



An den Grossen Rat

13.1835.01

11.5252.03

BVD/P131835/P115252

Basel, 4. Dezember 2013

Regierungsratsbeschluss vom 3. Dezember 2013

Ratschlag

betreffend

Neufassung von § 73 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG)

sowie

Bericht zur Motion Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Anpassung des Bau- und Planungsgesetzes bezüglich der Pflicht zur Erstellung von Veloabstellplätzen (P115252)

Inhalt

1. Begehren	3
2. Ausgangslage	3
2.1 Auftrag und Anlass.....	3
3. Heutige rechtliche Situation	4
3.1 Geltendes Recht und Praxis.....	4
3.2 Mängel der heutigen gesetzlichen Regelung.....	4
3.3 Mängel der heutigen Richtlinie.....	5
4. Umsetzung der Motion	5
5. Finanzielle Auswirkungen und Regulierungsfolgenabschätzung	6
6. Stellungnahmen	6
7. Antrag	6

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, die vorgelegte Änderung von §73 des Bau- und Planungsgesetzes zu genehmigen. Ebenso beantragen wir, die oben erwähnte Motion abzuschreiben.

2. Ausgangslage

2.1 Auftrag und Anlass

Die nachstehende Motion wurde vom Grossen Rat am 16. November 2011 dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen. Mit Bericht vom 8. Februar 2012 hat der Regierungsrat die rechtliche Zulässigkeit der Motion bestätigt und den Handlungsbedarf inhaltlich anerkannt. Aufgrund dieses Berichtes hat der Grosse Rat die Motion am 21. März 2012 zur Ausarbeitung einer Gesetzesvorlage erneut überwiesen.

„Auf Grund des alten Hochbaugesetzes HBG wurde im Februar 1992 eine "Richtlinie zur Bestimmung der Anzahl Velo- und Mofa-Abstellplätze" erlassen. Diese Richtlinie steht in der "Gesetzeshierarchie" unter der Verordnung. Viele Architekten und Planer kennen diese nicht. Die darin enthaltenen Kriterien bezüglich Anzahl der Abstellplätze, Platzbedarf, Ausgestaltung und Zugänglichkeit der Veloabstellanlagen ist längst überholt.

Im neuen Bau- und Planungsgesetz (BPG) vom 17. November 1999 wurde die Pflicht zur Erstellung von Veloabstellplätzen praktisch unverändert aus dem alten Gesetz übernommen. So ist in §73 Abs. 2 zu lesen: "Wenn keine überwiegenden Interessen dagegen sprechen, müssen die Abstellplätze so erschlossen werden, dass die Fahrzeuge nicht getragen werden müssen." Dieser Passus liest sich fast wie eine Anekdote aus alten Zeiten, als es noch keine Elektrovers und keine Kinderveloanhänger gab. Erfreulicherweise hat die Zahl der Velos und auch dessen Nutzung in den letzten 20 Jahren zugenommen. Das Elektrovelo hat heute die Bedeutung des früheren Mofas. E-Bikes können nicht einfach getragen oder über steile Rampen geschoben werden. Auch die Bauart der Velos hat sich verändert. Durch die bequemere Konstruktion sind die Lenker breiter geworden, was beim Abstellen ca. 1/3 mehr Platz erfordert. Velos mit Anhänger benötigen ebenfalls mehr Platz.

Ein Blick in die bewilligten Neubauten der letzten Jahre zeigt, dass die Veloabstellplätze höchstens als "notwendiges Übel" eingeplant wurden. In der Tat entsprechen die gebauten Abstellplätze nicht den Bedürfnissen der Velofahrenden. Bei Wohnbauten hat es chronisch zu wenig Abstellplätze, im Gebäude sind sie schlecht zugänglich (durch mehrere Türen und im Untergeschoss) und bei Anordnung im Freien (Vorgarten/Hinterhof) sind sie nicht überdeckt und es hat keine Vorrichtungen, um die Velos gegen Diebstahl zu sichern. Bei wichtigen Einkaufszentren, wie Volta-Center oder Südpark, hat es keine Velo-Abstellplätze oder im Stücker sind sie unattraktiv platziert und nicht überdeckt. Bei öffentlichen Bauten und Anlagen wie Schulhäusern, Uni, Spitälern oder bei Bahnhöfen wurden Velo-Abstellplätze dem kommerziellen Nutzungsdruck untergeordnet oder untaugliche Lösungen umgesetzt.

Damit bei Neu- und grösseren Umbauten zukünftig die Zahl der Veloabstellplätze, der Platzbedarf, die Anordnung, die Ausgestaltung sowie die Zugänglichkeit zeitgemäss geplant und umgesetzt wird, sind im Bau- und Planungsgesetz entsprechende Kriterien zu verankern.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat, dem Grossen Rat binnen 6 Monaten eine Anpassung des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) vorzulegen.

Jörg Vitelli, Stephan Luethi-Brüderlin, Brigitte Heilbronner, David Wüest-Rudin, Heiner Vischer, Aeneas Wanner, Christian Egeler, Oswald Inglin, Helen Schai-Zigerlig, Eduard Rutschmann, Martin Lüchinger, Christoph Wydler, Michael Wüthrich, Thomas Grossenbacher, Mirjam Ballmer, Sabine Suter, Guido Vogel, Emmanuel Ullmann, Patrizia Bernasconi“

In Basel besteht heute bei vielen Gebäuden und Einrichtungen ein deutlicher Mangel an Veloabstellplätzen. Dies führt dazu, dass Velos ungeordnet auf der Allmend abgestellt werden. Die Einrichtung von öffentlichen Veloabstellplätzen im Strassenraum entzieht den betroffenen Raum anderen berechtigten Anliegen. Ausserdem wird die Kostenlast ungerechtfertigterweise auf die Allgemeinheit verlagert. Die Beanspruchung von Allmend ist deshalb immer nur subsidiär gerechtfertigt.

Genügend sichere, überdachte und leicht zugängliche Veloabstellanlagen fördern die Benutzung des Velos und leisten damit einen wichtigen Beitrag an eine nachhaltige Mobilität in Basel.

3. Heutige rechtliche Situation

3.1 Geltendes Recht und Praxis

Die gesetzliche Grundlage für Veloabstellplätze ist im heutigen § 73 des Bau- und Planungsgesetzes zu finden. Dort wird festgehalten, dass Bauten und Anlagen mit den für ihre zweckent-sprechende Verwendung nötigen Abstellplätzen für Velos, Motorfahräder, Kinderwagen und Kinderfahrzeuge auszustatten sind. Konkretisiert wird diese gesetzliche Bestimmung durch die Richtlinie zur Bestimmung der Anzahl Velo- und Mofa-Abstellplätze vom Februar 1992. Diese Richtlinie stützt sich auf § 196a. des Hochbautengesetzes und § 16 des Umweltschutzgesetzes des Kantons Basel-Stadt.

Gemäss Bundesrecht sind Bauten und Anlagen bewilligungspflichtig, sofern sie nach dem ge-wöhnlichen Lauf der Dinge so wichtige räumliche Folgen bewirken, dass ein Interesse der Öffent-lichkeit oder der Nachbarn an einer vorgängigen Kontrolle besteht. Dabei ist es unerheblich, ob mit der Nutzungsänderung bauliche Massnahmen verbunden sind oder nicht. In der Praxis wird die Bewilligungspflicht für eine Nutzungsänderung bejaht, wenn sie mit einer gewissen Wahr-scheinlichkeit Einwirkungen auf die Umgebung oder eine Vergrösserung des Benutzerkreises zur Folge haben wird.

So werden bereits heute nicht nur in Bauentscheiden für Neubauten und wesentliche Umbauten Auflagen zur Schaffung von Veloabstellplätzen gemacht, sondern auch bei Entscheiden bezüg-lich Zweckänderungen im vorerwähnten Sinn. Aus Transparenzgründungen soll dies im Geset-zestext erkennbar sein, es entspricht aber nicht einer Verschärfung der heutigen Praxis.

Baubegehren für Neubauten und grössere Umbauten müssen bereits heute mit den entspre-chenden Nachweisen für Veloabstellplätze gemäss der Richtlinie eingereicht werden. Die einge-reichten Nachweise für die erforderliche Anzahl an Veloabstellplätzen werden durch die zuständi-gen Stellen des Bau- und Verkehrsdepartementes im Baubewilligungsverfahren geprüft.

3.2 Mängel der heutigen gesetzlichen Regelung

Der heutigen gesetzlichen Grundlage fehlen die zentralen Aussagen, dass die Abstellplätze gut zugänglich und zweckmässig anzulegen sind. Lediglich bei Bauten und Anlagen mit grossem

Publikumsverkehr wird heute statuiert, dass die Abstellplätze von der Strasse her gut zugänglich sein müssen.

Während demnach Absatz 1 der heutigen gesetzlichen Regelung lediglich einer sprachlichen Klärung bezüglich der Gültigkeit für Neubauten, wesentlichen baulichen Änderungen oder Nutzungsänderungen bedarf, müssen die Absätze 2 und 3 grundsätzlich neu gefasst werden: Gute Zugänglichkeit und Zweckmässigkeit müssen explizit und zwingend gesetzlich vorgeschrieben werden.

3.3 Mängel der heutigen Richtlinie

Die heutige Richtlinie zur Bestimmung der Anzahl Velo- und Mofa-Abstellplätze stammt aus dem Jahr 1992. Sie ist deshalb nicht mehr in allen Punkten zeitgemäss. Die Regelungskompetenz der Details auf Stufe einer Richtlinie – resp. wie aktuell beabsichtigt auf Verordnungsstufe – soll neu wie vom Motionär beantragt ausdrücklich im Gesetz verankert werden. Der Regierungsrat wird damit explizit in die Pflicht genommen, im Nachgang zur Gesetzesänderung eine Veloparkplatzverordnung (VeloPPV) zu erlassen. Die heutige Richtlinie muss somit zwingend inhaltlich im Sinne der guten Zugänglichkeit und Zweckmässigkeit überarbeitet werden. Formell erfolgt zudem die Überführung der wesentlichen Inhalte der Richtlinie in eine neue Verordnung.

Im Anschluss an die Gesetzesänderung wird die Verwaltung mit der Ausarbeitung der Detailregelungen einer Veloparkplatzverordnung (VeloPPV) beauftragt. Die noch zu erarbeitende VeloPPV wird in eine öffentliche Vernehmlassung gegeben werden.

4. Umsetzung der Motion

Mit der Neufassung von § 73 Bau- und Planungsgesetz werden die Grundsätze der Motion Vitelli auf einfache aber verbindliche Art und Weise geregelt. Die notwendigen Elemente im Dienst einer künftig befriedigenden Situation bezüglich Veloabstellplätze wie Anzahl, Zugänglichkeit, Ausgestaltung, Platzbedarf und Anordnung sollen stufengerecht in einer Verordnung geregelt werden. Auch die Konkretisierung der in §73 Absatz 2 genannten Interessenabwägung wird auf Verordnungsstufe stattfinden.

Die neue Bestimmung im Bau- und Planungsgesetz lautet wie folgt:

Alt	Neu
<p>6. Abstellplätze für Fahrzeuge</p> <p>a) Velos, Mofas, Kinderwagen und Kinderfahrzeuge</p> <p>§ 73 Bauten und Anlagen sind mit den für ihre zweckentsprechende Verwendung nötigen Abstellplätzen für Velos, Motorfahräder, Kinderwagen und Kinderfahrzeuge auszustatten.</p> <p>² Wenn keine überwiegenden Interessen dagegen sprechen, müssen die Abstellplätze so erschlossen werden, dass die Fahrzeuge nicht getragen werden müssen.</p> <p>³ Abstellplätze von Bauten und Anlagen mit grossem Publikumsverkehr müssen von der Strasse her gut zugänglich sein.</p>	<p>6. Abstellplätze für Fahrzeuge</p> <p>a) Velos, Mofas, Kinderwagen und Kinderfahrzeuge</p> <p>§ 73 Bei Neubauten, wesentlichen baulichen Änderungen oder Nutzungsänderungen sind die erforderlichen Abstellplätze für Velos, Mofas, Kinderwagen und Kinderfahrzeuge zu erstellen.</p> <p>² Wenn keine überwiegenden Interessen dagegen sprechen, sind die Abstellplätze gut zugänglich und zweckmässig anzulegen.</p> <p>³ Die Details zu Anzahl, Lage, Zugänglichkeit und Ausrüstung der erforderlichen Abstellplätze sind durch Verordnung zu bestimmen.</p>

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlusstwurfes sowie die Motion Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Anpassung des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) bezüglich der Pflicht zur Erstellung von Veloabstellplätzen als erledigt abzuschreiben.

5. Finanzielle Auswirkungen und Regulierungsfolgenabschätzung

In welchen Fällen auf die Erstellungspflicht für Abstellplätze für Velos, Mofas, Kinderwagen und Kinderfahrzeuge verzichtet werden kann (Frage der Verhältnismässigkeit sowie Interessenabwägung) und wie stark die Auswirkungen dieser Erstellungspflicht sind (Anzahl und Ausgestaltung der Abstellplätze) wird im Rahmen der Konkretisierung auf Verordnungsstufe festzulegen sein. Der Verordnungsentwurf dazu wird vom Regierungsrat in eine öffentliche Vernehmlassung gegeben werden.

Betreffend Regulierungsfolgenabschätzung verweisen wir auf die Ausführungen im beiliegenden RFA-Fragebogen.

6. Stellungnahmen

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

Das Justiz- und Sicherheitsdepartement hat die Anpassungen des Bau- und Planungsgesetzes am 19. November 2013 geprüft.

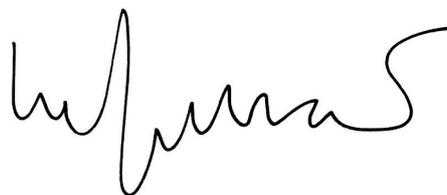
7. Antrag

Mit dem vorliegenden Bericht beantragen wir Ihnen die Annahme des nachstehenden Beschlusstwurfes sowie die Motion Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Anpassung des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) bezüglich der Pflicht zur Erstellung von Veloabstellplätzen als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Marco Greiner
Vizestaatschreiber

Beilagen:

- Entwurf Grossratsbeschluss
- Fragebogen RFA

Grossratsbeschluss

Neufassung von § 73 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) und zur neuen Veloparkplatzverordnung (VeloPPV)

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

I

Das Gesetz wird wie folgt geändert:

6. Abstellplätze für Fahrzeuge

a) Velos, Mofas, Kinderwagen und Kinderfahrzeuge

§ 73 Bei Neubauten, wesentlichen baulichen Änderungen oder Nutzungsänderungen sind die erforderlichen Abstellplätze für Velos, Mofas, Kinderwagen und Kinderfahrzeuge zu erstellen.

² Wenn keine überwiegenden Interessen dagegen sprechen, sind die Abstellplätze gut zugänglich und zweckmässig anzulegen.

³ Die Details zu Anzahl, Lage, Zugänglichkeit und Ausrüstung der erforderlichen Abstellplätze sind durch Verordnung zu bestimmen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.



Checkliste zur Regulierungsfolgenabschätzung (RFA)

Wird im Folgenden von Unternehmen gesprochen, sind damit nicht nur privatrechtliche Unternehmen gemeint. Der Begriff umfasst hier ebenfalls öffentlich-rechtliche Unternehmen, Stiftungen, soziale Einrichtungen und Vereine/ Institutionen.

Teil B: Fragenkatalog zur Durchführung der RFA

I. Notwendigkeit staatlichen Handelns

1. Warum ist die staatliche Intervention gerechtfertigt? Liegt beispielsweise ein Marktversagen vor?

Es handelt sich um eine zwingende Gesetzesanpassung aufgrund einer Motion. In der Motion wird die zeitgemässe Erstellungspflicht für Veloabstellanlagen gefordert. Die heutige gesetzliche Regelung wird vom Motionär als nicht mehr zeitgemäss empfunden.

Die Verordnung wird im Nachgang zur Gesetzesanpassung an die Hand genommen werden. Sie wird in eine öffentliche Vernehmlassung gegeben werden und wiederum einer RFA unterliegen.

Durch die vorgeschlagenen Anpassungen soll erreicht werden, dass der durch private Nutzungen erzeugte Bedarf an Veloabstellanlagen überwiegend und vermehrt an Ziel und Quelle, d.h. auf Privatgrund, realisiert wird.

2. Inwiefern können die Volkswirtschaft oder die Gesellschaft von dem Vorhaben profitieren?

Durch zweckmässige und ausreichend dimensionierte Veloabstellanlagen wird das ungeordnete Veloparkieren reduziert. Private Veloabstellanlagen stellen einen infrastrukturellen Baustein zur Ausstattung von Gebäuden dar und unterstützen eine der Gesellschaft dienende, umwelt- und stadtgerechte Mobilität.

3. Welche weiteren Gründe sprechen für oder gegen eine Notwendigkeit staatlichen Handelns?

Bereits die Kantonsverfassung sieht vor, dass der Staat eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Mobilität koordiniert und ermöglicht. Durch die Annahme des Gegenvorschlags zur Städteinitiative hat das Stimmvolk in Form der Änderung des Umweltschutzgesetzes zudem eine noch stärkere Förderung und Bevorzugung umweltfreundlicher Verkehrsmittel gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr festgeschrieben sowie eine Reduzierung der Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet gegenüber heute bis zum Jahr 2020 um mindestens 10% als Ziel definiert. Die Neufassung des §73 des Bau- und Planungsgesetzes steht im Dienst dieser Ziele.

II. Auswirkungen auf die einzelnen gesellschaftlichen Gruppen

Unternehmen

4. Löst das Vorhaben bei den Unternehmen (Mehr-)Belastungen aus? Falls ja, welcher Art:
 - a. Finanzielle?
 - b. Administrative?
 - c. Weitere?
 - a. *Durch die Verankerung einer Erstellungspflicht für Veloabstellplätze, welche in ausreichender Anzahl, gut zugänglich und ausgerüstet, sowie zweckmässig sein müssen, wird die heutige Erstellungspflicht verschärft. Damit werden Liegenschaftseigentümer im Falle eines Neubaus, einer wesentlichen Änderung oder einer Nutzungsänderung finanziell stärker belastet.*
 - b. *Baubegehren für Neu- und Umbauten müssen bereits heute mit Nachweis für Veloabstellplätze gemäss der heutigen Richtlinie eingereicht werden. Eine zusätzliche administrative Hürde entsteht deshalb nicht.*
 - c. *Es sind keine weiteren Mehrbelastungen zu erwarten.*
5. Sind KMU besonders betroffen? Wenn ja: weshalb?

Die Betroffenheit ergibt sich aus der Eigenschaft als Liegenschaftseigentümer und nicht aufgrund der Grösse des Unternehmens. KMU sind somit nicht stärker betroffen.

6. Wie liessen sich diese (Mehr-)Belastungen vermeiden oder verringern?

Die Veloabstellplatzerstellungspflicht kann nicht ohne die beschriebene Mehrbelastung von Liegenschaftseigentümern verschärft werden.

7. Wird der unternehmerische Handlungsspielraum von Unternehmen durch das Vorhaben eingeschränkt? Wie liesse sich dies verhindern oder abmildern?

Der unternehmerische Spielraum wird durch dieses Vorhaben allenfalls in dem Sinne eingeschränkt, als dass gut zugängliche Flächen für Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt werden müssen, welche dem Unternehmen auch als produktive Fläche dienen könnten.

8. Können den Unternehmen durch das Vorhaben Vor- oder Nachteile gegenüber Konkurrenten an anderen Standorten (insbesondere ausserhalb der Region Basel, aber innerhalb der Schweiz) entstehen? Wie liessen sich diese Nachteile verhindern oder verringern?

Basel-Stadt folgt mit der vorgeschlagenen Regelung vergleichbaren Regelungen in anderen Kantonen bzw. Städten.

9. Sind nur einzelne Unternehmen bzw. Beschäftigte durch das Vorhaben betroffen oder ergäbe sich eine Betroffenheit für eine Vielzahl von Unternehmen, allenfalls sogar branchenübergreifend?

Von der Neufassung von §73 BPG sind einerseits Bauherren und Architekten derart betroffen, dass sie die neuen Regelungen in ihren Planungen miteinbeziehen müssen. Andererseits sind Unternehmen als Liegenschaftseigentümer betroffen. Sie haben durch die neue gesetzliche Regelung mit finanziellem Mehraufwand zu rechnen.

Arbeitnehmende

10. Werden Arbeitsplätze gefährdet? Wie liesse sich dies verhindern?

Nein.

11. Wie kann das Vorhaben zum Erhalt von Arbeitsplätzen (ausserhalb der Verwaltung) im Kanton Basel-Stadt beitragen?

Das Vorhaben dürfte keine relevanten Auswirkungen auf den Erhalt von Arbeitsplätzen haben.

12. Entstehen für Arbeitnehmende Kosten? Wie liessen sich diese verhindern oder senken?

Nein.

Weitere Anspruchsgruppen (Kunden, Konsumenten, öffentliche Hand)

13. Sind ausser Unternehmen und Arbeitnehmenden andere Gruppen vom Vorhaben betroffen, wie beispielsweise Kunden/ Kundinnen, Lieferanten/ Lieferantinnen, Konsumenten/ Konsumentinnen, die öffentliche Hand? Welche Gruppen sind das?

Vom Vorhaben sind private und öffentliche Liegenschaftseigentümer betroffen.

14. Welche Belastungen ergeben sich für die betroffenen Gruppen durch das Vorhaben? Wie könnten diese verhindert oder abgemildert werden?

Die anfallenden Mehrkosten für die Erstellung von Veloparkplätzen kann nicht verhindert oder abgemildert werden.

15. Welchen Nutzen verursacht das Vorhaben bei den betroffenen Gruppen?

Die verbesserte Ausstattung von Gebäuden mit Veloabstellplätzen wird als positives Vermarktungsargument wirken.

III. Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft

16. Inwiefern wird durch das Vorhaben der Wettbewerb erschwert (z. B. erschwerter Markteintritt)? Wie liesse sich dies verhindern oder abmildern?

Eine Erschwerung des Wettbewerbs ist nicht ersichtlich.

17. Inwiefern kann sich das Vorhaben negativ auf Innovation und Forschungstätigkeit der Unternehmen auswirken? Wie liesse sich dies verhindern oder abmildern?

Die neue gesetzliche Regelung wird sich nicht negativ auf Innovation und Forschungstätigkeit auswirken.

18. Inwiefern kann das Vorhaben zu einer Benachteiligung von baselstädtischen Unternehmen gegenüber Unternehmen anderer Kantone und Regionen (In- und Ausland) führen? Welche wären das? Wie liesse sie dies verhindern oder abmildern?

Eine solche Benachteiligung ist nicht ersichtlich.

19. Inwiefern können baselstädtische Unternehmen durch das Vorhaben einen Vorteil gegenüber Unternehmen anderer Kantone und Regionen (In- und Ausland) erhalten? Welche wären das?

Die vermehrte Planung und Realisierung von Veloabstellplätzen bei Neubauten, wesentlichen Änderungen oder Nutzungsänderungen unter den Randbedingungen der (städte)baulichen Spezifika von Basel (z.B. hohe Dichte, wenig Freiflächen auf den Grundstücken, hoher Veloanteil...) kann dazu führen, dass hierdurch bei den Unternehmen ein Erfahrungs- und Erkenntnisgewinn hinsichtlich planerischer und baulicher Lösungen eintritt. Dies kann sich wirtschaftlich positiv auf die Planungs- und Baubranche in der Region auswirken.

20. Welche weiteren, bisher nicht genannten Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft sind denkbar?

Es sind keine weiteren Auswirkungen ersichtlich.

IV. Zweckmässigkeit und Effizienz im Vollzug

21. Sind die Ausführungen zur Umsetzung des Vorhabens leicht verständlich, auch für den ungeübten Anwender/ die ungeübte Anwenderin?

Die Neufassung des §73 BPG ist auch für Nichtjuristinnen/Nichtjuristen verständlich.

22. Welche Anstrengungen wurden hinsichtlich einer benutzerfreundlichen Umsetzung unternommen, beispielsweise durch E-Government Lösungen?

Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens wird ein Formular zur Verfügung gestellt werden, das die Bauherren bei der Planung der Veloabstellplätze unterstützt. Solche Formulare haben sich im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu anderen Themen bereits bewährt. Sie sind im Internet downloadbar.

23. Welche Doppelspurigkeiten entstehen (beispielsweise durch die Erhebung von Daten, welche bereits an anderer Stelle erhoben werden)? Wie liessen sich diese vermeiden oder reduzieren?

Es sind keine Doppelspurigkeiten ersichtlich.

24. Mit welchen anderen Verfahren und Dienststellen kann das Verfahren koordiniert werden?

Die Veloabstellplatzerstellungspflicht wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens geprüft werden.

25. Welche parallelen Verfahren gibt es beim Bund oder im Kanton? Können diese allenfalls zur Entlastung der Betroffenen genutzt werden?

Es gibt keine parallelen Verfahren.

26. Könnte die Regulierung vorerst zeitlich limitiert in Kraft gesetzt werden? Ist ein Auslaufen der Regulierung vorgesehen und wenn ja, wann?

Eine zeitlich limitierte Inkraftsetzung oder Befristung macht inhaltlich keinen Sinn, da auch der Bedarf von Veloabstellplätzen nicht terminiert ist.

27. Wie wird die Einführung des Vorhabens vorbereitet (Informationsanstrengungen)?

Eine Information findet im Rahmen der externen Vernehmlassung zur geplanten Verordnung statt. Zudem wird die Öffentlichkeit bei der Verabschiedung der Vorlage zu den Änderungen des Bau- und Planungsgesetzes informiert.

28. Inwiefern genügt der zeitliche Vorlauf bis zur Umsetzung / Inkraftsetzung des Vorhabens für allfällige nötige Umstellungen / Anpassungen auf Seiten der Betroffenen?

Die neuen Regelungen werden erst nach Inkrafttreten der Verordnung gelten. Diese Übergangsregelung verhindert, dass Baugesuche in laufenden Baubewilligungsverfahren von Umplanungen betroffen sein könnten.

29. Welche weiteren, bisher nicht genannten Aspekte sind denkbar, die es in Bezug auf Zweckmässigkeit und Effizienz zu beachten gilt?

Es sind keine anderen Punkte zu beachten.

V. Alternative Regelungen

30. Welche alternativen Regelungen (anstatt einer Verordnung oder eines Gesetzes) wären für die Umsetzung des Vorhabens denkbar? Aus welchen Gründen finden sie keine Anwendung?

Da die heutige, gemäss Motion nicht mehr zeitgemässe, Regelung im Gesetz verankert ist, bedarf es für ihre Änderung einer Gesetzesänderung.

Es entspricht der Normenhierarchie, dass die Grundsätze im Gesetz, die Details in der Verordnung geregelt werden. Dies ist im vorliegenden Geschäft berücksichtigt.

31. Sind freiwillige Vereinbarungen mit den Betroffenen möglich? Aus welchen Gründen finden sie keine Anwendung?

Die Veloabstellplatzerstellungspflicht muss aus Gleichbehandlungsgrundsätzen für alle Liegenschaftseigentümer gleich angewendet werden. Platz für freiwillige Vereinbarungen bleibt daher nicht.

32. Falls inhaltlich zutreffend - mit welchem Ergebnis ist ein Einbezug privater Dritter als Kontrollinstanz geprüft worden?

Keine Relevanz.

33. Welche Vereinfachungen sind in Betracht gezogen worden?

Nicht der Vereinfachung aber der Transparenz dient die Überführung der Detailregelung von einer heutigen Departementensrichtlinie in eine Verordnung des Regierungsrates.

34. Welche Alternativen in der Umsetzung, die für die Unternehmen weniger Aufwand (finanziell, administrativ oder anderen) bergen, wären denkbar? Sind diese geprüft worden und warum finden sie keine Anwendung? Beispiele sind Meldepflicht statt Bewilligung, Ausnahmenregelung für KMU, Beschränkung auf bestimmte Branchen oder Unternehmen, Verringerung der Frequenz bei wiederkehrenden Auflagen, etc.

Es wurde eine Lösung gewählt, welche durch eine frühzeitige Berücksichtigung der Veloabstellplatzerstellungspflicht im Baubewilligungsverfahren die Planungssicherheit für die Bauherrschaften gewährleistet.

35. Welche weiteren, bisher nicht genannten Aspekte sind denkbar, die es in Bezug auf alternative Regelungen zu beachten gilt?

Keine weiteren Aspekte.

In der Analyse sollen alle fünf Dimensionen der Regulierung geprüft werden. Sofern für die jeweilige Regulierung relevant, sind alle Fragen zu beantworten. Das Ergebnis der RFA ist obligatorischer Bestandteil des Berichtes an den Regierungsrat bzw. des Ratschlags an den Grossen Rat.