

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat [2017/309](#) «Anwohnerparkkarten auf Kantonsstrassen» 2017/309

vom 21. Oktober 2025

1. Text des Postulats

Am 31. August 2017 reichte Matthias Häuptli das Postulat [2017/309](#) «Anwohnerparkkarten auf Kantonsstrassen» ein, welches vom Landrat am 17. Oktober 2019 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

In verschiedenen Gemeinden mit «Parkraumbewirtschaftung» sind Anwohnerparkkarten erhältlich, mit denen die Anwohner zeitlich unbeschränkt in der blauen Zone parkieren können. In der Folge hat das Tiefbauamt an verschiedenen Orten auf den Kantonsstrassen ebenfalls blaue Zonen markiert, um dem Ausweichen von auswärtigen Langzeitparkierern auf die Kantonsstrassen zu begegnen. Dort sind jedoch die kommunalen Anwohnerparkkarten nicht gültig, da der Kanton die Regelungskompetenz beansprucht und das Tiefbauamt bisher offenbar nicht bereit ist, mit den betroffenen Gemeinden Vereinbarungen über eine flächendeckende Geltung von Anwohnerparkkarten abzuschliessen.

Die Anwohner an solchen Strassen sind dadurch benachteiligt. Es entsteht zusätzlicher Suchverkehr, wenn Anwohner der Kantonsstrassen ihre Fahrzeuge auf den angrenzenden Gemeindestrassen parkieren müssen. Eine weitere Folge ist der erheblich grössere Signalisationsaufwand, indem an jedem Übergang zwischen Kantons- und Gemeindestrassen das unterschiedliche Parkregime signalisiert werden muss.

Ich ersuche daher den Regierungsrat, zu prüfen,

- 1. ob eine Ausdehnung des Geltungsbereichs von Anwohnerparkkarten auf die in der Gemeinde gelegenen Kantonsstrassen erfolgen kann;*
- 2. ob ggf. das Strassengesetz anzupassen ist.*

1. Einleitende Vorbemerkung

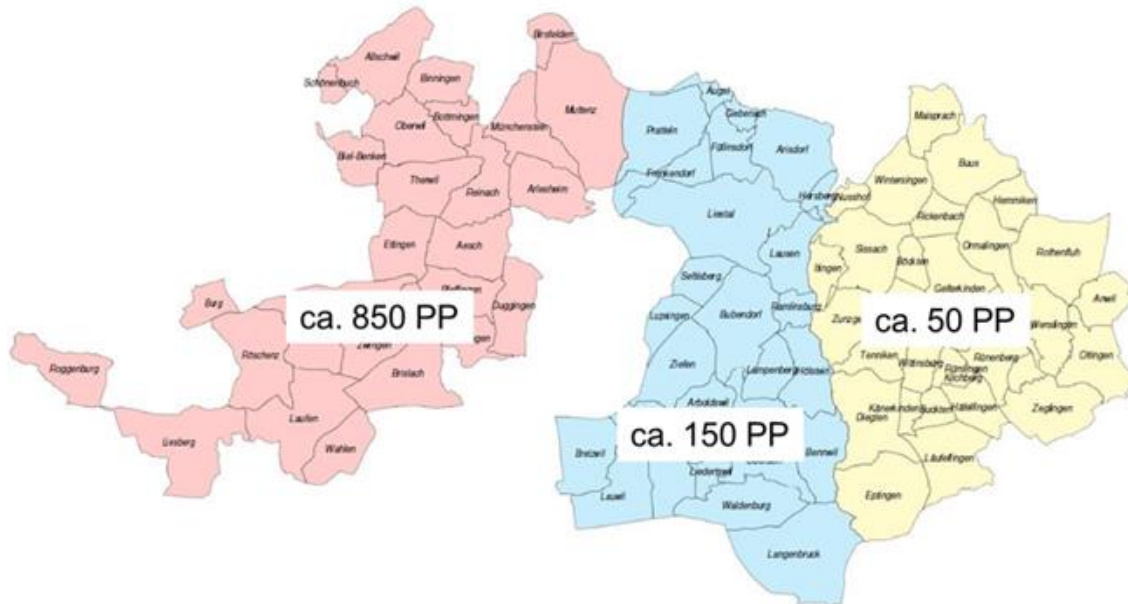
Die erste Beantwortung des Postulats wurde am 17. Oktober 2019 im Landrat diskutiert. Das Postulat wurde mit 61:23 Stimmen stehen gelassen.

2. Erneute Stellungnahme des Regierungsrats

Die Fragestellung tangiert die Zuständigkeiten bezüglich Parkierung und Kantonsstrasse. Dabei ist zwischen der Zuständigkeit für das Funktionieren der Kantonsstrassen und der Zuständigkeit für die Parkierung in einer Gemeinde zu unterscheiden.

2.1. Ausgangslage

Die Anzahl der Parkplätze auf Kantonsstrasse ist insgesamt gering. Es gibt rund 1'100 Parkplätze auf Kantonsstrassen (bei einer Netzlänge von 440 km). Diese sind sehr unterschiedlich ausgeprägt, sowohl was die Verteilung innerhalb des Kantons, die Verteilung innerhalb der Gemeinde wie auch die Verteilung im Strassenraum angeht.



Bei der kantonalen Regelung zur Parkierung muss zwischen der Regelung für die Parkierung, welche spezifischen Nutzungen (Anwohnende, Mitarbeitende, Kunden usw.) zugeordnet ist, und der Regelung für allgemeine Parkierung auf der Allmend unterschieden werden.

Der Kanton verfolgt generell den Ansatz, dass Parkierungsanlagen, welche sich aus den Bedürfnissen einer spezifischen (Gebäude-)Nutzung ergeben, in erster Linie auf Privatparzellen zu erstellen sind und hierfür keine öffentlichen Flächen zur Verfügung gestellt werden. In Bestandsgebieten ist diese Handhabung aber nicht immer möglich.¹

Die Regelungen für Parkieren an Kantonsstrassen sind im kantonalen Strassengesetz (SGS 430) sowie im kantonale Strassenverkehrsgesetz (SVB BL, SGS 481) festgehalten.

Das kantonale Strassengesetz hält unter § 5 fest, dass Kantonsstrassen in erster Linie dem Verbinden zwischen den Gemeinden sowie zur Verbindung an das übergeordnete Netz und dem Durchleiten des Verkehrs dienen. Der Verkehr innerhalb einer Gemeinde soll hingegen auf den Gemeindestrassen erfolgen. Ebenso ist gemäss § 23 Abs. 4 Strassengesetz der Bau und Ausbau öffentlicher Parkplätze grundsätzlich Sache der Gemeinden. Parkplätze von regionaler Bedeutung können jedoch im Einvernehmen mit der Gemeinde vom Kanton erstellt werden (§ 23 Abs. 5 Strassengesetz).

Das kantonale Strassenverkehrsgesetz hält bezüglich Dauerparkieren unter § 9 fest, dass das regelmässige Parkieren von Fahrzeugen über Nacht an gleicher Stelle auf öffentlichen Strassen und Plätzen von der Gemeinde unter Bewilligungspflicht gestellt werden und sie dafür eine Gebühr erheben kann. In der Bewilligung ist jedoch darauf hinzuweisen, dass Parkierfelder auf Kantonsstrassen vom Kanton gesperrt werden können und dies entschädigungslos zu dulden ist, wenn die

¹ Vgl. z. B. [LRV 2016/405](#), Kap. 2.3.7, Abschnitt «Verhältnis von privater und öffentlicher Parkierung»

Parkierfelder als Ersatzflächen beim Strassenbau, bei Betriebsvorkommnissen oder aus anderen Gründen benötigt werden (§ 9 Abs. 2 Strassengesetz).

In der vorliegenden Fragestellung überschneiden sich also die Zuständigkeit für das Funktionieren der Kantonsstrasse (diese liegt beim Kanton) und die Zuständigkeit für die Parkierung in einer Gemeinde (diese liegt bei der Gemeinde).

Die Regelungen zu Parkierung für spezifische Nutzungen sind im kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz (RBG, SGS 400) in § 106 sowie der zugehörigen Verordnung (RBV, SGS 400.11) unter § 70 enthalten. Dort ist festgehalten, welcher Parkierungsbedarf in Abhängigkeit der Wohn- oder Arbeitsnutzung durch die Bauherrschaft vorzusehen ist. Alternativ können Gemeinden in einem Reglement den Abstellplatzbedarf selbst regeln.

Funktion der Kantonsstrassen

Kantonsstrassen dienen in erster Linie dem rollenden Verkehr und nicht dem ruhenden Verkehr (Parkierung). Das Sicherstellen des rollenden Verkehrs auf Kantonsstrassen beinhaltet neben einer Freihaltung der Fahrbahnen im ordentlichen Fall – dies bezieht alle Arbeiten für den betrieblichen Unterhalt mit ein – auch das Gewährleisten des Verkehrs im ausserordentlichen Fall, sei es für den baulichen Unterhalt während einer Baustelle oder während einer Störung. Dies darf durch eine Parkierung auf der Kantonsstrasse nicht erheblich beeinträchtigt werden.

Grundsätze Parkierung

Die kommunale Parkraumpolitik obliegt den Gemeinden. Mit einer Parkraumbewirtschaftung beabsichtigen die Gemeinden den vorhandenen öffentlichen Parkraum im Hinblick auf die Bedürfnisse von Anwohnerschaft und Gewerbe zweckmässig zu nutzen. Dazu stehen im Wesentlichen drei Zonen zur Verfügung:

- Blaue Zone mit Anwohner- und/oder Tagesparkkarte und/oder zeitlich beschränktes Parkieren mit Parkscheibe,
- Entgeltliche Parkplätze (weiss) mit Parkuhren o. ä.,
- Unentgeltliche Parkplätze (weiss) mit und ohne zeitliche Beschränkung.

Beschliesst ein Gemeinderat ein Inkrafttreten eines Reglements über seine Parkraumbewirtschaftung, muss die Genehmigung durch die Sicherheitsdirektion sowie – sofern Kantonsstrassen betroffen sind – durch das Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft eingeholt werden.

Gewerbetreibende

Bei der Parkierung sind Gewerbetreibende erleichtert zu berücksichtigen. Für gewerblich genutzte Fahrzeuge besteht die Möglichkeit der Nutzung von sogenannten Jahresgewerbeparkkarten (GPK). Deren Anwendbarkeit und Gültigkeit sind im Strassengesetz (SGS 430) unter §§ 37a ff. ausgeführt. Grundsätzlich erlauben Gewerbeparkkarten auf öffentlichem Grund ein zeitlich unbegrenztes Parkieren in der blauen Zone und auf Parkierungsflächen, die ein Parkieren von zwei Stunden und länger zulassen sowie ein Parkieren bis maximal vier Stunden an Stellen, für die ein Parkverbot gilt. Fahrzeuge, die berechtigterweise mit einer Gewerbeparkkarte abgestellt sind, müssen keine weiteren, öffentlichen Parkgebühren (Parkuhren usw.) entrichten.

2.2. Heutige Praxis

In Ortszentren befinden sich heute entlang der Kantonsstrassen blau oder weiss markierte Parkplätze mit zeitlicher Beschränkung. Diese gewährleisten einen kontinuierlichen Wechsel. Davon profitiert insbesondere das Gewerbe, was vereinzelt auch so bestätigt wird. Ein anderer wesentlicher positiver Nebeneffekt ist das Nicht-Anfallen des Mehraufwands beim betrieblichen Unterhalt (siehe weiter unten). Zudem befinden sich auch ausserhalb von Ortszentren weiss markierte Parkplätze ohne zeitliche Beschränkung.

Hauptsächlich die Gemeinden des inneren Gürtels der Agglomeration Basel besitzen eine Parkraumbewirtschaftung. Dabei werden weisse Parkfelder (mit zeitlich unbegrenzter Parkdauer) in Blaue Zonen (mit zeitlich beschränkter Parkdauer) oder gebührenpflichtige weisse Parkfelder umgewandelt. Durch diese Bewirtschaftung soll ein Parkieren von Auswärtigen in Stadtnähe mit Umsteigen auf Tram / Bus und Langzeitparkieren für Reisende zum EuroAirport unterbunden werden.

Die Art und der Umfang der Parkraumbewirtschaftung ist in den einzelnen Gemeinden unterschiedlich. Neben den Anwohnerparkkarten gibt es noch diverse Variationen an Parkkarten, welche dieselben Privilegien wie Anwohnerparkkarten, jedoch unterschiedliche Zugangskriterien, haben. In der Regel haben Inhaber mit einer Parkkarte das Privileg, ihr Fahrzeug zeitlich unbeschränkt zu parkieren (ausgenommen Tagesparkkarte). Eine Parkkarte ergibt hingegen keinen Anspruch auf einen Parkplatz.

Der Kanton bietet Hand zu punktuellen Massnahmen hinsichtlich Parkieren entlang von Kantonsstrassen, beispielsweise durch das Aufstellen von Parkuhren, Einrichten einer blauen Zone mit zeitlich beschränktem Parken (Parkieren mit Parkscheibe) oder durch das Einrichten von Besucherparkplätzen. In diesem Sinn wird punktuell kurzzeitiges Parkieren entlang Kantonsstrassen unterstützt.

Baulicher und Betrieblicher Unterhalt an den Kantonsstrassen

Das Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft ist gemäss Leistungsauftrag für die Betriebsbereitschaft der Kantonsstrassen inkl. zugehöriger Infrastruktur für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr verantwortlich.

Im Detail ergeben sich daraus folgende Zuständigkeiten:

- Baulicher Unterhalt und Reparaturen an Strassenanlagen,
- Reinigung der Fahrbahnen und Nebenanlagen,
- Unterhalt der Strassenentwässerung inkl. der Strassenabwasseranlagen (SABA),
- Winterdienst,
- Grünpflege,
- Reparaturen und Kontrollen von Lichtsignalanlagen, Leiteinrichtungen, Signalisation, Markierungen und Beleuchtung,
- Beheben von Schäden aus Naturereignissen,
- Beheben von Unfallschäden.

Für eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur im Sinne von § 5 Strassengesetz ist entscheidend, dass die Verkehrssicherheit, die Lebensdauer (Dauerhaftigkeit) und die Funktionalität gewährleistet ist.

Bauen und Unterhalt im Rahmen der Klimastrategie

Im Zuge der Klimastrategie des Kanton Basel-Landschaft werden vermehrt Grünflächen errichtet, welche zur Verbesserung der Biodiversität beitragen. Durch diese Integration von Natur in städtische Räume werden das Mikroklima verbessert und Lebensräume für verschiedene Tier- und Pflanzenarten geschaffen.

Die Umsetzung der Strategie bedeutet, dass mehr Bäume und Grünflächen im Strassenraum angeordnet werden. Der Aufwand im baulichen- und betrieblichen Unterhalt wird dadurch spürbar zunehmen, denn Bäume müssen gepflegt und bewässert, Rabatten müssen unterhalten werden. Ebenso benötigen versickerungsfähige Flächen einen erhöhten baulichen Unterhalt.

Um diese Arbeiten wirtschaftlich abwickeln zu können, müssen die vorhandenen Flächen frei zugänglich sein und die Mitarbeitenden müssen mit Fahrzeugen und Geräten zu den Grünflächen zufahren können.

Zu diesem Zweck werden zwei Tage vor solchen Einsätzen entsprechende Parkverbote aufgestellt. Bei Dauerparkenden besteht jedoch die Gefahr, dass sie diese Parkverbote nicht wahrnehmen und deren Fahrzeuge am Einsatztag immer noch dort stehen. In der Folge können die Arbeiten nicht abgeschlossen werden und müssen zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt werden. Dies erfordert zusätzlich Ressourcen und treibt die Unterhaltskosten spürbar in die Höhe.

Die Arbeiten für den Unterhalt erfolgen generell tagsüber. Fahrzeuge, die nur nachts auf den Parkplätzen stehen und am Morgen fort sind, beeinträchtigen die Aufgaben nicht.



2.3. Pilotversuch Anwohnerparkkarte an Kantonsstrasse

Im Jahr 2020 wurde in der Gemeinde Binningen die Akzeptanz und die Auswirkungen der Ausdehnung des Geltungsbereichs von Anwohnerparkkarten auf zwei Abschnitten in der Oberwilerstrasse im Rahmen eines Pilotversuch getestet. Dabei wurde zusätzlich zum Parkieren mit Parkscheibe auch das Parkieren mit Anwohnerparkkarte erlaubt. Der Versuch ist abgeschlossen, aber von seiten der Bevölkerung sind keine Rückmeldungen eingegangen.



Aus dem Pilotversuch konnten wertvolle Ergebnisse gewonnen werden. So wurde im Rahmen der Auswertung festgestellt, dass sich die betrieblichen Unterhaltsaufwände im betroffenen Abschnitt

signifikant erhöht haben. Hauptursache hierfür war die verlängerte Belegung der Parkflächen durch die Versuchsanordnung, welche eine regelmässige temporäre Sperrung einzelner Stellplätze erforderlich machte.

Die zusätzlichen Aufwände lassen sich wie folgt gliedern:

1. Personeller Mehraufwand
 - Monatlich waren durchschnittlich 15 zusätzliche Mannstunden notwendig, um die erforderlichen Absperrmassnahmen vorzubereiten, durchzuführen und wieder aufzuheben.
 - Dazu zählten insbesondere das Aufstellen und Entfernen von Absperreinrichtungen sowie die Kontrolle der freizuhaltenden Bereiche.
2. Material- und Logistikaufwand
 - Für den Transport und die Bereitstellung der benötigten Absperrmaterialien fiel ein zusätzlicher Einsatz von ca. 4 Stunden pro Monat an.
 - Hierbei war sowohl der Transport von zentralen Lagerorten zum Einsatzort als auch die Rückführung nach Abschluss der Massnahmen erforderlich.
3. Koordinations- und Planungsaufwand
 - Die zeitliche Abstimmung der Sperrungen mit den regulären Betriebsabläufen führte zu einer erhöhten Planungsintensität.
 - Zusätzliche Abstimmungen mit beteiligten Fachabteilungen und externen Dienstleistern waren notwendig, um einen reibungslosen Ablauf sicherzustellen.

Der Pilotversuch hat deutlich gezeigt, dass selbst zeitlich und räumlich begrenzte Massnahmen zu erheblichen Mehrbelastungen im betrieblichen Unterhalt führen können. Die zusätzlichen personellen, logistischen und organisatorischen Anforderungen binden relevante Ressourcen und verursachen fortlaufende Mehrkosten.

2.4. Anliegen Postulat und Erwägung dazu

Durch eine mögliche Ausdehnung des Geltungsbereichs von Anwohnerparkkarten auf die in der Gemeinde gelegenen Kantonsstrassen entstünde einerseits eine für die Verkehrsteilnehmer einfacher zu verstehende Parkraumpolitik innerhalb einer Gemeinde.

Andererseits bestünde jedoch die Gefahr, dass im Falle einer Störung infolge Dauerparkierung durch Anwohnende mit Anwohnerparkkarten die Störungsstelle nicht kurzfristig über angrenzende Parkplätze umfahren werden könnte. Des Weiteren würde bei Dauerparkierungen das Einrichten einer Baustelle im Parkplatzbereich oder die Reinigung der Parkflächen und der Unterhalt an den Rabatten verkompliziert, da man diese frühzeitig signalisieren müsste, damit diese die Flächen nicht blockieren.

Im Postulat wird postuliert, dass infolge der Nichtnutzung von Parkplätzen auf Kantonsstrasse für Anwohner zusätzlicher Suchverkehr entstünde. Hierzu liegen jedoch keine belastbaren Erhebungen oder Belege vor.

Der Kanton verfolgt generell den Ansatz, dass Parkieranlagen, welche sich aus den Bedürfnissen einer spezifischen (Gebäude-)Nutzung ergeben, in erster Linie auf Privatparzellen zu erstellen sind. Das Freigeben der Kantonsstrasse für Parkieren mit Anwohnerkarte entspricht einem zur Verfügung stellen von öffentlicher Fläche für Anwohnende und widerspricht diesem Ansatz.

Zudem kann das Freigeben der Kantonsstrasse für Parkieren mit Anwohnerkarte zu einer Verlagerung von privaten auf öffentliche Parkplätze führen, da Anwohnerparkkarten i. d. R. günstiger sind als die Mietkosten für einen privaten Parkplatz. Ergänzend ist zu beachten, dass die unterschiedliche Bewirtschaftungsregime der öffentlichen Parkplätze in den Gemeinden hier ebenfalls einen Einfluss haben.

Wie oben ausgeführt bietet der Kanton bereits heute Hand für individuelle Lösungen mit den Gemeinden. Dabei muss hinsichtlich Parkierung auf der Kantonsstrasse von Seite Kanton der Nutzen für die Gemeinde gegen den Aufwand des Kantons abgewogen werden.

Würde eine Ausdehnung des Geltungsbereichs von Anwohnerparkkarten auf die in der Gemeinde gelegenen Kantonsstrassen in Erwägung gezogen werden, so sollte analog dem Dauerparkieren in der Nacht, geregelt in § 9 des Strassenverkehrsgesetzes (SGS 481), eine diesbezügliche Anpassung bzw. Ergänzung im Strassenverkehrsgesetz erfolgen.

2.5. Fazit

An der Landratssitzung vom 17. Oktober 2019 wurde bekanntlich beschlossen, das Postulat [2017/309](#) stehen zu lassen. Der Regierungsrat hat dannzumal in Aussicht gestellt, dass keine Antwort auf die Frage erfolgen werde, ob es eine Gesetzesanpassung brauche; der Regierungsrat würde dann einen konkreten Änderungsvorschlag vorbringen. Dies schliesst aber keinesfalls aus, dass ein Änderungsvorschlag dann nicht unterbreitet wird, sofern zwingende Gründe gegen ihn sprechen.

Der Regierungsrat vertritt aus den oben genannten Ausführungen nach wie vor die Auffassung, dass die Kompetenz der Parkplatzbewirtschaftung auf Kantonsstrassen vollumfänglich beim Kanton bleiben muss, da diese Strassen primär eine Verbindungs- und Durchleitungsfunktion haben; d.h. dem rollenden Verkehr dienen; insbesondere auch bei Störfällen. Der Kanton hat in diesem Sinn ein hohes Interesse, seine funktionelle Flexibilität bei Kantonsstrassen aufrecht zu erhalten, insbesondere auch bei der Organisation und Durchführung des baulichen und betrieblichen Unterhalts.

Zudem ist der Kanton vollumfänglich für die Kantonsstrassen zuständig (inkl. Finanzierung, Planung/Projektierung [inkl. Betriebs- und Gestaltungskonzepten], Bau, Ausbau und Instandsetzung). Eine Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf Kantonsstrassen bedeutet einen höheren Aufwand für den Betrieb mit daraus resultierenden Mehrkosten. Ebenso soll an der gesetzlichen Grundausrichtung im kantonalen Baugesetz und der diesbezüglichen Verordnung festgehalten werden, wonach der Bedarf an Parkfläche für Wohnraum bzw. der Anwohnenden in erster Linie auf privatem Grund abgedeckt werden soll. Spezifischen Herausforderungen von Gemeinden aufgrund der Parkierung wird aber nach Möglichkeit mit individuellen Lösungen Hand geboten.

Der Regierungsrat vertritt daher die Auffassung, dass aus Sicht der Kantonsstrassenfunktion und volkswirtschaftlichen Gründen eine Änderung oder Ergänzung des Strassenverkehrsgesetzes (SGS 481) nicht erfolgen soll, wonach der Geltungsbereich von Anwohnerparkkarten auf die in den Gemeinden gelegenen Kantonsstrassen ausgedehnt werden könnte.

3. Antrag

Gestützt auf die Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat [2017/309](#) «Anwohnerparkkarten auf Kantonsstrassen» abzuschreiben.

Liestal, 21. Oktober 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich