

Vorlage an den Landrat

Titel: **Beantwortung der Interpellation [2016/108](#) von Daniel Altermatt:
«Macht es Sinn, dass der Kanton leere Einstellhallen erzwingt?»**

Datum: 27. September 2016

Nummer: 2016-108

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

Vorlage an den Landrat

2016/108

Beantwortung der Interpellation [2016/108](#) von Daniel Altermatt: «Macht es Sinn, dass der Kanton leere Einstellhallen erzwingt?»

vom 27. September 2016

1. Ausgangslage

Am 14. April 2016 reichte Daniel Altermatt – Grünliberale Fraktion – die Interpellation [2016/108](#) «Macht es Sinn, dass der Kanton leere Einstellhallen erzwingt?» mit folgendem Wortlaut ein:

"Es scheint in unserem Kanton ein Dogma zu sein, dass u.a. in Quartierplänen - unabhängig vom Standort wie Abstand zum ÖV und dessen Frequenz - pro Wohneinheit 1.3 Parkplätze (Stamm- und Besucherparkplätze) vorzusehen sind. In Ausnahmesituationen werden 1.2 PP/WE toleriert. Dies steht in krassem Widerspruch zum effektiven Verhalten und dem Bedarf der Bevölkerung. Während in Gemeinden mit grossem Abstand zu Zentren und nächsten ÖV-Stationen der effektive Bedarf bei 1.4 und mehr PP/WE liegt, sinkt dieser in stadtnahen und gut erschlossenen Gebieten nachweislich im Einzelfall auf unter 0.7 PP/WE. Der lokale Bedarf variiert also um gut einen Faktor, womit eine generelle Vorgabe ohne Bandbreite sinnlos wird.

Konkret plant Münchenstein im Gebiet Dychrain eine Überbauung mittels eines neuen Quartierplans. Genau an der Grenze des Quartiers liegen 2 Bus- und eine Tramhaltestelle mit direktem Anschluss zu Bahnhöfen, Einkaufszentren, Dorfkernen, etc., mit bis zu 28 Fahrtmöglichkeiten pro Stunde. Eine bessere Erschliessung mit ÖV ist kaum zu realisieren. Die umliegenden Quartiere sind stark durchmischt mit Überbauungen und Einfamilienhaussiedlungen unterschiedlicher Bauperioden.

Wie mit entsprechenden Untersuchungen belegt werden konnte, liegt im ganzen Teil von Münchenstein entlang der Tramlinie 10 der effektive Bedarf bei 0.8 bis 0.9 PP/WE. Entsprechend sind die Tiefgaragen der bestehenden Überbauungen nicht mit Fahrzeugen der ansässigen Einwohner gefüllt. Die Investoren des neu zu planenden Quartiers wären unter diesem Gesichtspunkt sogar bereit, Auflagen für weniger als 0.8 Motorfahrzeuge/WE zu akzeptieren, da nachweislich ein Bedarf an Wohnungen ohne zugeteilten Parkplatz besteht.

Trotzdem besteht die BUD auf der Erstellung von mindestens 1.2 PP/WE. Dies läuft auf eine sinnlose Verschwendung von Ressourcen hinaus.

Fragen an den Regierungsrat:

1. Aufgrund welcher gesetzlichen Grundlagen wird im Kanton flächendeckend an der fixen Quote von 1.2 - 1.3 PP/WE festgehalten?
2. Warum gibt es keine Möglichkeit der Berücksichtigung lokaler Gegebenheiten?
3. Wie liesse sich eine Reduktion der Quote auf z.B. 0.8 PP/WE (Stamm- und Besucher-PP) in einem Quartierplan innerhalb der heutigen Vorgaben trotzdem umsetzen?
4. Welche Vorgaben müssten angepasst werden, um die notwendige Flexibilität bei der Festlegung solcher Quoten zu ermöglichen?
5. Wie wäre diese Anpassung zu gestalten, damit sie praxistauglich ist?

Besten Dank für die freundliche Beantwortung dieser Fragen."

2. Beantwortung der Fragen

1. Aufgrund welcher gesetzlicher Grundlagen wird im Kanton flächendeckend an der fixen Quote von 1.2 - 1.3 PP/WE festgehalten?

Im Kanton Basel-Landschaft ist die Parkierung auf Gesetzesstufe im § 106 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG¹) und auf Verordnungsstufe im § 70 der kantonalen Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) und dem zugehörigen Anhang 1 (11/1 und 11/2) geregelt. Diese Bestimmungen sind auch in der Wegleitung des Amtes für Raumplanung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas" zusammengefasst und mittels Beispielen erläutert.

Es wird bei der Umsetzung dieser Grundlagen nicht nur an der fixen Quote festgehalten, sondern es wird bezüglich Wohnbauten die geltende Regelung umgesetzt, welche grundsätzlich 1 PP pro Wohneinheit zuzüglich 0.3 PP (als Besucherparkplatz) vorschreibt. Abweichungen sind im Wohnbaubereich bei Quartierplanungen, Alterswohnungen und öffentlichem Wohnungsbau fallweise möglich (vergl. Anhang 11/1 zur RBV).

2. Warum gibt es keine Möglichkeit der Berücksichtigung lokaler Gegebenheiten?

Im Rahmen von Quartierplanungen ist es gängige Praxis, dass aufgrund der Rahmenbedingungen (Nutzung, Erschliessung, ÖV-Angebot, Distanz zu den ÖV-Haltestellen, etc.), Abweichungen von den gesetzlichen Vorschriften möglich sind und auch erfolgen. Diese Abweichungen sind in der Regel in den Quartierplanvorschriften und/oder den zugehörigen Quartierplanverträgen festzuhalten und zu regeln.

Zudem gibt es insbesondere für publikumsintensive Einrichtungen, spezifisch: Einkaufscenter, in Quartierplanverfahren eine etablierte Gerichtspraxis, gemäss welcher gewisse Reduktionen vorgenommen werden müssen. Zudem bestimmt sich der Grundbedarf an Parkplätzen bei Industrie, Gewerbe und Einkaufscentern nicht nach einer fixen Quote, sondern aufgrund eines Verkehrsgutachtens (vergl. Anhang 11/1 zur RBV).

3. Wie liesse sich eine Reduktion der Quote auf z.B. 0.8 PP/WE (Stamm- und Besucher-PP) in einem Quartierplan innerhalb der heutigen Vorgaben trotzdem umsetzen?

Der Erlass von Quartierplanvorschriften ist im Kanton Basel-Landschaft ein etabliertes Verfahren, in welchem Lockerungen der vorgenannten Bestimmungen situationsgerecht geregelt werden können (vgl. auch Antwort zur Frage 2). Dabei ist der Handlungsspielraum in den Vorschriften (§ 106 Abs. 4 und 5 RPG und § 70 RBV sowie Anhänge 11/1 und 11/2 zur RBV) vorgezeichnet. Bezüglich des in der Interpellation angesprochenen Gebiets Dychrain und der Situation entlang der Tramlinie 10 in Münchenstein wurde von der Metron Verkehrsplanung AG 2013 ein "Gutachten Parkplatzbedarf Dychrain" erarbeitet, das dem Kanton zur Verfügung gestellt worden ist. In der Erhebung des Parkplatzbedarfs in Wohnsiedlungen in Münchenstein wurden Auslastungen entlang der Linie 10 von 0.85 PP konstatiert (Zollweidenstrasse und Lehengasse) und zwar jeweils ohne die Besucherparkplätze (= 0.3 PP). Es trifft somit nicht zu, dass aufgrund der kantonalen Regelung und deren Handhabung leere Einstellhallen erzwungen werden. Dies würde keinen Sinn machen.

4. Welche Vorgaben müssten angepasst werden, um die notwendige Flexibilität bei der Festlegung solcher Quoten zu ermöglichen?

Aufgrund der überwiesenen Motion [2012/244](#) von Landrätin Lotti Stokar betreffend "Ermöglichung von autofreien Siedlungen im Kanton Basel-Landschaft, Ausnahmen von der Pflicht, Parkplätze zu erstellen" hat der Regierungsrat einen Entwurf für eine Änderung des RBG vom 8. Januar 1998 am 4. Juni 2015 in eine öffentliche Vernehmlassung gegeben.

¹ SGS 400, GS 33.0289

Aufgrund der stark divergierenden Rückmeldungen und der – vor allem stadtnahen Gemeinden – vorgebrachten Argumente ist der Regierungsrat zum Schluss gekommen, dass auf eine Neuregelung der Vorschriften zu Abstellplätzen im RBG verzichtet werden sollte.

Der Regierungsrat hat aber Bereitschaft signalisiert, auf Stufe der RBV eine Änderung von § 70 "Anzahl der Garagen und Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas" (inkl. Anhänge 11/1 und 11/2) vorzunehmen (vergl. LRV [2016/094](#)) und damit das Anliegen des Interpellanten aufzunehmen. Aktuell wird die an den Landrat überwiesene Landratsvorlage in der Bau- und Planungskommission des Landrates beraten.

5. *Wie wäre diese Anpassung zu gestalten, damit sie praxistauglich ist?*
Vergleiche Antwort zur Frage 4 und dort erwähnte Landratsvorlage [2016/094](#).

Liestal, 27. September 2016

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Thomas Weber

Der Landschreiber:
Peter Vetter