

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat [2022/305](#) «Velostrassen für den Kanton Baselland» 2022/305

vom 25. November 2025

1. Text des Postulats

Am 19. Mai 2022 reichte Erika Eichenberger das Postulat [2022/305](#) «Velostrassen für den Kanton Baselland» ein, welches vom Landrat am 15. Dezember 2022 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Immer mehr Menschen pendeln per Rad über viele Kilometer durch mehrere Gemeinden zur Arbeit oder zur Ausbildung. Dabei setzen viele auf eine Routenwahl, die ein flüssiges Vorankommen ermöglicht, ohne bei jeder Kreuzung abbremsen zu müssen. Dies ist auch entscheidend für das Rad als Verkehrsmittel der Wahl. Insbesondere auf Radrouten durch Wohnquartiere mit vielen einmündenden Nebenstrassen ist flüssiges Radeln beeinträchtigt. Nun besteht neu die Möglichkeit, bestimmte Strassenabschnitte als sogenannte Velostrassen zu bezeichnen.

Der Bundesrat hat per 1. Januar 2021 die revidierte Verkehrsregeln- und Signalisationsverordnung in Kraft gesetzt. Damit ist es nun schweizweit möglich, Velostrassen einzurichten. Velofahrende, aber auch Autofahrerinnen und Autofahrer sind auf einer Velostrasse gegenüber den einmündenden Quartierstrassen vortrittsberechtigt. Den Verkehrsteilnehmenden auf den einmündenden Quartierstrassen wird mit den üblichen Signalen "Stopp" oder "kein Vortritt" der Vortritt entzogen. In Basel-Stadt werden Anfang und das Ende einer Velostrasse jeweils mit dem Schriftzug "Velostrasse" mit einer Bodenmarkierung verdeutlicht. Bei den einmündenden Strassen wird mit grossen Velopiktogrammen auf das vermehrte Aufkommen von Velofahrenden aufmerksam gemacht.

Insbesondere entlang der Bahnlinie zwischen Pratteln und Frenkendorf oder entlang der Tramlinie zwischen MuttENZ Rennbahnkreuzung und MuttENZ Dorf gibt es interessante Pilotstrecken. Es ist wichtig, Erfahrungen zu sammeln und die Gemeinden mitzunehmen.

Ich bitte den Regierungsrat gemeinsam mit den Gemeinden zu prüfen, auf welchen Strecken im Kanton Baselland, insbesondere auch in den Frenkentälern und im Ergolzthal Velostrassen eingeführt werden können. Ich bitte den Regierungsrat weiter zu prüfen und zu berichten, wie Gemeinden zur Einführung von Velostrassen motiviert werden können und wie diese bei der Ausscheidung, Planung und Umsetzung unterstützt und beraten werden können.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

Ausgangslage

Sogenannte «Velostrassen» sind für das Velo optimierte Quartierstrassen und machen für Nutzerinnen und Nutzer eine sichere, komfortable und flüssige Fahrt abseits der Hauptstrassen möglich.

Die Grundidee dabei ist, dass eine solche Achse eine Durchgangsfunktion für den Veloverkehr, aber nur eine Erschliessungsfunktion für den motorisierten Individualverkehr zugewiesen bekommt und somit zur aktiven Veloförderung beiträgt. Bislang bestand vielerorts ein Dilemma: Weder entlang von Verkehrsachsen mit hohem Verkehrsaufkommen und knappen Platzverhältnissen, noch auf parallel verkehrsberuhigten Nebenstrassen war eine schnelle, sichere und komfortable Veloführung machbar. Verkehrsberuhigte Quartierstrassen sind in Sachen Sicherheit ein Erfolgsmodell. Zwischen Beruhigungsmassnahmen und Rechtsvortritt und dem zügigen Vorankommen mit dem Velo kann jedoch ein Zielkonflikt bestehen. Genau hier setzt die Idee der Velostrasse an: Es findet nach wie vor eine Beruhigung statt, aber nicht zulasten der vorrangigen Veloführung.

Es muss bei dieser Thematik präzisiert werden, dass eine «Velostrasse» weder im Strassenverkehrsgesetz ([SVG, SR 741.01](#)) noch in der Signalisationsverordnung ([SSV, SR 741.21](#)) definiert und somit nicht im eidgenössischen Regel- und Normenwerk verankert ist. Ein entsprechendes Signal einer Velostrasse wie es u.a. in Österreich, Deutschland oder in einzelnen Schweizer Städten wie z.B. in Basel existiert (welche vor ein paar Jahren an einer bundesweiten Pilotstudie teilgenommen haben), wurde nicht offiziell eingeführt. Die Pilotversuche in der Schweiz lieferten keine eindeutigen Aussagen zur Zweckmässigkeit von Velostrassen und das Signal führte offenbar zu Missverständnissen und Unsicherheiten, zumal auch keine Rechten und Pflichten damit verbunden waren.

Bisher erschwerte in der Schweiz das Prinzip des Rechtsvortritts in Tempo-30-Zonen die Einrichtung solcher vortrittsberechtigten Radrouten. Per 1. Januar 2021 wurden die Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen angepasst und damit die Voraussetzung geschaffen, dass in Tempo-30-Zonen vom Grundsatz des Rechtsvortritts abgewichen werden kann, um Strassen, die Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Veloverkehr sind, vortrittsberechtigt zu führen.

Das Tiefbauamt BL hatte bereits im Jahr 2021 mögliche Pilotstrecken im kantonalen Radroutennetz definiert, welche den Anforderungen an solch eine Massnahme genügen würden und wo der tatsächliche Gewinn einer solchen Regimeänderung auch erkennbar wäre. Dies gelingt in erster Linie, wenn mehrere Kreuzungen nacheinander mit dem neuen Vortritt eingerichtet werden und es sich nicht nur um einzelne Knoten handelt. Die wichtigsten Kriterien bzw. allgemein gültigen Empfehlungen für die Vortrittsberechtigungen sind v.a. eine obligatorische Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, eine Fahrbahnbreite von ca. 4.5 – 5.0 m sowie ein DTV des motorisierten Verkehrs von max. 3'000 Fahrzeugen bei einem Veloanteil, der bestenfalls die Hälfte des Verkehrsaufkommens ausmacht. Anhand dieser Rahmenbedingungen sind Kantonsstrassen insbesondere im Agglomerationsraum gänzlich ungeeignet für dieses Regime.

Im schweizweiten Pilotversuch wurden bewusst grössere Städte für den Testbetrieb von Velostrassen ausgewählt, da sich in einer Stadt naturgemäss deutlich mehr Strassen für solch eine Massnahme eignen. In sämtlichen Kantonen sind die Massnahmen aufgrund der oben genannten Kriterien überwiegend auf Gemeindestrassen beschränkt. Somit konnte auch im Kanton BL die kantonale Verwaltung bei diesem Vorhaben von Anfang an nur begleitend bzw. beratend zur Seite stehen. Die Entscheidung über die Umsetzung sowie die Verantwortung für die Änderung des Verkehrsregimes trägt immer die jeweilige Gemeinde. Mit vier ausgewählten Gemeinden wurde das Gespräch gesucht. Im Laufe des Prozesses zogen sich zwei Gemeinden aufgrund von Bedenken aus dem Pilotversuch zurück.

Umfang und Durchführung des Pilotversuchs

Mit den Gemeinden Binningen und Bottmingen konnten mehrere Kreuzungen entlang der stark befahrenen Radroute durchs Leimental (Amerikanerstrasse – Schafmattweg – Burggartenstrasse) ausgewählt werden, welche sich für die Vortrittsänderung zugunsten der Radroute eigneten. Für diese Kreuzungen musste jeweils überprüft werden, wie sich ein geänderter Vortritt auf die Sichtverhältnisse auswirkt und ob dafür z.B. Parkfelder aufgehoben werden müssen. Zudem wurde gemeinsam vereinbart, die Massnahmen mit einem Monitoring inkl. Vorher-Nachher-Vergleich zu begleiten. Auf Schriftzüge oder übergrosse Velosymbole, wie sie teilweise in den Pilotstädten in un-

terschiedlicher Weise angebracht wurden (da dafür keine Norm existiert), wurde bewusst verzichtet. Diese Markierungen sollten erst dann zur Anwendung kommen, wenn die neue Regelung von den Verkehrsteilnehmenden nicht verstanden werden oder aus anderen Gründen nicht funktionieren sollte.

Schliesslich konnten die Gemeinden Binningen und Bottmingen den Massnahmen zustimmen, welche im Sommer 2023 ausgeführt wurden. Etwas erschwerend kam in diesem Zeitraum die Tatsache hinzu, dass auf einzelnen Strassen quer zur Radroute aufgrund der Umleitungen durch das kantonale Bauprojekt «Spiesshöfli» mehr Verkehr als üblich herrschte. Dies wurde aber vielmehr als ein Stresstest für das Pilotprojekt und nicht als Hinderungsgrund für die Umsetzung der neuen Vortrittsregelung gesehen.

Nach der Umsetzung gingen einzelne Reklamationen und Schilderungen von Konfliktsituationen bei der Gemeinde Binningen ein, die sich gezwungen sah, an den drei Kreuzungen Schlossgasse, Gorenmattstrasse und Lindenstrasse Nachbesserungen vorzunehmen. Es wurde entschieden, diese drei Kreuzungsbereiche rot einzufärben, um den querenden Verkehr besser auf die neue Regelung zu sensibilisieren. Die rote Farbe ist eigentlich ausgewiesenen Gefahrenstellen oder erwartbar konfliktbehafteten Bereichen vorbehalten, wie z.B. auf einem Radstreifen zwischen zwei Abbiegespuren. Deshalb wurde ein etwas anderer Farbton ausgewählt, der aber für die Allgemeinheit keinen grossen optischen Unterschied macht, sondern in erster Linie für eine grössere Aufmerksamkeit sorgen sollte und diesen Zweck auch erfüllte.

Monitoring

Die Umsetzung der Massnahmen wurde von einer videobasierten Verkehrsanalyse begleitet. Dabei wurde der Zustand sowohl vor, als auch wenige Wochen nach der Ummarkierung beobachtet. Zudem wurde eine weitere Analyse im Frühjahr 2024 durchgeführt zu den Fragen, wie sich die rote Markierung auf die allgemeinen Verkehrsabläufe ausgewirkt und wie sich die neue Regelung nach ca. einem Jahr eingespield hat.

Der erste Vergleich der Vorher-Nachher-Situation zeigte, dass die Massnahme den Fahrkomfort für Velofahrende verbessert, aber auch die Velogeschwindigkeiten etwas erhöht hat. Der Motorfahrzeugverkehr quer zur Veloroute hatte nun den Nachteil, die Durchfahrt von Velos und anderen Fahrzeugen entlang der Veloroute abwarten zu müssen. Allerdings war dies zum Teil auch bereits bei dem vorherigen Rechtsvortritt nötig. Zudem wurde bereits damals mitunter auf den Vortritt zugunsten des Veloverkehrs verzichtet.

Jedoch hat die angepasste Vortrittsregelung nicht dazu geführt, dass es weniger Konflikte gibt. Es wurden auch im Monitoring konkrete Konfliktsituationen festgestellt und es ereigneten sich in den ersten Monaten nach der Umsetzung drei (polizeilich gemeldete) Unfälle mit Velobeteiligung, alle am Knoten Schafmattweg/Gorenmattstrasse. Dies nahmen Kanton und Gemeinde zum Anlass, an diesem Knoten nebst der roten Markierung noch weitere Zusatzmassnahmen vorzusehen. Mit einer etwas vorgezogenen Haltelinie an der östlichen Einmündung für bessere Sichtverhältnisse, beidseitigen STOP-Haltelinien statt der vorherigen Kein-Vortritt-Regelung, einem verschobenen Fussgängerstreifen sowie Velopiktogrammen im Kreuzungsbereich hat man der Problematik und Komplexität an dieser Kreuzung Rechnung getragen. Seitdem ereigneten sich an dieser Örtlichkeit keine polizeilich bekannten Velounfälle mehr.

Die Regelung funktionierte an den übrigen Kreuzungen mehrheitlich problemlos und es zeigte sich insbesondere bei der zweiten Analyse, dass sich die Verkehrsteilnehmenden besser an die neue Situation gewöhnt hatten. Anfängliche Rückstaus von der Oberwilerstrasse, die durch den Umleitungsverkehr des Projekts Spiesshöfli entstanden sind und teilweise auf die Kreuzungen mit der querenden Radroute reichten, nahmen mit der Zeit spürbar ab. Nach der Fertigstellung des Nachbarprojekts ist mit einer weiteren Abnahme des querenden Verkehrs zu rechnen.

Leider musste festgestellt werden, dass oftmals die gegenseitige Rücksichtnahme nicht besonders ausgeprägt war, was teilweise durch Ungeduld beim Vortrittgewähren, Fehleinschätzungen der Geschwindigkeiten der Velos oder schlichtweg Überforderung v.a. am komplexesten Knoten Schafmattweg/Gorenmattstrasse in Konfliktsituationen mündete. Mit der roten Einfärbung konnte

man den Velofahrenden zumindest mehr subjektive Sicherheit vermitteln, dass die Vortrittsregelung eingehalten wird. Dies führte jedoch auch dazu, dass die Knoten teilweise zügiger befahren wurden. Tempo 30 wurde aber entgegen vieler Befürchtungen von der überwiegenden Mehrheit der Velofahrenden gut eingehalten. Ausserdem wurde durch die Änderung der Vortrittsverhältnisse keine Zunahme des motorisierten Verkehrs auf der vortrittsberechtigten Achse festgestellt, was teilweise auch eine unerwünschte Folge sein kann.

Erfreulicherweise gab es zu keinem Zeitpunkt der Verkehrsanalysen Auffälligkeiten oder problematische Situationen beim querenden Fussverkehr und es wurden auch keine aus der Bevölkerung gemeldet.

Fazit und Ausblick

Die neue Vortrittsregelung in den Tempo-30 Zonen auf den Gemeindestrassen in Binningen und Bottmingen wurde relativ rasch von der Öffentlichkeit wahrgenommen und in den Medien kurz thematisiert. Bei dieser Pilotstrecke wurde auch teilweise dem Bedürfnis von ProVelo beider Basel entsprochen, welche vor der Umsetzung des Monitorings eine Petition an die Verkehrs- und Raumplanungskommission der Region Leimental Plus für eine durchgängige Velostrasse durch das Leimental richtete. Anfängliche Befürchtungen, dass sich die Geschwindigkeiten auf vortrittsberechtigten Radrouten deutlich erhöhen und zu mehr Konflikten mit Fussgängern führen würden, haben sich in Binningen und Bottmingen nicht bewahrheitet. Nach der Umsetzung war das Echo seitens der beiden Gemeinden trotz der anfänglichen Konfliktsituationen mehrheitlich positiv. Da die Strecke zu den am stärksten befahrenen Radrouten im Kanton zählt, war und ist der allgemeine Rückhalt für diese Attraktivitätssteigerung vorhanden.

Das Büro Verkehrsteiner konnte mit seinen Erfahrungen bei zahlreichen anderen Velostrassen (bzw. vortrittsberechtigten Radrouten) in der Schweiz feststellen, dass die aufgetretenen Konflikte in diesem Pilotprojekt nicht aussergewöhnlich waren und sich im üblichen Rahmen bewegten. Wie bei anderen Regimeänderungen auch, muss ein solches Vorhaben mit der nötigen Sorgfalt und Geduld behandelt und ausreichend Zeit für den Gewöhnungseffekt einkalkuliert werden. Zugleich sind Massnahmen für eine stärkere Sensibilisierung und Aufmerksamkeit zu definieren und bei Bedarf vorzusehen.

Die neuen Markierungen wurden auch über die Gemeindegrenzen hinaus bekannt und einzelne Gemeinden wie Bubendorf, Therwil und Ettingen führten anschliessend ebenfalls Vortrittsberechtigungen an einzelnen Kreuzungen ein. Der Kanton fungiert weiterhin als Ratgeber und Unterstützer für diese Massnahme und weist im regelmässigen Austausch mit den Gemeinden darauf hin. Es ist sicher auch eine passende Gelegenheit, die Vortrittsberechtigung bereits bei der Neuschaffung einer Tempo-30-Zone einzuführen (wie z.B. in Bubendorf).

Es ist aber unerlässlich, dass die Verantwortung und das letzte Wort für diese Regelung bei den jeweiligen Gemeinden liegen. Schlussendlich bringen die Vortrittsberechtigungen auch gewisse Herausforderungen mit sich und können für mangelnde Akzeptanz sorgen, wenn an gewissen Stellen z.B. auf Parkplätze verzichtet werden muss, um die nötigen Sichtweiten gewährleisten zu können. Auch lassen sich die Befürchtungen bzgl. höherer Geschwindigkeiten der Velos nicht völlig entkräften, wenn sie an jeder Kreuzung den Vortritt erhalten und insbesondere die schnellen E-Bikes die technischen Möglichkeiten haben, die allgemein gültige Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 leicht zu übertreten, sobald sie "freie Fahrt" haben.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat [2022/305](#) «Velostrassen für den Kanton Baselland» abzuschreiben.

Liestal, 25. November 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich