

Parkplatzreglement über die Abstellflächen auf privatem Grund

Planungsbericht

Gemeinde Horw

28. April 2016

metron

Bearbeitung

Anna Hool

MSc ETH in Umweltnaturwissenschaften

Denise Belloli

MSc in Geografie

Nadia Hofstetter

Praktikantin

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Begleitung

Markus Bachmann

Baudepartement, Leiter Hochbau

Kurt Vogel

Baudepartement, Stv. Leiter Hochbau

Michael Mahrer

Baudepartement, Stv. Leiter Tiefbau

Inhaltsverzeichnis

1	Aufbau Planungsbericht	4
2	Inhalte Parkplatzreglement	4
3	Ausgangslage	4
3.1	Grundkonzept Verkehr LuzernSüd als Basis	4
3.2	Bisherige Erfahrungen der Gemeinde Horw	5
3.3	Regelungen in anderen Gemeinden	5
3.4	Ziele des neuen Parkplatzreglements Horw	5
4	Gremien und Prozess	6
5	Fokusthemen	7
5.1	Gebietseinteilung und Reduktion nach Gebietstyp	7
5.2	Ersatzabgabepflicht und -höhe	12
5.3	Mobilitätskonzepte in Planungsprozessen	15
5.4	Fahrtenmodelle	15
5.5	Abstellflächen für leichte Zweiräder	16
6	Verschiedene Erläuterungen zum neuen Parkplatzreglement	16
	Abkürzungen / Glossar	18
	Quellenverzeichnis	18
	Anhang	19
1.	Parkplatzberechnungen (reale Beispiele, anonymisiert)	20
2.	Parkplatzberechnung (fiktives Beispiel in den verschiedenen Gebieten)	21
3.	horw mitte, Vergleich Varianten Ersatzabgabepflicht	22

1 Aufbau Planungsbericht

Der vorliegende Planungsbericht umfasst folgende Themen:

- Erläuterung der Inhalte des Parkplatzreglements sowie Abgrenzung zu verwandten Themen (Kap. 2);
- Beleuchtung der Ausgangslage für die Überarbeitung des Parkplatzreglements mit Hinweisen zum übergeordneten Grundkonzept LuzernSüd, den Erfahrungen mit dem bisherigen Parkplatzreglement und den daraus abgeleiteten Zielen für das neue Parkplatzreglement (Kap. 3);
- Übersicht über Erarbeitungsprozess und berücksichtigte Gremien (Kap. 4);
- Detaillierte Ausführungen zu Fokusthemen, die sich während der Erarbeitung als besonders zentral hervorgetan haben (Kap. 5);
- Weitere Erläuterungen zu einzelnen Punkten im neuen Parkplatzreglement (Kap. 6).

2 Inhalte Parkplatzreglement

Das Parkplatzreglement Horw regelt die Erstellungspflicht von Abstellplätzen für Personenwagen und andere Fahrzeuge (insbesondere auch Velos) bei der Errichtung, Erweiterung, dem Umbau oder der Zweckänderung von Bauten und Anlagen. Dazu werden Hinweise zur Berechnung des Normbedarfs je Nutzungsart gemacht sowie zulässige Reduktionen der Anzahl Abstellplätze in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessung oder anderer Bedingungen (namentlich bei Erstellung eines Mobilitätskonzepts) definiert. Zudem wird die Ersatzabgabepflicht und -höhe bei Nicht-Erstellung der verlangten Abstellplätze festgelegt und deren Verwendungsbereich umschrieben. Weiter wird die Möglichkeit von Fahrtenmodellen beschrieben sowie die Inhalte von Mobilitätskonzepten ausgeführt.

Nicht behandelt wird die Bewirtschaftung (Gebührenpflicht, Parkzeitbeschränkung) von öffentlich zugänglichen Parkplätzen¹. Ein Reglement für die detaillierte Regelung der Verwendung der Ersatzabgaben ist zurzeit ebenfalls in Erarbeitung.

3 Ausgangslage

3.1 Grundkonzept Verkehr LuzernSüd als Basis

Den Rahmen für das Parkplatzreglement bilden die VSS Norm SN 640 281, das Musterreglement der Agglomerationsgemeinden von LuzernPlus und das Grundkonzept Verkehr LuzernSüd. LuzernSüd ist ein Teilprojekt des Gemeindeverbands LuzernPlus. Im Grundkonzept Verkehr LuzernSüd werden Grundsätze festgehalten, um die kommende Siedlungsentwicklung zu steuern. Dies bedingt insbesondere das verstärkte Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr und das Velo und 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 und wird im Agglomerationsprogramm 2. Generation gefordert.

¹ Dies wird im "Reglement über die Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund" geregelt. Eine restriktive Erstellung neuer Parkplätze ist gemäss Grundkonzept Verkehr LuzernSüd mit einer sinnvollen Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze zu kombinieren.

Vorschriften über Parkplätze werden auf der kommunalen Ebene festgelegt. Im Sinne der Vereinfachung und Vereinheitlichung hat der Gemeindeverband LuzernPlus ein Musterreglement entworfen, das den Luzerner Agglomerationsgemeinden als Grundlage für die Aktualisierung der Parkplatzreglemente dienen soll. LuzernSüd hat dieses Musterreglement präzisiert. Das neue Parkplatzreglement der Gemeinde Horw orientiert sich an diesen Empfehlungen und ergänzt gemeindespezifische Bedürfnisse.

3.2 Bisherige Erfahrungen der Gemeinde Horw

Das bisherige Parkplatzreglement der Gemeinde Horw stammt aus dem Jahr 1988 (Stand 2011). Es zeigt grundsätzlich eine gute Anwendbarkeit, ist jedoch in einigen Punkten nicht mehr aktuell. Insbesondere sind Reduktionen der Anzahl zu erstellender Parkplätze nur im Rahmen einer Einzelfallbeurteilung möglich. Es werden keine gebietsweisen Reduktionsbereiche ausgewiesen, welche sich beispielsweise an der Erschliessungsgüte durch den öffentlichen Verkehr auszeichnen. Mit dem Instrument des Bebauungsplans kann die Gemeinde für ausgewählte Gebiete bereits abweichende Regelungen anordnen. Eine neue Regelung über das gesamte Gemeindegebiet - in Form eines aktualisierten Parkplatzreglements - wird jedoch gewünscht bzw. gefordert.

3.3 Regelungen in anderen Gemeinden

Das Parkplatzreglement der Gemeinde Kriens stammt aus dem Jahr 1999. Es beschreibt die Berechnung des Normbedarfs. Eine Reduktion ist nur im begründeten Einzelfall möglich. Für jeden fehlenden Abstellplatz des reduzierten Bedarfs ist eine Ersatzabgabe zu entrichten. In der Gemeinde Kriens ist zurzeit ebenfalls ein neues Parkplatzreglement in Erarbeitung.

Das Parkplatzreglement der Stadt Luzern stammt aus dem Jahr 1986. Es beschreibt die Ermittlung des Normbedarfs sowie die zulässigen Reduktionen in Abhängigkeit von vier definierten Zonen (Zone I Altstadt; Zone II City; Zone III Cityrand und Zonen mit Gewerbe; Zone IV Wohnquartiere). Die Zonenzuteilung orientiert sich an der Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr, der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes und der Erstellungsschwierigkeit für Parkplätze. Im Einzelfall können abweichende Reduktionen oder Erhöhungen gewährt werden. Die Stadt Luzern kennt keine Ersatzabgabepflicht.

Die Gemeinde Ebikon hat das Musterreglement von LuzernPlus in die laufende Revision Nutzungsplanung integriert. Das Reglement wurde aufgeteilt in eine Verordnung und ein Reglement. Das Gesamtpaket der Revision ist aktuell in der Vorprüfung beim Kanton und in der öffentlichen Mitwirkung. Die Beratung des Reglements in der politischen Planungs-, Umwelt- und Energiekommission ist gemäss Aussagen der Bauabteilung Gemeinde Ebikon ohne Einwände verlaufen; einzig die Höhe der Reduktionen in einzelnen Gebieten gab einige Diskussionen.

3.4 Ziele des neuen Parkplatzreglements Horw

Mit dem Parkplatzreglement werden folgende Ziele verfolgt:

- 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 weitergehende Reduktionen im Rahmen von Mobilitätskonzepten;
- Koordinieren der Anwendung der Empfehlungen von LuzernSüd (LuzernPlus) mit den Nachbargemeinden;

- Festlegen von angepassten und gebietsbezogenen Ersatzabgaben.

4 Gremien und Prozess

Die Erarbeitung erfolgt durch die Projektleitung mit folgenden Mitgliedern:

- Markus Bachmann, Leiter Hochbau
- Kurt Vogel, Stv. Leiter Hochbau
- Michael Mahrer, Stv. Leiter Tiefbau
- Denise Belloli, Metron Verkehrsplanung AG
- Anna Hool, Metron Verkehrsplanung AG

Der Reglementsentwurf wurde im Rahmen der Erarbeitung juristisch geprüft und die Anregungen und Feststellungen sind bereits eingearbeitet worden. Die Abstimmung mit LuzernSüd wird durch die Beratung und Rückmeldung zu den Entwurfsunterlagen in der Kerngruppe und der Projektgruppe Verkehr LuzernSüd gewährleistet. Der Gemeinderat hat vorerst die Fokusthemen beraten, welche auch der gemeinderätlichen Planungs- und Baukommission vorgelegt worden sind, um anschliessend die einwohnerrätliche Vorlage zielstrebig vorantreiben zu können. Mit der Zustellung der Unterlagen an den Einwohnerrat ist auch das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons zur Durchführung der Vorprüfung bedient worden. Der Vorprüfungsbericht wird spätestens bis zur 2. Lesung im Einwohnerrat vorliegen.

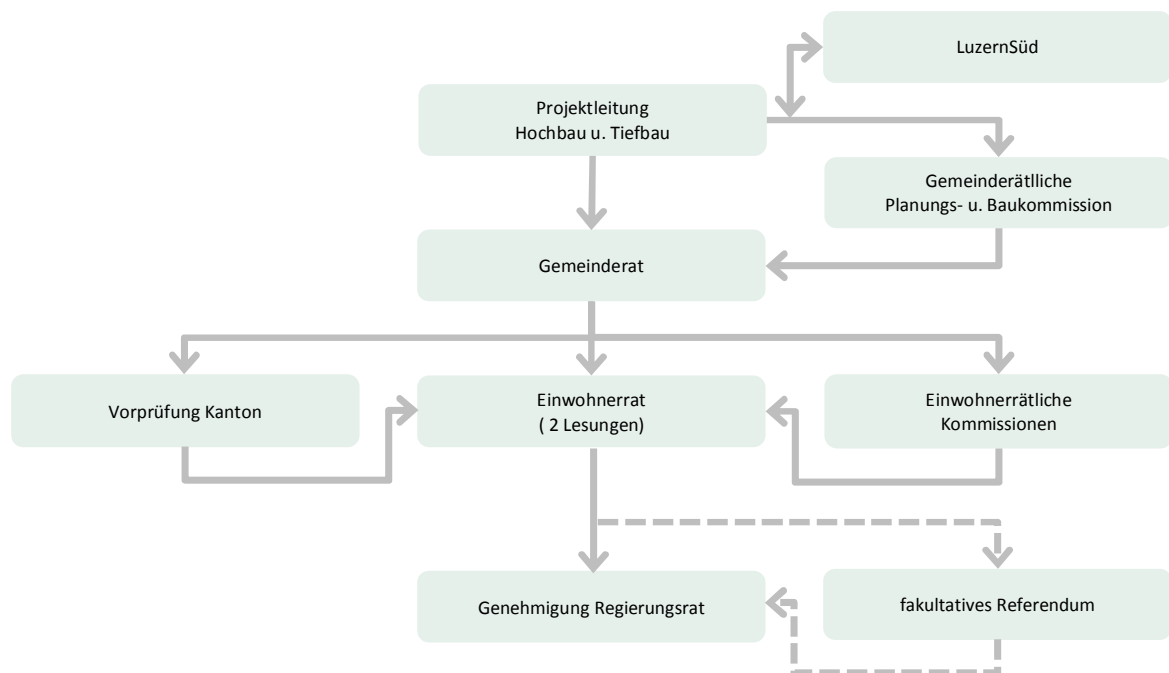


Abbildung 1: Prozess

5 Fokusthemen

5.1 Gebietseinteilung und Reduktion nach Gebietstyp

5.1.1 Sinn und Zweck der Gebietseinteilung und Reduktion

Der Normbedarf an Parkplätzen im neuen Parkplatzreglement ist je Nutzungsart für eine vorgegebene Bezugsgrösse (z.B. Nutzfläche, Verkaufsfläche) festgelegt. Der Normbedarf entspricht gemäss Definition VSS der Parkplatznachfrage bei ausschliesslicher Anreise mit dem motorisierten Individualverkehr (d.h. Auto). Der spezifische Parkplatzbedarf wird für die verschiedenen Nutzergruppen Bewohner, Beschäftigte (Anreise und Heimreise vom Arbeitsort) und Kunden / Besucher unterschieden. Für betriebsnotwendige Fahrzeuge, die nicht gleichzeitig auch für den Arbeitsweg verwendet werden, kann ein zum Normbedarf zusätzlicher Parkplatzbedarf entstehen. An Orten, an welchen die Parkplatznachfrage vermindert ist oder aus anderen Gründen das öffentliche Interesse nach einem kleineren Parkplatzangebot besteht, ist die minimal zu erstellende und maximal erlaubte Parkplatzzahl entsprechend zu reduzieren. Für eine einfache und transparente Anwendung des Parkplatzreglements wird die Gemeinde in Gebiete eingeteilt, für welche das zulässige Reduktionsspektrum in Prozentzahlen des Normbedarfs (z.B. 40 % - 100 %) angegeben wird. Für ein Bauvorhaben ist die tatsächlich zu erstellende Parkplatzzahl innerhalb dieses Reduktionsspektrums festzulegen. Investoren und Bauherren überlegen sich im Rahmen dieses Reduktionsspektrums, welche Anzahl von Parkplätzen für ihr Projekt angemessen und zielführend ist.

