaben

Wir beabsichtigen, für die bestimmungsgemässe Verwendung der Ersatzabgaben einen Spezialfonds zu errichten.

Bisher wurden diese Ersatzabgaben als Ertrag in der Laufenden Rechnung verbucht. Die Ersatzabgaben betrugen im Schnitt der letzten 16 Jahre CHF 23'000 pro Jahr.

Die Grundsätze der Ersatzabgabe sind in Art. 15 Voraussetzungen, Art. 16 Berechnung, Art. 17 Herabsetzung und Erlass, Art. 18 Verwendung und Art. 19 Fälligkeit im neuen Parkplatzreglement genügend geregelt.

Mit der weiteren Überbauung im Zentrum und insbesondere der Realisierung von horw mitte werden in Zukunft wesentlich höhere Ersatzabgaben anfallen. Damit gehen wir davon aus, dass in Zukunft vermehrt Ersatzbeiträge bezahlt werden. Aufgrund der derzeitigen Umsetzung der kommunalen Raumplanung gehen wir davon aus, dass in Zukunft der Ertrag aus den Ersatzabgaben eines Jahres höher als der Bedarf für Erstellung und Unterhalt öffentlicher Parkplätze sein wird. Der Mittelüberschuss soll für zukünftige, zweckgebundene Projekte im Sinne der gesetzlichen Regelung der Ersatzabgabe zur Verfügung stehen. Die reglementkonforme Verwendung dieser Ersatzabgaben soll mit dem Spezialfonds transparent gewährleistet werden.

Vorgehen zur Errichtung des Fonds

Bildung eines Spezialfonds gemäss Handbuch Rechnungswesen:

Spezialfonds sind Reserven, die an einen bestimmten Zweck gebunden sind. Sie dürfen nur gebildet werden, wenn ein hinreichender Rechtserlass vorliegt, der vorschreibt oder gestattet, dass bestimmte Einnahmen für einen bestimmten Zweck zu verwenden sind. Als hinreichende Rechtserlasse gelten:

- Gesetze, Dekrete, Verordnungen
- Beschlüsse der Gemeindeversammlung oder des Parlamentes
- Allgemein geltende Rechtsnormen und Rechtsgrundsätze

Spezialfonds werden zu Lasten der Rechnung (Laufende Rechnung/Investitionsrechnung) gebildet, der die zweckbestimmte Einnahme gutgeschrieben wurde.

Rechtsetzende Kompetenzen Einwohnerrat gemäss Gemeindeordnung:

Art. 29

Rechtsetzung

Der Einwohnerrat ordnet unter Vorbehalt des Referendums und in den Schranken des übergeordneten Rechtes in Form von Reglementen die Rechte und Pflichten der natürlichen und juristischen Personen, die Organisation der Gemeinde und das Verfahren vor den Behörden.

Rechtsetzende Kompetenzen Gemeinderat gemäss Gemeindeordnung:

Art. 43

Rechtsetzung

Der Gemeinderat erlässt Verordnungsrecht aufgrund einer Kompetenz, die ihm durch Rechtssatz oder einen referendumpflichtigen Beschluss des Einwohnerrates erteilt wurde.

Mit dem Parkplatzreglement über die Abstellflächen auf privatem Grund wird vom Einwohnerrat eine klare gesetzliche Grundlage geschaffen, dass die Ersatzabgaben für bestimmte Zwecke zu verwenden sind, nämlich für Erstellung, Ausbau, Erneuerung, Unterhalt, Betrieb und Subventionierung von öffentlichen Abstell- und Verkehrsflächen für Personenwagen und Fahrräder sowie für die Förderung des öffentlichen Verkehrs.

Die organisatorisch-operativen Fragen wollen wir in einer Verordnung regeln. Der Gemeinderat soll auf der Basis des vorliegenden Entscheides die Kompetenz für den Erlass einer Verordnung erhalten. Organisatorische Fragen können bei Bedarf mit einer Verordnung effizienter geregelt und die Regelungen rascher angepasst werden. Der Verordnungsentwurf wird Ihnen auf die 2. Lesung hin zur Kenntnisnahme zugestellt.

9 Würdigung

Mit der heutigen Siedlungsentwicklung, dem verdichteten Bauen und der zwingend notwendigen Abstimmung von Siedlung und Verkehr braucht es verschiedene Massnahmen, damit überhaupt eine Entwicklung stattfinden kann und der Verkehr bewältigt werden kann. Wir haben uns eine nachhaltige Mobilität zum Ziel gesetzt. Fliessender Verkehr, pünktliche Busse und attraktive Velo- und Fusswege setzen voraus, dass sich der Autoverkehr nachhaltig entwickelt. Das neue Parkplatzreglement ist eine wirkungsvolle Massnahme, dort den Verkehr zu regulieren, wo er am Dichtesten ist und das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel am Grössten ist. Mit den Gebietseinteilungen wird Rücksicht genommen auf die verschiedenen ortsspezifischen Bedürfnisse.

Wir sind der Überzeugung, dass es richtig ist, die Grundeigentümer und Investoren, welche von der zentralen Lage und der hohen Erschliessungsgüte profitieren und dadurch weniger Autoabstellplätze erstellen müssen, an die Bereitstellung und den Betrieb dieser Infrastrukturen einen finanziellen Beitrag leisten zu lassen.

Um die formulierten Ziele aus allen bestehenden Grundlagen umsetzen zu können, braucht es Verbindlichkeiten. Das neue Parkplatzreglement schafft Klarheit für die Entwicklung und nützt der Wohnbevölkerung wie auch den Investoren.

10 Antrag

Wir beantragen Ihnen

- das neue Parkplatzreglement über die Abstellflächen auf privatem Grund zu beschliessen.
- für die zu leistenden Ersatzabgaben für nicht erstellte Abstellplätze einen Spezialfonds zu bilden.
- den Gemeinderat zu beauftragen, die organisatorisch-operativen Details in einer Verordnung zu regeln.



Markus Hool
Gemeindepräsident



Irene Arnold
Gemeindeschreiberin a.i.

- Entwurf neues Parkplatzreglement über die Abstellflächen auf privatem Grund mit Plan Gebietseinteilung, 28. April 2016
- Synoptische Darstellung von neuem und bisherigem Parkplatzreglement, 28. April 2016
- Planungsbericht zum Parkplatzreglement, Metron Verkehrsplanung AG, 28. April 2016

Auf SharePoint abrufbar:

- Vorprüfungsbericht BUWD, wird aufgeschaltet, sobald er vorliegt
- Musterreglement Agglomeration, LuzernPlus
- Ergänzungen Luzern Süd zum Musterreglement LuzernPlus (Anhang 3 Grundkonzept Verkehr LuzernSüd),
- Urteil Bundesgericht vom 9. November 2009, BGE_13-11-2009-2C_541-2008

E I N W O H N E R R A T

Beschluss

- nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag Nr. 1566 des Gemeinderates vom 4. Mai 2016
 - gestützt auf den Antrag der Geschäftsprüfungskommission und der Bau- und Verkehrskommission
 - in Anwendung von Art. 9 Bst. a und Art. 29 der Gemeindeordnung vom 25. November 2007
-

Das neue Parkplatzreglement wird zur Änderung zurückgewiesen.

Horw, 16. Juni 2016

Hannes Koch
Einwohnerratspräsident

Irene Arnold
Gemeindeschreiberin a.i.

Publiziert: