

Stadt Sempach

Regelung zur Parkierung auf privatem Grund

Version verabschiedet durch Stadtrat am 21.04.2021 zu Handen Gemeindeversammlung

bestehend aus:

- Erläuterungen zur Parkierung auf privatem Grund
- Reglement über die Abstellplätze auf privatem Grund (Parkplatzreglement)

21. April 2021 / 3.0



Impressum

<i>Auftraggeber</i>	Stadt Sempach
<i>Projektleiter</i>	Walter Schaufelberger
<i>Berichtsverfasser</i>	Simon Rubi, Walter Schaufelberger
<i>Projektnummer</i>	89.2059
<i>Dokument</i>	20210421_Sempach_Parkplatzreglement_Version 3.0.docx

Änderungsverzeichnis

<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Verfasser</i>	<i>Bemerkungen</i>
3.0	21.04.2012	Simon Rubi	Schlussversion zu Handen Gemeindeversammlung
2.9	15.04.2012	Kernteam OPK	Finalisierung OPK/Stadtrat
2.0	02.03.2021	ecoptima	Beschlussfassung z.Hd. Stadtrat 1. Schlusslesung
1.3	11.09.2020	Walter Schaufelberger	Ergänzung Kap. 7 Mitwirkung
1.2	31.08.2020	Simon Rubi	Korrekturen Art 5 und 16
1.1	30.03.2020	Walter Schaufelberger	Überarbeitung aufgrund Mitwirkungsergebnisse
1.0	22.08.2019	Simon Rubi	Mitwirkung
0.1	27.05.2019	Simon Rubi	Erster Entwurf z.Hd. Kernteam OPR

Inhaltsverzeichnis

Teil A: Erläuterungen	4
1 Einleitung	4
1.1 Anlass der Revision des Parkplatzreglements	4
1.2 Grundlagen	4
2 Inhalte des Reglements und Revisionsbedarf	5
3 Datengrundlagen Mobilität in Sempach	6
3.1 Natürliche Personen	6
3.2 Juristische Personen	8
4 Abstellplätze Motorfahrzeuge	10
4.1 Wohnnutzung	10
4.2 Gewerbe, Dienstleistungen und Gastronomie / Hotellerie	11
4.3 Rundungen	13
4.4 Gestaltung der Abstell- und Verkehrsflächen	13
5 Abstellplätze für Zweiräder	14
5.1 Ausgangslage gültiges Parkplatzreglement der Stadt Sempach (1997, rev. 2008 [1])	14
5.2 Richtwerte Verbände und Kantone	14
5.3 Vorschlag für Regelung Abstellplätze Velos, Motorfahräder und Motorräder	15
6 Sonstige Regelungen Parkplatzreglement	16
6.1 Mobilitätskonzept	16
6.2 Reglementarische Bestimmungen zur Lage, Gestaltung und Sicherstellung der Abstellfläche	16
6.3 Ersatzabgaben	17
7 Öffentliche Mitwirkung	17
8 Vorprüfung	17
9 Verzeichnisse	18
Teil B: Parkplatzreglement	19
10 Reglement über die Abstellplätze auf privatem Grund (Parkplatzreglement)	19

Teil A: Erläuterungen

1 Einleitung

1.1 Anlass der Revision des Parkplatzreglements

Das in der Stadt Sempach gültige Reglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund (Parkplatzreglement) datiert aus dem Jahr 1997, revidiert 15. Dezember 2008 [1]. Seither haben sich die Mobilitätsbedürfnisse gewandelt und das gültige Parkplatzreglement soll den aktuellen Herausforderungen und Fragestellungen gerecht werden.

Aufgrund der Veränderungen in der Demografie, der Haushaltsgrösse und im Modalsplit haben sich in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich Veränderungen im individuellen Mobilitätsverhalten und damit auch in der Fragestellung der Parkplatzbedürfnisse ergeben. Gleichzeitig wurden in den letzten Jahren die Vorgaben bzgl. Mindestanforderungen an Parkplätzen kontinuierlich auf die aktuellen, situativ unterschiedlichen Mobilitätsverhalten und die unterschiedliche Wohnlage, Wohnungsgrösse sowie ÖV- Erschliessungsqualität angepasst.

Das Parkplatzreglement der Stadt Sempach regelt die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund. Mit der generell für das ganze Gemeindegebiet vorgegebenen Parkplatzzahl von mindestens 2 Abstellplätzen je Wohnung sind die Regelungen in Bezug auf die heutigen und zukünftigen Gegebenheiten nicht mehr aktuell. So wurden im Rahmen von qualifizierten Verfahren in der näheren Vergangenheit in Sempach Überbauungen umgesetzt, bei denen die Anzahl der Abstellplätze für Motorwagen gegenüber dem gültigem Parkplatzreglement teils signifikant reduziert wurden.

Die Revision erfolgt im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision. Dabei soll die Aktualisierung unter Berücksichtigung der anerkannten Verbandsgrundlagen und den Vorgaben des kantonalen Richtplans erfolgen. Gleichzeitig sollen soweit möglich und sinnvoll die Bedürfnisse der Bevölkerung, des Gewerbes wie auch der Investoren berücksichtigt werden sowie der öffentliche Raum von der Dauerbelegung durch private Fahrzeuge verschont bleiben.

1.2 Grundlagen

Das Parkplatzreglement stützt sich hauptsächlich auf die folgenden Grundlagen:

- Stadt Sempach, Bau- und Zonenreglement, Art. 42 (Entwurf vom 5.11.2020)
- Räumliches Entwicklungskonzept REK [2]
- Mobilitätskonzept [3]

2 Inhalte des Reglements und Revisionsbedarf

Das Parkierungsreglement der Stadt Sempach regelt die Erstellungspflicht von Abstellplätzen für Personenwagen und andere Fahrzeuge (insbesondere auch Velos) auf privatem Grund bei der Errichtung, Erweiterung, dem Umbau oder der Zweckänderung von Bauten und Anlagen. Es werden Mindest- und in spezifischen Fällen Maximalwerte für Abstellplätze festgelegt. Dabei wird bei der Bemessung zwischen Wohnen und verschiedenen Geschäfts- und Gewerbenutzungen unterschieden. Zudem werden die Ersatzabgaben geregelt, die zu entrichten sind, wenn die minimale Anzahl an Abstellplätzen nicht errichtet wird.

Die öffentliche Parkierung ist nicht Inhalt dieses Reglements.

Das heute in Kraft stehende Reglement hat den folgenden Revisionsbedarf:

- Anpassen an übergeordnete Gesetzestexte (insbesondere Begrifflichkeit im Baurecht)
- Anzahl Abstellplätze für Personenwagen für Wohnen und Gewerbe
- Anzahl Abstellplätze für Velos und Motorräder

In der Praxis werden die Begriffe Abstellplätze und Abstellflächen parallel verwendet. Zur Sicherstellung des Praxisbezugs wird im vorliegenden Dokument - soweit nicht auf separate Dokumente Dritter verwiesen wird - konsequent der Begriff Abstellplätze verwendet.

3 Datengrundlagen Mobilität in Sempach

3.1 Natürliche Personen

Zur Analyse des Mobilitätsverhaltens für die in Sempach wohnenden Personen liegen die aktuellsten Zahlen aus dem Jahr 2019 (einzelne ältere Werte sind gekennzeichnet) vor. In der Tabelle wird bei Verfügbarkeit der Grundlagen jeweils ein Vergleich mit den Daten aus dem Jahr 2000 gezogen (einzelne jüngere Werte sind gekennzeichnet) [4], [5], [6].

