

Amt für Raumplanung
Rheinstrasse 29
4410 Liestal

Per Email an: raumplanung@bl.ch

Basel, 07. September 2015

Öffentliche Mitwirkung

Änderung des RPG betreffend §106 Abstellplätze und neuem §106a Reduktion der Abstellplätze im Planungsverfahren (Lockerung PP-Pflicht)

Stellungnahme VCS beider Basel

1. Grundsätzliches

- Wir unterstützen in aller Form die Motion Stokar und damit die Aufhebung oder zumindest Lockerung der Parkplatzerstellungspflicht (nachstehend PP-Pflicht) für Wohnnutzungen.
- Autofreies bzw. autoreduziertes Wohnen gewinnt an Nachfrage und Bedeutung. Dies nicht zuletzt, weil dadurch die Baukosten erheblich gesenkt werden können, was sich auch kostenreduzierend auf die Mieten auswirkt.
- Leerstehende Parkplätze in Wohnüberbauungen werden über die Mieten abgewälzt. Das ist besonders ungerechtfertigt für Haushalte, die kein Auto besitzen.
- Autofreies und -reduziertes Wohnen trägt zur Entlastung der Strasseninfrastruktur und zur Reduktion von Luftschadstoffen und Lärm bei. Diese Nutzung ist also per se von öffentlichem Interesse.

2. Lockerung PP-Pflicht auch ohne QP und im Bestand

- Das öffentliche Interesse an autofreien bzw. -armen Nutzungen ist gegeben (s. oben). InvestorInnen sollen also ein Recht auf ein Bewilligungsverfahren haben, welcher die Anzahl Abstellplätze tiefer als den Grundbedarf ansetzt. Voraussetzung soll einzig sein, dass sie sich zu einer autofreien oder autoreduzierten Nutzung verpflichten.
- Die Gesetzesänderung soll die Lockerung der PP-Pflicht nicht bloss auf Neubauten im Quartierplanverfahren beschränken. Damit bliebe ein grosses Potenzial von autofreien Wohnnutzungen von der Gesetzesänderung ausgeschlossen.

VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion beider Basel

Gellertstrasse 29, 4052 Basel
Tel. 061 311 11 77, PC 40-12334-9
www.vcs-blbs.ch, vcs.blbs@bluewin.ch

- Auch Wohneinheiten ohne QP-Verfahren und Nachverdichtungen im Bestand, also generell Neu- und Umbauten, sollen unter bestimmten Bedingungen von (zusätzlichen) Parkplätzen absehen können. Bei unveränderter PP-Pflicht wären viele dieser Nachverdichtungen eben gerade nicht möglich. Das Interesse der direktbetroffenen Nachbarschaft ist über das Baubewilligungsverfahren gewahrt (Einsprachemöglichkeit). Verpflichtende Rahmenbedingungen können als Bauauflagen formuliert werden. Entsprechend müsste §70 der RBV angepasst werden (s. 4.).

3. §106a, Bedingungen für PP-Reduktion

- Für den Nachweis, wie die Mobilitätsansprüche der BewohnerInnen ohne oder mit wenig Autoparkplätze erfüllt werden können, genügt ein Mobilitätskonzept. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb ein Verkehrs- und Mobilitätsgutachten erstellt werden muss. Autoarme bzw. -reduzierte Nutzung verursacht weniger Autoverkehr als generell gemäss RPG zulässig.
- Wir unterstützen die gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr. Der Verweis auf §22a RBV finden wir verwirrend, weil dieser spezifisch die Qualität der ÖV-Erschliessung von grossen Verkaufseinheiten regelt.
- Wir erkennen keine übergeordneten Interessen, welche den Parkplatzreduktionen entgegenstehen könnten. Die Reduktionen sind von überwiegendem öffentlichem Interessen (also z.B. Umweltschutz, Schutz der Wohngebiete vor übermässiger Luft- und Lärmbelastung, Schutz von Natur- und Heimatschutzobjekten etc.). Was könnte diesen öffentlichen Interessen übergeordnet sein?
- Wir unterstützen direkte und sichere Fuss- und Velowege zu den wichtigen Zielen öffentlicher Einrichtungen. Diese liegen aber oft ausserhalb des Einflussgebietes der Quartierplanung. Entlang der Hauptverkehrsachsen liegt die Zuständigkeit dafür beim Kanton (der im Gegenzug von der Entlastung seiner Strassen profitiert). Dieser Sachverhalt/Zuständigkeit muss berücksichtigt werden.
- Die Verpflichtung zu Velo-Abstellplätzen unterstützen wir sehr. Dabei sollen insbesondere auch Velos mit Anhänger, Cargobikes etc. mit berücksichtigt werden. Es scheint unnötig, auch Abstellplätze für (äusserst lärmige) Mofas anzubieten (was z.B. mit einem Zufahrtsverbot verhindert werden kann). Mofa-Abstellplätze sollen nicht explizit erwähnt werden.
- Wir können nachvollziehen, dass eine kleine Anzahl an Besucherparkplätzen erforderlich sein kann. Der Bedarf bzw. der Verzicht darauf soll im Mobilitätskonzept dargelegt werden.
- Wir unterstützen sehr, dass die autofreie bzw. -reduzierte Nutzung verbindlich festgehalten wird. Dies muss beim QP-Verfahren zwingend im Reglement erfolgen, nicht bloss im Quartierplanvertrag, damit die Einflussnahme der Öffentlichkeit gewahrt ist. Bei Wohneinheiten ohne QP muss die autofreie Nutzung in der Baubewilligung und im Grundbuch festgehalten sein.
- Reserveflächen für eine allfällig geänderte Nutzung (Rückfallebene) verhindern möglicherweise von vornherein eine verdichtete Nutzung, die ja gerade keinen Platz für solche «hypothetischen»

Parkplätze lässt. An Stelle von Reserveflächen sollen Ersatzabgaben bei einer allfälligen autointensiveren Nutzung möglich sein.

4. Anpassung §70 RBV und Anhang 11/2

- Die Parkplatzpflicht für Motorfahrzeuge soll generell bei Neu- und Umbauten mit guter ÖV-Erschliessung gelockert werden (s. oben). Dazu soll §70 RBV mit Anhang 11/2 angepasst werden.
- §70 Abs. 2 ergänzen: In besonderen Fällen (R2) verlangt der Gemeinderat die Zahl der vorgeschriebenen Autoparkplätze herabzusetzen.
- In Anhang 11/2 (Grundwerte für die Berechnung des Grundbedarfes für Autoparkplätze) sollen die Reduktionsfaktoren R1 (auf Grund ÖV-Erschliessung) und R2 (übrige Reduktion) auch für Wohnbauten gelten.
- R1: Der Passus ~~«Keine mit Ausnahme in Ortskernen auf begründeten Antrag des Gemeinderates»~~ soll gestrichen werden. An Stelle soll der R1 für die ÖV-Erschliessung «7-12 Min-Takt bei max. 350m Fusswegdistanz zur Haltestelle» bei max. 0.4 liegen. Bei den übrigen ÖV-Erschliessungsqualitäten entsprechend abgestuft. Keine Reduktion (R1=1.0) soll nur bei einem ÖV-Takt von über 20 Minuten und einer Haltestellendistanz von über 350m möglich sein. Diese R1 sollen für Stamm- und Besucherparkplätze gelten.
- R2: Das Wort ~~«Keine»~~ soll gestrichen und ersetzt werden mit Kriterien, für die der Gemeinderat Reduktionen gewährt. Dies bei grosser Nähe zur Kernstadt, hoher baulicher Dichte, politischen und planerischen Leitbildern, schlüssigem Mobilitätskonzept, Car-Sharing-Angebot, energieeffizientem Bauprojekt. Der Maximale R2 soll 0.0 (keine Pflicht-Parkplätze) betragen.

Wir bitten Sie, unsere Anliegen zu berücksichtigen.

Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion beider Basel



Stephanie Fuchs
Geschäftsführerin