



Erläuterungen zu Anpassungen im Bau- und Planungsgesetz § 74

1. Ausgangslage

Der § 74 des Bau- und Planungsgesetzes regelt die Zulässigkeit von Autoabstellplätzen auf Privatreal. Der Paragraph ist die Grundlage für die Parkplatzverordnung (PPV), welche im Einzelnen festlegt, wie viele Parkplätze in Abhängigkeit der Nutzung auf einer privaten Parzelle erstellt werden dürfen.

Gemäss § 13 Umweltschutzgesetz ist eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs in Basel anzustreben. Die bestehende Formulierung des BPG lassen gewisse Anpassungen nicht zu, die notwendig wären, um dieses Reduktionsziel auf Verordnungsebene zu unterstützen. Zudem regelt das Gesetz heute nicht klar, wie die rechtlich zulässige Anzahl Parkplätze nach deren Erstellung genutzt werden darf.

Im Zuge einer Revision der PPV sollen deshalb auch die zugrundeliegenden Gesetzesbestimmungen angepasst werden.

2. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

2.1 § 74, Abs. 1, zulässige Anzahl Abstellplätze

An der grundsätzlichen Bemessung der zulässigen Anzahl Abstellplätze ändert sich nichts. Der Absatz bleibt unverändert.

2.2 § 74, Abs. 2, Gebiete, die vom Motorfahrzeugverkehr zu entlasten sind

Der bisherige Absatz 2 steht seit 1999 im Gesetz. Er legt fest, dass es vom Motorfahrzeugverkehr besonders belastete Gebiete gibt, in denen nur bestimmte Parkplatzarten zulässig sind. Der Absatz wurde in der Kommissionsberatung eingeführt. Sinn und Zweck wurden seither aber nie restlos geklärt. Das Bau- und Gastgewerbeinspektorat hat diese Bestimmung, soweit ersichtlich, in einem Baubewilligungsverfahren noch nie angewendet.

Die ursprüngliche Intention des Absatzes war es wohl, Gebiete, die unter einer besonders hohen Luftverschmutzung leiden, speziell zu schützen. Die Luftsituation ist heute mit Ausnahme von stark befahrenen Strassen befriedigend. Stark vom Motorfahrzeugverkehr belastete Gebiete leiden vor allem unter dem Durchgangsverkehr. Eine Reduktion der Anzahl Abstellplätze in diesen Gebieten trägt kaum zur Linderung der lokalen Belastungssituation bei. Vielmehr verstärkt sie diese für die Anwohnerschaft, da zum Parkplatzmangel auch noch der dadurch ausgelöste Parksuchverkehr hinzukommt. Die Bestimmung bleibt zudem sehr vage, indem nicht definiert ist, welche Fahrten zum unvermeidbaren Bedarf gehören.

Der bisherige Absatz 2 soll deshalb ersatzlos gestrichen werden.

2.3 § 74, Abs. 2, freie Nutzung von Abstellplätzen

Der neue Absatz 2 besagt explizit, dass Abstellplätze grundsätzlich frei genutzt werden können. Im Sinne einer effizienten Auslastung der Infrastruktur werden Mehrfachnutzungen ermöglicht. Es

ist damit zum Beispiel zulässig, dass Parkplätze, die im Zuge eines Wohnungsbaus bewilligt wurden, an Pendlerinnen und Pendler vermietet werden. Umgekehrt können nicht genutzte Parkplätze eines Bürobetriebes von Anwohnerinnen oder Anwohnern belegt werden. Auch Doppelnutzungen sind explizit zulässig, d.h. derselbe Parkplatz kann tagsüber durch Beschäftigte und nachts durch Anwohnende genutzt werden.

Die Bewilligung für den Bau von Abstellplätzen setzt voraus, dass der von diesen Plätzen ausgehende Verkehr bezüglich Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie bezüglich Leistungsfähigkeit des umliegenden Strassennetzes verträglich ist. Der Grundsatz der freien Nutzung wird deshalb durch einen Verkehrsvorbehalt eingeschränkt: die freie Nutzung von Parkplätzen ist nur soweit zulässig, wie kein wesentlicher Mehrverkehr im Vergleich zur angenommenen Bemessungsgrundlage entsteht. Um diese Einschränkung für die Praxis handhabbar zu machen, sind entsprechende Einzelheiten in einer Verordnung festzulegen.

Mit der neuen Bestimmung wird in erster Linie ein Graubereich der heutigen Gesetzeslage geklärt. Die Bestimmung erleichtert es, heute leer stehende Parkplätze durch anderweitige Parkierungsnutzungen zu belegen und damit Investitionen in Wert zu setzen bzw. vor einem Wertverlust zu bewahren. Generell leistet der neue Absatz aber auch einen Beitrag für einen sparsameren Umgang mit Ressourcen und für eine bessere Ausnutzung der knappen innerstädtischen Flächen. Das Risiko von unerwünschtem Mehrverkehr wird durch den entsprechenden Vorbehalt minimiert. Es ist möglich, dass aufgrund dieser neuen Bestimmung Abstellplätze für Wohnnutzungen gebaut werden, auf die ansonsten verzichtet würde. Es ist aber nicht zu erwarten, dass Parkplätze in einem Ausmass erstellt werden, das den tatsächlichen Bedarf der eigenen Parzelle übersteigt. Letztlich würden aber auch in diesem Fall die Vorteile (Reduktion Parkdruck auf Allmend, Reduktion Parksuchverkehr) die möglichen Nachteile (Mehrverkehr durch zusätzliche Parkplätze) überwiegen.

Die freie Nutzung von Abstellplätzen ist selbstverständlich nur für bewilligte Abstellplätze möglich. Aus diesem Absatz kann kein Recht auf die Umnutzung von baurechtswidrig erstellten Abstellplätzen abgeleitet werden. Genauso wenig ergibt sich aus der Bestimmung ein Bestandesschutz im Falle einer wegfallenden oder geänderten Bemessungsgrundlage.

2.4 § 74, Abs. 3, Gemeinschaftsanlagen

Der Absatz bleibt unverändert. Eine separate Vorlage zur Harmonisierung der unterschiedlichen Bestimmungen zu Quartierparkings ist in Vorbereitung.

2.5 § 74, Abs. 4, hochverdichtete Gebiete

Stark verdichtete Gebiete sind raumplanerisch grundsätzlich erwünscht: Sie können aber auch zu einem übermässigen Anwachsen des Verkehrs und entsprechend unerwünschten lokalen Verkehrsemissionen führen. Die Regelung dient dazu, solche Bebauungen zu ermöglichen und dennoch dem Ziel des § 13 USG Rechnung zu tragen, welcher auf die Abnahme der Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet zielt. Sie stellt eine zielführende Möglichkeit dar, bei einer stärkeren Verdichtung der Bebauung die Parkplatzanzahl nicht im selben Mass wachsen zu lassen und die damit verbundene Verkehrszunahme zu beschränken. Stark verdichtete Gebiete sind in der Regel sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr erschlossen, so dass eine Reduktion der Parkplatzanzahl auch aufgrund des zu erwartenden Modal Splits angemessen ist.

Im Rahmen von Bebauungsplänen sind solche von der Parkplatzverordnung abweichende Regelungen bereits heute möglich. Allerdings dient die Parkplatzverordnung heute auch bei hochverdichteten Gebieten als Regelfall für die Parkplatzbemessung, wofür sie ursprünglich nicht ausgelegt war. Allfällige Abweichungen müssen in Bebauungsplanverfahren vom Grossen Rat individuell beschlossen werden.

Mit dem neuen Absatz 4 wird festgeschrieben, dass für Gebiete, die dank einer nutzungsplanerischen Massnahme eine starke Verdichtung erfahren, die zulässige Parkplatzanzahl nicht gemäss Parkplatzverordnung berechnet, sondern im spezifischen Fall im Bebauungsplanverfahren festgelegt wird. Der Absatz definiert die entsprechenden Bemessungskriterien. Er legt aber auch fest, dass in der Regel die Zahl der Parkplätze, die ohne nutzungsplanerische Massnahmen im Rahmen einer Verdichtung in Höhe der Grundzone 5a zulässig wäre, nicht deutlich überschritten werden darf. Eine „deutliche“ Überschreitung wäre gegeben, wenn die Parkplatzanzahl um mehr als 20% steigen würde. Die Einschränkung „in der Regel“ zeigt ausserdem, dass bei besonderen Verhältnissen eine erhöhte Parkplatzanzahl möglich ist, wenn der Investor nachweisen kann, dass die dadurch ausgelöste Verkehrsmenge umweltrechtlich zulässig ist, dass sie auf dem Strassennetz abgewickelt werden kann und dass die erhöhte Parkplatzanzahl auch tatsächlich z.B. trotz Mobilitätsmanagementmassnahmen notwendig ist.

Der Absatz gilt nur für eine **deutliche** Erhöhung der zulässigen Nutzungsdichte. Auch hier ist mit dem Begriff deutlich ein Wert von rund 20% gemeint. Als zweite Bedingung muss das neu zulässige Nutzungsmass auch über demjenigen Mass liegen, das gemäss Zone 5a möglich wäre. Die Bestimmung geht dabei davon aus, dass solche starke Erhöhungen rechtlich immer mit einem Bebauungsplanverfahren verbunden sind.

Reine Aufzonungen (insbesondere grossflächige, wie im Rahmen der Zonenplanrevision) sind von dieser Bestimmung damit ausgenommen. Auch Bebauungspläne, welche nur zu einer geringen Verdichtung führen, sind nicht betroffen.

Für den Grossen Rat als Genehmigungsinstanz für Bebauungspläne ändert die neue Regelung nichts. Der Rat ist in jedem Fall frei, in Bebauungsplänen die zulässige Anzahl Parkplätze gestützt auf die konkrete Situation und abweichend von den Bestimmungen des BPG bzw. der PPV zu beschliessen. Es braucht deshalb auch keine präzisierenden Bestimmungen in der Verordnung.

2.6 § 74, Abs. 5, Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge

Zur Förderung der zumindest lokal emissionsfreien Elektromobilität ist es wichtig, dass genügend Ladestationen für die Batterien der Fahrzeuge mit Elektroantrieb zur Verfügung stehen. Für grössere Parkieranlagen soll deshalb die Errichtung solcher Ladestationen vorgeschrieben werden. Was eine grössere Anlage ist und wie viele Ladestationen erstellt werden müssen, soll auf Verordnungsstufe geregelt werden. Damit wird das Gesetz von unnötigen Details entlastet. Ohnehin ist die Entwicklung im Bereich Elektromobilität zurzeit rasant. Die Verordnung kann rascher der tatsächlichen Bedarfsentwicklung angepasst werden.

Für kleinere Anlagen wäre es unverhältnismässig, eine Ladestation zwingend vorzuschreiben. Die Gefahr, dass solche Ladestationen noch längere Zeit nicht benutzt würden, ist zu gross.

3. Übergangsbestimmungen

Die neue Übergangsbestimmung (§ 178, Abs. 7) regelt, dass die Gesetzesanpassungen nur auf neue Baugesuche anzuwenden sind. Baugesuche, die im Moment der Wirksamkeit der neuen Bestimmungen hängig sind, werden diesbezüglich nach dem alten Recht beurteilt. Damit können aufwändige Umplanungen und eine doppelte Prüfung von Gesuchen durch die Baubewilligungsbehörde verhindert werden.

Beilage:
Synopsis