

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat [2021/401](#) «Überprüfung Kantonales Radroutennetz in Muttenz» 2021/401

vom 18. August 2026

1. Text des Postulats

Am 10. Juni 2021 reichte Peter Hartmann das Postulat [2021/401](#) «Überprüfung Kantonales Radroutennetz in Muttenz» ein, welches vom Landrat am 16. Juni 2022 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Das Gebiet Polyfeld in Muttenz ist ein Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung. Im Gebiet befinden sich auch die Fachhochschule (FHNW) sowie die SEK II Schulen, für welche in den nächsten Jahren eine grosse Erweiterung mit der Ansiedlung zusätzlicher Bildungsplätze geplant ist.

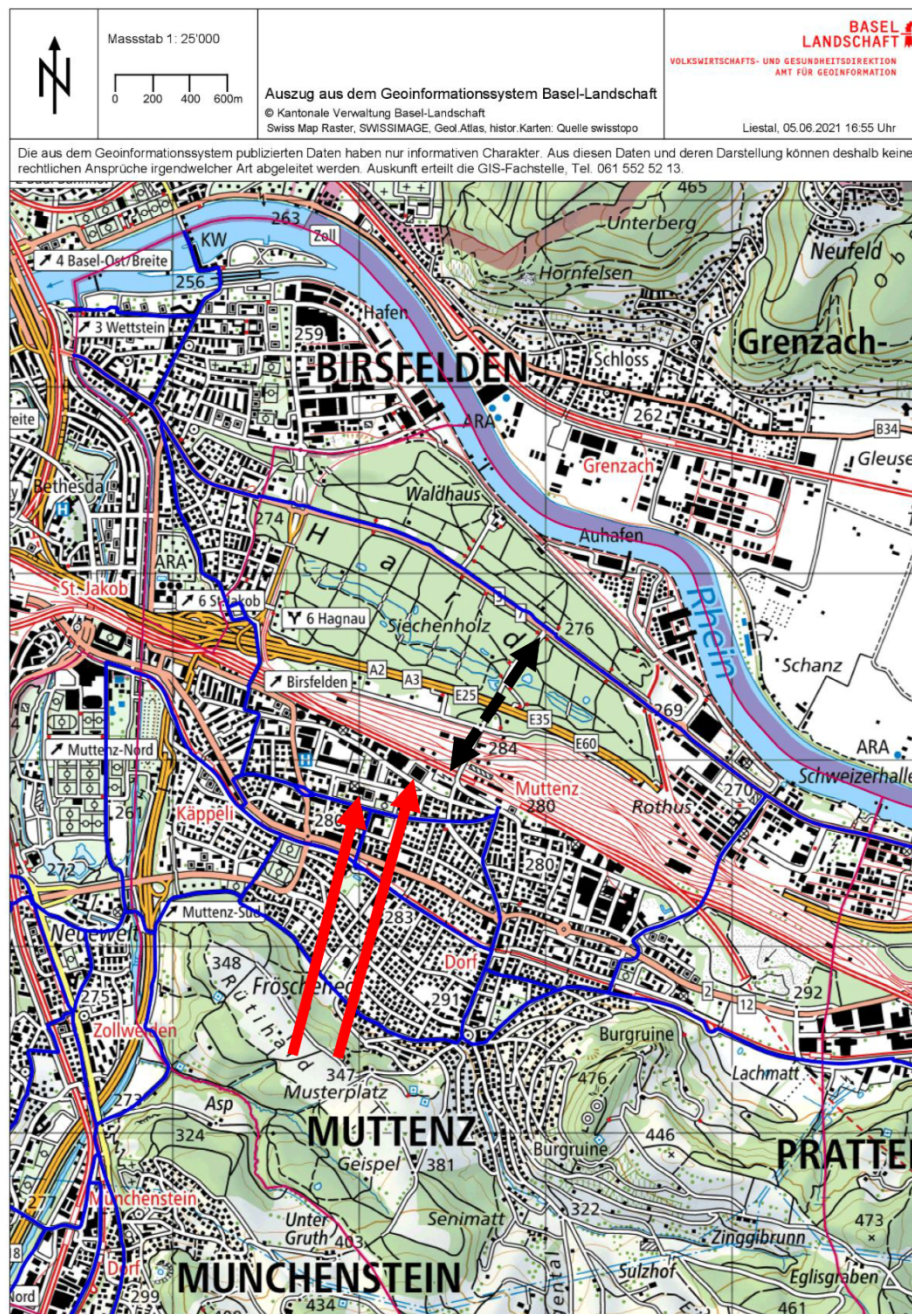
Kantonale Radrouten nach Muttenz bestehen von Birsfelden her via Freuler/Hagnau, von Basel St. Jakob parallel zur Tramlinie, von Münchenstein via Mühlemattstrasse, von Pratteln her ebenfalls parallel zur Tramlinie sowie von Augst via Schweizerhalle/Rothausstrasse. Die Brücke der Grenzacherstrasse über den Rangierbahnhof, welche die direkte und kürzeste Verbindung der FHNW zur künftigen Velovorzugsroute durch den Hardwald (Achse Basel/Birsfelden – Augst – Kt. Aargau) bildet, ist nicht Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes.

Aktuell beabsichtigen die SBB als Eigentümerin der Brücke über den Rangierbahnhof, das Bauwerk aufgrund des mangelhaften Zustands durch ein praktisch baugleiches Bauwerk zu ersetzen. Die öffentliche Planaufgabe dazu hat im April 2021 stattgefunden. Der Zeitpunkt des Brückenneubaus bietet die einmalige Gelegenheit, auch die künftige Anbindung der FHNW von Norden her zu prüfen. Der Vorteil einer Nordanbindung des Polyfelds an das kantonale Radroutennetz liegt darin, dass künftig via Velovorzugsroute eine Anbindung mit viel weniger Schnittstellen bzw. Querungen von (Auto)-Strassen möglich ist, was einerseits die Verkehrssicherheit und andererseits den Verkehrsfluss von Velo, MIV und ÖV (Bus) erhöht.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um Prüfung:

- *ob die Aufnahme der Achse Grenzacherstrasse in das kantonale Radroutennetz sinnvoll ist und falls ja, wie und ob die Umsetzung gleichzeitig und abgestimmt mit dem SBB-Brückenneubau erfolgen könnte (z.B. mittels Brückenverbreiterung oder parallel dazu geführter Brücke in Leichtbauweise)*
- *ob in Muttenz eine generelle Anpassung des kantonalen Radroutennetzes sinnvoll ist, um den aktuellen und künftigen Gegebenheiten (Gewerbe- und Bildungsstandorte) sowie den aktuellen Bedürfnissen besser gerecht zu werden*

Übersichtskarte mit kantonalen Radrouten, FHNW und Schulen SEK II:



Legende: rote Pfeile: SEK II und FHNW schwarzer Doppelpfeil: Grenzacherstrasse

2. Stellungnahme des Regierungsrats

2.1. Einleitenden Bemerkungen

Der Kanton Basel-Landschaft weiss um die Stärken des Veloverkehrs. Der Veloverkehr erlaubt eine kosteneffiziente und umweltverträgliche Abwicklung eines nennenswerten Teils des Verkehrs, ist doch in der Schweiz rund ein Drittel aller Autofahrten kürzer als 3 km. Mit zunehmendem Einsatz von Elektrovelos steigt dieses Potenzial weiter. Der Kanton ist daran, ein Radroutennetz umzusetzen, das durchgehend, sicher, attraktiv und angemessen dicht ist – so wie dies im Bundesgesetz über Velowege von allen Kantonen verlangt wird. Weiter verpflichtet das Bundesgesetz die Kantone, bis März 2027 einen entsprechenden Netzplan zu erstellen. Das Tiefbauamt hat diese Arbeiten an die Hand genommen und das Veloverkehrspotenzial auf sämtlichen Achsen im Kanton eruiert, den bestehenden Radroutennetzplan aktualisiert und Standards zu Radverkehrsanlagen definiert. Diese Arbeiten orientieren sich an den national vorgegebenen Kategorien und Begriffen und sind mit den Nachbarkantonen koordiniert. Der aktualisierte Radroutennetzplan wird in den nächsten Monaten publiziert und in die öffentliche Vernehmlassung gegeben.

Neu sieht das Radroutennetz im Alltagsverkehr drei Hierarchiestufen vor: Velovorzugsrouten (VVR), Hauptrouten und Basisrouten. Der Freizeitverkehr, etwa Mountainbike-Routen oder SchweizMobil-Routen, werden separat behandelt. Das Rückgrat des kantonalen Radroutennetzes besteht aus Velovorzugsrouten und Hauptrouten. Velovorzugsrouten bündeln nachfragestarke Alltagsbeziehungen. Sie sind nur dort vorgesehen, wo das Velopotenzial sehr hoch ist. Sie bieten eine Infrastruktur, die prioritär auf den Veloverkehr ausgerichtet ist. Die Hauptrouten schliessen an die Vorzugsrouten an und decken das weitere Potenzial ab. Sie bieten eine Infrastruktur, die ein zügiges und direktes Vorankommen sicherstellt. Das Basisnetz ergänzt das Netz mit zwar wichtigen Netzelementen aber von (quantitativ) geringerem Potenzial.

Das Radroutennetz bildet diese Hierarchie ab, vgl. Abbildung unten. Die Führungsform, also die konkrete Ausgestaltung der Veloinfrastruktur, ist damit nicht automatisch bestimmt. Denn je Hierarchiestufe sind zwar Standards hinterlegt (z.B. betreffend Direktheit oder Sicherheit), aber die Führungsform ist jeweils von der konkreten Situation abhängig: eine Hauptroute auf einem für den sonstigen Autoverkehr gesperrten Landwirtschaftsweg wird anders konzipiert als entlang einer stark befahrenen Ortsdurchfahrt. Gemäss Bundesgesetz gilt, dass sämtliche Netzelemente für den Veloverkehr sicher auszugestalten sind.

Die getätigte Arbeit zeigt, dass im Raum MuttENZ ein sehr hohes Velopotenzial vorliegt. Gegenüber dem bisherigen Radroutennetz ist sowohl eine Verdichtung wie auch ein qualitativer Ausbau des Radroutennetzes vorgesehen. Dabei wird die Entwicklung des Polyfelds berücksichtigt.

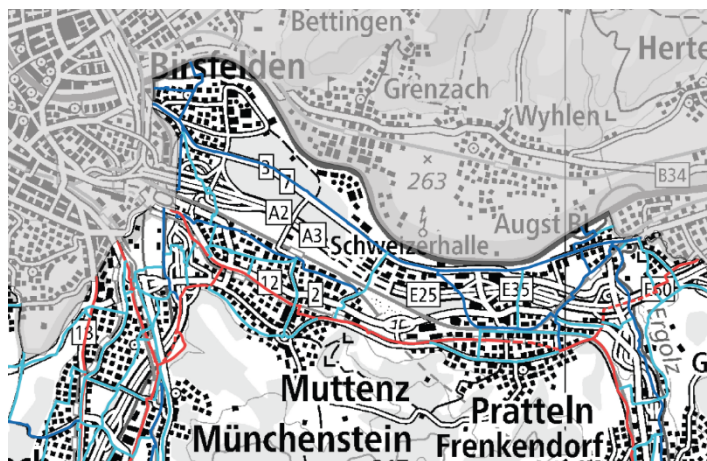


Abbildung 1: Kantonales Radroutennetz 2030 (Stand Frühling 2026), Ausschnitt MuttENZ; rot: VVR, dunkelblau: Hauptroute, hellblau: Basisroute.

2.2. Aufnahme Achse Grenzacherstrasse in das kantonale Radroutennetz

Das kantonale Radroutennetz 2030 sieht auf der Achse Grenzacherstrasse kein Netzelement vor. Das hat zwei wesentliche Gründe:

1. Im Gegensatz zur Achse im Hardwald ist von Basel (St. Jakob) via MuttENZ nach Pratteln im Siedlungsgebiet eine Velovorzugsroute vorgesehen. Hier soll die hohe Velonachfrage, die sich aus der Nutzungsdichte entlang dem Siedlungsband ergibt, gebündelt werden. Der Entwicklung im Polyfeld wird Rechnung getragen, indem es neu mit einer kantonalen Radroute als Hauptroute direkt zwischen Freidorf und Bahnhof erschlossen werden soll. Zusätzlich führen Basisrouten vom Polyfeld zur Velovorzugsroute. Das Fahrtenpotenzial, das sich u.a. aus den Grössen Bevölkerung und Arbeitsplätze ergibt, rechtfertigt entgegen der Annahme des Postulanten keine VVR durch den Hardwald.
2. Der Effekt eines potenziellen zusätzlichen Netzelements Grenzacherstrasse ist sehr bescheiden. Für die meisten Relationen per Velo vom/zum Polyfeld ist keine substantielle Verbesserung – weder bezüglich Reisezeit noch Sicherheit – festzustellen. Es wäre nicht richtig, sich beim Vergleich der zwei Achsen durch den Hardwald und durch das Siedlungsgebiet am heutigen Zustand zu orientieren, weil sie sich in den nächsten Jahren unterschiedlich verändern werden. Werden die Veloverbindungen den Standards entsprechend in den nächsten Jahren ausgestaltet, wird die Achse als VVR im Siedlungsgebiet in den Fokus rücken. Eine VVR ist gegenüber einer Hauptroute attraktiver für den Veloverkehr, insbesondere auch bezüglich subjektiver Sicherheit und Fahrfluss. Folglich ist die Anbindung des Polyfelds Richtung Süden zentraler als Richtung Norden zur Hauptroute. Zudem läge eine neue Radroute über die Grenzacherstrasse auf keiner massgebenden Wunschlinie, die Verbindungen zu den Nachbargemeinden sind über bestehende Wege jeweils kürzer.

Die Notwendigkeit nach dem Netzelement Grenzacherstrasse ist darum nicht gegeben.

Der Postulant macht speziell den Schulverkehr geltend. Das Einzugsgebiet der Sekundarschule MuttENZ ist primär MuttENZ selbst. Mit dem Bau und Ausbau der Sekundarstufe II wird der Schulverkehr substantiell steigen. Das Zentrum für Brückenangebote (25 Klassen) und das Berufsbildungszentrum haben gesamtkantonalen/regionalen Charakter, das Gymnasium MuttENZ (45 Klassen) wird Standort für Jugendliche u.a. aus MuttENZ, Pratteln, Birsfelden, Augst und Giebenach sein. Velofahrende sind per se verletzbare Verkehrsteilnehmende und Schulkinder in besonderem Masse. Wie oben ausgeführt, besteht aus Sicherheitsüberlegungen keine Notwendigkeit nach dem Netzelement Grenzacherstrasse. Die Strecke durch den Hardwald, Schweizerhalle, wie auch die Grenzacherstrasse befinden sich mehrheitlich ausserhalb des Siedlungsgebietes. Diese Achsen sind weniger belebt und beleuchtet im Vergleich zu einer Achse durch das Siedlungsgebiet, was zu einer geringeren sozialen Kontrolle und damit einhergehend zu einem geringeren subjektiven Sicherheitsempfinden führt. Velofahrenden aus Gemeinden, welche in Velodistanz vom Polyfeld liegen, ist es bereits möglich, mit den gemäss Radroutennetz 2030 vorgesehenen Netzelementen sicher ins Polyfeld zu gelangen.

Während der langjährigen Sanierung der Grenzacherbrücke durch die SBB war es in den letzten Jahren möglich, mit dem Velo auf einem separaten Zweirichtungsradweg auf der Achse Grenzacherstrasse zwischen MuttENZ und Rheinfelderstrasse/Hardwald zu fahren. Das Verkehrsregime für die Zeit nach der Sanierung sieht Tempo 30 und ein Lastwagenverbot für Lastwagen mit mehr als 12 Tonnen vor. Mit der Sanierung ist kein Ausbau der Strassenfläche vorgesehen. Entsprechend bedeutet die Wiedereinführung des ursprünglichen Autogegenverkehrs, dass zu wenig Platz für ein den vorgesehenen Standards entsprechendes Veloangebot bleibt. Da die Verbindung jedoch nicht von übergeordnetem kantonalem Interesse ist, ist dies letztlich durch die Gemeinde zu beantworten.

2.3. Generelle Anpassung Radroutennetz im Raum MuttENZ

Das kantonale Radroutennetz wurde im Austausch mit den Gemeinden überprüft und der Plan sieht eine Verdichtung und einen qualitativen Ausbau des Netzes vor. MuttENZ soll mit Vorzugsrouten Richtung Basel und Pratteln sowie ins Birstal und mit Hauptrouten nach Birsfelden optimal verbunden werden. Das Polyfeld und der Bahnhof sind mit einer Hauptroute angebunden, alle Ortsteile verfügen über eine Anbindung mit einer Basisroute. Die aktuellen und zukünftigen Potenziale des Veloverkehrs werden damit zweckmässig aufgefangen.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat [2021/401](#) «Überprüfung Kantonales Radroutennetz in MuttENZ» abzuschreiben.

Liestal, 18. August 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomi Jourdan

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich