

Vorlage an den Landrat

Gemeindeautonomie bei der Parkplatzerstellungspflicht
2016/405

vom 18. Januar 2022



1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Mit der vorliegenden Vorlage soll den Gemeinden die Kompetenz zur Regelung des Parkierungsbedarfs übertragen werden. Dabei können sie unter Berücksichtigung von überkommunalen und kantonalen Interessenlagen eigene Kriterien für die Lockerung oder gänzliche Aufhebung der Verpflichtung zur Erstellung von Autoabstellplätzen aufstellen. Der Begriff der regionalen Abstimmung wurde aufgrund der kritischen Rückmeldungen im Vernehmlassungsverfahren konsequent durch "überkommunal" ersetzt.

Die Gesetzesänderung hat zum Ziel unter Berücksichtigung regionaler Unterschiede, insbesondere der Abstimmung von Siedlung und Verkehr, die Gemeindeautonomie zu stärken und flexibler auf unterschiedliche Parkierungsbedürfnisse in den Gemeinden einzugehen.

Verzichtet eine Gemeinde auf eine eigene Regelung, so gelten die bisherigen Bestimmungen für die Berechnung des Parkplatzbedarfes weiter.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	2
2.	Bericht	3
2.1.	Ausgangslage	3
2.2.	Ziel der Vorlage	4
2.3.	Erläuterungen	4
2.3.1.	<i>Motion 2016/405</i>	4
2.3.2.	<i>Heutige rechtliche Situation</i>	4
2.3.3.	<i>Unterschiedliche Ausgangslage in der Agglomeration gegenüber ländlichen Gemeinden</i>	5
2.3.4.	<i>Kompetenzübertragung an Gemeinden</i>	6
2.3.5.	<i>Kommunale und überkommunale Koordination</i>	6
2.3.6.	<i>Subsidiarität der kantonalen Vorschriften</i>	7
2.3.7.	<i>Kommunales Parkplatzreglement</i>	7
2.3.8.	<i>Mobilitätsgutachten</i>	10
2.3.9.	<i>Gewerbliche Parkierung</i>	11
2.3.10.	<i>Keine Revision von § 107 RBG</i>	11
2.3.11.	<i>Keine Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für eine Pflicht zur unterirdische Parkierung</i>	11
2.4.	Strategische Verankerung / Kantonaler Richtplan (KRIP)	11
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	12
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	12
2.7.	Finanzhaushaltrechtliche Prüfung	12
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung	12
2.9.	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens	12
2.10.	Anpassungen aufgrund des Vernehmlassungsverfahrens	17
3.	Anträge	18
3.1.	Beschluss	18
4.	Anhang	19

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

Im Kanton Basel-Landschaft muss gemäss § 106 Raumplanungs- und Baugesetz (RBG)¹ bei Neubauten, Umbauten oder Zweckänderungen von bestehenden Bauten eine gesetzlich festgelegte Anzahl von Abstellplätzen für Motorfahrzeuge (und Velos/Mofas) erstellt werden. Diese Vorschrift gilt im ganzen Kantonsgebiet. Abhängig davon, ob die betreffende Gebäudeart in unmittelbarer Nähe einer Tram-Haltestelle oder in vom öffentlichen Verkehr (öV) schlecht erschlossenem Gebiet liegt, hat der Regierungsrat im Anhang zur Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV)² Reduktionsfaktoren definiert, welche in den meisten Fällen aber nicht für «Wohnen» in Anspruch genommen werden können. Im Rahmen eines Quartierplanverfahrens kann deshalb, aufgrund der per 1. Januar 2019 erfolgten Verwaltungsänderung³, generell eine Reduktion erwirkt werden, wenn mit einem Verkehrs- und Mobilitätsgutachten belegt werden kann, dass eine ganze Reihe von Rahmenbedingungen erfüllt wird.

Der Verband Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG) und die Gemeinden erachten diese bisherige minimale Lockerung für ungenügend. Nach deren Ansicht widerspricht dies den in § 47a der Kantonsverfassung garantierten Grundsätzen der Vorrangigkeit der Gemeinde (Subsidiarität), der grösstmögliche Regelungs- und Vollzugsfreiheit (Gemeindeautonomie) und der Ermöglichung unterschiedlicher Regelungen (Variabilität). Deshalb haben der VBLG und die meisten Gemeinden im Rahmen der Vernehmlassung zur Änderung von § 70 RBV gefordert, dass das Raumplanungs- und Baugesetz so geändert werde, dass den Gemeinden die Kompetenz übertragen wird, die heute kantonal geregelte Pflicht zur Erstellung von Autoabstellplätzen den örtlichen Gegebenheiten entsprechend zu lockern oder ganz aufzuheben. Nach Ansicht des VBLG und der Gemeinden ist die jeweils betroffene Gemeinde mit den örtlichen Gegebenheiten besser vertraut als der Kanton und diese trage auch alleine die Konsequenzen eines solchen Entscheides.

Die vom Landrat am 23. März 2017 mit einer 2/3-Mehrheit überwiesene Motion [2016/405](#) von Landrat Felix Keller, CVP/BDP-Fraktion, fordert ebenfalls, statt der starren Regelung der Pflichtparkplätze in § 106 RBG eine neue Bestimmung einzufügen: Die Gemeinden sollen die Kompetenz erhalten, in ihren kommunalen Nutzungsplänen anhand eines Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens die erforderliche Anzahl von Autoabstellplätzen selbst festzulegen.

Der Regierungsrat hat Verständnis für dieses Anliegen des VBLG und der Gemeinden und hat deshalb im Rahmen eines VAGS-Projekts⁴ mit dem VBLG die vorliegende Landratsvorlage für eine entsprechende Kompetenzübertragung an die Gemeinden erarbeitet. Der Regierungsrat legte bereits bei Projektbeginn fest, dass bei der Festlegung der erforderlichen Anzahl von Autoabstellplätzen zwingend ein Abwägen zwischen den kommunalen und den überkommunalen bzw. kantonalen siedlungspolitischen Interessen erfolgen muss, d.h. dass der Fokus nicht einzig bei den lokalen Gegebenheiten liegen darf.

Die beantragte Kompetenzdelegation auf Gesetzesstufe gilt auch für Dienstleistungsbetriebe, Industrie und Gewerbe, Verkaufsgeschäfte sowie Restaurants und weitere Nutzungen.

¹ SGS 400

² SGS 400.11

³ GS 2018.073; § 70 Abs. 2^{bis} RBV

⁴ «Verfassungsauftrag Gemeindestärkung» (kurz: VAGS)

2.2. Ziel der Vorlage

Den Gemeinden soll die Kompetenz übertragen werden, unter Berücksichtigung von überkommunalen und kantonalen Interessenlagen eigene Regelungen betreffend die Verpflichtung zur Erstellung von Autoabstellplätzen aufzustellen, welche beispielsweise auch Kriterien für die Lockerung oder gänzliche Aufhebung umfassen können.

2.3. Erläuterungen

2.3.1. Motion [2016/405](#)

Mit Beschluss vom 23. März 2017 überwies der Landrat die Motion [2016/405](#) von Landrat Felix Keller: «Ergänzung des Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) § 106 Abstellplätze Absatz 6» mit nachfolgendem Wortlaut:

Mit der Teilrevision des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG), welche am 1. Mai 2014 in Kraft getreten ist, stehen die Kantone unter Druck, die innere Siedlungsentwicklung zu fördern. Viele Vorschriften im kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) und in der Verordnung (RBV) verunmöglichen hingegen eine konsequente innere Verdichtung in den stadtnahen Gemeinden.

Eine wesentliche Einschränkung bei der inneren Siedlungsentwicklung liegt bei der starren Regelung der Pflichtparkplätze, welche über den ganzen Kanton gesetzlich einheitlich vorgegeben ist. Die Stellungnahmen zur Vernehmlassung der Vorlage [2016/094](#) haben eindrücklich gezeigt, dass die Bedürfnisse der stadtnahen und der ländlichen Gemeinden bezüglich der Pflichtparkplätze sehr unterschiedlich sind. Diesem Anliegen soll gerecht werden, indem zukünftig den Gemeinden über die kommunalen Nutzungspläne die Möglichkeit eingeräumt wird, die Höchstzahl der Pflichtparkplätze anhand eines Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens (VMG) selber festzulegen.

Um diese Kompetenz den Gemeinden zu ermöglichen, ist das Raumplanungs- und Baugesetz entsprechend zu ergänzen.

Antrag: Die Regierung wird eingeladen, das Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) wie folgt zu ergänzen:

§ 106 Abstellplätze / Absatz 6 (NEU) Die Gemeinden können in den Zonenvorschriften, gestützt auf ein Verkehrs- und Mobilitätsgutachten, für bestimmte Nutzungszonen für Wohnbauten von den regierungsrätlichen Vorschriften abweichende Regelungen zum Abstellbedarf für Motorfahrzeuge erlassen.

Der Regierungsrat ist aufgrund der Überweisung der Motion [2016/405](#) bereit, in Abstimmung mit dem VBLG, den Gemeinden im Bereich der Parkplatzerstellungspflicht mit dieser Vorlage den Gemeinden mehr Kompetenzen einzuräumen. Die auf der Gemeindeautonomie basierende Forderung muss aber den Zielen und Grundsätzen des Raumplanungsrechts Rechnung tragend eine Abstimmung aller Interessen vornehmen und dabei die Siedlungsentwicklung mit der verkehrlichen Entwicklung koordinieren. Der Kanton hat ein starkes öffentliches Interesse an der Sicherstellung der raumplanerischen Vorgaben und greift mit dem vorgesehenen Ansatz nur soweit notwendig in die kommunale Autonomie ein.

2.3.2. Heutige rechtliche Situation

Der Landrat lehnte an der Sitzung vom 14./15. Dezember 2016 die Landratsvorlage [2016/094](#), vom 12. April 2016 ab, welche eine Lockerung der kantonal festgelegte Pflicht zur Erstellung von Autoabstellplätzen im Rahmen von Quartierplanungen für Wohnsiedlungen vorsah (§ 106 und neu § 106a RBG).. Dabei wurde der Regierungsrat aber eingeladen, im Sinne seiner Zusicherung in

der Kommissionsberatung zur Landratsvorlage [2016/094](#) eine entsprechende Verordnungsanpassung auszuarbeiten und die Gemeinden nach Massgabe der Verordnung über die Anhörung der Gemeinden⁵ einzubeziehen

Die Parkierung wurde darauf auf Verordnungsstufe in Ergänzung des bisherigen § 70 RBV und dem zugehörigen Anhang 1 (II/1 und II/2) neu geregelt.

§ 70 Abs. 2^{bis} RBV :

Im Rahmen von ordentlichen Quartierplänen kann die Gemeinde aufgrund eines Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens für Wohneinheiten die Mindestzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge unabhängig von Anhang 1/S. 12 herabsetzen oder Höchstwerte festlegen. Dabei gelten folgende Kriterien:

- a. Die Abstellplätze für Besucher dürfen nicht reduziert werden.
- b. Eine gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr muss gegeben sein.
- c. Genügend Abstellplätze für Zweiräder sind vorzusehen.
- d. Die Umsetzung des zur Parkplatzreduktion führenden Nutzungskonzepts ist in den Quartierplanvorschriften (Reglement, Quartierplanvertrag) sicherzustellen.

2.3.3. Unterschiedliche Ausgangslage in der Agglomeration gegenüber ländlichen Gemeinden

Bereits in der parlamentarischen Debatte zur Überweisung der Motion [2016/405](#) wurde ausgeführt, dass insbesondere die stadtnahen Gemeinden gefordert hätten, dass man von der starren, kantonsweiten einheitlichen Regelung wegkommen sollte – und die Gemeindeautonomie stärken bzw. berücksichtigen sollte. Die Gemeinden sollten die Möglichkeit haben, im Rahmen ihrer Nutzungsplanung zu bestimmen, dass sie in ihrer Kernzone einen reduzierten und in den Villenquartieren einen erhöhten Pflichtparkplatzanteil erhalten. Da die Parkierung primär auf Gemeindestrassen erfolge, sei es auch vor allem im Interesse der Gemeinden, diese Parkplätze zu bewirtschaften. Die Gemeinden wüssten besser als der Kanton, wie hoch die Nachfrage nach den Parkplätzen ist. In der Vernehmlassung zur Landratsvorlage verlangten diverse Gemeinden, dass zumindest im urbanen Gürtel die Gemeinden selber einen Reduktions- oder Erhöhungsfaktor bestimmen dürfen.

Der Regierungsrat stellt fest, dass die Parkplatzthematik in der Agglomeration und den Landgemeinden oftmals deckungsgleich sind, sich aber in gewissen Punkten diametral unterscheiden. In der Agglomeration sehen sich die Behörden mit der Forderung von Investoren konfrontiert, die aus Wirtschaftlichkeitsgründen keine oder nur wenig Parkplätze realisieren wollen. Auch fordern Umweltverbände und weitere Interessenvertreter die Schaffung von "autofreiem oder autoarmem" Wohnraum. Private Parkplätze stehen in der Agglomeration in gewissen Quartieren oft mit genügender Reserve zur Verfügung. Öffentliche Parkierungsanlagen sind dagegen beschränkt vorhanden. In den ländlichen Gemeinden besteht häufiger die Möglichkeit, ohne grössere Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) oder öV Parkfelder auf kommunalem, öffentlichem Grund zu realisieren oder «Laternenparkierung» zuzulassen. Allerdings ist auch zu beachten, dass vielerorts die Gemeindestrassen zu schmal sind, um der Parkierung zu dienen. Schwierigkeiten bereiten in ländlichen Gemeinden vielfach beispielsweise die nachträgliche Schaffung von Abstellflächen in Vorgärten bei kleineren Umbauten und Umnutzungen. In ländlichen und urbaneren Gemeinden gleichermaßen ein Problem darstellen können fehlende Parkierungsanlagen in Kernzonen.

Aus kantonaler Sicht ist das regelmässige Abstellen in erster Linie auf Privatgrundstücken zu organisieren, so dass die Strassenparkierung eine Rolle vor allem für den Besucher- und Kundenverkehr wahrnehmen kann.

⁵ SGS 140.32

2.3.4. *Kompetenzübertragung an Gemeinden*

Aus Sicht des VBLG und der Gemeinden ist eine möglichst liberale Lösung gewünscht. Der Regierungsrat unterstützt diese Forderung. Die Gemeinden sollen durch den Erlass von kommunalen Parkierungsreglementen die Parkierung auf ihrem Gemeindegebiet umfassend steuern können. Bereits heute hat die Gemeinde die Kompetenz auf öffentlichem Grund Vorschriften über Parkierungsanlagen zu erlassen. Für private Parkierungsanlagen stand bisher gemäss § 106 RBG alleine dem Regierungsrat eine Regelungskompetenz zu. Diese soll an diejenigen Gemeinden übertragen werden, deren Parkierungsreglemente planerisch auch auf privaten Arealen ihre Wirkung entfalten. Sie können generelle Regelungen für bestimmte Nutzungsarten, bestimmte (Teil-)Flächen des Gemeindegebiets und/oder spezifische Ermittlungsverfahren für grössere Vorhaben (z.B. detailliertes Verfahren nach VSS-Norm 40 281) vorsehen.

2.3.5. *Kommunale und überkommunale Koordination*

Mit der Kompetenzübertragung an die Gemeinden muss allerdings insbesondere im Bereich der Nutzungsplanung nicht nur eine kommunale, sondern auch eine überkommunale Betrachtungsweise erfolgen, wie es unter anderem Art. 15 Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG)⁶ und § 15 RBG verlangen. Die Gemeinden sind bereits heute dazu verpflichtet, die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken, die verdichtete Bauweise zu fördern und eine hohe Siedlungs- und Wohnqualität zu gewährleisten. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr gehört dabei zu den Grundpfeilern der Raumplanung.

Die Erstellung von Neubauten, Umbauten und Umnutzungen hat häufig auch einen wesentlichen Einfluss auf den Verkehr im Quartier und auf das übergeordnete Verkehrssystem. Eine Verlagerung des Verkehrs und insbesondere der Parkierung erfolgt teils in benachbarte Quartiere und in den Agglomerationsgemeinden teils gemeindeübergreifend. Ebenso hat der Modalsplit⁷, der unter anderem auch durch die vorhandenen Parkplätze für den MIV, die Nähe zum öV und die Abstellmöglichkeiten für den Veloverkehr beeinflusst wird, direkten Einfluss auf den erzeugten Verkehr. Es besteht ein grosses öffentliches Interesse an einem funktionierenden Verkehrssystem. Die Planungsträger (Private, Gemeinden, Regionalplanungsverbände und der Kanton) müssen sich den Herausforderungen der fortschreitenden Verdichtung und dem sich ändernden Verkehrsverhalten stellen.

Nach dem neuen § 13a RBG⁸ können sich die Gemeinden zum Zwecke einer koordinierten räumlichen Entwicklung zu Regionalplanungsverbänden zusammenschliessen. Sinnvollerweise übertragen die Gemeinden auch koordinierende und planerische Aufgaben im Bereich von Parkierungsfragen an die Regionalverbände. Wo kantonale Interessen betroffen sind, ist der Kanton in Rahmen des Planungsverfahrens einzubeziehen. Insbesondere sind mögliche Auswirkungen auf das übergeordnete kantonale Verkehrsnetz (Kantonsstrassen-, Bus- und Tram- und Velonetze) sowie die nationale Infrastruktur (Nationalstrassen, Eisenbahnen) zu berücksichtigen.

Parkplätze sind wichtige Faktoren sowohl für die Erreichbarkeit wie auch die Steuerung einer nachhaltigen Mobilität in einer Gemeinde. Mit der Nutzung ihres Handlungsspielraums bei der Parkplatzerstellungspflicht können Gemeinden eine bedarfsgerechte, effiziente und siedlungsverträgliche Bereitstellung und Nutzung des Parkplatzangebots steuern. Der überkommunalen Koordination und Planung ist insbesondere in den Agglomerationsgemeinden ein hohes Gewicht beizumessen, vor allem dort, wo die Bauzonen verschiedener Gemeinden fliegend ineinander übergehen.

⁶ SR 700

⁷ Der Modalsplit stellt die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi) dar.

⁸ GS 2020.018 (in Kraft seit dem 1. April 2020)

2.3.6. Subsidiarität der kantonalen Vorschriften

Erlässt eine Gemeinde kein Reglement oder umfasst ihre Planung gewisse Gemeindegebiete und/oder Nutzungsarten nicht, so gilt subsidiär weiterhin die bisherige Regelung gemäss § 106 RBG. § 106 Abs. 1 RBG soll nach wie vor vorsehen, dass die Erstellung, der Umbau und die Zweckänderung von Bauten und Anlagen, für die ein Abstellplatzbedarf für Motorfahrzeuge und Fahrräder besteht, nur bewilligt werden darf, wenn eine bestimmte Anzahl (Mindestabstellplätze) ausgewiesen wird. Also ist zu definieren, ab welchem baulichen Eingriff welche Zahl als bestimmte («genügende») Anzahl Abstellplätze gilt. Sachlich sinnvoll ist es, gestützt auf § 106 RBG nur die Erstellung von privaten Parkplätzen auf privatem Grund zu regeln.

Der neue § 106 RBG sieht vor, dass das zulässige Mass der Parkierung auf Ebene eines Gemeindeglements geregelt werden kann. Erlässt die Gemeinde kein Parkplatzreglement, so gilt der Grundbedarf nach § 106 Abs. 4 RBG mit Verweis auf die Verordnung (§ 70 RBV). Eine Anpassung der Verordnung wird Folge der Gesetzesänderung sein.

2.3.7. Kommunales Parkplatzreglement

Genehmigung durch den Regierungsrat

Gemeindeglemente sind gemäss § 168 Abs. 1 lit. b des Gesetzes über die Organisation und die Verwaltung der Gemeinden (Gemeindegesezt) vom 28. Mai 1970⁹ vom Regierungsrat genehmigen zu lassen. Die Erstellung von Autoabstellplätzen kann erhebliche Auswirkung auf das Strassennetz haben. Deshalb ist es wichtig, dass als Genehmigungsvoraussetzung solcher Reglemente, der Nachweis über die Abstimmung von Siedlung und Verkehr erbracht wird. Damit ist gewährleistet, dass eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr erfolgt ist. Um eine schlanke Gesetzesbestimmung zu erhalten, sollen die konkreten Genehmigungsvoraussetzungen für ein kommunales Parkierungsreglement nicht im RBG festgelegt werden. Der Regierungsrat soll nach dem Entwurf von § 106 Abs. 6 RBG diese Genehmigungsvoraussetzungen deshalb in der Verordnung regeln.

Mindestabstellbedarf gemäss RBV

Der Regierungsrat regelt in der Verordnung, wie der Mindestabstellplatzbedarf ermittelt wird. Er berücksichtigt dabei insbesondere:

- a. die Nutzungsart;
- b. Reduktionsfaktoren, die in Abhängigkeit der Qualität der Erschliessung eines Bauvorhabens mit dem öffentlichen Verkehr zur Verminderung der Parkplätze anzuwenden sind;
- c. weitere Reduktionsfaktoren, die unter bestimmten Voraussetzungen eine Reduktion der Anzahl Parkplätze zulassen
- d. weitere Faktoren

Gemeindekompetenz:

Viele Gemeinden haben im öffentlichen Raum Parkierungsreglemente / -konzepte erlassen. Neu soll diese Kompetenz auch auf den privaten Grund bei privaten Bauvorhaben ausgedehnt werden. Die Wechselwirkungen zwischen den Vorschriften für das Parkieren im öffentlichen und im privaten Raum müssen aber auf jeden Fall bei der Planung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung beachtet werden. § 106 RBG soll daher, wie bereits erwähnt, zwingend eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr vorsehen, so dass die, gestützt darauf zu erlassenden, kommunalen Reglemente raumplanerisch genügend abgestützt sind. Einschränkungen der Gemeindekompetenz durch kantonale Vorgaben sollen nur dort erfolgen, wo die kommunale Planung einen negativen Einfluss auf den öffentlichen Raum, insbesondere die übergeordneten Verkehrsnetze hat, also dort

⁹ SGS 180

wo eine überkommunale Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr erforderlich ist. Den Gemeinden soll freigestellt werden, ob sie die Pflicht zur Anzahl der Parkplätze reduzieren oder bei Projekten, die autoarmes Wohnen vorsehen, die maximale Zahl der möglichen Plätze generell einschränken. Auch Sammelparkierungen für Quartiere können vorgesehen werden. Eine räumliche und verkehrliche Prüfung muss allerdings zwingend vorgenommen werden.

Die Gemeinden sollen in einem Parkplatzreglement bestimmen können, dass je nach Nutzungszone bei Neu- und Umbauten ganz oder teilweise auf die Erstellung von Abstellplätzen für Motorfahrzeuge verzichtet werden kann. Sie können generelle Regelungen für bestimmte Nutzungsarten, bestimmte (Teil-)Flächen des Gemeindegebiets und/oder spezifische Ermittlungsverfahren für grössere Vorhaben (z. B. detailliertes Verfahren nach VSS-Norm 40 281) vorsehen.

Verhältnis von privater und öffentlicher Parkierung:

Die Zuständigkeit zur Festlegung des erforderlichen Abstellplatzbedarfs auf privatem Grund soll an die Gemeinden gehen. Die Parkierung auf öffentlichem Grund liegt bereits heute in der Zuständigkeit der Gemeinde, soweit sie nicht auf Kantonsstrassen stattfindet.

Bei der Schaffung neuer Regelungen zur Parkierung ist darauf zu achten, dass die Aufgabe, die nötigen Parkplätze anzubieten, nicht von den Privatrealen in den öffentlichen Raum abgeschoben wird. Vielmehr ist das regelmässige Abstellen nach wie vor in auf Privatgrundstücken zu organisieren, so dass Strassenparkierung eine Rolle für Besucher- und Kundenverkehr im gewünschten Masse wahrnehmen kann.

Abstimmung von Siedlung und Verkehr:

Durch die bisherige Regelung von § 70 Abs. 2^{bis} RBV konnten die Gemeinden im Rahmen von ordentlichen Quartierplänen aufgrund eines Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens für Wohneinheiten die Mindestzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge herabsetzen oder Höchstwerte festlegen. Die bisherigen Erfahrungen mit dieser Bestimmung haben gezeigt, dass auf der Ebene der Quartierplanung eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr oft nur aus der Nähe betrachtet wird und eine gesamtheitliche Sichtweise der Auswirkungen in grösserem Kontext nur bedingt erfolgt. Selten erfolgt eine Betrachtung der gesamten kommunalen Situation, eine überkommunale Sicht ist kaum je gegeben, für den einzelnen Quartierplan, aber vielfach auch nicht erforderlich. Mit der vorgeschlagenen Revision von § 106 RBG und der Kompetenzübertragung an die Gemeinden verlangt der Kanton, dass zwingend eine gesamtheitliche kommunale oder gar überkommunale Betrachtung von Siedlung und Verkehr vorgenommen wird, da es sich um grossräumigere Eingriffe in das Verkehrssystem handelt. Generell wird der Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zukünftig ein noch höherer Stellenwert zukommen.

Der Verweis in Absatz 5, dass in der Erarbeitung der kommunalen Reglemente eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu erfolgen hat, konkretisiert das allgemeine Abstimmungsgebot und schafft damit Klarheit und Transparenz.

Darüber hinaus kann der Regierungsrat in der Verordnung bspw. festlegen, wann ein Verkehrs- oder Mobilitätsgutachten vorgelegt werden muss. Auch in Zukunft werden Einrichtungen mit hoher Verkehrserzeugung ein Verkehrsgutachten benötigen (analog dem heutigen Anhang 1 RBV). Damit können die meist erheblichen verkehrlichen Auswirkungen im konkreten Fall geprüft werden.

Im Rahmen der Erarbeitung des kommunalen Parkierungsreglements überprüfen die Gemeinden die verkehrsrelevanten Auswirkungen und stimmen diese auf die erwartete Siedlungsentwicklung ab. Sie entwickeln Zielsetzungen und Massnahmen, um den verkehrlichen Herausforderungen zu begegnen. Vor allem im Kontext der Siedlungsentwicklung nach innen ist diese Planungsaufgabe für die Gemeinden unverzichtbar.

Die grundeigentümergebundene Umsetzung des Parkierungsreglements erfolgt in Abstimmung mit der kommunalen Nutzungsplanung (Zonenvorschriften und Quartierplanungen). Aufgrund der Genehmigung der Reglemente durch den Regierungsrat werden die verkehrlichen Zielsetzungen der Gemeinde auch für den Kanton behördenverbindlich.

Die Gemeinde planen ihren Gesamtverkehr entsprechend den üblichen Planungsintervallen in einem Horizont von 15 Jahren. Dazu betrachten sie die aktuelle Verkehrssituation auf dem Gemeindegebiet und erstellen eine Prognose, welche Veränderungen im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung zu erwarten sind. Sie erarbeiten danach Massnahmen, um den verkehrlichen Ansprüchen zu begegnen.

Die kantonalen, regionalen sowie überkommunalen Planungsinstrumente sind den kommunalen Parkierungsreglementen übergeordnet. Dies hat zur Folge, dass Festlegungen und Zielsetzungen aus diesen Instrumenten für die jeweilige Gemeinde in den Parkierungsreglementen beachtet, konkretisiert und umgesetzt werden müssen. Dabei kann es sich beispielweise nebst den Bestimmungen zur Parkierung um solche zu Fusswegnetzergänzungen oder Mobilitätsmanagement-Massnahmen handeln.

Die Gemeinde muss auf die bestehende und künftige Siedlungsstruktur in ihren Grundzügen und deren verkehrliche Voraussetzungen sowie Auswirkungen eingehen und insbesondere in Agglomerationsgemeinden eine überkommunale Betrachtung vornehmen.

Privaten Grundeigentümern können mit einem Parkierungsreglement (in Verbindung mit den Zonenvorschriften) oder in einer Quartierplanung Vorschriften bzgl. Parkplatzerstellungsrechten und -pflichten auferlegt werden. Durch die Festlegung der maximal zulässigen Anzahl Parkplätze können die privaten Grundeigentümer auch motiviert werden, Massnahmen des Mobilitätsmanagements zu ergreifen und umzusetzen, damit das durch die Areal-Bebauung ausgelöste Verkehrsaufkommen effizient abgewickelt werden kann. Bei der Entwicklung von neuen Arealen kann bereits zu Beginn der Planung aufgezeigt werden, wie mittels Mobilitätsmanagement-Massnahmen die für das Areal geplanten Nutzungen und Ziele mit der verkehrsbezogenen Infrastruktur abgestimmt werden und so dazu beitragen,

- die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, des Velos sowie das Zufussgehen zu fördern
- die Parkplatznachfrage zu senken
- das Verkehrsaufkommen, den Raum- und Energiebedarf in einem Areal zu reduzieren
- die Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit zu verbessern
- die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln zu verbessern

Bewilligungsverfahren

§ 106 RBG bestimmt weiterhin, dass die Erstellung, der Umbau und die Zweckänderung von Bauten und Anlagen, für die ein Abstellplatzbedarf für Motorfahrzeuge besteht, nur bewilligt werden dürfen, wenn eine bestimmte Anzahl Abstellplätze (Mindestabstellplätze) ausgewiesen wird. Die Baubewilligungsbehörde muss also den Bedarf von Amtes wegen prüfen. Durch die kommunale Regelung in einem Parkplatzreglement kann aber von den kantonalen Vorgaben abgewichen werden. Die Zuständigkeit der Baubewilligungsbehörde zur Erteilung der Baubewilligung wird nicht tangiert. Die Gemeinden prüfen die Einhaltung der zonenrechtlichen Bestimmungen und erheben beim BIT Einsprachen, wenn diese nicht eingehalten sind. Ist eine Reduktion des Parkplatzbedarfs beantragt, so wird diese im Baubewilligungsverfahren nach Massgabe der Vorgaben des überge-

ordneten Rechts und der kommunalen Bestimmungen geprüft. Die Auslegung kommunaler Bestimmungen ist gestützt auf die in Art. 50 Abs. 1 der Bundesverfassung (BV)¹⁰ und § 45 der Kantonsverfassung (KV BL)¹¹ verankerten Gemeindeautonomie in erster Linie den Gemeinden selbst überlassen. Sowohl die Baubewilligungsbehörden als auch die Baurekurskommission und das Kantonsgericht haben diesen kommunalen Auslegungsspielraum aufgrund der Gemeindeautonomie zu beachten und greifen in denselben nur mit grosser Zurückhaltung ein. Das Bauinspektorat nimmt deshalb zu kommunalen Auslegungs- und Ermessensfragen keine eigene Beurteilung vor, es sei denn, es liegt eine offenkundige rechtsfehlerhafte oder willkürliche Rechtsanwendung seitens der Gemeindebehörden vor.

2.3.8. *Mobilitätsgutachten*

Soll ein Mobilitätsgutachten verlangt werden und von wem? Sollen minimale Anforderungen an ein Mobilitätsgutachten in der RBV festgelegt werden?

Auf Gesetzesstufe soll keine separate Norm geschaffen werden, damit in Nutzungsplanungen, Quartierplänen (QP) oder bei einzelnen Bauvorhaben zwingend ein Mobilitäts- und Verkehrsgutachten verlangt werden kann. Grundsätzlich sind analog dem kantonalen Richtplan sowohl für das gesamte Gemeindegebiet, aber auch im Kontext mit angrenzenden Baugebieten in Nachbargemeinden weitere Massnahmen zu prüfen. Gemäss § 70 Abs. 2^{bis} RBV muss die Gemeinde bereits heute bei Quartierplänen ein Verkehrs- und Mobilitätsgutachten vorlegen, wenn bei Wohnnutzungen die Anzahl Stammparkplätze reduziert werden soll. Die Gemeinden können im kommunalen Parkierungsreglement die Pflicht zur Erstellung eines Mobilitätsgutachtens oder den Einsatz von ähnlichen Instrumenten vorsehen.

Die Gemeinden müssen beim Entscheid über die Einforderung eines Mobilitätsgutachtens bei einzelnen Bauvorhaben unter anderem die Wechselwirkungen mit der Siedlungsentwicklung berücksichtigen. Es sind alle Verkehrsträger in die Prüfung miteinzubeziehen. Die Strukturen für den Velo- und Fussverkehr werden jeweils von der Gemeinde geprüft. Die Gemeinde ist bereits heute und auch in Zukunft aufgrund der freiwilligen Vorprüfung und abschliessenden Genehmigung des Kantons nicht vollständig frei. Bei Grossüberbauungen ausserhalb eines QP's oder der kommunalen Anpassungen der Anzahl Pflichtparkplätze für ganze Zonen, in denen sich dann viele kleinere Bauvorhaben kumulieren, ist die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung durch die Gemeinde zu gewährleisten. Ein kohärentes System aus privater und öffentlicher Parkierung ist zu erstellen.

Die Vorgaben aus einem Mobilitätsgutachten sind in der Baubewilligung als Auflage festzuhalten. Nach § 120 Abs. 1 lit. b RBG besteht die Baubewilligungspflicht auch für Nutzungsänderungen, welche eine Änderung der Benützungart bestehender Bauten und Anlagen vorsehen. Bei späteren, nachträglichen Abweichungen und Änderungen der Nutzungsart, die eine Veränderung der Parkierung zur Folge hat, wird bereits heute jeweils ein Nutzungsänderungsgesuch verlangt. Werden die Voraussetzungen gemäss dem jeweiligen Parkierungsreglement nicht mehr eingehalten, so wird zukünftig ebenso ein Bewilligungsverfahren notwendig sein.

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass der Kanton möglichst wenig Kontrollaufwand haben soll und die Gemeinde gestützt auf ihr Parkierungsreglement selbst entscheiden könne, ob es für ein konkretes Planungs- oder Bauvorhaben ein Mobilitätsgutachten brauche. Der Kanton soll sich jedoch dann zwingend einbringen, wenn seine direkten Interessen auf dem übergeordneten Netz tangiert sind.

¹⁰ SR 101

¹¹ SGS 100

2.3.9. *Gewerbliche Parkierung*

Die Gemeinden fordern klar einen liberalen Ansatz und erkennen die Herausforderung primär bei der Wohnnutzung. Gewerbe und Dienstleistungsnutzungen sind bei der Parkplatzreduktion seltener ein Problem. Die Parkierung für Mitarbeitende und Firmenfahrzeuge soll im privaten Raum gelöst werden. Mit der vorliegenden Vorlage, die auch Gewerbe und Dienstleistungsnutzungen umfasst, wird die Parkierung als Ganzes ohne explizite Spezialbestimmung von der vorgeschlagenen Formulierung von § 106 RBG mitumfasst. Die Gemeinden sind frei, in ihrem Parkplatzreglement auch Vorgaben zu gewerblichen Parkplätzen zu machen. Denkbar sind kommunale Regelungen, die Vorschriften zur Parkierung in Industrie-, Gewerbe-, Kern und Zentrumszonen, aber auch gemischten Wohn- und Gewerbebezonen aufstellen. Die übergeordnete Planung erfolgt jedoch nach wie vor in der kommunalen Nutzungsplanung und nicht im Parkierungsreglement. Die Gemeinden können in ihren Parkierungsreglement bspw vorsehen, dass Doppelnutzungen in Gewerbebezonen und Ortszentren möglich sind (bspw. Parkplätze einer Kirche werden am Wochenende und Feiertagen durch diese, unter der Woche werden sie vom angrenzenden Gewerbe als Kunden- und Mitarbeiterplätze genutzt). Ähnliches gilt für die Doppelnutzung von Besucherplätzen von gemischten Wohn-/Gewerbeliegenschaften.

2.3.10. *Keine Revision von § 107 RBG*

§ 107 RBG muss nicht revidiert werden. Die Regelung von § 107 RBG hat sich in der Praxis bewährt. Auch mit der beantragten Revision von § 106 RBG wird die erforderliche Parkplatzzahl in der Baubewilligung durch die Baubewilligungsbehörde in Anwendung des kommunalen Reglements abschliessend festgelegt.

2.3.11. *Keine Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für eine Pflicht zur unterirdische Parkierung*

Oberstes Ziel der Raumplanung ist es, mit dem Boden haushälterisch umzugehen. Die bebaubare Fläche in der Schweiz ist begrenzt. Die Bauzone soll sich nicht stetig auf Kosten von Landwirtschaft und Landschaft ausdehnen. Mit der Pflicht zur Erstellung von unterirdischen Parkierungsanlagen kann dem Verdichtungsgebot nachgelebt werden. Die Pflicht zur Erstellung von unterirdischen Sammelgaragen ist oftmals im QP-Verfahren oder auch im konkreten Baubewilligungsverfahren umstritten. Andere Kantone oder Gemeinden kennen eine Pflicht zur Erstellung von unterirdischen Parkierungsanlagen (Bsp. § 39 Abs. 3 BauV Kanton Aargau¹²; Art. 10 Parkplatzverordnung Stadt Zürich¹³).

Im Baugesuchsverfahren kann heute von Bauwilligen die Erstellung von unterirdischen Parkierungsanlagen nicht eingefordert werden, wenn dies nicht in einem QP-Reglement vorgesehen ist. Mit der neuen Regelung von § 106 RBG können die Gemeinden in ihren Parkierungsreglementen auch ausdrücklich die Erstellung von unterirdischen Parkierungsanlagen verlangen, wenn diese beispielsweise eine gewisse Grösse erreichen oder eine Bauzone besonderen Schutz bedarf (z.B. eine Kernzone). Eine gesonderte gesetzliche Grundlage soll nicht geschaffen werden.

2.4. **Strategische Verankerung / Kantonaler Richtplan (KRIP)**

Der Forderung des VBLG zur Änderung von § 70 RBV nach einer weitergehenden Lockerung der Parkplatzerstellungspflicht wird entsprochen. Dies erfolgt mit der vorliegenden Änderung von § 106 RBG mit einer Stärkung der Gemeindeautonomie. Das Projekt steht im Einklang mit verschiedenen Planungsgrundsätze und -anweisungen des kantonalen Richtplans (z. B. Objektblätter S 2.1 und V1.1) und leistet einen Beitrag zur Umsetzung derselben.

¹² SAR 713.121

¹³ AS 741.500

2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

Die Vorlage untersteht nicht dem Finanz- oder Planungsreferendum nach § 31 der Kantonsverfassung.

2.6. Finanzielle Auswirkungen

Direkte finanzielle Auswirkungen auf die kantonalen und kommunalen Finanzen sind nicht ersichtlich. Will eine Gemeinde von ihrem Recht auf Planung und Erlass eines kommunalen Parkierungsreglementes Gebrauch machen, so fallen diesbezüglich auf kommunaler und kantonaler Ebene Planungskosten an, wie sie bei jeder raumplanerischen Tätigkeit anfallen.

Durch die Subsidiarität der bisherigen Regelung fallen keine Kosten an, wenn eine Gemeinde ihre neue Planungskompetenz nicht ausübt.

2.7. Finanzhaushaltrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

2.8. Regulierungsfolgenabschätzung

Im § 4 des KMU-Entlastungsgesetzes¹⁴ sowie § 2 der KMU-Verordnung¹⁵ sehen vor, dass bei sämtlichen Entwürfen zu Erlassen aller Rechtsetzungsstufen eine sogenannte Regulierungsfolgenabschätzung durchzuführen ist. Die Regulierungsfolgenabschätzung wird durchgeführt, um feststellen zu können, in welchem Ausmass kleinere und mittlere Unternehmen (KMU) von behördlich verordneten Massnahmen betroffen sind. Geprüft wird die Notwendigkeit und die Zweckmässigkeit von Regulierungen, ob gegebenenfalls alternative Regulierungen den gleichen Zweck effizienter erfüllen können, die Effizienz im Vollzug von Regulierungen sowie die Belastung der KMU im Hinblick auf den administrativen Mehraufwand und die Folgekosten der Regulierungen, beispielsweise infolge notwendig werdender Investitionen, erschwerten Betriebsabläufe, usw.

Die Revision von § 106 RBG führt zu keinen direkten Auswirkungen auf die kleinen und mittleren Unternehmen.

2.9. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

Der VBLG und mit ihm gemäss Beschluss der Generalversammlung des VBLG alle Gemeinden, die keine gegenteilige, eigene Stellungnahme verfasst haben, unterstützen die Vorlage vorbehaltlos. 16 Gemeinden, haben individuell zustimmend Stellung genommen (Allschwil, Arboldswil, Biel-Benken, Binningen, Bottmingen, Bretzwil, Bubendorf, Dittingen, Etingen, Hölstein, Liestal, Nenzlingen Oberdorf und Sissach). Drei weitere Gemeinden haben Anpassungsvorschläge (Streichung von Abs. 6 der Vorlage [Muttentz]; Verzicht auf eine regionale Koordination [Muttentz, Oberwil]; Mindestzahl situativ anheben [Brislach]) bzw. wünschen in die Erarbeitung der RBV eingebunden zu werden (Oberwil und Oberdorf - mit Wunsch auf Verzicht eines obligatorischen Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens).

Der Verein Birsstadt hat die Stellungnahmen von Birsfelden, Muttentz, Münchenstein, Pfeffingen und Reinach aufgenommen und unterstützt grundsätzlich die Stossrichtung. Es werden diverse Hinweise zur Berechnung des Mindestabstellbedarfs gemacht. Gefordert wird der Erhalt einer Min-

¹⁴ Gesetz über die Reduktion der Regelungsdichte und den Abbau der administrativen Belastung für die kleinen und mittleren Unternehmen, SGS 541.

¹⁵ Verordnung zum Gesetz über die Reduktion der Regelungsdichte und den Abbau der administrativen Belastung für die kleinen und mittleren Unternehmen (KMU), SGS 541.11.

destzahl an Pflichtparkplätzen abhängig vom Bedarf. Es dürfe keine Verlagerung auf Allmend erfolgen. Es ist eine spezielle Berücksichtigung der Besucherparkplätze erforderlich. Die Gemeinde Münchenstein hat einen Reglementsentwurf vorgelegt.

Die politischen Parteien haben sich wie folgt geäußert

Die CVP Basel-Landschaft lehnt die regionale Koordination als unverhältnismässig ab. Erwartet wird ein Einbezug in die Erarbeitung der Genehmigungsvoraussetzungen nach Abs. 6 des Entwurfs im Rahmen der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz.

Die Evangelische Volkspartei Kanton Baselland (EVP) stimmt dem Entwurf vollumfänglich zu.

Die FDP Die Liberalen Baselland lehnt die Vorlage in der vorliegenden Form ab, da eine reine Bedarfsbetrachtung dem sich verändernden Mobilitätsverhalten nicht Rechnung trage. Aufgrund der aktuellen Technologieentwicklung werde sich das Mobilitätsverhalten individuell und umweltfreundlicher weiterentwickeln. Die FDP befürchtet, dass ein Abbau von Privat-Parkplätzen nur kurzfristig eine gute Tat ist. Die Folge von reduzierten Parkplätzen im/neben den Privatgebäuden würden auf der Allmend kompensiert, was unerwünschten Suchverkehr zur Folge hat. Somit würden Parkplätze für mögliche Besucher und das Gewerbe besetzt.

Daher regt sie folgende Anpassungen in der Verordnung zum RBG an:

1. RBV §70, Absatz 2bis (neu: Absatz 2): Streichen von a)
2. RBV §70, Absatz 2 (neu: Absatz 2bis): Die Baubewilligungsbehörde kann auch bei Wohnbauten in Regelen eine Herabsetzung der Abstellplätze bewilligen. Voraussetzung sind die Vorgaben aus §70, neu Absatz 2 a) [alt b)] und b) [alt c)] sowie die Erstellung eines Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens.

Zusätzlich müsste der entsprechende Anhang II/2 zur RBV sinngemäss angepasst werden.

Die Grünen Baselland unterstützen die Vorlage, führen jedoch an, dass die regionale Abstimmung von Siedlung und Verkehr übertrieben sei. Unerwünschten Effekten könnten die Gemeinden auch mit weiteren Massnahmen (z.B. Parkplatzbewirtschaftung) Gegensteuer geben. Wichtig ist auch, dass der in Abs. 5 verwendete Begriff «Abstellplatzbedarf», wie in der Vorlage erklärt, den Gemeinden sowohl die Möglichkeit lässt, die Anzahl der zu erstellenden Parkplätze zu reduzieren wie auch bei Projekten, welche autoarmes Wohnen vorsehen, die maximale Zahl der Plätze einzuschränken. Ferner kann auch ein einzelnes Gebäude weniger Parkplatzbedarf haben, z.B. ein Altersheim, eine Institution mit Wohngemeinschaften für Behinderte, etc. Für diese Fälle soll nicht ein Reglement geschaffen werden müssen. Der Kanton soll bereits selber Reduktionsmechanismen vorsehen, wie es bei Quartierplänen möglich ist. Die Grünen erwarten, dass der Entwurf der Verordnung mit den Genehmigungsvoraussetzungen bei der Beratung der Vorlage in der landrätlichen Kommission vorliegt.

Die SP Baselland unterstützt die Vorlage, beantragt aber, dass den Gemeinden eine Arbeitshilfe oder ein Musterreglement zur Verfügung gestellt wird. Auch sollen den Gemeinden als Grundlage für die Bedarfsanalyse und Planung eine Auswertung der registrierten Fahrzeuge pro Gebäude (EGID) zur Verfügung gestellt werden. Die SP beantragt ausser bei Quartierplanungen auf ein Verkehrs- oder Mobilitätsgutachten zu verzichten. Die SP bittet darum die von der Regierung erarbeitete Verordnung bereits im Rahmen der Beratungen im Landrat vorzulegen und die Gemeinden in die Erarbeitung der Verordnung einzubeziehen. Für Gemeinden ohne eigenes Reglement muss

die Reduktionsmöglichkeit im Quartierplanverfahren weiterhin bestehen, wenn mit einem Verkehrs- oder Mobilitätsgutachten belegt werden kann, dass die Rahmenbedingungen erfüllt sind.

Die SVP Baselland stimmt der Regelung, dass den Gemeinden die Regelungskompetenz übertragen wird, findet im Grundsatz zu. Allerdings ist angesichts der expliziten Erwähnung der Kantonskompetenz zur Festlegung der Genehmigungsvoraussetzung einschlägiger kommunaler Reglemente in § 106 Abs. 6 zu befürchten, dass der Kanton die Gemeindeautonomie auf dem (Um)-Wege der Verordnungsgebung sogleich wieder einschränkt.

Die SVP verlangt, dass dem Landrat und der vorberatenden Landratskommission die beabsichtigten Änderungen der RBV bekannt gemacht werden. Die regionale Abstimmung führt zu weit. Es reicht aus, wenn Gemeinden sich – bei sachlich-geografischem Bedarf – mit Nachbargemeinden absprechen. Dass die entsprechende Koordination zu geschehen hat, ergibt sich bereits aus dem Bundesraumplanungsrecht (Art. 15 Abs. 3 RPG) und aus Art. 15 RBG. Es sei folglich gänzlich unnötig, dass der Kanton hierzu (etwa in der Verordnung) noch zusätzlich legiferiert. Die Gemeinden müssten die gesetzlichen Bundes- und Kantonsvorgaben einhalten, was der Kanton bei der Genehmigung der entsprechenden Reglemente kontrolliert. Angesichts dessen beantragt die SVP § 106 Abs. 6 gänzlich zu streichen.

Der VCS regt an, dass das kantonale Amt für Raumplanung eine Arbeitshilfe zur Verfügung stellt. Eine Empfehlung, gleichzeitig mit dem Erlass des Reglements zu Parkplatzerstellungspflichten auch die Parkplätze auf öffentlichem Grund zu bewirtschaften oder schon bestehende Konzepte zu verschärfen, sollte in der Arbeitshilfe des Kantons aufgenommen werden.

Es wird angeregt, die Pflicht für Mobilitätskonzepte auch bei Quartierplänen aufzuheben, bzw. nur bei grösseren Sondernutzungsplänen oder solchen mit geringem Wohnanteil zu verlangen.

Werden weniger unterirdische Parkplätze erstellt, so muss weniger Material deponiert werden.

Autofreies Wohnen sei ein grosses Bedürfnis, wie mehrere Projekte zeigen. Die vorliegende Gesetzesänderung bringt eine dringend benötigte, aber zu zögerliche Flexibilisierung. Gerne sähe der VCS noch mehr Freiheiten für Bauherrschaften.

Der VCS beantragt eine Korrektur in Anhang 1 RBV:

Ersatzlose Streichung der Pflicht einen Parkplatz pro Wohnung als Minimum zu erstellen. Der Kanton überträgt damit die Verantwortung an die Bauherrschaften. Die aktuell nötigen 0,3 Besucherparkplätze könnten auf höchstens 0,1 pro Wohnung reduziert werden.

Der VCS regt an Abs. 5 neu zu formulieren:

5 Eine Gemeinde kann in einem Reglement den Abstellplatzbedarf selber regeln. Sie nimmt eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr vor. Dieser geht dem vom Regierungsrat geregelten Mindestabstellplatzbedarf gemäss Absatz 4 vor.

Der Fachverband Schweizer Raumplaner verlangt, dass im RBG Höchstwerte für Parkierung festgelegt werden. Gemacht werden zudem konkrete Vorschläge für § 106 RBG:

Vorschlag FSU NWCH
§ 106 Abs. 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 nach kantonaler Regelung oder anstelle dessen nach kommunaler Regelung gemäss Abs. 5 ausgewiesen wird.

§ 106 Abs. 4

Eine Gemeinde kann in einem Reglement den Abstellplatzbedarf selber regeln. Sie nimmt eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr vor. Dieser geht dem vom Regierungsrat geregelten Mindestabstellplatzbedarf gemäss Absatz 4 vor.

§ 106 Abs. 5

Der Regierungsrat regelt in der Verordnung, wie der Mindestabstellplatzbedarf ermittelt wird.

In der LRV wird ausgeführt (Ziffer 2.3.5), dass das RBG keine direkten Vorgaben zur Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung macht. Dies ist ein Mangel, welcher behoben werden müsste. Indem nun die Abstimmung von Siedlung und Verkehr unter neuem § 106 Abs. 4 RBG als Bedingung zur Regelung des Parkplatzbedarfs auf Gemeindeebene aufgeführt wird, entbindet dies im Umkehrschluss diejenigen Gemeinden von einer Abstimmung von Siedlung und Verkehr, welche auf eine kommunale Regelung des Abstellbedarfs verzichten. Aus diesem Grund sollte die Abstimmung von Siedlung und Verkehr an anderer Stelle im RBG verankert werden (z.B. § 3 Ziele und Grundsätze der Raumplanung) und nicht in § 106 Abs. 5 (siehe Vorschlag FSU NNWCH).

Vorschlag FSU NWCH

§ 3 Abs. 1 RBG

Die Raumplanung richtet sich nach den Zielen und Planungsgrundsätzen des Bundesgesetzes über die Raumplanung und achtet insbesondere darauf, dass:

a. [...] – e [...]

f. die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abgestimmt erfolgen.

Für die Anpassung der RBV erwartet der FSU NWCH die Durchführung einer Vernehmlassung.

Die Baselbieter Bauverwalter-Konferenz unterstützt die Vorlage zur Stärkung der Gemeindeautonomie bei der Parkplatzerstellungspflicht grundsätzlich sehr, fordert jedoch, dass der neu vorgeschlagene Abs. 6 ersatzlos gestrichen wird.

Positiv hervorgehoben wird, dass die Gemeinden mit der vorgeschlagenen Regelung für die Parkplatzbedarfsberechnung Faktoren wie Art der Nutzung, Typologie der Nutzer/-innen, Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr oder weitere ortsspezifische Gegebenheiten und begleitende Massnahmen berücksichtigen.

Abgelehnt wird allerdings, dass die Bedingungen für die Genehmigung eines kommunalen Reglements noch nicht klar sind und erst später durch den Regierungsrat festgesetzt werden sollen. Befürchtet wird auch, dass aufgrund der vom Regierungsrat gewollten regionalen und kantonalen Abstimmung keine echte Delegation der Kompetenz an die Gemeinden beabsichtigt sei. Deshalb sei auf den vorgeschlagenen Absatz 6 "Der Regierungsrat regelt die Genehmigungsvoraussetzungen für ein Reglement" ersatzlos zu verzichten. Der Stärkung der Gemeindeautonomie kann zugestimmt werden.

Pro Velo beantragt eine Vernehmlassung auch zu den Bestimmungen in der RBV. Im RBG ist auf die Pflicht zur Erstellung von Autoparkplätzen zu verzichten. Damit die Strassen/die Allmend von abgestellten Autos entlastet werden, müssen die Gemeinden Autoparkplätze im Strassenbereich konsequent bewirtschaften, sprich so verteuern, dass es sich für Bauherren lohnt, Autoparkplätze

auf privatem Grund zu erstellen. Eine entsprechende Empfehlung sollte in eine Arbeitshilfe des Kantons zuhanden der Gemeinden aufgenommen werden.

In der kantonalen Parkplatz-Verordnung ist festzuschreiben, dass das minimale Angebot für Velo-Parkplätze gemäss VSS-Norm 40 066 gelten muss. Die Gemeinden müssen aber darüber hinaus gehende Vorschriften machen dürfen. Pro Velo regt an, die Möglichkeit vorzusehen, auf Antrag auf Allmend Veloboxen oder Velohäuschen erstellen zu dürfen. Je nach Art der Bebauung (fehlende Vorgärten) ist sonst eine gut nutzbare, diebstahl- und wettersichere Langzeitparkierung nicht realisierbar. Pro Velo gibt zu bedenken, dass aktuell mit Anwohnerparkkarten für wenig Geld eine Allmendfläche genutzt werden darf, auf der zehn Velos parkiert werden könnten.

Die Wirtschaftskammer Baselland begrüsst zwar die Stärkung der Gemeindeautonomie und anerkennt grundsätzlich den Handlungsbedarf betreffend § 106 RBG, lehnt die Vorlage in der vorliegenden Form aber aufgrund des sich rasch ändernden Bedarfs und dem Trend zu noch mehr Individualverkehr aufgrund des Umrüstens auf alternative Antriebe ab. Die Einführung eines Mindestabstellplatzbedarfbegriffs inkludiere eine Definition und Feststellung des Bedarfs zu einem bestimmten Zeitpunkt x. Die bisherige Formulierung setzte einen Bedarf voraus und regulierte die maximale Abweichmenge. Der Bedarf ist jedoch, wie oben ausgeführt, eine volatile Grösse. Mit der Bedarfsfeststellung zum Zeitpunkt x, wird eine Bedarfsveränderung zum Zeitpunkt y ausgeschlossen.

Ein weiterer Kritikpunkt ist die vorgeschlagene Formulierung von § 106, die nicht kohärent erscheine. Gemäss Absatz 4 und 6 regelt der Regierungsrat die Ermittlung von Bedarf und die Genehmigungsvoraussetzungen für die Gemeinden. Absatz 5 bestimmt die Kompetenz der Gemeinden, welche jenen des Regierungsrates ohne weiteres und in jedem Fall vorgehen soll. Dies sei sowohl unlogisch wie auch unüblich.

Es bestehe zudem die Gefahr, dass die Gemeinden eigene Abstellplatz-Reglemente bestimmen und aus Gründen der kurzfristigen Attraktivitätserhöhung für Investoren auf die Pflichtparkplätze verzichten oder deren Anzahl innerhalb einer Gemeinde drastisch reduzieren. Manifestiert sich zu einem späteren Zeitpunkt der Bedarf für Abstellplätze, steigt die Gefahr des Allmendparkings. Dies sollte jedoch auf jeden Fall verhindert werden. Die Einsparungen von wenigen würden auf Kosten der Allgemeinheit gehen.

Generell begrüsst der HEV die Stärkung der Gemeindeautonomie im Sinne der Differenziertheit der Herangehensweise bei Herausforderungen aufgrund von örtlichen Gegebenheiten, erkennt jedoch auch Gefahren in einer vollumfänglichen Kompetenzübertragung. Eine Verlagerung der Prüfung und der Definition von Kriterien auf ein isoliertes Gemeindegebiet begrenzt, bewertet der HEV als nicht zielführend. Parkraumplanung wird als kantonale Aufgabe betrachtet.

Nicht «die Gemeinde» trügen die Konsequenzen einer verfehlten Parkplatzpolitik, sondern die Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer. Aus Sicht des HEV ist daher an der Pflicht für die Bereitstellung von Abstellplätzen festzuhalten.

Zu altersgerechtem Wohnen gehöre auch die Möglichkeit der (individuellen) Mobilität weshalb hier insbesondere eine künstliche Verknappung abgelehnt wird. In der RBV soll kein Minimalbedarf, sondern nur noch eine Maximalzahl festgelegt werden, da Parkplätze das Bauen verteuerten. Der Investor soll den Bedarf selber bestimmen, jedoch nachweisen, dass keine Verlagerung auf den öffentlichen Grund stattfindet. Gefordert wird zudem der Verzicht auf die Erstellungspflicht von Besucherparkplätzen. Dafür habe die Gemeinde den öffentlichen Grund konsequenter zu bewirtschaften. Übergangsbestimmungen sollen die Anwendung der neuen auf bewilligte, aber noch nicht ausgeführte Quartierpläne ermöglichen. In der RBV soll zudem ein minimaler Bedarf an Velo-parkplätzen gemäss VSS-Norm festgeschrieben werden.

Coopera Immobilien AG begrüsst die Gesetzesrevision, verlangt aber, dass die Gemeindereglemente lediglich Maximalwerte vorschreiben dürfen, welche nicht über die kantonalen Vorgaben hinausgehen dürften. Auf die Pflicht von Besucherparkplätzen sei zu verzichten. Bei bewilligten, aber noch nicht ausgeführten Quartierplänen und Bauvorhaben sollen die neuen Bestimmungen zur Anwendung kommen können. Auch wird gefordert, dass in der Verordnung das minimale Angebot für Veloparkplätze gemäss VSS – Norm gelten soll.

2.10. Anpassungen aufgrund des Vernehmlassungsverfahrens

Wie bereits in der Einleitung der Vorlage ausgeführt, hat der Regierungsrat den Begriff der regionalen Abstimmung zugunsten der "überkommunalen Abstimmung" fallen gelassen. Damit soll verdeutlicht werden, dass lediglich zwischen benachbarten Gemeinden eine Betrachtung Siedlung und Verkehr stattfinden muss. Dadurch kann verhindert werden, dass eine kommunale Regelung zu ungeplanten Belastungen einer direkt angrenzenden Nachbargemeinde führt.

Verschiedene Interessenvertreter haben gefordert, dass bei Beratung der Vorlagen im Landrat der Entwurf der Verordnung vorliegen müsse. Der Regierungsrat sieht vor § 70 RBV zu ergänzen und festzulegen, welche Inhalte ein Gemeindereglement und der dazugehörige Begleitbericht aufzuweisen haben. Er beabsichtigt dabei, sich auf folgende Aspekte zu beschränken:

Ein Gemeindereglement hat mindestens die folgenden Punkte abzudecken

- 1) *Festlegung der Werte für den Parkplatzbedarf oder die anwendbaren Reduktionsfaktoren für jede Bauzone, klar bestimmte Gebiete oder nur für bestimmte Nutzungen.*
- 2) *Regelmässige Parkierungsbedürfnisse sind auf den Privatparzellen zu lösen.*
- 3) *Eine Regelung zu den Anforderungen betreffend Fahrradabstellplätze ist zu treffen.*
- 4) *Wo der Anhang der RBV ein Verkehrsgutachten vorsieht, ist auch bei Anwendung des Reglements ein solches erforderlich.*
- 5) *Festlegung, in welchen Fällen und in welchem Umfang weitere verkehrsspezifische Gutachten erforderlich sind.*

In einem begleitenden Bericht sind mindestens folgende Punkte zu prüfen:

- 1) *Herleitung der gewählten Regelungen unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen zwischen Siedlung und Verkehr und den verschiedenen Verkehrsarten.*
- 2) *Übersicht über die Parkraum-Nachfrage und den Umgang damit (insbesondere auch das Verhältnis von Parkierung auf Privatgrund und Parkierung im öffentlichen Strassenraum).*
- 3) *Überprüfung der Auswirkungen der Regelungen auf direkt angrenzende Bauzonen in umliegenden Gemeinden und Abstimmung mit diesen.*

Bei aussergewöhnlichen Auswirkungen auf das übergeordnete Kantons- und Nationalstrassen sowie den öffentlichen Verkehr, kann der Kanton weitere Nachweise verlangen.

Mit diesen Rahmenbedingungen, welche in der Verordnung festgehalten werden sollen, zeigt der Regierungsrat auf, dass tatsächlich eine Stärkung der Gemeindeautonomie gewollt ist und die entsprechenden Kompetenzen an die Gemeinden delegiert werden sollen. Die Gemeinden sind weitgehend frei in der Bestimmung der erforderlichen Anzahl Parkplätze. Sie können die erforderliche Zahl selbst festlegen oder eigenständig Reduktionsfaktoren ähnlich der kantonalen Regelung vorsehen. Dazu müssen die Gemeinden aber eine fundierte Prüfung der Wechselwirkung zwischen Siedlung und Verkehr vornehmen und die Auswirkungen der getroffenen Regelung aufzeigen. So ist auch sichergestellt, dass die übergeordneten Interessen und Aufgaben der Raumplanung eingehalten werden. Die Gemeinden sind auch selber dafür verantwortlich die Wirksamkeit ihrer Parkplatzpolitik regelmässig zu hinterfragen und zu überprüfen. Sie können somit konsequenterweise im Reglement festhalten, dass bei Bauvorhaben ab einer bestimmten Grösse mittels verkehrsspezifischer Gutachten überprüft werden kann, ob die gewählte Parkierungslösung funktionieren wird.

Unter diesen Voraussetzungen sind die Kritikpunkte im Rahmen der Vernehmlassung, dass die jeweiligen Eigentümer der betroffenen Parzellen die Folgen einer "verfehlten Parkplatzpolitik" zu tragen hätten, abzuweisen. Die Gemeinden, die eine von der kantonalen Regelung abweichende reglementarische Bestimmung erlassen wollen, müssen ihre planerischen Hausaufgaben erfüllen. Mit der Übertragung der Kompetenz an die Gemeinden soll die kantonale Regelung nur noch subsidiär gelten. Dies erachtet der Regierungsrat als konsequent. Nur so kann sichergestellt werden, dass in Gemeinden in denen auf die Erstellung eines Reglements (vorerst) verzichtet wird, mit der Anwendung der bewährten kantonalen Regelung die Rechtssicherheit gewährleistet ist.

Auch für den Regierungsrat ist klar, dass keine Verlagerung der Parkierung auf die Allmend oder öffentliche Strassen erfolgen darf. Jedoch soll, zur Förderung der Gemeindeautonomie nicht an einer kantonal vorgegebenen Mindestzahl an Pflichtparkplätzen festgehalten werden. Den erforderlichen Bedarf kann die Gemeinde unter Berücksichtigung der lokalen Verhältnisse und Bedürfnisse festlegen. Legt die Gemeinde nichts fest, so gelten die kantonalen Normwerte unverändert weiter. Es handelt sich vorliegend mitnichten um eine Vorlage, welche die "Parkplätze abschaffen" will. Ziel der Vorlage ist die Stärkung der Gemeindeautonomie, weshalb es den Gemeinden möglich sein soll, selber zu entscheiden, ob beispielsweise eine Zentrumsnahe Siedlung "autoarm" oder gar "autofrei" erstellt werden soll. Im Gegenteil soll aber auch keine Maximalzahl für Parkplätze definiert werden, weshalb die Gemeinden auch frei sein sollen, mehr Parkplätze zu fordern als es der kantonale Minimalbedarf verlangen würde.

In der Vernehmlassung wurde auch die vom Regierungsrat geforderte "Regionale Koordination" kritisiert. Der Regierungsrat konkretisiert diesen Punkt im Rahmen der Verordnung insoweit, als nur unmittelbar angrenzende Bauzonen in Nachbargemeinden in die Betrachtung einbezogen werden müssen. Sofern zwischen den Gemeinden keine Siedlungstrenngürtel vorhanden sind, ist eine überkommunale Betrachtung zwingend erforderlich. Auch die von verschiedenen Interessenvertretern und Gemeinden geforderten Musterreglemente lassen sich nach Ansicht des Regierungsrates am besten im Rahmen der Regionalplanungsverbände lösen, weshalb an einer regionalen Koordination festzuhalten ist. So haben Gemeinden in ländlich geprägten Regionen andere Bedürfnisse als Agglomerationsgemeinden. Von einem kantonalen Musterreglement ist aber aufgrund der verschiedenen Anforderungen abzusehen. Die Kantonalen Amtsstellen können die Regionalplanungsverbände und Gemeinden in der Erarbeitung der Reglemente beraten, weshalb vorgesehen ist, einen "Werkzeugkasten" mit Planungshilfen anzubieten.

Eine Regelung zu Veloabstellplätzen ist bereits heute in § 70 Abs. 1 RBV vorgesehen. Der Anhang 11 enthält dazu jedoch keine Bestimmungen. Es liegt in der Kompetenz des Regierungsrates hierzu eine Ergänzung vorzunehmen. Eine solche Regelung wird der Regierungsrat unabhängig von der vorliegenden Gesetzesvorlage prüfen können. Wenn die Gemeinden aufgrund der vorgeschlagenen Änderung von § 106 RBG den Abstellplatzbedarf eigenständig regeln, müssen sie entsprechende Regeln in ihre kommunalen Reglemente aufnehmen.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Die Änderung von § 106 des Raumplanungs- und Baugesetzes gemäss Beilage.
2. Die Motion [2016/405](#): Felix Keller, CVP/BDP-Fraktion: Ergänzung des Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) §106 Abstellplätze Absatz 6 abzuschreiben.

Liestal, 18. Januar 2022

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomas Weber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Entwurf Gesetz
- Synopse

Landratsbeschluss

Über die Gemeindeautonomie bei der Parkplatzerstellungspflicht mit Änderung des Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) § 106 Abstellplätze

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die Änderung von § 106 des Raumplanungs- und Baugesetzes gemäss Beilage.
2. Die Motion [2016/405](#): Felix Keller, CVP/BDP-Fraktion: Ergänzung des Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) §106 Abstellplätze Absatz 6 abzuschreiben.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Die Präsidentin:

Die Landschreiberin: