



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 31. März 2021 (StB 239)

B+A 9/2021

Motoparkierung

**Pilotprojekt zur Erhebung von Gebühren
für Motoparkplätze am Löwengraben**

**Vom Grossen Stadtrat mit
einer Änderung und einer
Protokollbemerkung beschlossen
am 10. Juni 2021.**

**(Definitiver Beschluss des Grossen
Stadtrates am Schluss dieses Dokuments)**

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

Strategische Schwerpunkt gemäss Gemeindestrategie

- **Quartiere stärken**
Leitsatz: Die Quartiere sind als Wohn-, Aufenthalts-, Arbeits- und Identifikationsorte der Schlüssel für eine erfolgreiche und nachhaltige Entwicklung der Stadt Luzern.
- **Digitale Transformation vorantreiben**
Leitsatz: Die Stadt Luzern ist in der Schweiz im Bereich der digitalen Transformation wegweisend.
- **Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum steigern**
Leitsatz: In der Stadt Luzern sind Strassen, Plätze und Grünräume als attraktive Aufenthalts-, Begegnungs- und Bewegungsräume gestaltet.

Legislaturgrundsätze und -ziele gemäss Legislaturprogramm

Verkehr

- | | |
|--|--|
| Legislaturgrundsatz L18
(Leitsatz zum Schwerpunkt 7) | In der Stadt Luzern sind Strassen, Plätze und Grünräume als attraktive Aufenthalts-, Begegnungs- und Bewegungsräume gestaltet. |
| Legislaturziel Z18.2 | Die Stadt Luzern zeichnet sich durch eine attraktive Gestaltung der Strassenräume aus. |
| Legislaturgrundsatz L19 | In Luzern sind alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs. Das Verkehrssystem bewältigt die Mobilitätsbedürfnisse flächen- und energieeffizient sowie emissionsarm. |
| Legislaturziel Z19.4 | Die Stadt Luzern verfügt über konkrete Umsetzungskonzepte zur Optimierung der Parkierung von Zweirädern, Autos und Cars. |

Übersicht

Der Stadtrat hat den Auftrag, basierend auf dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität, der Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik, dem Raumentwicklungskonzept sowie der Mobilitätsstrategie die Parkierung in der Stadt Luzern zu optimieren und die Mobilität auf flächeneffiziente Verkehrsarten zu verlagern. Zu den flächeneffizienten Verkehrsarten zählen auch Motorräder (Motos). Mit der Erarbeitung des Grundkonzepts Parkierung wurde 2017 bereits erkannt, dass das Angebot von Motoparkplätzen ausgebaut werden müsste. Deshalb wurden in einem Fachbericht «Motoparkierung» die Parkplatzsituation für Motos analysiert und Empfehlungen hinsichtlich einer möglichen Bewirtschaftung und des Umgangs mit Elektromotos gemacht. Basierend auf diesem Bericht wird im vorliegenden Bericht und Antrag (B+A): «Motoparkierung» aufgezeigt, wie die Parkierungssituation optimiert und mit der Bewirtschaftung von Motoparkplätzen umgegangen werden soll.

Die Analyse im Fachbericht zeigt auf, dass, wo immer möglich, das Angebot an Motoparkplätzen lage- und nutzungsgerecht ausgebaut werden soll. Ziel ist es, rund 300 zusätzliche Motoparkplätze zu schaffen. Dazu werden primär Autoparkplätze (30–40) umgenutzt oder übrige Flächen verwendet. Diese werden basierend auf dem Konzept von SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich, im Einzelfall geprüft und unabhängig zum vorliegenden B+A beschlossen. Die Umnutzung der Autoparkplätze in Motoparkplätze kostet insgesamt rund Fr. 70'000.–. Zusätzlich müssen jährliche Mindereinnahmen durch fehlende Parkgebühreneinnahmen auf den umgenutzten Autoparkplätzen von jährlich rund Fr. 70'000.– berücksichtigt werden.

Die per 1. Januar 2021 revidierte Schweizerische Signalisationsverordnung lässt neu eine Gebührenpflicht für Motos zu. Mit einer Gebührenpflicht für Motos kann ein höherer Parkplatzumschlag und die Verschiebung der Dauerparkierung auf den privaten Grund erreicht werden, was insbesondere bei einem grossen Nachfrageüberhang interessant ist. Zudem kann damit dem Anliegen des Postulats 60, Max Bühler und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion, Stefanie Wyss namens der G/JG-Fraktion sowie Laura Kopp und András Özvegyi vom 8. April 2013: «Kein Gratis-Parken für Motorräder und Motorroller mehr im Stadtzentrum – für eine nachhaltige städtische Mobilität», Rechnung getragen werden. Die Akzeptanz und technische Machbarkeit der Gebührenpflicht für Motos soll im Rahmen eines Pilotprojekts überprüft werden. Aufgrund des besonders starken Nachfrageüberhangs im Gebiet Altstadt und der isolierten Lage der Motoparkplätze am Löwengraben ist die Durchführung des Pilotprojekts in diesem Gebiet optimal. Die Parkgebühren werden mittels einer digitalen Sammelparkuhr (TOMeco) und Hinterlegung des Nummernschilds erhoben. Der Tarif richtet sich unter Berücksichtigung des Flächenbedarfs nach demjenigen für die Autoparkierung und beträgt pro Moto Fr. 0.60 pro Stunde während 24 Stunden. Die Investitionskosten von Fr. 15'000.– für dieses Pilotprojekt werden voraussichtlich nach weniger als eineinhalb Jahren durch die entsprechenden Gebühreneinnahmen von jährlich rund Fr. 10'500.– gedeckt sein. Das Pilotprojekt soll während zweier Jahre Erfahrungswerte generieren und anschliessend in einem Fachbericht bezüglich Akzeptanz und Belegungswerten der Parkfelder ausgewertet werden. Das Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren muss um den Artikel 10a «Parkgebühr für Motorräder» erweitert werden, um die rechtliche Grundlage für dieses Pilotprojekt

zu schaffen. Elektromotos können nicht von der Gebührenpflicht befreit werden, da eine Unterscheidung von Elektromotos und Motos mit Verbrennungsmotoren durch die Kontrollorgane vor Ort noch nicht möglich ist.

Die einmalig über die nächsten Jahre verteilt entstehenden Kosten von rund Fr. 85'000.– für die Erstellung neuer Motoparkplätze und das Pilotprojekt zur Erhebung von Gebühren für Motoparkplätze sowie die jährlichen Mindereinnahmen durch die Aufhebung von Autoparkplätzen werden über das Budget der Abteilung 490 Parkingmeter finanziert.

Vor diesem Hintergrund beantragt der Stadtrat mit diesem B+A eine zustimmende Kenntnisnahme des vorliegenden Berichtes, die Änderung der rechtlichen Grundlage zur Gebührenerhebung sowie die Abschreibung von zwei parlamentarischen Vorstössen.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Einleitung	6
2 Handlungsbedarf	7
3 Ziele	8
4 Grundlagen	8
4.1 Parkplatzsituation für Motos in der Luzerner Innenstadt	8
4.2 Rechtliche Grundlagen	10
5 Massnahmen	12
5.1 Erweiterung der Motoparkplätze	12
5.1.1 Finanzielle Auswirkungen	13
5.2 Pilotprojekt zur Erhebung von Gebühren für Motoparkplätze	13
5.2.1 Standort des Pilotversuches	13
5.2.2 Tarife	15
5.2.3 Finanzielle Auswirkungen	15
5.2.4 Dauer des Pilotprojekts	16
5.2.5 Massnahmen nach Abschluss des Pilotprojekts	16
5.2.6 Rechtliche Anpassungen	16
5.2.7 Umgang mit Elektromotos	17
6 Projektplan	18
7 Übersicht Finanzierung und Folgekosten	18
8 Parlamentarische Vorstösse	19
9 Antrag	20
 Beilage	
▪ Fachbericht «Konzept Motoparkierung» von SNZ	

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Einleitung

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

Das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität, die Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik, das Raumentwicklungskonzept sowie die Mobilitätsstrategie betreffen in verschiedenen Belangen auch die Parkierung. Der Gestaltung des Parkraums kommt aufgrund ihrer verkehrserzeugenden Wirkung eine wichtige Rolle zu. Insbesondere in Zeiten der Verdichtung wächst die Nutzungskonkurrenz im Strassenraum sowie im öffentlichen Raum und ruft nach einer höheren Aufenthaltsqualität. Aus diesen Gründen soll die Parkierungssituation in der Stadt Luzern optimiert werden. Im «Grundkonzept Parkierung» wurden die Stossrichtungen für die Strassenparkierung vorgegeben und das weitere Vorgehen festgelegt. Für die Auto-, Car- und die Veloparkierung wurden bereits Berichte erarbeitet. Der Fokus in diesem Bericht liegt bei der Motoparkierung. Aus dem «Grundkonzept Parkierung» geht hervor, dass das Angebot von Motoparkplätzen ausgebaut werden soll und eine Bewirtschaftung der Parkplätze zu prüfen ist. Insbesondere wird im «Grundkonzept Parkierung» die Umnutzung von Autoparkplätzen für flächeneffizientere Verkehrsmittel vorgegeben.

Als Basis für diesen Bericht wurde im Auftrag der Stadt Luzern ein externer Fachbericht (Konzept Motoparkierung) von der SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich, erstellt. Im vorliegenden Bericht werden diejenigen Grundsätze und Vorgehensweisen beschrieben, die der Stadtrat unterstützt und angehen will. Die im externen Fachbericht vorgeschlagenen konkreten Massnahmen sind nicht Teil des vorliegenden Berichtes und Antrages und werden im Einzelfall geprüft und gemäss den bestehenden Prozessen umgesetzt.

2 Handlungsbedarf

Der Stadtrat hat 2015 die Erarbeitung eines «Grundkonzepts Parkierung» in die damalige Gesamtplanung aufgenommen und als Fünfjahresziel verankert. Ein entsprechender Projektauftrag wurde im Dezember 2015 beschlossen. Im Juni 2017 hat der Stadtrat die Ergebnisse aus dem Fachbericht «Grundkonzept Parkierung» zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Umwelt- und Mobilitätsdirektion wurde vom Stadtrat mit der Erarbeitung eines Berichtes und Antrages (B+A) zur Motorparkierung zuhanden des Grossen Stadtrates beauftragt, welcher auf den Analysen und Handlungsansätzen aus dem «Grundkonzept Parkierung» und dem externen Fachbericht basiert.

Gegenstand dieses B+A sind Motorräder, wie sie gemäss Art. 14 Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (VTS; SR 741.41) definiert werden. Darunter fallen auch Kleinmotorräder wie etwa Roller. Wenn in der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) von Motorrädern die Rede ist, dann ist der Motorradbegriff gemäss VTS massgebend. Auf Parkplätzen, welche gemäss Art. 48 Abs. 4 und Art. 79 Abs. 4 lit. b SSV Motorrädern vorbehalten sind, dürfen also nur Motorräder im Sinne der VTS abgestellt werden. Hingegen dürfen Motorfahrräder, wozu auch die schnellen E-Bikes zu zählen sind, auf Veloparkplätzen abgestellt werden (Art. 79 Abs. 4 lit. a SSV). Vorliegend wird für die Motorräder der gängige Begriff «Motos» verwendet.

Motos werden innerhalb der Stadt häufig auf kurzen Strecken verwendet, die sinnvollerweise auch mit dem ÖV, Velo oder zu Fuss zu bewältigen wären, und sind bei Pendlerinnen und Pendlern ein beliebtes Verkehrsmittel. Der Bedarf an Abstellflächen ist insbesondere im Innenstadtbereich und rund um den Bahnhof hoch. Bei der Erzeugung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gilt der zur Verfügung stehende Parkraum als einer der Schlüsselfaktoren. Dies gilt auch für Motos.

3 Ziele

Mit der Erarbeitung des B+A: «Motoparkierung» wurden folgende Ziele verfolgt:

- Die Parkierungssituation in der Stadt Luzern ist so zu optimieren, dass der Platz flächeneffizient genutzt wird und wo immer möglich ausreichend Abstellplätze vorhanden sind;
- Fragen hinsichtlich einer möglichen Bewirtschaftung der Abstellplätze sind zu erörtern;
- Der Umgang mit Elektromotos ist zu klären;
- Aufzeigen, wie ausreichend Abstellplätze für Motos geschaffen werden können.

Im Einklang mit der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern soll mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglicht werden. Das bedeutet, Parkierungsflächen der Strassenparkierung zugunsten flächeneffizienter Mobilität, wie Velos und Motorräder, umzuverteilen. Durch das Schaffen von zusätzlichen Motoparkplätzen sollen Autofahrende zum Umstieg auf das flächeneffiziente Motorrad motiviert werden. Ein Umstieg von Fussgängerinnen und Fussgängern oder Fahrradfahrenden zum Motorrad soll hingegen insbesondere durch die Erhebung von Gebühren für Motoparkplätze verhindert werden.

Ziel ist die zustimmende Kenntnisnahme zu diesem Bericht, die Bewilligung der rechtlichen Grundlagen für die daraus folgende entsprechende Umsetzung sowie die Abschreibung zweier Postulate.

4 Grundlagen

Die Parkierung ist ein integraler Bestandteil der städtischen Verkehrspolitik und eine Stellschraube der Mobilitätsentwicklung. Der B+A: «Motoparkierung» richtet sich deshalb nach deren übergeordneten Zielen, insbesondere nach der Mobilitätsstrategie und dem Raumentwicklungskonzept. Er orientiert sich aber auch an den Energie- und Klimazielen der Stadt Luzern und ist eingebettet in rechtliche Grundlagen. Basis für diese Berichtsentwicklung ist ausserdem die umfassende Analyse der Motoparkierungssituation in der Stadt Luzern, die 2019/2020 durch SNZ Ingenieure und Planer AG durchgeführt wurde.

4.1 Parkplatzsituation für Motos in der Luzerner Innenstadt

Im Fachbericht zur Motoparkierung von SNZ wurde insbesondere die Parkplatzsituation in der Innenstadt untersucht. Im übrigen Stadtgebiet findet tendenziell ein grösserer Teil der Parkierung auf privaten Flächen statt, wodurch der Druck auf den öffentlichen Raum nicht so stark ist wie in der Innenstadt. In Erhebungen vom September 2019 wurden in der Innenstadt Luzern 775 im öffentlichen Raum abgestellte Motos gezählt. Diese stehen einem Angebot von 493 Motoparkplätzen gegenüber. Bezüglich der Motoparkierung besteht somit aktuell ein Nachfrageüberhang von 282 Motoparkplätzen, was zu Überbelegungen der bestehenden Parkierungsanlagen und zu «Wildparkierung» führt.

In der unten stehenden Karte ist ersichtlich, wie die Gebiete für die Erhebung eingeteilt wurden. Im gesamten städtischen Gebiet stehen heute rund 1'200 Motoparkplätze zur Verfügung.

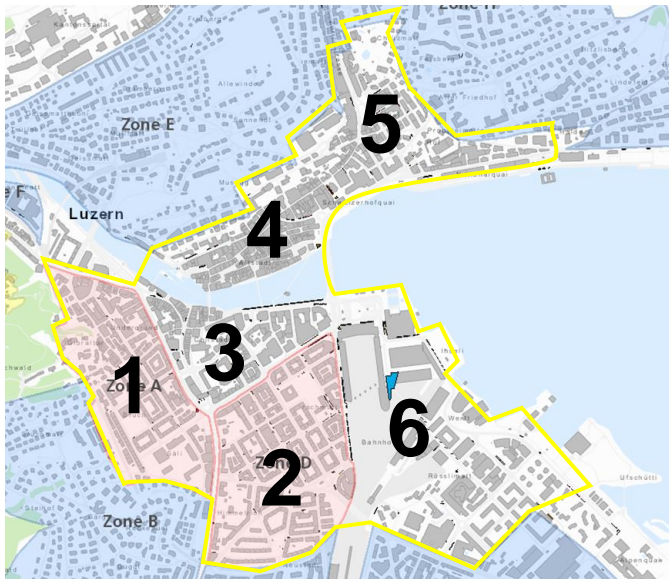


Abb. 1: Einteilung der Gebiete für die Erhebung

Die grösste Nachfrage zeigt sich in den Gebieten 2 (184 Motoparkplätze) und 6 (215 Motoparkplätze), wobei sich der Hauptteil der Nachfrage bei Gebiet 6 auf das Bahnhofsumfeld konzentriert. Der Nachfrageüberhang verteilt sich ziemlich gleichmässig auf die untersuchten Gebiete, mit den Ausnahmen des deutlich grösseren Nachfrageüberhangs im Gebiet 4 «Altstadt» (73 Parkplätze) und des tieferen Nachfrageüberhangs in Gebiet 1 (24 Parkplätze).

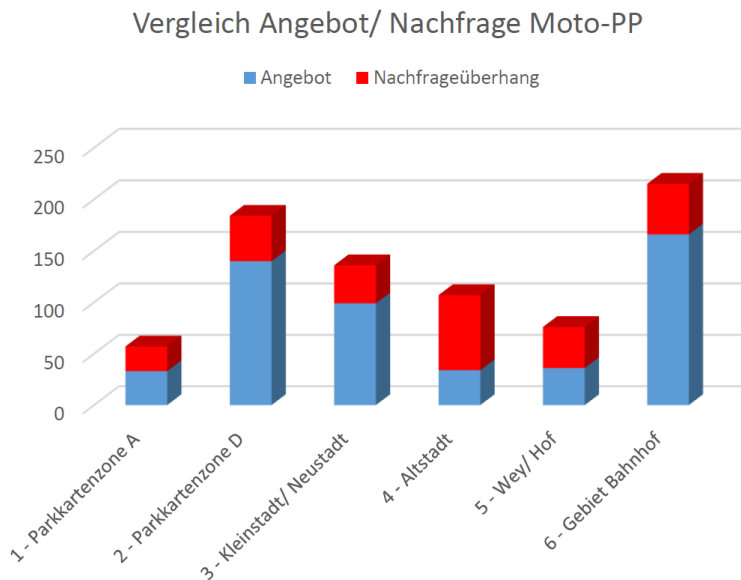


Abb. 2: Vergleich Angebot / Nachfrage Moto-PP

Für das Moto als grundsätzlich flächeneffizienten Verkehrsträger sollen weitere Parkflächen geschaffen werden. Hierzu wird im Kapitel 5.1 vorgeschlagen, wie ein zusätzliches Angebot

geschaffen werden kann, um das «Wildparkieren» und das Falschparkieren auf Veloparkplätzen zu minimieren.

Mit der per 1. Januar 2021 revidierten SSV ist es neu möglich, auch Parkplätze für Motos der Gebührenpflicht zu unterstellen. Dadurch und aus weiteren verkehrsplanerischen und mobilitäts-politischen Gründen ist die Bewirtschaftung von Motoparkplätzen für die Stadt Luzern interessant. Mit einer Bewirtschaftung der Motoparkplätze wird ein höherer Umschlag erreicht, und das Dauerparkieren für die Anwohnenden wird aufgrund der Kostenfolge unattraktiver. Die Verfügbarkeit der Abstellplätze steigt, und Motorradfahrende tragen einen Teil der Unterhaltskosten für Motoabstellplätze im Sinne des Verursacherprinzips. Insbesondere die sich in Luzern bereits vereinzelt im Einsatz befindenden Parkuhren mit Kennzeicheneingabe ermöglichen ein unkompliziertes Erheben von Parkgebühren für Motos, ohne dass ein Parkzettel hinterlegt werden muss oder Parkfelder mit Nummern markiert werden müssen. Ob die Akzeptanz von gebührenpflichtigen Motoparkplätzen vorhanden ist, kann in einem Pilotprojekt zur Erhebung von Gebühren für Motoparkplätze ermittelt werden. Dieses wird im Kapitel 5.2 konkret beschrieben und vorgestellt.

4.2 Rechtliche Grundlagen

Es bestehen folgende relevante Rechtsgrundlagen:

- Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01)
- Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21)
- Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (VTS; SR 741.41)
- Strassengesetz vom 21. März 1995 (StrG; SRL Nr. 755)
- Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren vom 12. November 2020 (Parkgebührenreglement; sRSL 6.3.1.1.3)

Gemäss Art. 48b Abs. 1 SSV kennzeichnet das Signal «Parkieren gegen Gebühr» (4.20) Parkplätze, auf denen Fahrzeuge nur gegen Gebühr und gemäss den an der Parkuhr vermerkten Bestimmungen abgestellt werden dürfen. Damit wurde der Anwendungsbereich des Signals «Parkieren gegen Gebühr» auf alle Fahrzeuge ausgedehnt. Unter altem Recht, d. h. bis Ende 2020, konnte nur für Parkplätze für Motorwagen eine Gebührenpflicht vorgesehen werden.

Zur Gebührenpflicht hält § 27 Abs. 1 des kantonalen Strassengesetzes vom 21. März 1995 (StrG; SRL Nr. 755) fest, dass, wer ein Fahrzeug, mit Ausnahme der Fahrräder und Motorfahrräder, zeitlich beschränkt auf öffentlichem Grund parkiert, von der Gemeinde zu einer Gebühr verpflichtet werden kann. Ob diese Einschränkung den bundesrechtlichen Vorgaben standhält, ist stark zu bezweifeln. Da es vorliegend nur um die Gebührenpflicht für die Motoparkierung geht, ist dieser offene Punkt nicht relevant. Wie bereits einleitend beschrieben fallen Mofas, insbesondere schnelle E-Bikes, nicht unter den Begriff der Motos.

Gemäss § 27 Abs. 2 StrG sind bei der Bemessung der Gebühr insbesondere folgende Punkte zu berücksichtigen:

- a. die Kosten für die Erstellung von Parkplätzen und Trottoirs, einschliesslich des Bodenwerts, sowie die Kosten für deren Betrieb und Unterhalt,
- b. die Aufwendungen für die Kontrolle des Parkierens, für die Anschaffung, die Installation und den Unterhalt der dafür notwendigen Einrichtungen sowie für das Ausscheiden und Kennzeichnen der entsprechenden Parkflächen,
- c. das Ausmass und die Dauer der Beanspruchung,
- d. der wirtschaftliche Sondervorteil für die Parkierenden und die allfälligen Nachteile für das Gemeinwesen.

Solange das Parkieren schlichten Gemeingebrauch darstellt, dürfen Parkgebühren nur als Kontrollgebühren ausgestaltet sein. Das Kostendeckungsprinzip muss eingehalten sein. Liegt hingegen gesteigerter Gemeingebrauch vor, so sind Parkgebühren als Benützungsgebühren zulässig. Dabei dürfen die Gebühren marktkonform festgesetzt werden, entsprechend den Gebühren in Parkhäusern. Zudem dürfen sie eine Lenkungs Komponente aufweisen oder auch progressiv bemessen werden.

Die Parkierungsdauer, die als noch gemeinverträglich bezeichnet werden kann, ergibt sich aus dem Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage an Parkplätzen. Eine Tätigkeit, die gemeinverträglich ist, solange sie nur von wenigen ausgeübt wird, kann bei häufigerem Vorkommen zum gesteigerten Gemeingebrauch werden. Je mehr Verkehrsteilnehmer einen Parkplatz benützen wollen, desto kürzer wird die Zeit, die jeder einzelne beanspruchen kann, ohne den übrigen Verkehrsteilnehmern die gleiche Benützung zu verunmöglichen, solange die Zahl der Parkplätze nicht vergrössert wird, wozu aber das Gemeinwesen nicht bundesverfassungsrechtlich verpflichtet ist (BGE 122 I 279 E. 2e/cc, S. 286 f.).

In der Innenstadt besteht grundsätzlich ab einer Parkzeit von wenigen Minuten gesteigerter Gemeingebrauch. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Parkzeit beschränkt ist. Hinzu kommt, dass bei beschränkter Parkzeit erhöhte Kontrollgebühren zulässig sind.

Gemäss § 27 Abs. 3 StrG müssen die Höhe der Gebühren, die Art der Erhebung und die Verwendung in einem Reglement festgelegt werden.

Das Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren vom 12. November 2020 (Parkgebührenreglement; sRSL 6.3.1.1.3) tritt am 1. September 2021 in Kraft und wird durch diesen B+A bereits vor Inkrafttreten angepasst.

5 Massnahmen

Den Grundlagen (vgl. Kapitel 4) kann entnommen werden, dass mit der Schaffung neuer Motoparkplätze einerseits das «Wildparkieren» und das Falschparkieren der Motos auf Veloparkplätzen verringert werden kann. Andererseits sind die rechtlichen Grundlagen auf Bundesebene geschaffen worden, um Gebühren für die Motoparkierung zu erheben und so einen höheren Parkplatzenschlag und die Verschiebung der Dauerparkierung auf den privaten Grund zu erreichen. Es sind also optimale Voraussetzungen vorhanden, um die Akzeptanz und die Auswirkungen der Erhebung von Gebühren für Motoparkplätze mittels Pilotversuch zu untersuchen und um mehr Motoparkplätze zu schaffen.

5.1 Erweiterung der Motoparkplätze

Aufgrund des Nachfrageüberhangs im untersuchten Perimeter (siehe unten stehende Tabelle 1) werden Massnahmen erarbeitet, mit welchen ein möglichst lage- und nutzungsgerechtes Angebot für Motoparkplätze geschaffen werden kann. Die neuen Motoparkplätze sollen wenn möglich in vielen kleinen und gut verteilten und nicht in wenigen grossen Abstellbereichen geschaffen werden. Dies verhindert die Erstellung von nicht genutzten Überkapazitäten. Auf den neuen Abstellplätzen soll der Platzbedarf eines Motos 2 m x 1 m betragen. In der Realität kann dann immer noch enger parkiert werden, im Grundsatz wird aber genug Platz angeboten, um das Moto unabhängig ein- und ausparkieren zu können.

	1 Parkkartenzone A	2 Parkkartenzone D	3 Kleinstadt/Neustadt	4 Altstadt	5 Wey/Hof	6 Gebiet Bahnhof	Total
Nachfrageüberhang	24	44	52	73	40	49	282

Tab. 1: Nachfrageüberhang in den entsprechenden Gebieten

Insgesamt sollen rund 200 bis 300 Motoparkplätze neu geschaffen werden, wofür unter anderem die Umwandlung von 30 bis 40 Autoparkplätzen vorgesehen ist. Pro umgewandelten Autoparkplatz entstehen fünf neue Motoparkplätze. Spielraum für die Umnutzung von Autoparkplätzen ergibt sich dabei namentlich aus der Umsetzung der Massnahmen von B+A 5 vom 4. März 2020: «Konzept Autoparkierung» (Vermeidung von Mehrverkehr aufgrund der erhöhten Verfügbarkeit von Kurzzeitparkplätzen) und auf Basis des «Grundkonzepts Parkierung» (Umnutzung von Autoparkplätzen für flächeneffizientere Verkehrsmittel wie Motos). Durch die Aufhebung von 30 bis 40 Autoparkplätzen entstehen voraussichtlich bis zu 200 neue Motoparkplätze.

