



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Bericht zu den Postulaten betreffend Verkehrsmanagement im Raum St. Jakob von Patrick Schäfli "Parking-Situation im St. Jakob" (Nr. [2004-004](#)), von Andreas Helfenstein "Ohne Parkplatzsorgen zum St. Jakob-Park" (Nr. [2004 - 102](#)), von der CVP/EVP-Fraktion "Parkplatzbewirtschaftung beim St. Jakob-Park" (Nr. [2004-119](#)), von Esther Maag "Umfassendes Verkehrskonzept St. Jakob" (Nr. [2004 - 301](#)) und von Robert Ziegler und SP-Fraktion "Verkehrsmässige Erschliessung des Sportzentrums St. Jakob" (Nr. [2003-122](#))

Datum: 27. April 2010

Nummer: 2010-174

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



Vorlage an den Landrat

vom 27. April 2010

Bericht zu den Postulaten betreffend Verkehrsmanagement im Raum St. Jakob von Patrick Schäfli "Parking-Situation im St. Jakob" (Nr. [2004-004](#)), von Andreas Helfenstein "Ohne Parkplatzsorgen zum St. Jakob-Park" (Nr. [2004 - 102](#)), von der CVP/EVP-Fraktion "Parkplatzbewirtschaftung beim St. Jakob-Park" (Nr. [2004-119](#)), von Esther Maag "Umfassendes Verkehrskonzept St. Jakob" (Nr. [2004 - 301](#)) und von Robert Ziegler und SP-Fraktion "Verkehrsmässige Erschliessung des Sportzentrums St. Jakob" (Nr. [2003-122](#))

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----|---|----|
| 1 | <i>Zusammenfassung</i> | 2 |
| 2 | <i>Ausgangslage</i> | 2 |
| 2.1 | Postulat Nr. 2004-004 von Patrick Schäfli vom 15. Januar 2004: Parking-Situation im St. Jakob | 2 |
| 2.2 | Postulat Nr. 2004 - 102 von Andreas Helfenstein vom 22. April 2004: Ohne Parkplatzsorgen zum St. Jakob-Park | 4 |
| 2.3 | Postulat Nr. 2004 - 119 von CVP/EVP-Fraktion vom 6. Mai 2004: Parkplatzbewirtschaftung beim St. Jakob-Park | 5 |
| 2.4 | Postulat Nr. 2004 - 301 von Esther Maag vom 25. November 2004: Umfassendes Verkehrskonzept St. Jakob | 5 |
| 2.5 | Postulat 2003-122 von Robert Ziegler, SP-Fraktion (Aeschlimann, Brassel, Chappuis, Hilber, Hintermann, Jäggi, Küng, Laube, Meschberger, Münger, Nussbaumer, Plattner, Rudin Christoph, Rudin Karl, Schmied und Stöcklin): Verkehrsmässige Erschliessung des Sportzentrums St. Jakob | 7 |
| 3 | <i>Einschränkende Rahmenbedingungen</i> | 8 |
| 3.1 | Bauliche Massnahmen | 8 |
| 3.2 | Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr | 8 |
| 4 | <i>Verkehrssituation bei Grossanlässen im St. Jakob</i> | 9 |
| 5 | <i>Aktuelles Parkierungskonzept</i> | 10 |
| 6 | <i>Einheitliche Parkraumbewirtschaftung</i> | 12 |
| 7 | <i>Erfahrungen aus der Euro 08</i> | 13 |
| 8 | <i>Weitere geprüfte Fragen</i> | 13 |
| 8.1 | Einführung von Kombitickets für jegliche Art von Anlässen | 14 |
| 8.2 | Verdichtung der Bus- und Tramlinien im Raum St. Jakob | 14 |
| 8.3 | Bessere Bedingungen für den Langsamverkehr (Radfahrende / Fussgängerinnen und Fussgänger) | 14 |

| | | |
|-----|---|----|
| 8.4 | Verhandlungen und Verträge mit Anbieterinnen und Anbietern von temporären Parkplätzen | 14 |
| 8.5 | Parkraumbewirtschaftung in den Gemeinden | 15 |
| 8.6 | Werbung für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs | 15 |
| 8.7 | Koordination mit dem Kanton Basel-Stadt und den involvierten Verkehrsbetrieben und privaten Partnern..... | 15 |
| 9 | Massnahmen | 15 |
| 10 | Antrag..... | 16 |

1 Zusammenfassung

Der Regierungsrat hat die fünf zur Verkehrssituation im Bereich St. Jakob eingereichten Postulate eingehend geprüft. Vorab ist festzuhalten, dass in absehbarer Zeit aus wirtschaftlichen, rechtlichen und politischen Gründen keine wesentlichen baulichen Verbesserungen der Verkehrssituation in Frage kommen. Der Einbezug der heutigen Reitsportanlage Schänzli zur Verbesserung der Parkiersituation hat sich als unmöglich erwiesen. Neubauten für zusätzlich Parkmöglichkeiten lassen sich nicht finanzieren.

Auch Grossveranstaltungen können heute mit den von der Polizei Basel-Landschaft und der Kantonspolizei Basel-Stadt gemeinsam erarbeiteten Verkehrskonzepten akzeptabel abgewickelt werden. Wesentliche Verbesserungen wären nur mit teuren baulichen Massnahmen zu erreichen. Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist heute auf einem guten Stand, erhebliche Verbesserungen können unter den heutigen Umständen nicht mehr erreicht werden. Eine einheitliche Parkraumbewirtschaftung lässt sich insbesondere mit den notwendigen provisorischen Parkiermöglichkeiten auf öffentlichen Strassen nicht effizient und gerecht umsetzen. Sodann hat die Fussball-Europameisterschaft Euro 08 eindrücklich aufgezeigt, dass auch grosse Anlässe bei entsprechender anlassbezogener Anpassung der Konzepte gut bewältigt werden können.

Der Regierungsrat sieht unter den gegebenen Rahmenbedingungen keinen Handlungsbedarf und auch keine realistischen Möglichkeiten, um die Verkehrssituation anlässlich von Veranstaltungen im Bereich St. Jakob erheblich zu verbessern. Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, die fünf Postulate abzuschreiben.

2 Ausgangslage

Alle fünf parlamentarischen Vorstösse weisen einen engen sachlichen Zusammenhang auf. Sie beziehen sich alle auf die Verkehrssituation im Raum St. Jakob, insbesondere im Zusammenhang mit Grossveranstaltungen, welche einen erheblichen Verkehrsstrom sowohl im Bereich des motorisierten Individualverkehrs, als auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs mit sich bringen. Daher ist es sinnvoll, diese fünf Postulate gemeinsam in einer Vorlage zu behandeln.

2.1 Postulat Nr. 2004-004 von Patrick Schäfli vom 15. Januar 2004: Parking-Situation im St. Jakob

Am 15. Januar 2004 reichte Patrick Schäfli das Postulat betreffend der Parking-Situation im St. Jakob (Nr. 2004 - 004) ein. Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

"Nach rund einem Jahr aufwändiger Kommissionsarbeit hat die "Regionalplanung beider Basel" im November 2002 ihr Konzept bzw. ihren Aktionsplan "Parklandschaft St. Jakob" präsentiert. Nach einer ersten Vernehmlassungsrunde bei den betroffenen und interessierten Gemeinden, Institutionen und Organisationen und einer Zusammenfassung der Ergebnisse ist es um dieses Konzept sehr ruhig geworden. In Diskussion war zunächst noch eine Aufstockung des Parkhauses St. Jakob, inzwischen ist dies in den Prioritäten anscheinend auf hintere Plätze zurückgestuft worden. Ob, wann und in welchem Umfang im St. Jakob auf der Basis des Konzeptes November 2002 mit den dort zunehmenden sportlichen und kulturellen Grossanlässen - neben dem öffentlichen und Langsam-Verkehr - nur auch ausreichend Parkplätze für den motorisierten Individualverkehr (MIV) geschaffen werden, ist bis heute völlig unklar.

Seit November 2002 haben sich jedoch die Rahmenbedingungen im St. Jakob erheblich verändert; das heisst: im Zusammenhang mit der absehbaren Belastung durch den Individualverkehr massiv verschärft.

Einige sehr wichtige Gründe dafür sind:

- Das St. Jakobpark-Stadion wird um über 10'000 auf total über 40'000 Sitzplätze ausgebaut.*
- Im Jahre 2008 finden im Rahmen der Fussball-Europameisterschaft (EM 2008) auch in Basel internationale Spiele (inkl. Eröffnungsspiel) statt, die - allen Appellen zur Benutzung des OeV zum Trotz - unweigerlich zu erheblichem Parking-Suchverkehr sowohl im Gebiet St. Jakob sowie im Bereich der Gemeinden Münchenstein, Muttenz und Birsfelden führen wird.*
- Der von den Architekten Herzog & de Meuron projektierte und im Sommer 2003 vorgestellte "Campus des Sports" mit seinem Büro-Hochhaus sieht langfristig eine stetige Zunahme von sportlichen Aktivitäten im Gebiet St. Jakob vor.*
- Aufgrund der aktuellen Klassifizierung des FC Basel sind bereits im kommenden Herbst/Winter zur "Champions League" erneute erhebliche Parking-Kapazität- und Logistik-Engpässe wie schon im Herbst 2002 bzw. bei der AIDA-Aufführung im Stadion absehbar.*

Angesichts der bis 2008 nur noch sehr knapp bemessenen Zeit bitte ich die Regierung zu prüfen und zu berichten:

- ob, wie und wann die bereits bestehende unhaltbare Parking-Situation im St. Jakob auf der Basis des Konzeptes vom November 2002 nun endlich mit wirksamen Massnahmen angegangen wird.*
- wie sie - nach dem Ausbau des St. Jakobpark-Stadions auf neu 40'000 Sitzplätze - den zusätzlich zu erwartenden Parkingsuchverkehr bei jedem mittleren und grösseren Anlass wirksam (das heisst unter grösstmöglicher Schonung des regionalen Strassennetzes und insbesondere der angrenzenden Baselbieter Wohngemeinden) bewältigen will.*

- *welches die offizielle Haltung der Verkehrsabteilung der Polizei Basel-Landschaft (und Basel-Stadt) ist, sowohl zum Konzept "Parklandschaft St. Jakob" vom November 2002 als auch zu den neuen Verkehrs-Rahmendbedingungen im Zusammenhang mit Stadionausbau & "Campus des Sports".*
- *was sie im Hinblick auf die EM 2008 punkto Verkehrsführung sowie ausreichendem und rasch bedienbarem Parkplatz-Angebot für auswärtige Besucher unternehmen will, damit einerseits die angrenzenden Baselbieter Gemeinden wie Münchenstein, Muttenz und Birsfelden nicht im Verkehrschaos versinken, andererseits aber auch das St. Jakob als Sportzentrum mit internationaler Ausrichtung punkto Infrastruktur nicht zur peinlichen "Versagernummer" wird. Dies auch im Hinblick auf die bald schon bestehende Grossstadion-Konkurrenz in Zürich und Bern."*

In der Sitzung vom [6. Mai 2004 überwies](#) der Landrat das Postulat.

2.2 Postulat Nr. [2004 - 102](#) von Andreas Helfenstein vom 22. April 2004: Ohne Parkplatzsorgen zum St. Jakob-Park

Am 22. April 2004 reichte Andreas Helfenstein das Postulat mit dem Titel "Ohne Parkplatz sorgen zum St. Jakob-Park" ein (Nr. 2004 - 102) ein. Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

"Rund um das Gebiet St. Jakob mit seiner vielfältigen Sport- und Freizeitinfrastruktur ist seit geraumer Zeit eine intensive Diskussion über die künftige Erschliessung im Gange. Zentral ist dabei die Frage, ob und wie das bestehende Angebot von über 2000 festen Parkplätzen erweitert werden soll. Von allen Seiten unbestritten ist dabei die Tatsache, dass der vorhandene Parkraum ausserhalb von Grossveranstaltungen mehr als ausreichend ist. Zur Lösung der Problematik sind daher Massnahmen zu favorisieren und umzusetzen, welche den spezifischen Transportbedürfnissen von Massenveranstaltungen (grosses und zeitlich geballtes Verkehrsaufkommen) Rechnung tragen. Diesen Anforderungen wird primär ein effizientes, attraktives und leistungsfähiges Angebot des öffentlichen Verkehrs gerecht. Bereits heute ist das Gebiet St. Jakob mit Tram, Bus und Bahn gut erschlossen und verfügt, speziell mit dem landesweit einmaligen direkten Bahnanschluss, über ein erhebliches ÖV-Entwicklungspotential. Mit der geplanten S-Bahn Haltestelle Dreispitz wird zudem ab Ende 2005 ein weiterer attraktiver S-Bahnhaltepunkt in Fusswegdistanz zum St. Jakob-Park in Betrieb genommen. Des Weiteren zeigt ein blick in die SBB-Homepage, dass bereits heute an den Bahnhöfen im Einzugsgebiet der S-Bahn Basel über 1000 Park + Ride Plätze zur Verfügung stehen.

Aufgrund dieser Fakten sind zur Lösung der temporären Parkplatzprobleme im Raume St. Jakob in erster Linie gezielte Massnahmen zur weiteren Angebots- und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs umzusetzen. Im Interesse einer nachhaltigen Verkehrspolitik bitte ich den Regierungsrat daher:

Zusammen mit Basel Stadt und den beteiligten Transportunternehmen BVB und BLT Möglichkeiten zur weiteren Leistungs- und Kapazitätssteigerung bei Grossveranstaltungen zu evaluieren und umzusetzen.

In Zusammenarbeit mit den SBB und den Veranstaltern sämtliche Möglichkeiten zu einer gegenüber heute massiv intensivierten Nutzung der SBB Haltestelle St. Jakob zu prüfen und umzusetzen.

Unverzüglich mit allen beteiligten Partnern Verhandlungen zur Einführung eines Kombitickets für Grossveranstaltungen, welches neben dem Eintritt auch als Fahrausweis auf dem gesamten Netz des Tarifverbundes Nordwestschweiz genutzt werden kann, aufzunehmen."

In der Sitzung vom [13. Januar 2005 überwies](#) der Landrat das Postulat.

2.3 Postulat Nr. [2004 - 119](#) von CVP/EVP-Fraktion vom 6. Mai 2004: Parkplatzbewirtschaftung beim St. Jakob-Park

Am 6. Mai 2004 reichte die CVP/EVP-Fraktion das Postulat mit dem Titel "Parkplatzbewirtschaftung beim St. Jakob-Park" ein (Nr. 2004 - 119). Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

"Die Parkplatzprobleme rund um das Sportstadion St. Jakob-Park sind schon lange bekannt und trotzdem zeigt sich keine baldige zufriedenstellende Lösung. In der Zwischenzeit muss sich die Bevölkerung der angrenzenden Quartiere und Gemeinden mit den unhaltbaren Zuständen abfinden.

Um einerseits die heutige unhaltbare Situation anzugehen und andererseits für den notwendigen Ausbau gerüstet zu sein, wäre eine von beiden Basler Kantonen koordinierte Parkplatzbewirtschaftung angezeigt. Auswärtige Besucher und Besucherinnen zeigen sich sehr erstaunt (und natürlich hochofrend), dass sie ihr Fahrzeug für den Besuch eines Grossanlasses in nächster Nähe, beispielsweise beidseitig der St. Jakobstrasse, gratis abstellen dürfen. Und dies erst noch mit Hilfe von Einweisungspersonal. Eine Gebühr zwischen Fr. 7.-- und Fr. 10.-- je Fahrzeug würde willkommene Mittel beschaffen um den dringend notwendigen Ausbau des Parkierungsangebotes zu finanzieren. sollte damit ein Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr gefördert werden, wäre dies - im Interesse der Bewohner und Bewohnerinnen in der Nachbarschaft und der Umwelt - sehr zu begrüssen!

Wir ersuchen den Regierungsrat, gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt ein Konzept für eine Parkplatzbewirtschaftung für den Raum St. Jakob zu entwickeln und zur Ausführung zu bringen."

In der Sitzung vom [13. Januar 2005 überwies](#) der Landrat das Postulat mit 50:25 Stimmen.

2.4 Postulat Nr. [2004 - 301](#) von Esther Maag vom 25. November 2004: Umfassendes Verkehrskonzept St. Jakob

Am 25. November 2004 reichte Esther Maag das Postulat mit dem Titel "Umfassendes Verkehrskonzept St. Jakob" ein. Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

"Einerseits im Hinblick auf die Europameisterschaft 2008 und den damit verbundenen Ausbau des St. Jakob-Stadions, andererseits auch generell hinsichtlich einer nachhaltigen Zukunftsplanung ist ein integrales, kantonsgrenzen-überschreitendes Verkehrskonzept St. Jakob und eine entsprechende Information gegenüber der Bevölkerung absolut notwendig.

Zurzeit befinden sich etliche Teilprojekte in unterschiedlichen Stadien in der Bearbeitung. Eine Häufung von besorgten Anfragen belegt den Stand der diesbezüglichen Verwirrung.

Der Regierungsrat wird deshalb gebeten, folgende Punkte zu prüfen und darüber Aufschluss zu geben (in Basel-Stadt wird gegebenenfalls nach der Verhandlung im GR ein analoger Antrag eingereicht):

- 1. Es ist darauf hinzuwirken, dass das Eintrittsticket (für jegliche Art von Anlässen) zwingend als OeV-Kombiticket verkauft wird und die entsprechenden Abgeltungen geregelt werden.*
- 2. Es ist gegenüber der SBB darauf hinzuwirken, dass die SBB-Haltestelle St. Jakob bei Grossanlässen nicht nur von und in Richtung Basel SBB bedient wird, sondern vor allem auch als S-Bahn-Haltestelle vom und in Richtung Ergolzthal benutzt werden kann.*
- 3. Es ist zu prüfen, ob die Buslinien und der 14-er-Takt in beide Richtungen bei Bedarf noch mehr verdichtet werden können.*
- 4. Es ist zu prüfen, ob und in welchem zeitlichen Rahmen ein neues Tramtrasse über die Brüglingerstrasse erstellt werden kann, so dass der 10-er eine Schlaufe fahren könnte, um das Entwicklungsgebiet St. Jakob zusätzlich zu erschliessen.*
- 5. Die Fusswege und die Fussgängerleitung rund um das Gebiet St. Jakob sind attraktiver und sicherer zu gestalten.*
- 6. Die Erreichbarkeit per Velo ist in alle Richtungen zu verbessern und entsprechend zu signalisieren. Genügend zentral gelegene Abstellplätze sind zur Verfügung zu stellen.*
- 7. Über den Stand der Verhandlungen mit privaten und öffentlichen Anbietern von bereits bestehenden, an Abenden und Wochenenden nicht genutzten zusätzlichen Parkplätzen in der näheren Umgebung ist Auskunft zu erteilen. diese temporären PP sind mit einer einheitlichen Parkierungsgebühr zu bewirtschaften.*
- 8. Bei den Nachbargemeinden muss darauf hingewirkt werden, dass sie alle ihre PP zwingend gebührenpflichtig bewirtschaften, um einem eventuellen Suchverkehr vorzubeugen. Die Einhaltung des PP-Reglements ist gerade während Grossanlässen zu kontrollieren.*
- 9. Eine Erhöhung des festen PP-Angebots (Aufstockung oder Überdachung A2) mag wohl geprüft werden, doch ist vor allem auch deren Wirtschaftlichkeit und deren Nachhaltigkeit (die meiste zeit stehen sie leer) in Betracht zu ziehen. (Da sie nur punktuell genutzt werden, sind sie weder wirtschaftlich, noch vermögen die Zufahrtswege einen massiven Mehrverkehr überhaupt zu schlucken, sprich alle stehen vorher und nachher im Stau. Auch ist das Verhältnis von zusätzlich mögli-*

chen PP (etwa 700) in Relation zu den zusätzlich möglichen BesucherInnen (10'000) zu sehen).

10. Die Grossveranstalter müssen dazu angehalten werden, aktiv für die Benutzung des Oev's und des Langsamverkehrs zu werben.
11. weitere mögliche Massnahmen sind zu evaluieren.
12. Sämtliche Massnahmen sind mit den beiden Kantonen, den betroffenen Gemeinden, den Verkehrsbetrieben (SBB, BLT, BVB) und den involvierten Privaten zu koordinieren und abzusprechen."

An der Sitzung vom [12. Mai 2005 wurde das Postulat vom Landrat überwiesen](#).

2.5 Postulat [2003-122](#) von Robert Ziegler, SP-Fraktion (Aeschlimann, Brassel, Chappuis, Hilber, Hintermann, Jäggi, Küng, Laube, Meschberger, Münger, Nussbaumer, Plattner, Rudin Christoph, Rudin Karl, Schmied und Stöcklin): Verkehrsmässige Erschliessung des Sportzentrums St. Jakob

Am 22. Mai 2003 reichte Robert Ziegler das Postulat mit dem Titel "Verkehrsmässige Erschliessung des Sportzentrums St. Jakob" ein. Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

"Bekanntlich soll das St. Jakobsstadion zur nationalen Sportarena ausgebaut werden. Dem Stadion ist dieser Erfolg zu gönnen wie auch seinen Besuchern das Erlebnis, dass die "Rechten" jeweils als Sieger vom Platz gehen mögen.

Die umliegenden Baselbieter Gemeinden sind von diesem Vorhaben insofern betroffen, als damit bei vielen Veranstaltungen noch mehr Besucher anreisen und damit auch Strassen und Parkraum beanspruchen dürften. Deshalb bitte ich den Regierungsrat die folgenden Fragen abzuklären, Vorschläge zu prüfen, geeignete Massnahmen zu ergreifen und darüber zu berichten:

1. *Ich bitte den Regierungsrat abzuklären, ob mit der Planung für den Ausbau des Stadions St. Jakob auch die verkehrsmässige Erschliessung neu überdacht (gemeint ist überdenken nicht überdachen!) wird, und die Gewährleistung einer befriedigenden und umweltverträglichen Lösung als Bedingung für eine Ausbaubewilligung vorausgesetzt wird. Ich ersuche den Regierungsrat, sich beim Nachbarkanton dafür einzusetzen.*
2. *Der Regierungsrat soll sich, auch im Interesse der stadtnahen Gemeinden, für Lösungen einsetzen, die sich vorab auf den öffentlichen Verkehr als Zubringer zum Jakobsstadion abstützen.*
3. *Ich bitten den Regierungsrat abzuklären, wie die SBB-Station " St. Jakob-Stadion" bei Grossveranstaltungen bedient und frequentiert wird, und wie deren Bedienung noch optimiert werden kann.*
4. *Ich bitte den Regierungsrat abzuklären, ob die technischen Voraussetzungen gegeben sind, Extrakurse der Tramlinien 10 und 11 direkt zum Stadion zu führen, und, wenn dies zutrifft, einen Versuchsbetrieb zu veranlassen.*

5. *Ich bitte den Regierungsrat, weitere Vorschläge, wie die Erschliessung der Sportanlagen "St. Jakob" mit dem öffentlichen Verkehr verbessert werden können, zu unterbreiten."*

In der Landratssitzung vom 15. Januar 2004 wurde das Postulat dem Regierungsrat [überwiesen](#).

Der Regierungsrat nimmt zu den fünf Postulaten wie folgt Stellung:

3 *Einschränkende Rahmenbedingungen*

3.1 *Bauliche Massnahmen*

Die Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssituation im Raum St. Jakob sind durch die derzeitigen wirtschaftlichen, rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen erheblich eingeschränkt. Die im Rahmen des Konzepts Parklandschaft St. Jakob im Jahre 2002 vorgeschlagenen Massnahmen, wie die Aufstockung des Parkhauses St. Jakob, der Neubau eines Parkhauses neben dem bestehenden Parkhaus St. Jakob oder in der näheren Umgebung, die Überdeckung verschiedener Autobahnteilstücke zur Gewinnung von Parkraum, ein Parkhausneubau auf dem Areal Schänzli oder auch nur die Nutzung dieses Areals als Parkierfläche, lassen sich nicht oder zumindest nicht in absehbarer Zeit realisieren.

Neubauten für Parkmöglichkeiten können nicht wirtschaftlich betrieben werden, da sie lediglich bei Grossanlässen einigermassen ausgelastet wären. Die Nutzung des Schänzli-Areals zur Entlastung der Verkehrssituation bei Grossanlässen war an der dezidiert ablehnenden Haltung der Gemeinden Muttenz, Münchenstein und Birsfelden gescheitert und ist nun aufgrund eines Urteils des Kantonsgerichts aus rechtlichen Gründen nicht möglich. Die verschiedenen Varianten zur Überdeckung von Autobahnteilstücken zwecks Nutzung als Parkierflächen sind wirtschaftlich nicht vertretbar. Zudem sind die in Frage kommenden Autobahnteilstücke im Rahmen des Neuen Finanzausgleichs zwischen Bund und Kantonen (NFA) ins Eigentum des Bundes übergegangen, weshalb der Kanton Basel-Landschaft nur mit Zustimmung des Bundes eine solche Überdeckung realisieren könnte.

Bauliche Massnahmen - das haben die intensiven Abklärungen in den vergangenen Jahren klar gezeigt - lassen sich aus verschiedenen Gründen nicht umsetzen. Daher sind zur Zeit keine entsprechenden Bauprojekte geplant.

3.2 *Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr*

Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass die vorhandenen Angebote im Bereich des öffentlichen Verkehrs weitgehend genügen. Mit anlassbezogenen und darauf abgestimmten Kapazitätserhöhungen auf den bestehenden Linien kann der Besucherstrom, der das öffentliche Verkehrsmittel nutzt, auch bei Grossanlässen in vernünftigen Zeiträumen zu- und wieder weggeführt werden. Weitere Linien des öffentlichen Verkehrs in den Raum St. Jakob zu leiten, wäre keine sinnvolle Erweiterung des Angebots. Die Ableitung der Linien 10 oder 11 via Brülingerstrasse zum St. Jakob – wie im Postulat Maag (Nr. [2004-301](#), Ziff. 4) vorgeschlagen – widerspräche der konsequenten radialen Ausrichtung der stark frequentierten Tramlinien auf separaten Achsen im Netz zum

Stadtzentrum hin. Eine solche Querverbindung vom Dreispitz zum St. Jakob würde noch mehr öffentlichen Verkehr auf die bereits stark beanspruchte und bei Risikospielen zeitweise gänzlich gesperrte St. Jakobs-Kreuzung leiten. Die Traminfrastruktur im Raum St. Jakob könnte zudem neben den Extrakursen der Linie 14 keine zusätzliche Tramlinie verkraften – auch wenn sie nur im Bereich St. Jakob gewendet und wieder auf den Dreispitz geleitet würde. Längerfristig könnte die Einrichtung einer regulären S-Bahn Haltestelle St. Jakob die Erschliessung des Sportzentrums mit dem öffentlichen Verkehr zwar deutlich verbessern. An eine Realisierung wird aber aufgrund der Konflikte mit dem Güterverkehr sowie den Abkreuzungskonflikten mit dem Fernverkehr bei Muttenz erst im Zusammenhang mit der Entflechtung des Personen- und Güterverkehrs im Knoten Basel-Stadt und grossen Infrastrukturmassnahmen zu denken sein. Die Nutzung der bestehenden SBB Haltestelle bei Fussballspielen durch Extrazüge für auswärtige Fans und Shuttle-Züge zum Bahnhof Basel SBB ist heute recht effizient.

4 Verkehrssituation bei Grossanlässen im St. Jakob

Die Verkehrssituation im Raum St. Jakob wird dann kritisch, wenn im Stadion St. Jakob-Park ein Grossanlass mit rund 38'000 Besuchern und parallel ungefähr gleichzeitig ein weiterer grosser Anlass in der St. Jakobhalle oder der St. Jakob-Arena stattfindet. In allen anderen Fällen kann der Verkehr in der Regel ohne grössere Probleme bewältigt werden. Die Gegebenheiten des Raumes St. Jakob, wie die zwei für den lokalen und regionalen Verkehr wichtige Achsen, die sich an der St. Jakob-Kreuzung schneiden, sowie eine nadelöhrartige Erschliessung des Parkhauses St. Jakob und der Parkbuchten sind dem Verkehrsfluss abträglich. Es muss festgehalten werden, dass die Eventstätten im Raum St. Jakob verkehrsmässig sehr ungünstig liegen und an dieser Situation ohne ganz erhebliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur nichts geändert werden kann. Das hat zur Folge, dass sich der Verkehr nach dem Ende von Grossanlässen unmöglich ohne kurzzeitige Staus aus dem Raum St. Jakob entfernen kann.

Sodann ist festzuhalten, dass die verschiedenen Anlässe im Raum St. Jakob recht unterschiedliche Verkehrsströme mit sich bringen. Am Beispiel von Fussballspielen tritt dies deutlich zu Tage. Bei den Spielen des FC Basel kommt ein grosser Teil der Besucherinnen und Besucher aus der Region. Diese Personen reisen auch zu einem guten Teil mit den öffentlichen Verkehrsmitteln an oder nutzen offizielle oder inoffizielle Park & Ride Möglichkeiten. Auch der Anteil des Langsamverkehrs (Radfahrende, Fussgängerinnen und Fussgänger) ist beachtlich. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs bewegt sich deshalb in einem akzeptablen Rahmen. Die auswärtigen Besucherzahlen bleiben bei solchen Spielen in der Regel eher gering. Diese Personen reisen zu einem erheblichen Teil mit dem öffentlichen Verkehr, namentlich mit den organisierten Extrazügen an. Bei Spielen des FC Basel kommt es deshalb in der Regel kaum zu problematischen Verkehrslagen. Bei Länderspielen der Schweizerischen Fussballnationalmannschaft hingegen reist ein Grossteil der Besucherinnen und Besucher aus der ganzen Schweiz und je nach Gegner auch aus dem benachbarten Ausland an. Darum muss ein erheblich grösseres Parkangebot für Personenwagen und Reiseautos zur Verfügung gestellt werden. Für solche Veranstaltungen reichen die sonst üblicherweise zur Verfügung gestellten Parkmöglichkeiten nicht mehr aus und es muss zusätzlicher Parkraum angeboten werden. Anders als bei den Spielen des FC Basel gelingt es viel schlechter, die Besucherinnen und Besucher zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu bewegen und dadurch die Verkehrssituation weniger zu beeinträchtigen.

Das Fazit: Es ist nicht möglich, all die vielfältigen Veranstaltungen im Raume St. Jakob über einen Leisten zu schlagen und den Verkehr bzw. die Massnahmen zu dessen möglichst störungsfreier

Bewältigung nur aus einer einheitlichen Optik zu betrachten. Der Grossteil der heute im St. Jakob stattfindenden Veranstaltungen kann mit den von allen Verkehrspartnern auf den konkreten Anlass zugeschnittenen Kapazitätssteigerungen und ohne grössere Beeinträchtigungen abgewickelt werden. Wenn unbedingt Massnahmen zur Verbesserung der Situation getroffen werden sollten, dann wären dafür ganz erhebliche Investitionen nötig.

5 **Aktuelles Parkierungskonzept**

Die Polizei Basel-Landschaft hat zusammen mit der Kantonspolizei Basel-Stadt ein Verkehrskonzept für den Raum St. Jakob erarbeitet, mit dem im Normalfall Parkplätze für rund 5'800 Personenwagen und 100 Reisecars und bei Grossanlässen gut weitere 1'700 Parkplätze für Personenwagen bereitgestellt werden können. Es werden dabei folgende Areale mit folgenden Kapazitäten genutzt:

| Ort / Parkplätze für Personenwagen | ungefähre Kapazität ^{*)} | Kanton |
|---|--|---------------|
| Normalfall: | | |
| Parking St. Jakob-Park | 700 | BS |
| St. Jakobshalle, Parkbuchten | 400 | BL |
| St. Jakobshalle, Parkhaus | 1'000 | BL |
| UAG, Basel | 800 | BS |
| Containerterminal, Basel | 300 | BS |
| Areal Firma Musfeld, Basel | 200 | BS |
| MUBA-Parking | 500 | BS |
| Parking Badischer Bahnhof | 500 | BS |
| Camion Transport AG, Muttenz | 700 | BL |
| Margelacker, Muttenz | 200 | BL |
| St. Jakobstrasse, Muttenz | 500 | BL |
| Total | 5'800 | |
| Zusätzlich für Grossanlässe möglich: | | |
| Hafenareal Birsfelden, Birsfelden | 1'200 | BL |
| Hofacker-/Kriegackerstrasse, Muttenz | 500 | BL |
| Total für Grossanlässe | 7'500 | |

Für Reisecars bestehen folgende Parkmöglichkeiten mit den angeführten Kapazitäten:

| Ort / Parkplätze für Reisecars | ungefähre Kapazität ^{*)} | Kanton |
|---------------------------------------|--|---------------|
| MIBA-Unterführung | 50 | BS |
| Vorplatz Bahnhof Wolf | 30 | BS |
| Muttenzerweg | 20 | BS |
| Total | 100 | |

^{*)} Bei den angegebenen Kapazitäten handelt es sich um im besten Fall zu erwartende Kapazitäten; diese können je nach Belegungsgrad durch andere Anlässe effektiv geringer ausfallen.

Es erweist sich, dass die Mehrheit der Parkmöglichkeiten für Personenwagen solche sind, die nur temporär zur Verfügung stehen. Dauernd zur Verfügung stehen lediglich die öffentlich zugänglichen Parkhäuser. Sämtliche Parkplätze für Reisedeckungs sind temporär.

Dass dieses Parkraumkonzept genügt, zeigte sich zum Beispiel am 22. Oktober 2008. An diesem Tag fand im St. Jakob-Park das Fussballspiel der Champions League FC Basel - FC Barcelona statt. Gleichzeitig liefen in der St. Jakobshalle die Davidoff Swiss Indoors. Insgesamt waren zu Spitzenzeiten rund 47'000 Besucher in den Raum St. Jakob angereist. Beim Fussballspiel rechnete die Polizei Basel-Landschaft damit, dass von den erwarteten 38'000 Zuschauern rund 2/3, d.h. ca. 24'000 mit dem öffentlichen Verkehr oder mit Zweiradfahrzeugen anreisen würden, ca. 12'000 mit dem Personenwagen und ca. 2'000 mit Reisedeckungs. Bei den erwarteten rund 9'000 Besuchern der Davidoff Swiss Indoors rechnete die Polizei gestützt auf Erfahrungswerte der letzten Jahre damit, dass der grösste Teil mit Personenwagen anreisen würden. Insgesamt rechnete man mit starker bis voller Auslastung des Parkplatzangebots, also mit rund 7'500 Personenwagen. Effektiv reisten aber weniger Zuschauerinnen und Zuschauer mittels motorisierten Individualverkehrs an oder die angenommenen Belegungsziffern für die Fahrzeuge waren zu tief angesetzt, so dass das Hafenaerial Birsfelden lediglich zu ca. 10% ausgeschöpft worden war und die Parkhäuser Badischer Bahnhof und Messe kaum benutzt wurden. Also selbst ein so grosser kombinierter Anlass konnte mit dem heute angewendeten Parkierungskonzept bewältigt werden. Dabei war der Anteil an öffentlichem Verkehr sicher auch durch das Angebot von Kombitickets sowie durch entsprechende Medienmitteilungen der Polizei, mit welchen auf die zu erwartende prekäre Verkehrssituation für diesen Tag hingewiesen worden war, erfreulich hoch. Auswirkungen auf die am nächsten beim St. Jakob liegenden Wohnquartiere von Muttenz, Freidorf und Unterwartweg wurden durch Absperungen mittels baulicher Massnahmen und Präsenz von privaten Bewachungsdiensten möglichst gering gehalten.

Mit Verkehrslenkungsmassnahmen und Wegweisungen für den motorisierten Individualverkehr, die bereits auf der Autobahn A2 ab der Ausfahrt Liestal/Augst beginnen, wird versucht, den Verkehr möglichst gut in die vorgesehenen Parkräume zu lenken.

Als grösste Anlässe im 2009 fanden im St. Jakob Park drei Länderspiele statt. Erfahrungsgemäss reisen hier die Besucherinnen und Besucher jeweils aus der ganzen Schweiz an. Aufgrund der Erfahrungen ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs höher als bei "normalen" FCB-Spielen. Aus diesem Grund wurde anlässlich aller drei Spiele der Hafen Birsfelden als zusätzlicher Parkraum aktiviert. Die angebotene Kapazität reichte ohne Engpässe aus, die Besucherströme aufzunehmen. In Zahlen bedeutet dies, dass jeweils zwischen 31'500 und 38'500 Zuschauerinnen und Zuschauer die Fussballspiele besuchten. Dabei wurden zwischen 2'600 und 3'600 Fahrzeuge parkiert. Obwohl zwei der drei Spiel an Werktagen stattfanden und damit nicht alle oben genannten Parkflächen zur Verfügung standen, wurden die angebotenen Parkflächen (Birsfelder Hafen und Umgebung St. Jakob) nicht zu 100 % belegt.

Fazit: Die mit dem heute angewendeten Verkehrskonzept zur Verfügung gestellten Parkräume reichen auch für kombinierte Grossanlässe in aller Regel aus. Allerdings handelt es sich bei den zur Verfügung gestellten Parkmöglichkeiten zum grossen Teil um temporäre Parkplätze, welche nicht immer in gleich grosser Anzahl garantiert sind. Ein modernes Verkehrsleitsystem wäre wohl wünschenswert. Ein solches wäre aber mit sehr hohen Kosten verbunden, die sich für einige Grossveranstaltungen pro Jahr aber kaum rechtfertigen lassen.

6 Einheitliche Parkraumbewirtschaftung

Mit einer einheitlichen Bewirtschaftung des Parkraums sollten mehrere Ziele erreicht werden. Mit den Gebühren sollte Geld beschafft werden für allfällige Massnahmen zur Hebung des Parkplatzangebots, es sollte die Attraktivität der provisorischen Gratis-Parkplätze gegenüber den kostenpflichtigen gesenkt werden und schliesslich wäre eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr durch diese Massnahme ebenso wünschbar.

Das Anliegen einer einheitlichen Parkplatzbewirtschaftung wurde eingehend geprüft. Es zeigte sich, dass die Durchsetzung einer Parkgebühr in den provisorischen Parkräumen auf öffentlichen Strassenabschnitten nur mit Strassensperrungen und einem grossen Personalaufwand möglich wäre. Die Finanzierung des Aufwands könnte nicht kostendeckend erfolgen. Die Gründe, weshalb die Massnahme der Parkraumbewirtschaftung nicht weiter verfolgt werden soll, sind die folgenden:

- Die effiziente Gebührenerhebung setzt die Strassensperrung und feste Kassenstellen an beiden Enden der betroffenen Strassenabschnitte voraus. Die Strassensperrung führt insbesondere bei der St. Jakobstrasse zu erheblicher Verkehrsbehinderung, zur Beeinträchtigung einer wichtigen Notfallachse und zur Behinderung der Anwohnerschaft, des Gewerbes und deren Kundschaft.
- Die Sperrung von Strassen zwecks Erhebung von Gebühren führt zu unerwünschtem Rückstau, bei St. Jakobstrasse und Freulerstrasse an besonders heiklen Orten.
- Den Einnahmen von max. ca. CHF 10'000.-- (es wird eine einheitliche Parkgebühr für Parkflächen in BL und BS von CHF 10.--/ pro Fahrzeug angenommen) stünden Ausgaben von ca. CHF 17'000.-- pro Anlass gegenüber; somit entstünden ca. CHF 7'000.-- zusätzliche Kosten pro Anlass für den Kanton BL. Gemäss Konzept setzen sich die Ausgaben aus den durch die Erhebung eines Einheitstarifes (BL könnte den Einheitstarif nicht einseitig zur Realisierung der vollen Kostendeckung erhöhen) entstehenden zusätzlichen Materialkosten (Absperrmaterial, Signale, Tickets, Flyer, etc.) sowie dem erhöhten Personalbedarf für die Umsetzung der entsprechenden Verkehrsführung und des Inkassos der Parkgebühren zusammen. Wo immer möglich wurde dabei der Einsatz eines Polizisten oder einer Polizistin durch einen externen Mitarbeitenden mit einem deutlich tieferen Stundenansatz ersetzt. Durch die notwendigen Sperrungen und damit verbundenen Umleitungen kann jedoch auf einen zusätzlichen Einsatz von Polizisten und Polizistinnen nicht vollumfänglich verzichtet werden.
- Die verstärkte Verdrängung parkplatzsuchender motorisierter Besucherinnen und Besucher in die Quartiere von Muttenz, Birsfelden und Basel entlang den öV-Zubringerachsen, wäre die Folge.
- Ein grosser Administrationsaufwand für Parkkarten für die Anwohnerschaft und deren Besucherinnen und Besucher (wurde anlässlich der Euro 08 praktiziert, es gibt deshalb Erfahrungswerte) würde entstehen.
- Eine neue Signalisation wäre notwendig.
- Eine erheblich grössere Polizeipräsenz in den angrenzenden Quartieren wäre notwendig zwecks Büssung von Falschparkierern; signalisationskonformes Parkieren durch Besucherinnen und Besucher wäre demgegenüber nicht sanktionierbar; dies hätte einen erhöhten Druck auf die angrenzenden Quartiere zur Folge.

Die flächendeckende Einführung eines Einheitstarifs, namentlich für die provisorisch zum Parkieren freigegebenen öffentlichen Strassenabschnitte ist deshalb auf sinnvolle Weise nicht realisierbar. Diese Massnahme würde mit Gewissheit zum Gegenteil dessen führen, was beabsichtigt ist,

nämlich zu einer Verlagerung des Besucherverkehrs in die Wohnquartiere, wo immer noch gratis parkiert werden kann. Diese Entwicklung könnte nur mit sehr viel Aufwand (z.B. Quartierparkzonen mit starken Kontrollen) teilweise abgewendet werden.

Die Einführung eines einheitlichen Tarifs nur in allen gebührenpflichtigen Parkräumen würde zu erheblichen praktischen Schwierigkeiten führen, da die Parkhäuser St. Jakob-Park und St. Jakob-halle jeweils eine gemischte Benutzerschaft und nicht nur Veranstaltungsbesucher aufweisen. Das hätte eine Ungleichbehandlung der unterschiedlich orientierten Benutzerschaft zur Folge.

Die Frage der Einführung von einheitlichen Parkgebühren im Raum St. Jakob war Gegenstand des Teilprojekts 5 St. Jakob der Partnerschaftsverhandlungen zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt. Der regierungsrätliche Lenkungsausschuss der Partnerschaftsverhandlungen BL/BS hat nach Kenntnisnahme der Prüfungsergebnisse einer einheitlichen Parkraumbewirtschaftung am 21. April 2009 beschlossen, die Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung nicht weiter zu verfolgen, da diese Massnahme nicht effizient vollzogen werden könnte und mit überwiegend negativen Auswirkungen gerechnet werden müsste.

7 Erfahrungen aus der Euro 08

In den Postulaten von Patrick Schäfli vom 15. Januar 2004 (Nr. [2004-004](#)) und von Esther Maag vom 25. November 2004 (Nr. 2004-301) wurde die Verkehrssituation im Raum St. Jakob unter anderem auch im Licht der damals bevorstehenden Fussball-Europameisterschaft Euro 08 kritisch betrachtet.

Die Prognosen im Vorfeld des Anlasses führten dazu, dass von einem Parkraumbedarf für 10'000 Personenwagen und 400 Reiseautos ausgegangen wurde. Zur Bewältigung dieses geschätzten Aufkommens wurden grosse zusätzliche temporäre Parkräume in Pratteln, Aesch und Bubendorf bereitgestellt. Mit diesen Parkräumen hätte der prognostizierte Verkehr bewältigt werden können. Die Prognosen lagen mit einer Ausnahme (Match Holland) deutlich zu hoch. Der Verkehr konnte an der Euro 08 immer weitgehend problemlos abgewickelt werden. Zu den im Vorfeld befürchteten grossen Verkehrsproblemen, ja gar zu einer "peinlichen Versagernummer" (Zitat Postulat Patrick Schäfli, Nr. [2004/004](#)) ist es mitnichten gekommen.

Eine weitere interessante Erfahrung aus der Euro 08 war, dass mehr Besucherinnen und Besucher den öffentlichen Verkehr benutzten als erwartet.

Das Verkehrsaufkommen anlässlich der Fussball-Europameisterschaft Euro 08 konnte im Raum St. Jakob in befriedigender Weise abgewickelt werden. Selbstverständlich waren dafür weitergehende Massnahmen notwendig, als sie bei normalen Grossanlässen im St. Jakob getroffen werden müssen.

8 Weitere geprüfte Fragen

In den Postulaten von Esther Maag vom 25. November 2004 (Nr. [2004-301](#)) und von Robert Ziegler / SP-Fraktion vom 22. Mai 2003 (Nr. [2003-122](#)) sind eine ganze Reihe spezifischer Fragen aufgeführt. Diese sollen in den nachfolgenden Ausführungen beantwortet werden.

8.1 Einführung von Kombitickets für jegliche Art von Anlässen

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat im Zusammenhang mit der Aufstockung des Stadions St. Jakob-Park die Einführung eines Kombi-Tickets für Veranstaltungen im St. Jakob-Park beschlossen. Seit dem 1. Januar 2007 wird der jeweilige Veranstalter eines Anlasses mittels der Veranstaltungsbewilligung des Kantons Basel-Stadt verpflichtet, ein Kombi-Ticket herauszugeben. Zusätzlich hat der FC Basel im Dezember 2006 mit dem Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) eine Vereinbarung abgeschlossen, welche die Konditionen rund um das Kombi-Ticket regelt.

Für Anlässe in der St. Jakob-Arena, der St. Jakobshalle sowie auf den angrenzenden Sportplätzen, welche sich auf basellandschaftlichen Kantonsgebiet befinden, besteht keine Verpflichtung, die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel auf dem Gebiet der TNW mit dem Eintritt zu kombinieren. Anders als im Kanton Basel-Stadt wäre eine solche Auflage nicht mittels Veranstaltungsbewilligung zu erteilen, da es im Kanton Basel-Landschaft keine analoge Bewilligungspflicht für öffentliche Veranstaltungen in privaten Anlagen gibt. Allenfalls können die Gemeinden eine Bewilligungspflicht für solche Veranstaltungen vorsehen. Eine solche hat die Gemeinde Münchenstein bisher noch nicht eingeführt. Es fehlt im übrigen für eine solche Massnahme an einer ausreichend klaren gesetzlichen Grundlage.

8.2 Verdichtung der Bus- und Tramlinien im Raum St. Jakob

Bei Grossanlässen ist auf der Tramlinie 14 und der Buslinie 36 eine Kapazitätserhöhung von bis zu 400% der normalen Tageskurse möglich. Durch die Inbetriebnahme der S-Bahn-Haltestelle Dreispitz wurde eine weitere Kapazitätserhöhung erreicht. Ohne bauliche Massnahmen sind weitere Kapazitätserhöhungen nicht möglich. Eine Führung der Tramlinien 10 und 11 mit einer Schlaufe ab Dreispitz über die Brüglingerstrasse in den Raum St. Jakob ist aus verkehrlicher und angebotsseitiger Sicht nicht sinnvoll. Diese Strecke wird bereits durch die Buslinien 36 und 37 ausreichend abgedeckt (siehe vorne Ziffer 3.2).

8.3 Bessere Bedingungen für den Langsamverkehr (Radfahrende / Fussgängerinnen und Fussgänger)

Der Raum St. Jakob ist durch Fuss- und Radwege bereits heute von allen Seiten her gut erschlossen. Fuss- und Radwege sind während der Veranstaltungen dadurch zusätzlich attraktiv, da der motorisierte Individualverkehr aufgrund der zeitweiligen Absperrungen nur sehr beschränkt in die Nähe des Stadions gelangen kann. Seit Einreichung des Postulats sind zu den grossen zentralen Veloparkplätzen bei der St. Jakobshalle und dem Gartenbad St. Jakob zusätzlich Veloabstellplätze auf baselstädtischem Boden an der Birsstrasse sowie bei der St. Jakobkreuzung angelegt worden. Das Angebot für Radfahrerinnen und Radfahrer sowie für Fussgängerinnen und Fussgänger kann deshalb heute als gut bezeichnet werden.

8.4 Verhandlungen und Verträge mit Anbieterinnen und Anbietern von temporären Parkplätzen

Heute stellen die Anbieterinnen und Anbieter in recht grosszügiger Weise ihre Areale gratis zur Verfügung und können die von den Benutzerinnen und Benutzer der Parkplätze verlangten Park-

gebühren behalten. Dieses freiwillige System funktioniert gut. Es ist nicht einzusehen, mit was für Anreizen die Anbieterinnen und Anbieter dazu gebracht werden sollten, Verträge einzugehen, die ausschliesslich sie selber zu etwas verpflichten.

8.5 Parkraumbewirtschaftung in den Gemeinden

Der Regierungsrat hat keine Möglichkeit, die Gemeinden zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung zu verpflichten. Darüber hinaus sind die wirksamen Möglichkeiten einer Bewirtschaftung, die dazu geeignet wären, den motorisierten individuellen Besucherverkehr zu steuern, sehr begrenzt. Blaue Zonen würden wohl auch vom Besucherverkehr gleichermassen frequentiert werden und Zeitüberschreitungen - z.B. bei Fussballspielen zwingend der Fall - würden sicher in Kauf genommen. Um dies zu verhindern müsste ein grosses Polizeiaufgebot erfolgen, damit alle Wiederhandelnden erfasst werden könnten. Das wäre enorm aufwändig. Wirksam wären wohl nur Parkuhren in grosser Zahl. Dies bedingte aber, neben grossen Investitionen in die Infrastruktur, wiederum einen sehr hohen Kontrollaufwand, den die Polizeiorgane immer wieder leisten müssten. Eine flächendeckende, gebührenpflichtige Bewirtschaftung der Parkräume der Gemeinden für Grossveranstaltungen erscheint aus der Sicht des Kantons nicht realisierbar. Eine solche Massnahme würde zudem keinen positiven Effekt auf die Verkehrssituation im Raum St. Jakob bringen. Sie würde mit Sicherheit umgangen werden.

8.6 Werbung für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs

Die Polizei Basel-Landschaft erlässt regelmässig vor grossen Veranstaltungen über die Medien die Aufforderung an die Besucherinnen und Besucher, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Mittlerweile ist auch allen Besucherinnen und Besuchern solcher Veranstaltungen bekannt, dass die Anreise mit dem öffentlichen Verkehr sinnvoller sein dürfte, weil im motorisierten Individualverkehr mit Behinderungen gerechnet werden muss. Aktivitäten der Veranstalter in dieser Richtung versprechen keine zusätzlichen Effekte. Es zeigt sich aber immer wieder, dass die Zahl jener, die beeinflusst werden können, begrenzt ist.

8.7 Koordination mit dem Kanton Basel-Stadt und den involvierten Verkehrsbetrieben und privaten Partnern

Es ist mittlerweile eine Selbstverständlichkeit, dass alle grösseren Anlässe mit allen beteiligten Partnern koordiniert werden. Vor Grossanlässen, namentlich im St. Jakob-Park, finden stets gemeinsame Rapporte statt, an denen Massnahmen konzipiert und koordiniert werden. Die Zusammenarbeit aller Partner wurde namentlich durch die Fussball-Europameisterschaft erheblich gestärkt und ist heute sehr wirkungsvoll.

9 Massnahmen

Die im Raum St. Jakob stattfindenden Veranstaltungen können heute auf der Grundlage der gemeinsam mit den baselstädtischen Partnern entwickelten Verkehrskonzepte gut bewältigt werden. Weitere Optimierungen können höchstens mit baulichen Massnahmen erzielt werden. Solche

Massnahmen sind zurzeit aber aus finanziellen, rechtlichen und politischen Gründen nicht realisierbar.

10 Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, folgende Postulate abzuschreiben:

- a. Postulat Nr. [2004-004](#) von Patrick Schäfli mit dem Titel "Parking-Situation im St. Jakob"
- b. Postulat Nr. [2004-102](#) von Andreas Helfenstein mit dem Titel "Ohne Parkplatzsorgen zum St. Jakob-Park"
- c. Postulat Nr. [2004-119](#) von der CVP/EVP-Fraktion mit dem Titel "Parkplatzbewirtschaftung beim St. Jakob-Park"
- d. Postulat Nr. [2004-301](#) von Esther Maag mit dem Titel "Umfassendes Verkehrskonzept St. Jakob"
- e. Postulat [2003-122](#) von Robert Ziegler und SP-Fraktion mit dem Titel "Verkehrsmässige Erschliessung des Sportzentrums St. Jakob"

Liestal, 27. April 2010

Im Namen des Regierungsrates:

Der Präsident:
Wüthrich

Der Landschreiber:
Mundschin