

Vernehmlassungsfragebogen

Revision Parkplatzverordnung (PPV) und diesbezügliche Anpassungen im Bau- und Planungsgesetz (BPG)

Formular bis spätestens 11. August 2017 elektronisch oder in Papier abschicken. Vielen Dank.

1. Doppel- und Mehrfachnutzungen

1a) Unterstützen Sie die neue Bestimmung (§ 74, Abs. 2 BPG), die Doppel- und Mehrfachnutzungen von Parkplätzen explizit zulässt, solange dadurch kein relevanter Mehrverkehr entsteht?

Ja ☐

Nein ☒

keine Meinung ☐

Evtl. Begründung / Kommentar:

Mit der vorgeschlagenen Änderung, dass Abstellplätze grundsätzlich frei nutzbar sind, wird die Beweislast, d.h. die grundsätzliche Handhabe umgekehrt. Grundsätzlich muss gelten, dass in besagten Gebieten, die vom Motorfahrzeugverkehr zu entlasten sind, Abstellplätze ausgeschlossen werden. Dass die 1999 in Kraft getretene Verordnung kaum angewendet wurde, ist kein Grund, von dieser Regelung abzuweichen, sondern ein Grund, diese Regelung energischer durchzusetzen. Eine erneute Aufweichung dieser Regelung führt zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen. Dies unterwandert die Zielvorgabe des USG, die Verkehrsemissionen zu stabilisieren und zu vermindern. Eine Kehrtwende in diesem Punkt bedeutet, das Gegenteil dessen zu verordnen, was der Auftrag ist.

1b) Unterstützen Sie, dass Parkplätze, die für Wohnungen bewilligt wurden, auch durch Arbeitnehmende, Kundschaft sowie Besucherinnen und Besucher verwendet werden dürfen (§ 24, Abs. 1 PPV)?

Ja ☐

Nein ☒

keine Meinung ☐

Evtl. Begründung / Kommentar:

Eine Zweckentfremdung bzw. Weitervergabe von definierten Parkplätzen ausserhalb ihres ursprünglich angestammten Zwecks lehnen wir entschieden ab. Mit dieser Regelung würde der

Kanton einen Anreiz setzen, jeweils so viele Parkplätze wie erlaubt zu bauen, weil im Nachhinein als überschüssig geltende Parkplätze weitervergeben werden könnten. Dies unterwandert wiederum das Ziel im USG, das Verkehrsaufkommen zu stabilisieren oder zu vermindern. Parkplätze für Arbeitnehmende, Kundschaft sowie Besucherinnen und Besucher sind als solche zu deklarieren. Eine Verwässerung dieser Handhabe bedeutet, dass der Möglichkeit Tür und Tor geöffnet würde, unter dem Deckmantel von Parkplätzen für Wohnungen diese Parkflächen durchgehend zweckentfremdet werden. Dadurch ist keine griffige Kontrolle umsetzbar. Zu prüfen wäre hingegen eine Lösung mit einer sauberen Deklaration: Ein Parkplatz einer Wohnung könnte dauerhaft in einen Parkplatz für ein nahestehendes Geschäft, einen nahestehenden Arbeitsplatz, oder für BesucherInnen definitiv umgenutzt werden – dies jedoch unter der gängigen Auflage, dass dadurch an anderer Stelle ein Parkplatz aufgehoben würde. Vielmehr ist zu prüfen, wie der Kanton positive Anreize setzen kann, damit sich eine Bauherrin bei der Planung von Parkplätzen an einer Mindestzahl orientiert. Ebenfalls muss der Grundsatz gelten, dass die Fläche von unbenutzten Parkplätzen entsiegelt werden muss.

1c) Unterstützen Sie, dass Parkplätze, die für Büro-, Gewerbe- und Fabrikationsbetriebe bewilligt wurden, auch durch die Anwohnerschaft verwendet werden dürfen (§24, Abs. 1 PPV)?

Ja ☐

Nein ☒

keine Meinung ☐

Evtl. Begründung / Kommentar:

Wiederum stellt dies im umgekehrten Fall wie in der Frage 1c den Fehlanreiz dar, dass Büro-, Gewerbe- und Fabrikationsbetriebe zunächst so viele Parkplätze wie gesetzlich möglich bauen, im Wissen, dass sie die überschüssigen Parkplätze zu einem späteren Zeitpunkt zweckentfremdet weitergeben können. Durch solche Fehlanreize unterwandert man demokratisch beschlossene Zielsetzungen.

Wie in der Antwort 1b im letzten Abschnitt vorweggenommen, gilt es vorher zu prüfen, wie der Kanton Anreize setzen kann, damit sich die Bauherrin bei der Planung schon an ein Minimum orientiert, statt pauschal die gesetzlich maximale Anzahl bewilligter Parkplätze auszureizen.

1d) Unterstützen Sie, dass Parkplätze, die für Büro-, Gewerbe- und Fabrikationsbetriebe oder für Wohnzwecke bewilligt wurden, **nicht** als Kundenparkplatz für ein Ladengeschäft und **nicht** als öffentlicher Parkplatz verwendet werden darf (§ 24, Abs. 1 PPV)?

Ja ☒

Nein ☐

keine Meinung ☐

Evtl. Begründung / Kommentar:

Dies bedeutet einen zusätzlichen Anreiz, dass sich die Bauherren bereits bei der Planung eines Baus bzw. der nötigen Parkplätze an eine mögliche Mindestzahl von Parkplätzen orientieren.

1e) Unterstützen Sie, dass Parkplätze, die für Ladengeschäfte bewilligt wurden, ohne Einschränkungen auch für andere Nutzungsarten verwendet werden dürfen (§ 24, Abs. 2 PPV)?

Ja ☐

Nein ☒

keine Meinung ☐

Evtl. Begründung / Kommentar:

Die Möglichkeit einer anderen Nutzungsart bzw. Weiterverwendung bedeutet, dass diese Möglichkeit aus Effizienzgründen genutzt werden will. Wiederum zieht dies nach sich, dass das Verkehrsaufkommen zunimmt.

1f) Unterstützen Sie, dass Parkplätze, die aufgrund von Ausnahmetatbeständen bewilligt wurden, bei einem Wegfall dieser Ausnahmetatbestände wieder aufzuheben sind (§ 24, Abs. 4 PPV)?

Ja ☒

Nein ☐

keine Meinung ☐

Evtl. Begründung / Kommentar:

Eine Bedingung muss ohne Wenn und Aber gelten. Ein Aufweichen macht dem Missbrauch und einem unerwünschten gesetzlichen Graubereich Tür und Tor auf und droht jeweils einen bürokratischen Rattenschwanz nach sich zu ziehen.

2. Hoch verdichtete Gebiete

2) Unterstützen Sie, dass in hochverdichteten Gebieten in der Regel die Anzahl Parkplätze, die pro Wohnung bzw. Arbeitsplatz zulässig ist, reduziert wird, um eine Überlastung der Strassenkapazitäten zu verhindern (§ 74, Abs. 4 BPG)?

Ja, die Reduktion müsste aber noch stärker sein ☒

Ja, die Reduktion ist gerade richtig ☐

Ja, aber die Reduktion ist zu stark ausgeprägt ☐

Nein ☐

keine Meinung ☐

Evtl. Begründung / Kommentar:

Erwünscht ist eine Regelung, welche von Anfang an die Zielvorgabe einer Verminderung des Verkehrsaufkommens offensiv deutlich macht. Der Gesetzestext muss hier konkrete und eindeutige Definitionen liefern. Die Formulierung «deutlich» sowie die Formulierung «in der Regel» unterwandern diese Absicht. Ziel darf nicht sein, dass ein Investor die Möglichkeit hat, eventuell verfügbare maximale Kapazitäten einer Strasse auszureizen.

Sonstiges: Der Kanton sollte vermehrt die Schaffung von Veloparkplätze vorantreiben. Hier liegt vielerorts ein Mangel vor.

3. Erstellungspflicht für Ladestationen für Elektrofahrzeuge

3a) Unterstützen Sie eine Erstellungspflicht für Ladestationen für Elektrofahrzeuge grundsätzlich (§ 74, Abs. 5 BPG)?

Ja ☒

Nein ☐

keine Meinung ☐

Evtl. Begründung / Kommentar:

3b) Erachten Sie eine Beschränkung dieser Erstellungspflicht auf Neubauten von mehr als 20 Abstellplätzen als zweckmässig (§ 23, Abs. 2 PPV)?

Ja ☐

Nein ☒

keine Meinung ☐

Evtl. Begründung / Kommentar:

Mit einem erhöhten Angebot von Parkplätzen mit Ladestationen und einem demzufolge verminderten Angebot von normalen Parkplätzen setzt der Kanton Anreize, beim Kauf eines Neuwagens (sowie selbstredend beim Ersatzkauf für ein ausgemustertes Fahrzeug mit Verbrennungsmotor) ein Elektrofahrzeug stärker in Betracht zu ziehen. Eine dadurch erzielte Verbesserung der Verkaufszahlen von Elektrofahrzeugen bedeutet wiederum, dass es für kleinere Anlagen früher sinnvoll und umsetzbar wird, Parkplätze mit Ladestationen anzubieten.

Wir fordern demzufolge, dass die kleineren Anlagen bereits ab einer Anzahl von 10 statt 20 Parkplätzen verpflichtet sind, mindestens einen Parkplatz mit Ladestation anzubieten. Dies ist vertretbar und verkraftbar.

Die zwei Szenarien, von welchen der Kanton ausgeht, sind zu defensiv angesetzt. Hier unterlässt der Kanton die Tatsache, dass im lokalen urbanen Gebiet auf der Angebotsseite, sprich aufgrund des politischen Willens, Einfluss auf das Verhalten der StadtbewohnerInnen hat.

3c) Erachten Sie den verlangten Ausrüstungsgrad von 10% für angemessen (§ 23, Abs. 2 PPV)?

10% sind zu wenig, es müssten mehr Parkplätze ausgerüstet werden ☒

10% ist gerade richtig ☐

10% ist zu viel ☐

keine Meinung ☐

Evtl. Begründung / Kommentar:

Wir fordern für Anlagen in Zonen mit sehr guter Erschliessung von öffentlichen Verkehrsmitteln einen Ausrüstungsgrad von mindestens 15%, aus zwei Gründen: Erstens, um auf der Angebotsseite das Kaufverhalten der städtischen BewohnerInnen zu beeinflussen. Zweitens sind die

Szenarien, nach welchen der Kanton genügend Parkplätze für Autos mit Verbrennungsmotoren reservieren will, zu defensiv.

Der Kanton nutzt bezüglich des zweiten genannten Punktes die Möglichkeiten nicht, die sich gerade in einem städtischen Mikrokosmos ergeben, um erwünschte Verbesserungen, sprich Elektromobilität, lokal zu fördern. Er geht von generellen, landesweiten Schätzungen aus und berücksichtigt die lokale Dynamik nicht. In städtischen Gebieten spielen viele Faktoren zusammen, welche den Elektrofahrzeugen zugutekommen, zumal die allermeisten Fahrtwege kurz sind und dadurch die geringere Reichweite von Elektrofahrzeugen keine negative Auswirkung für die NutzerInnen hat.

4. Weitere Bestimmungen in der Parkplatzverordnung

4a) Unterstützen Sie den erweiterten Bestandesschutz für oberirdische Parkplätze, der an klare Bedingungen geknüpft ist (§ 1, Abs. 2^{bis} PPV)?

- Ja, unter den formulierten Bedingungen ist der Bestandesschutz sinnvoll ☐
- Nein, der neue Bestandesschutz geht zu weit. X
- Nein, der Bestandesschutz sollte bedingungslos gelten ☐
- keine Meinung ☐

Evtl. Begründung / Kommentar:

Für die investitionswilligen Bauherren muss gelten, dass er sich von Beginn weg an die minimal nötige Anzahl Parkplätze orientiert. Unerwünschte Situationen sind separat davon zu behandeln und dürfen nicht als Vorwand gelten, einen den Zielvorgaben nicht dienlichen Umstand durchzusetzen.

Prüfenswert dagegen ist aus unserer Sicht, dass für jeden zusätzlichen Parkplatz auf Allmend ein Parkplatz aufgelöst und entsiegelt wird.

Ebenfalls prüfenswert ist, den Bau einer Tiefgarage mit einem Bestandesschutz zu verbinden. Es soll der Grundsatz gelten, dass Parkplätze ab einem gewissen Faktor unterirdisch zu bauen sind. Als bedingender Kostenfaktor soll hierzu gelten, dass die Bauherrin zum Bau von Tiefgaragen verpflichtet wird, wenn nicht nachgewiesen werden kann, dass die Kosten des Baus einer Tiefgarage das Dreifache der Kosten eines überirdischen Parkplatzes übersteigen würde.

4b) Unterstützen Sie die Aufhebung der folgenden Ausnahmebestimmungen?

- | | Ja | Nein |
|--|----|--------------------------|
| - Anwendung eines unterschiedlichen Flächenbedarfs pro Arbeitsplatz (§ 4, bisheriger Absatz 4 PPV) | X | <input type="checkbox"/> |
| - Für Betriebe mit starkem Kundenverkehr (§ 5, bisheriger Abs. 5 PPV) | X | <input type="checkbox"/> |
| - Für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb (§ 10, bisheriger Abs. 1 lit. b, PPV) | X | <input type="checkbox"/> |

Evtl. Begründung / Kommentar:

4c) Unterstützen Sie die Schaffung von neuen Ausnahmebestimmungen?

- | | Ja | Nein |
|--|--------------------------|------|
| - Für Carsharing-Fahrzeuge (§ 9, Abs. 2 lit. c, PPV) | <input type="checkbox"/> | X |
| - Generelle Ausnahmeklausel bei überwiegenden Interessen (§ 10, PPV) | <input type="checkbox"/> | X |

Evtl. Begründung / Kommentar:

4d) Unterstützen Sie die Aktualisierung des Plans zur OeV-Erschliessungsqualität?

- Ja ☐ Nein X keine Meinung ☐

Evtl. Begründung / Kommentar:

Wir sind mit weiten Teilen der Aktualisierung einverstanden, aber wir kritisieren drei Punkte:

Der erste Punkt betrifft das rasche Einbeziehen einer verbesserten Erschliessungsqualität aufgrund neuer Linien und neuer Haltestellen. Die Aktualisierung bzw. Neubeurteilung des Plans zur Erschliessungsqualität muss zwingend bei Inbetriebnahme jeder neuen Streckenführung stattfinden. Die dadurch erzielte Signalwirkung setzt einen starken Anreiz an AnwohnerInnen sowie InvestorInnen, ihr Verhalten und ihre Pläne an die neuen Gegebenheiten anzupassen.

Der zweite Punkt betrifft die Strecken entlang der Tramlinien 1 zwischen der Dreirosenbrücke und der Messe sowie die Klybeckstrasse und die Bus-Linie 30 auf Kleinbasler Seite. Dieses Gebiet, das im Grossen und Ganzen mit dem Matthäus-Quartier übereinstimmt, ist zwingend aufzuwerten zur Kategorie «sehr gute Erschliessung».

Der dritte Punkt betrifft die Faktoren für die Zahl der Parkplätze. Die Faktoren sind nicht mehr zeitgemäss; allein die Erweiterung der Kernzone ist kein ausreichender Beitrag, um die Parkplatzanzahl zu reduzieren. Wir fordern, dass der Faktor für die Zone mit «sehr guter Erschliessung» auf 0,5 herabgesetzt wird und für «durchschnittliche bis gute Erschliessung» auf 0,7.

5. Weitere Anliegen

5a) Haben Sie weitere Anliegen oder Bemerkungen zum vorliegenden Entwurf der Revision des §74 des Bau- und Planungsgesetzes?

Kommentar:

Der Parkplatz-Aufhebungsfaktor von 0,6 ist weder zeitgemäss noch zielführend. Ebenfalls ermöglicht er so, die Anzahl Parkplätze und somit die Nachfrage nach Verkehr ohne Not zu erhöhen. Wir fordern eine 1,1:1-Kompensation, um sowohl dem gesteigerten Umweltbewusstsein der Bevölkerung als auch der Zielvorgabe des USG gerecht zu werden, der den Mehrverkehr verhindern und den MIV um 10% reduzieren will.

5b) Haben Sie weitere Anliegen oder Bemerkungen zum vorliegenden Entwurf der Revision der Parkplatzverordnung?

Kommentar:

Wir fordern eine Grundlage, um eine «Zone für autofreies Wohnen» (mit einem Verkehrsaufkommen zwischen 0 und 0,2) zu fördern.

Wir fordern eine Ergänzung der PPV, um das Ersetzen von oberirdischen mit unterirdischen Parkplätzen zu fördern:

§ 3 Abs. 4 PPV (neu):

«Parkplätze sind bei Neubauten grundsätzlich unterirdisch zu bauen. Ausnahme ist, wenn die Bauherrschaft vorweisen kann, dass die Kosten für den Bau einer Tiefgarage das Dreifache der Kosten für den Bau gleich vieler oberirdischer Parkplätze übersteigen.»

Zum Erschliessungsplan: In Bezug auf die Erschliessungsqualität fordern wir, dass auf den Strassen entlang sämtlicher Tramlinien ein Faktor für die Erschliessungsqualität durchgängig ein Faktor von 0.5 verwendet wird. Ebenfalls muss dies gelten für alle Hauseingänge, welche sich weniger als 200m von einer Tramhaltestelle befinden.