

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat [2021/196](#) «Kantonales Park & Ride Konzept» 2021/196

vom 19. August 2025

1. Text des Postulats

Am 25. März 2021 reichte Lotti Stokar das Postulat 2021/196 «Kantonales Park & Ride Konzept» ein, welches vom Landrat am 24. März 2022 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Mehr denn je wird die kombinierte Mobilität grossgeschrieben. Die Digitalisierung ermöglicht es, für jedes Mobilitätsbedürfnis die effizienteste und günstigste Form der Fortbewegung zu finden. Längst sind mit Park & Ride nicht mehr nur Parkplätze für das private Auto bei Bahnstationen gemeint, sondern es gibt auch Mobilityparkplätze, Pick-e-Bike-Plätze, Parkplätze mit Ladestationen für E-Autos und so braucht es auch eine genügende Anzahl sowie genügend grosse Parkfelder für Velos, Veloanhänger, E-Bikes, Cargovelos und Motorräder.

Bereits im Frühling 2002 trafen sich Delegierte von Gemeinden, Kanton und der Gruner AG um ein kantonales Park & Ride Konzept anzuregen. Seither scheint in dieser Hinsicht wenig passiert zu sein. Zudem haben sich, wie oben ausgeführt, die Anforderungen wesentlich geändert.

Ich bitte deshalb den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten:

- 1. Was im Kanton BL betreffend kantonales P&R Konzept seit dem Jahr 2002 gemacht worden ist.*
- 2. Bis wann der Kanton ein kantonales P&R Konzept erstellen kann?*
- 3. Ob der Kanton entsprechende Anforderungen aus dem P&R Konzept in den KRIP aufnehmen kann?*
- 4. Wie ein VAGS-Projekt zu P&R aussehen könnte?*
- 5. Welche Unterstützung bei der Schaffung von Kriterien, Anforderungen und Bedürfnisklärungen geleistet werden kann.*
- 6. Die Zusammenarbeit mit angrenzenden Kantonen/Regionen für ein regionales Konzept entlang einer S-Bahn-Linie, z.B. S 3 oder S 1 zu prüfen.*
- 7. Wo der Kanton die Zusammenarbeit mit Investoren, Unternehmen des öV zur Schaffung von P&R Angeboten suchen und fördern könnte?*
- 8. Wie die Parkgebühren gestaltet werden können, damit Park & Ride attraktiver wird?*

2. Stellungnahme des Regierungsrats

Die Fragestellung benennt ein wichtiges Thema, welches auf Stufe Bund in den vergangenen Jahren eine hohe Dynamik erfahren hat. Die Region Basel hat dieses Thema bereits im Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation aufgenommen und im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel 5. Generation zu einem Konzept der multimodalen Drehscheiben (MMD) weiterentwickelt bzw. erweitert. Dessen Resultate liegen nun vor.

2.1. Ausgangslage

Die steigende Nachfrage nach Mobilität führt dazu, dass das Strassennetz vielerorts die Kapazitätsgrenze erreicht hat. Gleichzeitig lassen die engen Platzverhältnisse im urbanen Raum nur noch punktuelle Infrastrukturausbauten zu, während im ländlichen Raum die Bedeutung des Autos aufgrund der tieferen Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr hoch bleibt.

Für eine nachhaltige Entlastung der Strassen braucht es eine teilweise Verlagerung des Autoverkehrs hin zu energiearmen und flächeneffizienten Verkehrsmitteln. Eine Verlagerung kann im stadtnahen Raum und im Agglomerationsraum mit attraktiven Alternativen beim ÖV und beim Fuss- und Veloverkehr erreicht werden. Im ländlichen Raum ist dies hingegen anspruchsvoller. Hier steht das Ziel einer teilweisen Verlagerung im Vordergrund, indem u.a. das Auto nur für die erste und letzte Meile bis zum nächsten Umsteigepunkt auf den ÖV eingesetzt wird und von dort der Hauptteil des Weges mit ÖV erfolgt. Eine solche Vernetzung der Verkehrsmittel erfordert attraktiv gestaltete Umsteigepunkte in Form von Verkehrsdrehscheiben.

Der Programmteil des Sachplans Verkehr gibt vor, dass Bund, Kantone und Gemeinden die Zusammenarbeit bei Verkehrsdrehscheiben fördern sollen. Das Ziel ist die Erstellung von gut funktionierenden Verkehrsdrehscheiben, welche optimal mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt sind. Im laufenden Agglomerationsprogramm 5. Generation wurde ein '[Trinationales Gesamtkonzept Multimodale Drehscheiben](#)' erarbeitet. Dieses Konzept stellt eine fachliche Basis für den Umgang mit Verkehrsdrehscheiben in der Region Basel dar und wiedergibt auch die Grundsätze zu Park + Ride (P+R), aber auch für Bike + Ride (B+R) für den Kanton Basel-Landschaft.

2.2. Trinationales Gesamtkonzept Multimodale Drehscheiben (MMD)

Das Konzept basiert auf den Grundlagen des Bundes im Rahmen des Sachplans Verkehr und der vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) daraus herausgelösten 'Pilotstudie Handlungsraum Luzern'. In diesen Dokumenten erfolgte eine Methodik für die Typisierung und Verortung von Verkehrsdrehscheiben nach «Lage im Raum» sowie nach «Verkehrsangebot / Vernetzung». Im Rahmen des trinationalen Konzepts wird diese Methodik auf die Region Basel übertragen ausformuliert.

Im Kern werden zwei Ausprägungen von Verkehrsdrehscheiben formuliert:

- ÖV-ÖV-Drehscheiben: Diese dienen dem Umstieg zwischen verschiedenen ÖV-Angeboten. Mehrheitlich ist damit das Umsteigen von Bus und Tram auf Bahn oder von Bus auf Tram gemeint.
- MIV-ÖV-Drehscheiben: Diese dienen dem Umstieg vom Auto auf den ÖV, namentlich die Bahn.

Daneben sollen auch kleinere P+R-Anlagen an weiteren ÖV-Knotenpunkten möglich sein.

Der Unterschied zwischen Drehscheiben, bzw. multimodalen Drehscheiben und P+R bzw. B+R besteht darin, dass Drehscheiben alle unterschiedliche Zubringerverkehr adressiert, also neben dem Autoverkehr, dem Taxiverkehr und dem Fuss- und Veloverkehr auch Angebote der Mikromobilität (E-Scooter) und auch alle möglichen Sharing Angebote (Mobility, Bike-Sharing, Car-Pooling), während Park+Ride nur das Umsteigen von Auto auf die Bahn und Bike+Ride nur das Umsteigen vom Velo auf die Bahn beschreiben.

Insgesamt bezeichnet das trinationale Konzept in der Agglomeration Basel 62 ÖV-ÖV-Drehscheiben. Diese sind nach sieben unterschiedlichen Drehscheiben-Typen (MMD Typen) gegliedert. Diese Typen weisen unterschiedliche ÖV-Angebote auf und widerspiegeln unterschiedliche Funktionen in Bezug auf die Umsteigebeziehungen und das räumliche Umfeld. Zusätzlich wurden insbesondere in den äusseren Korridoren der Agglomeration 15 MIV-ÖV-Drehscheiben vorgeschlagen. In den äusseren Korridoren deshalb, damit das Umsteigen nahe bei der Quelle stattfindet und die Strassenkapazitäten in den dichten Teilräumen (Agglomeration und innere Korridore) nicht belastet werden. Verschiedene Drehscheiben sind sowohl ÖV-ÖV wie auch MIV-ÖV-Drehscheiben.

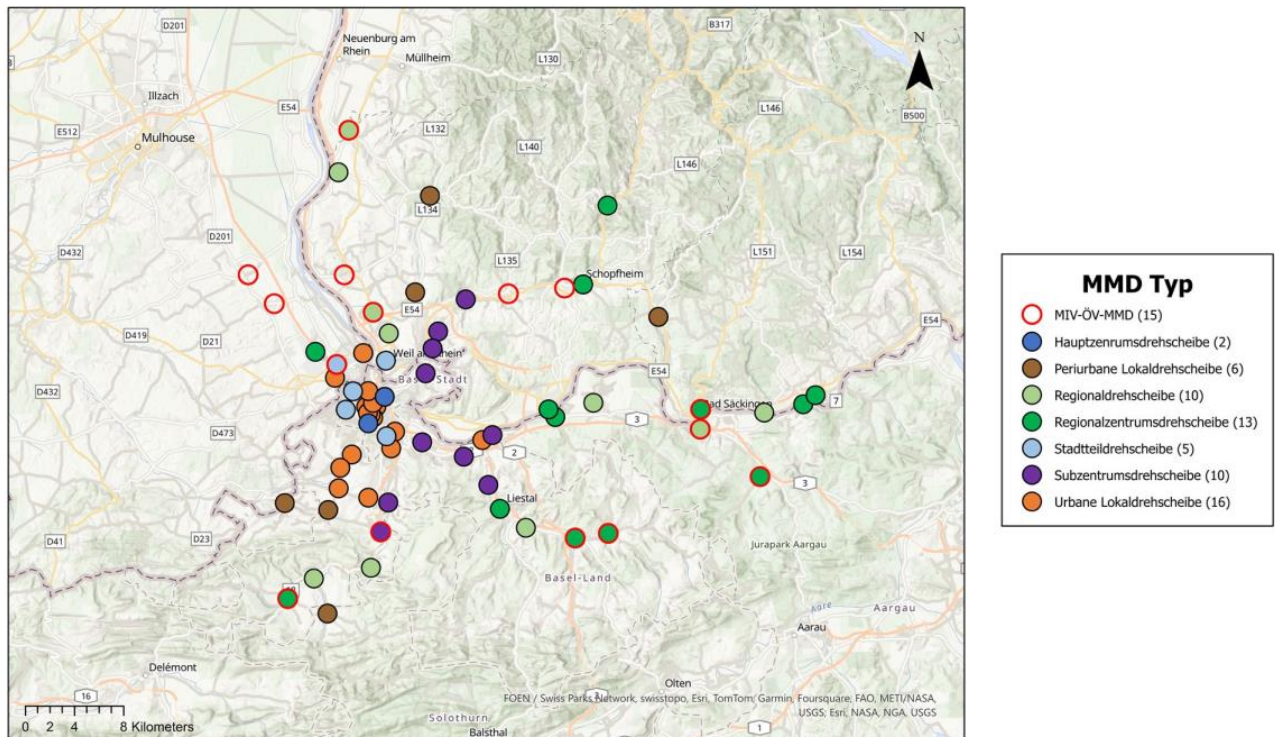


Abbildung 1: Standortkonzept MIV-ÖV-Drehscheiben und ÖV-ÖV-Drehscheiben Agglomeration Basel

Als Grundlage für die Entwicklung des Konzeptes wurden auch die aktuelle Auslastung der Park+Ride-Anlagen sowie die (zukünftigen) Potentiale zusammengestellt. Es zeigt sich dabei, dass die Auslastung vielerorts noch nicht so hoch ist, als dass eine Erweiterung der Anlage angezeigt wäre. Im [Konzept](#) (vgl. Kapitel 5 ab Seite 60) wurden ebenfalls die Qualitätsanforderungen an die Drehscheiben definiert. Dabei wurde differenziert nach typenunabhängigen und typenabhängigen Anforderungen, um auf die spezifischen Qualitäten der Typen einzugehen.

2.3. Multimodale Drehscheiben im Kanton Basel-Landschaft

Die Drehscheiben der Agglomeration Basel wurden für alle Teilräume ausformuliert. Diese werden nachfolgend pro Drehscheiben-Typ für die Teilräume des Kantons Basel-Landschaft dargelegt. Dabei liegen nicht alle Drehscheiben-Typen innerhalb des Kantons.

ÖV-ÖV-Drehscheiben

- Hauptzentumsdrehscheiben: Bezeichnen Knotenpunkte des (inter-)nationalen Fernverkehrs mit regelmässigen schnellen Verbindungen in andere Grossstädte. Diese betreffen in der Region Basel nur die beiden Hauptbahnhöfe in Basel (Basel SBB und Badischer Bahnhof).
- Stadtteildrehscheiben: Bezeichnen wichtige Umsteigepunkte zwischen einem dichten Bahnangebot und dem Bus-/Tramnetz innerhalb des Agglomerationszentrums (Basel Dreispitz, Basel Morgartenring, Basel St. Johann, Weil am Rhein Zentrum, St-Louis). Zum Teil befinden sich diese an der Grenze zum Kanton Basel-Landschaft.

- Urbane Lokaldrehscheiben: Bezeichnen Umsteigepunkte im Bus- und Tramnetz des Agglomerationszentrums und in den angrenzenden inneren Korridoren, welche nicht nur für den städtischen Verkehr, sondern für den gesamten Agglomerationsraum von Bedeutung sind. Hier sind neben den grossen Tramknoten in der Stadt Basel auch die wichtigen Tramknoten auf Seite Basel-Landschaft sowie ein Busknoten enthalten (Basel, St. Jakob; Bottmingen, Schloss; Oberwil, Zentrum; Therwil, Zentrum; Reinach BL, Dorf; Augst BL).
- Subzentrumsdrehscheiben: Bezeichnen Umsteigepunkte zwischen der S-Bahn und dem regionalen Bus- und Tramnetz in den inneren Korridoren. Auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft sind dies die S-Bahn-Haltestellen im Agglomerationsraum (Muttenz, Bahnhof; Pratteln, Bahnhof; Frenkendorf-Füllinsdorf, Bahnhof; Dornach-Arlesheim, Bahnhof; Aesch BL, Bahnhof).
- Regionalzentrumsdrehscheiben; bezeichnen Knotenpunkte am Rand der inneren sowie in den Zentren der äusseren Korridore, wo von regionalen und häufig auch lokalen Buslinien auf die S-Bahn und häufig auch auf den Fernverkehr umgestiegen werden kann. Auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft umfasst dies die Bahnhöfe mit Halt von IR-Zügen (Liestal, Sissach, Gelterkinden, Laufen).
- Regionaldrehscheiben: Bezeichnen Knotenpunkte in den weniger dichten äusseren Korridoren mit Umsteigemöglichkeiten auf Regionalbuslinien. Auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft umfasst dies die verbleibenden S-Bahn-Haltestellen mit Busanschlüssen (Lausen, Bahnhof; Grellingen, Bahnhof; Zwingen, Bahnhof)
- Periurbane Lokaldrehscheiben: Bezeichnen wichtige Knotenpunkte von regional bedeutsamen Bus- und Tramlinien in den äusseren Korridoren oder im ländlichen Raum. Auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft umfasst dies nur einen Tramknoten Punkt (Ettingen, Bahnhof).

MIV-ÖV-Drehscheiben

Die Klassierung als MIV-ÖV-Drehscheibe erfolgt nach anderen Kriterien. Als MIV-ÖV-Drehscheibe kommen ÖV-Knoten in Frage, die alle folgenden Kriterien erfüllen:

- Der ÖV-Knoten verfügt über einen normalspurigen schienenseitigen Anschluss
- Der ÖV-Knoten befindet sich im äusseren Korridor (mit/ohne Zentrumsfunktion) oder im ländlichen Raum
- Der ÖV-Knoten verfügt über ein bedeutendes Nachfragepotenzial (über 100 PP)

Daraus resultieren für das Gebiet des Kantons-Basel-Landschaft folgende S-Bahn-Haltestellen:

- Laufental/Birstal: Aesch BL, Grellingen, Zwingen, Laufen
- Ergolzthal/Frenkentäler¹: Sissach, Gelterkinden

2.4. Anliegen Postulat und Erwägung dazu

Das Begehren des Postulats bezüglich Konzept Park+Ride und Bike+Ride entspricht der planerischen Stossrichtung des Regierungsrats hinsichtlich einer nachhaltigen und verträglichen Weiterentwicklung der Mobilität im Kanton Basel-Landschaft.

Aus dem 'Trinationalen Gesamtkonzept Multimodale Drehscheiben' lassen sich für das Gebiet des Kanton Basel-Landschaft die oben genannten Drehscheiben ableiten. Das trinationale Konzept stellt gleichzeitig das kantonale Park+Ride-Konzept sowie das kantonale Bike+Ride-Konzept dar. Somit lassen sich über das Trinationale Gesamtkonzept Multimodale Drehscheiben die Postulats-Fragen für den Kanton Basel-Landschaft beantworten.

1. Was im Kanton BL betreffend kantonales P&R Konzept seit dem Jahr 2002 gemacht worden ist.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation wurde bis Mitte 2021 ein Park+Ride-Konzept für die trinationale Agglomeration erarbeitet. Dieses umfasste auch den Kanton Basel-Landschaft. In der aktuellen Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel der 5.

¹ Liestal wurde aus verschiedenen Gründen als nicht geeignet für MIV-ÖV-Drehscheiben klassiert.

Generation wurde das trinationale Park+Ride-Konzept aktualisiert und in ein Konzept der multimodalen Drehscheiben integriert.

2. Bis wann der Kanton ein kantonales P&R Konzept erstellen kann?

Mit Abschluss des Trinationalen Gesamtkonzepts Agglomeration Basel per Herbst 2024 liegt auch ein kantonales Konzept Park+Ride vor.

3. Ob der Kanton entsprechende Anforderungen aus dem P&R Konzept in den KRIP aufnehmen kann?

Die im trinationalen Gesamtkonzept enthaltenen Grundsätze für Drehscheiben können für das Gebiet des Kantons Basel-Landschaft im Kantonalen Richtplan abgebildet werden. Es wird aktuell für die nächste Überarbeitung des Richtplans überprüft, welche Ergänzungen bzw. Anpassungen hier nötig sind, wobei die entsprechende Flughöhe einzuhalten ist. Die detaillierten Anforderungen an die jeweiligen Drehscheiben-Typen können dem trinationalen Konzept entnommen werden.

4. Wie ein VAGS-Projekt zu P&R aussehen könnte?

Die Sicherstellung der Funktionalität im Gesamtverkehr ist Sache der Kantone und des Bundes. Darunter fallen auch die Drehscheiben als Vernetzungs-Element zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln. Die Gemeinden werden bei der Planung und Erstellung von Drehscheiben einbezogen, Drehscheiben bilden jedoch keine subsidiäre Aufgabe der Gemeinde im Sinn des Verfassungsauftrags Gemeindestärkung (VAGS). Bei der konkreten Umsetzung bei der jeweiligen Drehscheibe nimmt die Standortgemeinde jedoch immer eine wichtige Rolle ein, wenn es z.B. um Veloabstellplätze, das umliegende Fusswegnetz oder die Nutzungsplanung geht.

5. Welche Unterstützung bei der Schaffung von Kriterien, Anforderungen und Bedürfnisklärungen geleistet werden kann.

Die methodischen Grundlagen wurden auf Stufe Bund und Kantone bereits geschaffen. Die Ausformulierung für die Region Basel führte zu den oben skizzierten Drehscheiben. Auch die Anforderungsprofile für die jeweiligen Drehscheiben-Typen wurden definiert und erlaubt nun eine konkrete Planung für die jeweiligen Standorte. Diese Aufgabe ist erledigt.

6. Die Zusammenarbeit mit angrenzenden Kantonen/Regionen für ein regionales Konzept entlang einer S-Bahn-Linie, z.B. S 3 oder S 1 zu prüfen.

Mit der Erarbeitung eines Trinationalen Gesamtkonzepts Agglomeration Basel über die gesamte Region Basel ist diesem Punkt angemessen Rechnung getragen.

7. Wo der Kanton die Zusammenarbeit mit Investoren, Unternehmen des öV zur Schaffung von P&R Angeboten suchen und fördern könnte?

Von einer Mitfinanzierung durch Private (im Sinn Private Partnership) wird abgesehen, da die Bereitstellung von Mobilitätsinfrastrukturen Sache der öffentlichen Hand ist. So wurden auch alle bisherigen Drehscheiben finanziert.

Für die Ausgestaltung des Mobilitätsangebots an Drehscheiben – und dies schliesst auch die Schaffung von P+R-Parkplätzen ein – sind die Transportunternehmen verantwortlich. Bisher erfolgte die Dimensionierung der Anzahl P+R-Parkplätze und deren Erstellung entlang der S-Bahnen durch die SBB, da die Parkplätze auch auf Grund und Boden der SBB angeordnet wurden. Wenn – wie im z.B. im Fall des P+R beim Bahnhof in Aesch – der Grund und Boden der Gemeinde gehört, dann wird auch diese in die Planung und Dimensionierung einbezogen. Der Einbezug von Privaten, deren Grund und Boden in Nähe einer Bahn-Haltestelle für P+R-Parkplätzen genutzt werden könnten, ist nicht vorgesehen. Viel eher wären solche Flächen durch das dort operierende

Transportunternehmen oder die öffentliche Hand (Kanton, Gemeinde) zu erwerben und zu P+R-Plätzen umzuformen.

8. Wie die Parkgebühren gestaltet werden können, damit Park & Ride attraktiver wird?

Die tarifliche Ausgestaltung der P+R-Plätze liegt in der Hand des Eigentümers. Bisher gibt es keine 'Bestellung' von P+R-Angeboten durch die öffentliche Hand mit entsprechender Abgeltung an den Betreiber/Eigentümer. Dies soll so beibehalten werden. Abstellplätze für andere Zubringerangebote (Trottinett, Velo, etc.) sind im Vergleich zu P+R-Plätzen deutlich flächeneffizienter, günstiger und nachhaltiger.

2.5. Fazit

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel 5. Generation wurde ein Trinationales Gesamtkonzept Agglomeration Basel erarbeitet. Dies umfasst ÖV-ÖV-Drehscheiben sowie MIV-ÖV-Drehscheiben. Letztere bilden das Konzept für P+R im Kanton Basel-Landschaft.

Von den sechs genannten MIV-ÖV-Drehscheiben (mit P+R-Parkplätzen) wurden in den vergangenen Jahren drei durch den Kanton umgesetzt (Gelterkinden, Sissach, Laufen) und zwei sind kurz vor der Realisierung (Grellingen, Zwingen). In Zukunft wird die Hauptaufgabe darin bestehen, diese Drehscheiben auf aktuellen Anforderungen anzupassen oder im Rahmen der Entwicklung des ÖV-Angebots die Infrastrukturen entsprechend weiterzuentwickeln.

Die Realisierung der nächsten Tranche von ÖV-ÖV-Drehscheiben erfolgt im Rahmen der Umsetzung der Projekte aus dem Agglomerationsprogramm 5. Generation. In diesem Zusammenhang werden weitere Infrastrukturen für Zubringerangebote auf den ÖV – so auch für Velos im Sinn B+R – umgesetzt.

Die Fragen des Postulats können somit alle als beantwortet erklärt werden.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2021/196 «Kantonales Park & Ride Konzept» abzuschreiben.

Liestal, 19. August 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich