

Autofreies Wohnen Basel-Stadt / Baselland – Gesetzliche Grundlagen

GESETZ BASEL-STADT

Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen (Parkplatzverordnung, PPV) vom 22. Dezember 1992

„§ 1.4) Die **Verordnung bezweckt die Beschränkung der Anzahl Parkplätze**, die für Personenwagen erstellt werden dürfen [...]“

„§ 8. **Für jede Wohnung kann ein Parkplatz erstellt werden.** Für Wohnungen mit mehr als fünf Zimmern oder mehr als 140 m² BGF kann das Bau- und Verkehrsdepartement zusätzliche Parkplätze bewilligen.“

Fazit: Autofreies Wohnen/Bauen ist heute im Kanton Basel-Stadt bereits möglich und gesetzeskonform.

GESETZ BASELLAND

Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) vom 8. Januar 1998

„§ 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.“

Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV)

Anhang 11/1

Grundwerte für Berechnungen des Grundbedarfes für Autoparkplätze

Grundwerte für Berechnungen des Grundbedarfes für Autoparkplätze

Nutzungsart	Schätzwerte ¹ zur Ermittlung der Anzahl Arbeitsplätze Sitzplätze	Grundbedarf	
		Autoparkplätze	
	Auf der Basis der BGF	Stammplatz ² GS	Besucherplatz ³ GB
Wohnbauten EFH / D-EFH / R-EFH / MFH (Alterswohnungen, Quartierplanungen sowie von der öffentlichen Hand realisierter Wohnungsbau fallweise)		P/Wohnung 1	P/Wohnung ⁴ 0.3
Dienstleistungen Schalterbetriebe	1 Arbeitsplatz pro 30 m ² BGF	P/Arbeitsplatz 0.4	P/Arbeitsplatz 0.3
Übrige		0.4	0.2
Industrie / Gewerbe Klein- und Mittelbetriebe ⁵	1 Arbeitsplatz pro 60–200 m ² BGF	P/Arbeitsplatz 0.4	P/Arbeitsplatz 0.1
Grossbetriebe		Verkehrs- gutachten	Verkehrs- gutachten
Verkaufsgeschäfte Wenig kundenintensiv (Buchhandlung, Bijouterie etc.)	1 Arbeitsplatz pro 50 m ² BGF	P/Arbeitsplatz 0.4	P/m ² VF 0.03
Kundenintensiv Laden bis 500 m ²	VF=0.7xBGF	0.4	0.06
Supermarkt bis 1000 m ²	VF=0.7xBGF	0.4	0.08
Einkaufszentren über 1000 m ² VF	VF=0.7xBGF	Verkehrs- gutachten	Verkehrs- gutachten
Restaurant	1 Arbeitsplatz pro 50 m ² BGF 1 Sitzplatz pro 2–4 m ² BGF	P/Arbeitsplatz 0.4	P/Sitzplatz 0.3
Andere	Literatur	Verkehrs- gutachten	Verkehrs- gutachten
BGF = Bruttogeschossfläche; GB = Grundbedarf Besucherplätze; GS = Grundbedarf Stammplätze; P = Au- toparkplätze; VF = Verkaufsfläche		Für betriebseigene Fahrzeuge sind 100% Plätze (unreduziert) bereitzustellen.	

1 Ist die Zahl der Arbeitsplätze nicht bekannt, so sind die Schätzwerte massgebend.

2 Jeder Pflichtparkplatz muss unabhängig benutzbar sein.

3 Jeder Pflichtparkplatz muss unabhängig benutzbar sein.

4 Jeder angefangene Parkplatz zählt voll.

5 Niedriger Wert: Produktion / Hoher Wert: Lager.

Anhang 11/2

Nutzungsart	Reduktionsfaktoren für Autoparkplätze am Zielort																		
	Reduktion infolge ÖV-Erschliessung R 1	Übrige Reduktion R 2																	
Wohnbauten	Keine, mit Ausnahme in Ortskernzonen auf begründeten Antrag des Gemeinderates	keine																	
Dienstleistungen Schalterbetriebe Übrige Industrie / Gewerbe Klein- und Mittelbetriebe Grossbetriebe Verkaufsgeschäfte Wenig kundenintensiv (Buchhandlung, Bijouterie etc.) Kundenintensiv Laden bis 500 m ² VF Supermarkt bis 1000 m ² VF Einkaufszentren über 1000 m ² VF Restaurant Andere	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Kursfolge in Min. während Spitzen-Stunde</th> <th colspan="2">Fusswege zur Haltestelle</th> </tr> <tr> <th>weniger als 350 m</th> <th>mehr als 350 m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>mehr als 20 Minuten</td> <td>0.8</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>13-20 Minuten</td> <td>0.7</td> <td>0.9</td> </tr> <tr> <td>7-12 Minuten</td> <td>0.6</td> <td>0.8</td> </tr> <tr> <td>6 Minuten und weniger</td> <td>0.5</td> <td>0.7</td> </tr> </tbody> </table>	Kursfolge in Min. während Spitzen-Stunde	Fusswege zur Haltestelle		weniger als 350 m	mehr als 350 m	mehr als 20 Minuten	0.8	1.0	13-20 Minuten	0.7	0.9	7-12 Minuten	0.6	0.8	6 Minuten und weniger	0.5	0.7	Für folgende Kriterien können Reduktionen geltend gemacht werden: 1. Umweltvorbelastung 2. Politische und planerische Leitbilder 3. Vorhandene, öffentliche Parkplätze in akzeptabler Nähe 4. Mehrfachnutzung 5. Gebäudenutzung, die einen hohen Veloanteil erwarten lässt Der maximale Reduktionsfaktor für alle Kriterien beträgt: 0.6
Kursfolge in Min. während Spitzen-Stunde	Fusswege zur Haltestelle																		
	weniger als 350 m	mehr als 350 m																	
mehr als 20 Minuten	0.8	1.0																	
13-20 Minuten	0.7	0.9																	
7-12 Minuten	0.6	0.8																	
6 Minuten und weniger	0.5	0.7																	

Reglement über die Ersatzabgabe für Parkplätze vom 17. September 2001

§1 Grundsatz für Abgeltung fehlender Parkplätze

Können die notwendigen Abstellplätze aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht oder nur mit unverhältnismässig hohem finanziellen Aufwand erstellt werden, entrichtet die Bauherrschaft eine Ersatzabgabe an die Gemeinde. [Diese beträgt CHF 5'000.- pro Jahr und entfällt erst mit dem nachträglichen Bau der gesetzlich verlangten Anzahl Parkplätze, oder dem Verfall des Wohngebäudes.]

Fazit: Autofreies Wohnen/Bauen ist heute im Kanton Baselland möglich bei „Alterswohnungen, Quartierplanungen sowie von der öffentlichen Hand realisiertem Wohnungsbau fallweise“. (Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz RBV, Anhang 11/1)

Zudem ist eine Reduktion für Autoparkplätze am Zielort bei Wohnbauten als „[...] Ausnahme in Ortskernzonen auf begründeten Antrag des Gemeinderats“ möglich. (Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz RBV, Anhang 11/2)

Zu diesem Thema hat die Grüne-Landrätin Lotti Stokar am 6. September 2012 im Landrat die Motion „Ermöglichen von autofreien Siedlungen im Kanton Basel-Landschaft, Ausnahmen von der Pflicht Parkplätze zu erstellen“ eingereicht.



> [Landrat / Parlament](#) || [Geschäfte des Landrats](#)

Titel: **Motion von Lotti Stokar, Grüne Baselland: Ermöglichen von autofreien Siedlungen im Kanton Basel-Landschaft, Ausnahmen von der Pflicht Parkplätze zu erstellen**

Autor/in: [Lotti Stokar](#)

Mitunterzeichnet von: Augstburger, Bänziger, Beeler, Fritz, Furer, Geiser, Gorrengourt, Gosteli, Grossenbacher, Herwig, Kirchmayr, Kumli, Leugger, Schafroth, Schoch, Schuler, Schweizer Kathrin, Vollgraff, Werthmüller und Wiedemann

Eingereicht am: 6. September 2012

Bemerkungen: --

[Verlauf dieses Geschäfts](#)

Um der zunehmenden Motorisierung in der Vergangenheit Herr zu werden, wurden in den Bauvorschriften Regeln für die Anzahl von Pflichtparkplätzen eingeführt. Pro gebauter Wohneinheit müssen in der Regel ohne Rücksicht darauf, ob die künftigen Einwohner ein Auto besitzen oder nicht, eine bestimmte Anzahl Parkplätze bereit gestellt 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 (§§1 06 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.