



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: **Änderung des Raumplanungs- und Baugesetzes (SGS 400, RBG) betreffend § 106 Abstellplätze und neuem § 106a Reduktion der Abstellplätze im Planungsverfahren**

Datum: 12. April 2016

Nummer: 2016-094

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

Änderung des Raumplanungs- und Baugesetzes (SGS 400, RBG) betreffend § 106 Abstellplätze und neuem § 106a Reduktion der Abstellplätze im Planungsverfahren

vom 12. April 2016

1. Zusammenfassung

Aufgrund der überwiesenen Motion [2012/244](#) betreffend "Ermöglichung von autofreien Siedlungen im Kanton Basel-Landschaft, Ausnahmen von der Pflicht, Parkplätze zu erstellen" legt der Regierungsrat den Entwurf für eine Änderung des Raumplanungs- und Baugesetzes vom 8. Januar 1998¹ (RBG) vor. Neu soll die kantonal festgelegte Pflicht zur Erstellung von Autoabstellplätzen im Rahmen von Quartierplanungen für Wohnsiedlungen aufgrund von klaren, kantonal festgelegten Kriterien gelockert werden (§ 106 und neu § 106a RBG).

Aufgrund der sehr divergierenden / konträren Argumentationen und der – vor allem der stadtnahen Gemeinden – vorgebrachten Argumente kommt der Regierungsrat zum Schluss, dass auf eine Neuregelung der Abstellplätze im Raumplanungs- und Baugesetz (§ 106 und neu § 106a RBG) verzichtet werden sollte.

Der Regierungsrat ist aber bereit, auf Stufe der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) eine Änderung von § 70 "Anzahl der Garagen und Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas" (inkl. Anhänge 11/1 und 11/2) in Richtung der vorgeschlagenen Lösung (neuer § 106a RBG) und in Abwägung der eingegangenen Argumente – speziell der stadtnahen Gemeinden – vorzunehmen. Dabei soll versucht werden, einen Ausgleich zwischen den Bedürfnissen der einerseits eher urbanen und andererseits der ländlichen Gemeinden zu finden. Die Gemeinden sollten tendenziell entscheiden können, ob sie am Status quo festhalten möchten oder die Regelung der Parkplatzerstellungspflicht – aufgrund bestimmter Kriterien – in der Gemeinde gelockert werden soll.

Der Regierungsrat sieht gemäss § 49 Abs. 3 der Kantonsverfassung vor, die Gemeinden zur Veränderungsanpassung nochmals rechtzeitig anzuhören (vgl. § 4 Abs. 2 der Verordnung über die Anhörung der Gemeinden, SGS 140.32) und die geänderte Parkierungs-Reglementierung in der RBV (§ 70 inkl. Anhänge 11/1 und 11/2) danach in Kraft zu setzen.

Entsprechend beantragt der Regierungsrat dem Landrat, die Änderung und Ergänzung des Raumplanungs- und Baugesetzes von § 106 und neu § 106a gemäss Entwurf in dieser Landratsvorlage abzulehnen, die Motion [2012/244](#) "Ermöglichung von autofreien Siedlungen im Kanton Basel-Landschaft, Ausnahmen von der Pflicht Parkplätze zu erstellen" und das im gleichen Kontext stehende und ebenfalls überwiesene Postulat [2015/016](#) "Parkplätze reduzieren bei Alterswohnungen" abzuschreiben.

¹ SGS 400, GS 33.0289

2. Ausgangslage / Auftrag

Am 6. September 2012 reichte Lotti Stokar, Grüne Baselland, die Motion [2012/244](#) betreffend "Ermöglichung von autofreien Siedlungen im Kanton Basel-Landschaft, Ausnahmen von der Pflicht, Parkplätze zu erstellen" ein. Die Motion [2012/244](#) wurde vom Landrat am [28. Februar 2013](#) überwiesen.

Am 15. Januar 2015 wurde zudem von Bianca Maag, SP-Fraktion, das Postulat [2015/016](#) betreffend "Parkplätze reduzieren bei Alterswohnungen" eingereicht. Das Postulat wurde am [5. November 2015](#) überwiesen.

Die einzelnen Vorstösse haben nachfolgenden Wortlaut:

Motion 2012/244

"Ermöglichung von autofreien Siedlungen im Kanton Basel-Landschaft, Ausnahmen von der Pflicht Parkplätze zu erstellen"

Um der zunehmenden Motorisierung in der Vergangenheit Herr zu werden, wurden in den Bauvorschriften Regeln für die Anzahl von Pflichtparkplätzen eingeführt. Pro gebaute Wohneinheit müssen in der Regel ohne Rücksicht darauf, ob die künftigen Einwohner ein Auto besitzen oder nicht, eine bestimmte Anzahl Parkplätze bereitgestellt werden. Können die notwendigen Abstellplätze nicht erstellt werden, ist eine Ersatzabgabe an die Gemeinde zu leisten. So sieht es auch das Raumplanungs- und Baugesetz des Kantons Basel-Landschaft (RBG) vor (§§ 106 ff.).

Mit dem knapper werdenden Bauland werden die Gemeinden verpflichtet, "die Siedlungsentwicklung nach innen und die verdichtete Bauweise" zu fördern. Dies soll insbesondere sichergestellt werden durch Quartierpläne und Ausnahmeüberbauungen nach einheitlichem Plan (§ 15 RBG). In der Praxis zeigt sich, dass die Bevölkerung einer verdichteten Bauweise skeptisch gegenüber steht, wenn dadurch das bestehende Strassennetz durch wesentlich mehr Verkehr belastet wird. Die Verdichtungsstudie des Kantons Basel-Landschaft zeigt zwar auf, dass die Verdichtungsräume entlang der öV-Achsen liegen sollen. Gleichzeitig besteht aber im Kanton Basel-Landschaft rechtlich keine Möglichkeit, solch verdichtete Siedlungen von Anfang Auto-frei resp. Auto-reduziert zu erstellen.

In der Schweiz sind in den letzten 10 Jahren einige autofreie Siedlungen entstanden. Verschiedene Kantone haben Ausnahmebestimmungen in ihre Baugesetze aufgenommen, welche den Gemeinden ermöglichen, in Quartierplanverfahren Pflichtparkplätze zu reduzieren und auf Ersatzabgaben zu verzichten (z.B. Bauverordnung des Kantons Bern). Eine Studie der ETH von Juli 2011 hat aufgezeigt, dass die Nachfrage nach Wohnungen in autofreien Siedlungen vor allem bei kleineren kompakteren Wohnanlagen besteht (Ganitta, Ulrich, 2011, Gemeinschaftliches Wohnen ohne eigenes Auto - Haushaltsbefragung der ersten autofreien Siedlung in Bern, Masterthesis, MAS Raumplanung, ETH Zürich, Zürich).

Antrag:

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Landrat eine Vorlage mit den erforderlichen Gesetzesänderungen und Verordnungsanpassungen zu unterbreiten, damit die Möglichkeit besteht bei Vorliegen besonderer Verhältnisse auf die Erstellung von Pflichtparkplätzen für Bewohner ganz oder teilweise und auf die Erhebung von Ersatzabgaben zu verzichten."

Postulat 2015/016

"Noch immer gilt bei Wohnbauten die Parkplatzberechnung von 1.3 Parkplätzen pro Wohnung (1 Stamm- und 0,3 Besucherparkplätze).

Gerade bei Alterswohnungen verzichten viele der älteren Bewohnerinnen und Bewohner bewusst oder verordnet auf das Auto.

Ebenso gibt es Initiativen für Familienwohnungen (Genossenschaften/Stiftungen), wo bewusst autofrei oder autoarm gewohnt wird.

Dieser Wunsch nach autofreiem oder autoarmem Wohnen sollte auch bei der Parkplatzberechnung berücksichtigt werden. Autofrei leben ist platzsparend. Denn ein einziger Parkplatz "kostet" rund 12.5 m².

Wer für autofreies oder autoarmes Leben Wohnraum bauen will, ist zum Teil im Baselbiet dennoch gezwungen, unbenötigte Parkplätze zu erstellen. Diese können jedoch die Mieten empfindlich verteuern.

Gemäss dem Motto "autofrei wohnen - Lebensraum statt Parkplätze" lade ich den Regierungsrat ein, den Anhang 11/2 "Reduktionsfaktoren für Autoparkplätze am Zielort" der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz bei Wohnbauten entsprechend zu ändern. Die Ausnahmen sollen nicht nur in Ortskernzonen und auf begründete Anträge des Gemeinderates möglich sein.

Autofreies und autoarmes Wohnen sollen im Anhang 11/2 unter "Wohnbauten" mit einem noch zu definierenden Reduktionsfaktor für Autoparkplätze berücksichtigt werden."

3. Ausführungen und Erwägungen

3.1 Allgemeines

Die Motion ist in sich kohärent und schlüssig. Aufgrund der veränderten Wohn- und Lebensformen gibt es eine Reihe von Aspekten, die für das Anliegen der Motion sprechen. Bei der angedachten Lösung – im Rahmen des Erlasses von Quartierplanvorschriften – wurde auf ein im Kanton Basel-Landschaft bereits bestehendes Verfahren aufgebaut, bei welchem dem Souverän bzw. von der Planung Betroffenen alle Rechtsmittel (Beschluss Einwohnergemeinde bzw. Einwohnerrat mit Referendumsmöglichkeit, öffentliche Planaufgabe mit Einsprachemöglichkeit) offen stehen. Bei dieser Ausgangslage kann eine Lockerung der Pflicht zur Erstellung von Pflichtparkplätzen für Autos unter spezifischen Verhältnissen sinnvoll und zweckmässig sein. Zur Lockerung der bestehenden gesetzlichen Regelungen, die sich in der Vergangenheit in unserem Kanton im Grundsatz relativ gut bewährt haben, müssen klare Anforderungen und Bedingungen erfüllt werden bzw. vorhanden sein.

Das Anliegen der Lockerung der Vorschriften betreffend die Erstellungspflicht von Autoabstellplätzen hat auch eine ökonomische Seite. Dies hat auch die Diskussion bei der Frage der Überweisung der Motion im Landrat gezeigt. So wurden an verkehrsgünstigen Lagen teilweise nicht vollständig belegte Autoeinstellhallen moniert, was das Bauen verteuert. Daraus wurde u.a. in der parlamentarischen Diskussion gefolgert, dass an starren, kantonalen Regelungen, welche keine individuellen Lösungen zulassen, nicht mehr festgehalten werden soll.

Mit der angedachten Lösung soll die kantonale Regelung betreffend die Parkplatzerstellungspflicht für verkehrsmässig günstig gelegene Gebiete einen Weg für eine Flexibilisierung ermöglichen. Dabei müssen gewisse Rahmenbedingungen beachtet werden. Somit können situationsgerechte Lö-

sungen erarbeitet werden, über welche letztlich die zuständigen kommunalen Organe zu beschliessen haben und der Regierungsrat einen Genehmigungsentscheid fällen wird.

Bei der Beurteilung des Anliegens der Motion gilt es jedoch folgendes zu bedenken:

- ◆ Eine ausreichende Anzahl Parkplätze auf privatem Grund ist im öffentlichen Interesse. Es darf nicht sein, dass aufgrund einer zu geringen Anzahl privat erstellter Parkplätze auf privatem Grund der Suchverkehr zunimmt. Es ist grundsätzlich auch nicht Aufgabe des Gemeinwesens, auf öffentlichem Grund Parkplätze in grösserer Zahl zu errichten. Beides muss durch die Ausgestaltung der Regelung zwingend verhindert werden. Ansatzpunkte hierzu sind zum Beispiel Verpflichtungserklärungen und Reserveflächen, die bei geänderten Verhältnissen zu Parkplätzen umfunktioniert werden können (als Rückfallebene).
- ◆ Weiter gilt es zu bedenken, dass im basellandschaftlichen Raumplanungs- und Baugesetz bereits Korrekturmechanismen bestehen, um die Anzahl der zu erstellenden Pflicht-Parkplätze je nach ÖV-Angebot und Nutzungsart zu reduzieren. Den Absichten der Motion werden diese Reduktionsmöglichkeiten aber nicht gerecht. Die Basis für die Erschliessungsgüte für den öffentlichen Verkehr richtet sich nach § 22a RBV (Fusswegdistanz nicht mehr als 350 Meter und mindestens 10 Minuten-Intervall der ÖV-Erschliessung als "gute Erreichbarkeit").

3.2 Heutige Situation

Aufgrund der heutigen rechtlichen, planerischen und gesellschaftlichen Ausgangslage gilt es die nachfolgenden Aspekte in die Beurteilung und Lösungsfindung miteinzubeziehen:

- ◆ Verkehrsstrategische Überlegungen: Angebote des autoarmen oder -freien Wohnens unterstützen die Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum ÖV, was gemäss Kantonailem Richtplan (u.a. Objektblatt V1.1, Gesamtverkehrsschau, Planungsanweisung 3 lit.e) zu verfolgen ist.
- ◆ Siedlungsentwicklung BL: Die stadtnahen Gemeinden entwickeln mehr und mehr einen urbanen Charakter. In den früher überall und heute noch in weiten Kantonsteilen vorherrschenden, eher ländlichen Siedlungsformen ist die geltende Regelung der Mindestanzahl von Parkplätzen grundsätzlich gerechtfertigt. Urbane Siedlungsformen ermöglichen hingegen ein relativ hohes Mass an Mobilität auch ohne oder mit wenig Auto. Entsprechende Quartiere finden sich somit zunehmend in den stadtnahen Gemeinden. Dies bestätigt sich auch in der Anzahl Personenwagen pro Einwohner; diese ist kantonsweit am geringsten in Birsfelden, gefolgt von Allschwil und Binningen (Daten 2013, Quelle: Statistisches Amt BL).
- ◆ Vollzug im Kanton Basel-Landschaft: In der täglichen Baubewilligungspraxis zeigt es sich, dass mit der zunehmenden Innenverdichtung der bestehenden Siedlungsräume das Erfordernis der Bereitstellung von Pflicht- und Besucherparkplätzen nicht immer problemlos gelöst werden kann. Dies gilt speziell für Nachverdichtungen. Ob und in welchem Umfang die Gemeinden die finanziellen Mittel aus der Parkplatz-Ersatzabgabe tatsächlich zielgerichtet und zeitnah für die Erstellung von Parkieranlagen in den verdichteten Zentrumszonen verwenden, ist offen.

Betreffend die Regelung für Alterswohnungen ist auf § 70 RBV bzw. den zugehörigen Anhang "Grundwerte für Berechnungen des Grundbedarfs für Autoparkplätze" zu verweisen, wonach explizit für "Alterswohnungen" eine fallweise Beurteilung vorgesehen ist. Diese im Postulat 2015/016 formulierte Forderung ist durch die heutige Gesetzgebung somit bereits erfüllt.

- ◆ Erfahrungen und wissenschaftliche Untersuchungen: Verschiedene wissenschaftliche Untersuchungen weisen auf die Chancen hin, die in einer veränderten Autonutzung – vom Besitz des eigenen Autos hin zu Sharing-Modellen und bewussterer Verkehrsmittelwahl – liegen (z.B. Jo-

chem, E. (Hrsg., 2004): Steps towards a sustainable development). Diverse realisierte Beispiele belegen die Machbarkeit, vgl. dazu auch nachstehende Informationsquellen im Internet:

<http://wohnbau-mobilitaet.ch/beispiele/>

<http://wohnbau-mobilitaet.ch/beispiele/geplante-siedlungen-ch/>

- ◆ Generelle wirtschaftspolitische Überlegungen: Autoarme und -freie Wohnformen stellen ein Marktsegment dar, für das offenbar eine gewisse Nachfrage besteht. Unter Beachtung einiger Rahmenbedingungen (siehe unten) besteht kein Anlass, auf eine gewisse Liberalisierung der heutigen Regelung zu verzichten und neue Möglichkeiten für dieses Marktsegment zu eröffnen. Die ökonomischen Vorteile von autofreien oder -armen Siedlungen werden denn auch von Investoren und einem gewissen Segment von Bewohnern geschätzt.
- ◆ Kostenneutralität: Dem Kanton und den Gemeinden entstehen durch die vorgeschlagene Regelung / Liberalisierung der Parkplatzerstellungspflicht keine Mehrkosten.
- ◆ Gesellschaft: Gesellschaftlich steht prinzipiell zur Diskussion, ob die Zwangsverpflichtung zur Erstellung von Parkplätzen noch in allen Fällen zeitgemäss ist.
- ◆ Autoarmes und -freies Wohnen: Autoarmes und -freies Wohnen spielt in urbanen Verhältnissen zwar eine Rolle, ein Grossteil davon findet jedoch im Bestand statt. Die Neuentwicklung grösserer Überbauungen oder ganzer Quartiere, die darauf ausgerichtet sind, dürfte auch in Zukunft die Ausnahme bleiben.

3.3 Rechtliche Situation

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

Der Erlass von Quartierplanvorschriften ist im Kanton Basel-Landschaft ein etabliertes Verfahren, in welchem eine Lockerung der vorgenannten Gesetzesbestimmungen situationsgerecht geregelt werden kann. Auf kantonaler Ebene sollen folgende grundlegende Kriterien dafür in einem neuen § 106a RBG festgelegt werden:

- Autofreie/-arme Wohnüberbauungen;
- Verkehrs- / Mobilitätsgutachten;
- ÖV-Erschliessung gemäss den Kriterien von § 22a (RBV);
- sichere und direkte Fusswegbeziehungen zu den ÖV-Haltestellen;
- genügend Abstellplätze für Velos/Mofas;
- Besucherparkplätze gemäss kantonalen Vorgaben sind nach wie vor zu realisieren;
- Regelung bei Nutzungsänderung mit erhöhtem Parkplatzbedarf; Autoabstellplätze gemäss kantonalen Vorgaben sind wieder sicherzustellen;
- Alterswohnungen können gemäss § 70 RBV bzw. dem zugehörigen Anhang "Grundwerte für Berechnungen des Grundbedarfs für Autoparkplätze" bereits heute fallweise beurteilt werden.

Diverse Kantone sehen in ihrem Raumplanungsrecht bereits entsprechende Regelungen vor. Demnach kann in bestimmte Gebieten von der Parkplatzerstellungspflicht ganz oder teilweise abgewichen oder gar die Erstellung von Parkfeldern ganz oder teilweise untersagt werden.

- ◆ Kanton Solothurn: Im Kanton Solothurn sind im Grundsatz die für die jeweilige Nutzung erforderlichen Abstellplätze für Motorfahrzeuge zu schaffen, sofern nicht überwiegende Interessen des

Umweltschutzes oder der Raumplanung entgegenstehen. Dabei können die Gemeinden durch Reglemente und Nutzungspläne aus Gründen des Umweltschutzes und der Raumplanung die Zahl der Abstellplätze beschränken oder diese ganz ausschliessen und u.a. die Schaffung von Gemeinschaftsanlagen vorsehen.

◆ Kanton Aargau: Auch im Kanton Aargau sind im Grundsatz die für die jeweilige Nutzung erforderlichen Abstellplätze für Motorfahrzeuge in nützlicher Distanz zur Liegenschaft bereitzustellen. Für bestehende Bauten und Anlagen, deren Benutzung eine übermässige Beanspruchung öffentlicher Parkfelder oder Strassen zur Folge hat, können die Eigentümer zur Schaffung von Parkfeldern verpflichtet werden. Zudem kann für bestimmte Gebiete der kommunale Nutzungsplan von dieser Pflicht ganz oder teilweise befreien oder die Erstellung von Parkfeldern ganz oder teilweise untersagen, um u.a. in Quartieren mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr die Voraussetzungen für autoarmes oder autofreies Wohnen zu schaffen.

◆ Kanton Bern: Auch im Kanton Bern sind auf dem Grundstück oder in seiner Nähe eine ausreichende Anzahl von Abstellplätzen für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Motorfahrräder zu errichten. Für die Bemessung der Parkfläche sind namentlich zu berücksichtigen, die Möglichkeit der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel und deren Anteil am örtlichen Gesamtverkehr. Die Anzahl der Abstellplätze wird durch eine Bandbreite begrenzt; innerhalb dieser Bandbreite legt die gesuchstellende Partei die Anzahl fest. Von der unteren Grenze der Bandbreite kann abgewichen werden bei Wohnüberbauungen mit mindestens zehn Wohnungen, die auf Bewohnerinnen und Bewohner ausgerichtet sind, die sehr wenige oder keine Motorfahrzeuge besitzen.

Die Mindestzahl der Abstellplätze bestimmt sich nach einem beizubringenden Mobilitätskonzept und der Qualität der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Im Mobilitätskonzept sind u.a. die bestehenden und geplanten Mobilitätsangebote sowie die dauerhafte Sicherung und die Kontrolle der reduzierten Parkplatzbenutzung aufzuzeigen. Auf jeden Fall ist für Besucherinnen und Besucher, Menschen mit Behinderung, Notfalldienste, Güterumschlag und dergleichen eine angemessene Zahl von Parkplätzen bereitzustellen.

◆ Kanton Zürich: Die kommunale Bau- und Zonenordnung legt die Zahl der Abstellplätze für Verkehrsmittel, insbesondere für Motorfahrzeuge fest, die nach den örtlichen Verhältnissen, nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie nach Ausnützung und Nutzweise des Grundstücks für Bewohner, Beschäftigte und Besucher erforderlich sind. Besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse, insbesondere des Verkehrs oder des Schutzes von Wohngebieten, Natur- und Heimatschutzobjekten, Luft und Gewässern, kann die Zahl der erforderlichen Plätze tiefer angesetzt und die Gesamtzahl begrenzt werden.

Bei bestehenden Bauten und Anlagen kann ohne Zusammenhang mit Änderungen die Schaffung oder Aufhebung von Abstellplätzen verlangt werden, wenn Verkehrsstörungen oder andere Übelstände bewirkt werden oder wenn die Beschäftigtenparkplätze die festgesetzte Gesamtzahl erheblich überschreiten.

◆ Kanton Basel-Stadt: Im Kanton Basel-Stadt wird die zulässige Zahl der Abstellplätze für Personewagen mittels einer Verordnung bestimmt. Dabei bezweckt die Verordnung eine Beschränkung der Anzahl Parkplätze für Personewagen, wobei im Grundsatz für jede Wohnung ein Parkplatz erstellt werden darf. Für Wohnungen mit mehr als fünf Zimmern oder mehr als 140 m² Bruttogeschossfläche (BGF) kann das Bau- und Verkehrsdepartement zusätzliche Parkplätze bewilligen. Diese Regelung steht also im diametralen Gegensatz zu derjenigen im Kanton Basel-Landschaft.

4. Die gewählte Lösung

Für die Lockerung der kantonalen Pflicht zur Erstellung von Autoabstellplätzen wurde eine Lösung gesucht, bei welcher die Gemeinde und die unmittelbar betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner massgeblich miteinbezogen werden können. Diesbezüglich bietet sich das im Kanton Basel-Landschaft etablierte Quartierplanverfahren an.

Als Lösungsvorschlag sollen im Rahmen des Erlasses von Quartierplanvorschriften für Wohnbauten unter bestimmten Bedingungen (gute ÖV-Erschliessung, rechtliche Absicherung auch für den Fall von möglichen Umnutzungen, genügend Velo-/Zweiradabstellplätze, Sicherung von Besucherparkplätzen etc.) autoarme bzw. –freie Siedlungen ermöglicht werden.

Darüber hinaus bietet das Quartierplanverfahren einen geeigneten Rahmen, um je nach Vorhaben allenfalls erforderliche zusätzliche Massnahmen für "andere Arten" der Autonutzung zu untersuchen und festzusetzen. So können in Siedlungen des autoarmen bzw. autofreien Wohnens zusätzliche Standplätze für Carsharing-Autos, Anhalteplätze für Taxis etc. zweckmässig sein.

Für eine mögliche Reduktion der Pflichtparkplätze werden im entworfenen § 106a RBG klare Rahmenbedingungen gesetzt. Damit können auch die allgemeinen öffentlichen Interessen mitberücksichtigt werden. All diese Überlegungen bilden die Basis für die nachstehend dargestellten Änderungen des RBG. Die Änderungen im § 106 RBG sind fett gedruckt und unterstrichen, der neue § 106a ist in fetter Schrift dargestellt.

Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) vom 8. Januar 1998²

§ 106 Abstellplätze

- ¹ Die Erstellung, der Umbau und die Zweckänderung von Bauten und Anlagen, für die ein Abstellplatzbedarf für Motorfahrzeuge und Fahrräder besteht, dürfen nur bewilligt werden, wenn eine bestimmte Anzahl Abstellplätze ausgewiesen wird.
- ² Die Abstellplätze können auf dem Grundstück selbst oder in unmittelbarer Nähe liegen.
- ³ Die Abstellplätze auf fremdem Boden sind durch Dienstbarkeiten grundbuchlich zu sichern. Diese können nur mit Zustimmung der Baubewilligungsbehörde gelöscht werden.
- ⁴ Der Regierungsrat legt, **vorbehältlich der Anwendbarkeit von § 106a**, in der Verordnung den Normalabstellplatzbedarf fest und bestimmt, in welchen Fällen die Anzahl der Abstellplätze beschränkt, werden kann.
- ⁵ Die Bau- und Umweltschutzdirektion legt nach Anhören der Gemeinde Reduktionsfaktoren fest, wobei insbesondere die Qualität der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr berücksichtigt wird.

§ 106a Reduktion der Abstellplätze im Planungsverfahren

- ¹ **Besteht im Rahmen von Quartierplanungen ein überwiegendes öffentliches Interesse für autofreie oder autoarme Wohnsiedlungen, können die Gemeinden aufgrund eines Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens im Quartierplan die Zahl der erforderlichen Abstellplätze tiefer als den Grundbedarf gemäss Verordnung festlegen. Voraussetzung dafür sind insbesondere mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbare Standorte gemäss. Reduktionen dürfen nicht gegen übergeordnete Interessen verstossen.**
- ² **Für den Fussgänger- und Veloverkehr sind direkte und sichere Erschliessungswege zu den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel und zu zentralörtlichen Einrichtungen vorausgesetzt.**
- ³ **Im Rahmen der Quartierplanungen sind genügend Abstellplätze für Velos/Mofas vorzusehen.**
- ⁴ **Die Besucherparkplätze dürfen nicht reduziert werden.**
- ⁵ **Die zur Parkplatzreduktion führende Nutzung ist im Rahmen der Quartierplanvorschriften (Reglement, Quartierplanvertrag) sicherzustellen. Bei Nutzungsänderungen bzw. geänderten Nutzerverhalten mit erhöhtem Parkplatzbedarf sind die erforderlichen Parkplätze nachträglich zu erstellen.**

² SGS 400, GS 33.0289

5. Termine

Die Änderung von § 106 (Abstellplätze) und der neue § 106a (Reduktion der Abstellplätze im Planungsverfahren) des RBG sind bei entsprechender Beschlussfassung durch den Landrat bzw. gegebenenfalls durch das Volk (Referendumsabstimmung) vom Regierungsrat in Kraft zu setzen.

6. Finanzielle Auswirkungen

Die ausgearbeitete Gesetzesänderungen und Gesetzesergänzungen haben für den Kanton Basel-Landschaft und in der Regel auch für die Gemeinden im Baubewilligungsverfahren wie auch im Vollzug keine unmittelbaren finanziellen Folgen / Auswirkungen.

7. Regulierungsfolgeabschätzung

Mit der Änderung der gesetzlichen Grundlagen für die Parkierung entstehen Kanton und Gemeinden keine Nachteile. Für KMU entstehen ebenfalls keine negativen Folgen, da an der Anzahl der Besucherparkplätze explizit nichts geändert werden soll. Aufgrund dieses Sachverhaltes, werden die Anforderungen für KMU-Betriebe bzw. für die Dienstleistungen nötige Anforderungen an Parkierungsmöglichkeiten nach wie vor sichergestellt bleiben.

8. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Mit Beschluss Nr. 0897 vom 2. Juni 2015 hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft die Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) mit der Durchführung der öffentlichen Vernehmlassung betreffend die Änderung des Raumplanungs- und Baugesetzes vom 8. Januar 1998 (RBG) zur Beantwortung der Motion 2012/244 von Frau Lotti Stokar betreffend "Ermöglichen von autofreien Siedlungen im Kanton Basel-Landschaft, Ausnahmen von der Pflicht Parkplätze zu erstellen" beauftragt.

Insgesamt gingen 47 Stellungnahmen ein, die sich wie folgt verteilen.

Gemeinden	34
Parteien	6
Verbände	5
Private / Übrige	1

Gemeinden

Insgesamt schlossen sich 13 Gemeinden der Stellungnahme des Verbands Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG) vollumfänglich und 4 mit zusätzlichen Bemerkungen/Ergänzungen an. Es bleibt der Hinweis, dass gemäss Beschluss der Delegierten der Generalversammlung des VBLG sich diejenigen Gemeinden, die keine eigene Vernehmlassung einreichen, sich der Vernehmlassung des VBLG anschliessen und bei der Auswertung der Vernehmlassung entsprechend zu beachten sind.

Somit schliessen sich der Stellungnahme des VBGL insgesamt 69 Gemeinden – wovon 52 Gemeinden auf eine explizite Stellungnahme verzichtet haben – an. Auch die Evangelische Volkspartei (EVP) hat sich der Stellungnahme des VBLG angeschlossen. Das heisst, dass diese Gemeinden, der VBLG sowie die EVP mit der vorgesehen Anpassung des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes im Grundsatz einverstanden sind. Einzige Änderung welche beantragt wird ist, dass:

- Eine Reduktion der Abstellplätze nur im Rahmen eines ordentlichen Quartierplanverfahrens gemäss § 41 RBG möglich ist bzw. im Falle eines vereinfachten Verfahrens gemäss § 42 RBG nicht möglich sein soll.

17 Gemeinden haben eine eigene Stellungnahme eingereicht. Dabei haben sich insbesondere die stadtnahen (Agglomerations)-Gemeinden mit Nuancen der Stellungnahme der Baselbieter Bauverwalter-Konferenz (BBK) angeschlossen (vgl. dazu separate Ausführungen). Die nachstehenden 4 Gemeinden – abweichend zur BBK-Stellungnahme – haben sich mit eigenen Stellungnahmen im Wesentlichen wie folgt geäussert:

Aesch findet die heute gültige Regelung betreffend die Erstellung der Abstellplätze nach wie vor gut und zweckmässig.

- Eine Änderung des Raumplanungs- und Baugesetzes wird als nicht nötig erachtet.

Die Gemeinde Sissach stimmt mit nachstehendem Vorbehalt der Mutation von § 106 und neu § 106a zu.

- Vorbehalt: Der zweite Satz von Absatz 5 ist ersatzlos zu streichen.
(*"Bei Nutzungsänderungen mit erhöhtem Parkplatzbedarf sind die erforderlichen Parkplätze nachträglich zu erstellen."*)

Analoges gilt für die Gemeinde Ramllinsburg mit folgenden Vorbehalten:

- Es würde eine einfachere Lösung mittels Parkplatzkonzept bevorzugt.
- Ein übergeordnetes, öffentliches Interesse sollte dafür nicht nötig sein.
- Abs. 4 vom neuen § 106a ist zu streichen (*"Die Besucherparkplätze dürfen nicht reduziert werden."*). Dies ist im Mobilitätskonzept nachzuweisen.

Die Gemeinde Allschwil lehnt die vorgeschlagene Änderungen von § 106 und neu § 106a ab, weil die Problematik mit den Pflichtparkplätzen innerhalb des Siedlungsgebietes damit nicht lösbar sei. Für die Gemeinde Allschwil, welche auf die Verdichtung des Siedlungsraumes angewiesen ist, würde sich mit dieser Gesetzesänderung nichts ändern. Deshalb werden folgende Anträge – welche im Grundsatz auch den übrigen, stadtnahen Agglomerationsgemeinden entspricht (Ausnahme: Reglementierung Kanton Bern) – gestellt:

- Es muss eine gesetzliche Bestimmung festgelegt werden, welche für alle ordentlichen Bauzonen innerhalb des Siedlungsgebietes gilt. Dabei ist die Regelung, welche im Kanton Bern praktiziert wird, sehr praktikabel.
- Die in der Wegleitung des Amtes für Raumplanung vorgesehenen Reduktionsfaktoren sind auf alle Bauzonen im Siedlungsgebiet auszuweiten.

9 Gemeinden – Bottmingen, Bubendorf, Hölstein, Känerkinden, Laufen, Lausen, Münchenstein (mit Zusatz), Nenzlingen und Reinach haben sich der Stellungnahme der Baselbieter Bauverwalter-Konferenz explizit angeschlossen. Viele dieser Gemeinden – vor allem stadtnahe Gemeinden – haben sich auch noch mit eigenen Stellungnahmen mit teilweise kleinen Nuancen zur BBK-Stellungnahme eingebracht. Zudem haben sich die Gemeinden Arlesheim, Binningen, Therwil und Oberwil in ebenfalls sehr ähnlicher Form wie die Stellungnahme der BBK geäussert. Allen diesen Stellungnahmen liegen zusammengeführt und auf einen Fokus gebracht folgende Grundanliegen / Änderungsvorstellungen zu Grunde:

- Alle Änderungen sind auf Stufe der Verordnung zu regeln bzw. die notwendigen Anpassungen bedürfen keiner Gesetzesanpassung.
- Konkret wird vorgeschlagen, alles im Anhang zum Raumplanungs- und Baugesetz zu regeln. Dabei soll die Baubewilligungsbehörde auf Antrag des Gemeinderates die Zahl der vorgeschriebenen Plätze herabsetzen oder als Höchstwert festlegen. Im Weiteren sind im Anhang die Reduktionsfaktoren infolge OeV-Erschliessung R1 und R2 anzupassen.

- Zumindest im urbanen Gürtel müssen Gemeinden die Mindestanzahl Parkplätze und Reduktionen selbst bestimmen können. Autoabstellangebote in der Nähe der Kernstadt, sollen unter gewissen Voraussetzungen auch für Wohnnutzungen reduziert werden können.
- Die Ermessensfrage ist – im Sinne der Charta von Muttenz – den Gemeinden / Gemeinderäten anheim zu stellen. Zudem gilt es die Gemeindeautonomie zu berücksichtigen.
- Eine Verknüpfung mit einem Quartierplanverfahren als Bedingung für eine Reduktion des Autoabstellangebotes wird kategorisch abgelehnt.

Parteien

Die **FDP** ist der Auffassung, dass sich die bisherige Regelung in § 106 RBG bzw. § 79 RBV, Anhang 11, welche die Anzahl der nötigen Abstellplätze bei Neu- und Umbauten sowie Zweckänderungen vorschreibt, bewährt hat. Die im Anhang 11/2 aufgeführten Reduktionsfaktoren für die Nutzungen Dienstleistungen, Industrie/Gewerbe, Restaurants etc. gewähren die nötige Flexibilität durchaus. Man könnte sich allenfalls vorstellen, dass die Reduktion R 1 infolge ÖV-Erschliessung auch für Wohnbauten ausserhalb der Ortskernzonen auf begründeten Antrag des Gemeinderates gewährt werden kann. Den Argumenten, wonach eine ausreichende Anzahl Parkplätze auf privatem Grund von öffentlichem Interesse ist und es nicht sein kann, dass aufgrund einer zu geringen Anzahl auf privatem Grund erstellter Parkplätze der Suchverkehr zunimmt, wird voll und ganz zu zugestimmt.

- Die vorgeschlagene Änderung betreffend Reduktion der Abstellplätze im Planungsverfahren wird abgelehnt.

Es wird keine Notwendigkeit gesehen, weitere Reduktionen für sogenannte autofreie und autoarme Siedlungen zu gewähren. Bedarf für autofreie Siedlungen mag es eventuell in städtischen Räumen geben, im Kanton Basel-Landschaft sind dies Wunschträume. Die Realität sieht im Kanton Basel-Landschaft ganz anders aus. Der Fahrzeugbestand nimmt immer noch laufend zu.

Die **CVP** ist der Auffassung, dass im Sinne der Charta von Muttenz die Gemeinden selber die Möglichkeit erhalten sollten, die Mindestanzahl von Autoabstellplätzen für Wohnen generell, und nicht nur über einen Quartierplan, reduzieren zu können. Im kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz resp. der dazugehörigen Verordnung sollen lediglich übergeordnete Kriterien und Parameter festgelegt werden. Die Verantwortung und Ermessensfrage soll aber bei den einzelnen Gemeinden resp. deren Gemeinderäten liegen. Die Beurteilung, wo wieviel Parkraum zur Verfügung stehen muss, können die einzelnen Gemeinden am besten selber beurteilen und somit auf ihrem Gemeindegebiet situativ die notwendige Anzahl Autoabstellplätze festlegen. Als Grundlage hierzu könnte z.B. ein kommunaler Richtplan bzw. das Zonenreglement Siedlung dienen.

Eine Verknüpfung mit einem Quartierplanverfahren als Bedingung für eine Reduktion des Autoabstellangebotes ist aus Sicht der CVP falsch und wird kategorisch abgelehnt. Auf lange Sicht sind Quartierpläne ein sehr unflexibles Instrument der Nutzungsplanung und blockieren häufig sinnvolle, zukünftige Entwicklungen. Quartierpläne sind immer Grundeigentümer abhängig; eine Mutation wird häufig durch die Anzahl der betroffenen Grund- oder Miteigentümer nahezu verunmöglicht.

Grundsätzlich wird die Auffassung vertreten, dass insbesondere in der Nähe der Kernstadt das Autoabstellangebot unter gewissen Voraussetzungen für Wohnnutzungen reduziert werden könnte. Öffentlicher Verkehr, Distanz zu Kernstadt oder Regionalzentren, Distanz zu Arbeitsplätzen, Angebot von Car-Sharing etc. sind Kriterien, welche auch im Wohnbereich eine Reduktion der notwendigen Autoabstellplätze rechtfertigen könnten.

- Die CVP bittet, dem Landrat mit einer überarbeitenden Vorlage einen entsprechend Vorschlag für die diesbezügliche Anpassung des Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) bzw. der Verordnung (RBV) zu unterbreiten.

Die **SP** begrüsst die Lockerung zur Erstellung von Autoabstellplätzen im Rahmen von Quartierplanungen. Mit dem knapper werdenden Bauland müssen die Gemeinden die Siedlungsentwicklung nach innen fördern. Das Potential für das autoreduzierte oder sogar autofreie Wohnen ist vorhanden und soll auch ermöglicht werden.

- Es wird als wünschenswert erachtet, dass die Hürden in § 106a noch deutlich tiefer angesetzt werden.

Die **Grünen** erachten die Ergänzung im § 106 als systematisch korrekt und unbestritten. Die Regelung über einen zusätzlichen § 106a wird ebenfalls begrüsst. Man ist damit einverstanden, dass die hier zum Ziel genommene Reduktion der Abstellplätze nur im Rahmen von Quartierplanungen möglich sein soll. Sie bieten den gesetzlichen Rahmen für die Umsetzung guter Planungen.

Allerdings wird nicht verstanden, dass dazu ein überwiegendes öffentliches Interesse Voraussetzung sein soll. Ist ein privater Investor bereit, eine autoarme oder autofreie Siedlung zu erstellen, ist es in seiner wirtschaftlichen Verantwortung, dies im Rahmen der kantonalen Vorschriften und des Quartierplanverfahrens umzusetzen.

Selbstverständlich müssen autofreie oder autoarme Siedlungen einige Rahmenbedingungen erfüllen, damit autofreies oder autoarmes Wohnen umgesetzt werden kann. Insofern wird den Ausführungen in der Landratsvorlage beigespflichtet. Gar nicht wird hingegen die Ansicht geteilt, dass ein Grossteil von autoarmem und autofreiem Wohnen "im Bestand" der Siedlungen eine Rolle spielen soll und Neuentwicklungen grösserer Überbauungen "auch in Zukunft die Ausnahme bleiben" werden. Autoarme und autofreie Siedlungen können nur funktionieren, wenn die Rahmenbedingungen wie ausgeschiedene Flächen für Veloparkplätze, Mobility Parkplätze, Platz für weitere Transportmittel des Langsamverkehrs wie z.B. Veloanhänger aber auch der Wille der Bewohner, ohne Auto zu leben, vorhanden sind. Gerade dazu soll ein Mobilitätsgutachten als Voraussetzung verlangt werden. Es werden dazu noch konkrete Umsetzungsanträge formuliert.

Verbände (und eine Partei)

Die Stellungnahmen der Wirtschaftskammer Baselland, des Hauseigentümerversandes Baselland und der Schweizerischen Volkspartei sind mit Nuancen gleichlautend und bringen entsprechend die gleichen/ähnlichen, nachfolgend aufgeführten Anliegen vor.

Man kann nicht nachvollziehen, weshalb sich der Regierungsrat nicht klar und deutlich von diesem offensichtlich rein ideologisch geprägten und nur vordergründig liberalen Anliegen distanziert. Der motorisierte Individualverkehr soll Stück für Stück aus den Quartieren vergällt werden, ungeachtet der Konsequenzen für die Bevölkerung und das Gewerbe. Die Suche nach Parkplätzen bedeutet insbesondere für die Gewerbetreibenden einen erheblichen Kostenfaktor, der nicht unterschätzt werden darf. Es würde leichthin übergangen, dass die bestehende Regelung der Pflichtparkplätze ganz im öffentlichen Interesse dient bzw. steht. Dass dadurch kein Suchverkehr entsteht und Fahrzeuge nicht auf den Strassen – die dem rollenden Verkehr dienen sollen – abgestellt werden.

Dabei ist nicht nur der eigene Parkraumbedarf der Bewohnerinnen und Bewohner einer Liegenschaft im Auge zu behalten, sondern auch derjenige von Besucherinnen und Besuchern sowie des Gewerbes. Sodann ist zu beachten, dass Gebäude bekanntlich wesentlich länger bestehen, als deren Bewohner dieselben bleiben, geschweige denn, als die Mobilitätsbedürfnisse dieser Bewohner konstant bleiben. Was heute noch ein verbreiteter Wunsch nach autofreiem Wohnen sein mag, kann morgen bereits einem vehementen Bedürfnis nach motorisierter Mobilität weichen. Gemäss dem Anliegen der Motion und gemäss der Vernehmlassungsvorlage würde der Parkraumbedarf aller interessierten Kreise dann vielleicht zunächst noch über die wenigen verbleibenden Besucherparkplätze befriedigt. Danach entsteht aber sogleich Suchverkehr und es werden öffentliche Strassen als zusätzliche Parkflächen missbraucht und dadurch Verkehrshindernisse für den rollenden Verkehr errichtet. Darum geht es bei diesem politischen Anliegen.

Die in § 106a Absatz 5 angedachte nachträgliche Erstellung von Parkplätzen bei einer Nutzungsänderung stellt die Wirtschaftskammer in Frage. Wie diese in der Praxis aussehen soll wird offen gelassen. Sollen vorsorglich Flächen zurückgestellt werden, um für den Fall einer Nutzungsänderung vorzusorgen? Oder sollen durch Rückbau der Siedlung die nötigen Räume geschaffen werden?

- Die Vorlage wird – ohne Verbesserungsvorschlag – dezidiert abgelehnt.

Die bestehenden gesetzlichen Regelungen bieten bereits heute ausreichend Raum für flexible Lösungen, welche aber das öffentliche Interesse, dass die Strassen nicht mit parkierten Fahrzeugen verstopft werden sollen, gebührend berücksichtigen. Darüber hinaus ist es den Liegenschaftsbewohnern freigestellt, ihre Pflichtparkplätze während des Nichtgebrauchs anderweitig zu nutzen, bspw. um Velos abzustellen oder um einen Basketballkorb aufzuhängen.

Der Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion beider Basel (VCS) unterstützt die Aufhebung / Lockerung der Parkplatzerstellungspflicht grundsätzlich. Autofreies bzw. autoreduziertes Wohnen gewinnt an Nachfrage und Bedeutung. Die Senkung der Baukosten und somit der Mieten – leerstehende Parkplätze werden über die Mieten abgewälzt – sind erwünschte Folgen. Autofreies und -reduziertes Wohnen trägt zur Entlastung der Strasseninfrastruktur und zur Reduktion von Luftschadstoffen und Lärm bei. InvestorInnen sollen ein Recht auf ein Bewilligungsverfahren haben, welches die Anzahl Abstellplätze tiefer als den Grundbedarf ansetzt; Voraussetzung ist eine autofreie / -reduzierte Nutzung.

Die Gesetzesänderung soll die Lockerung der PP-Pflicht nicht bloss auf Neubauten im Quartierplanverfahren beschränken. Auch Wohneinheiten ohne QP-Verfahren und Nachverdichtungen im Bestand – also generell Neu und Umbauten – sollen unter bestimmten Bedingungen von einer Lockerung der PP-Erstellungspflicht profitieren können. Das Interesse der direktbetroffenen Nachbarschaft ist über das Baubewilligungsverfahren gewahrt (Einsprachemöglichkeit). Es werden dazu noch konkrete Anträge formuliert.

Private / Übrige

Das Planungs- und Ingenieurbüro Stierli + Ruggli begrüsst ausdrücklich, dass die Thematik der Parkierung im Landrat aufgegriffen wurde und die Gesetzesgrundlagen nun angepasst werden sollen. Die Bedingung, dass der Erlass einer Quartierplanung nötig ist, um eine Reduktion der Parkplatzzahlen zu ermöglichen, wird allerdings abgelehnt.

Aufgrund der eingeschränkten künftigen Flexibilität von Quartierplanungen ist die vorgeschlagene Lösung dringend zu verhindern. Die Quartierplanung kann immer nur den lokalen Spezialfall behandeln; somit mangelt es auf gesamtkommunaler Ebene oft an Kohärenz.

Die Anpassung der gesetzlichen Bestimmungen stellt den Nachvollzug gesellschaftlicher Entwicklungen seit dem Erlass des RBG 1998 und seiner Legiferierung in der Dekade zuvor dar. Der Wandel zur Multioptionsgesellschaft lässt massgebliche Bevölkerungsgruppen auf den motorisierten Individualverkehr verzichten. Mobilität muss lagespezifisch sein; Differenzierung zwischen Gemeinden sowie innerhalb der Gemeinden. Es werden dazu noch konkrete Anträge formuliert.

Stellungnahme des Regierungsrates

Aufgrund der sehr divergierenden / konträren Argumentationen und der – vor allem von stadtnahen Gemeinden – vorgebrachten Argumenten kommt der Regierungsrat zum Schluss, dass auf eine Neuregelung der Abstellplätze im Raumplanungs- und Baugesetz (RBG: § 106) zu verzichten ist. Der Regierungsrat beantragt deshalb, die aufgrund der überwiesenen Motion 2012/244 "Ermöglichung von autofreien Siedlungen im Kanton Basel-Landschaft, Ausnahmen von der Pflicht Parkplätze zu erstellen" ausgearbeitete Gesetzesänderung abzulehnen und die Motion abzuschreiben.

Der Regierungsrat ist aber bereit, auf Stufe der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) eine Änderung von § 70 "Anzahl der Garagen und Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas" (inkl. Anhänge 11/1 und 11/2) im Sinne der vorgeschlagenen Lösung (neuer § 106a RBG) und in Abwägung der eingegangenen Argumente – speziell der stadtnahen Gemeinden sowie der Baselbieter Bauverwalter-Konferenz – vorzunehmen. Dabei soll versucht werden, einen Ausgleich zwischen den Bedürfnissen der einerseits eher urbanen und andererseits ländlichen Gemeinden zu ermöglichen. Die Gemeinden sollen tendenziell entscheiden können, ob sie am Status quo festhalten möchten oder ob die Regelung der Parkplatzerstellungspflicht – aufgrund bestimmter Kriterien – in der Gemeinde gelockert werden soll.

Auf die Einwände und Bedenken der Wirtschaftskammer Baselland, des Hauseigentümerverbandes Baselland und der Schweizerischen Volkspartei soll insofern Rücksicht genommen werden, als

- bei den Besucherparkplätzen keine Ausnahmen oder Reduktionen möglich sein sollen und
- demzufolge auch für Dienstleistungs- und Servicebetriebe (KMU) nach wie vor im bisherigen Rahmen Parkierungsmöglichkeiten erhalten bleiben bzw. zu erstellen sind.

Es bleibt der Hinweis, dass eine Reduktion der Parkplätze für Bewohnerinnen und Bewohner von "autofreie" oder "autoarme" Siedlungen auf eine hinreichende Erschliessung gemäss dem kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz keinen Einfluss hat. Entsprechend bleibt in jedem Fall auch eine für Ereignisdienste erforderliche und genügende Erschliessung gewährleistet.

Der Regierungsrat sieht gemäss § 49 Abs. 3 der Kantonsverfassung vor, die Gemeinden nochmals rechtzeitig zur Verordnungsanpassung anzuhören (vgl. § 4 Abs. 2 der Verordnung über die Anhörung der Gemeinden, SGS 140.32).

9. Anträge

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, die Änderung und Ergänzung des Raumplanungs- und Baugesetzes von § 106 und § 106a gemäss Entwurf abzulehnen, die Motion [2012/244](#) "Ermöglichung von autofreien Siedlungen im Kanton Basel-Landschaft, Ausnahmen von der Pflicht Parkplätze zu erstellen" und das im gleichen Kontext stehende Postulat [2015/016](#) "Parkplätze reduzieren bei Alterswohnungen", abzuschreiben.

Liestal, 12. April 2016

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Anton Lauber

Der Landschreiber:

Peter Vetter

Beilagen

- Entwurf Landratsbeschluss
- Entwurf Änderung RBG

Landratsbeschluss

über die Änderung des Raumplanungs- und Baugesetzes (RGB) vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. die Änderung und Ergänzung des Raumplanungs- und Baugesetzes von § 106 und neu § 106a gemäss beiliegendem Entwurf wird abgelehnt.
2. die Motion [2012/244](#) von Lotti Stokar, Grüne Baselland, "Ermöglichung von autofreien Siedlungen im Kanton Basel-Landschaft, Ausnahmen von der Pflicht Parkplätze zu erstellen" wird abgeschrieben.
3. das Postulat [2015/016](#) von Bianca Maag-Streit, SP-Fraktion, "Parkplätze reduzieren bei Alterswohnungen" wird abgeschrieben.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber:

Raumplanungs- und Baugesetz (RBG)

Änderung vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft,

gestützt auf § 63 Absatz 1 der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft vom 17. Mai 1984³,

beschliesst:

I.

Der Erlass SGS [400](#) (Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) vom 8. Januar 1998) wird wie folgt geändert:

§ 106 Abs. 4 (geändert)

⁴ Der Regierungsrat legt, vorbehältlich der Anwendbarkeit von § 106a, in der Verordnung den Normalabstellplatzbedarf fest und bestimmt, in welchen Fällen die Anzahl der Abstellplätze beschränkt werden kann.

§ 106a (neu)

Reduktion der Abstellplätze im Planungsverfahren

¹ Besteht im Rahmen von Quartierplanungen ein überwiegendes öffentliches Interesse für autofreie oder autoarme Siedlungen, können die Gemeinden aufgrund eines Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens im Quartierplan die Zahl der erforderlichen Abstellplätze tiefer als den Grundbedarf gemäss Verordnung festlegen. Voraussetzung dafür sind insbesondere mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbare Standorte. Reduktionen dürfen nicht gegen übergeordnete Interessen verstossen.

² Für den Fussgänger- und Veloverkehr sind direkte und sichere Erschliessungswege zu den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel und zu zentralörtlichen Einrichtungen vorausgesetzt.

³ Im Rahmen der Quartierplanungen sind genügend Abstellplätze für Velos/Mofas vorzusehen.

⁴ Die Besucherparkplätze dürfen nicht reduziert werden.

⁵ Die zur Parkplatzreduktion führende Nutzung ist im Rahmen der Quartierplanvorschriften (Reglement, Quartierplanvertrag) sicherzustellen. Bei Nutzungsänderungen mit erhöhtem Parkplatzbedarf sind die erforderlichen Parkplätze nachträglich zu erstellen.

⁶

II.

Keine Fremdänderungen.

III.

Keine Fremdaufhebungen.

³ SGS [100](#), GS 29.276

IV.

Der Regierungsrat beschliesst das Inkrafttreten dieser Gesetzesänderung.

Liestal,
Im Namen des Landrats
die Präsident:

der Landschreiber: