



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

08.1544.01

BVD/P081544
Basel, 31. August 2009

Regierungsratsbeschluss
vom 4. August 2009

Ratschlag

Änderung des Bau- und Planungsgesetzes (BPG, SG 730.100)

vom 17. November 1999

Einführung eines Fahrtenmodells

Einführung eines Fahrtenmodells

1. Begehren	3
2. Begründung des Begehrens	3
2.1 Einleitung	3
2.2 Ausgangslage und Problemstellung.....	4
3. Ein Fahrtenmodell für Basel Stadt	5
3.1 Auswahl des Ansatzes zur Regulierung der Fahrtenzahl.....	5
3.2 Anwendungsbereich des Fahrtenmodells	6
3.3 Erfahrungen mit Ansätzen zur Fahrtenregulierung in BS und in anderen Kantonen	9
3.4 Geplante Umsetzung des Fahrtenmodells.....	9
3.5 Verankerung des Fahrtenmodells in Gesetz und Verordnung.....	14
3.6 Vollzug des Fahrtenmodells.....	14
3.7 Auswirkungen auf den Betreiber einer verkehrsintensiven Einrichtung.....	16
4. Antrag	17

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen die Anpassung des Bau- und Planungsgesetzes vom 17. November 1999 zur Einführung eines Fahrtenmodells für verkehrssensitive Einrichtungen.

2. Begründung des Begehrens

2.1 Einleitung

Der Luftreinhalteplan beider Basel aus dem Jahr 2004¹ sieht vor, zur Koordination von Raumplanung und Luftreinhaltung die Verkehrserzeugung bei verkehrssensitiven Einrichtungen mittels eines geeigneten Instruments zu beschränken. Das Bau- und Verkehrsdepartement wurde beauftragt, die Einführung des Instruments Fahrtenmodell vertieft zu prüfen. Die Arbeiten hierzu erfolgten im Rahmen einer breit abgestützten interdepartementalen Arbeitsgruppe².

Mit der Einführung eines Fahrtenmodells steht ein neues, zusätzliches Planungsinstrument zur Verfügung, das eine Regulierung der erzeugten Fahrten von verkehrssensitiven Einrichtungen ermöglicht. Vor dem Hintergrund der vorhandenen Luft- und Lärmbelastung sowie der begrenzten Kapazität und Ausbaufähigkeit der Verkehrsträger im Kantonsgebiet, ist die Einführung dieses Instruments für die Planung von entscheidender Bedeutung. Der vorliegende Ratschlag fasst die Prüfungsergebnisse zum Anwendungsbereich sowie zum Aufbau und Vollzug eines Fahrtenmodells zusammen und stellt die für eine Verankerung erforderlichen Anpassungen und Ergänzungen im Gesetzestext dar.

Im April 2008 lancierten TCS, ACS, Gewerbeverband u.a., sowie die Handelskammer beider Basel die so genannte „Parkrauminitiative“. Inhaltlich zielen die formulierten Forderungen auf eine substantielle Abkehr von der bisherigen Parkraumplanung auf privatem Grund ab, indem grundlegende Anpassungen in der PPV und im Bau- und Planungsgesetz verlangt werden³. Der vorliegende Ratschlag stellt keine Reaktion auf die Initiative dar. Gestützt auf die Vorgaben aus der Umweltschutzgesetzgebung beschränkt sich die Anwendung des Fahrtenmodells auf die spezifische Nutzungskategorie der verkehrssensitiven Einrichtungen (VE). Die Verankerung des Instrumentariums in die kantonalen Gesetze kann unabhängig von den Forderungen der Initiative erfolgen, da es unabhängig von der bestehenden Parkplatzverordnung anwendbar ist.

¹ Vom Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt am 6. Juli 2004 verabschiedet.

² Unter Mitwirkung des Justiz- und Sicherheitsdepartements, des Finanzdepartements, des Gesundheitsdepartements sowie des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt. Die Belange des Präsidialdepartements wurden durch die Vertreterin des WSU stellvertretend eingebracht.

³ Die bestehende Parkplatzverordnung soll nur noch im räumlich eng begrenzten Gebiet Altstadt zur Anwendung kommen. In den übrigen Gebieten des Kantons soll in den Verfahren weder eine minimale noch eine maximal zulässige Parkplatzzahl festgesetzt werden. Massnahmen zur Regulierung der Verkehrserzeugung wären damit auf Verordnungsstufe nicht mehr vorgesehen.

2.2 Ausgangslage und Problemstellung

Bereits die bestehende kantonale Parkplatzverordnung stellt ein Instrument zur Einhaltung von Umweltschutzziele dar. Sie wurde am 22. Dezember 1992 als *Ausführungsbestimmungen* zum ersten Luftreinhalteplan von 1990 erlassen. In Abhängigkeit von der Nutzungsart (*Wohnen, Büro, Verkauf*) und unter Berücksichtigung der ÖV-Erschliessungsgüte am Standort (*Kerngebiet, Gebiet mit guter Erschliessung, Gebiet mit schlechter Erschliessung*) wird eine maximal zulässige Parkplatzzahl bestimmt. Die Anforderungen aus der Luftreinhaltung sowie aus dem Lärmschutz werden durch den Modus zur Festlegung der maximalen Parkplatzzahl berücksichtigt⁴.

	Nutzungsart		
	Wohnnutzung	Dienstleistung / Büro / Gewerbe / Fabrikation	Ladengeschäfte
Berechnungsart	1 Parkplatz / Wohnung Zusätzlicher Parkplatz bei Wohnungen > 140m ² oder mehr als 5 Zimmer	0.2 Parkplätze / Arbeitsplatz Die Zahl der Arbeitsplätze ergibt sich aus dem durchschnittlichen Flächenbedarf (je Arbeitsplatz): <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dienstleistung/Büro: 30m² ▪ Gewerbe/Fabrikation: 60m² ▪ Lager: 120 m² 	Parkplatzzahl wird auf Basis der geplanten Bruttogeschossfläche bestimmt (mit leicht degressivem Anstieg)
ÖV-Erschliessungsgüte am Standort	<i>Für Wohnnutzung nicht relevant</i>	Anwendung Reduktionsfaktor zwischen 0.7 und 1.0 (abhängig von der ÖV-Erschliessung wird die zulässige Parkplatzzahl um 0 bis 30% reduziert)	

Bei verkehrsintensiven Einrichtungen wie beispielsweise Dienstleistungs-, Verkaufs- und Freizeitanlagen führt die Verkehrserzeugung bzw. die Anzahl der täglichen Zu- und Wegfahrten häufig zu umweltrelevanten und strassenkapazitätsmässigen Problemen. Das bereits stark vorbelastete Strassennetz im Nahbereich wird zusätzlich bis über die Kapazitätsgrenzen hinaus belastet, was gleichzeitig zu übermässigen Belastungen der Luft sowie zu einem starken Anstieg der Lärmemissionen führt. Sowohl die Einhaltung der Umweltgrenzwerte, als auch die Sicherstellung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit des umliegenden Strassennetzes können nicht mehr durch alleinige Festlegung der Parkplatzzahl gewährleistet werden.

Mit dem Fahrtenmodell steht ein neues Planungsinstrument zur Verfügung, mit dem bei verkehrsintensiven Einrichtungen die Menge der erzeugten (Zu- und Weg-)Fahrten pro Parkplatz reguliert wird. Die Einhaltung der Luft- und Lärmgrenzwerte sowie die Berücksichtigung der vorhandenen Strassennetzkapazität kann durch ein Fahrtenmodell auch an stark vorbelasteten Standorten ermöglicht werden. Die Parkplatz-Nutzung wird dann auf einem standortverträglichen Niveau gehalten.

⁴ Basis: Nach Art. 12 USG (Umweltschutzgesetz des Bundes) sind bei Verkehrsanlagen Emissionsbegrenzungen durch Verkehrs- oder Betriebsvorschriften zu erlassen. Art. 18 LRV konkretisiert dies in Form von technisch und betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen.

3. Ein Fahrtenmodell für Basel-Stadt

3.1 Auswahl des Ansatzes zur Regulierung der Fahrtenzahl

Innerhalb der Schweiz haben sich zwei Ansätze durchgesetzt, mit denen die Anzahl der erzeugten Zu- und Wegfahrten pro Parkplatz reguliert werden können: Das Fahrtenmodell und das Fahrleistungsmodell. Das generelle Ziel beider Ansätze ist es, durch Festlegung einer Maximalzahl an zulässigen Fahrten den Ausstoss von Luftschadstoffemissionen zu reduzieren und Lärmimmissionen zu vermindern und damit die Vorgaben aus der Luftreinhaltung sowie dem Lärmschutz einzuhalten. Gleichzeitig kann mit beiden Modellen sichergestellt werden, dass die Kapazität des umliegenden Strassennetzes durch die erzeugten Zu- und Wegfahrten hinreichend berücksichtigt wird. Unterschiede zeigen sich in erster Linie bezüglich des Verfahrens zur Bestimmung der maximal zulässigen Fahrtenzahl. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat Aufbau, Funktion und Einsatzbereich beider Modelle geprüft und bewertet:

Das **Fahrleistungsmodell** berücksichtigt als massgebende Grösse die Fahrleistung, ausgedrückt in Fahrt *mal* zurückgelegter Weg. Auf Basis von Prognosen wird das jährliche, lufthygienisch verträgliche Kontingent an Fahrleistung bestimmt, welches im Sinne eines „Top-Down“-Ansatzes über den kantonalen sowie den jeweiligen regionalen Richtplan nach raumplanerischen Kriterien aufgeschlüsselt und verteilt wird. Mit der Anwendung des Fahrleistungsmodells kann auf diese Weise eine Verdichtung der bestehenden Zentren bzw. Verhinderung disperser räumlicher Strukturen gefördert werden. Zusammenfassend lässt sich das Fahrleistungsmodell wie folgt charakterisieren⁵:

*„Fahrleistungsmodelle haben einen kantonalen und einen regionalen Ansatz. Die **kantonale Betrachtungsweise** definiert den künftigen Handlungsspielraum bis 2010 bzw. 2015 bezüglich erwünschter maximaler Verkehrsleistung in PW-Kilometer pro Tag, damit die Ziele der Luftreinhaltung erreicht werden können (unter Berücksichtigung der Verbesserung der Motorentechnologie und der fortlaufenden Erneuerungen der Fahrzeugflotte). Diese Zunahme der gefahrenen Kilometer im Kanton wird nach raumplanerischen Kriterien auf verschiedene Räume verteilt. So sollen in erster Linie die Zentren und Agglomerationsgemeinden sowie besonders gut erschlossene Standorte von einer über dem Durchschnitt liegenden Zunahme profitieren. In den Gemeinden ausserhalb der Agglomerationen wird eine dem Durchschnitt entsprechende Entwicklung zugrunde gelegt. In den Zentren und Agglomerationsgemeinden kommt die **regionale Betrachtungsweise** zum Tragen. Die mögliche Zunahme der Fahrleistung wird regional unter den betroffenen Gemeinden auf geeignete Standorte verteilt und in Anzahl Fahrten umgerechnet. Dabei werden geeignete Standorte für publikumsintensive - sprich: verkehrintensiv - Nutzungen bezüglich Lage zu Bevölkerungs-, Infrastruktur- und Arbeitsplatzschwerpunkten zu liegen kommen. Damit werden sowohl die raumplanerischen als auch die lufthygienischen Zielsetzungen -kompakte Siedlungsentwicklung, effiziente und finanzierbare ÖV-Erschliessung, günstiger Modal-Split- wirkungsvoll unterstützt“.*

Bewertung: Die Anwendung eines Fahrleistungsmodells erscheint für den Kanton Basel-Stadt auf Grund seiner kleinräumigen und bereits hoch verdichteten Struktur nicht zweckmässig. Die Berücksichtigung des zurückgelegten Weges je Fahrt (mit der impli-

⁵ vgl. Luftreinhalteplan der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft 2004, Massnahmenblatt 1-1

ziten Zielsetzung einer Einflussnahme auf die Raumentwicklung) wäre als Ansatz dann interessant, wenn der Planungssperimeter die Region als Gesamtraum über die Grenzen des Kantons (und des Landes) hinweg umfassen würde. Eine gemeinsame Richtplanung beider Basel oder gar über die Grenzen hinweg ist zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht absehbar.

Das **Fahrtenmodell** setzt allein an der erzeugten Fahrtenzahl eines Parkplatzes an und berücksichtigt den zurückgelegten Weg der einzelnen Fahrt nicht. Die Bestimmung bzw. Festsetzung der maximal zulässigen Fahrtenzahl eines Parkplatzes erfolgt mittels des so genannten *spezifischen Verkehrspotentials* (SVP). Die Höhe dieses Faktors hängt ab von der Art der Nutzung eines Parkplatzes (z.B. Angestelltenparkplatz, Kundenparkplatz Restaurant, Kundenparkplatz Laden), die angewendeten Werte beruhen auf empirischen Erhebungsdaten sowie der von der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute festgelegten Normen (z.B. SN 640 281). Die Luft- und Lärmemissionen der so festgelegten maximalen Anzahl Fahrten dürfen die standortspezifischen Grenzwerte nicht überschreiten, gleichzeitig müssen die Kapazität des umliegenden Strassennetzes sowie die Auswirkungen auf den Öffentlichen Verkehr in die Beurteilung einbezogen werden.

Bewertung: Ein Fahrtenmodell stellt für den basel-städtischen Kontext ein zweckmässiges und gut anwendbares Instrument zur Einflussnahme auf die Fahrtenenerzeugung von Parkplätzen von verkehrsintensiven Einrichtungen dar. Die aus raumplanerischer Sicht geeigneten Standorte können im Sinne einer Positivplanung über den Richtplan festgelegt werden (vgl. Punkt 3.2).

3.2 Anwendungsbereich des Fahrtenmodells

Das Fahrtenmodell eignet sich zur Regulierung der Verkehrserzeugung bei verkehrsintensiven Einrichtungen (VE), da insbesondere bei dieser Nutzungskategorie eine systematische Abstimmung von Raumplanungs- und Umweltbelangen erforderlich ist. Mit dem Begriff „Verkehrsintensive Einrichtung“ werden Anlagen mit starkem Publikumsverkehr, wie beispielsweise Dienstleistungs-, Verkaufs- und Freizeitanlagen bezeichnet. Eine Eingrenzung des Begriffs VE im Sinne einer Beschreibung von Eigenschaften und Kennzeichen findet sich in der Publikation *Verkehrsintensive Einrichtungen im kantonalen Richtplan* vom Bundesamt für Umwelt (BAFU) und Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) aus dem Jahr 2006⁶:

Bauten und Anlagen, die, insbesondere in Folge des von ihnen induzierten Verkehrs, erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben und deshalb im kantonalen Richtplan behandelt werden müssen. Erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt liegen vor, wenn die Bauten und Anlagen insbesondere:

- grosse Flächen für Bauten und Verkehr verursachen
- eine hohe Nutzungsdichte und -konzentration aufweisen
- grosse Verkehrsströme erzeugen und damit die Verkehrssysteme und -flächen stark beanspruchen
- Umweltbelastungen mit sich bringen

⁶ vgl. *Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) im Kantonalen Richtplan. Empfehlungen zur Standortplanung.* Bundesamt für Umwelt BAFU/Bundesamt für Raumentwicklung ARE 2006, S. 9

- *Einfluss/Rückwirkung auf die grossräumige Nutzungsstruktur haben*
- *Einfluss auf die städtebauliche Entwicklung haben*

Dabei obliegt es dem Kanton selbst, festzulegen, welche Bauten und Anlagen diese Kriterien erfüllen. In der Regel sind sie bei grossen Einkaufszentren, Fachmärkten, Freizeiteinrichtungen und Arbeitsplatzstandorten erfüllt.

Für die Umsetzung des Fahrtenmodells in Basel-Stadt dient der von BAFU und ARE festgelegte Kriterienkatalog als Richtschnur. Der Richtplan konkretisiert den im Kanton gültigen Anwendungsbereich durch folgende Planungsgrundsätze bzw. Planungsanweisungen⁷:

- *Als verkehrsintensive Einrichtungen gelten im Richtplan Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen, die in Form von Einzelobjekten oder als Anlagen mit räumlich und erschliessungstechnisch zusammenhängenden Gebäudekomplexen ausgebildet sind und die mehr als 2'000 Fahrten des motorisierten Individualverkehrs pro Tag erzeugen.*
- *In Bebauungspläne für Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen werden Fahrtenmodelle (mit Fahrtenfestlegung) integriert.*

In der vorliegenden Gesetzesvorlage wird analog der genannten Kriterien des Bundes und auf der Basis der Vorgaben des Richtplans Basel-Stadt ein Grenzwert von 2'000 Fahrten pro Anlage / Tag definiert (§ 75a Abs. 2 BPG [neu]):

Als verkehrsintensive Einrichtungen gelten Dienstleistungs-, Verkaufs- oder Freizeitanlagen, sofern sie durchschnittlich 2'000 Fahrten oder mehr pro Betriebstag auslösen. Eine verkehrsintensive Einrichtung kann aus einer Mehrzahl von Anlagen sowie ergänzenden Nutzungen mit einem funktionalen Zusammenhang bestehen.

7

Weitere Definitionen / Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen bezüglich VE im Richtplan BS:

Verkehrsintensive Einrichtungen finden ihren Standort

- im Siedlungsgebiet (Baugebiet); bis auf 50m Nähe zu Wohngebieten (reine Wohngebiete und Wohngebiete mit Anteil 1 Geschoss Arbeiten)
- im ÖV-Einzugsgebiet der Güteklasse A
- im Einzugsgebiet von Knoten der Hochleistungsstrassen, Radius 750 m
- an Hauptverkehrsstrassen (Kantonsstrassen); jeweils 50m in Seitenstrassen erweitert (Einzugsgebiet)
- wenn gesichert ist, dass Gefahren von benachbarten Anlagen und Betrieben, die ein Störfallrisiko aufweisen, gebannt sind

Im Rahmen der Zonenplanrevision Basel-Stadt ist zu prüfen, ob es für Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen spezieller Zonen bedarf; gegebenenfalls ist eine Anpassung des Bau- und Planungsgesetzes vorzuschlagen.

Nicht als verkehrsintensive Einrichtungen - auch wenn sie zu Spitzenzeiten viel Verkehr erzeugen und dadurch den (über-)regionalen Verkehrsstrom ebenfalls stark beeinflussen - gelten die grossflächigen wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete wie Novartis und Roche. Die mit diesen Gebieten verbundene Belastung des Stadtgebietes durch den motorisierten Individualverkehr wird via Parkplatzverordnung und/oder Bebauungspläne geregelt.

Bei Anlagen mit einer Verkehrserzeugung unter diesem Grenzwert ist weiterhin die rein nutzflächenbezogene Berechnung der maximalen Parkplatzzahl gemäss bestehender PPV (ohne Regulierung der Fahrtenzahl) für die Einhaltung der Umweltziele und die Sicherstellung der notwendigen Strassennetzkapazität ausreichend. Eine Übersicht zum Anwendungsbereich gibt folgende Tabelle:

Art der Anlage	VE ^(a) ?	Festlegung max. Parkplatzzahl?	Zusätzlich: Festlegung max. Fahrtenzahl (Fahrtenmodell)?
Wohnbebauung	nein	ja	nein
Arztpraxis	nein	ja	nein
Schreinerei	nein	ja	nein
Produktionsstandort	nein	ja	nein
Dienstleistungsbetrieb ohne Restauration (z.B. CallCenter) bis ca. 500 Parkplätze ^(b)	nein	ja	nein
Einkaufszentrum ab ca. 200 Parkplätze	ja	ja	ja
Fachmarkt ab ca. 200 Parkplätze	ja	ja	ja

^(a) gem. Definition Richtplan / § 75a Abs. 2 BPG [neu]

^(b) abhängig vom Nutzungsmix

Ausserhalb des Anwendungsbereichs des Fahrtenmodells liegen Quartierparkings gemäss § 74 Abs. 3 BPG und § 11 Abs. 3 PPV sowie der Öffentlichkeit zugängliche Parkhäuser, die keiner verkehrsintensiven Einrichtung zuzurechnen sind. Quartierparkings und öffentlich zugängliche Parkhäuser (unabhängig davon ob privat oder öffentlich betrieben) fallen auf Grund der spezifischen Funktion und Nutzung nicht in den Anwendungsbereich des Fahrtenmodells. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens werden jedoch ab einer bestimmten Grösse sowohl verkehrliche Machbarkeit als auch Umweltauswirkungen ebenfalls im Rahmen eines Verkehrsgutachtens analysiert.

Das Fahrtenmodell findet Anwendung auf neu zu bewilligende Anlagen. Eine Regelung des Fahrtenmodells kann nicht rückwirkend auf bestehende Anlagen angewendet werden, auch wenn diese mitunter Fahrtenzahlen erzeugen, die über dem Grenzwert von 2'000 Fahrten/Tag liegen. Bei Umnutzung einer bestehenden Anlage, die auf Grund umwelt- oder verkehrsrelevanter Auswirkungen baubewilligungspflichtig ist, kann ein Fahrtenmodell zur Anwendung kommen (vgl. § 26 Abs. 2 lit. a BPV).

3.3 Erfahrungen mit Ansätzen zur Fahrtenregulierung in Basel-Stadt und in anderen Kantonen

Innerhalb des Kantons Basel-Stadt wurde bisher in einem Fall in Zusammenarbeit mit der Bauherrin ein Fahrtenmaximum festgelegt (verankert auf Stufe Bebauungsplan). Bewilligt wurden auf dieser Basis neben gesamthaft 825 Parkplätzen eine zulässige Maximalzahl von rund 2'600'000 jährlichen Fahrten. Im Falle einer Überschreitung wird eine Sockelabgabe von CHF 25.-/ Parkplatz / Jahr, plus ein Betrag von CHF 3.50 / unbewilligte Fahrt fällig. Die Bemessung der Fahrtenzahl sowie die Festsetzung der

Sanktionierungsbeträge entsprechen in diesem Fall der geplanten Umsetzung auf Gesetzesstufe wie nachfolgend ausgeführt (siehe Punkt 3.4).

Auch in anderen Schweizer Städten und Kantonen kommen bereits vergleichbare Fahrtenmodelle zur Anwendung (vgl. Anhang). Die Stadt Zürich setzt bei verschiedenen Projekten ein dem Basler Entwurf ähnliches Fahrtenmodell ein, allerdings (noch) ohne Sanktionierung im Falle von Überschreitungen der Kontingente. Die Verankerung der Fahrtenmodelle erfolgt dort bisher über Sonderbauvorschriften (= Bebauungspläne), bzw. im Anwendungsfall von SihlCity im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens. Es ist geplant, im Rahmen einer Revision der städtischen Parkplatzverordnung das Fahrtenmodell in den gesetzlichen Grundlagen der Stadt Zürich zu verankern. Der Kanton Luzern bindet Fahrtenmodelle in seine kantonalen, regionalen und kommunalen Planungen ein und verfolgt mit dem Einsatz der Fahrtenmodelle primär das Ziel, die Verkehrserzeugung eines Areals bzw. einer Anlage mit der Kapazität des Verkehrsnetzes systematisch abzustimmen. Bei Überschreitung der Fahrtenzahl erfolgt eine Sanktionierung, die jeweils auf Ebene Bebauungsplan festgelegt wird. In den übrigen Kantonen werden Massnahmen bei Überschreitung der Fahrtenzahl häufig fallweise bestimmt und erst im Rahmen des Bebauungsplans (Gestaltungsplans o.ä.) festgelegt.

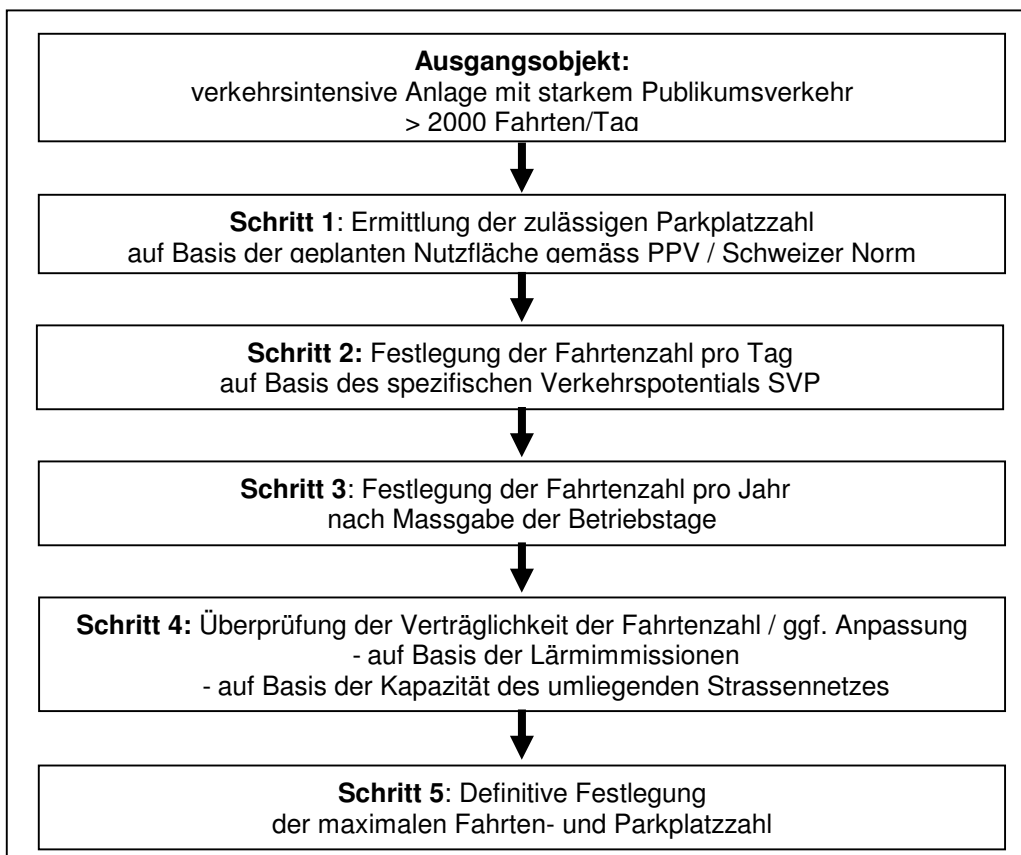
3.4 Geplante Umsetzung des Fahrtenmodells

Für das Konzept zur Umsetzung eines Fahrtenmodells bzw. zur Verankerung in die Gesetzesgrundlagen fliessen die genannten ersten Erfahrungen aus Basel-Stadt, sowie Erfahrungen und Erkenntnisse aus anderen Kantonen ein (siehe Punkt 3.3.). Sie wurden ausgewertet und an den basel-städtischen Kontext angepasst.

Die vorliegende Gesetzesvorlage schafft die Basis für eine Verankerung des Sanktionierungsmodus auf Verordnungsstufe. Der vorgesehene Modus für Basel-Stadt baut auf festgelegten Beträgen pro unbewilligte Fahrt plus Sockelbeitrag pro Parkplatz auf. Im Rahmen von Baubewilligungsverfahren bzw. subsidiär im Bebauungsplanverfahren kann die so geschaffene Gesetzesgrundlage einheitlich zur Anwendung kommen.

Bei der Festlegung der maximal zulässigen Fahrtenzahl sind das spezifische Verkehrspotential (SVP) pro Parkplatz, die Anzahl der Betriebstage sowie die Kapazität des umliegenden Strassennetzes und die Lärmbelastung am Standort zu berücksichtigen. Dabei soll nachfolgend dargestellte Systematik zur Anwendung kommen:

Übersicht zur Bestimmung der zulässigen Fahrtenzahl im Basler Fahrtenmodell



Schritt 1: Ermittlung der *Parkplatzzahl* gemäss Verordnung auf Basis der Nutzfläche⁸:

Als Basis für die Bestimmung der maximalen Fahrtenzahl wird in einem ersten Schritt die zulässige Anzahl an Parkplätzen nach bisheriger Praxis (gemäss §§ 4-7 PPV / siehe Punkt 2.2) bestimmt.

Bei einer substantiellen Abkehr von der bestehenden PPV, wie sie von der derzeit laufenden Initiative gefordert wird, kann die Parkplatzzahl als Grundlage für die Festlegung der zulässigen Fahrtenzahl alternativ gemäss Schweizer Norm SN 640 281 des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS-Norm) gewählt werden (§ 75a Abs. 1 BPG)⁹.

⁸ Primäres Ziel beim Einsatz eines Fahrtenmodells ist die Beschränkung der erzeugten *Fahrten*. Bei Festlegung einer maximalen Fahrtenzahl könnte aus verkehrsplanerischer Perspektive auf eine Festlegung der Parkplatzzahl verzichtet werden. Aus Gründen des Vollzugs beabsichtigt der Regierungsrat jedoch, auch bei Anwendung eines Fahrtenmodells eine maximale Parkplatzzahl festzusetzen. Mit diesem Vorgehen soll eine Rückfallposition geschaffen werden, um sicherzustellen, dass die Anzahl Parkplätze in einem angemessenen Verhältnis zur festgelegten Anzahl Fahrten steht. Gleichzeitig kann damit die Gleichbehandlung mit nicht-verkehrsintensiven oder kleineren Anlagen gewährleistet werden.

⁹ Die maximal zulässige Parkplatzzahl, die sich auf Grund der PPV bestimmen lässt, liegt im unteren Bereich der Normwerte. Allfällige Unterschiede sind für die Umsetzung eines Fahrtenmodells unerheblich, da es sich bei Schritt 1 nur um einen Zwischenschritt handelt. Für die schlussendliche Festlegung der Fahrtenzahl sind Strassennetzkapazität und Umweltgrenzwerte massgebend.

Schritt 2: Festlegung der *Fahrtenzahl pro Tag* mittels spezifischem Verkehrspotential (SVP)¹⁰:

Auf der Basis des spezifischen Verkehrspotentials SVP wird zur maximal zulässigen Parkplatzzahl einer Anlage zusätzlich ein Maximum an zulässigen Fahrten pro Tag festgelegt. Der Regierungsrat beabsichtigt folgende SVP festzulegen:

Bewohner/innen ¹¹	2.5 Fahrten/PP/Tag
Besucher/innen ¹⁰	2.5 Fahrten/PP/Tag
Beschäftigte	2.5 Fahrten/PP/Tag
Kundschaft Büro/Praxis/Hotel	4.0 Fahrten/PP/Tag
Kundschaft Restaurant	8.0 Fahrten/PP/Tag
Kundschaft Messe/Kongress	2.5 Fahrten/PP/Tag
Kundschaft Laden	10.0 Fahrten/PP/Tag
Kundschaft Kino	5.0 Fahrten/PP/Tag
Kundschaft Theater/Konzert	2.5 Fahrten/PP/Tag

Beim SVP handelt es sich um eine empirische Grösse, die in Leistungsfähigkeitsabschätzungen von Strasseninfrastrukturen bzw. in Verkehrsgutachten zur Anwendung kommt. Der Regierungsrat plant, die SVP für das Fahrtenmodell in Basel-Stadt in Anlehnung an diese bereits etablierten Werte festzulegen. Sie entsprechen in jeder Kategorie einem plausiblen Mittelwert. Falls im Einzelfall der Nachweis erbracht werden kann, dass die spezifischen Verkehrspotenziale höher liegen, kann das Bau- und Verkehrsdepartement Abweichungen von den festgelegten Werten zulassen.

Schritt 3: Festlegung der *Fahrtenzahl pro Jahr nach Massgabe der Betriebstage*:

Nach Massgabe einer definierten Anzahl Betriebstage einer Anlage wird die Fahrtenzahl pro Tag für den Zeitraum eines Jahres hochgerechnet¹². Die Anzahl der Betriebstage ist dabei abhängig von der Nutzung. Der Regierungsrat beabsichtigt, auf Verordnungsstufe folgende Betriebstage als Berechnungsbasis festzulegen:

Wohnen ¹⁰	365 Tage
Büro	275 Tage
Hotel	365 Tage
Restaurant	315 Tage
Laden	305 Tage
Kino/Theater	365 Tage

¹⁰ Eine „Fahrt“ entspricht jeweils einer Zu- oder Wegfahrt zu/von einem Parkplatz bzw. einer Ein- oder Ausfahrt einer Parkieranlage, d.h. ein einmaliger Besuch der Anlage verursacht somit zwei Fahrten.

¹¹ Bei Anlagen mit Nutzungsmix

¹² Beim Projekt Stücki wurde per Grossratsbeschluss zusätzlich zur jährlichen, eine monatliche maximale Fahrtenzahl festgelegt (GRB vom 15. März 2006¹²). Hiermit war die Idee verbunden, monatliche Spitzenbelastungen auszugleichen und eine gleichmässige Verteilung des Verkehrs über den gesamten Jahresverlauf zu gewährleisten. Im Zuge der weiteren Konkretisierung (Formulierung von Auflagen zum Baubegleiten) zeigten sich jedoch Schwierigkeiten bei der Umsetzung dieser doppelten Fahrtenbegrenzung. Insbesondere für die Sanktionierung im Rahmen des Vollzugs mussten zusätzliche Bestimmungen ausgehandelt werden, mit denen Vorgehen und Beträge für alle möglichen Übertretungsfälle geregelt werden (z.B. auch für den Fall einer gleichzeitigen Übertretung beider Maximalwerte). Für die künftige Anwendung des Fahrtenmodells wird vor dem Hintergrund dieser ersten Erfahrungen aus der Praxis empfohlen, jeweils nur eine *jährliche* Maximalzahl festzulegen.

Bei der Festlegung der Betriebstage wird für jede Kategorie von jeweils typischen Betriebsperioden ausgegangen. In begründeten Fällen kann das Bau- und Verkehrsdepartement eine Anpassung der Anzahl Betriebstage genehmigen. Auf eine Festlegung der Betriebstage für Messen und Kongresse soll verzichtet werden, da die Bandbreite der möglichen Betriebstage zu gross ist. Sie sind daher im Einzelfall festzulegen.

Schritt 4: Überprüfung der Verträglichkeit der *Fahrtenzahl* auf der Basis der Lärmimmissionen:

Die gesetzlichen Bestimmungen zu Lärmimmissionen (Lärmschutz-Verordnung des Bundes vom 12. Dezember 1986, LSV) verlangen die Einhaltung der Grenzwerte des durch eine Anlage induzierten Verkehrs. Der Regierungsrat beabsichtigt deshalb, im Bewilligungsverfahren die Erstellung eines Gutachtens durch den Betreiber über die zu erwartenden Auswirkungen des erzeugten Verkehrs auf die Lärmbelastung einzufordern. Bei Lärmimmissionen, die zu einem Überschreiten der Immissionsgrenzwerte bzw. zu einer wahrnehmbaren Zunahme von 1 dB(A) und mehr in Gebieten mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen führen, ist die zulässige Anzahl der Fahrten entsprechend zu begrenzen (LSV Art. 9).

Da die geltende Lärmschutzverordnung auf Jahresmittelwerten basiert, wird auch vor diesem Hintergrund eine ausschliessliche Festlegung von *jährlichen* maximalen Fahrtenzahlen empfohlen. So kann das Fahrtenmodell optimal mit der geltenden Lärmschutzverordnung verknüpft werden.

Schritt 5: Überprüfung der Kapazität des umliegenden Strassennetzes:

Die Festlegung einer zulässigen Anzahl Fahrten setzt voraus, dass das umliegende Strassennetz über ausreichende Kapazität verfügt. Der Regierungsrat plant, im Bewilligungsverfahren den Nachweis einer ausreichenden Kapazität des umliegenden Strassennetzes im Rahmen eines Verkehrsgutachtens zu verlangen. Im Verkehrsgutachten ist explizit auch auf die zu erwartenden Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr einzugehen. Bei ungenügender Kapazität des umliegenden Strassennetzes bzw. bei einer Beeinträchtigung der Fahrplanstabilität im ÖV muss die Anzahl der zulässigen Fahrten angepasst werden oder allenfalls durch bauliche Anpassungen der Infrastruktur auf Kosten des Verursachers die Kapazität erhöht bzw. angepasst werden.

Schritt 6: Definitive Festlegung der maximalen Fahrten- und Parkplatzzahl:

Auf der Basis der Prüfungsergebnisse zur Verträglichkeit bezüglich Lärmimmissionen und Strassennetzkapazität soll abschliessend die jährliche, maximal zulässige Fahrtenzahl für eine Anlage definiert werden.

Im Sinne eines Entgegenkommens gegenüber dem Investor ist bei der Festlegung der maximal zulässigen *Parkplatzzahl* ein Spielraum von 20% vorgesehen. Die zulässige Fahrtenzahl bleibt davon unberührt und ist verbindlich gemäss den vorgesehenen Schritten 1 bis 6 festzulegen.

3.5 Verankerung des Fahrtenmodells in Gesetz und Verordnung

Auf Gesetzesebene zu verankern, ist zunächst der Anwendungsbereich des Fahrtenmodells, mitsamt der Definition einer verkehrsintensiven Einrichtung (§ 74a Abs. 1 und

2 BPG). Ebenfalls auf Gesetzesebene werden die Grundsätze der Ermittlung der zulässigen Fahrtenzahl statuiert (§ 74a Abs. 3 BPG). Die detaillierte Ermittlung der zulässigen Fahrtenzahl ist auf Verordnungsebene festzulegen. Auch die Pflicht zur jährlichen Berichterstattung, welche voraussetzt, dass die Zu- und Wegfahrten registriert werden, findet sich auf Gesetzesstufe (§ 74b BPG). Schliesslich bedarf auch die Pflicht zur Leistung einer Abgabe nach Überschreitung der zulässigen Fahrtenzahl einer gesetzlichen Regelung im formellen Sinn (§ 74c BPG).

3.6 Vollzug des Fahrtenmodells

Registrierung der Fahrten und Berichterstattung:

Der Eigentümer einer Anlage hat dem Bau- und Verkehrsdepartement jährlich und für jeden Betriebstag einzeln über die ausgelösten Fahrten Bericht zu erstatten (§ 75b BPG). Ausführende Regelungen über die Anforderungen an die Fahrtenberichterstattung (Einreichungsfrist, Detaillierungsgrad, u.a.), werden durch den Regierungsrat auf Verordnungsebene festgelegt. Die jährlich den Behörden abzugebenden Dokumente mit den Anzahl Fahrten sind dem Bauinspektorat einzureichen resp. werden vom Bauinspektorat eingefordert. Das Amt für Mobilität führt die fachliche Beurteilung durch, nimmt Stellung dazu und schlägt dem Bauinspektorat die allfälligen Sanktionen vor. Das Bauinspektorat verfügt die vorgeschlagenen Sanktionen.

Sanktionierung bei Überschreitung des Fahrtenkontingents:

Falls die bewilligte Anzahl Fahrten überschritten wird, ist eine Sanktionierung des Betreibers durch das Bau- und Verkehrsdepartement vorgesehen. Diese wird in Form von Abgaben in folgender Höhe festgelegt (§ 75c Abs. 1 BPG)¹³:

- Sockelabgabe von CHF 25.- pro bewilligten Parkplatz und Jahr
- CHF 3.50 für jede zusätzliche, unbewilligte Fahrt (Betrag orientiert sich am Fahrpreis einer Einzelfahrkarte im ÖV)

Bei einer weiteren Überschreitung im Folgejahr werden die Ansätze um 25% erhöht. Bei weiteren, ununterbrochenen Überschreitungen erhöhen sich die Ansätze um weitere 50% im dritten Jahr bzw. 100% im vierten Jahr. Die Abgabebeträge werden der Teuerung angepasst (§ 75c Abs. 1 BPG).

Bei Überschreitung der bewilligten Fahrtenzahl im ersten Betriebsjahr kann auf die Erhebung der Abgabe verzichtet werden. Wird die bewilligte Fahrtenzahl auch im zweiten Betriebsjahr überschritten, wird die Abgabe für beide Jahre zum Basisansatz erhoben.

¹³ Zum Vergleich die geplanten Sanktionierungsbeträge in Zürich (noch nicht gesetzlich verankert): Sockelbetrag von CHF 50'000 pro Parkieranlage plus 3.50 pro zusätzliche, unbewilligte Fahrt.

Eine Übersicht zum geplanten Sanktionierungsmodus zeigt folgende Tabelle:

1. Betriebsjahr	Überschreitung des Fahrtenmaximums	Überschreitung des Fahrtenmaximums	Überschreitung des Fahrtenmaximums
<i>Sanktionierung ?</i>	<i>nein</i>	<i>nein</i>	<i>nein</i>
2. Betriebsjahr	Keine Überschreitung	Erneute Überschreitung	Erneute Überschreitung
<i>Sanktionierung ?</i>	<i>nein</i>	<i>ja</i> <i>Beträge für 1. und 2. Betriebsjahr</i>	<i>ja</i> <i>Beträge für 1. und 2. Betriebsjahr</i>
3. Betriebsjahr		Erneute Überschreitung	Keine Überschreitung
<i>Sanktionierung ?</i>		<i>Ja</i> <i>Ansätze um 25% erhöht</i>	<i>nein</i>
4. Betriebsjahr		Erneute Überschreitung	Überschreitung
<i>Sanktionierung ?</i>		<i>Ja</i> <i>Ansätze um 50% erhöht</i>	<i>Ja</i> <i>Ansätze bei erstmaliger Überschreitung</i>
5. Betriebsjahr		Erneute Überschreitung	Überschreitung
<i>Sanktionierung ?</i>		<i>Ja</i> <i>Ansätze um 100% erhöht</i>	<i>Ja</i> <i>Ansätze um 25% erhöht</i>

Mit dem Einsatz eines Fahrtenmodells ist das alleinige Ziel verbunden, die Nutzung eines Parkplatzes zu beschränken. Die Höhe der Sanktionierungssätze wurde daher so festgelegt, dass davon ausgegangen werden kann, dass der Betreiber einer Anlage um die Einhaltung der maximal zulässigen Fahrtenzahl bestrebt sein wird. Eine kalkulierte Überschreitung der Fahrten dürfte für den Betreiber betriebswirtschaftlich nicht interessant sein, die Sockelabgabe pro Jahr in Kombination mit der Abgabe pro Fahrt schafft keinen entsprechenden Anreiz.

Die Notwendigkeit einer Verankerung einer Sanktionierung wird durch das UVEK des Bundes wie folgt bestätigt:

„Massnahmen zur Einhaltung der Fahrtenzahl (resp. Sanktionen bei Überschreitung der zulässigen Fahrtenzahl) müssen Inhalt der Fahrtenmodelle sein. Sie sollen klar umschrieben und rechtlich einwandfrei abgestützt sein und bei Überschreitung der zulässigen Fahrtenzahl automatisch wirksam werden.“¹⁴

Verwendung der Abgaben:

Sämtliche Abgabebeträge fliessen in die allgemeine Staatskasse. Der ursprüngliche Ansatz der Schaffung eines Fonds (beispielsweise zur Finanzierung von Massnahmen zur Förderung des ÖV) musste nach vertiefter Überprüfung in Zusammenarbeit mit dem Finanzdepartement wieder aufgegeben werden. Fonds sind generell für grössere, jährlich wiederkehrende Geldbeträge ab einer Schwelle von mindestens 500'000 CHF denkbar, die dann wiederum zweckgebunden zur Finanzierung eingesetzt werden können. Aus dem Vollzug des Fahrtenmodells sind jedoch, wie vorgängig erläutert, keine jährlich wiederkehrenden Beträge über diesem Schwellenwert zu erwarten.

¹⁴ vgl. UVEK / astra [Hrsg.] (2008): *Fahrten- und Fahrleistungsmodelle: Erste Erfahrungen*. Bern

Durch den Einzug und die Kontrolle der Berichte sowie durch eine allfällige Sanktionierung des Eigentümers entstehen dem Bau- und Verkehrsdepartement Aufwände. Die finanzielle Abgeltung dieser Aufwände erfolgt gestützt auf § 2 der Verordnung über die Gebühren der Baubewilligungsbehörden (Baugebührenverordnung) nach Stundenaufwand bzw. bei Aufwänden weiterer Instanzen gestützt auf deren jeweilige Gebührenverordnung (bei Aufwänden von Fremdfirmen gilt die SIA-Honorarordnung). Eine Schätzung dieser Aufwände ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, da diese stark von der Qualität der eingereichten Berichte sowie der technischen Ausstattung der Anlage abhängig sein werden. Mit einem ersten Bericht über die erzeugten Fahrten ist nicht vor 2010 zu rechnen (Stücki).

3.7 Auswirkungen auf den Betreiber einer verkehrsintensiven Einrichtung

Kommt ein Fahrtenmodell bei einer verkehrsintensiven Einrichtung zur Anwendung, entstehen dem Betreiber Aufwände durch die Erfassung der täglichen Zu- und Wegfahrten sowie durch die Planung und Umsetzung von geeigneten Massnahmen.

Die Erfassung der Fahrten erfolgt technisch via Zugangssystem zur Einstellhalle. Unabhängig vom Fahrtenmodell werden von den Betreibern erfahrungsgemäss Zugangssysteme (Barrieren) zur Kontrolle der Zutritte eingesetzt. Der Zusatzaufwand für die Erfassung der Zu- und Wegfahrten ist daher aus technischer Sicht gering und als kostenseitig vertretbar zu bewerten.


Die Planung und Umsetzung von Massnahmen ist insbesondere im Anfangsstadium des Betriebes mit einem gewissen Risiko für den Betreiber behaftet. Der vorgeschlagene Sanktionierungsmodus trägt diesem Risiko Rechnung, indem dem Betreiber ein befristeter Spielraum zur Optimierung der Massnahmen eingeräumt wird. Innerhalb der Branche gibt es heute eine Vielzahl von angewendeten Massnahmen. Das Spektrum reicht von rein finanziellen Ansätzen (Parkgebühren) über logistische Massnahmen (Heimlieferdienst) bis hin zu gezielter Unterstützung durch systematisches Marketing und PR. Bei der Ausarbeitung des Massnahmenfächers kann der Betreiber auf branchenspezifische Erfahrungswerte bzw. best-practice-Methoden zurückgreifen. Das Amt für Mobilität im Bau- und Verkehrsdepartement steht für die Beratung bzw. für die Vermittlung von Fachpersonen zur Verfügung.

4. Antrag

Das Finanzdepartement und das Justiz- und Sicherheitsdepartement haben den vorliegenden Ratschlag geprüft.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlusentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Anhang

- Übersicht der in der Schweiz angewendeten Typen von Fahrtenmodellen

Beilagen

- Publikationsfähiger Entwurf der Änderungen im Bau- und Planungsgesetz (BPG)
- Synoptische Darstellung der Änderungen im Bau- und Planungsgesetz (BPG)



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Anhang: Übersicht der in der Schweiz angewendeten Typen von Fahrtenmodellen (Quelle: UVEK / astra [Hrsg.] (2008): Fahrten- Und Fahrleistungsmodelle: Erste Erfahrungen. Bern)

