gemeinde arth

Revision Baureglement
Gegenvorschlag Gemeinderat zur Einzelinitiative «Schluss mit dem Parkplatzzwang – autoarmes Bauen erlauben»

Erläuterungsbericht nach Art. 47 RPV

Sachgeschäft Gemeindeversammlung 11. Dezember 2026



R+K

Die Raumplaner.

R+K
Raumplanung AG

Poststrasse 4
8808 Pfäffikon SZ
T 055 415 00 15

Im Aeuli 3
7304 Maienfeld GR
T 081 302 75 80

Oberalpstrasse 81
6490 Andermatt UR
T 041 887 00 27

info@rkplaner.ch
www.rkplaner.ch

304-37
8. Juli 2026

Impressum

Auftrag Revision Baureglement
Gegenvorschlag Gemeinderat zu Einzelinitiative «Schluss mit dem Parkplatzzwang – autoarmes Bauen erlauben»

Auftraggeberin Gemeinderat der Gemeinde Arth
Rathausplatz 6
Postfach 263
6415 Arth

Auftragnehmerin

R+K
Raumplanung AG
Poststrasse 4
8808 Pfäffikon SZ
T 055 415 00 15

R+K
Raumplanung AG
Im Aeuli 3
7304 Maienfeld GR
T 081 302 75 80

R+K
Raumplanung AG
Oberalpstrasse 81
6490 Andermatt UR
T 041 887 00 27

Bearbeitung Mario Roth, Jakob Müller

Titelbild Foto R+K, Juni 2025

Qualitätsmanagement SQS ISO 9001

Inhaltsverzeichnis

1.	**Einleitung**	**4**
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Revisionsanlass	4
1.3	Einzelinitiative	5
1.4	Gegenvorschlag des Gemeinderats	6
1.5	Ziel	7
2.	**Bestandteile und Verfahren der Revision**	**8**
2.1	Bestandteile	8
2.2	Abgrenzung	8
2.3	Verfahren	8
3.	**Grundlagen**	**9**
3.1	Planungs- und Baugesetz Kanton Schwyz	9
3.2	Kantonale Richtplanung Schwyz	9
3.3	VSS-Normen	9
4.	**Anpassungen Baureglement**	**11**
4.1	Art. 17 Motorfahrzeugabstellplätze	12
4.2	Art. 18 Ersatzabgabe	22
5.	**Berechnungsbeispiele**	**23**
6.	**Anhänge**	**28**

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Rechtskräftiges Baureglement

Das rechtskräftige Baureglement der Gemeinde Arth stammt aus dem Jahr 1991 und wurde seither schon verschiedentlich geändert und ergänzt, letztmalig im Juli 2024 (RRB Nr. 538/2024 in Sachen Teilnutzungsplanung Breitgasse).

Bestimmungen zu den Abstellplätzen

In Artikel 17 des Baureglements (BauR) wird geregelt, wie viele Motorfahrzeugabstellplätze für Anwohner bei Bauvorhaben zu erstellen sind. Bisher nicht geregelt waren die Anzahl Besucher-, oder Kundenparkplätze. Für Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen wurden keine quantitativen Angaben gemacht. Die Festlegung sei Sache des Gemeinderats und nach Massgabe der Zahl der Betriebsangehörigen und Publikumandranges festzulegen. Art. 18 BauR regelt die Ersatzabgabe, falls die erforderliche Anzahl Abstellplätze nicht realisiert werden können.

1.2 Revisionsanlass

Aktualisierungsbedarf zeichnet sich ab

In den vergangenen Jahren wurde festgestellt, dass vermehrt Anliegen von Bauherrschaften bezüglich der Parkierungsregelungen abgeklärt werden mussten.

Auftrag der kommunalen Richtplanung

Der Gemeinderat hat in der kommunalen Richtplanung der Gemeinde Arth, genehmigt vom Regierungsrat Kanton Schwyz mit Beschluss Nr. 176 vom 8. März 2022, festgelegt, dass die Bestimmungen zu Motorfahrzeugabstellplätzen im Baureglement zu prüfen und allenfalls anzupassen seien (Richtplanbeschluss 4.1-F Parkierungsanlagen des Richtplantexts).

Einzelinitiative

Am 1. Februar 2023 wurde bei der Gemeinde Arth die Einzelinitiative «Schluss mit dem Parkplatzzwang – autoarmes Bauen erlauben» eingereicht. Sie beantragte, die Regelungen über die Anzahl Abstellplätze zu revidieren.

1.3 Einzelinitiative

Antrag

Die am 1. Februar 2023 eingereichte Einzelinitiative «Schluss mit dem Parkplatzzwang – autoarmes Bauen erlauben» stellte folgenden Antrag:

«Das Baureglement ist so zu revidieren, dass Parkplatzmindestvorschriften für Wohnungen nur noch ausserhalb der öV-Erschliessungsgüteklassen A und B gelten und die Mindestvorschrift für Motorfahrzeugabstellplätze pro Wohnung nicht mehr als 0.5 beträgt.»

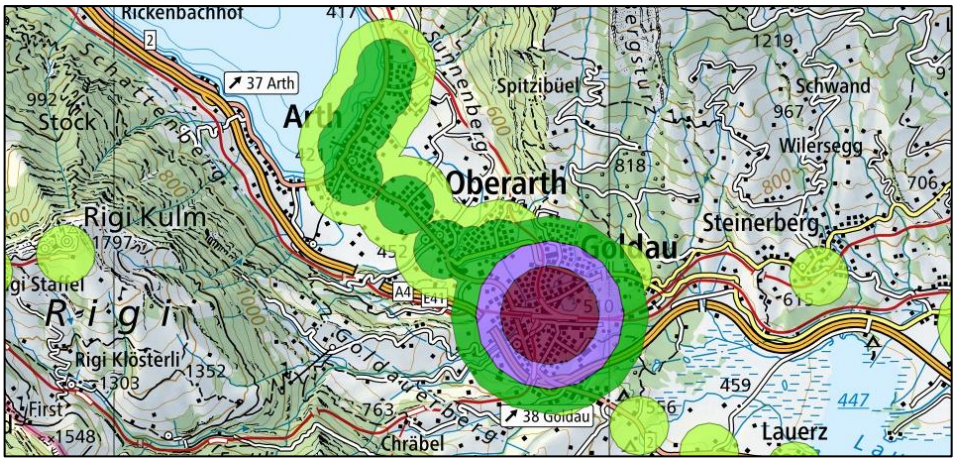


Abb. 1: ÖV-Güteklassen im Bereich Arth-Goldau gemäss dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), swisstopo, bezogen am 27.05.2025

Handlungsbedarf erkannt

Die Initiative stiess beim Gemeinderat auf Verständnis. Bereits in der kommunalen Richtplanung der Gemeinde Arth hat der Gemeinderat den Handlungsbedarf erkannt und eine Überprüfung der geltenden Bestimmungen im Baureglement als eine zukünftige Aufgabe vorgegeben.

Die Einzelinitiative wurde durch die Gemeinde Arth geprüft. Dabei wurde erkannt, dass diese nicht so umfassend ist, wie sich der Gemeinderat die Überarbeitung vorstellt und einzelne Themen fehlen.

Kein vollständiger Verzicht in den ÖV-Güteklassen A und B

Die Einzelinitiative sieht vor, innerhalb der ÖV-Güteklassen A und B keine Mindestvorgaben für Abstellplätze mehr zu fordern, d.h. ein Verzicht von sämtlichen Parkfeldern. Dies steht im Widerspruch zu § 58 Abs. 1 PBG, gemäss welchem bei neuen Bauten und Anlagen genügend Abstellflächen für Motorfahrzeuge zu erstellen sind. Überdies vertritt der Gemeinderat den Standpunkt, dass eine Mindestzahl von Abstellflächen für Motorfahrzeuge zwingend notwendig ist.

Differenziertere Betrachtungsweise als ÖV-Güteklassen

Die Initiative orientiert sich in der Bedarfsabschätzung für Abstellflächen an den ÖV-Güteklassen des ARE. Der Gemeinderat schlägt eine differenziertere

Betrachtungsweise vor. Dies einerseits, um die örtlichen Gegebenheiten angemessen zu berücksichtigen und andererseits Festlegungen in Anlehnung an die anerkannten VSS-Normen (Verband schweizerischer Strassen- & Verkehrsfachleute) festzulegen.

Nur Wohnnutzungen

Ebenfalls betrifft die Initiative nur Wohnnutzungen. Weitere Abklärungen und Aussagen zu gewerblichen Nutzungen fehlen.

1.4 Gegenvorschlag des Gemeinderats

Gegenvorschlag

Aus diesen Gründen hat sich der Gemeinderat entschieden, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten. Dieser legt die Stossrichtungen einer Baureglementsanpassung fest. Folgende Strategie wird dabei verfolgt:

- Es sollen Parkplatzmindestvorschriften für alle Nutzungsarten festgelegt werden. Neben Wohnnutzungen sind auch gewerbliche Nutzungen und weitere Spezialnutzungen zu untersuchen. Ebenso sind Besucherparkplätze verbindlich zu regeln.

- Anstelle der ÖV-Güteklassen sieht der Gegenvorschlag die Festlegung von individuellen Reduktionsgebieten (A, B, C) vor. Je nach Lage des Bauvorhabens kann der berechnete Grenzbedarf für die Bewohner und Beschäftigten reduziert werden.

- Festlegung von Obergrenzen oder Verzicht durch Baubewilligungsbehörde. Damit können vonseiten Gemeinde beispielsweise aufgrund des Ortsbilds oder der Verkehrssicherheit Obergrenzen oder ein Verzicht angeordnet werden. Die Ersatzabgabe ist trotzdem zu leisten.

Formulierung des Gegenvorschlags

Der Gemeinderat Arth legte den Gegenvorschlag zuhanden der Gemeindeversammlung (13.12.2023) vor. Diese überwies den Gegenvorschlag des Gemeinderats an die Urnenabstimmung vom 3.3.2024. Die Stimmberechtigten stimmten dem nachfolgenden Gegenvorschlag des Gemeinderates zu.

«Das Baureglement Arth ist so zu revidieren, dass Parkplatzmindestvorschriften für sämtliche Nutzungen angemessen festgelegt werden. Der jeweils ermittelte Grenzbedarf (Minimalbedarf) für Bewohner beziehungsweise Beschäftigte ist zu reduzieren, wenn sich ein Bauvorhaben innerhalb eines zonenplanerisch definierten Reduktionsgebiets befindet. Im Einzelfall kann die Baubewilligungsbehörde eine Obergrenze oder den Verzicht für Abstellplätze anordnen, wenn beispielsweise das Ortsbild gestört oder die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird, wobei diesfalls eine Ersatzabgabe geschuldet wird. «Gegenvorschlag des

Gemeinderats Arth» auf die Einzelinitiative «Schluss mit dem Parkplatzzwang – autoarmes Bauen erlauben».

Start Nutzungsplanungsverfahren

Aufbauend auf dem Gegenvorschlag wurden die Inhalte im Baureglement konkretisiert und das ordentliche Nutzungsplanverfahren gemäss § 25 ff. PBG gestartet.

1.5 Ziel

Mit vorliegender Revision des Baureglements der Gemeinde Arth sollen:

- Parkplatzmindestvorschriften für sämtliche Nutzungen überprüft und ggf. angepasst werden,
- Besucherparkplätze verbindlich geregelt werden,
- Reduktionsgebiete an gut erschlossenen Lagen geschaffen werden, worin eine Reduktion der Anzahl an Parkplätzen möglich ist,
- Obergrenzen oder Verzicht auf Parkplätze durch den Gemeinderat in Ausnahmesituationen ermöglicht werden und
- die Ersatzabgaben auf den heutigen Stand aktualisiert werden.

2. Bestandteile und Verfahren der Revision

2.1 Bestandteile

Bestandteile

Die vorliegende Revision des Baureglements besteht aus folgenden Dokumenten:

Verbindliche Bestandteile

- Anpassungen Baureglement mit Reduktionsgebieten im Anhang

Orientierende Bestandteile

- Synoptische Darstellung Baureglement
- Erläuterungsbericht nach Art. 47 RPV

2.2 Abgrenzung

Die vorliegende Revision behandelt nur Art. 17 und Art. 18 des Baureglements der Gemeinde Arth. Nicht tangiert werden die Themen der Veloabstellplätze sowie Motorradabstellplätze. Diese Themen werden in der nächsten Gesamtrevision des Baureglements berücksichtigt.

2.3 Verfahren

Verfahren

Das Baureglement ist Teil der kommunalen Nutzungsplanung. Gemäss den Bestimmungen des kantonalen Planungs- und Baugesetzes hat eine Anpassung der kommunalen Nutzungsplanung folgendes Verfahren zu durchlaufen:

Juni 2025	Erarbeitung Anpassungen Baureglement (Entwurf)
Dezember 2025	Verabschiedung des Entwurfs durch den Gemeinderat z.H. der kantonalen Vorprüfung und öffentlichen Mitwirkung
März 2026	Kantonale Vorprüfung (§25 Abs. 1 PBG, § 13 PBV)
März 2026	Informations- und Mitwirkungsverfahren (§ 25 Abs. 1 PBG)
Bis Juli 2026	Bereinigung aufgrund der Vorprüfung / öffentlichen Mitwirkung
Juli 2026	Behandlung der Eingaben und Freigabe zur öffentlichen Auflage (Gemeinderat)
noch offen	Öffentliche Auflage, 30 Tage (§ 25 Abs. 2 PBG)
noch offen	Behandlung allfälliger Einsprachen und ggf. Rechtsmittelverfahren
noch offen	Botschaftsentwurf für Gemeindeversammlung (Genehmigung Gemeinderat)
noch offen	Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung / Überweisung an die Urne (§ 27 Abs. 1 PBG)
noch offen	Urnenabstimmung
noch offen	Genehmigung durch den Regierungsrat (§ 28 PBG, § 15 PBV)

3. Grundlagen

3.1 Planungs- und Baugesetz Kanton Schwyz

§ 21 «Baureglement»

Gemäss § 21 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) hat das Baureglement Vorschriften über die Pflicht von Abstellplätzen für Motorfahrzeuge sowie über die Höhe von Ersatzabgaben zu enthalten.

§ 58 «Abstellflächen für Motorfahrzeuge»

In § 58 PBG ist festgelegt, dass neue Bauten und Anlagen in angemessener Nähe genügend Abstellplätze auf privatem Grund zur Verfügung stellen müssen. Bei Umbauten, Erweiterungen und Zweckänderungen müssen Abstellflächen im Umfang des Mehrbedarfs erstellt werden.
Ist die Erstellung der erforderlichen Abstellplätze nicht möglich oder nicht zumutbar, hat die Bauherrschaft eine Ersatzabgabe an die Gemeinde zu entrichten. Diese ist zweckgebunden in öffentliche Parkierungsanlagen zu investieren.

3.2 Kantonale Richtplanung Schwyz

Beschluss B-9.1 Entwicklungsschwerpunkte Bahnhofsgebiete

Für die als Entwicklungsschwerpunkte Bahnhofsgebiete festgelegten Perimeter sind die Entwicklungspotentiale zu eruieren und eine Gesamtstrategie vorzusehen. Insbesondere sind die Erschliessung und Zugänglichkeit (Strasse, Rad- und Fussverkehr, Parkierung) unter Berücksichtigung der Förderung einer nachhaltigen Mobilität zu behandeln.

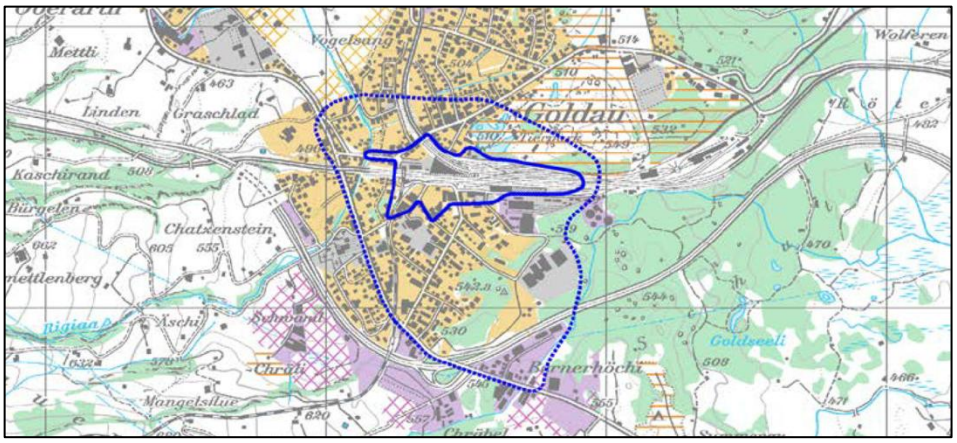


Abb. 2: Äusserer und innerer Betrachtungsperimeter des ESP-B Arth, Kantonale Richtplanung Schwyz, Stand 26. Juni 2020

3.3 VSS-Normen

Rechtsverbindlichkeit

Der Verein Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) unterhält ein umfassendes und allgemein anerkanntes Normenwerk zum Thema Strassen- und Verkehrswesen. Diese Normen sind grundsätzlich nicht rechtsverbindlich. Durch

den Verweis auf sie in rechtsverbindlichen Erlassen (z.B. Baureglemente) können jedoch rechtliche Auswirkungen entstehen.

Empfehlungen für Wohnnutzungen

In der VSS-Norm 40 281 «Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» werden Empfehlungen zur Berechnung der benötigten Anzahl Abstellplätze aufgezeigt. Die VSS empfiehlt für Wohnnutzungen grundsätzlich 1 Parkfeld pro 100m^2 BGF[1] oder pro Wohnung zusätzlich dazu werden Besucherparkplätze im Umfang von 10% der Bewohner-Parkfelder vorgeschlagen. Für Spezialfälle wie Alterswohnungen, Studentenwohnungen oder Ähnliches kann von geringeren Richtwerten ausgegangen werden.

Übrige Nutzungen

Die Richtwerte für die übrigen Nutzungen werden tabellarisch nach der Art der Nutzung aufgestellt. Nachfolgend auszugsweise einige Beispiele:

Art der Nutzung	Bezugseinheit	Parkfelder-Angebot	
		Personal	Besucher, Kunden
Industrie, Gewerbe	Pro 100 m^2 BGF[1]	1,0	0,2
Lebensmittelgeschäft	Pro 100 m^2 VF[2]	2,0	8,0
Hotel	Pro Bett	0,5	
Restaurant	Pro Sitzplatz	0,2	
…	…	…	

Abb. 3: Auszug Tabelle 1 «Richtwerte für das spezifische Parkfelder-Angebot» der VSS-Norm 40 281 «Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen», Ausgabe 2019-03

Die VSS-Norm sieht für «übrige Nutzungen» Reduktionen der erforderlichen Abstellplätze vor, nicht aber für Wohnnutzungen. Dabei ist die Lagequalität durch den Langsamverkehr sowie die Bedienhäufigkeit des öffentlichen Verkehrs massgebend. Je nach Anteil des Langsamverkehrs und Bedienungshäufigkeit wird ein Standort-Typ festgelegt, welcher die Bandbreite der erforderlichen Abstellplätze vorgibt.

[1] Bruttogeschossfläche
[2] Verkaufsfläche

4. Anpassungen Baureglement

Grundsätze des Gegenvorschlags:

- Angemessene Definition der erforderlichen Abstellplätze für sämtliche Nutzungen (nicht nur Wohnnutzungen)
- Auflistung der erforderlichen Abstellplätze für verschiedene Nutzungen direkt im Baureglement zwecks besserer Einsehbarkeit
- Trennung der Berechnung für Bewohner/Beschäftigte sowie Besucher/Kunden
- einfache Berechnungsweisen und klare Anwendung

Gegenüber den Ausführungen der Botschaft zum Gegenvorschlag des Gemeinderats wurden folgende Punkte für den Entwurf des Baureglements präzisiert:

- Es werden nur zwei Reduktionsgebiete eingeführt. Auf die Festlegung des Reduktionsgebiets C (nördlich der Bergstrasse und westlich der Gotthardstrasse) wird verzichtet, da dies im Ortsteil Goldau zu Unklarheiten der Abgrenzungen führte. Der Fokus der Reduktion soll direkt umliegend an den Bahnhof Arth-Goldau (Reduktionsgebiete A und B) sein.

- Die ursprünglichen Reduktionsfaktoren für die Gebiete A und B wurden überprüft und angepasst. Eine Obergrenze der Anzahl an Abstellplätzen wurde nicht festgelegt, resp. kann jedoch durch den Gemeinderat bei Ausnahmen (Ortsbild, Verkehrssicherheit, …) angeordnet werden.

- Die Bezugseinheit bei Gewerbe-, Industrie- oder Dienstleistungsbetrieben wurde auf die Bruttogeschossfläche (anstelle der anrechenbaren Bruttogeschossfläche) präzisiert.

4.1 Art. 17 Motorfahrzeugabstellplätze

Im folgenden Kapitel werden die Änderungen im Detail erläutert. Änderungen gegenüber dem rechtskräftigen Baureglement sind rot dargestellt.

4.1.1 Art. 17 Abs. 1

1 Bei Neu- und wesentlichen Erweiterungsbauten sowie bei erheblichen Änderungen in der Zweckbestimmung einer Baute sind auf privatem Grund Abstellplätze für Motorfahrzeuge zu errichten.

Art. 17 Abs. 1 bleibt unverändert bestehen.

4.1.2 Art. 17 Abs. 2

2 Die Berechnung des Grenzbedarfs an Abstellplätzen für Personenwagen erfolgt gemäss nachstehender Tabelle.

Art der Nutzung	**Bezugseinheit:**	**Anzahl Abstellplätze für Personenwagen für**	
		Bewohner bzw. Beschäftigte	Besucher bzw. Kundschaft
Wohnen	Pro Wohnung (Gross-, Klein-, Einliegerwohnung)	1.5	0.15 (ab 4 Wohnungen anwendbar)
Industrie, Gewerbe	Pro 100 m² Bruttogeschossfläche	1.0	0.2
Publikumsintensive Dienstleistungsbetriebe (z.B. Bank, ärztliche Praxis, Haarsalon, Körperpflege)	Pro 100 m² Bruttogeschossfläche	2.0	1.0
Nicht publikumsintensive Dienstleistungsbetriebe (z.B. Architekturbüro, Anwaltskanzlei, Versicherung)	Pro 100 m² Bruttogeschossfläche	2.0	0.5
Publikumsintensive Verkaufsgeschäfte (z.B. Einzelhandel, Warenhaus, Apotheke, Kiosk)	Pro 100 m² Verkaufsfläche	2.0	8.0
Übrige Verkaufsgeschäfte (z.B. Buchhandlung, Uhren und Schmuck, Möbel, Fachmarkt)	Pro 100 m² Verkaufsfläche	1.5	3.5

Gastronomie-betriebe (z.B. Restaurant, Café, Bar)	Pro Sitzplatz	0.1	0.1
Für weitere Nutzungsarten gelten die Richtwerte gemäss VSS-Norm 40 281 «Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen».			

Der bisherige Abs. 2 wird vollständig ersetzt.

Ermittlung Grenzbedarf

Je nach Art der Nutzung sowie der entsprechenden Bezugseinheit sind die Abstellplätze für Personenwagen gemäss der Tabelle Art. 17 Abs. 2 BauR-E zu berechnen. Dieser Wert entspricht dem Grenzbedarf.

Wohnnutzungen

Beibehalt 1.5 Abstellplätze pro Bezugseinheit

Der Gemeinderat hat sich entschieden, die Anzahl der erforderlichen Parkplätze von 1.5 pro Bezugseinheit für Bewohner beizubehalten. Er stützt sich damit nicht auf die VSS-Norm, sondern möchte den Grenzbedarf an Abstellplätzen wie bisher beibehalten (Ausnahme in Reduktionsgebieten).

Reduktion aufgrund Wegfall Bezugsgrösse aBGF bei Wohnnutzungen

Angepasst wird hingegen die relevante Bezugseinheit. Bisher waren zwei unterschiedliche Bezugseinheiten anwendbar (aBGF, Anzahl Wohnungen). Bei den Wohnnutzungen wird auf die bisherige Bezugseinheit mittels anrechenbarer Bruttogeschossfläche (aBGF) verzichtet. Neu stellt nur noch die Anzahl Wohnungen die relevante Bezugseinheit dar. Dies vereinfacht den Umgang. Dazu zählt jeweils jede Gross-, Klein- oder Einliegerwohnungen. Pro Wohnung sind somit 1.5 Abstellplätze erforderlich. Diese Anpassung findet bei sämtlichen Wohnnutzungen auf dem gesamten Gemeindegebiet statt.

Rechtskräftig: *1.5 Abstellplätze pro 100 m2 anrechenbarer Bruttogeschossfläche, mindestens aber pro Wohnung 1.5 Abstellplätze.*	*Entwurf:* *1.5 Abstellplätze pro Wohnung*

Beispiel

Bisher waren bei einer Wohnung mit 150 m^2 aBGF 2.25 Abstellplätze (gerundet 3) notwendig. Relevante Bezugseinheit ist nur noch die Anzahl der Wohnungen (1 Stk.). Somit sind neu nur 1.5 Abstellplätze (gerundet 2) erforderlich.

Streichung Regelung Einfamilienhäuser

Ebenfalls entfällt die Festlegung, dass bei Einfamilienhäusern zwei Abstellplätze erforderlich sind. Neu gilt einzig die Bezugseinheit der Anzahl Wohnungen. Auf eine Unterscheidung von Mehrfamilien- oder Einfamilienhäusern wird verzichtet, was zu einer weiteren Vereinfachung des BauR beiträgt.

Rechtskräftig: *Bei Einfamilienhäusern sind zwei Abstellplätze erforderlich.*	*Entwurf:* *1.5 Abstellplätze pro Wohnung*

Besucherabstellplätze

Bisher war der Nachweis von Besucherabstellplätzen nicht erforderlich. Fehlten diese, mussten Besucher auf öffentliche Parkierungsflächen ausweichen. Gemäss der Empfehlung der VSS sind zusätzlich zu den erforderlichen Abstellplätzen 10% Besucherabstellplätze nachzuweisen (10% der erforderlichen Abstellplätze für Bewohner). Dieser Empfehlung möchte der Gemeinderat folgen und neu Besucherabstellplätze einführen.

Neu sind zusätzlich Besucherabstellplätze auszuweisen. Dabei wird von der Bezugseinheit «Anzahl Wohnungen» ausgegangen. Pro Wohnung sind 0.15 Abstellplätze für Besucher erforderlich. Dies entspricht dem Anteil von 10% der Abstellplätze für Bewohner. Massgebend ist zudem, dass Besucherparkplätze erst aber 4 Wohnungen nachgewiesen werden müssen. Diese «Richtgrösse» besteht bereits bei den Kinderspielplätzen unter Art. 13 BauR und ist in der Praxis anerkannt. Damit ist sichergestellt, dass bei grösseren Bauvorhaben ausreichend Besucherparkplätze nachgewiesen werden. Die Besucherparkplätze sind als solche zu bezeichnen und dauernd zu diesem Zweck zu erhalten.

Beispiel

Bei 6 Wohnungen sind 6 x1.5 = 9 Abstellplätze für Bewohner erforderlich. Für Besucher sind 6 x 0.15 = 0.9 Abstellplätze (gerundet 1) erforderlich. Dies entspricht auch 10% von 9.

Rechtskräftig: *Keine Regelung*	*Entwurf:* *0.15 Abstellplätze pro Wohnung*

Gewerbliche Nutzungen

Gewerbebauten

Bei Gewerbe-, Dienstleistungs- und Industriebauten bestimmte bisher der Gemeinderat nach Massgabe der Zahl der Betriebsangehörigen und des Publikumandranges die Zahl der Abstellplätze. Neu sollen die erforderlichen Abstellplätze transparent geregelt. Für Bauten mit folgenden Nutzungsarten wurde die Bezugseinheit pro 100m^2 Bruttogeschossfläche, in Anlehnung an die VSS-Norm, festgelegt.

- Industrie, Gewerbe
- Publikumsintensive Dienstleistungsbetriebe
- Nicht publikumsintensive Dienstleistungsbetriebe

Für Bauten mit folgenden Nutzungsarten wurde die Bezugseinheit pro 100m^2 Verkaufsfläche, in Anlehnung an die VSS-Norm, festgelegt.

- Publikumsintensive Verkaufsgeschäfte
- Übrige Verkaufsgeschäfte
- Gastronomiebetriebe

Weitere Nutzungsarten

Sämtliche Nutzungsarten können durch die Auflistung im Baureglement nicht abgedeckt werden, daher sind bei weiteren Nutzungsarten die Richtwerte der VSS-Norm 40 281 «Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» zu berücksichtigen.

4.1.3 Art. 17 Abs. 3

3 Der ermittelte Grenzbedarf für Abstellplätze für Personenwagen von Bewohnern bzw. Beschäftigten kann wie folgt reduziert werden. Die Reduktionsgebiete sind im Anhang des Baureglements aufgezeigt. Der Gemeinderat kann bei erheblichen Veränderungen der Erschliessungsgüte (ÖV-Güteklasse) die Reduktionsgebiete nachführen.

- Reduktionsgebiet A: Minus 40% des Grenzbedarfs
- Reduktionsgebiet B: Minus 20% des Grenzbedarfs
- Übriges Gebiet: keine Reduktion

Der bisherige Abs. 3 wird aufgrund des neuen Abs. 2 gegenstandslos und wird aufgehoben.

Reduktionsgebiete

Reduktion der erforderlichen Abstellplätze

Für Flächen in Bahnhofsnähe sollen zukünftig Reduktionsfaktoren zur Anwendung gelangen. Damit sollen Anreize für eine Reduktion der Abstellplätze in bahnhofsnahen Lagen und somit eine Entlastung der Verkehrsflächen erreicht werden. Dazu soll die berechnete Anzahl an Abstellplätzen mittels Reduktionsfaktoren reduziert werden können.

Reduktionsgebiete

Es werden zwei Reduktionsgebiete eingeführt. Massgebend für die Gebietsabgrenzungen sind die Wegstrecken zu Fuss zum Bahnhof Arth-Goldau (analysiert gemäss Ortsplan). Der Plan der Reduktionsgebiete wird in den Anhang des Baureglements aufgenommen und somit grundeigentümerverbindlich.

Das Reduktionsgebiet A umfasst Grundstücke, welche innerhalb einer Wegstrecke von ca. 250 m vom Bahnhof Arth-Goldau entfernt liegen. Das Reduktionsgebiet B beinhaltet Grundstücke, welche ca. in 500 m Entfernung vom Bahnhof liegen.

Aufgrund der Topografie des Ortsteils Goldau und den dortigen Hanglagen wurden auch die Steigungen mitberücksichtigt. Je Höhenmeter einer Wegstrecke mit Steigung werden zusätzlich 10 Meter einer Wegstrecke in der Fläche zugerechnet. Damit sind die beiden Wegstrecken (im Flachen sowie im Gelände) vergleichbar.

Beispiel

250m Wegstrecke mit 2% Steigung entsprechen einem Höhenunterschied von 5m. Dadurch werden 50m einer vergleichbaren Wegstrecke in der Fläche zugerechnet = 300m.
Da die Wegstrecke in der Fläche beim Reduktionsgebiet A rund 250m beträgt, ist die Wegstrecke mit Steigung entsprechend zu reduzieren. Gemäss nachfolgender Grafik entsprechen 250m in der Fläche einer Wegstrecke von 208 mit Steigung.

Steigung	250 Meter in der Fläche, entspricht:	500 Meter in der Fläche, entspricht:
0%	250 m	500 m
2%	208 m	417 m
5%	167 m	333 m

Abb. 4: Tabelle Umrechnung «Flächenmeter» in «Leistungsmeter» grössere Steigungen als 5% kommen im untersuchten Umkreis des Bahnhofs Arth-Goldau nicht vor.

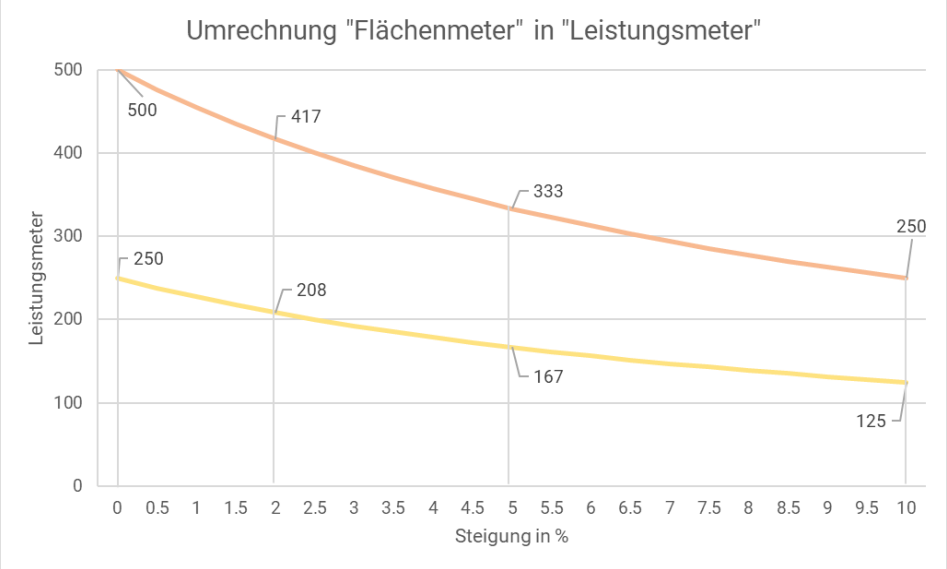
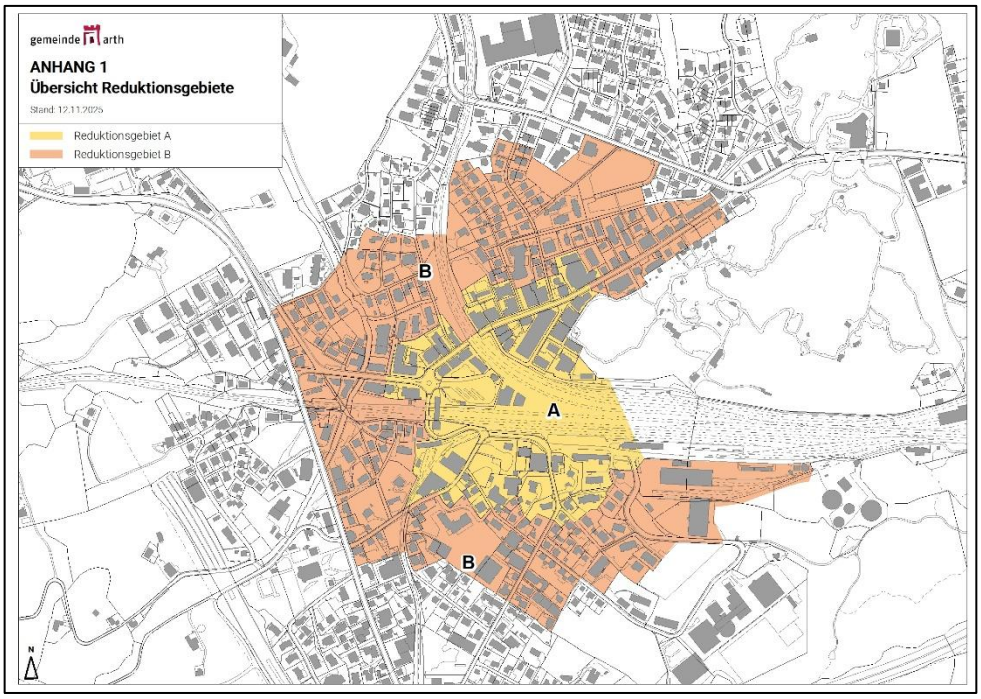


Abb. 5: Grafik Umrechnung «Flächenmeter» in «Leistungsmeter»

Aufgrund der Wegstreckenanalyse wurden die Reduktionsgebiete A und B festgelegt. Ebenfalls wurden Grundstücksgrenzen sowie Bauzonengrenzen in die Beurteilung miteinbezogen.



Reduktionsgebiet A

Reduktionsgebiet B

Abb. 6: Übersichtsplan Reduktionsgebiete

Reduktionsfaktoren

Die VSS-Norm 40 281 «Parkieren Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» hält fest, dass sich nur bei übrigen Nutzungen das zu erstellende Parkfeldangebot nach den empfohlenen Richtwerten sowie zusätzlich nach den Standort-Typen (Erreichbarkeit mit dem Langsamverkehr und mit dem öffentlichen Verkehr) richtet. Die Standort-Typen sind gemäss VSS-Norm nicht für Wohnnutzungen anwendbar. Aus Sicht der Gemeinde Arth sollen jedoch Reduktionsfaktoren auch für Wohnnutzungen bei bahnhofsnahen Lagen zum Tragen kommen. Daher sollen die Reduktionsfaktoren für Bewohner und Beschäftigte aller Nutzungsarten gelten. Die Reduktionsfaktoren werden in Anlehnung an die Ermittlung der Standort-Typen festgelegt.

Die VSS-Norm sieht fünf Standort-Typen vor (unabhängig zu ÖV-Güteklasse des Amts für Raumentwicklung). Dabei ist einerseits der Anteil des Langsamverkehrs abzuschätzen und andererseits die Bedienhäufigkeit des öffentlichen Verkehrs während der massgebenden Betriebszeit.

Zuordnung der Standort-Typen *Distinction des types de localisation*			
Anteil Langsamverkehr am gesamten erzeugten Personenverkehr *Part de la mobilité douce dans l'ensemble de la génération du trafic de personne*	Mit erschlossenen Einwohnern gewichtete Bedienungshäufigkeit des öffentlichen Verkehrs während der massgebenden Betriebszeit *Fréquence des transports publics pondérée selon la desserte des habitants pendant la période d'exploitation déterminante*		
	≥ 4-mal pro Stunde *≥ 4 fois par heure*	1…4-mal pro Stunde *1…4 fois par heure*	Nicht mit ÖV erschlossen *Pas desservi par les TP*
> 50%	A	B	C
25…50%	B	C	D
< 25%	C	D	E

Abb. 7: Zuordnung der Standort-Typen, Quelle: VSS-Norm 40 281 «Parkieren Angebot an Parkfeldern für Personenwagen»

Reduktionsgebiet A

Für das Reduktionsgebiet A wird von einem Anteil Langsamverkehr am gesamten erzeugten Personenverkehr von 25-50% ausgegangen. Zudem ist eine Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr von mehr als 4-mal pro Stunde gewährleistet. Daraus resultiert ein Standort-Typ B.

Reduktionsgebiet B

Für das Reduktionsgebiet B wird von einem Anteil Langsamverkehr am gesamten erzeugten Personenverkehr von unter 25% ausgegangen. Dies heisst, dass der Anteil des Langsamverkehrs weniger als im Gebiet A ist. Aufgrund der vergrösserten Wegstrecke wird dies als zweckmässig erachtet. Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist mit mehr als 4-mal pro Stunde gewährleistet. Daraus resultiert ein Standort-Typ C.

Aufgrund der Standort-Typen können Bandbreiten des Parkfeld-Angebots abgeschätzt werden. Gemäss VSS-Norm liegt beim Standort-Typ B die Bandbreite zwischen 40% und 60%. Dies entspricht einem Reduktionsfaktor von 40-60%. Für die Reduktionsfaktoren soll lediglich ein einzelner Faktor angewendet werden, der sich am Maximalwert orientiert. Dies ist sinnvoll, da eine Reduktion an gut erschlossenen Lagen zwar erwünscht ist, jedoch keinen Einfluss auf die öffentlichen Parkierungsflächen haben darf. Eine zusätzliche Belastung der öffentlichen Parkierungsflächen soll vermieden werden. Die vorgesehenen Reduktionsfaktoren wurden daher als zweckmässig beurteilt. Für das Reduktionsgebiet A (mit dem Standort-Typ B) wird ein Reduktionsfaktor von -40% (100%-60%) eingeführt. Für das Reduktionsgebiet B (mit dem Standort-Typ C) wird ein Reduktionsfaktor von - 20% (100%-80%) eingeführt.

Parkfelder-Angebot in % der Richtwerte gemäss Tabelle 1 *Offre en cases de stationnement en % des valeurs indicatives selon le tableau 1*		
Standort-Typ *Type de localisation*	Minimum	Maximum
A	20%	40%
B	40%	60%
C	50%	80%
D	70%	90%
E	90%	100%

Abb. 8: Parkfeder-Angebot in %, Quelle: VSS-Norm 40 281 «Parkieren Angebot an Parkfeldern für Personenwagen»

Nur für Bewohner bzw. Beschäftigte

Reduziert werden nur die erforderlichen Abstellplätze der Bewohner bzw. der Beschäftigten. Die Anzahl der Abstellplätze für Besucher- und Kundschaft wird separat berechnet und darf nicht reduziert werden.

Für Gebiete mit grösserer Distanz zum Bahnhof und ohne Reduktionsgebiet wurden keine weiteren Reduktionsmöglichkeiten festgelegt, da aufgrund der mittelmässigen und geringen ÖV-Erschliessung mit einem grösseren Anteil an Autos gerechnet wird.

Da sich der Plan der Reduktionsgebiete im Anhang des Baureglements befindet, können die Reduktionsgebiete bei Bedarf vom Gemeinderat angepasst werden, ohne dass die Stimmbürger über die Änderung abstimmen müssen, beispielsweise bei Angebotsveränderungen von Bahn und Bus resp. bei einer Änderung der ÖV-Güteklasse.

Für die Reduktion der Abstellplätze aufgrund eines Reduktionsgebiets ist kein Mobilitätskonzept erforderlich.

Effektiver Bedarf

Nach einem allfälligen Abzug ergibt sich der effektive Bedarf an Abstellplätzen für Personenwagen, welcher im Baubewilligungsverfahren nachzuweisen ist.

Beispiel

Gemäss Berechnung nach Art. 17 Abs. 2 BauR wären 20 Abstellplätze erforderlich. Im Gebiet A können die 20 Abstellplätze um 40% reduziert werden. Dies entspricht 8 Abstellplätzen weniger (40% von 20 = 8).
Im Gebiet B können die 20 Abstellplätze um 20% reduziert werden. Dies entspricht 4 Abstellplätzen weniger (20% von 20 = 4).
Es handelt sich um eine «Kann»-Formulierung. Somit wären weiterhin 20 Abstellplätze zulässig.

4.1.4 Art. 17 Abs. 4

4 Nach der Ermittlung des effektiven Bedarfs an Abstellplätzen für Personenwagen (gemäss Art. 17 Abs. 2 und 3 BauR) ist die Zahl der Abstellplätze für Bewohner bzw. Beschäftigte und Besuchende bzw. Kundschaft getrennt auf ganze Zahlen aufzurunden.

Damit eindeutig ist, wie mit angebrochenen Zahlen umzugehen ist, werden die Rundungsregeln festgeschrieben. Diese wurden bereits in der Praxis angewandt, führten aber immer wieder zu Unklarheiten. Dabei werden die Abstellplätze der Bewohner- und Beschäftigten zusammengezählt und gerundet und die Abstellplätze der Besucher- und Kundenabstellplätze separat zusammengezählt und gerundet. Diese Rundungsregel empfiehlt auch die VSS-Normen.

4.1.5 Art. 17 Abs. 5

5 Für Spezialfälle von Wohnnutzungen wie bspw. Alterswohnen, studentisches Wohnen, Wohnheime für Menschen mit Behinderungen kann von tieferen Richtwerten gemäss Art. 17 Abs. 2 BauR ausgegangen werden. Diese werden im Einzelfall durch den Gemeinderat festgelegt. Die Nutzungsart wird als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch angemerkt.

Bei den in Art. 17 Abs. 5 genannten Spezialfällen kann von einem tieferen Richtwert ausgegangen werden. Es handelt sich hierbei um spezielle Wohnformen mit anderem Mobilitätsbedürfnis. Diese Nutzungsart soll im Grundbuch angemerkt werden. Mit dem Artikel wird es dem Gemeinderat ermöglicht, projektspezifische Entscheidungen bezüglich der Abstellplätze zu treffen.

4.1.6 Art. 17 Abs. 6

6 Werden innerhalb eines zusammenhängenden Gebietes (bezogen auf die Erschliessung) mehr als 50 Abstellplätze für Personenwagen gemäss Bedarfsermittlung erreicht oder erstellt, ist mit dem Baugesuch ein Mobilitätskonzept einzureichen. Dieses zeigt auf, wie die Mobilität der Bewohner bzw. Beschäftigen sowie Besucher bzw. Kundschaft auch mit Verkehrsmitteln wie dem öffentlichen Verkehr, Velo- und Fussverkehr und Sharing-Angeboten gefördert wird. Es sind verbindliche Ziele und Massnahmen mit einem Kontrollinstrument vorzulegen. Diese werden mit der Baubewilligung vertraglich festgelegt und sind als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen. Ausgehend davon kann der Gemeinderat den Grenzbedarf an Abstellplätzen für Personenwagen im Einzelfall weiter reduzieren.

Ein Mobilitätskonzept ist ein Planungsinstrument, mit welchem die Entwicklung von Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt werden kann. Werden im Rahmen eines Projektes innerhalb eines zusammenhängenden Gebietes (das zusammenhängende Gebiet bezieht sich explizit auf die Erschliessung der vom Baugesuch betroffenen Grundstücke) mehr als 50 Abstell- oder Garagenplätze erstellt, muss ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden. Das Mobili-

tätskonzept zeigt auf, welche Auswirkungen der Mehrverkehr auf die umliegenden Strassen hat und mit welchen Massnahmen das Funktionieren des angrenzenden Strassennetzes sichergestellt wird. Ebenfalls muss die Abstimmung mit dem öffentlichen Verkehr, Sharing-Angeboten sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr aufgezeigt werden.
Ein Mobilitätskonzept enthält ebenfalls eine Wirkungskontrolle, welche zum Ziel hat, die Massnahmen und Auswirkungen des Mobilitätskonzeptes in vorgegebenen Abständen zu kontrollieren.

4.1.7 Art. 17 Abs. 7

~~4~~7 Garagenvorplatz und Zufahrten dürfen nicht in die Berechnung der Abstellplätze einbezogen werden.

Der Art. 17 Abs. 7 (ehemals Abs. 4) bleibt unverändert bestehen.

4.1.8 Art. 17 Abs. 8

~~5~~8 Ohne Bewilligung des Gemeinderates dürfen keine Abstellplätze ihrem Zweck entfremdet werden.

Der Art. 17 Abs. 8 (ehemals Abs. 5) bleibt unverändert bestehen.

4.2 Art. 18 Ersatzabgabe

Im folgenden Kapitel werden die Änderungen im Detail erläutert. Änderungen gegenüber dem rechtskräftigen Baureglement sind rot dargestellt.

4.2.1 Art. 18 Abs. 1

1 Ist die Erstellung der erforderlichen Anzahl Abstellplätze auf privatem Grund ~~stück~~ nicht möglich oder unzumutbar, so hat die Bauherrschaft eine Ersatzabgabe an die Gemeinde zu leisten, die zweckgebunden für den Bau und Betrieb öffentlicher Parkierungsanlagen zu verwenden ist.

Die Verwendung der Ersatzabgabe ist in § 58 PBG geregelt. Vollständigkeitshalber wird im ersten Abschnitt der Verwendungszweck der Ersatzabgabe nochmals aufgeführt. Die Ersatzabgabe ist in den Fällen von Art. 17 Abs. 5 und 6 BauR-E nicht zu leisten.

4.2.2 Art. 18 Abs. 2

2 Bei beengten Platzverhältnissen, zur Wahrung des Ortsbildes oder im Interesse der Verkehrsberuhigung oder Verkehrssicherheit kann der Gemeinderat den teilweisen oder vollständigen Verzicht auf die Realisierung von Abstellplätzen anordnen, wobei die Ersatzabgabe zu leisten ist.

Die Bestimmungen zur Ersatzabgabe wurden ergänzt. Der Gemeinderat kann bei beengten Platzverhältnissen, zur Wahrung des Ortsbildes oder im Interesse der Verkehrsberuhigung oder Verkehrssicherheit den teilweisen oder vollständigen Verzicht von Abstellplätzen anordnen. Somit wird eine weitere Reduktion möglich, welche auch bei Umnutzungen (z.B. Gastronomie) angewendet werden kann. Aufgrund des übergeordneten Interesses am Ortsbild oder an der Verkehrssicherheit, die Ersatzabgabe ist in diesem Fall trotzdem zu entrichten.

4.2.3 Art. 18 Abs. 3

~~2~~3 Die Ersatzabgabe je Abstellplatz beträgt Fr. 8'500.-. Sie wird mit der Rechtskraft der Baubewilligung fällig. ~~Sie ändert sich jedes Kalenderjahr nach dem Punktestand vom Oktober des Vorjahres des Luzerner Baukostenindexes. Als Basis gilt der 1. Oktober 1989 mit 113.4 Punkten.~~ Der Gemeinderat kann bei erheblichen Veränderungen die Ersatzabgabe bis auf Fr. 10'000.- erhöhen~~.~~

Die Bestimmungen zur Ersatzabgabe wurden aktualisiert. Es wurde der Zeitpunkt der Fälligkeit festgehalten, was der Gemeinde eine klare und einheitliche Vorgehensweise bezüglich Rechnungszeitpunkt ermöglicht.

5. Berechnungsbeispiele

Anhand von Beispielen wurde der Abstellplatzbedarf nach rechtskräftigem Baureglement vom 8. Dezember 1991 und nach dem vorliegenden Baureglementsentwurf berechnet. So kann ein Überblick über die Auswirkungen gewonnen werden.

Beispiel 1, Wohngebäude

Annahme Wohnnutzungen:
13 Wohnungen; 1’200 m^2 anrechenbare Bruttogeschossfläche (aBGF)

		WHG	**aBGF**	**Erforderliche Anzahl**
BauR rechtskräftig	Bewohner / Beschäftigte (1.5 PP pro WHG oder pro 100m^2)	19.5 → 20	18	**20**

BauR Revision	Bewohner / Beschäftigte (1.5 PP / WHG)	19.5 → 20	-	
	Reduktionsgebiet A (- 40%):	19.5 * 0.6 = 11.7 → 12	-	**12**
	Reduktionsgebiet B (- 20%):	19.5 * 0.8 =15.6 → 16	-	**16**
	Übriges Gebiet (- 0%)	19.5 * 1 =19.5 → 20	-	**20**
	Besucher/Kunden (0.15/WHG) ab 4 WHG	1.95 → 2	-	**2**

Anzahl erforderliche Abstellplätze:
Reduktionsgebiet A: 12 PP + 2 PP (Besucher) ⇒ 14 Abstellplätze
Reduktionsgebiet B: 16 PP + 2 PP (Besucher) ⇒ 18 Abstellplätze
Übriges Gebiet: 20 PP + 2 PP (Besucher) ⇒ 22 Abstellplätze

Beispiel 2, Wohngebäude

Annahme Wohnnutzungen:
11 Wohnungen; 1’500 m^2 anrechenbare Bruttogeschossfläche (aBGF)

		WHG	**aBGF**	**Erforder-liche Anzahl**
BauR rechtskräftig	Bewohner / Beschäftigte (1.5 PP pro WHG oder pro 100m^2)	16.5 → 17	22.5 → 23	**23**

BauR Revision	Bewohner / Beschäftigte (1.5 PP / WHG)	16.5 → 17	-	
	Reduktionsgebiet A (- 40%):	16.5 * 0.6 = 9.9 → 10	-	**10**
	Reduktionsgebiet B (- 20%)	16.5 * 0.8 = 13.2 → 14	-	**14**
	Übriges Gebiet (- 0%)	16.5 * 1 = 16.5 → 17	-	**17**
	Besucher/Kunden (0.15/WHG) ab 4 WHG	1.65 → 2	-	**2**

Anzahl erforderliche Abstellplätze:
Reduktionsgebiet A: 10 PP + 2 PP (Besucher) ⇒ 12 Abstellplätze
Reduktionsgebiet B: 14 PP + 2 PP (Besucher) ⇒ 16 Abstellplätze
Übriges Gebiet: 17 PP + 2 PP (Besucher) ⇒ 19 Abstellplätze

Beispiel 3, Wohngebäude

Annahme Wohnnutzungen:

5 Wohnungen; 600 m^2 anrechenbare Bruttogeschossfläche (aBGF)

		WHG	**aBGF**	**Erforder-liche Anzahl**
BauR rechtskräftig	Bewohner / Beschäftigte (1.5 PP pro WHG oder pro 100m^2)	7.5 → 8	9	**9**

BauR Revision	Bewohner / Beschäftigte (1.5 PP / WHG)	7.5 → 8	-	
	Reduktionsgebiet A (-40%)	7.5 * 0.6 = 4.5 → 5	-	**5**
	Reduktionsgebiet B (- 20%):	7.5 * 0.8 = 6	-	**6**
	Übriges Gebiet (- 0%)	7.5 * 1 = 7.5 → 8	-	**8**
	Besucher/Kunden (0.15/WHG) ab 4 WHG	= 0.75 → 1	-	**1**

Anzahl erforderliche Abstellplätze:

Reduktionsgebiet A: 5 PP + 1 PP (Besucher) ⇒ 6 Abstellplätze

Reduktionsgebiet B: 6 PP + 1 PP (Besucher) ⇒ 7 Abstellplätze

Übriges Gebiet: 8 PP + 1 PP (Besucher) ⇒ 9 Abstellplätze

Beispiel 4, Wohngebäude

Annahme Wohnnutzungen:

2 Wohnungen; 300 m^2 anrechenbare Bruttogeschossfläche (aBGF)

		WHG	**aBGF**	**Erforder-liche Anzahl**
BauR rechtskräftig	Bewohner / Beschäftigte (1.5 PP pro WHG oder pro 100m^2)	3	4.5 → 5	**5**

BauR Revision	Bewohner / Beschäftigte (1.5 PP / WHG)	3	-	
	Reduktionsgebiet A (-40%)	3 * 0.6 = 1.8 → 2	-	**2**
	Reduktionsgebiet B (- 20%):	3 * 0.8 = 2.4 → 3	-	**3**
	Übriges Gebiet (- 0%)	3 * 1 = 3	-	**3**
	Besucher/Kunden (0.15/WHG) ab 4 WHG	- (*Erst ab 4 WHG anwendbar*)		

Anzahl erforderliche Abstellplätze:

Reduktionsgebiet A: 2 Abstellplätze

Reduktionsgebiet B: 3 Abstellplätze

Übriges Gebiet: 3 Abstellplätze

Beispiel 5, Wohngebäude

Annahme Wohnnutzungen:
4 Wohnungen; 500 m^2 anrechenbare Bruttogeschossfläche (aBGF)

		WHG	**aBGF**	**Erforder-liche Anzahl**
BauR rechtskräftig	Bewohner / Beschäftigte (1.5 PP pro WHG oder pro 100m^2)	6	7.5 → 8	**8**

BauR Revision	Bewohner / Beschäftigte (1.5 PP / WHG)	6	-	**6**
	Reduktionsgebiet A (- 40%)	6 * 0.6 = 3.6 → 4	-	**4**
	Reduktionsgebiet B (- 20%)	6 * 0.8 = 4.8 → 5	-	**5**
	Übriges Gebiet	6 * 1 = 6	-	**6**
	Besucher/Kunden (0.15/WHG) ab 4 WHG	0.6 → 1		**1**

Anzahl erforderliche Abstellplätze:
Reduktionsgebiet A: 4 PP + 1 PP (Besucher) ⇒ 5 Abstellplätze
Reduktionsgebiet B: 5 PP + 1 PP (Besucher) ⇒ 6 Abstellplätze
Übriges Gebiet: 6 PP + 1 PP (Besucher) ⇒ 7 Abstellplätze

6. Anhänge

A – Behandlung der Vorprüfung

B – Behandlung der Mitwirkung