

Vorlage an den Landrat

Nichtformulierte Initiative «Leistungsfähige Umsteigehubs: Verbindung von öV und Individualverkehr»; Ablehnung
2025/559

vom 27. Oktober 2026

1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Die Initiative verlangt, dass der Kanton Basel-Landschaft Umsteigeanlagen zwischen Auto und öffentlichem Verkehr an Orten des Übergangs vom ländlichen zum urbanen Raum plant, finanziert und baut. Sie ist mit 1'515 gültigen Unterschriften zustande gekommen und wurde vom Landrat für rechtsgültig erklärt.

Inhaltlich geht es um Park+Ride-Anlagen (P+R). P+R ist seit Jahrzehnten etabliert und bereits in der kantonalen Richtplanung sowie in den Agglomerationsprogrammen verankert. Planung, Bau und Betrieb erfolgen heute in bewährter Zusammenarbeit von Kanton, Gemeinden und Transportunternehmen.

Im Kanton bestehen aktuell 21 P+R-Anlagen an Bahn-, Tram- und Waldenburgerbahn-Haltestellen. Das Angebot wird laufend überprüft und bei Bedarf angepasst.

Grundsätzlich sieht die Regierung darüber hinaus nicht bei P+R-Anlagen, sondern in der Entwicklung von multimodalen Verkehrsdrehscheiben in Zukunft den Handlungsschwerpunkt im kombinierten Verkehr. Solche Drehscheiben verknüpfen Bahn und Tram mit Bus-, Fuss-, Velo-, Sharing- und Autoverkehr. Sie besitzen das grössere Potenzial, Strassen gezielt zu entlasten und den ÖV als Rückgrat weiter zu stärken. Diese Stossrichtung deckt sich auch mit den Planungsgrundsätzen des Bundes.

Nach Ansicht des Regierungsrats genügen die bestehenden Rechts- und Planungsgrundlagen. Der Regierungsrat beurteilt die Initiative deshalb als nicht zielführend und empfiehlt ihre Ablehnung.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht.....	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Bericht.....	4
2.1.	Ausgangslage	4
2.2.	Formelles	4
2.2.1.	<i>Zustandekommen</i>	4
2.2.2.	<i>Rechtsgültigkeit der Initiative</i>	4
2.3.	Ist-Zustand Park+Ride	4
2.4.	Bestehende Untersuchungen zu Park+Ride	5
2.5.	Planerische Handhabung P+R	6
2.6.	Planungs- und Rechtsgrundlagen zu P+R	7
2.7.	Zuständigkeiten	8
2.8.	Potenziale von Park+Ride	8
2.8.1.	<i>Gesamtverkehrliches Potenzial von P+R</i>	8
2.8.2.	<i>Potenziale einzelner P+R-Anlagen</i>	9
2.9.	Stellungnahme des Regierungsrats	10
2.9.1.	<i>Verkehrsdrehscheiben vs. P+R-Anlagen</i>	10
2.9.2.	<i>Nutzen im Gesamtverkehrssystem</i>	10
2.9.3.	<i>Veränderungen in den Zuständigkeiten infolge der Initiative</i>	11
2.9.4.	<i>Gesamthafte Beurteilung der Initiative</i>	11
2.10.	Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung	12
2.11.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	12
2.12.	Finanzielle Auswirkungen	12
2.13.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	13
2.14.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e und e ^{bis} Geschäftsordnung Landrat)	13
3.	Anträge.....	14
3.1.	Beschluss	14
4.	Anhang.....	14

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

Am 8. Juli 2025 wurden die Unterschriftenlisten zur nichtformulierten Gesetzesinitiative «Leistungsfähige Umsteigehubs: Verbindung von öV und Individualverkehr» eingereicht.

Die nichtformulierte Initiative hat folgenden Wortlaut:

«Leistungsfähige Umsteigehubs: Verbindung von öV und Individualverkehr»

Die unterzeichneten, im Kanton Basel-Landschaft stimmberechtigten Personen stellen, gestützt auf § 28 Abs. 1 und 3 der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft vom 17. Mai 1984, das folgende nichtformulierte Begehren:

Dem Landrat wird beantragt, eine Vorlage auszuarbeiten, wonach der Kanton an Orten des Übergangs vom ländlichen zum urbanen Raum Umsteigehubs zwischen öffentlichem Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr plant, projiziert und baut, welche eine leistungsfähige Kombination der Verkehrsmittel ermöglichen.

Der Kanton soll diese Planung unverzüglich an die Hand nehmen und beförderlich vorantreiben.

2.2. Formelles

2.2.1. Zustandekommen

Gestützt auf [§ 73 des Gesetzes über die politischen Rechte \(SGS 120; GpR\)](#) wurde mit Verfügung vom 16. September 2025 mit 1'515 gültigen Unterschriften das Zustandekommen der Initiative festgestellt. Die Verfügung der Landeskanzlei erschien im [Amtsblatt vom 18. September 2025](#).

Im Sinne von [§§ 64 ff. GpR](#) ist die Initiative formell gültig zustande gekommen. Der Regierungsrat hatte gemäss [§ 78a GpR](#) dem Landrat eine [Vorlage zur Rechtsgültigkeit der nichtformulierten Initiative](#) zu unterbreiten.

2.2.2. Rechtsgültigkeit der Initiative

Gemäss [§ 12a der Verordnung zum Gesetz über die politischen Rechte \(SGS 102.11; Vo GpR\)](#) wurde der Rechtsdienst von Regierungsrat und Landrat mit der Abklärung der Rechtsgültigkeit beauftragt. Er hat mit Bericht vom 25. September 2025 festgestellt, dass die Initiative die formellen und materiellen Gültigkeitserfordernisse, die an eine nichtformulierte Initiative gestellt werden, erfüllt.

Der Landrat hat die nichtformulierte Initiative «Leistungsfähige Umsteigehubs: Verbindung von öV und Individualverkehr» [am 29. Januar 2026 für rechtsgültig erklärt](#).

2.3. Ist-Zustand Park+Ride

Hinweis: Die Initiative bezeichnet die Verknüpfung von öffentlichem Verkehr (ÖV) und Individualverkehr im Sinne des Umsteigens vom (privaten) Auto auf die Bahn als „Umsteigehubs“. In der Fachwelt wird dies als Park+Ride (P+R) bezeichnet, während der Begriff „Umsteigehubs“ breiter gefasst ist (siehe Kapitel 2.9.1). Das Begehren der Initiative wird deshalb in der Folge als P+R bezeichnet.

Die Initiative adressiert mit ihrem Begehren, P+R-Anlagen im Übergang von ländlichen zum urbanen Raum voranzutreiben, ein ständiges Anliegen, welches der Regierungsrat seit mehreren Jahren aktiv begleitet.

Die Möglichkeit, eine Fahrt kombiniert mit Auto und Bahn unter Nutzung von P+R-Parkplätzen bei Bahnhöfen zu absolvieren, ist in der Schweiz seit über 50 Jahren etabliert. Unter der Federführung

der SBB wurden P+R-Anlagen auf Bahnarealen in Bahnhofnähe gebaut und bewirtschaftet. Zum Teil wurde das P+R-Angebot in Bahnhofsnähe mit Parkplätzen durch die Gemeinde ergänzt (z. B. Aesch oder Zwingen).

Aktuell bestehen im Kanton Basel-Landschaft 16 P+R-Anlagen an Bahnhöfen im Ergolzthal, im Rheintal und im Laufental. Zusätzlich bestehen zwei P+R-Anlagen entlang der Tramlinie im Leimental sowie drei P+R-Anlagen im Waldenburgertal entlang der WB. Mit Ausnahme von zwei Standorten sind alle P+R-Anlagen bewirtschaftet, d. h. kostenpflichtig.

2.4. Bestehende Untersuchungen zu Park+Ride

In den vergangenen 10 Jahren sind von verschiedenen Seiten Planungen und Untersuchungen zum Ausbau von P+R-Anlagen an die Hand genommen worden. Einerseits verfolgt die SBB nach eigenen marktwirtschaftlichen Ansätzen die Potenziale von P+R und passt ihre Angebote bei den Bahnhöfen an. Andererseits treibt das Agglomerationsprogramm Basel diese Thematik über den gesamten trinationalen Agglomerationsraum voran. Zudem sind gezielte Untersuchungen für spezifische Räume und Achsen von Seiten des Kantons Basel-Landschaft angestossen worden.

Potenzialstudie Park&Ride Agglomeration Basel (2018)

In einer gesamtheitlichen Sicht über den trinationalen Agglomerationsraum wurden der Bestand an P+R-Anlagen qualifiziert, die Nachfragepotenziale abgeschätzt sowie Empfehlungen zu gezielten Ausbauten und Anpassungen formuliert. Bezogen auf die mit der Initiative primär adressierten P+R-Anlagen entlang der S-Bahnen wurde ein neuer Standort vorgeschlagen (Duggingen), zudem wurde empfohlen, an drei Standorten eine Reduktion des Angebots zu prüfen, da deren Potenziale als gering eingestuft werden (Itingen, Lausen und Münchenstein).

Flankierende Massnahmen während Instandsetzung Autobahnknoten Schänzli (2016-2021)

Aufgrund der Befürchtung eines erhöhten Stauaufkommens infolge der Instandsetzung Autobahnknoten Schänzli wurden für die Dauer der Bauarbeiten Alternativen geprüft und vorgehalten. Diese umfassten auch Angebote für P+R-Anlagen. Die Angebote waren tariflicher Natur mit dem Ziel, Anreize zur Nutzung einer alternativen Verkehrsform zu schaffen und so den Stau zu umfahren. So bestand das Angebot zu P+R darin, dass an den beiden Standorten Zwingen und Aesch Vergünstigungen für ein Jahresabo P+R (CHF 400.- statt 500.-) sowie die Möglichkeit eines Schnupper-Monatsabos (für CHF 40.- statt regulär CHF 50.-) geschaffen wurden. Da sich die Stausituation infolge der Bauarbeiten nicht verschlechterte, konnte keine Wirkung der vorgehaltenen Massnahmen festgestellt werden.

Trinationales Gesamtkonzept Multimodale Drehscheiben Agglomeration Basel (2024)

Für das Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation, wurde 2021 ein Park+Ride-Konzept für die trinationale Agglomeration erarbeitet. In Vorbereitung des Agglomerationsprogramms Basel, 5. Generation, wurde dieses trinationale Park+Ride-Konzept aktualisiert und in ein [«Trinationales Gesamtkonzept Multimodale Drehscheiben» \(19.08.2024\)](#) integriert.

Die Studie unterscheidet zwei Ausprägungen von Verkehrsdrehscheiben:

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

Die ÖV-ÖV-Drehscheiben werden nach Lage im Raum (Zentrum, Agglomeration, ländlicher Raum) und nach Angebotsqualität des ÖV-Rückgrats (Fernverkehr, S-Bahn) in sieben Typen unterteilt. Die Klassierung als MIV-ÖV-Drehscheibe erfolgt ebenfalls nach Lage im Raum (äussere Agglomeration oder ländlicher Raum) und nach Angebotsqualität des ÖV-Rückgrats, berücksichtigt zusätzlich aber nur Standorte mit einem hohen Nachfragepotenzial (über 100 Parkplätze).

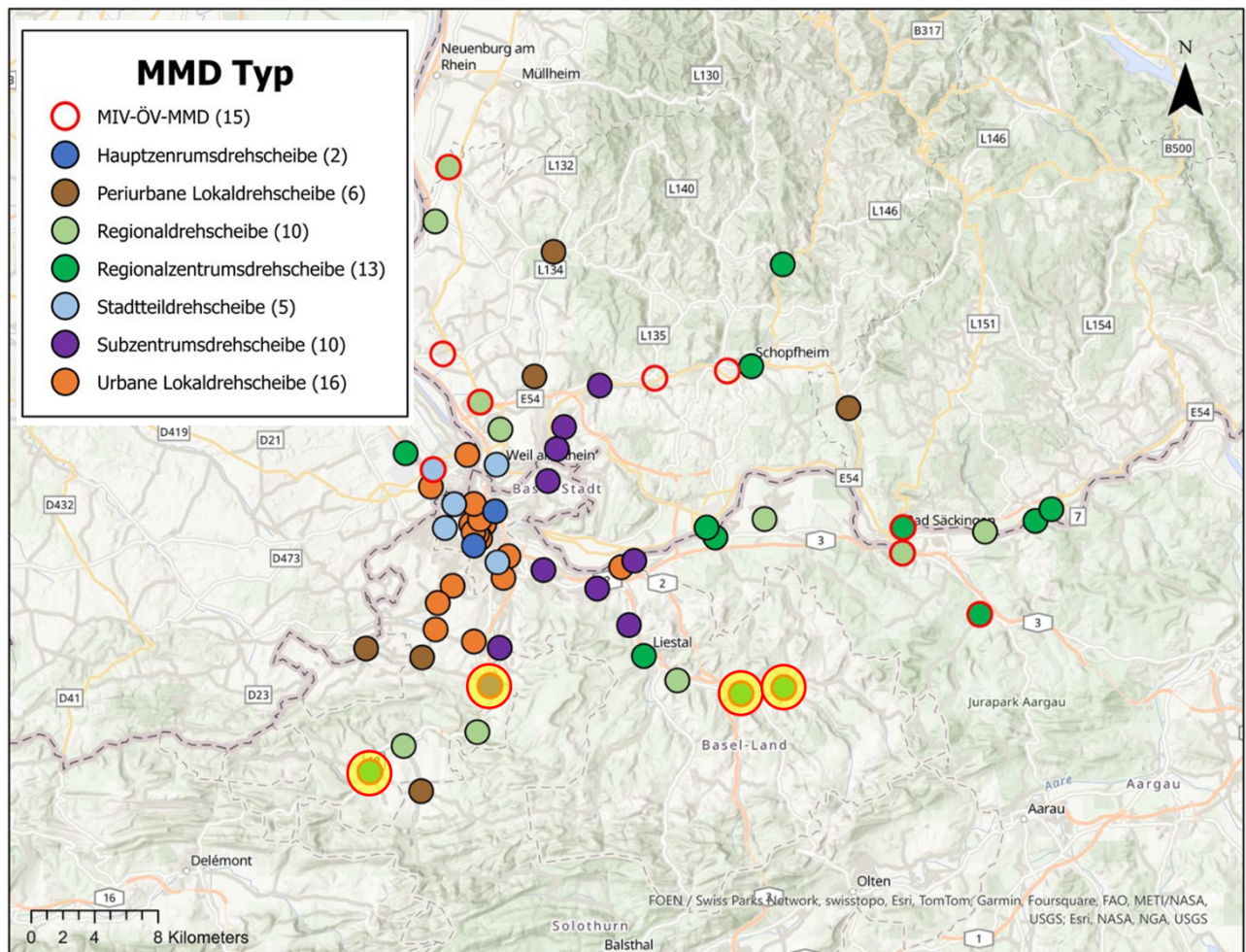


Abbildung 1: Typisierung Drehscheiben Region Basel (aus trinationalem Gesamtkonzept, MIV-ÖV-Drehscheiben im Kanton BL zusätzlich hervorgehoben; MMD bedeutet Multimodale Drehscheiben)

Agglomerationsprogramm Basel, 5. Generation – Massnahmen

Im [Agglomerationsprogramm Basel, 5. Generation](#), sind an einem Standort des Kantons Basel-Landschaft (Pratteln) Massnahmen zum Ausbau einer Verkehrsdrehscheibe formuliert, der auch P+R-Parkplätze beinhaltet. Diese sind zwar hochwertig ausgebildet mit direktem Zugang zur Personenunterführung, bilden jedoch nicht den Schwerpunkt der Verkehrsdrehscheibe.

2.5. Planerische Handhabung P+R

Auf Basis der Grundlagen aus Richtplan oder Agglomerationsprogramm erfolgt die planerische Ausformulierung. Es kann zwischen zwei Ausprägungen von P+R differenziert werden (siehe auch Potenzialstudie 2018 (vgl. Kap. 2.4)):

1. P+R für Wege aus der Peripherie ins Zentrum der Agglomeration
2. P+R für Wege aus der Region in die übrige Schweiz

In der ersten Ausprägung dient P+R an Bahnhöfen in der Peripherie dazu, die Fahrt zur Kernstadt oder Agglomeration mit dem öffentlichen Verkehr (Bahn) zu absolvieren und damit die staugefährdeten Strecken nicht weiter zu belasten bzw. der Staugefahr zu entgehen. Als P+R-Anlagen stehen hier Bahnhöfe mit den Angeboten der S-Bahn (auch Waldenburgerbahn) im Vordergrund. In Räumen mit vergleichsweise kleinem ÖV-Angebot werden solche Anlagen auch als Möglichkeit für die «letzte Meile» genutzt. Insofern sind P+R-Anlagen nur dort sinnvoll, wo

direkt auf ein ÖV-Angebot mit attraktivem Angebot (hoher Takt, schnelle Fahrt, angemessener Komfort) umgestiegen werden kann.

In der zweiten Ausprägung dienen P+R-Anlagen an Bahnhöfen mit Fernverkehrsverbindungen dazu – neben der beschleunigten Fahrt in die Kernstadt – von dort aus auch die Fahrt in die übrige Schweiz mit dem Fernverkehrsangebot der Bahn zu absolvieren (Bsp. Laufen, Liestal, Sissach, Gelterkinden). Die Gründe können die Nutzung der Fahrt für produktive Arbeit oder Entspannung sein oder wie oben die Vermeidung von Staugefahr oder generell die Nutzung der zeitlichen Zuverlässigkeit der Bahn (planbare Ankunftszeit). Solche P+R-Anlagen haben jedoch den Nachteil, dass sie in diesen Ortschaften mit Fernverkehrs-Bahnhof (oft in zentraler Lage, wo sich die Bahnhöfe befinden) zusätzliches MIV-Verkehrsaufkommen generieren.

In der ersten Ausprägung wird P+R vorwiegend für den Pendlerverkehr genutzt, in der zweiten Ausprägung auch für den Geschäftsreiseverkehr. Vermehrt ist auch eine Nutzung für den Freizeitverkehr feststellbar, hingegen weniger für den Einkaufsverkehr. Für den Freizeitverkehr haben sich zudem in den letzten 20 Jahren anderweitige Formen von (meist temporären) P+R-Anlagen abseits von Bahnhöfen – z. B. in Kombination mit Konzerten oder Sportanlässen – etabliert. Diese P+R-Anlagen stehen in der Initiative und damit auch in den vorliegenden Betrachtungen nicht im Fokus.

Der sukzessive Ausbau des Bahnangebots seit 2005 (Umsetzung Bahn 2000) hat zu einer wahrnehmbaren Attraktivitätssteigerung der Nutzung von P+R geführt. Konkrete Zahlen zur Nutzung P+R sind bei der SBB vorhanden, sie stehen für Dritte jedoch nicht zur Verfügung.

Neben den beiden vorstehend geschilderten Ausprägungen bestünde auch die Möglichkeit P+R-Anlagen am Stadtrandbereich zu betreiben, mit dem Zweck einen Umstieg direkt auf den städtischen ÖV anzubieten. Dies entspricht jedoch nicht den aktuellen Planungsgrundsätzen, weil die Nutzer den grösseren Teil der Fahrt, insbesondere auch in die bereits hochbelasteten Strassennetzebereiche nahe der Kernstadt, trotzdem mit dem Auto absolvieren. Das bewirkt keine Entlastung des Strassenverkehrs.

2.6. Planungs- und Rechtsgrundlagen zu P+R

Als Planungsgrundlage für den Umgang mit P+R im Kanton Basel-Landschaft dient der [kantonale Richtplan \(KRIP\)](#). Dieser hält fest, dass *«Kanton und Gemeinden sich für eine Optimierung der Umsteigebeziehungen, für eine Lösung der Umsteige Probleme durch Pendlerverkehr sowie für eine Bereitstellung von genügend P+R Parkplätzen bzw. B+R Abstellplätzen einsetzen»* (V 1.1 Gesamtverkehrsschau). Zudem sollen bei Bahnhöfen *«an geeigneten, zentralen Stellen genügend Abstellplätze für Motorfahrzeuge (u. a. Kurzparking, Park + Ride) und Velos (Bike + Ride) vorgesehen werden»* (Objektblatt S 2.3 Bahnhofsgebiete)

Diese Planungsgrundsätze fliessen in die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme ein. In diesen werden Neubau oder Anpassungen an P+R-Anlagen als Massnahmen festgehalten. Vor der Erarbeitung eines Programms werden inhaltliche Anpassungen jeweils überprüft. In diesem Kontext ist auch das Trinationale Gesamtkonzept Multimodale Drehscheiben 2024 (siehe Kap. 2.4) erarbeitet worden. Das Konzept gibt auch die Grundsätze zu P+R für den Kanton Basel-Landschaft wieder.

Eine explizite gesetzliche Verankerung zu P+R liegt im Kanton Basel-Landschaft nicht vor. Die Verankerung von P+R erfolgt indirekt über den kantonalen Richtplan und das Agglomerationsprogramm Basel sowie – generell für das Parkieren – über die Bestimmungen des Raumplanungs- und Baugesetzes ([RBG, SGS 400](#)) und die zugehörige Verordnung ([RBV, SGS 400.11](#)).

Wie diverse Praxisbeispiele und Machbarkeitsstudien zeigen, bestehen bei zusätzlichen Flächenbedarfen für P+R, auch im ländlichen Raum, schnell Konflikte mit anderen

Raumnutzungen und Interessen. Hier bedarf es einer sorgfältigen Abwägung, ebenfalls basierend auf den vorgenannten Grundlagen, und nicht überall, wo P+R denkbar wäre, steht diese Nutzung auch mit einer gesamthaften Perspektive im Vordergrund.

2.7. Zuständigkeiten

Die Aufgaben- und Rollenverteilung im Zusammenhang mit P+R ist situativ geregelt: Der Kanton prüft kontinuierlich den strategischen Handlungsbedarf im Kontext der Gesamtmobilität (Grundlagen wie in Kap. 2.4 dargestellt). Die Transportunternehmen übernehmen die standortbezogene strategische (Bedarfs-)Planung. Die konkrete Umsetzung erfolgt standortbezogen, wobei die Zuständigkeiten projektweise zwischen Kanton, Gemeinden und den Transportunternehmen geregelt werden.

Das in der Praxis bewährte Grundmodell baut darauf auf, dass die P+R-Anlagen von den Transportunternehmen dimensioniert und betrieben werden.

Ohne spezifische Projekt-Auslöser erfolgen Planung, Finanzierung und Betrieb von P+R-Anlagen auf eigenem Areal durch die Transportunternehmen. (Beispiel SBB: Grellingen.)

Wird ein Projekt durch den Kanton umgesetzt, insbesondere im Zusammenhang mit Bushöfen/Verkehrsdrehscheiben (siehe auch Kap. 2.9.1), so erfolgt die Projektierung und Realisierung integral innerhalb dieses Projekts durch den Kanton. Sowohl die Festlegung der Parkplatz-Anzahl als auch der spätere Betrieb obliegen jedoch auch in diesen Fällen den Transportunternehmen. (Beispiele: Dornach-Arlesheim, Muttenz.)

In Einzelfällen betreiben Gemeinden Parkplätze in unmittelbarer Nähe zum Bahnhofsareal. Planung und Bau werden mit dem Kanton abgesprochen. (Beispiel: Aesch, Itingen.) Unüblich und verkehrsplanerisch nicht gewünscht ist das Anbieten von Parkplätzen in unmittelbarer Nähe zum Bahnhofsareal durch Dritte (insbesondere Private).

Die Organisationsform mit Transportunternehmen oder Gemeinden als Betreiber von P+R-Anlagen ist auch in diversen anderen Kantonen üblich (Beispiele: Aargau, Waadt).

2.8. Potenziale von Park+Ride

Die Potenziale von P+R im Kanton können nach zwei Aspekten formuliert werden: Einerseits das Potenzial von P+R insgesamt im gesamtverkehrlichen Kontext, andererseits das Nachfrage-Potenzial der einzelnen P+R-Anlagen

2.8.1. Gesamtverkehrliches Potenzial von P+R

Bezüglich des gesamtverkehrlichen Potenzials von P+R gibt es keine umfassenden Daten. So gibt es z. B. kein nationales oder regionales Monitoring, welches systematisch Kennwerte ausweist, wie Anzahl P+R-Nutzende, vermiedene Autofahrten oder Entlastungswirkung auf Strassen.

2023 hat das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) in seinem Programm «Verkehrsdrehscheiben» untersucht, wie multimodale Knoten zusätzliche Marktanteile vom Auto auf die Bahn verlagern können. Der Fokus lag ausdrücklich auf dem Zugang vom MIV zur Bahn und auf der Übernahme von Modalsplit-Anteilen vom Auto. Im entsprechenden [Synthesebericht «Verkehrsdrehscheiben Erkenntnisse aus verschiedenen Grundlagenstudien»](#) wird nur ein moderates Verlagerungspotenzial festgehalten.

Zu ähnlichen Erkenntnissen gelangt die vom BAV in Auftrag gegebenen [Studie «Massnahmen zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr» \(Interface, HSLU\)](#) aus dem Jahr 2024. Deren Verfasser schätzen ein Potenzial einer Zunahme des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr in Personenkilometer durch Verkehrsdrehscheiben um 0,1 Prozentpunkte ab.

Explizit mit P+R beschäftigt sich eine Studie des Kantons Zürich zur [«Bedeutung des P+R-Angebots im Kanton Zürich»](#) aus dem Jahr 2017. Hier ergab eine breite Umfrage, dass je nach Standorttyp rund 35–45 % der Befragten auch ohne die P+R-Anlage die ganze Strecke mit dem

ÖV gefahren wären. Das bedeutet, dass ein Teil der P+R-Nachfrage nicht eine Verlagerung des Verkehrs vom Auto auf den ÖV erzeugt, sondern zusätzlichen Autoverkehr zum Bahnhof generiert. Deshalb ist die reine Anzahl belegter Parkplätze kein guter Wirkungsindikator. Hingegen wird für dezentrale Anlagen entlang regionaler Bahnlinien – vergleichbar mit den S-Bahn-Ästen im Laufental/Birstal und im Ergolzthal – eine positive Verkehrs- und Energiebilanz festgestellt, weil dort viele lange Autofahrten in Richtung Zentrum abgefangen werden. Gesamthaft kommt die genannte Studie zur Einschätzung, dass bezogen auf das Gesamtverkehrsaufkommen im Kanton Zürich P+R eine unbedeutende Rolle spielt.

In der Bilanz kann festgestellt werden, dass die Verlagerung des Autoverkehrs auf den ÖV über P+R insgesamt nur in kleinem Mass erfolgt. Auch den umfassenderen Verkehrsdrehscheiben (siehe auch unten Kap. 2.9.1) wird isoliert kein erhebliches Potenzial zugeschrieben. Sie können jedoch als Baustein «im Verbund mit anderen Massnahmen (z. B. Anpassungen ÖV-Netz, Parkraummanagement in der Fläche, Sharing-Angebote) ein wichtiges Element eines Massnahmenpakets sein [...], das erhebliche Wirkungen im Hinblick auf den Modalsplit haben kann», so die oben zitierte Studie «Massnahmen zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr».

2.8.2. Potenziale einzelner P+R-Anlagen

In der Potenzialstudie P+R aus dem Jahr 2018 wurde das theoretische Nachfragepotenzial getrennt nach den beiden oben eingeführten Ausprägungen «von der Peripherie ins Zentrum der Agglomeration» und «von der Agglomeration in auswärtige Regionen» bestimmt. Dabei wurden nur Haltestellen berücksichtigt, die über eine direkte Verbindung (ohne Umsteigen) in die Zielregion verfügen. Es wurde über den gesamten Agglomerationsraum (inklusive deutscher und französischer Teilräume) ein Potenzial von zusätzlichen 800-1500 P+R-Parkplätzen (bei einem Bestand von 4000 P+R-Parkplätzen), also eine um 20-40% höhere Anzahl ausgewiesen.

Die darin verwendete Methodik der Berechnung der Potenziale ist als theoretisches Marktpotenzial (Bruttopotenzial) zu betrachten. Das Potenzial, welches unter optimalen Bedingungen auch tatsächlich real nachgefragt werden könnte, liegt deutlich tiefer. Dies hat sich auch bei einer Untersuchung im Kanton Aargau aus dem Jahr 2018 gezeigt, wo mit einem ähnlichen methodischen Ansatz operiert wurde und nachgelagerte Messungen zur effektiven Nutzung eine realisierte Nachfrage von 40-70 % des theoretisch ausgewiesenen Potenzials gezeigt haben. Werte in einer ähnlichen Grössenordnung zeigen sich auch in Studien in Deutschland (Baden-Württemberg, Bayern), wo methodisch mit einem zweistufigen Ansatz (theoretisches Potenzial, realisierbares Potenzial) gearbeitet wird und das realisierbare Potenzial oft nur 30-60 % des theoretischen Potenzials aufweist. Insgesamt darf also davon ausgegangen werden, dass die realisierbaren Potenziale bei rund 2/3 der theoretischen Potenziale liegen.

Bezogen auf den Kanton Basel-Landschaft weist die Studie nur für einzelne Standorte ein namhaftes (theoretisches) Potenzial P+R aus (unterteilt nach den beiden Ausprägungen):

Haltestelle	P+R-Parkplätze Bestand	Theoretisches Potenzial P+R-Parkplätze
<i>Ausprägung 1: von der Peripherie ins Zentrum der Agglomeration</i>		
Dornach-Arlesheim	45	160-170
Duggingen	0	20-30
Grellingen	25	110-130
Zwingen	110	160-190
<i>Ausprägung 2: von der Agglomeration in auswärtige Regionen und ins Zentrum</i>		
Liestal	290	350-380
Sissach	120	230-240
Gelterkinden	100	160-180
Laufen	160	200-220

In der Studie wird darüber hinaus Allschwil angesprochen, was einen Sonderfall darstellt: Hier könnte ein Umstieg vom MIV aus Frankreich auf den städtischen ÖV erfolgen, was aber angesichts der lokalen Gegebenheiten in mehrerlei Hinsicht Nachteile mit sich brächte.

Diese theoretischen Potenziale sind wie oben ausgeführt wohl deutlich zu hoch. Das realisierbare Potenzial liegt bei maximal 70 % dieser Zahlen. Auch betrug die Auslastung der bestehenden Parkplätze in der Untersuchung 2018 nur in Liestal (84 %) mehr als 65 %.

Grundsätzlich ist die Anordnung von P+R-Anlagen erst ab einer gewissen Grösse bzw. Anzahl Parkplätze sinnvoll. Einerseits, da die Erstellungskosten pro Parkplatz tiefer zu liegen kommen und dadurch die Wirtschaftlichkeit der Anlage zunimmt, zum andern, weil die Nutzenden eher davon ausgehen können, dass sie noch einen freien Parkplatz vorfinden werden. Insofern wird bei der Umsetzung auf Standorte verzichtet, bei denen das realistische Potenzial eine zu tiefe Anzahl PR-Parkplätze ausweist.

2.9. Stellungnahme des Regierungsrats

2.9.1. Verkehrsdrehscheiben vs. P+R-Anlagen

Die Initiative adressiert als Lösung zur Entschärfung der generellen Verkehrssituation die Anordnung zusätzlicher P+R-Anlagen im Sinn einer leistungsfähigen Kombination zwischen öffentlichem Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr.

Die in der Initiative verwendete enge Formulierung eines Umsteighubs «nur» auf die Kombination von Autoverkehr und Bahnangebot entspricht nicht mehr den aktuellen Planungsphilosophien. Gewinne in der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems werden seit rund 10 Jahren durch multimodale Umsteighubs oder multimodale Verkehrsdrehscheiben gesehen, bei denen sowohl auf Zubringerseite wie auch auf Seite des ÖV-Rückgrats verschiedene Verkehrsmittel einbezogen werden. Der Bund (Federführung ARE) hat ein Handbuch zur funktionellen Einordnung verschiedener Ausprägungen von Verkehrsdrehscheiben entwickelt. Bei diesen spielen P+R-Parkplätze eine wichtige Rolle, sie bilden aber nur eines von mehreren Angebotselementen. Zu bedenken ist dabei auch, dass Abstellplätze für andere Zubringerangebote (Trottinett, Velo, etc.) im Vergleich zu P+R-Plätzen deutlich flächeneffizienter, günstiger und nachhaltiger sind.

Ziel und Funktion von Verkehrsdrehscheiben ist es, ein Scharnier zwischen Zubringerverkehr (zu Fuss, per E-Trotti, per Velo, per E-Bike, per Roller, per Bus oder mit dem eigenen Auto) und ÖV-Rückgrat (Fernverkehr oder S-Bahn bei Bahn, Waldenburgerbahn oder Tram) zu bilden. Auf diese Weise wird auch die Problematik reduziert, dass P+R-Stellplätze dazu führen können, dass Wege mit dem Auto absolviert werden, welche auch mit einem guten ÖV-Angebot abgedeckt sind oder in einem Distanzbereich liegen, der auch mit dem Velo (oder E-Bike) zurückgelegt werden könnte.

Ebenfalls ist es sinnvoll an solchen Verkehrsdrehscheiben auch Formen des Sharings (Car-Sharing, Bike-Sharing, Car-Pooling) anzubieten.

Es ist somit zeitgemäss, nicht mehr isoliert nur ein Umsteigen von Auto zur Bahn (P+R) zu verfolgen, sondern im Vordergrund steht für den Regierungsrat ein multimodales Umsteigen vom Zubringerverkehr auf das ÖV-Rückgrat.

2.9.2. Nutzen im Gesamtverkehrssystem

Die Wirkung der Nutzung von P+R würde sogar bei Aktivierung des kompletten theoretischen Potenzials an P+R-Kapazitäten im Gesamtsystem in einem überschaubaren Rahmen liegen. Auch wenn man sehr optimistisch eine niedrige vierstellige Anzahl Fahrten (Hin- und Rückfahrten) pro Tag als gesamtkantonales Reduktionspotenzial annimmt, muss dieses in Relation gesetzt werden zu über 130'000 täglichen Fahrten auf der A2/A3 Höhe Hardwald¹ und über 65'000 täglichen Fahrten auf der A18 im Bereich MuttENZ².

¹ ASTRA-Zählstelle Nr. 81 (2024 – keine Jahresdaten für 2025 verfügbar)

² ASTRA-Zählstelle Nr. 6 (2025)

Zwar können auch schon kleine Reduktionen der Verkehrsmenge dazu führen, dass einzelne Strassenabschnitte einen stabileren Verkehrsfluss aufweisen. Auf zahlreichen stadtnahen Hauptachsen im Kanton Basel-Landschaft hat allerdings bereits eine zeitliche und räumliche Verlagerung von Fahrten stattgefunden, welche in den Spitzenstunden dazu führen würde, dass freiwerdende Kapazitäten umgehend wieder konsumiert würden.

Wenn die Initianten auf Ihrer Website schreiben, die gesetzliche Verankerung der Umsteigehubs sei notwendig «um den Verkehrsfluss zu verbessern und die Dörfer vom Verkehr zu entlasten»³, so muss aus Sicht des Regierungsrats dahingehend relativiert werden, dass derartige Wirkungen auch bei Ausschöpfung der Potenziale nur in geringem Masse spürbar sein werden.

Des Weiteren sieht der Regierungsrat in P+R eine Möglichkeit, den ÖV zu ergänzen, wo kein dichtes Angebot besteht. Hingegen soll kein Konkurrenzangebot geschaffen werden, wo der ÖV bereits umfassend verfügbar ist. Die Stärkung des bestehenden ÖV-Angebots geniesst aus Sicht des Regierungsrats Priorität vor dem forcierten Ausbau von P+R, insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass der ÖV auch von Personen genutzt werden kann, welchen die MIV-Nutzung nicht möglich ist.

2.9.3. Veränderungen in den Zuständigkeiten infolge der Initiative

Gemäss Wortlaut der Initiative wäre der Kanton nach der Gesetzesänderung verantwortlich für die Planung, Finanzierung und den Bau von P+R-Anlagen. Damit würde die bestehende Praxis und Rollenteilung untergraben, die sich langjährig bewährt hat und auch in anderen Kantonen gängig ist.

Insbesondere bei P+R-Anlagen auf dem Areal der SBB besitzt der Kanton keine Zuständigkeit – und auch kein hoheitliches Recht. Planung und Realisierungen von P+R-Anlagen müssen dort koordiniert mit der SBB vorangetrieben werden. Dies entspricht der heute gängigen Praxis.

Komplett offen lässt die Initiative die Zuständigkeiten für den Betrieb und Unterhalt der Anlagen. Neben den heute bestehenden Varianten «Transportunternehmen» und «Gemeinde» (vgl. Kap. 2.5) müsste hier eine Regelung geschaffen werden, welche dem Kanton diese Aufgaben in jenen Fällen zuweist, in denen die anderen Akteure kein Interesse an den Anlagen bekunden.

2.9.4. Gesamthafte Beurteilung der Initiative

Die Initiative adressiert einen gesamtverkehrlichen Aspekt, den die Regierung grundsätzlich unterstützt. Eine Verbesserung der Nutzung kombinierter Angebote dient der zweckmässigen Nutzung des Verkehrssystems und stärkt den ÖV als wichtiges Rückgrat der Mobilität im Kanton Basel-Landschaft.

Das in der Initiative formulierte Ansinnen entspricht den Anstrengungen der Regierung in den vergangenen zwei Jahrzehnten und stellt keine neue Stossrichtung dar. Insbesondere mit dem sukzessiven Ausbau des Bahnangebots seit 2005 (Umsetzung Bahn 2000) ist der Ausbau der kombinierten Mobilität ein ständiger Auftrag, der in den verschiedenen Planungs- und Investitionsprogrammen verankert ist, und umgesetzt wird. Für eine erhebliche, darüberhinausgehende Ausdehnung des Angebots bestehen weder das Nachfragepotenzial noch neue, noch nicht mit P+R-Stellplätzen ausgestattete Örtlichkeiten mit einem ÖV-Angebot, das ein attraktives Umsteigen ermöglichen würde.

Auch wenn Anlagen zum Umstieg ein relevanter Baustein in einem umfassenden und zweckmässigen Mobilitätsangebot sind, darf deren Bedeutung im Gesamtverkehr nicht überschätzt werden. Aus Sicht des Regierungsrats muss das Thema mit angemessenem Ressourceneinsatz bearbeitet werden, der in vernünftigem Verhältnis zum möglichen Nutzen steht.

³ <https://www.erfolgsspurbasel.ch/initiativen/initiative-14>, abgerufen am 13.07.2026

Die aktuelle Rolle und Aufgabe des Kantons zum Thema P+R ist definiert, das Zusammenspiel der verschiedenen Akteure ist etabliert und das Angebot wird laufend überprüft und angepasst. Somit funktioniert die heutige Handhabung bei Planung und Umsetzung von P+R-Anlagen und bedarf keiner zusätzlichen oder neuen Ausrichtung oder gesetzlichen Grundlage.

Dementsprechend hat der Kanton auch in jüngerer Vergangenheit mit den bestehenden Rechtsgrundlagen Verkehrsdrehscheiben inklusive P+R-Stellplätzen realisiert (Gelterkinden, Sissach, Laufen) und weitere stehen vor der Realisierung (Grellingen, Zwingen).

Grundsätzlich sieht die Regierung darüber hinaus den Handlungsschwerpunkt im kombinierten Verkehr nicht bei P+R-Anlagen, sondern in der Entwicklung von multimodalen Verkehrsdrehscheiben. Diese besitzen das grössere Potenzial, Strassen gezielt zu entlasten und den ÖV als Rückgrat weiter zu stärken. Diese Stossrichtung deckt sich auch mit den Planungsgrundsätzen des Bundes.

In diesem Sinn erachtet die Regierung die Initiative als nicht zielführend und empfiehlt diese zur Ablehnung.

2.10. Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung

Der Kanton strebt den wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel an. Im an den Landrat überwiesenen [Aufgaben- und Finanzplan 2027-2030](#), Themenfeld 4 der Langfristplanung (LFP 4), hält er fest: «Neben einer effizienten Verteilung der unterschiedlichen Nutzungen im Raum soll auch das Gesamtverkehrssystem helfen, das polyzentrische Netz von Städten und Gemeinden zu fördern und die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu reduzieren.» Dazu kann P+R einen Beitrag leisten. Speziell im Fokus der Langfristplanung stehen multimodale Reiseketten jedoch nicht.

2.11. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

Nach [§ 78a Abs. 2 GpR](#) hat der Regierungsrat dem Landrat die Zustimmung zur Initiative oder deren Ablehnung zu beantragen. Darüber hinaus kann der Regierungsrat der nichtformulierten Initiative gestützt auf [§ 78 Abs. 5](#) sowie [§ 79 Abs. 2 GpR](#) einen formulierten oder nichtformulierten Gegenvorschlag gegenüberstellen.

Fachliche Rechtsgrundlagen siehe Kap. 2.6.

2.12. Finanzielle Auswirkungen

Voraussichtliche Mehr- oder Minderausgaben resp. Mehr- oder Mindereinnahmen (§ 4a Abs. 1 Bst. a Vo FHG):

☒ Ja

☒ Nein

Im Falle der Ablehnung der Initiative (wie vom Regierungsrat beantragt) entstehen keine Mehr- oder Minderausgaben resp. Mehr- oder Mindereinnahmen.

Im Falle der Annahme der Initiative entstehen Mehrausgaben für die Planung, die Projektierung und den Bau. Deren Höhe ist davon abhängig, in welchem Umfang und an welchen Standorten zusätzliche P+R-Anlagen gesetzlich vorgesehen werden. Sollte der Kanton als Betreiber der neuen Anlagen auftreten, so gilt gleiches auch für Betriebskosten und -einnahmen.

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 4a Abs. 1 Bst. b Vo FHG):

☒ Ja

☒ Nein

Im Falle der Ablehnung der Initiative (wie vom Regierungsrat beantragt) gibt es keine Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan.

Die finanziellen Mittel und Personalressourcen für die im Falle der Annahme der Initiative aufzunehmenden Arbeiten für Planung, Projektierung und Bau ebenso wie die wiederkehrenden Aufwände für den Betrieb der Anlagen sind im aktuellen Investitionsprogramm 2027-2036 resp. im aktuellen Aufgaben- und Finanzplan nicht eingestellt. Sollte die Initiative angenommen werden, so wäre dies in der künftigen Planung zu berücksichtigen.

Auswirkungen auf den Stellenplan (§ 4a Abs. 1 Bst. b Vo FHG):

☒ Ja

☒ Nein

Im Falle der Ablehnung der Initiative (wie vom Regierungsrat beantragt) entstehen keine Auswirkungen auf den Stellenplan.

Im Falle der Annahme der Initiative wären, nach Schaffung der entsprechenden Gesetzesgrundlage, Personalressourcen für die Planung, die Projektierung und den Bau erforderlich. Der Regierungsrat schätzt den Bedarf, je nach Umfang der vorgesehenen Massnahmen, auf ca. 0.3 – 1.0 FTE. Da es sich um eine neue Aufgabe handeln würde, wären diese im Stellenplan neu vorzusehen. Der Personalaufwand für Betrieb und Unterhalt der neuen Anlagen ist noch nicht abschätzbar.

Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und Risiken (§ 4a Abs. 1 Bst. c Vo FHG):

Im Falle der Annahme der Initiative ist die Wirtschaftlichkeit der Massnahmen davon abhängig, in welchem Umfang und an welchen Standorten zusätzliche P+R-Anlagen gesetzlich vorgesehen werden. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass der monetäre Nutzen kleiner ausfällt als die Kosten. Daneben ist allerdings auch der kaum monetarisierbare, oben beschriebene verkehrliche Nutzen zu berücksichtigen. Eine vertiefte Wirtschaftlichkeitsbetrachtung wäre mit der entsprechenden Gesetzesanpassung vorzunehmen.

Erhebliche Risiken für den kantonalen Finanzhaushalt sind auch im Falle einer Annahme der Initiative nicht absehbar. Eine vertiefte Risikoanalyse wäre Teil der ersten Planungsarbeiten.

2.13. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

2.14. Regulierungsfolgenabschätzung ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e und e^{bis} Geschäftsordnung Landrat](#))

Die Initiative entfaltet direkte Wirkung nur für den Kanton. Die vorliegende Landratsvorlage hat daher keine unmittelbaren Auswirkungen auf KMU. Die abgeschätzten verkehrlichen Auswirkungen bei Annahme der Initiative sind oben beschrieben. Auch auf die Gemeinden hat die vorliegende Vorlage keine unmittelbaren Auswirkungen. Sie wären, soweit räumlich betroffen, begleitend in die weiteren Arbeiten involviert.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Die nichtformulierte Initiative «Leistungsfähige Umsteigehubs: Verbindung von öV und Individualverkehr» wird abgelehnt und den Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitet.
2. Den Stimmberechtigten wird empfohlen, die nichtformulierte Initiative «Leistungsfähige Umsteigehubs: Verbindung von öV und Individualverkehr» abzulehnen.

Liestal, 27. Oktober 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomi Jourdan

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

– Landratsbeschluss

Landratsbeschluss

über die nichtformulierte Initiative «Leistungsfähige Umsteigehubs: Verbindung von öV und Individualverkehr»; Ablehnung

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die nichtformulierte Initiative «Leistungsfähige Umsteigehubs: Verbindung von öV und Individualverkehr» wird abgelehnt und den Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitet.
2. Den Stimmberechtigten wird empfohlen, die nichtformulierte Initiative «Leistungsfähige Umsteigehubs: Verbindung von öV und Individualverkehr» abzulehnen.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: