

<b>Zeitschrift:</b>	Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Vereinigung für Landesplanung
<b>Band:</b>	40 (1983)
<b>Heft:</b>	6
<b>Artikel:</b>	Die Stadt Luzern geht neue Wege bei den Parkplatz-Anforderungen
<b>Autor:</b>	Remund, Hansueli
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-783501">https://doi.org/10.5169/seals-783501</a>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 06.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Die Stadt Luzern geht neue Wege bei den Parkplatz-Anforderungen

Von Hansueli Remund, Pfäffikon

## Zum Inhalt des «Grobkonzeptes Parkierung»

Der Entscheid über Lage und Anzahl der in Luzern noch zu erstellenden Parkplätze ist von grundlegender Bedeutung für die Funktionsfähigkeit des städtischen Verkehrssystems, für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt, aber auch für die Lebensqualität ihrer Bewohner. Ausgangspunkt für die Erarbeitung des Parkraumkonzeptes war die vom Ausschuss Verkehr formulierte Zielsetzung, wonach das Verkehrssystem bei praktisch gleichbleibender Verkehrsfläche in der Innenstadt funktionsfähig erhalten werden soll. Dieses Ziel setzt einerseits einen Abbau der Verkehrsbehinderungen für das öffentliche Verkehrsmittel voraus, andererseits muss das Volumen des Privatverkehrs der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes angepasst werden. Das Volumen des Privatverkehrs wird jedoch in der Innenstadt weitgehend durch die Zahl der verfügbaren Parkplätze bestimmt, weil der Verkehr während der massgebenden Spitzensstunden zu einem überwiegenden Teil durch das Füllen oder Entleeren der vorhandenen Parkräume der Innenstadt entsteht. Dieser Sachverhalt führt zwangsläufig zur Forderung:

- dass die Parkplatzzahl der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes anzupassen ist;
- dass nur dort weitere Parkplätze erstellt werden können, wo noch Leistungsreserven bestehen;
- dass die aus den oben erwähnten Gründen beschränkte Parkplatzzahl der Innenstadt dem wirtschaftlich notwendigen Verkehr und den Bewohnern reserviert werden müssen;
- dass die Langparker (= Berufspendler) auf Park-and-Ride-Anlagen am Stadtrand oder auf das öffentliche Verkehrsmittel verwiesen werden müssen.

Diese Forderungen bilden Grundlage für das vorliegende Parkraumkonzept, das Grundsätze und Zielsetzungen für die Bewirtschaftung der öffentlich benutzbaren Parkplätze aufstellt und in Form eines Parkplatzreglementes eine Regelung für die Erstellung privater Parkplätze vorschlägt.

Das Parkraumkonzept zeigt auf, welche Massnahmen in bezug auf die bestehenden Parkplätze ergriffen werden sollen und wo allenfalls neue Parkierungsanlagen geschaffen werden könnten. Die vorgeschlagene Anordnung der Parkierungsanlagen führt zu einem

Parkhausring am Cityrand und zu einem zweiten Ring von Park-and-Ride-Plätzen an Hauptzufahrtstrassen. Mit einem Parkleitsystem soll der Parkplatz-Suchverkehr auf ein Minimum beschränkt werden.

Gegenüber der bisherigen Regelung

In seiner Botschaft an den Grossen Rat vom 28. Januar 1983 schlägt der Regierungsrat des Kantons Luzern eine Neufassung des § 89 des kantonalen Strassen gesetzes vor. Darin sollen die rechtlichen Grundlagen für die Durchsetzung des städtischen Parkierungskonzeptes geschaffen werden (siehe insb. § 89 Abs. 3):

§ 89

## VIII. Abstellflächen für Fahrzeuge

### 1. Erstellung

<sup>1</sup> Bei Erstellung, Erweiterung oder Nutzungsänderung von Bauten und Anlagen oder Teilen davon sowie bei neubauähnlichen Umbauten in einzelnen Geschossen oder ganzen Gebäuden hat der Bauherr gemäss den in Absatz 2 vorgesehenen Vorschriften auf dem Baugrundstück Abstell- und Verkehrsflächen für Fahrzeuge der Benutzer und Besucher zu schaffen, soweit die örtlichen Verhältnisse es zulassen und die Kosten zumutbar sind.

<sup>2</sup> Die Stimmberechtigten der Gemeinden erlassen im Bau- und Zonenreglement oder in einem besonderen Reglement Vorschriften über die Schaffung von Abstellflächen für Fahrzeuge auf privatem Grund. Das Reglement kann vorschreiben, dass bei grösseren Überbauungen und bei Bauten mit grossem Verkehrsaufkommen die Abstellplätze zu einem wesentlichen Teil in Sammelgaragen, wenn möglich unterirdisch, anzulegen sind,

soweit die örtlichen Verhältnisse es erlauben und der Kostenaufwand zumutbar ist. Die Verfahrensvorschriften in den Sonderorganisationen der Gemeinden im Sinne der §§ 61ff. des Gemeindegesetzes bleiben vorbehalten.

<sup>3</sup> Der Gemeinderat setzt die Anzahl der erforderlichen Abstellplätze aufgrund des Reglements in der Baubewilligung fest. Er kann Abstellplätze auf eine bestimmte Anzahl herabsetzen, auf mehrere Grundstücke aufteilen oder ganz untersagen, wenn deren Erstellung verkehrstechnischen, feuer- und gesundheitspolizeilichen oder raumplanerischen Gesichtspunkten widerspricht oder wenn wichtige Grün- und Freiflächen zweckentfremdet würden.

<sup>4</sup> Kann der Bauherr die erforderlichen Abstellflächen nicht auf dem Baugrundstück schaffen, so darf er sie auf einem in angemessener Entfernung liegenden Grundstück bereitstellen. In diesem Falle hat er sich darüber auszuweisen, dass zugunsten des pflichtigen Grundstückes ein grundbuchlich sichergestelltes Recht zur dauernden und unbeschränkten Benützung der Abstellflächen besteht. Die Parkplatzpflicht ist beim belasteten Grundstück als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung anzumerken.

<sup>5</sup> Bestehende Abstellflächen sind ihrer Zweckbestimmung zu erhalten, soweit und solange dafür ein Bedürfnis besteht. Die Beseitigung oder Zweckänderung bedarf der Bewilligung des Gemeinderates.



## Das Quartier

werden im Parkplatzreglement Neuerungen vorgeschlagen, die teilweise einer Abänderung der bestehenden Rechtsgrundlagen im kantonalen Straßengesetz bedürfen.

Es sind dies insbesondere:

- die Möglichkeit, bei Neu- und Umbauten nicht nur eine minimale Parkplatzzahl verlangen zu können, sondern auch die Erstellung privater Parkplätze zu beschränken oder ganz zu untersagen (z. B. Altstadt);
- die Möglichkeit, die Ablösungssumme für nichterstellte private Parkplätze teilweise für den öffentlichen Verkehr zu verwenden.

Nur mit diesen Gesetzesänderungen kann das vorliegende Parkraumkonzept realisiert werden. Es geht heute nicht mehr darum, möglichst viele Parkplätze zu erstellen, sondern die Entwicklung so zu beeinflussen, dass das städtische Verkehrssystem auch in Zukunft noch funktionsfähig bleibt und die Lebensqualität der Stadt erhalten oder wieder verbessert werden kann.

Das Kernstück des Parkplatzkonzeptes sind jene Bestimmungen im Parkplatzreglement, die vorschreiben, dass in verschiedenen Zonen der Stadt nur ein Teil der verlangten Parkplätze realisiert werden darf, die restlichen Parkierungsflächen aber mit einer Ablösungssumme abgegolten werden. Die Ablösungssummen werden nach einem festen Verteilschlüssel zur Realisierung von Parkhäusern am City-Rand oder zur Förderung des öffentlichen Verkehrs verwendet.

Der Reglementsentwurf sieht unter anderem vor:

### Erstellungspflicht

Bei Erstellung, Erweiterung oder

Zweckänderung von Bauten und Anlagen oder Teilen davon sowie bei eingreifenden neubauähnlichen Umbauten in einzelnen Geschossen oder ganzen Gebäuden hat der Bauherr auf privatem Grund Abstell- und Verkehrsflächen für die Fahrzeuge der Benutzer und der Besucher zu schaffen.

### Einschränkungen

Der Stadtrat kann Abstell- und Verkehrsflächen verbieten oder deren Ausmass beschränken,

- a) wenn deren Erstellung verkehrstechnischen, feuer- und gesundheitspolizeilichen oder ortspranerischen Gesichtspunkten widerspricht.
- b) wenn durch deren Erstellung wichtige Grün- und Freiflächen zweckentfremdet werden.

### Zu erstellende Parkplätze

Die Anzahl Parkplätze gemäss Bedarf wird je nach Erschliessungsgrad mit dem öffentlichen Verkehrsmittel, Leistungsfähigkeit des Strassenverkehrsnetzes und baulicher Realisierbarkeit reduziert.

Die reduzierte Anzahl Parkplätze ist zu erstellen.

### Beteiligung an Gemeinschaftsanlagen

Die Parkplatzpflicht kann auch durch die Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage erfüllt werden, sofern dem Erstellungspflichtigen ein grundbuchamtlich sichergestelltes Recht zur unbeschränkten Benützung der Parkplätze zusteht.

Der Nachweis der Regelung der Rechtsverhältnisse an der Gemeinschaftsanlage ist vor Erteilung der Baubewilligung zu erbringen. Die Parkplatzpflicht ist beim belasteten Grundstück als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung anzumerken.

### Ablösungssumme

Wird die Parkplatzzahl gegenüber dem Grenzbedarf reduziert, so ist für die Differenz zur Zahl der tatsächlich erstellten oder mit einer Beteiligung sichergestellten Parkplätze eine Ablösungssumme zu leisten.

Für Bewohnerparkplätze, die gemäss Art. 13 nicht erstellt werden dürfen, wird keine Ablösungssumme erhoben.

### Erstellung und Ablösung

Der Anteil zu erstellender und abzulösender Parkplätze ergibt sich aus der Tabelle auf Seite 8 und dem dazugehörigen Zonenplan.

### Die Ablösungssumme

#### Bemessung

Pro abzulösenden Parkplatz sind die folgenden Summen zu entrichten:

Zone I	
Altstadt	Fr. 5000.-
Zone II	
City	Fr. 5000.-
Zone III	
Cityrand und Zonen mit Gewerbe	Fr. 3000.-
Zone IV	
Wohnquartiere	Fr. 1000.-

Diese Ansätze werden vom Stadtrat alle 5 Jahre dem Luzerner Baukostenindex angepasst.

Die Leistung der Ablösungssumme ergibt keinen Anspruch auf dauernd verfügbare Abstellplätze.

#### Ausnahmen

Bei ausgesprochenen Härtefällen (wie z.B. bei Bauten gemeinnütziger Institutionen) kann der Stadtrat die Ablösungssumme reduzieren oder ganz erlassen.

#### Verwendung der Ablösungssumme

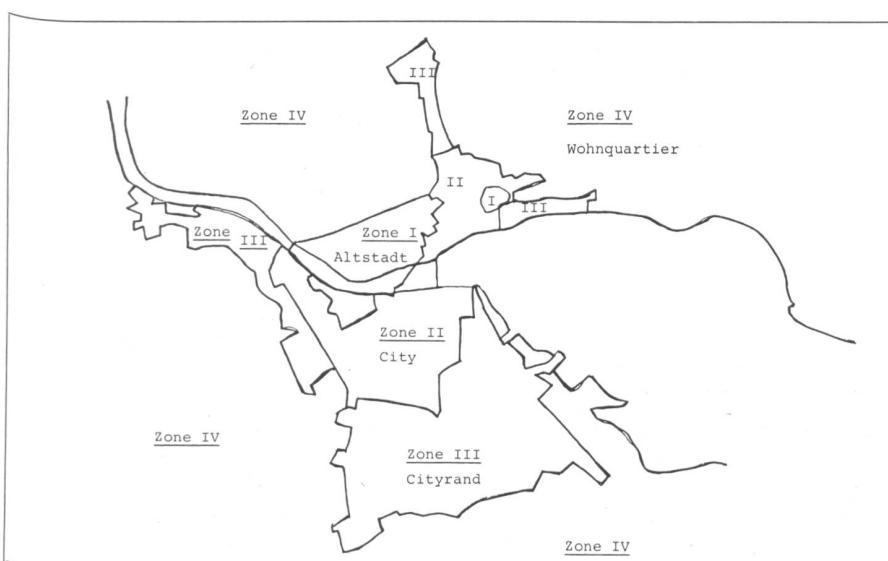
Ein Teil der Ablösungssumme ist für die Förderung derjenigen öffentlichen Verkehrsunternehmungen einzusetzen, die die Baute oder Anlage des Bauherrn erschliessen.

Die für Parkplätze zweckgebundenen Mittel sind für den ruhenden Verkehr zu verwenden.

Die anteilmässige Verwendung der Ablösungssummen ergibt sich aus der Tabelle in Art. 13.

#### Fälligkeit

Die Ablösungssumme wird mit der Bezugsbewilligung fällig. Sie ist innert 30 Tagen zu bezahlen. Nach Ablauf der Zahlungsfrist ist ein Verzugszins in der



## Das Quartier

Grenzbedarf 100 %	Reduzierte Parkplatzzahl unter Berücksichtigung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehrsmittel (öV), der beschränkten Leistungsfähigkeit (LF) des Strassenetzes und der Realisierbarkeit von Parkplätzen (PP)												
	Zone I Altstadt		Zone II City			Zone III Cityrand und Zonen mit Gewerbe			Zone IV Wohnquartiere				
	sehr gute Erschliessung mit öV keine Reserven der LF grosse Erschliessungsschwierigkeiten für PP			sehr gute Erschliessung mit öV geringe Reserven der LF mässige Erschliessungsschwierigkeiten für PP			gute Erschliessung mit öV mässige Reserven der LF mässige Erstellungs Schwierigkeiten für PP			ausreichende Erschliessung mit öV genügende Reserven der LF – keine Erstellungs Schwierigkeiten für PP			
	PP erstellen	PP ablösen Fr. 5000.–/PP		PP erstellen	PP ablösen Fr. 5000.–/PP		PP erstellen	PP ablösen Fr. 3000.–/PP		PP erstellen	PP ablösen Fr. 1000.–/PP		
		%	Für den ruhenden Verkehr %		%	Für den ruhenden Verkehr %		Für den ruhenden Verkehr %	Für die Förderung des öV %		%	Für den ruhenden Verkehr %	Für die Förderung des öV %
Für Bewohner	0	0	0	0–50	50–0	0	30–70	40–0	0	100	0	0	0
Für Beschäftigte	0	10	90	0–20	20–0	80	10–50	40–0	50	70–100	0	30–0	
Für Besucher und Kunden	0	20	80	0–40	40–0	60	20–60	40–0	40	80–100	0	20–0	

Höhe des Zinsfusses für 1. Hypotheken der Luzerner Kantonalbank geschuldet. Der Stadtrat hat bei Baubeginn die Sicherstellung der Ablösungssumme zu verlangen.

### Rückerstattung

Geleistete Ablösungssummen werden ohne Zins zurückerstattet, soweit die Parkplatzpflicht innert 10 Jahren nach der Erteilung der Baubewilligung nach-

träglich erfüllt wird. Die Rückerstattung entspricht der Zahl der nachträglich erstellten Parkplätze. Das Rückerstattungsgesuch muss vor Ablauf der Verwirkungsfrist eingereicht werden.

**SK 150**  
die wendige  
Kehrmaschine  
von **boschung**

Boschung an der Gemeinde 83 vom 14. bis 17. Juni, Halle 2, Stand 212,  
und im Freigelände B

reinigt buchstäblich  
bis in die hinterste Ecke!



Hydrostatischer Fahrantrieb, stufenlos, 0 bis 25 km/h. Schmutzbehälterinhalt 1500 l, Wassertank 470 l. Pat. Wasserumlaufsystem (mehrmalige Verwendung des Wassers). Panoramakabine, robustes 4-Rad-Chassis mit Frontlenkung. Grosse Flächenleistung und hohe Saugleistung (pat. Saugmund). Variable Arbeitsbreite von 1,5 m bis maximal 2,2 m.

Auch grössere und kleinere Typen von 1 bis 5 m<sup>3</sup> lieferbar.

**Marcel Boschung AG**  
Maschinenfabrik, 3185 Schmitten FR, Telefon 037 36 01 01, Telex 36 134

**boschung**