

Vorlage an den Landrat

Sammelvorlage betreffend zwei Vorstössen zum Thema Velo-Schnellrouten-Netz

Bericht zum Postulat [2019/354](#) «Velo-Schnellrouten-Netz Unteres Baselbiet»

Bericht zum Postulat [2019/355](#) «Velo-Schnellrouten-Netz Zentrales Baselbiet» 2026/6926

vom 22. September 2026

1. Ausgangslage

1.1. Postulat [2019/354](#) «Velo-Schnellrouten-Netz Unteres Baselbiet»

Am 16. Mai 2019 reichte Klaus Kirchmayr die Motion [2019/354](#) «Velo-Schnellrouten-Netz Unteres Baselbiet», welche vom Landrat am 26. September 2019 als Postulat mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

In modernen Agglomerationen verlagert sich der Verkehr zunehmend in Richtung Fahrrad. In Städten wie Kopenhagen oder Amsterdam werden bereits heute über 30% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Treiber dieser Entwicklung sind die vielfältigen positiven Effekte wie z.B. positive Auswirkung aufs Klima, Reduktion der Lärmimmissionen, Verbesserung der Volksgesundheit, stark erhöhte Effizienz und bessere Ausnutzung des knapper werdenden Platzes, welche die Verlagerung hin zum Velo mit sich bringen. Die Tendenz ist weiter stark steigend, das Potential in der Agglomeration Basel jedoch bei weitem nicht ausgeschöpft. Um dieses starke Wachstum und seine positiven Effekte zu nutzen und die Wettbewerbsfähigkeit als Standort zu sichern, muss die Verkehrsinfrastruktur entsprechend angepasst werden.

Erfahrungen aus anderen Agglomerationen zeigen, dass eine weitgehende Entflechtung der verschiedenen Verkehrsträger, insbesondere an Kreuzungen ein entscheidender Erfolgsfaktor ist. Die Schaffung von leistungsfähigen Hauptachsen, die konsequent auf den Veloverkehr ausgerichtet sind, ermöglicht eine wesentliche Verlagerung und Verflüssigung des Verkehrs. Die Velofahrenden – mit oder ohne E-Bike – sind im Pendlerverkehr oft schneller unterwegs als die Autofahrenden. Und die Reisezeit ist ein wichtiges Kriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels. Erfahrungen in Holland zeigen, dass mit dem Bau von Veloschnellrouten 5-15% der Autofahrenden auf das Velo umsteigen. Die folgenden Grundregeln definieren dabei eine Velo-Schnellroute:

- *Ausgerichtet auf eine konstante Geschwindigkeit von 30 km/h mit möglichst wenig Fahrtunterbrechungen.*
- *Weitgehende Entflechtung von übrigen Verkehrsträgern, insbesondere kreuzungsfreie und vortrittsberechtigte Kreuzungen.*
- *Ausreichende Breite, um gefahrloses Überholen und Kreuzen zu ermöglichen.*
- *Klare Markierung und Signalisation der entsprechenden Velo-Schnellrouten.*

- Integriertes Verkehrsleitsystem zur Verflüssigung des Verkehrs bei hohem Verkehrsaufkommen.

Für den Kern der Agglomeration könnte ein Velo-Schnellrouten-Netz mit folgenden Hauptrouten ein leistungsfähiges Rückgrat für den Verkehr der Zukunft bilden:

V0: Stadtnaher Ring: Morgarten – Dorenbach – Margarethen – Dreispitz – St. Jakob – Breite

V1: Allschwil – Morgarten

V2: Biel-Benken – Oberwil – Binningen – Dorenbach

V3: Ettingen – Therwil – Oberwil – Bottmingen – Margarethen

V4: Aesch – Reinach – Dreispitz

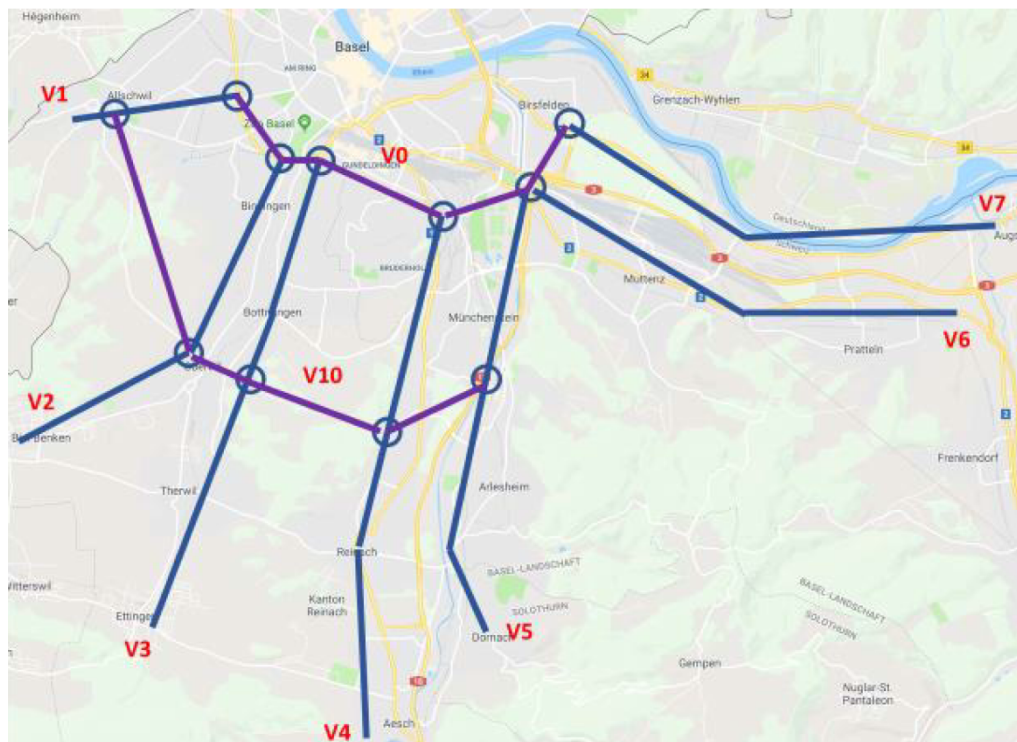
V5: Dornach – Münchenstein – St. Jakob

V6: Pratteln – Muttenz – St. Jakob

V7: Augst – Birsfelden – Breite

V10: Allschwil – Oberwil – Reinach – Münchenstein

V11: Biel-Benken – Therwil – Reinach – Arlesheim/Dornach



In diesem Sinne wird beantragt:

Die Regierung erarbeitet einen Masterplan für ein Velo-Schnellrouten-Netz Unteres Baselbiet, welches sternförmig aus dem Leimental, dem Birseck und der Rheinebene auf einen leistungsfähigen, stadtnahen Veloring führt. Ergänzt wird es durch Querverbindungen, welche ein schnelles Wechseln zwischen den Tälern erlaubt. Die Velo-Schnellrouten werden insbesondere an Kreuzungen vom restlichen Verkehr entflechtet (kreuzungsfrei und vortrittsberechtigt) und ermöglichen aufgrund ihrer Breite ein gefahrloses Überholen und Kreuzen. Entsprechende Standards aus den Niederlanden bzw. Dänemark dienen als Leitlinie. Bestehende Elemente des aktuellen Velorouten-Netzes sind wo möglich zu nutzen.

1.2. Postulat [2019/355](#) «Velo-Schnellrouten-Netz Zentrales Baselbiet»

Am 16. Mai 2019 reichte Klaus Kirchmayr die Motion [2019/355](#) «Velo-Schnellrouten-Netz Zentrales Baselbiet» ein, welche vom Landrat am 26. September 2019 als Postulat mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

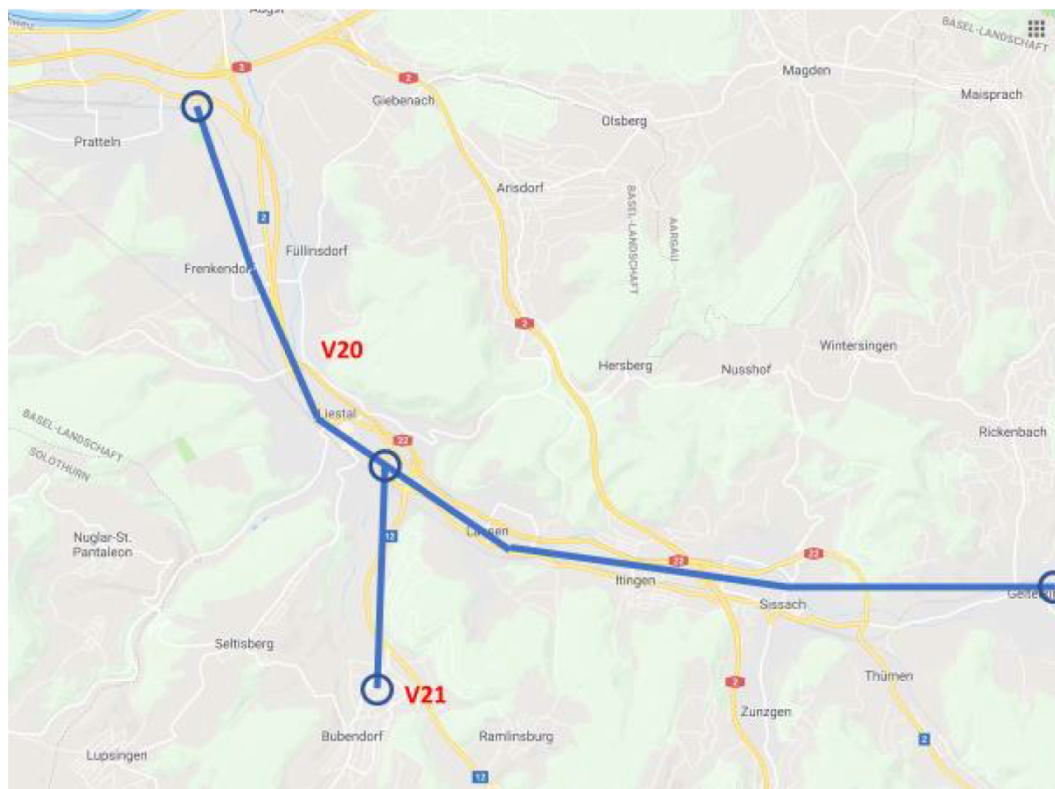
In modernen Agglomerationen verlagert sich der Verkehr zunehmend in Richtung Fahrrad. In Städten wie Kopenhagen oder Amsterdam werden bereits heute über 30% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Treiber dieser Entwicklung sind die vielfältigen positiven Effekte wie z.B. positive Auswirkung aufs Klima, die Lärmemissionen und die Volksgesundheit, stark erhöhte Effizienz und bessere Ausnutzung des knapper werdenden Platzes, welche die Verlagerung hin zum Velo hat. Die Tendenz ist weiter stark steigend. Um dieses starke Wachstum und seine positiven Effekte zu nutzen und die Wettbewerbsfähigkeit als Standort zu sichern muss die Verkehrsinfrastruktur entsprechend angepasst werden.

Erfahrungen aus anderen Agglomerationen zeigen, dass die konsequente Entflechtung der verschiedenen Verkehrsträger ein entscheidender Erfolgsfaktor ist. Die Schaffung von leistungsfähigen Hauptachsen, die konsequent auf den Veloverkehr ausgerichtet sind ermöglicht eine wesentliche Verlagerung und Verflüssigung des Verkehrs. Die folgenden Grundregeln definieren dabei eine Velo-Schnellroute:

- *Ausgerichtet auf eine konstante Geschwindigkeit von 30 km/h resp. 20 km/h in Kreuzungsbe-
reichen.*
- *Weitgehende Entflechtung von übrigen Verkehrsträgern (kreuzungsfrei bzw. vortrittsberechtigt)*
- *Ausreichende Breite um gefahrloses beidseitiges Überholen zu ermöglichen*
- *Klare Markierung/Auszeichnung der entsprechenden Velo-Schnellrouten*
- *Integriertes Verkehrsleitsystem zur Verflüssigung des Verkehrs bei hohem Verkehrsaufkom-
men.*

*Im oberen Baselbiet existiert bereits ein recht gut ausgebautes Velorouten-Netz. Mit dem Ausbau der zentralen Achse zwischen im Ergolzthal zwischen Gelterkinden und Pratteln kann dieses beste-
hende Netz noch weit besser genutzt werden und als Sammelschiene für viele zusätzliche Wege
dienen. Ergänzt würde diese zentrale Achse durch einen leistungsfähigen Anschluss in die Fren-
kentäler.*

V20: Zentrale Baselbieter Velo-Achse Pratteln – Liestal – Sissach - Gelterkinden
V21: Bubendorf – Liestal



In diesem Sinne wird beantragt:

Die Regierung erarbeitet einen Masterplan für ein Velo-Schnellrouten-Netz Zentrales Baselbiet, welches das Ergolzthal von Pratteln bis Gelterkinden nach modernsten Velo-Schnellrouten-Standards erschliesst. Die Velo-Schnellrouten werden wo immer möglich vom restlichen Verkehr entflechtet (kreuzungsfrei und vortrittsberechtigt) und ermöglichen ein gefahrloses beidseitiges Überholen. Entsprechende Standards aus den Niederlanden bzw. Dänemark dienen als Leitlinie. Bestehende Elemente des aktuellen Velorouten-Netzes sind wo möglich zu nutzen.

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 km¹. Mit zunehmendem Einsatz von Elektrovelos steigt dieses Potenzial weiter. Dank ihnen können auch grössere Distanzen sowie Höhenunterschiede bewältigt werden. 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 (TBA) hat diese Arbeiten an die Hand genommen und das Veloverkehrspotenzial auf sämtlichen Achsen im Kanton eruiert, einen aktualisierten Radroutennetzplan entworfen und neue Standards zu Radverkehrsanlagen definiert. Diese Arbeiten orientieren sich an den national vorgegebenen Kategorien und sind mit den Nachbarkantonen koordiniert. Der erwähnte aktualisierte Radroutennetzplan wird in den nächsten Monaten publiziert und im Rahmen der laufenden Revision des kantonalen Richtplans in die Vernehmlassung gegeben.

Neu sieht das Radroutennetz im Alltagsverkehr drei Hierarchiestufen vor: Velovorzugsrouten (VVR), Velohauptrouten und Basisrouten. Der Freizeitverkehr, etwa Mountainbike-Routen oder SchweizMobil-Routen, werden separat behandelt.

Velovorzugsrouten bündeln nachfragestarke Alltagsbeziehungen. Sie sind dort vorgesehen, wo das Velopotenzial sehr hoch ist. Sie ermöglichen ein flüssiges und komfortables Befahren, Velofahrende fühlen sich auf der Velovorzugsroute willkommen und sicher. Die Fahrt auf der Velovorzugsroute ist möglichst unterbruchsfrei und mit wenigen Stopps und Wartezeiten verbunden. Fahrzeiten werden planbar, Kreuzungs- und Überholmanöver sollen problemlos möglich sein. Das heisst, sie messen neben einem möglichst konstanten Fahrfluss auch der Sicherheit und Qualität einen hohen Stellenwert ein. Darum heissen sie Velovorzugsrouten und nicht Veloschnellrouten.

Die Hauptrouten bilden zusammen mit den Vorzugsrouten das Grundgerüst des Radroutennetzes. Sie ergänzen die Velovorzugsrouten und binden wichtige Achsen / Talachsen an. Velohauptrouten sind dabei flüssig und unterbruchsarm befahrbar und verlaufen möglichst direkt. Wechsel in der Verkehrsführung und Unterbrüche bei der Knotenquerung sind auch hier möglichst zu vermeiden.

Die Basisrouten vervollständigen das kantonale Radroutennetz und bilden Ergänzungen und Zubringer ab, welche weniger hohe Velofrequenzen aufweisen, jedoch als Netzverbindung wichtig sind. Des Weiteren sind die Basisrouten als überkommunale Groberschliessung zu verstehen, welche insbesondere die ländlichen Gemeinden anbinden.

Das Radroutennetz hält die Hierarchie fest, vgl. Abbildung unten. Die Führungsform, also die konkrete Ausgestaltung der Veloinfrastruktur, ist damit nicht automatisch bestimmt. Denn je Hierarchiestufe sind zwar Mindestanforderungen festgelegt (z.B. betreffend Direktheit oder Sicherheit), aber die Führungsform (z.B. Radsteifen vs. Veloweg, angestrebte Breiten) ist jeweils von der kon-

¹ Quelle: Mikrozensus 2015 und Mikrozensus 2021

tenvelos liberalisiert³, was deren Einsatz als praktische Alternative zum Auto weiter Auftrieb verleihen wird. Gleichzeitig wurden Elektrowelos hinsichtlich Sanktionierung bei Missachtung der Maximalgeschwindigkeit sowie Tachopflicht strenger reguliert.

Auch die gesellschaftliche Entwicklung wirkt sich aus. Der Veloverkehr ist bereits seit einigen Jahren, nicht zuletzt während der Corona-Pandemie, messbar zunehmend. Die Verkehrszwecke Freizeit, das heisst u.a. Fahrten zu/von Freizeitaktivitäten, und Wirtschaftsverkehr, etwa Lieferverkehr, nehmen zu. Der Kanton wächst primär im bereits bestehenden Siedlungsraum, also nach innen, und wird dadurch urbaner und somit velotauglicher: mehr Ziele des Alltags sind in Velodistanz erreichbar. Das Agglomerationsprogramm Basel sieht diverse Massnahmenpakete mit Fokus Veloverkehr vor und war erfolgreich, dafür Bundesgelder zu sichern. Im Bestreben nach mehr Verkehrssicherheit konnten verschiedene Unfallstellen für den Veloverkehr und die übrigen Verkehrsteilnehmenden entschärft werden.

Alles in allem bedeutet das eine Stärkung des Veloverkehrs, eine Zunahme im Veloverkehrsaufkommen und gleichzeitig eine Diversifizierung sowohl bei den Velofahrenden wie auch beim Instrumentarium (vgl. oben) Umsetzungselementen der Veloverkehrsplanung. Das Tiefbauamt hat diesen Prozess begleitet. Es nimmt die politischen Aufträge aus dem Land- wie Regierungsrat zum Anlass, die beschriebene positive Dynamik im Veloverkehr mit den entsprechenden Planungsmitteln weiterzuentwickeln und zu stärken. Das Tiefbauamt hat das kantonale Radroutennetz überarbeitet und, wo nötig, verdichtet. Produkt ist der Netzplan, der festhält, wo im Kanton VVR, Haupt- und Basisrouten verlaufen. Dieser wird mit der laufenden Revision in den kantonalen Richtplan überführt und damit behördenverbindlich. Die kürzlich veröffentlichte kantonale Planungs- und Projektierungsrichtlinie zu den Radverkehrsanlagen fasst einerseits strategische Grundsätze sowie konkrete Standards in der Ausgestaltung von Radverkehrsanlagen zusammen. Die Umsetzung dieser kantonalen Veloverkehrsinfrastruktur wird durch den Kanton finanziert, auch wenn sie auf Gemeindestrassen zu liegen kommt (vgl. § 20 Strassengesetz Kanton Basel-Landschaft). Die oben ausgeführten Umstände sind in die Erarbeitung der Planungsinstrumente eingeflossen. Das heisst, die neuen Planungsgrundlagen berücksichtigen eine breite Nutzergruppe an Velofahrenden (Schulkinder, nicht routinierte Velofahrende, Velos mit Anhänger, Lastenvelos etc.) und sind flexibel genug, dass im Einzelfall und auch in Zukunft gute Lösungen für den Veloverkehr umgesetzt werden können. Damit liegt zwar kein wie im Postulat angeregter Masterplan vor, der Regierungsrat ist jedoch der Ansicht, dass mit der vorliegenden Weiterentwicklung der Veloverkehrsplanung der Kanton gut aufgestellt ist, den Veloverkehr weiterhin und vermehrt zu stärken.

2.3. Standards bei Veloverkehrsinfrastruktur

Die Postulate regen Standards zu folgenden Eigenschaften an: Maximalgeschwindigkeit, Minimierung der Fahrtunterbrechungen, Entflechtung, Priorisierung an Kreuzungen, Mindestbreiten, Markierung und Signalisation; Verkehrsleitsystem (MIV). Die Postulate nennen Dänemark und die Niederlande als Vorbild.

Die bereits erwähnte Planungs- und Projektierungsrichtlinie zu Radverkehrsanlagen legt für den Kanton Basel-Landschaft Standards und Planungsgrundsätze fest. Sie ist für kantonale Vorhaben behördenverbindlich und hat bei kommunalen Projekten hinweisenden Charakter. Sie adressiert die in den Postulaten angesprochenen Eigenschaften. Die folgenden Ausführungen basieren auf den Planungsgrundsätzen dieser Richtlinie. Wie in Abschnitt 2.2 ausgeführt sind nationale Vorgaben berücksichtigt. Zudem hat sich eine über die Kantone hinweg gefestigte Praxis betreffend Standards herausgebildet, wobei natürlich diverse kantonale Eigenheiten bleiben. Weitere Grundlagen wie Schweizer Normen etc. berücksichtigen zwar den internationalen Wissensstand, sie sind aber keine von Dänemark oder den Niederlanden direkt abgeleiteten Dokumente.

³ Neben der fahrenden Person können heute eine erwachsene oder bis zu vier Kinder mit einem Lastenvelo transportiert werden. Gewisse Typen von Lastenvelos können Material bis zu 450 kg Gesamtgewicht laden.

Signalisierte Maximalgeschwindigkeit: Die Maximalgeschwindigkeit ist anzupassen, wo es die Sicherheit oder die Führungsform des Veloverkehrs erfordern. Die zweckmässige signalisierte Maximalgeschwindigkeit ist kontextabhängig. Im Mischverkehr, wie etwa bei der Einrichtung von Velostrassen auf Quartierstrassen, sind die Velofahrenden die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden. Hier kommen insbesondere ihnen die Geschwindigkeitsanpassungen zugute. Im Mischverkehr kommt grundsätzlich 30 km/h zur Anwendung, wobei viele Gemeinden auch bereits flächendeckende Tempo-30-Zonen ausgeschieden haben. Situationsbezogen können auch Verkehrsberuhigungsmassnahmen für den Veloverkehr notwendig sein, um allen Anspruchsgruppen des Veloverkehrs zu entsprechen oder dem Umfeld (Fussverkehr, Schulen etc.) gerecht zu werden. Auf einem separaten Veloweg wird streckenbezogen entschieden. Radrouten ausserorts werden im Grundsatz für Tempo 50 projektiert.

Minimierung der Fahrtunterbrechung: Es wird eine möglichst direkte und durchgehende Veloinfrastruktur angestrebt. Das gilt insbesondere für VVR. Entsprechende Massnahmen im Strassenraum und Verkehrsbetrieb sind unter Berücksichtigung des Gesamtsystems umzusetzen.

Entflechtung, Priorisierung an Kreuzungen: Die Verkehrssicherheit ist ein zentrales Ziel des Kantons. Velofahrende gehören zusammen mit den Fussgängerinnen und Fussgängern zu den verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden. Der Kanton strebt auf dem kantonalen Radroutennetz darum eine fehlerverzeihende Infrastruktur an - ein Prinzip, das auch der Bund beim Veloverkehr verfolgt. Konkret bedeutet dies, dass die Folgen von Unachtsamkeit oder Instabilität möglichst klein ausfallen sollten. Das verlangt im Knotenbereich eine möglichst durchgehende und sichere Veloinfrastruktur. Allerdings gilt es für die Lösungsfindung an Knoten die Bedeutung der Knotenströme für die Funktion des Gesamtverkehrssystems, die Bedeutung und Frequenz der Veloverbindung, die Bedeutung der ÖV-Frequenz unter Berücksichtigung der notwendigen Anschlüsse und die Umfeldnutzung (z. B. Schule) zu berücksichtigen. Den VVR wird im Betrieb an Knoten eine hohe Priorität eingeräumt.

Mindestbreiten: Die Dimensionierung orientiert sich an der gesamten Bandbreite der Velotypen, z.B. auch Lastenvelos, und ist zukunftsorientiert festgelegt. Das heisst, sie ist auch bei steigendem Veloverkehrsaufkommen genügend gross dimensioniert. Auf VVR soll das Überholen im Grundsatz entlang des gesamten Netzes gut möglich sein.

Markierung und Signalisation: Die Velorouten werden wie bisher durchgehend ausgeschildert. Eine VVR soll zusätzlich mit einem eigenen Ansatz so gestaltet werden, dass sie als solche klar erkennbar ist. Für die zusätzliche Signalisierung der Velovorzugsrouten erarbeitet die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms zusammen mit ihren Mitgliedern ein trinationales Konzept für Velovorzugsrouten innerhalb der Agglomeration Basel.

Verkehrsleitsystem (MIV): Verkehrsmanagementsysteme des MIV sind nicht Teil der Richtlinie. Das Problem, dass Velofahrende durch sich stauende Autos unverschuldet behindert werden, wird so adressiert, indem die Richtlinie für VVR und Hauptrouten durchgehende Velostreifen oder Velowege bzw. eine geeignete Führung an Knoten vorsieht. Damit können sich Velos auf diesen Routen weitgehend unabhängig des Verkehrsflusses im MIV fortbewegen. Die Förderung des Veloverkehrs und damit Verlagerung von Fahrten vom MIV aufs Velo ist ein Beitrag zur Staureduktion. Die Umsetzung eines Verkehrsmanagementsystems entlang eines Korridors kann gleichwohl auch eine Verbesserung für den Veloverkehr bedeuten. Ein solches System hat weitere Vorteile (Siedlungsverträglichkeit, Stabilität ÖV, Verkehrssicherheit usw.), ist im Grundsatz technisch umsetzbar, verlangt jedoch nach Abstimmung entlang eines gesamten Korridors, vergleiche dazu die Beantwortung der Interpellation [2025/209](#) von Manuel Ballmer «Effizienter Strassenverkehr durch intelligere Lichtsignalanlagen».

Werden bei konkreten Planungen nicht nur der bestehende Strassenraum, sondern auch umliegende Flächen vom Vorhaben tangiert, bedarf es einer umfassenden Interessenabwägung. Diese muss mögliche Zielkonflikte mit Schutzgütern, anderen Nutzungen oder auch Interessen Dritter

identifizieren und miteinbeziehen. In der situationsbezogenen Abwägung werden auch die Anforderungen des Veloverkehrs zu würdigen sein und es kann in begründeten Fällen – im Sinne eines Kompromisses – verhältnismässige Abweichungen von Vorgaben geben.

2.4. Weiterentwicklung des kantonalen Veloroutennetz

Das Rückgrat des kantonalen Radroutennetz sind die VVR und Hauptrouten. Rund 90 Prozent der in den Postulaten erwähnten Netzelementen sind im kantonalen Radroutennetz 2030 entweder als VVR oder Hauptroute vorgesehen. Hier folgen einige Bemerkungen je in den Postulaten erwähnter und nummerierter (vgl. oben) Korridor.

V0, Stadtnaher Ring: Morgarten – Dorenbach – Margarethen – Dreispitz – St. Jakob – Breite: Dieser Korridor liegt zu einem grossen Teil auf Boden des Kantons Basel-Stadt und ist Anfang Mai vom Regierungsrat Basel-Stadt publizierten, überarbeiteten Teilrichtplan Velo enthalten (Stand öffentliche Vernehmlassung) und mit dem Netzplan Basel-Landschaft abgestimmt. Er verbindet nachfragestarke Talschaften des Kantons Basel-Landschaft untereinander und mit dem Raum Bahnhof Basel SBB. Weiter wird auf den Bericht zum Postulat [2021/184](#) «Entflechtete Velo-Vorzugsroute Allschwil-Binningen-Dreispitz-St. Jakob» vom 16. Dezember 2025 verwiesen. Die VVR Bachgraben – Basel SBB fällt teilweise in diesen Korridor.

V1, Allschwil – Morgarten: Dieser Korridor entlang der Tramlinie 6 ist als Basisroute vorgesehen. Mehr Potenzial haben die Verbindungen entlang Bachgraben und Binningerstrasse Richtung Basel, weshalb dort Hauptrouten vorgesehen sind. Die VVR Bachgraben – Basel SBB verläuft quer zu diesem Korridor Richtung Wanderstrasse (anschliessend Teil von V0).

V2, Biel-Benken – Oberwil – Binningen – Dorenbach: Der Netzplan sieht hier zwei parallele Routen vor: eine durchgehende Basisroute entlang der ganzen Talachse sowie eine Hauptroute bis Oberwil und von dort als VVR bis Dorenbach (vgl. V3, Bündelung).

V3, Ettingen – Therwil – Oberwil – Bottmingen – Margarethen: Der Netzplan sieht von Ettingen bis Therwil ein Angebot als Hauptroute und von dort als VVR bis Oberwil vor. Von dort geht es entweder als VVR auf Binninger Seite (V2 Richtung Dorenbach, Bündelung) oder als Basis- und danach Hauptroute Richtung Margarethen weiter. Das Leimental ist damit mit je mindestens zwei parallelen Achsen an Basel angebunden.

V4, Aesch – Reinach – Dreispitz: Der Netzplan sieht für diesen Korridor eine durchgehende VVR vor. Der Regierungsrat hat am 9. Dezember 2025 eine entsprechende Vorlage [2025/569](#) zur weiteren Planung und Realisierung an den Landrat verabschiedet. Der Landrat hat ihr am 25. Juni 2026 mit Änderungen zugestimmt. Die Umsetzung respektive vertiefende Planung werden fortgeführt.

V5, Dornach – Münchenstein – St. Jakob: Der Netzplan sieht für diesen Korridor eine durchgehende VVR bis Rütihard vor. Der Regierungsrat hat am 9. Dezember 2025 eine entsprechende Vorlage [2025/569](#) zur weiteren Planung und Realisierung an den Landrat verabschiedet. Der Landrat hat ihr am 25. Juni 2026 mit Änderungen zugestimmt. Die Umsetzung respektive vertiefende Planung werden fortgeführt. Ab Rütihard geht es entweder als Hauptroute Richtung St. Jakob oder als VVR nach MuttENZ weiter. Die Birsstadt ist damit auf beiden Seiten der Birs an Basel und MuttENZ/Rheintal angebunden. Mit der VVR zwischen dem Birstal und MuttENZ werden zwei Teile des Kantons mit hohem Fahrtenpotenzial direkt verbunden. Hier kann der Veloverkehr einen nennenswerten Anteil am Gesamtverkehr abwickeln.

V6, Pratteln – MuttENZ – St. Jakob: Der Netzplan sieht für diesen Korridor eine durchgehende VVR entlang des Siedlungsgebiets vor.

V7, Augst – Birsfelden – Breite: Der Netzplan sieht für diesen Korridor eine durchgehende Hauptroute vor. Für eine VVR ist das Potenzial zu gering, stattdessen wird es über den Korridor (V6)

entlang des Siedlungsgebiets abgeschöpft. Velofahrende aus dem Fricktal (mit Ziel Pratteln oder Muttenz) oder von Frenkendorf her nehmen in der Tendenz eher die VVR (V6).

V10, Allschwil – Oberwil – Reinach – Münchenstein: Bei diesem Korridor sieht der Netzplan für Allschwil bis Oberwil eine Basisroute vor. Es ist eine tangentielle Verbindung, auf denen gegenüber radialen Verbindungen das Potenzial häufig geringer ausfällt. Auch Basisrouten gewähren dem Veloverkehr ausreichend Sicherheit (insbesondere dem Schulverkehr). Der Abschnitt von Oberwil bis Reinach Nord ist als Hauptroute vorgesehen. Rund 2 km südlich zwischen Therwil und Reinach Süd ist eine parallel verlaufende VVR geplant, weil hier eine höhere Nachfrage und bessere topografische Verhältnisse bestehen. Von Reinach Nord führt eine Basisroute zur VVR nach Münchenstein (V5).

V11, Biel-Benken – Therwil – Reinach – Arlesheim/Dornach: Der Netzplan sieht bei diesem Korridor für den Abschnitt Biel-Benken bis Therwil eine Basisroute vor. Der Rest fällt mit dem Korridor V10 zusammen (Bündelung).

V20, Zentrale Baselbieter Velo-Achse Gelterkinden – Sissach – Liestal – Pratteln: Dieser Korridor ist gemäss Netzplan von Gelterkinden bis Sissach als Hauptroute vorgesehen und mit zunehmendem Potenzial ab Sissach durchgehend bis Pratteln als VVR.

V21, Bubendorf – Liestal: Der Netzplan sieht diese Verbindung als Hauptroute vor, da das Potenzial für eine VVR zu gering ist. Weiter wird auf den Bericht zum Postulat [2020/454](#) «Pilotprojekt für Velovorzugsrouten auf Ortsdurchfahrten in den beiden Frenkentälern» verwiesen.

Die summarische Übersicht zeigt, dass die in den Postulaten erwähnten Korridore weitestgehend als VVR oder Hauptroute im aktualisierten Netzplan enthalten sind. Wo sinnvoll, sind die Potenziale zu einem Netzelement gebündelt.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, die Postulate [2019/354](#) «Velo-Schnellrouten-Netz Unteres Baselbiet» und [2019/355](#) «Velo-Schnellrouten-Netz Zentrales Baselbiet» abzuschreiben.

Liestal, 22. September 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomi Jourdan

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

– Landratsbeschluss

Landratsbeschluss

über die Sammelvorlage betreffend zwei Vorstössen zum Thema Velo-Schnellrouten-Netz

Bericht zum Postulat [2019/354](#) «Velo-Schnellrouten-Netz Unteres Baselbiet»

Berich zum Postulat [2019/355](#) «Velo-Schnellrouten-Netz Zentrales Baselbiet»

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Das Postulat 2019/354 «Velo-Schnellrouten-Netz Unteres Baselbiet » wird abgeschrieben
2. Das Postulat 2019/355 «Velo-Schnellrouten-Netz Zentrales Baselbiet» wird abgeschrieben

Liestal, **Datum wird von der LKA eingesetzt!**

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: