

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Gemeindeautonomie bei der Parkplatzerstellungspflicht; Änderung des Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) § 106 Abstellplätze

2016/405

vom 27. April 2022

Das Wichtigste in Kürze	
Inhalt der Vorlage	Mit der Anpassung des Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) soll eine Kompetenzdelegation an die Gemeinden erfolgen, damit diese den Bedarf an Parkplätzen selber regeln können. Sie können unter Berücksichtigung von überkommunalen und kantonalen Interessenlagen eigene Kriterien für die Lockerung, die Verschärfung oder gänzliche Aufhebung der Verpflichtung zur Erstellung von Autoabstellplätzen festlegen. Die Vorlage wurde in Zusammenarbeit mit den Gemeinden als sogenanntes VAGS-Projekt ausgearbeitet.
Beratung Kommission	Die Vorlage war in der Kommission unbestritten. Die Festlegung der Anzahl Parkplätze auf Gemeindeebene erscheint sinnvoll, da die Bedürfnisse in den einzelnen Gemeinden unterschiedlich sind. Für Details wird auf das Kapitel Kommissionsberatung verwiesen.
Antrag an den Landrat	Die Kommission beantragt dem Landrat mit 12:0 Stimmen bei einer Enthaltung Zustimmung zum von ihr geänderten Landratsbeschluss. Zum Landratsbeschluss gemäss Kommission.

1. Ausgangslage

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, die Verschärfung oder gänzliche Aufhebung der Verpflichtung zur Erstellung von Autoabstellplätzen aufstellen. Auslöser für die Revision von § 106 des Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) war die Motion [2016/405](#) von Felix Keller mit dem Auftrag, den Gemeinden die Kompetenz zu geben, in ihren kommunalen Nutzungsplänen anhand von Verkehrs-/Mobilitätsgutachten die erforderliche Anzahl von Abstellplätzen festzulegen. Die Erarbeitung der Gesetzesanpassung erfolgte im Rahmen eines VAGS-Projekts.

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. Die Gemeinde kann entweder die Anzahl der Parkplätze oder eigene Reduktionsfaktoren festlegen.

Weiter ist vorgesehen, § 70 der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) wie folgt zu ergänzen:

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.

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

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 17. Februar, 17. und 31. März 2022 beraten. Anwesend waren Regierungsrat Isaac Reber, Katja Jutzi, Generalsekretärin BUD, Andreas Weis, Leiter Bauinspektorat (17. Februar und 17. März), Andreas Rügger, Leiter Recht und Vollzug, Bauinspektorat, und am 17. Februar 2022 als Vertretung des VBLG Matthias Gysin, Geschäftsführer VBLG.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

2.3.1 Grundsätzliche Bemerkungen

Sämtliche Fraktionen begrüßten die Kompetenzdelegation zur Regelung des Parkplatzbedarfs an die Gemeinden, ebenso die Erarbeitung der Vorlage in Form eines VAGS-Projekts. Ein Teil der Kommission kritisierte die lange Dauer zur Ausarbeitung einer entsprechenden Vorlage und verließ der Hoffnung Ausdruck, dass gut werde, was lange währe. In einigen Gemeinden sei der Leidensdruck hoch.

Gegen die Vorlage wurde seitens Kommission vorgebracht, dass diese die wachsende Anzahl an Fahrzeugen nicht berücksichtige. Es sei nicht damit zu rechnen, dass der Parkplatzbedarf abnehmen werde. Dieser müsste anhand der Anzahl Fahrzeuge einer Gemeinde berechnet werden; es sei wichtig, dass diese Bilanz ausgeglichen sei. Es erscheine nicht sinnvoll, die Mindestanzahl von 1,3 Parkplätzen pro Wohneinheit aufzuheben.

Ob der Kanton wisse, wie viele Parkplätze es gebe, lautete eine Nachfrage. Die Verwaltung verneinte dies und hielt fest, dieses Wissen könnte von Nutzen sein, jedoch sei eine Erhebung sehr aufwändig und auch nicht ganz einfach. Beispielsweise gebe es bei Einkaufszentren viele Parkplätze, die jedoch abends nicht genutzt würden.

Ein Kommissionsmitglied verwies darauf, dass in Quartierstrassen ohne ausgewiesene Parkflächen jeder parkiere, wie es gerade gehe, was bestens funktioniere. Jedoch sei es schwierig, die genaue Anzahl der Parkplätze auszuweisen. Die parkierten Fahrzeuge wirkten zudem verkehrsberuhigend. Zudem seien Aussenabstellplätze nicht bewilligungspflichtig. Parkplätze könnten nur gezählt werden, wenn sie ausgewiesen sind. Jedoch führe die Markierung von Parkplätzen zu einem Abbau, weil Sichtweiten beachtet werden müssten. Ebenso werde dadurch die Verkehrsberuhigung vermindert. In Quartieren sollte «freies» Parkieren möglich sein, dann nehme jeder Rücksicht und es werden nicht zu schnell durch die Strassen gefahren.

2.3.2 Umsetzung der Regelung in den Gemeinden

Die Verwaltung betonte, die Gemeindeebene sei der richtige Ort, um die Anzahl Parkplätze festzulegen. Die Gemeinde würde die Auswirkungen ihrer Regelung unmittelbar zu spüren bekommen, sollte diese nicht der Bedürfnislage in der Gemeinde entsprechen. Mit der Gesetzesanpassung werde nicht geregelt, ob es mehr oder weniger Parkplätze brauche, sondern wer über die Anzahl Parkplätze entscheide. Die inhaltliche Diskussion über die Anzahl Parkplätze solle auf Gemeindeebene geführt werden. Es stehe den Gemeinden frei, eigene Regelungen zu treffen, die sowohl eine höhere als auch eine tiefere Anzahl an Parkplätzen vorsehen können. Stimme die Regelung des Kantons für eine Gemeinde weiterhin, brauche sie nichts zu unternehmen. Andere Kommissionsmitglieder ergänzten, es sei Aufgabe des Bauherrn, den Bedarf zu erkennen. Jede Gemeinde solle bestimmen, ob sie die Anzahl erhöhe oder senke. Zudem müsse die Gemeinde im begleitenden Bericht zum Reglement sowohl den Bedarf darlegen als auch, wie dieser gedeckt werden soll. Dazu erläuterte die Direktion, welches Verkehrsaufkommen und welches öV-Angebot es auf dem Gemeindegebiet gibt. Die Auswirkungen, welche die Regelung haben sollte, müsse in einem Planungsbericht aufgezeigt werden. Die Bedürfnisse der Gemeinden seien unterschiedlich. Gewisse ermöglichten auf Gemeindestrassen kein Parkieren, weil diese nicht den nötigen Platz dafür böten – diese bräuchten mehr Parkplätze auf privatem Grund. Insbesondere in zusammengewachsenen Agglomerationsgemeinden müsse der Blick auch über das eigene Siedlungsgebiet hinaus in das angrenzende Quartier erfolgen, weil die Parkplatzproblematik ansonsten in die Nachbargemeinde verlagert würde. Seitens Kommission wurde nachgefragt, wie dies konkret erfolgen solle und ob die Gemeinden jeweils die Nachbargemeinden informieren müsse, dass ein Reglement geplant sei. Die Direktion führte aus, eine Gemeinde müsse in ihrem begleitenden Bericht nachweisen, dass sie den Perimeter der Betrachtung so weit gezogen hat, dass die angrenzenden Gemeinden oder Gemeindegebiete erfasst seien. Zudem müsse sie prüfen, ob es eine Verlagerung in die Nachbargemeinde geben oder diese zusätzlich belastet werden könnte.

Seitens Kommission wurde nach der Art der Umsetzung gefragt – ob es ein Parkraumreglement brauche oder ob beispielsweise im Rahmen einer Zonenplanrevision im Zonenreglement festgelegt werde, wie viele Parkplätze pro Wohneinheit es in den Kern-, Zentrums- und W2-Zonen brauche und welche Reduktionsfaktoren möglich seien. Im Rahmen einer Zonenplanrevision müsse ohnehin eine regionale Abstimmung erfolgen. Zudem brauche es nicht für jedes Baugesuch ein Mobilitätsgutachten. Die Verwaltung erklärte, beide Wege seien möglich. Vorgesehen wäre die Erarbeitung eines kommunalen Reglements, welches der Regierungsrat genehmige. Dieses könne sich auf die Zonen des Zonenplans abstützen; je nach Zone könne ein anderer Faktor festgelegt werden. Es handle sich um den kürzeren Weg, den wohl die meisten Gemeinden wählen würden. Ein Kommissionsmitglied gab zu bedenken, dass bei einer Zonenplanrevision allen Aspekten Rechnung getragen werden müsse, auch den Grünflächen. Bei einem Parkplatzreglement hingegen seien nur die Parkplätze relevant. Dazu führte die Verwaltung aus, die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr müsse vorgenommen werden; damit erfolge eine Betrachtung über das ganze Gemeindegebiet hinweg.

Ein Kommissionsmitglied fragte, ob eine Gemeinde Quartierpläne ausklammern könne. Dazu hielt die Direktion fest, regle eine Gemeinde diese nicht, komme die kantonale Regelung zur Anwendung. Weiter wurde die Frage gestellt, ob die Reduktionsfaktoren zonen- oder sogar projektspezifisch definiert werden könnten, da es auch in einer Gemeinde unterschiedliche Bedürfnisse gebe. Die Verwaltung erklärte, die Gemeinde könne selber bestimmen, wie der Faktor angewandt werde, ob auf das ganze Gemeindegebiet oder nur auf bestimmte Gebiete. Weiter wurde die Frage nach der Handhabung beim Neubau von Wohnungen gestellt, wenn kein Platz für Parkplätze vorhanden ist, wie beispielsweise bei der Aufstockung eines Hauses. Ein anderes Kommissionsmitglied hielt fest, es werde meist dort nach innen verdichtet, wo die öV-Erschliessung gut sei, und nun sei es möglich, einen Reduktionsfaktor bei den Parkplätzen anzuwenden. Es bestehe auch die Möglichkeit, Parkplätze einzukaufen, ergänzte die Verwaltung. Zudem sei es mit der Anpassung der Verordnung möglich, die Anzahl Parkplätze zu reduzieren, wenn die öV-Erschliessung gut ist.

2.3.3 Anpassung der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV)

Die Verwaltung verwies auf die Verordnungsanpassung (Streichung von § 70 Abs. 2^{bis} Bst. a und Anpassung der Anhänge 11/1 und 12/1), welche per 1. März 2022 in Kraft getreten war. Somit kann bei Parkplätzen für Wohnbauten in Abhängigkeit von der öV-Güteklasse neu und bereits vor Inkraftsetzung der Änderung von § 106 RBG ein Reduktionsfaktor angewandt werden. Bisher habe es für Wohnnutzungen keine Möglichkeit gegeben, einen Reduktionsfaktor anzuwenden. Das Ziel sei, dass mit der angepassten kantonalen Regelung – diese gelte, wenn eine Gemeinde kein eigenes Reglement erarbeite – auch für Wohnbauten Reduktionsfaktoren angewandt werden können. Weiter könne neu auch die Anzahl der Besucherparkplätze reduziert werden.

Die Direktion zeigte die Auswirkungen der Verordnungsanpassung anhand eines Beispiels auf: Für Wohnbauten können sowohl Stamm- als auch Besucherparkplätze reduziert werden. In einer Berechnungshilfe auf der [Website des Bauinspektorats](#) kann die Anzahl der Wohnungen eingegeben werden. Zehn Wohnungen ergeben zehn Stamm- und drei Besucherparkplätze. Die öV-Güteklasse ist nach Eingabe der Parzellen-Nummer auf Geoview ersichtlich. Bei der Güteklasse A – die beste öV-Erschliessungsqualität – kann ein Reduktionsfaktor von 0,6 auf die Stamm- und Besucherparkplätze angewandt werden, was für das Beispiel 7,8 bzw. aufgerundet acht Parkplätze als Mindestanzahl ergibt. Es besteht keine Pflicht zur Anwendung des Reduktionsfaktors, womit auch mehr Parkplätze erstellt werden können.

2.3.4 Einzelfragen

Die Kommission diskutierte kurz darüber, ob die Genehmigung der Reglemente durch den Regierungsrat im Gesetz erwähnt werden müsse, jedoch verwies die Verwaltung auf § 168 Gemeindegesetz (SGS 180), wo dies explizit vorgesehen sei.

In § 106 Abs. 5 führte die Formulierung «Eine Gemeinde kann...» zur Frage, welche Formulierung Usus sei und schliesslich zu einer redaktionellen Anpassung. Die Verwaltung führte aus, im RBG werde nicht konsequent «die Gemeinde» oder «die Gemeinden» verwendet. Tendenziell heisse es

«die Gemeinde», wenn eine Gemeinde eine einzelne, konkrete Aufgabe hat (sie verfügt, entscheidet, bewilligt). Wenn der Plural verwendet werde, habe eine Gemeinde eher eine generelle, allgemeine Aufgabe (sie plant, erlässt ein Reglement etc.): Die Kommission stimmte der Anpassung von Absatz 5 stillschweigend zu:

⁵ Die Gemeinden können in einem Reglement den Abstellplatzbedarf selber regeln. Sie nehmen eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr vor. Dieser geht dem vom Regierungsrat geregelten Mindestabstellplatzbedarf gemäss Absatz 4 vor.

Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, ob der Begriff «Abstellplatzbedarf» der richtige sei, da der Bedarf gegeben sei und die Gemeinden das Angebot an Parkplätzen regeln müssten, um auf den Bedarf zu reagieren. Die Kommission kam nach einer kurzen Diskussion zum Schluss, dass der Begriff richtig sei, denn aus dem Bedürfnis leite die Gemeinde den Bedarf ab. Weiter regle die Gemeinde bei einem Neubau den entsprechenden Bedarf, der gedeckt werden müsse. Der Investor bringe das Angebot.

Die Kommission ergänzte den Landratsbeschluss um die Bestimmung zur Unterstellung der Vorlage unter die obligatorische beziehungsweise fakultative Volksabstimmung und nahm redaktionelle Anpassungen an den beiden Ziffern des Landratsbeschlusses vor.

3. Antrag an den Landrat

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 12:0 Stimmen bei 1 Enthaltung, dem von ihr geänderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

27.04.2022 / ps

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident

Beilagen

- Landratsbeschluss (von der Kommission geändert)
- Gesetzesentwurf (von der Kommission veränderte und von der Redaktionskommission bereinigte Fassung)

Landratsbeschluss

betreffend Gemeindeautonomie bei der Parkplatzerstellungspflicht; Änderung des Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) § 106 Abstellplätze

vom **Datum wird durch die LKA eingesetzt.**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die Änderung von § 106 des Raumplanungs- und Baugesetzes gemäss Beilage wird beschlossen.
2. Ziffer 1 unterliegt der Volksabstimmung gemäss § 30 Abs. 1 Bst. b bzw. § 31 Abs. 1 Bst. c. der Kantonsverfassung.
3. Die Motion 2016/405 «Ergänzung des Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) §106 Abstellplätze Absatz 6» wird abgeschrieben.

Liestal, **Datum wird durch die LKA eingesetzt.**

Im Namen des Landrats

Die Präsidentin:

Die Landschreiberin:

Raumplanungs- und Baugesetz (RBG)

Änderung vom [Datum]

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft

beschliesst:

I.

Der Erlass SGS 400, Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) vom 8. Januar 1998 (Stand 1. April 2020), wird wie folgt geändert:

§ 106 Abs. 1 (geändert), Abs. 4 (geändert), Abs. 5 (geändert), Abs. 6 (neu)

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 (Mindestabstellplatzbedarf) ausgewiesen wird.

⁴ Der Regierungsrat regelt in der Verordnung, wie der Mindestabstellplatzbedarf ermittelt wird.

⁵ Die Gemeinden können in einem Reglement den Abstellplatzbedarf selber regeln. Sie nehmen eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr vor. Diese geht dem vom Regierungsrat geregelten Mindestabstellplatzbedarf gemäss Abs. 4 vor.

⁶ Der Regierungsrat regelt die Genehmigungsvoraussetzungen für Reglemente gemäss Abs. 5.

II.

Keine Fremdänderungen.

III.

Keine Fremdaufhebungen.

IV.

Der Regierungsrat legt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Teilrevision fest.¹⁾

Liestal,

Im Namen des Landrats

die Präsidentin: Steinemann

die Landschreiberin: Heer Dietrich

1) Vom Regierungsrat am \$ auf den \$ in Kraft gesetzt.