EINWOHNERGEMEINDE

ALLSCHWIL

Begleitbericht nach § 70 RBV zum

Abstellplatzreglement

Impressum

Auftraggeberin	Gemeinde Allschwil Baslerstrasse 111 4123 Allschwil vertreten durch Lisa Euler
Auftragnehmerin	urbanista.ch AG Binzallee 4 8055 Zürich www.urbanista.ch

urbanista.ch

1 In Kürze 5
2 Organisation und Ablauf der Planung 5
2.1. Bestandteile der Planung 5
2.2. Ablauf der Aufstellung des Abstellplatzreglements 5
2.3. Beteiligte 6
3 Übergeordnete Vorgaben 7
3.1. Kantonales Raumplanungs- und Baugesetz RBG 7
3.2. Kantonale Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz RBV 7
4 Ausgangslage 7
4.1. Siedlungsstruktur, Mobilitätsangebote und Verkehrserzeugung 7
4.2. Parkraumnachfrage 9
4.3. Verhältnis von privater und öffentlicher Parkierung 10
4.3.1 Anzahl öffentlicher Parkplätze in Allschwil 10
4.3.2 Anzahl privater Parkplätze 11
4.3.3 Verhältnis von privater und öffentlicher Parkierung bei Gewerbe und Verkaufsnutzungen 11
5 Kommunale Zielsetzungen und vorliegende Planungen 11
5.1. Räumliches Entwicklungskonzept REK 12
5.2. Mobilitätskonzepte GMSKB und MEBA 12
5.3. Fuss- und Velokonzept 12
6 Zentrale Sachthemen, räumliche Umsetzung und Interessenabwägung 13
6.1. Ermittlung der Anzahl der Abstellplätze 13
6.1.1 Anzahl Abstellplätze für Personenwagen 13
6.1.2 Reduktionsfaktoren bei Abstellplätzen für Personenwagen 14
6.1.3 Weitere Vorgaben zur Ermittlung der Anzahl Abstellplätze für Personenwagen 19
6.1.4 Anzahl Abstellplätze für Motorfahrräder 20
6.1.5 Anzahl Abstellplätze für Velos und Mofas 20
6.2. Gestaltung, Anordnung und Bewirtschaftung der Abstellplätze 21
6.3. Festlegungen im Gebiet Binningerstrasse 21
6.4. Auswirkungen auf angrenzende Gebiete und Abstimmung mit den umliegenden Gemeinden 22
7 Weitere Planungsschritte 22
7.1. Kantonale Vorprüfung 22
7.2. Beschlussfassung Gemeinderat / Einwohnerrat 22
7.3. Referendum 23

7.4. Auflageverfahren 23
8 Genehmigungsantrag 23

1 In Kürze

Die Gemeinde Allschwil hat sich in den letzten Jahren zu einer modernen, attraktiven Wohn- und Arbeitsgemeinde entwickelt. Neben den etwa 22'000 Menschen, die in der Gemeinde wohnen, arbeiten hier rund 11'000 Personen aus Allschwil und der umliegenden trinationalen Region. Mit dem Wachstum an Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Arbeitsplätzen geht auch eine erhöhte Mobilitätsnachfrage einher. Erfreulicherweise drückte sich diese in den vergangenen Jahren vor allem durch eine vermehrte Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Fuss- und Veloverkehrs aus. So blieb der gemessene motorisierte Individualverkehr (MIV) auf den Hauptverkehrsstrassen trotz Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme konstant.

Diese Entwicklung soll mit der Revision der Zonenvorschriften Siedlung und dem in Erarbeitung befindlichen Teilzonenplan Binningerstrasse durch eine ausgewogene Siedlungsentwicklung vor allem an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen fortgeführt werden. Gestützt auf die jüngsten Anpassungen im kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) und der entsprechenden Verordnung (RBV), die zum Ziel hat flexibler auf unterschiedliche Parkierungsbedürfnisse in den Gemeinden einzugehen, soll das nun vorliegende Abstellplatzreglement für die Gemeinde Allschwil Rechtskraft erlangen. Die im Reglement definierten Werte stützen sich auf die Empfehlungen der VSS, der Normierungsorganisation im Strassen- und Verkehrswesen der Schweiz, und wurden mit Studien aus der Region sowie Erkenntnissen aus Allschwil selbst abgeglichen.

Das Abstellplatzreglement stellt einen weiteren wichtigen Baustein für eine gute und sinnvolle Abstimmung von Siedlung und Verkehr dar und trägt damit zu einer qualitätsvollen Entwicklung des Gemeindegebiets von Allschwil bei.

2 Organisation und Ablauf der Planung

2.1. Bestandteile der Planung

Das Abstellplatzreglement umfasst folgende zu genehmigende Dokumente:

- Abstellplatzreglement
- Ergänzungsplan 1:10'000

Der vorliegende Bericht zum Abstellplatzreglement ist orientierender Bestandteil der Planung. Die Planung umfasst zur Erläuterung und Einordnung in den Gesamtkontext folgende weiteren Grundlagen:

- Revision Zonenvorschriften Siedlung (Stand Gemeinderatsbeschluss GRB Nr. 24 vom 29. Januar 2025)
- Teilzonenvorschriften «Binningerstrasse» (Stand Gemeinderatsbeschluss GRB Nr. 78 vom 19. März 2025)

2.2. Ablauf der Aufstellung des Abstellplatzreglements

Der Einwohnerrat von Allschwil erlässt, gestützt auf § 47 Absatz 1 Ziffer 2 in Verbindung mit § 115 des Gemeindegesetzes (GemG) vom 28. Mai 1970 und § 106 des Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) vom 8. Januar 1998 folgendes Abstellplatzreglement.

Die Gemeinde Allschwil bezieht den Kanton Basel-Landschaft gemäss RBG § 6 Abs. 2 im Rahmen des gewählten formellen Verfahrens bei der Erarbeitung des Abstellplatzreglements bei. Aus diesem Grund wurde die Planung gemäss § 6a Abs. 1 dem Kanton vor der Beschlussfassung zur Vorprüfung unterbreitet.

Für die Inkraftsetzung des Abstellplatzreglements sind folgende Verfahrensschritte vorgehsehen:

- Entwurf Reglement mit Ergänzungsplan
- Bilaterale Abstimmung mit den zuständigen kantonalen Stellen
- Offizielle kantonale Vorprüfung
- Beschluss durch den Gemeinderat der Gemeinde Allschwil
- Erlass durch den Einwohnerrat der Gemeinde Allschwil
- Genehmigung durch den Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft

2.3. Beteiligte

An der Planung sind folgende Gremien beteiligt:

Projektsteuerung	Adrian Landmesser, Bereichsleiter BRU Nicole Nüssli, Gemeindepräsidentin (bis 30.06.2024) Christoph Morat, Gemeinderat Franz Vogt, Gemeinderat / Gemeindepräsident (ab 01.07.2024) *Vertretung Projektleitung* *Vertretung Projektteam*
Projektleitung	Jürgen Johner, Abteilungsleiter Entwickeln Planen Bauen Lisa Euler, Gruppenleiterin Stadtentwicklung und Raumplanung Nicole Wirz, Support Projektleitung *Vertretung Projektteam*
Projektteam	urbanista.ch, Zürich Marion Zängerle Markus Nollert Marion Villinger
Begleitgremium (Zusammensetzung bis 30.06.2024)	Thierry Heimgartner, Präsident Bauausschuss Andreas Bärtsch, Präsident Kommission Bauwesen und Umwelt Matthias Häuptli, Fraktion EVP/GLP/Grüne Nico Jonasch, Fraktion FDP Alfred Rellstab, Fraktion SVP Corinne Probst-Gadola, Fraktion Die Mitte Basil Wagner, Fraktion SP Roman Klauser, Fraktion AVP *Vertretung Projektsteuerung, Projektleitung*

3 Übergeordnete Vorgaben

3.1. Kantonales Raumplanungs- und Baugesetz RBG

§ 106 des RBG legt folgendes fest: «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». Zudem ist es den Gemeinden gemäss Abs. 5 erlaubt, kommunale Reglemente zur Ermittlung des Bedarfs an Abstellplätzen zu erlassen, sofern sie dabei die Abstimmung von Siedlung und Verkehr beachten. Der Regierungsrat regelt die Genehmigungsvoraussetzungen für die kommunalen Abstellplatzreglemente in der Verordnung und ist Genehmigungsbehörde.

3.2. Kantonale Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz RBV

Die Genehmigungsvoraussetzungen für kommunale Abstellplatzreglemente werden in RBV § 70 festgehalten und umfassen mindestens folgende Punkte:

- Werte für den Parkplatzbedarf oder anwendbare Reduktionsfaktoren für jede Bauzone, klar bestimmte Gebiete oder bestimmte Nutzungen
- Regelung, dass private Parkierungsanlagen für Anwohnende und Besuchende in erster Linie auf Privatparzellen zu erstellen sind
- Erforderliche Anzahl und Anforderungen an Fahrradabstellplätze
- Fälle und Umfang von weiteren verkehrsspezifischen Gutachten

Die Vorgaben werden mit dem vorliegenden Reglementsentwurf umgesetzt und die Überlegungen und Herleitungen im vorliegenden Bericht erläutert und nachgewiesen.

4 Ausgangslage

Die Lage Allschwils im Agglomerationszentrum mit sehr guter ÖV-Versorgung und Veloerreichbarkeit innerhalb der Region Basel ist der Grund für einen im Vergleich zu anderen Gemeinden im Baselbiet reduzierten Bedarf an MIV-Stellplätzen. Bereits heute werden im Rahmen von Sondernutzungsplänen (Quartierplänen) wirksame und verbindliche Mobilitätskonzepte eingefordert und die Anzahl der zu realisierenden Parkplätze stark reduziert. Die Erfahrung bei neueren Bauprojekten zeigt, dass dies auch den Bedürfnissen der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer entspricht.

Mit dem vorliegenden Reglement sollen die Reduktionsmöglichkeiten bei der Realisierung von Abstellplätzen auch für Bauten innerhalb der ordentlichen Nutzungsplanung (Regelbauweise) erhöht und für bereits sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Gebiete zweckmässige Obergrenzen für die zu erstellenden MIV-Stellplätze eingeführt werden. Die entsprechenden Kompetenzen hat die Gemeinde erst seit Februar 2023 mit der Anpassung von § 106 Abs. 5 des RBG erhalten, welche es den Gemeinden ermöglicht, im Rahmen von kommunalen Reglementen den Abstellplatzbedarf selber zu regeln. Abgestimmt auf die ebenfalls in Erarbeitung befindliche Revision der Zonenvorschriften Siedlung will die Gemeinde Allschwil die Chance nutzen, mit der zukünftigen Siedlungsentwicklung auch eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu ermöglichen.

4.1. Siedlungsstruktur, Mobilitätsangebote und Verkehrserzeugung

Es besteht eine direkte Wechselwirkung zwischen Siedlungsstruktur, Mobilitätsangeboten und Verkehrserzeugung. Wesentliche Faktoren für die durch ein Siedlungsgebiet erzeugte Verkehrsmenge und die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt. In der rechten Spalte werden die Ausprägungen dieser Faktoren im Siedlungsgebiet in

Allschwil erläutert. Allschwil zeichnet sich aufgrund seiner Typologie, der Nähe zur Kernstadt Basel sowie der damit verbundenen guten Verkehrsanbindungen durch eine sehr günstige Ausgangslage für eine reduzierte MIV-Nachfrage und Nutzung aus:

Faktor	***Ausprägung in Allschwil***
Siedlungstypologie *Siedlungsdichte und Wohneinheiten pro Gebäude sind Indikatoren für einen niedrigeren Anteil an MIV-Verkehr*	*Ein Grossteil der Siedlungsfläche Allschwils weist eine hohe Einwohnerdichte und vorwiegend Mehrfamilienhäuser auf (entspricht Zonen W3, Z3, Z4, WG 4, zukünftig: W4). Der Anteil an Wohnungen in Einfamilienhäusern ist in Allschwil niedrig. Er liegt unter 20 % (Kanton BL ca. 32 %). Neu hinzukommende Bauten sind im Regelfall ebenfalls Mehrfamilienhäuser in verdichteter Bauweise. Quartiere mit einem hohen Anteil an Einfamilienhäusern und geringerer Einwohnerdichte sind räumlich klar abgegrenzt. Bei neuen Entwicklungen geht auch hier der Trend zu mehreren Wohneinheiten pro Gebäude.*
Nutzungsangebot *und das daraus resultierende Mobilitätsmuster* *Dichtes und breites Angebot an Versorgungsnutzungen führt zu kürzeren zurückgelegten Wegen und begünstigen einen höheren Anteil an ÖV, Velo- und Fussverkehr*	*In Allschwil sind zentrumsrelevante Versorgungsnutzungen dezentral verteilt (Ortskern, Zentrum, Binningerstrasse, Bachgraben) und es liegt ein gutes Grundangebot vor. In den letzten Jahren gewinnen kleinere quartierbezogene Versorgungsnutzungen an Relevanz.* *Spezialangebote sind, soweit nicht in Allschwil vorhanden, über den Nachbarkanton Basel-Stadt abgedeckt und dort ebenfalls mit relativ kurzen Wegen und guter ÖV-Anbindung zu erreichen.*
Verkehrsangebote *Einer der grössten Hebel bezüglich Verkehrsverlagerung ist das Verkehrsangebot. Hier zählen sowohl „Pull"-Faktoren wie ein qualitativ hochwertiges ÖV-/Velo-/Weg-Angebot, als auch „Push"-Faktoren, zu denen bspw. autoarme Entwicklungen gezählt werden.*	*Mit fast flächendeckend ÖV-Güteklassen A und B weist Allschwil bereits heute ein sehr gutes ÖV-Angebot auf. Kanton und Gemeinde arbeiten gemeinsam daran, dieses vor allem in den Entwicklungs- und Transformationsgebieten weiter zu verbessern (siehe Ausgangslage).* *Obwohl die Anzahl realisierter MIV-Stellplätze das Mobilitätsverhalten der Nutzenden massgeblich beeinflusst, gibt es auch an sehr gut erschlossenen Liegenschaften heute keine Möglichkeit, die Anzahl realisierter Parkplätze zu begrenzen. Teilweise werden mit dem bestehenden Angebot sogar Fehlanreize gesetzt. Beispielhaft stehen fast 5'000 Parkmöglichkeit für den MIV im Bachgrabengebiet (inkl. Sportanlagen) einem Bruchteil dieser Anzahl an Veloparkmöglichkeiten gegenüber.* *In Allschwil werden verschiedene Sharing-Angebote genutzt und soweit möglich grenzübergreifend koordiniert (Mobility, Pick-E-Bike, Velo-Spot, verschiedene E-Trottinettes).* *Bei Arealentwicklungen werden Mobilitätskonzepte und ein entsprechend reduziertes Angebot an MIV-Stellplätzen gefordert*

	und umgesetzt. Dies entspricht auch den Wünschen der Investorinnen und Investoren sowie der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer. Im Entwicklungsgebiet Binningerstrasse entsteht autoarmes Wohnen.
Standortwahl *Wohnen, Arbeiten und Unternehmen*	*Allschwil ist sowohl eine attraktive Wohn- als auch Arbeitsgemeinde und strebt gemäss Leitbild auch für die Zukunft ein ausgewogenes Verhältnis an Wohn- und Arbeitsplätzen an. Die engen Pendlerbeziehungen zu den Nachbargemeinden drücken sich auch in der Pendlerstatistik aus: 55 % der in Allschwil wohnhaften Arbeitnehmenden pendeln demnach nach Basel (2014, ohne Grenzgängerinnen und Grenzgänger) und knapp 1/3 der in Allschwil arbeitenden Personen kommen ebenfalls aus den Nachbargemeinden. Eine Vielzahl der Ausgangs- und Zielorte ist demnach gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen oder mit dem Velo zu erreichen.*

4.2. Parkraumnachfrage

Der Bericht «Raumbeobachtung – Analyse des Fahrzeugbestandes im Kanton Basel-Landschaft» (2019, Kanton Basel-Landschaft) zeigt auf, dass der tatsächliche Bedarf im Kanton Basel-Landschaft für Wohn-, Wohn- und Geschäftszonen oder Zentrumszonen mit drei oder mehr Geschossen im 2019 bei gut 0,7 Fahrzeugen pro Wohneinheit lag. Innerhalb dieser Gruppe zeichnen sich die in Allschwil ausgewiesenen Zonen bezüglich der im Abschnitt 4.1 beschriebenen Faktoren durch besonders günstige Voraussetzung für eine geringe Nachfrage nach MIV-Nutzung aus.

Für Neubauten scheint sich ein noch weit tieferer Bedarf abzuzeichnen. So wurden im Zeitraum 2013 – 2021 etwa 860 Wohneinheiten realisiert, aber nur 500 Personenwagen neu zugelassen. Das entspricht einem Zuwachs von weniger als 0,6 Fahrzeugen pro Wohneinheit. Da in diesen Werten auch Neubauten in Zonen mit geringerer baulicher Dichte (W1, W2) und weniger guter ÖV-Erschliessung mitenthalten sind, dürften die Werte für die Zonen mit sehr guter ÖV-Erschliessung tiefer liegen.

Diese Erkenntnis deckt sich auch mit den Erfahrungen bei aktuellen Arealüberbauungen, wo nach Einschätzung von Investorengruppen der aktuelle Grundbedarf im Kanton Basel-Landschaft von 1,3 Parkplätzen pro Wohneinheit als zu hoch eingeschätzt wird. Auch bei gewerblichen Nutzungen werden bereits heute stark reduzierte Parkplatzzahlen umgesetzt.

Als Beispiel für gewerbliche Nutzungen können die beiden Parkhäuser im BaseLink-Areal genannt werden. Hier wurde im Rahmen der Quartierplanung mit rund 0,3 Parkplätzen pro Arbeitsplatz ein stark reduzierter Faktor angewendet. Es hat sich nun gezeigt, dass das Angebot bisher nicht ausgeschöpft wurde.

Auch im Bestand zeichnet sich ein ähnliches Bild ab: Es besteht ein breites Angebot an inserierten Einstellhallenparkplätze. Hieraus kann geschlossen werden, dass die bestehenden privaten Parkplätze vielerorts nicht ausgelastet sind. Begehungen innerhalb der Quartiere und aktueller Projekte zeigen ausserdem, dass die realisierten Besucherparkplätze (aktuell 0,3 pro Wohnung) überwiegend leer stehen.

Gemäss einer Untersuchung der Credit Suisse stehen in sehr gut erschlossenen Gemeinden durchschnittlich 29 % der Tiefgaragenstellplätze leer und in gut erschlossenen Gemeinden durchschnittlich 14 % (Referat Daniel Hediger, Credit Suisse, Tagung Wohnen und Mobilität 2012).

Wird eine unnötig grosse Zahl an Parkplätzen realisiert, so hat dies eine Vielzahl von negativen Auswirkungen:

- Höhere Erstellungskosten (bei Einstellhallen bis zu CHF 45‘000 pro Parkplatz), die zu höheren Mieten und höherer finanzieller Belastung für die Eigentümerschaften führen. Diese verringern die Attraktivität der Siedlungsentwicklung nach Innen.
- Mehr ganz oder zum Teil versiegelte Flächen und gestörter natürlicher Bodenaufbau haben negative Auswirkungen auf das Klima im gesamten Siedlungsgebiet. Sie mindern die Wohnqualität und die Qualität der siedlungsbezogenen Freiräume und wirken sich negativ auf die Versickerungsfähigkeit bei Starkregenereignissen aus.
- Eine hohe Anzahl Parkplätze wirkt sich negativ auf das Ortsbild aus und steht der Einordnung der Siedlung in die Landschaft entgegen.
- Bei Mehrfamilienhäusern mit Tiefgaragen entsteht ein höherer Betonverbrauch und damit auch höhere CO_2-Emissionen, diese stehen dem Netto-Null-Ziel des Bundes entgegen.
- Fehlanreize für mehr MIV-Nutzung wirken sich negativ auf das Gesamtverkehrsnetz in Allschwil aus. Sie führen zu Stau, Lärm und stehen dem Ziel einer Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel entgegen.

Die Gefahr, dass mit reduzierter Zahl realisierter Parkplätze übermässig viele Fahrzeuge in den öffentlichen Raum verdrängt werden, wird als gering eingeschätzt und das öffentliche Interesse an den positiven Auswirkungen als überwiegend. Mit der Einführung des Abstellplatzreglements soll der in Allschwil anhaltende Trend zur Verlagerung der Mobilitätsnachfrage auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr fortgesetzt werden (s. Erkenntnisse aus dem Bericht Gewerbegebiet Bachgraben Allschwil Monitoring Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, RK&P 2023). Damit der öffentliche Verkehr die steigende Nachfrage auch bedienen kann, wurden in den letzten Jahren das ÖV-Netz und vor allem die Frequenz verbessert. Mit den geplanten Projekten für die Tramverlängerung des 8er Trams sowie eine Tram Bachgraben werden weitere Anreize für eine Verlagerung der Mobilitätsnachfrage gesetzt.

4.3. Verhältnis von privater und öffentlicher Parkierung

4.3.1 Anzahl öffentlicher Parkplätze in Allschwil

Im Jahr 1999 wurde letztmals vom Ingenieurbüro Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG ein komplettes Inventar der Parkplätze im öffentlichen Raum in Allschwil erstellt (inkl. Rosenberg). Das Inventar wies damals rund 3’000 öffentliche Parkplätze aus. In den letzten Jahren mussten aufgrund von Bauprojekten einerseits einige öffentliche Parkplätze aufgehoben werden. Andererseits wurden mit versetztem Parkieren (Einführung der Parkraumbewirtschaftung) Parkplätze geschaffen. Es ist daher davon auszugehen, dass die Anzahl an öffentlichen Parkplätzen etwa mit derjenigen im Inventar übereinstimmt. Mit der Einführung der Parkplatzbewirtschaftung Anfang 2023 wird die zweckfremde Nutzung der öffentlichen Parkplätze zum Beispiel durch Pendelnde von ausserhalb der Gemeinde entgegengewirkt. Die öffentlichen Parkplätze stehen somit vornehmlich den Allschwilerinnen und Allschwilern sowie Kurzzeitparkierenden zur Verfügung. Es wurden knapp 2‘000 Anwohnendenparkkarten ausgestellt und etwa 135 Angestelltenparkkarten. Im öffentlichen Raum sind Synergieeffekte durch Mischnutzung zu beobachten. Werden verfügbare Parkplätze am Abend und in der Nacht durch Anwohnerinnen und Anwohner genutzt, so stehen sie tagsüber den Besuchenden und Mitarbeitenden von gewerblichen Nutzungen zur Verfügung. Diese Effekte sollen in Zukunft noch verstärkt werden.

4.3.2 Anzahl privater Parkplätze

Es gibt kein Inventar von privaten Parkplätzen in Allschwil, hier lassen sich nur Schätzungen vornehmen: In Allschwil gibt es 11‘270 Wohneinheiten und es sind 9‘400 Personenwagen angemeldet (Stand Sommer 2023). Auch wenn in den dichteren Quartieren bei Mehrfamilienhäusern älteren Datums oftmals nur sehr wenig private Parkplätze erstellt wurden, ist davon auszugehen, dass heute durchschnittlich über alle Quartiere zwischen 0.6 und 0.9 Parkplätze pro Wohneinheit auf privatem Grund zur Verfügung stehen (Bewohnende- und Besucherparkplätze).

4.3.3 Verhältnis von privater und öffentlicher Parkierung bei Gewerbe und Verkaufsnutzungen

Das Verhältnis von privater und öffentlicher Parkierung wurde nur für Teilbereiche des Siedlungsgebiets untersucht.

Im Gewerbegebiet Bachgraben zeigt eine aktuelle Analyse der Gemeinde, dass etwa 120 Parkplätze im Strassenraum 4‘400 Parkplätze auf privatem Grund gegenüberstehen. Für dieses Gebiet wurden bisher praktisch keine Arbeitnehmerparkkarten erworben. Zudem hat es in den Parkhäusern im BaseLink-Areal und im Quartierplan Lachen Südost viel Leerstand obwohl hier mit ca. 0,3 Parkplätzen pro Arbeitsplatz bereits ein hoher Reduktionsfaktor angewendet wurde. Dies zeigt, dass im Bachgrabengebiet aktuell ein Überangebot an Parkplätzen auf privatem Grund besteht. Dies kann insbesondere darauf zurückgeführt werden, dass Arbeitnehmende von Betrieben aus dem Bereich Dienstleistung und Forschung einen niedrigen Bedarf an Parkplätzen haben.

Mit Einführung der Parkraumbewirtschaftung hat auch die Belegung der Parkplätze in der blauen Zone im Bachgrabengebiet deutlich abgenommen, da die Nutzung der Parkplätze als Langzeitstellplätze für Autos unterbunden wurde. Um Hinweise auf den Bedarf an Parkplätzen und Reduktionsmöglichkeiten zu Betrieben die eher auf Handwerk und Produktion angelegt sind zu erhalten, wurde einerseits am Beispiel eines Gevierts an der Binningerstrasse der Parkplatzbestand den zulässigen Parkplätzen gemäss dem vorliegenden Abstellplatzreglement gegenübergestellt und ausserdem bei einzelnen Betrieben der Bestand analysiert. Es zeigt sich, dass produzierendes Gewerbe im Vergleich zu anderen gewerblichen Nutzungen einen erhöhten Parkplatzbedarf hat. Unter anderem ist dies mit dem Bedarf an Stellplätzen für Werksfahrzeuge zu begründen. Weitere Gründe liegen in dem Einzugsgebiet der Mitarbeitetenden: In den französischen Nachbargemeinden ist das ÖV-Netz weniger gut ausgebaut als in der Schweiz. Auch diese Faktoren wurden berücksichtigt. Im Reglement wird dementsprechend bei den minimalen Reduktionsfaktoren zwischen Wohnnutzungen, produzierendem Gewerbe, und anderen gewerblichen Nutzungen unterschieden.

Grosse Parkplätze im restlichen Siedlungsgebiet, wie sie für Einkaufsnutzungen zur Verfügung stehen, werden aktuell nur teilweise ausserhalb der Öffnungszeiten für die Parkierung von Anwohnerinnen und Anwohnern zur Verfügung gestellt. In diesem Bereich gibt es Potential für die effiziente Mehrfachnutzung von Abstellplätzen, welches in Zukunft vermehrt genutzt werden soll. Da grössere Verkaufsgeschäfte nur über Quartierplanungen bewilligt werden können, werden auch entsprechende Mehrfachnutzungen über die Regelungen in den Quartierplanvorschriften festgelegt werden müssen. Bei anderen Mehrfachnutzungen kann gemäss Abstellplatzreglement der Normbedarf der Abstellplätze auf die intensivste Nutzung abgestellt werden.

5 Kommunale Zielsetzungen und vorliegende Planungen

Das Ziel, die mit zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Arbeitsplätzen wachsende Mobilitätsnachfrage wo möglich auf umweltfreundliche und flächeneffiziente Verkehrsmittel wie

den ÖV, den Veloverkehr und den Fussverkehr zu lenken, ist in der Gemeinde Allschwil breit abgestützt (siehe REK Verkehr 2018).

5.1. Räumliches Entwicklungskonzept REK

Gemäss dem Räumlichen Entwicklungskonzept REK verfolgt die Gemeinde Allschwil für die zukünftige Verkehrsentwicklung folgende drei Grundsätze:

- Verkehr vermeiden (Siedlungsentwicklung am richtigen Ort)
- Verkehr verlagern (auf umweltfreundliche Verkehrsmittel)
- Verkehr verträglich gestalten (z. B. durch tiefere Geschwindigkeiten)

Gemäss diesen Grundsätzen wurde seit Abschluss des REK eine breite Palette von Massnahmen angestossen, diese beinhalten unter anderem

- die Verbesserung von ÖV-Netz und -Frequenz,
- die Verbesserung des Fuss- und Velowegnetzes,
- die konsequente Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in den Entwicklungsgebieten,
- die Einführung der Parkraumbewirtschaftung,
- die Einführung eines Mobilitätsmanagements im Raum Bachgraben: Zusammenarbeit mit den in Allschwil ansässigen Firmen zur Reduktion des MIV-Verkehrs,
- die Einführung Tempo 30 auf den Quartierstrassen,
- sowie den Angebotsausbau der Sharing-Infrastruktur.

5.2. Mobilitätskonzepte GMSKB und MEBA

Für die Entwicklungsgebiete Bachgraben und Binningerstrasse wurden mit dem kommunalen Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept Bachgraben (GMSKB 2018) und dem Mobilitätskonzept ESP Binningerstrasse Allschwil (MEBA 2022, Gemeinde Allschwil, Kanton BL, Kanton BS) detaillierte Vorgaben ausgearbeitet.

Im GMSKB wird so zum Beispiel festgehalten, dass, um die Funktionalität des Verkehrsnetzes sicherzustellen, eine starke Verlagerung der Verkehrsanteile vom MIV auf den ÖV sowie auf den Fuss- und Veloverkehr anzustreben ist. Dementsprechend wird folgende Stossrichtung definiert: Die Zunahme beim MIV-Aufkommen ist soweit möglich zu begrenzen. Insbesondere soll bei neuen Nutzungen sowie im öffentlichen Raum nur ein beschränktes Parkplatzangebot zur Verfügung gestellt werden. Diese Zielsetzungen werden innerhalb des BaseLink-Areals bereits heute umgesetzt.

Das MEBA strebt an, im Bereich des Entwicklungsschwerpunkts Binningerstrasse zusätzliche wie auch die bestehende Verkehrsnachfrage im Raum vermehrt via Fuss-/Velo- und öffentlichem Verkehr abzuwickeln. Als eine von vielen aufeinander abgestimmten Massnahmen wird empfohlen, für die Wohnraumentwicklung entlang der Binningerstrasse autoarmes Wohnen mit Werten von 0,3-0,5 Abstellplätzen pro Wohnung umzusetzen. Die reduzierte Anzahl an MIV-Stellplätzen wird mit einer Reihe von Massnahmen zur Förderung des ÖV sowie des Velo- und Fussverkehrs ausbalanciert.

5.3. Fuss- und Velokonzept

Mit laufenden Massnahmen zur Fuss- und Veloförderung und deren kommunale Verankerung im Fuss- und Velokonzept (2023) ist ausserdem sichergestellt, dass auch die Angebote für den Fuss- und Veloverkehr, als Alternativen zum MIV, kontinuierlich verbessert werden.

Das vorliegende Abstellplatzreglement stellt einen weiteren Baustein zur Umsetzung der strategisch und politisch formulierten Zielsetzungen dar und stellt sicher, dass ein angemessenes Angebot an Abstellplätzen angeboten wird, welches nicht zu Fehlanreizen im Mobilitätsverhalten führt, sondern den verkehrlichen Gegebenheiten in Bezug auf die Erschliessungsgüte gerecht wird. Neben der damit verbundenen Lenkungswirkung kann die Gemeinde Allschwil mit einem auf die kommunalen Gegebenheiten abgestützten, massgeschneiderten Abstellplatzreglement darauf reagieren, dass die Nachfrage nach Abstellplätzen bereits heute deutlich tiefer liegt als in anderen eher ländlich geprägten Gemeinden des Kantons. Somit führt das Abstellplatzreglement insbesondere auch zu einer erwarteten Anpassung der Praxis in Bezug auf die Anzahl der zu realisierenden Abstellplätze.

6 Zentrale Sachthemen, räumliche Umsetzung und Interessenabwägung

Das vorliegende Abstellplatzreglement der Gemeinde Allschwil enthält Bestimmungen zur Ermittlung des Abstellplatzbedarfs für die verschiedenen Verkehrsmittel und die Möglichkeiten und Bedingungen zur Abstellplatzreduktion.

6.1. Ermittlung der Anzahl der Abstellplätze

6.1.1 Anzahl Abstellplätze für Personenwagen

Das Abstellplatzreglement Allschwil stützt sich für die Ermittlung des Normbedarfs auf die Normen des SN 640 281 und SN 640 065 (für Velostellplätze).

Die Berechnung des Normbedarfs unterscheidet sich je nach Nutzungsart; das Abstellplatzreglement unterscheidet dabei zwischen Wohnnutzungen, Dienstleistungen, Industrie und Gewerbe, Verkaufsgeschäften, Gastrobetrieben und anderen Nutzungen. Für jede Nutzungsart wird ein Normbedarf für Bewohnerinnen und Bewohner sowie Beschäftigte ermittelt, sowie ein Normbedarf für Besucherinnen und Besucher sowie Kundschaft. Innerhalb der einzelnen Nutzungsarten wird weiter unterschieden, beispielsweise bei kundenintensiven Nutzungen oder produzierendem Gewerbe.

Interessenabwägungen in Zusammenhang mit der Anzahl Abstellplätze für Personenwagen

Reaktion auf das Mobilitätsverhalten zukünftiger Generationen

Mit in die Interessenabwägung in Bezug auf die Ermittlung der Abstellplatzzahlen einbezogen wurde der allgemeine gesellschaftliche Trend zu einem geringeren Anteil an MIV-Nutzung, welcher sich vor allem bei der jüngeren Bevölkerung (und damit auch den zukünftigen Einwohnerinnen und Einwohnern Allschwils) durch einen sinkenden Anteil an Personen mit Führerausweis und einem höheren Anteil an ÖV-Abonnements ausdrückt (Quelle: Bundesamt für Statistik). So hat im Kanton Basel-Stadt der Anteil an autofreien Haushalten in den letzten Jahren stetig zugenommen. Dort besass 2015 über die Hälfte aller Haushalte kein eigenes Auto (52%), 15 Jahre vorher waren es noch 45 % (Quelle: www.wohnbau-mobilität.ch, Städtevergleich Mobilität 2017). Aufgrund der sehr guten ÖV-Anbindung sowie der Nähe zum Agglomerationskern der Stadt Basel ist davon auszugehen, dass sich dieser Trend in der Wohn- und Arbeitsbevölkerung von Allschwil weiter etabliert. Dieser Trend zeichnet sich bereits in Zusammenhang mit den baulichen Entwicklungen im Gebiet Bachgraben ab: die tiefe Nachfrage nach Abstellplätzen kann auf andere, eher ÖV- oder veloorientierte Mobilitätsgewohnheiten der dort beschäftigten, hochqualifizierten Arbeitskräfte hinweisen. Das vorliegende Abstellplatzreglement passt die Vorgaben für die zu erstellende Anzahl Abstellplätze somit einer gesellschaftlichen Realität wie auch einem weiter fortschreitenden Trend zu sich wandelnden

Mobilitätsbedürfnissen und einem dadurch veränderten Modal Shift an. Damit kann dem öffentlichen Interesse nach einem ressourcenschonenden Umgang mit dem Boden gerecht werden. Die Vorschriften und Messweise bei der Ermittlung der Anzahl Abstellplätze kombiniert mit standort- und erschliessungsabhängigen Reduktionsfaktoren wird als verhältnismässig eingestuft. Das öffentliche Interesse an einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung, einer sinnvoll abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie einer ressourcenschonenden Bodennutzung überwiegt gegenüber allfälligen privaten Interessen zur Realisierung von weiteren Abstellplätzen.

<u>Reaktion auf den niedrigeren Parkplatzbedarf von Kleinstwohnungen</u>

Für die Ermittlung des Parkplatzbedarfs (Normbedarf) ist festgelegt, dass maximal zwei Parkplätze pro 150 m^2 Geschossfläche (GF) berechnet werden dürfen. Mit dieser Regelung wird darauf reagiert, dass Kleinstwohnungen (z. B. Einzimmerapartments oder Einliegerwohnungen) in der Regel nur von einer Person genutzt werden und damit einen niedrigeren Stellplatzbedarf haben. Oftmals werden entsprechende Wohnungen zudem von älteren Personen oder Personen im Familienumfeld bewohnt, welche kein eigenes Auto (mehr) besitzen respektive das Auto gemeinsam nutzen. Insbesondere auch bei der Realisierung von mehreren Kleinstwohnungen ist die Koppelung an die Geschossfläche sinnvoll: Würden zum Beispiel drei Wohnungen à 45 m^2 geplant (= gesamthaft 135 m^2 GF), so werden hierfür zwei Parkplätze als Parkplatzbedarf für die Bewohnenden gerechnet. Dadurch kann Innenentwicklung sinnvoll gelenkt und ermöglicht werden und sie wird nicht durch zu eine hohe, nicht nachgefragte und aufgrund der oftmals beschränkten Platzverhältnisse kaum realisierbare Anzahl Abstellplätze verunmöglicht. Damit kommt der Einsatz dieser Flächenbegrenzung einem übergeordneten öffentlichen Interesse nach. Die damit verbundene Einschränkung zur freien Festlegung einer beliebigen Anzahl Abstellplätze wird mit Blick auf die situativ und lageabhängig eingesetzten Reduktionsfaktoren als verhältnismässig eingestuft.

6.1.2 Reduktionsfaktoren bei Abstellplätzen für Personenwagen

Da die meisten Quartiere Allschwils gut oder sehr gut mit dem ÖV erschlossen und an das umgebende Fuss- und Velowegnetz angeschlossen sind, gibt es – abhängig von der Erschliessungsgüte – Faktoren zur Reduzierung des Parkplatzbedarf. Diese gehen aufgrund der Ausgangslage in Allschwil und der Zielsetzungen der Gemeinde teilweise über die heutigen Reduktionsmöglichkeiten gemäss RBV hinaus.

Die Liegenschaften wurden dabei gemäss den ÖV-Güteklassen des Bundesamts für Raumentwicklung ARE (Stand März 2024) in drei Reduktionsklassen eingeteilt. An den Übergängen zwischen zwei Güteklassen wurden die Liegenschaften je nach Wegführung und Einschätzung der Erschliessungsgüte gemäss der Strassenführung beurteilt und einer der drei Reduktionsklassen zugewiesen.

Die Reduktionsklassen sind im Ergänzungsplan «Reduktionsgebiete Personenwagen-Abstellplätze» verbindlich festgelegt. Die Zuweisung zu den drei Reduktionsklassen kann bei erheblichen Änderungen der ÖV-Güteklassen, zum Beispiel wenn sich die ÖV-Erschliessung aufgrund eines neuen Angebots wie einer Tramlinie o.ä. deutlich verbessert, angepasst werden. Der Ergänzungsplan wird als Anhang zum Abstellplatzreglement beschlossen; eine Aktualisierung des Ergänzungsplans ist vom Einwohnerrat zu beschliessen.

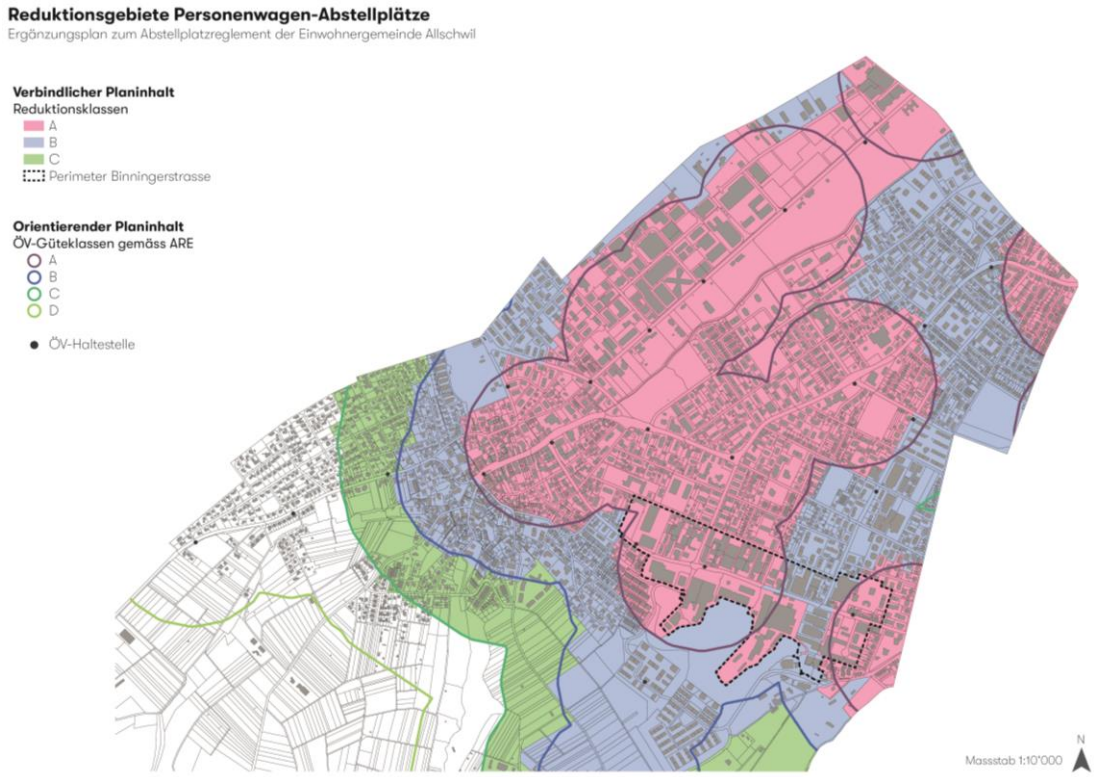

Abbildung 1: Reduktionsgebiete Personenwagen Abstellplätze

Die neu geltenden Reduktionsfaktoren in den drei Reduktionsklassen A, B und C wurden angelehnt an die Empfehlungen aus der VSS Norm definiert. Es wird dabei zwischen Wohnnutzungen, produzierendem Gewerbe und sonstigen Nutzungen unterschieden.

Neben einer Untergrenze, die die maximalen Reduktionsmöglichkeiten aufzeigt, wird für produzierendes Gewerbe, sonstige Nutzungen, sowie Wohnnutzungen mit sehr guter Erschliessung ausserdem eine Obergrenze für die zulässige Anzahl an Auto-Abstellplätzen festgelegt. Die festgelegten Untergrenzen kommen dem Bedürfnis der Grundeigentümerschaften entgegen, die weniger Parkplätze als der Normbedarf realisieren möchten. Diese Untergrenzen sind abhängig von der Erschliessungsgüte festgelegt und stellen dadurch sicher, dass genügend Parkplätze realisiert werden müssen, um die Nachfrage zu bedienen. Mit den Obergrenzen wird die Anzahl der erstellbaren Abstellplätze gedeckelt: dadurch wird sichergestellt, dass nicht mehr Parkplätze als notwendig und sinnvoll realisiert werden. Auch diese Werte sind abhängig von der Erschliessungsgüte über die festgelegten Reduktionsklassen: in eher weniger gut erschlossenen Gebieten wird keine Obergrenze vorgenommen, was es den Grundeigentümerschaften offen lässt, so viele Parkplätze wie gewünscht zu erstellen, unter Einhalten der Mindestvorgabe. An gut erschlossenen Lagen wird mit der Obergrenze jedoch eine steuernde Wirkung eingebaut; hier soll vermieden werden, dass mittels zu hoher Abstellplatzzahl der Anreiz für die Nutzung des MIV zu gross wird. Somit erhält die Gemeinde ein griffiges Werkzeug, um die Verlagerung des Verkehrs zu nachhaltigen Verkehrsmitteln zu unterstützen und einzufordern.

Eine deutliche Reduktion der Abstellplätze kann sich neben einer sehr guten ÖV-Erschliessung auch aus einer Mischnutzung innerhalb des Projekts ableiten lassen (Mehrfachnutzung). Bei zeitlich abweichenden Mehrfachnutzungen ist die Reduktion des Normbedarfs zulässig; die Anzahl der Abstellplätze bezieht sich auf die intensivste Nutzung.

Interessenabwägung in Zusammenhang mit den Reduktionsfaktoren

Differenzierung nach ÖV-Güteklassen sowie Gebieten mit Mobilitätskonzepten

Mit der räumlichen Differenzierung in Reduktionsklassen basierend auf den ÖV-Güteklassen wird sowohl auf die unterschiedliche Qualität der ÖV-Erschliessung als auch auf die unterschiedliche Siedlungsstruktur eingegangen. Innerhalb der ÖV-Güteklasse A und B befinden sich in Allschwil alle Gebiete, welche den W3-, WG4-, Z3- oder Z4-Zonen sowie der künftigen W4-Zonen zugewiesen sind und damit einhergehend auch höherer Bebauungsdichten aufweisen.

Je nach Reduktionsklasse kann oder muss der errechnete Parkplatzbedarf (Normbedarf) um festgelegte Faktoren maximal reduziert werden. Diese reichen bei Wohnnutzungen von 40 % (Reduktionsklasse A) bis 60 % (Reduktionsklasse C) und bei gewerblichen Nutzungen von 20 % bis 60 %.

Für den Perimeter des Teilzonenplans Binningerstrasse wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet (Mobilitätskonzept Entwicklungsschwerpunkt Binningerstrasse Allschwil, MEBA). Entsprechend der Zielsetzungen des Konzepts und des Masterplans ESP Binningerstrasse soll hier vor allem autoarmes Wohnen entstehen. Dementsprechend werden für Wohnnutzungen gesonderte Werte vorgegeben. Die Werte für gewerbliche Nutzungen orientieren sich auch hier an der ÖV-Erschliessung.

Eine standort- und erschliessungsabhängige Festlegung von Abstellplatzzahlen mit einem abgestuften Normbedarf und Reduktionsfaktoren werden als verhältnismässiger Ansatz eingestuft, welcher zu einer zweckmässigen Abstufung von Anzahl Abstellplätzen je nach Lage der Parzelle führt. Durch das Abstützen der Reduktionsklassen auf die ÖV-Güteklassen des Bundes wird eine anerkannte Kategorisierung beigezogen, welche eine verhältnismässige und planerisch sinnvolle Zuweisung zu unterschiedlichen Reduktionsklassen zulässt. Die dadurch verursachte mögliche Einschränkung von davon abweichenden privaten Interessen wird als untergeordnet betrachtet.

Ermittlung Anzahl Abstellplätze und Reduktionsfaktoren für Wohnnutzungen

In den Gebieten mit der Reduktionsklasse A wird für Abstellplätze für Wohnnutzungen neu eine Obergrenze für die realisierbaren Parkplätze eingeführt. Mit maximal 90 % des Parkplatzbedarfs von 1 Bewohnendenparkplatz pro Wohnung und 0,1 Besucherparkplätze pro Wohnung unterstützt diese Obergrenze die Mobilitätsziele der Gemeinde und erlaubt immer noch eine höhere Parkplatzanzahl, als sie in Kapitel 4 als Bedarf aufgezeigt wurde. Damit wird ausreichend auf die individuellen Bedürfnisse der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer eingegangen. Liegen besondere Gründe gemäss § 7 RBV vor, kann der Gemeinderat Ausnahmen von der Obergrenze bei der Baubewilligungsbehörde beantragen.

Anhand folgender Beispielrechnung wurde die Auswirkung des Reglements auf unterschiedliche Gebäudetypologien (WE= Wohneinheiten) geprüft. Die Reduktionsfaktoren und die eingeführte Obergrenze werden als sachdienlich und verhältnismässig eingestuft.

	Reduktions klasse	Stammplatz (Normbedarf: 1 P / WE)		Besucherplatz (Normbedarf: 0.1 P / WE)		Summe gerundet (Stamm- + Besucherplatz)		Vergleich Summe Normbedarf ohne Reduktion (gerundet)	Vergleich Anzahl nach RBV (heute)
		Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.		Min.
EFH (1 WE)	A	0.4	0.9	0.04	0.09	1	1	2	1
	B	0.5	-	0.05	-	1	-		1
	C	0.6	-	0.06	-	1	-		2
	TZP	0.2	0.5	0.02	0.05	1	1		-
EFH (2 WE)	A	0.8	1.8	0.08	0.18	1	2	3	2
	B	1	-	0.1	-	2	-		2
	C	1.2	-	0.12	-	2	-		3
	TZP	0.4	1	0.04	0.1	1	2		-
MFH (10 WE)	A	4	9	0.4	0.9	5	10	11	8
	B	5	-	0.5	-	6	-		10
	C	6	-	0.6	-	7	-		11
	TZP	2	5	0.2	0.5	3	6		-
Überbauung (50 WE)	A	20	45	2	4.5	22	50	55	39
	B	25	-	2.5	-	28	-		46
	C	30	-	3	-	33	-		52
	TZP	10	25	1	2.5	11	28		-

Abbildung 2: Beispielrechnung Wohnnutzung

Durch die Messweise und insbesondere die Reduktionsfaktoren nach drei unterschiedlichen Klassen, welche sich auf die ÖV-Güteklassen des Bundes abstützen, wird eine verhältnismässige Lösung zur Ermittlung eines sachdienlichen und zweckmässigen Parkplatzbestandes in Abhängigkeit der jeweiligen ÖV-Erschliessung erlassen.

Bei Wohnnutzungen im Siedlungsgebiet (Spezialregelung Binningerstrasse siehe unten) wird nur innerhalb der Reduktionsklasse A eine Obergrenze eingesetzt. An diesen sehr zentralen Lagen, welche neben der guten ÖV-Anbindung zudem von einem attraktiven Fuss- und Velowegenetz ohne grosse topographische Steigungen profitieren überwiegt das öffentliche Interesse an einer ggf. einschränkenden Festlegung der Anzahl Abstellplätze zugunsten einer nachhaltigen Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung gegenüber allenfalls entgegengesetzten privaten Interessen.

Innerhalb des Teilzonenplans Binningerstrasse liegt die Obergrenze bei 50 % des errechneten Parkplatzbedarfs. Dies basiert auf dem MEBA Konzept und ist mit Massnahmen im Bereich Ausbau ÖV-Angebot und Verbesserung der Fuss- und Veloinfrastruktur abgestimmt. Hier entsteht ein neuer Stadtteil mit kurzen Wegen, einer dichten Bebauungsstruktur und einem breiten Nutzungsangebot sowie bereits heute gutem bis sehr gutem, in der Zukunft noch besseren, ÖV Angebot.

<u>Ermittlung Anzahl Abstellplätze und Reduktionsfaktoren für gewerbliche Nutzungen</u>

Die RBV gab bisher ein zweistufiges Verfahren zur Ermittlung der Reduktionsmöglichkeiten vor, welches sich sowohl auf die ÖV-Erschliessung als auch Faktoren wie politische und planerische Leitbilder, Umweltvorbelastung oder öffentliche Parkplätze bezog. Für die Berechnung konnte sich sowohl auf Arbeitsplatzzahlen als auch auf Nutzfläche abgestützt werden. Die Ermittlung der Reduktion war damit relativ kompliziert und abhängig von teilweise bei Erstellung der Gebäude noch nicht bekannten oder sich stetig ändernden Arbeitsplatzzahlen. Je nach Ausgangslage konnte der Parkplatzbedarf bis zu einem Faktor von 30 % reduziert werden. Die maximale Reduktion der Parkplatzanzahl wird heute zum Beispiel für das BaseLink-Areal angewendet.

Mit dem kommunalen Abstellplatzreglement wird die Reduktionsmöglichkeit vereinfacht: Für Gewerbenutzungen werden ebenfalls Reduktionsklassen definiert, welche die Anzahl der minimal erforderlichen und maximal zulässigen Abstellplätze basierend auf dem Normbedarf festlegen. Diese richten sich neben den lage- und dadurch erschliessungsabhängigen Reduktionsklassen A, B und C nach der Art des Gewerbes: Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslagen (wie z. B. dem Einzugsgebiet der Arbeitskräfte, der Anzahl an Ausseneinsätzen oder der Art der ggf. zu erwerbenden Waren) wird im Reglement bei den Reduktionsfaktoren zwischen Nutzungen im Bereich des produzierenden Gewerbes und sonstigen Nutzungen, welche nicht zu den Wohnnutzungen zählen unterschieden (s. hierzu auch Ausführungen Kapitel 4.3). Für Nicht-Wohnnutzungen exkl. produzierendem Gewerbe werden daher leicht höhere Reduktionsmöglichkeiten gegeben und niedrigere Obergrenzen festgelegt:

Die Untergrenze, also die minimal erforderlichen Abstellplätze, variiert je nach Reduktionsklasse von 20 % bis 60 % des Normbedarfs für Abstellplätze für Beschäftigte und Kundschaft. Mit dem Reglement wird für Gewerbenutzungen zukünftig auch die Anzahl maximal zu realisierender Parkplätze festgelegt. Diese stützen sich auf die Erfahrungen der Gemeinde aus dem Gewerbegebiet Bachgraben, zum Einzugsgebiet der Arbeitsstätten, zu der Parkplatzsituation um den Dorf- und Lindenplatz sowie der Überprüfung der Parkplatzsituation des heutigen Gewerbegebiets an der Binningerstrasse und den Empfehlungen der VSS Norm «Parkieren. Angebot an Parkfeldern für Personenwagen.» (2019).

	Produzierendes Gewerbe		*Andere*	
Reduktionsklasse	*min (%)*	*max (%)*	*min (%)*	*max (%)*
A	*30*	*80*	*20*	*50*
B	*50*	*90*	*40*	*70*
C	*60*	*100*	*60*	*90*
Perimeter Binningerstrasse	*Es gelten die Werte der Reduktionsklassen A und B gemäss Ergänzungsplan.*			

Allschwil hat vor allem im Bereich des Bachgrabengebiets, aber auch in anderen Gewerbezonen (z. B. G15 Spitzwald) einen hohen Anteil an Pendlerverkehr. Über ein reduziertes Parkplatzangebot werden die Anreize für eine ÖV- oder Velo-Nutzung sowie Fahrtengemeinschaften unterstützt und durch weitere Mobilitätsmassnahmen erhöht. Gleichzeitig kann festgehalten werden, dass die nach bisherigem Recht stark reduzierten Anzahl Abstellplätze im Gebiet Bachgraben heute nicht voll ausgelastet sind und somit die Nachfrage eigentlich übertreffen. Die Möglichkeit, über die minimal erforderlichen Abstellplätze weniger Abstellplätze realisieren zu können, entspricht daher dem Bedürfnis der Projektierenden und erscheint aus diesem Blickwinkel eine verhältnismässige und zweckdienliche Festlegung.

Für betriebseigene Fahrzeuge von Gewerbebetrieben können analog der heutigen Regelung in der RBV unreduzierte Parkplätze zur Verfügung gestellt werden. Dieser Ansatz entspricht dem Bedürfnis von Gewerbetreibenden, insbesondere auch im produzierenden Sektor und stellen dadurch eine zweckmässige und verhältnismässige Regulierung der Abstellplatzanzahl dar.

Bei Neuansiedlungen von Arbeitsplätzen von mehr als 25 Mitarbeitenden ist ein Mobilitätskonzept zu erstellen. Damit wird sichergestellt, dass die Abstellplatzzahlen bedarfsgerecht ermittelt werden. Die Einforderung von abgestimmten Mobilitätsmassnahmen unterstützt die Verlagerung des Ver-

kehrs zu nachhaltigen Verkehrsmitteln und entspricht den kommunalen Zielen. Die Verhältnismässigkeit ist gewährleistet, da das Mobilitätskonzept auf die situationsbedingten Rahmenbedingungen abgestimmt wird.

Die Abstellplatzbedürfnisse der unterschiedlichen Gewerbearten können stark variieren. Eine Ausnahme von den Reduktionsfaktoren ist daher in Ergänzung zu §7 RBV möglich, wenn eine sinnvolle betriebliche Nutzung verunmöglicht würde.

Betrieb	Reduktions-klasse	Summe (gerundet) (Abstellplätze für Beschäftigte + Kundschaft)		Vergleich Summe Normbedarf ohne Reduktion (gerundet)
		Min.	Max.	
Gewerbebetrieb Produktion Bsp. BGF: 9000m2 AP: 75 (1AP/120m2 BGF)	A	33	87*	108
	B	54	98*	
	C	65	108*	
Gewerbebetrieb AP intensiv Bsp. BGF 3000m2 AP: 60 (1AP/50m2 BGF)	A	11	29*	36
	B	18	33*	
	C	22	36*	
Quartiers-Supermarkt 450m^2 Verkaufsfläche	A	9	23	45
	B	18	32	
	C	27	41	
Kleiner Laden kundenintensiv (Bäckerei) 50m2 Verkaufsfläche	A	1	3	5
	B	2	4	
	C	3	5	
Kleiner Laden (Buchhandlung) 50m2 Verkaufsfläche	A	1	2	3
	B	1	2	
	C	2	3	
Restaurant 50 Sitzplätze	A	2	5	10
	B	4	7	
	C	6	9	
Forschungsbetrieb Life Science 2000m2 BGF 70 AP (ca 1AP/30m2 BGF)	A	10	25	5
	B	20	35	
	C	30	45	

Abbildung 3: Beispielrechnungen gewerbliche Nutzungen

** zusätzlich benötigte Abstellplätze für betriebseigene Fahrzeuge möglich.*

6.1.3 Weitere Vorgaben zur Ermittlung der Anzahl Abstellplätze für Personenwagen

Gestützt auf die Erkenntnisse aus dem MEBA soll es künftig möglich sein, im Rahmen von Quartierplanungen wo sinnvoll und zweckmässig die Erstellung von Quartierparkierungsanlagen zu verfolgen. Eine freiwillige Beteiligung an einer entsprechenden Anlage ist auch für einzelne Bauprojekte ausserhalb von Quartierplanungsverfahren möglich, wenn die entsprechenden Projektbeteiligten dadurch ihren Normbedarf sicherstellen und anbieten möchten.

Die Elektromobilität leistet einen wichtigen Beitrag zu einer klima- und umweltfreundlicheren Mobilität. Für die Gemeinde ist es ein Anliegen, die Ausrüstung der Gebäude mit Ladestationen zu fördern, um optimale Voraussetzungen für die ansteigende Nachfrage nach E-Autos zu schaffen. Um die Verhältnismässigkeit zu wahren, sind nur 50 % der insgesamt erforderlichen Abstell-

plätze für Personenwagen mit Stromzuleitungen vorzubereiten. Um unverhältnismässigen Aufwand für eine sehr geringe Anzahl Stellplätze zu vermeiden, betrifft diese Bestimmung nur Mehrfamilienhäuser ab vier Wohneinheiten.

Im Abstellplatzreglement werden ausserdem die Voraussetzungen für autoarmes bzw. autofreies Bauen definiert. Entsprechende Projekte sind bei guter ÖV-Erschliessung oder alternativen Mobilitätsangeboten zulässig. Für die Umsetzung von autoarmen oder autofreien Entwicklungen ist ein Mobilitätskonzept einzureichen, welches den reduzierten Abstellplatzbedarf und damit in Zusammenhang stehende Massnahmen und deren Umsetzung aufzeigt.

Ergänzend zu den Festlegungen zur Anzahl der Abstellplätze für Personenwagen sind die SIA-Richtlinien zu hindernisfreien, rollstuhlgerechten Abstellplätzen einzubeziehen.

6.1.4 Anzahl Abstellplätze für Motorfahrräder

Bei Mehrfamilienhäusern ab sechs Wohneinheiten sind zusätzlich Abstellplätze für Motorräder zu erstellen. Gemäss Daten des Mikrozensus Mobilität und Verkehr «Verkehrsmittel pro Haushalt nach Grösse, Einkommen und Gemeindetyp 2021» im Kanton Basel-Landschaft gibt es in Allschwil als städtische Gemeinde rund 0,14 Motorräder pro Haushalt. Aufgrund des geringen Anteils Motorräder pro Haushalt sollen entsprechende Abstellplätze erst für Mehrfamilienhäuser ab sechs Wohneinheiten erstellt werden. Die Bemessung des Werts im Abstellplatzreglement wird auf 10 % der für Personenwagen erforderlichen Anzahl Abstellplätze festgelegt, um einen Anteil des Bedarfs zu decken und auf die Mobilitätsziele der Gemeinde hinzusteuern.

6.1.5 Anzahl Abstellplätze für Velos und Mofas

Eine umweltschonende Mobilität braucht auch entsprechendes Angebot an bedarfsgerechten und einfach zu erreichenden Velostellplätzen. Ein reduziertes Angebot an MIV-Stellplätzen muss generell mit einem guten Angebot an Velostellplätzen einhergehen. Die benötigte Anzahl an Veloplätzen wird dabei nicht auf die ÖV-Güteklassen bezogen. Allschwil liegt sehr zentral in der Region Basel und ist insgesamt in ein gutes und sich stetig verbesserndes Velo-Netz eingebunden. Mit dem E-Velo ist auch eine starke Topographie, wie sie in Teilen Allschwils vorzufinden ist, kein Hindernis mehr.

Die Anzahl der Stellplätze wird angelehnt an die Norm VSS 40 065 «Parkieren; Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen» vom 31. März 2019 für Velos und Mofas festgelegt. Die Werte werden im Reglement für die häufigsten Nutzungsarten ausgeführt, wodurch eine überwiegende Mehrheit der Baugesuche abgedeckt ist. Für weitere Nutzungsarten wird der Bedarf vom Gemeinderat nach den einschlägigen VSS-Normen festgelegt. Es wird unterschieden in Langzeitabstellplätze und Kurzzeitabstellplätze. Die Anforderungen für Ersteres sind genügend grosse, gut zugängliche und abschliessbare Anlagen für Bewohnende und Beschäftigte, während Zweiteres gut zugängliche und möglichst überdachte Abstellflächen nahe dem Hauseingang für Besuchende und Kundschaft verlangt. Damit wird ein auf die Nutzendengruppen abgestimmtes Angebot erzielt.

Für Wohnnutzungen wird eine Obergrenze von vier Velostellplätzen pro Wohnung festgelegt, wobei davon 30 % der Abstellplätze als Kurzzeitabstellplätze zu erstellen sind. Dies zielt auch auf eine niederschwellige Nutzung der Velostellplätze ab. Die übrigen 70 % sind als Langzeitabstellplätze anzulegen, um einen überwiegenden Anteil diebstahlsichere und überdachte Parkierungsanlagen für die Bewohnenden sicherzustellen. 5 % der insgesamt erforderlichen Stellplätze sind für Spezialfahrzeuge wie Lastenvelos oder Veloanhänger zu erstellen, ausserdem sind mindestens 20 % der Langzeitabstellplätze mit geeigneten Abstellvorrichtungen für E-Bikes vorzusehen,

um ausreichend geeignete Abstellflächen für das wachsende Segment unterschiedlicher Fahrzeugtypen zu sichern.

Ausnahmen sind bei zeitlich abweichenden Mehrfachnutzungen, die nicht Wohnnutzungen sind, möglich. Die Ermittlung des Bedarfs an Velo-Abstellplätzen ist auf die intensivste Nutzung respektive Nutzungszeit abzustellen. Weitere Ausnahmen resp. Reduktionen sind im Gegensatz zu den MIV-Stellplätzen nur in besonderen Fällen als Ausnahme allgemeiner Art möglich, da eine ausreichende Versorgung mit Veloabstellplätzen in allen besiedelten Gebieten der Gemeinde eine wichtige Grundlage für eine nachhaltige Mobilitätsnutzung ist.

6.2. Gestaltung, Anordnung und Bewirtschaftung der Abstellplätze

Auf technische Details zur Anordnung und den Abmessungen von Abstellplätzen wird bewusst verzichtet und stattdessen auf die Normen der VSS verwiesen. Festlegungen zur Pflanzung von Bäumen ab einer bestimmten Anzahl Abstellplätze sind in den Zonenvorschriften Siedlung enthalten, sodass im Abstellplatzreglement nur im Kommentar darauf verwiesen wird.

Gemäss RBV §70 Abs. 3 sind offene Abstellplätze nach Möglichkeit unversiegelt, das heisst wasserdurchlässig zu gestalten.

6.3. Festlegungen im Gebiet Binningerstrasse

Die Entwicklung des Gebiets im Perimeter Binningerstrasse wird neu mit den Teilzonenvorschriften «Binningerstrasse» festgelegt. Mit dem Instrument der Teilzonenvorschriften wird eine Entwicklung des bestehenden Gewerbegebiets an der Binningerstrasse mit ergänzenden Wohnnutzungen umgesetzt. Die Aufwertung der privaten und öffentlichen Aussenräume ist in diesem Zuge eine wichtige Aufgabe, welche mit den Teilzonenvorschriften umfassend sichergestellt wird. Als Beitrag zu einem attraktiven Aussenraum werden im Abstellplatzreglement die zulässigen oberirdischen Abstellplätze beschränkt und Bestimmungen zur Bewirtschaftung erlassen.

Interessenabwägung in Zusammenhang mit den Festlegungen im Gebiet Binningerstrasse

Im Perimeter Binningerstrasse werden die oberirdischen Abstellplätze begrenzt: Bis 20 neu zu erstellende Abstellplätze dürfen oberirdisch angeordnet werden. Alle weiteren Stellplätze sind in Parkhäusern oder, unter Vorbehalt des Grundwasserspiegels, in Tiefgaragen anzuordnen. Diese Massnahme ist vor dem Hintergrund eines attraktiven Aussenraums zu begründen. Abstellplätze im privaten oder öffentlichen Aussenraum beeinträchtigen massgeblich das Orts- und Strassenbild. Sie benötigen ausserdem viel Platz, welcher nicht mehr für die Begrünung als Beitrag zum Siedlungsklima und zur visuellen Ortsbildqualität zur Verfügung steht. Aus diesen Gründen ist es ein wichtiges Anliegen der Gemeinde, die oberirdische Parkierung in diesem dicht genutzten Gebiet auf ein Minimum zu beschränken. Um die Verhältnismässigkeit bei kleineren Bauprojekten oder Entwicklungen im Bestand zu wahren, greift die Bestimmung erst ab 20 neu zu erstellenden Abstellplätzen. Dadurch kann vermieden werden, dass z. B. durch Aufstockung nachträglich eine Tiefgarage erforderlich wird. Der Perimeter Binningerstrasse befindet sich in den ÖV-Güteklasse A und B. In diesem Gebiet ist die Berechnung der Abstellplätze nach den Reduktionsklassen vorzunehmen. Dementsprechend können der Platzbedarf in Tiefgaragen und die damit in Verbindung stehenden Kosten möglichst geringgehalten werden.

Ab 10 Abstellplätzen für Besuchende und Kundschaft ist eine lenkungswirksame Bewirtschaftung vorzusehen oder die entsprechenden Parkierungsflächen sind als Kurzzeitparkplätze auszuweisen. Mit dieser «Push»-Massnahme wird die Verlagerung des MIV-Verkehrs auf den ÖV, Fuss- und Velo-

verkehr unterstützt, was auch den kommunalen und kantonalen Zielen entspricht. «Push»-Massnahmen sind wichtige Faktoren, um «Pull»-Massnahmen (z. B. Aufwertung des öffentlichen Raums, Verbesserung der ÖV-Anbindung etc.) zu ergänzen und deren Wirksamkeit zu verstärken. Die Vorschrift gewährleistet eine effiziente Nutzung der Parkplätze und eine breite Verfügbarkeit für alle Nutzenden. Durch die Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel werden zudem Lärm- und Luftemissionen reduziert. Mit dem Grenzwert von 10 Abstellplätzen werden kleinere Läden von einem unverhältnismässigen Aufwand ausgenommen (s. Abbildung 3). Zudem werden Parkplätze für Bewohnende und Beschäftigte davon ausgenommen, da dies den Parkplatzdruck auf die umliegenden Gebiete ausweiten könnte. Dem entgegen steht das private Interesse von Baufreiheit. Für die Gemeinde überwiegen hier die öffentlichen Interessen der Verkehrsverlagerung, der effizienten Nutzung von Parkplätzen und die Reduktion von Emissionen das private Interesse.

6.4. Auswirkungen auf angrenzende Gebiete und Abstimmung mit den umliegenden Gemeinden

Allschwil grenzt im Bereich des Siedlungsgebiets vor allem an Wohnquartiere des Kantons Basel-Stadt, aber auch an Binningen und Hégenheim. Da in Basel-Stadt und Binningen die Parkplätze im öffentlichen Raum bewirtschaftet werden, sind durch die Massnahmen in Allschwil keine negativen Auswirkungen zu erwarten. In Hégenheim erfolgt die Bewirtschaftung nur im Bereich des Ortszentrums. Da das Hauptsiedlungsgebiet von Hégenheim nicht direkt an Allschwil grenzt, wird davon ausgegangen, dass keine negativen Auswirkungen entstehen. Zudem zeigt sich im am nächsten zu Hégenheim gelegenen Gewerbegebiet Bachgraben, dass die Zahl der Parkplätze im Entwicklungsgebiet BaseLink bereits heute stark reduziert und die dortigen Kapazitäten von den neu angesiedelten Firmen nicht ausgeschöpft werden (vgl. Kapitel 4.2).

In den angrenzenden Gemeinden und Quartieren von Basel-Stadt sind verhältnismässig wenige Parkplätze inseriert. Aus diesem Grunde ist nicht davon auszugehen dass die Wirkung des Reglements durch das Anmieten privater Parkplätze in den Nachbargemeinden untergraben wird.

Den Behörden des Kantons Basel-Stadt und der Gemeinde Binningen und Hégenheim wurde das Reglement im April 2025 zur Abstimmung und Stellungnahme vorgelegt. Es werden keine negativen Auswirkungen befürchtet. Vielmehr diente die Abstimmung dem wertvollen Erfahrungsausstausch.

7 Weitere Planungsschritte

7.1. Kantonale Vorprüfung

Der Entwurf des Abstellplatzreglements inkl. Begleitbericht und Ergänzungsplan wurden dem Kanton gemäss § 6 Abs. 2 RBG zur freiwilligen kantonalen Vorprüfung eingereicht. Die Rückmeldungen des Vorprüfungsberichts wurden sorgfältig geprüft und gemeinsam mit der Projektsteuerung entschieden, welche Vorgaben und Hinweise übernommen und eingearbeitet wurden, und auf welche Anpassungen aufgrund der Ziele der Gemeinde Allschwil verzichtet wurde. Die entsprechenden Details zu den Entscheiden und allfälligen Begründungen bei Verzicht auf Anpassungen sind der Beilage zu entnehmen.

7.2. Beschlussfassung Gemeinderat / Einwohnerrat

… wird nach Abschluss des Verfahrensschritts ergänzt.

7.3. Referendum

… wird nach Abschluss des Verfahrensschritts ergänzt.

7.4. Auflageverfahren

… wird nach Abschluss des Verfahrensschritts ergänzt.

8 Genehmigungsantrag

Der Gemeinderat Allschwil beantragt dem Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft, das Abstellplatzreglement vorbehaltslos zu genehmigen.

Allschwil, _____

Namens des Gemeinderates

Der Gemeindepräsident Der Leiter Gemeindeverwaltung

_____ _____

Franz Vogt Patrick Dill