



Erläuterungen zur Revision der Parkplatzverordnung (PPV)

1. Ausgangslage

Gemäss § 13 Umweltschutzgesetz (USG) sorgt der Kanton für eine Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten. Der Kanton sorgt insbesondere auch dafür, dass «*die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleistungsstrassen auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg der Beschäftigungszahl nicht zunimmt*» (§ 13 Abs. 2 lit. b). Ein wesentliches Element, um diese Ziele zu erreichen, ist die Parkierungspolitik.

Auf Antrag des Regierungsrates hat der Grosse Rat im Juni 2021 Bestimmungen, welche die Parkierung betreffen, im Umweltschutzgesetz (USG) sowie im Bau- und Planungsgesetz (BPG) angepasst (GRB 21/26/08G). Das Hauptziel der Gesetzesrevision war, eine Verlagerung der Parkierungsnachfrage weg vom öffentlichen Strassenraum hin zu privaten Parkierungsanlagen zu erleichtern. Dieses Ziel soll durch die Zulassung von Mehrfachnutzungen und die Förderung von Quartierparkings erreicht werden. Zudem hat der Grosse Rat eine Pflicht eingeführt, eine gewisse Anzahl Parkplätze mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge auszurüsten. In der nun vorliegenden Revision der Parkplatzverordnung (PPV) geht es um die konkrete Ausgestaltung dieser neuen Gesetzesgrundlagen.

Die bestehende PPV ist seit 1992 in Kraft. Die Überprüfung hat ergeben, dass unabhängig von diesen Gesetzesanpassungen auch die in der Verordnung definierten Ausnahmebestimmungen nicht mehr zeitgemäss sind. Die Revision der PPV nimmt folglich auch hier Anpassungen vor. Die relativ neuen Bestimmungen zum Fahrtenmodell bei verkehrsintensiven Einrichtungen (§ 12 bis § 22 PPV) werden hingegen mit einer Ausnahme (§ 18 Verkehrsgutachten, neu § 3 Abs. 3) bewusst nicht angepasst. Es gibt noch zu wenig Erfahrungen mit diesen Bestimmungen.

Ein erster Entwurf einer Revision der PPV wurde bereits 2017 erarbeitet und in eine öffentliche Vernehmlassung gegeben. Die Synopse zeigt neben der heute gültigen Fassung und dem neuen Vorschlag für eine Revision auch den Entwurf aus der Vernehmlassung 2017. Der Erläuterungsbericht benennt die relevanten Änderungen zu diesem Entwurf. Die Verzögerung von der Vernehmlassung 2017 bis zur Inkraftsetzung der revidierten Verordnung ergab sich daraus, dass der zugrundeliegende Gesetzesanpassungsprozess im Grossen Rat mehr als zwei Jahre in Anspruch nahm.

2. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

2.0 Ingress

Der bisherige Ingress nimmt Bezug auf das Hochbau- und Planungsgesetz (HBG) vom 11. Mai 1939. Dieses wurde nach Inkrafttreten der PPV am 17. November 1999 durch das Bau- und Planungsgesetz (BPG) abgelöst. Entsprechend ist im Ingress die heute massgebliche gesetzliche Grundlage der PPV einzufügen. Demgemäss ist das HBG durch das BPG zu ersetzen und das USG, das die Gesetzesbestimmungen zu den Quartierparkings enthält, ist ebenfalls aufzuführen.

2.1 § 1 Zweck und Anwendungsbereich

Die Absätze 1 (Zweck der Verordnung) und 3 (Definition Berechnungsgrundlage) bleiben unverändert bestehen. Der bisherige Absatz 2 zum Bestandesschutz unterirdischer Parkplätze wird aufgehoben, da er gegen die grundsätzlichen Bestimmungen zum Bestandesschutz im § 77 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) verstösst und ohnehin in der Praxis keine Anwendung fand.

Wird ein Gebäude abgerissen, geht damit auch sein Bestand unter. Was untergeht, kann in seinem Bestand nicht mehr geschützt werden. Wird ein oberirdisches Gebäude abgebrochen, hat dies auch Auswirkungen auf die dazugehörige unterirdische Autoeinstellhalle. Denn diese hat eine funktionale Verknüpfung mit dem oberirdischen Gebäude, gestützt auf deren Nutzungen die Anzahl Parkplätze für die Autoeinstellhalle im Bauentscheid festgelegt wurde. Mit dem Abbruch eines Gebäudes fällt also auch die Berechnungsgrundlage für die Anzahl der Parkplätze in der Autoeinstellhalle dahin, denn die Parkplätze sind nicht als eigenständige Nutzung bewilligt, sondern als eine an die oberirdische Nutzung geknüpfte Nebennutzung.

Gemäss BPG ist bei einem baulichen Eingriff zu prüfen, ob es sich um einen Neubau oder Umbau handelt. Bei einem Umbau besteht eine Bestandesgarantie nach § 77 BPG, nicht hingegen bei einem Neubau, da § 77 BPG eine rechtmässig bewilligte Baute voraussetzt. Wenn diese abgebrochen und ein neues Gebäude erstellt wird, handelt es sich nach dem Gesetz und der Rechtsprechung klarerweise um einen Neubau. Damit besteht keine rechtmässige Baute mehr, womit auch der Bestandesschutz wegfällt. Für einen Neubau ist ein neues Baubewilligungsverfahren erforderlich und die aktuell geltenden Bauvorschriften sind einzuhalten. § 1 Abs. 2 PPV erweiterte den Bestandesschutz, indem es die Anzahl der Parkplätze auch bei einem Abbruch und Neubau schützen wollte. Damit hebelte die bisher gültige PPV jedoch das BPG unrechtmässig aus und der § 1 Abs. 2 PPV ist folgerichtig aufzuheben.

Der gesetzliche Bestandesschutz gemäss § 77 BPG bleibt dennoch erhalten. Dieser bedeutet, dass die physische Substanz einer Tiefgarage im Bestand geschützt bleibt, solange sie baulich nicht verändert wird. Da Parkplätze nicht als eigenständige Nutzung bewilligt sind, sondern als eine an die oberirdische Nutzung geknüpfte Nebennutzung, hängt das Recht die Parkplätze zu nutzen, vom Bestand der zugeordneten Nutzung ab. Solange die oberirdische Nutzung lediglich umgebaut wird, geniessen auch die Parkplätze Bestandesschutz. Wird die oberirdische Nutzung hingegen abgerissen und neugebaut, entfällt der Bestandesschutz für die bisher bestehenden Parkplätze.

Am konkreten Beispiel eines bestehenden Wohnhauses mit 50 Wohnungen mit einer unterirdischen Tiefgarage mit 50 Parkplätzen lässt sich das folgendermassen erläutern:

- Wird dieses Wohnhaus so umgebaut, dass aus den 50 kleinen Wohnungen 30 grosse Wohnungen entstehen, dürften gemäss Parkplatzverordnung nur 30 Parkplätze erstellt werden. Da es sich um einen Umbau handelt, geniessen die 50 bestehenden Parkplätze aber einen Bestandesschutz. Sie dürfen bestehen bleiben und weiterhin genutzt werden.
- Wird dieses Wohnhaus abgerissen und durch einen Neubau mit 30 kleinen Wohnungen ersetzt, darf die unterirdische Tiefgarage physisch stehen bleiben. Die Nutzung der Parkplätze genießt aber keinen Bestandesschutz, was heisst, dass von den 50 Parkplätzen nur deren 30 als Parkplatz genutzt werden dürfen.

Für die Erstellung eines Neubaus ist ein Baubewilligungsverfahren notwendig. Dabei wird gestützt auf die PPV die Anzahl der neu zulässigen Parkplätze geprüft und bewilligt. Für physisch vorhandene, aber mit dem Neubau nicht mehr nutzbare Parkplätze kann die Grundeigentümerschaft jedoch freiwillig im Baubegehren einen Antrag auf ein Quartierparking einreichen (vgl. Kap. 2.11).

Auf die ursprünglich geplante Regelung für einen Bestandesschutz für oberirdische Parkplätze (neuer Absatz 2^{bis} im Vernehmlassungsentwurf) wird verzichtet. Die Bestimmung stiess in der Vernehmlassung 2017 mehrheitlich auf Ablehnung. Zudem hat eine nochmalige Prüfung gezeigt, dass die Gesetzesgrundlage für eine solche Bestimmung zumindest fraglich ist.

2.2 § 2 Begriff des Parkplatzes

Der bestehende Absatz 3 (Zusatzparkplätze für Dienstfahrzeuge) gehört nicht zur Begriffsdefinition. Er wird deshalb unverändert in § 9 verschoben.

2.3 § 3 Verfahren

Die alte Bezeichnung Bauinspektorat ist durch die heute geltende Bezeichnung Bau- und Gastgewerbeinspektorat zu ersetzen.

Der neue Absatz 3 regelt, in welchen Fällen ein Verkehrsgutachten vorzulegen ist und welche Nachweise in einem solchen Gutachten mindestens zu erbringen sind. Eine analoge Bestimmung gab es bisher lediglich für Anlagen mit Fahrtenmodell (bisheriger § 18). Der Bedarf nach einem Verkehrsgutachten ergibt sich aus dem erzeugten Verkehrsaufkommen. Der festgelegte Wert von 250 Fahrten pro Tag entspricht zum Beispiel 100 Parkplätzen für Wohnungen oder 25 Parkplätzen bei Verkaufsgeschäften. Bei Mischnutzungen ist die Fahrtenanzahl auf Basis der für die einzelnen Nutzungsarten vorgesehenen Parkplätze zu addieren.

Bisher regelt das Parkplatzformular, das mit dem Baubeglehen an die Baubewilligungsbehörde einzureichen ist, dass ab 50 Kurzzeitparkplätzen bzw. ab 100 Langzeitparkplätzen die Notwendigkeit eines Verkehrsgutachtens mit dem Amt für Mobilität abzuklären ist. Diese gelebte Praxis wird mit der neuen Bestimmung in der Verordnung in verbindlicher und transparenter Form festgeschrieben. Die Fahrtenanzahl ist dabei als Gesamtanzahl der ganzen Parkierungsanlage zu verstehen.

2.4 § 4 Ermittlung der Zahl der Arbeitsplätze

In einem Baubeglehen ist die Bruttogeschossfläche bekannt. Die künftige Anzahl Arbeitsplätze ist aber in der Regel nicht vorhanden. Sie könnte auch kaum überprüft werden. Die PPV basiert deshalb auf einer einfachen Umrechnung der Bruttogeschossflächen in Arbeitsplätze. Diese Berechnung gemäss den Absätzen 1 bis 3 bleibt unverändert.

Die bisherige Ausnahmeregelung im Absatz 4 soll ersatzlos gestrichen werden. Diese Regelung lädt zum Missbrauch ein, da die Angaben der Firmen kaum kontrollierbar sind. Zudem können sich die Verhältnisse markant ändern, wenn zum Beispiel in einem Bürogebäude ein Callcenter mit sehr engen Arbeitsplatzbedingungen durch ein Headquarter mit sehr grosszügigen Büroräumen ersetzt wird. Eine solche Änderung wäre nicht unbedingt baubewilligungspflichtig und hätte demzufolge auch keine Anpassung der zulässigen Parkplatzanzahl zur Folge. Die Baubewilligungspflicht richtet sich nach § 26 der Bau- und Planungsverordnung.

2.5 § 5 Zahl der Parkplätze für Dienstleistungs-, Büro-, Gewerbe- und Fabrikationsbetriebe

Die Zahl der Parkplätze bleibt grundsätzlich unverändert. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs hat sich aber seitdem in Kraft treten der Verordnung 1992 deutlich verändert. Im Absatz 2 wird deshalb der Begriff Kerngebiet durch «sehr gute Erschliessung» ersetzt. Diese Anpassung ist der Tatsache geschuldet, dass mit dem fortschreitenden ÖV-Ausbau auch Bereiche ausserhalb der eigentlichen Innenstadt über eine sehr gute Erschliessung verfügen und dort künftig der entsprechende Reduktionsfaktor gelten soll. Aufgrund der Entwicklung des ÖV-Angebotes wurde deshalb der Plan zur ÖV-Erschliessungsqualität neu erstellt (vgl. Beilage). Neu werden diese Annahmen im

Geobasisdatensatz «Grundlagen der Parkraumbewirtschaftung» parzellenscharf festgehalten. Eine Anpassung dieses Geobasisdatensatzes wird dem Regierungsrat zum Beschluss vorgelegt. Rein technische Anpassungen (z.B. Zusammenlegung von zwei Parzellen) übernimmt das Amt für Mobilität.

Als Gebiet mit sehr guter Erschliessung gelten die Innenstadt und die angrenzenden Gebiete bis zum Bahnhof St. Johann, bis zum Bahnhof SBB, bis zum Badischen Bahnhof und im Gundeli bis zur S-Bahn Station Dreispitz. Die Gebiete mit durchschnittlicher bis schlechter Erschliessung liegen am Rand des Kantonsgebietes (Südspitze des Bruderholz, Hafen/Lange Erlen und Bettingen und östlicher Rand von Riehen). Alle übrigen Gebiete gelten als Räume mit guter Erschliessung.

Der bisherige Absatz 4 zur Aufteilung der Parkplätze auf die Belegschaft und Kundschaft entfällt. Er wird durch den neuen § 25 abgelöst, der sich zur Nutzung von Parkplätzen generell äussert.

Betriebe mit starkem Kundenverkehr sind in der Regel Verkaufsgeschäfte, die nach § 6 behandelt werden. Der bisherige Absatz 5 wird deshalb gestrichen. Für die Zuordnung konkreter Geschäfte zu den Kategorien gemäss PPV ist die VSS¹ Norm 40 281 «Parkieren: Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» massgebend. Die Norm unterscheidet klar zwischen Dienstleistungsbetrieben sowie Verkaufsgeschäften und gibt für beide Kategorien konkrete Beispiele.

2.6 § 6 Ermittlung der Ausgangszahl für Parkplätze bei Verkaufsgeschäften

Der Titel des Kapitels wird von «Ladengeschäfte» auf «Verkaufsgeschäfte» korrigiert. Die PPV übernimmt damit den Begriff der oben genannten Norm.

Die Regelung für Verkaufsgeschäfte bleibt inhaltlich praktisch unverändert. Die spezielle Richtlinie des Bau- und Verkehrsdepartements für sehr grosse Verkaufsgeschäfte entfällt künftig. Die entsprechenden Werte wurden im Absatz 1 in die bestehende Tabelle integriert. Für Läden über 10'000 m² BGF sind 14 Parkplätze pro 1'000 m² zulässig, ab 50'000 m² BGF ergeben sich 12 Parkplätze pro 1'000 m². Diese Werte entsprechen der bisherigen Praxis.

Zudem wird eine redaktionelle Unschönheit bereinigt: in der bisherigen Fassung war für Bruttogeschossflächen, die exakt auf der Kategoriengrenze liegen, die Anzahl Parkplätze nicht eindeutig festgelegt.² Neu wird für die Kategoriengrenze die Parkplatzanzahl der höheren Kategorie festgesetzt. Der Berechnungsgang, d.h. Interpolation und Aufrundung des Ergebnisses gemäss Abs. 2 bleiben unverändert bestehen. Die folgenden zwei Fälle zeigen diese Berechnung beispielhaft:

- Nutzung von 200 m² BGF: Kategorie 0–500 m² BGF, 2–21 PP
Zulässige Parkplatzanzahl: $2 + (21-2) / (500-0) \times 200 = 9.6$ PP
→ 10 PP
- Nutzung von 900 m² BGF: Kategorie 500–1000 m² BGF, 21–39 PP
Zulässige Parkplatzanzahl: $21 + (39-21) / (1000-500) \times (900-500) = 35.4$ PP
→ 36 PP

2.7 § 7 Zahl der Parkplätze für Verkaufsgeschäfte

Der bisherige Absatz 2 zur Aufteilung der Parkplätze auf die Belegschaft und Kundschaft entfällt (vgl. neuer § 25 zur Nutzung von Parkplätzen generell).

¹ Der VSS ist der Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute.

² Eine Nutzung mit exakt 500 m² BGF hätte gemäss der Kategorie 0–500 m² genau 20 Parkplätze, gemäss der Kategorie 500–1'000 m² aber 21 Parkplätze.

2.8 § 8 Zahl der Parkplätze für Wohnungen

Für die grosse Mehrheit der Wohnungen ändert sich nichts. Die Erstellung eines Parkplatzes ist nach wie vor zulässig. Für grosse Wohnungen können bereits heute zusätzliche Parkplätze bewilligt werden. Die Abgrenzung der grossen Wohnungen war allerdings sehr streng. Mit der Verschiebung der Grenze auf «mehr als vier Zimmer oder mehr als 120 m²» können weitere Wohnungen von zusätzlichen Parkplätzen profitieren. Indem auch für allfällige Zweitwagen ein Parkplatz erstellt werden darf, soll der Strassenraum entlastet werden,.

Die fehlende Bezeichnung des Paragraphen wird ergänzt.

2.9 § 9 und § 10 Weitere Nutzungen

Die bestehenden Paragraphen 9 und 10 enthalten Aussagen zu Sondernutzungen, zu Ausstattungsmerkmalen und zu Ausnahmeregelungen. Die einzelnen Aspekte werden neu strukturiert und teilweise auch in die neuen §§ 23 und 24 verschoben.

2.9.1 § 9 Spezielle Nutzungen

Der Absatz 1 übernimmt unverändert den alten § 10 Abs. 4, der definiert, dass für Sondernutzungen wie z.B. Schulen und Spitäler die zulässige Parkplatzanzahl aufgrund der Erschliessungsqualität und der VSS-Norm zu ermitteln ist. Zudem wird die Bezeichnung in der Überschrift im Sinne einer konkretisierenden und abschliessenden Bezeichnung angepasst («spezielle» Nutzungen, statt «weitere Nutzungen»). Die Ermittlung der gemäss Norm zulässigen PP-Anzahl erfolgt durch den Gesuchsteller. Die Prüfung dieser Annahmen erfolgt im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens durch das Amt für Mobilität.

2.9.2 § 10 Zusätzliche Parkplätze

In der bisher gültigen Fassung der Parkplatzverordnung sind Ausnahmeregelungen in verschiedenen Paragraphen zu finden. Der neue Paragraf fasst alle Ausnahmeregelungen, die zusätzliche Parkplätze zulassen, an einem Ort zusammen. Die Formulierung baut auf dem alten § 10 Abs. 1 und ergänzt die Bestimmung um den Ausnahmegrund Carsharing. Die einzelnen Ausnahmegründe lassen sich wie folgt erläutern.

Lit a: Nachtarbeit

Wenn bei Arbeitsbeginn oder Arbeitsende kein öffentliches Verkehrsangebot besteht, fehlen offensichtlich zweckmässige Alternativen zum Auto. Zusätzliche Parkplätze sind zur Aufrechterhaltung des Betriebes mit Nachtarbeit deshalb zwingend. Die regelmässige Nachtarbeit richtet sich nach dem Arbeitsgesetz, namentlich Art. 31. Abs. 1 ArGV1. Die Bestimmung entspricht unverändert dem bisherigen § 10 Abs. 1 lit a.

Lit b: Dienstfahrzeuge

Betriebe sind dann auf Dienstwagen angewiesen, wenn zumindest ein Teil der Angestellten regelmässig Kundenbesuche macht und hierzu häufig unterwegs sein und/oder Material transportieren muss. Dies betrifft zum Beispiel Catering-Unternehmen, Handwerker, Garten- und Landschaftsbauunternehmen und ähnliche Betriebe. Die Bestimmung entspricht sinngemäss dem bisherigen § 2 Abs. 3.

Lit c: Carsharing

Zusätzliche Parkplätze sind möglich für solche Carsharing-Systeme, die für die Öffentlichkeit zugänglich sind. Öffentlich zugänglich bedeutet in diesem Zusammenhang, dass alle Personen, die über den entsprechenden Führerschein verfügen, Mitglied werden und damit ein Auto ausleihen können. Rein privat organisiertes Carsharing oder Systeme, die nur der Bewohnerschaft einer bestimmten Siedlung zugänglich sind, können nicht von dieser Ausnahmebestimmung profitieren. Mit

der neuen Bestimmung soll ein Anreiz geschaffen werden, dass Private vermehrt Parkplätze den Carsharing-Anbietern zur Verfügung stellen.

Die Auflistung der Ausnahmegründe ist abschliessend. Im Vergleich mit der bisherigen Parkplatzverordnung fallen damit der Ausnahmegrund eines geringeren Flächenbedarfes pro Parkplatz (vgl. Kap. 2.4), die Ausnahme für Betriebe mit starkem Kundenverkehr (vgl. Kap. 2.5) und Parkplätze für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb weg. Solche Fahrzeuge sind volkswirtschaftlich nur sinnvoll, wenn sie bestehende Fahrzeuge ersetzen. Sie brauchen damit keine zusätzlichen Parkplätze. Bisher waren auch zusätzliche Parkplätze für Menschen mit Behinderungen möglich bzw. das Bau- und Gastgewerbeinspektorat konnte solche Parkplätze sogar verlangen. Dies ist nicht mehr zeitgemäss. Eine angemessene Anzahl von Parkplätzen für Menschen mit Behinderungen ist immer anzuordnen (vgl. Kap. 2.14).

Die Kategorisierung der Ausnahmegründe ist ausschliesslich. Die jeweilige Zuweisung zu einer Kategorie erfolgt nur für diesen Zweck und kann nicht mit einer anderen Kategorie gemischt werden. Das heisst, es ist klar auszuweisen, wofür die Parkplätze verwendet werden. Diese zusätzlichen Parkplätze sind mittels Auflagen und dergleichen an die konkrete Nutzung zu koppeln. Ebenso muss festgelegt werden, dass bei einem Wegfall des Ausnahmetatbestandes (Nutzungsänderung und dergleichen) die auf der Ausnahmegewilligung beruhenden Parkplätze wieder dahinfallen (vgl. Kap. 2.15, § 24). Für die Bewilligung der zusätzlichen Parkplätze nach § 10 ist das BVD zuständig. In der Regel werden die Gesuche diesbezüglich vom Amt für Mobilität geprüft.

Die Verordnung verzichtet bewusst auf eine Wiederholung des gesetzlichen Ausnahmegesetzes. Ein Antrag auf weitere zusätzliche Parkplätzen ist gemäss § 80 BPG dennoch möglich. Ein Rechtsanspruch darauf besteht nicht.

2.10 § 11 Parkplätze auf anderen Grundstücken

Der § 11 bleibt bezüglich Parkplätzen auf anderen Grundstücken unverändert. Der Absatz 3 zu Quartierparkgaragen wird in den neuen § 11a überführt.

2.11 § 11a Quartierparking

Das Thema Quartierparking wurde auf Gesetzesebene neu geregelt. Der § 11a konkretisiert diese neuen Gesetzesbestimmungen. Im Absatz 1 werden die grundsätzliche Bewilligungsmöglichkeit und die Zuständigkeit festgelegt: grundsätzlich liegt die Kompetenz zur Bewilligung eines Quartierparkings beim Bau- und Verkehrsdepartement, das heisst konkret bei dessen Vorsteherin oder dessen Vorsteher. Kleine Quartierparkings betreffen nur wenige Anwohnende bzw. wenige aufzuhebende Parkplätze. Die Verordnung delegiert die Zuständigkeit für Anlagen mit weniger als 30 Parkplätzen deshalb an das Amt für Mobilität. Quartierparkings müssen darüber hinaus den zonenrechtlichen Bestimmungen entsprechen.

Oberirdische Quartierparkings sind als eigenständige Anlagen lediglich in der Zone 7 grundsätzlich zulässig, wenn sie nicht mehr Verkehr erzeugen, als bei den bestimmungsgemässen Nutzungen im Durchschnitt entsteht oder wenn sie der bestimmungsgemässen Nutzung dienen (§ 34 Abs. 2 BPG). In den anderen Bauzonen schränkt der Wohnanteilplan die oberirdischen Nutzungen ein. Eigenständige Quartierparkings sind dort nicht zonenkonform. Als Bestandteil anderer Nutzungen sind oberirdische Quartierparkings hingegen zulässig, müssten aber im Einzelfall geprüft werden.

Unterirdische Quartierparkings sind in allen Bauzonen grundsätzlich möglich. Solange diese Parkings als Bestandteil einer anderweitigen oberirdischen Nutzung gebaut werden, steht die Zonenkonformität ausser Frage. Anders präsentiert sich die Situation für eigenständige rein unterirdische Quartierparkings ohne darüberstehende Überbauung. Hier sind immer spezielle Bauvorschriften zu erlassen (Bebauungsplan).

Unabhängig von den zonenrechtlichen Bestimmungen sind Quartierparkings im Rahmen eines Bebauungsplans (inkl. Grünzonen und Strassenflächen) möglich.

Quartierparkings stellen eine eigenständige Nutzungsart dar, die im Bauentscheid entsprechend ausgewiesen wird. Die Bewilligung eines Quartierparkings als Teil einer anderweitigen Parkierungsanlage ist auch dann möglich, wenn die anderweitige Nutzung die zulässige maximale Parkplatzanzahl nicht ausschöpft.

Beispielsweise dürften bei einer neuen Wohnüberbauung mit 100 Wohnungen maximal 100 Parkplätze für diese Wohnnutzung erstellt werden. Möchte die Bauherrschaft aufgrund ihrer Einschätzung des effektiven Parkplatzbedarfes dieser Wohnungen aber nur 50 Parkplätze realisieren, dann kann sie z.B. beantragen, dass sie zusätzlich 20 Parkplätze als Quartierparking für Anwohnende aus der Umgebung zur Verfügung stellt. Von den 70 Parkplätzen in der neuen Tiefgarage werden in diesem Fall 50 für die Wohnnutzung und 20 als Quartierparking bewilligt.

Die erforderliche Kompensation für neue Parkplätze in Quartierparkings beträgt gemäss § 19^{bis} USG 95%. Dabei können Parkplätze, die in den zwei Jahren vor Baueingabe abgebaut wurden, berücksichtigt werden. § 11a Abs. 5 der Verordnung legt fest, dass im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens die Bewirtschaftungsart eines Quartierparkings festzulegen ist. Zudem muss das Amt für Mobilität die konkrete Anzahl aufzuhebender Parkplätze und den hierfür massgebenden Perimeter festlegen. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens wird also geprüft, wie sich die Parkplatzanzahl im relevanten Perimeter um das Quartierparking in den letzten zwei Jahren verändert hat. Die notwendige Kompensation beträgt dann 95% der neuen Plätze im Quartierparking abzüglich einer allfälligen negativen Parkplatzbilanz. Eine theoretisch mögliche, aber eher unwahrscheinliche positive Parkplatzbilanz im Umfeld wird nicht berücksichtigt.

Der Perimeter umfasst gemäss USG generell einen Radius von 500 m. In Gebieten mit einer hohen Parkplatzauslastung sind es 1000 m. Welche Gebiete eine hohe Parkplatzauslastung haben, zeigt der Geobasisdatensatz «Grundlagen der Parkraumbewirtschaftung» bzw. der Plan in der Beilage. Die Festlegungen basieren auf einer Auslastungserhebung des Amtes für Mobilität von 2019. Eine hohe Auslastung liegt vor, wenn am Vormittag oder am Abend eine Auslastung von rund 90% überschritten wird. Dies trifft auf die Innenstadt und alle dicht besiedelten Wohngebiete zu.

Die Kompensation von Parkplätzen kann auch über die Umwandlung von Parkplätzen der blauen Zone in Kurzzeitparkplätze erfolgen. Absatz 4 beschränkt diesen Anteil auf 10%. Das heisst, wenn für ein neues Quartierparking 70 Parkplätze aufzuheben wären, können bis zu 7 Parkplätze im öffentlichen Raum umgewandelt und entsprechend nur noch 63 Parkplätze effektiv aufgehoben werden.

Teile der heutigen Kurzzeitparkplätze in der Stadt Basel sind mit der Anwohnerparkkarte auch für eine längere Nutzung freigegeben. Eine solche Nutzung würde dem Verlagerungsgedanken der Quartierparkings widersprechen. Kurzzeitparkplätze, die als Kompensation von neuen Parkplätzen in Quartierparkings entstanden sind, dürfen deshalb nicht für Anwohnende freigegeben werden. Selbstverständlich dürfen solche Parkplätze aber in der Nacht, wenn keine Bewirtschaftung angeordnet ist, auch von Anwohnenden benutzt werden.

Die konkrete Örtlichkeit der Parkplatzaufhebung wird in der Baubewilligung nicht festgelegt. Die Planungs- und Bauzeit des Quartierparkings sowie der Strassenumgestaltungsprojekte, die zu einer Parkplatzaufhebung führen, sind nur schwierig aufeinander abzustimmen. Zu gross sind die Unsicherheiten, die sich unter anderem aus den möglichen Rechtsverfahren ergeben. Mit dem Verzicht auf eine fixe Verknüpfung ergibt sich der notwendige Spielraum, um eine zweckmässige Parkplatzaufhebung vorzunehmen. Zuständig für die Parkplatzaufhebungen ist das Amt für Mobilität, das die Bewilligungsgrundlagen für ein Quartierparking prüft und für die entsprechende Aufhebung der Allmendparkplätze innert angemessener Frist zuständig ist. Parkplatzkompensationen und die

Nachfolgenutzung des frei werdenden Raums werden in der Projektkonferenz³ besprochen und koordiniert. In diesem ständigen Gremium sind sämtliche Amtsstellen vertreten, die den öffentlichen Raum in den verschiedensten Facetten (Grünraum, Verkehrssicherheit, Förderung Velo- und Fussverkehr, Stadtgestaltung usw.) bewirtschaften. Das Amt für Mobilität bewirtschaftet zudem in der Parkplatzdatenbank alle bewilligten bzw. gebauten Quartierparkings und die zugehörigen Parkplatzkompensationen. Der konkrete Ablauf wäre somit wie folgt:

- Vor der Einreichung des Baubegehrens prüft das Amt für Mobilität die Zweckmässigkeit eines Quartierparkings. Das Amt legt die geplante Aufhebung von Allmendparkplätzen (Anzahl und Perimeter) zugunsten eines Quartierparkings fest. Dies wird mit einem entsprechenden Plan konkretisiert.
- Die Zustimmung des Amtes für Mobilität bildet die Voraussetzung für ein entsprechendes Baubegehren. Gesuchstellende reichen die Zustimmung des Amtes für Mobilität mit dem Baubegehren ein. Anschliessend wird das Bau- und Gastgewerbeinspektorat die Quartierparkplätze in einem Bauentscheid bewilligen.
- Der Betrieb des Quartierparkings darf grundsätzlich auch dann erfolgen, wenn die Aufhebung der Allmendparkplätze noch nicht vorgenommen worden ist. Es wird keine Auflage zu Lasten der Gesuchstellenden eröffnet. Die Verantwortung für die Aufhebung liegt beim Amt für Mobilität.
- Das Amt für Mobilität bestätigt dem Bau- und Gastgewerbeinspektorat, sobald die Aufhebung der Allmendparkplätze im entsprechenden Fall erfolgt ist, mit einem Plan Lage und Anzahl der zur Kompensation aufgehobenen Allmendparkplätze.
- Zur Kontrolle dieser Verlagerung und zur Sicherstellung der dauerhaften Kompensation führt das Amt für Mobilität eine Datenbank, in der alle neu entstehenden Quartierparkings und die zur Kompensation aufgehobenen Allmendparkplätze erfasst sind. Die Datenbank stellt die Zuordnung zwischen den aufgehobenen Parkplätzen und dem Quartierparkingprojekt her. Sie verhindert damit, dass aufgehobene Allmendparkplätze mehrfach angerechnet werden.

2.12 § 11b Parkplatzmonitoring

Der neue § 11b legt eine Publikationspflicht für die Anzahl Parkplätze im Strassenraum und für die neu erstellten Parkplätze auf Privatgelände fest. Mit der Publikation dieser Daten durch das Amt für Mobilität wird öffentlich aufgezeigt, ob die gemäss § 16 USG Abs. 2^{bis} angestrebte generelle Verlagerung von Parkplätzen aus dem Strassenraum auf Privatparkplätze erfolgt.

Die Publikation umfasst auch die Anzahl der neuen Parkplätze in einem Quartierparking und die Anzahl der hierfür aufgehobenen Allmendparkplätze. Zudem wird dargelegt, welche weiteren Allmendparkplätze zur Kompensation vorgesehen sind. Die Verordnung beschreibt nur die grundsätzlichen Datensätze. Weitere Differenzierungen sind geplant bzw. teilweise bereits umgesetzt:

- Der Parkplatzkataster enthält eine Unterscheidung in Parkplätze der blauen Zone, in gebührenpflichtige Parkplätze, in Güterumschlagfelder und in verschiedene weitere Spezialparkplatztypen.
- Die neu erstellten Privatparkplätze werden pro Nutzungsart, also getrennt nach Dienstleistungs-/Büro-/Gewerbe-/Fabrikationsbetriebe, Wohnen und Verkauf dargestellt.

³ Die Projektkonferenz (ProKo) koordiniert kleinere Anpassungen im Strassenraum. Die ProKo bildet sich aus den Vertretungen des Amtes für Mobilität, von Städtebau und Architektur, der Stadtgärtnerei, dem Tiefbauamt, der BVB sowie dem Dienst für Verkehrssicherheit der KaPo.

- Bei den neu erstellten Parkplätzen in Quartierparkings gilt es zwischen öffentlich zugänglichen Parkplätzen und privat vermieteten Parkplätzen zu unterscheiden. Zudem enthält die Datenbank Angaben zur Lage und Grösse der einzelnen Quartierparkings.
- Bei den aufgehobenen Parkplätzen wird, soweit dies sinnvoll möglich ist, nach dem neuen Verwendungszweck differenziert (z.B. Velomassnahmen, Trottoirfläche, Gastronomie).

2.13 III. Fahrtenmodell (§§ 12 bis 22)

Das Fahrtenmodell war nicht Bestandteil der Gesetzesanpassung und ist auch nicht Bestandteil der vorliegenden Revision. Sämtliche Bestimmungen zum Fahrtenmodell bleiben mit einer Ausnahme unverändert. Der bestehende § 18, der ein Verkehrsgutachten fordert, fällt weg. Der neue § 3, Abs. 3 regelt das Verkehrsgutachten generell und damit auch für den Fall eines Fahrtenmodells.

Als rein redaktionelle Anpassung erfolgt in den §§ 14 und 16 der Ersatz des Begriffs «Laden» durch den Begriff «Verkauf» (vgl. Kap. 2.6).

2.14 § 23 Behindertengerechte Parkplätze

§ 23 bestimmt, dass ein Anteil der Parkplätze behindertengerecht auszugestalten ist. Für die konkrete Anzahl, Lage und Ausgestaltung verweist die Verordnung neu auf die einschlägige Norm. Dadurch wird die Verordnung schlanker und übersichtlicher. Zudem gilt immer die aktuelle Norm, womit Anpassungen in der Verordnung weniger oft erforderlich werden. Aktuell relevant ist die Norm SN 521 500 des SIA zum Thema hindernisfreie Bauten. Diese Norm legt den Bedarf je nach Nutzung wie folgt unterschiedlich fest:

- Öffentlich zugängliche Bauten:
 - Mindestens 1 rollstuhlgerechter Parkplatz (RPP)
 - Bis 50 PP 1 RPP
 - bis 100 PP 2 RPP
 - bis 150 PP 3 RPP
 - bis 200 PP 4 RPP
 - bis 300 PP 5 RPP
 - bis 500 PP 6 RPP
 - pro angebrochene 250 weitere PP, ein zusätzlicher RPP
- Bauten mit Wohnungen
 - Für Bewohner und Bewohnerinnen muss pro 25 Wohnungen mindestens ein rollstuhlgerechter Parkplatz bereitgestellt werden können, im Minimum einer.
 - Pro Parkplatzstandort für Besuchende muss mindestens ein Parkplatz rollstuhlgerecht eingerichtet sein.
- Bauten mit Arbeitsplätzen
 - Es braucht den Nachweis, dass bei Bedarf die Bereitstellung von rollstuhlgerechten Parkplätzen möglich ist.
 - Nachzuweisen ist dabei eine Anzahl analog zu den öffentlich zugänglichen Bauten.

Die Norm unterscheidet zwischen Situationen, in denen rollstuhlgerechte Parkplätze baulich zwar eingeplant, aber nur nach Bedarf tatsächlich eingerichtet werden müssen und Situationen, in denen Parkplätze fix für Menschen mit Behinderungen zu reservieren sind. Für öffentlich zugängliche Gebäude verlangt die Norm die fixe Reservation eines rollstuhlgerechten Parkplatzes. Um die Verhältnismässigkeit bei kleineren Gebäuden zu wahren, legt die Verordnung davon abweichend fest, dass bei weniger als 7 Parkplätzen mindestens ein Parkplatz rollstuhlgerecht auszugestalten ist. Eine fixe Reservation eines Parkplatzes für Menschen mit Behinderungen ist hingegen nicht notwendig.

Die rollstuhlgerechten Parkplätze sind eingerechnet in die Anzahl der zulässigen Parkplätze. Sie dürfen nicht zusätzlich erstellt werden.

2.15 § 24 Ausrüstung mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge

Der § 24 ist komplett neu. Er bestimmt, welcher Anteil an Parkplätzen mit Ladevorrichtungen für Elektroautos ausgerüstet sein muss. Die Verordnung konkretisiert damit die entsprechende neue Festlegung im Bau- und Planungsgesetz (§ 74 Abs. 4 BPG), dass ein angemessener Anteil, mindestens aber 25% der Parkplätze, ausgerüstet werden muss.

Aktuell (Stand Dezember 2021) sind 1'064 im Kanton zugelassene Personenwagen rein elektrisch angetrieben. Dies entspricht 1.7% des Personenwagenbestandes im Kanton. 420 Personenwagen, die 2021 neu in Verkehr gesetzt wurden, sind rein elektrisch angetrieben. Das entspricht einem Anteil von 13.1% der neu zugelassenen Fahrzeuge. Für das Jahr 2019 lag dieser Anteil noch bei 5.5%. Der Anteil Elektrofahrzeuge bei den Neuzulassungen steigt zurzeit weiter stark an. Dieser Trend dürfte anhalten und auch sehr rasch zu einem relevanten Anteil Elektrofahrzeuge im Bestand führen. Der vom Gesetz vorgegebene minimale Ausrüstungsgrad von 25% dürfte dennoch ein paar Jahre genügen. Aufgrund der dynamischen technischen Entwicklungen beim Bau von Ladestationen wäre es deshalb aktuell nicht zweckmässig, jetzt schon Ladestationen einzubauen, die erst in fünf bis zehn Jahren gebraucht werden.

Das aktuell gültige SIA Merkblatt 2060 Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (Stand 1. Juni 2020) definiert die folgenden vier Ausbaustufen für Ladestationen bei privaten Parkplätzen:

- **Ausbaustufe A** (pipe for power), Einrichtung von Ausbaureserven:
Leere Leitungsinfrastruktur für Elektrizität und Kommunikation, Platzreserve im Verteiler für elektrische Schutzeinrichtungen und allfällige Stromzähler
- **Ausbaustufe B** (power to building), Einrichtung der Anschlussleitung
ausreichend dimensionierter Hausanschluss
- **Ausbaustufe C** (power to garage/parking),
Stromzuleitung zur Ladestation inkl. elektrische Schutzeinrichtungen und allfällige Kommunikationsverkabelung
- **Ausbaustufe D** (ready to charge): Installation von betriebsbereiten Ladestationen

Das Bau- und Planungsgesetz (§ 74 Abs.4) verlangt die Ausrüstung von mindestens 25% der Parkplätze mit Ladestationen. Abs. 1 der Verordnung übernimmt diesen Wert und konkretisiert, dass es sich um betriebsbereite Ladestationen handeln muss. Dies entspricht damit der Ausbaustufe D des SIA-Merkblattes.

Die Ausrüstungspflicht betrifft wie die ganze Parkplatzverordnung nur neu erbaute Parkplätze bzw. Parkplätze mit eingreifenden baulichen oder nutzungsmässigen Veränderungen (§ 1 Abs. 1). Im Durchschnitt der letzten Jahre dürften – sehr grob geschätzt, eine exakte Statistik ist nicht verfügbar – jährlich ca. 500 Parkplätze für Wohnbauten neu erstellt worden sein. Mit der neuen Bestimmung ergäben sich somit ca. 125 neue Ladestationen für wohnungsbezogene Parkplätze. Dies ist deutlich weniger als die jährlich neu hinzukommende Anzahl Elektroautos.

Der neue Absatz 2 trägt dieser Tatsache Rechnung: Er verlangt für Wohnnutzungen für mindestens weitere 25% der Parkplätze Stromzuleitungen zum Parkplatz. Dies entspricht der Ausbaustufe C des SIA-Merkblattes. Die Bestimmung stellt damit sicher, dass bei einem erhöhten Bedarf eine einfache und sehr rasche Nachrüstung zusätzlicher Parkplätze mit Ladestationen möglich ist. Der konkrete Einbau der Ladestation wird für diese weiteren 25% der Parkplätze nicht verlangt. Dadurch wird verhindert, dass Investitionen in Ladestationen getätigt werden müssen, die aktuell noch nicht gebraucht werden und die allenfalls aufgrund der technischen Entwicklungen in ein paar Jahren nicht mehr gebraucht werden können.

Die PPV geht damit für Wohnnutzungen über die Minimalanforderungen gemäss Bau- und Planungsgesetz hinaus. Sie bleibt mit einem Anteil von insgesamt 50% aber unter dem Richtwert des SIA-Merkblattes, der für 60% der Parkplätze mindestens eine Ausbaustufe C vorsieht.

Lademöglichkeiten am Arbeitsplatz oder beim Einkaufen sind in der Regel nur zusätzliche Ladeoptionen. Die meisten Elektroautobesitzerinnen und -besitzer werden in Zukunft überwiegend am Wohnort laden wollen. Die Ausweitung des Absatz 2 auf weitere Parkplatzarten ist deshalb nicht notwendig.

§ 24 Abs. 3 konkretisiert die gesetzliche Vorgabe zu «baulichen Vorkehrungen». Die baulichen Vorkehrungen bedingen eine leere Leitungsinfrastruktur, eine Platzreserve im Stromverteiler und einen ausreichend dimensionierten Elektrizitätsanschluss des Gebäudes. Diese Forderungen entsprechen der Ausbaustufe B des SIA-Merkblattes. Damit ist die Möglichkeit sichergestellt, sämtliche Parkplätze mit geringem Aufwand nachzurüsten. Die Dimensionierung der notwendigen Vorkehrungen soll nach einem anerkannten Verfahren (z.B. SIA-Merkblatt 2060) erfolgen. Es muss nicht zwingend ein paralleles Laden auf sämtlichen Parkplätze mit Volllast berücksichtigt werden, wenn entsprechende Lastmanagementsysteme eingeplant sind.

Für Anlagen mit mehr als einem Ladepunkt pro Anschlussstelle sind solche Lastmanagementsysteme gemäss Abs. 4 obligatorisch. Damit können Netzüberlastungen vermieden werden.

Die technischen Standards der Ladestationen lässt die Verordnung bewusst offen. Hier soll nicht in den Wettbewerb der verschiedenen Systeme eingegriffen werden. Es steht jedem Parkplatzbesitzer frei, auf welche Elektroautotypen er seine Ladestationen ausrichtet. Eine mögliche künftige Standardisierung in diesem Bereich muss nicht abgewartet werden. Die eigentliche Steckdose ist günstig und kann rasch ersetzt werden. Die übrigen Investitionen in Ladestationen (Zuleitungen, Verteiler usw.) gehen nicht verloren.

2.16 § 25 Nutzung der Parkplätze

Grundsätzlich ist eine effiziente Verwendung der gebauten Infrastruktur erwünscht. Parkplätze müssen deshalb möglichst flexibel benutzt werden können. Mehrfachnutzungen (z.B. tagsüber als Kundenparkplatz, in der Nacht als Anwohnerparkplatz) sind speziell sinnvoll, da dadurch weniger Parkplätze gebaut werden müssen und sowohl Kosten als auch Flächen gespart werden können. Zweck der PPV ist es aber, die Anzahl der Parkierungsmöglichkeiten so zu begrenzen, dass der von den Parkplätzen ausgehende Verkehr die Umwelt nicht übermässig belastet. Dieses Dilemma löst das BPG mit dem neu festgelegten Grundsatz, dass die Benutzung von Parkplätzen grundsätzlich frei ist, solange dadurch nicht wesentlich mehr Verkehr entsteht, als im Durchschnitt bei einer bewilligungsmässigen Nutzung entstehen würde.

Gestützt auf den neu gefassten § 74 Abs. 2 BPG konkretisiert der neue § 25 PPV diesen Grundsatz, indem für jede Parkplatzart ein maximales Verkehrsaufkommen festgelegt wird, das bei Mehrfachnutzungen nicht überschritten werden darf. Für Parkplätze, die für Dienstleistungs-, Büro-, Gewerbe- und Fabrikationsbetriebe bewilligt wurden (gemäss § 5), sind im Falle von Mehrfachnutzungen bzw. nicht bestimmungsgemässen Nutzungen durchschnittlich über alle Parkplätze der Anlage 5 Fahrten pro Tag und Parkplatz zulässig. Parkplätze für Wohnungen (gemäss § 8) dürfen entsprechend nicht mehr als durchschnittlich 2,5 Fahrten pro Tag und Parkplatz generieren. Parkplätze für spezielle Nutzungen (gemäss § 9) können sehr unterschiedliche Verkehrserzeugungen aufweisen. Die Festlegung der zulässigen Fahrtenanzahl im Falle von Mehrfachnutzungen erfolgt deshalb nicht generell, sondern spezifisch im konkreten Bauentscheid. Die zuständige Behörde (Amt für Mobilität) wird sich hierzu an den Verkehrserzeugungsraten gemäss § 14 orientieren.

Für Parkplätze ist die Nutzung damit frei, solange die Fahrtenanzahl im definierten Rahmen bleibt. Die Verordnung bietet damit dem Parkplatzbetreiber die grösstmögliche Nutzungsfreiheit, beschränkt aber gleichzeitig das zulässige Verkehrsaufkommen im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung.

Parkplätze, die für Verkaufsgeschäfte bewilligt wurden (gemäss § 7), werden in der Regel nur kurzzeitig belegt und sind somit explizit für sehr grosse Verkehrsaufkommen bewilligt. Eine Beschränkung der Fahrtenanzahl bei Mehrfachnutzungen ist deshalb nicht notwendig. Besonders in Situationen, in denen bereits ein sehr hohes bestimmungsgemässes Verkehrsaufkommen vorliegt, können Mehrfachnutzungen ohnehin nur zu einer sehr begrenzten zusätzlichen Fahrtenanzahl führen.

Zudem gelten grosse Einkaufszentren teilweise⁴ als verkehrsintensive Einrichtung. In diesem Fall ist die Fahrtenanzahl über das Mittel des Fahrtenmodells (vgl. § 75a BPG bzw. §§ 12–22 PPV) begrenzt unabhängig von den neuen Bestimmungen zu Mehrfachnutzungen.

Parkplätze können auch dann die oben festgelegte Fahrtenanzahl übersteigen, wenn sie rein bestimmungsgemäss genutzt werden. Eine bestimmungsgemässe Nutzung liegt vor, wenn Parkplätze, die für Wohnungen bewilligt wurden, ausschliesslich von den Anwohnenden sowie von Besucherinnen und Besuchern genutzt werden. Parkplätze, die für Dienstleistungs-, Büro-, Gewerbe- und Fabrikationsbetriebe bewilligt wurden, dürfen von Mitarbeitenden und der Kundschaft genutzt werden. Die Aufteilung auf Anwohnende/Mitarbeitende einerseits und Kundschaft/Besuch andererseits ist dabei jeweils frei. Abs. 2 definiert, dass eine solche bestimmungsgemässe Nutzung auf jeden Fall möglich ist.

Die Berücksichtigung von Mehrfachnutzungen in gemischt genutzten Siedlungen ist zweckmässig, um die Zahl der nötigen Parkplätze zu reduzieren. In einer Arealentwicklung könnten beispielsweise 100 Parkplätze für die Bewohnenden und 100 Parkplätze für die Büronutzungen gebaut werden. Der Investor setzt auf eine intelligente Parkplatzbewirtschaftung mit Mehrfachnutzungen und baut insgesamt nur 140 Parkplätze. Eine Beschränkung der Fahrtenanzahl für diese 140 Parkplätze gemäss Abs. 1 würde eine solche gute Lösung verhindern. Abs. 4 legt deshalb fest, dass der Bauentscheid auch eine höhere Anzahl Fahrten bewilligen darf. Diese Fahrtenzahl darf aber die Fahrtenzahl bei einer vollständigen Ausnutzung der Parkplatzzahl nicht übersteigen. Für das obige Beispiel hiesse das eine Zahl von 750 Fahrten pro Tag (=100 Parkplätze für Wohnungen × 2.5 Fahrten + 100 Parkplätze für Büros × 5 Fahrten) bzw. 5.4 Fahrten pro Parkplatz.

Zusätzliche Parkplätze, die aufgrund eines begründeten Gesuches gemäss § 10 bewilligt wurden, dürfen ausschliesslich für diese bewilligte Nutzung verwendet werden. Falls dies nicht so wäre, ergäbe sich ein hohes Missbrauchspotenzial. § 24 Abs. 5 bestimmt im weiteren, dass solche Parkplätze – auch ohne behördliches Zutun – aufgehoben werden müssen, sobald der Grund für die Ausnahmebewilligung entfällt. Diese Parkplätze geniessen damit keinen Bestandesschutz.⁵

Es ist dem Regierungsrat bewusst, dass die Bestimmungen zu Mehrfachnutzungen und zur Nutzung von zusätzlichen Parkplätzen nicht einfach kontrolliert werden können bzw. eine Kontrolle aufwändig ist. Die Bewilligungsbehörde sieht deshalb vor, die bestimmungsgemässe Nutzung bzw. die Beschränkung der Fahrtenzahl bei nicht bestimmungsgemässer Nutzung explizit im Bauentscheid als Auflage festzuhalten. Um der Regelung Nachachtung zu verschaffen, wird das Amt für Mobilität spätestens im Bedarfsfall (z.B. bei Hinweisen auf Missbrauch, Meldungen aus der Bevölkerung usw.) Kontrollen durchführen, soweit zweckmässig und notwendig auch unter Mitwirkung des Parkplatzeigentümers. Die Festlegung der Fahrtenanzahl bzw. der bestimmungsgemässen Nutzung im Bauentscheid erlaubt es, eine Gesetzesübertretung konkret festzustellen. Das Bau- und Gastgewerbeinspektorat kann dann eine Frist zur Behebung ansetzen und im Bedarfsfall eine

⁴ Ab 2'000 Fahrten pro Tag und falls im Richtplan explizit als verkehrsintensive Einrichtung festgesetzt.

⁵ Beispielsweise könnte eine Firma mit vielen Dienstfahrzeugen für kurze Zeit einen Neubau beziehen. Die Nachfolgefirma, die ohne Dienstwagen auskommt, könnte alle Parkplätze übernehmen.

Überweisung mit Antrag bei der Staatsanwaltschaft einreichen (gemäss § 92a BPG in Verbindung mit § 66 BPV). Auch wenn die Bestimmungen nicht einfach zu kontrollieren sind, sind die Festlegungen notwendig und zweckmässig. Sie führen zu Rechtssicherheit und geben im Einzelfall die Grundlage für Sanktionsmöglichkeiten.

3. Übergangsbestimmungen und Wirksamkeit

Die neue Übergangsbestimmung (§ 26, Abs. 1) regelt, dass die Verordnungsanpassungen nur auf neue Baubegehren anzuwenden sind. Baubegehren, die im Moment der Wirksamkeit der revidierten Verordnung hängig sind, werden nach altem Recht beurteilt. Damit können aufwändige Umpfanungen und eine doppelte Prüfung von Begehren durch die Baubewilligungs- bzw. die zuständige Fachbehörde verhindert werden.

Beilagen:

- Plan ÖV-Erschliessungsqualität
- Plan Gebiete mit hoher Parkplatzauslastung