

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat [2023/489](#) «Fuss- und Veloverkehr auf der Dornacherstrasse in Aesch» 2023/489

vom 21. April 2026

1. Text des Postulats

Am 14. September 2023 reichte Marco Agostini das Postulat [2023/489](#) «Fuss- und Veloverkehr auf der Dornacherstrasse in Aesch» ein, welches vom Landrat am 11. Januar 2024 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Werden die FussgängerInnen gefragt, wo sie die grössten Verkehrsprobleme sehen, nennen ältere Leute und Behinderte immer wieder die zunehmende Beanspruchung der Gehflächen durch Velofahrende sowie die mangelnde Rücksichtnahme auf gemeinsamen Flächen.

Auf einer grossen Strecke der Dornacherstrasse in Aesch, sind der Fussverkehr und der Veloverkehr auf der gleichen Fläche (Trottoir). Grundsätzlich ist das möglich, aber in diesen Fall sollte das unbedingt auf einem Teil der Strecke geändert werden, weil die nötigen Voraussetzungen dafür nicht gegeben sind: sehr schmale Fläche/Breite (circa 2-2,5 m auf einem längeren Teil der Strecke), viel genutzter Schulweg zur bzw. von der Primarschule Schützenmattschulhaus, Schwimmbadparkplatz/Schwimmbad, sehr viele Ein-/Ausfahrten von Seitenstrassen und Privatparkplätzen/-garagen, Bushaltestellen etc. Der gefährlichste Teil ist dabei von der Kreuzung Dornacherstrasse-Austrasse bis zum Parkplatz Schwimmbad, wo alles extrem eng ist.

Ein weiteres „Problem“ im Abschnitt zwischen Hauptstrasse Aesch und Autobahnvollanschluss A18, ist das Gefälle der Strasse. Hier kann man mit dem Velo auch ohne Elektrounterstützung locker 40 km/h fahren und dadurch nimmt die Sicherheit für alle deutlich ab. Die schnellen E-Velos können grundsätzlich auf der Ebene über 40 km/h fahren. Was noch erschwerend dazu kommt, sind die Hecken, die oft die Sicht zu den Ein-/Ausfahrten verdecken und teilweise auch nicht richtig geschnitten werden, sodass sie teilweise über die Grenzen zum Trottoir herausragen. Der Platz wird dadurch noch kleiner als er schon ist. Immer wieder gibt es Fälle, da müssen die Velofahrenden rasch und kurzfristig auf die Strasse ausweichen, was sehr oft zu gefährlichen Situationen kommen kann.

Die Mindestbreite einer gemeinsamen Fläche (kurzer Abschnitt) innerhalb einer Stadt oder eines Dorfes sollte nicht weniger als 3 Meter betragen. Für längere Abschnitte sollte eine Breite von mindestens 4 Metern festgelegt werden. Es sollte grundsätzlich möglich sein, dass mindestens zwei Fußgänger nebeneinander gehen können, ohne dass sie gezwungen werden, hintereinander zu gehen, wenn es zu Kreuzungs- oder Überholmanövern kommt. Nur in Fällen mit sehr geringer Fußgängerfrequenz, wie es oft ausserorts der Fall ist, kann diese Mindestbreite unterschritten werden.

Ein letzter, aber nicht unwichtiger Punkt ist der zunehmende Verkehr auf der Dornacherstrasse. Seit der Vollanschluss A18 eröffnet wurde, nehmen viele Personen neu die Ein-/Ausfahrt der A18

bei der Dornacherstrasse, statt wie vorher die Ein-/Ausfahrt zur Hauptstrasse Aesch-Reinach. Man spart sich so zwei Ampeln, Zeit und Weg (selbst getestet), um ins Dorfzentrum Aesch zu gelangen.

(Quelle Absatz 1 und 4: Broschüre Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen Empfehlungen für die Eignungsbeurteilung, Einführung, Organisation und Gestaltung von gemeinsamen Flächen in innerörtlichen Situationen - Fussverkehr Schweiz und Pro Velo Schweiz)

Die Regierung wird daher gebeten zu prüfen und zu berichten, wie die Dornacherstrasse schon bald geändert/angepasst werden kann, damit sowohl Fussgängerinnen/Fussgänger (vor allem PrimarschülerInnen) wie auch Velofahrende sich sicherer auf der Strasse/Trottoir fortbewegen können.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

Ausgangslage

Der Regierungsrat nimmt das Anliegen betreffend die Verkehrssituation auf der Dornacherstrasse in Aesch ernst. Die angesprochene Strecke weist aufgrund der bestehenden Platzverhältnisse und der unterschiedlichen Nutzungsansprüche tatsächlich besondere Herausforderungen auf. Insbesondere die gemeinsame Nutzung von Gehflächen durch Fuss- und Veloverkehr kann – insbesondere bei erhöhtem Verkehrsaufkommen – zu Nutzungskonflikten führen. Für Planung, Betrieb und Unterhalt der Dornacherstrasse ist der Kanton zuständig, wobei Anpassungen im Strassenraum stets unter Berücksichtigung der vorhandenen baulichen Gegebenheiten sowie der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden erfolgen müssen.

Die Dornacherstrasse ist eine zentrale Verbindungsachse für sämtliche Verkehrsträger zwischen dem Aescher Ortskern und Arlesheim bzw. Dornachbrugg. Entlang der Strasse besteht ein Regime, wie es sonst nur noch auf sehr wenigen Kantonsstrassen (z.B. zwischen Gelterkinden und Ormalingen sowie in Tenniken) im Kanton BL vorkommt: Der Fuss- und Veloverkehr wird auf einer Länge von ca. 1,6 km auf einem kombinierten Fuss-/ Radweg geführt, der mit einer Breite von 2,5 m unterhalb der Norm und der Empfehlung von Fachorganisationen liegt. Teilweise ist dieses System v.a. an Bushaltestellen und bei grösseren Einmündungen unterbrochen, wo der Veloverkehr kurzzeitig auf Radstreifen geführt wird. Gemäss Vergleich der Orthofotos besteht dieses Regime seit ca. 40 Jahren. Der Regierungsrat teilt die Einschätzung, dass bei gemeinsam geführtem Fuss- und Veloverkehr nach heutiger Praxis bestimmte Mindestanforderungen an Breite, Übersichtlichkeit und Verkehrsbelastung erfüllt sein sollten. Bei neuen Strassenprojekten wird diese Aufteilung des Strassenquerschnitts grundsätzlich nicht mehr angewandt.

Nicht zuletzt aufgrund der steigenden Bedeutung der E-Bikes wird der Veloverkehr im Innerortsbereich überwiegend auf eigenen Flächen oder auf der Fahrbahn geführt. Eine kombinierte Führung mit dem Fussverkehr ist nur dort empfehlenswert, wo entweder eine grosse Gesamtbreite zur Verfügung steht oder die jeweiligen Frequenzen des Fuss- und Veloverkehrs gering sind. Demzufolge ist zumindest die per Markierung verdeutlichte Trennung des Fuss- und Veloverkehrs nachvollziehbar, da eine gemeinsame Führung noch konfliktbehafteter wäre. Insbesondere an Einmündungen bzw. Zugängen ist es von Vorteil, dass der Veloverkehr auf der Fahrbahnseite geführt wird und somit nicht in unmittelbarem Konflikt mit Zufussgehenden geraten, die bspw. aus einem Grundstück auf den Fuss-/ Radweg herauslaufen.

Einordnung

Der gesamte Strassenquerschnitt schwankt zwischen 11 und 12 Metern und ist damit zu gering, um eine normgerechte Fahrbahn mit beidseitigen Radstreifen und behindertengerechten Trottoirs (nötige Breite: ca. 13 m) anbieten zu können. Aufgrund der vorwiegend engen Bebauung ist die fehlende Breite nur mit umfangreichem Landerwerb und massiven Eingriffen in zahlreiche Privatparzellen zu erreichen. Eine Kernfahrbahn wäre mit der verfügbaren Breite und dem bestehenden Verkehrsaufkommen realisierbar, allerdings müssten dazu auf der kompletten Länge sämtliche Randabschlüsse und das komplette Entwässerungssystem angepasst werden. Eine derartige Umgestaltung wäre sehr kostenintensiv und ist nur dann in verhältnismässigem Masse umzusetzen,

wenn ohnehin die Fahrbahn erneuert werden muss. Gemäss Mehrjahresprogramm des Tiefbauamts ist in den kommenden zehn Jahren keine Instandsetzung vorgesehen. Mit einer baldigen baulichen Anpassung der Situation in der Dornacherstrasse kann demnach nicht gerechnet werden.

Für den Zeitraum von 2010 bis 2025 wurde eine Verkehrsunfallauswertung für die Dornacherstrasse vorgenommen. Insgesamt ereigneten sich drei Unfälle mit Zufussgehenden, die jeweils leichte Verletzungen durch Kollisionen mit Motorfahrzeugen erlitten. Die Unfälle mit involvierten Velofahrenden beliefen sich auf dreizehn. Darunter gab es zwei Todesfälle, einer davon entstand allerdings durch einen Selbstunfall. Gemeldete Unfälle zwischen Velofahrenden und Zufussgehenden gab es in dieser Zeitspanne keine. Es lässt sich unter den verschiedenen Unfällen keine Konzentration auf eine spezifische Örtlichkeit feststellen, sie entstanden über den gesamten Strassenzug hinweg. Gemessen an den Unfallzahlen besteht auf der Dornacherstrasse somit keine ausgewiesene bzw. auffällige Gefahrenstelle.

Die Situation auf den örtlichen Schulwegen entspricht grundsätzlich den Anforderungen für innerörtliche Strassen mit gemischten Verkehrsformen. Gleichzeitig wird im Umfeld von Schulen regelmässig überprüft, ob zusätzliche Sicherheitsmassnahmen erforderlich sind.

Die Strasse weist einen DTV von ca. 5'500 Fahrzeugen auf. Durch den Vollanschluss Aesch an der Autobahn A 18 kam der Achse eine grössere Erschliessungsfunktion als bislang zu. Der Vollanschluss und sein Umfeld wird seit seiner Inbetriebnahme verkehrstechnisch überwacht. Das Verkehrsmonitoring zeigt, dass der Anschluss an der Dornacherstrasse leistungsfähig ist und Anpassungen – wie beispielsweise die Reduktion der Ausfahrt auf eine Spur – vorgenommen wurden, um die Übersichtlichkeit und damit auch die Sicherheit für den Fuss- und Radverkehr zu verbessern.

Seit der baulichen Eröffnung des Vollanschlusses wird das Verkehrsaufkommen auf der Dornacherstrasse an drei Messstellen kontinuierlich überwacht. Ein dauerhafter Anstieg des Verkehrsaufkommens konnte bislang nicht festgestellt werden. Lediglich im Frühjahr 2024 sorgte Umleitungsverkehr durch die Baustelle auf der Hauptstrasse in Aesch für eine temporäre Zunahme der Verkehrszahlen. Die aktuellen Werte des laufenden Jahres sind nicht repräsentativ, da durch die Baustelle am Kreisel Dornacher-/ Bruggstrasse einige Zufahrten gesperrt bzw. baulich erschwert sind.

Aus den vorliegenden Verkehrszahlen lässt sich ableiten, dass der Durchgangsverkehr nahezu konstant geblieben ist bzw. örtlich sogar etwas abnimmt. Dafür sorgt v.a. der Umstand, dass ein Grossteil des Quell-/ Zielverkehrs des Gebiets Weidenstrasse nun direkt über die A 18 abfliessen kann. Für den Veloverkehr existieren keine konkreten Zahlen, hier ist zumindest aufgrund der zentralen Bedeutung als Pendlerroute eine hohe Nutzung zu erwarten.

Entlang der Dornacherstrasse bestehen verschiedene Ein- und Ausfahrten sowie private Zugänge. Einschränkungen der Sicht können insbesondere durch Vegetation entstehen. Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sind verpflichtet, Hecken und Bepflanzungen so zurückzuschneiden, dass der Verkehrsraum frei bleibt und ausreichende Sichtverhältnisse gewährleistet sind. Entsprechende Kontrollen erfolgen durch die Gemeinde sowie durch den Unterhaltsdienst des Tiefbauamts. Die nötigen Rückschnitte müssen oft auch proaktiv bei den betroffenen Eigentümern eingefordert werden.

Mögliche Sofortmassnahmen

Der Regierungsrat hält fest, dass umfassende bauliche Anpassungen im Strassenraum aufgrund der engen Platzverhältnisse sowie der angrenzenden Nutzungen teilweise nur mit erheblichem Aufwand möglich sind. Eine umfassende Umgestaltung findet erst im Rahmen der nächsten Instandsetzung statt. Dennoch wurden im Rahmen der Prüfung mögliche Verbesserungen identifiziert, welche möglichst bald umzusetzen sind und auch der Forderung im Vorstoss entspricht.

Gemäss der neuen Signalisationsverordnung des Bundes vom 1. Juli 2025 besteht die Möglichkeit, schnelle E-Bikes mit einer Zusatztafel von der Benutzung von Fuss-/ Radwegen auszuschliessen. Aufgrund der örtlichen Situation und des erhöhten Konfliktpotenzials insbesondere bei

hohen Geschwindigkeiten, wie es auch im Vorstoss beschrieben wird, wird diese Signalisationsänderung im Frühjahr 2026 vorgenommen. Anschliessend wird beobachtet, ob sich die Benutzenden an die geänderte Regelung halten bzw. diese richtig interpretieren. Rote Einfärbungen auf dem Velostreifen werden gewöhnlich nur an Gefahrenstellen oder grösseren bzw. unübersichtlichen Einmündungen angewandt. Da an der Einmündung Weidenstrasse viel Schwerverkehr ein- bzw. ausfährt und die Velofahrenden aus einem abschüssigen Abschnitt und aus einer Unterführung auf diese Kreuzung treffen, wird dieser Bereich rot eingefärbt.

Entlang der Zuwege und kleineren Einmündungen werden in Abstimmung mit der Gemeinde die jeweiligen Sichtweiten optimiert und falls erforderlich zusätzliche Massnahmen ergriffen.

Fazit

Die vom Postulat angesprochenen Punkte sind nachvollziehbar. Nutzungskonflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr können insbesondere auf schmalen gemeinsamen Flächen auftreten.

Die durchgeführte Prüfung zeigt jedoch, dass mit der heutigen Situation keine aussergewöhnliche Gefährdungslage festgestellt werden konnte. Zumindest wurden in den letzten 15 Jahren keine Unfälle zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden erfasst.

Gleichzeitig bestehen aufgrund der engen baulichen Verhältnisse nur begrenzte Möglichkeiten für grössere infrastrukturelle Anpassungen. Baldige Verbesserungen können in erster Linie durch betriebliche Massnahmen, eine gute Sicht bei Ein- und Ausfahrten sowie durch die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden erreicht werden.

Der Regierungsrat hat die im Postulat angesprochenen Punkte geprüft. Ein unmittelbarer Handlungsbedarf für grössere bauliche Anpassungen ergibt sich derzeit nicht. Die Situation wird im Rahmen des regulären Strassenunterhalts sowie im Zusammenhang mit laufenden Infrastrukturprojekten weiterhin sorgfältig beobachtet. Neben der Signalisationsanpassung werden nach Bedarf noch weitere Massnahmen ergriffen um die Gefahrenlage bis zur nächsten Instandsetzung möglichst gering zu halten.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat [2023/489](#) «Fuss- und Veloverkehr auf der Dornacherstrasse in Aesch» abzuschreiben.

Liestal, 21. April 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich