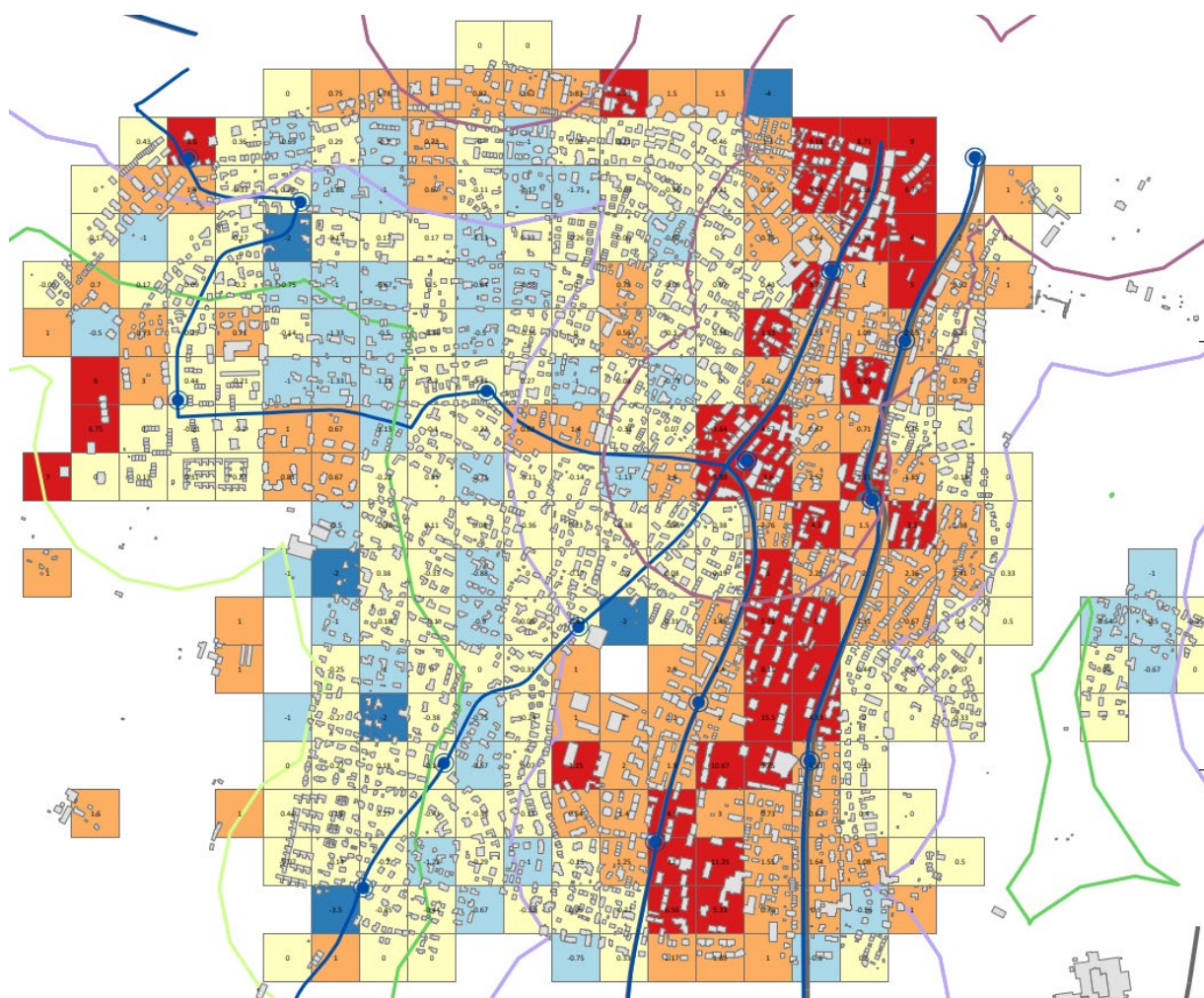




Planungsbericht

Abstellplatzreglement



Planungsstand
Beschlussfassung

Auftrag
41.00216

Datum
09.04.2026

Impressum

Auftraggeberin Gemeinde Binningen

Auftragnehmerin



Jermann Ingenieure + Geometer AG

Altenmatteweg 1
4144 Arlesheim
info@jermann-ag.ch
+41 61 706 93 93
www.jermann-ag.ch

Projektleitung Alexander Ruff

Inhalt

1	Ausgangslage	5
1.1	Anlass	5
1.2	Räumliche Lage und Abgrenzung.....	5
2	Organisation und Ablauf der Planung.....	6
2.1	Projektpartner	6
2.2	Bisherige Planungsschritte.....	6
2.3	Weitere Planungsschritte	6
3	Ziele der Planung.....	7
4	Rahmenbedingungen	8
4.1	Gesetzliche Grundlagen auf kantonaler Ebene	8
4.2	Grundlagen und Erläuterungen	8
4.3	Kompetenz zur Regelung des Parkierungsbedarfs	8
4.4	Abstellplätze, RBV	8
4.5	Datengrundlage	12
5	Inhalte der Planung	13
5.1	Planunterlagen.....	13
5.2	Ausgangslage: IST-Zustand sowie Anwendung der Reduktionsfaktoren	13
5.2.1	Wohnungen und Fahrzeugbestand je ÖV-Güteklasse	14
5.2.2	Parkplatz-Ersatzabgaben	15
5.2.3	IST-Zustand, Parkierungsreglement, Blaue Zone.....	16
5.2.4	IST-Zustand Strassenparkierung, Blaue Zone Binningen	18
5.2.5	IST-Zustand, Parkierung auf Privatparzellen.....	20
5.2.6	IST-Zustand Anwendung der kantonalen Reduktionsfaktoren.....	21
5.3	Entwicklungsabsichten der Gemeinde	22
5.4	Gebietseinteilung.....	23
5.5	Reduktionsprozentsatz	23
5.5.1	Anwendung der Reduktionsfaktoren und Reduktionsprozentsätze	25
5.6	Schlussfolgerungen	25
5.7	Abstellplätze für Velos/Mofas	26

5.7.1	Anzahl Abstellplätze für Velos/Mofas.....	26
5.8	Entwicklung mit Teilzonenplan Zentrum	27
5.9	Auswirkungen auf die Umwelt	27
5.10	Auswirkungen auf den Modal Split.....	28
5.11	Auswirkungen auf den Parkraum in Binningen	28
5.12	Abstimmung auf umliegende Gemeinden.....	29
5.12.1	Basel-Stadt	29
5.12.2	Allschwil	30
5.12.3	Bottmingen	30
5.12.4	Fazit Abstimmung auf umliegende Gemeinden	30
5.13	Zusammenfassung	30
6	Planungsverfahren	31
6.1	Kantonale Vorprüfung	31
6.2	Öffentliche Mitwirkung.....	31
6.3	Beschlussfassung	32
6.4	Auflage- und Einspracheverfahren	32
7	Beschlussfassung Planungsbericht	33

Anhang

Version	Verfasser	Datum	Inhalt/Anpassungen
18.03.2025	rua	18.03.2025	Entwurf
07.04.2025	rua	07.04.2025	Zweiter Entwurf
22.07.2025	rua	22.07.2025	Dritter Entwurf
04.08.2025	rua	04.08.2025	Öffentliche Mitwirkung / kantonale Vorprüfung
05.12.2025	rua	05.12.2025	Bereinigung
23.03.2026	rua / rla	09.04.2026	Integration Parkplatzbelegung Blaue Zone Anpassungen für die Beschlussfassung, redaktionelle Details

Planungsbericht

1 Ausgangslage

1.1 Anlass

Seit der 2022 verabschiedeten und 2023 in Rechtskraft erwachsenen Neuregelung von § 106 des Raumplanungs- und Baugesetzes und der darauf basierenden Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz haben die Gemeinden die Möglichkeit, Regelungen über die Pflicht zur Erstellung von Autoabstellplätzen in Abstellplatzreglementen festzulegen. Damit gilt nicht mehr im ganzen Kanton die gleiche Anzahl an Pflichtparkplätzen, sondern sie orientiert sich am Bedarf und den örtlichen Gegebenheiten der Gemeinden.

Die Gemeinde Binningen strebt, wie im Agglomerationsprogramm für das gesamte vordere Leimental aufgeführt, eine gezielte Siedlungsentwicklung nach Innen und eine städtebauliche Aufwertung an. Die Gebiete entlang der beiden Hauptachsen ins Leimental (Haupt-/Oberwilerstrasse und Basler-/Bottmingerstrasse) stehen dabei im Fokus. Beide Achsen weisen zahlreiche Dienstleistungsangebote sowie Einkaufsmöglichkeiten auf und haben eine Bus- und/oder Tramachse mit einem regelmässigen und dichten Takt in die Basler Innenstadt und an den Bahnhof SBB. Zusätzlich wird die Tramachse mit der Margarethenverbindung und der damit direkteren Anbindung an den Bahnhof SBB möglicherweise noch attraktiver.

In den Gebieten der ÖV-Güteklassen A und B befinden sich rund 80% aller Wohnungen in Binningen. Um eine verkehrsverträgliche Entwicklung nach Innen zu unterstützen, will die Gemeinde Binningen von der Neuregelung des Kantons Basel-Landschaft profitieren. Das Abstellplatzreglement soll auf die Gemeinde zugeschnitten und der Parkplatz-Mindestbedarf in den ÖV-Güteklassen A und B weiter gesenkt werden. Gestützt wird dies auch durch die Tatsache, dass der Fahrzeugbesitz in den ÖV-Güteklassen A und B in Binningen unter dem kantonalen Durchschnitt liegt (siehe Kapitel 5.2.1).

Weiter ist der Gemeinde auch eine nachhaltige Bewirtschaftung der unversiegelten Flächen wichtig, was im Zuge des verdichteten Bauens eine prägende Rolle einnimmt. Das hat positive Auswirkungen auf die Natur und Umwelt, denn es werden weniger Treibhausgase emittiert und weniger Flächen für Parkplätze bebaut. Bleibt der Boden unversiegelt, kann er den Hitzeinseleffekt mindern.

1.2 Räumliche Lage und Abgrenzung

Binningen liegt im Kanton Basel-Landschaft direkt vor den Toren der Stadt Basel. Die Gemeinde grenzt im Norden und Osten an Basel-Stadt, im Süden an die Gemeinde Bottmingen, im Südwesten an die Gemeinde Oberwil und im Westen an die Gemeinde Allschwil. Die Nähe zur Stadt mit ihrem Dienstleistungs- und Infrastrukturangebot, das gute gemeindeeigene Dienstleistungsangebot sowie die Nähe zu ausgedehnten Grünflächen wie dem Bruderholz oder dem Allschwiler Wald machen die Gemeinde zu einer attraktiven Wohngemeinde.



Abb. 1: Ausschnitt aus dem Schwarzplan (Quelle: Geoportal, 2025)

2 Organisation und Ablauf der Planung

2.1 Projektpartner

Das Abstellplatzreglement wurde von der Einwohnergemeinde Binningen in Zusammenarbeit mit der Jermann Ingenieure + Geometer AG und der Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG (RK&P) ausgearbeitet.

2.2 Bisherige Planungsschritte

Die wesentlichen Schritte der Planung sind nachfolgend dargestellt:

2024	Auslegeordnung / Grundlagenbeschaffung
August 2025	Freigabe Gemeinderat
September – Dezember 2025	kantonale Vorprüfung, öffentliche Mitwirkung
Dezember – März 2025	Bereinigung

2.3 Weitere Planungsschritte

Folgende Planungsschritte stehen noch bevor:

März 2026	Stellungnahme Vorprüfung
März 2026	Beschlussfassung Gemeinderat
ab Mai 2026	Beschlussfassung Einwohnerrat
anschliessend	Eingabe zur regierungsrätlichen Genehmigung

3 Ziele der Planung

Mit einem möglichst kurzen und einfach gestalteten Abstellplatzreglement will die Gemeinde in den ÖV-Güteklassen A und B den Mindestbedarf an Abstellplätzen für Motorfahrzeuge senken und eine Erstellungspflicht von Veloabstellplätzen einführen. Diese Regelungen beziehen sich nur auf Wohnnutzungen. Auf Reduktionen der Abstellplätze für Nicht-Wohnnutzungen wird verzichtet, da die betroffenen KMU sich in der Vergangenheit vehement für Parkplätze ausgesprochen haben und diese für ihre Geschäftstätigkeiten benötigen. Die Anzahl Parkplätze auf der Allmend ist von dem Reglement nicht betroffen.

4 Rahmenbedingungen

4.1 Gesetzliche Grundlagen auf kantonaler Ebene

- Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) vom 8. Januar 1998
- Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) vom 27. Oktober 1998

4.2 Grundlagen und Erläuterungen

- Amt für Raumplanung BL (2019): Raumb Beobachtung – Analyse des Fahrzeugbestands im Kanton Basel-Landschaft
- ASTRA (2018): Folgen der Innenentwicklung für den Verkehr und die Planungsprozesse
- ÖV-Güteklassen
- Tiefbauamt und Amt für Raumplanung BL (2024): Merkblatt Abstellplatzreglement
- Daten MFK

4.3 Kompetenz zur Regelung des Parkierungsbedarfs

Mit der vom Landrat im Mai 2022 beschlossenen Revision von § 106 des Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) wird den Gemeinden die Kompetenz zur Regelung des Parkierungsbedarfs übertragen. Dazu waren Anpassungen an der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) erforderlich. Der Regierungsrat legt in der Verordnung fest, welche Inhalte ein Gemeindereglement und der dazugehörige Begleitbericht aufzuweisen haben. In der Verordnung werden die Zielsetzungen der Gesetzesrevision umgesetzt.

Die Gemeindeautonomie soll gestärkt werden, damit flexibler auf unterschiedliche kommunale Parkierungsbedürfnisse eingegangen werden kann. Regionale Unterschiede, insbesondere die Abstimmung von Siedlung und Verkehr, sollen dabei berücksichtigt werden. Die Gemeinden können planerische Grundlagen erarbeiten und sollen dabei insbesondere die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung berücksichtigen.

Ein Gemeindereglement kann nur genehmigt werden, wenn die Voraussetzungen dazu erfüllt sind. Verzichtet eine Gemeinde auf eine eigene Regelung, so gelten die bisherigen kantonalen Bestimmungen für die Berechnung des Parkplatzbedarfs. Die neue Gesetzesbestimmung und die Anpassung der Verordnung traten am 1. Februar 2023 in Kraft.

4.4 Abstellplätze, RBV

Die Anzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas wird in § 70 RBV geregelt. Es werden der Normalabstellplatzbedarf (Abs. 1 resp. Anhang 1, S. 11-12) sowie Sonderfälle (Abs. 2 und 2^{bis}) geregelt. Gemäss Abs. 3 sind offene Abstellplätze nach Möglichkeit unversiegelt auszugestalten und in Abs. 4 wird der Parkplatzbedarf bei gewissen Verkaufsgeschäften geregelt.

Absätze 5 bis 8 wurden im Rahmen der Überarbeitung eingefügt und lesen sich wie folgt:

⁵ Um genehmigt werden zu können, regelt ein kommunales Abstellplatzreglement mindestens folgende Punkte:

- a. die Werte für den Parkplatzbedarf oder die anwendbaren Reduktionsfaktoren für jede Bauzone, für klar bestimmte Gebiete oder für bestimmte Nutzungen;
- b. dass private Parkieranlagen für Anwohner und Besucher in erster Linie auf Privatparzellen zu erstellen sind;
- c. die erforderliche Anzahl und die Anforderungen an Fahrradabstellplätze;
- d. in welchen Fällen und in welchem Umfang weitere verkehrsspezifische Gutachten erforderlich sind.

⁶ Sieht der Anhang der RBV ein Verkehrsgutachten vor, ist auch bei Anwendung des Reglements ein solches erforderlich.

⁷ In einem begleitenden Bericht sind mindestens folgende Punkte nachzuweisen und darzulegen:

- a. die Herleitung der gewählten Regelungen unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen zwischen Siedlung und Verkehr und den verschiedenen Verkehrsarten;
- b. eine Übersicht über die Parkraumnachfrage und den Umgang damit;
- c. das Verhältnis von Parkierung auf Privatgrund und Parkierung im öffentlichen Strassenraum;
- d. eine Überprüfung der Auswirkungen der Regelungen auf direkt angrenzende Bauzonen in umliegenden Gemeinden und Abstimmung mit diesen.

⁸ Bei aussergewöhnlichen Auswirkungen auf das übergeordnete Kantons- und Nationalstrassennetz oder den öffentlichen Verkehr, kann der Kanton weitere Nachweise verlangen.

Auf den Anhang der RBV wird auch im Abs. 6 verwiesen. Verkehrsgutachten werden jedoch nur in Industrie/Gewerbe, Verkaufsgeschäfte und anderen Nutzungsarten gefordert. Da das mit der vorliegenden Planung erstellte Reglement sich nur auf Wohnbauten bezieht, ist der Anhang unter Beachtung des Abs. 6 nicht relevant.

Trotzdem ergibt sich aus den Grundwerten ein Anhaltspunkt für die später zu berechnenden Reduktionsprozentsätze. Aus diesem Grund werden nachfolgend die Seiten 11 und 12 des RBV-Anhangs aufgeführt:

Grundwerte für die Berechnung des Grundbedarfs für Autoparkplätze

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

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

2 Jeder Pflicht-Autoparkplatz muss unabhängig benutzbar sein

3 Jeder Pflicht-Autoparkplatz muss unabhängig benutzbar sein

4 Jeder angefangene Autoparkplatz zählt voll

5 Niedriger Wert Produktion / Hoher Wert Lager

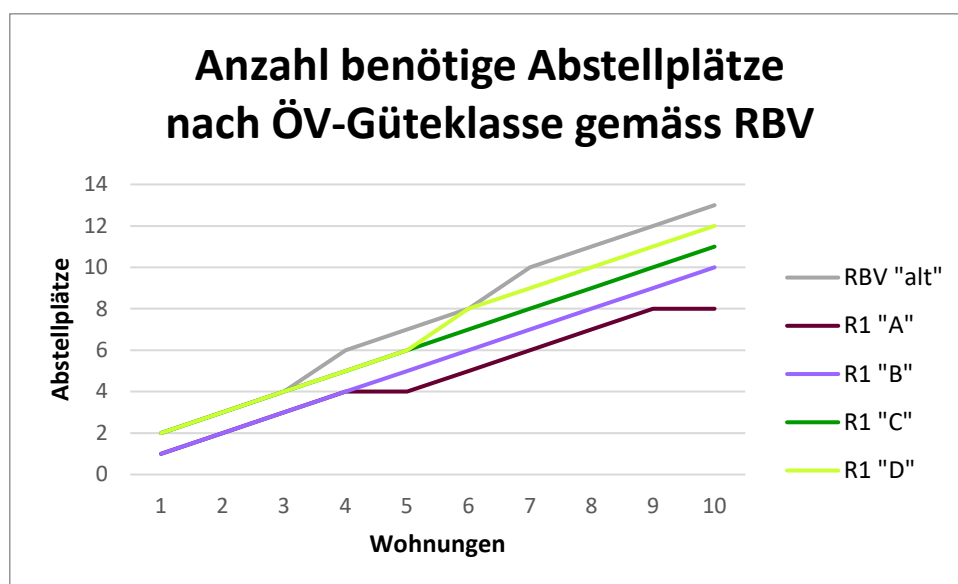
Abb. 2: Seite 11 des RBV-Anhangs 1 (Quelle: bl.clex.ch, 2025)

Nutzungsart	Reduktion für Autoparkplätze am Zielort																			
Wohnbauten	<table border="1" data-bbox="740 443 1259 551"> <thead> <tr> <th colspan="5">Güteklasse¹ des öffentlichen Verkehrs</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> <th>keine</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0.6</td> <td>0.7</td> <td>0.8</td> <td>0.9</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> <p>Weitergehende Reduktionen sind in Ortskernen auf begründeten Antrag des Gemeinderats möglich.</p>			Güteklasse ¹ des öffentlichen Verkehrs					A	B	C	D	keine	0.6	0.7	0.8	0.9	1		
Güteklasse ¹ des öffentlichen Verkehrs																				
A	B	C	D	keine																
0.6	0.7	0.8	0.9	1																
	Reduktion infolge ÖV-Erschliessung R1	Übrige Reduktion R2																		
Dienstleistungen Schalterbetriebe Übrige Industrie / Gewerbe Klein- und Mittelbetriebe Grossbetriebe Verkaufsgeschäfte Wenig kundenintensiv (Buchhandlung, Bijouterie etc.) Kundenintensiv Laden bis 500 m ² VF Supermarkt bis 1'000 m ² VF Einkaufszentr. ≥ 1'000 m ² VF Restaurant Andere	<table border="1" data-bbox="584 792 1086 1205"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Kursfolge in Min. während Spitzenstunden</th> <th colspan="2">Fusswege zur nächsten 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 Spitzenstunden	Fusswege zur nächsten 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	<p>Für folgende Kriterien können Reduktionen geltend gemacht werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Umweltvorbelastung 2. Politische und planerische Leitbilder 3. Vorhandene öffentliche Autoparkplätze in akzeptabler Nähe 4. Mehrfachnutzung 5. Gebäudenutzung, die einen hohen Veloanteil erwarten lässt <p>Der maximale Reduktionsfaktor für alle Kriterien beträgt 0.6.</p>
Kursfolge in Min. während Spitzenstunden	Fusswege zur nächsten 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																		

¹ <https://www.geoview.bl.ch/>

Abb. 3: Seite 12 des RBV-Anhangs 1 (Quelle: bl.clex.ch, 2025)

Unter Anwendung der gesetzlichen Bestimmungen sind je nach Anzahl der Wohnungen pro Gebäude die notwendigen Abstellplätze definiert.



Tab. 1: Anzahl benötigter Abstellplätze gemäss RBV mit der Anwendung der kantonalen Reduktionsfaktoren (Werte sind auf ganze Zahlen aufgerundet).

4.5 Datengrundlage

Die Definition der kommunalen Reduktionsprozensätze stützt sich auf eine Analyse des IST-Zustands ab. Es wurden unterschiedliche Datengrundlagen genutzt, um zu bestimmen, wie viele Autoparkplätze in der Gemeinde aktuell benötigt werden.

Information	Datenherr	öffentliche Daten
Anzahl Wohnungen pro Adresse	Bundesamt für Statistik (EGID)	JA
Art der Gebäude (Wohnbaute, Industrie-baute etc.)	Bundesamt für Statistik (EGID)	JA
Anzahl Fahrzeuge von privaten Personen pro Adresse*	Motorfahrzeugkontrolle	NEIN
Anzahl Parkkarten pro Jahr	Gemeinde	NEIN
ÖV-Güteklasse	Bundesamt für Raumentwicklung	JA
Nutzungszone	Gemeinde	JA
Fertiggestellte Wohnungen pro Jahr	Amt für Daten und Statistik BL	JA

* Datensatz ohne Fahrzeuge von juristischen Personen (Geschäftsfahrzeuge)

Wie in der Tabelle ersichtlich ist, sind nicht alle der verwendeten Daten öffentlich zugänglich. Die Daten sind anonymisiert, sodass kein Rückschluss auf einzelne Personen oder bestimmte Personengruppen gemacht werden kann.

5 Inhalte der Planung

5.1 Planunterlagen

Die Planung besteht aus folgenden Dokumenten:

- Abstellplatzreglement
- Planungsbericht

Das Abstellplatzreglement bildet das rechtsverbindliche Planungsinstrument und ist Bestandteil der Beschlussfassung durch den Gemeinderat und den Einwohnerrat sowie der Genehmigung durch den Regierungsrat. Der Planungsbericht umfasst die Berichterstattung gegenüber der Genehmigungsbehörde gemäss Art. 47 der Raumplanungsverordnung (RPV), hat jedoch keine Rechtsverbindlichkeit und ist somit nicht Bestandteil der Beschlussfassung durch den Gemeinderat und den Einwohnerrat sowie der Genehmigung durch den Regierungsrat. Der Regierungsrat kann jedoch Genehmigungsanträge mit mangelhaften Planungsberichten zurückweisen. Die Stellungnahme zum Vorprüfungsbericht sowie der allfällige Mitwirkungsbericht bilden den Anhang zum Planungsbericht und haben ebenfalls orientierenden Charakter.

5.2 Ausgangslage: IST-Zustand sowie Anwendung der Reduktionsfaktoren

- Auf Basis der erwähnten Grundlagen müssen für die nachfolgenden Analysen und Abschätzungen grobe Modellierungen und Vereinfachungen der Wirkungsketten mit teilweise qualitativen Abschätzungen ausreichen. Die Analyse des IST-Zustands hat zum Ziel, den Bedarf an Stamm-Parkplätzen der Wohnnutzung in der Gemeinde Binningen räumlich abzubilden. Besucher-PP sind für Besucher und dürfen nicht von Anwohnenden belegt werden. Darum werden die Besucher-PP im Modell nicht berücksichtigt, in der abschliessenden Bewertung jedoch diskutiert.

Ist-Zustand RBV

Anhand der Daten (Anzahl Wohnungen pro Gebäude und Adresse) ist bekannt, wie viele Parkplätze im Minimum gemäss RBV pro Gebäude erstellt sein müssen (1 Stamm-PP sowie 0.3 Besucher-PP pro Wohnung). Durch die Verknüpfung der zur Verfügung stehenden Daten (angemeldete Privatautos pro Adresse mit der Mindestanzahl Stamm-PP pro Adresse, basierend auf der Anzahl Wohnungen pro Gebäude und Adresse) ist für jedes Gebäude eine Belegung der Stamm-PP abschätzbar.

Ist-Zustand Reduktionsfaktoren

Die kantonalen Reduktionsfaktoren werden entsprechend der ÖV-Gütekategorie auf sämtliche Gebäude angewendet. Die Anzahl Fahrzeuge bleibt gleich. Durch die Reduktion des Mindestbedarfs der zu erstellenden Parkfelder verändert sich die Über- und Unterbelegung der Stamm-PP.

Modellannahmen:

→ Alle Gebäude haben nur den Mindestbedarf an Parkfeldern gemäss ÖV-Güteklasse umgesetzt.

Variablen:

→ Die überwiegende Mehrheit der Bestandesbauten musste den Grundbedarf an Parkfeldern realisieren. Es gibt Bestandesbauten, welche älter als die Gesetzesvorgabe sind.

→ Mittels Ersatzabgabe konnten sich Personen von der PP-Erstellungspflicht befreien. Die räumliche Verortung dieser Fälle ist nicht möglich.

→ Privat genutzte Firmenautos konnten nicht erfasst werden.

5.2.1 Wohnungen und Fahrzeugbestand je ÖV-Güteklasse

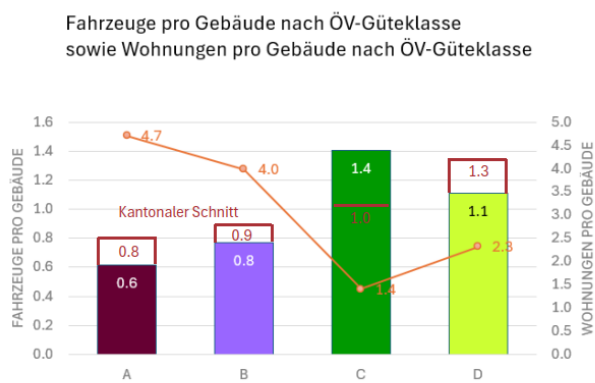
Die Auswertung der vorhandenen Daten in Binningen bestätigt die über den ganzen Kanton gefundene Korrelation (aus Amt für Raumplanung BL (2019): Raumb Beobachtung – Analyse des Fahrzeugbestands im Kanton Basel-Landschaft), dass die durchschnittliche Anzahl Fahrzeuge pro Wohnung mit steigender Erschliessungsgüte abnimmt. Der Binninger Fahrzeugbestand in den ÖV-Güteklassen A und B liegt unter dem kantonalen Durchschnitt (siehe Tab. 2 - oben links).

In der Güteklasse A liegt dieser 25% tiefer (Binningen 0.6 Fz/Whg; BL: 0.8 Fz/Whg); in der Güteklasse B 10% tiefer (Binningen: 0.8 Fz/Whg; BL: 0.9 Fz/Whg). Vor allem in Bezug auf die Gebäude in der ÖV-Güteklasse A ist dies bemerkenswert, da der heutige Bestand vorwiegend gemäss den alten Vorgaben (1 Stamm-PP/Whg) errichtet worden sein müsste.

Daraus wird abgeleitet, dass ein Potenzial zur Anwendung der zusätzlichen kommunalen Reduktionsmöglichkeit besteht. Selbes wird auch in der Güteklasse B angenommen. Zusammen decken die Anzahl Wohnungen in den ÖV-Güteklassen A und B 80% aller Wohnungen in Binningen ab (A: 30%, B: 50%). Diese sind oft in Mehrfamilienhäusern und Wohnblocks zu finden.

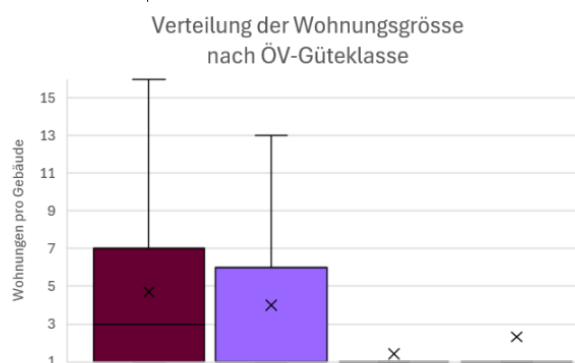
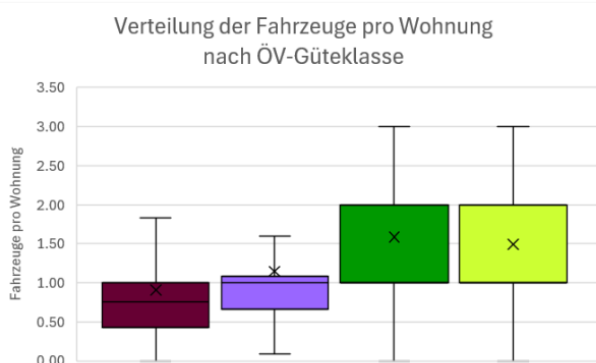
Die erhöhten Fahrzeugbesitzwerte der ÖV-Güteklassen C und D können dadurch erklärt werden, dass es sich in diesen Gebieten überwiegend um Einfamilienhäuser in Hanglage handelt, welche auf Bewohner mit grösseren finanziellen Möglichkeiten schliessen lässt. Diese können sich auch eher ein weiteres Fahrzeug oder die Erstellung von zusätzlichen Garagenplätzen finanziell leisten. Zudem ist das ÖV-Netz in diesen Gebieten auch eher spärlich ausgebaut und es gibt keine oder nur kleine nahe Einrichtungen der Grundversorgung (z.B. Einkaufsmöglichkeiten), sodass die Personen eher auf ein eigenes Fahrzeug angewiesen sind.

Die Anzahl Wohnungen pro Gebäude innerhalb einer ÖV-Güteklasse nimmt mit abnehmender Erschliessungsgüte ab. Bei sehr guter Erschliessung «A» entlang der Bus- und Tramlinienachsen haben Gebäude im Schnitt 4.7 Wohnungen, wobei die Hälfte aller Gebäude (Median) drei oder weniger Wohnungen aufweisen. Die ÖV-Güteklasse A entspricht in grössten Teilen der Lage der Quartierpläne, Teilzonenpläne und der dreigeschossigen Wohn- und Geschäftszonen. Die Anzahl Wohnungen pro Gebäude verhält sich umgekehrt zur Anzahl Fahrzeuge pro Wohnung.



Anzahl Gebäude, Wohnungen und Fahrzeuge pro ÖV-Güteklasse

	Gebäude	Wohnungen	Fahrzeuge
A	636	2'706	1'481
B	1'168	4'149	2'970
C	582	779	923
D	491	1'002	993
Total	2'877	8'636	6'367



Tab. 2: Statistische Auswertung des IST-Zustandes in Binningen durch Verknüpfen der Daten «Anzahl Fahrzeuge», «Anzahl Wohnungen» und «ÖV-Güteklasse» je Adresse.

5.2.2 Parkplatz-Ersatzabgaben

In Binningen kommt die Parkplatzersatzabgabe zur Anwendung, wenn die erforderliche Anzahl Abstellplätze aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht oder nur mit unverhältnismässig hohem finanziellem Aufwand erstellt werden kann. Diese Einzelfälle können in der GIS-Analyse nicht abgebildet werden, sodass die nachfolgende summarische Aufschlüsselung für das gesamte Gemeindegebiet ausreichen muss.

Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Fertiggestellte Wohnungen	117	94	100	53	74	71	51	39	192	Keine Daten
Anzahl PP – ca.	3	0	7	16	4	20	2	1	-3	1

Tab. 3: Anzahl Fertiggestellte Wohnungen inklusive Einfamilienhäuser (Amt für Daten und Statistik BL) und nicht erstellter PP pro Jahr.

Hinweise zu den Zahlen:

1. Das Parkplatz-Ersatzabgabenreglement erlaubt gem. § 5 die Rückerstattung. Deshalb ist im Jahr 2024 ein negativer Wert in der Tabelle.
2. Die Anzahl PP ist mit ca. versehen, weil der Ersatzabgabebetrag einerseits indexiert ist und andererseits die Zahlen auf den Jahresbilanzen basieren, welche z.B. einen Einkauf und eine Rückerstattung nicht differenziert als Summe ausweisen.

In den letzten 10 Jahren wurden durchschnittlich rund fünf benötigte Parkplätze pro Jahr nicht erstellt. Dabei ist festzuhalten, dass die fertiggestellten Wohnungen nicht den ÖV-Güteklassen zugeordnet werden konnten und ein Herabsetzen der Mindestanzahl zu erstellender Parkfelder gemäss ÖV-Gütekategorie erst seit der Revision des RBV vom 01.03.2022 möglich ist. Dies zeigt sich in der Tatsache, dass zwischen 2016 – 2021 pro Jahr durchschnittlich 8.3 PP «freigekauft» wurden, während dieser Wert in den Jahren ab 2022 auf 0.25 «freigekaufte PP» pro Jahr sinkt. Daraus kann abgeleitet werden, dass einzelne Bestandesgebäude bereits ein reduziertes Parkplatzangebot aufweisen. Möglicherweise auch, dass der Wunsch autoärmer zu bauen, in Binningen bereits seit längerem besteht.

5.2.3 IST-Zustand, Parkierungsreglement, Blaue Zone

In der Gemeinde Binningen gibt es gebührenpflichtige Parkfelder mit zeitlicher Beschränkung, die mit Parkingmetern bewirtschaftet werden, sowie Blaue Zonen. Es sind 1'607 (Stand 2023) markierte Parkplätze vorhanden (Abb. 4, blaue Punkte). Zusätzlich kommt eine nicht quantifizierbare Anzahl Parkplätze dazu, aus Strassen ohne Markierungen (Grossteil der Strassen mit durchgehend blauer Umrandung).

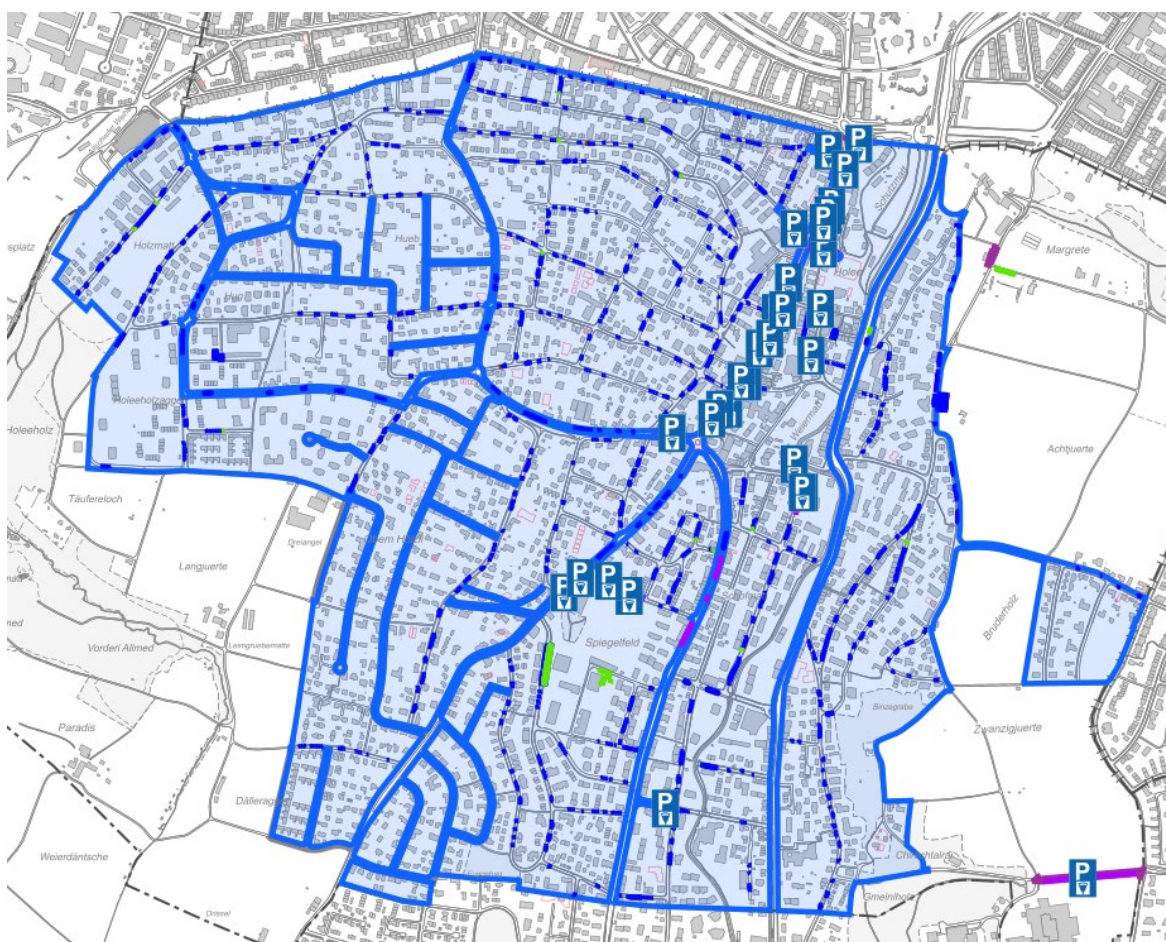


Abb. 4: Einzelne Parkplätze in der Blauen Zone (dunkelblaue kurze Linien) und Blaue Zone ohne Markierungsfelder (Quelle: [Geoport](https://www.geoport.ch), 2025)

Im Jahr 2023 wurden 2'227 Parkkarten eingelöst. Die Nachfrage ist in den letzten Jahren rückläufig. Gleichzeitig wurden 836 Tagesparkkarten gelöst. Deren Tendenz ist in den letzten Jahren leicht zunehmend. Von aktuell rund 7'000 Fahrzeugen (privat und Geschäftsautos) haben gut ein Drittel eine An-

wohnerparkkarte und können damit in der Blauen Zone parkieren. Dies kann sowohl sein, weil kein privater Parkplatz vorhanden ist, aber auch ergänzend zum eigenen Parkplatz, um überall in der Gemeinde in der Blauen Zone parkieren zu können.

Kennzahlen (zur Information)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Parkraumbewirtschaftung							
Anzahl eingelöste Anwohnerparkkarten	7 946	8 348	2 284	2 459	2 788	2 307	2 227
Anzahl Tagesparkkarten	965	1 048	354	686	676	799	836
Kontrollen ruhender Verkehr (in Stunden)	894	572	572	467	565	493	548

* Allmendbenutzungen und Aufgrabungen zusammengezählt.

Tab. 4: Anzahl eingelöste Anwohnerparkkarten (Quelle: [Jahresbericht 2023 der Gemeinde Binningen](#))

Für die Blaue Zone gibt es Parkkarten für Anwohnende, Firmenfahrzeuge Binninger Betriebe (gleichgestellt den Anwohnenden) und Angestellte Binninger Betriebe. Weiter gibt es auch temporäre Parkkarten. Die Parkgebühren für

- Einwohnerparkkarte 48 CHF/Jahr
- Firmenfahrzeuge 48 CHF/Jahr
- Angestellte 360 CHF/Jahr

sind im Vergleich zu den anderen an Basel angrenzenden Gemeinden (sehr) günstig (siehe Tab. 4).

	Anwohner PK (Jahr inkl. Nacht)	Besucher PK (½Tag / Tag)	Gewerbe PK (Jahr)	Angestellten/ Pendler PK (Jahr)
Muttenz	510.-	5.-/10.-	100.-/250.- (+BS)	480.-
Birsfelden	510.-	-/5.-	100.-/250.- (+BS)	240.-
Mü'stein	60.-	-/10.-	100.-/250.- (+BS)	550.-
Allschwil	50.-	12.-/20.-	100.-/250.- (+BS)	860.-
Binningen	48.-	5.-/8.-	100.-/250.- (+BS)	360.-

Tab. 5: Kosten der Parkkarten, Vergleich der an Basel angrenzenden Gemeinden BL

5.2.4 IST-Zustand Strassenparkierung, Blaue Zone Binningen

Um zu erfassen, wie stark die Parkfelder der Blauen Zone durch Anwohnende belegt sind, eignet sich eine Erhebung in den frühen Morgen- und späteren Abendstunden zwischen Montag und Donnerstag. Zu diesen Zeiten ist die Belastung durch auswertige Fahrzeuge am geringsten.

Dafür wurde im Rahmen der Erarbeitung des Abstellplatzreglements am Di, 03.03.2026 und Do, 05.03.2026 zwischen 06.00-08.00 (2 Runden) und 18.30-20.30 (2 Runden) die Auslastung der öffentlichen Parkplätze (Blaue Zone) erhoben. Dabei orientierte sich die Erhebungsrouten (siehe Abb. 6) an den Blauen Parkfeldern in den ÖV-Güteklassen A und B, weil diese von den Veränderungen betroffen sind.

Die ausgewiesenen Auslastungen entsprechen den Mittelwerten der Morgen- und Abendstunden. Dabei wurden die Auslastungen der Parkfelder am Dienstag-Morgen und -Abend jeweils im Uhrzeigersinn erhoben (Startpunkt: BLKB, Baslerstrasse 33); am Donnerstag im Gegenuhrzeigersinn.

Gesamthaft wurden 502 Blaue Parkfelder erhoben. Die Auslastung über das gesamte erhobene Gemeindegebiet liegt am Morgen und Abend jeweils bei 84% (3 von 20 Parkfeldern sind frei). Vor allem in den bereits dicht bebauten Gebieten mit vielen Wohnungen (Spiesshöfli und Kernmatt) liegt die durchschnittliche Auslastung bei über 90 % respektive über 100 %¹. In den Gebieten mit gemischter Bebauung (viele Wohnungen und EFH) reduziert sich die Auslastung auf einen Wertebereich von 80-90 %. In wenig dicht bebauten Gebieten und Gebieten mit vielen EFH (Süd-West, Hügel) sinkt die Auslastung weiter und pendelt sich bei rund 70-75% ein (ca. jedes vierte Parkfeld ist frei). Bei den Erhebungsrundten konnte auch erfasst werden, dass viele EFH mindestens ein eigenes Parkfeld haben und so deren Notwendigkeit für ein Parkieren auf der Strasse reduziert ist. Andererseits ist es auch so, dass durch die weniger dichte Bebauung auch mehr Strassenraum für allfällige Parkfelder zur Verfügung steht und die Nachfrage pro Meter Strasse somit geringer ist.

Die hohe Auslastung des Gebietes Spiegelfeld am Abend ist auf die starke abendliche Nutzung der Sportanlagen Spiegelfeld zurückzuführen, weshalb hier für einen Blick auf die reine Nutzung durch Anwohnende der Wert der Morgenstunden aussagekräftiger ist. Weiter ist anzufügen, dass vor allem im Bereich der Schul- und Sportanlage Spiegelfeld auch viele weisse Parkfelder mit einer Parkdauerbeschränkung und Parkingmeter zur Verfügung stehen.

Aus den Auslastungen kann die Schlussfolgerung gezogen werden, dass in den bereits dicht bebauten Gebieten die Vollbelegung (fast) erreicht ist. In den übrigen Gebieten, mit vergrössertem Verdichtungspotenzial, gibt es noch eine gewisse Reserve an Parkfeldern, sodass eine leicht erhöhte Nachfrage noch aufgenommen werden kann. Unserer Erfahrung nach fliesst bei Neubauten mit reduzierter Parkplatzzahl die angespannte Parkierungssituation im umliegenden Quartier als relevantes Kriterium in den Wohnungsentscheid ein.

¹ Werte von über 100%-Auslastung sind auf zwei Situationen zurückzuführen. Primär handelt es sich um Fahrzeuge, die - entgegen den Strassenverkehrsregeln - ausserhalb der markierten Parkfeldern standen und ebenfalls erhoben wurden. Überwiegend stand das Fahrzeug unmittelbar vor oder hinter dem letzten regulär parkierten Auto. Beobachtet wird dies vor allem in Strassen mit einem hohen Parkdruck. Auch konnte vereinzelt beobachtet werden, dass aufgrund der üblicherweise ohne Unterteilung markierten Bereiche auch ein Fahrzeug mehr Platz hat als normgemäss vorgesehen. Entweder durch kleinere oder enger parkierte Fahrzeuge.

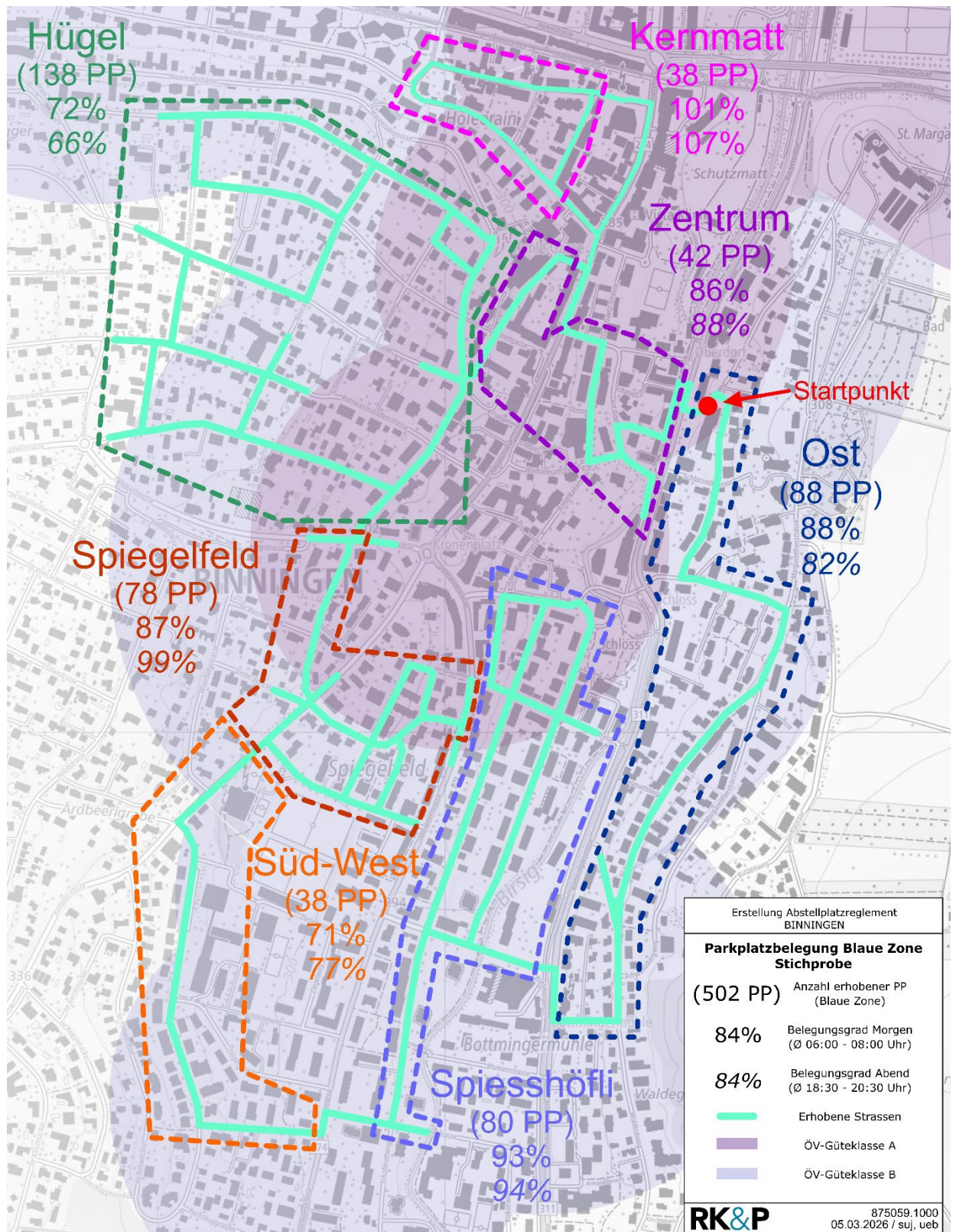


Abb. 5: Parkplatzbelegung Stichprobe, 03./05.03.2026, Auslastung Morgen/Abend

5.2.5 IST-Zustand, Parkierung auf Privatparzellen

Für jedes Gebäude wurden die Anzahl benötigter Stammparkplätze (1 Stamm-PP/Whg) gemäss alter RBV und die Anzahl an gemeldeten Autos miteinander verrechnet. Die Differenz zwischen den beiden Werten zeigt auf, wie hoch der Bedarf nach Parkplätzen ist. Die folgenden Aussagen können getätigt werden:

IST-Wert < -0.5:

Es sind deutlich mehr Fahrzeuge an dieser Adresse gemeldet, als Stammparkplätze vorhanden sind. Häufig handelt es sich hier um EFHs, an deren Adresse zwei oder mehr Fahrzeuge gemeldet sind. Die negativen Werte sind bei Bauten mit Mischnutzung (Wohnnutzung und Gewerbe) mit Vorsicht zu geniessen. Es sind nur Daten von Privatpersonen in der Auswertung berücksichtigt, weil das Abstellplatzreglement nur für Wohnnutzung gilt.

IST-Wert -0.5 bis 0.49:

Die Anzahl Stammparkplätze (Wohneinheiten) zu Fahrzeugen ist ausgeglichen. Dies ist insbesondere bei EFHs mit genau einem Auto der Fall; oder bei MFHs, wenn gewisse Wohneinheiten zwei Fahrzeuge und gleich viele kein eigenes Fahrzeug besitzen.

IST-Wert > 0.51:

Es sind deutlich mehr Stammparkplätze vorhanden als Fahrzeuge. Die Vermutung liegt nahe, dass mehrere Haushalte kein eigenes Auto besitzen und stattdessen auf alternative Fortbewegungsmittel setzen. Der Wert kann umso grösser werden, je mehr Wohneinheiten im Gebäude (Mehrfamilienhäuser) vorhanden sind.



Abb. 6: Hektarraster IST-Zustand, Differenz Anz. Benötigter Stammparkplätze zu Anzahl angemeldeten Privatfahrzeugen (Quelle: eigene Darstellung)

Aus der räumlichen Verteilung kann abgelesen werden, dass insbesondere entlang der nördlichen Grenze zu Basel sowie zu Allschwil im Schnitt 1 Stammparkplatz pro Wohnung nicht belegt ist. Das gleiche Phänomen lässt sich entlang der 2er / 34er und 10er / 17er ÖV-Achsen beobachten. Wird die Grundnutzung herbeigezogen, kann auch beobachtet werden, dass insbesondere in Quartierplanungen, bei Teilzonenplänen sowie im Bereich der WG4, WG3, W3 – also vorwiegend Mehrfamilienhäuser - weniger Fahrzeuge als Wohnungen vorhanden sind.

Aus der Analyse lässt sich ableiten, dass insbesondere in den dichter bebauten Gebieten der Bedarf für Stammparkplätze abnimmt. Ein wesentlicher Zusammenhang wird im Verkehrsangebot gesehen. Die dichter bebauten Gebiete liegen an zentralen Achsen, die mit dem ÖV sehr gut erschlossen sind, und an kantonalen Radrouten liegen. Weiter ist es auch so, dass in den dichter bebauten Gebieten tendenziell auch eher Personen leben, die sich kein Auto leisten können oder wollen. Das Mobilitätsverhalten in diesen Gebieten bewegt sich offensichtlich weg vom MIV. Die *Analyse des Fahrzeugbestandes im Kanton Basel-Landschaft* von 2019 (Quelle: ARP) konnte diese Tendenz im gesamten Kantonsgebiet nachvollziehbar aufzeigen.

5.2.6 IST-Zustand Anwendung der kantonalen Reduktionsfaktoren

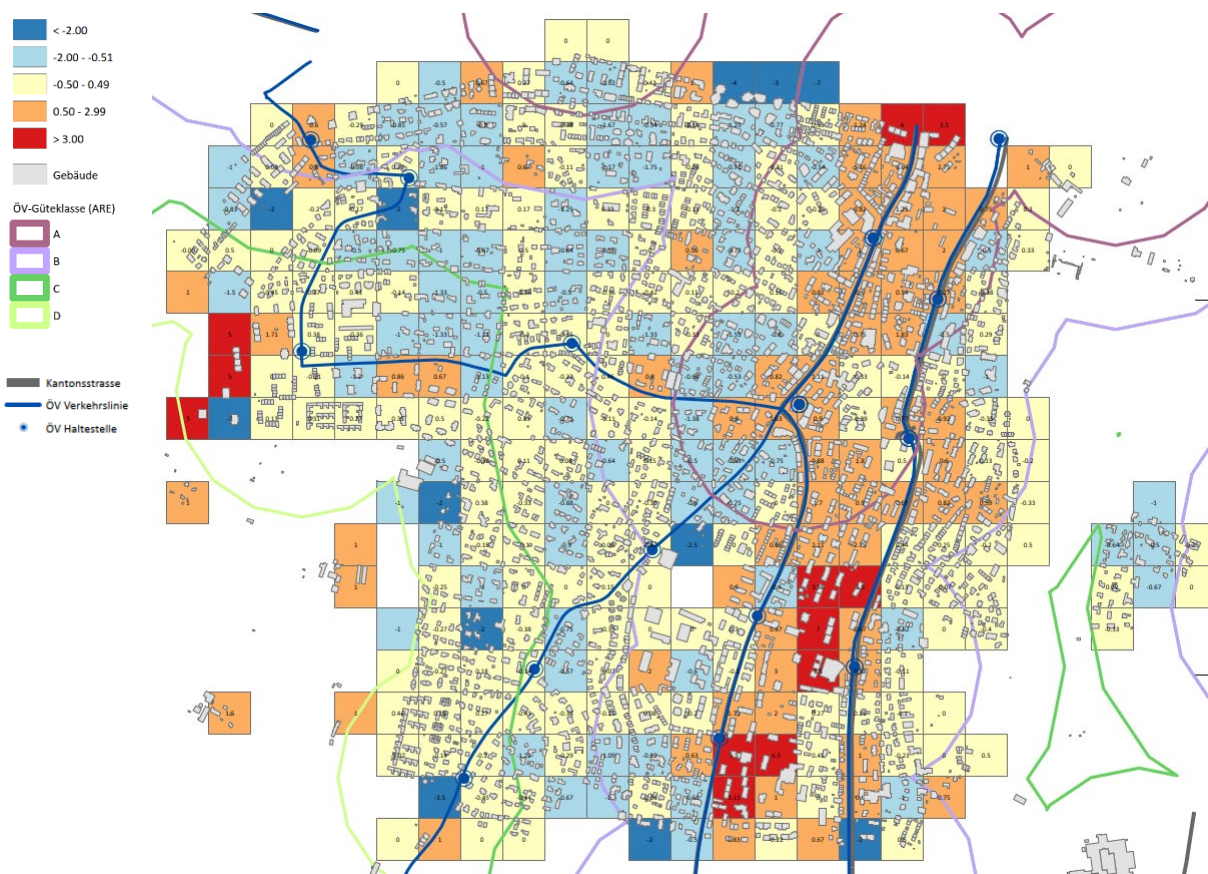


Abb. 7: Hektarraster, Differenz Anz. benötigter Stammparkplätze unter Anwendung der kantonalen Reduktionsfaktoren (A=0.6, B=0.7, C=0.8, D=0.9) zur Anz. angemeldeter Privatfahrzeuge.

Unter der Annahme, dass sämtliche Gebäude die aktuellen kantonalen Reduktionsfaktoren angewendet hätten, zeigt sich dasselbe Muster, jedoch in abgeschwächter Form. Entlang der 2er / 34er und 10er / 17er ÖV-Achse sind pro Wohnung im Schnitt weiterhin über 0.5 Stammparkplätze nicht belegt.

In Realität dürfte nur eine Minderheit die kantonalen Reduktionsfaktoren angewendet haben (Neubau) respektive ein Verkehrsgutachten zur PP-Reduktion erstellt respektive die Ersatzabgabe bezahlt haben. Somit liegt der heutige Zustand deutlich näher am Zustand in Abb. 7 als in obiger Betrachtung.

5.3 Entwicklungsabsichten der Gemeinde

Die Gemeinde liegt urban und ist gut erschlossen. Viele Binninger/innen arbeiten in ihrer Gemeinde oder in der angrenzenden Stadt, und auch dank der vielfältigen Dienstleistungsbetriebe sind die Wege in der Gemeinde kurz. Dies steht im Widerspruch zur kantonalen Festlegung für die Anzahl von Parkplätzen, welche ihre Gültigkeit auch für kleine, ländliche Gemeinden mit ihren Bedürfnissen hat. Für den Gemeinderat liegt daher der Entschluss nahe, ein Abstellplatzreglement zu erstellen, um von der kantonalen Regelung abweichen zu können und somit die Bedürfnisse der Gemeinde Binningen besser abzubilden. Den Bauwilligen wird dadurch ermöglicht, die Anzahl der Parkplätze bei guter oder sehr guter Erschliessungsgüte zu reduzieren. Der Reduktionsprozentsatz kann auf freiwilliger Basis für die Errechnung der Anzahl Stamm- und Besucherparkplätze bei Neubauten mit Wohnnutzung angewendet werden. Die Gemeinde beabsichtigt mit der Kann-Formulierung vorausschauend die kommunalen Reduktionsprozentsätze etwas höher ansetzen.

Die Siedlungsentwicklung in Binningen ist unter anderem in ihrem *Leitbild 2030* festgehalten. Die Gemeinde will weiterhin ein attraktiver Wohnort im stadtnahen Bereich bleiben. Die Mobilitätsbedürfnisse sollen nachhaltig befriedigt werden und die Gemeinde will weiterhin ein Raum mit kurzen Wegen sein. Aufgrund der zentralen und attraktiven Wohnlage ist mit einer wachsenden Bevölkerungszahl zu rechnen. Der kantonale Richtplan sieht insbesondere im Bereich zwischen der Oberwiler- und Bottmingerstrasse einen kantonalen Entwicklungsschwerpunkt vor. Des Weiteren ist absehbar, dass die Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr stetig verbessert wird, wie dies mit dem Ausbau der Tramlinie 17 bereits realisiert wird. Zudem wird das Radroutennetz ebenfalls kontinuierlich ausgebaut und sicherer gemacht. Aus Perspektive des wachsenden Nachhaltigkeitsbewusstseins sind diese Entwicklungen zu begrüßen.

Die Strategie der räumlichen Entwicklung (RES) setzt Ziele für die Bereiche Siedlung, Verkehr, Landschaft inkl. Umwelt, zeigt gegenseitige Beziehungen und Auswirkungen auf und bezeichnet die Koordinationsaufgaben sowie die nötigen Massnahmen. Diese ist in vielen Bereichen nicht mehr aktuell. Bis Mitte 2028 soll ein kommunaler Richtplan verabschiedet werden, welcher ein übergeordnetes und gesamtheitliches Bild aufzeigt, wie die Gemeinde die anstehenden Herausforderungen räumlich koordiniert umzusetzen gedenkt.

Daraus lässt sich schliessen, dass wenn eine Person zwingend auf ein Auto angewiesen ist und keine oder nur eine zu umständliche Möglichkeit zum Abstellen des Fahrzeuges vorhanden ist, diese Person sich tendenziell für einen anderen Wohnungsstandort entscheiden dürfte.

Die gemäss Abstellplatzreglement möglichen Reduktionen des privaten Parkraumangebots werden sich nicht sofort flächendeckende Auswirkungen auf den Parkraum haben. Es ist von einem schrittweisen Ausgleich zwischen dem Parkraumangebot auf dem Grundstück und den umliegenden Strassen sowie

dem Fahrzeugbestand auszugehen, die zwangsläufig auch zu einer Anpassung des Fahrzeugbesitzes bzw. der Verkehrsmittelwahl führt.

5.4 Gebietseinteilung

Die Gemeinde Binningen hat sich dazu entschieden, eine gegenüber den kantonalen Vorgaben weitergehende Reduktion der Werte für den Parkplatz-Mindestbedarf an die ÖV-Güteklasse A und B zu koppeln (§ 4 Abstellplatzreglement). Die starke Korrelation zwischen der Anzahl Parkplätze pro Wohnung und der ÖV-Güteklasse wurde über das gesamte Kantonsgebiet nachgewiesen (ARP, Raumbewertung – Analyse des Fahrzeugbestands im Kanton Basel-Landschaft). Die ÖV-Güteklassen sind klar bestimmte Gebiete und von allen Personen öffentlich einsehbar. Liegen Parzellen in zwei unterschiedlichen Güteklassen, so wird stets der einschränkendere Reduktionsfaktor und Reduktionsprozentsatz beigezogen (vgl. § 4 Abs. 2 Abstellplatzreglement). Die vom Bundesamt für Raumentwicklung erstellte Karte wird laufend nachgeführt. Damit muss die Gemeinde bei Veränderungen nicht die Planungsgrundlage aktiv anpassen.

Die kommunalen Reduktionsprozentsätze werden nur in Gebieten mit der ÖV-Güteklasse A oder B festgelegt. Damit wird es in rund 70 % des Gemeindegebiets möglich, eine weiter verringerte Anzahl an Parkplätzen zu erstellen. Gegenwärtig sollen nur Parkplätze, welche im Rahmen einer Wohnnutzung erstellt werden, von einem Reduktionsprozentsatz profitieren können.

5.5 Reduktionsprozentsatz

Die Reduktionsprozentsätze sind in § 5 Abs. 2 festgelegt.

§ 5 Abstellplätze für Motorfahrzeuge

¹ Die Ermittlung des Abstellplatzbedarfs erfolgt auf Basis der kantonalen Grundlagen.

² Zusätzlich kann der Abstellplatzbedarf bei Wohnungen mit folgenden Prozentsätzen reduziert werden:

ÖV-Güteklassen A und B

ÖV-Güteklasse	A	B
Reduktionsprozentsatz	-50%	-25%

ÖV-Güteklassen C und D

Es gilt der Abstellplatzbedarf auf Basis der kantonalen Grundlagen.

³ Werte unter 1 werden auf 1 aufgerundet, Werte über 1 werden auf ganze Zahlen gerundet.

⁴ Bei Ausnahmeüberbauungen nach einheitlichem Plan gemäss § 50 RBG wird der Abstellplatzbedarf auf Basis eines Mobilitätsgutachtens festgelegt.

Der Abstellplatzbedarf gemäss § 5 Abs. 1 Abstellplatzreglement basiert auf der kantonalen Berechnung. Bei der Berechnung des Parkplatzbedarfs werden Dezimalzahlen entstehen. Die Werte werden arithmetisch gerundet, jedoch muss mindestens ein Parkplatz vorhanden sein (vgl. § 5 Abs. 3 Abstellplatzreglement). Das Aufrunden auf einen Parkplatz betrifft einzig den Fall eines Einfamilienhauses in der ÖV-Güteklasse A. Somit gilt nach Anwendung des kommunalen Reduktionsprozentsatzes trotz eines Parkplatzbedarfs von 0.39 keine Befreiung der Parkplatzpflicht. Ohne diese Regelung wäre faktisch eine Parkplatzbefreiung für Einfamilienhäuser möglich gewesen und damit könnte der Grundsatz (vgl. § 3

Abs. 1 Abstellplatzreglement), dass Anwohnende und Besuchende in erster Linie auf Privatparzellen ihr Auto abstellen müssen, nicht eingehalten werden.

Die Anwendungsformel besteht aus der kantonalen Berechnung (Anzahl Wohnungen x Grundbedarf (1 Stamm-PP + 0.3 Besucher-PP) x dem Reduktionsfaktor R₁ gemäss ÖV-Güteklasse), deren ungerundetes Produkt noch um den kommunalen Reduktionsprozentsatz der jeweiligen ÖV-Güteklasse (nur A oder B) verringert wird.

$$\text{Anz. Whg.} \times \text{Grundbedarf} \times R_1 \times (1 - RP_{A \text{ oder } B})$$

Konkretes Rechenbeispiel für ein Gebäude mit drei Wohnungen in der ÖV-Güteklasse A.

Reduktionsfaktor R_{1A} = 0.6, Reduktionsprozentsatz RP_A = 50%

$$3 \times (1 \text{ StammPP} + 0.3 \text{ BesucherPP}) \times 0.6 \times (1 - 0.5) = 1.17 \approx 1$$

$$(3 + 0.9) \times 0.6 \times 0.5 = 1.17 \approx 1$$

Konkretes Rechenbeispiel für ein Gebäude mit drei Wohnungen in der ÖV-Güteklasse B.

Reduktionsfaktor R_{1B} = 0.7, Reduktionsprozentsatz RP_B = 25%

$$3 \times (1 \text{ StammPP} + 0.3 \text{ BesucherPP}) \times 0.7 \times (1 - 0.25) = 2.05 \approx 2$$

$$(3 + 0.9) \times 0.7 \times 0.75 = 2.05 \approx 2$$

Parkplatzbedarf RBV "alt"			ÖV-Güteklasse A				ÖV-Güteklasse B			
			Reduktion "A"		Abstellplatzreglement		Reduktion "B"		Abstellplatzreglement	
			Reduktionsfaktor 0.6		Reduktionsprozentsatz -50%		Reduktionsfaktor 0.7		Reduktionsprozentsatz -25%	
WHNG	Σ PP	Σ PP Aufgr.	Σ PP	Σ PP Aufgr.	Σ PP	Σ PP Arith.	Σ PP	Σ PP Aufgr.	Σ PP	Σ PP Arith.
1	1.30	2	0.78	1	0.39	1	0.91	1	0.68	1
2	2.60	3	1.56	2	0.78	1	1.82	2	1.37	1
3	3.90	4	2.34	3	1.17	1	2.73	3	2.05	2
4	5.20	6	3.12	4	1.56	2	3.64	4	2.73	3
5	6.50	7	3.90	4	1.95	2	4.55	5	3.41	3
6	7.80	8	4.68	5	2.34	2	5.46	6	4.10	4
7	9.10	10	5.46	6	2.73	3	6.37	7	4.78	5
8	10.40	11	6.24	7	3.12	3	7.28	8	5.46	5
9	11.70	12	7.02	8	3.51	4	8.19	9	6.14	6
10	13.00	13	7.80	8	3.9	4	9.10	10	6.83	7
11	14.30	15	8.58	9	4.29	4	10.01	11	7.51	8
12	15.60	16	9.36	10	4.68	5	10.92	11	8.19	8
13	16.90	17	10.14	11	5.07	5	11.83	12	8.87	9
14	18.20	19	10.92	11	5.46	5	12.74	13	9.56	10
15	19.50	20	11.70	12	5.85	6	13.65	14	10.24	10
16	20.80	21	12.48	13	6.24	6	14.56	15	10.92	11
17	22.10	23	13.26	14	6.63	7	15.47	16	11.60	12
18	23.40	24	14.04	15	7.02	7	16.38	17	12.29	12
19	24.70	25	14.82	15	7.41	7	17.29	18	12.97	13
20	26.00	26	15.60	16	7.8	8	18.20	19	13.65	14

Tab. 6: Anzahl benötigter Parkplätze, abhängig von der Wohnungsanzahl eines Gebäudes.

Aus der Tab. 6 können die benötigten Parkplätze je Wohnungsanzahl abgelesen werden. Dabei wird der Parkplatzbedarf mit dem kantonalen Reduktionsfaktor multipliziert und danach um den kommunalen

Reduktionsprozentsatz reduziert. Ganz am Schluss wird das Resultat arithmetisch gerundet. Die Verteilung in Stamm- und Besucherparkplätze wird weiterhin nach kantonalen Praxis zugunsten der Besucherparkplätze verteilt.

Bei Ausnahmeüberbauungen nach einheitlichem Plan kann der Abstellplatzbedarf auf Basis eines Mobilitätsgutachtens festgelegt werden.

5.5.1 Anwendung der Reduktionsfaktoren und Reduktionsprozentsätze

Basierend auf den aktuellen Daten werden die kantonalen Reduktionsfaktoren und die kommunalen Reduktionsprozentsätze angewendet. Die Modellierung setzt für sämtliche bestehenden Gebäude die neu minimalmögliche Stammparkplatzanzahl um. Auf sämtlichen «rot» und «orange» eingefärbten Feldern könnten heute alle eingelösten Fahrzeuge auf den privaten Stamm-Parkfeldern abgestellt werden. In den blauen Bereichen würde es mit dem heutigen Fahrzeugbestand zu einem Unterangebot an Stamm-PP kommen.

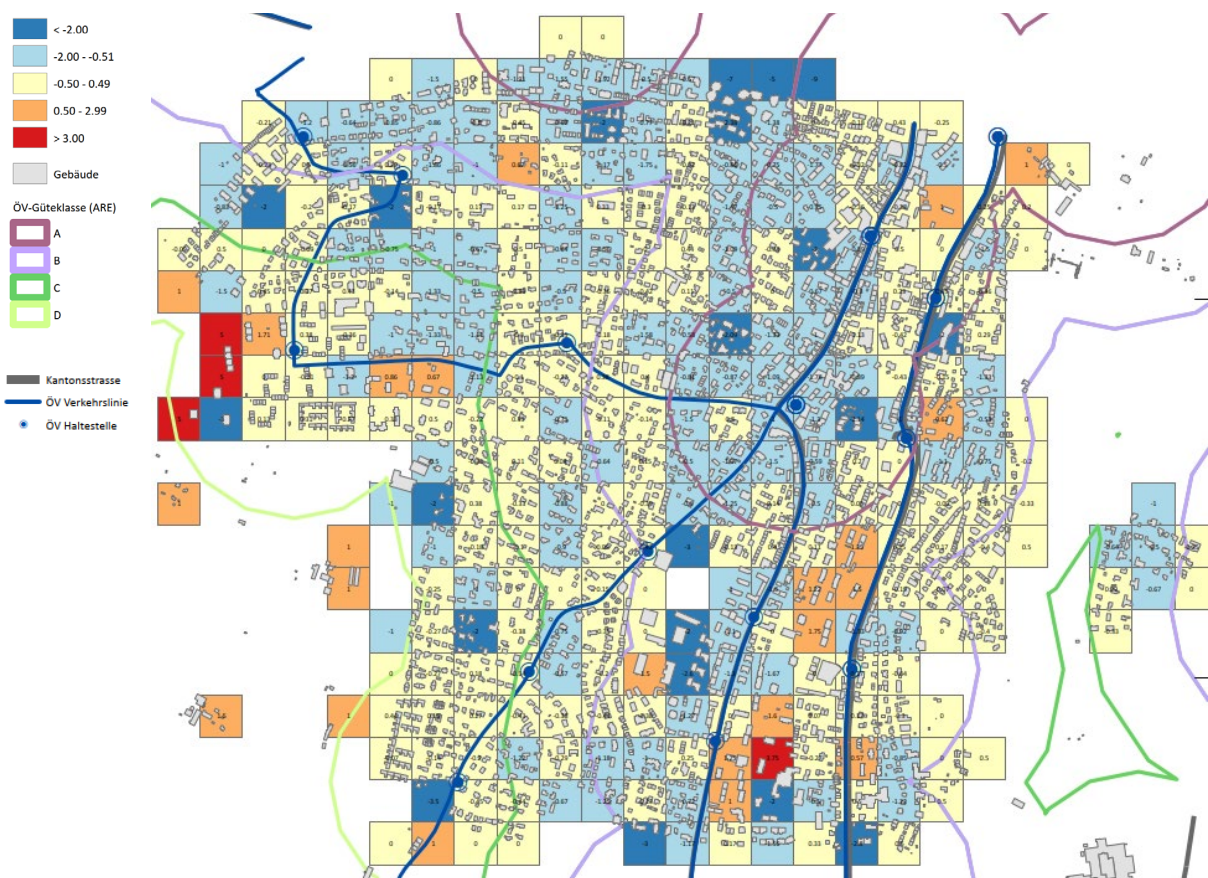


Abb. 8: Hektarraster, Differenz Anz. benötigter Stammparkplätze unter Anwendung der kantonalen Reduktionsfaktoren (A=0.6, B=0.7, C=0.8, D=0.9) und kommunaler Reduktionsprozentsatz (A= 50%, B= 25%) zur Anz. angemeldeter Privatfahrzeuge.

5.6 Schlussfolgerungen

Diese Darstellung ist ein Modell und arbeitet mit der Annahme, dass sämtliche Gebäude die kantonalen Reduktionsfaktoren und die kommunalen Reduktionsprozentsätze maximal anwenden. Mit der Einführung des Reglements werden keine Abstellplätze aus bestehenden Bauten entfernt. Das Reglement

kommt nur bei Neubauten oder Änderungen zur Anwendung, wenn dies die Eigentümerschaft möchte. Grössere Autoeinstellhallen z.B. für Autosammler sind weiterhin möglich. Dennoch vermag es aufzuzeigen, dass die gewählten Reduktionsprozentsätze verträglich und sinnvoll sind.

Die Modellierungen zeigen:

- Die konsequente Anwendung der kantonalen Reduktionsfaktoren (siehe Abb. 8) auf jedes Gebäude führt weiterhin zu einem Überangebot an Stammparkplätzen in Grossteilen der ÖV-Gütekategorie A und B (Gebiete zwischen den beiden Hauptstrassen bleiben orange = im Schnitt >0.5 Stammparkplätze als Fahrzeuge vorhanden).
- Es bedarf zusätzlicher kommunaler Reduktionsprozentsätze (siehe Abb. 9), damit nicht benötigte Stammparkplätze nicht realisiert werden müssen.
- Durch die Einführung kommunaler Reduktionsprozentsätze lässt sich das bestehende Überangebot (siehe Abb. 8) gezielt abbauen. Bei konsequenter Umsetzung würde sich rechnerisch ein Unterangebot an Pflichtparkplätzen ergeben. Dieses ist jedoch fiktiver Natur und hätte nur Bestand, wenn sämtliche Gebäude die Reduktion vollständig angewandt hätten. Da es sich um einen schrittweisen, graduellen Wandel handelt, sind die ambitioniert angesetzten Werte in der Praxis verträglich.
- Viele Gebäude hätten bereits jetzt mit einer geringeren Anzahl Abstellplätzen gebaut werden können, ohne die Blaue Zone zu belasten. Der nicht benötigte Platz auf Privatgrund könnte anderweitig genutzt werden.

5.7 Abstellplätze für Velos/Mofas

Mit der Reduktion der Anzahl zu erstellender Parkplätze wird den anderen Verkehrsmitteln eine grössere Bedeutung zugewiesen. Entsprechend müssen die Voraussetzungen für deren Parkierung festgelegt werden, damit Abstellplätze für Velos/Mofas in genügender Anzahl und Qualität vorhanden sind.

5.7.1 Anzahl Abstellplätze für Velos/Mofas

Bei Abstellparkplätzen für Velos/Mofas ist in der ÖV-Gütekategorie A und B ein Abstellplatz pro Zimmer (Wohnraum) zu erstellen. Dies entspricht der VSS Norm. Dabei müssen die Abstellplätze stufenfrei erreichbar und mindestens die Hälfte (quantitativ) überdeckt sein.

§ 6 Abstellplätze für Velos/Mofas

¹ Bei Wohnungen berechnet sich die Anzahl Abstellplätze für Velos/Mofas wie folgt:

ÖV-Gütekategorien A und B

Pro Zimmer (Wohnraum) ist ein Abstellplatz zu erstellen.

Die Abstellplätze müssen stufenfrei erreichbar sein und mindestens 50% der Abstellplätze sind gedeckt auszugestalten.

ÖV-Gütekategorien C und D

Es gilt der Abstellplatzbedarf auf Basis der kantonalen Grundlagen.

In der ÖV-Gütekategorie C und D gilt weiterhin ein Abstellplatzbedarf entsprechend den kantonalen Grundlagen.

5.8 Entwicklung mit Teilzonenplan Zentrum

Im Frühjahr 2025 hat RK&P beim Teilzonenplan Siedlung «Zentrum» der Gemeinde einen Abgleich Siedlung und Verkehr als Beilage zum Teilzonenplan erarbeitet. Der Perimeter des Teilzonenplans Zentrum zieht sich von der Schlossgasse bis zum Dorenbachkreisel und der Hohlen Gasse/dem Holeerain bis zur Baslerstrasse. Ein Gebiet, welches praktisch ausschliesslich in der ÖV-Gütekategorie A liegt und auch viele Dienstleistungsangebote umfasst. Dieses Gebiet deckt auch die Areale mit der ÖV-Gütekategorie zu 94% mit den neuen geplanten Vorschriften ab.

Ziel der Teilzonenplanung ist eine Stärkung des bestehenden Zentrumscharakters. Dies auch im Rahmen des im Agglomerationsprogramm festgehaltenen Handlungsbedarfs: *«Bauzonkapazität im vorderen Leimental mit einer gezielten Siedlungsentwicklung nach Innen erhöhen und eine städtebauliche Aufwertung anstreben.»*

Mit diesem Handlungsbedarf liegt das primäre Ziel – auch ausserhalb der Zentrumszone – in einer Entwicklung der Siedlung «gegen Innen». Das bedeutet vor allem Bauen in bereits dichter bebauten Gebieten, die vorwiegend auch mit dem ÖV gut erschlossen sind; sprich in grossen Teilen den Gebieten der ÖV-Gütekategorie A und B. Die Gemeinde erwartet somit vor allem in jenen Bereichen erhöhte Bautätigkeiten. Diesen Planungen zufolge wird sich die ansteigende Bevölkerung folglich vor allem in diesen sehr gut erschlossenen «Talgemeinden» niederlassen.

Die Beanspruchung des öffentlichen Strassenraums wird in diesen verdichteten Gebieten weiter zunehmen. Die dort hindurchführenden Strassen weisen zu Spitzenstunden bereits heute hohe Auslastungen auf. Dass es mit der Zunahme der Bevölkerung und somit dem Zuwachs an Mobilitätsbedürfnissen nicht zum Verkehrskollaps kommt, sind begleitende Push- und Pullmassnahmen notwendig. Diese werden eine Verlagerung des Modal Splits zu flächeneffizienteren Verkehrsmitteln (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) bewirken. Es wurden bereits zahlreiche Pullmassnahmen umgesetzt oder sind in der Erarbeitung (z.B. attraktive Veloachsen in die Stadt, Tram 17 Margarethenverbindung). Mit dem vorliegenden kommunalen Parkplatzreglement und somit der Möglichkeit einer verringerten Anzahl MIV-Abstellplätze bei Bauprojekten sowie der Erstellungspflicht von Veloabstellplätzen, erarbeitet die Gemeinde eine wirkungsvolle Push-Massnahme. Dieses Reglement wird nach Inkrafttreten keine sofort spürbaren verkehrlichen Auswirkungen haben, jedoch im Laufe der Zeit (von Baugesuch zu Baugesuch) zu einer schrittweisen Reduktion des spezifischen Parkraumangebots (durchschnittliche Anzahl Stamm-PP pro Wohnung) führen und somit dazu beitragen, dass sich die Fahrzeugbesitzquote (Anzahl Personenwagen/Einwohner) sowie die Verkehrsmittelmittelwahl (Modal Split) zugunsten des ÖVs und des Fuss- und Radverkehrs entwickelt und so die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs in einem stark begrenzten Rahmen gehalten werden kann.

Im Rahmen der Teilzonenplanung «Zentrum» hat RK&P nachgewiesen, dass die Umsetzung des gesamten Entwicklungspotenzials von rund 80'000 m² BGF als Wohnnutzung bis 2040 zu einer ÖV-Mehrbelastung von weniger als 10% führen würde. Dies gilt auf Basis des heutigen ÖV-Angebots der Linien L2, L10, L17 und L34. Übertragen auf das gesamte Gemeindegebiet kann daraus abgeleitet werden, dass der öffentliche Verkehr auch eine allfällige und wünschenswerte Erhöhung der Fahrgäste – infolge verminderter Anzahl neu erstellter privater Stamm-Parkplätze – aufnehmen kann.

5.9 Auswirkungen auf die Umwelt

Parkplätze werden entweder auf Vorplätzen, im Haus ein- oder am Haus angebauten Garagen resp. Carports oder in Einstellhallen realisiert. Mit dem Bau von Parkflächen sind somit immer Versiegelungen des Bodens, ein Verbrauch an Beton und gegebenenfalls auch Aushubarbeiten verbunden. Müssen

weniger Parkplätze realisiert werden, so können diese Massnahmen verringert oder ganz gespart werden.

Eine grössere Menge an unversiegelter Bodenfläche ergibt mehr Raum für Gartengestaltung. Die Grünflächen dienen der Ökologie und sorgen durch ihre Verdunstungsleistung für Abkühlung im Sommer. Damit kann das Mikroklima positiv beeinflusst und Hitzeentwicklung reduziert werden. Eine kleinere oder nicht vorhandene Einstellhalle ermöglicht mehr Standorte für tiefwurzelnde Pflanzen wie z.B. Bäume. Dieses zusätzliche Grün kann CO₂ speichern und die Luft von Schadstoffen befreien. Zudem wird durch den verminderten Verbrauch an Beton ebenfalls weniger CO₂ emittiert. Die Herstellung von neuem Beton ist (momentan noch) mit einem hohen CO₂ Ausstoss verbunden. Bei der Erstellung von Einstellhallen kann der Aushub, zumindest teilweise, gespart werden. Dies verringert ebenfalls den Ausstoss von Abgasen und verringert für die Bauwilligen die Baukosten. Nicht für die Parkierung genutzte Keller- oder EG-Flächen können für andere Zwecke verwendet werden.

5.10 Auswirkungen auf den Modal Split

Die Einführung von Reduktionsprozentsätzen bei Pflichtparkplätzen stellt sicher, dass keine über den tatsächlichen Bedarf hinausgehenden Abstellplätze für den motorisierten Individualverkehr (MIV) geschaffen werden müssen. Dadurch wird der Modal Split des MIV nicht direkt beeinflusst, jedoch wird die Attraktivität des MIV nicht zusätzlich gefördert.

Demgegenüber führt die verbindliche Festlegung von Veloabstellplätzen in ausreichender Anzahl und Qualität zu einer niederschweligen Förderung des Veloverkehrs. In Kombination mit einer sehr guten ÖV-Erschliessung entsteht ein Umfeld, das die Nutzung verschiedener umweltfreundlicher Verkehrsmittel wie Velo, Fussverkehr und öffentlichem Verkehr erleichtert und fördert. Dies kann zu einer Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zum Fuss- und Veloverkehr (FVV) sowie zum öffentlichen Verkehr (ÖV) führen.

Diese Massnahmen tragen somit zur Erreichung verkehrs- und klimapolitischer Ziele bei, indem sie den Anteil nachhaltiger Verkehrsmittel am Modal Split erhöhen.

5.11 Auswirkungen auf den Parkraum in Binningen

Genauso wie bei der Teilzentrumspannung eine Umsetzung des gesamten Entwicklungspotenzials bis 2040 nicht zu erwarten ist (worst-case Annahme im Abgleich Siedlung+Verkehr = 33%), ist auch nicht zu erwarten, dass, auch wenn eine gewisse Nachfrage nach autoarmen Bauen besteht, alle Baugesuche sofort auf den nun möglichen nochmals reduzierten Mindestbedarf abzielen. Zudem bestehen in vielen Gemeindegebieten noch Reserven an Parkfeldern.

Die schrittweise Entwicklung der Wohnungszahl, die Wohngemeinschaften und deren Fahrzeugbesitzquote, das Angebot und die Auslastung des privaten und öffentlichen Parkraums sowie die effektive Verkehrsmittelwahl (Modal Split) beeinflussen sich gegenseitig. Die Fahrzeugbesitzquote wird sich fortlaufend anhand des jeweiligen Gleichgewichts zwischen Parkraumangebot und -nachfrage anpassen. Diese wiederum bewirkt schrittweise Veränderungen in der Ziel- und Verkehrsmittelwahl (Elastizität der Nachfrage).

Dies gilt ebenso für den Besucher-Verkehr. Besuchenden wird eine allfällige Parkfeldknappheit bekannt sein oder sie werden darauf aufmerksam gemacht. Mit der bereits (sehr) guten ÖV-Anbindung der Gemeinde Binningen, die in den kommenden Jahren noch verbessert wird, und den fortlaufend ausgebauten Velorouten, werden sich auch die Besuchenden an der neuen Situation ausrichten.

Zudem hat die Gemeinde bei allfällig auftretenden Parkierungsproblemen auf den Gemeindestrassen verschiedene Möglichkeiten, diesen entgegenwirken zu können.

Dank der neuen Reduktionsmöglichkeiten steigt der Parkierungsdruck im öffentlichen Raum – wenn überhaupt – nur in einem verträglichen Mass und graduell an. Binningen ist grundsätzlich bebaut und die gewichtigen Veränderungen kommen vor allem bei grossen Überbauungen zum Tragen. Dieser Wandel ist sehr langsam (siehe Tab. 3). Zudem sind private Parkierungsanlagen weiterhin auf den Privatparzellen zu erstellen (§ 3 Abstellplatzreglement).

Die Auswirkungen auf angrenzende Quartiere sind als gering anzunehmen. Die Auswertung hat gezeigt, dass viele der in der Güteklasse A und B liegenden Wohngemeinschaften gar keine oder eine unterdurchschnittliche Anzahl Autos besitzen und sich somit vermehrt mit dem öffentlichen Verkehr oder per Velo/zu Fuss fortbewegen. Auf die Stadt wird sich allfälliger Suchverkehr nicht verlagern, denn dort sind gemäss Kapitel 5.11 nur Blaue Zonen vorhanden und Parkkarten für Besuchende sind teuer. Die möglichen Auswirkungen auf den Parkraum in Allschwil sind als gering einzuschätzen. Es bestehen nur wenige Fusswegverbindungen nach Allschwil, weshalb wohl lediglich die Parkierungsanlage am Allschwiler Weiher und die Blaue Zone am Herren- und Weiherweg für einen möglichen Suchverkehr in Betracht kämen. Nach Bottmingen könnte es allenfalls mehr Suchverkehr geben. In der Gemeinde sind noch Weisse Zonen vorhanden und entlang vieler Quartierstrassen ist das Parkieren ausserhalb gekennzeichnete Bereiche erlaubt. Auch hier wird wieder in Frage gestellt, wie weit dieser potenzielle Suchverkehr nach Bottmingen hinüberschwappt, da der Rückweg fussläufig zurückgelegt werden muss.

Wenige Parzellen sind noch unbebaut und bei einer Überbauung wird das Abstellplatzreglement angewandt werden. Das Reglement gelangt jedoch auch bei Änderungen bestehender Bauten zur Anwendung, beispielsweise bei einem angepassten Umgebungsplan.

5.12 Abstimmung auf umliegende Gemeinden

Es ist ein Anliegen der RBV (§ 70 Abs. 7 lit. d), dass die Reglemente mit den umliegenden Gemeinden abgestimmt werden. Binningen grenzt an Allschwil, Basel, Bottmingen und Oberwil. Die Gemeinde Oberwil wird lediglich über Feldwege und eine sehr untergeordnete Strasse (Hohestrasse) mit Binningen verbunden. Aus diesem Grund werden die Auswirkungen auf den Parkraum in Oberwil als vernachlässigbar eingestuft.

Der Suchverkehr in den Blauen Zonen der Nachbargemeinden ist abends ab 18:30 Uhr und Wochenends grundsätzlich möglich, hat jedoch wegen der Topologie des Strassennetzes keine Bedeutung.

5.12.1 Basel-Stadt

Die Stadt Basel regelt die Anzahl an zu erstellende Parkplätze in der Parkplatzverordnung. In § 8 wird die Zahl der Parkplätze bei Wohnungen bestimmt:

§ 8 Zahl der Parkplätze *

¹ Für jede Wohnung kann ein Parkplatz erstellt werden.

² Für Wohnungen mit mehr als vier Zimmern oder mehr als 120 m² BGF kann das Bau- und Verkehrsdepartement zusätzliche Parkplätze bewilligen. *

Hervorzuheben ist die Kann-Formulierung. In Basel-Stadt können also pro Wohnung zwischen null und einem Parkplatz erstellt werden.

In Basel herrscht ein höherer Parkierungsdruck als in Binningen, sodass der Suchverkehr sich eher nach Binningen richtet. Es sind wenige direkte Strassenverbindungen nach Basel vorhanden. Der Dorenbach und die Holeestrasse lassen nur wenige Übertrittspunkte zu, sodass eine Parkierung in Basel wegen zu grosser Distanz schnell unattraktiv wird.

5.12.2 Allschwil

Die Gemeinde Allschwil ist an der Erarbeitung eines Abstellplatzreglements. Wie Binningen möchten sie die Möglichkeit schaffen, die Parkplatzanzahl an den eigentlichen Bedarf anzupassen. Aufgrund der erst kürzlich in Kraft getretenen Teilrevision des RBG (01.02.2023) sind Allschwil und Binningen die ersten Gemeinden, welche ein Abstellplatzreglement erstellen.

Eine direkte Verbindung nach Allschwil ist einzig beim Allschwilerweiher vorhanden. Der Weiherweg und Herrenweg gewähren keinen unmittelbaren Zugang zu parkplatzreichen Quartierstrassen. Entsprechen wird die Distanz rasch zu gross und damit für den Suchverkehr uninteressant.

5.12.3 Bottmingen

Die Gemeinde Bottmingen besitzt keine Parkraumbewirtschaftung.

Somit könnte der Suchverkehr nur am Abend oder am Wochenende stattfinden. Abgesehen vom Talboden sind an den beiden Hängen wenige grenzüberschreitende Strassen entlang der Höhenlinien zu finden. Analog zur Situation in Basel bremsst dies den möglichen Suchverkehr, da die Distanz rasch zu gross wird. Aktuell ist kein Suchverkehrsproblem bekannt.

5.12.4 Fazit Abstimmung auf umliegende Gemeinden

Eine Abstimmung auf die Regelungen im Kanton Basel-Stadt wäre somit die einzig mögliche. Die Regelungen in Basel-Stadt ermöglichen im Vergleich zum Kanton Basel-Landschaft eine maximale Verringerung der Anzahl Parkplätze. Die Gemeinde Binningen möchte einen Mittelweg einschlagen und den Bauwilligen eine Verringerung der Pflichtparkplätze ermöglichen, aber nicht einen vollständigen Verzicht.

Da private Parkierungsanlagen weiterhin in erster Linie auf den Privatparzellen zu erstellen sind, nimmt der Suchverkehr im Vergleich zu heute nicht weiter zu und ist unbedeutend.

5.13 Zusammenfassung

Die Gemeinde Binningen legt, wie vorgängig beschrieben, das Abstellplatzreglement fest. Die Gemeinde ist in ÖV-Güteklassen unterteilt. In den Güteklassen A und B dürfen für Wohnungen die Pflichtparkplätze von Motorfahrzeugen zusätzlich mit den kommunalen Reduktionsprozentsätzen von 50 % resp. 25 % reduziert werden. Die Anforderungen der Abstellplätze für Velos/Mofas werden präzisiert.

6 Planungsverfahren

6.1 Kantonale Vorprüfung

Die Gemeinden haben gemäss § 6 Absatz 2 Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) die Möglichkeit, ihre Planungen vor der Beschlussfassung den zuständigen kantonalen Ämtern zu einer Vorprüfung zu unterbreiten. Im Rahmen der Vorprüfung wird abgeklärt, ob eine Planung rechtmässig ist, mit den übergeordneten kantonalen Planungen übereinstimmt und die kantonalen und regionalen Interessen berücksichtigt. Damit wird gewährleistet, dass die Planung genehmigungsfähig ist.

Die Unterlagen des Abstellplatzreglements, bestehend aus:

- Abstellplatzreglement
- zugehörigem Planungsbericht

wurden am 03. September 2025 zur Vorprüfung eingereicht. Die Ergebnisse des Kantons folgten mit Schreiben vom 01. Dezember 2025.

Die Änderungen aufgrund des Vorprüfungsberichts sind in der separaten Stellungnahme (im Anhang) zur kantonalen Vorprüfung ersichtlich.

6.2 Öffentliche Mitwirkung

Gestützt auf § 7 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) vom 08. Januar 1998 wurde durch die Gemeinde das öffentliche Mitwirkungsverfahren für das Abstellplatzreglement durchgeführt. Folgende Unterlagen wurden vom 04. September 2025 bis 03. Oktober 2025 zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt:

- Abstellplatzreglement
- Zugehöriger Planungsbericht

Die Bevölkerung konnte im Rahmen dieses Verfahrens zum Entwurf Stellung nehmen, Einwendungen erheben und Vorschläge einreichen, welche bei der weiteren Planung berücksichtigt werden, sofern sie sich als sachdienlich erweisen. Das Mitwirkungsverfahren dient dazu, bereits in einer frühen Planungsphase allfällige Problempunkte zu erkennen.

Die Publikation im Vorfeld erfolgte sowohl im kantonalen Amtsblatt 04. September 2025 wie auch im Binninger Anzeiger Nr. 31 vom 04. September 2025 und ab dem 04. September 2025 auf der gemeindeeigenen Homepage.

Die Planungsunterlagen konnten während der Mitwirkung auf der Gemeindeverwaltung Binningen sowie über die gemeindeeigene Homepage eingesehen werden. Stellungnahmen und Anregungen konnten bis zum 03. Oktober 2025 schriftlich an den Gemeinderat eingereicht werden.

Während des Mitwirkungsverfahrens sind keine Stellungnahmen beim Gemeinderat eingereicht worden.

6.3 Beschlussfassung

Die Beschlussfassung durch den Einwohnerrat steht noch bevor.

6.4 Auflage- und Einspracheverfahren

Das Raumplanungs- und Baugesetz sieht keine Planaufgabe und keine Publikation des Erlasses vor. Somit bleibt lediglich die Referendumsfrist abzuwarten. Einsprachen gegen das Abstellplatzreglement sind damit nicht möglich.

7 Beschlussfassung Planungsbericht

Dieser Planungsbericht wurde vom Gemeinderat Binningen zuhanden der regierungsrätlichen Genehmigung verabschiedet.

Binningen, den _____

Gemeindepräsidentin Caroline Rietschi

Verwaltungsleiter Christian Häfelfinger

Anhang

Übersicht der angehängten Dokumente

- Abgleich Siedlung und Verkehr
- Stellungnahme zur kantonalen Vorprüfung
- GIS-Analyse: Hektarraster IST-Zustand
- GIS-Analyse: Hektarraster kantonaler Reduktionsfaktor
- GIS-Analyse: Hektarraster kantonaler & kommunaler Reduktionsprozentsatz

Teilzonenplan Siedlung "Zentrum"

Abgleich Siedlung und Verkehr

Beilage zum Planungsbericht

ABSCHÄTZUNG DER VERKEHRLICHEN AUSWIRKUNGEN

Übergeordnete Betrachtung

Der Perimeter des Teilzonenplans Siedlung «Zentrum» umfasst den bezüglich öffentlichen Verkehr sehr gut erschossenen Parzellen im Talboden mit dem Übergang zur städtischen Siedlungsebene. Diese Lagen weisen auch eine vorteilhafte Topografie für den Veloverkehr auf. Dies im Gegensatz zu den benachbarten Siedlungsgebieten in den Hanglagen. Mit der Zentrumsplanung soll dieser Standortgüte Rechnung getragen werden. Als Ort der kurzen Wege soll mit einer gemischten Nutzung der bestehende Zentrumscharakter gestärkt werden.

Auf übergeordneter regionaler Ebene wird der Abgleich Siedlung, Landschaft und Verkehr im Agglomerationsprogramm Basel¹ vorgenommen. Im Agglomerationsprogramm wird explizit als verbleibender Handlungsbedarf im Themenfeld «Siedlung» aufgeführt:

«Bauzonkapazität im vorderen Leimental mit einer gezielten Siedlungsentwicklung nach Innen erhöhen und eine städtebauliche Aufwertung anstreben.»

Ziel dabei ist, die Bevölkerungsentwicklung in Gebiete mit höherer Dichte (auch der alltäglichen Versorgung, Stichwort «Verdichtung nach Innen») und guter Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr zu lenken. Dies aus der Erfahrung, dass die Wegelängen so reduziert werden können («Siedlung der kurzen Wege») und die Anzahl pro Tag zurückgelegter Wege zu Fuss, mit dem Velo und dem ÖV höher sind.

Grundlagen zur Siedlungsentwicklung

Höhe und Nutzungen der zusätzlichen Nutzflächen

Im Gegensatz zu konkreten Arealentwicklungen («Quartierplänen») und noch konkreteren Baugesuchen – mit meist einem oder wenigen Bauherren – ist eine Abschätzung des durch die Teilzonenplanung erzeugten Verkehrs aus folgenden Gründen schwierig:

1. Es ist unklar, auf welchen Parzellen und wie viele Umbauten - gestützt auf den neuen Möglichkeiten im Teilzonenplan (siehe Abbildung 1) – von den Besitzern der rund 280 Parzellen mit einem maximalen Verdichtungspotential von rund 80'000m² BGF² vorgenommen werden. Diesbezügliche Grobschätzungen der Gemeinde gehen von der Realisierung von 1/3 des Verdichtungspotentials bis 2040 aus. Die Geschwindigkeit und die Verortung der durch die Teilzonenplanung Zentrum effektiv angeschobene Siedlungserneuerung und Innenentwicklung ist schwierig abzuschätzen. Relevante Faktoren für die Entwicklung sind das Alter und der Renovationsstand eines Gebäudes, das Mass der Aufzoning, die Eigentumsform, Hemmnisse wie Grenzabstände und vieles andere mehr.

¹ Agglomerationsprogramm Basel 5. Generation; Stand Vernehmlassung vom 28.06.2024; insbesondere Kap. 6.4 Leimental, strategischer Handlungsbedarf

² Zusammenstellung der Flächenbilanzen «neu-bisher» pro Parzelle; Stierli + Ruggli»; vom 01.10.2023

2. Die effektiv gewählten Aufteilungen nach Nutzungsarten in den zentralen Wohn- und Geschäftszonen (z.B. «Wohnen», «Büro», «Verkauf») je Baugesuch können nicht vorausgesehen werden. Auch hier sind nur grobe Abschätzung möglich. Es ist daher davon auszugehen, dass die Erneuerung parzellenweise im gesamten Gebiet verteilt vonstattengeht. Dabei hat die Gemeinde mit den quartierplanpflichtigen Arealen eine Möglichkeit die Nutzungen zu steuern (siehe Anmerkungen zu zonenrechtlichen Bestimmungen). Private Investoren werden ihre Nutzungsart auch eher an der Nachfrage orientieren.
3. Der Abgleich Siedlung und Verkehr fokussiert auf einen Prognosezeitraum 2040. Hier sind Prognosen zur Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung pro Gemeinde bzw. Teilgebiete im Planungsberichts oder im Gesamtverkehrsmodells der Region Basel 2016/40 vorliegend³ (nachfolgend GVM 16/40 bezeichnet).
4. Es liegen keine Grundlagen zu den einzelnen, verkehrlich relevanten Nutzungskennziffern (z.B. Anzahl Arbeitsplätze pro Parzelle, Anzahl Parkplätze pro Parzelle) für den Ist-Zustand und alle 280 Parzellen vor. Da auch keine entsprechenden detaillierten Abschätzungen für den Prognosezeitraum gemacht werden können, konzentrieren sich die nachfolgenden Betrachtungen auf die reglementarisch maximal möglichen zusätzlichen Flächen und deren Verkehrserzeugung, bezogen auf die Gesamtheit des Perimeters der Teilzonenplanung. Dies im Wissen, dass bei Baugesuchen auch bauliche und nutzungsbezogene Änderungen z.B. im bestehenden Verkehrsaufkommen erfolgen können.

Vorliegende Prognosen

Zur Zunahme der Anzahl Einwohner und Arbeitsplätze⁴ im Perimeter liegen folgende Prognosen vor:

	Bewohner			Arbeitsplätze		
	IST	2040 ⁵ Max.	Δ	IST	2040 ⁵ Max.	Δ
Bericht TZPZ (Vollauslastung)	2400	3400	+1000	2000	2700	+700
GVM 16/40	2500	2900-3000	+500	1600	1400-1500	-100

Tabelle 1: Vergleich der Entwicklung der Bewohner- und Arbeitsplatzzahlen gemäss Planungsbericht TZPZ sowie im GVM 16/40 (2040 mittel und hoch) (vom Hektarraster für das Teilgebiet des Teilzonenplans abgeschätzt⁶)

Wie aus der Tabelle 1 ersichtlich ist, wird in der Teilzonenplanung von einer höheren Entwicklung der Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen ausgegangen. Die Arbeitsplatzreduktion bei den Prognosen 2040 mittel und hoch (GVM 16/40) basiert auf dem Modellaufbau, wo die Arbeitsplätze aus regionaler Sicht primär auf die Entwicklungsgebiete aufgeteilt werden.

Handhabung verschiedener Nutzungsarten

Gemäss Teilzonenreglement werden die rund 280 Parzellen der Wohn- und Geschäftszone, der Zentrumszone, der Kernzone, der Zone mit Quartierplanpflicht sowie der Zone für öffentliche Werke und Anlagen zugeordnet. Bei den Nutzungsarten sind für die ersten beiden Zonenarten gemäss §18 und §23 des Reglements nur mässig störende Betriebe zugelassen. Hierzu liegt eine entsprechende kantonale Vollzugshilfe zur Art. 43 und 44 der Lärmschutzverordnung vor, welche gemäss kantonaler Bewilligungspraxis bereits einige «lärmintensivere» Nutzungsarten (auch bezüglich erhöhter Aufkommen im Motorfahrzeugverkehr) ausschliesst. Für die nachfolgende Bildung von Berechnungsszenarien stehen somit in den allermeisten Grundstücken die Nutzungsarten Wohnen und Arbeiten im Vordergrund.

Nutzungsarten mit entsprechendem erhöhtem Publikumsverkehr (Besucherverkehr) wie z.B. «nicht störende Verkaufs- und Freizeitnutzungen» sind zwar möglich, aber nur so weit deren verkehrliche

³ Gesamtverkehrsmodell Region Basel 2016/40, Prognose 2040 mittel und hoch

⁴ Arbeitsplätze sind als Vollzeitäquivalente festgehalten. Selbes gilt für die verwendeten Grundlagen (GVM 16/40) sowie der Abschätzungsergebnisse

⁵ Jeweils niedrigere Zahl: Szenario «mittel», höhere Zahl «Szenario «Hoch»

⁶ Mit Anpassung der Abdeckung der ursprünglichen Hektarrasterdaten mit dem Perimeter Teilzonenplan

Verträglichkeit gemäss Reglement, Art. 51 RBG, im Rahmen eines Quartierplanverfahrens oder dann im Rahmen der Prüfung der Verträglichkeit mit den umgebenden Wohnnutzungen im Rahmen der Baugesuchsverfahren nachgewiesen werden kann.

Dies beutet, dass für publikumsintensivere Verkaufs- und Freizeitnutzungen, bei welchen in der Regel auch ein erhöhter Flächenbedarf besteht und erfahrungsgemäss nur auf einem Teil der Parzellen im Quartierplanperimeter baulich umgesetzt werden könnten, deren verkehrliche Verträglichkeit im Rahmen eines Quartierplans (nach §22 RBV) oder eines Bewilligungsverfahren geprüft werden wird, und dies auf Grundlage dann effektiv vorliegender Bau- und Nutzungsabsichten.

Bezüglich der vorliegenden Abschätzung für einen «Abgleich Nutzung und Verkehr» ergeben sich immer noch sehr viele theoretisch denkbare Nutzungsfälle, welche aber in Bezug auf den **«durchschnittlich plausiblen ungünstigsten Fall»** folgendermassen eingegrenzt werden können:

- Den Planungsbehörden sind zurzeit keine Bauabsichten für publikumsintensive Anlagen, sei es von grösseren Verkaufseinheiten (nach §22 RBV) noch Freizeitanlagen im Planungssperimeter bekannt.
- Nutzungen mit erhöhtem Publikumsverkehr wie beispielsweise Verkaufsläden oder Kinos weisen in der Regel weniger hohe Arbeitsplatzdichten auf als Flächen mit Dienstleistungsbetrieben wie beispielsweise reine Büronutzungen.
- Bezüglich Verkehrsaufkommen von Angestellten ist für den «durchschnittlichen plausiblen verkehrlich ungünstigsten Fall» demnach von dichten Büronutzungen auszugehen (siehe auch Vorgaben ARP BL gemäss Fussnote¹⁰). Wird dies für die Gesamtheit der Flächen angenommen, wird die Dichte an Arbeitsplätzen wohl überschätzt, da in Teilen z.B. auch weniger intensivere neue Gewerbenutzungen realisiert werden dürften.
- Beim Verkehrsaufkommen der Besucher und Kunden werden grössere Einheiten mit starkem Publikumsverkehr bezüglich Abgleich Verkehr und Siedlung mit den oben genannten Bewilligungsinstrumenten als «Spezialfälle» erfasst und können sicher nicht für den «Durchschnitt über alle Parzellen» gelten. Die Nutzungen in den Parzellen der Zone für öffentliche Werke und Anlagen bleiben gemäss Kap. 4.7 Planungsbericht in verkehrlicher Hinsicht stabil.
- Es verbleiben Nutzungen «normalen, durchschnittlichen» Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen sowie demgegenüber erhöhtem Publikumsverkehr, wie z.B. wenig kundenintensive Verkaufs- und Freizeitnutzungen oder «Schalterbetriebe»⁷ (z.B. Banken, Versicherungen). Die Planungsbehörden gehen nicht davon aus, dass in jedem Baugesuch solche Verkaufs- und Freizeitnutzungen vorliegen werden, so dass sich über den ganzen Planungssperimeter ein Ausgleich von weniger und stärker frequentierten Nutzungen ergibt (z.B. klassische Gewerbebetriebe versus wenig verkehrsintensive Verkaufsnutzungen).
- Als plausibler verkehrlich schlimmster Fall im Besucher- und Kundenverkehr über den ganzen Projektperimeter werden die Parkplatzbedarfswerte und Verkehrsaufkommen von «Schalterbetrieben» berücksichtigt.

Zur Berechnung der verkehrlichen Auswirkungen im plausiblen verkehrlich kritischsten Fall für Nicht-Wohnnutzungen wird über alle Parzellen des Perimeters die Nutzungsart «Dienstleistungen Schalterbetrieb» mit einer hohen Arbeitsplatzdichte und einem erhöhten Publikumsverkehr angenommen. Damit wird den Schwankungen in der Nutzungsdichte (z.B. klassische Gewerbebetriebe versus wenig kundenintensive Verkaufsnutzungen) Rechnung getragen. Auf dieser Grundlage erfolgt die nachfolgende Bildung der Berechnungsszenarien.

⁷ Gemäss Berechnung zum Mindestbedarf an Parkplätzen wird im ANHANG 1 zur RBV als Nutzungsart von Dienstleistungsbetrieben mit erhöhtem Publikumsverkehr der Begriff «Schalterbetriebe» definiert. Die Differenz der Anzahl erforderlicher Besucherparkplätze bei wenig kundenintensiven Verkaufsnutzungen nach RBV liegt – unter Beachtung des möglichen Reduktionsfaktors R1 von 0.5 – im Vergleich zum Bedarfswert für Schalternutzungen bei Nutzungsgrössen von bis zu 1000m² BGF auf der Parzelle in einem kleineren einstelligen Bereich.

Bildung von Berechnungsszenarien

Für die Abschätzung der neugenerierten Fahrten durch die Teilzonenplanung werden folgende vier Szenarien auf Basis der gemäss vorliegender Teilzonenplanung maximal möglicher Verdichtung betrachtet (Quelle: Abschätzung zusätzlicher Bruttogeschossflächen für alle Parzellen²). Das Szenario «Wohnen + Arbeiten» basiert auf der heutigen Aufteilung dieser Nutzungsarten je Hektarraster. Das Szenario «Wohnen Max.» lehnt sich an der übergeordneten Prognose aus dem GVM 16/40 an, dass im Planungsperimeter keine neuen Arbeitsplätze entstehen:

- Szenario «Wohnen + Arbeiten, 100%»: Das gesamte Potenzial an zusätzlichen Nutzflächen der im Bericht TZPZ prognostizierten Entwicklung (siehe Tab. 1) im aufgezeigten Verhältnis Wohnen/Arbeiten wird berücksichtigt. Eine solche Entwicklung bis 2040 stellt einen verkehrlich ungünstigen, aber nicht plausiblen Fall dar (unwahrscheinlicher Fall).
- Szenario «Wohnen + Arbeiten, 33%»: Es wird gemäss Schätzung der Gemeinde 1/3 des gesamten Potenzials der Nutzflächen und somit der im Bericht TZPZ prognostizierten Entwicklung (siehe Tab. 1) berücksichtigt. Dieses Szenario stellt einen plausiblen Fall dar.
- Szenario «Wohnen Max., 100%»: Es wird davon ausgegangen, dass – angelehnt an die Prognosen des GVM 16/40 – infolge der Teilzonenplanung keine neuen Arbeitsplätze entstehen und die bauliche Entwicklung nur zu einer Zunahme von Einwohnern führt. Dabei wird wiederum das volle Potenzial an zusätzlichen Nutzflächen ausgeschöpft. Dies erscheint aber als sehr unwahrscheinlich (nicht plausibel).
- Szenario «Wohnen Max., 33%»: Es wird davon ausgegangen, dass – angelehnt an die Prognosen des GVM 16/40 – infolge der Teilzonenplanung keine neuen Arbeitsplätze entstehen und die bauliche Entwicklung nur zu einer Zunahme von Einwohnern führt. Dabei wird 1/3 des Potenzials an zusätzlichen Nutzflächen ausgeschöpft (Schätzung Gemeinde). Ein reiner Ausbau der Wohnnutzung erscheint unwahrscheinlich (eher nicht plausibel).

Für die nachfolgenden Grobschätzungen wird eine durchschnittliche Wohnungsgrösse von 100m²/Wohnung⁸ sowie 2.2 Personen/Wohnung⁹ sowie ca. 30m²/Arbeitsplatz¹⁰ angenommen. Wie erwähnt kann die genaue Lage der einzelnen, bis 2040 mutmasslich zu entwickelnden Parzellen nicht vorausgesagt werden. Daher werden alle nachfolgenden Abschätzungen immer in Hinblick auf den Gesamtperimeter des Teilzonenplans vorgenommen, und nicht parzellen- oder hektarrasterbezogen.

Zusätzlich wird bei den Schätzungen teilweise vom heutigen Modal-Split ausgegangen. Dieser wird bis ins Jahre 2040 infolge der Verdichtung nach Innen sowie der überkantonalen Bestrebungen einer Eindämmung des MIV voraussichtlich eher höhere ÖV- und LV-Nutzungen ausweisen als heute. Somit sind die Schätzungen bezüglich MIV-Fahrten eher als erhöht anzusehen.

Abschätzung der Anzahl zusätzlicher Wege

Die Abschätzung der zusätzlich erzeugten Anzahl Wege und Fahrten aus der Zentrumsplanung wird mittels zwei Vorgehensweisen vorgenommen:

- A) Verfahren «Bottom UP» (von unten nach oben, Methodik A): Dieses Verfahren wird üblicherweise in Verkehrsgutachten im Rahmen von Quartierplanungen und Baugesuchen verwendet. Berechnung des zusätzlich zu erwartenden Verkehrsaufkommens des MIV und ÖV auf Basis

⁸ Entspricht vorgegebenen Richtwerten ARP mit 45-50m² pro Einwohner; gemäss Vorgaben sind 85% der Bruttogeschossfläche einzurechnen

⁹ Gemäss BFS-Statistik sind in Binningen pro Privathaushalt durchschnittlich 2.15 Personen vorhanden; infolge des Zentrumsbereichs wird dieser Wert auf 2.2 Personen/Wohnung leicht erhöht; einzurechnen sind gemäss Vorgaben des ARP 85% der Bruttogeschossflächen

¹⁰ Gemäss Vorgaben ARP ist mit 30m²/Arbeitsplatz und 85% der Bruttogeschossfläche zu rechnen Dieser Richtwert für Büroflächen (30m²/A) liegt deutlich über den Richtwerten Gewerbeflächen (60m²/A) und wird bei Flächen mit Kundenverkehr (50m²/A; Verkauf, Praxen, Labors etc.)

von konkreten Flächennutzungen, der mutmasslich darauf basierenden Parkplatzzahl und dem spezifischen Verkehrsaufkommen pro Parkplatz.

- B) Verfahren «Top Down» (Von oben nach unten, Methodik B): Diese Vorgehensweise wird üblicherweise bei Betrachtungen von Teilgebieten in übergeordneten Planungen verwendet. Zum Beispiel bei der Erstellung des Gesamtverkehrsmodells Region Basel. Für den vorliegenden Abgleich werden einige modellspezifische Kennwerte aus dem GVM 16/40 verwendet, aber keine Berechnungen mit dem GVM 16/40 durchgeführt.

Die Methodik A ermöglicht eine Abschätzung auf Basis vorliegender Nutzflächen und der aktuell gültigen Vorschriften über die Berechnung der Mindestparkplatzzahl. Als Resultate liegt eine Schätzung der (Mindest-)Anzahl an Fahrten im MIV vor, welche bis im Prognosehorizont 2040 mutmasslich hinzukommen. Die Wege mit den anderen Verkehrsmitteln können mittels Modal-Split-Anteilen berechnet werden. Die Zunahme erfolgt allerdings in «sehr kleinen Dosen» verteilt im Prognosezeitraum von ca. 15 Jahren.

Dabei nicht berücksichtigt werden Anpassungen des Mobilitätsverhaltens der Bewohnenden und Arbeitskräfte an die vorherrschende Verkehrssituation und möglicher Alternativen im Sinne einer Änderung der Anzahl der Wege, deren Ziel sowie die Wahl des Verkehrsmittels (Annahme bezüglich Motorfahrzeugverkehr auf sicherer Seite).

Die Methodik B nutzt Kennwerte und Verhältnisse aus dem GVM 16/40, welche von der kantonalen Fachstelle¹¹ aus dem Modell gezogen wurden. Diese berücksichtigen Kennwerte zur Verkehrserzeugung und es können Abschätzungen bezüglich dem jeweiligem Verkehrszweck getätigt werden. Die Kennwerte und Verhältnisse dienen jedoch nur der Hilfe zur Abschätzung. Die effektive Entwicklung entspricht jener der Teilzonenplanung. Es wird der Durchschnitt der beiden Prognosen 2040 «mittel» und «hoch» verwendet.

Die vorliegenden Abschätzungen der verkehrlichen Auswirkungen werden mittels der beiden Methoden erstellt und als Spannbreite möglicher Entwicklungen aus zwei Blickwinkeln gegenübergestellt.

Gemäss Methodik A ist für die beschriebenen Szenarien von folgenden zusätzlichen Wegen bzw. Fahrten an Werktagen auszugehen:

	Szenario «Wohnen + Arbeiten»		Szenario «Wohnen Max.»	
	100%	33%	100%	33%
Anzahl Wege total	8'400	2'900	7'600	2'500
- davon Wege MIV ¹²	2'700	1'000	2'500	800
<i>davon Fahrten MIV¹³</i>	<i>1'750</i>	<i>590</i>	<i>1'570</i>	<i>520</i>
- davon öV-Fahrten	2'700	900	2'400	800
- davon Velofahrten	1'000	300	900	300
- davon Fusswege	2'000	700	1'800	600

Tabelle 2: Grobabschätzung der Anzahl zusätzlicher Wege und Fahrten pro Werktag (DWV; gerundet) gemäss Methode A (grau hinterlegt: plausible Entwicklungen = massgebende Fälle)

Die Tabelle 2 zeigt, dass die gesamte Anzahl zusätzlicher Wege aller Verkehrsmittel an Werktagen für die plausiblen Fälle um bis zu rund 2900 zunehmen. Die Anzahl effektiver Fahrten mit Personewagen wird auf rund 600 MIV-Fahrten pro Werktag geschätzt.

Mit den spezifischen Verkehrspotentialen zur Morgen- und Abendspitzenstunde ergeben sich daraus zusätzlich rund 80-100 Autofahrten zur Morgenspitze und rund 60-90 Autofahrten zur Abendspitze (Querschnitt).

¹¹ Auszüge aus dem GVM, Tiefbauamt BL vom 14.09.2023

¹² Dieser Wert leitet sich aus der Anzahl Fahrten MIV her. Dazu verwendet wurde der durchschnittliche Besetzungsgrad aus dem Mikrozensus 2015 (1.56) sowie der Modal-Split der Zentrumszone aus dem GVM 2016 (PW: 0.33, ÖV: 0.32, Velo: 0.12, FG: 0.24)

Die Berechnungen mittels Methodik B ergeben folgende Abschätzungen:

	Szenario «Wohnen + Arbeiten»		Szenario «Wohnen Max.»	
	100%	33%	100%	33%
Anzahl Wege total	9'800	3'400	5'400	1'900
- davon Wege MIV	3'100	1'100	1'700	600
<i>davon Fahrten MIV¹³</i>	<i>2'040</i>	<i>680</i>	<i>1'100</i>	<i>370</i>
- davon öV-Fahrten	3'000	1'000	1'700	600
- davon Velofahrten	1'200	400	600	200
- davon Fusswege	2'500	900	1'400	500

Tabelle 3: Grobabschätzung der Anzahl zusätzlicher Wege und Fahrten pro Werktag (DWV) gemäss Methode B (grau hinterlegt: plausible Entwicklungen = massgebende Fälle)

Wie Tabelle 3 zeigt, wird mit der Top-Down-Methode für die bis 2040 erwartete Entwicklung von rund 400-700 zusätzlichen Autofahrten pro Werktag ausgegangen. Mit dem an den kantonalen Zählstellen vorhandenen, bereits tiefen Spitzenstundenanteilen¹⁴ ergäbe dies bis 2040 rund 30-50 zusätzliche Autofahrten zur Morgenspitze (Querschnitt) und rund 30-60 zusätzliche Autofahrten zur werktäglichen Abendspitze (Querschnitt).

Auswirkungen auf das tägliche Verkehrsgeschehen

Wie die Grobschätzungen zeigen, ist im betrachteten Zeitraum von ca. 15 Jahren (2025-2040) mit einem Verkehrszuwachs im motorisierten Individualverkehr zu rechnen. Dieser tritt allerdings nicht «auf einmal», sondern gestückelt auf. Werden beispielsweise die prognostizierten zusätzlichen 80-100 Autofahrten in der Spitzenstunde (Querschnitt) auf die rund 15 Jahre umgelegt, wird ersichtlich, dass im Durchschnitt ca. 5-10 zusätzliche stündliche Zu- und Wegfahrten /Jahr aufs Netz gelangen. Dieselben Überlegungen gelten auch für die Anzahl zusätzlicher Wege im öV, im Velo- sowie Fussverkehr.

Das Hauptstrassennetz in den Zu- und Wegfahrten zum Perimeter des Teilzonenplans mit den Hauptknoten Kreisel Dorenbach, Kreisel Kronenplatz, LSA-Margarethenstich sowie Kreisel Bottmingen ist in den Spitzenstunden stark ausgelastet bis überlastet¹⁵. Wie die Ergebnisse der kantonalen Zählstellen¹⁶ zeigen, liegen die oben beschriebenen jährlichen, kleinen, projektbedingten Zunahmen der MIV-Fahrten im Bereich der täglichen Schwankungen der dortigen Verkehrsmengen.

Es ist daher davon auszugehen, dass die geringen jährlichen Zunahmen von Fahrten im MIV vom Strassennetz ohne grössere Veränderungen im Verkehrsfluss und -qualität absorbiert werden, da im Rahmen des sich neu einstellenden täglichen Gleichgewichts auch die Anzahl bestehender Fahrten verändert wird (sogenannte Elastizität der Nachfrage).

Die Auswertung und die räumliche Verortung der möglichen Entwicklungspotentiale pro Parzelle (siehe Abbildung 1) zeigt, dass die Hauptstrasse eine etwas stärkeren Verkehrszuwachs erleben dürfte als die parallele Achse Baslerstrasse. Dies ist auf den stärkeren Miteinbezug in den Perimeter «Zentrumsplanung» geschuldet, aber auch den verstärkten erwarteten Entwicklungen rund um den Kronenplatz, der Haltestelle «Hohle Gasse» sowie auch beim Dorenbachkreisel.

Bezüglich der Auswirkungen auf den öV wird die Beurteilungsmethodik der Abteilung öV des ARP BL¹⁷ für die vier hauptsächlich betroffenen öV-Linien (BVB: Tramlinie 2 und Buslinie 34, BLT: Tramlinien 10 und 17) angewandt. Die Anzahl der abgeschätzten zusätzlichen öV-Fahrten bewirkt sogar bei einer unwahrscheinlichen maximalen Entwicklung der Nutzflächen (100%) mit reinem Wohnausbau eine Zunahme von kleiner 10% der heutigen Belastungen, sodass gemäss Planungspraxis für

¹³ Gemäss mittlerem Fahrzeugbesetzungsgrad aus Mikrozensus 2015

¹⁴ Kantonale Zählstelle 601 Binningen, Baslerstrasse: Anteil MSP an DWV: 7,9%; Anteil ASP am DWV: 8.6%; jeweils Mittelwert 2016-2019

¹⁵ Kanton Basel-Landschaft, Verkehrsflussbericht 2022 sowie Leistungsanalysen RK&P im Rahmen Tramprojekt «Margrethenverbindung»

¹⁶ Kantonale Zählstelle 601 Binningen, Baslerstrasse sowie 602 Binningen, Oberwilerstrasse, Ergebnisse 2016-2019

¹⁷ Anhand der Ein- und Aussteigerzahlen sowie der Auslastungen an den Haltestellen Binningen Hohle Gasse (BVB) und Binningen Oberdorf (BLT); Angaben der Abt. öV des ARP BL vom 03.09.2024

die Zusatzfahrten aus der Teilzonenplanung keine zusätzlichen Massnahmen im öV-Angebot vorzunehmen sind. Auch im öV wird die Zunahme der Fahrten über den Planungshorizont von 15 Jahren verteilt in kleineren Mengen erfolgen.

Mit begleitenden kommunalen Massnahmen wie z.B. einem kommunalen Parkplatzreglement oder entsprechenden Vorgaben (Nutzungsarten und -höhen, Parkplatzzahl) im Rahmen von Quartierplänen kann die Gemeinde Einfluss auf den entstehenden Zusatzverkehr im MIV nehmen und so die Verkehrssituation vor Ort mitbeeinflussen.

Beurteilung der Verträglichkeit

Die dargelegten abgeschätzten Zunahmen an Fahrten im MIV sowie im öV erfolgen auf den Planungszeitraum von 15 Jahren verteilt auf jeweils in absoluter Hinsicht geringen Verkehrszunahmen. An den in den Spitzenstunden bereits aus- und überlasteten Knoten im Umfeld sind zusätzliche Belastungen natürlich unerwünscht. Die geringen zusätzlichen Verkehrsmengen MIV im Bereich der täglichen Schwankungen werden erfahrungsgemäss keine massgebenden Änderungen der heutigen Verkehrssituationen bewirken.

Hingegen ist eine Konzentration der Siedlungsentwicklung mittels «Verdichtung nach Innen» im sehr gut mit dem öV erschlossenen und topografisch für Velofahrten begünstigten Perimeter des Teilzonenplans aus raumplanerischer Sicht sehr erwünscht. Sie fördert die angestrebte Veränderung der Verkehrsmittelwahl hin zu den flächen- und ressourcenschonenden Verkehrsmitteln (öV, Velo- und Fussverkehr), so wie es im aktuellen Entwurf des Agglomerationsprogramms 5. Generation für den Korridor Leimental, als Entwicklungsstrategie postuliert wird. Die öffentliche Hand hat zudem mit den bau- und zonenrechtlichen Vorschriften (z.B. quartierplanpflichtige Areale) die Möglichkeit das zukünftige Verkehrsaufkommen in gewisser Weise zu steuern.

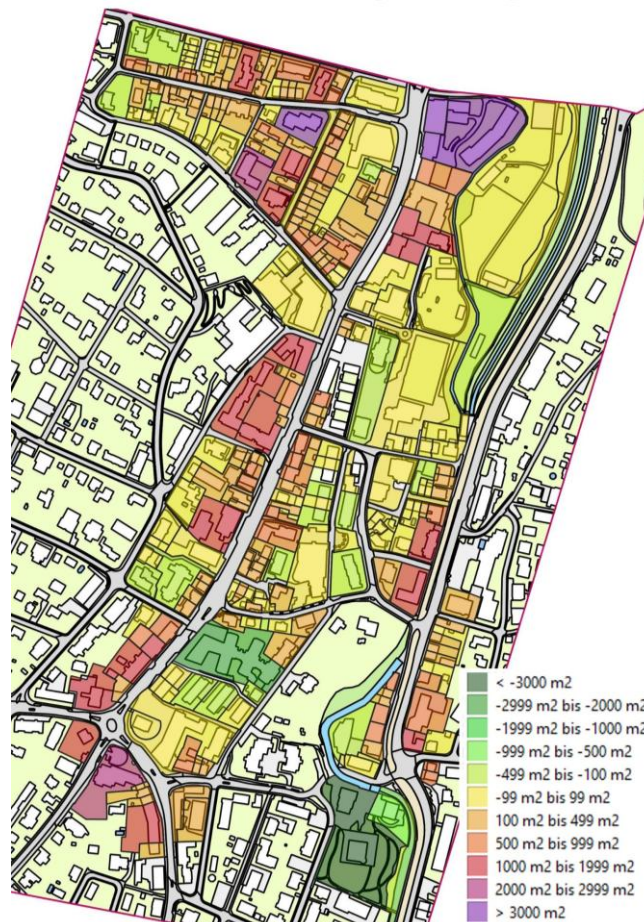


Abbildung 1: Räumliche Verortung der potenziell möglichen Entwicklungspotentiale [BGF, Parzelle]

DokName / Version	Versions- datum	Kommentar	Status	Geprüft
875059A Textbaustein Verkehr v00-02-00.docm/v00-02-00	11.09.2024	ENTWURF	Zur externen Prüfung	Gemein- de, TBA
875059A Textbaustein Verkehr v00-03-00.docm/v00-03-00	07.10.2024	ENTWURF	Zur externen Prüfung	TK
875059A Abgleich Verkehr v00-04- 00.docm/v00-04-00	18.10.2024	ENTWURF Ergänzungen zur Herlei- tung der Nutzungsarten	Zur externen Prüfung	TK
875059A Abgleich Verkehr v00-05- 00.docm/v00-05-00	07.02.2025	ENTWURF Ergänzungen aus An- merkungen TBA BL + Parkplatzreglement	Zur externen Prüfung	TK
875059A Abgleich Verkehr v01-00- 00_Arbeitsdokumenta- tion.docm/v01-00-00	10.02.2025		Freigegeben	Gemein- de

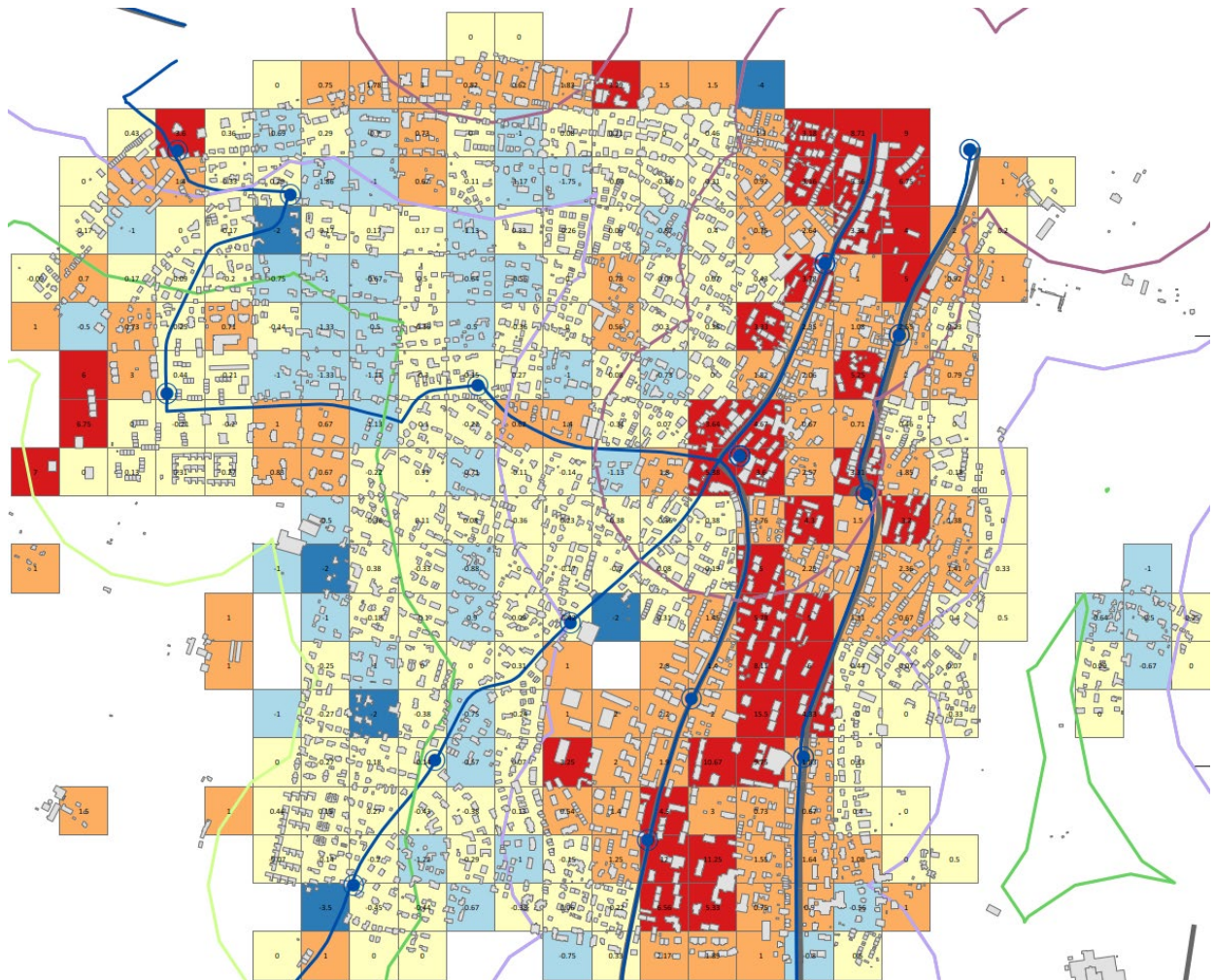
Impressum

Auftragsnummer: 875059.1000
Datei: 875059A Abgleich Verkehr v01-00-00_Arbeitsdokumentation
Version/Datum: v01-00-00 [10] / 10.02.2025
Speicherdatum: 10.02.2025
Autor(en): Karel Tomas, Jonathan Suter
Qualitätssicherung: SQS-zertifiziertes Qualitätssystem nach ISO 9001:2015 (Reg.Nr. 34856)
© Copyright: Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG



Stellungnahme Vorprüfungsbericht

Abstellplatzreglement



Planungsstand
Beschlussfassung

Auftrag
41.00216

Datum
23.03.2026

Impressum

Auftraggeber Gemeinde Binningen

Auftragnehmer



Jermann Ingenieure + Geometer AG

Altenmattweg 1
4144 Arlesheim
info@jermann-ag.ch
+41 61 706 93 93
www.jermann-ag.ch

Projektleitung Alexander Ruff

Inhalt

1	Vorprüfungsverfahren	4
1.1	Zweck und Verlauf des kantonalen Vorprüfungsverfahrens.....	4
2	Kantonale Stellungnahme.....	5
2.1	Stellungnahme Amt für Raumplanung, Abteilung Ortsplanung	5

Version	Verfasser	Datum	Inhalt/Anpassungen
01	rua	23.03.2026	Entwurf Stellungnahme

Stellungnahme Vorprüfungsbericht

1 Vorprüfungsverfahren

1.1 Zweck und Verlauf des kantonalen Vorprüfungsverfahrens

Die Gemeinden haben gemäss § 6 Absatz 2 Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) die Möglichkeit, ihre Planungen vor der Beschlussfassung den zuständigen kantonalen Ämtern zu einer Vorprüfung zu unterbreiten. Im Rahmen der Vorprüfung wird abgeklärt, ob eine Planung rechtmässig ist, mit den übergeordneten kantonalen Planungen übereinstimmt und die kantonalen und regionalen Interessen berücksichtigt. Damit wird gewährleistet, dass die Planung genehmigungsfähig ist.

Die Unterlagen des Abstellplatzreglements bestehend aus:

- Abstellplatzreglement
- Zugehöriger Planungsbericht

wurden am 03.09.2025 zur Vorprüfung eingereicht. Die Ergebnisse des Kantons folgten mit Schreiben vom 01.12.2025.

2 Kantonale Stellungnahme

Mit dem kantonalen Vorprüfungsbericht hat das Amt für Raumplanung die Gelegenheit genutzt, eine Stellungnahme zur vorliegenden Planung an den Gemeinderat einzureichen. Diese wird im Folgenden mit einer Stellungnahme beantwortet. Zwecks Übersichtlichkeit wurde der Eingabetext im vorliegenden Bericht auf die wesentlichen Inhalte gekürzt. Die Originaleingabe liegt dem Gemeinderat vor.

2.1 Stellungnahme Amt für Raumplanung, Abteilung Ortsplanung

Stellungnahme vom **01.12.2025**

1 Abstellplatzreglement

Die Gemeinde Binningen betritt mit dem Abstellplatzreglement Neuland im Kanton Basel-Landschaft und nimmt damit eine Vorreiterrolle ein. Den Reglementsentswurf erachten wir als gut gelungen, kompakt formuliert sowie für Anwendende respektive Bauwillige als verständlich und lesbar.

Die gewählte Herangehensweise ist nachvollziehbar.

1.1 § 1 Zweck

Hinweis Der Bestimmungstext orientiert sich am Wortlaut von § 106 RBG, was grundsätzlich in Ordnung ist. Wir empfehlen eine kürzere Formulierung: «...Velos und Mofas, für die ein Abstellplatzbedarf nach § 106 RBG besteht.»

Stellungnahme Wir danken für den Hinweis. Der Text wird angepasst.

1.2 § 5 Abstellplätze für Motorfahrzeuge

Zwingende Vorgabe Absatz 4: Grundsätzlich erachten wir es als zulässig, den Abstellplatzbedarf bei Ausnahmeüberbauungen nach einheitlichem Plan anhand eines Verkehrs- bzw. Mobilitätsgutachtens zu bestimmen – in Anlehnung an die Festlegung des Grundbedarfs mittels Verkehrsgutachten gemäss Anhang zur RBV bzw. mit Verweis auf § 70 Abs. 5 lit. d RBV. Von diesem Wert kann auch der Gemeinderat ohne fachliche Begründung nicht abweichen. Wir erkennen keinen generellen Ermessensspielraum für eine weitergehende «projektspezifische Anpassung». Sollten die so ermittelten Werte den Planungszielen nicht entsprechen, steht es dem Gemeinderat offen, eine Ausnahmeüberbauung abzulehnen oder die damit verbundenen Nutzungsboni nicht bis zum Maximalmass auszuschöpfen. In diesem Zusammenhang bitten wir um folgende Anpassung: «Bei Ausnahmeüberbauungen nach einheitlichem Plan gemäss § 50 RBG wird der Abstellplatzbedarf auf Basis eines Mobilitätsgutachtens festgelegt.»

Stellungnahme Die vorgeschlagene Formulierung wird übernommen.

1.3 § 6 Abstellplätze für Velos / Mofas

Zwingende Vorgabe Bitte wie folgt anpassen: «Pro Zimmer (Wohnraum) ist ein Abstellplatz zu erstellen». Auf einen Verweis zur VSS-Norm SN640 065:2011 ist zu verzichten, da ein dynamischer Normenverweis voraussichtlich nicht zulässig ist. Enthält die Norm qualitative Anforderungen (z. B. gedeckt, stufenfrei erreichbar etc.), sind diese im Abstellplatzreglement selbst zu regeln.

Stellungnahme Die vorgeschlagene Formulierung wird übernommen.

1.4 § 8 Ausnahmen

Hinweis § 8 des Abstellplatzreglements entspricht inhaltlich § 70 Abs. 2 RBV. Wir empfehlen folgende Formulierung: «Ausnahmen richten sich nach kantonalem Recht (§ 70 Abs. 2 RBV).»

Stellungnahme Die vorgeschlagene Formulierung wird übernommen.

1.5 § 10 Inkrafttreten

Zwingende Vorgabe Bitte präzisieren: «Das Reglement tritt mit der Genehmigung durch den Regierungsrat in Kraft.»

Stellungnahme Die vorgeschlagene Formulierung wird übernommen.

2. Planungs- und Begleitbericht

Zwingende Vorgabe Das Reglement und der Planungsbericht erscheinen als grundsätzlich zweckmässig, und viele Genehmigungsvoraussetzungen sind bereits erfüllt. Wenige Überlegungen und Begründungen stehen noch aus. Wir empfehlen, die überarbeiteten Dokumente vor der Beschlussfassung und Einreichung zur Genehmigung nochmals kurz mit dem Tiefbauamt sowie dem Amt für Raumplanung abzustimmen.

Die gewünschte Stossrichtung lässt Interpretationsspielraum offen und sollte daher noch präzisiert werden. Orientiert sie sich am heutigen Motorfahrzeugbestand, können wir den Überlegungen folgen. Ist ein progressiverer Ansatz erwünscht und soll massgeblich vom heutigen Motorfahrzeugbestand abgewichen werden, sind weitere Erläuterungen zu den Auswirkungen auf den Modal Split (u. a. ÖV-Auslastung) und zum Parkierungsdruck auf die Allmend erforderlich.

Die Eingrenzung der Neuregelung auf die ÖV-Güteklassen A und B stellen wir nicht grundsätzlich in Frage, bitten Sie jedoch noch klarer zu erläutern resp. begründen.

Wie schon in der Vorabklärung angemerkt, sind (mindestens qualitative) Darlegungen zur prognostizierten Entwicklung von Siedlung und Parkraumbedarf (Planungshorizont 15 Jahre) zu ergänzen.

Stellungnahme Der Parkierungsdruck auf die Allmend wurde durch eine Erhebung der Auslastung in der Blauen Zone untersucht. Auch die Auswirkungen des Teilzonenplans Zentrum wurden mitberücksichtigt. Die statistische Modellierung wurde durch eine qualitative Betrachtung ins richtige Licht gerückt, sodass eine Aussage zur künftigen Entwicklung getätigt werden kann.

2.1 Kapitel 5

Zwingende Vorgabe

Kapitel 5.2.2:

- Die Betrachtungen stützen sich, soweit wir das verstehen, auf die (fiktive) Annahme, dass bei jeder Wohnliegenschaft der Mindestbedarf an Stellplätzen gemäss RBV realisiert wäre. Als Modell-Annahme können wir das nachvollziehen. In der Realität können jedoch auch mehr Stellplätze (da die RBV keine obere Begrenzung kennt) oder weniger Stellplätze (altrechtliche Bauten, Ersatzabgaben) vorhanden sein. Hierzu bitten wir um die Ergänzung einer qualitativen Betrachtung (wir vermuten, dass eine quantitative Betrachtung nicht mit angemessenem Aufwand möglich ist).
- Die Darstellung ist (abgesehen vom vorstehend gesagten) aussagekräftig. Allerdings handelt es sich dabei - entgegen der Aussage im einführenden Absatz - nicht um die Nachfrage, sondern um den Fahrzeugbestand. Die Nachfrage könnte beispielsweise in gewissen Gevierten auch höher sein und nicht realisiert werden, weil es an Parkplätzen mangelt. Die Formulierung ist daher zu überprüfen.

Kapitel 5.2.4:

- Für Abbildung 5 (und im Idealfall auch Abbildung 4) ist eine andere Skala zu wählen, so dass Werte, die praktisch 0 sind, von doch erheblichen Abweichungen unterschieden werden können (z. B. eigene Klasse für -0.1 bis 0.1 oder -0.2 bis 0.2).
- Abbildung 5 unten zeigt, dass im Modell einer vollständigen Anwendung der Minimal-PP-Anzahlen gemäss der neuen Regelung auf alle Liegenschaften an einigen Orten ein «Mangel» an PP im Verhältnis zu den heute dort angemeldeten Fahrzeugen entstünde; dies gerade auch im Bereich von Kantonsstrassen. Die Inkaufnahme dieser (vermeintlichen) Defizite ist zu begründen.

Gerne bitten wir Sie, in den Abbildungen Kantonsstrassen sowie ÖV-Linien ebenfalls abzubilden.

Stellungnahme

- Die erwähnten Aspekte altrechtliche Bauten, Ersatzabgaben wurden in der kritischen Würdigung des Modells berücksichtigt.
- Wir danken für den Hinweis. Es ist Bedarfsanalyse und keine Nachfrageanalyse.
- Die Skalen wurden angepasst.
- Dieser «Mangel» an PP kommt zu tragen unter der Annahme, dass sämtliche Gebäude eines Hektoraster lediglich die neu möglichen Mindestparkplatzanzahl erstellt. Binningen ist bereits bebaut und Veränderungen werden langsam umgesetzt v.a. bei Neubauten. Punktuell kann der Druck auf die öffentliche Parkierung dennoch zunehmen. Dies ist jedoch anhand der Erhebung in den blauen Zonen meist verträglich und im Rahmen der Gesamtstrategie des Abstellplatzreglements eine untergeordnete Rolle.
- Die Kantonsstrassen und ÖV-Linien sind neu in der Karte abgebildet.

3. Allgemeine Bedingungen zur kantonalen Vorprüfung

Zwingende Vorgabe	Wir verweisen auf die «Allgemeinen Bedingungen zur kantonalen Vorprüfung» ¹ . Diese sind Bestandteil der kantonalen Vorprüfung und im weiteren Planungsverfahren zu berücksichtigen.
Stellungnahme	Wir nehmen diese zur Kenntnis.

Bau- und Umweltschutzdirektion, Rheinstrasse 29, 4410 Liestal

Gemeinderat Binningen
Curt Goetz-Strasse 1
4102 Binningen

Liestal, 1. Dezember 2025
BUD/ARP/100211/e

Gemeinde Binningen, «Abstellplatzreglement» Vorprüfung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit E-Mail vom 3. September 2025 haben Sie uns die Unterlagen zum oben erwähnten Geschäft zur kantonalen Vorprüfung eingereicht. Wir danken für die Möglichkeit der Stellungnahme. Nach Abschluss der üblichen verwaltungsinternen Vernehmlassung und nach Prüfung der raumplanerisch und rechtlich relevanten Inhalte können wir Ihnen nun Folgendes mitteilen:

1. Abstellplatzreglement

Die Gemeinde Binningen betritt mit dem Abstellplatzreglement Neuland im Kanton Basel-Landschaft und nimmt damit eine Vorreiterrolle ein. Den Reglementsentwurf erachten wir als gut gelungen, kompakt formuliert sowie für Anwendende respektive Bauwillige als verständlich und lesbar. Die gewählte Herangehensweise ist nachvollziehbar.

1.1 § 1 Zweck

Hinweis:

Der Bestimmungstext orientiert sich am Wortlaut von § 106 RBG, was grundsätzlich in Ordnung ist. Wir empfehlen eine kürzere Formulierung: *«...Velos und Mofas, für die ein Abstellplatzbedarf nach § 106 RBG besteht.»*

1.2 § 5 Abstellplätze für Motorfahrzeuge

Zwingende Vorgabe:

Absatz 4: Grundsätzlich erachten wir es als zulässig, den Abstellplatzbedarf bei Ausnahmeüberbauungen nach einheitlichem Plan anhand eines Verkehrs- bzw. Mobilitätsgutachtens zu bestimmen – in Anlehnung an die Festlegung des Grundbedarfs mittels Verkehrsgutachten gemäss Anhang zur RBV bzw. mit Verweis auf § 70 Abs. 5 lit. d RBV. Von diesem Wert kann auch der Gemeinderat ohne fachliche Begründung nicht abweichen. Wir erkennen keinen generellen Ermessensspielraum für eine weitergehende «projektspezifische Anpassung». Sollten die so ermittelten

Werte den Planungszielen nicht entsprechen, steht es dem Gemeinderat offen, eine Ausnahmeüberbauung abzulehnen oder die damit verbundenen Nutzungsboni nicht bis zum Maximalmass auszuschöpfen. In diesem Zusammenhang bitten wir um folgende Anpassung: *«Bei Ausnahmeüberbauungen nach einheitlichem Plan gemäss § 50 RBG wird der Abstellplatzbedarf auf Basis eines Mobilitätsgutachtens festgelegt.»*

1.3 § 6 Abstellplätze für Velos / Mofas

Zwingende Vorgabe:

Bitte wie folgt anpassen: *«Pro Zimmer (Wohnraum) ist ein Abstellplatz zu erstellen»*. Auf einen Verweis zur VSS-Norm SN640 065:2011 ist zu verzichten, da ein dynamischer Normenverweis voraussichtlich nicht zulässig ist. Enthält die Norm qualitative Anforderungen (z. B. gedeckt, stufenfrei erreichbar etc.), sind diese im Abstellplatzreglement selbst zu regeln.

1.4 § 8 Ausnahmen

Hinweis:

§ 8 des Abstellplatzreglements entspricht inhaltlich § 70 Abs. 2 RBV. Wir empfehlen folgende Formulierung: *«Ausnahmen richten sich nach kantonalem Recht (§ 70 Abs. 2 RBV).»*

1.5 § 10 Inkrafttreten

Zwingende Vorgabe:

Bitte präzisieren: *«Das Reglement tritt mit der Genehmigung durch den Regierungsrat in Kraft.»*

2. Planungs- und Begleitbericht

Zwingende Vorgabe:

Das Reglement und der Planungsbericht erscheinen als grundsätzlich zweckmässig, und viele Genehmigungsvoraussetzungen sind bereits erfüllt. Wenige Überlegungen und Begründungen stehen noch aus. Wir empfehlen, die überarbeiteten Dokumente vor der Beschlussfassung und Einreichung zur Genehmigung nochmals kurz mit dem Tiefbauamt sowie dem Amt für Raumplanung abzustimmen.

Die gewünschte Stossrichtung lässt Interpretationsspielraum offen und sollte daher noch präzisiert werden. Orientiert sie sich am heutigen Motorfahrzeugbestand, können wir den Überlegungen folgen. Ist ein progressiverer Ansatz erwünscht und soll massgeblich vom heutigen Motorfahrzeugbestand abgewichen werden, sind weitere Erläuterungen zu den Auswirkungen auf den Modal Split (u. a. ÖV-Auslastung) und zum Parkierungsdruck auf die Allmend erforderlich.

Die Eingrenzung der Neuregelung auf die ÖV-Güteklassen A und B stellen wir nicht grundsätzlich in Frage, bitten Sie jedoch noch klarer zu erläutern resp. begründen.

Wie schon in der Vorabklärung angemerkt, sind (mindestens qualitative) Darlegungen zur prognostizierten Entwicklung von Siedlung und Parkraumbedarf (Planungshorizont 15 Jahre) zu ergänzen.

2.1 Kapitel 5

Zwingende Vorgabe:

Kapitel 5.2.2:

- > Die Betrachtungen stützen sich, soweit wir das verstehen, auf die (fiktive) Annahme, dass bei jeder Wohnliegenschaft der Mindestbedarf an Stellplätzen gemäss RBV realisiert wäre. Als Modell-Annahme können wir das nachvollziehen. In der Realität können jedoch auch mehr Stellplätze (da die RBV keine obere Begrenzung kennt) oder weniger Stellplätze (altrechtliche Bauten, Ersatzabgaben) vorhanden sein. Hierzu bitten wir um die Ergänzung einer qualitativen Betrachtung (wir vermuten, dass eine quantitative Betrachtung nicht mit angemessenem Aufwand möglich ist).
- > Die Darstellung ist (abgesehen vom vorstehend gesagten) aussagekräftig. Allerdings handelt es sich dabei - entgegen der Aussage im einführenden Absatz - nicht um die Nachfrage, sondern um den Fahrzeugbestand. Die Nachfrage könnte beispielsweise in gewissen Vierteln auch höher sein und nicht realisiert werden, weil es an Parkplätzen mangelt. Die Formulierung ist daher zu überprüfen.

Kapitel 5.2.4:

- > Für Abbildung 5 (und im Idealfall auch Abbildung 4) ist eine andere Skala zu wählen, so dass Werte, die praktisch 0 sind, von doch erheblichen Abweichungen unterschieden werden können (z. B. eigene Klasse für -0.1 bis 0.1 oder -0.2 bis 0.2).
- > Abbildung 5 unten zeigt, dass im Modell einer vollständigen Anwendung der Minimal-PP-Anzahlen gemäss der neuen Regelung auf alle Liegenschaften an einigen Orten ein «Mangel» an PP im Verhältnis zu den heute dort angemeldeten Fahrzeugen entstünde; dies gerade auch im Bereich von Kantonsstrassen. Die Inkaufnahme dieser (vermeintlichen) Defizite ist zu begründen.

Gerne bitten wir Sie, in den Abbildungen Kantonsstrassen sowie ÖV-Linien ebenfalls abzubilden.

3. Allgemeine Bedingungen zur kantonalen Vorprüfung

Wir verweisen auf die «Allgemeinen Bedingungen zur kantonalen Vorprüfung»¹. Diese sind Bestandteil der kantonalen Vorprüfung und im weiteren Planungsverfahren zu berücksichtigen.

Wir hoffen, dass Ihnen unsere Stellungnahme für die Weiterbearbeitung von Nutzen ist. Sollten sich noch Fragen ergeben, sind wir selbstverständlich gerne bereit, diese mit Ihnen zu besprechen.

Freundliche Grüsse



Thomas Wehren

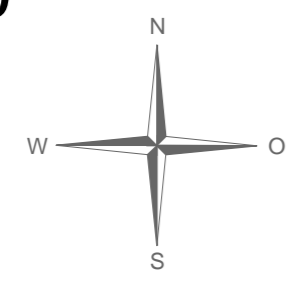
Kopie per E-Mail:

- info@jermann-ag.ch
- beteiligte Fachstellen

¹ www.arp.bl.ch > Raumplanung > Ortsplanung > «Allgemeine Bedingungen zur Vorprüfung»

Analyse - Abstellplatzreglement

GIS-Analyse zur Ermittlung der Reduktionsfaktoren



1:3'000

jermann

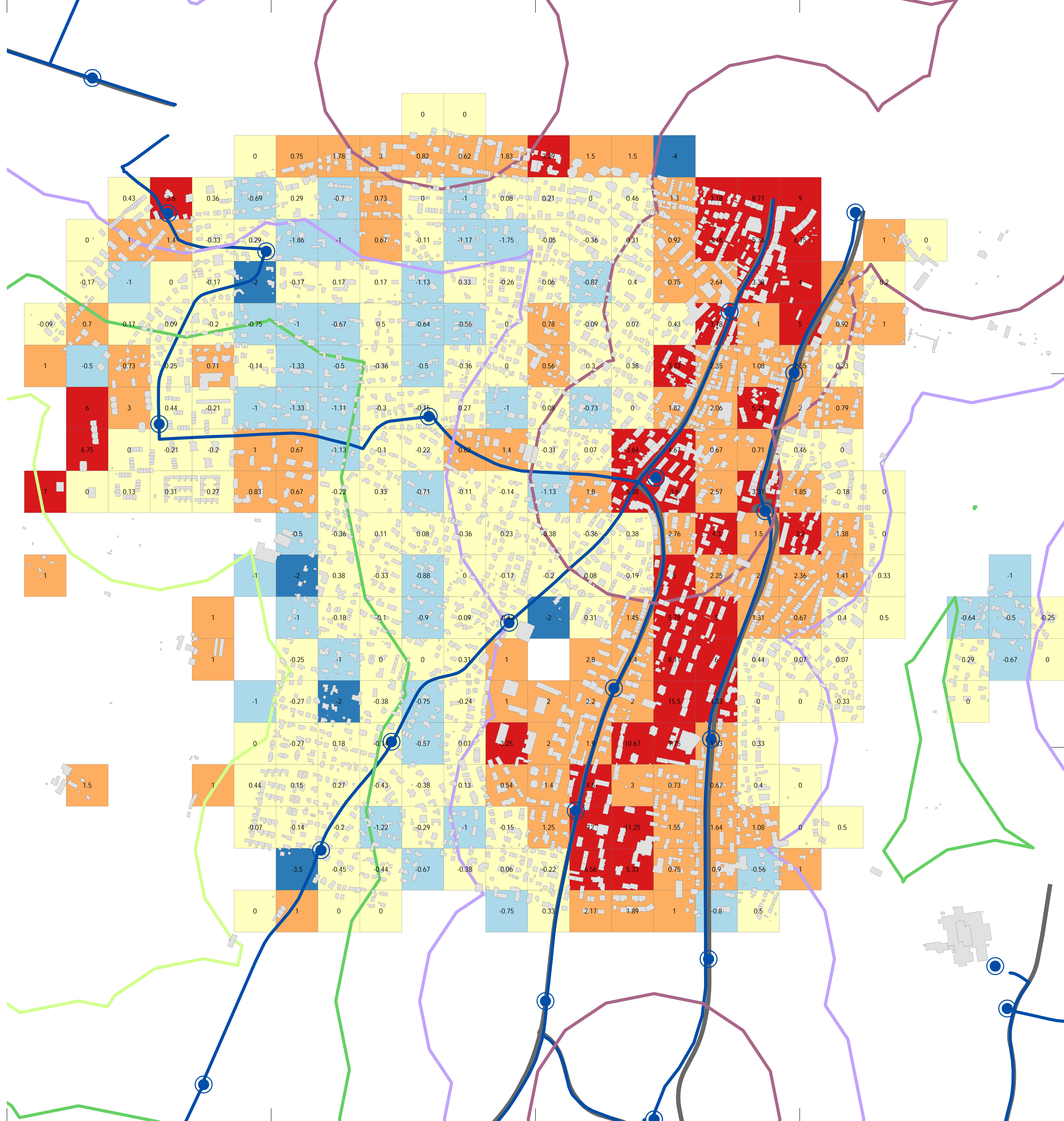
Jermann Ingenieure + Geometer AG
 Abstellplatzreglement
 4144 Alesheim
 Telefon 078 706 93 93
 info@jermann.ag.ch
 www.jermann.ag.ch

Datum:	25.03.2026	bearbeitet:	bag
Format:	105489.1 cm	geprüft:	
Auftrag/Nr:	41.00216		
Projekt:	Binningen BEK Abstellplatzreglement		

Hektarraster IST-Zustand
 Differenz Anz. benötigter Stellplätze
 zu Anz. angemeldeter Privatfahrzeuge

Legende

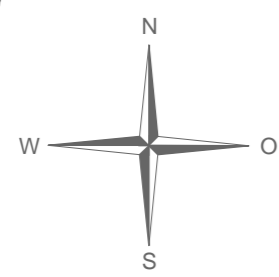
- < -2.00 <0 mehr Fahrzeuge als Parkplätze
- 2.00 - -0.51
- 0.50 - 0.49
- 0.50 - 2.99
- > 3.00 >0 nicht verwendete Parkplätze
- Gebäude
- ÖV-Güteklasse (ARE)**
- A
- B
- C
- D
- Kantonsstrasse
- ÖV Verkehrslinie
- ÖV Haltestelle



Analyse - Abstellplatzreglement

GIS-Analyse zur Ermittlung der Reduktionsfaktoren

1:3'000



jermann

Jermann Ingenieure + Geometer AG
 Altemattweg 1
 4144 Alesheim
 Telefon 078 706 93 93
 info@jermann.ch
 www.jermann.ch

Datum:	25.03.2026	bearbeitet:	bag
Format:	105x89.1 cm	geprüft:	
Auftrag/Nr:	41.00216		
Projekt:	Binningen BEK Abstellplatzreglement		

Hektarraster kantonalen Reduktionsfaktor

Differenz Anz. benötigter Stammparkplätze unter Anwendung der kantonalen Reduktionsfaktoren (A = 0.6, B = 0.7, C = 0.8, D=0.9) zu Anz. angemeldeter Privatfahrzeuge

Legende

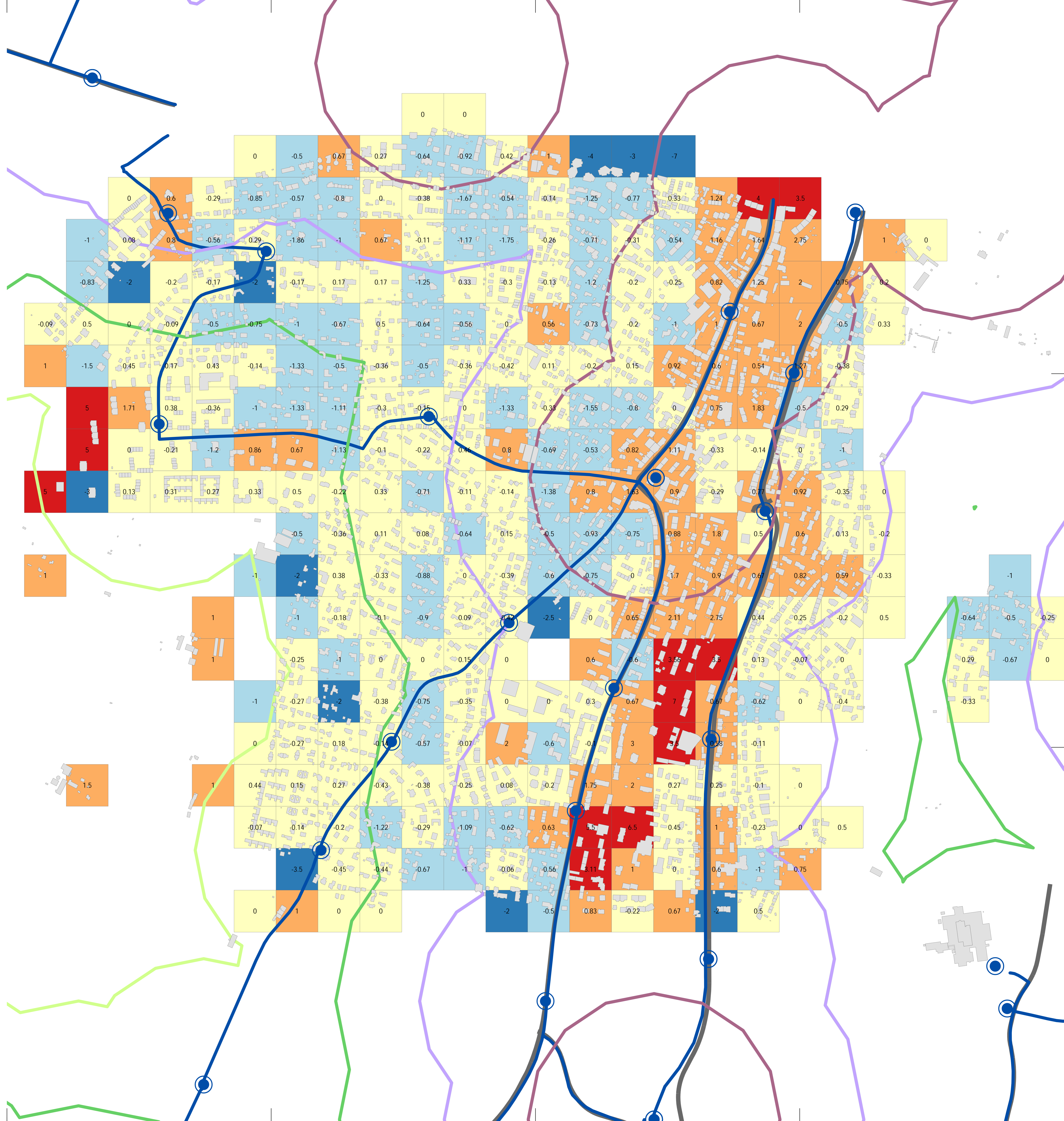
- < -2.00 <0 mehr Fahrzeuge als Parkplätze
- 2.00 - -0.51
- 0.50 - 0.49
- 0.50 - 2.99
- > 3.00 >0 nicht verwendete Parkplätze

Gebäude

ÖV-Güteklasse (ARE)

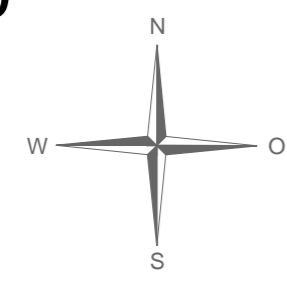
- A
- B
- C
- D

- Kantonsstrasse
- ÖV Verkehrslinie
- ÖV Haltestelle



Analyse - Abstellplatzreglement

GIS-Analyse zur Ermittlung der Reduktionsfaktoren



1:3'000

jermann

Jermann Ingenieure + Geometer AG
 Abstellplatzreglement
 4144 Alesheim
 Telefon 078 706 93 93
 info@jermann.ch
 www.jermann.ch

Datum:	25.03.2026	bearbeitet:	bag
Format:	105489.1 cm	geprüft:	
Auftrag/Nr:	41.00216		
Projekt:	Binningen BEK Abstellplatzreglement		

Hektarraster kantonaler Reduktionsfaktor + kommunaler Reduktionssatz

Differenz Anz. benötigter Stammparkplätze unter Anwendung der kantonalen Reduktionsfaktoren (A = 0.6, B = 0.7, C = 0.8, D = 0.9) und kommunaler Reduktionsprozentsätze (A = -50%, B = -25%) zu Anz. angemeldeter Privatfahrzeuge

Legende

- < -2.00 <0 mehr Fahrzeuge als Parkplätze
- 2.00 - -0.51
- 0.50 - 0.49
- 0.50 - 2.99
- > 3.00 >0 nicht verwendete Parkplätze

Gebäude

ÖV-Güteklasse (ARE)

- A
- B
- C
- D

Kantonsstrasse

OV Verkehrslinie

OV Haltestelle

