

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2024/303 von Marc Scherrer: «P+Rail Offensive im Oberbaselbiet»

2024/303

vom 17. September 2024

1. Text der Interpellation

Am 16. Mai 2024 reichte Marc Scherrer die Interpellation 2024/303 «P+Rail Offensive im Oberbaselbiet» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Angesichts der zunehmenden Herausforderungen im Bereich der Mobilität und der steigenden Pendlerzahlen im Oberbaselbiet ist es von grosser Bedeutung, die Infrastruktur und die Zugänglichkeit für den öffentlichen Verkehr kontinuierlich zu verbessern und an die Bedürfnisse der Bevölkerung anzupassen. Insbesondere der Ausbau von P+Rail-Anlagen an den Bahnhöfen spielt dabei eine entscheidende Rolle. Parkmöglichkeiten an den Bahnhöfen in ländlichen Gegenden sind notwendig, um den Bürgern ohne angemessene öffentliche Verkehrsmittel die Möglichkeit zu geben, bequem zu pendeln. Dadurch wird die regionale Mobilität gefördert. Aktuell verfügen nur knapp ein Viertel aller Oberbaselbieter Gemeinden über solche Möglichkeiten. Hier ist Handlungsbedarf nötig.

Aus den genannten Gründen erbitte ich die Regierung um die Beantwortung der folgenden Fragen:

- 1. Wie sieht die aktuelle Planung für den Ausbau von P+Rail im Oberbaselbiet aus?*
- 2. Welche konkreten Massnahmen wurden bereits ergriffen, um die Parkplatzkapazitäten an den Bahnhöfen im Oberbaselbiet zu erweitern?*
- 3. Welche Kriterien werden bei der Auswahl von Standorten für neue P+Rail-Anlagen berücksichtigt?*
- 4. Steht der Regierung ein Mitspracherecht zur Verfügung? Wenn ja, in welcher Form?*
- 5. Wie wird die Zusammenarbeit zwischen den lokalen Behörden, den Verkehrsbetrieben und anderen relevanten Akteuren koordiniert, um den Ausbau von P+Rail im Oberbaselbiet voranzutreiben?*
- 6. Welche finanziellen Ressourcen stehen für den Ausbau von P+Rail im Oberbaselbiet zur Verfügung, und wie werden diese verwendet?*

Aktuelle P+Rail-Angebote im Oberbaselbiet gemäss [SBB-Website](#):**Bezirk [Liestal](#) (4/24):**

- Liestal
- Frenkendorf
- Füllinsdorf
- Lausen
- Pratteln

Bezirk [Waldenburg](#) (0/11):

- KEINE

Bezirk [Sissach](#) (7/14):

- Buckten
- Diepflingen
- Gelterkinden
- Itingen
- Läuelfingen
- Sissach
- Tecknau

2. Einleitende Bemerkungen

Einleitend sei kurz der Stand der Konzeptarbeiten, die inhaltlichen Randbedingungen sowie die generellen Rollen im Zusammenhang mit P+R-Angeboten erläutert:

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation wurde bis Mitte 2021 ein Park+Ride-Konzept für die trinationale Agglomeration erarbeitet. Dieses umfasst auch den Kanton Basel-Landschaft. In der aktuellen Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel der 5. Generation wurde dieses trinationale Park+Ride-Konzept aktualisiert und in das Konzept der multimodalen Drehscheiben integriert. Diese fachlichen Arbeiten werden im Verlauf des Jahres (2024) abgeschlossen. Gegenwärtig befindet sich das Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation in der Behördenkonsultation. Das Konzept ist eine wesentliche Grundlage für die Priorisierung von P+R-Standorten, weil damit auch eine allfällige Mitfinanzierung durch den Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme begründet werden kann.

Damit sich ein Standort für eine P+R-Anlage eignet, müssen gemäss dem Konzept der multimodalen Drehscheiben (2024) die folgenden Basiskriterien erfüllt sein: (1) Schienenseitiger Anschluss vorhanden (Normalspur), (2) befindet sich im äusseren Korridor der Agglomeration oder im ländlichen Raum und (3) es ist ein bedeutendes Nachfragepotential (nach über 100 PP) vorhanden. Eine Verknüpfung des öffentlichen Verkehrssystems mit individuellen Verkehrsmitteln ist vor allem in schlecht mit dem ÖV erschlossenen Gebieten wichtig. Die grossen Potentiale für P+R-Anlagen liegen daher in der äusseren schweizerischen Agglomeration sowie in den nicht-urbanen Gebieten auf deutschem und französischem Territorium. Das Konzept der multimodalen Drehscheiben macht strategische Aussagen aus einer übergeordneten Perspektive. Insofern kann und soll es - sofern räumlich und verkehrlich sinnvoll - auch P+R-Anlagen ausserhalb dieser Betrachtung geben. Gerade funktionierende, existierende Anlagen sollten nach Möglichkeit erhalten bleiben.

Für die zukünftige (Weiter-)Entwicklung des P+R-Angebots im östlichen Kantonsteil (u. a. Oberbaselbiet) aus einer strategischen bzw. regionalen Perspektive bedeutet dies Folgendes:

- Im Raum des Vorderen Ergolztales ist eine Erweiterung des heutigen Angebots nicht angezeigt: Neben der Lage im inneren Korridor und dem geringen bzw. fehlenden zusätzlichen Potential stehen die Standorte in starker Konkurrenz mit anderen Nutzungen (Innenentwicklung).
- Damit sich ein bedeutendes Nachfragepotential ergibt, ist in aller Regel eine Direktverbindung ins Agglomerationszentrum notwendig. Aus diesem Grund ergibt sich im Waldenburger Tal nur ein sehr begrenztes Potential von ein paar wenigen Parkplätzen, welche in einer regionalen Perspektive kaum handlungsrelevant sind. Die gleiche Problematik besteht im Übrigen im Homburger Tal.
- Im Bezirk Sissach werden bei den P+R-Anlagen in Sissach sowie Gelterkinden die oben genannten Basiskriterien erfüllt. Aus diesem Grund tauchen die beiden Standorte im Konzept zu den multimodalen Drehscheiben auf.

Da die Park+Ride-Anlagen in Gelterkinden und Sissach nicht hoch ausgelastet sind (rund 50 und 65 %), ist aktuell der Bedarf für einen Ausbau kaum gegeben. Aus strategischer Sicht macht es jedoch Sinn, die Situation zu beobachten und gegebenenfalls den Raumbedarf für allfällige Erweiterungen der bestehenden Anlagen zu sichern. Erfahrungen bei anderen Park+Ride-Standorten deuten darauf hin, dass – obwohl das Potential theoretisch vorhanden ist – die eingeschränkte Zahlungsbereitschaft, Gratisparkplätze im Umfeld der Park+Ride-Anlagen und die Verfügbarkeit eines Abstellplatzes am Zielort wesentliche Faktoren sind, welche die reale Nutzung (und somit Auslastung) stark beeinflussen. Für die beiden Standorte Sissach und Gelterkinden wurde vor ein paar Jahren die Erweiterung der Anlagen technisch grob überprüft, so dass hier gewisse Grundlagen für eine Raumsicherung – sollte diese zweckmässig erscheinen – vorhanden sind.

Park+Ride-Anlagen werden in der Regel von den Transportunternehmen (SBB, BLT, etc.) erstellt und betrieben. Der Kanton erstellt die konzeptionellen Grundlagen (z. B. Bedarfsnachweis), weist auf Handlungsbedarf hin und kann die Umsetzung an richtiger Lage unterstützen. Den Gemeinden steht es frei, aktiv zu werden und die Erstellung bzw. Erweiterung von Park+Ride-Anlagen zu fördern oder an die Hand zu nehmen. Ein wesentlicher Punkt bei der Umsetzung der Anlagen ist, dass diese auch wirtschaftlich tragbar sein sollten. Daher ist eine gewisse und zeitlich stabile Auslastung der Anlagen wichtig.

3. Beantwortung der Fragen

1. Wie sieht die aktuelle Planung für den Ausbau von P+Rail im Oberbaselbiet aus?

Die vorhandenen konzeptionellen Grundlagen zeigen, dass das Potential für den Ausbau von Park+Ride-Anlagen vornehmlich in Sissach und Gelterkinden gegeben ist. Da die Auslastung dieser Standorte noch nicht hoch ist (unter 70 %, vgl. einleitende Bemerkungen), ist die Erweiterung dieser Anlagen aktuell nicht zweckmässig und kaum wirtschaftlich.

2. Welche konkreten Massnahmen wurden bereits ergriffen, um die Parkplatzkapazitäten an den Bahnhöfen im Oberbaselbiet zu erweitern?

Da noch ausreichend Kapazitäten vorhanden sind, wurden bzw. werden aktuell vom Kanton keine Massnahmen konkretisiert. Eine bauliche Umsetzung sowie der Betrieb müsste ohnehin durch die Arealbesitzenden – in der Regel die Transportunternehmen – erfolgen.

3. Welche Kriterien werden bei der Auswahl von Standorten für neue P+Rail-Anlagen berücksichtigt?

Vgl. einleitende Bemerkungen. Neben dem Vorhandensein eines schienenseitigen Anschlusses (Normalspur) und der Lage im äusseren Korridor der Agglomeration oder im ländlichen Raum, sind ein bedeutendes Nachfragepotential (über 100 PP) die wesentlichen Kriterien.

4. Steht der Regierung ein Mitspracherecht zur Verfügung? Wenn ja, in welcher Form?

Eine Anpassung der Park+Ride-Anlagen findet in der Regel im Zusammenhang mit anderen baulichen Massnahmen wie Bushoferneuerungen, Ausbauten des Bahnangebots oder Entwicklung von Bahnhofsarealen statt. Hier ist der Kanton (oder/und die Standortgemeinde) in aller Regel im Rahmen der Projektbegleitung involviert und kann sich einbringen.

5. *Wie wird die Zusammenarbeit zwischen den lokalen Behörden, den Verkehrsbetrieben und anderen relevanten Akteuren koordiniert, um den Ausbau von P+Rail im Oberbaselbiet voranzutreiben?*

Da aktuell kein Bedarf vorhanden ist, die bestehenden Anlagen zu erweitern (vgl. Frage 1 und einleitende Bemerkungen), besteht keine koordinierende Projektorganisation mit den Gemeinden und den Transportunternehmen. Sollte sich dies ändern, kann eine entsprechende Koordination eingerichtet werden.

6. *Welche finanziellen Ressourcen stehen für den Ausbau von P+Rail im Oberbaselbiet zur Verfügung, und wie werden diese verwendet?*

Da gegenwärtig keine Ausbauten notwendig sind (vgl. Frage 1 und einleitende Bemerkungen), werden auch keine entsprechenden finanziellen Mittel eingestellt. Sollte zukünftig nachweisbar Bedarf für einen Ausbau bestehen, kann dies angepasst werden.

Liestal, 17. September 2024

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich