

Abstellplatzreglement

der Einwohnergemeinde Allschwil

Bericht an den Einwohnerrat
vom 21. Mai 2025

Inhalt	Seite
1. Ausgangslage	4
2. Abstellplatzreglement	5
2.1 Ziel und Grundsätze der Planung	5
2.2 Bestandteile der Planung	5
2.3 Anlass	5
2.4 Planungsgrundlagen	6
3. Fokusthemen	7
3.1 Ortsspezifische Bedarfsanalyse als Grundlage des Reglements	7
3.2 Auswirkung des Reglements	7
3.3 Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	8
4. Umsetzung	8
4.1 Normbedarf	8
4.2 Abstellplatzreduktionen	8
4.3 Weitere Regelungen	10
4.4 Abstellplatzbestimmungen für Velos, Mofas und Motorräder	11
5. Kantonale Vorprüfung	11
6. Abstimmung mit den, an das Siedlungsgebiet angrenzenden Nachbargemeinden	11
7. Anträge	12

Beilagen

Genehmigungsunterlagen:

- Abstellplatzreglement
- Ergänzungsplan «Reduktionsgebiete Personenwagen-Abstellplätze»

Beilagen zur Kenntnisnahme

- Begleitender Planungsbericht nach Art. 47 RPV

1. Ausgangslage

Im Leitbild der Gemeinde wird folgendes Ziel festgehalten:

- Wir streben eine Verlagerung des Modalsplits zugunsten des Langsam- und öffentlichen Verkehrs an.

Im Räumlichen Entwicklungskonzept REK werden für die zukünftige Verkehrsentwicklung Allschwils folgende Grundsätze festgehalten:

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

Diesen Grundsätzen folgend wurde seit Abschluss des REK eine breite Palette von Massnahmen angestossen:

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

Die Zahl der realisierten Stellplätze ist ein wesentlicher Faktor für die Erreichung der angestrebten Verkehrsverlagerung hin zu ÖV und Langsamverkehr. 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 Grundeigentümern 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 gut oder 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. Gemäss der Gesetzesanpassung können Gemeinden kommunale Abstellplatzreglemente erlassen und über die Zonenvorschriften in Kraft setzen. Diese ermöglichen eine auf die Situation in Allschwil abgestimmte Reduktion der Stellplätze auch ausserhalb von Quartierplanungen.

Mit der am 29.1.2025 dem Einwohnerrat zur Beschlussfassung überwiesenen Zonenvorschriften soll diese Chance genutzt werden.

Der vorliegende Reglementsentwurf wurde parallel zu den Zonenvorschriften mit der dafür eingesetzten Steuerungsgruppe bestehend aus Gemeindepräsident Franz Vogt, Gemeinderat Christoph Morat und bis 2024 Gemeindepräsidentin Nicole Nüssli erarbeitet. Im Oktober 2023 wurden die Grundsätze des Reglements als Teil der Revision der Zonenvorschriften auch dem Begleitgremium vorgestellt.

2. Abstellplatzreglement

2.1 Ziel und Grundsätze der Planung

Mit dem Abstellplatzreglement werden folgende Ziele verfolgt:

- Umsetzung der gesetzten Ziele bezüglich Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.
- Erstellen einer bedarfs- und ortsgerechten Anzahl an Abstellplätzen durch passende Bezugsgrössen bei der Berechnung des Normbedarfs, Festlegen von gebietsabhängigen Reduktionsmöglichkeiten und Ermöglichen von weitergehenden Reduktionen im Rahmen von Mobilitätskonzepten.

Das Reglement hat damit eine lenkende Wirkung und trägt bei Neubauten, Ergänzungsbauten oder baulichen Erweiterungen zur angestrebten Verlagerung des Verkehrs hin zu ÖV und aktivem Verkehr (Fuss- und Veloverkehr) bei.

Die wichtigsten Grundsätze des Reglements sind:

- Für jede Nutzungsart (Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung, Gastronutzungen, Verkaufsnutzungen...) wird ein Normbedarf an Abstellplätzen ermittelt. Er beziffert den Stellplatzbedarf, sollte der jeweilige Ort vor allem durch den MIV erschlossen sein (s. Artikel 4 des Reglementsentwurfs).
- Abhängig von der örtlichen ÖV-Erschliessungsgüte sind Reduktionen des Normbedarfs möglich bzw. vorgeschrieben (s. Artikel 5 und Karte Reduktionsklassen). Die Reduktionsmöglichkeiten und -pflichten werden nach Wohnnutzung, produzierendem Gewerbe und sonstigen Nutzungen unterschieden.
- Neben Abstellplätzen für Autos werden auch Vorgaben für die Anzahl Abstellplätze für weitere Fahrzeuge wie z.B. Velos gemacht. (s. Artikel 9 und 10 des Reglementsentwurfs)
- Ausserdem werden die Anforderungen für Mobilitätskonzepte und wann sie benötigt werden festgelegt.

2.2 Bestandteile der Planung

Das kommunale Abstellplatzreglement umfasst folgende zu genehmigende Dokumente:

- Abstellplatzreglement
- Ergänzungsplan

Der Begleitbericht nach § 70 RBV dient der als orientierende Grundlage der Erläuterung der Planung.

2.3 Anlass

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. (s. Gewerbegebiet Bachgraben Allschwil, Monitoring Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, Rudolph Keller & Partner, 2023)

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. Das Abstellplatzreglement ist auf diese Planungen abgestimmt. Es ermöglicht eine Siedlungsentwicklung, welche sich auf die Nutzung flächeneffizienter und nachhaltiger Verkehrsmittel abgestützt und trägt damit zu einer qualitätsvollen Weiterentwicklung des Gemeindegebiets von Allschwil bei.

Gelingt die mit dem Reglement angestrebte Verkehrsverlagerung, wird auf den Strassen Platz für Nutzungen geschaffen, welche auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen sind. Dies ist nicht zuletzt auch ein wichtiger Standortfaktor für die wirtschaftliche Attraktivität Allschwils.

2.4 Planungsgrundlagen

2.4.1 Kantonales Raumplanungs- und Baugesetz RBG und Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz RBV

§ 106 Absatz 5 des RBG erlaubt, Gemeinden 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.

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 Parkieranlagen 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 Reglement umgesetzt und die Überlegungen und Herleitungen im Begleitbericht erläutert.

2.4.2 Heutige Praxis und kommunale Planungsgrundlagen

Bisher 2023 war es den Gemeinden im Kanton Basel-Landschaft nicht gestattet, eigene Abstellplatzreglemente zu erlassen. Für alle Gemeinden im Kanton galten die gleichen Regeln, welche unabhängig von der Lage der Baute und den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer eine Mindestanzahl von zu erstellenden Abstellplätzen festlegten. Eine Reduktion der Parkplätze war nur innerhalb von Quartierplänen möglich. Hiervon wurde zuletzt bei allen Quartierplänen Gebrauch gemacht. Gestützt auf RGB § 107 Absatz 2 war lediglich, sofern die notwendigen Parkplätze aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht oder nur mit einem

unverhältnismässig hohen finanziellen Aufwand erstellt werden, die Entrichtung einer Ersatzabgabe möglich.

2.4.3 Die Gemeinde hat sich mehrfach für eine Änderung dieser Regelung und das Ermöglichen einer Einführung von lenkungswirksamen Obergrenzen beim Kanton eingesetzt.

Neben der grundsätzlichen Zielsetzungen aus dem räumlichen Entwicklungskonzept (REK 2018), den Verkehr in Allschwil hin zu einem höheren Anteil an öffentlichem Verkehr und aktivem Verkehr (Fuss- und Veloverkehr zu verlagern) zu verlagern, sind sowohl im Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept Bachgraben (GMSKB 2018) als auch im Mobilitätskonzept ESP Binningerstrasse Allschwil [(MEBA 2022) eine reduzierte Anzahl an Abstellplätzen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie ein gutes Angebot an Veloabstellplätzen als entscheidende Massnahmen für eine verträgliche Mobilitätsentwicklung in Allschwil festgelegt.

3. Fokusthemen

3.1 Ortsspezifische Bedarfsanalyse als Grundlage des Reglements

Als Grundlage für das kommunale Abstellplatzreglement wurden Siedlungsstruktur, Mobilitätsangebote und Verkehrserzeugung sowie Parkraumnachfrage und die heutige Parkierungssituation in der Gemeinde untersucht. 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. Auch der Vergleich von realisierten Wohneinheiten und neu zugelassenen Fahrzeugen deutet auf einen Parkplatzbedarf weit unter der heute geltenden Mindestanforderung von einem Parkplatz pro Wohneinheit hin. In Quartierplänen werden für den Parkplatzbedarf bereits heute Reduktionsfaktoren zwischen 50% und 70% umgesetzt. Bei Arbeitsnutzungen ist zum Beispiel im Baselink-Areal bereits heute eine Reduktion von 30% vorgeschrieben. Erkenntnisse werden im Detail im Planungsbericht dargelegt.

3.2 Auswirkung des Reglements

Das Abstellplatzreglement dient der Erstellung einer bedarfs- und ortsgerechten Anzahl von Abstellplätzen.

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

- Fehlanreize für mehr MIV-Nutzung wirken sich negativ auf das Gesamtverkehrsnetz in Allschwil aus. Sie führen zu Stau, Lärm und weniger Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velofahrende. Entsteht so vermeidbarer Stau, betrifft dieser auch Nutzergruppen, welche nicht auf ÖV oder Velo ausweichen können.
- Eine hohe Anzahl Parkplätze wirkt sich negativ auf das Orts- und Strassenbild aus.
- Aufgrund von Abstellplätzen ganz oder zum Teil versiegelte Flächen und gestörter natürlicher Bodenaufbau haben negative Auswirkungen auf das Klima im gesamten Siedlungsgebiet.
- Bei Bauten mit übermässig grossen Tiefgaragen entstehen aufgrund des Betonverbrauchs auch höhere CO₂-Emissionen, diese stehen dem Netto-Null-Ziel des Bundes entgegen.
- Höhere Erstellungskosten (bei Einstellhallen bis zu CHF 45'000 pro Parkplatz), führen zu höheren Mieten und höherer finanzieller Belastung für die Eigentümerschaften.

Dieses wird mit dem Reglement entgegengewirkt.

Ein guter Verkehrsfluss ist nicht zuletzt auch ein Standortvorteil. Hier bietet das Abstellplatzreglement einen wichtigen Hebel, um zum Beispiel im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bachgrabengebiets oder des Gebiets Binningerstrasse gesteckte Ziele auch zu erreichen.

Die Wahrscheinlichkeit, dass mit reduzierter Zahl realisierter Parkplätze übermässig viele Fahrzeuge in den öffentlichen Raum verdrängt werden, wird aufgrund der zugrundeliegenden Bedarfsanalyse als gering eingeschätzt

3.3 Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Das Abstellplatzreglement erlangt mit der Revision der Zonenvorschriften Siedlung und dem Teilzonenplan Binningerstrasse Gültigkeit. Dort wird vor allem die Siedlungsentwicklung an sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten ins Zentrum gerückt. Mit laufenden Mobilitätsmassnahmen zum Beispiel 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. Darüber hinaus wird das ÖV-Angebot kontinuierlich verbessert. Dies geschieht einerseits durch Taktverdichtungen und andererseits über die Planung von neuen ÖV-Angeboten wie dem S-Bahnhof am Morgartenring, der Tramverlängerung mit der Neugestaltung der Binningerstrasse sowie dem Vorantreiben der Tramerschliessung des Bachgrabengebiets.

4. Umsetzung

4.1 Normbedarf

Die Ermittlung des Normbedarf gemäss Artikel 4 des Reglements stützt sich auf die Schweizer Normen des SN 640 281 und SN 640 065 (für Velostellplätze). Der so ermittelte Parkplatzbedarf (Normbedarf) sollte voll abgedeckt werden, wenn Grundstücke vorwiegend durch die Nutzung privater Personenwagen erschlossen sind. Die Berechnung des Normbedarfs unterscheidet sich je nach Nutzungsart und differenziert zwischen Bewohnerinnen und Bewohnern bzw. Beschäftigten und Besuchenden oder Kundschaft.

4.2 Abstellplatzreduktionen

4.2.1 Ergänzungsplan mit Reduktionsklassen

Im Ergänzungsplan «Reduktionsgebiete Personenwagen-Abstellplätze» wird das Allschwiler Siedlungsgebiet abgestützt auf die ÖV-Güteklassen des Amts für Raumplanung (ARE), parzellenscharf in die Reduktionsklassen A bis C eingeteilt. Dabei steht A für die am besten mit dem ÖV erschlossenen Gebiete. Die ÖV-Güteklassen richten sich nach Art des öffentlichen Verkehrsmittels (Bus, Tram Bahn...), Fahrplanintervall und Abstand von der Haltestelle. 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. Je nach Reduktionsklasse bestehen unterschiedliche Reduktionsmöglichkeiten. Sehr gut erschlossene Gebiete erlauben eine stärkere Reduktion als weniger gut erschlossene Gebiete.

4.2.2 Maximale und Minimale Reduktion des Normbedarfs

Für alle Gebiete wird die Untergrenze der maximalen Reduktionsmöglichkeiten festgelegt. Die Ermöglichung von freiwilligen Reduktionen ist ein wichtiger Bestandteil des Reglements. Um das Allschwiler Verkehrsnetz auch bei fortschreitender Siedlungsentwicklung nicht übermässig zu belasten, wird für Wohnnutzungen mit sehr guter Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, sowie auch für andere Nutzungen, die nicht Wohnnutzungen sind, eine Obergrenze für die zulässige Anzahl an Auto-Abstellplätzen festgelegt. Die Obergrenze unterscheidet sich nach Wohnnutzungen, produzierendem Gewerbe und anderen Nutzungen wie zum Beispiel Dienstleistungsnutzungen, Verkauf, Gastronomie oder Hotellerie.

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

Abb. : Tabelle mit Reduktionswerten

4.2.3 Maximale und Minimale Reduktion bei Wohnnutzungen

Für Wohnnutzungen wird in Gebieten mit der Reduktionsklasse A eine Obergrenze der zulässigen Parkplatzanzahl festgelegt; diese liegt bei 90% des Normbedarfs. In den anderen Reduktionsklassen gibt es keine Obergrenze. Die Untergrenze bewegt sich je nach Reduktionsklasse zwischen 20%-60%. Am tiefsten ist sie im Perimeter des Teilzonenplans Binningerstrasse. Die zweckmässige Parkplatzzahl wurde hier im Rahmen des Mobilitätskonzepts ESP Binningerstrasse Allschwil (MEBA) festgelegt und wird mit dem Abstellplatzreglement umgesetzt.

4.2.4 Maximale und Minimale Reduktion bei anderen Nutzungen

Für Nutzungen die nicht dem Wohnen dienen, gab die RBV bisher ein zweistufiges Verfahren zur Ermittlung der Reduktionsmöglichkeiten für Abstellplätze vor. Die Ermittlung der Reduktionsmöglichkeiten war damit relativ kompliziert. 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 bereits verpflichtend angewendet. Mit dem kommunalen Abstellplatzreglement wird die Reduktionsmöglichkeit vereinfacht: Es werden Reduktionsklassen definiert, welche die Anzahl 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 der Nutzung. 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 Nutzung im Bereich des produzierenden Gewerbes und anderen Nutzungen unterschieden. Für produzierendes Gewerbe liegen die minimalen Werte zwischen 30% und 60% während der maximalen Werte zwischen

80% und 100% des Normbedarfs liegen. Für alle weiteren Nutzungen liegen die minimalen Werte zwischen 20% und 60% des Normbedarfs, während die maximalen Werte zwischen 50% und 90% des Normbedarfs liegen. Für betriebseigenen Fahrzeuge können zusätzliche Abstellplätze ohne Reduktionsfaktoren erstellt werden können.

Bisher hatte die Gemeinde bei gewerblichen Neubauten keinen Hebel die Zahl der erstellten Abstellplätze und damit die Pendlermobilität zu beeinflussen. Dies soll sich mit dem Abstellplatzreglement ändern. Die festgelegten Werte wurden von den VSS-Normen abgeleitet und mit Beispielrechnungen und Werten realisierter Bauvorhaben, sowie der Abstellplatzsituation bestehender Betriebe auf ihre Machbarkeit hin überprüft. Beispielrechnungen finden sich im Begleitbericht auf Seite 17.

4.3 Weitere Regelungen

4.3.1 Gemeinschaftsgaragen und Ersatzabgabe

Nachzuweisende Parkplätze können sowohl auf der Parzelle als auch mit der Beteiligung an einer bestehenden oder neu zu erstellenden Gemeinschaftsgarage gedeckt werden. Können die notwendigen Abstellplätze aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht oder nur mit unverhältnismässig hohem finanziellem Aufwand erstellt werden, ist das wie bisher auch das Leisten einer Ersatzabgabe nach § 107 Absatz 1 RBG zulässig.

4.3.2 Autoarmes und autofreies Bauen

Ein Unterschreiten der maximalen Reduktionsklassen ist zulässig, wenn die Voraussetzungen für autoarmes oder autofreies Bauvorhaben gegeben sind. Dies ist in der Regel in einem Mobilitätskonzept nachzuweisen, das von der Gemeinde geprüft wird. Als Voraussetzungen gelten insbesondere eine gute ÖV-Erschliessung, eine weniger auf den MIV angewiesene Nutzergruppe oder alternative Mobilitätsangebote, welche die autoarme oder autofreie Nutzung ermöglichen und begründen. Hierfür gibt es verschiedene Praxisbeispiele, auf die sich die Gemeinde abstützen kann. Um sicherzugehen, dass bei stark reduzierten Abstellplatzzahlen keine negativen Auswirkungen auf die Nachbarschaft entstehen, sind Monitoring und Controlling Massnahmen festzulegen. Diese Massnahmen können auch im Grundbuch vermerkt werden.

4.3.3 Unterstützung der Elektromobilität

Die Elektromobilität leistet einen wichtigen Beitrag zu einer klima- und umweltfreundlicheren Mobilität. Bei Mehrfamilienhäusern ab vier Wohneinheiten sind 50 % der insgesamt erforderlichen Abstellplätze für Personenwagen mit Stromzuleitungen vorzubereiten. Bei weniger Wohneinheiten wird zur Wahrung der Verhältnismässigkeit auf diese Festlegung verzichtet.

4.3.4 Abstellplatzbestimmungen bei Quartierplänen

Quartierpläne bieten weiterhin die Chance, Regelungen, die über die Festlegungen im Abstellplatzreglement hinausgehen, zu treffen. Deswegen sollen hier die zu erstellende Abstellplätze und sonstige Mobilitätsangebote wie bisher basierend auf Mobilitätsgutachten nach § 70 Abs. 2^{bis} RBV bestimmt werden.

4.3.5 Abstellplätze im Perimeter TZP Binnerstrasse

Abstellplätze für Besuche rund Kunden sind im Perimeter TZP Binnerstrasse ab 10 Parkplätze lenkungswirksam zu bewirtschaften. Das heisst sie sind zum Beispiel als

Kurzzeitparkplätze für begrenzte Parkdauer auszuweisen. Ab 20 neu zu erstellenden Abstellplätzen sind ausserdem alle weiteren Abstellplätze konzentriert in Parkhäusern oder, sofern der Grundwasserspiegel es zulässt, in Einstellhallen anzuordnen.

4.4 Abstellplatzbestimmungen für Velos, Mofas und Motorräder

Ein reduziertes Angebot an MIV-Stellplätzen muss mit einem guten und einfach zu erreichenden Angebot an Velostellplätzen einhergehen. Aufgrund der Lage Allschwils, des guten Velonetzes und des steigenden Anteils an E-Bikes wird die benötigte Anzahl an Veloplätzen nicht auf die ÖV-Güteklassen bezogen. Die Anzahl der Stellplätze wird angelehnt an die Norm VSS 40 065 «Parkieren; Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen» vom 31. März 2019. 3. Bei Wohnnutzungen ist pro Zimmer mindestens ein Abstellplatz für Velos und Mofas, zu erstellen. Bei Arbeitsnutzungen sind 2 Plätze/ 10 Mitarbeiter zu erstellen. Zusätzlich werden Werte für Kundschaft festgelegt.

- 4.4.1 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. Bei Wohnnutzungen werden auch ausreichend grosse Stellplätze für Spezialfahrzeuge wie Lastenvelos gefordert. Bei Mehrfamilienhäusern ab sechs Wohneinheiten sind zusätzlich Abstellplätze für Motorräder zu erstellen. Die Bemessung des Werts im Abstellplatzreglement wird auf 10 % der für Personenwagen erforderlichen Anzahl Abstellplätze festgelegt.

5. Kantonale Vorprüfung

Der Entwurf des Abstellplatzreglements wurde dem Kanton Basel-Landschaft zur freiwilligen Vorprüfung eingereicht. Auch wenn schweizweit sehr viele Gemeinden mit eigenen Abstellplatz Reglementen die Chance nutzen, lenkend auf die Mobilitätsentwicklung einzuwirken, hat das Reglement im Kanton Basel-Landschaft Pilotcharakter. Die Rückmeldungen zu den neuen und überarbeiteten Ansätzen der Planung wurden mit den zuständigen kantonalen Stellen diskutiert, und in Absprache mit der Projektsteuerung die mehrheitlich formellen Anpassungen vorgenommen. Ein inhaltlicher Punkt war die Übernahme der im MEBA festgelegten Werte für reduzierte Abstellplatzzahlen bei Wohnnutzungen im Perimeter Teilzonenplan Binningerstrasse.

6. Abstimmung mit den, an das Siedlungsgebiet angrenzenden Nachbargemeinden

Gemäss § 70 Abs. 7d (RBV) hat eine Überprüfung der Auswirkungen der Regelungen auf direkt angrenzende Bauzonen in umliegenden Gemeinden und Abstimmung mit diesen stattzufinden. 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 dennoch keine

negativen Auswirkungen entstehen. Zwecks Abstimmung wurde das Reglement den Nachbargemeinden zur Stellungnahme vorgelegt.

Basel-Stadt und die Gemeinde Binningen haben in der KW 19 (2025) ihre Stellungnahmen abgegeben und erklären, dass das Abstellplatzreglement der Gemeinde Allschwil keine negativen Auswirkungen auf ihre Gemeinden haben.

7. Anträge

Mit dem vorliegenden Abstellplatzreglement werden die Voraussetzungen für eine optimale Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung geschaffen und griffige Massnahmen zur Reduktion der Belastung des Verkehrsnetzes grundeigentümerverbindlich festgelegt. Gestützt auf diese Ausführungen beantragt Ihnen der Gemeinderat

zu beschliessen:

1. Das kommunale Abstellplatzreglement wird gutgeheissen und dem Regierungsrat Basel-Landschaft zur Genehmigung vorgelegt.
2. Folgende Dokumente werden als Genehmigungsinhalt beschlossen:
 - Abstellplatzreglement Allschwil
 - Ergänzungsplan «Reduktionsgebiete Personenwagen-Abstellplätze»
3. Folgende orientierende Grundlagen, welche Bestandteile des Genehmigungsinhalts sind, werden zur Kenntnis genommen.
 - Begleitender Planungsbericht nach Art. 47 RPV
 - Beilage zum Begleitbericht «Stellungnahme der Gemeinde zur kantonalen Vorprüfung»

GEMEINDERAT ALLSCHWIL

Präsident:

Leiter Gemeindeverwaltung:

Franz Vogt

Patrick Dill