Thema	2000	2019	Unterteilungen	2000	2019
Einwohner	3537	4208	davon 0–19 Jahre	29.9%	23.6%
			davon 20–64 Jahre	61.5%	58.7%
			davon 65+ Jahre	8.6%	17.7%
Erwerbstätige wohnhaft in Sempach (Daten 2014)		2267	davon erwerbstätig in anderen Gemeinden		1726
			davon erwerbstätig in Sempach		541
Haushalte	1237	1683	davon Haushalte mit 1 Person	285	435
			davon Haushalte mit 2 Personen	361	606
			davon Haushalte mit 3 Personen	179	210
			davon Haushalte mit 4 Personen	266	302
			davon Haushalte mit 5+ Personen	146	130
durchschnittliche Anzahl Personen pro Haushalt	2.75	2.48			
Wohnungen	1273	1862	davon 1 Zimmer Wohnung	32	48
			davon 2 Zimmer Wohnung	95	155
			davon 3 Zimmer Wohnung	181	290
			davon 4 Zimmer Wohnung	413	551
			davon 5 Zimmer Wohnung	289	469
			davon 6+ Zimmer Wohnung	263	349
Wohnungen	1273	1862	davon Wohnungen in EFH	368	394
			davon Wohnungen in MFH	550	1133
			davon Whg in Wohngebäude mit Nebennutzung	296	271
			davon Whg in Gebäude mit teilweiser Wohnnutzung	60	64
Motorfahrzeuge	2051	3226	davon Personenwagen	1586	2506
Motorisierungsgrad (PW / 1000 EW)	454	598			
ÖV-Abos (Vergleichsdaten 2012)		2235	davon GA-Besitzer	207	232
			davon Halbtax-Besitzer	1594	1747
			davon Besitzer Verbundabo Pässepartout		256

Tabelle 1 Statistische Grundlagen des Mobilitätsverhaltens der Privatpersonen in Sempach

In Sempach sind 77.2 % der Motorfahrzeuge Personenwagen. Dieser Prozentsatz ist sehr hoch und übertrifft somit knapp den Wert der Stadt Luzern (76.3 %). Im kantonalen Durchschnitt beträgt der Prozentsatz 72.5 %, während er in ländlichen Bereichen wesentlich tiefer ist.

Der Motorisierungsgrad (Personenwagen/Autos pro 1'000 Einwohner) beträgt in Sempach per Ende 2019 598 PW/1'000 Einwohner). Im Kanton Luzern lag der Motorisierungsgrad im Jahr 2019 durchschnittlich bei 530, womit der Motorisierungsgrad in Sempach deutlich höher lag als

der kantonale Durchschnitt. In der näheren Vergangenheit hat sich aber das Wachstum auch in Sempach verlangsamt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Motorisierungsgrad im Jahr 2015 in den verschiedenen Regionen des Kantons Luzern (Anmerkung: Im Jahr 2015 lag der Motorisierungsgrad in der Stadt Sempach noch bei 585).

Fahrzeugbestand im Kanton Luzern (2015)

	Total Fahrzeuge	Autos	Autos pro 1000 Einw.
Stadt Luzern	47 468	37 054	456
Erweiterte Agglomeration	101 887	76 871	536
Sursee/Sempachersee	23 532	17 618	603
Michelsamt/Surental	16 184	11 687	587
Unteres Wiggertal	17 743	12 613	600
Willisau	27 412	18 482	594
Entlebuch	14 341	9 488	563
Rottal-Wolhusen	15 927	11 031	564
Seetal	19 965	14 218	570
KANTON	284 459	209 062	527

Quelle: Lustat Statistik Luzern/BFS

Abbildung 1 Motorisierungsgrad in den Regionen des Kantons Luzern [7]

Die obige Tabelle zeigt, dass der Motorisierungsgrad in der Stadt Luzern und in der erweiterten Agglomeration die tiefsten Werte ausweist. Im ländlichen Bereich liegt er überdurchschnittlich hoch, wobei der höchste Wert aller Regionen im Gebiet Sursee/Sempachersee ausgewiesen wird.

Der Motorisierungsgrad in Sempach hat in den letzten Jahren einen deutlichen Anstieg aufgewiesen. In den Vergleichsregionen war der Anstieg weniger stark, wobei in Einzelfällen der historische Motorisierungsgrad (Vergleichsbasis 2000) bereits deutlich über dem Wert von Sempach lag.

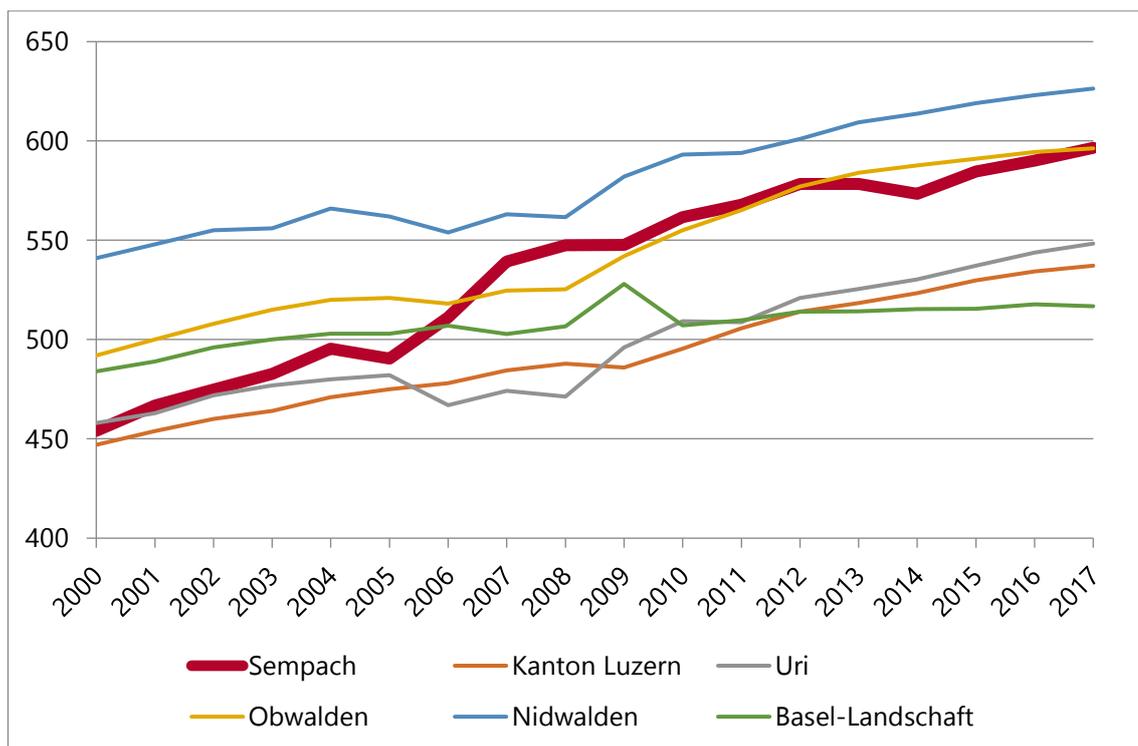


Abbildung 2 Entwicklung Motorisierungsgrad in Sempach und in Vergleichsregionen [4], [5]

In Sempach verfügt der durchschnittliche Haushalt über 1.35 Personenwagen. Gut ein Viertel der Haushalte besteht aus Einpersonenhaushalten. Wir gehen davon aus, dass diese Haushalte max. über 1 Personenwagen verfügen. Folglich haben die anderen Haushalte durchschnittlich mind. 1.65 Personenwagen.

Der Anteil der Bevölkerung, der ein GA besitzt, ist in Sempach mit 5.6 %¹ ca. 50 % tiefer als im gesamtschweizerischen Durchschnitt (10.1 % der Bevölkerung besitzt ein GA).

Zum Vergleich mit anderen Regionen wurden auch drei Gemeinden aus dem Grossraum Bern beigezogen:

- Von Bärswil nach Bern muss in Schönbühl vom Bus auf den Zug umgestiegen werden (analog Sempach – Sempach-Neuenkirch – Luzern).
- Der Bahnhof von Hindelbank liegt etwas abseits vom Dorf.
- Der Bahnhof Rubigen liegt zentral.

Die Beispiele aus der Region Bern belegen die Abhängigkeit mit der Qualität und der Lage der ÖV-Anbindung.

Gemeinde	GA-Besitzer	Einwohner	GA-Besitzer [%]
Sempach	232	4128	5.6
Rothenburg	349	7571	4.6
Nottwil	182	3848	4.7
Eich	83	1632	5.1
Schenkon	135	2862	4.7
Grosswangen	91	3273	2.8
Stans (NW)	423	8411	5.0
Hergiswil NW	248	5715	4.3
Adligenswil	395	5343	7.4
Hildisrieden	79	2275	3.5
Bärswil (BE)	55	1065	5.2
Hindelbank (BE)	180	2495	7.2
Rubigen (BE)	274	2924	9.4

Tabelle 2 Vergleich GA-Besitz mit anderen Gemeinden [5], [6]

3.2 Juristische Personen

Zur Analyse des Mobilitätsverhaltens im Zusammenhang mit den in Sempach domizilierten juristischen Personen liegen die aktuellsten Zahlen aus dem Jahr 2016 oder 2017 vor. In der Tabelle wird bei Verfügbarkeit der Grundlagen jeweils ein Vergleich mit den Daten aus dem Jahr 2011 gezogen [4], [5].

Thema	2011	2016/ 2017	Unterteilungen	2011	2016 / 2017
Beschäftigte	1885	2015	Sektor 1	127	112
Daten 2016, Vergleichsdaten 2011			Sektor 2	372	706
			Sektor 3	1386	1197
Beschäftigte Vollzeitäquivalente	1407	1471			

¹ Basis für Auswertung: Postleitzahl der Kunden. Der Wert für Sempach kann marginal zu hoch sein, weil der Weiler Mättewil trotz PLZ "6204" zur Gemeinde Neuenkirch gehört. Bei den folgenden Vergleichsgemeinden wurde darauf geachtet, dass das PLZ-Gebiet und das Gemeindegebiet übereinstimmen.

Thema	2011	2016/ 2017	Unterteilungen	2011	2016 / 2017
Erwerbstätige in Sempach gemäss Pendlerstatistik		1627	davon wohnhaft in Sempach		541
			davon wohnhaft in anderen Gemeinden		1086
Arbeitsstätten	322	318	Sektor 1	34	32
			Sektor 2	53	52
			Sektor 3	235	234
Arbeitsstätten	322	318	< 2 Beschäftigte	121	131
			2 bis 9 Beschäftigte	162	143
			10 bis 49 Beschäftigte	36	41
			> 50 Beschäftigte	3	3
Motorfahrzeuge (ohne Personenwagen)	544	684			
Hotels	2	2			
Zimmer	8	7			
Betten	16	16			

Tabelle 3 Statistische Grundlagen des Arbeitsverkehrs in Sempach

Insgesamt verteilen sich ca. 1'100 Zupendler auf 318 Arbeitsstätten. Die Zahlenentwicklung zeigt, dass Teilzeitarbeit eine zunehmende Bedeutung erlangt.

4 Abstellplätze Motorfahrzeuge

4.1 Wohnnutzung

Die spezifisch für die Gemeinde Sempach angebrachte Anzahl Abstellplätze für die Wohnnutzung lässt sich mit zwei unterschiedlichen Herangehensweisen konkretisieren. Einerseits sind dies die Richtwerte aus anderen Gemeinden / Kantonen, andererseits ist dies das aktuelle und zukünftige Mobilitätsverhalten der Sempacher Bevölkerung.

Diverse Gemeinden im Kanton Luzern sind schon längere Zeit bestrebt, ihre kommunalen Vorgaben anzupassen, um den aktuellen Gegebenheiten gerecht zu werden.

4.1.1 Ausgangslage gültiges Parkplatzreglement der Stadt Sempach (1997, rev. 2008 [1])

Das bestehende Parkplatzreglement legt die Anforderungen für Wohnnutzungen wie folgt fest:

- Pro Wohnung sind für Bewohner und Besucher mindestens zwei Abstellplätze für Personenkraftwagen zu erstellen.

Es ist bekannt, dass diese Vorgabe zwischenzeitlich signifikant oberhalb der Erwartungen des Kantons liegt. Im Rahmen von vergangenen qualifizierten Verfahren wurden im Einzelfall die Vorgaben reduziert, wobei sich der Kanton im Hinblick auf die Genehmigung von Zonenplananpassungen stark an den heute gültigen Vorgaben gemäss VSS orientiert hat.

4.1.2 Richtwerte Verbände und Kantone

Verschiedene Quellen geben Richtwerte bzw. gesetzlich gültige Angaben zur Anzahl Abstellplätze bei Wohnnutzungen an:

VSS-Norm 40 281 [8]

- 1 Parkfeld pro 100 m² BGF, mindestens 1 Parkfeld pro Wohnung für Bewohner, zusätzlich 10 % der Bewohner-Parkfelder für Besucher

Gemäss VSS-Norm sind pro 50 Parkplätze eine Abstellfläche für Gehbehinderte zu reservieren und zu bezeichnen.

Abstellplätze für Fahrzeuge, Leitfaden zur Berechnung der erforderlichen Anzahl Abstellplätze nach Art. 49 bis 56 BauV, Kanton Bern 2015 [9]

- Gebäude mit 1 Wohnung: minimal 1, maximal 4 Abstellplätze
- Gebäude mit 2 Wohnungen: minimal 1, maximal 5 Abstellplätze
- Gebäude mit 3 Wohnungen: minimal 2, maximal 7 Abstellplätze
- Gebäude mit 4 und mehr Wohnungen: minimal 0.5 Abstellplätze pro Wohnung, maximal 2 Abstellplätze pro Wohnung

4.1.3 Reglemente anderer Gemeinden

Verschiedene Gemeinden haben in den letzten Jahren ihre Anforderungen bzgl. privaten Parkplätzen bei Wohnbauten reduziert:

Parkplatzreglement Gemeinde Rothenburg 2008 [10]

- Fleckenzone (Zentrum): 0.8 Parkfelder pro Wohnung
- Zone um Zentrum: 1.0 Parkfelder pro Wohnung plus 0.1 Besucherparkfelder pro Wohnung
- übrige Zonen: 1.5 Parkfelder pro Wohnung plus 0.2 Besucherparkfelder pro Wohnung
- Abweichungen nach unten für Alterswohnungen

Richtlinien für das Erstellen von Parkplätzen auf privatem Grund, Gemeinde Ebikon 2014 [11]

- Einlieger-/Kleinwohnung, pro Wohnung: 1 Abstellplatz
- Ein- und Reiheneinfamilienhaus, pro Wohnung: 2 Abstellplätze
- Mehrfamilienhaus (ab zwei Wohnungen), pro Wohnung: 1.5 Abstellplätze
- Zusätzlich bei Wohnnutzungen Mehrfamilienhaus oder Gesamtüberbauungen: 10 Prozent der für die Wohnnutzung berechneten Parkplatzzahl als Besucherparkplätze, welche entsprechend markiert und signalisiert sind.

4.1.4 Vorschlag für Regelung Abstellplätze Motorfahrzeuge bei Wohnnutzung

Der folgende Vorschlag für die Regelung nimmt die bestehenden Mobilitätsbedürfnisse auf.

- Gebäude mit 1 Wohnung: minimal 1 Abstellplatz
- Gebäude mit 2 Wohnungen: minimal 1 Abstellplatz
- Gebäude mit 3 Wohnungen: minimal 2 Abstellplätze
- Gebäude mit 4 und mehr Wohnungen:
 - Für Wohnung bis 100m² Hauptnutzfläche (HNF) gemäss SIA 416 minimal 0.5 bis 1.2 Abstellplätze
 - Für Wohnung ab 100m² Hauptnutzfläche (HNF) gemäss SIA 416 minimal 0.8 bis 1.8 Abstellplätze
 - zusätzlich 10 % Besucherparkplätze

Hinweis: Dabei wird als Wohnung gezählt, wenn Küche/WC vorliegen, unabhängig von der spezifischen Wohnungsgrösse. Somit wird auch eine Einliegerwohnungen als eigenständige Wohnung berücksichtigt. Sofern noch zusätzlich ein Coiffeursaloon etc. im Haus integriert ist, kommen dafür die ordentlichen Regeln gemäss Artikel 5 Abs. 2 zur Anwendung.

Zusatzregelung Städtli: Die Anzahl oberirdischer privater Abstellplätze darf nicht erhöht werden.

4.2 Gewerbe, Dienstleistungen und Gastronomie / Hotellerie

4.2.1 Ausgangslage gültiges Parkplatzreglement der Stadt Sempach (1997, rev. 2008 [1])

Das bestehende Parkplatzreglement legt die Anforderungen für das Gewerbe wie folgt fest:

Gewerbe: 1 Abstellplatz pro 75 m² nutzbarer Bruttogeschossfläche für Beschäftigte und 1 Abstellplatz pro 300 m² nutzbarer Bruttogeschossfläche für Besucher

Dienstleistungsbetriebe und Verkaufsgeschäfte: 1 Abstellplatz pro 40 m² nutzbarer Bruttogeschossfläche für Beschäftigte und 1 Abstellplatz pro 80 m² nutzbarer Bruttogeschossfläche für Besucher

Restaurants: 1 Abstellplatz pro 6 Sitzplätze; Gartensitzplätze werden nur berücksichtigt, soweit sie die Anzahl der Sitzplätze im Innern übersteigen.

Hotels: 1 Abstellplatz pro 3 Betten

4.2.2 Richtwerte Verbände und Kantone

Verschiedene Quellen geben Richtwerte bzw. gesetzlich gültige Angaben zur Anzahl Abstellplätze bei Nichtwohnnutzungen an. Nachfolgend ist eine Zusammenstellung ersichtlich.

VSS-Norm 40 281 [8]

Angaben unter den Annahmen:

- Anteil Langsamverkehr am gesamten erzeugten Personenverkehr: <25 %
- Bedienhäufigkeit des ÖV während der massgebenden Betriebszeit: 1 bis 4 Mal pro Stunde

Industrie, Gewerbe: 0.7 bis 0.9 Abstellplätze pro 100 m² BGF für Personal und 0.14 bis 0.18 Abstellplätze pro 100 m² BGF für Besucher/Kunden

Dienstleistungsbetriebe: 1.4 bis 1.8 Abstellplätze pro 100 m² BGF für Personal und 0.35 bis 0.9 Abstellplätze pro 100 m² BGF für Kunden (je nach Kundenintensivität)

Verkaufsgeschäfte: 1.05 bis 1.8 Abstellplätze pro 100 m² Verkaufsfläche für Personal und 2.45 bis 7.2 Abstellplätze pro 100 m² Verkaufsfläche für Kunden (je nach Kundenintensivität)

Restaurant, Café: 0.14 bis 0.18 Abstellplätze pro Sitzplatz

Hotels: 0.35 bis 0.45 Abstellplätze pro Bett

4.2.3 Reglemente anderer Gemeinden

Verschiedene Gemeinden haben in den letzten Jahren ihre Anforderungen bzgl. privaten Parkplätzen bei Wohnbauten reduziert:

Parkplatzreglement Gemeinde Rothenburg 2008 [10]

Industrie, Gewerbe: 1.2 bis 1.8 Abstellplätze pro 100 m² BGF je nach Zone

Dienstleistungsbetriebe: 2.0 bis 3.0 Abstellplätze pro 100 m² BGF für Personal und 0.4 bis 1.0 Abstellplätze pro 100 m² BGF für Kunden (je nach Zone)

Verkaufsgeschäfte: 1.3 bis 2.0 Abstellplätze pro 100 m² Verkaufsfläche für Personal und 2.5 bis 8.0 Abstellplätze pro 100 m² Verkaufsfläche für Kunden (je nach Kundenintensivität und Zone)

Restaurant, Café: 0.17 bis 0.20 Abstellplätze pro Sitzplatz (je nach Zone)

Hotels: 0.25 bis 0.5 Abstellplätze pro Bett (je nach Zone)

Richtlinien für das Erstellen von Parkplätzen auf privatem Grund, Gemeinde Ebikon 2014 [11]

Industrie und Gewerbe, pro 30 m² Bodenfläche: 0.53 Abstellplätze

Büro- und Praxisräume, pro 30 m² Bodenfläche: 0.70 Abstellplätze

Verkauf, pro 30 m² Bodenfläche: 1.20 Abstellplätze

Dienstleistungsbetriebe, pro 30 m² Bodenfläche: 0.65 Abstellplätze

Restaurant, pro 4 Sitzplätze: 1.00 Abstellplätze

4.2.4 Vorschlag für Regelung Abstellplätze Motorfahrzeuge bei Gewerbenutzung

Grundsätze

Gewerbe / Industrie: 0.8 bis 1.4 Abstellplätze pro 100 m² Hauptnutzfläche (HNF) gemäss SIA 416 für Personal und Kunden

Dienstleistung: 1.5 bis 3.5 Abstellplätze pro 100 m² Hauptnutzfläche (HNF) gemäss SIA 416 für Personal und Kunden (hohe Bandbreite, da sehr abhängig von Kundenintensivität)

Verkauf: 3 bis 8 Abstellplätze pro 100 m² Verkaufsfläche für Personal und Kunden (hohe Bandbreite, das sehr abhängig von Kundenintensivität)

Restaurants: 0.14 bis 0.18 Abstellplätze pro Sitzplatz; Gartensitzplätze werden nur berücksichtigt, soweit sie die Anzahl der Sitzplätze im Innern übersteigen (Anlehnung an VSS-Norm)

Hotels: 0.35 bis 0.45 Abstellplätze pro Bett (Anlehnung an VSS-Norm)

Spezielle örtliche Verhältnisse

In Sempach befindet sich das Städtli mit schützenswertem Ortsbild. Im Städtli kann die erforderliche Anzahl Abstellplätze gegenüber den für die Gemeinde gültigen Werten nach unten abweichen. Entsprechende Ausnahmeregelungen auf aktuelle Richtlinien des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) abzustützen. Zeit Zeit handelt es sich insbesondere um die VSS Norm 40 281, Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen, 2019.

Die Anzahl oberirdischer Abstellplätze darf im Städtli nicht erhöht werden.

Spezielle betriebliche Verhältnisse

Von der vorgesehenen Bandbreite der Abstellplätze Motorfahrzeuge bei Gewerbenutzung kann abgewichen werden, wenn dies mit speziellen betrieblichen Verhältnissen nachgewiesen werden kann. Als spezielle betriebliche Verhältnisse sind unter anderem zu verstehen, Schichtbetrieb, firmeneigene Fahrzeugflotte etc. Mit dem Nachweis ist zudem ein Mobilitätskonzept einzureichen.

Mehrfachnutzungen von Parkfeldern

Bei nachgewiesener Mehrfachnutzung (zeitlich verschobene Nutzungen) kann der minimale Parkplatzbedarf ohne Abgeltung unterschritten werden. Diese Unterschreitung ist durch ein grundstückbezogenes Mobilitätskonzept zu bestätigen.

4.3 Rundungen

Die Abstellplätze für Wohnungen und Gewerbenutzungen sind zu addieren. Anschliessend sind angebrochene Dezimalwerte auf die nächste ganze Zahl aufzurunden.

4.4 Gestaltung der Abstell- und Verkehrsflächen

Es ist eine gute Integration der Abstellplätze für Motorfahrzeuge ins Orts- und Landschaftsbild von Sempach zu erreichen. Bei Grundstücken bis maximal 8 zu erstellenden Parkplätzen sind in der Regel zwei nicht im Bauvolumen integrierte Parkplätze zulässig. Bei den übrigen Grundstücken sollen mindestens zwei Drittel der zu erstellenden Abstellplätze in die Gebäude integriert oder unterirdisch angeordnet werden, unabhängig ob es sich um Einzelbauten oder grössere Überbauungen handelt. Damit soll erreicht werden, dass zusätzlich Raum für eine gemeinsame Gestaltung von Frei- und Strassenräumen geschaffen werden kann. Zudem sollen die restlichen oberirdischen Abstellplätze möglichst gemeinschaftlich angeordnet werden.

5 Abstellplätze für Zweiräder

5.1 Ausgangslage gültiges Parkplatzreglement der Stadt Sempach (1997, rev. 2008 [1])

Das bestehende Parkplatzreglement legt die Anforderungen für Zweiradfahrzeuge, wobei keine Unterscheidung nach Velos oder Motorräder gemacht wird, wie folgt fest:

Für Zweiradfahrzeuge sind an geeigneter Stelle Abstellplätze bereitzustellen. Sie sind zu überdachen und ebenerdig anzulegen, soweit die örtlichen Verhältnisse es zulassen und die Kosten zumutbar sind. Deren Fläche hat in der Regel mindestens 10 % der Abstellflächen für Motorfahrzeuge zu betragen.

5.2 Richtwerte Verbände und Kantone

5.2.1 Richtwerte für Velo- und Motorfahräder

Verschiedene Quellen geben Richtwerte bzw. gesetzlich gültige Angaben zur Anzahl Abstellplätze für Velos und Motorfahräder (kurz Velos) an. Nachfolgend ist eine Zusammenstellung ersichtlich.

VSS-Norm 40 065 [12]

Wohnen: 1 Veloabstellplatz pro Zimmer

Dienstleistungsbetriebe, Gewerbe und Industrie: 2 Veloabstellplätze pro 10 Arbeitsplätze, 0.5 bis 3 Veloabstellplätze pro 10 Arbeitsplätze für Kunden (je nach Kundenintensivität)

Verkauf: 2 Veloabstellplätze pro 10 Arbeitsplätze, plus 2 bis 3 Veloabstellplätze pro 100 m² Verkaufsfläche bei Geschäften des täglichen Bedarfs, bei sonstigen Geschäften 0.5 bis 1 Veloabstellplätze pro 100 m² Verkaufsfläche für Besucher

Restaurant: 2 Veloabstellplätze pro 10 Sitzplätze plus 2 Veloabstellplätze pro 10 Arbeitsplätze

Hotels: 1 Veloabstellplatz pro 10 Hotelbetten plus 2 Veloabstellplätze pro 10 Arbeitsplätze

ASTRA, Veloparkierung, Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb, 2008 [13]

Wohnen: 1 Veloabstellplatz pro Zimmer, davon 70 % Langzeitparkierung und 30 % Kurzzeitparkierung, jeweils 20 % der Fläche für Spezialfahrzeuge wie Cargobike oder Anhänger

Dienstleistungsbetriebe und Gewerbe: 2 Veloabstellplätze pro 10 Arbeitsplätze, 0.5 bis 2 Veloabstellplätze pro 10 Arbeitsplätze für Kunden (je nach Kundenintensivität)

Verkauf: 2 bis 3 Veloabstellplätze pro 100 m² Verkaufsfläche bei Geschäften des täglichen Bedarfs, bei sonstigen Geschäften 0.5 Veloabstellplätze pro 100 m² Verkaufsfläche

Restaurant: 2 Veloabstellplätze pro 10 Sitzplätze plus 2 Veloabstellplätze pro 10 Arbeitsplätze

Hotels: 1 Veloabstellplatz pro 10 Hotelbetten plus 2 Veloabstellplätze pro 10 Arbeitsplätze

5.2.2 Richtwerte für Motorräder

Fachempfehlungen definieren, dass Motorradparkplätze im Umfang von mindestens 10 % der Minimalabstellflächen für Motorfahrzeuge (Ziffer 4.1 bzw. 4.2 oben) erstellt werden müssen. Damit müssen Grundeigentümer, welche mindestens 10 Abstellplätze für Motorfahrzeuge erstellen müssen, zwingend auch mindestens einen Abstellplatz für Motorräder erstellen.

5.2.3 Abstellplätze für Fahrzeuge, Leitfaden zur Berechnung der erforderlichen Anzahl Abstellplätze nach Art. 49 bis 56 BauV, Kanton Bern 2015 [9]

Je Wohnung sind mindestens 2 Abstellflächen für Fahr- und Motorfahräder zu erstellen.

5.3 Vorschlag für Regelung Abstellplätze Velos, Motorfahräder und Motorräder

5.3.1 Abstellplätze für Motorräder

Wir schlagen vor, Vorgaben zu definieren für Grundeigentümer, welche kumuliert für Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen und Gastronomie/Hotellerie mindestens 10 Abstellplätze für Motorfahrzeuge erstellen müssen:

- 10 % der gemäss Ziffer 4.1.4 bzw. 4.2.4 mindestens für Motorfahrzeuge zu erstellenden Abstellplätze

Angebrochene Dezimalzahlen sind auf die nächste Einheit aufzurunden.

5.3.2 Abstellplätze für Velos und Motorfahräder

Wir schlagen vor, die ASTRA-Empfehlungen zu übernehmen:

- Wohnen: 1 Veloabstellplatz pro Zimmer, davon 70 % Langzeitparkierung und 30 % Kurzzeitparkierung, jeweils 20 % der Fläche für Spezialfahrzeuge wie Cargobikes oder Anhänger
- Gewerbe / Industrie: 2 Veloabstellplätze pro 10 Angestellte, 0.5 bis 2 Veloabstellplätze für Kunden
- Dienstleistungsbetriebe und Gewerbe: 2 Veloabstellplätze pro 10 Arbeitsplätze, 0.5 bis 2 Veloabstellplätze pro 10 Arbeitsplätze für Kunden (je nach Kundenintensivität)
- Verkauf: 2 bis 3 Veloabstellplätze pro 100 m² Verkaufsfläche bei Geschäften des täglichen Bedarfs, bei sonstigen Geschäften 0.5 Veloabstellplätze pro 100 m² Verkaufsfläche
- Restaurants: 2 Veloabstellplätze pro 10 Sitzplätze plus 2 Veloabstellplätze pro 10 Arbeitsplätze
- Hotels: 1 Veloabstellplatz pro 10 Hotelbetten plus 2 Veloabstellplätze pro 10 Arbeitsplätze
- Mindestens die Hälfte der Abstellplätze sind zu überdachen.

6 Sonstige Regelungen Parkplatzreglement

6.1 Mobilitätskonzept

Insbesondere in den folgenden spezifischen Fällen kann die Stadt Sempach die Erstellung eines Mobilitätskonzepts verlangen.

6.1.1 Unterschreitung der Vorgaben

Bei den Vorgaben für Abstellplätze Personenwagen werden Bandbreiten festgelegt. Es liegt im Ermessen des Baugesuchstellers, den exakten Wert zu bestimmen. Dieser ist im Baugesuch zu begründen.

Wenn bei einem Projekt die Minimalwerte der Bandbreite unterschritten werden, ist ein Mobilitätskonzept zu erstellen, in welchem folgende Themen behandelt werden:

- Nachweis, warum der Parkplatzbedarf nachhaltig tiefer ist als bei einer herkömmlichen Nutzung (z.B. Studentenwohnungen, Alterswohnungen, Lage)
- Massnahmen, damit der reduzierte Parkplatzbedarf für die Nutzer genügend ist: Carsharing, Cargobike, attraktive Veloabstellplätze, Beiträge an ÖV-Abonnemente, Autoverzichtserklärung der Bewohner, Rückfallebene für nachträglich zu erstellende Parkfelder o.ä.
- Controlling, in dem überprüft wird, ob der Parkplatzbedarf tief bleibt und die Abstellplätze weiterhin genügend sind.

6.1.2 Überschreiten der Vorgaben

Von der vorgesehenen Bandbreite der Abstellplätze Motorfahrzeuge kann abgewichen werden, wenn dies mit speziellen betrieblichen Verhältnissen nachgewiesen werden kann. Als spezielle betriebliche Verhältnisse sind unter anderem zu verstehen: Schichtbetrieb, firmeneigene Fahrzeugflotte etc.

6.1.3 Nutzungserweiterung Seeland

Im Gebiet Seeland soll gemäss laufender Ortsplanungsrevision zukünftig die Nutzungsintensität weiter zunehmen. Aufgrund der vorhandenen limitierten Parkflächen sowohl für motorisierte wie auch übrige Fahrzeuge ist vor der Erteilung zukünftiger Baubewilligungen zwingend ein Mobilitätskonzept zu erstellen, welches nachweisen muss, inwiefern der mit der Erweiterung anfallende Mehrverkehr aus verkehrsplanerischer Sicht verträglich ist.

6.1.4 Übriger Bedarf an einem Mobilitätskonzept

Hohe Parkplatzzahlen können die Nutzung des Strassennetzes stark beeinflussen. Entsprechend kann der Stadtrat bei grösseren Überbauungen, insbesondere bei einem Bedarf mit mehr als 60 privaten Parkplätzen, die Erstellung eines Mobilitätskonzepts verlangen. Die im Einzelfall zu behandelnden Themen werden bedarfsgerecht und situationsbezogen geregelt. Der erforderliche Anteil an unterirdischen Parkplätzen ist im Zusammenhang mit dem zu erstellenden Mobilitätskonzept zu prüfen und festzulegen.

6.2 Reglementarische Bestimmungen zur Lage, Gestaltung und Sicherstellung der Abstellfläche

Die Bestimmungen orientieren sich primär an den heutigen reglementarischen Bestimmungen. Bei grösseren Überbauungen und bei Bauten mit grossem Verkehrsaufkommen sind die Abstellflächen zu einem wesentlichen Teil in unterirdischen Sammelgaragen anzulegen, soweit die örtlichen Verhältnisse es erlauben und der Kostenaufwand zumutbar ist (bisher reglementarisch mindestens zwei Drittel der Abstellflächen). Neu ist aufgeführt, dass Entfernungen von 300 Meter zwischen Parkplatz und Grundstück als akzeptierbar betrachtet werden können.

6.3 Ersatzabgaben

Analog heutigem Parkplatzreglement kann der Stadtrat bei Unterschreitung der Minimalvorgaben dem Grundeigentümer eine Ersatzabgabe in Rechnung stellen. Neu wird diese Ersatzabgabe auch fällig, falls die Minimalvorgaben für Motorräder gemäss Ziffer 5.3.1 unterschritten wird.

Aufgrund der insbesondere in Wohnbereichen tieferen Minimalparkplatzzahlen werden zukünftig trotz ansonsten identischen reglementarischen Regelungen bzw. der Zusatzregelung für Motorräder wesentlich tiefere Ersatzabgaben in Rechnung gestellt werden können.

7 Öffentliche Mitwirkung

Die Bevölkerung konnte im Rahmen des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens zur Ortsplanungsrevision zum Entwurf des Reglements Stellung nehmen. Die während der öffentlichen Mitwirkung vom 2. September bis 2. Dezember 2019 eingegangenen Eingaben sowie die jeweilige Stellungnahme des Stadtrates sind im unter www.ortsplanungsempach.ch publizierten Mitwirkungsbericht vom 5. November 2020 zusammengefasst. Aufgrund der Mitwirkung wurden am Reglement folgende Anpassungen vorgenommen:

- Art. 5 Abs. 1: Obergrenze für Abstellplätze für Personenwagen bei Gebäuden mit 1-3 Wohnungen gestrichen,
- Art. 5 Abs. 3: gestrichen, da kantonal geregelt,
- Art. 15 Abs. 1 und 2: Tarif der Ersatzabgabe vereinheitlicht.

Zusätzlich wurde zur Verbesserung der Lesbarkeit die Begrifflichkeiten vereinheitlicht und mit den Ortsplanungsdokumenten abgestimmt.

8 Vorprüfung

Der Kanton hat im Rahmen der ordentlichen Vorprüfung der Ortsplanungsinstrumente Sempach den Entwurf vom 15.08.2019 geprüft.

Im Vorprüfungsbericht vom 15.05.2020 Ziffer 10 (Seite 18) nahm der Kanton Stellung zum Entwurf:

Der Kanton hat bisher keine verbindlichen Vorgaben für die kommunalen Parkplatzreglemente erlassen. In den Empfehlungen orientieren wir uns an den VSS-Normen. Für Sempach als eher ländliche Gemeinde kann das vorliegende Parkplatzreglement insgesamt als ausgewogen bezeichnet werden. Aus übergeordneter Sicht ergeben sich somit keine Vorbehalte dagegen.

9 Verzeichnisse

Verwendete Grundlagen

- [1] Stadt Sempach, Reglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund (Parkplatzreglement), 20. März 1997.
- [2] Stadt Sempach, Räumliches Entwicklungskonzept (REK), 2018.
- [3] Stadt Sempach, Mobilitätskonzept, 2019.
- [4] LUSTAT Statistik Luzern, LUSTAT Statistik Luzern, 2019.
- [5] Bundesamt für Statistik, Pendlermobilität, 2019.
- [6] Bundesamt für Verkehr, Open-Data-Plattform öV Schweiz, 2019.
- [7] Luzerner Zeitung, «Luzerner Zeitung,» 17 März 2017. [Online]. Available: <https://www.luzernerzeitung.ch/zentralschweiz/luzern/statistik-diese-region-ist-ein-automagnet-ld.97220>.
- [8] VSS, Norm 40 281, Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen, 2019.
- [9] Kanton Bern, Amt für Gemeinden und Raumordnung, Abstellplätze für Fahrzeuge, Leitfaden zur Berechnung der erforderlichen Anzahl Abstellplätze nach Art. 49 bis 56 BauV, Juni 2015.
- [10] Gemeinde Rothenburg, Reglement über die Abstell- und Verkehrsflächen (Parkplatzreglement), 2008.
- [11] Gemeinde Ebikon, Richtlinien für das Erstellen von Parkplätzen auf privatem Grund, 17. April 2014.
- [12] VSS, Norm 40 065, Parkieren, Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkieranlagen, 2019.
- [13] Bundesamt für Strassen, Veloparkierung, Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb, 2008.
- [14] Stadt Sempach, Bau- und Zonenreglement, 31. Mai 2007.
- [15] Kanton Luzern, Strassengesetz (StrG), 1995.
- [16] Kanton Luzern, «Richtplan,» 2015. [Online]. Available: <https://richtplan.lu.ch/richtplantext/m/m1>.

Abkürzungsverzeichnis

HNF Hauptnutzfläche gemäss SIA 416

MIV Motorisierter Individualverkehr

MoKo Mobilitätskonzept

OPR Ortsplanungsrevision

REK Räumliches Entwicklungskonzept

Teil B: Parkplatzreglement

10 Reglement über die Abstellplätze auf privatem Grund (Parkplatzreglement)

vom 31. Mai 2021

Die Gemeindeversammlung erlässt gestützt auf Art. 15 der Gemeindeordnung der Stadt Sempach vom 13. Juni 2007, § 3 Abs. 2 des Gemeindegesetzes des Kantons Luzern (GG) vom 4. Mai 2004 und §§ 19, 95 und 96 des Strassengesetzes (StrG) vom 21. März 1995 folgendes Reglement über die Abstellplätze auf privatem Grund (Parkplatzreglement):

I. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Geltungsbereich und Inhalt

¹ Dieses Reglement gilt für das ganze Gemeindegebiet der Stadt Sempach.

² Es regelt bei Abstellplätzen auf privatem Grund:

- a. die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze für Personewagen;
- b. die minimal erforderliche Anzahl von Abstellplätzen für Motorräder;
- c. die minimal erforderliche Anzahl von Abstellplätzen für Velos und Motorfahrräder und
- d. die Leistung von Ersatzabgaben.

Art. 2 Zuständigkeit

¹ Soweit das kantonale Recht, das übrige kommunale Recht und dieses Reglement nichts Besonderes bestimmen, obliegt die Anwendung dieses Reglements dem Stadtrat.

² Der Stadtrat legt namentlich die Anzahl Abstellplätze nach Artikel 5 - 7 und eine allfällige Ersatzabgabe nach Artikel 14 ff. in der Baubewilligung fest.

Art. 3 Definition

Abstellplätze im Sinne dieses Reglements sind ober- und unterirdische Flächen auf privatem Grund, die zum Abstellen eines Fahrzeuges bestimmt und geeignet sind.

Art. 4 Grundsatz

Wer Bauten und Anlagen errichtet, erweitert oder einzelne Geschosse oder ganze Gebäude neu-bauähnlich umbaut, so dass dadurch Verkehr verursacht oder vermehrt wird, hat auf dem Bau-grundstück Abstellplätze für Fahrzeuge der Bewohner, Beschäftigten, Besucher und Kunden nach den Anforderungen von Artikel 5 - 9 zu erstellen. Diese Pflicht besteht auch bei Zweckän-derungen, die einen vermehrten Bedarf an Abstellplätzen zur Folge haben.

II. Anzahl der Abstellplätze

Art. 5 Anzahl Abstellplätze für Personenwagen

¹ Der Normbedarf für Wohnnutzungen berechnet sich wie folgt:

- a. Gebäude mit 1 Wohnung (z.B. Einfamilienhaus): minimal 1 Abstellplatz
- b. Gebäude mit 2 Wohnungen: minimal 1 Abstellplatz
- c. Gebäude mit 3 Wohnungen: minimal 2 Abstellplätze
- d. Gebäude mit 4 und mehr Wohnungen:
 - Pro Wohnung bis 100 m² Hauptnutzfläche (HNF) gemäss SIA 416 minimal 0.5 bis maximal 1.2 Abstellplätze
 - Pro Wohnung ab 100 m² Hauptnutzfläche (HNF) gemäss SIA 416 minimal 0.8 bis maximal 1.8 Abstellplätze
 - zusätzlich 10 % Besucherplätze

² Für Gewerbe-, Dienstleistungs- und Verkaufsbetriebe wird die Anzahl erforderlichen Abstellplätze aufgrund der Hauptnutzfläche (HNF) gemäss SIA 416 festgesetzt. Für Restaurants richtet sich die Anzahl der zu erstellenden Abstellplätze nach der Zahl der Sitzplätze, für Hotels nach der Bettenzahl. Der Normbedarf berechnet sich anhand der folgenden Bandbreiten:

- a. Gewerbe / Industrie: 0.8 bis 1.4 Abstellplätze pro 100 m² Hauptnutzfläche (HNF) gemäss SIA 416; Lagerflächen werden nicht angerechnet
- b. Dienstleistung: 1.5 bis 3.5 Abstellplätze pro 100 m² Hauptnutzfläche (HNF) gemäss SIA 416 für Personal und Kunden (je nach Kundenintensität)
- c. Verkauf: 3 bis 8 Abstellplätze pro 100 m² Verkaufsfläche für Personal und Kunden (je nach Kundenintensität)
- d. Restaurants: 0.14 bis 0.18 Abstellplätze pro Sitzplatz; Gartensitzplätze werden nur berücksichtigt, soweit sie die Anzahl der Sitzplätze im Innern übersteigen
- e. Hotels: 0.35 bis 0.45 Abstellplätze pro Bett

³ In Abweichung von Absatz 1 und 2 gelten folgende besondere Regelungen:

- a. Bei nachgewiesenen besonderen betrieblichen Verhältnissen kann von den unteren und den oberen Grenzen der Bandbreiten abgewichen werden (siehe Art. 8). Voraussetzung ist die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes.
- b. Bei nachgewiesener Mehrfachnutzung (zeitlich verschobene Nutzungen) kann von den unteren Grenzen der Bandbreiten abgewichen werden. Voraussetzung für die Mehrfachnutzung von Abstellplätzen sind privatrechtliche Dienstbarkeiten zwischen den verschiedenen Nutzern.

⁴ In der Städtchenzone kann bei besonderen Verhältnissen von den unteren Grenzen der Bandbreiten nach Absatz 1 und 2 abgewichen werden. Die Anzahl oberirdischer Abstellplätze darf pro Gebäude gesamthaft nicht erhöht werden

⁵ Für andere Nutzungsarten setzt der Stadtrat die Anzahl Abstellplätze aufgrund spezieller Erhebungen und des zu erwartenden Bedarfs von Fall zu Fall fest. Er berücksichtigt dabei die betroffenen öffentlichen und privaten Interessen und stützt sich auf die aktuellen Richtlinien des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS).

⁶ Ergeben sich aufgrund der obenstehenden Berechnungen Zahlenwerte mit Stellen nach dem Komma, ist die Anzahl notwendiger Abstellplätze für Personenwagen auf die nächste Einheit aufzurunden.

Art. 6 Anzahl Abstellplätze für Motorräder

¹ Bauherrschaften, welche nach Artikel 5 mindestens 10 Abstellplätze für Personenwagen erstellen müssen, haben eine Anzahl Abstellplätze für Motorräder von mindestens 10 % der gemäss Artikel 5 für Personenwagen zu erstellenden Abstellplätzen bereitzustellen.

² Ergeben sich aufgrund der obenstehenden Berechnungen Zahlenwerte mit Stellen nach dem Komma, ist die Anzahl notwendiger Abstellplätze für Motorräder auf die nächste Einheit aufzurunden.

Art. 7 Anzahl Abstellplätze für Velos und Motorfahräder

¹ Für Velos und Motorfahräder sind an geeigneter Stelle Abstellplätze bereitzustellen. Veloabstellplätze sind zu überdachen und ebenerdig anzulegen, soweit die örtlichen Verhältnisse es zulassen und die Kosten zumutbar sind. In der Regel sind sie auf dem Grundstück selbst zu erstellen.

² Der Normbedarf an Veloabstellplätzen berechnet sich wie folgt:

- a. Wohnen: 1 Veloabstellplatz pro Zimmer, davon 70 % Langzeitparkierung und 30 % Kurzzeitparkierung, jeweils 20 % der Fläche für Spezialfahrzeuge wie Cargobikes oder Anhänger
- b. Gewerbe / Industrie: 2 Veloabstellplätze pro 10 Angestellte, 0.5 bis 2 Veloabstellplätze für Kunden (je nach Kundenintensität)
- c. Dienstleistung: 2 Veloabstellplätze pro 10 Arbeitsplätze, 0.5 bis 2 Veloabstellplätze pro 10 Arbeitsplätze für Kunden (je nach Kundenintensität)
- d. Verkauf: 2 bis 3 Veloabstellplätze pro 100 m² Verkaufsfläche bei Geschäften des täglichen Bedarfs, bei sonstigen Geschäften 0.5 Veloabstellplätze pro 100 m² Verkaufsfläche
- e. Restaurants: 2 Veloabstellplätze pro 10 Sitzplätze plus 2 Veloabstellplätze pro 10 Arbeitsplätze
- f. Hotels: 1 Veloabstellplatz pro 10 Hotelbetten plus 2 Veloabstellplätze pro 10 Arbeitsplätze

³ Für andere Nutzungsarten setzt der Stadtrat die Anzahl Abstellplätze aufgrund spezieller Erhebungen und des zu erwartenden Bedarfes von Fall zu Fall fest. Er berücksichtigt dabei die betroffenen öffentlichen und privaten Interessen.

⁴ Ergeben sich aufgrund der obenstehenden Berechnungen Zahlenwerte mit Stellen nach dem Komma, ist die Anzahl notwendiger Abstellplätze für Velos und Motorfahräder auf die nächste Einheit aufzurunden.

Art. 8 Ausnahmen

¹ Der Stadtrat kann im Einzelfall bei besonderen Verhältnissen und unter Abwägung der betroffenen öffentlichen und privaten Interessen auf Gesuch hin Ausnahmen von den Vorschriften dieses Reglements gestatten, wenn deren Anwendung unverhältnismässig oder unzweckmässig wäre. Voraussetzung hierfür ist die Erstellung eines Mobilitätskonzepts nach Artikel 9.

² Ausnahmen können mit Bedingungen und Auflagen verbunden werden, befristet sein oder als widerrufbar erklärt werden.

Art. 9 Mobilitätskonzept

¹ Soll von den Werten nach Artikel 5 abgewichen werden, ist vorgängig ein Mobilitätskonzept zu erstellen, das folgende Themen behandelt:

- a. Nachweis, warum der Bedarf an Abstellplätzen nachhaltig tiefer oder höher ist als bei einer herkömmlichen Nutzung (z.B. Studentenwohnungen, Alterswohnungen oder besondere Lage).
- b. Massnahmen bei Unterschreiten der Werte nach Artikel 5, damit der reduzierte Parkplatzbedarf für die Nutzer genügend ist: Carsharing, Cargobike, attraktive Veloabstellplätze, Beiträge an ÖV-Abonnemente, Autoverzichtserklärung der Bewohner, Rückfallebene für nachträglich zu erstellende Parkfelder, o.ä.

- c. Controlling, mit dem sichergestellt wird, dass die Voraussetzungen für den geänderten Bedarf an Abstellplätzen weiterhin erfüllt und die geänderte Anzahl Abstellplätze richtig sind.
- ² Bei Vorhaben im Gebiet Seeland, die Mehrverkehr verursachen, ist ein Mobilitätskonzept zu erstellen. Dessen Inhalte richten sich nach den unter Absatz 1 aufgelisteten Themen; zudem ist darin nachzuweisen, inwiefern dieser Mehrverkehr aus verkehrsplanerischer Sicht verträglich ist. Allenfalls sind Massnahmen aufzuzeigen, welche zu einer verträglichen Situation führen.
- ³ In allen übrigen Fällen kann der Stadtrat im Einzelfall bei besonderen Verhältnissen von der Bauherrschaft ein Mobilitätskonzept verlangen. Besondere Verhältnisse liegen insbesondere bei Überbauungen mit mehr als 60 Abstellplätzen für Personenwagen vor.

III. Lage, Gestaltung und Sicherstellung der Abstellplätze

Art. 10 Lage

- ¹ Die Abstellplätze sind grundsätzlich auf dem Baugrundstück zu erstellen.
- ² Ist eine Erstellung auf dem Baugrundstück nachgewiesenermassen nicht möglich, so dürfen die notwendigen Abstellplätze auf einem in angemessener Entfernung liegenden Grundstück angelegt werden. Zulässig ist auch die Beteiligung an einer entsprechenden Gemeinschaftsanlage. In diesem Falle hat die Bauherrschaft nachzuweisen, dass zu Gunsten des pflichtigen Grundstücks ein grundbuchlich sichergestelltes Recht zur dauernden und unbeschränkten Benützung der Abstellplätze besteht.
- ³ Als angemessene Entfernung gilt in der Regel eine Distanz bis 300 m vom Baugrundstück. Dabei sind die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen.

Art. 11 Gestaltung

- ¹ Die Abstellplätze sind verkehrsgerecht anzulegen. Massgebend ist die Strassengesetzgebung; als Richtlinien dienen zudem die Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS-Normen).
- ² Die Abstellplätze müssen den planungsrechtlichen und baupolizeilichen Vorschriften, insbesondere zum Schutze der Wohnumgebung sowie des Orts- und Landschaftsbilds entsprechen. Sie sind soweit als möglich, mit Bäumen und Bepflanzungen zu begrünen.
- ³ Es ist eine gute Integration der Abstellplätze ins Orts- und Landschaftsbild zu erreichen. Zu diesem Zweck gelten bei Abstellplätzen für Personenwagen folgende spezifische Anforderungen:
 - a. Bei Grundstücken mit bis maximal 8 zu erstellenden Abstellplätzen sind in der Regel maximal 2 nicht in das Bauvolumen integrierte Parkplätze zulässig.
 - b. Bei grösseren Überbauungen und bei Bauten mit grossem Verkehrsaufkommen sind mindestens zwei Drittel der Abstellplätze gemeinschaftlich zu organisieren und in unterirdischen Sammelgaragen anzuordnen, soweit die örtlichen Verhältnisse dies erlauben.
 - c. Bei Einzelbauten sind zwei Drittel der Abstellplätze in das Bauvolumen zu integrieren, in Garagen bzw. gedeckten Unterständen unterzubringen oder unterirdisch anzulegen, sofern es die örtlichen Verhältnisse erlauben.

Art. 12 Abstellplätze für Besucher und Kunden

Ab drei Wohnungen sind Abstellplätze für Personenwagen für Besucher und Kunden jederzeit reserviert zu halten und als solche zu kennzeichnen.

Art. 13 Sicherstellung der Benutzbarkeit

- ¹ Die festgesetzten Abstellplätze dürfen nur ihrer Zweckbestimmung gemäss verwendet werden. Ihre Beseitigung oder Zweckänderung bedarf der Bewilligung des Stadtrats.

- ² Die Übertragung der Benützungsrechte an Abstellplätzen ist unter den Voraussetzungen gemäss Artikel 10 auf Gesuch hin zulässig und bedarf der Zustimmung des Stadtrats.

IV. Ersatzabgaben

Art. 14 Grundsatz

- ¹ Wenn die örtlichen Verhältnisse die Erstellung von Abstellplätzen für Personenwagen und Motorräder gemäss Artikel 5 und 6 nicht oder nur in beschränktem Umfang zulassen, die Kosten unzumutbar sind oder die in § 94 StrG genannten Gründe der Erstellung von Abstellplätzen entgegenstehen, hat die Bauherrschaft eine Ersatzabgabe nach den Anforderungen von Artikel 15 und 16 zu entrichten.
- ² Für die Verwendung der Ersatzabgabe durch die Stadt gilt § 95 Absatz 4 StrG.

Art. 15 Bemessung der Ersatzabgabe

- ¹ Pro fehlenden Abstellplatz für Personenwagen beträgt die Ersatzabgabe Fr. 6'000.00.
- ² Pro fehlenden Abstellplatz für Motorräder beträgt die Ersatzabgabe Fr. 1'500.00.
- ³ Der Stadtrat kann in besonderen Fällen die Ersatzabgabe herabsetzen oder ganz erlassen. Beispielsweise bei der Erhaltung von Wohnraum, bei Bauten von gemeinnützigen Institutionen oder bei der Herabsetzung der Anzahl Abstellplätze gemäss Artikel 8 dieses Reglements.

Art. 16 Bezug der Ersatzabgabe

- ¹ Zahlungspflichtig ist die Bauherrschaft. Bei Handänderungen haftet die Käuferschaft solidarisch mit der Verkäuferschaft für die im Zeitpunkt der Handänderung fälligen Ersatzabgaben.
- ² Die Rechnungsstellung für die Ersatzabgabe erfolgt nach Vollendung der Baute oder Anlage. Die Zahlungsfrist beträgt 30 Tage. Nach Ablauf der Zahlungsfrist ist ein Verzugszins von 5 % geschuldet.
- ³ Wer eine Ersatzabgabe entrichtet, erwirbt dadurch keinen Anspruch auf dauernd verfügbare öffentliche Abstellplätze.

Art. 17 Rückerstattung

- ¹ Die bezahlten Ersatzabgaben werden ohne Zins zurückerstattet, soweit die Pflicht zur Erstellung von Abstellplätzen innert 10 Jahren nach Erteilung der Baubewilligung nachträglich erfüllt wird.
- ² Der Rückerstattungsanspruch verwirkt zwei Jahre nach der nachträglichen Erstellung.

V. Schlussbestimmungen

Art. 18 Strafbestimmung

Bei Widerhandlungen gegen die Artikel 4, 10, 11, 12, 13 und 14 dieses Reglements sind die Strafbestimmungen nach § 100 StrG anwendbar.

Art. 19 Vollzug

Der Vollzug dieses Reglements obliegt dem Stadtrat.

Art. 20 Rechtsmittel

Die in Anwendung dieses Reglements erlassenen Entscheide des Stadtrates können innert 20 Tagen mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Kantonsgericht angefochten werden (§ 206 PBG und § 98 Abs. 2 StrG).

Art. 21 Verweis

Soweit die Bestimmungen dieses Reglements nichts anderes regeln, gelten die Vorschriften des Strassengesetzes, insbesondere §§ 93–96 StrG.

Art. 22 Übergangsbestimmung

Das Reglement ist auf alle bei dessen Inkrafttreten erstinstanzlich noch nicht entschiedenen Baugesuchen anwendbar.

Art. 23 Inkrafttreten

Dieses Reglement ersetzt das Parkplatzreglement der Stadt Sempach vom 20. März 1997 und tritt nach der Annahme durch die Gemeindeversammlung in Kraft.

Sempach, 31. Mai 2021

Stadtrat Sempach

Jürg Aebi, Stadtpräsident

Adrian Felber, Stadtschreiber

Dem Reglement wurde mit Beschluss der Stimmberechtigten vom (31. Mai 2021) zugestimmt.