



Vorlage an den Landrat

Beantwortung des Postulates 2005/116 von Esther Maag, betreffend:

"Ziele der Luftreinhaltepolitik, Anwendung VO zum Raumplanungs- und Baugesetz in den Gemeinden, Erweiterung der Ersatzabgabe gemäss § 107 RBG"

vom

I. Ausgangslage

Am 21. April 2005 reichte Landrätin Esther Maag, Grüne Fraktion, das Postulat betreffend "Ziele der Luftreinhaltepolitik, Anwendung VO zum Raumplanungs- und Baugesetz in den Gemeinden, Erweiterung der Ersatzabgabe gemäss § 107 RBG" mit folgendem Wortlaut ein:

"Die lufthygienische Situation in unserem Kanton bedingt noch immer die Durchführung eines Massnahmenplans gemäss Art. 44a des Bundesgesetzes über den Umweltschutz und Art. 32 der Luftreinhalteverordnung.

Ganz allgemein beträgt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am gesamten Ausstoss der Luftschadstoffen NO_x, Feinstaub (PM10) und CO₂ zwischen einem Drittel und mehr als der Hälfte. Der Luftreinhalteplan aus dem Jahr 1990 sah als Massnahme V2.3 vor, die Erstellungspflicht für private Parkplätze zu begrenzen. Diese Massnahme wurde nach der Diskussion des RBG im Landrat nie umgesetzt. Immerhin formulieren RBG und RBV einen konkreten Grundbedarf an Parkplätzen, die erstellt werden müssen. Für Wohnbauten gilt: 1 Stammplatz und 0,3 Besucherplätze pro Wohnung.

Bereits diese Zahl bestätigt eine auf das Automobil ausgerichtete Verkehrspolitik, werden doch auch autofreie Haushalte zu Erstellung eines Abstellplatzes verpflichtet. In der aktuellen Praxis scheint man hier sogar noch weiter zu gehen. So formulieren beispielsweise die Quartierpläne für die Überbauung "Cheddite" in Lausen und Liestal explizit die Bedingung, dass total 2 Abstellplätze pro Wohneinheit erstellt werden. Gleiches gilt auch für die Überbauung "Laubiboden" in Liestal. In letzterem Beispiel ist diese Praxis umso unverständlicher, als es sich um eine der ersten realisierten "Passivhaus"-Siedlungen in der Schweiz handelt, wo man davon ausgehen muss, dass nicht alle Haushalte eines oder gar zwei Autos besitzen werden.

Wir bitten die Regierung deshalb zu prüfen und zu berichten, ob:

- 1. die Gemeinden in Quartierplanreglementen und in der allgemeinen Bewilligungspraxis regelmässig die Erstellung höherer Parkplatzzahlen fordern, als dies die bestehenden Regelungen als Grundbedarf fordern.*
- 2. mit dieser Praxis die GrundeigentümerInnen und MieterInnen, die weniger oder nicht mehr als 1 Auto besitzen, nicht übermässig belastet werden.*
- 3. mit dieser Praxis die Ziele der Nachhaltigen Entwicklung und der Leitsätze des Konzeptes Räumliche Entwicklung (KORE) erreicht werden.*
- 4. mit einer solchen Ausrichtung auf automobiler EinwohnerInnen nicht die Ziele der Luftreinhaltung konterkariert werden.*

5. *inwieweit es den Gemeinden gelungen ist, dank einem grosszügigen Umgang mit der Bewilligung von Parkplätzen auf privatem Grund, Parkflächen auf der Allmend zu reduzieren und zu kompensieren.*
6. *ob nicht mit einer Erweiterung der Ersatzabgaberegulierung gemäss Paragraph 107 RGB zu prüfen ist, wonach auf Abstellplätze verzichtet werden kann, wenn eine entsprechende Verpflichtung seitens der Grundeigentümer vorliegt, autofreie Haushalte zu fördern,*
7. *und ob in diesem Fall nicht auch die entsprechenden Ersatzabgaben zur Förderung von Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr eingesetzt werden müssten.*
8. *ob mit Rücksicht auf die Ziele der Nachhaltigkeit und der Luftreinhaltung die bestehende Wegleitung konsequent in dem Sinne angewendet werden könnte, dass die errechnete PP-Minimalzahl auch die maximal zu erstellenden PP sind."*

II. Allgemeine Bemerkungen des Regierungsrates zum Postulat 2005/116

Das Postulat 2005/116 beinhaltet zum Teil die gleichen Fragen wie das Postulat 2005/066 und die Interpellation 2005/147. Alle Vorstösse wurden von der Landrätin Esther Maag eingereicht.

Das Postulat 2005/066 entspricht zusätzlich teilweise im Wortlaut der Interpellation 2005/147. Mit knappem Mehr lehnte der Landrat am 12. Mai 2005 die Überweisung des Postulats 2005/066 ab.

Die Landrätin hat mit der Interpellation 2005/147 "Umsetzung der Massnahme 1-1 im Luftreinhalteplan beider Basel und Anwendung der Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas" in den Gemeinden: publikumsintensive Anlagen" nachgedoppelt. Diese wurde federführend vom Lufthygieneamt beider Basel bearbeitet und im Parlament am 26. Januar 2006 beantwortet.

Die drei Vorstösse von Esther Maag überschneiden sich teilweise in ihrer Fragestellung:

Frage 3 des Postulates 2005/116 entspricht der Frage 1 der Interpellation 2005/147

Frage 5 des Postulates 2005/116 entspricht der Frage 2 der Interpellation 2005/147

Frage 8 des Postulates 2005/116 entspricht der Frage 3 der Interpellation 2005/147

Frage 4 des Postulates 2005/116 entspricht der Frage 4 des Postulates 2005/066

III. Antworten des Regierungsrates zu den einzelnen Fragen

1. *Fordern die Gemeinden in Quartierplanreglementen und in der allgemeinen Bewilligungspraxis regelmässig die Erstellung höherer Parkplatzzahlen, als dies die bestehenden Regelungen als Grundbedarf fordern?*

Nein. Es ist nicht üblich, dass die Gemeinden im Rahmen von Quartierplanverfahren die Erstellung von höheren Parkplatzzahlen fordern. Das angeführte Beispiel der Quartierplanung "Cheddite" ist diesbezüglich eine Ausnahme. Vielmehr wird bei Quartierplanungen die Anzahl der Parkplätze aufgrund der Kantonalen Wegleitung bzw. Anhang 11/1 und 11/2 RBV - oft auch basierend auf einem Verkehrsgutachten - ermittelt.

Bei vielen Projekten und "Regel"-Bauvorhaben werden mehr Parkplätze bewilligt, als gemäss Mindestbedarf notwendig sind, da die jetzige Gesetzgebung keine Maximalparkplatzzahl vorsieht. Dies geschieht aber nicht auf Druck oder Wunsch der Gemeinden.

Auf mehrheitlichen Wunsch seitens der Gemeinden und Privater wurde bei der Erarbeitung der heute geltenden Bestimmung - gegenüber früher - bereits eine Reduktion der minimal erforderlichen Anzahl Parkplätze vorgenommen. Mit der nach oben offenen Parametrisierung wird die Bemessung der Parkplatzzahl auf eine unternehmerische Bühne gehievt. Damit werden aber im Bereich der Parkierung keine planerischen Vorgaben definiert, die auch die lufthygienischen Aspekte zwingend berücksichtigen. Weiter enthalten die Bestimmungen zusätzlich eine grosse Flexibilität,

um mit weitergehenden Reduktionsmöglichkeiten am Ziel-/Arbeitsort die minimale Anzahl Parkplätze mittels einheitlichen Kriterien (Reduktionsfaktoren R1 und R2) weiter reduzieren zu können.

Aus rechtlicher Sicht gilt es, die Aspekte Rechtsgleichheit, Willkürverbot und Verhältnismässigkeit zu berücksichtigen.

2. *Werden mit dieser Praxis die GrundeigentümerInnen und MieterInnen, die weniger oder nicht mehr als 1 Auto besitzen nicht übermässig belastet?*

Nein. Im Kanton Basel-Landschaft gilt die Philosophie, dass an der Quelle - also bei den Einfamilienhäusern, Doppel- und Reiheneinfamilienhäusern sowie bei Mehrfamilienhäusern - eine gewisse, minimale Anzahl Parkplätze zur Verfügung zu stellen ist. Dabei sind - speziell an der Quelle einer jeden Fahrt bzw. am Wohnort - keine Reduktionen der minimalen Anzahl Parkplätze zugelassen. Zudem ist es nicht prioritär Aufgabe der öffentlichen Hand, für private Zwecke auf der Allmend Parkplätze bereitzustellen.

Im Übrigen ist der Regierungsrat der Meinung, dass Private und Investoren für ihre Parkplätze selbst verantwortlich sein sollten. Von einer übermässigen Belastung kann kaum die Rede sein. Selbst wenn einzelne GrundeigentümerInnen und MieterInnen kein Auto besässen, wäre dies alleine noch kein Grund für eine Dispensation, denn es stellt sich immer die Frage, wo im Falle von Besuchen das Auto abgestellt werden soll? Auch die Kontrolle und Handhabung im Falle von Änderungen kann nicht gewährleistet werden, was zu Missbrauch und Willkür förmlich einlädt. Kommt hinzu, dass Parkplätze auch an Dritte weitervermietet oder anderweitig genutzt werden können.

3. *Können mit dieser Praxis die Ziele der Nachhaltigen Entwicklung und der Leitsätze des Konzeptes Räumliche Entwicklung (KORE) erreicht werden?*

Die Umsetzung der im Konzept der räumlichen Entwicklung Kanton Basel-Landschaft festgelegten Grundzüge der anzustrebenden räumlichen Entwicklung des Kantons (Leitsätze) hat in einem nächsten Konkretisierungsschritt über den Luftreinhalteplan beider Basel - überarbeitet und aktualisiert Juli 2004 - und die kantonale Richtplanung zu erfolgen. Die Auswertung und Überarbeitung des Entwurfes des kantonalen Richtplanes ist noch nicht abgeschlossen. Es liegt am politischen Entscheidungsprozess, in welcher Form und Verbindlichkeit die Leitsätze des Konzeptes der Räumlichen Entwicklung im Luftreinhalteplan der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft 2004 und im kantonalen Richtplan umgesetzt werden können.

Da Verkehrsüberlastungen bereits heute auf einigen Abschnitten zu beobachten sind - individuelle Mobilitätszunahme bei allen Verkehrsmitteln ohne grösseres Wachstum von Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen -, dürfte sich die Situation bei anhaltender Entwicklung zweifellos noch verschärfen. Aus lufthygienischer Sicht kommt deshalb der Förderung einer Siedlungsentwicklung nach innen mit möglichst kurzen Wegen und einem leistungsfähigen, attraktiven ÖV deshalb zentrale Bedeutung zu.

4. *Werden mit einer solchen Ausrichtung auf automobile EinwohnerInnen nicht die Ziele der Luftreinhaltung konterkariert.*

Die jetzige Parkplatzregelung ist sicherlich kein geeignetes Werkzeug, um die lufthygienischen Ziele erreichen zu können. Umgekehrt ist aber auch nicht anzunehmen, dass mit einer anderen Parkplatzregelung die lufthygienische Situation erheblich verbessert würde. Die Vorbelastung in der Region, welche letztlich auch eine lufthygienische Massnahmeplanung nach sich zieht, ist - was den Automobilverkehr anbelangt - primär auf die Autobahn A 2 mit ihrem hohen Anteil an Durchgangsverkehr zurückzuführen.

Im Übrigen dürfte auch ein reduziertes Parkplatzangebot nicht zwangsläufig auch zu einer Reduktion der Autos oder gar zu einer Verhaltensänderung führen. Vielmehr würde eine ungenügende Anzahl von Abstellmöglichkeiten innerhalb von QP-Arealen zu einem Ausweichen auf die Allmend führen. Eine ausreichende Parkplatzzahl innerhalb der QP-Areale kann somit durchaus zu einer Entlastung der Allmend führen.

5. *Inwieweit ist es den Gemeinden gelungen, dank einem grosszügigen Umgang mit der Bewilligung von Parkplätzen auf privatem Grund, Parkflächen auf der Allmend zu reduzieren und zu kompensieren.*

Eine derartige Statistik besteht nicht. Die Parkierung wie auch der ganze Bereich der Parkplatzbewirtschaftung auf Gemeindestrassen steht grundsätzlich im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden.

Im Rahmen des ("alten") Luftreinhalteplanes der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft wurde 1990 aufgrund der Massnahme V2.1 versucht, Grundlagen für die Beurteilung der Parkraum-Situation zu beschaffen. Konkret wurde auf Veranlassung des Kantons 1993 in vielen Vorortsgemeinden ein Parkplatz-Inventar erstellt, wobei dies auf sehr grosse Skepsis und vereinzelt auch auf Widerstand stiess. So war es nicht möglich, ein flächendeckendes Parkplatz-Inventar in den Agglomerationsgemeinden zur Kernstadt Basel zu erstellen.

Aufgrund dieses doch grossen Widerstandes einiger Gemeinden wurden diesbezüglich keine weiteren Anstrengungen unternommen.

6. *Ist mit einer Erweiterung der Ersatzabgaberegelerung gemäss Paragraph 107 RGB nicht zu prüfen, ob auf Abstellplätze verzichtet werden kann, wenn eine entsprechende Verpflichtung seitens der Grundeigentümer vorliegt, autofreie Haushalte zu fördern?*

Eine Verpflichtung der Grundeigentümer, autofreie Haushalte zu fördern, greift nicht. Wenn schon, dann müsste die verbindliche Regelung so sein, dass die Liegenschaften bzw. die Wohnungen nur von Personen ohne Auto genutzt werden dürften. Dies ist aber in der Praxis nicht umsetzbar. Vermutlich müsste mit einer Wertverminderung von derartigen Liegenschaften gerechnet werden. Ausserdem stellt sich auch hier die Frage: Müsstest dann nicht auch die Besucher "autofrei" sein bzw. ohne Auto auf Besuch kommen?

7. *Müsste in diesem Fall nicht auch die entsprechenden Ersatzabgaben zur Förderung von Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr eingesetzt werden?*

Die heutigen Ersatzabgaben sind zweckgebunden, weil sie es dem Gemeinwesen erlauben sollen, fehlende private Parkplätze zu errichten. Es ist nicht einzusehen, weshalb solche Mittel zur Förderung des Langsamverkehrs oder des öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden sollen.

8. *Könnte mit Rücksicht auf die Ziele der Nachhaltigkeit und der Luftreinhaltung die bestehende Wegleitung konsequent im Sinne angewendet werden, dass die errechnete PP-Minimalzahl auch die maximal zu erstellenden PP sind?*

Nein. Aufgrund der rechtlichen Situation kann die minimale Anzahl an Parkplätzen nicht als maximal zu erstellende Anzahl Parkplätze deklariert werden. Eine solche Handlung würde klarerweise § 106 des Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) als auch § 70 der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) widersprechen.

Der § 106 RBG besagt u.a., dass die Erstellung, der Umbau und die Zweckänderung von Bauten und Anlagen nur bewilligt werden darf, wenn dafür eine bestimmte Anzahl Abstellplätze ausgewiesen wird. In § 70 RBV wird weiter festgehalten, dass die Mindestzahl der Garagen und Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas (Normalabstellplatzbedarf) sich gemäss Anhang (18) bemisst.

Es ist aber darauf hinzuweisen, dass bei aufgrund von Verkehrsgutachten ermittelten Parkplatzzahlen für publikumsintensive Einrichtungen in vorbelasteten Gebieten die so ermittelte Minimalparkplatzzahl in der Praxis zumeist zugleich als Maximum angenommen wird. Dies ist eine verschärfte Emissionsbegrenzung im Sinne der eidgenössischen Umweltschutzgesetzgebung.

Es bleibt zu ergänzen, dass

- 1992 im Rahmen der Anpassung des Dekretes zum alten Baugesetz vom 15. Juni 1967 - Neuerlass von § 7 des Dekretes mit zugehörigem Anhang VI - wurde versucht, gleichzeitig das Ge-

setz zwecks Einführung einer möglichen oberen Begrenzung der Anzahl Parkplätze in Form einer "Kann-Bestimmung" anzupassen. Dies stiess auf eine grossmehrheitliche Ablehnung.

- 1998 im Rahmen des Neuerlasses des Raumplanungs- und Baugesetzes mit dazugehöriger Verordnung wurde erneut versucht, eine Änderung des Gesetzes zwecks Einführung einer möglichen oberen Begrenzung der Anzahl Parkplätze in Form einer "Kann-Bestimmung" einzuführen. Auch dieser Versuch fand in der politischen Diskussion keine Mehrheit.

IV. Antrag

Mit dem vorliegenden Bericht hat der Regierungsrat das Postulat geprüft und dem Landrat über seine Abklärungen berichtet.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Landrat, das Postulat 2005/116 abzuschreiben.

Liestal, 13. März 2007

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident:

Wüthrich-Pelloli

der Landschreiber:

Mundschin

