

# Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

**betreffend Kantonales Park & Ride Konzept**

2021/196

vom 28. Januar 2026

## 1. Ausgangslage

Mit der Überweisung des Postulats von Lotti Stokar wurde der Regierungsrat beauftragt, folgende Punkte zu prüfen und zu berichten: 1) was im Kanton Basel-Landschaft betreffend kantonales Park+Ride (P+R)-Konzept seit dem Jahr 2002 getan wurde; 2) bis wann der Kanton ein kantonales P+R-Konzept erstellen kann; 3) ob er entsprechende Anforderungen aus dem P+R-Konzept in den Kantonalen Richtplan 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; 7) wo der Kanton die Zusammenarbeit mit Investoren, Unternehmen des ÖV zur Schaffung von P+R-Angeboten suchen und fördern könnte und 8) wie die Parkgebühren gestaltet werden können, damit P+R attraktiver wird.

In seiner Antwort verweist der Regierungsrat auf das im laufenden Agglomerationsprogramm 5. Generation erarbeitete [Trinationale Gesamtkonzept Multimodale Drehscheiben](#). Dieses Konzept stellt eine fachliche Basis für den Umgang mit Verkehrsdrehscheiben in der Region Basel dar und gibt auch die Grundsätze zu P+R sowie für Bike+Ride (B+R) für den Kanton Basel-Landschaft wieder. Es werden zwei Ausprägungen von Verkehrsdrehscheiben formuliert: ÖV-ÖV-Drehscheiben: Umstieg zwischen verschiedenen ÖV-Angeboten (62 Standorte in der Region, 20 in BL) und MIV-ÖV-Drehscheiben: Umstieg vom Auto auf den ÖV (15 Standorte in der Region, 6 in BL).

Zu den Punkten 1, 2 und 6: Das im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation erarbeitete P+R-Konzept für die trinationale Agglomeration wurde im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel der 5. Generation aktualisiert und in ein Konzept der multimodalen Drehscheiben integriert. Mit Abschluss des Trinationalen Gesamtkonzepts Agglomeration Basel per Herbst 2024 liegt auch ein kantonales P+R-Konzept vor.

Zu Punkt 3: Die im trinationalen Gesamtkonzept enthaltenen Grundsätze für Drehscheiben können für das Gebiet des Kantons Basel-Landschaft im Kantonalen Richtplan abgebildet werden. Für die nächste Überarbeitung des Richtplans wird überprüft, welche Ergänzungen nötig sind.

Zu Punkt 4: Die Sicherstellung der Funktionalität im Gesamtverkehr ist Sache der Kantone und des Bundes. Darunter fallen auch die Drehscheiben. Drehscheiben bilden keine subsidiäre Aufgabe der Gemeinde im Sinn des Verfassungsauftrags Gemeindestärkung (VAGS). Die Gemeinden werden bei der Planung und Erstellung von Drehscheiben einbezogen und nehmen bei der Umsetzung immer dann eine wichtige Rolle ein, wenn es z. B. um Veloabstellplätze, das umliegende Fusswegnetz oder die Nutzungsplanung geht.

Zu Punkt 5: Die methodischen Grundlagen wurden auf Stufe Bund und Kantone bereits geschaffen. Auch die Anforderungsprofile für die jeweiligen Drehscheiben-Typen wurden definiert. Dies erlaubt nun eine konkrete Planung für die jeweiligen Standorte.

Zu Punkt 7: Von einer Mitfinanzierung durch Private wird abgesehen, da die Bereitstellung von Mobilitätsinfrastrukturen Sache der öffentlichen Hand ist. Für die Ausgestaltung des Mobilitätsangebots an Drehscheiben (inklusive der Schaffung von P+R-Parkplätzen) 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 deren Grund und Bo-

den angeordnet wurden. Gehören Grund und Boden der Gemeinde, wird auch diese in die Planung und Dimensionierung einbezogen. Der Einbezug von Privaten, deren Grund und Boden für P+R-Parkplätze genutzt werden könnte, ist nicht vorgesehen.

Zu Punkt 8: 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.

In den vergangenen Jahren wurden drei von insgesamt sechs MIV-ÖV-Drehscheiben (mit P+R-Parkplätzen) durch den Kanton umgesetzt (Gelterkinden, Sissach, Laufen) und zwei sind kurz vor der Realisierung (Grellingen, Zwingen).

Der Regierungsrat beantragt Abschreibung des Postulats.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

## **2. Kommissionsberatung**

### **2.1. Organisatorisches**

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 4. und 18. Dezember 2025 behandelt; dies in Anwesenheit von Baudirektor Isaac Reber, Stephanie von Samson, Leiterin Tiefbauamt, und Alain Aschwanden, Leiter Gesamtverkehrsplanung, stellten die Vorlage vor.

### **2.2. Eintreten**

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

### **2.3. Detailberatung**

Die Kommission folgte dem Antrag des Regierungsrats und befürwortete die Abschreibung des Postulats. Die Umsteigebeziehungen und die Möglichkeit, Auto oder Velo zu parkieren, um dann den ÖV zu nutzen, seien sehr wichtig. Zudem wurde auf das grosse Potenzial bei den Pendlern aus Frankreich und Deutschland verwiesen. Die Direktion hielt fest, dass ebendieses Potenzial infolge des schwach ausgebauten ÖV-Systems in den beiden Nachbarländern zu einer trinationalen Betrachtung geführt habe. Klassisch sei mit P+R die Fahrt mit dem Auto zu einer ÖV-Haltestelle gemeint, um dort umzusteigen. Umfassender sei die Bezeichnung «multimodale Drehscheibe», wobei die ÖV-Haltestelle auch mit anderen Verkehrsmitteln erreicht werde. Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich, wer diese Drehscheiben betreibe. Die Direktion antwortete, dies seien die SBB und die Gemeinden. Ein anderes Kommissionsmitglied betonte die Wichtigkeit der Aufenthaltsqualität einer Drehscheibe beziehungsweise eines Bahnhofs und erkundigte sich, welche Drehscheiben in den nächsten Jahren noch umgestaltet würden. Eine gute Aufenthaltsqualität würde dazu führen, dass mehr Leute umsteigen würden. Die Direktion zeigte auf, dass in den nächsten fünf Jahren die Umsetzung von Grellingen, Muttenz, Zwingen und Bottmingen geplant sei und ab 2030 Pratteln und Aesch – wobei dort die Federführung bei der Gemeinde liege – sowie Basel, Neuallschwil und Dornach. Bei den letzten drei liege die Federführung nicht beim Kanton Basel-Landschaft, sie hätten jedoch ebenfalls Auswirkungen auf den Kanton.

## **3. Beschluss der Kommission**

::: Die Bau- und Planungskommission schreibt das Postulat 2021/196 einstimmig mit 12:0 Stimmen ab.

28.01.2026 / ps

**Bau- und Planungskommission**

Thomas Eugster, Präsident