



Regierungsrat

Luzern, 6. Dezember 2022

**STELLUNGNAHME ZU POSTULAT**

**P 841**

Nummer: P 841  
Eröffnet: 22.03.2022 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement  
Antrag Regierungsrat: 06.12.2022 / Teilweise Erheblicherklärung  
Protokoll-Nr.: 1419

**Postulat Schmutz Judith und Mit. über die Zweckmässigkeit von Ersatzabgaben bei der Erstellung von Abstellflächen**

Die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist im Kanton Luzern von grosser Bedeutung. Die Gemeinden sind auf ihrem Gemeindegebiet nach Massgabe des geltenden Rechts und der übergeordneten Planungsinstrumente für die kommunale Siedlungs- und Verkehrsplanung verantwortlich.

Gemäss dem kantonalen Strassengengesetz ([StrG](#)) hat die Bauherrschaft, soweit durch Bauten und Anlagen oder Teile davon Verkehr verursacht oder vermehrt wird, bei deren Errichtung, Erweiterung oder bei neubauähnlichen Umbauten auf dem Baugrundstück Abstell- und Verkehrsflächen für Fahrzeuge der Bewohner, Beschäftigten, Besucher und Kunden 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 (§ 93 Abs. 1 StrG). Wenn die örtlichen Verhältnisse die Erstellung von Abstellflächen nicht oder nur in beschränktem Umfang zulassen, oder wenn die Kosten unzumutbar sind, hat die Bauherrschaft eine angemessene Ersatzabgabe zu entrichten, sofern die Gemeindevorschriften dies vorsehen (§§ 95 Abs. 1, 19 Abs. 1k StrG und § 36 Abs. 2 Ziff.12 des Planungs- und Baugesetzes [PBG]). Eine Ersatzabgabe ist auch dann zu leisten, wenn aufgrund der in § 94 StrG genannten Gründe ein Verbot oder eine Reduktion der Abstellflächen durch die Gemeinde im Baubewilligungsverfahren verfügt wird:

- a. Wenn verkehrstechnische, feuerpolizeiliche, wohnhygienische oder andere raumplanerische Gesichtspunkte, insbesondere der Schutz der Wohnumgebung und des Ortsbilds, des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes, dies erfordern, oder
- b. wenn bereits eine genügende Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr besteht, oder
- c. wenn die Leistungsfähigkeit des angrenzenden Strassennetzes es erfordert, oder
- d. wenn für das Ortsbild wichtige Grün- und Freiflächen zweckentfremdet würden.

Die Umsetzung von § 94 StrG erfolgt durch die Gemeinden, die Praxis ist deshalb heterogen.

Die Pflicht zur Leistung einer Ersatzabgabe im Falle der Nicht-Erstellung von Abstellflächen kann in der Tat als (Mit-)Anreiz aufgefasst werden, nicht erforderliche Abstellflächen für Fahrzeuge zu erstellen. Die Pflicht zur Leistung einer Ersatzabgabe gemäss § 95 StrG greift allerdings erst im Baubewilligungsverfahren. Daher ist es vorteilhaft, die verbindliche Reduktion der Anzahl Abstellflächen bereits im Nutzungs- oder Sondernutzungsplanungsverfahren vorzunehmen. Wenn bereits im Planungsverfahren die zulässige Anzahl Parkplätze auf ein angemessenes Mass reduziert wird, ist keine weitere Reduktion im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens mehr notwendig, was letztlich die Ersatzabgabe überflüssig macht. Daher

beantragen das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement und bisweilen auch die Regionalen Planungsverbände im Rahmen der Vorprüfung von Nutzungs- und Sondernutzungsplänen in der Regel, dass die Gemeinden die Bemessung der zulässigen Anzahl Parkplätze gestützt auf die VSS Norm SN 640 281 «über das Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personwagen» an die Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr und an die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes anpassen und, wo angezeigt, reduzieren. Meist wird hierfür ein Mobilitätskonzept erstellt, welches detailliert aufzeigt, wie die Mobilitätsbedürfnisse alternativ abgedeckt werden können. Zudem sieht es verbindliche Massnahmen (z.B. optimierte Parkplatzbewirtschaftung, Bereitstellung verschiedener Mobilitätsangebote [Carsharing, Lastenvelos etc.]) vor, um das Bedürfnis nach der Benutzung eines Autos wirksam zu reduzieren. Resultat dieses Planungsprozesses ist meist eine deutliche Reduktion der zulässigen Anzahl Parkplätze im Bau- und Zonenreglement oder in den Sonderbauvorschriften. Ein weiterer Vorteil bei diesem Prozess ist, dass im Planungsprozess die mutmasslichen Mobilitätsbedürfnisse aufgrund des künftigen Nutzungsmixes (Wohnen, Arbeiten, Industrie etc.) ermittelt und die zulässige Anzahl Parkplätze auch darauf abgestimmt werden kann. Diese Abstimmung ist im Baubewilligungsverfahren nicht mehr möglich.

Autofreie respektive autoarme Siedlungen (vgl. [Plattform autofrei/autoarm Wohnen](#)) sind in aller Regel das Resultat eines Sondernutzungsplanungsverfahrens. Sie sind bereits heute aufgrund einer umfassenden Planung möglich und insbesondere in Gebieten mit sehr guter ÖV-Erschliessung eine gute Option. Die Abschaffung der Ersatzabgabepflicht gemäss § 95 StrG führt aufgrund des vorangehend Ausgeführten allerdings nicht zur gewünschten Förderung von autoarmen und autofreien Siedlungen. Solche Planungen setzen Freiwilligkeit der Bauherrschaft und die Unterstützung durch die Gemeinden voraus, zumal die Bewirtschaftung von umliegenden Parkplätzen mitunter eine notwendige flankierende Massnahme ist, um Ausweich- respektive Suchverkehr zu verhindern.

Im Ergebnis erachten wir für die wirkungsvolle Reduktion der Anzahl Parkplätze den dargelegten Weg über die Nutzungs- respektive Sondernutzungsplanung, wie er heute eingespielt ist, als richtig und wirksam. Optimierungspotenzial sehen wir allerdings darin, eine Rechtsgrundlage für die Ausnahme von der Ersatzabgabepflicht zu schaffen, wenn aufgrund der guten ÖV-Erschliessungsqualität oder aufgrund von (nachweislich wirksamen) Mobilitätsmanagement-Massnahmen erst im Baubewilligungsverfahren eine Parkplatzreduktion erfolgt. Die ersatzlose Abschaffung der Ersatzabgabepflicht unterstützen wir allerdings nicht. Dies könnte Anreize schaffen, bei Planungs- und Bauvorhaben aus Kostengründen und ohne fundierte Überlegungen zur Mobilität auf erforderliche Abstellplätze zu verzichten. Dies würde sich negativ auf die Umgebung auswirken (z.B. Such- und Ausweichverkehr) und die entstehenden Kosten wären von der Allgemeinheit zu tragen. Wir regen an, allfällige Anpassungen des Strassengesetzes koordiniert mit möglichen weiteren Gesetzesänderungen aufgrund des Projekts [Zukunft Mobilität im Kanton Luzern](#) zu prüfen.

Im Sinn dieser Ausführungen beantragen wir Ihnen daher, das Postulat teilweise erheblich zu erklären.