

Überarbeitung Parkplatzreglement

Planungsbericht

Gemeinde Horw

25. Februar 2021

Bearbeitung

Denise Belloli

MSc in Geografie/SVI

Nicolas Beerli

MSc in Geowissenschaften

Robert Klemm

BSc in Verkehrswesen

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Begleitung

Thomas Zemp, Gemeinderat Baudepartement

Erika Schläpfer, Stv. Leiter Hochbau

Markus Bachmann, Leiter Hochbau

Michael Mahrer, Leiter Tiefbau

Auftraggeber

Gemeinde Horw

Inhaltsverzeichnis

1	Aufbau Planungsbericht	4
2	Inhalte Parkplatzreglement	4
3	Ausgangslage	4
3.1	Rückblick	4
3.2	Ziele des neuen Parkplatzreglements Horw	5
4	Gremien und Prozess	5
5	Konsultative Vorprüfung Kanton und LuzernPlus	6
6	Erläuterungen zum Parkplatzreglement	7
6.1	Vollzug (Art. 3)	7
6.2	Mobilitätskonzepte (Art. 4)	7
6.3	Fahrtenmodelle (Art. 5)	7
6.4	Grundsätzliche Berechnungsmethodik (Art. 7ff)	8
6.5	Bezugsgrössen (Art. 8)	9
6.6	Reduktionsfaktoren (Art. 9)	10
6.7	Gebietseinteilung (Anhang)	11
6.8	Geometrie und Gestaltung der Abstellplätze und Verkehrsflächen (Art. 13)	14
6.9	Ersatzabgaben (Art. 15ff)	14
6.10	Abstellflächen für leichte Zweiräder (Art. 21ff)	16
6.11	Schlussbestimmungen (Art. 24ff)	16
	Abkürzungen / Glossar	17
	Quellenverzeichnis	17
	Anhang	18
1.	Parkplatzberechnungen (reale Beispiele, anonymisiert)	19
2.	Parkplatzberechnung (fiktives Beispiel in den verschiedenen Gebieten)	20
3.	HNF gemäss SIA 416: 2003	21

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);
- Erläuterungen zu einzelnen Punkten im neuen Parkplatzreglement (Kap. 5).

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⁾. Eine Verordnung für die detaillierte Regelung der Verwendung der Ersatzabgaben ist zurzeit ebenfalls in Erarbeitung.

3 Ausgangslage

3.1 Rückblick

Das geltende Reglement über die Abstellflächen auf privatem Grund (Parkplatzreglement) der Gemeinde Horw ist datiert aus dem Jahre 1988. Dieses hält die Erstellungspflicht von Parkplätzen mit Kennwerten pro Nutzungsart fest, macht Aussagen zur Lage und Gestaltung der Parkplätze und definiert die zu entrichtenden Ersatzabgaben bei Nicht-Erstellung. In begründeten Fällen kann die Anzahl der zu erstellenden Parkplätze sowie die Ersatzabgabe herabgesetzt werden (Art. 5, Art. 6 Abs. 5, Art. 14 Parkplatzreglement).

Die Gemeinde hat in den vergangenen Jahren verschiedene Anstrengungen unternommen, das Reglement zu erneuern. Der letzte Versuch im Jahr 2016 stützt sich auf das Musterreglement von LuzernPlus (Parkplatz-Musterreglement für die Gemeinden der Agglomeration Luzern, vom Vorstand LuzernPlus am 24.10.2014 genehmigt) und konkrete Ergänzungen und Präzisierungen aus dem Grundkonzept Verkehr des Gebietsmanagements Luzern Süd. Dieses wurde allerdings vom Einwohnerrat zurückgewiesen. Als Gründe wurden die finanzielle Abschöpfung für nicht realisierte Park-

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.

plätze bis zum Normbedarf, die Höhe der Ersatzabgaben, die Benachteiligung des Gewerbes, Ungleichbehandlung der Horwer gegenüber der Stadt Luzern und der Gemeinde Kriens sowie kontroverse Gebietseinteilungen genannt.

Seither arbeitet die Gemeinde weiterhin mit dem geltenden Reglement über die Abstellflächen auf privatem Grund (Parkplatzreglement) der Gemeinde Horw datiert aus dem Jahre 1988. Es zeigt grundsätzlich eine gute Anwendbarkeit, ist jedoch mittlerweile in zahlreichen 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. Die dazu am 15. Oktober 2019 eingereichte Motion «Teilrevision Parkplatzreglement Horw - Für genügend Parkplätze pro Eigenheim» wurde im Einwohnerrat am 17. September 2020 behandelt. Weiter ist am 14. Januar 2020 die Gemeindeinitiative «Für genügend Parkplätze im Eigenheim» eingereicht worden, welche der Gemeinderat am 23. Januar 2020 als zustande gekommen erklärt hat.

3.2 Ziele des neuen Parkplatzreglements Horw

Mit dem Parkplatzreglement werden folgende Ziele verfolgt:

- Steuern der gesetzten Ziele bezüglich Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (in Anlehnung an das Grundkonzept Verkehr LuzernSüd und der Entwurf des regionalen Teilrichtplans Abstimmung Siedlung und Verkehr Luzern);
- Erstellen einer bedarfs- und ortsgerechten Anzahl an Abstellplätzen durch aktuelle Bezugsgrössen bei der Berechnung des Normbedarfs, Festlegen von ausgewiesenen Reduktionsgebieten und Ermöglichen von weitergehenden Reduktionen im Rahmen von Mobilitätskonzepten;
- Festlegen von angepassten Ersatzabgaben.
- Parkplatzbedarfsermittlung an die aktuelle baurechtliche Grundordnung anpassen

4 Gremien und Prozess

Die Erarbeitung erfolgt durch die Projektleitung mit folgenden Mitgliedern:

- Thomas Zemp, Gemeinderat Baudepartement
- Markus Bachmann, Leiter Hochbau
- Erika Schläpfer, Stv. Leiter Hochbau
- Michael Mahrer, Leiter Tiefbau
- Denise Belloli, Metron Verkehrsplanung AG

Ein erster Entwurf wurde in der Projektleitung erarbeitet und anschliessend im Gemeinderat in einer ersten Lesung diskutiert. Mit einigen Anpassungen aus der 1. Lesung wurde das Reglement einer juristischen Prüfung unterzogen und anschliessend in der zweiten Lesung vom Gemeinderat für die konsultative Vorprüfung durch Kanton und LuzernPlus freigegeben.

Sowohl der Kanton als auch LuzernPlus gaben detaillierte Rückmeldungen und zum Entwurf ab (siehe dazu auch Kapitel 5). Das Parkplatzreglement wurde daraufhin unter Berücksichtigung dieser Rückmeldungen leicht überarbeitet und dem Gemeinderat zur Schlusslesung vorgelegt. Anschliessend wird das Geschäft dem Einwohnerrat zur Beratung und Beschlussfassung übergeben.

5 Konsultative Vorprüfung Kanton und LuzernPlus

Der Entwurf des Parkplatzreglements wurde dem Kanton und LuzernPlus im Juni 2020 zur konsultativen Vorprüfung eingereicht. Sowohl der Kanton Luzern als auch LuzernPlus nahmen ausführlich Stellung zum Reglementsentwurf. Die Rückmeldungen können folgendermassen zusammengefasst werden:

- **Allgemeine Würdigung:** Die Überarbeitung des Reglements aus dem Jahr 1988 an die sich geänderten Rahmenbedingungen wird begrüsst. Diese Revision erfüllt dabei die Anforderungen aus dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation betreffend die Parkierung auf privatem Grund. Der Aufbau und Inhalt des PPR wird als zweckmässig und sachgerecht erachtet.
- Die Stellungnahmen enthalten zahlreiche **Hinweise zu Begriffsdefinitionen und Umformulierungen / Präzisierungen**. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und - wo zweckmässig - berücksichtigt.
- **Zwingende Anpassungen:** Der Kanton weist darauf hin, dass die Bezugsgrösse BGF mit der HNF zu ersetzen ist. Diese Anpassung wird vorgenommen (siehe dazu auch Erläuterungen in Kapitel 6.5).
- Das Grundprinzip der Festlegung eines Normbedarfs und der Herabsetzung dieses Normbedarfs durch Reduktionsfaktoren wird begrüsst, das konkrete Wording (Normbedarf und Sollbedarf) wird allerdings **kritisch beurteilt**. Es werden andere Begriffe (Grenzbedarf und Maximalbedarf) empfohlen. Zudem wird empfohlen, die Reduktionsfaktoren punktuell zu verschärfen. Nach eingehender Prüfung und Beratung in der Begleitgruppe und dem Gemeinderat soll aber an den Begriffen Normbedarf und Sollbedarf und an den Reduktionsfaktoren wie vorgeschlagen festgehalten werden.

6 Erläuterungen zum Parkplatzreglement

6.1 Vollzug (Art. 3)

Der Vollzug des Reglements erfolgt im Baubewilligungsverfahren durch die jeweils dafür zuständige Stelle. Der Gemeinderat legt diese, soweit er den Vollzug delegieren will, in der Verwaltungsverordnung über die Organisation der Gemeindeverwaltung (Organisationsverordnung, Nr. 320) fest.

6.2 Mobilitätskonzepte (Art. 4)

Mobilitätskonzepte zeigen Massnahmen auf, welche die induzierten Fahrten des motorisierten Individualverkehrs das verträgliche Mass in Abhängigkeit der Auslastung des übergeordneten Strassennetzes reduzieren sowie die Benützung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Radverkehrs fördern. Weitere verbindliche Festlegungen sind im Grundkonzept Luzern Süd (abgeschlossen, Stand 2015) und im Regelwerk Regelwerk LuzernSüd enthalten (in Arbeit, die öffentliche Auflage fand vom 1. bis 30. September 2020 statt). Das Regelwerk LuzernSüd fasst die bisherigen Planungen in einem behördenverbindlichen Richtplan und Konzept zusammen.

In Horw soll künftig in allen Projekten mit einem Sollbedarf von 30 oder mehr Abstellplätzen ein Mobilitätskonzept erstellt werden. Darin ist die Anzahl Parkplätze herzuleiten und zu begründen. Unterschreitungen des Sollbedarfs können auf Basis dieser Grundlage bewilligt werden.

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 Nutzung 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.

6.3 Fahrtenmodelle (Art. 5)

Auf Gesuch der Bauherrschaft können im Planungsverfahren anstelle oder zusätzlich zu einer maximal zulässigen Zahl der Parkplätze eine maximal zulässige Zahl der Fahrten festgelegt und geeignete organisatorische und verkehrliche Massnahmen sowie Abgaben verfügt werden. Mit einem Fahrtenmodell kann die Funktionalität des Verkehrsnetzes auch bei Nutzungen gewährleistet werden, die ohne Restriktionen erheblichen Verkehr erzeugen würden.

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 dem Richtplan zum Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Eichhof - Schlund - Bahnhof Horw 2003 wurden im Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw (horw mitte) Fahrtenkontingente für einzelne Baufelder festgelegt. Dabei handelt es sich aber um die Festlegung des DTV und nicht um die in jüngerer Zeit vor allem verwendete Festlegung der Verkehrsmenge während der abendlichen Spitzenstunde. Dazu wurde bei der Erarbeitung des Bebauungsplans 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.

Weitere verbindliche Festlegungen und Erläuterungen zum Thema Fahrtenmodelle befinden sich im Regelwerk LuzernSüd, welches sich zurzeit in Erarbeitung befindet. Begriffe und Wording wurden soweit möglich auf den aktuellen Entwurf abgestimmt.

6.4 Grundsätzliche Berechnungsmethodik (Art. 7ff)

Die Ermittlung des Parkplatzbedarfs erfolgt in folgenden Schritten:

1. Ermittlung des Normbedarfs anhand von Bezugsgrössen (z.B. 1 PP pro 100m² Fläche, je nach Nutzung auch andere Bezugsgrössen, z.B. Anzahl Sitzplätze bei Restaurants). Als Normbedarf wird diejenige Anzahl Abstellplätze bezeichnet, die notwendig ist, wenn bei einer Baute oder Anlage die Verkehrsbedürfnisse ausschliesslich mit privaten Verkehrsmitteln befriedigt werden müssen.
2. Ermittlung des Sollbedarfs (tatsächlicher Bedarf) unter Berücksichtigung von z.B. ÖV-Erschliessung, Zentralität, Eignung für den Fuss- und Veloverkehr etc.
3. Möglichkeiten zur Unterschreitung des Sollbedarfs bei Vorlegen eines plausiblen Mobilitätskonzepts (bei mehr als 30 Parkplätzen) oder im Rahmen der Baubewilligung (bei kleineren Vorhaben).
4. Möglichkeiten zur Überschreitung des Maximalbedarfs in besonderen Fällen.
5. Weitere Bestimmungen zur Lage und Anordnung und Mehrfachnutzung.
6. Ersatzabgaben, sofern der Sollbedarf nicht erstellt werden kann oder darf.

Diese Berechnungsmethodik lehnt sich an die bisherige an. Sie unterscheidet sich von der Empfehlung gemäss Musterreglement Luzern Plus und Grundkonzept Luzern Süd im Wesentlichen darin, dass in den einzelnen Gebieten keine generellen Spielräume geschaffen werden, in denen sich die Bauherrschaft "frei" bewegen kann (Minimal- und Maximalbedarf). Die gewählte Methodik hat zum Ziel, einfache Regelungen und klare Verhältnisse zu schaffen. Mit der Möglichkeit zur Unterschreitung des Sollbedarfs ist trotzdem genügend Flexibilität gegeben, um auf besondere Nutzungen und Konzepte zu reagieren. Der Sollbedarf ist daher auch als Maximalbedarf zu verstehen. Es steht ein gewisser Ermessensspielraum sowohl in der Herabsetzung des Sollbedarfs als auch in der Bewilligung zusätzlicher Abstellplätze zur Verfügung (siehe dazu auch Art. 9, Abs. 5 und 6).

6.5 Bezugsgrössen (Art. 8)

Wie im bisherigen Reglement wird der Parkplatzbedarf auf der Basis von Bezugsgrössen ermittelt. Gegenüber dem bisherigen Reglement werden die Abstellplätze für Besucher oder Kunden separat ermittelt und ausgewiesen. Eine Gegenüberstellung zwischen neuer und bisheriger Berechnungsart ist in Tabelle 1 ersichtlich.

Neues Reglement			Bisheriges Reglement	
Nutzungsart Abstellplätze	Abstellplätze (A.) für Bewohnende oder Beschäftigte	Abstellplätze (A.) für Besuchende oder Kunden	Nutzungsart	Abstellfläche für Personenwagen
<i>Wohnbauten:</i>			<i>Wohnen</i>	
Einfamilienhaus ²⁾	1 A. pro 100m ² HNF ³⁾		Einfamilienhaus	1 P pro 100 m ² BGF ⁴⁾ , mind. 1 P pro Haus
Mehrfamilienhaus	1 A. pro 100m ² HNF 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 HNF, mind. 1 A. pro Betrieb	0.2 A. pro 100m ² HNF, 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 HNF, mind. 1 A. pro Betrieb	1 A. pro 100m ² HNF		
Übrige Betriebe	2 A. pro 100m ² HNF, mind. 1 A. pro Betrieb	0.5 A. pro 100m ² BGF		
<i>Verkaufsgeschäfte</i>				
Kundenintensive Verkaufsgeschäfte	2 A. pro 100m ² Verkaufsfläche (VF) ⁵⁾	8 A. pro 100m ² VF		
Übrige Geschäfte	1.5 A. pro 100m ² VF	3.5 A. pro 100m ² VF		
			<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 ⁶⁾	Normbedarf im Einzelfall gemäss SN 640 281 ⁴⁾		

Tabelle 1: Vergleich des Normbedarfs gemäss neuem und bisherigem Reglement.

²⁾ Für Einfamilienhäuser müssen in der Regel keine zusätzlichen Abstellplätze für Besuchende nachgewiesen werden, da zu diesem Zweck Vorplätze und Einfahrten genutzt werden können. Ausnahmen sind möglich und in Art. 9, Abs. 6 erwähnt.

³⁾ HNF gemäss SIA 416

⁴⁾ BGF gemäss Definition in der VSS Norm SN 640 281 Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen

⁵⁾ Verkaufsflächen sind die dem Kunden zugänglichen Flächen, einschliesslich Bedienungs-, Pult-, Gestell- und Auslagefläche

⁶⁾ VSS Norm SN 640 281 Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen

Mit dem Beitritt zur interkantonalen Vereinbarung zur Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) am 1. Januar 2014 hat sich der Kanton Luzern dazu verpflichtet, die Begriffsdefinitionen und Messweisen für das Kantonsgebiet zu übernehmen. Den Gemeinden ist es jedoch untersagt, Begriffe zu verwenden, welche den vereinheitlichten Regelungsgegenständen und damit der Zielsetzung der Harmonisierung widersprechen. Die im bisherigen Parkplatzreglement verwendete «Bruttogeschossfläche (BGF)» basiert auf der VSS-Norm 640 284, welche aber nicht Teil der IVHB-Begriffsdefinition ist. Zudem wird die Berechnung des Parameters im kantonalen Baugesetz seit Mitte der 90er Jahre nicht mehr verwendet. Aufgrund der genannten Aspekte ist es daher weder zulässig noch zweckmässig, die BGF als Bemessungsgrundlage für Parkplätze im Parkplatzreglement aufzuführen. Im Muster-Parkplatzreglement von LuzernPlus wird die Nutzfläche (NF) als Bezugsfläche verwendet. Diese besteht aus der Hauptnutzfläche (HNF) und der Nebennutzfläche (NNF). Die Nutzfläche ist in der Norm (SIA Norm 416) unmissverständlich definiert und eignet sich daher für die Bemessung der Parkplätze oder anderer nutzflächenbezogener Vorgaben. Zudem hat sie schweizweit Gültigkeit und die Kenntnis und korrekte Anwendung in Architektenkreisen können vorausgesetzt werden. Nach vertiefter Prüfung der Flächendefinitionen der SIA Norm 416 stellt der Kanton fest, dass in der NNF auch Fahrzeugabstellflächen, Räume für zentrale Technik oder Schutzräume enthalten sind. Es ist jedoch nicht zweckmässig, diese Flächen als Bemessungsgrundlage für Parkplätze beizuziehen, da die Räume für zentrale Technik oder Schutzräume für mehrere Bebauungen genutzt werden können. Damit der vom Gesetzgeber angestrebten Vereinfachung der Definitionen Rechnung getragen werden kann, ist daher die Hauptnutzfläche (HNF) als für die Verkehrserzeugung massgebende Bezugsfläche für die Bemessung von nutzflächenbezogenen Vorgaben zu verwenden. Für weitere Erläuterungen zur Ermittlung der HNF wird auf die SIA Norm 416 verwiesen, sowie auf den Anhang 3.

6.6 Reduktionsfaktoren (Art. 9)

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 Bewohnende, Beschäftigte (Anreise und Heimreise vom Arbeitsort) und Kunden / Besuchende 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 erlaubte Parkplatzzahl entsprechend zu reduzieren. Für eine einfache und transparente Anwendung des Parkplatzreglements wird die Gemeinde in Gebiete eingeteilt, für welche der Sollbedarf in Prozentzahlen des Normbedarfs (z.B. 50 %) angegeben wird:

	Bewohnende	Beschäftigte	Besuchende / Kunden
Gebiet I	50 %	20 %	40 %
Gebiet II	80 %	50%	50 %
Gebiet III	100%	100 %	100 %

Die Zuständige Stelle kann die Erstellungspflicht herabsetzen, untersagen oder auf mehrere Grundstücke aufteilen. Mögliche Gründe dafür sind in Art. 9, Abs. 5 genannt. Die Bewilligung von zusätzlichen Abstellplätzen ist ebenfalls möglich sofern es die örtlichen Verhältnisse und die bestehende Leistungsfähigkeit des Strassennetzes zulassen.

Gründe für die Bewilligung zusätzlicher Parkplätze können beispielsweise sein (nicht abschliessend):

- Es werden Parkplätze erstellt im Hinblick auf eine zukünftige Überbauung, als Gemeinschaftsanlage oder als öffentlich benutzbare Parkierungsanlage.
- Es entsteht ein zusätzlicher Parkplatzbedarf für Fahrzeuge, die ausschliesslich Betriebszwecken dienen. ~~Als Betriebsfahrzeuge gelten für den Betrieb notwendige Fahrzeuge, die auf den Betrieb eingelöst sind, insbesondere Servicefahrzeuge.~~
- Es besteht ein zusätzlicher Parkplatzbedarf für Zweitfahrzeuge oder Oldtimer.
- Notwendigkeit eines Besucherparkplatzes ~~bei Einfamilienhäusern.~~

6.7 Gebietseinteilung (Anhang)

Die Gebietseinteilung erfolgt parzellenscharf aufgrund folgender qualitativer Kriterien (siehe auch Tabelle unten):

- ÖV-Erschliessung
- Leistungsfähigkeit des Strassennetzes
- Nähe zum Zentrum
- Baudichte
- Topografie
- Dichte der Fuss- und Radwegnetze

Das Gemeindegebiet wird in drei Kategorien (Gebiete) eingeteilt:

- Gebiet I: Unmittelbar um den Bahnhof, entspricht dem Perimeter des Bebauungsplans Zentrumszone Bahnhof Horw (horw mitte), dicht bebaubar, sehr gute ÖV-Erschliessung, sehr zentral, gute Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr, Kapazitäten Strassennetz z.T. kritisch
- Gebiet II: Zentrumsnah, gute ÖV-Erschliessung, gute Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr, Kapazitäten Strassennetz z.T. kritisch
- Gebiet III: Zentrumsfern, eher wenig dicht bebaut, Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr nicht überall optimal, geringe bis fehlende ÖV-Erschliessung

	Gebiet I	Gebiet II	Gebiet III
Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr	sehr gut	gut	mittelmässig oder gering
Leistungsfähigkeit des Strassennetzes	keine Reserven	mässige Reserven	genügend Reserven
Nähe zum Zentrum	sehr zentral	zentrumsnah	peripher
Baudichte	hoch	mässig	gering
Topografie	flach	flach oder leichte Steigungen	flach, Steigungen oder Hanglage
Dichte der Fuss- und Radwegnetze	hoch	hoch	mässig

Tabelle 2: Übersicht Kriterien Zoneneinteilung

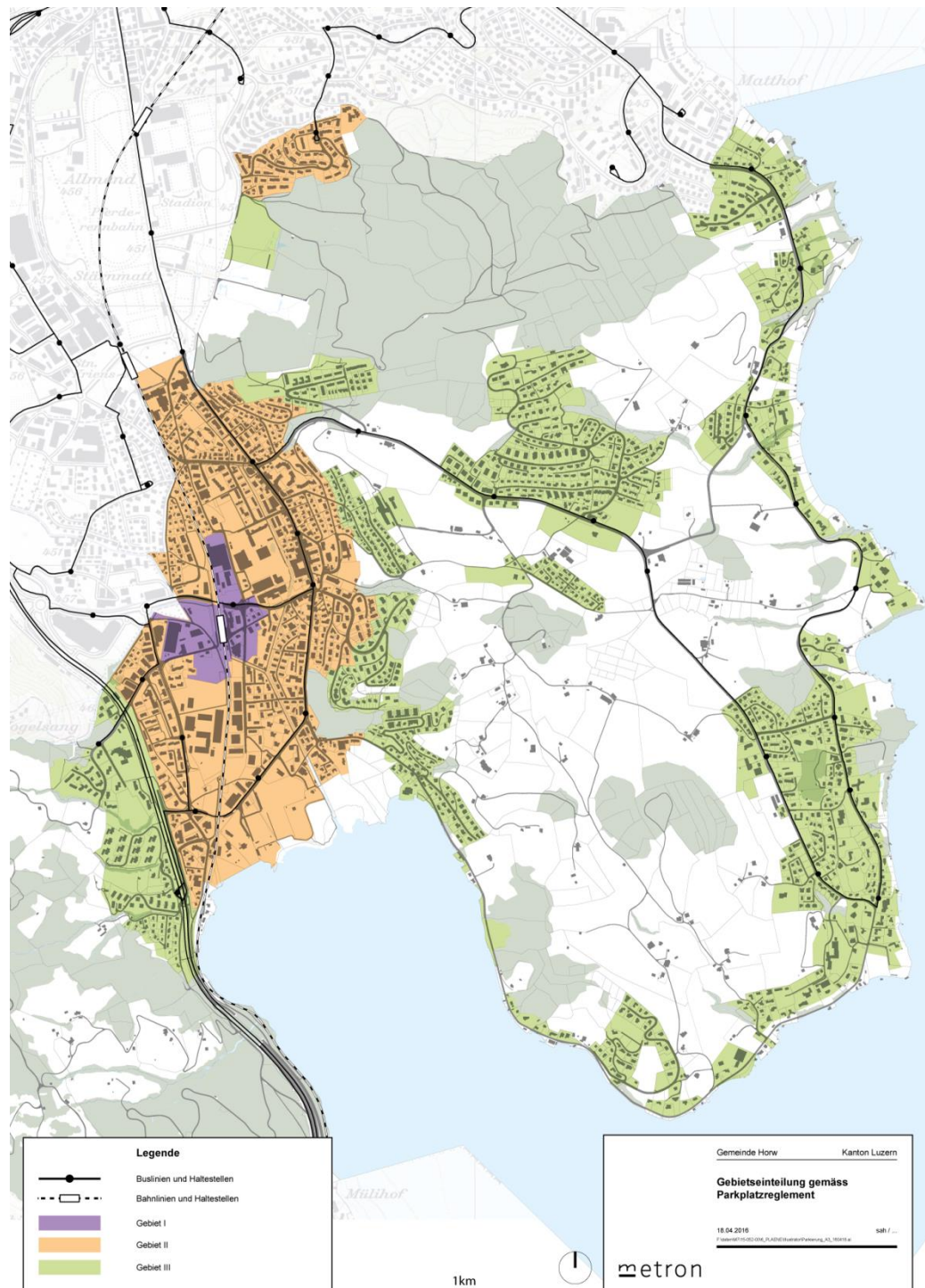


Abbildung 1: Vorschlag Gebietseinteilung

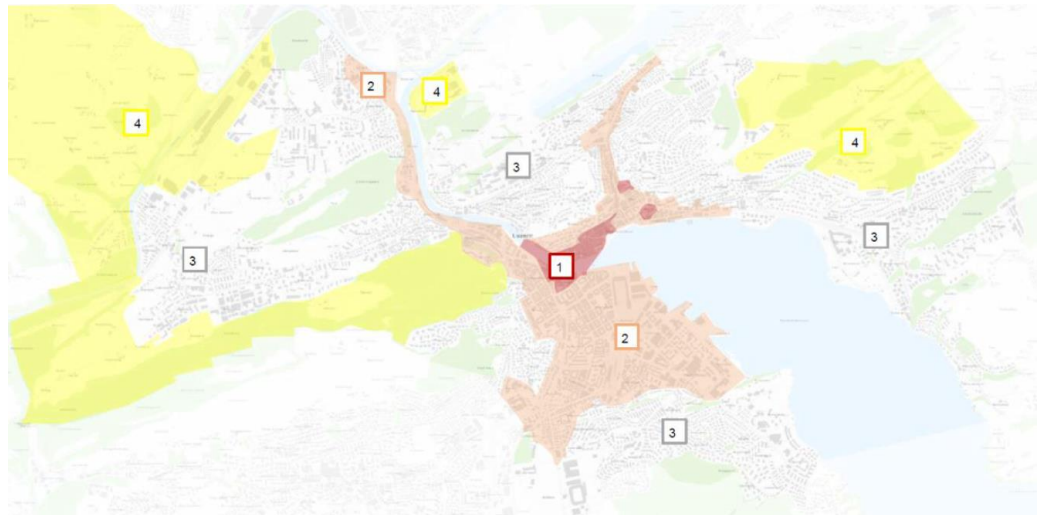
Abgrenzung zu Luzern

An der nördlichen Gemeindegrenze schliesst das Quartier Biregg (Gebiet II) direkt an das Gemeindegebiet von Luzern an (vgl. nachfolgende Tabelle, IV Wohngebiete). Die Bestimmungen lassen dadurch auf Luzerner Seite etwas mehr Parkplätze zu (Max. 100%).

Stadt Luzern: 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 3: Reduktionsbereiche des Parkplatz-Normbedarfs in Abhängigkeit der Nutzung und der Zone; Quelle: Parkplatzreglement Stadt Luzern.

Das Luzerner Reglement wird zurzeit überarbeitet. Der aktuelle Entwurf sieht im betreffenden Gebiet eine Reduktion gemäss untenstehender Abbildung, Zone 3 vor. Treten die neuen Regelungen in Kraft, würde die private Parkierung auf Luzerner Seite stärker begrenzt als im Quartier Biregg in Horw.



Parkplatzkategorie	Zone 1		Zone 2		Zone 3		Zone 4	
	Max. %	Min. %	Max. %	Min. %	Max. %	Min. %	Max. %	Min. %
Bewohnende	0	0	30	0	70	30	100	80
Besuchende und Kundschaft	0	0	30	0	60	20	100	50
Beschäftigte	0	0	20	0	50	10	100	50

Abbildung 2: Gebietseinteilung und Reduktionsfaktoren gemäss Konzept Autoparkierung der Stadt Luzern, (Bericht und Antrag an den Grossen Stadtrat von Luzern vom 4. März 2020)

Abgrenzung zu Kriens

Der Versuch, ein Parkplatzreglement gemäss den Empfehlungen von Luzern Plus und dem Grundkonzept Süd einzuführen, ist in Kriens bislang nicht gelungen. Ein Vergleich mit den bestehenden Vorgaben macht daher keinen Sinn, da davon auszugehen ist, dass auch in Kriens eine Überarbeitung erfolgt.

6.8 Geometrie und Gestaltung der Abstellplätze und Verkehrsflächen (Art. 13)

Oberirdische Abstellplätze werden vorwiegend für Besucher angelegt. Betreffend Geometrie und Gestaltung der Abstellplätze und Verkehrsflächen steht die platzsparende und in die Umgebung eingepasste Anordnung und Gestaltung im Vordergrund, immer unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse. Konkret sollen die offenen Abstellplätze und Verkehrsflächen multifunktional, versickerungsfähig und wenn möglich begrünt ausgestaltet werden. Multifunktional meint in diesem Zusammenhang, dass die Flächen so ausgestaltet werden, dass sie temporär auch anderweitig genutzt werden können (z.B. als Spielfläche). Daher ist auf feste Abschränkungen und Trennelemente zwischen den Parkfeldern möglichst zu verzichten.

6.9 Ersatzabgaben (Art. 15ff)

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

In der Diskussion, welcher Wert für die Berechnung der Ersatzabgabe massgebend ist (Sollbedarf oder Normbedarf), sind folgende Punkte zu erwägen:

- Das Musterreglement Luzern Plus basiert auf einem System, in dem ein Minimalbedarf und ein Maximalbedarf pro Gebiet festgelegt werden. 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. Dieses Prinzip kann im vorliegenden Fall aufgrund der abweichenden Festsetzung der Bedarfsermittlung nicht angewendet werden.
- Für eine Regelung, bei der Ersatzabgaben bei Unterschreitung des **Sollbedarfs** fällig werden spricht folgendes:
 - Der Sollbedarf bildet in etwa den tatsächlichen Bedarf ab. Wird der Sollbedarf unterschritten, ist tendenziell eher mit einem Ausweichen auf öffentlich nutzbare Parkplätze zu rechnen, weshalb die Ersatzabgabe bei Unterschreitung des Sollbedarf als eine verhältnismässige Massnahme bezeichnet werden darf.
 - Das Prinzip der Reduktionsfaktoren basiert auf der Annahme, dass - je nach Erschliessung - ein reduzierter Parkplatzbedarf ausreichend ist. Die Differenz bis zum Normbedarf muss daher weder durch die Bauherrschaft noch

durch die öffentliche Hand erstellt werden, es fallen dadurch auch keine Kosten an.

- Aufgrund der Reduktionsfaktoren darf ein bestimmter Anteil des Normbedarfs nicht erstellt werden. Müssen Bauherrschaften 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.
- Für eine Regelung, bei der Ersatzabgaben bei Unterschreitung des **Normbedarfs** fällig werden spricht folgendes:
 - Die erwarteten Einnahmen für die Gemeinden variieren je nach Variante stark. Sind Ersatzabgaben nur dann zu bezahlen, wenn der Sollbedarf 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.
 - 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.

Höhe der Ersatzabgabe (Art. 16)

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 4 dargestellt.

Parkplatzart	Erstellungskosten (1)	Flächenbedarf (2)	Bodenpreistief (3)	Max. Ersatzabgabe Preis tief	Bodenpreishoch (4)	Max. Ersatzabgabe Preis hoch
Offener Abstellplatz	5'000	27	800	6'650	2'000	14'750
Parkplatz mit gedecktem Unterstand	18'000	33	800	11'100	2'000	21'000
Parkplatz in einer Einstellhalle / geschlossenen Garage	29'000	33	800	13'850	2'000	23'750

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 4: 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.

Es wurde ein Vergleich der rechtsgültigen Ersatzabgaben von mehreren Gemeinden im Kanton Luzern angestellt. Ein Auszug der Abgaberegimes in anderen Gemeinden ist in Tabelle 5 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).

	Zentrums- zone	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 5: 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 im Zentrum höher sind.

Ersatzabgabepflicht und -höhe in der Gemeinde Horw

In der Gemeinde Horw werden in Zukunft für die Differenz zwischen tatsächlich erstellter Parkplatzzahl für Personenwagen und Sollbedarf erhoben. Die Höhe der Ersatzabgabe pro nicht erstellten Parkplatz wird zurückhaltend für das gesamte Gemeindegebiet auf Fr. 6'000.- festgelegt. Die Abgabehöhe bewegt sich somit auf einem ähnlichen Niveau wie in anderen Gemeinden, wobei dazu zu erwähnen ist, dass alle diese Reglemente schon relativ alt sind und der Baukostenindex die zweifellos hohe Bodenpreissteigerung der vergangenen Jahre sehr unvollständig abdeckt.

6.10 Abstellflächen für leichte Zweiräder (Art. 21ff)

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. 6.6).

Die Berechnungsmethodik sowie Bezugsgrößen und Richtwerte orientieren sich an der aktuell gültigen VSS- Norm SN 640 065. Das Reglement verweist auch für die Aufteilung der Abstellplätze in Kurzzeit- und Langzeitabstellplätze auf diese Norm. Weitere VSS-Normen aus der Normenfamilie zum Veloverkehr geben Hinweise zur Dimensionierung und Ausgestaltung von Veloabstellplätzen.

6.11 Schlussbestimmungen (Art. 24ff)

Da die Parkplatzerstellung über das Baubewilligungsverfahren reguliert wird, kann eine Artikel zum Rechtsmittel verzichtet werden.

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

Regelwerk Luzern Süd, in Arbeit, die öffentliche Auflage fand vom 1. bis 30. September 2020 statt

Parkplatz-Musterreglement LuzernPlus, vom Vorstand LuzernPlus am 24.10.2014 genehmigt

Parkplatzreglement Horw vom 28.04.1988, Ausgabe 16.06.2011

Parkplatzreglement Kriens, vom 25.11.1999, Ausgabe 18.04.2000

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 1. Juni 2017

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)

Liegenschaftstyp	Fläche BGF [m2]	Bisheriges Parkplatzreglement Horw (vom 29. April 1988)			Neues Parkplatzreglement Horw	
		Bedarf an Abstellplätzen nach Reglement	Abstellplätze gefordert/ bewilligt	Abstellplätze erstellt	Gebiets- enteilung	Sollbedarf
Mischnutzung (Wohnen und Gewerbe)	3474	38	38	28	II	26
Wohnen		54	65 ¹⁾	65	I	29
Mischnutzung (Wohne, Gewerbe, Verkauf und Dienstleistung)	3951	64	64	54	II	36
Wohnen	1186.92	12	14	14	III	13
Wohnen	937	9	9	12	II	8
Wohnen und Gewerbe (Ateliers)	937	41	49	49	II	36
Wohnen	464.4	5	6	6	II	4
Wohnen	7641.2	76	98	98	III	84
Wohnen	7707.2	77	109	109	III	85
Wohnen	740	7	11	11	III	8
Wohnen	360	4	5	5	III	4
Wohnen	2'783	26	24	24	II	24
Wohnen und Gewerbe	15'430	132	101	101	I	84
Wohnen	21'719	176	176	176	I	116

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

2. Parkplatzberechnung (fiktives Beispiel in den verschiedenen Gebieten)

		BGF	Richtwerte Bewohner Beschäftigte	Richtwerte Besucher Kunden	Normbedarf total		Gebiet I	Gebiet II	Gebiet III
						Bewohner Beschäftigte Kunden / Besucher	Soll 50% 20% 40%	Soll 80% 50% 50%	Soll 100% 100% 100%
Geschoss	Nutzung	100m2	PP / 100m2BGF*	PP / 100m2BGF*	PP		PP	PP	PP
3. & 4. OG	Wohnen EFH	1000	1.0	0.1	11.0		5.4	8.5	11.0
2. OG	Dienstleistung übrige	500	2.0	0.5	12.5		3.0	6.3	12.5
1. OG	Dienstleistung kundenintensiv	500	2.0	1.0	15.0		4.0	7.5	15.0
EG	Industrie / Gewerbe	500	1.0	0.2	6.0		1.4	3.0	6.0
	Verkaufsgeschäft (kundenintensiv)	1000	2.0	8.0	100.0		32.0	40.0	80.0
	Verkaufsgeschäft (Baumarkt)	1500	1.5	3.5	75.0		21.0	26.3	52.5
Total		5000			220		67	92	177

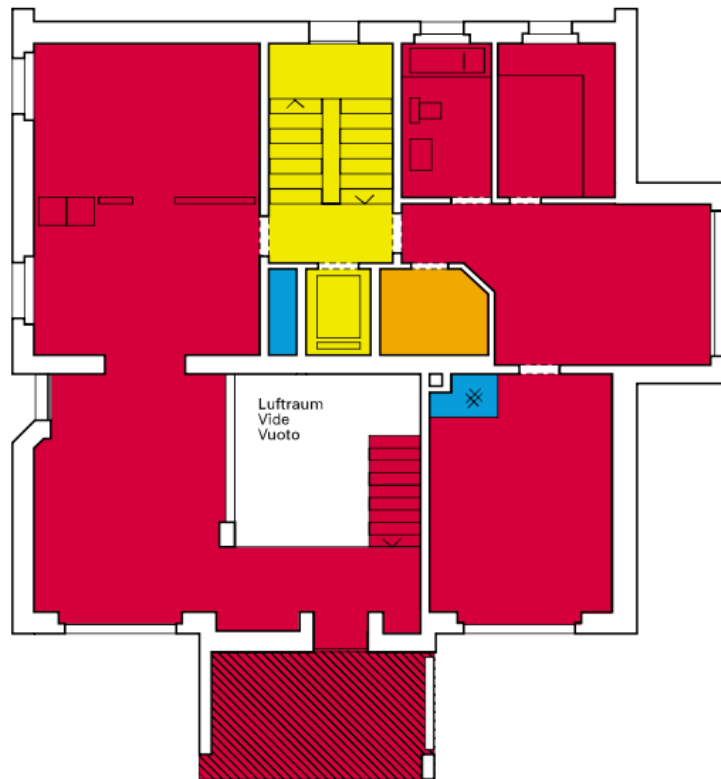
*Bei Verkaufsgeschäften: Verkaufsfläche statt BGF

3. HNF gemäss SIA 416: 2003

Figur 4 Gliederung der Nettogeschossfläche

Figure 4 Subdivision de la surface nette

Figura 4 Suddivisione della superficie netta



	2.1.1.1 Hauptnutzfläche HNF Surface utile principale SUP Superficie utile principale SUP	2.1.1 Nutzfläche NF Surface utile SU Superficie utile SU
	2.1.1.2 Nebennutzfläche NNF Surface utile secondaire SUS Superficie utile secondaria SUS	
	2.1.2 Verkehrsfläche VF Surface de dégagement SD Superficie di circolazione SCIR	
	2.1.3 Funktionsfläche FF Surface d'installations SI Superficie delle installazioni SI	
	3.1.1 Aussen-Nutzfläche ANF Surface externe utile SEU Superficie utile esterna SUE	

Abbildung 3: Gliederung der Nettogeschäftsfläche (Quelle: SIA 416: 2003, Anhang Seite 49)

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**