

Systematische Rechtssammlung

Nr. 7.2.2.1.1

Ausgabe vom 1. September 2021

**Reglement über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatz-
reglement)**

vom 12. November 2020

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

gestützt auf §§ 93 ff. des Strassengesetzes vom 21. März 1995 ¹ sowie
Art. 13 Abs. 1 Ziff. 1 und Art. 28 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt
Luzern vom 7. Februar 1999 ²,

beschliesst:

¹ SRL Nr. 755

² sRSL 0.1.1.1.1

I. Allgemeines

Art. 1 *Geltungsbereich*

Das Reglement gilt für das Gebiet der Stadt Luzern.

Art. 2 *Zweck*

Das Reglement umschreibt die Erstellungspflicht für Abstell- und Verkehrsflächen. Es legt insbesondere fest, in welchen Gebieten der Stadt Luzern wie viele Parkplätze und Abstellplätze für Zweiradfahrzeuge auf privatem Grund zu erstellen sind bzw. erstellt werden dürfen.

Art. 3 *Definitionen*

¹ Als Abstellfläche im Sinne dieses Reglements gilt jede gedeckte oder offene Fläche auf privatem Grund, die zum Abstellen von Fahrzeugen geeignet und bestimmt ist.

² Als Parkplatz gilt die Abstellfläche für einen Personenwagen.

³ Verkehrsflächen sind die Zu- und Wegfahrten, Umschlags-, Verlade- und Abladeflächen, Wendepunkte und dergleichen auf privatem Grund.

Art. 4 *Pflicht zur Erstellung von Abstell- und Verkehrsflächen*

¹ Wird durch Bauten und Anlagen oder Teile davon Verkehr verursacht oder vermehrt, so hat die Bauherrschaft bei der Errichtung, Erweiterung oder bei neubauähnlichen Umbauten in einzelnen Geschossen oder ganzen Gebäuden auf dem Baugrundstück Abstell- und Verkehrsflächen für Fahrzeuge der Benutzenden und Besuchenden zu erstellen, soweit die örtlichen Verhältnisse es zulassen und die Kosten zumutbar sind. Das Gleiche gilt bei Zweckänderungen, die einen vermehrten Bedarf an Abstell- und Verkehrsflächen zur Folge haben.

² Bei Erweiterungen und Zweckänderungen bestimmt sich die Erstellungspflicht aufgrund der Differenz zwischen der bisherigen und der neuen Nutzung.

³ Die Erstellung von Park- und Abstellplätzen für Zweiradfahrzeuge wird in den Abschnitten II.–V. geregelt.

⁴ Wo aufgrund der Nutzung der Bauten mit dem regelmässigen Abstellen von schweren Motorwagen zu rechnen ist, sind für diese Fahrzeuge besondere Abstellflächen zu erstellen.

⁵ Bei den im Reglement nicht aufgeführten Nutzungen oder bei besonders gelagerten Fällen wird die Anzahl der Abstellplätze im Einzelfall unter Berücksichtigung der öffentlichen und privaten Interessen sowie der zonenbezogenen Reduktion gemäss diesem Reglement festgelegt. Als Richtlinie können die einschlägigen Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) berücksichtigt werden. Vorbehalten bleiben besondere Regelungen anderer Erlasse, insbesondere über die Einkaufs- und Fachmarktzentren.

Art. 5 *Einschränkungen*

Wenn verkehrstechnische, feuerpolizeiliche, wohnhygienische oder andere raumplanerische Gesichtspunkte, insbesondere der Schutz der Wohnumgebung und des Ortsbildes, der Umwelt, Natur und Landschaft, oder die Leistungsfähigkeit des angrenzenden Strassennetzes es erfordern, wenn bereits eine genügende Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr besteht oder wenn für das Ortsbild wichtige Grün- und Freizeitflächen zweckentfremdet würden, sind die Abstellflächen zu reduzieren, auf mehrere Grundstücke aufzuteilen oder ist deren Erstellung zu untersagen.

Art. 6 *Mobilitätskonzept*

¹ Die zuständige Behörde kann für Projekte mit mehr als 30 Parkplätzen in Planungs- und Bau-bewilligungsverfahren Mobilitätskonzepte verlangen:

- a. wenn sich Überlastungen auf dem übergeordneten Strassennetz abzeichnen;
- b. wenn eine nutzungsbezogene Zuordnung von Parkplätzen aufgehoben wird;
- c. wenn Fahrtenmodelle zum Einsatz kommen.

² Mobilitätskonzepte zeigen für besondere Nutzungen und besondere Verhältnisse Massnahmen auf, die den induzierten Verkehr mit den Strassenkapazitäten sowie mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr abstimmen.

³ Mobilitätskonzepte müssen mindestens folgende Aspekte behandeln:

- a. Ziel, Zweck und Zuständigkeit;
- b. Zusammenspiel von Parkplatzangebot und erwarteter Parkplatznachfrage;
- c. Ausstattung der Parkieranlagen;
- d. Parkplatzbewirtschaftung;
- e. Integration in übergeordnetes Parkleitsystem (falls vorhanden);
- f. Monitoring;
- g. Massnahmen/Sanktionen, sofern Ziele nicht erreicht werden.

Art. 7 *Fahrtenmodell*

¹ Die zuständige Behörde kann im Planungs- und Baubewilligungsverfahren anstelle oder zusätzlich zu einer maximal zulässigen Zahl der Parkplätze eine maximal zulässige Zahl der Fahrten festlegen.

² Mit Fahrtenmodellen können Nutzungen mit erheblichem Verkehrsaufkommen an raumplanerisch geeigneten oder erwünschten Lagen zugelassen werden.

³ Fahrtenmodelle müssen folgende Mindestinhalte aufweisen:

- a. Ziel, Zweck und Zuständigkeiten;
- b. Verkehrsgutachten;
- c. Maximal zulässige Fahrtenzahl im Zusammenspiel mit Parkplatzangebot;
- d. Regelung der Übertragung von Fahrten;
- e. Regelung Betriebsorganisation, beispielsweise Parkplatzmanagement, Fahrtenmanagement;
- f. Regelung Monitoring;
- g. Massnahmen und Sanktionen, sofern Ziele nicht erreicht werden.

Art. 8 *Zuständige Behörde*

Die Baubewilligungsbehörde setzt das Ausmass der Abstell- und Verkehrsflächen gestützt auf das vorliegende Reglement in der Baubewilligung fest.

II. Berechnung der Parkplatzzahl

Art. 9 *Normbedarf*

¹ Als Normbedarf wird diejenige Zahl Parkplätze bezeichnet, die notwendig ist, wenn die Verkehrsbedürfnisse eines Objektes vorwiegend mit privaten Verkehrsmitteln befriedigt werden müssen.

² Die Parkplätze werden nach Benutzerkategorien eingeteilt in Parkplätze für Bewohnende, Parkplätze für Besuchende sowie Kundschaft und Parkplätze für Beschäftigte.

³ Der Normbedarf richtet sich nach der Nutzungsart der Baute, der Geschossfläche, der Zahl der Wohnungen, der Betten, der Sitzplätze oder nach speziellen Erhebungen.

Berechnungsbasis für den Normbedarf ist folgende Tabelle:

Benützer- kategorie	<i>Parkplätze für Bewohnende</i>	<i>Parkplätze für Besuchende und Kundschaft</i>	<i>Parkplätze für Beschäftigte</i>
Objekt	1 Parkplatz ist erforderlich pro	1 Parkplatz ist erforderlich pro	1 Parkplatz ist erforderlich pro
<i>Wohnungen</i>	100 m ² GF (mind. aber 1 Parkplatz pro Wohnung)	1 000 m ² GF	
<i>Alterswohnung, Studentenwohnunge n</i>	4 Wohnungen	1 000 m ² GF	
<i>Büro, Labor, Praxis</i>		300 m ² GF	75 m ² GF
<i>Lagerraum, Archiv</i>			300 m ² GF
<i>Laden</i>		75 m ² GF	200 m ² GF
<i>Fabrikation, Werkstätte</i>		500 m ² GF	150 m ² GF
<i>Restaurant, Café</i>		8 Sitzplätze	30 Sitzplätze
<i>Hotel, Pension</i>		6 Betten + 1 Carabstell- fläche pro 50 Betten	15 Betten
<i>Kulturraum, Saal- baute, Unterhaltungsstätte usw.</i>		10 Sitzplätze	

GF = Geschossfläche

Art. 10 Berechnung

¹ Die massgebende Geschossfläche berechnet sich nach der einschlägigen Norm des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (SIA).

² Bei Gebäuden, die für mehrere Zwecke genutzt werden, wird der Bedarf an Parkplätzen für jede Nutzungsart separat berechnet. Sofern einzelne Räume nicht gleichzeitig beansprucht werden, kann die Baubewilligungsbehörde bei der Berechnung der Parkplätze eine entsprechende Reduktion vornehmen.

³ Der reduzierte Ansatz für Alters- und Studentenwohnungen findet Anwendung, wenn sich die Wohnung in baulicher Hinsicht als Alters- oder Studentenwohnung besonders eignet und die Bauherrschaft glaubhaft macht, dass die Wohnung dauernd als Alters- oder Studentenwohnung genutzt wird.

⁴ Die Anzahl der zu erstellenden behindertengerechten Parkplätze richtet sich gemäss Planungs- und Baugesetz. Der Minimalbedarf an behindertengerechten Abstellplätzen darf mit Ausnahme der Zone 1 und in Einzelfällen nicht unterschritten werden.

III. Reduktion und Verbot der Parkplätze

Art. 11 Zonen

¹ Das Stadtgebiet wird in vier Zonen eingeteilt.

	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4
Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr	Sehr gut	Sehr gut	Gut	Mittelmässig oder gering
Leistungsfähigkeit des Strassen-netzes	Keine Reserven	Geringe Reserven	Mässige Reserven	Genügend Reserven
Erstellungs- und Zufahrtsschwierigkeiten für Parkplätze	Gross	Mässig	Mässig	Keine
Topografie	Überwiegend flach	Flach oder leichte Steigungen	Flach oder Steigungen	Flach, Steigungen oder Hanglage
Bau- und Zonenplan	Primär Wohn- und Arbeitszone	Überwiegend Wohn- und Arbeitszone	Überwiegend Wohn- und Arbeitszone	Landwirtschafts-, Industrie- oder Arbeitszone
Netzqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger	Sehr gut	Sehr gut	Gut	Mittelmässig oder gering

² Die Zoneneinteilung ist massgebend für die zonenbezogenen Einschränkungen.

³ Die Zoneneinteilung wird in einem Situationsplan festgehalten. Dieser Plan ist integrierender Bestandteil des Reglements.

Art. 12 *Zonenbezogene Reduktion*

¹ In den einzelnen Zonen wird die Parkplatzzahl im Vergleich zum Normbedarf aufgrund nachfolgender Tabelle festgelegt.

² In Prozenten des Normbedarfs dürfen maximal bzw. müssen minimal erstellt werden:

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

³ Die Bauherrschaft kann die Parkplatzzahl innerhalb der Maximal- und der Minimalvorschrift frei bestimmen.

⁴ Bruchteile von weniger als 0,5 Parkplätzen werden am Ende der Berechnung abgerundet, jene von 0,5 und mehr Parkplätzen werden aufgerundet.

⁵ Für Betriebe in der Tourismuszonen sind Ausnahmen für Besuchende und Kundschaft (Hotelgäste) möglich. Dabei kann sowohl bei der minimalen wie auch der maximalen Anzahl zu schaffender Parkplätze der Zonen 2–4 abgewichen werden, um die Schutzziele der Tourismuszonen zu unterstützen.

⁶ Ebenso kann von der maximalen Anzahl zu schaffender Parkplätze der Zonen 2 und 3 abgewichen werden, wenn daran ein überwiegendes überregionales öffentliches Interesse besteht.

Art. 13 *Weitergehende objektbezogene Reduktion*

¹ Die minimal zu erstellende Parkplatzzahl kann unterschritten werden, wenn die Bauherrschaft im Planungs- oder Baubewilligungsverfahren ein Mobilitätskonzept einreicht, das die Erschliessung mit dem Fuss- und dem Fahrradverkehr sowie dem öffentlichen Verkehr, die Regelung des möglichen Autoverzichts und Massnahmen des Mobilitätsmanagements aufzeigt. Die Einhaltung des Mobilitätskonzepts muss mit einem Controlling durch die Grundeigentümerschaft sichergestellt werden. Die private Parkierung der Liegenschaft darf nicht auf den öffentlichen Grund verlagert werden, weshalb Bewohnerinnen und Bewohner und Geschäftsbetriebe dieser Liegenschaften kein Anrecht auf eine Parkkarte für die Einzelzonen A–Z gemäss Parkkartenreglement haben.

² Ein Parkplatz für Carsharing ersetzt vier Parkplätze des massgeblichen Bedarfs für Bewohnerinnen und Bewohner und Beschäftigte. Für den Nachweis ist bei Einreichen des Baugesuchs ein Vertrag mit einer Car-sharingorganisation vorzulegen.

³ Bei Nichteinhaltung des Mobilitätskonzepts oder Verlust der Carsharingparkplätze sind die minimal erforderlichen Parkplätze zu erstellen. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.

⁴ Im Gestaltungsplanverfahren kann der Stadtrat eine Reduktion der minimal zu erstellenden Parkplatzzahl verlangen. Abs. 1 gilt sinngemäss.

Art. 14 *Zusätzliche Parkplätze*

Sofern es die örtlichen Verhältnisse und die bestehende Leistungsfähigkeit des Strassennetzes zulassen und kein Widerspruch zu raumplanerischen Gesichtspunkten entsteht, kann die Baubewilligungsbehörde zusätzliche Parkplätze bewilligen. Unter den gleichen Voraussetzungen können auch Parkplätze bewilligt werden, die unabhängig von einer Verpflichtung gemäss Art. 4 erstellt werden, insbesondere als öffentlich benutzbare Parkierungsanlage.

IV. Lage, Gestaltung und Sicherstellung der Parkplätze

Art. 15 *Lage der Parkplätze und Verkehrsflächen*

¹ Die Parkplätze und Verkehrsflächen sind auf dem Baugrundstück zu erstellen. Ist dies nicht möglich, so dürfen sie auf einem in angemessener Entfernung liegenden Grundstück angelegt werden. Zulässig ist auch die Beteiligung an einer bestehenden oder baubewilligten Gemeinschaftsanlage. In diesem Falle hat sich die Bauherrschaft darüber auszuweisen, dass zugunsten des pflichtigen Grundstücks ein grundbuchlich sichergestelltes Recht zur dauernden und unbeschränkten Benützung der Parkplätze besteht.

² Als angemessene Entfernung gilt in der Regel für Parkplätze für Besuchende eine Distanz von maximal 150 m, für die übrigen Parkplätze eine solche von 300 m vom Baugrundstück. Dabei sind die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen

Art. 16 *Gestaltung der Parkplätze und Verkehrsflächen*

¹ Die Parkplätze und Verkehrsflächen sind verkehrs- und gegebenenfalls behindertengerecht anzulegen. Als Richtlinie gelten die Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS).

² Die Parkplätze und Verkehrsflächen dürfen die feuer- und gesundheitspolizeilichen Vorschriften nicht verletzen.

³ Bei der Gestaltung der Parkieranlagen muss auf das Orts- und Landschaftsbild Rücksicht genommen werden. Sie sind in der Regel mit Bäumen zu bepflanzen und zu begrünen. Zur Verminderung des Regenwasserabflusses kann eine wasserdurchlässige Gestaltung der Oberfläche verlangt werden.

⁴ Bei grösseren Überbauungen und bei Bauten mit grossem Verkehrsaufkommen sind die Parkplätze zu einem wesentlichen Teil in unterirdischen Sammelgaragen anzuordnen, soweit es die örtlichen Verhältnisse erlauben.

⁵ Vorbehalten bleiben die Bestimmungen im Bau- und Zonenreglement der Stadt Luzern.

Art. 17 *Sicherstellung der Benützbarkeit und Zweckbestimmung*

¹ Die bestehenden Parkplätze und Verkehrsflächen sind ihrer Zweckbestimmung zu erhalten, soweit und solange dafür ein Bedürfnis besteht.

² Die Baubewilligungsbehörde verpflichtet die Bauherrschaft, die für die betreffenden Benutzer-kategorien bewilligten Parkplätze zu reservieren und entsprechend zu kennzeichnen, soweit es zur Sicherstellung der Zweckbestimmung erforderlich ist.

³ Bei mehr als 40 Parkplätzen ist pro 40 Parkplätze ein Besucher- oder Kundenparkplatz für gehbehinderte Personen in der Nähe der Baute zu kennzeichnen und zu reservieren. Erfordert es die Nutzungsart, namentlich bei Bauten mit Publikumsverkehr, so gilt dies bereits für kleinere Abstellflächen.

⁴ Die Vermietung oder Verleihung von rechtskräftig bewilligten Parkplätzen für Bewohnende an Anwohnerinnen und Anwohner in einem Umkreis von 300 m ist ohne Änderung der Bewilligung zulässig, soweit nachweislich bei den Bewohnerinnen und Bewohnern kein Bedarf für einen privaten Parkplatz besteht. Davon ist sicher nur dann auszugehen, wenn die Bewohnerinnen und Bewohner keine Parkkarten für die Einzelzonen A–Z mit Berechtigungsnachweis gemäss Parkkartenreglement beziehen. Sobald ein Bedarf gegeben ist, haben die Bewohnerinnen und Bewohner Vorrang. Alle weiteren Zweckänderungen oder die Aufhebung der Parkplätze bedürfen der Bewilligung der Baubewilligungsbehörde.

⁵ Die Überlassung oder Übertragung von bewilligten Parkplätzen ausserhalb der Zweckbestimmung, namentlich die Vermietung oder Verleihung an Pendlerinnen und Pendler sowie Anwohnerinnen und Anwohner ausserhalb des Umkreises von 300 m, ist verboten.

⁶ Die Zweckbestimmung der unbewilligten, im Bestand geschützten Parkplätze und der bewilligten Parkplätze ohne Zweckbestimmung ergibt sich aus der Nutzung der Baute. Dabei können die unbewilligten, im Bestand geschützten Parkplätze ohne Bewilligung aufgehoben werden, solange die minimal zu erstellende Parkplatzzahl beibehalten wird. Im Übrigen finden auf diese Parkplätze Abs. 1–5 sinngemäss Anwendung.

V. Erstellung von Abstellplätzen für Zweiradfahrzeuge

Art. 18 Normbedarf für Fahrräder

¹ Berechnungsbasis für den Normbedarf ist folgende Tabelle:

Benützer-kategorie	Abstellplätze für Bewohnende	Abstellplätze für Besuchende und Kundschaft	Abstellplätze für Beschäftigte
Objekt	1 Abstellplatz ist erforderlich pro	1 Abstellplatz ist erforderlich pro	1 Abstellplatz ist erforderlich pro
Wohnungen	Zimmer	(im Richtwert für Bewohnende enthalten)	
Alterswohnung	4 Wohnungen	1 000 m ² GF	
Büro, Labor, Praxis		50 m ² GF	5 Arbeitsplätze
Lagerraum, Archiv			5 Arbeitsplätze
Laden		50 m ² GF	5 Arbeitsplätze
Fabrikation, Werkstätte		500 m ² GF	150 m ² GF
Restaurant, Café		5 Sitzplätze*	5 Arbeitsplätze
Hotel, Pension		10 Betten	5 Arbeitsplätze
Kulturraum, Saal- baute, Unterhaltungsstätte usw.		10 Sitzplätze*	5 Arbeitsplätze

GF = Geschossfläche

* Inklusive (saisonaler) Sitzplätze im Aussenbereich auf Baugrundstück und Boulevardfläche, soweit diese die Sitzplätze im Innern übersteigen.

² Bruchteile von weniger als 0,5 Abstellplätzen werden abgerundet, jene von 0,5 und mehr Abstellplätzen werden aufgerundet.

Art. 19 *Reduktion und Erhöhung Normbedarf für Fahrräder*

¹ Bei Wohnungen wird der Normbedarf nicht reduziert. Bei den übrigen Objekten kann der Normbedarf bei ungünstiger Topografie, sehr ungünstiger Lage, zum Schutz des Ortsbildes oder bei Mehrfachnutzungen reduziert werden.

² In der Zone 1 gemäss Art. 12 gilt für sämtliche Objekte keine Pflicht zur Erstellung von Abstellplätzen für Fahrräder.

³ Der Normbedarf kann erhöht werden.

Art. 20 *Normbedarf für Motorräder*

Die Anzahl der zu erstellenden Abstellplätze für Motorräder richtet sich nach dem Normbedarf und den jeweiligen Reduktionen für Parkplätze. Der Anteil der zu erstellenden Motorradabstellplätze beträgt 15 Prozent der bewilligten Parkplätze.

Art. 21 *Lage und Gestaltung der Abstellplätze*

¹ Die Abstellplätze für Zweiradfahrzeuge sind zu überdachen und ebenerdig anzulegen, soweit die örtlichen Verhältnisse es zulassen und die Kosten zumutbar sind.

² Die Abstellplätze für Fahrräder sind in der Regel auf dem Baugrundstück selbst zu erstellen. Sie müssen gut zugänglich und an zweckmässiger Lage angeordnet werden.

³ Die einschlägigen technischen Normen sind zu berücksichtigen.

Art. 22 *Entgelt für Fahrradabstellplätze bei Wohnungen*

Die gemäss Normbedarf für Wohnungen erstellten Abstellplätze müssen den Bewohnerinnen und Bewohnern, ohne dass diese dafür ein separates Entgelt leisten müssen, zur Verfügung stehen. Für die über dem Normbedarf erstellten Abstellplätze kann ein separates Entgelt verlangt werden.

VI. Vollzug

Art. 23 *Vollzug*

Der Vollzug dieses Reglements obliegt der Baubewilligungsbehörde.

VII. Schlussbestimmungen

Art. 24 *Aufhebung bisherigen Rechts*

Das Parkplatzreglement für die Stadt Luzern vom 17. April 1986 sowie Art. 25 und 26 Bau- und Zonenreglement der Gemeinde Littau vom 29. Oktober 2008 werden aufgehoben.

Art. 25 *Inkrafttreten*

¹ Das Parkplatzreglement tritt am 1. September 2021 in Kraft. Es unterliegt dem fakultativen Referendum. ³

² Das Reglement ist zu veröffentlichen. ⁴

Luzern, 12. November 2020

Namens des Grossen Stadtrates

Lisa Zanolla
Ratspräsidentin

Michèle Bucher
Stadtschreiberin

³ Gegen das Reglement wurde das konstruktive Referendum ergriffen. In der Volksabstimmung vom 13. Juni 2021 erhielt die Vorlage mit dem Gegenvorschlag mehr Stimmen als die Vorlage, wie sie der Grosse Stadtrat beschlossen hatte. Daher tritt die Vorlage mit dem Gegenvorschlag in Kraft.

⁴ Veröffentlicht im Kantonsblatt vom 10. Juli 2021.

Anhang

Plan über die Zoneneinteilung (zu Art. 11)