Modell-Typ	Bern	Luzern	St. Gallen	Zürich	Basel	
Art und Ebene der Regelung	Kanton	FLM, SP	ESP	SP	-	SP
	Region	FLM, SP	SP	-	-	-
	ESP	FLM	FM	-	-	-
	Projekt	Praxis FM seit 2001	Praxis FM seit 2005	Praxis FM seit 2002	Praxis FM seit 2006	Praxis FM seit 2006 (Stücki)
Hauptziel	Abstimmung Siedlungsentwicklung mit Luftreinhaltung / Mobilität	Abstimmung Siedlungsentwicklung mit Belastbarkeit Strassennetz	Erhaltung Leistungsfähigkeit Strassennetz	Zulassen verkehrsintensiver Vorhaben an zentralen, geeigneten Standorten	Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehrsentwicklung mit Luftreinhaltung / Leistungsfähigkeit Strassennetz	
Verwendete Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> USG Kant. Richtplan Massnahmenplan Luft 01 	<ul style="list-style-type: none"> PBG §46, 169 ff. Regionalplanung 	<ul style="list-style-type: none"> BauG §69 Kant. Richtplan 	<ul style="list-style-type: none"> USG Kommunale PP-VO 	<ul style="list-style-type: none"> USG PPV LRP / kant. Richtplan 	
Definition VIV/PE/VE	Vorhaben >2000 PW-Fahrten / Tag	Vorhaben mit >15 Fahrten / 100m2 Geschossfläche	-	Verschiedene Definitionen	Vorhaben >2000 PW-Fahrten / Tag	
Bestimmung der zulässigen Fahrtenzahl	Umrechnung mit mittlerer Fahrtenlänge von zugeteilter Fahrleistung	Zugeteilte Fahrtenzahl bestimmt zulässiges Nutzungsmass	Fallweise Bestimmung aufgrund Strassenkapazität und Bedarf durch Projekt	Umrechnung von zulässiger PP-Zahl gemäss PP-VO	Umrechnung von zulässiger PP-Zahl gemäss PPV in zulässige Fahrtenzahl	
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> Zone mit Planungspflicht / Überbauungsordnung Baubewilligung 	<ul style="list-style-type: none"> Bebauungsplanpflicht Private Vereinbarung 	<ul style="list-style-type: none"> Überbauungsplan gemäss Art. 69bis BauG 	<ul style="list-style-type: none"> Gestaltungsplan / Baubewilligung Private Vereinbarung 	<ul style="list-style-type: none"> Bebauungsplan / Baubewilligung 	
Massnahmen zur Einhaltung der Fahrtenzahl (bzw. Sanktionen)	Situationsbezogene Massnahmen, fallweise zu bestimmen	Bei Überschreitung der Jahresfahrtenzahl: Gebühr von CHF 5.- / Fahrt	Massnahmen abhängig von der Höhe der Überschreitung. Bei schweren Abweichungen: Erhöhung PP-Gebühr	Bei Überschreitung der Fahrtenzahl während mehr als 3 Jahren: Rückfall zur PP-VO (geplante Beiträge, s.S.13)	Sockelbeitrag: CHF 25.- / PP plus CHF 3.50 / Fahrt. Sonderregelung für das 1. Betriebsjahr.	
Übertragbarkeit von Fahrten bzw. Fahrleistung	Innerhalb Agglomeration übertragbar / zusätzlicher Reservepool (kantonal und regional)	Im Ausnahmefällen innerhalb eines ESP übertragbar	Bisher keine Übertragung / Handel vorgesehen	Handelbarkeit nur innerhalb einer Parkierungsanlage zwischen verschiedenen Nutzergruppen im Perimeter des Fahrtenmodells	Bisher keine Übertragung / Handel vorgesehen	
Kontrolle: Zählung der Fahrten	Anlagebezogene Zählung der Fahrten pro Anlage	Betreiber erfasst die Zu- und Wegfahrten im Bebauungsplanperimeter mit einer autom. Verkehrszählung. Monatliche Auswertung.	Massung der festgelegten Kenngrössen hauptsächlich durch Grundeigentümer / Betreiber, teilweise durch Behörden. Verantwortlich sind die Behörden	Verantwortlich ist die Grundeigentümerschaft bzw. die vorgängig definierte Betreibergesellschaft. Kontrolle durch unabhängige Prüfstelle, Bericht geht an Behörde.	Verantwortlich ist die Grundeigentümerschaft bzw. die vorgängig definierte Betreibergesellschaft. Einzug und Kontrolle der Berichterstattung erfolgt durch Behörde (jährlich)	
Controlling: Zuständigkeit	Regionale Controllinggruppe: Meldung an beco (kant. Amt für Wirtschaft)	Controlling-Gruppe mit VertreterInnen Gemeinde, Kanton, Grundeigentümer	Controlling durch kantonale und städtische Behörden	Controlling durch städtische Behörden	Controlling durch Behörde	
Controlling: Vollzugs- und Wirkungskontrolle bezügl. übergeordneten Zielen	<ul style="list-style-type: none"> Luftqualität Fahrleistungszunahme Bilanz Fahrleistungskredite Integration FLM in Planung 	<ul style="list-style-type: none"> Einhaltung und Nachführung des RP ESP Rental Überprüfung Kapazität des Strassennetzes alle 5 Jahre (auf Basis Verkehrszählungen) 	Controlling im Rahmen der behördlichen Aufgaben zwischen Kanton und Stadt in die Wege geleitet	Controlling im Rahmen der behördlichen Aufgaben, vor allem im Zusammenhang mit dem Controlling der Mobilitätsstrategie	<ul style="list-style-type: none"> Luftqualität Verkehrsentwicklung 	

Legende

FLM: Fahrleistungsmodell
 FM: Fahrtenmodell
 ESP: Entwicklungsschwerpunkt
 SP: Standortplanung / Positiv- oder Negativplanung
 PP-VO: Parkplatz-Verordnung

PBG: Planungs- und Baugesetz
 BauG: Baugesetz
 PE: Publikumsintensive Einrichtung
 VIV: Verkehrsintensives Vorhaben

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt am 4. September 2009

Synoptische Darstellung der Änderungen im BPG zur Einführung eines Fahrtenmodells (Geltende und vorgeschlagene geänderte Fassung des Gesetzestexts)

Bau- und Planungsgesetz (BPG)

Vom 17. November 1999

6. Abstellplätze für Fahrzeuge

a) Velos, Mofas, Kinderwagen und Kinderfahrzeuge

§ 73. Bauten und Anlagen sind mit den für ihre zweckentsprechende Verwendung nötigen Abstellplätze für Velos, Motorfahräder, Kinderwagen und Kinderfahrzeuge auszustatten.

² Wenn keine überwiegenden Interessen dagegen sprechen, müssen die Abstellplätze so erschlossen werden, dass die Fahrzeuge nicht getragen werden müssen.

³ Abstellplätze von Bauten und Anlagen mit grossem Publikumsverkehr müssen von der Strasse her gut zugänglich sein.

b) Autos

§ 74. Die zulässige Zahl der Abstellplätze für Personenwagen ist durch Verordnung zu bestimmen. Die Regelung hat zu berücksichtigen:

- a) die Geschossfläche;
- b) die Zahl der Wohnungen oder der nach der Erfahrung zu erwartenden Arbeitsplätze;
- c) die Qualität der Verkehrserschliessung, besonders die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

² In Gebieten, die vom Motorfahrzeugverkehr zu entlasten sind, können Abstellplätze, die nicht zu einer Wohnung oder zu einem Arbeitsplatz gehören, ausgeschlossen oder auf den für unvermeidbare Fahrten bestehenden Bedarf beschränkt werden.

³ Der Regierungsrat kann die Baubewilligungsbehörde ermächtigen, eine

Bau- und Planungsgesetz (BPG)

Vom 17. November 1999

6. Abstellplätze für Fahrzeuge

a) Velos, Mofas, Kinderwagen und Kinderfahrzeuge

§ 73. Bauten und Anlagen sind mit den für ihre zweckentsprechende Verwendung nötigen Abstellplätze für Velos, Motorfahräder, Kinderwagen und Kinderfahrzeuge auszustatten.

² Wenn keine überwiegenden Interessen dagegen sprechen, müssen die Abstellplätze so erschlossen werden, dass die Fahrzeuge nicht getragen werden müssen.

³ Abstellplätze von Bauten und Anlagen mit grossem Publikumsverkehr müssen von der Strasse her gut zugänglich sein.

b) Autos

§ 74. Die zulässige Zahl der Abstellplätze für Personenwagen ist durch Verordnung zu bestimmen. Die Regelung hat zu berücksichtigen:

- a) die Geschossfläche;
- b) die Zahl der Wohnungen oder der nach der Erfahrung zu erwartenden Arbeitsplätze;
- c) die Qualität der Verkehrserschliessung, besonders die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

² In Gebieten, die vom Motorfahrzeugverkehr zu entlasten sind, können Abstellplätze, die nicht zu einer Wohnung oder zu einem Arbeitsplatz gehören, ausgeschlossen oder auf den für unvermeidbare Fahrten bestehenden Bedarf beschränkt werden.

³ Der Regierungsrat kann die Baubewilligungsbehörde ermächtigen, eine grössere

grössere als die durch Verordnung zugelassene Zahl von Abstellplätzen in Gemeinschaftsanlagen zu bewilligen, wenn er im gleichen Beschluss für jeden zusätzlichen Platz mindestens 0,6 Plätze auf Allmend aufhebt. Die Publikationen des Baubehrens und der verkehrspolizeilichen Anordnungen müssen auf diesen Zusammenhang hinweisen.

c) Lage

§ 75. Die Abstellplätze müssen auf demselben Grundstück wie die Bauten und Anlagen oder in ihrer Nähe liegen.

² Abstellplätze auf anderen Grundstücken sind den Bauten und Anlagen durch Grundbucheinträge zuzuordnen. Die Einträge dürfen ohne Zustimmung der Bewilligungsbehörde nicht geändert oder gelöscht werden. Dies ist im Grundbuch anzumerken.

als die durch Verordnung zugelassene Zahl von Abstellplätzen in Gemeinschaftsanlagen zu bewilligen, wenn er im gleichen Beschluss für jeden zusätzlichen Platz mindestens 0,6 Plätze auf Allmend aufhebt. Die Publikationen des Baubehrens und der verkehrspolizeilichen Anordnungen müssen auf diesen Zusammenhang hinweisen.

c) Lage

§ 75. Die Abstellplätze müssen auf demselben Grundstück wie die Bauten und Anlagen oder in ihrer Nähe liegen.

² Abstellplätze auf anderen Grundstücken sind den Bauten und Anlagen durch Grundbucheinträge zuzuordnen. Die Einträge dürfen ohne Zustimmung der Bewilligungsbehörde nicht geändert oder gelöscht werden. Dies ist im Grundbuch anzumerken.

7. Fahrtenmodell

a) Festlegung einer Jahresfahrtenzahl bei verkehrsintensiven Einrichtungen

§ 75a. Bei verkehrsintensiven Einrichtungen wird die Anzahl der zulässigen Fahrten festgelegt, welche jährlich höchstens ausgelöst werden darf. Ergänzend wird die nach Verordnung zulässige Zahl Abstellplätze bestimmt, subsidiär gemäss der Norm des Schweizerischen Verbandes der Strassen und Verkehrsfachleute.

² Als verkehrsintensive Einrichtungen gelten Dienstleistungs-, Verkaufs- oder Freizeitanlagen gemäss Richtplan, sofern sie durchschnittlich 2000 Fahrten oder mehr pro Betriebstag auslösen. Eine verkehrsintensive Einrichtung kann aus einer Mehrzahl von Anlagen sowie ergänzenden Nutzungen mit einem funktionalen Zusammenhang bestehen.

³ Die zulässige Fahrtenzahl ist durch Verordnung festzulegen. Die Regelung hat zu berücksichtigen:

- a) das nutzungsspezifische Verkehrspotenzial pro Parkplatz;
- b) die Strassennetzkapazität;
- c) die Lärmbelastung.

b) Berichterstattung

§ 75b. Der Eigentümer hat dem Baudepartement jährlich über die ausgelösten Fahrten Bericht zu erstatten.

c) Überschreitung der Jahresfahrtenzahl

§ 75c. Bei erstmaliger Überschreitung der bewilligten Fahrtenzahl werden eine

Sockelabgabe von CHF 25.—pro bewilligten Abstellplatz sowie eine Abgabe von CHF 3.50 pro überzählige Fahrt erhoben. Bei der zweiten und dritten Überschreitung in Folge erhöhen sich die Ansätze um ein Viertel, respektive um die Hälfte. Bei der vierten Überschreitung in Folge wird die Abgabe verdoppelt. Die Abgabe wird der Teuerung angepasst.

² Bei Überschreitung der bewilligten Fahrtenzahl im ersten Betriebsjahr kann auf die Erhebung der Abgaben vorläufig verzichtet werden. Der Verzicht wird endgültig mit Einhaltung der bewilligten Fahrtenzahl im zweiten Betriebsjahr. Bei Überschreitung der bewilligten Fahrtenzahl auch im zweiten Betriebsjahr werden die Abgaben für beide Überschreitungen erhoben.

³ Die für die Überschreitung der bewilligten Anzahl Fahrten zu leistenden Abgaben sind öffentlichrechtliche Grundlasten. Die Abgabepflicht wird im Grundbuch angemerkt, wenn die Abgabeverfügung rechtskräftig geworden ist.

⁴ Bei fehlender Anmerkung erlischt die Abgabepflicht, wenn das Grundstück nach sechs Monaten die Hand ändert.

VII. Kennzeichnung der Gebäude

§ 76. Jedes Gebäude wird mit einer Adresse bestehend aus einem Strassennamen und einer Hausnummer bezeichnet.

² Gebäude mit mehreren Eingängen können mit mehreren Adressen bezeichnet werden.

³ Die Gebäude sind einheitlich zu kennzeichnen.

VII. Kennzeichnung der Gebäude

§ 76. Jedes Gebäude wird mit einer Adresse bestehend aus einem Strassennamen und einer Hausnummer bezeichnet.

² Gebäude mit mehreren Eingängen können mit mehreren Adressen bezeichnet werden.

³ Die Gebäude sind einheitlich zu kennzeichnen.

Bau- und Planungsgesetz (BPG)

Änderung vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag seiner Kommission für Raumplanungsfragen, beschliesst:

I.

Das Bau- und Planungsgesetz vom 17. November 1999 wird wie folgt geändert:

Nach § 75 wird neu Ziff. 7 mit den §§ 75a, 75b und 75c eingefügt:

7. Fahrtenmodell

a) Festlegung einer Jahresfahrtenzahl bei verkehrsintensiven Einrichtungen

§ 75a. Bei verkehrsintensiven Einrichtungen wird die Anzahl der zulässigen Fahrten festgelegt, welche jährlich höchstens ausgelöst werden darf. Ergänzend wird die nach Verordnung zulässige Zahl Abstellplätze bestimmt, subsidiär gemäss der Norm des Schweizerischen Verbandes der Strassen und Verkehrsfachleute.

² Als verkehrsintensive Einrichtungen gelten Dienstleistungs-, Verkaufs- oder Freizeitanlagen gemäss Richtplan, sofern sie durchschnittlich 2000 Fahrten oder mehr pro Betriebstag auslösen. Eine verkehrsintensive Einrichtung kann aus einer Mehrzahl von Anlagen sowie ergänzenden Nutzungen mit einem funktionalen Zusammenhang bestehen.

³ Die zulässige Fahrtenzahl ist durch Verordnung festzulegen. Die Regelung hat zu berücksichtigen:

- a) das nutzungsspezifische Verkehrspotenzial pro Parkplatz;
- b) die Strassennetzkapazität;
- c) die Lärmbelastung.

b) Berichterstattung

§ 75b. Der Eigentümer hat dem Baudepartement jährlich über die ausgelösten Fahrten Bericht zu erstatten.

c) Überschreitung der Jahresfahrtenzahl

§ 75c. Bei erstmaliger Überschreitung der bewilligten Fahrtenzahl werden eine Sockelabgabe von CHF 25.—pro bewilligten Abstellplatz sowie eine Abgabe von CHF 3.50 pro überzählige Fahrt erhoben. Bei der zweiten und dritten Überschreitung in Folge erhöhen sich die Ansätze um ein Viertel, respektive um die Hälfte. Bei der vierten Überschreitung in Folge wird die Abgabe verdoppelt. Die Abgabe wird der Teuerung angepasst.

² Bei Überschreitung der bewilligten Fahrtenzahl im ersten Betriebsjahr kann auf die Erhebung der Abgaben vorläufig verzichtet werden. Der Verzicht wird endgültig mit Einhaltung der bewilligten Fahrtenzahl im zweiten Betriebsjahr. Bei Überschreitung der

bewilligten Fahrtenzahl auch im zweiten Betriebsjahr werden die Abgaben für beide Überschreitungen erhoben.

³ Die für die Überschreitung der bewilligten Anzahl Fahrten zu leistenden Abgaben sind öffentlichrechtliche Grundlasten. Die Abgabepflicht wird im Grundbuch angemerkt, wenn die Abgabeverfügung rechtskräftig geworden ist.

⁴ Bei fehlender Anmerkung erlischt die Abgabepflicht, wenn das Grundstück nach sechs Monaten die Hand ändert.

II. Änderung anderer Erlasse

Das Gesetz betreffend die Einführung des Schweizerischen Zivilgesetzbuchs vom 27. April 1911¹ wird wie folgt geändert:

In § 188 Abs. 1 wird folgende neue Ziff. 8 eingefügt:

8. Abgaben nach Überschreitung der Jahresfahrtenzahl unter einem Fahrtenmodell.

III.

Diese Änderung ist zu publizieren; sie unterliegt dem Referendum und wird nach Eintritt der Rechtskraft sofort wirksam. Vorschriften, welche die Anmerkung öffentlichrechtlicher Eigentumsbeschränkungen im Grundbuch vorsehen, sind dem Bund zur Genehmigung zu unterbreiten.

¹ SG 211.100.