



# **Bauverordnung (BauV) (Änderung)**

## Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung .....	1
2. Ausgangslage und Ziele der Revision.....	1
2.1 Geltende Vorschriften.....	1
2.2 Parlamentarische Vorstöße.....	2
2.3 Anpassungsbedarf .....	2
2.4 Ziele der Revision .....	3
3. Erläuterungen zu den Artikeln.....	4
4. Finanzielle Auswirkungen .....	8
5. Personelle und organisatorische Auswirkungen.....	8
6. Auswirkungen auf die Gemeinden .....	8
7. Auswirkungen auf die Volkswirtschaft, die Umwelt und die Gesellschaft .....	9
8. Ergebnis der Konsultation.....	9

## **Vortrag der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion an den Regierungsrat zur Änderung der Bauverordnung (BauV)**

---

### **1. Zusammenfassung**

Die Vorlage sieht vor, die Vorschriften betreffend Erstellung von Parkplätzen für Motorfahrzeuge bei Wohnnutzungen zu lockern und damit flexibler zu gestalten. Insbesondere soll die Realisierung von motorfahrzeugarmen und motorfahrzeugfreien Siedlungen erleichtert werden. Zudem soll die minimale Anzahl der pro Wohnung zu erstellenden Parkplätze reduziert werden, weil in städtischen Gebieten und Agglomerationen, die mit öffentlichem Verkehr gut erschlossen sind, immer mehr Haushalte über kein Motorfahrzeug verfügen. Schliesslich soll die Berechnung der Parkplatzzahl für Wohngebäude vereinfacht werden. Zur Umsetzung werden die Art. 49, 51 und 54c (bisher 54a) angepasst und es werden zwei neue Artikel aufgenommen (Art. 54a und Art. 54b).

### **2. Ausgangslage und Ziele der Revision**

#### *2.1 Geltende Vorschriften*

Laut Artikel 16 ff. des Baugesetzes vom 9. Juni 1985 (Baugesetz; BauG)<sup>1</sup> ist eine ausreichende Anzahl von Abstellplätzen für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Motorfahrräder zu errichten, wenn durch die Erstellung, die Erweiterung, den Umbau oder die Zweckänderung von Bauten und Anlagen ein Parkplatzbedarf verursacht wird.

Nach Artikel 17 BauG umschreibt der Regierungsrat die Bemessung der ausreichenden Parkfläche näher. Er sorgt dabei dafür, dass Abstellflächen nicht über ihren Zweck hinaus dimensioniert werden. Für die Bemessung der Parkfläche sind namentlich die Möglichkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel und deren Anteil am örtlichen Gesamtverkehr und die Möglichkeit der Verwendung derselben Parkfläche für zeitlich auseinander liegende Parkbedürfnisse verschiedener Betriebe oder Betriebszweige zu berücksichtigen.

Laut Artikel 18 BauG können die Gemeinden in ihren Vorschriften bestimmen,

- dass in Gebieten, die vom Fahrzeugverkehr zu entlasten oder freizuhalten sind, nur beschränkt oder keine privaten Parkierungsmöglichkeiten geschaffen werden dürfen oder dass diese ausserhalb des Gebietes angelegt werden können;
- dass die Abstellplätze für ein bestimmtes Gebiet als Gemeinschaftsanlage zu erstellen sind, wenn Gründe der Ortsplanung oder der Verkehrssicherheit es erfordern; die Gemeinschaftsanlagen sind, wenn nötig, in Überbauungsordnungen festzulegen;
- dass die Bauherren, die ausreichende Abstellplätze nicht bereitstellen können oder dürfen, der Gemeinde eine angemessene, zweckgebundene Ersatzabgabe zu leisten haben. Die Abgabe ist nach dem Wert zu bemessen, den die Nichterfüllung der Parkplatzpflicht für den Bauherrn hat.

Die Bemessung der ausreichenden Parkfläche wird in Artikel 49 ff. der Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV)<sup>2</sup> definiert. Danach wird die Anzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge durch eine Bandbreite begrenzt. Innerhalb dieser Bandbreite kann die Bauherrschaft die An-

<sup>1</sup> BSG 721.0

<sup>2</sup> BSG721.1

zahl der Parkplätze festlegen. Die Bandbreite umfasst insbesondere auch die Abstellplätze für Besucher und Behinderte. Bei Wohnungen bestimmt sich heute die Bandbreite nach der Grösse der Wohnungen und nach der Anzahl der Wohnungen. Bei der Festlegung der Bandbreite ist man bis jetzt davon ausgegangen, dass im Normalfall ein Haushalt über mindestens ein Auto verfügt. Nur bei mehr als sechs kleineren Wohnungen (unter 120 m<sup>2</sup>) kann die Parkplatzzahl die Wohnungszahl allenfalls unterschreiten (0,75 bis 1,25 Parkplätze pro Wohnung gemäss Artikel 51 Abs. 2 BauV).

Artikel 55 BauV sieht vor, dass die Baubewilligungsbehörde den Bauherrn im erforderlichen Umfang von der Erfüllung der Parkplatzpflicht befreit, wenn er aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen die erforderlichen Parkplätze weder auf dem Baugrundstück noch im Umkreis von 300 m bereitzustellen vermag. Die Befreiung ist aber ausgeschlossen, wenn verkehrsfährdende Zustände drohen, denen weder mit Bedingungen und Auflagen noch mit einer Projektänderung begegnet werden kann. Nach Artikel 56 BauV können die Gemeinden in ihrem Reglement bestimmen, ob eine Ersatzabgabe erhoben wird und für welche Zwecke deren Ertrag zu verwenden ist. Wenn die Gemeinde keinen Verwendungszweck festlegt, enthält die BauV eine Ersatzregelung (Art. 56 Abs. 2 BauV).

## *2.2 Parlamentarische Vorstösse*

Mit dem Postulat Imboden vom 24. November 2010 (Postulat 231-2010) wurde der Regierungsrat gebeten, folgende Anliegen zu prüfen:

Änderung der Baugesetzgebung,

- erstens in dem Sinne, dass für autoarme bzw. autofreie Siedlungen die Parkplatz-erstellungs- und Parkplatzersatzabgabepflicht aufgehoben wird, sofern sichergestellt ist, dass die Bewohnerinnen und Bewohner keinen Personenwagen besitzen,
- zweitens in dem Sinne, dass in Gebieten mit einer unterdurchschnittlichen Zahl von individuellen Motorfahrzeugen pro Haushalt neue Bandbreiten der Parkplatz-erstellungspflicht formuliert werden: Sowohl der minimale Wert wie auch der maximale Wert sollen auf ca. 50 Prozent des heute gültigen Werts reduziert werden.

Der Regierungsrat hat in seiner Antwort zum Postulat vom 18. Mai 2011 das Anliegen unterstützt und verschiedene Möglichkeiten der Umsetzung aufgezeigt. Er hat aber auch auf die Schwierigkeiten bei der Umsetzung, insbesondere bei der dauerhaften Sicherstellung des Autoverzichts hingewiesen. Das Postulat wurde noch vor seiner Behandlung im Grossen Rat zurückgezogen.

## *2.3 Anpassungsbedarf*

In Städten mit einem guten Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln steigt die Anzahl von Haushalten ohne privates Motorfahrzeug. In der Stadt Bern trifft dies beispielsweise auf fast 50 % der Haushalte zu. Diesem Umstand trägt die heutige Regelung zu wenig Rechnung, müssen doch grundsätzlich überall und für alle Wohnungen Parkplätze erstellt werden. Die Erstellung von Parkplätzen ist in städtischen Gebieten und in der Agglomeration aufgrund der hohen Bodenpreise teuer und verteuert somit die Wohnungen. Scheidet die Gemeinde gestützt auf Artikel 18 BauG Gebiete aus, die vom Verkehr freizuhalten sind, wird sie in der Regel eine Ersatzabgabe erheben. Oder aber sie verlangt, dass bei motorfahrzeugarmen und motorfahrzeugfreien Wohnüberbauungen Landreserven für die allfällige spätere Erstellung von Parkplätzen freigehalten werden. Beides führt für Haushalte, die ohne privates Motorfahrzeug auskommen, zu einer un gerechtfertigten Verteuerung der Wohnung. Zwar wäre es bereits nach geltendem Recht möglich, dass die Gemeinde auf eine Ersatzabgabe verzichten würde. Es ist aber sinnvoll, wenn eine klare Regelung besteht, die kantonsweit gilt und in allen Gemeinden gleich angewendet wird.

Zudem kann es vorkommen, dass nach der heutigen Regelung, nach der die minimale und maximale Parkplatzzahl von der Grösse der Wohnung abhängt, unlogische Resultate entstehen: Wenn mit dem gleichen Bauprojekt Wohnungen beider Kategorien erstellt werden, also Wohnungen bis 120 m<sup>2</sup> Geschossfläche (im Folgenden: „kleine Wohnungen“) und Wohnungen mit über 120 m<sup>2</sup> Geschossfläche (im Folgenden: „grosse Wohnungen“), kann es sein, dass mehr Parkplätze erstellt werden dürfen, als wenn die gleiche Anzahl grosse Wohnungen projektiert würde.

Ein Beispiel von mehreren:

Wird je eine kleine und eine grosse Wohnung gebaut, muss nach Artikel 51 Absatz 1 der Bauverordnung für beide Wohnungen je mindestens ein Parkplatz erstellt werden, für die kleine dürfen maximal drei und für die grosse maximal vier Parkplätze erstellt werden. Das ergibt zusammengezählt eine Bandbreite von zwei bis sieben Parkplätzen. Würden stattdessen zwei grosse Wohnungen erstellt, würde die Bandbreite zwei bis fünf Parkplätze betragen. Die obere Grenze der Bandbreite liegt also höher, wenn eine kleine und eine grosse Wohnung als wenn zwei grosse Wohnungen erstellt werden. Dieses Ergebnis ist nicht logisch.

Weiter hat sich gezeigt, dass die Bestimmungen der BauV zur Berechnung der massgebenden Geschossfläche lückenhaft sind:

Mit der letzten Änderung der Parkplatzbestimmungen im Jahr 2011 ist eine Anpassung an die neuen Begriffe der BMBV<sup>3</sup> erfolgt. Es ist hier nun nicht mehr von „Bruttogeschossfläche“, sondern von „Geschossfläche“ die Rede. Es ging damals nur um eine redaktionelle Anpassung, d.h. es war in diesem Punkt gegenüber dem früheren Recht keine materielle Änderung beabsichtigt. In Artikel 49 Absatz 2 BauV wurde dem für die Wohnnutzungen Rechnung getragen, indem festgelegt wurde, dass für die Berechnung der Parkplatzzahl nur die „Hauptnutz- und Konstruktionsflächen der Wohnungen“ anzurechnen seien. Eine analoge Bestimmung für die übrigen Nutzungen fehlt aber, womit dort nach der neuen Regelung der BauV die vollen Geschossflächen massgebend wären, was deutlich mehr ist als die frühere anrechenbare Bruttogeschossfläche.

#### *2.4 Ziele der Revision*

Mit der Revision soll dem – vor allem in den Städten festzustellenden – Trend zum Verzicht auf das eigene Motorfahrzeug dadurch Rechnung getragen werden, dass die Bandbreite bei der Parkplatzerstellungspflicht nach unten erweitert wird (Art. 51). Zusätzlich soll die Erstellung von motorfahrzeugarmen und motorfahrzeugfreien Wohnüberbauungen in Gebieten mit gut ausgebautem öffentlichem Verkehr erleichtert und indirekt auch vergünstigt werden. Bauherren, die in Gebieten, die mit öffentlichem Verkehr gut erschlossen sind, solche Wohnüberbauungen realisieren möchten und dafür ein überzeugendes Mobilitätskonzept vorlegen, sollen nicht mehr gezwungen sein, Landreserven für eine allfällige spätere Realisierung der Parkplätze bereit zu stellen (Art. 54a). Sie sollen auch keine Ersatzabgabe bezahlen müssen, solange die Wohnüberbauung tatsächlich von Personen bewohnt wird, die keine Motorfahrzeuge besitzen, die sie in der Überbauung, „wild“ oder auf öffentlichen Parkplätzen abstellen, solange also, als sich die Bewohnerinnen und Bewohner an das Mobilitätskonzept halten. Der Verzicht auf die Parkplätze soll bei gegebenen Voraussetzungen auch nicht von einer speziellen Planung der Gemeinde abhängen, wie sie in Artikel 18 Buchstabe a BauG vorausgesetzt wird und was wiederum zu unnötigen Kosten führt – diesmal für die öffentliche Hand.

Weiter soll das Problem gelöst werden, dass bei den heutigen Bandbreiten unlogische Ergebnisse entstehen, wenn grosse und kleine Wohnungen kombiniert werden.

Schliesslich soll die vorne bei Artikel 49 Absatz 2 BauV aufgezeigte Lücke geschlossen werden.

<sup>3</sup> Verordnung vom 25. Mai 2011 über die Begriffe und Messweisen im Bauwesen (BMBV, BSG 721.3)

### 3. Erläuterungen zu den Artikeln

#### *Artikel 49 Absatz 2*

Mit dem Inkrafttreten der BMBV am 1. August 2011 erhielt der Absatz folgenden Wortlaut: „Die Geschossfläche (GF) zur Berechnung der Anzahl Abstellplätze umfasst die Hauptnutz- und Konstruktionsflächen der jeweiligen Wohnungen.“ Bei der Anpassung an die BMBV wurde vergessen, dass in den nachfolgenden Bestimmungen nicht nur bei den Wohnungen, sondern auch für die übrigen Nutzungen auf die Geschossfläche abgestellt wird, welche mehr Flächen umfasst als die „anrechenbare Bruttogeschossfläche“ nach früherem Recht. Diese Lücke wird nun geschlossen, indem festgelegt wird, welche Flächen für die in den nachfolgenden Bestimmungen genannte Geschossfläche massgebend sein sollen.

Eine Regelung der Geschossfläche für die Wohnnutzungen ist nicht mehr erforderlich, weil bei den Wohnungen die Wohnungsgrösse für die Zahl der Parkplätze und Veloabstellplätze nicht mehr relevant sind, sondern nur die Zahl der Wohnungen (vgl. unten, Ausführungen zu Art. 51 und 54c).

#### *Artikel 51*

Anders als im geltenden Recht soll bei der Festlegung der Bandbreite der Parkplatzzahl nicht mehr zwischen kleinen Wohnungen (bis 120 m<sup>2</sup> Geschossfläche) und grossen Wohnungen (über 120 m<sup>2</sup> Geschossfläche) unterschieden werden. Damit wird die Berechnung der Bandbreite bei Wohnungen verschiedener Grösse deutlich einfacher und widersprüchliche Ergebnisse bei der Kombination von kleinen und grossen Wohnungen sind zum vornherein ausgeschlossen. Weiter ist es unter bisherigem Recht relativ schwierig zu erklären, warum die obere Bandbreite so deutlich höher liegt, sobald die Grenze von 120 m<sup>2</sup> Geschossfläche überschritten wird. Bei zehn Wohnungen mit je 120 m<sup>2</sup> Geschossfläche durften nach bisherigem Recht (aufgerundet) maximal 13 Parkplätze erstellt werden, bei zehn Wohnungen mit einer Geschossfläche von je 120,5 m<sup>2</sup> Geschossfläche 20 Parkplätze. Solch schwer begründbare Resultate werden mit dem Verzicht auf die Differenzierung vermieden.

Mit der neu vorgeschlagenen Regelung werden zudem die untere und die obere Grenze der Bandbreite etwas flexibler ausgestaltet:

Bisher gilt bis zu fünf Wohnungen unabhängig von der Grösse der Wohnung eine Mindestzahl von einem Parkplatz pro Wohnung. Ab sechs Wohnungen muss für grosse Wohnungen nach wie vor mindestens ein Parkplatz pro Wohnung erstellt werden, bei kleinen Wohnungen müssen auf vier Wohnungen noch drei Parkplätze erstellt werden (Faktor 0,75 gemäss Abs. 2 der bisherigen Fassung). Neu soll auch bereits bei kleineren Wohngebäuden (mit weniger als sechs Wohnungen) und unabhängig von der Wohnungsgrösse darauf verzichtet werden können, für jede Wohnung einen Parkplatz zu Verfügung zu stellen. Es genügt, wenn bei ein oder zwei Wohnungen mindestens ein Parkplatz, bei drei Wohnungen mindestens zwei Parkplätze erstellt werden (Absatz 1). Ab vier Wohnungen sind bei beiden Varianten mindestens halb so viele Parkplätze zu erstellen, wie Wohnungen gebaut werden (Absatz 2).

Die neue Regelung hat auch zur Folge, dass für die kleinen Wohnungen, bei denen bisher ab sechs Wohnungen ein Faktor von 1,25 galt, deutlich mehr Parkplätze erstellt werden können als bisher. Die Konsultation bei den Gemeinden und Regierungsstatthalterämtern hat aber gezeigt, dass dieses Resultat einer Reduktion des oberen Randes der Bandbreite mehrheitlich vorgezogen wird.

Die Auswirkungen bei den kleinen Wohnungen (bis 120 m<sup>2</sup>) werden hier tabellarisch dargestellt:

Anzahl kleine Wohnungen	maximale Parkplatzzahl (obere Grenze der Bandbreite)	
	nach bisherigem Recht	nach neuem Recht
1	3	4
2	4	5
3	5	7
4	6	8
5	7	10
6	8*	12
7	9*	14
8	10	16
9	11**	18
10	13*	20
20	25	40

\* auf ganze Zahl aufgerundet      \*\* auf ganze Zahl abgerundet

Bei den grossen Wohnungen bleibt der obere Rand der Bandbreite gleich wie bisher. Da in der Regel bei grösseren Überbauungen ein Mix von kleinen und grossen Wohnungen gebaut wird, wird die Abweichung gegenüber der bisherigen Regelung in der Praxis nicht so gross sein, wie sie aufgrund obiger Tabelle erscheinen mag.

Mit der neuen Regelung können die Bauherren noch besser auf die örtliche Situation reagieren. Sie werden vor allem bei besonders dichtem öV-Netz an den untern Rand der Bandbreite gehen. Die Gefahr, dass deswegen auch in ländlichen Gebieten mit schlechtem öV-Angebot gemessen am effektiven Bedarf der Bewohner zu wenige Parkplätze erstellt werden, ist gering, sind doch Häuser und Wohnungen mit zu wenig Parkplätzen in Orten mit ungenügendem öV-Angebot schlechter zu verkaufen bzw. zu vermieten. In der Praxis ist es denn auch so, dass in ländlichen Gebieten mit geringem öV-Angebot die Anzahl der Parkplätze, die zu neuen Wohnungen erstellt werden, eher beim oberen als beim unteren Rand der Bandbreite liegen.

#### Artikel 54a

In Artikel 54a und 54b werden neu motorfahrzeugarme und motorfahrzeugfreie Wohnüberbauungen geregelt. Der bisherige Artikel 54a wird nach hinten geschoben und wird zu Artikel 54c.

Zu Absatz 1:

Hier wird der Grundsatz festgelegt, dass bei motorfahrzeugarmen oder -freien Wohnüberbauungen vom unteren Rand der Bandbreite nach Artikel 51 BauV abgewichen werden kann. Dies soll aber nicht bereits bei einem einzelnen Einfamilienhaus möglich sein, sondern erst bei einer Wohnüberbauung mit mindestens zehn Wohnungen. Erst ab einer bestimmten Grösse der Überbauung rechtfertigt sich die Erstellung eines Mobilitätskonzepts (vgl. Abs. 2). Auch könnte bei einer einzelnen Wohnung oder bei einer sehr geringen Anzahl von Wohnungen kaum definiert werden, was bei solchen Verhältnissen „motorfahrzeugarm“ bedeutet. Wenn davon die Rede ist, dass die Bewohnerinnen und Bewohner nur „sehr wenige Motorfahrzeuge“ besitzen dürfen, bedeutet dies, dass nicht mehr als rund 10 bis höchstens 20 Prozent der Haushalte in der Überbauung über ein Motorfahrzeug verfügen dürfen oder dass sich alle Bewohnerinnen und Bewohner der Überbauung in eine entsprechend geringe Anzahl von

Fahrzeugen teilen (Car-Sharing). Dies setzt eine Mindestzahl von 10 Haushalten (Wohnungen) voraus. Hingegen kommt es – anders als bei den in Artikel 43 Absatz 4 BauV definierten „Wohnsiedlungen“ – nicht darauf an, wie gross die Wohnungen sind und ob sich die Wohnungen in Ein-, Zwei- oder Mehrfamilienhäusern befinden. Theoretisch könnte also auch für eine Siedlung mit zehn Einfamilienhäusern von der unteren Bandbreite abgewichen werden, wenn mittels Mobilitätskonzept der Nachweis erbracht wird, dass sie als motorfahrzeugarm oder -frei bezeichnet werden kann, und dass der öffentliche Verkehr genügend ausgebaut ist. Umgekehrt ist es auch möglich, für ein einzelnes Mehrfamilienhaus von der unteren Bandbreite abzuweichen, wenn das Mehrfamilienhaus mindestens zehn Wohnungen enthält und die soeben erwähnten übrigen Voraussetzungen erfüllt sind.

Zu Absatz 2:

Es reicht für die Abweichung von der Bandbreite nicht aus, dass die Bauherrschaft im Bauprojekt einfach keine Parkplätze vorsieht. Sie hat der Baubewilligungsbehörde vielmehr ein Mobilitätskonzept vorzulegen, das insbesondere zu folgenden Punkten Aussagen enthalten muss:

- Bandbreite der nach Artikel 51 BauV geforderten Parkplatzzahl,
- Nachweis der Ausrichtung der Überbauung auf Personen, die keine oder nur eine deutlich unterdurchschnittliche Zahl von Motorfahrzeugen besitzen,
- bestehendes Angebot des öffentlichen Verkehrs (öV-Güteklasse),
- Nachweis einer dauerhaften Sicherung der Verpflichtungen aus dem Konzept (auch für zukünftige Mieter und Eigentümer, z.B. durch grundbuchliche Sicherung),
- Art der Selbstkontrolle des Mobilitätskonzepts,
- Anzahl und Verwendungszweck der effektiv geplanten Parkplätze (Besucher und Besucherinnen, Güterumschlag, Notfalldienste, Car-Sharing, Behinderte usw.).

Die Baubewilligungsbehörden werden die Abweichung von der unteren Bandbreite nicht bewilligen können, wenn der Nachweis eines gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetzes nicht erbracht werden kann. Deshalb ist davon auszugehen, dass Artikel 54a f. BauV nur in Städten und Agglomerationsgemeinden zur Anwendung kommen kann. In Landgemeinden wird dieser Nachweis kaum erbracht werden können.

Nach wie vor kann eine motorfahrzeugarme oder motorfahrzeugfreie Siedlung durch die Gemeinde gestützt auf Art. 18a Bst. a BauG auch mit einer Überbauungsordnung geregelt werden.

Zu Absatz 3:

Selbst wenn die Bewohnerinnen und Bewohner gänzlich auf den Besitz eines Motorfahrzeugs verzichten, heisst das nicht, dass in der Überbauung überhaupt keine Motorfahrzeuge verkehren dürfen. Selbstverständlich muss auch bei motorfahrzeugfreien und motorfahrzeugarmen Wohnüberbauungen eine angemessene Zahl an Parkplätzen für Besucherinnen und Besucher, für Güterumschlag, Notfalldienste, Menschen mit Behinderung, Spitex, usw. bereit gestellt werden. Und ebenso selbstverständlich müssen auch solche Siedlungen mit einer Zufahrtsstrasse so erschlossen sein, dass die Bauten für Feuerwehr und Sanität gut erreichbar sind (Art. 7 BauG).

#### *Artikel 54b*

Zu Absatz 1:

Wird das Mobilitätskonzept von einzelnen oder mehreren Bewohnern oder Bewohnerinnen der Wohnüberbauung über längere Zeit (mehr als drei Monate) nicht eingehalten, so kommt dies einer Überschreitung der Baubewilligung gleich, weil die Einhaltung des Mobilitätskonzepts zwingende Voraussetzung für die Abweichung von der unteren Bandbreite war. Der Besitz eines Motorfahrzeugs schadet aber nichts, solange dieses nicht entgegen dem Mobili-



tätskonzept innerhalb der Wohnüberbauung, im öffentlichen Raum oder ohne Zustimmung der Eigentümer auf fremden privaten Parkplätzen abgestellt wird. Ist solches aber der Fall und erhält die Baupolizeibehörde Kenntnis davon, muss sie ein Verfahren nach Artikel 46 BauG zur Wiederherstellung des rechtmässigen Zustands einleiten. Sie wird ermitteln müssen, welche Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer bzw. Mieter oder Mieterinnen gegen das Konzept verstossen. Handelt es sich bei den Fehlbaren um Mieterinnen oder Mieter sind trotzdem nach den Regeln von Art. 46 BauG in erster Linie die Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen ins Recht zu fassen. Es ist ihnen eine angemessene Frist zur Wiederherstellung des rechtmässigen Zustands zu setzen. Rechtmässig ist der Zustand, der dem Mobilitätskonzept entspricht. Die Grundeigentümerschaft kann also entweder dafür sorgen, dass der betroffene Haushalt seine Motorfahrzeuge verkauft. Zulässig ist auch, dass der betroffene Haushalt seine Motorfahrzeuge ausserhalb der Siedlung auf gemieteten privaten Parkplätzen abstellt, auch wenn dies nicht der Idee der motorfahrzeugarmen oder -freien Überbauung entspricht. Die Grundeigentümerschaft kann auch, wenn die Wohnung vermietet ist, dem Mieter oder der Mieterin den Mietvertrag kündigen. Erst wenn die Grundeigentümerschaft innert der gesetzten Frist diese Wiederherstellungsmassnahmen nicht treffen kann oder will, kommen die Rechtsfolgen nach Absatz 2 zum Tragen.

Zu Absatz 2:

Hat die Gemeinde in ihren Vorschriften eine Ersatzabgabe nach Artikel 18 Buchstabe c BauG vorgesehen und wird innert der gesetzten Frist der rechtmässige Zustand nicht wiederhergestellt, kann sie von den verantwortlichen Grundeigentümern oder Grundeigentümerinnen pro beanspruchten Parkplatz die Leistung einer Ersatzabgabe verlangen. Entscheidend ist also nicht, wie viele Parkplätze für die betreffende Wohnung mindestens erstellt werden müssten (gemäss Art. 51 wäre dies pro Wohnung ja nur noch ein halber Parkplatz), sondern wie viele Fahrzeuge konzeptwidrig inner- oder ausserhalb der Überbauung abgestellt werden und dem betreffenden Grundeigentümer zuzurechnen sind.

Hat die Gemeinde kein Ersatzabgabereglement erlassen, so fehlt ihr dieses Druckmittel zur Durchsetzung des Mobilitätskonzepts.

Hat die Gemeinde keine Zweckbestimmung für die Ersatzabgabe festgelegt, so kommt die Zweckbestimmung von Artikel 56 Absatz 2 BauV zum Tragen.

Zu Absatz 3:

Zieht ein Mieter oder ein Eigentümer, der sich nicht an das Mobilitätskonzept gehalten hat, weg, hat er keinen Anspruch auf Rückerstattung der bezahlten Ersatzabgabe. Das Gleiche gilt, wenn er nachträglich auf sein Motorfahrzeug verzichtet. Würde ein Rückerstattungsanspruch bestehen, hätte dies zur Folge, dass ein temporärer Freikauf von den Verpflichtungen des Mobilitätskonzepts möglich wäre. Dies würde dessen Einhaltung und Durchsetzung erheblich erschweren.

#### *Artikel 54c*

Artikel 54c entspricht weitgehend dem bisherigen Artikel 54a BauV, er wird aber aus systematischen Gründen nach hinten geschoben. Der Randtitel wird mit „und Motorfahräder“ ergänzt, weil im Absatz 1 schon bisher nicht nur von Fahrrädern, sondern auch von Motorfahrädern die Rede war.

In Absatz 1 wird – wie bei der Regelung der Abstellplätze für Motorfahrzeuge – darauf verzichtet, eine unterschiedliche Zahl von Abstellplätzen je nach Grösse der Wohnung zu verlangen. Unabhängig von der Wohnungsgrösse sollen zwei Abstellplätze pro Wohnung erstellt werden müssen. Die Absätze 2 und 3 werden nicht geändert.

#### **4. Finanzielle Auswirkungen**

Die Vorlage hat keine Auswirkungen auf den Kantonshaushalt.

#### **5. Personelle und organisatorische Auswirkungen**

Die Vorlage hat keine personellen oder organisatorischen Auswirkungen beim Kanton. Die Vereinfachung bei der Berechnung der Parkplatzzahl (Art. 51) wird bei den Regierungsstatthalterämtern in den von ihnen als Leitbehörde durchzuführenden Baubewilligungsverfahren tendenziell zu einer Entlastung führen, aber nicht in einem Ausmass, das es erlauben würde, Stellen abzubauen. Art. 54a und 54b werden vor allem in grösseren Gemeinden angewendet werden, die über die volle Baubewilligungskompetenz verfügen. Vereinzelt werden aber auch Regierungsstatthalterämter solche Baubewilligungsverfahren durchzuführen haben. Der Mehraufwand für die Baubewilligungsbehörden dürfte aber gering ausfallen. Zwar müssen die Mobilitätskonzepte geprüft werden und es ist zu entscheiden, ob die Voraussetzungen für die Reduktion der Parkplatzzahl erfüllt sind. Das ist aber im Vergleich zum ganzen Baubewilligungsverfahren nicht derart aufwändig, dass deswegen zusätzliche personelle Ressourcen bei den Regierungsstatthalterämtern erforderlich wären.

#### **6. Auswirkungen auf die Gemeinden**

Die Gemeinden haben als Baubewilligungs- und Baupolizeibehörden die neuen Vorschriften zu vollziehen. Eine Abweichung von der unteren Bandbreite bei der Parkplatzerstellungspflicht kann nur in Gemeinden mit gut ausgebautem öffentlichem Verkehrsnetz zur Diskussion stehen. Die meisten kleineren, ländlichen Gemeinden sind somit von der Vorlage zum vornherein kaum betroffen, einzig die Änderungen in Artikel 51 können auch bei ihnen relevant werden, diese lösen aber keinen zusätzlichen Aufwand aus. Im Gegenteil, die Berechnung der Parkplatzzahl wird einfacher und damit weniger zeitaufwändig. Bei den von Artikel 54a und 54b betroffenen Gemeinden führt die Vorlage weder zu erheblichem Mehr- noch zu Minderaufwand. Bei Bauvorhaben in solchen Gebieten müssen im Baubewilligungsverfahren zwar die Mobilitätskonzepte geprüft werden und die Festlegung der Parkplatzzahl kann nicht mehr schematisch erfolgen. Der Aufwand dafür ist aber nicht derart gross, dass dies zusätzliche Personalressourcen verlangen würde. Gleiches gilt für die Überprüfung der Einhaltung der Mobilitätskonzepte: Die Gemeinden sind nicht verpflichtet, diese Überprüfung von Amtes wegen regelmässig vorzunehmen, d.h. es wird keine Pflichtkontrolle der Einhaltung der Mobilitätskonzepte eingeführt. Die Gemeinden werden – wie in andern baupolizeilichen Angelegenheiten auch – durch Hinweise aus der Bevölkerung von der Nichteinhaltung eines Mobilitätskonzepts erfahren. Das daraufhin durchzuführende Wiederherstellungsverfahren nach Artikel 54b BauV entspricht geltendem Recht und bringt somit keine neuen Verpflichtungen für die Gemeinden. Neu sind einzig die Konsequenzen bei der Nichtwiederherstellung des rechtmässigen Zustands: Die Gemeinde muss in diesem Fall nicht zur Ersatzvornahme schreiten, wie dies Artikel 47 BauG vorsieht, sondern kann – wenn sie ein entsprechendes Reglement hat – eine Ersatzabgabe einziehen. Der Aufwand dafür dürfte geringer sein als die Durchführung einer Ersatzvornahme.

Falls sich Gemeinden, die bisher kein Ersatzabgabereglement erlassen haben, dazu entschliessen, ein solches auszuarbeiten um über ein Druckmittel zur Durchsetzung des Mobilitätskonzepts zu verfügen, müssen sie die damit verbundenen Aufwendungen auf sich nehmen.

## **7. Auswirkungen auf die Volkswirtschaft, die Umwelt und die Gesellschaft**

**Volkswirtschaft:** Die neue Regelungen von Artikel 51, 54a und 54b BauV werden dazu führen, dass der Wohnraum für Personen, die auf ein Motorfahrzeug verzichten, günstiger bereit gestellt werden kann als bisher. Pro Parkplatz, der nicht erstellt werden muss, können rund 25'000 bis 35'000 Franken eingespart werden. Mieter werden weniger dazu gezwungen, über die Wohnungsmiete Parkplätze zu finanzieren, die sie gar nicht benötigen.

**Umwelt:** Die Wirkungen der Neuregelung auf die Umwelt dürften gering sein. Einerseits wird in motorfahrzeugarmen oder -freien Wohngebieten weniger Land für den Bau von Parkplätzen verbraucht werden müssen. Andererseits kann es sein, dass wegen der Ausdehnung der Bandbreite in andern Gebieten mehr Parkplätze erstellt werden als bisher. Die beiden Effekte dürften sich tendenziell aufheben. Generell zeigt die Erfahrung, dass durch die Beschränkung der Parkplatzzahl für Wohnungen das Verkehrsaufkommen nicht beeinflusst werden kann. Das Verkehrsaufkommen wird vor allem durch die Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort und durch das Angebot des öffentlichen Verkehrs beeinflusst.

**Gesellschaft:** Art. 54a und 54b ermöglichen, dass in motorfahrzeugarmen oder -freien Siedlungen weniger Parkplätze erstellt werden müssen. Dies führt dazu, dass in solchen Siedlungen der öffentliche Raum ganz anders genutzt werden kann als in Siedlungen mit durchschnittlichem Motorfahrzeugverkehr. Damit wird die Wohn- und Lebensqualität in diesen Siedlungen aufgewertet: Die Lärmemissionen von Motorfahrzeugen fallen fast gänzlich weg. Kinder können sich gefahrlos im öffentlichen Raum bewegen. Die Benutzung der Aussenbereiche in den Siedlungen zu gemeinsamen Anlässen wird gefördert.

## **8. Ergebnis der Konsultation**

Der grösste Teil der Konsultationsteilnehmerinnen und Konsultationsteilnehmer hat den Verzicht auf die Unterscheidung zwischen grossen und kleinen Wohnungen begrüsst.

Eine Mehrheit der Konsultationsteilnehmerinnen und Konsultationsteilnehmer hat sich bei Artikel 54a für die Variante ausgesprochen, die keine Reduktion des oberen Rands der Bandbreite vorsieht. Diesem Umstand wird Rechnung getragen.

Mehrere Konsultationsteilnehmerinnen und Konsultationsteilnehmer haben darauf hingewiesen, dass die ursprünglich vorgesehene solidarische Haftung aller Bewohnerinnen und Bewohner für die Einhaltung des Mobilitätskonzepts nicht auf Verordnungsstufe eingeführt werden kann. Diesem Einwand wird ebenfalls Rechnung getragen, auf die solidarische Haftung wird verzichtet.

Weiter wurde vereinzelt darauf hingewiesen, dass die Anmerkung des Mobilitätskonzepts im Grundbuch nicht auf Verordnungsstufe vorgeschrieben werden könne. Auf die Verpflichtung zur Anmerkung wird verzichtet. Die Grundeigentümerschaft kann aber die Verpflichtungen aus dem Mobilitätskonzept selber grundbuchlich regeln und damit den Nachweis erbringen, dass es auch für spätere Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer verbindlich ist.

Mehrere Konsultationsteilnehmerinnen und Konsultationsteilnehmer haben gefordert, es sei in der BauV verbindlich festzulegen, wie viele Parkplätze für Besucher, Güterumschlag usw. zu erstellen seien. Dies ist indessen nicht möglich, weil die Zahl der erforderlichen Parkplätze von der konkreten Situation abhängt. Die Bauherrschaft wird die für diese Zwecke vorgesehenen Parkplätze im Mobilitätskonzept plausibel zu begründen haben. Die Baubewilligungsbehörde kann sodann in der Baubewilligung die Zahl der für die verschiedenen Zwecke reservierten Parkplätze verbindlich regeln.

Mehrere Konsultationsteilnehmerinnen und Konsultationsteilnehmer begrüsst es ausdrücklich, dass die Höhe der Ersatzabgabe auf kantonaler Ebene festgelegt werde, während andere zu Recht auf die fehlende gesetzliche Grundlage für eine kantonale Ersatzabgabe hinweisen. Aus diesem Grund wird nun vorgesehen, dass bei Nichteinhaltung des Mobilitätskon-

zepts nur die Gemeinden die Ersatzabgabe erheben können, die selber Vorschriften dazu erlassen haben.

Einzelne Gemeinden lehnen die Revision ab, weil sie einen grossen Kontrollaufwand betreffend Einhaltung des Mobilitätskonzepts befürchten. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass es im Einzelfall aufwändig sein kann, festzustellen wer seit wann gegen das Mobilitätskonzept verstösst. Da die Mehrheit der Gemeinden, die an der Konsultation teilgenommen haben, die neue Regelung im Grundsatz aber begrüsst, wird daran festgehalten. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Art. 54a und 54b nicht sehr häufig zur Anwendung kommen werden, weil die Voraussetzungen zur Abweichung von der unteren Bandbreite nicht oft erfüllt sein dürften.

Bern, 22. April 2014

Die Bau-, Verkehrs- und  
Energiedirektorin:

*B. Egger-Jenzer*