

Beschluss des Landrats vom 25.06.2026

Nr. 1884

12. Velovorzugsrouten Birsstadt, Ausgabenbewilligung Projektierung Vorprojekt und Bauprojekte; Etappe 1 sowie Realisierung Ausbau Untertalweg

2025/569; Protokoll: ps

Thomas Eugster (FDP), Präsident der Bau- und Planungskommission, führt aus, neue Velovorzugsrouten sollten zusammen mit den Basis- und Velohauptrouten ein lückenloses kantonales Radroutennetz bilden. Die Velovorzugsrouten Birsstadt Ost und Birsstadt West sollen mit hoher Priorität vorangetrieben werden. Die konkrete Ausgestaltung der Routen (z. B. als Veloweg oder Velostrasse) ist für alle Abschnitte festgelegt; bei den Fokusgebieten Fiechtenagger in Aesch, dem Knoten Sundgauerstrasse in Reinach und dem Kreisel bei der Motorfahrzeug-Prüfstation in Münchenstein muss die Führung hingegen noch in separaten Verfahren vertieft geprüft werden. Beim Abschnitt Netzlückenschluss Untertalweg in Arlesheim wurde das Vorprojekt aufgrund der hohen Dringlichkeit vorgezogen und es kann direkt ein Bauprojekt erarbeitet werden.

Für die Ausarbeitung der Vorprojekte der Velovorzugsrouten Birsstadt Ost und West wird dem Landrat eine neue einmalige Ausgabe von CHF 5,95 Mio. beantragt – und für die Projektierung der ersten Bauprojekte und der Realisierung des Netzlückenschlusses Untertalweg der Velovorzugsroute Birsstadt Ost von CHF 4,45 Mio. Weiter sind personelle Ressourcen nötig, um diese anforderungsreichen Vor- und Bauprojekte voranzutreiben und umzusetzen, weshalb CHF 1,8 Mio. für eine auf zehn Jahre befristete Projektleitungsstelle im Tiefbauamt beantragt werden. Eintreten war in der Kommission unbestritten.

Da es sich um die ersten Velovorzugsrouten im Kanton handelt, waren seitens Kommission einige Fragen zu klären. Details dazu können dem Kommissionsbericht entnommen werden.

Kritisiert hat die Kommission bei der Velovorzugsroute Birsstadt Ost insbesondere den Abschnitt im Bereich des Projektperimeters der Talstrasse. Aufgrund der Velovorzugsroute muss die Talstrasse grösser dimensioniert werden, wofür eine Enteignung und der Abbruch eines Gebäudes nötig würden. Ein Teil der Kommission erachtete dies als unzulässig. Die Direktion führte aus, das dortige, sich rasch entwickelnde Gebiet müsse mit allen Verkehrsmitteln – ÖV, Velo und MIV – erschlossen werden. Mit dem vorliegenden Geschäft werde jedoch lediglich entschieden, ob die beiden Velovorzugsrouten Birsstadt Ost und West projektiert werden sollen, aber es würde noch kein Entscheid bezüglich Linienführung der Velovorzugsroute im Projektperimeter der Talstrasse getroffen. Die Kommission ergänzte den Landratsbeschluss deshalb um den Auftrag, dass die Planung der Velovorzugsroute im Bereich des Projektperimeters Talstrasse im Zusammenhang mit dem Projekt zum Ausbau der Talstrasse erfolgen soll.

Zu Diskussionen Anlass gaben zudem die auf Velovorzugsrouten geltenden Geschwindigkeiten und die je nach Ausgestaltung daraus resultierenden Konflikte zwischen schnelleren und langsameren Velos. Die Kommission ergänzte den Landratsbeschluss um eine Ziffer, dass im Rahmen von künftigen Vorlagen zu Velovorzugsrouten zu prüfen ist, ob für bestimmte Abschnitte innerorts alternative Routen für schnelle E-Bikes eingerichtet werden sollen. Dem Sicherheitsthema soll Beachtung geschenkt werden.

Ein Teil der Kommission brachte den Einwand vor, dass neue Stellen nicht im Rahmen einer Vorlage, sondern im Aufgaben- und Finanzplan bewilligt werden sollen. Ein anderer Teil der Kommission begrüsst hingegen die Transparenz und erachtete das Vorgehen als richtig, im Rahmen der Vorlage, die eine neue Aufgabe mit sich bringt, auch über die dafür nötigen personellen Ressourcen entscheiden zu können. Die Kommission beschloss, die Mittel für die befristete Stelle zwar zu sprechen, jedoch die Option auf eine Verlängerung um fünf Jahre zu streichen.

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 13:0 Stimmen Zustimmung zum von ihr geänderten Landratsbeschluss.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Detailberatung Landratsbeschluss*

Titel, Ingress, Ziffern 1–3

Keine Wortmeldungen.

Ziffer 4

Rolf Blatter (FDP) hält fest, in der Fraktion sei , wie bereits in der Kommission über das Geschäft diskutiert worden. Die FDP-Fraktion unterstützt das Vorhaben zur Einrichtung von Velovorzugsrouten. Vor nicht allzu langer Zeit verlangte die FDP-Fraktion, dass zusätzliche Stellen in den Direktionen, insbesondere in der BUD, einerseits über die Personalbedarfsplanung der Direktion in den AFP einfließen, aber parallel dazu zusätzliche Stellen auch bei einzelnen Projekten deklariert werden sollen. Dies hat zu langen Diskussionen in der Fraktion geführt und diese kam grossmehrheitlich zum Schluss, dass das Projekt unterstützt wird, jedoch soll dies mit dem bestehenden Personalbestand durchgeführt werden. Der Redner stellt im Namen der Fraktion den Antrag, dass Ziffer 4 gestrichen wird.

Jan Kirchmayr (SP) bittet im Rahmen der SP-Fraktion, den Antrag aus zwei Gründen abzulehnen. Dieses Thema wurde in der Kommission bereits intensiv diskutiert. Der erste Grund: Wird die zusätzliche Stelle nicht geschaffen, führt dies dazu, dass im Tiefbauamt intern Leute umbesetzt werden. Dann kann es sehr gut möglich sein, dass jemand dafür eingesetzt wird, der beispielsweise gerade eine Strasse plant. Das dürfte nicht im Interesse des Antragsstellers sein. Der zweite Grund: Die Direktion hat gesagt, es müsste in diesem Fall ein Externer angestellt werden. Der Redner hat bereits viele Interpellationen der rechten Seite gesehen, die sich gegen externe Beratende wehren, weil diese viel zu teuer seien. Das wäre dann jedoch die Konsequenz. Soll günstig und rasch geplant werden, muss die Stelle geschaffen werden.

Karl-Heinz Zeller (Grüne) bittet im Namen der Grüne/EVP-Fraktion, den Antrag abzulehnen. Es braucht fachliches Know-how, wie der Vorredner gesagt hat, damit die Vorzugsrouten – seit langem ein Wunsch seitens Birsstadtgemeinden – sorgfältig geprüft werden können. Veloplanen sind keine Autoanliegen, und es braucht entsprechendes Fachpersonal. Diese Routen müssen sorgfältig geplant werden und dafür braucht es Ressourcen. Es wäre nicht ehrlich, wenn die Vorlage die Ressourcenfrage nicht enthalten würde. Es ist transparent und für die Velofahrenden wichtig, dass ihre Anliegen berücksichtigt werden.

Andi Trüssel (SVP) hält fest, das Ganze sei ausgiebig in der Kommission diskutiert worden und seine Seite sei mit 7:6 Stimmen unterlegen bei der Abstimmung zur Streichung der Ziffer. Es erstaunt, dass Fachleute von extern geholt werden müssen oder einer für zehn Jahre angestellt werden muss. Die fünf Jahre Verlängerung wurden gestrichen. Es hat Fachleute in der Direktion von Regierungsrat Isaac Reber und es braucht keine zusätzlichen. Das Ganze soll mit den bestehenden Leuten gemacht werden. Der Redner bittet um Zustimmung zum Antrag.

Urs Kaufmann (SP) erklärt, beim Jahresbericht 2025 sei darüber diskutiert worden, dass die Investitionen im letzten Jahr deutlich tiefer waren als budgetiert. Als klarer Grund dafür wurde der Personalmangel genannt. Es gibt zu wenig Projektleitende, um die Projekte voranzutreiben und

die Widerstände im Projektverlauf anzugehen. Deshalb erscheint es unverständlich, wenn nun behauptet wird, dass zusätzliche Aufgaben mit dem bestehenden Personal erledigt werden können. Es erscheint fahrlässig und wäre völlig falsch, dem Antrag zuzustimmen. Es braucht zusätzliche Ressourcen, um die Investitionstätigkeit im Baselbiet auf dem gewünschten Niveau halten zu können. Es braucht für alle Projekte im Verkehrsbereich – MIV, ÖV, Velo – die nötigen Ressourcen. Er bittet darum, den Antrag abzulehnen.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) führt aus, die Velovorzugsrouten sollten einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, dass der Verkehr im Raum Birsstadt mit etwa 100'000 Einwohnenden gut abgewickelt werden kann. Es ist der Birsstadt, d. h. den zehn Gemeinden, die zusammenarbeiten, seit Jahren ein Anliegen, dass etwas geht. Deshalb wurde mit der Planung der Velovorzugsrouten begonnen – auf Wunsch und Antrag dieser Gemeinden. Die Velovorzugsroute wurde auch im Agglomerationsprogramm der 4. Generation angemeldet. Bis Frühling 2028 muss mit dem Bau begonnen werden. Um bauen zu können, muss vorher geplant und projektiert werden. Der Redner schüttelt den Kopf über gewisse Aussagen. Im TBA gibt es viele Leute – die meisten davon arbeiten in den Werkhöfen und sorgen dafür, dass die bestehende Infrastruktur täglich benutzt werden kann. Hingegen ist das TBA nicht luxuriös mit Personen dotiert, die Projekte leiten können. Wenn die Projekte umgesetzt werden sollen, muss dies jemand tun. Die Ressourcen könnten anderswo abgezogen werden, aber das will der Landrat bestimmt nicht. Wenn im Kanton Basel-Landschaft erste Velovorzugsrouten realisiert werden sollen, dann braucht es dazu die nötigen Mittel. Ansonst ist es ein hohler und auch nicht ein ganz lauterer Wunsch. Deshalb bittet der Redner um Ablehnung des Antrags. Wer A sagt, sollte auch B sagen. Es ist Zeit, auch in diesem Bereich vorwärts zu machen. Der vorliegende Antrag wurde in der Kommission knapp abgelehnt, weshalb es berechtigt ist, dass er hier nochmals gestellt wird. Aber es ist keine gute Idee.

://: Der Antrag der FDP-Fraktion auf Streichung von Ziffer 4 wird mit 48:34 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

Ziffern 5–8

Keine Wortmeldungen.

– *Rückkommen*

Es wird kein Rückkommen verlangt.

– *Schlussabstimmung*

://: Mit 71:11 Stimmen wird dem Landratsbeschluss zugestimmt.

Landratsbeschluss

betreffend Velovorzugsrouten Birsstadt, Ausgabenbewilligung Projektierung Vorprojekt und Bauprojekte; Etappe 1 sowie Realisierung Ausbau Untertalweg

vom 25. Juni 2026

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Vorprojekte der Velovorzugsroute Birsstadt Ost und Velovorzugsroute Birsstadt West sowie die vertiefenden Abklärungen der «Fokusgebiete» wird eine neue einmalige Ausgabe von 5'950'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % bewilligt.

2. *Die Velovorzugsroute Birsstadt Ost im Bereich des Projektperimeters Talstrasse wird im Zusammenhang mit dem Projekt zum Ausbau Talstrasse in Arlesheim und Münchenstein geplant.*
 3. *Für die Projektierung der Bauprojekte für die erste Ausbaustappe der Velovorzugsroute Birsstadt Ost und Velovorzugsroute Birsstadt West und die Realisierung des Netzlückenschlusses Untertalweg wird eine neue einmalige Ausgabe von 4'450'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % bewilligt.*
 4. *Für die Projektleitung zur Planung und Umsetzung der Velovorzugsrouten wird eine Projektleitungsstelle für 10 Jahre bewilligt. Dafür wird eine neue einmalige Ausgabe von 1'800'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % bewilligt.*
 5. *Von der in Aussicht gestellten Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms an der Realisierung des Netzlückenschlusses Untertalweg von voraussichtlich 900'000 Franken wird Kenntnis genommen.*
 6. *Im Rahmen der nächsten Landratsvorlagen zu den Velovorzugsrouten wird für Radwege innerorts geprüft, ob in bestimmten Abschnitten für die schnellen E-Bikes aufgrund der gegebenen Umstände alternative Routen einzurichten sind.*
 7. *Ziff. 1, 3 und 4 des vorliegenden Landratsbeschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.*
 8. *Das Postulat 2022/419 «Veloführung beim MFP-Kreisel verbessern» wird abgeschrieben.*
-