



# **Reglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund (Parkplatzreglement)**

vom 30. November 2025

## Inhaltsverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| <b>1. Allgemeine Bestimmungen</b>                                     | 3  |
| Art. 1 Geltungsbereich und Inhalt                                     | 3  |
| Art. 2 Begriffsbestimmungen   | 3  |
| Art. 3 Pflicht zur Erstellung von Abstell- und Verkehrsflächen        | 3  |
| Art. 4 Geometrie und Gestaltung der Abstell- und Verkehrsflächen      | 4  |
| Art. 5 Zuständige Behörde   | 4  |
| Art. 6 Mobilitätskonzepte   | 4  |
| Art. 7 Fahrtenmodell  | 5  |
| <b>2. Erstellung von Parkfeldern für Personenwagen und Motorräder</b> | 6  |
| Art. 8 Bedarf an Parkfeldern  | 6  |
| Art. 9 Berechnung Parkfeldbedarf für Personenwagen                    | 6  |
| Art. 10 Abweichungen vom massgebenden Parkfeldbedarf                  | 8  |
| Art. 11 Parkfelder für Fahrzeuge von gehbehinderten Personen          | 8  |
| Art. 12 Bedarf an Parkfeldern für schwere Motorwagen                  | 8  |
| Art. 13 Bedarf an Parkfelder für Motorräder und Roller                | 8  |
| Art. 14 Lage der Parkfelder   | 9  |
| Art. 15 Sicherstellung der Benutzbarkeit                              | 9  |
| Art. 16 Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge                        | 9  |
| <b>3. Ersatzabgaben</b>   | 10 |
| Art. 17 Voraussetzungen für Ersatzabgaben                             | 10 |
| Art. 18 Berechnung der Ersatzabgabe                                   | 10 |
| Art. 19 Verwendung  | 10 |
| Art. 20 Fälligkeit  | 10 |
| <b>4. Erstellung von Veloabstellplätzen</b>                           | 11 |
| Art. 21 Lage und Gestaltung von Veloabstellplätzen                    | 11 |
| Art. 22 Bedarf an Veloabstellplätzen                                  | 11 |
| Art. 23 Abweichungen vom Normbedarf                                   | 11 |
| <b>5. Schlussbestimmungen</b>   | 12 |
| Art. 24 Strafbestimmungen   | 12 |
| Art. 25 Vollzug   | 12 |
| Art. 26 Hängige Verfahren   | 12 |
| Art. 27 Änderung bestehendes Recht                                    | 12 |
| Art. 28 Inkrafttreten   | 12 |

## Anhang

|   |    |
|---|----|
| Planbeilage Gebietseinteilung           | 13 |
| Grundlagen und weiterführende Literatur | 14 |
| Praxishilfe Parkfeldberechnung          | 15 |

**Die Einwohnergemeinde Malters erlässt gestützt auf die §§ 19 und 96 des Strassengesetzes (StrG) vom 21. März 1995 folgendes Reglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund:**

## **1. Allgemeine Bestimmungen**

### **Art. 1 Geltungsbereich und Inhalt**

- <sup>1</sup> Das Reglement gilt für das ganze Gemeindegebiet.
- <sup>2</sup> Das Reglement legt folgende Bestimmungen fest:
  - a. Die Bestimmung der Zahl der nutzungsbezogenen, minimal erforderlichen und maximal zulässigen Abstellflächen für Motorwagen (Parkfelder).
  - b. Die Bestimmung der Zahl der nutzungsbezogenen, minimal erforderlichen Abstellflächen für Motorräder und Roller (Motorradparkfelder).
  - c. Die Bestimmung der Zahl der nutzungsbezogenen, minimal erforderlichen Abstellflächen für Zweiradfahrzeuge (Veloabstellplätze).
  - d. Die Leistung von Ersatzabgaben.
- <sup>3</sup> Es berücksichtigt die Verkehrsbelastung, die Bedürfnisse des Umwelt- und Ortsbildschutzes, der Wohnbevölkerung sowie des Gewerbes und der Industrie.

### **Art. 2 Begriffsbestimmungen**

- <sup>1</sup> Als Abstellfläche im Sinne dieses Reglements gilt jede gedeckte oder offene Fläche, auf privatem Grund, die zum Parkieren eines Fahrzeuges geeignet und bestimmt ist.
- <sup>2</sup> Als Parkfeld gilt eine ausgewiesene Fläche, die zum Parkieren eines Personenwagens dient.
- <sup>3</sup> Als Motorradparkfeld gilt eine ausgewiesene Fläche, die zum Parkieren von Motorrädern und Rollern dient.
- <sup>4</sup> Ein Veloabstellplatz dient zum Parkieren von Velos und E-Bikes.
- <sup>5</sup> Verkehrsflächen sind auf privatem Grund ausgewiesene Zu- und Wegfahrten, Umschlags-, Verlade- und Abladeflächen, Wendepunkte und dergleichen.

### **Art. 3 Pflicht zur Erstellung von Abstell- und Verkehrsflächen**

- <sup>1</sup> Soweit durch Bauten und Anlagen oder Teile davon Verkehr verursacht oder vermehrt wird, hat der Bauherr bei ihrer Errichtung, Erweiterung oder bei neubauähnlichen Umbauten in einzelnen Geschossen oder ganzen Gebäuden 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 veränderten Bedarf an Abstell- und Verkehrsflächen zur Folge haben. Vorbehalten bleibt Art. 10.
- <sup>2</sup> Bei Erweiterungen und Zweckänderungen ist die Anzahl der zu erstellenden Abstellflächen aufgrund der Differenz zwischen der bisherigen und der neuen Nutzung massgebend. Soweit die neue Nutzung mehr Abstellflächen erfordert, sind diese grundsätzlich zu erstellen.
- <sup>3</sup> Bei Gebäuden, die für mehrere Zwecke genutzt werden, wird die Anzahl der Abstellflächen für jede Nutzungsart separat berechnet.

## **Art. 4 Geometrie und Gestaltung der Abstell- und Verkehrsflächen**

- 1 Die Geometrie der Abstell- und Verkehrsflächen richtet sich nach den technischen Anforderungen und den Erfordernissen der Verkehrssicherheit. Die Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) sind wegleitend.
- 2 Bei oberirdischen Abstellflächen sind, wo es nach den örtlichen Verhältnissen zweckmässig ist, die Abstell- und Verkehrsflächen zu begrünen und wasserdurchlässige Oberflächen zu verwenden.

## **Art. 5 Zuständige Behörde**

Der Gemeinderat setzt das Ausmass der Abstell- und Verkehrsflächen nach den Artikeln

Art. 8 ff. und Art. 21 ff. sowie die Ersatzabgaben nach den Artikeln Art 17 ff. in der Baubewilligung fest. Er verfügt in der Baubewilligung auch die Herabsetzung des Ausmasses der Abstell- und Verkehrsflächen, deren Aufteilung auf mehrere Grundstücke oder das Verbot ihrer Erstellung gemäss Art. 10 und Art. 14.

## **Art. 6 Mobilitätskonzepte**

- 1 Werden bei einem Bauprojekt weniger Parkflächen geplant, als es der Minimalbedarf gemäss Art. 9 verlangt, ist ein Mobilitätskonzept durch die Eigentümerschaft vorlegen. Die Differenz der geplanten Parkflächen zum vorgegebenen Minimalbedarf gemäss Art. 9 ist als Reservefläche auszuweisen und öffentlich-rechtlich, als auch bautechnisch zu sichern. Das Mobilitätskonzept hat in diesem Falle insbesondere auszuweisen, mit welchen Massnahmen das geringe Parkfeldangebot langfristig sichergestellt wird.
- 2 Mobilitätskonzepte zeigen für besondere Nutzungen und besondere Verhältnisse Massnahmen auf, die den induzierten Verkehr mit den Strassenkapazitäten sowie mit dem öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr abstimmen. Es ist insbesondere zu berücksichtigen, dass das beschränkte Parkierungsangebot auf privatem Grund nicht zu einer Verlagerung auf Parkfelder in den öffentlichen Raum führt.
- 3 Mobilitätskonzepte sollen folgende Inhalte aufweisen:
  - a. Ziel, Zweck und Zuständigkeit
  - b. Projektbeschrieb mit den wichtigsten Eckdaten: Nutzungen, Herleitung der Anzahl Auto-Parkfelder, Motorradparkfelder und Veloabstellplätze, ÖV-Zugänglichkeit und Velo-/Fussverkehrsanbindung, wichtigste Ziele und Quellen des erwarteten Verkehrsaufkommens
  - c. Art der Parkraumbewirtschaftung
  - d. Informationen und Anreize zum Benützen des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs
  - e. Massnahmen zur Vermeidung zusätzlicher Verkehrsbelastung mit motorisiertem Verkehr.
  - f. Monitoring/Controlling
  - g. Massnahmen/Sanktionen, sofern Ziele nicht erreicht werden
- 4 Nach erfolgter Betriebsaufnahme ist innert 2 Jahren eine Wirkungskontrolle durchzuführen und dem Gemeinderat darüber Bericht zu erstatten. Wird ersichtlich, dass die angestrebten Ziele nicht erreicht werden, sind zusätzliche Massnahmen umzusetzen. Der Gemeinderat kann erneute Wirkungskontrollen verlangen, bis die definierten Ziele erreicht sind. Bleibt die Berichterstattung aus oder ist die Nichterreichung der Ziele offensichtlich, kann der Gemeinderat Massnahmen anordnen.

## **Art. 7 Fahrtenmodell**

- 1 Der Gemeinderat kann im Planungs- und Baubewilligungsverfahren anstelle oder zusätzlich zu einer maximal zulässigen Zahl der Abstellflächen eine maximal zulässige Zahl der Fahrten anhand der Spitzenstunden, der durchschnittlichen täglichen Verkehrs oder des durchschnittlichen täglichen Werkverkehrs 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 Angebot an Abstellflächen
  - d. Regelung der Übertragung von Fahrten
  - e. Regelung Betriebsorganisation: z.B. Parkplatzmanagement, Fahrtenmanagement
  - f. Regelung Monitoring
  - g. Massnahmen und Sanktionen, sofern Ziele nicht erreicht werden.
- 4 Nach erfolgter Betriebsaufnahme ist mit einer Periodizität von 2 Jahren eine Wirkungskontrolle durchzuführen und dem Gemeinderat darüber Bericht zu erstatten. Bleibt die Berichterstattung aus oder ist die Nichterreichung der Ziele offensichtlich, kann der Gemeinderat Abgaben oder Massnahmen einfordern. Wird festgestellt, dass die Fahrtenanzahl über einen längeren Zeitraum nicht überschritten wird, kann die Gemeinde die Periodizität der Berichterstattung anpassen oder einstellen.
- 5 Zur Einhaltung der maximal zulässigen Zahl der Fahrten legt die Gemeinde geeignete organisatorische oder verkehrliche Massnahmen sowie Abgaben fest.

## 2. Erstellung von Parkfeldern für Personenwagen und Motorräder

### Art. 8 Bedarf an Parkfeldern

- 1 Die Anzahl der Parkfelder richtet sich nach den örtlichen Verhältnissen, der Nutzung des Grundstücks und der Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs.
- 2 Bei der Errichtung von Bauten und Anlagen sowie bei neubauähnlichen Umbauten sind die nach Art. 9 ff. berechneten Parkfelder zu erstellen.

### Art. 9 Berechnung Parkfeldbedarf für Personenwagen

- 1 Als Normbedarf wird diejenige Anzahl an Parkfeldern für Personenwagen bezeichnet, die notwendig ist, wenn bei einer Baute oder Anlage die Verkehrsbedürfnisse ausschliesslich mit privaten Verkehrsmitteln befriedigt werden müssen.
- 2 Der Normbedarf richtet sich nach der Nutzungsart, der Nutzfläche, der Verkaufsfläche oder nach besonderen Erhebungen im Einzelfall gemäss nachfolgender Tabelle:

|  | Normbedarf Parkfelder für Personenwagen   |           |                         |           |
|--|---|-----------|-------------------------|-----------|
|  | Für Bewohnende / Personal   |           | Für Besuchende / Kunden |           |
|  | Anzahl Parkfelder   | Pro       | Anzahl Parkfelder       | Pro       |
| <b>Einfamilienhaus</b><br>(inkl. Doppel- und Reiheneinfamilienhäuser): | 1   | 100m2 HNF | 0.3                     | 100m2 HNF |
| <b>Mehrfamilienhaus</b>  | 1   | 100m2 HNF | 0.3                     | 100m2 HNF |
| <b>Industrie/Gewerbe</b>   | 1   | 100m2 HNF | 0.2                     | 100m2 HNF |
| <b>kundenintensive Dienstleistungsbetriebe</b>                         | 2   | 100m2 HNF | 1                       | 100m2 HNF |
| <b>Übrige Dienstleistungsbetriebe</b>                                  | 2   | 100m2 HNF | 0.5                     | 100m2 HNF |
| <b>Kundenintensive Verkaufsgeschäfte</b>                               | 2   | 100m2 VKF | 8                       | 100m2 VKF |
| <b>übrige Verkaufsgeschäfte</b>  | 1.5   | 100m2 VKF | 3.5                     | 100m2 VKF |
| <b>Spezialnutzungen</b>  | Gemäss aktuell geltenden einschlägigen Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) |           |                         |           |

HNF = Hauptnutzfläche (gemäss SIA 416) VKF = Verkaufsfläche (Flächen zur Verkaufsnutzung)

- 3 Unter Berücksichtigung der Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs, der Topografie und des Ortsbildes ist in den Gebieten 1-3 der massgebende Parkfeldbedarf gemäss dem Situationsplan «Gebietszuordnung Parkfeldbedarf» auszuweisen. Der Situationsplan ist im Anhang beigelegt.

- 4 Der massgebende Parkfeldbedarf entspricht folgenden Prozentzahlen des Normbedarfs nach der jeweiligen Nutzerschaft:

| <b>Einfamilienhaus (inkl. Doppel- und Reiheneinfamilienhaus): Massgebender Parkfeldbedarf nach Gebiet</b> |                    |                    |  |
|---|--------------------|--------------------|--|
|   | <b>Min. Bedarf</b> | <b>Max. Bedarf</b> | <b>Übergeordnete Bedingungen zum Min. Bedarf</b>         |
| <b>Gebiet 1</b>   | 70%                | 100%               | Mindestens 1 PF pro Wohneinheit (inkl. Besucherparkfeld) |
| <b>Gebiet 2</b>   | 80%                | -                  | Mindestens 2 PF pro Wohneinheit (inkl. Besucherparkfeld) |
| <b>Gebiet 3</b>   | 90%                | -                  | Mindestens 2 PF pro Wohneinheit (inkl. Besucherparkfeld) |

| <b>Mehrfamilienhaus bis 3 Wohneinheiten : Massgebender Parkfeldbedarf nach Gebiet</b> |                    |                    |  |
|---|--------------------|--------------------|--|
|   | <b>Min. Bedarf</b> | <b>Max. Bedarf</b> | <b>Übergeordnete Bedingungen zum Min. Bedarf</b>                                 |
| <b>Gebiet 1</b>   | 70%                | 100%               | Mindestens 1 Besucher-PF pro Gebäude   |
| <b>Gebiet 2</b>   | 80%                | -                  | Mindestens 2 Besucher-PF pro Gebäude   |
| <b>Gebiet 3</b>   | 90%                | -                  | Mindestens 2 Besucher-PF pro Gebäude und<br>Mindestens 1 Bewohner-PF pro Wohnung |

| <b>Mehrfamilienhaus ab 4 Wohneinheiten : Massgebender Parkfeldbedarf nach Gebiet</b> |                    |                    |  |
|--|--------------------|--------------------|--|
|  | <b>Min. Bedarf</b> | <b>Max. Bedarf</b> | <b>Übergeordnete Bedingungen zum Min. Bedarf</b>                                 |
| <b>Gebiet 1</b>  | 70%                | 100%               | Mindestens 1 Besucher-PF pro Gebäude   |
| <b>Gebiet 2</b>  | 80%                | -                  | Mindestens 2 Besucher-PF pro Gebäude   |
| <b>Gebiet 3</b>  | 90%                | -                  | Mindestens 2 Besucher-PF pro Gebäude und<br>Mindestens 1 Bewohner-PF pro Wohnung |

| <b>Gewerbe-, Dienstleistungs- Verkaufs-, und Spezialnutzungen: Massgebender Parkfeldbedarf nach Gebietszonen</b> |                    |                    |   |
|--|--------------------|--------------------|---|
|  | <b>Min. Bedarf</b> | <b>Max. Bedarf</b> | <b>Übergeordnete Bedingungen zum Min. Bedarf</b>  |
| <b>Gebiet 1</b>  | 70%                | 100%               | Für sämtliche Gebiete muss<br>Mindestens 1 Personal – Parkfeld pro Betrieb und<br>Mindestens 1 Kunden-Parkfeld pro Betrieb<br>erstellt werden |
| <b>Gebiet 2</b>  | 80%                | -                  |   |
| <b>Gebiet 3</b>  | 90%                | -                  |   |

- 5 Zur Berechnung des massgebenden Parkfeldbedarfs wird der ungerundete Normbedarf gemäss Art. 9. Abs. 2 verwendet. Bruchteile von weniger als 0.5 Parkfelder werden am Ende der Berechnungen abgerundet, jene von 0.5 und mehr Parkfelder werden aufgerundet.
- 6 Verkehrsflächen und Garagenvorplätze können als Abstellflächen für Kunden oder Besucher angerechnet werden, sofern die Zweckbestimmung der Verkehrsflächen nicht beeinträchtigt wird und die Verkehrssicherheit gewährleistet ist.

## **Art. 10 Abweichungen vom massgebenden Parkfeldbedarf**

- 1 Der Gemeinderat kann das Ausmass der Abstell- und Verkehrsflächen herabsetzen, sie auf mehrere Grundstücke aufteilen oder deren Erstellung ganz untersagen, wenn
  - a. verkehrstechnische, feuerpolizeiliche, wohnhygienische oder andere raumplanerische Gesichtspunkte, insbesondere der Schutz der Wohnumgebung und des Ortsbilds, des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes, dies erfordern, oder
  - b. die Leistungsfähigkeit des angrenzenden Strassennetzes es erfordert, oder
  - c. für das Ortsbild wichtige Grün- und Freiflächen zweckentfremdet würden
- 2 Bei nachgewiesener Mehrfachnutzung kann der Gemeinderat bei der Berechnung der Parkfelder eine Reduktion vornehmen.
- 3 Basierend auf der nachgewiesenen Anzahl Arbeitsplätzen kann der Gemeinderat bei Gewerbe-, Dienstleistungs-, Verkaufs-, und Spezialnutzungen vom massgebenden Parkplatzbedarf für Personal abweichen.
- 4 Wird in einem Mobilitätskonzept gemäss Art. 6 mit verbindlichen Zielen aufgezeigt, wie die Mobilität der Bewohner, Arbeitenden, Besucher oder Kundschaft mit anderem Verkehrsmittel, namentlich dem öffentlichen Verkehr und dem Velo- sowie Fussverkehr, gefördert werden kann, so kann der Gemeinderat Reduktionen vornehmen. Die reduzierte Nachfrage ist durch ein Controlling sicherzustellen. Der Eigentümer ist verpflichtet Ersatzmassnahmen umzusetzen, wenn die reduzierten Parkfelder nicht ausreichen. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.
- 5 Sofern es die örtlichen Verhältnisse und die bestehende Leistungsfähigkeit des Strassennetzes zulassen und kein Widerspruch zu raumplanerischen Gesichtspunkten entsteht, kann der Gemeinderat zusätzliche Parkfelder über dem Maximalbedarf bewilligen. Unter den gleichen Voraussetzungen können auch Parkplätze bewilligt werden, die unabhängig von einer Verpflichtung gemäss Art. 3 erstellt werden, insbesondere als öffentlich benutzbare Parkieranlage.

## **Art. 11 Parkfelder für Fahrzeuge von gehbehinderten Personen**

- 1 Auf Abstellflächen mit mehr als 40 Parkfeldern ist pro 40 Parkfelder mindestens eine Abstellfläche für gehbehinderte Personen in der Nähe der Baute (Ein-/Ausgänge) zu reservieren und zu kennzeichnen. Erfordert es die Nutzungsart, namentlich bei Bauten mit Publikumsverkehr, können zusätzliche Parkfelder für Fahrzeuge von gehbehinderten Personen auch auf kleineren Abstellflächen verlangt werden.
- 2 Die Gestaltung der Parkfelder für gehbehinderte Personen richtet sich nach den geltenden Schweizer Normen.

## **Art. 12 Bedarf an Parkfeldern für schwere Motorwagen**

Für schwere Motorwagen sind bei Bedarf besondere Abstellflächen zu erstellen.

## **Art. 13 Bedarf an Parkfelder für Motorräder und Roller**

Für Motorräder und Roller sind an geeigneter Stelle ausreichend Parkfelder bereitzustellen. Die Anzahl der dafür zusätzlich vorgesehenen Abstellflächen darf 10% der minimal erforderlichen Parkfelder für Personenwagen nicht unterschreiten.



#### **Art. 14 Lage der Parkfelder**

- 1 Die Parkfelder sind auf der Parzelle zu erstellen. Wenn dies nicht möglich ist, dürfen sie auf einem in angemessener Entfernung liegender Parzelle bereitgestellt werden, gegebenenfalls in einer Gemeinschaftsanlage. In diesem Fall hat sich die Eigentümerschaft darüber auszuweisen, dass zu Gunsten dessen Parzelle ein grundbuchlich sichergestelltes Recht zur dauernden und unbeschränkten Benützung der Parkfelder besteht. Als angemessene Entfernung gelten höchstens 300 Meter, gemessen ab Hauseingang bis zum Parkfeld.
- 2 Bei Neubauten oder Erweiterungen oder neubauähnlichen Umbauten mit mehr als 10 Parkfeldern sind sämtliche Bewohnerparkfelder, soweit technisch und betrieblich möglich und sinnvoll, in Einstellhallen anzulegen.
- 3 Bei Neubauprojekten in der Arbeitszone III und IV richtet sich die Erstellung von Einstellhallen nach Art. 21 Abs. 8 des Bau- und Zonenreglements (BZR) der Gemeinde Malters.

#### **Art. 15 Sicherstellung der Benutzbarkeit**

- 1 Die bestehenden Abstell- und Verkehrsflächen sind ihrer Zweckbestimmung zu erhalten. Die Beseitigung, Zweckänderung und die Erstellung neuer Abstellflächen bedürfen der Bewilligung des Gemeinderates.
- 2 Die in der Baubewilligung für bestimmte Benutzerkategorien vorgeschriebenen Abstellflächen sind für diese zu reservieren und entsprechend zu kennzeichnen, soweit die für die Sicherstellung der Zweckbestimmung erforderlich ist.

#### **Art. 16 Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge**

Die Erstellung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge richtet sich gemäss Art. 119a des Planungs- und Baugesetz (PBG), Kanton Luzern.

### **3. Ersatzabgaben**

#### **Art. 17 Voraussetzungen für Ersatzabgaben**

- 1 Wenn es die örtlichen Verhältnisse die Erstellung des reduzierten Bedarfs an Parkfeldern für Personenwagen nicht oder nur in beschränktem Umfang zulassen, hat die Eigentümerschaft eine Ersatzabgabe zu entrichten.
- 2 Wird die Anzahl an Parkfeldern für Personenwagen durch ein Mobilitätskonzept oder auf Verlangen der Gemeinde herabgesetzt, ist für diese keine Ersatzabgabe zu errichten.
- 3 Wurde bereits bei einem früheren Bauvorhaben eine Ersatzabgabe entrichtet, entfällt für diesen Ersatzabgabenzweck bei einem neuen Bauvorhaben eine erneute Ersatzabgabe. Eine Rückerstattung der Ersatzabgabe ist ausgeschlossen.

#### **Art. 18 Berechnung der Ersatzabgabe**

- 1 Für jedes fehlende Parkfeld für Personenwagen hat die Eigentümerschaft einmalig eine Ersatzabgabe von CHF 5'000.00 zu entrichten. Massgebend ist die Differenz zwischen den, nach Art. 9 berechneten, minimal geforderten und den tatsächlich erstellten Parkfeldern.
- 2 Die Ansätze beruhen auf dem Stand des Schweizer Baupreisindex von 114.7 Indexpunkten vom Oktober 2024 (Oktober 2020 = 100). Erhöht sich dieser Index um mehr als 5 Punkte, wird die Ersatzabgabe unter Berücksichtigung dieser Veränderung ab 1. Januar des folgenden Jahres entsprechend angepasst.

#### **Art. 19 Verwendung**

- 1 Die Ersatzabgaben sind für Erstellung, Ausbau, Erneuerung, Unterhalt, Betrieb und Subventionierung von öffentlichen Abstell- und Verkehrsflächen sowie für die Förderung des öffentlichen Verkehrs zu verwenden.
- 2 Die Leistung einer Ersatzabgabe begründet keinen Anspruch auf ein fest zugeteiltes öffentliche Parkfeld.

#### **Art. 20 Fälligkeit**

- 1 Die Ersatzabgaben sind innert 30 Tagen seit Rechnungsstellung zu bezahlen. Die Rechnungsstellung erfolgt mit Vollendung der Baute vor dem Bezug gemäss Art. 203 Abs. 1 lit. d des Planungs- und Baugesetzes. Nach Ablauf der Zahlungsfrist ist ein Verzugszins von 5 Prozent geschuldet.
- 2 Der Gemeinderat kann vor Baubeginn die Sicherstellung der Ersatzabgaben verlangen.

## 4. Erstellung von Veloabstellplätzen

### Art. 21 Lage und Gestaltung von Veloabstellplätzen

- 1 Für Velos sind an geeigneten Stellen Abstellplätze bereitzustellen. Sie sind zu überdachen und müssen fahrend erreicht werden können.
- 2 Die Veloabstellplätze sind in Kurz- und Langzeitabstellplätze aufzuteilen. Kurzzeitabstellplätze dienen insbesondere Besuchern und Kunden, aber auch Bewohnern für das kurzzeitige Abstellen von Velos. Langzeitabstellplätze dienen insbesondere den Bewohnern und dem Personal für eine längere Abstelldauer. Die Aufteilung der Abstellplätze in Kurz- und Langzeitabstellplätzen erfolgt nach der Norm VSS 40 065.

### Art. 22 Bedarf an Veloabstellplätzen

- 1 Der Bedarf an Veloabstellplätzen berechnet sich anhand nachfolgender Tabelle:

|   | Bedarf Veloabstellplätze (VAP)  |                  |                                  |                  |
|---|---|------------------|----------------------------------|------------------|
|   | Für Bewohnende / Personal   |                  | Für Besuchende / Kunden          |                  |
|   | Anzahl VAP  | Pro              | Anzahl VAP                       | Pro              |
| <b>Wohnen</b>   | 1   | Zimmer           | Inkludiert in VAP für Bewohnende |                  |
| <b>Industrie/Gewerbe</b>  | Mind. 2   | 10 Arbeitsplätze | 0.5                              | 10 Arbeitsplätze |
| <b>Verkaufsgeschäfte des täglichen Bedarfs (ohne Einkaufszentren)</b> | Mind. 2   | 10 Arbeitsplätze | 2-3                              | 100m2 VKF        |
| <b>Übrige Verkaufsgeschäfte</b>                                       | Mind. 2   | 10 Arbeitsplätze | 1                                | 100m2 VKF        |
| <b>Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe</b>                        | Mind. 2   | 10 Arbeitsplätze | Mind. 3                          | 10 Arbeitsplätze |
| <b>übrige Dienstleistungsbetriebe</b>                                 | Mind. 2   | 10 Arbeitsplätze | 0.5 - 2                          | 10 Arbeitsplätze |
| <b>Spezialnutzungen</b>   | Gemäss aktuell geltenden einschlägigen Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) |                  |                                  |                  |

VKF = Verkaufsfläche (Flächen zur Verkaufsnutzung)

- 2 Bruchteile der Anzahl Zimmer pro Wohnung werden zur Berechnung abgerundet
- 3 Bruchteile der Anzahl an Veloabstellplätzen werden aufgerundet.

### Art. 23 Abweichungen vom Normbedarf

- 1 Wo es für die Nutzungsart, oder die örtlichen Verhältnisse sinnvoll ist, kann der Bedarf an Veloabstellplätzen angepasst werden. Das Ausmass dieser Anpassung erfolgt nach der Norm VSS 40 065, oder der entsprechenden aktuellen Norm.
- 2 Bei nachgewiesener Mehrfachnutzung kann der Gemeinderat bei der Berechnung der Veloabstellplätze eine Reduktion vornehmen.

## 5. Schlussbestimmungen

### Art. 24 Strafbestimmungen

Bei Widerhandlungen gegen Art. 3, Art., Art. 5, Art. 10, Art. 11, Art. 14, Art. 15 und Art. 17 dieses Reglements sind die Strafbestimmungen von Art. 100 des Strassengesetzes (StrG) anwendbar.

### Art. 25 Vollzug

Der Vollzug dieses Reglements obliegt dem Gemeinderat.

### Art. 26 Hängige Verfahren

Die beim Inkrafttreten dieses Reglements vor dem Gemeinderat hängigen Verfahren sind nach dem neuen Recht zu entscheiden.

### Art. 27 Änderung bestehendes Recht

Mit Inkrafttreten dieses Reglements wird das Bau- und Zonenreglement vom 22.09.2024, Art. 67, wie folgt geändert.

*Art. 67 Abstellplätze für Kinderwagen und dergleichen*

- 1 *Bei Neubauten oder neubauähnlichen Umbauten sind in der Nähe des Hauseinganges gedeckte und leicht zugängliche Abstellplätze für Kinderwagen und dergleichen zu erstellen und als solche zu bezeichnen.*
- 2 *In Mehrfamilienhäusern beträgt die Fläche für Dreizimmerwohnungen je mindestens 1 m<sup>2</sup> und für Vierzimmerwohnungen oder grösser je mindestens 2 m<sup>2</sup>.*

### Art. 28 Inkrafttreten

- 1 Das vorliegende Reglement tritt nach Rechtskraft des Beschlusses durch die Stimmberechtigten in Kraft.
- 2 Dieses Reglement unterliegt dem fakultativen Referendum.

Malters, 30. November 2025

### NAMEN DES GEMEINDERATES

Die Gemeindepräsidentin:

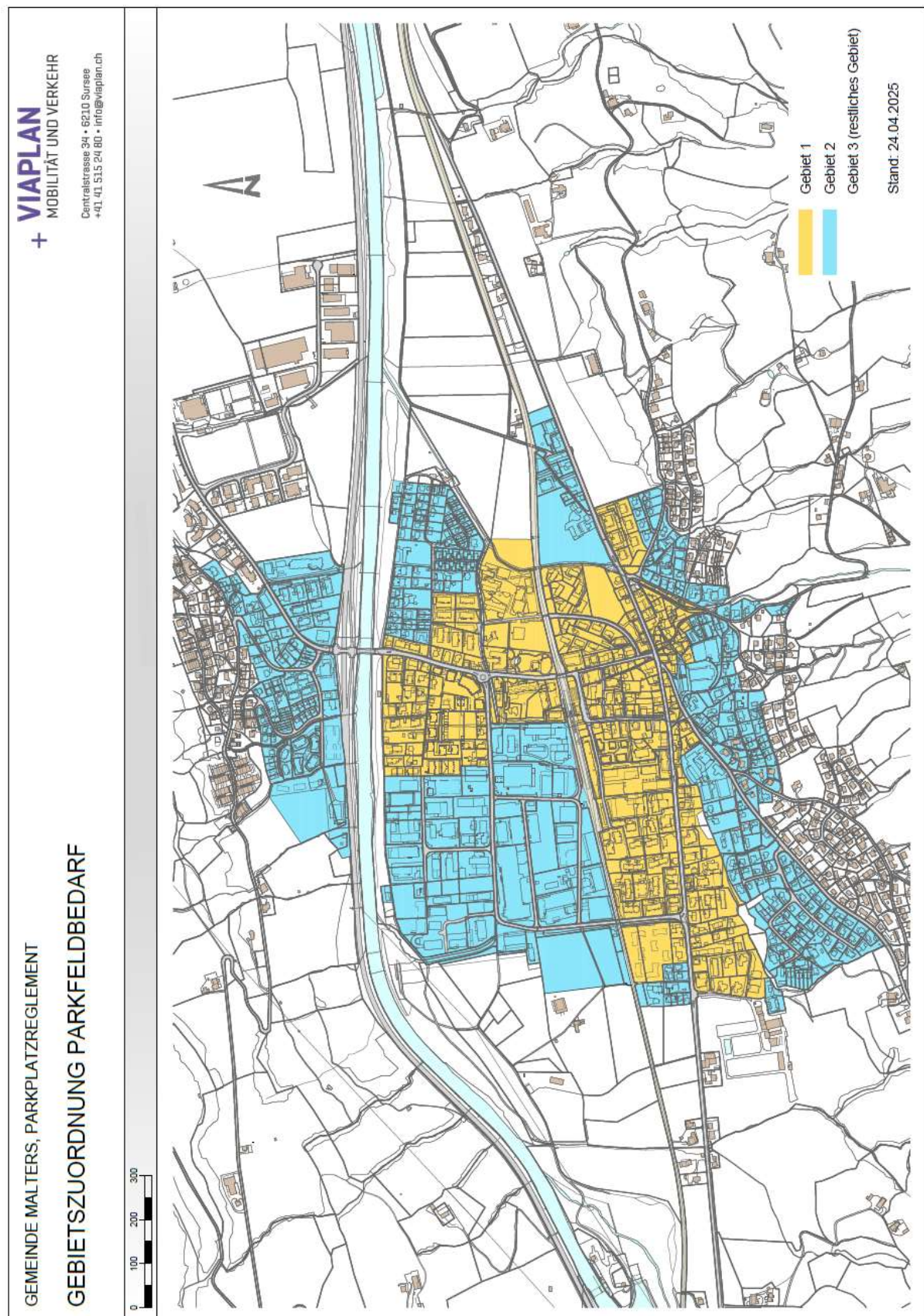
Der Gemeindeschreiber:

Sibylle Boos-Braun

Reto Wermelinger

Dieses Reglement wurde von den Stimmberechtigten an der Urnenabstimmung vom 30. November 2025 genehmigt.

## Anhang 1: Planbeilage Gebietseinteilung



## **Anhang 2: Grundlagen und weiterführende Literatur**

Für das Parkplatzreglement relevante Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS):

- VSS 40 065 Parkieren – Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen (VAP-Bedarf von Spezialnutzungen, Voraussetzungen für Auf- oder Abminderungen, Aufteilung Kurz- und Langzeit)
- VSS 40 066 Parkieren – Projektierung von Veloparkierungsanlagen (Geometrien und Gestaltung der VAP)
- VSS 40 281 Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen (Parkfeldbedarf für Spezialnutzungen)
- VSS 40 291 Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlagen für PW und Motorräder (Geometrien und Gestaltung der Parkfelder)

(Stand Mai 2025)

## Anhang 3: Praxishilfe Parkfeldberechnung

Diese Anleitung zeigt Schritt für Schritt, wie der Parkfeldbedarf gemäss Reglement ermittelt wird:

### 1. Normbedarf bestimmen

Wählen Sie die künftige Nutzung des Gebäudes (z. B. Wohnen, Büro, Verkauf). Berechnen Sie anhand der Hauptnutzungsfläche oder Verkaufsfläche den sogenannten Normbedarf an Parkfeldern gemäss Reglement (Tabelle aus Art. 9 Abs.2)

### 2. Gebietseinteilung prüfen

Schlagen Sie in der Planunterlage „Gebietseinteilung Parkierung“ nach, in welchem Gebiet sich die betroffene Parzelle befindet.

### 3. Massgebenden Parkfeldbedarf berechnen

Passen Sie nun den zuvor berechneten Normbedarf anhand der für das entsprechende Gebiet definierten massgebende Minimal- und Maximalwerte an. Erst in diesem Schritt dürfen Sie die berechnete Anzahl Parkfelder auf- oder abrunden. Innerhalb des durch Minimal- und Maximalbedarf vorgegebenen Rahmens kann die Anzahl der zu erstellenden Parkfelder frei gewählt werden und entspricht dem massgebenden Parkfeldbedarf

### Fiktives Rechnungsbeispiel: Bau eines Einfamilienhauses mit 150 m<sup>2</sup> Hauptnutzfläche in Zentrumszone

#### 1. Normbedarf bestimmen

Gemäss Art. 9 Abs. 2 gilt: 1 Parkfeld pro 100 m<sup>2</sup> HNF für die Bewohnenden und 0.3 Parkfelder pro 100 m<sup>2</sup> HNF für die Besuchenden

$$\begin{aligned}(150/100) \times 1 &= 1.5 \text{ Parkfelder für Bewohnende} \\ (150/100) \times 0.3 &= 0.45 \text{ Parkfelder für Besuchende} \\ &= \text{Normbedarf } 1.95 \text{ Parkfelder}\end{aligned}$$

#### 2. Gebietseinteilung prüfen

Gemäss Gebietseinteilung befindet sich die Parzelle im Gebiet 1.

#### 3. Massgebenden Parkfeldbedarf berechnen

Gemäss Art. 9 Abs 4 muss mindestens 70% des Normbedarfs, maximal aber 100% des Normbedarfs an Parkfeldern erstellt werden.

$$\begin{aligned}1.5 \text{ Parkfelder für Bewohnende} \times 0.7 &= 1.05 \\ 0.45 \text{ Parkfelder für Besuchende} \times 0.7 &= 0.315 \\ &= \text{massgebender Minimalbedarf } 1.365 \text{ Parkfelder; abgerundet auf } 1 \text{ Parkfeld}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}1.5 \text{ Parkfelder für Bewohnende} \times 1 &= 1.5 \\ 0.45 \text{ Parkfelder für Besuchende} \times 1 &= 0.45 \\ &= \text{massgebender Maximalbedarf } 1.95 \text{ Parkfelder; aufgerundet auf } 2 \text{ Parkfelder}\end{aligned}$$

**Für das geplante Einfamilienhaus ist mindestens 1 Parkfeld, maximal 2 Parkfelder zu erstellen.**