

## Vorlage an den Landrat

**Gemeindeautonomie bei der Parkplatzerstellungspflicht**  
[Nr. wird durch System eingesetzt]

vom [Datum wird durch System eingesetzt]



## 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 regionalen und kantonalen Interessenlagen eigene Kriterien für die Lockerung oder gänzliche Aufhebung der Verpflichtung zur Erstellung von Autoabstellplätzen aufstellen.

Die Gesetzesänderung hat zum Ziel unter Berücksichtigung regionaler Aspekte, 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	3
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>	5
2.3.5.	<i>Kommunale und regionale Koordination</i>	6
2.3.6.	<i>Subsidiarität der kantonalen Vorschriften</i>	6
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
3.	Anträge .....	12
3.1.	Beschluss	12
4.	Anhang .....	13

## 2. Bericht

### 2.1. Ausgangslage

Im Kanton Basel-Landschaft muss gemäss § 106 Raumplanungs- und Baugesetz (RBG)<sup>1</sup> 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)<sup>2</sup> 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 Verordnungsänderung<sup>3</sup>, 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-Projekts<sup>4</sup> 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 regionalen 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 in Abhängigkeit von der öV-Erschliessung.

### 2.2. Ziel der Vorlage

Den Gemeinden soll die Kompetenz übertragen werden, unter Berücksichtigung von regionalen und kantonalen Interessenlagen eigene Kriterien für die Lockerung oder gänzliche Aufhebung der Verpflichtung zur Erstellung von Autoabstellplätzen aufzustellen.

---

<sup>1</sup> SGS 400

<sup>2</sup> SGS 400.11

<sup>3</sup> GS 2018.073; § 70 Abs. 2<sup>bis</sup> RBV

<sup>4</sup> «Verfassungsauftrag Gemeindestärkung» (kurz: VAGS)

## 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, welche eine Lockerung der kantonal festgelegte Pflicht zur Erstellung von Autoabstellplätzen im Rahmen von Quartierplanungen für Wohnsiedlungen vorsah (§ 106 und neu § 106a RBG), ab. 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 Gemeinden<sup>5</sup> 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.

---

<sup>5</sup> SGS 140.32

§ 70 Abs. 2<sup>bis</sup> 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 wiesen diverse Gemeinden darauf hin, dass zumindest im urbanen Gürtel der Gemeinden diese einen Reduktions- oder Erhöhungsfaktor selber bestimmen dürfen sollten.

Der Regierungsrat stellt fest, dass die Parkplatzthematik in der Agglomeration gegenüber den ländlichen Gemeinden eine gänzlich andere Rolle spielt. In der Agglomeration sehen sich die Behörden mit der Forderung von Investoren konfrontiert, die aus Wirtschaftlichkeitsgründen keine oder nur wenigen 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. 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. Schwierigkeiten bereiten in ländlichen Gemeinden vielmehr fehlende Parkierungsanlagen in Kernzonen oder die nachträgliche Schaffung von Abstellflächen in Vorgärten bei kleineren Umbauten und Umnutzungen.

*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 regionale Koordination*

Mit der Kompetenzübertragung an die Gemeinden muss allerdings insbesondere im Bereich der Nutzungsplanung nicht nur eine kommunale, sondern auch eine regionale Betrachtungsweise erfolgen, wie es unter anderem Art. 15 Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG)<sup>6</sup> 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. Das RBG macht jedoch direkt keine Vorgaben zur Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

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 Modalsplit<sup>7</sup>, 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 RBG<sup>8</sup> 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 Tramnetze) 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 regionalen Koordination und Planung ist insbesondere in den Agglomerationsgemeinden ein hohes Gewicht beizumessen.

### 2.3.6. *Subsidiarität der kantonalen Vorschriften*

Erlässt eine Gemeinde kein Reglement oder umfasst ihre Planung gewisse Gemeindegebiete 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.

Durch die bisherige Regelung von § 70 Abs. 2<sup>bis</sup> 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

<sup>6</sup> SR 700

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

<sup>8</sup> GS 2020.018 (in Kraft seit dem 1. April 2020)



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 regionale Sicht ist kaum je gegeben. Mit der vorgeschlagenen Revision von § 106 RBG und der Kompetenzübertragung an die Gemeinden verlangt der Kanton, dass zwingend eine gesamtheitliche kommunale oder gar regionale Betrachtung von Siedlung und Verkehr vorgenommen wird.

Der neue § 106 RBG sieht vor, dass das zulässige Mass der Parkierung auf Ebene eines Gemeindefreglements 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

Gemeindefreglemente sind gemäss § 168 Abs. 1 lit. b des Gesetzes über die Organisation und die Verwaltung der Gemeinden (Gemeindegesezt) vom 28. Mai 1970<sup>9</sup> 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 das übergeordnete kantonale Verkehrsnetz hat, also dort wo eine überregionale Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr erforderlich ist. Den Gemeinden soll freigestellt werden, ob sie die Pflicht zur Anzahl der Parkplätze reduzieren oder bei

---

<sup>9</sup> SGS 180

Projekten, die autoarmes Wohnen vorsehen, die maximale Zahl der möglichen Plätze generell einschränken. 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. Eine Überprüfung der vorgesehenen kommunalen Vorgaben ist den kantonalen Stellen weiterhin im Bereich von Zonenplanungen und Quartierplänen zu gewähren. Im Rahmen der Vorprüfung und Genehmigung von Zonenplanungen und Quartierplänen müssen die kantonalen Interessen, insbesondere die Auswirkungen auf das übergeordnete Verkehrsnetz und vor allem den öffentlichen Verkehr, von den kantonalen Fachstellen überprüft werden können.

#### Abstimmung von Siedlung und Verkehr:

Eine wesentliche Grundlage für die Erarbeitung eines kommunalen Parkplatzreglements ist die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. 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 Verkehrs- und Mobilitätsgutachten benötigen (analog dem heutigen § 70 Abs. 2<sup>bis</sup> 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 5-10 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.

Bei der Schaffung neuer Regelungen zur Parkierung ist darauf zu achten, dass die Aufgabe, die nötigen Parkplätze anzubieten, nicht von den Privatarealen in den öffentlichen Raum abgeschoben



wird. Vielmehr ist das regelmässige Abstellen nach wie vor in erster Linie auf Privatgrundstücken zu organisieren, so dass Strassenparkierung eine Rolle für Besucher- und Kundenverkehr im gewünschten Masse wahrnehmen kann.

Die Gemeinde muss auf die bestehende und künftige Siedlungsstruktur in ihren Grundzügen und deren verkehrliche Voraussetzungen sowie Auswirkungen eingehen und insbesondere in Agglomerationsgemeinden eine regionale Betrachtung vornehmen. Dazu gehören im Hinblick auf die bestehende Struktur der Siedlung Informationen folgender Art:

- Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte
- Strukturierung des Baugebiets (Zonierung, Ausnutzungsziffern, Baulandreserven)
- Lage der öffentlichen und sonstigen publikumsintensiven Einrichtungen
- Wirtschaftliche Entwicklungs- und Wohnschwerpunkte gemäss kantonalem Richtplan
- Informationen zu Ortsbild/Strassenraumgestaltung
- Bestand und Qualität der öffentlichen Räume und Freiräume
- Rechtskräftige Quartierpläne (QP)

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 Zielen sowie 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 übergeordneten Rechts und der kommunalen Bestimmungen geprüft. Die Auslegung kommunaler Bestimmungen ist gestützt auf die in Art. 50 Abs. 1 der Bundesverfassung (BV)<sup>10</sup> und § 45 der Kantonsverfassung (KV BL)<sup>11</sup> 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,

<sup>10</sup> SR 101

<sup>11</sup> SGS 100

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 (NPL), Quartierplänen (QP) oder bei einzelnen Bauvorhaben zwingend ein Mobilitäts- und Verkehrsgutachten (MVG) verlangt werden kann. Grundsätzlich sind bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr analog dem kantonalen Richtplan sowohl für das gesamte Gemeindegebiet, aber auch im regionalen Kontext weitere Massnahmen zu prüfen. Gemäss § 70 Abs. 2<sup>bis</sup> RBV muss die Gemeinde bereits heute bei Quartierplänen ein Verkehrs- und Mobilitätsgutachten vorlegen, wenn bei Wohnnutzungen die Anzahl Stampoarkplätze 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 eine Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung vornehmen. 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 Benützungsort 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. Auf kommunaler Ebene ist eine Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, analog dem kantonalen Richtplan sowohl für das gesamte Gemeindegebiet, aber auch im regionalen Kontext erforderlich. Diese Regelung soll subsidiär weiter gelten.

Der Kanton will weiterhin die verkehrlichen und raumplanerischen Auswirkungen auf das übergeordnete Netz bei der Nutzungsplanung, Sondernutzungsplanung und grösseren Bauvorhaben überprüfen können. Dies liegt im gemeinsamen Interesse von Gemeinden und Kanton. Ein Mobilitätsgutachten muss sich zu Wechselwirkungen wie «Parksuchverkehr» und «Parkieren auf Kantonsstrassen» äussern. Generell wird der Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zukünftig ein noch höherer Stellenwert zukommen.

Oftmals liegt einem QP der Gedanke zu Grunde, dass nahegelegene Arbeitsplätze mit dem Velo- und Fussverkehr erreicht werden können. Derzeit weniger klar sind die Abläufe bei Grossüberbauungen ausserhalb eines QP's oder der kommunalen Anpassungen der Anzahl Pflichtparkplätze für ganze Zonen, in denen sich dann viele kleinere Bauvorhaben kumulieren. Hier stellt sich seitens Kanton die Frage, wie die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und mit einem kohärenten System aus privater und öffentlicher Parkierung gewährleistet werden können.

### 2.3.9. *Gewerbliche Parkierung*

Die Gemeinden fordern klar einen liberalen Ansatz und erkennen die Herausforderung primär bei der Wohnnutzung. Gewerbe und Dienstleistungsnutzungen, sie 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 sich 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. Regelungsbedarf besteht auf kommunaler Ebene in Gewerbebezonen und Ortszentren vor allem im Bereich von Doppelnutzungen von Parkplätzen (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 Aargau<sup>12</sup>; Art. 10 Parkplatzverordnung Stadt Zürich<sup>13</sup>).

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. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr bleibt sichergestellt.

---

<sup>12</sup> SAR 713.121

<sup>13</sup> 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-Entlastungsgesetzes<sup>14</sup> sowie § 2 der KMU-Verordnung<sup>15</sup> sehen vor, dass bei sämtlichen Entwürfen zu Erlassen aller Rechtsetzungsstufen eine sogenannte Regulierungsfolgenabschätzung durchzuführen ist. Die Regulierungsfolgeabschätzung 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, erschwerter Betriebsabläufe, usw.

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

## **2.9. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens**

Text folgt

## **3. Anträge**

### **3.1. Beschluss**

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Die Änderung von § 106 des Raumplanungs- und Baugesetzes gemäss Beilage.

---

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

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

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 Regierungsrats

Der Präsident:

Der Landschreiber:

**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

Der Präsident:

Der Landschreiber: