



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 147-2023
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☒
Geschäftsnummer: 2023.RRGR.197

Eingereicht am: 15.06.2023

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: de Meuron (Thun, Grüne) (Sprecher/in)
Remund (Mittelhäusern, Grüne)
von Arx (Spiegel b. Bern, GLP)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 1155/2023 vom 01. November 2023
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Punktweise beschlossen**
Punkt 1: Annahme als Postulat
Punkt 2: Ablehnung
Punkt 3: Ablehnung

Förderung von flächeneffizienten und nachhaltigen Mobilitätsformen anstelle gesetzlicher Fehlanreize zur Parkplatzerstellungspflicht!

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Grossen Rat eine Revision der Baugesetzgebung mit folgenden Zielsetzungen vorzulegen:

1. Lockerung der Parkplatzerstellungspflicht und Koppelung an die ÖV-Gütekasse
2. Erhöhung der Anzahl Velo-Abstellplätze pro Wohnung
3. Einfache Vollzugs- und Umsetzungshilfen von Mobilitätskonzepten für Gemeinden, damit allfällige, zusätzliche Reglemente zur Parkplatzerersatzabgabepflicht obsolet werden

Begründung:

In der Bauverordnung regeln Artikel 49 bis 56 die Anzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Fahrräder, die nach Artikel 16 und 17 des Baugesetzes zu ermitteln sind. Für die Berechnung gelten u. a. Kriterien wie die Nutzungsart und die Lage, wobei unterschieden wird in Städte und Agglomeration und übriger Kanton. Den gesellschaftlichen Entwicklungen punkto einem sich verändernden Mobilitätsverhalten wird ansatzweise mit Artikel 54a zu den motorfahrzeugarmen und motorfahrzeugfreien Wohnüberbauungen und den dazu erforderlichen Mobilitätskonzepten Rechnung getragen. Arbeits- und andere Nutzungen sind heute noch davon ausgeschlossen. Artikel 55 regelt die Hindernisse in der Erfüllung der Parkplatzpflicht und Artikel 56 die Ersatzabgabe, die vorsieht, dass Gemeinden in ihren Reglementen bestimmen, ob eine Ersatzabgabe erhoben wird und für welche Zwecke deren Ertrag zu verwenden ist.

Solche reglementarischen Grundlagen nutzen viele Gemeinden und Städte, mit dem Ziel, den öffentlichen und oft knappen Boden nicht zusätzlich mit parkierten Autos zu belasten und somit eine Gleichbehandlung mit den Bauherrinnen und Bauherren zu bewirken, die auf eigene Kosten Abstellmöglichkeiten für ihre Motorfahrzeuge realisieren. Die Gemeinden sind somit auch angehalten, diese Reglemente aktuell zu halten, eine Revision verlangt ein verwaltungsaufwändiges Planerlassverfahren. Wie in anderen Bereichen hinken auch hier die Reglemente den gesellschaftlichen Entwicklungen hinterher. Weiter gibt es Investorinnen und Investoren von Arbeits- oder Gewerbenutzungen an sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten, die basierend auf Massnahmen eines Mobilitätskonzepts Kosten und Energie sparen und weniger Autoparkplätze realisieren möchten. Je nach Gemeinde müssen diese Bauherrschaften dennoch eine Parkplatzerersatzabgabe leisten.

Diese Entwicklungen zeigen, dass eine Anpassung der kantonalen Gesetzgebung angezeigt ist. Es ist selbstredend, dass diesbezüglich in ländlichen Gebieten andere Bedürfnisse vorliegen können als in Städten oder Agglomerationen mit guter ÖV-Anbindung. Dem gilt es, Rechnung zu tragen.

Doch es ist wenig zeitgemäss, Bauherrinnen und Bauherren, die an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen auf platzsparende und nachhaltige Mobilitätsformen setzen, gesetzlich zu kostenintensiver Erstellung von Parkplätzen zu verpflichten. Hier findet ein Umdenken statt, und Erfahrungen zeigen, dass die Erstellung von Parkplätzen auch ein Investitionsrisiko darstellen kann. Oft müssen diese mangels Nachfrage durch die Bewohnenden fremdvermietet werden und generieren somit im Quartier zusätzlichen Fremdverkehr.

Diesen Entwicklungen soll bei einer Revision Rechnung getragen werden, und mit der ÖV-Güteklasse bietet sich ein gutes Instrument. Ziel ist, dass bei guter ÖV-Erschliessung nicht die höchste Bandbreite gebaut wird, um Mehrverkehr in den dicht bebauten Gebieten entgegenzuwirken. Im ländlichen Raum mit schlechter ÖV-Erschliessung soll es keine Veränderung geben.

Auch bei Arbeits- oder anderen Nutzungen zeigt sich, dass Investorinnen und Investoren auf nachhaltige Mobilitätsformen setzen und mittels Mobilitätskonzepten auf die Erstellung von kostenintensiven (Einstellhallen-)Parkplätzen verzichten möchten.

Es fehlt heute eine kantonale Regelung, die Fehlanreize zur Parkplatzerstellungspflicht reduziert und alternative, klimagerechte und flächeneffiziente Mobilitätsformen fördert. Eine solche vereinfacht die Arbeit der Gemeinden, ist verwaltungsökonomischer und dient der Umsetzung kantonalen Mobilitätsstrategie und somit auch der Klimaziele.

Die Forderungen der Motion werden mit dem RR-Bericht «Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr -Umsetzungsbericht 2019 und Massnahmen 2020–2024» unterstützt. Dort ist die Massnahme «Bau – Parkplatzerstellungspflicht lockern» verankert. Die Massnahme geht darauf ein, dass von Gesetzes wegen teilweise mehr Parkplätze realisiert werden müssen, als von Investorinnen und Investoren/Eigentümerinnen und Eigentümern eigentlich beabsichtigt sind. Weiter, dass solche Fehlanreize bei der Erstellung neuer Bauten zu Wohn-, Arbeit- oder anderen Nutzungen zu Mehrverkehr führen. Deshalb sei die Parkplatzerstellungspflicht nach Artikel 49 bis 56 der Bauverordnung zu überprüfen. So sei insbesondere an Lagen, die eine gute ÖV-Erschliessung aufweisen, von der Erstellungspflicht abzuweichen bzw. sei diese zwecks Förderung des öffentlichen Verkehrs deutlich zu senken.

Der weitere Antrag betrifft die Veloparkierung. Infolge des sich wandelnden Mobilitätsbedürfnisses fehlen oft genügend attraktive und geeignete Veloabstellplätze. Anstatt wie bisher zwei Velo-Abstellplätze pro Wohnung sollen pro Zimmer ein Velo-Abstellplatz und bei Einzimmerwohnungen zwei Velo-Abstellplätze vorgesehen werden.

Mit einer Revision der gesetzlichen Grundlage sollen falsche Anreize ausgemerzt und emissionsfreie und flächeneffiziente Mobilitätsformen gefördert werden.

Antwort des Regierungsrates

Bei der vorliegenden Motion handelt es sich um eine Motion im abschliessenden Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates (Richtlinienmotion), da ihre Umsetzung in der Verordnungs- und Vollzugskompetenz des Regierungsrates liegt (Art. 88 Abs. 2 und Art. 90 Abs. 1 Bst. d KV). Der Regierungsrat hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grades der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags, und die Entscheidungsverantwortung bleibt beim Regierungsrat.

1. Bereits heute berücksichtigt die Bauverordnung den Einfluss der ÖV-Erschliessung auf den Parkplatzbedarf. So kann gemäss Artikel 54 Absatz 1 Buchstabe c der Bauverordnung vom 6.3.1985 (BauV; BSG 721.1) bei einer sehr guten ÖV-Erschliessung von der Anzahl der minimal zu erstellenden Parkplätze abgewichen werden. Zudem können die Gemeinden in ihren Bauvorschriften Gebiete bezeichnen, in denen private Parkplätze nur beschränkt oder gar nicht geschaffen werden dürfen (vgl. Art. 18 Abs. 1 Bst. a des Baugesetzes vom 9.6.1985, BauG; BSG 721.0). Bereits 2014 erfolgte im Rahmen der damaligen Revision der Bauverordnung eine Lockerung der Parkplatzerstellungspflicht. Damals wurde die Realisierung von motorfahrzeugarmen und motorfahrzeugfreien Siedlungen erleichtert (vgl. Art. 54a ff. BauV) und die minimale Anzahl der pro Wohnung zu erstellenden Parkplätze reduziert (vgl. Art. 51 BauV). Damit trug man bereits damals dem Umstand Rechnung, dass an Orten mit einem guten ÖV-Angebot die Anzahl der Haushalte ohne privates Motorfahrzeug höher ist. Der Regierungsrat ist aber bereit, wie in der Energiestrategie und in der Gesamtmobilitätsstrategie 2022 festgehalten, im Rahmen der nächsten Revision der Bauverordnung zu prüfen, ob eine zusätzliche Lockerung der Parkplatzerstellungspflicht tatsächlich sinnvoll ist.
2. Die heutige Regelung in Artikel 54c Absatz 1 Buchstabe a der Bauverordnung sieht für alle Wohnungen minimal zwei Abstellplätze für Fahrräder und Motorfahrräder vor, unabhängig von der Grösse der Wohnungen. Die Norm 40 065 des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) schlägt als Richtwert bei Wohnungen einen Abstellplatz pro Zimmer vor, wie dies auch die Motionäre einbringen. Der Regierungsrat sieht keinen weiteren Handlungsbedarf.
3. Werden die Voraussetzungen für eine motorfahrzeugarme und motorfahrzeugfreie Wohnüberbauungen gemäss Artikel 54a der Bauverordnung erfüllt, kann von der minimal zu erstellenden Anzahl Parkplätze abgewichen werden. In diesem Fall muss auch keine Ersatzabgabe bezahlt werden. Der reduzierte Bedarf an Abstellplätzen ist von der Bauherrschaft durch ein Mobilitätskonzept nachzuweisen. Solche Konzepte sind von der Bauherrschaft individuell auf die konkrete Überbauung und Erschliessungssituation auszurichten und bei der Bewilligungsbehörde einzureichen. Die Gemeinden müssen in diesem Zusammenhang weder Mobilitätskonzepte erstellen noch zusätzlich Reglemente erlassen. Vollzugs- und Umsetzungshilfen werden zudem verschiedenorts angeboten, beispielsweise von der Plattform autofrei/autoarm Wohnen oder vom Fachverband Mobility Management Suisse. Es ist somit nicht notwendig, neue Vollzugs- und Umsetzungshilfen für die Gemeinden zu schaffen.

Verteiler

– Grosser Rat