

Basel, 30. Mai 2016

Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels
Münsterplatz 11
4001 Basel

Vernehmlassungsantwort zur Veloparkplatzverordnung

Sehr geehrter Herr Regierungsrat

Für die Einladung zur Vernehmlassung danken wir Ihnen bestens. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, uns zum ausgearbeiteten Entwurf einer Veloparkplatzverordnung äussern zu können.

Im Folgenden setzen wir Sie gerne über unsere Überlegungen in Kenntnis.

Allgemeine Bemerkungen

Bei der Erarbeitung dieser Vernehmlassungsantwort hat sich die Basler FDP mit dem Gewerbeverband Basel-Stadt und dem Hauseigentümergebiet Basel-Stadt abgesprochen und eine grosse Übereinstimmung festgestellt. Diese Vernehmlassung wird deshalb auch Elemente der Vernehmlassungsantworten dieser beiden Verbände aufweisen.

Wie Ihnen bekannt ist, tritt die FDP.Die Liberalen grundsätzlich für den Abbau von gesetzlichen Vorgaben und bürokratischen Hürden ein. Es verwundert deshalb nicht, dass wir an dieser neuen Verordnung wenig Freude haben, führt sie doch für die (KMU-) Wirtschaft und Hauseigentümer zu neuen, aus unserer Sicht unnötigen, Auflagen. Der Staat sollte, soweit dies möglich ist, auf regulatorische Eingriffe in die freie Marktwirtschaft verzichten bzw. überflüssige Vorschriften abschaffen oder noch besser gar nicht erst einführen. Die neue VeloPPV ist ein Musterbeispiel einer solchen Vorschrift, denn sie erhöht die Regulierungsdichte im Baubereich. Unbestrittenermassen bringt diese Veloparkplatzverordnung neue bürokratische Hürden.

Die Verordnung stützt sich auf § 73 vom 17. September 2014 und § 75 vom 17. November 1999 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG), sowie § 13 Umweltschutzgesetz (USG) vom 13. März 1991. Die Basler FDP ist sich bewusst, dass die Umsetzungspflicht auf dem Grossratsbeschluss vom 17. September 2014 basiert. Dennoch möchten wir darauf hinweisen, dass der geänderte § 73 des BPG möglichst schlank und pragmatisch formuliert und umgesetzt werden soll. Der jeweilige Haus- und Liegenschaftseigentümer sollte selber dafür verantwortlich sein, wie viele Abstellplätze er für seine Mitarbeiter oder Mieter auf privatem Grund zur Verfügung stellt. Es kommen neue Auflagen auf den Hauseigentümer bei Instandhaltung und Sanierung seiner Liegenschaft hinzu. Der Hauseigentümer wird also ein weiteres Mal in seiner Entscheidungsfreiheit eingeengt. Es ist nicht auszuschliessen, dass er wegen dieser neuen Verpflichtung von einer an und für sich sinnvollen Investition aus Kosten- und

anderen Gründen absieht. Die FDP warnt zudem davor, Abstellplätze für Velos und Mofas auf Allmend mit Verweis auf die Verordnung abzuschaffen. Infrastrukturlösungen sind Aufgabe der öffentlichen Verwaltung und sollten nicht einfach auf Privatbetriebe und Hauseigentümer abgewälzt werden.

Wir stellen fest, dass an der heutigen Richtlinie aus dem Jahr 1992, deren Vollzug bis anhin problemlos funktioniert hat, festgehalten werden sollte. Die Richtlinie legt den heutigen Standardbedarf fest. Die Richtwerte für die Berechnung der Abstellplätze können sich folglich an der heutigen Richtlinie anlehnen. Da aber die heutige Richtlinie die Lage miteinbezieht, sollten die Richtwerte für die Abstellplätze auch in der neuen Verordnung aufgrund eines festgelegten Perimeters erfolgen. Dieser Perimeter könnte zum Beispiel durch das Verkehrskonzept Basler Innenstadt definiert werden, welches die Zone für die Innenstadt detailliert festlegt. Folglich hat sich die neue Veloparkplatzverordnung nicht an der VSS-Norm 640 065 zu orientieren. In Bezug auf die qualitative Festlegung der Abstellplätze soll auf die VSS-Norm 640 066 verwiesen werden.

Zudem erlauben wir uns eine zusätzliche Bemerkungen zu den Kinderwagen und Kinderfahrzeugen: Es ist aus unserer Sicht nicht zwingend, die Verordnung, welche im Zuge der Anpassung des § 73 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) Umsetzungsbestimmungen neu bearbeitet werden muss, auch auf Kinderwagen und Kinderfahrzeuge auszudehnen. Die parlamentarische Diskussion bei der Anpassung von § 73 BPG fokussierte sich in der Hauptsache auf Abstellplätze für Velos und Mofas. Die gleiche Fokussierung erkennt man auch im Erläuterungsbericht. Dieser enthält hauptsächlich Ausführungen zu Sinnhaftigkeit und Notwendigkeit solcher Regelung in Bezug auf Velos und Mofas. Letztlich ist diese Gesetzesanpassung inkl. der Ausarbeitung der neuen Veloverordnung als Teil der politischen Zielsetzung der Förderung des Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt zu sehen und hat nichts mit familienpolitischen Massnahmen oder Förderung zu tun. Unseres Erachtens genügt es deshalb, die Verordnung auf die beiden Vehikel Velo und Mofa zu beschränken und bei Kinderwagen und Kinderfahrzeuge die bisherige Handhabung ohne Regelung auf Verordnungsebene fortzuführen.

Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen

I. Zweck und Anwendungsbereich

Die Aufteilung von Parkplätzen in Kurzzeit- und Langzeitplätze im § 1 Abs. 2 basiert auf der nationalen VSS-Norm 640 065. Die Kleinräumigkeit des Kantons Basel-Stadt spricht aber gegen eine solche Differenzierung. Die Verordnung sollte sich an die örtlichen und individuellen Verhältnisse anpassen. Eine solche Aufteilung birgt die unnötige Gefahr einer zusätzlichen Komplexität. KMUs werden noch weiter belastet, wenn diese sich um Abstellplätze in kurzer oder langer Distanz kümmern müssen. Zudem stellt sich die Frage, wie der Nachweis erbracht werden soll, wie viele Kunden länger als zwei Stunden vor der jeweiligen Nutzungsart parkieren und welche nicht. Die Bedarfsermittlung nach dieser Differenzierung bringt dem Gesuchsteller sowie der öffentlichen Verwaltung nur einen zusätzlichen Aufwand.

§ 1 Abs. 3 ist zudem redundant mit § 1 Abs. 1, da Ersterer nur noch detaillierter festlegt, für wen die berechnete Anzahl Abstellplätze gilt. Die Anzahl resultiert aus der Bedarfsermittlung, daher können die beiden Absätze zusammengefasst werden. Es wird zudem daran festgehalten, dass im Folgenden sowohl qualitative als auch quantitative Festlegungen zu den Abstellplätzen getroffen werden. § 1 ist demnach wie folgt zu ändern:

§ 1 Abs. 1 Die Verordnung berechnet den Bedarf von Abstellplätzen für Velos, Mofas, Kinderwagen und Kinderfahrzeuge, und macht Angaben zu Lage, Zugänglichkeit und Ausstattung.

§ 1 Abs. 2. ist aus den obengenannten Gründen ersatzlos zu streichen.

§ 1 Abs. 3 ist aus den obengenannten Gründen ersatzlos zu streichen.

Gemäss §1 Abs. 4 ist die Verordnung bei Neubauten, bei allen wesentlichen baulichen Änderungen oder Nutzungsänderungen, die einer Baubewilligung bedürfen, anzuwenden. Weniger problematisch scheint uns die Pflicht zur Erstellung bei Neubauten, auch wenn sich hier die Gesamterstellungskosten erhöhen können. Sie stehen hier aber in einem anderen Verhältnis zu Planung und Baukosten als bei einem Umbau. Sehr problematisch sehen wir deshalb die Pflicht bei den "wesentlichen" baulichen Änderungen oder Nutzungsänderungen. Die Beschränkung auf Umbauvorhaben, die einer Baubewilligung bedürfen, ist zu begrüssen und lässt die Zielrichtung der Regelung erkennen. Sie vermag allerdings nicht sämtliche Härtefälle zu vermeiden. Sanierungen im energetischen Bereich (beachte auch Entwurf neues Energiegesetz, wo der Einsatz einer Öl- oder Gasheizung bewilligungspflichtig werden soll), Sanierungen von Küchen und Bäder, die das sanitäre Leitungsnetz und mithin die Kanalisation tangieren, Fassadensanierungen und weiteres mehr bedürfen oft einer Baubewilligung. Oft ist Bewilligungspflicht von Bauzone zu Bauzone unterschiedlich. Es ist nicht einsehbar, wieso bei solchen Umbauvorhaben plötzlich die Pflicht zur Erstellung eines Velo- und Mofaabstellplatzes sowie Abstellplatz für Kinderwagen und Kinderfahrzeuge (falls Streichung entgegen unserem Antrag nicht erfolgen sollte) entstehen soll. Bei einer objektiven Betrachtungsweise leuchtet denn auch die Erstellungspflicht neben Neubauten noch am ehesten bei Nutzungsänderungen bestehender Liegenschaften ein, weshalb die Entstehung der Erstellungspflicht auf diesen Fall zu beschränken ist.

§1 Abs. 4 (wird neu §1 Abs. 2): Die Verordnung ist vollständig anzuwenden bei Neubauten mit weniger als 4'000 m² Bruttogeschossfläche sowie bei allen Nutzungsänderungen, die einer Baubewilligung bedürfen. Sie gilt nicht für Abstellplätze auf Allmend.

II. Berechnung der erforderlichen Anzahl Abstellplätze (Standardbedarf)

Die Basler FDP begrüsst die Bemühungen, den Standardbedarf für die verschiedenen Nutzungen unterhalb der VSS-Norm anzulegen und damit den örtlichen Verhältnissen im Kanton Basel-Stadt anzupassen. Die Einteilung der Anzahl Abstellplätze nach konkreten Interessen durch die Differenzierung der Kurzzeit- und Langzeitparkplätze ist durchaus verständlich. Jedoch macht die Einteilung nach der Lage, wie es in der heutigen Richtlinie aufgeführt ist, durch die Kleinräumigkeit des Kantons Basel-Stadt mehr Sinn (s. auch Ausführung unter I.). Durch diese Aufteilung entsteht keine Benachteiligung einzelner KMUs gegenüber anderen und es entsteht kein zusätzlicher administrativer Aufwand für die jeweiligen Nutzungsarten.

Die Basler FDP stimmt mit dem Gewerbeverband Basel-Stadt überein, dass die Bruttogeschossfläche (BGF) als Bezugsgrösse verwendet werden kann, da die Berechnung der BGF bei einem Teil der Baugesuche sowieso vorgelegt werden muss. Hingegen sind die geplanten BGF-Berechnungen bei neuen Gesuchen abzulehnen, denn dies bedeutet ein Mehraufwand für die Verwaltung als auch für jeden Gesuchsteller. Wenn klar ersichtlich ist, dass die BGF eingehalten wird, dann braucht es keine neue BGF-Berechnung bei Nutzungsänderungen, die keine Änderung des Volumens anstreben.

Daraus ergeben sich nun folgende Werte unter § 2a Abs. 2 Anzahl Abstellplätze:

Nutzungsart	Mindestbedarf von Abstellplätzen für Velo, Mofa, Kinderwagen und Kinderfahrzeuge Für Bewohner, Beschäftigte und Besucher	
	1 Abstellplatz pro m ² BGF Äussere Stadt und Landgemeinden (definiert nach dem Perimeter Verkehrskonzept Basler Innenstadt)	1 Abstellplatz pro m ² BGF Innenstadt (definiert nach dem Perimeter Verkehrskonzept Basler Innenstadt)
Verkauf des täglichen Bedarfs	60 m ²	30 m ²
Sonstiger Verkauf	200 m ²	100 m ²
Kundenintensive Dienstleistungen	60 m ²	30 m ²
Sonstige Dienstleistungen	200 m ²	100 m ²
Gastronomie	300 m ²	150 m ²
Gewerbe und Industrie	300m ²	150 m ²

III. Ausnahmen

Es ist nachvollziehbar, die Unzumutbarkeit gemäss §7 Abs. 3 lit. b) nicht näher zu definieren, da sonst tatsächlich allfällige begründete Fälle ungewollt ausgeschlossen werden könnten. Unklar ist, inwieweit wirtschaftliche Aspekte die Unzumutbarkeit beeinflussen können. Deshalb stellt sich für uns die Frage, ob es nicht sinnvoll wäre, eine analoge Bestimmung einzufügen, wie diese bereits beim behindertengerechten Bauen (§62a Abs. 5) bekannt ist. Selbstverständlich müssten als Richtgrössen die Kosten der Nutzungsänderung (allenfalls des Umbaus, falls unserem Antrag nicht gefolgt wird) gewählt und eine Höchstgrenze eingesetzt werden.

Abs. 3 lit b Die Erstellungspflicht kann entfallen oder reduziert werden, wenn die Erstellung unzumutbar ist. Die Erstellungspflicht entfällt unter anderem, wenn die zu erwartenden Kosten der beantragten Massnahme grösser sind als 3 % des Bauvorhabens oder grösser sind als 10'000 – 20'000 Franken.

IV. Anzahl Abstellplätze bei Wohnnutzungen (§4)

In § 4 ist vorgesehen, bei Wohnnutzungen die Anzahl Abstellplätze an die Grösse der Wohnung zu koppeln: Pro Zimmer ist ein Veloabstellplatz zu erstellen. Eine solche Regelung ist unverhältnismässig und verpflichtet den Hauseigentümer faktisch, Veloabstellplätze auf Vorrat zu erstellen.

Die Koppelung der Anzahl Veloabstellplätze an die Anzahl Zimmer geht wohl davon aus, dass in der Regel pro Zimmer einer Wohnung eine Person mit je einem Velo lebt. Diese Annahme ist falsch. In der grossen Tendenz belegt eine Person Wohnungen mit mehr Zimmern, als ihr gemäss dieser Annahme zustehen würde. Ebenso wenig trifft es zu, dass jede Person ein Velo besitzt. Es darf also nicht davon ausgegangen werden, dass in einer Vierzimmerwohnung auch tatsächlich vier Velos vorhanden sind. Gleiches gilt auch bei einer 1-Zimmerwohnung: Der Wohnungsinhaber muss nicht zwingend Besitzer eines Velos sein. Der Hauseigentümer darf aber nicht verpflichtet werden, ein Überangebot an Veloabstellplätzen schaffen zu müssen.

Wir empfehlen deshalb, eine andere Messgrösse zu wählen: Auf zwei ganze Wohnzimmer ist ein Veloabstellplatz zu erstellen. Damit entspricht der Bestand der Veloabstellplätze in einer Liegenschaft 50% der Gesamtheit aller Wohnzimmer in dieser Liegenschaft. Auf begründetes Begehren hin, kann der Bauherr von dieser Pflicht ganz oder teilweise befreit werden. Einfamilienhäuser sind von dieser Pflicht ausgenommen.

Antrag: §4 ist so abzuändern, als dass auf zwei ganze Wohnzimmer ein Veloabstellplatz zu erstellen ist.

Zusätzliche Bemerkungen

Es ist zu konkretisieren, ob Nutzungen wie Dienstleistung und Verkauf von der Erstellungspflicht unter §7 ausgenommen werden, wenn diese einen hohen Anteil von Kunden aufweisen, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln kommen. Am Claraplatz beispielsweise ist eine Pflicht von Abstellplätzen für die Läden unnützlich, da ein grosser Teil der Laufkundschaft mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anreist. Die Erstellungspflicht sollte in einem solchen Fall unter § 7 entfallen.

Wichtig zu erwähnen ist auch, dass die Bagatellgrenze so erhalten bleibt. § 7 Abs. 2 ist für die Nutzungsarten Verkauf, Dienstleistung, Gastronomie, Gewerbe und Industrie und Wohnen von äusserster Dringlichkeit. Denn nur so kann gewährleistet werden, dass die wirtschaftlichen Belange der Eigentümer bei der Bedarfsermittlung priorisiert werden.

Sollte an der Erstellungspflicht für Kinderwagen und Kinderfahrzeuge festgehalten werden, so ist ein weiterer Ausnahmepunkt explizit aufzunehmen. Liegenschaften, die von ihrer Benutzung oder Konzeption für die Aufnahme von Familien mit Kleinkindern ausgeschlossen und ungeeignet sind, müssen zwingend von der Erstellungspflicht befreit werden.

Schlussbemerkungen

Da aufgrund der Gesetzessystematik auf eine neue Verordnung kaum verzichtet werden kann, plädieren wir für eine möglichst zurückhaltende Ausformulierung. Dort, wo die bisherige Praxis und Handhabung problemlos funktionierte und mit der Anpassung von § 73 BPG nicht im Widerspruch steht, sind die entsprechenden Bestimmungen tel quel in die Verordnung zu übernehmen. Diese ist im Übrigen so auszugestalten, dass zum einen keine neuen bürokratischen Hürden entstehen und die Baugesetzgebung nicht mit weiteren unnötigen Bestimmungen verkompliziert wird (z.Bsp. Verzicht auf Legiferierung bei Kinderwagen und Kinderfahrzeugen). Die einzelnen Verordnungsbestimmungen dürfen schliesslich nicht dazu führen, dass die Gewerbetreibenden oder Hauseigentümer von einer an und für sich sinnvollen Investition wegen der Erstellungspflicht von Velo- und Mofaparkplätzen absehen.

Freundliche Grüsse

FDP.Die Liberalen Basel-Stadt



Daniel Seiler
Vize-Präsident