5.1.2 Hinweise und Vergleiche

SN 640 281 Angebot an Parkfeldern für Personenwagen

Die Reduktion der zu erstellenden Parkplätze in Abhängigkeit der örtlichen Verhältnisse wird auch in der gängigen VSS-Norm empfohlen. Dort wird eine Unterteilung in fünf so genannte Standort-Typen vorgeschlagen, welche sich an Bedienungshäufigkeit des ÖV und Anteil des Langsamverkehrs orientiert (Tabelle 1). Die zumutbare Fussdistanz zu ÖV-Haltestellen liegt im Bereich von 300 - 500 m (häufig wird 300 m für Bushaltestellen und 500 m für Bahnstationen angewendet). Der Anteil des LV wird aufgrund der Siedlungsstruktur (z.B. kleinräumige Versorgungsstruktur) und der Art der Nutzung abgeschätzt; häufig wird hier auch die Topographie berücksichtigt.

Anteil LV am gesamten erzeugten Personenverkehr	Bedienungshäufigkeit des ÖV während der massgebenden Betriebszeit		
	≥ 4-mal pro Stunde	1...4-mal pro Stunde	Nicht mit ÖV erschlossen
> 50 %	A	B	C
25...50 %	B	C	D
< 25%	C	D	E

Tabelle 1: Unterteilung nach Standorttypen;
Quelle: VSS 640 281.

Die VSS-Norm sieht vor, dass die Parkplatz-Richtwerte (entspricht in etwa dem Normbedarf) von Nicht-Wohnnutzungen entsprechend der Standort-Typen gemäss Tabelle 2 reduziert werden kann. Die VSS-Norm sieht keine systematische Reduktion für Wohnnutzungen vor, d.h. in der Regel werden für Wohnungen überall gleich viele Parkplätze erstellt, Ausnahmen sind in Spezialfällen vorgesehen.

Standort-Typ	Parkfelder-Angebot in % der Richtwerte	
	Minimum	Maximum
A	20	40
B	40	60
C	50	80
D	70	90
E	90	100

Tabelle 2: Reduktionsbereiche der Parkplatz-Richtwerte für Nicht-Wohnnutzungen in Abhängigkeit des Standort-Typs; Quelle: VSS 640 281.

LuzernPlus und LuzernSüd

Im Musterreglement von LuzernPlus wird eine Einteilung in fünf Gebiete (I, II, III, IV, V) vorgeschlagen, welche sich von den Standort-Typen in der VSS-Norm ableiten (Tabelle 3). Die vorgeschlagenen Reduktionsbereiche für die Gebiete entsprechen (mit kleinen Abweichungen) der VSS-Norm. LuzernPlus sieht - im Gegensatz zur VSS-Norm - eine systematisch Parkplatzreduktion für alle Nutzungen, inklusive Wohnnutzungen, vor. Das Parkplatzreglement wird voraussichtlich vor der revidierten Ortsplanung in Kraft treten. Für die Übergangszeit wird die Parkplatzberechnung auf der Basis gemäss der harmonisierten Baubestimmungen berechnet.

Das Musterreglement sieht vor, dass im Einzelfall weitergehende Reduktionen möglich sind, insbesondere bei autofreien oder autoarmen Nutzungen.

Gebiet	Parkfelder-Angebot in % des Normbedarfs	
	Minimum	Maximum
I	0	40
II	40	60
III	50	80
IV	70	90
V	90	100

Tabelle 3: Reduktionsbereiche des Parkplatz-Normbedarfs für alle Nutzungen in Abhängigkeit des Gebiets; Quelle: Musterreglement LuzernPlus.

Die Reduktion von Parkplätzen ist ein zentrales Element im Grundkonzept LuzernSüd. Die Reduktion der Anzahl Parkplätze ist ein wirksames Instrument für die Steuerung des Verkehrsaufkommens durch den motorisierten Individualverkehr. LuzernSüd hat das Musterreglement von LuzernPlus entsprechend noch weiter verfeinert und sieht für die fünf vorgesehenen Gebiete eine stärkere und nach Nutzungen differenzierte Reduktion vor (Tabelle 4).

Eine nach Nutzungen differenzierte Reduktion hat den Vorteil, dass auf die Flexibilität der verschiedenen Nutzer bei der Verkehrsmittelwahl reagiert werden kann. Die angebotenen Reduktionsbereiche lassen zu, dass flexibel auf die Bedürfnisse verschiedener Bauprojekte reagiert werden kann und weniger Ausnahmegewilligungen notwendig sind. Die Gebiete I und II im Vorschlag von LuzernSüd entsprechen autofreien bis autoarmen Nutzungen.

Für Horw macht LuzernSüd auch einen ersten groben Vorschlag für die Gebietszuteilung. Dabei wird insbesondere der Raum rund um den Bahnhof sowie an der Grenze zur Stadt Luzern dem Gebiet I zugeordnet.

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

Tabelle 4: Reduktionsbereiche des Parkplatz-Normbedarfs in Abhängigkeit der Nutzung und des Gebiets; Quelle: Grundkonzept Verkehr LuzernSüd.

Das Musterreglement von LuzernPlus sieht die Erstellung von Veloabstellplätzen zwingend vor. Die Verfeinerung von LuzernSüd sieht hier zusätzlich noch eine Erhöhung des Normbedarfs an Veloabstellplätzen in Abhängigkeit vom Gebiet vor (Tabelle 5), damit dem grösseren Aufkommen an LV Rechnung getragen wird.

Veloabstellplätze-Angebot in % des Normbedarfs			
Gebiet	Wohnen	Angestellte	Besucher / Kunden
I	140	150	140
II	140	150	140
III	120	130	120
IV	100	110	100
V	100	100	100

Tabelle 5: Erhöhter Bedarf an Veloabstellplätzen in Abhängigkeit der Nutzung und des Gebiets; Quelle: Grundkonzept Verkehr LuzernSüd.

Kriens

In der Nachbargemeinde Kriens ist im zurzeit gültigen Parkplatzreglement nur eine Reduktion im Einzelfall möglich.

Luzern

In der Stadt Luzern erfolgt eine Reduktion nach Zone und Nutzergruppe (Tabelle 6). Es handelt sich um ein bereits älteres Reglement.

Parkfelder-Angebot in % des Normbedarfs						
Zone	Wohnen		Angestellte		Besucher / Kunden	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max
I Altstadt	0	0	0	0	0	0
II City	0	50	0	40	0	20
III Cityrand / Zonen mit Gewerbe	30	70	20	60	10	50
IV Wohngebiete	80	100	50	100	50	100

Tabelle 6: Reduktionsbereiche des Parkplatz-Normbedarfs in Abhängigkeit der Nutzung und der Zone; Quelle: Parkplatzreglement Stadt Luzern.

5.1.3 Gebietseinteilung und Reduktionsbereiche in der Gemeinde Horw

Herleitung Reduktionsbereiche für die Berechnung des tatsächlichen Bedarfs

Die nachfolgende Gebietseinteilung berücksichtigt folgende Aspekte:

- Erschliessungsgüte des öffentlichen Verkehrs;
- Qualität des Fuss- und Veloverkehrs (inkl. Topographie);
- Leistungsfähigkeit des Strassennetzes;
- andere ortsspezifische Verhältnisse.

Die Gemeinde Horw wird in die folgenden fünf Gebiete unterteilt:

- Gebiete I: Perimeter horw mitte
- Gebiet II: Zentrumsgebiete um Bahnhof Horw und Bahnhof Kriens Mattenhof;
- Gebiet III: Zentrumsürtel und Biregg;
- Gebiet IV: Ennethorw, Teile der Horwer Halbinsel mit Buserschliessung inkl. südlicher Teil Felmis und Stutz;
- Gebiet V: Teile der Horwer Halbinsel ohne Buserschliessung inkl. nördlicher Teil Felmis und Winkel;

Die Reduktionsbereiche für die Gebiete sind aus Tabelle 7 zu entnehmen. Der Parkplatzbedarf ist innerhalb dieser Minimal- und Maximalwerte festzulegen. Ein Vergleich von Parkplatzberechnungen anonymisierter aber realer Beispiele zwischen bisherigem und neuem Parkplatzreglement befindet sich in Anhang 1. Eine Berechnung eines fiktiven Beispiels in den verschiedenen Gebieten ist in Anhang 2 dargestellt.

Da die Bestimmungen zur Parkplatzerstellungspflicht einen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen im gesamten Raum LuzernSüd haben, ist es sinnvoll, diese über die Gemeinden hinweg zu koordinieren. Das Grundkonzept Verkehr LuzernSüd mit den vorgeschlagenen Reduktionen ist als solches Koordinationsinstrument zu verstehen. Die unten aufgezeigten Werte für Horw orientieren sich daher stark am Vorschlag von LuzernSüd, und wurden nur in wenigen Punkten leicht angepasst.

Reduktionsbereiche

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

Tabelle 7: Reduktionsbereiche des Parkplatz-Normbedarfs in Abhängigkeit der Nutzung und des Gebiets im neuen Parkplatzreglement Horw

Für Bauvorhaben mit < 50 PP Normbedarf legt der Bauherr im Rahmen des ordentlichen Baugesuchs die tatsächliche zu erstellende Parkplatzzahl innerhalb des zulässigen Reduktionsspektrums fest. Für Bauvorhaben mit ≥ 50 PP Normbedarf ist ein Mobilitätskonzept zu erstellen (siehe auch Kapitel 5.3), in welchem die tatsächliche zu erstellende Parkplatzzahl innerhalb des zulässigen Spektrums plausibel herzuleiten ist.

Die Gebietseinteilung bezieht sich nur auf Bauzonen. Vorhaben ausserhalb der Bauzonen sind fallweise, ausgehend vom Normbedarf zu beurteilen.

Das Reglement sieht Bedingungen vor, bei Erfüllung derer die Parkplatzzahl unter den gebietsweisen Minimalwert gesenkt oder über den gebietsweisen Maximalwert erhöht werden kann (Art. 9 Abs.5 und Abs. 6). Weitergehende Reduktionen sind insbesondere bei autoarmen / autofreien Nutzungen (mit Mobilitätskonzept) möglich. Die Bewilligung zusätzlicher Parkplätze über dem Maximalwert ist möglich, wenn kein Widerspruch zur Leistungsfähigkeit des Strassennetzes und der Raumplanung entsteht. Dies kann insbesondere auftreten, wenn Parkplätze unabhängig von einer Verpflichtung im Hinblick auf eine zukünftige Überbauung, als Gemeinschaftsanlage oder als öffentlich benutzbare Parkieranlage erstellt werden oder ein zusätzlicher Parkplatzbedarf für betriebsnotwendige Fahrzeuge entsteht. Zudem soll eine Erhöhung des Parkplatzangebots für Industrie- Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen im Einzelfall möglich sein.

Umsetzung in die Praxis

Das heute gültige Reglement legt einen Normbedarf fest und besagt, dass der Gemeinderat berechtigt ist, je nach Erschliessungsgrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Nutzungsart und Lage der Baute oder bei Vorliegen besonderer Verhältnisse eine abweichende Anzahl Abstellflächen festzulegen. Eine Planungssicherheit für den Bauherren besteht also vor der Erteilung der Baubewilligung keine.

Mit dem neuen Reglement wird ein Teil dieser Planungssicherheit gegeben: mit den gebietsweisen Reduktionen und der Gebietseinteilung wird einigen der oben beschriebenen Aspekten (Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und die Lage der Baute) bereits Rechnung getragen. Solange der Parkplatzbedarf im vorgegebenen Reduktionsspektrum festgelegt wird, kann davon ausgegangen werden, dass das Angebot auch erstellt werden darf.

Gesuche zur Unter- oder Überschreitung des Parkplatzangebots gemäss Tabelle 7 sind ebenfalls mit der Baubewilligung einzureichen. Da das Vorentscheidsverfahren mit der Revision des Planungs- und Baugesetzes im Jahre 2001 aufgehoben wurde, kann vorgängig keine absolute Planungssicherheit für die Unter- oder Überschreitung

des tatsächlichen Bedarfs gemäss Reglement gewährleistet werden. Unverbindliche Vorabklärungen bei der Bewilligungsbehörde können aber gemacht werden².

Für den Bau von Einfamilienhäusern werden die Reduktionsbereiche keine grösseren Änderungen bringen. Zudem kann mit der vorgesehenen Ausnahmeregelung auf spezielle Bedürfnisse reagiert werden.

Erstellung von Veloabstellplätzen

Das Parkplatzreglement Horw übernimmt und vereinfacht den Vorschlag von LuzernSüd, den Normbedarf an Veloabstellplätzen in Abhängigkeit des Gebiets zu erhöhen (Tabelle 8).

Gebiet	Veloabstellplätze-Angebot in % des Normbedarfs
I	140
II	140
III	120
IV	100
V	100

Tabelle 8: Erhöhter Bedarf an Veloabstellplätzen in Abhängigkeit des Gebiets im neuen Parkplatzreglement Horw.

5.2 Ersatzabgabepflicht und -höhe

5.2.1 Zweck der Ersatzabgabe

Bei Um-, Erweiterungs- und Neubauten ist der Bauherr gemäss Strassengesetz verpflichtet, eine bestimmte Anzahl von Parkplätzen zu erstellen (Pflichtparkplatzanzahl). Kann oder darf der Eigentümer die vorgeschriebene Anzahl Parkplätze nicht erstellen, sind der Gemeinde Ersatzabgaben zu entrichten, sofern dies die Gemeindevorschriften vorsehen (einige Gemeinden kennen keine Ersatzabgabe, z.B. die Stadt Luzern). Die Höhe der Ersatzabgabe wird in den Gemeindevorschriften geregelt. Die Einnahmen aus den Ersatzabgaben sind für folgende Zwecke zu verwenden (zweckgebundene Abgaben):

- Erstellung, Ausbau, Unterhalt, Betrieb und Subventionierung von öffentlichen Abstell- und Verkehrsflächen für Personenwagen und Fahrräder;
- Förderung des öffentlichen Verkehrs.

5.2.2 Ersatzabgabepflicht - ab wann?

Gemäss Strassengesetz des Kantons Luzern ist eine Ersatzabgabe nicht nur dort zu verlangen, wo der Bauherr die Anzahl Pflichtparkplätze nicht erstellen **kann**, sondern auch dort, wo er sie nicht erstellen **darf**. Gemeinden dürfen jedoch die Ersatzabgabe erlassen, beispielsweise dann, wenn im Parkplatzreglement ein reduzierter Bedarf festgelegt ist.

Es steht der Gemeinde offen, ob sie die Ersatzabgabe für alle nicht erstellten Parkplätze bis zum Normbedarf (100 %) oder bis zum gebietsweise festgelegten Maximalbedarf (z.B. 50 %) oder Minimalbedarf (z.B. 20 %) erheben will oder gar keine Ersatzabgaben erhebt. Die finanziellen Auswirkungen der verschiedenen Modelle sind anhand des Gebiets I, Horw Mitte, im Anhang 3 dargelegt.

² Soll ein verbindlicher Vorentscheid vor der Baubewilligung möglich sein, ist es empfehlenswert, die Kriterien und Abläufe in einer Verordnung zum Parkplatzreglement detailliert festzuhalten.

Es ist folgendes abzuwägen:

- Das Musterreglement LuzernSüd empfiehlt, bis zum Minimalbedarf Ersatzabgaben zu erheben. Dies unterstreicht einen allgemeinen Trend. Mit der Erhebung von Ersatzabgaben bis zum Minimalbedarf soll ein Anreiz gesetzt werden, dass nur die notwendige Anzahl von Parkplätzen erstellt wird.
- Aufgrund der Reduktionsfaktoren darf ein bestimmter Anteil des Normbedarfs nicht erstellt werden. Müssen Bauherren nun aber für diesen Anteil Ersatzabgaben bezahlen, kann dadurch ein Wettbewerbsnachteil entstehen. Demgegenüber steht aber eine Baukosteneinsparung, die weit höher ist als die Ersatzabgabe. Dies kann wiederum ein Wettbewerbsvorteil sein.
- Das Prinzip der Reduktionsfaktoren basieren auf der Annahme, dass - je nach Erschliessung - ein reduzierter Parkplatzbedarf ausreichend ist. Die Differenz bis zum Normbedarf muss daher weder durch den Bauherrn noch durch die öffentliche Hand erstellt werden, es fallen dadurch auch keine Kosten an.
- Ein allfälliges (späteres) Unterangebot an Parkplätzen muss durch das Gemeinwesen abgedeckt werden. Dies dürfte auch künftig nicht kostendeckend möglich sein, da die Ersatzabgabe nur einem Teil der Erstellungskosten entspricht (siehe dazu auch Kapitel 5.2.3).

Die erwarteten Einnahmen für die Gemeinden variieren je nach Variante stark. Sind Ersatzabgaben nur dann zu bezahlen, wenn das Minimum der zu erstellenden Parkplätze unterschritten wird, dürften die zukünftigen Einnahmen aufgrund hoher Reduktionsfaktoren (v.a. im Zentrum) sehr klein ausfallen. Da die Ersatzabgaben auch für Veloabstellanlagen und die Förderung des öffentlichen Verkehrs verwendet werden dürfen, hat dies auch auf jene Bereiche negative Auswirkungen.

Als Vergleich wurde für den Bebauungsplan horw mitte die erwartete Summe der Ersatzabgaben für die drei verschiedenen Varianten (bis Normbedarf, bis Maximalbedarf, bis Minimalbedarf) berechnet (Anhang 3). Die Bauherrschaften haben im Fall 'Erhebung bis Normbedarf' mindestens 15 Mio. CHF (bei Erstellung des zulässigen Maximums) und maximal 24 Mio. CHF (bei Erstellung des zulässigen Minimums) zu entrichten; sie haben in jedem Fall Ersatzabgaben zu leisten. Im Fall 'Erhebung bis Maximalbedarf' haben die Bauherrschaften maximal 9 Mio. CHF zu leisten (bei Erstellung des zulässigen Minimums). Im Fall 'Erhebung bis Minimalbedarf' werden keine Ersatzabgaben fällig, sofern eine Parkplatzzahl im zulässigen Spektrum zwischen Minimum und Maximum erstellt wird.

- Werden die Einnahmen aus den Ersatzabgaben nicht primär für öffentlichen Abstell- und Verkehrsflächen von Personenwagen, sondern für Fahrradinfrastrukturen und die Förderung des öffentlichen Verkehrs eingesetzt, kommt die Ersatzabgabe einer "Mobilitätsabgabe" sehr nahe. In diesem Fall kann es zweckmässig sein, die Abgabe nicht an den Minimal- oder Maximalbedarf, sondern an den Normbedarf zu binden. Zu berücksichtigen sind dabei weitere Abgaben wie z.B. bereits geleistete Mehrwertabgaben bei Um- oder Aufzonungen sowie Bebauungsplänen.

5.2.3 Herleitung der maximalen Ersatzabgabe

Laut kantonaler Gesetzgebung im Strassengesetz und der PBV ist die Höhe der Ersatzabgaben unter Berücksichtigung der Vor- und Nachteile für die Grundeigentümer in den Gemeindevorschriften zu regeln. Das Musterreglement LuzernSüd empfiehlt in Art. 16 Abs. 1: "Die Höhe der Ersatzabgabe richtet sich grundsätzlich nach den durchschnittlichen Erstellungskosten eines offenen Abstellplatzes einschliesslich Bodenpreis. Sie darf höchstens 25 % dieser Kosten betragen. [...]"

Die Erstellungskosten für einen Parkplatz können aufgrund von Erfahrungswerten relativ gut abgeschätzt werden. Die Quadratmeterpreise von Bauland sind hingegen sehr variabel. Statistische Quadratmeterpreise dürfen nur zur Orientierung hinzugezogen werden. Für die theoretische Berechnung der maximal möglichen Ersatzabgaben (gemäss Empfehlung Musterreglement) wurde daher einmal mit einem tiefen, und einmal mit einem hohen Quadratmeterpreis gerechnet. Die Resultate sind in Tabelle 9 dargestellt.

Parkplatzart	Erstellungskosten (1)	Flächenbedarf (2)	Bodenpreis tief (3)	Max. Ersatzabgabe Preis tief	Bodenpreis hoch (4)	Max. Ersatzabgabe Preis hoch
Offener Abstellplatz	5'000	27	600	5'300	2'000	14'750

1 Baukosten-Kennzahlensystem für Neubauten, ETHZ, 2002; Preis auf 2015 hochgerechnet

2 Parkplatz 5x3.5m, Zufahrt bei offenen PP: 3x3m; bei Gedeckten PP 5x3m (Erreichen Baulinie benötigt mehr Weg)

3 Grobe Abschätzung des Bodenpreises in einer schlechten Lage (Ausserhalb Zentrum, keine Seesicht, wenig Besonnung, etc.)

4 Grobe Abschätzung des Bodenpreises in einer guten Lage (Zentrumsnah, gut erschlossen, Seesicht, etc.)

Tabelle 9: Theoretische Berechnung maximale Ersatzabgabe; 25 % von Erstellungskosten und Bodenpreis gemäss Musterreglement LuzernSüd; Quelle: eigene Berechnung.

Die theoretische maximale Ersatzabgabe (25 % von Erstellungskosten und Bodenpreis) variiert aufgrund der variablen Grundstückspreise von 5'300 CHF bis 14'750 CHF.

5.2.4 Vergleich der Ersatzabgaben mit anderen Luzerner Gemeinden

Es wurde ein Vergleich der rechtsgültigen Ersatzabgaben von mehreren Gemeinden im Kanton Luzern angestellt. Ein Auszug der Abgaberegimes in anderen Gemeinden ist in Tabelle 10 dargestellt. In der Stadt Luzern werden keine Ersatzabgaben erhoben. Die restlichen betrachteten Gemeinden haben in der Regel entweder eine Einheitsabgabe für das gesamte Gemeindegebiet (z.B. Weggis, Sursee) oder abgestufte Ersatzabgaben nach Bauzonen, die teilweise stark variieren (z.B. Kriens).

	Zentrumszone	Zentrums-erweiterung	W5	W2-W4	Arbeitszone	übrige	Erlass / Stand
Horw (bisher)	5'200	-	-	2'600 - 3'900	-	2'600	1988 / 2011
Sursee	5'000	-	-	-	-	5'000	2002 / 2009
Rothenburg	5'000	-	-	-	-	4'000	2009 / 2009
Grosswangen	5'000	-	-	-	-	4'000	2013 / 2014
Weggis	3'000	-	-	-	-	3'000	2002 / 2002
Hochdorf	3'200	-	-	2'000 - 2'600	2'000	-	2002 / 2002
Luzern	-	-	-	-	-	-	1986 / 1994
Kriens	7'000	5'000	3'500	1'300 - 1'700	3'000	1'300	1999 / 2000

Tabelle 10: Vergleich der Ersatzabgaben nach Zonen ausgewählter Gemeinden im Kanton Luzern; Quelle: angegebene Rechtserlasse.

Im Zentrum wird in einigen der oben aufgeführten Gemeinden eine höhere Ersatzabgabe verlangt als in der Peripherie. Dies wird damit begründet, dass die Bodenpreise und die Erstellungskosten (z.B. zwingend unterirdische Bauweise) im Zentrum höher sind.

5.2.5 Ersatzabgabepflicht und -höhe in der Gemeinde Horw

In der Gemeinde Horw werden in Zukunft wie bisher Ersatzabgaben für die Differenz zwischen tatsächlich erstellter Parkplatzzahl für Personenwagen und Normbedarf (100 %) erhoben. Dem Vorschlag von LuzernSüd (Erhebung nur für die Differenz von tatsächlich erstellter Parkplatzzahl und gebietsweisem Minimalbedarf) wird nicht gefolgt.

Wurden bereits Mehrwertabgaben aufgrund von Um- oder Aufzonungen sowie Bebauungsplänen geleistet, wird die Ersatzabgabe für Abstellplätze um den Betrag der geleisteten Mehrwertabgabe reduziert.

Die Höhe der Ersatzabgabe pro nicht erstellten Parkplatz wird innerhalb des Spektrums aus Tabelle 9 wie folgt für die verschiedenen Gebiete festgelegt:

Gebiet I	7'000 CHF
Gebiet II	6'000 CHF
Gebiet III	5'000 CHF
Gebiet IV	4'000 CHF
Gebiet V	3'000 CHF

Die Abgabehöhe bewegt sich auf einem ähnlichen Niveau wie in anderen Gemeinden und weist eine vergleichsweise gut differenzierte Abstufung auf. Es ist zu beachten, dass es sich bei den zum Vergleich beigezogenen Beispielen um ältere Reglemente handelt.

5.3 Mobilitätskonzepte in Planungsprozessen

Mobilitätskonzepte zeigen Massnahmen auf, die den durch ein Projekt induzierten MIV bezogen auf die zur Verfügung stehenden Strassenkapazitäten reduzieren sowie die Benutzung des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs fördern³.

Gemäss Grundkonzept Verkehr LuzernSüd sollte bei Planungen und Projekten in folgenden Fällen im Planungs- und Baubewilligungsverfahren ein Mobilitätskonzept verlangt werden:

- Bei Projekten mit 50 oder mehr Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion)
- Bei Projekten, die den Minimalwert an Parkplätzen (reduzierter Bedarf) unterschreiten (= autofreie / autoarme Nutzungen)

Die Verpflichtung zum Mobilitätskonzept wird im Parkplatzreglement festgeschrieben, ebenso wie die zwingenden Inhalte eines Mobilitätskonzepts. Dies sind:

- Ziel, Zweck und Zuständigkeit
- Analyse von IST-Zustand und Entwicklung
- Herleitung und Begründung der Anzahl Parkplätze für motorisierte Fahrzeuge
- Parkplatzbewirtschaftung
- Massnahmen im Bereich MIV
- Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs
- Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs
- Massnahmen zur Förderung des Fussverkehrs
- Service-, Kommunikations- und Informationsmassnahmen
- Monitoring
- Massnahmen/Steuerungsmöglichkeiten, sofern die Ziele nicht erreicht werden

Die Beurteilung des Mobilitätskonzepts erfolgt im Rahmen der Baubewilligung oder Sondernutzungsplanung durch die Gemeinde.

5.4 Fahrtenmodelle

Der Gemeinderat kann im Planungsverfahren anstelle oder zusätzlich zu einer maximal zulässigen Zahl der Parkplätze eine maximal zulässige Zahl der Fahrten festlegen und

³ Grundkonzept Verkehr LuzernSüd, August 2015, Seite 76

geeignete organisatorische und verkehrliche Massnahmen sowie Abgaben verfügen. Mit einem Fahrtenmodell kann die Funktionalität des Verkehrsnetzes auch bei Nutzungen gewährleistet werden, die ohne Restriktionen erheblichen Verkehr erzeugen dürften.

Obwohl die tatsächliche Anzahl Fahrten pro Parkplatz für jede Nutzung variiert und von weiteren Faktoren wie der Bewirtschaftung oder Organisation (Mehrfachnutzung) abhängt, besteht zwischen der Anzahl Parkplätze und dem Verkehrsaufkommen ein Zusammenhang. Daher ist es zweckmässig, die Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht und die Vorgaben zu den Anzahl erlaubten Fahrten aufeinander abzustimmen. Die aktuellsten Normen (VSS) geben Hinweise zur Verkehrserzeugung von Parkplätzen je nach Nutzung (SVP, Spezifisches Verkehrspotenzial).

Basierend auf den Richtplan zum Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Eichhof - Schlund - Bahnhof Horw 2003 wurden im Bebauungsplan horw mitte Fahrtenkontingente für einzelne Baufelder festgelegt. Dazu wurde mit Hilfe der VSS Norm SN 640 281 die Anzahl Parkplätze berechnet. Für jede Nutzung wurde ein spezifisches Fahrtenaufkommen pro Parkplatz angenommen und damit die Fahrtenkontingente pro Baufeld festgelegt.

5.5 Abstellflächen für leichte Zweiräder

Neben den Abstellplätzen für Motorfahrzeuge werden im neuen Parkplatzreglement insbesondere auch die Abstellflächen für leichte Zweiräder (Velos) geregelt. Analog der Abstellplätze für die Personenwagen wird für Abstellflächen für leichte Zweiräder eine Bedarfsermittlung anhand von Richtwerten je Nutzungsart gefordert. Eine ebenerdige Anordnung in Eingangsnähe garantiert eine hohe Nutzerfreundlichkeit. In Gebieten mit weniger Abstellplätzen für Personenwagen wird der Bedarf an Abstellflächen für leichte Zweiräder zusätzlich erhöht (siehe dazu Kap. 5.1.3).

6 Verschiedene Erläuterungen zum neuen Parkplatzreglement

Normbedarf - Unterschiede zwischen bisherigem und neuem Reglement

Im neuen Reglement wird der Normbedarf an Parkplätzen pro Nutzungsart für die Bewohner / Beschäftigten und die Besucher / Kunden dieser Nutzung jeweils separat ausgewiesen, während im bisherigen Reglement der Normbedarf insgesamt berechnet wurde und nur zum Teil der Anteil Besucherparkplätze am Gesamttotal der Parkplätze angegeben wurde. Eine Gegenüberstellung zwischen neuer und bisheriger Berechnungsart ist in Tabelle 11 ersichtlich.

Neues Reglement			Bisheriges Reglement	
Nutzungsart Abstellplätze	Abstellplätze (A.) für Bewohner oder Beschäftigte	Abstellplätze (A.) für Besucher oder Kunden	Nutzungsart	Abstellfläche für Personenwagen
<i>Wohnbauten:</i>			<i>Wohnen</i>	
Einfamilienhaus	1 A. pro 100m ² BGF	Keine zusätzlichen A.	Einfamilienhaus	1 P pro 100 m ² BGF, mind. 1 P pro Haus
Mehrfamilienhaus	1 A. pro 100m ² BGF oder mind. 1 A. pro Wohnung	Zusätzlich 10 %	Mehrfamilienhaus	1 P pro 100 m ² BGF, mind. 1 P pro Wohnung, davon 10% für Besucher
			<i>Alterssiedlung</i>	1 P pro 150 m ² BGF, davon 50% für Besucher
<i>Industrie- / Gewerbebetriebe</i>	1 A. pro 100m ² BGF, mind. 1 A. pro Betrieb	0.2 A. pro 100m ² BGF, mind. 1 A. pro Betrieb	<i>Industrie/Gewerbe</i>	1 P pro 75 m ² BGF, davon 50% für Besucher
<i>Dienstleistungsbetriebe</i>			<i>Dienstleistungsbetrieb/ Verkaufsgeschäfte</i>	1 P pro 40 m ² BGF, davon 80% für Besucher
Kundenintensive Betriebe	2 A. pro 100m ² BGF, mind. 1 A. pro Betrieb	1 A. pro 100m ² BGF		
Übrige Betriebe	2 A. pro 100m ² BGF, mind. 1 A. pro Betrieb	0.5 A. pro 100m ² BGF		
<i>Verkaufsgeschäfte</i>				
Kundenintensive Verkaufsgeschäfte	2 A. pro 100m ² Verkaufsfläche (VKF) ⁴	8 A. pro 100m ² VKF		
Übrige Geschäfte	1.5 A. pro 100m ² VKF	3.5 A. pro 100m ² VKF		
			<i>Gastbetriebe</i>	
			Restaurants	1 P pro 8 Sitzplätze
			Hotels	1 P pro 3 Betten
<i>Spezialnutzungen</i>				
Gastbetriebe, Unterhaltungsstätten, Saalbauten, Schulen, Krankenhäuser, Sportanlagen, Betagtenzentren, Alterssiedlungen, weitere Nutzungen	Normbedarf im Einzelfall gemäss SN 640 281 ⁵	Normbedarf im Einzelfall gemäss SN 640 281 ⁴⁾		

Tabelle 11: Vergleich des Normbedarfs gemäss neuem und bisherigem Reglement.

Garagenvorplätze als Verkehrsflächen oder Besucherparkplätze

Das neue Reglement lässt neu bewusst offen, ob Garagenvorplätze als Verkehrsfläche (im Sinne einer Zu- und Wegfahrt) oder als Abstellplatz (Besucherparkplatz) angerechnet werden. Dies lässt Spielraum, auf die Bedürfnisse verschiedener Bauprojekte einzugehen. Während bei Einfamilienhäusern zum Beispiel der Garagenvorplatz häufig gut als Besucherparkplatz genutzt werden kann, ist dies bei Mehrfamilienhäusern fallweise zu beurteilen.

⁴ Verkaufsflächen sind die dem Kunden zugänglichen Flächen, einschliesslich Bedienungs-, Pult-, Gestell und Auslagefläche

⁵ VSS Norm SN 640 281 - 2013 Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen

Abkürzungen / Glossar

ESP	Entwicklungsschwerpunkt
LuzernPlus	Gemeindeverband Gemeinden Kanton Luzern
LuzernSüd	Gebietsmanagement Gemeinden Horw, Kriens, Luzern
LV	Langsamverkehr; Fuss- und Veloverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz Kanton Luzern
PBV	Planungs- und Bauverordnung Kanton Luzern
PP	Parkplatz; Abstellplatz für ein Fahrzeug
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute

Quellenverzeichnis

Bau- und Zonenreglement Gemeinde Grosswangen, vom 9.12.2013, Stand 7.4.2014
Bau- und Zonenreglement Stadt Sursee, vom 23./24.10.1989, Stand 28.08.2000
Grundkonzept Verkehr LuzernSüd, Anhänge, 05.12.2014
Grundkonzept Verkehr LuzernSüd, August 2015
Parkplatz-Musterreglement LuzernPlus, vom Vorstand LuzernPlus am 24.10.2014 genehmigt
Parkplatzreglement Hochdorf, vom 2.12.2001, genehmigt am 07.01.2002
Parkplatzreglement Horw vom 28.04.1988, Ausgabe 16.06.2011
Parkplatzreglement Kriens, vom 25.11.1999, Ausgabe 18.04.2000
Parkplatzreglement Rothenburg, vom 24.11.2008, genehmigt am 06.03.2009
Parkplatzreglement Stadt Luzern, genehmigt am 18.11.1986, Ausgabe 01.04.1994
Planungs- und Baugesetz Kanton Luzern, vom 07.03.1989, Stand 01.01.2014
Planungs- und Bauverordnung Kanton Luzern, vom 27.11.2001, Stand 15.02.2011
Reglement über die Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund Horw vom 28.05.1998, Ausgabe 20.01.2011
Strassengesetz, Kanton Luzern, vom 21.03.1995, Stand 01.06.2015
VSS-Norm SN 640 281 Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen, Ausgabe 12. 2013

Anhang

1. Parkplatzberechnungen (reale Beispiele, anonymisiert)

Parkplatzreglement Gemeinde Horw

Berechnung Beispiele - Übersicht

		Totalbedarf an Parkplätzen für alle im Objekt integrierten Nutzungsarten					
		Bisheriges Parkplatzreglement Horw (vom 29. April 1988)			Neues Parkplatzreglement Horw		
Liegenschaftstyp	Fläche BGF [m2]	Bedarf an Abstellplätzen nach Reglement	Abstellplätze gefordert/ bewilligt	Abstellplätze erstellt	Gebiets- enteilung	Reduzierter Bedarf an Abstellplätzen	
						Min. [%]	Max [%]
Mischnutzung (Wohnen und Gewerbe)	3474	38	38	28	II	4	17
Wohnen		54	65 ¹⁾	65	I	1	29
Mischnutzung (Wohne, Gewerbe, Verkauf und Dienstleistung)	3951	64	64	54	II	9	28
Wohnen	1186.92	12	14	14	IV	4	11
Wohnen	937	9	9	12	III	2	8
Wohnen und Gewerbe (Ateliers)	937	41	49	49	III	11	36
Wohnen	464.4	5	6	6	III	1	4
Wohnen	7641.2	76	98	98	IV	26	73
Wohnen	7707.2	77	109	109	IV	26	74
Wohnen	740	7	11	11	V	3	8
Wohnen	360	4	5	5	IV	1	3

¹⁾ 11 Abstellplätze sind mit der Realisierung der Nachbarbaute an diese abzutreten.

2. Parkplatzberechnung (fiktives Beispiel in den verschiedenen Gebieten)

Geschoss	Nutzung	BGF	Richtwerte Bewohner Beschäftigte	Richtwerte Besucher Kunden	Normbedarf total	Bewohner Beschäftigte Kunden / Besucher	Gebiet I		Gebiet II		Gebiet III		Gebiet IV		Gebiet V	
							Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
							0%	50%	10%	50%	20%	80%	30%	90%	40%	100%
							0%	20%	10%	40%	20%	50%	30%	60%	40%	100%
							20%	40%	20%	40%	30%	50%	40%	60%	60%	100%
							PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP
3. & 4. OG	Wohnen EFH	1000	1.0	0.1	11.0		0.2	5.4	1.2	5.4	2.3	8.5	3.4	9.6	4.6	11.0
2. OG	Dienstleistung übrige	500	2.0	0.5	12.5		0.5	3.0	1.5	5.0	2.8	6.3	4.0	7.5	5.5	12.5
1. OG	Dienstleistung kundenintensiv	500	2.0	1.0	15.0		1.0	4.0	2.0	6.0	3.5	7.5	5.0	9.0	7.0	15.0
EG	Industrie / Gewerbe	500	1.0	0.2	6.0		0.2	1.4	0.7	2.4	1.3	3.0	1.9	3.6	2.6	6.0
	Verkaufsgeschäft (kundenintensiv)	1000	2.0	8.0	100.0		16.0	32.0	16.0	32.0	24.0	40.0	32.0	48.0	48.0	80.0
	Verkaufsgeschäft (Baumarkt)	1500	1.5	3.5	75.0		10.5	21.0	10.5	21.0	15.8	26.3	21.0	31.5	31.5	52.5
Total		5000			220		28	67	32	72	50	92	67	109	99	177

3. horw mitte, Vergleich Varianten Ersatzabgabepflicht

horw mitte

Erwartete Einnahmen Ersatzabgaben

Gebiet I

	Anzahl Parkplätze			A - Ersatzabgaben bis Normbedarf		B - Ersatzabgaben bis Maximalbedarf		C - Ersatzabgaben bis Minimalbedarf	
	Normbedarf	Minimalbedarf	Maximalbedarf	Einnahmen minimal [CHF]	Einnahmen maximal [CHF]	Einnahmen minimal [CHF]	Einnahmen maximal [CHF]	Einnahmen minimal [CHF]	Einnahmen maximal [CHF]
Wohnen	1343	13	665	4'746'000	9'310'000	0	4'564'000	0	0
Gewerbe	186	5	42	1'008'000	1'267'000	0	259'000	0	0
Verkauf	1092	156	374	5'026'000	6'552'000	0	1'526'000	0	0
Total	2621	174	1081	10'780'000	17'129'000	0	6'349'000	0	0

Reduktionsbereiche: 0 - 50 % für Wohnen, 0 - 20 % für Beschäftigte, 20 - 40 % für Besucher / Kunden

Annahme: Es wird eine Parkplatzzahl zwischen dem zulässigen Minimal- und Maximalbedarf erstellt.

Berechnungsbeispiel

Variante A - Ersatzabgaben bis Normbedarf:

Minimalen Einnahmen = (Normbedarf - Maximalbedarf) x Ersatzabgabe

Maximalen Einnahmen = (Normbedarf - Minimalbedarf) x Ersatzabgabe

metron

**Stahlrain 2
Postfach**

**5201 Brugg
Schweiz**

**info@metron.ch
www.metron.ch**

**T +41 56 460 91 11
F +41 56 460 91 00**