



Vorlage an den Landrat

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

vom

1. Zusammenfassung

Aufgrund der 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 aufgrund von klaren, kantonal festgelegten Kriterien gelockert werden. Die Quartierplanverfahren werden in der Zuständigkeit der Gemeinden abgewickelt und beschlossen. Dabei haben die Gemeinden auch gegenüber der Bauherrschaft ein Mitsprache- und Mitbestimmungsrecht.

In einem neuen § 106a RBG werden klare Rahmenbedingungen für Parkplatzreduktionen gesetzt:

- Autofreie bzw. autoarme Wohnüberbauungen;
- Verkehrs- / Mobilitätsgutachten;
- ÖV-Erschliessung gemäss den Kriterien von § 22a der Verordnung vom 27. Oktober 1998² zum Raumplanungs- und Baugesetz (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 der RBV bzw. dem zugehörigen Anhang "Grundwerte für Berechnungen des Grundbedarfs für Autoparkplätze" bereits fallweise beurteilt werden.

Damit werden auch die allgemeinen öffentlichen Interessen mitberücksichtigt. All diese Überlegungen bilden die Basis für die Änderung von § 106 Abstellplätze und den Neuerlass von § 106a Reduktion der Abstellplätze im Planungsverfahren des RBG.

¹ SGS 400, GS 33.0289

² SGS 400.11, GS 33.0340

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.

Die einzelnen Vorstösse lauten im Wortlaut wie folgt:

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 Autopark-plätze 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 berücksichtigen 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 nicht unerhebliche 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 werden. Somit können situationsgerechte Lösungen 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).

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 hohes Mass an Mobilität auch ohne 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 im Kanton nicht bekannt.

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.

- ◆ 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. Jochem, 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 Liberalisierung der Regelung zu verzichten und neue Möglichkeiten für dieses Marktsegment zu eröffnen. Die ökonomischen Vorteile von autofreien 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 (S. 11 und 12) geregelt. Diese gesetzliche 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 auf Gemeindeebene 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 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 Personenwagen mittels einer Verordnung bestimmt. Dabei bezweckt die Verordnung eine Beschränkung der Anzahl Parkplätze für Personenwagen, 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 neuen § 106a RBG klare Rahmenbedingungen gesetzt. Damit können auch die allgemeinen öffentlichen Interessen mitberücksichtigt werden. All diese Überlegungen bilden die Basis für die nachstehend vorgeschlagenen 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 1998³

§ 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 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 gemäss § 22a der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz. 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.***

³ SGS 400, GS 33.0289

5. Termine

Die Änderung von § 106 (Abstellplätze) und der neue § 106a (Reduktion der Abstellplätze im Planungsverfahren) des RBG sind nach rechtskräftiger Beschlussfassung durch den Landrat durch den Regierungsrat in Kraft zu setzen.

6. Finanzielle Auswirkungen

Die vorgeschlagenen 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

nach Vernehmlassung anpassen

8. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Mit Beschluss Nr. xxx vom xxx hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft die Bau- und Umweltschutzdirektion mit der Durchführung der öffentlichen Vernehmlassung zur Änderung des Raumplanungs- und Baugesetzes (SGS 400, RBG) betreffend § 106 Abstellplätze und neuem § 106a Reduktion der Abstellplätze im Planungsverfahren beauftragt. Die Bau- und Umweltschutzdirektion hat in ihrem Schreiben vom ...

nach Vernehmlassung anpassen

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 beiliegendem Entwurf zu beschliessen, die Motion [2012/244](#) "Ermöglichung von autofreien Siedlungen im Kanton Basel-Landschaft, Ausnahmen von der Pflicht Parkplätze zu erstellen" abzuschreiben und das im gleichen Kontext stehende Postulat [2015/016](#) "Parkplätze reduzieren bei Alterswohnungen" zu überweisen und abzuschreiben.

Liestal,

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

der Landschreiber:

Beilage

⌘ 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 § 106a gemäss beiliegendem Entwurf.
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" abzuschreiben.
3. das Postulat [2015/016](#) von Bianca Maag-Streit, SP-Fraktion, "Parkplätze reduzieren bei Alterswohnungen" zu überweisen und abzuschreiben.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

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 1984⁴,

beschliesst:

I.

Der Erlass SGS [400](#) (Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) vom 8. Januar 1998) (Stand 1. Januar 2015) 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 gemäss § 22a der Verordnung vom 27. Oktober 1998⁵ zum Raumplanungs- und Baugesetz. 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.

⁴ SGS [100](#).GS 29.276

⁵ SGS [400.11](#).GS 33.0340

IV.

Der Regierungsrat beschliesst das Inkrafttreten dieser Gesetzesänderung.

Liestal,

Im Namen des Landrats

die Präsidentin: Myrta Stohler

der Landschreiber: Peter Vetter