

## Vorlage an den Landrat

### Bericht zum Postulat [2023/310](#) «Fahrradrouten Hölstein-Diegten / Bennwil-Oberdorf» 2023/310

vom 25. November 2025

#### 1. Text des Postulats

Am 8. Juni 2023 reichte Michael Bürgin das Postulat [2023/310](#) «Fahrradrouten Hölstein-Diegten / Bennwil-Oberdorf» ein, welches vom Landrat am 30. November 2023 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

*Das Velofahren im Kanton Baselland macht zumeist Spass und ist angenehm. Für alle Pendler:innen ist es absolut zu empfehlen. Der Kanton ist in einigen Abschnitten sogar vorbildlich erschlossen. Nicht gut erschlossen und sogar gefährlich sind die Kantonsstrassen von Hölstein nach Diegten und Bennwil nach Oberdorf (siehe Karten). Beide Strassen sind aber sehr beliebte Strecken für Rennradclubs, Paralympicsteilnehmer:innen und Freizeitbiker:innen.*

*Auf der Strecke von Hölstein nach Diegten fahren viele Lastwagen zur Deponie Bruggtal. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 80 km/h.*

*Die Strecke von Bennwil nach Oberdorf ist ein Schulweg und wird von den Sekundarschüler:innen aus Bennwil stark frequentiert. Die Verkehrszunahme seit der Baustelle «Waldenburgerli» ist markant und nimmt nicht mehr, entgegen aller Vorhersagungen, ab. Gefährliche Situationen sind hier alltäglich. Es gibt viele enge und unübersichtliche Passagen. Die Gemeinde hat den Kanton schon mehrfach darauf hingewiesen.*

*Ich bitte den Regierungsrat um die Prüfung und Klärung folgender Fragen:*

- *Wie kann auf dem Abschnitt Hölstein – Diegten ein gesichertes Fahren für alle Verkehrsteilnehmer:innen sichergestellt werden?*
- *Wie ist ein Fahrradstreifen oder gar ein separater Fahrradweg zu realisieren?*
- *Wie kann auf dem Abschnitt Bennwil – Oberdorf ein gesichertes Fahren für alle Verkehrsteilnehmer:innen realisiert werden?*
- *Wie kann der Schulweg der Bennwiler Jugendlichen sicherer gemacht werden?*
- *Wie reagiert der Kanton auf das wachsende Verkehrsaufkommen auf der Strecke Bennwil – Oberdorf?*

#### 2. Stellungnahme des Regierungsrats

##### Ausgangslage

Grundsätzlich ist der Kanton bestrebt, für alle Verkehrsteilnehmenden sichere und möglichst attraktive Netze zur Verfügung zu stellen. Darunter sind v.a. Zufussgehende und Velofahrende die verletzlichsten Benutzergruppen, weswegen es für diese eine besondere Vorsicht bedarf. Das be-

stehende kantonale Radroutennetz wurde in erster Linie dort angelegt, wo es ein hohes Veloaufkommen bzw. ein grosses Potenzial für den Veloverkehr hat. Dies ist meistens entlang stark befahrener Achsen der Fall, wo gleichzeitig der Schutzbedarf am höchsten ist und somit der grösste Handlungsbedarf für eine Abtrennung vom restlichen Verkehr besteht. Im Oberbaselbiet verteilen sich die kantonalen Radrouten – auch rein topographisch bedingt – bislang vorwiegend auf die Täler, während viele höher gelegene Ortschaften noch nicht an das Netz angeschlossen sind. Da aber auch einige dieser Gemeinden im Wachstum begriffen sind und der Bevölkerung möglichst viele attraktive Optionen bezüglich Verkehrsmittel (auch das Velo) zur Verfügung stehen sollen, wurde eine Weiterentwicklung des Radroutennetzes geprüft. Anhand des örtlichen Potenzials wurden neue Achsen geplant, welche in den kantonalen Richtplan übernommen werden sollen, damit sie jeweils für den Veloverkehr optimiert werden können. Dadurch erhalten zukünftig einige Gemeinden erstmals einen Anschluss an das offizielle Radroutennetz.

In der Weiterentwicklung des kantonalen Radroutennetzes ist keine neue Verbindung zwischen dem Waldenburgertal und dem Diegtal vorgesehen, da der Alltagsverkehr weiterhin in erster Linie auf die Täler ausgerichtet ist und von einzelnen Gemeinden Verbindungen dorthin führen sollen. Zwischen den einzelnen Tälern besteht aber weitgehend kein Bedarf von querenden Alltagsrouten. Allerdings wird eine neue Verbindung von Bennwil in das Waldenburgertal nach Hölstein in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Neben Bennwil gibt es weitere Gemeinden ähnlicher Grösse im Kanton, die noch nicht an das kantonale Radroutennetz angebunden sind. Nach erfolgreicher Aufnahme in den kantonalen Richtplan (die öffentliche Vernehmlassung der vorgesehenen Richtplananpassungen startet im Frühling 2026) ist es möglich, wie für alle neu hinzukommenden Radroutenverbindungen, Varianten zu prüfen.

Obwohl beide vom Initianten beschriebenen Achsen als gefährlich für den Veloverkehr wahrgenommen werden, haben die beiden Strassen, zumindest objektiv betrachtet, keine ausgewiesenen Gefahrenstellen: Es gab in den letzten zwölf Jahren keine polizeilich gemeldeten Unfälle mit Velobeteiligung.

Auf der Kantonsstrasse zwischen Hölstein und Diegten besteht ein durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von ca. 3'000 Fahrzeugen. Dabei handelt es sich grösstenteils um Verkehr zwischen dem Waldenburgertal und dem Autobahnanschluss, nur wenig Verkehr zweigt nach Bennwil ab. Die Verbindung zwischen Hölstein und Diegten besitzt keine wichtige Funktion als kantonale Radroute d.h. für den Alltagsverkehr, sondern ist (wie im Vorstoss beschrieben) allenfalls beliebt für den Freizeitverkehr. Für den Freizeitverkehr wiederum ist es nicht erstrebenswert, eine Linienführung auf oder entlang der Kantonsstrasse zu realisieren. Stattdessen sollte eine Verbindung abseits angeboten resp. genutzt werden.

Zwischen Bennwil und Oberdorf beträgt der DTV derzeit ca. 1'800 Fahrzeuge und entspricht damit dem Wert vor der Grossbaustelle des Umbaus der Waldenburgerbahn. Diese Bauarbeiten sind abgeschlossen und es besteht auf dieser Achse kein Ausweichverkehr mehr. Die ursprünglich temporäre Massnahme einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit von Tempo 60 im Zusammenhang mit der Baustelle der Waldenburgerbahn wurde nun aufgrund der kurvigen und teilweise unübersichtlichen Strecke als definitive Massnahme verfügt. Für eine bessere Aufmerksamkeit auf den Veloverkehr wurden vor einer Kurve bzw. Engstelle bereits Velo-Symbole markiert. Zudem besteht bereits seit 1992 ein Lastwagenfahrverbot zwischen Bennwil und Oberdorf (ausgenommen Zubringendienst).

#### Zu den einzelnen Fragen:

- *Wie kann auf dem Abschnitt Hölstein – Diegten ein gesichertes Fahren für alle Verkehrsteilnehmer:innen sichergestellt werden?*

Bei dieser Verbindung überwiegt wie oben beschrieben die Bedeutung für den Freizeitverkehr. Den unsicheren Velofahrenden wird empfohlen, bereits bestehende Feldwege zu nutzen, welche eine geringe Verkehrsbelastung aufweisen und landschaftlich reizvoller sind als das Befahren der Kantonsstrasse.

Auf diesem Abschnitt der Kantonsstrasse wird der Veloverkehr wie auf vielen Kantonsstrassen mit tiefem DTV im Mischverkehr geführt. Dass die Strecke subjektiv als gefährlich empfunden wird, ist nachvollziehbar, da die Geschwindigkeitsdifferenz Velo – MIV mitunter hoch sein kann. Mit der Aufnahme einer neuen Verbindung in den kantonalen Richtplan können mittel- bis langfristig Radverkehrsmassnahmen zwischen Hölstein und Bennwil geprüft werden.

- *Wie ist ein Fahrradstreifen oder gar ein separater Fahrradweg zu realisieren?*

Ausserorts sind grundsätzlich keine Radstreifen, sondern eine abgetrennte Infrastruktur für den Radverkehr vorzusehen; insbesondere zwischen Hölstein und Bennwil aufgrund des Schwerverkehrs zur Deponie «Bruggtal». Sobald Bennwil im Rahmen der kommenden Richtplananpassung an das kantonale Radroutennetz angeschlossen wird und das Potenzial für einen separaten Radweg gegeben ist, müsste nach einer geeigneten Linienführung gesucht werden.

- *Wie kann auf dem Abschnitt Bennwil – Oberdorf ein gesichertes Fahren für alle Verkehrsteilnehmer:innen realisiert werden?*

Auf diesem Abschnitt wurde die zunächst temporär eingeführte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auch nach Abschluss der Bauarbeiten an der Waldenburgerbahn beibehalten, u.a. um die Begegnungsfälle auf der kurvigen und teilweise unübersichtlichen Strecke sicherer zu machen. Für eine bessere Aufmerksamkeit auf den Veloverkehr wurden vor einer Kurve bzw. Engstelle Velo-Symbole markiert.

- *Wie kann der Schulweg der Bennwiler Jugendlichen sicherer gemacht werden?*  
(s. vorherige Frage).

Angesichts des geringen DTV ist grundsätzlich eine Führung des Veloverkehrs im Mischverkehr eine verhältnismässige Massnahme, die in der Regel keine zusätzlichen Schutzmassnahmen erfordert. Zudem besitzen beide genannten Achsen keine ausgewiesenen Gefahrenstellen, da sich in den letzten zwölf Jahren keine Unfälle mit Velobeteiligung ereignet haben.

Grundsätzlich sind die Gemeinden für Schulwege und Schulwegsicherheit zuständig.

- *Wie reagiert der Kanton auf das wachsende Verkehrsaufkommen auf der Strecke Bennwil – Oberdorf?*

Das Verkehrsaufkommen wurde im Rahmen der Bauarbeiten im Waldenburger Tal laufend beobachtet. Aufgrund der Einschränkungen im Tal wurde ein gewisser Ausweichverkehr festgestellt. Nach Abschluss der Grossbaustelle hat sich der Verkehr wieder auf dem vorher niedrigen Niveau eingependelt. Die Strassenverbindung ist regional zu unbedeutend, sodass nicht zu erwarten ist, dass sie massgeblichen Mehrverkehr anzieht. Zudem wird das Lastwagenverbot zwischen Bennwil und Oberdorf (ausgenommen Zubringerdienst) weiterhin aufrechterhalten. Durch die geplante Einführung der Tempo 30-Zone in allen Strassen des Siedlungsgebiets von Bennwil (inkl. der Kantonsstrasse), die der Kanton vollumfänglich unterstützt, wird die Achse unattraktiver für den Durchgangsverkehr.

### Fazit und Ausblick

Der Regierungsrat anerkennt das wachsende Bedürfnis auch vieler kleinerer Gemeinden nach einer geschützten Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr. Aus diesem Grund werden u.a. Planungen für eine flächendeckende Verkehrsberuhigung (Einführung einer Tempo 30-Zone), die sich mitunter auch auf untergeordnete Kantonsstrassen erstreckt, aktiv unterstützt und wurde z.B. in Duggingen bereits umgesetzt.

Für den Veloverkehr ist der Schutzbedarf in Ausserortsbereichen grösser, sodass für die unsicheren Benutzergruppen meist eine abgetrennte Infrastruktur anzustreben ist. Auf schwach befahrenen Strassen ist eine Führung im Mischverkehr verhältnismässig, da es hier seltener zu Begegnungsfällen kommt. Damit eine solche Radverkehrsinfrastruktur geschaffen werden kann, ist eine

entsprechende Aufnahme von wichtigen Verbindungen in den kantonalen Richtplan nötig. Dies ist im Rahmen der Weiterentwicklung des kantonalen Radroutennetzes vorgesehen.

Im Falle der Gemeinde Bennwil ist das Potenzial und der Handlungsbedarf auf der Strecke nach Hölstein am grössten. Hier können nach der erfolgten Neuansbindung mögliche Varianten für die Linienführung des Veloverkehrs geprüft werden. Auf der Strasse zwischen Bennwil und Oberdorf ist der Handlungsbedarf wegen des geringeren Verkehrsaufkommens (trotz der Wunschlinie für den Schülerverkehr) geringer. Hier war und ist vorgesehen, die Sensibilisierung für dort verkehrende Velofahrende durch Signale und Markierungen zu erhöhen und die vor wenigen Jahren gesenkte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h beizubehalten.

### **3. Antrag**

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat [2023/310](#) «Fahrradrouten Hölstein-Diegten / Bennwil-Oberdorf» abzuschreiben.

Liestal, 25. November 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich