

Auswertung Vernehmlassung

Parkplatzbewirtschaftung der Einwohnergemeinde Schüpfheim

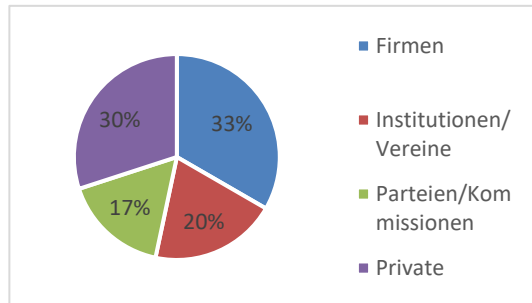
Dauer: 22. Oktober 2024 – 10. Januar 2025
Eingeladen: Interessengruppen, Private und Firmen aus Schüpfheim

Vorbemerkungen zur Auswertung

- Sämtliche Antworten zu einer Frage wurden in einem Lauftext zusammengefasst. Es kann sich dabei um Einzelmeinungen handeln oder auch um Rückmeldungen einer ganzen Gruppe.
- In den Antworten kommt es zu Wiederholungen von Argumenten bei verschiedenen Fragen – so wie die Rückmeldungen eingegangen sind.
- Anonyme Rückmeldungen sind nicht in die Auswertung eingeflossen.
- Namen oder Bezeichnungen, welche auf eine bestimmte Person oder Firma hinweisen, wurden entfernt.
- Die Texte wurden mit Unterstützung von ChatGPT durch GF Lukas Meyer erstellt.

23. Januar 2025

Angaben zu den Teilnehmenden



10	Firmen
6	Vereine und Institutionen
5	Politische Parteien und Kommissionen
9	Privatpersonen
30	Ausgewertete Rückmeldungen

1 anonyme Antwort wurde nicht berücksichtigt.

Zusammenfassung für eilige Leser

Einleitung und Grundsatz

Die geplante Parkplatzbewirtschaftung in Schüpflheim wird von den Beteiligten unterschiedlich bewertet. Grundsätzlich wird die Überarbeitung der Parkplatzsituation befürwortet, jedoch gibt es erhebliche Differenzen hinsichtlich der monetären Bewirtschaftung, der Zonenaufteilung und der Berücksichtigung von Bedürfnissen verschiedener Bevölkerungsgruppen.

1. Kostenpflichtige Parkplätze und Verursachergerechtigkeit

- *Befürwortung:* Einige Stimmen unterstützen die Einführung gebührenpflichtiger Parkplätze, insbesondere zur Reduktion von Dauerparkierern und zur verursachergerechten Finanzierung des Unterhalts. Öffentliche Parkplätze im Ortskern, wie im „Adlermättli“ oder „Schachenmättli“, sind oft belegt, sodass Einheimische und Kunden keine freien Plätze finden. Gebühren könnten helfen, diese Plätze gezielt für Kurzparkler freizuhalten.
- *Ablehnung:* Andere sehen die Gebühren als zusätzliche finanzielle Belastung, vor allem für Bürger ausserhalb der Bauzone, die auf das Auto angewiesen sind. Sie argumentieren, dass die Gemeinde den Unterhalt bereits durch Steuereinnahmen finanziert.

2. Dauerparkieren und Verkehrslenkung

- *Problematik Dauerparkieren:* Es besteht Einigkeit, dass das Dauerparkieren – insbesondere durch Nicht-Einheimische – im Ortszentrum reduziert werden muss.
- *Vorschläge:* Statt monetärer Bewirtschaftung werden zeitliche Begrenzungen (z. B. blaue Zonen) vorgeschlagen. Diese sollen durch konsequente Kontrollen und Bussen durchgesetzt werden. Die geplante Bewirtschaftung könnte ansonsten Pendler zum Individualverkehr motivieren, anstatt den öffentlichen Verkehr zu fördern.

3. Gebühren, Tarife und Entlastungen

- *Höhe der Gebühren:* Die geplanten Gebühren für Dauer- und Tageskarten werden als hoch empfunden. Vergleiche mit anderen Städten wie Luzern oder Sursee zeigen, dass die Tarife für kleinere Gemeinden zu teuer erscheinen.
- *Entlastungen:* Es wird gefordert, Einheimischen, Berufspendlern und Auszubildenden bis 25 Jahre Rabatte oder kostenlose Parkkarten anzubieten. Bürger ausserhalb der Bauzone, die mangels öffentlicher Verkehrsanbindung auf ein Auto angewiesen sind, sollen auf gewissen Parkplätzen gebührenfrei parken können. Vereine, die das Dorfleben bereichern, sollten ebenfalls von Gebühren befreit werden (z. B. bei Anlässen).

4. Zonenaufteilung und Markierungen

- *Zoneneinteilung:* Die aktuelle Einteilung in mehrere Zonen (Kernzone, öffentliche Zone, Freizeitzone) wird als zu kompliziert empfunden. Es wird vorgeschlagen, die Anzahl der Zonen zu reduzieren, beispielsweise durch Zusammenlegung von Kern- und öffentlicher Zone. Eine blaue Zone im Ortszentrum wird vielfach begrüsst, da sie leicht verständlich und etablierter ist.
- *Markierungen:* Uneinheitliche Bodenmarkierungen (weiss statt blau) führen zu Verwirrung, insbesondere für Auswärtige. Es wird vorgeschlagen, konsequent blaue Linien für blaue Zonen zu verwenden.

5. Infrastruktur und technische Lösungen

- *Digitale Zahlungsmöglichkeiten:* Die Verfügbarkeit moderner Zahlungsmethoden wie TWINT oder Apps (z. B. ParkingPay) wird als essenziell betrachtet. Diese sollen den Aufwand für Bürger und Verwaltung minimieren.
- *Tageskarten:* Tageskarten sollen direkt am Automaten oder online erhältlich sein, um umständliche Verfahren über Gemeindestellen zu vermeiden.

6. Auswirkungen auf Arbeitsplätze und Gewerbe

- *Sorge um Attraktivität als Arbeitgeber:* Gebührenpflichtiges Parken für Angestellte wird als Hindernis für die Rekrutierung von Mitarbeitenden gesehen, insbesondere im Gewerbe im Ortskern.
- *Gewerbefreundlichkeit:* Es gibt Forderungen, dass Mitarbeitende kostenlos oder vergünstigt parken können. Zu hohe Gebühren könnten das Gewerbe zusätzlich belasten und die Attraktivität des Dorfes als Einkaufsort mindern.

7. Sonderregelungen und praktische Herausforderungen

- *Parkmöglichkeiten für spezielle Gruppen:* Lehrpersonen, Hauswarte, Trainer oder Vereinsmitglieder, die regelmässig Fronarbeit leisten, usw. sollten weiterhin kostenlos parken können. Personen mit mehreren Fahrzeugen sehen die geplanten Regelungen als unpraktisch und bürokratisch.
- *Maximalzeiten:* In der Freizeitzone wird die Begrenzung auf 4 Stunden als problematisch angesehen, beispielsweise für Schwimmbadbesucher.

8. Kritik an Bürokratie und Kosten-Nutzen-Verhältnis

- *Bürokratischer Aufwand:* Viele Rückmeldungen kritisieren die geplanten Bewilligungs- und Kontrollverfahren (z. B. für Dauerparkkarten) als zu kompliziert.
- *Kosten-Nutzen-Verhältnis:* Es wird bezweifelt, ob die Einnahmen aus der Parkplatzbewirtschaftung die zusätzlichen Investitionen (Automaten, Kontrolleure etc.) rechtfertigen.

9. Langfristige Entwicklung und Umweltschutz

- *Verlagerung zum Individualverkehr:* Es wird befürchtet, dass die Parkplatzbewirtschaftung den öffentlichen Verkehr schwächt, da Pendler möglicherweise komplett auf das Auto umsteigen.
- *Langfristige Lösungen:* Es wird empfohlen, die Parkplatzbewirtschaftung regional abzustimmen und zukunftsorientierte Massnahmen (z. B. Parkhäuser) zu prüfen.

10. Forderung nach Vereinfachung

- *Einheitliche Regelungen:* Weniger Zonen, vereinfachte Gebührenstrukturen und klarere Markierungen werden gefordert, um die Akzeptanz und Verständlichkeit zu erhöhen.

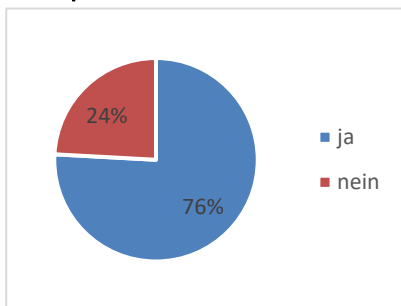
- *Einbindung der Bevölkerung:* Einige Stimmen kritisieren, dass die Bevölkerung und lokale Parteien nicht ausreichend in die Planungsprozesse eingebunden wurden.

Fazit

Die geplante Parkplatzbewirtschaftung wird als notwendiger Schritt gesehen, jedoch gibt es erhebliche Kritikpunkte und Verbesserungsvorschläge. Insbesondere die Einführung von Gebühren, die Berücksichtigung spezifischer Bedürfnisse und die Vermeidung von bürokratischen Hürden stehen im Fokus der Rückmeldungen. Eine klare, gerechte und verständliche Regelung wird als zentral angesehen, um Akzeptanz in der Bevölkerung zu schaffen.

Fragen zum Kapitel der Grundlagen (S. 2)

- 1 Sind Sie grundsätzlich mit einer Parkplatzbewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze in Schüpfheim einverstanden?



Die Rückmeldungen zur Vernehmlassung um die Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze in Schüpfheim zeigt ein breites Spektrum an Meinungen und Argumenten. Die Befürworter betonen die Notwendigkeit, die Nutzung der Parkplätze effizienter zu gestalten und die Kosten für deren Unterhalt verursachergerecht zu verteilen. Öffentliche Parkplätze, die derzeit kostenlos genutzt werden, sind oft von Dauerparkierern belegt, während kostenpflichtige Alternativen wie SBB-Parkplätze vielfach leer stehen.

Eine Gebührenpflicht könnte diese Ungleichheit beheben und sicherstellen, dass Parkplätze besser für Kurzzeitnutzer, wie Kunden des lokalen Gewerbes, verfügbar sind. Die Einnahmen aus den Gebühren könnten zudem den Unterhalt der Infrastruktur finanzieren und so die Gemeinde entlasten. Auch wird argumentiert, dass eine solche Bewirtschaftung eine sinnvolle Alternative zum Bau eines kostenintensiven Parkhauses darstellt.

Auf der anderen Seite stehen die Kritiker, die vor allem soziale und finanzielle Ungleichheiten anführen. Besonders betroffen wären Bürger, die ausserhalb der Kernzone wohnen und auf ein Auto angewiesen sind, da der öffentliche Verkehr in diesen Gebieten oft unzureichend ist. Die Einführung von Parkgebühren würde diese Bürger zusätzlich belasten und könnte als unfaire Massnahme wahrgenommen werden. Ebenso wird die Frage aufgeworfen, ob die Kosten für den Unterhalt der Parkplätze nicht bereits durch die Gemeindesteuern gedeckt sind. Eine monetäre Bewirtschaftung wird von einigen als zusätzliche Steuer empfunden, die in einer Zeit steigender Lebenshaltungskosten besonders unpassend sei. Stattdessen sprechen sich einige Gegner für eine zeitliche Begrenzung der Parkdauer aus, die ohne Gebühren auskommen würde und dennoch die Verfügbarkeit der Plätze erhöhen könnte.

- 2 Haben Sie weitere Anmerkungen zum Kapitel «1 Grundlagen der Parkplatzbewirtschaftung»?

Aus den Rückmeldungen wird ein zentrales Anliegen klar: Die Einschränkung des Dauerparkierens muss so ausgestaltet sein, dass dabei die Bevölkerung, Kunden, Vereinsangehörigen oder Tagestouristen nicht benachteiligt werden. Es ist wichtig, dass die erste Stunde weiterhin kostenlos bleibt (Blaue Zone), um die Attraktivität des

Dorfzentrums zu erhalten. Mit der Kantonsstrassensanierung ca. 2030 und damit dem Wegfall weiterer Parkplätze wird die Situation für Geschäfte nochmals schwieriger. Daher sei es entscheidend, die Parkplatzbewirtschaftung nicht isoliert, sondern in Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden zu betrachten.

Einzelne Rückmeldungen finden eine monetäre Bewirtschaftung nicht zielführend, da das Dauerparkieren auch mit zeitlichen Begrenzungen reduziert werden könnte. So könnten im Adlermättli und Trüllplatz auch blaue Zonen entstehen. Gerade für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sei es wichtig, dass Schüpfheim als arbeitnehmerfreundliche Gemeinde nicht an Attraktivität verliert. Mit zu strikten Regelungen riskiere man, die Standortvorteile der Gemeinde einzubüssen, was sich negativ auf Geschäfte und Arbeitsplätze auswirken könnte.

Ein weiterer Aspekt betrifft den Tourismus. Als Ankunftsort für Tagestouristen in der Biosphäre Entlebuch sollte Schüpfheim ein einladendes Parkplatzangebot haben. Es sei kontraproduktiv, wenn Gäste bereits bei ihrer Ankunft Parkgebühren bezahlen müssten, bevor sie sich orientieren können.

Langfristig könnte der Bau eines Parkhauses beim Parkplatz Moosmättli eine sinnvolle Lösung sein. Der MM-Parkplatz könnte nicht nur zusätzliche Kapazitäten für kulturelle und sportliche Anlässe bieten, sondern liesse sich später möglicherweise für eine Schulanterweiterung nutzen.

Neben der Parkplatzsituation für Autos gibt es weitere Überlegungen, wie die Bewirtschaftung von Motorrädern und die Nutzung von Parkplätzen durch Anhänger. Solange es keine speziellen Motorradparkplätze gibt, sollte auf deren Bewirtschaftung verzichtet werden, da Aufwand und Nutzen in keinem Verhältnis stehen würden. Während der Schwimmbadsaison sollte das Abstellen von Anhängern auf dem Schwimmbadparkplatz untersagt werden.

Die Gemeinde sollte die Auswirkungen von Massnahmen wie der Einführung von Gebühren oder zeitlichen Beschränkungen genau analysieren. Wie viele Dauerparkierer sind betroffen? Werden sich diese auf andere Parkflächen verlagern? Wird es zu einer Verlagerung vom öffentlichen Verkehr hin zum Individualverkehr kommen? Welche finanziellen Einnahmen und welche Investitionen sind mit den geplanten Massnahmen verbunden?

Fragen zum «Reglement über die Parkplatzbewirtschaftung der Einwohnergemeinde Schüpflheim» (S. 3 - 7)

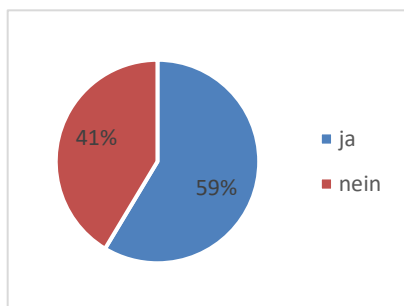
3 Haben Sie Anmerkungen zum Kapitel «2 Allgemeine Bestimmungen»?

Im Rahmen der Anpassung und Erweiterung der Regelungen zur Parkraumbewirtschaftung wird vorgeschlagen, Art. 3 um eine erweiterte Mobilitätsfinanzierung zu ergänzen. Die Gebühren sollen nicht nur für die Erstellung, den Ausbau, die Erneuerung, den Unterhalt und den Betrieb von öffentlichen Abstell- und Verkehrsflächen für Motorfahrzeuge und Fahrräder verwendet werden, sondern auch zur Subventionierung solcher Flächen sowie zur Förderung des öffentlichen Verkehrs dienen. Darüber hinaus wird angeregt, die Einnahmen ebenfalls für öffentliche Grünflächen zu verwenden, die sich innerhalb der Parkzonen befinden.

Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit wäre es wichtig, eine genaue Analyse der Unterhaltskosten für den Betrieb der Parkgeldautomaten vorzunehmen.

Für die Zonen 2 bis 4 wird vorgeschlagen, die maximale Parkzeit auf 24 Stunden zu begrenzen, da andernfalls Fahrzeuge mit Dauerparkkarten wochenlang unbewegt stehen bleiben könnten. Dies könnte potenziell Veranstaltungen und andere Aktivitäten behindern.

4 Sind Sie mit der Aufteilung der Parkierungszonen in «Blaue Zone», «Kernzone», «Zone Öffentliche Hand» und «Freizeitzone» einverstanden?



Es wird angeregt, den Schulhausplatz des Dorfschulhauses in die Zone «Öffentliche Hand» zu integrieren, da dieser während der Schulferien häufig von Autos genutzt wird, beispielsweise im Zusammenhang mit Beerdigungen. Zudem wird die grundsätzliche Aufteilung der Zonen als sinnvoll erachtet, jedoch ohne monetäre Bewirtschaftung. Eine Anpassung der maximalen Parkdauer sei ebenfalls notwendig.

Kritisch wird bemängelt, dass eine detaillierte Mengenaufteilung fehle. Für die Parkierungszone 1, die Blaue Zone, wird empfohlen, die üblichen Beschränkungen (08:00 bis 19:00 Uhr, Montag bis Samstag) zu verwenden, da die aktuelle Regelung (Montag bis Sonntag) als irritierend empfunden wird. Hinsichtlich der Parkierungszone 3 wird angeregt, zu prüfen, ob der Parkplatz beim Schulhaus Klusen tatsächlich in die Zone einbezogen werden sollte, insbesondere in Hinblick auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Die Vielzahl an unterschiedlichen Regelungen wird als problematisch eingeschätzt, da dies die Umsetzung unnötig erschwere. Es wird vorgeschlagen, die Blaue Zone als einheitliches Prinzip zugrunde zu legen, da dieses allgemein bekannt und verständlich sei. Auch die zeitlichen Beschränkungen sollten vereinheitlicht werden, wobei eine maximale Gratis-Parkdauer von 1 bis 1,5 Stunden in allen Zonen als angemessen erachtet wird. Für die Kernzone könnte eine Beschränkung von bis zu 4 Stunden vorgesehen werden.

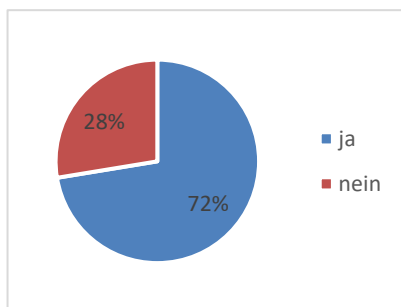
Besonders hervorgehoben wird die Verwirrung durch die vorherrschenden weissen Parkfelder als Blaue Zone in Schüpfheim. Diese führen zu Bussen, da Autofahrer häufig keine Parkscheibe verwenden würden. Es wird daher vorgeschlagen, die Blaue Zone mit Parkscheiben konsequent einzuführen. Für bestimmte Gruppen, wie Lehrpersonen und Mitarbeitende von Gewerbebetrieben und Verwaltung, wird der Wunsch geäussert, kostenlose Parkmöglichkeiten beizubehalten.

Bezüglich des Adlermättli-Parkplatzes wird vorgeschlagen, diesen von der Kernzone in die Blaue Zone umzuordnen. Um eine zusätzliche Flexibilität zu schaffen, könnten bei der Nutzung des Adlersaals Freikarten für die Parkplätze ausgegeben werden.

Insgesamt werden eine Vereinfachung und bessere Übersichtlichkeit der Zonenstruktur gefordert. So wird angeregt, die Kernzone und die öffentliche Zone zusammenzufassen und ein einheitliches Tarifsysteem für die Parkplätze einzuführen. Beispielsweise könnten alle Parkplätze im Zentrum als Blaue Zone ausgewiesen werden, während für die restlichen Parkplätze einheitliche Tarife gelten. Insbesondere der Adlermättli-Parkplatz könnte 1,5 Stunden kostenlos sein, ausser bei speziellen Anlässen.

Grundsätzlich wird betont, dass die Bereitstellung von Parkplätzen so einfach und unkompliziert wie bisher erfolgen sollte. Zweifel bestehen ausserdem an der angestrebten Lenkung der Dauerparkierer. Es wird empfohlen, die Zonenstruktur und Beschriftungen zu vereinfachen, um eine bessere Handhabbarkeit und eine klare Kommunikation für die Benutzer zu gewährleisten.

5 Sind Sie mit dem Bewirtschaftungszeitraum aller Parkierungszonen von 07:00 – 18:30 Uhr einverstanden?



Die Diskussion über die Bewirtschaftung der Parkzonen und deren Zeiten hat unterschiedliche Perspektiven aufgezeigt. Befürworter einer Bewirtschaftung sprechen sich für einen einheitlichen Zeitraum von 07:00 bis 19:00 Uhr aus, wobei dies ohne monetäre Belastung und mit freien Parkmöglichkeiten in der Freizeitzone kombiniert werden sollte. Sie sehen es als Vorteil an, wenn die Bewirtschaftungszeiten aller Zonen harmonisiert werden. Dies würde den Parksuchenden eine klare und einfache Orientierung bieten.

Auf der anderen Seite gibt es jedoch auch Bedenken und Vorschläge zur Anpassung der aufgezeigten Regelungen. In der Blauen Zone wird angeregt, die üblichen Parkzeiten von 08:00 bis 19:00 Uhr, Montag bis Samstag, anzuwenden und Sonntage sowie Feiertage von den Beschränkungen auszunehmen. Für die Parkierungszone 3 wird zudem eine Prüfung gefordert, ob der Parkplatz beim Schulhaus Klusen tatsächlich in die Zone aufgenommen werden sollte, da der Nutzen im Vergleich zum Aufwand fraglich erscheint.

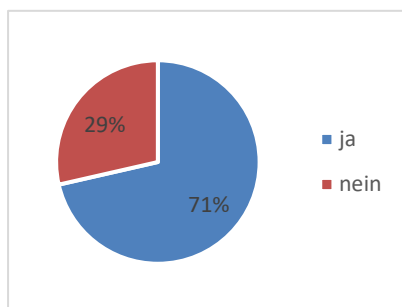
Ein weiterer Vorschlag betrifft die Freizeitzone, insbesondere die Parkzeiten in Verbindung mit den dort ansässigen Sporteinrichtungen. Es wird angeregt, die Parkzeiten für die Sporthalle beispielsweise von 16:00 bis 07:00 Uhr kostenlos zu gestalten und auch am Mittwochnachmittag die Parkgebühren zu erlassen. Diese Änderung würde den vielen ehrenamtlich tätigen Trainern und Vereinsmitarbeitern zugutekommen, die das ganze Jahr über ohne Bezahlung arbeiten und daher nicht mit Parkgebühren belastet

werden sollten. Auch das derzeitige Verfahren, bei dem Trainer und Helfer ihre Auto-nummer am Parkautomaten registrieren müssen, wird als umständlich kritisiert. Eine Anpassung der Zeiten würde es den Personen ermöglichen, ohne diese zusätzliche Hürde kostenlos zu parken.

Ein weiteres Argument gegen die Bewirtschaftung ist die damit verbundene Gefahr von Sachbeschädigungen, etwa an Geldautomaten. Die Sicherheitsbedenken hinsichtlich Vandalismus und Diebstahl spielen eine Rolle, insbesondere bei der Einführung von Gebühren. Im Gegensatz dazu wird in der Freizeitzone vorgeschlagen, ab 17:00 Uhr kostenloses Parken ohne Registrierung zu ermöglichen, um den Zugang zu den Freizeitmöglichkeiten zu erleichtern.

Schliesslich gibt es einen Konsens darüber, dass die Bewirtschaftung grundsätzlich auch am Samstag gelten sollte. Dies wäre in der Blauen Zone bereits der Fall und könnte für alle Zonen auf die gleiche Zeit, von 08:00 bis 18:00 Uhr, ausgeweitet werden. Diese Anpassung würde für eine grössere Vereinheitlichung sorgen und den Parkern eine klare Orientierung bieten.

6 Sind Sie mit den jeweiligen unterschiedlichen maximalen Bewirtschaftungszeiten der Parkierungszonen und der Gratiszeit zu Beginn einverstanden?



Einige Stimmen schlagen vor, die maximal zulässige Parkdauer in der Freizeitzone von den vorgeschlagenen 4 Stunden auf eine einheitliche Regelung, wie sie in der Zone der „Öffentlichen Hand“ mit einer maximalen Parkdauer von 6 Stunden existiert, anzugleichen. Dies würde vor allem den Abendnutzer entgegenkommen, da die Parkgebühren ohnehin um 18:30 Uhr enden. Auch die Idee, die Gebühren für Parkplätze zu vereinheitlichen und auf einfache, klare Tarife zu setzen,

wird von vielen als sinnvolle Lösung betrachtet. Als positiv wird gewertet die ersten anderthalb Stunden kostenlos zu gestalten, um Kurzeinkäufer und Vereinsmitglieder zu entlasten, was den täglichen Gebrauch der Parkflächen einfacher und benutzerfreundlicher machen würde. Für einige könnte diese Gratis-Parkzeit auf 2 h ausgedehnt werden.

Insbesondere für Freizeitnutzungen wie das Schwimmbad, deren Besucher möglicherweise länger als 4 Stunden parken, stellt sich die Frage, ob die derzeitigen Regelungen ausreichend sind. Ein Vorschlag, der hier häufig fällt, ist die Einführung einer längeren maximalen Parkzeit.

Zusätzlich wird von einigen angemerkt, dass die Parkplätze in der Kernzone auch an Wochenenden bewirtschaftet werden sollten, um eine gerechtere Nutzung und Verteilung der Parkflächen zu ermöglichen. Besonders für Veranstaltungen, die unter der Woche stattfinden, stellt sich die Frage, ob spezielle Regelungen für ehrenamtliche Tätigkeiten oder Hauswarte notwendig sind.

7 Haben Sie weitere Anmerkungen zum Kapitel «3 Parkierungszonen»?

Für Einzelne stellt sich die Frage, wie mit geschäftseigenen Parkplätzen verfahren werden soll und ob es für Fremdparkierer möglich ist, Bussengelder zu verhängen. Gerade

für private Parkflächen könnte es sinnvoll sein, klare Regelungen zu treffen, um unberechtigt parkende Fahrzeuge zu sanktionieren.

Ein Vorschlag zur Verbesserung der Situation könnte darin bestehen, die Maximalparkzeiten wie folgt zu gestalten: In der Blauen Zone eine maximale Parkdauer von 2 Stunden, in der Kernzone sowie der Zone der öffentlichen Hand eine Maximalzeit von 4 Stunden und in der Freizeitzone keine Parkzeitbeschränkung. Diese Lösung würde helfen, das Dauerparken im Dorfzentrum zu vermeiden und gleichzeitig den Aufwand für die Bewirtschaftung der Parkflächen zu minimieren. Die Einführung dieser Zoneneinteilung könnte auch die Notwendigkeit für die monetäre Bewirtschaftung und die Bewilligungsverfahren reduzieren.

Zudem sollte die Parkzeit für den Einkauf oder Arztbesuch überdacht werden. Derzeit ist die Maximalparkzeit von anderthalb Stunden für solche Aktivitäten zu kurz. Eine Verlängerung auf zwei Stunden würde es den Nutzern ermöglichen, ihre Besorgungen oder Besuche in Ruhe zu erledigen, ohne den Parkplatz unnötig zu blockieren.

8 Haben Sie Anmerkungen zum Kapitel «4 Zeitlich beschränktes Parkieren»?

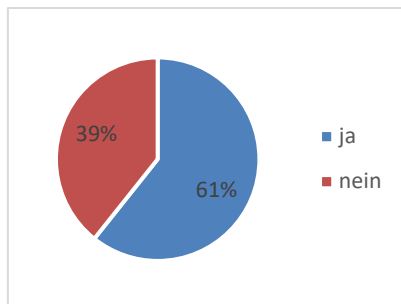
Im Rahmen der Diskussion um die Parkbewirtschaftung und die Ausgabe von Tageskarten gibt es verschiedene Vorschläge und Bedenken, die sowohl die Nutzerfreundlichkeit als auch die administrative Effizienz betreffen. Ein zentraler Punkt ist die Möglichkeit, Tageskarten nicht nur über den Schalter der Zentralen Dienste zu beziehen, sondern auch direkt an den Parkautomaten in den Parkierungszonen 3 und 4 zu lösen. Dies würde den Prozess deutlich vereinfachen und den Nutzern eine bequemere Lösung bieten.

Darüber hinaus wird gefordert, dass die Parkautomaten digitale Zahlungsmöglichkeiten wie Twint oder ähnliche Services unterstützen. Diese modernen Zahlungsoptionen würden den Nutzerkomfort erhöhen und gleichzeitig den Verwaltungsaufwand reduzieren, da die Zahlungen direkt und schnell abgewickelt werden können.

Ein weiteres Anliegen betrifft den hohen Aufwand, der durch die manuelle Ausgabe von Tages- und Dauerparkkarten bei der Gemeinde entstehen würde. Das Lösen von Tickets über die Gemeinde wird als umständlich empfunden. Um den Verwaltungsaufwand zu minimieren, wird vorgeschlagen, auch die Bezahlung und den Erwerb der Tickets über eine App wie Parkingpay zu ermöglichen. So könnte eine flexible und zeitsparende Bezahlung angeboten werden, die den Nutzern mehr Freiheit in der Handhabung gibt.

Einige Stimmen betonen, dass bei einer nicht monetären Bewirtschaftung der Parkplätze der Bedarf an Tages- und Dauerparkkarten entfällt. In solchen Systemen wäre die Notwendigkeit, Tickets manuell auszustellen, überflüssig, was den Verwaltungsaufwand erheblich verringern würde.

9 Sind Sie mit der Definition für das Dauerparkieren (Art. 11) einverstanden?



Ein Votum möchte die Streichung von Abs 1 in Art. 11, bei welchem das Dauerparkieren an mehr als 10 Werktagen definiert wird. In weiteren Rückmeldungen wird der Wunsch geäussert, das Dauerparkieren auf bestimmte Zonen, wie etwa die „Pfrundmatte“, zu beschränkt.

Ein weiteres Anliegen betrifft die zunehmend schwierige Situation für Arbeitgeber, die in Zukunft Schwierigkeiten haben werden, Arbeitskräfte für Standorte in Schüpfheim zu gewinnen. Ein wesentlicher Vorteil war bislang die Möglichkeit für Arbeitnehmende, kostenlos zu parken. Wenn diese Option wegfällt, könnte dies die Attraktivität als Arbeitsstandort erheblich mindern. Daher sollte darauf geachtet werden, diese letzten Anreize nicht zu verlieren.

Für Lernende und Arbeitnehmende, die nicht im Dorfzentrum wohnen, ist ein Auto unerlässlich, um zu ihrer Arbeitsstelle oder zur Berufsschule zu gelangen. Dies betrifft insbesondere Pendler, die auf den Zug angewiesen sind. Hier wäre es sinnvoll, die Tarife für Einheimische zu reduzieren, sodass Personen bis zum 25. Lebensjahr kostenfrei parken können. Auch für berufstätige Einheimische, die regelmässig mit dem Zug zur Arbeit pendeln, sowie für das örtliche Gewerbe sollte eine Reduktion der Parkgebühren von mindestens 50 % in Erwägung gezogen werden.

Eine Rückmeldung äussert die Angst, dass Parkplätze in der Kernzone durch Dauerparkierer den ganzen Tag blockiert werden, ohne dass eine spürbare Verbesserung der Situation erzielt wird.

Zusätzlich könnte eine Dauerparkkarte nur dann ausgegeben werden, wenn kein Parkplatz auf privatem Grund zur Verfügung steht. Ansonsten könnte es sein, dass eine Dauerparkkarte günstiger ist als ein privater Parkplatz, was die Parkraumsituation nicht im gewünschten Masse verbessern würde.

Ein weiterer Vorschlag betrifft die Nutzung des Parkplatzes 1 (Schwimmbad) während der Saison von Mai bis September. Hier sollte es keine Dauerparker geben, um sicherzustellen, dass die Parkplätze den Besuchern des Schwimmbads zur Verfügung stehen. Diese Massnahme würde eine sinnvolle Aufteilung der Parkflächen ermöglichen und die Nutzung für Freizeitaktivitäten fördern.

10 Haben Sie weitere Anmerkungen zum Kapitel «5 Dauerparkieren»?

Es wird angeregt, dass Parkkarten online bestellbar sein sollten, um den Verwaltungsaufwand zu minimieren und den Zugang für alle Nutzer, sowohl Einheimische als auch Pendler, zu erleichtern. Ein weiterer Punkt betrifft die mögliche Einführung von Vergünstigungen für Schüpfheimer Bürger, während Auswärtige höhere Gebühren zahlen könnten. Hierbei wird darauf hingewiesen, dass Schüpfheim als zentrale Verkehrsdrehscheibe für den öffentlichen Verkehr auch Pendler aus der Umgebung berücksichtigen sollte, ohne den Parkraum zu überlasten.

Die Regelung, dass Dauerparken ausschliesslich für Schüpfheimer Einwohner und Arbeitskräfte zugänglich sein soll, wird hinterfragt. Es wird vorgeschlagen, den

Gemeinderat mit der Entscheidung über die Anzahl der Parkplätze und die Nutzergruppen zu betrauen, um flexibler auf den Bedarf reagieren zu können. Auch die Bürokratie rund um den Erwerb von Dauerparkkarten stösst auf Kritik: Der Aufwand für die Beantragung, einschliesslich des Nachweises des Arbeitnehmerstatus, wird als zu hoch angesehen. Ein vereinfachtes Verfahren, in dem die Parkkarten dem Fahrzeugkennzeichen zugeordnet werden, könnte hier eine Lösung darstellen. Sollte jemand mit einem anderen Fahrzeug anreisen, wäre es denkbar, eine Tageskarte zu erwerben.

Besonders für Gewerbetreibende und deren Angestellte wird der beschriebene Prozess als zu bürokratisch und mit hohen Kosten verbunden beschrieben. Es wird auf die Unflexibilität des Systems hingewiesen, vor allem weil die Dauerparkkarten nur an ein bestimmtes Fahrzeugkennzeichen gebunden sind. Hier wäre es hilfreich, eine Lösung zu finden, die den unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht wird, etwa indem eine flexiblere Handhabung für wechselnde Fahrzeuge ermöglicht wird. In Bezug auf die Gebühren wird die Idee vertreten, dass Schüpfheimer Bürger und Arbeitnehmer von Schüpfheim kostenlos parken dürfen, während Pendler aus anderen Gemeinden eine Gebühr zahlen könnten.

Ausserdem wird die Situation von Teilzeitarbeitenden und Sonderfällen, wie etwa Menschen mit Gehbehinderung, angesprochen. Hier könnten individuellere Regelungen zur Gültigkeit der Parkkarten geschaffen werden, etwa dass Teilzeitbeschäftigte nur während ihrer Arbeitszeiten Parkplätze nutzen können. In ähnlicher Weise könnte es sinnvoll sein, Sonderregelungen für Hauswarte zu treffen, die während ihrer beruflichen Tätigkeit auf Parkplätze angewiesen sind.

11 Haben Sie Anmerkungen zum Kapitel «6 Schlussbestimmungen»?

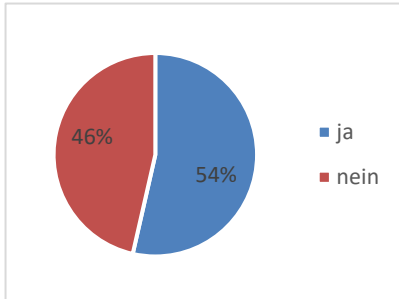
Eine Rückmeldung betont, dass Parkbussen einerseits durch die Polizei und andererseits durch bestimmte Personen der Gemeinde ausgestellt werden können müssten. Zudem wird bemängelt, dass das Wort «Zuwiderhandlung» nicht klar sei und besser definiert werden müsse.

Fragen zur «Verordnung zum Reglement über die Parkplatzbewirtschaftung der Einwohnergemeinde Schüpfheim» (S. 8 - 10)

12 Haben Sie Anmerkungen zum Kapitel «7 Allgemeine Bestimmungen»?

Hier müsste die Parkiermöglichkeit für Zweiräder erweitert und Parkfelder markiert werden.

13 Sind Sie mit den aufgeführten Parkplätzen (Art. 2), welche bewirtschaftet werden sollen, einverstanden?

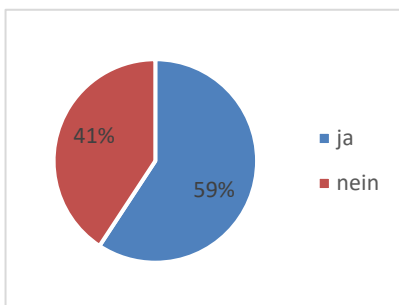


Einige Stimmen zweifeln daran, ob die Parkplätze bei der Schule Klusen sinnvoll in die Bewirtschaftung aufgenommen werden sollten, da diese wenige nur wenige Parkplätze bieten und ausserhalb des Dorfzentrums liegen. Zudem wird eine bessere Koordination mit privaten Parkplätzen angeregt, um eine einheitliche Bewirtschaftung sicherzustellen. Es wird auch darauf hingewiesen, dass die Parkplätze westlich des Oberstufenschulhauses beim Eingang zur Zivilschutzanlage fehlen und möglicherweise berücksichtigt werden sollten. Auch die Parkplätze beim Entlebucherhaus stehen zur Diskussion, ob sie in die Parkraumbewirtschaftung integriert werden könnten.

Andererseits gibt es auch eine Reihe von Gegenargumenten und Vorschlägen. So wird vorgeschlagen, den Parkplatz bei der Pfrundmatte von der Bewirtschaftung auszunehmen. Der Dorf Schulhausplatz sollte zusätzlich in die Parkierungszone „Öffentliche Hand“ integriert werden, da dieser Bereich ebenfalls für Parkzwecke genutzt wird, besonders bei Anlässen wie Beerdigungen, aber auch während der Ferien und abends. Auch der Parkplatz vor dem Dorfschulhaus sollte, trotz der Parkverbote während der Schulzeit, in die Bewirtschaftung aufgenommen werden, um eine einheitliche Regelung zu gewährleisten.

Ein weiterer Punkt betrifft den privaten Parkplatz des Schwimmbads, der von der Genossenschaft Schwimmbad verwaltet wird und nicht in die allgemeine Bewirtschaftung einbezogen werden sollte, um Verwirrung zu vermeiden. Stattdessen wird angeregt, den Parkplatz an der Kantonsstrasse, welcher jetzt schon bewirtschaftet wird, in die Bewirtschaftung zu integrieren, um einheitliche Zeiten und Gebühren festzulegen. Schliesslich wird betont, dass bei einer möglichen Umstellung der Parkplatzbewirtschaftung mindestens der Trüllplatz und die Pfrundmatte für Bewohner ausserhalb der Bauzone gebührenfrei bleiben sollten, um eine faire Lösung für alle Anwohner zu gewährleisten.

14 Sind Sie mit der Zuteilung der Parkplätze zu den Parkierungszonen (Art. 3) einverstanden?



Im Rahmen der geplanten Optimierung der Parkraumbewirtschaftung im Zentrum des Dorfes wird vorgeschlagen, die Parkplätze 3, 8, 9 und 10 ebenfalls in die blaue Zone zu integrieren, während Parkplatz 4 ausdrücklich als «Saalparkplatz» genutzt werden soll. Diese Massnahmen sollen dazu beitragen, das Zentrum klarer zu definieren und eine gezielte Entlastung zu erreichen. Zur besseren Nutzung des Parkraums im Dorf wird darüber hinaus angestrebt, auf eine monetäre Bewirtschaftung zu verzichten und stattdessen neue Zonen zu bilden. Angesichts des bevorstehenden Ausbaus der Kantonsstrasse, durch den Parkplätze im Dorf wegfallen, soll die Kernzone zur blauen Zone umgestaltet werden. Diese Anpassung schafft die nötige Kompensation für kurze Aufenthalte und ermöglicht es den Besuchern, die Gewerbebetriebe im Zentrum problemlos zu erreichen. Um die Parkraumbewirtschaftung weiter

zu optimieren, wird zudem eine Zusammenführung der Parkplätze der Kernzone und der öffentlichen Zone vorgeschlagen. Auf diese Weise entsteht eine einheitliche und klare Struktur für die Parkmöglichkeiten im Dorf.

15 Haben Sie Anmerkungen zum Kapitel «9 Gebühren»?

Die geplanten Änderungen und Regelungen zu den Parkgebühren in Schüpfheim stossen bei vielen Anwohnern und Gewerbetreibenden auf kritische Stimmen. Ein häufiger Vorwurf ist, dass die Kosten für eine Dauerparkkarte zu hoch sind, insbesondere für Personen, die in Schüpfheim arbeiten. Dies führe zu finanziellen Belastungen für Arbeitnehmer und Unternehmen, da die Parkgebühren einen zusätzlichen Kostenfaktor darstellen, der in den Betriebsausgaben berücksichtigt werden muss. Besonders im Vergleich mit anderen Orten wie Luzern, wo die Kosten für eine Jahreskarte deutlich günstiger seien, erscheint die Preisgestaltung als ungerecht und nicht marktgerecht.

Viele schlagen vor, dass die Gebührenstruktur überarbeitet werden sollte, um sie gerechter und flexibler zu gestalten. Eine Möglichkeit könnte sein, die Preise nach Arbeitspensum zu differenzieren, jedoch ohne zu bürokratisch zu werden. Kritiker warnen jedoch davor, dass eine solche Differenzierung in der Praxis schwer umsetzbar wäre und zusätzlichen Verwaltungsaufwand verursachen könnte. Stattdessen könnte eine einfachere Lösung gefunden werden, bei der eine feste Gebühr für alle Dauerparkkarten gilt, ohne den Aufwand einer differenzierten Berechnung nach Arbeitsstunden oder -verhältnis.

Ein weiterer Punkt, der zur Diskussion steht, betrifft die Vergünstigungen für bestimmte Gruppen, wie etwa Auszubildende oder Teilzeitangestellte. Hier wird die Frage aufgeworfen, ob es gerecht ist, diesen Personengruppen vergünstigte oder kostenlose Parkmöglichkeiten zu gewähren, wenn gleichzeitig Vollzeitbeschäftigte höhere Gebühren zahlen müssen. Ein Vorschlag, der immer wieder auftaucht, ist die Einführung einer kostenlosen Parkmöglichkeit für Auszubildende bis zum 25. Lebensjahr sowie ein Rabatt für Einheimische auf Monats- oder Jahreskarten.

Zusätzlich wird die Verwaltung der Parkplätze kritisch betrachtet. Die hohen Verwaltungsaufwände, die mit der Einführung von Parkgebühren verbunden sind – von der Anschaffung und Wartung der Parkautomaten bis hin zur Bearbeitung der Abrechnungen und Bewilligungsverfahren – werfen Fragen nach der Wirtschaftlichkeit der Massnahme auf. Einige Stimmen fordern eine genauere Untersuchung der zu erwartenden Einnahmen und die Kosten-Nutzen-Bilanz der Parkgebühren, da viele Anwohner und Unternehmen der Ansicht sind, dass die Infrastruktur bereits über die regulären Gemeindesteuern finanziert wird und zusätzliche Gebühren unnötig sind.

Die Idee, die Gebühren für Parkplätze flexibel und einfach anpassen zu können, wird ebenfalls oft genannt. So sollte es möglich sein, die Gebühren rasch und unbürokratisch an das tatsächliche Nutzungsverhalten anzupassen, um auf sich verändernde Bedürfnisse und Nutzungsmuster reagieren zu können. Darüber hinaus wird gefordert, dass in die Parkautomaten moderne Zahlungsmethoden wie Twint integriert werden.

Für viele Anwohner und Gewerbetreibende ist es zudem wichtig, dass die Parkgebühren in zentralen Bereichen nicht günstiger sind als Park-and-Ride-Möglichkeiten (P+R) an den Bahnhöfen. Dies wird als wichtiger Punkt angesehen, um Pendler, die auf das Auto angewiesen sind, zu ermutigen, ihre Fahrzeuge in den Randzonen abzustellen, anstatt den ohnehin knappen Parkraum im Ortszentrum zu blockieren.

Fragen zum Zeitplan (S. 11)

16 Haben Sie Anmerkungen zum Kapitel «11 Zeitplan»?

Die Parkplatzbewirtschaftung soll schnellstmöglich eingeführt werden. So wie geplant, könnte der Startzeitpunkt mit dem Beginn der Schwimmbad-Sanierung zusammenfallen. Während der Sanierungsphase (Sept. 2026 bis Mai/Juni 2027) sollten keine Gebühren auf dem Parkplatz 1 (Schwimmbad) erhoben werden, da dieser für den Bau benötigt wird. Es wird betont, dass die relevanten Parteien vorab in den Prozess der Einführung der Regelungen und Verordnungen einbezogen werden sollten.

Sonstige Anmerkungen

17 Haben Sie weitere Anmerkungen, welche Sie in den Fragen 1 – 16 nicht erwähnt haben?

Besonders im Zentrum, wo zahlreiche Geschäfte ansässig sind, wird befürchtet, dass die Reduzierung von Parkplätzen und die Einführung von Gebühren negative Auswirkungen auf die Umsätze und die Erreichbarkeit für Besucher haben könnte. Viele sehen die Parksituation in Schüpfheim grundsätzlich als gut, machen jedoch darauf aufmerksam, dass die öffentlichen Parkplätze für Auswärtige oft schwer erkennbar sind. Dies könnte dazu führen, dass weniger Kunden das Zentrum ansteuern, was gerade für die lokalen Geschäfte problematisch wäre.

Aus Rückmeldungen geht hervor, dass auch die Situation für Velofahrer im Dorfzentrum berücksichtigt werden muss. Es gebe in der Kernzone zum Einkaufen keine Veloparkplätze.

Zusätzlich wird die Idee eines Shuttlebus-Services für Pendler und Dauerparker angesprochen, insbesondere für die Verbindung von Hasle nach Schüpfheim. Der Vorschlag, Pendler verstärkt auf den öffentlichen Verkehr umzulenken, ist ebenfalls ein Thema. Gleichzeitig wird aber auch die Befürchtung geäußert, dass eine zu hohe Parkplatzgebühr Menschen davon abhalten könnte, den Zug zu nutzen, und sie stattdessen wieder auf das Auto zurückgreifen würden, was dem Umweltschutz zuwiderlaufen könnte.

Die Einführung einer klaren und einheitlichen blauen Zone wird von vielen als eine sinnvolle Massnahme gesehen, um Dauerparker zu regulieren und die Parksituation besser zu steuern. Dabei wird eine konsequente Kontrolle und die Begrenzung der Parkdauer auf maximal sechs Stunden favorisiert. Die Preisgestaltung für Parkgebühren wird jedoch auch kritisch hinterfragt, besonders in Bezug auf die mögliche Benachteiligung von Bürgern aus abgelegenen Gebieten, die auf das Auto angewiesen sind. Es wird angeregt, für diese Personen differenzierte Tarife anzubieten.

Ein weiteres Thema ist die Finanzierung der Parkplatzbewirtschaftung. Einige Bürger lehnen es ab, den Unterhalt der Parkplätze durch Parkgebühren zu finanzieren, da dies ihrer Meinung nach zu einer zusätzlichen Belastung der Steuerzahler führen würde. Sie schlagen vor, dass der Infrastrukturunterhalt weiterhin durch die allgemeinen Gemeindesteuern gedeckt wird.

Insgesamt zeigen sich die Teilnehmenden der Vernehmlassung teilweise besorgt, dass die geplante Regelung die Attraktivität von Schüpfheim als Arbeits- und

Einkaufsstandort beeinträchtigen könnte, insbesondere für Pendler und auswärtige Arbeitskräfte. Es wird eine differenzierte und faire Lösung gefordert, die sowohl die Bedürfnisse der Einheimischen als auch der Pendler berücksichtigt und gleichzeitig den Umweltschutz fördert. Die Diskussion zeigt, wie wichtig es ist, ein ausgewogenes System zu schaffen, das die Interessen aller Beteiligten berücksichtigt.