Weitere 100 Motoparkplätze können auf übrigen Flächen (Platzsituationen, Umnutzungen, Strassen) erstellt werden. Der Fachbericht zur Motoparkierung der SNZ Ingenieure und Planer AG in der Beilage zeigt mögliche Umnutzungen der Autoparkplätze auf und schlägt vor, wie die zusätzlichen Motoparkplätze geschaffen werden könnten. Das Konzept wird als Grundlage beigezogen, wenn neue Motoparkplätze entstehen. Diese werden jedoch in jedem Einzelfall überprüft und mit den unten beschriebenen Grundsätzen abgeglichen.

Um neue Parkflächen für Motos zu schaffen, werden folgende Grundsätze beachtet:

1. Die neuen Motoparkplätze werden wo möglich durch eine Umnutzung von Autoparkplätzen geschaffen, dies in Anlehnung an das «Grundkonzept Parkierung», welches die Umnutzung von Autoparkplätzen für flächeneffizientere Verkehrsmittel vorgibt.
2. Die Verkehrssicherheit muss grundsätzlich gewährleistet sein.
3. Es dürfen keine Grünflächen für die Motoparkierung verwendet werden.

Ist eine Umnutzung von Autoparkplätzen nicht möglich, werden andere Lösungen gesucht. Insbesondere im Teilgebiet 6 im Umfeld des Bahnhofs wird beispielsweise angestrebt, weitere volumeninteressante Doppelstock-Velounterstände zu erstellen und die gewonnene Fläche, unter Berücksichtigung der gleichbleibenden Anzahl Veloparkplätze, als Motoparkplätze zur Verfügung zu stellen.

5.1.1 Finanzielle Auswirkungen

Für die im Kapitel 5.1 beschriebenen Massnahmen zur Umnutzung von bestehenden Autoparkplätzen in Motoparkplätze wurde eine Grobkostenschätzung erstellt. Pro umgestalteten Autoparkplatz werden für die Markierungs- und Signalisationsanpassungen durchschnittliche Kosten in der Höhe von rund Fr. 2'000.– entstehen.

Ebenfalls müssen Mindereinnahmen in der Bewirtschaftung der Autoparkplätze budgetiert werden. Solange die Motoparkplätze nicht gebührenpflichtig sind, fallen pro Autoparkplatz rund Fr. 2'000.– an jährlichen Einnahmen weg. Dieser Betrag errechnet sich aus den durchschnittlichen Parkgebühreneinnahmen pro Parkplatz im innerstädtischen Gebiet, in welchem die Autoparkplätze in Motoparkplätze umgewandelt werden sollen.

Es entstehen für die Umnutzung von zirka 35 bestehenden Autoparkplätzen einmalige Kosten von Fr. 70'000.– und zusätzlich Mindereinnahmen im Parkingmeter im Zeithorizont von zehn Jahren von rund Fr. 700'000.–.

5.2 Pilotprojekt zur Erhebung von Gebühren für Motoparkplätze

Bei Pilotprojekten geht es darum, ein Projekt versuchsweise in der Praxis anzuwenden und die Wirkung zu testen. So können erste Erfahrungen gesammelt und Anpassungen vorgenommen werden. Im folgenden Abschnitt wird aufgezeigt, wie das Pilotprojekt zur Erhebung von Gebühren für Motoparkplätze umgesetzt werden kann und welcher Standort hierzu optimal erscheint. Ebenso werden die Gebühren und die Dauer des Pilotprojekts sowie das weitere Vorgehen definiert.

5.2.1 Standort des Pilotversuchs

Aufgrund des knappen innerstädtischen Raums und des besonders grossen Nachfrageüberhangs im Gebiet Altstadt (vgl. [Kapitel 4.1](#)) wird der Pilotversuch mit gebührenpflichtigen Motoparkplätzen am Löwengraben vorgeschlagen. Die isolierte Lage dieser Abstellplätze (ein Ausweichen auf sich in unmittelbarer Nähe befindende Motoabstellplätze ist nicht möglich) und die umliegende Einkaufsnutzung sind weitere Vorteile für den Standort am Löwengraben.

Die bestehenden Motoparkplätze im Gebiet Löwengraben sollen um zwölf Parkplätze erweitert und somit verdoppelt werden. Für die benötigte zusätzliche Fläche werden Veloparkplätze verschoben.

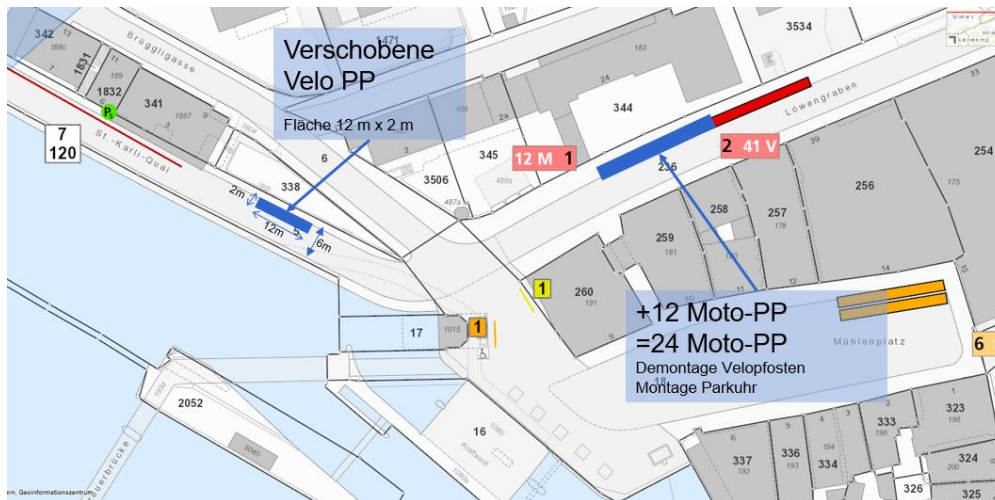


Abb. 2: Lageplan für Pilotversuch am Löwengraben

So kann das knappe Angebot an Motoparkplätzen ausgeweitet werden, und eine höhere Vollbelegung, bessere Erfahrungswerte und entsprechende Mehreinnahmen können generiert werden. Somit stehen für den Pilotversuch 24 Motoparkplätze zur Verfügung. Die Veloparkplätze werden für die Dauer des Pilotversuchs am St.-Karli-Quai stationiert, damit keine Veloparkplätze aufgehoben werden und kein Nachfrageüberhang für Velos im entsprechenden Perimeter entsteht.



Abb. 3: Neue Parkfläche für Motos inkl. Parkuhr

Durch die Verwendung einer modernen digitalen Sammelparkuhr (TOMeco), welche heute schon teilweise in der Stadt Luzern für die Autoparkierung verwendet wird, können die Kennzeichen der Motos hinterlegt werden. Dadurch müssen keine nummerierten Parkflächen erstellt werden, und die Motos können unter Umständen mit weniger als 2 m x 1 m Platz pro Moto auskommen, wie

dies aktuell und aufgrund des Nachfrageüberhangs im Gebiet Löwengraben meist der Fall ist. Ebenfalls sinkt bei der Verwendung der digitalen Sammelparkuhr der Aufwand für die Kontrollorgane. Die Kontrollorgane sind dazu angehalten, in der Pilotphase eine stärkere Überprüfung der Motos im innenstädtischen Raum durchzuführen, sodass eine mögliche Verlagerung auf die restlichen meist überbelegten Motoparkplätze sowie «Wildparkieren» oder das Falschparkieren auf Veloparkplätzen strikt geahndet und somit unattraktiv wird.

5.2.2 Tarife

Der Tarif richtet sich nach demjenigen für die Autoparkierung. Es haben grundsätzlich fünf Motorräder auf einem Autoparkplatz Platz, weshalb der Tarif pro Moto Fr. 0.60/Std. bzw. 1/5 von Fr. 3.–¹ betragen soll. Die Bewirtschaftung erfolgt ohne Zeitlimit, da Motos oftmals als flächeneffiziente Pendleralternative zum Auto genutzt werden und zeitlich unbegrenzte Abstellplätze in Parkhäusern für Motos fehlen. Mit einer Gebührenpflicht während 24 Stunden wird das Dauerparkieren von Anwohnenden vermehrt auf den privaten Grund verlagert. Dies weil beim Dauerparkieren Gebühren von monatlich Fr. 432.– fällig würden, welche im Vergleich zu Parkkarten für Autos viel höher ausfallen. Je nach Entwicklung des Pilotprojekts wird das Thema Dauerparkierung für Anwohnerinnen und Anwohner genauer betrachtet und analog der Autoparkierung ausgearbeitet.

5.2.3 Finanzielle Auswirkungen

Aufwände entstehen für die Signalisation sowie Kennzeichnung der Parkflächen und Signalisationstafeln, damit ersichtlich wird, dass die betroffenen Parkfelder kostenpflichtig sind. Ebenfalls entstehen Kosten für die Verschiebung der Veloparkplätze an den St.-Karli-Quai und aus der Beschaffung und Montage der digitalen Sammelparkuhr.

Es wird von folgenden einmaligen Kosten ausgegangen:

Parkuhr TOMeco	Fr. 5'000.00
Montagekosten	Fr. 1'000.00
Verschiebung Veloparkplätze	Fr. 8'000.00
Signalisation und Kennzeichnung	Fr. 1'000.00
Total	Fr. 15'000.00

Die Leerung und Betreuung der Parkuhr wird jährlich rund Fr. 200.– kosten. Finanziert wird das Pilotprojekt über das Budget der Aufgabe 490 Parkingmeter.

Für die Berechnung der Einnahmen von Parkgebühren sind folgende Annahmen getroffen worden: Im Winter ist die durchschnittliche Auslastung der Parkfelder sehr klein (10 %) und die Belegungsdauer eher kurz (3 Stunden), hingegen ist die Auslastung der Parkfelder im Sommer gross (50 %) und die Belegungsdauer lang (10 Stunden). In den Jahreszeiten Frühling und Herbst wird von einer Auslastung von durchschnittlich 25 % und einer Belegungszeit von 6 Stunden ausgegangen. Die beschriebene Auslastung sollte entsprechende Gebühreneinnahmen von jährlich rund Fr. 10'500.–

¹ Dieser Betrag richtet sich nach dem revidierten Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren vom 12. November 2020. Dieses Reglement tritt am 1. September 2021 in Kraft.

generieren. Somit wären die Aufwendungen für das gesamte Pilotprojekt nach voraussichtlich weniger als eineinhalb Jahren amortisiert.

Da es bezüglich der Akzeptanz des Pilotprojekts zur Erhebung von Gebühren für Motoparkplätze noch keine Erfahrungswerte gibt, sind die budgetierten Einnahmen eine Annahme. Die Kontrollorgane werden dazu angehalten, im betroffenen Perimeter während des Pilotprojekts vermehrt Parkkontrollen auf Motoparkplätzen durchzuführen und konsequent zu ahnden, damit ein Ausweichen auf bereits besetzte Parkplätze oder allfälliges «Wildparkieren» nicht attraktiv ist.

5.2.4 Dauer des Pilotprojekts

Das Pilotprojekt soll grundsätzlich Erfahrungswerte während zweier Jahre generieren. Anschliessend wird das Projekt ausgewertet, und es wird über den weiteren Umgang mit der Gebührenpflicht für Motos entschieden. Die Akzeptanz der Gebührenpflicht wird durch die Belegung der Parkfelder, welche mit der Sammelparkuhr TOMeco ausgewertet werden kann, überprüft, und die Polizeirückmeldungen bezüglich des Zahlungsverhaltens und einer allfälligen Verlagerung der Motoparkierung auf andere Parkfelder werden gesammelt und ausgewertet. Zusätzlich werden Beobachtungen der Parkfelder vor Ort gemacht, um zu sehen, wie viele Motofahrerinnen und Motorfahrer nicht bereit sind, eine Parkgebühr zu bezahlen, und wieder weiterfahren. Die Akzeptanz von Gebühren und die Belegungswerte der Parkfelder werden laufend überprüft, und allfällige korrigierende Massnahmen – sowie eine mögliche Ausweitung des Pilotprojekts auf weitere Gebiete (bei positiven Erfahrungswerten) – können schon vor Ablauf der zwei Jahre vorgenommen werden.

5.2.5 Massnahmen nach Abschluss des Pilotprojekts

Nach erfolgreicher Durchführung des Pilotprojekts wird in einem Fachbericht das Pilotprojekt ausgewertet, die entsprechenden Massnahmen werden erarbeitet und das weitere Vorgehen bezüglich der Gebührenerhebung von Motoparkplätzen geprüft. Ebenfalls wird geprüft, wie mit dem Dauerparkieren auf öffentlichen Motoparkplätzen umgegangen wird und wie die Lösungen ausgestaltet werden können.

Eine allfällige generelle Einführung von Gebühren für Motoparkplätze wird nach dem Abschluss des Pilotprojekts überprüft. Für die generelle Einführung von Gebühren für Motoparkplätze müsste das Reglement für das zeitlich beschränkte Parkieren mittels B+A angepasst werden.

5.2.6 Rechtliche Anpassungen

Für die Erhebung von Gebühren für Motoparkplätze im Rahmen eines Pilotprojekts muss das Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren vom 12. November 2020 wie folgt ergänzt werden:

Art. 10a Parkgebühr für Motorräder

Im Rahmen von Pilotprojekten können in den Zonen gemäss Art. 3 gebührenpflichtige Parkfelder für Motorräder vorgesehen werden. Die Gebühr beträgt in der Zone 1 Fr. 0.60 pro Stunde, in der Zone 2 Fr. 0.40 pro Stunde und in der Zone 3 Fr. 0.20 pro Stunde. Die Gebührenpflicht gilt grundsätzlich von Montag bis Sonntag, 24 Stunden.

Bei einer Gebührenhöhe von Fr. 0.60/Std. sind die Vorgaben zur Gebührenbemessung eingehalten. Die Gebühren sind gemäss Art. 12 des Parkgebührenreglements zu verwenden.

Im Zuge dieser Reglementsanpassung ist für das Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren der bereits geläufige Kurztitel «Parkgebührenreglement» einzuführen.

5.2.7 Umgang mit Elektromotos

Elektromotos gewinnen aufgrund ihrer vergleichsweise guten Umweltbilanz und tiefen Lärmemissionen zunehmend an Bedeutung. Eine gezielte, aber massvolle Förderung von Elektromotos ist aus umwelt- und verkehrspolitischen Überlegungen sinnvoll. Anreize können vor allem auf den Ebenen Bund und Kanton durch Subventionen, steuerliche Vorteile oder CO₂-Lenkungsabgaben auf herkömmlichen Motos geschaffen werden. Die Stadt Luzern könnte Elektromotos mit exklusiven Abstellplätzen oder einer Ausnahme von der Gebührenpflicht fördern. Bei separaten Abstellplätzen nimmt allerdings bei den bisher noch tiefen Nutzerzahlen (1,7 % aller zugelassenen Motos sind Elektromotos) die Auslastung auf den Abstellplätzen ab, und der ohnehin schon knappe öffentliche Raum würde «verschwendet» werden. Eine Ausnahme der Elektromotos von der Gebührenpflicht ist aktuell aus technischen Gründen kaum kontrollierbar, da die Kontrollorgane vor Ort die Unterscheidung der Moto-Kategorie (E-Moto oder Verbrennungsmotor) nicht nachvollziehen können. Sie haben lediglich nachträglich im Büro die Möglichkeit, die Fahrzeugausweise einzusehen, in welchen die Unterscheidung sichtbar ist. Zudem ist die Schaffung von separaten Parkplätzen ausschliesslich für Elektromotos rechtlich nur für Parkplätze mit Ladevorrichtungen möglich.

Sollte sich die Ausgangslage verändern und erweist sich das Pilotprojekt zur Erhebung von Gebühren für Motoparkplätze am Löwengraben als erfolgreich, kann eine Gebührenbefreiung geprüft werden. Ladeinfrastruktur für Elektromotos an den Abstellplätzen einzurichten als weiterer Anreiz, widerspricht der grundsätzlichen Haltung des Stadtrates, dass Ladevorgänge auf privatem Grund stattfinden sollen und die Anwohnerparkierung auf öffentlichem Grund zum Laden während der Nacht nicht gefördert werden soll. Ausserdem sind die Akkuleistungen der Elektromotos für die mit dem Moto zurückgelegten Strecken in der Regel mehr als ausreichend.

6 Projektplan

Gemäss unten stehendem Projektplan sind nach Ablauf der Referendumsfrist die rechtlichen Grundlagen für die Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen vorhanden. So soll im vierten Quartal 2021 das Pilotprojekt zur Erhebung von Gebühren für Motoparkplätze am Löwengraben starten.

	Q3 2020	Q4 2020	Q1 2021	Q2 2021	Q3 2021	Q4 2021	Q1 2022	Q2 2022	Q3 2022	Q4 2022	Q1 2023	Q2 2023	Q3 2023	Q4 2023	Q1 2024
B+A im GRSTR															
Ablauf Referendumsfrist															
Start Umsetzung Pilotprojekt															
Überprüfung Pilotprojekt															
Auswertung Pilotprojekt und Entscheid über weiteres Vorgehen															

Tab. 2: Projektplan

7 Übersicht Finanzierung und Folgekosten

Nachfolgend werden die entstehenden Kosten für die Schaffung von Motoparkplätzen und das Pilotprojekt zur Erhebung von Gebühren für Motoparkplätze am Löwengraben zusammengefasst.

Einmalige Kosten für die Umgestaltung der Parkflächen sowie die Beschaffung und Montage der Parkuhr:

Umgestaltung von zirka 35 Autoparkplätzen	Fr. 70'000.–
Parkuhr TOMeco	Fr. 5'000.–
Montagekosten der Parkuhr	Fr. 1'000.–
Verschiebung der Veloparkplätze am Löwengraben	Fr. 8'000.–
Signalisation und Kennzeichnung der Motoparkplätze	Fr. 1'000.–
Total	Fr. 85'000.–

Diese Kosten werden über das Budget der Aufgabe 490 Parkingmeter finanziert.

Jährlich ist durch die Aufhebung von Parkplätzen und das Pilotprojekt zur Erhebung von Gebühren für Motoparkplätze am Löwengraben mit Mindereinnahmen zu rechnen, die unten stehend veranschaulicht werden. Die Berechnung erfolgt unter der Annahme, dass 35 Autoparkplätze umgenutzt und die Einnahmen aus dem Pilotprojekt am Löwengraben gemäss aktuellen Schätzungen generiert werden.

Mindereinnahmen Autoparkplätze	Fr. –70'000.–
Unterhalt / Leerungen Parkuhr	Fr. –200.–
Gebühreneinnahmen für Motoparkplätze am Löwengraben	Fr. 10'500.–
Total zu budgetierende Mindereinnahmen	Fr. –59'700.–

Die Bewilligung der gesamten Kosten für die Schaffung von mehr Motoparkplätzen liegt in der Kompetenz des Stadtrates, diese laufen über das Budget der Aufgabe 490 Parkingmeter. Die Umwandlung der Autoparkplätze in Motoparkplätze wird jeweils konkret geprüft und im Laufe der nächsten Jahre in unterschiedlichen Projekten umgesetzt.

8 Parlamentarische Vorstösse

Postulat 60, Max Bühler und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion, Stefanie Wyss namens der G/JG-Fraktion sowie Laura Kopp und András Özvegyi vom 8. April 2013:

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

Die Postulanten und die Postulantinnen fordern die Überprüfung von kostenpflichtigen Abstellplätzen für Motorräder und Roller mit Verbrennungsmotoren, da diese häufig innerhalb der Stadt auf kurzen Strecken verwendet würden, die sinnvollerweise mit dem ÖV, dem Fahrrad oder sogar zu Fuss bewältigt werden könnten. Mit dem vorliegenden B+A: «Motoparkierung» wurde die Einführung von Gebühren überprüft und in einem Pilotprojekt zur Umsetzung vorgeschlagen. Der Vorstoss wird daher zur Abschreibung beantragt.

Postulat 10, Andreas Felder namens der CVP-Fraktion vom 14. September 2020:

Keine Diskriminierung von Motorrädern

Vom Postulanten wird gefordert, dass das Parkplatzangebot für Motorräder in der Innenstadt ausgebaut werden soll, dass die Gebühr für Motorräder auf stark ausgelastete und komfortable Parkplätze in der Innenstadt zu beschränken sei und dass elektrisch betriebene Motorräder von der Gebührenpflicht zu befreien seien. Im vorliegenden B+A: «Motoparkierung» wird aufgezeigt, wie das Parkplatzangebot ausgebaut wird. Auch sieht das Pilotprojekt zur Erhebung von Gebühren auf Motoparkplätzen den komfortablen Parkplatz am Löwengraben vor, welcher in unmittelbarer Nähe zur Altstadt liegt. Es wird zudem in diesem B+A aufgezeigt, dass eine Gebührenbefreiung von elektrisch betriebenen Motorrädern aktuell von den Kontrollorganen nicht überprüft werden kann, da diese nicht über die technische Möglichkeit verfügen, vor Ort auf die Fahrzeugausweise der jeweiligen Nummernschilder zuzugreifen. Der Vorstoss wird daher zur Abschreibung beantragt.

9 Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat,

- den vorliegenden Bericht «Motoparkierung» zustimmend zur Kenntnis zu nehmen;
- der Änderung des Reglements über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren vom 12. November 2020 zuzustimmen;
- das Postulat 60, Max Bühler und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion, Stefanie Wyss namens der G/JG-Fraktion sowie Laura Kopp und András Özvegyi vom 8. April 2013: «Kein Gratis-Parken für Motorräder und Motorroller mehr im Stadtzentrum – für eine nachhaltige städtische Mobilität», als erledigt abzuschreiben;
- das Postulat 10, Andreas Felder namens der CVP-Fraktion vom 14. September 2020: «Keine Diskriminierung von Motorrädern», als erledigt abzuschreiben.

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 31. März 2021



Beat Züsli
Stadtpräsident



Michèle Bucher
Stadtschreiberin



Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 9 vom 31. März 2021 betreffend

Motoparkierung

- **Pilotprojekt zur Erhebung von Gebühren für Motoparkplätze am Löwengraben,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 55i des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. Der vorliegende Bericht «Motoparkierung» wird zustimmend zur Kenntnis genommen
- II. 1. Das Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren vom 12. November 2020 wird wie folgt geändert:

Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren (Parkgebührenreglement)

Art. 10a *Parkgebühr für Motorräder*

Im Rahmen von Pilotprojekten können in den Zonen gemäss Art. 3 gebührenpflichtige Parkfelder für Motorräder vorgesehen werden. Die Gebühr beträgt in der Zone 1 Fr. 0.60 pro Stunde, in der Zone 2 Fr. 0.40 pro Stunde und in der Zone 3 Fr. 0.20 pro Stunde. Die Gebührenpflicht gilt grundsätzlich von Montag bis Sonntag, 24 Stunden.

2. Diese Änderung tritt am 1. September 2021 in Kraft. Sie ist zu veröffentlichen.
- III. Das Postulat 60, Max Bühler und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion, Stefanie Wyss namens der G/JG-Fraktion sowie Laura Kopp und András Özvegyi vom 8. April 2013: «Kein Gratis-Parken für Motorräder und Motorroller mehr im Stadtzentrum – für eine nachhaltige städtische Mobilität», wird als erledigt abgeschrieben.
 - IV. Das Postulat 10, Andreas Felder namens der CVP-Fraktion vom 14. September 2020: «Keine Diskriminierung von Motorrädern», wird als erledigt abgeschrieben.
 - V. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem fakultativen Referendum.

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

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 9 vom 31. März 2021 betreffend

Motoparkierung

- **Pilotprojekt zur Erhebung von Gebühren für Motoparkplätze am Löwengraben,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 55i des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. Der vorliegende Bericht «Motoparkierung» wird zustimmend zur Kenntnis genommen
- II. 1. Das Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren vom 12. November 2020 wird wie folgt geändert:

**Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren
(Parkgebührenreglement)**

Art. 10a Parkgebühr für Motorräder

Im Rahmen von Pilotprojekten können in den Zonen gemäss Art. 3 gebührenpflichtige Parkfelder für Motorräder vorgesehen werden. Die Gebühr beträgt in der Zone 1 Fr. 0.60 pro Stunde, in der Zone 2 Fr. 0.40 pro Stunde und in der Zone 3 Fr. 0.20 pro Stunde. Die Gebührenpflicht gilt grundsätzlich von Montag bis Sonntag, 24 Stunden. **Der Stadtrat kann für Anwohnende eine jährliche Gebühr vorsehen.**

2. Diese Änderung tritt am 1. September 2021 in Kraft. Sie ist zu veröffentlichen.
- III. Das Postulat 60, Max Bühler und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion, Stefanie Wyss namens der G/JG-Fraktion sowie Laura Kopp und András Özvegyi vom 8. April 2013: «Kein Gratis-Parken für Motorräder und Motorroller mehr im Stadtzentrum – für eine nachhaltige städtische Mobilität», wird als erledigt abgeschrieben.
- IV. Das Postulat 10, Andreas Felder namens der CVP-Fraktion vom 14. September 2020: «Keine Diskriminierung von Motorrädern», wird als erledigt abgeschrieben.

V. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem fakultativen Referendum

Luzern, 10. Juni 2021

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Lisa Zanolla
Ratspräsidentin



Michèle Bucher
Stadtschreiberin



Protokollbemerkung des Grossen Stadtrates

Zu B+A 9/2021 «Motoparkierung: Pilotprojekt zur Erhebung von Gebühren für Motoparkplätze am Löwengraben»

Die **Protokollbemerkung** zu Kapitel 5.2.2 «Tarife» auf Seite 15 lautet:

«Vor einer definitiven Einführung von Parkgebühren für Motos, im Nachgang zum Pilotversuch, ist aufzuzeigen, wie eine Dauerparkierung auf öffentlichem Grund für Bewohnerinnen und Bewohner ausgestaltet werden kann. Sinngemäss wie für Autofahrende, die nachweisen können, dass sie keinen Parkplatz auf privatem Grund benutzen können.»