

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat [2021/202](#) «Modernes Langsamverkehrs-Konzept Uptown-Basel (Arlesheim/Münchenstein)»
2021/202

vom 16. Dezember 2025

1. Text des Postulats

Am 25. März 2021 reichte Karl-Heinz Zeller die Motion [2021/202](#) «Modernes Langsamverkehrs-Konzept Uptown-Basel (Arlesheim/Münchenstein)» ein, welche vom Landrat am 5. Mai 2022 mit folgendem Wortlaut als Postulat überwiesen wurde:

Modernes Langsamverkehrs-Konzept für die Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung in Arlesheim/Münchenstein (Uptown-Basel, Unter Gstad)

Die Erschliessung des kantonalen Arbeitsplatzgebietes in der Gemeinde Arlesheim wird durch die Übernahme der Talstrasse von der Gemeinde Arlesheim durch den Kanton für den MIV erheblich verbessert. Zudem wird geprüft, ob mit der Verlegung des Bahnhofes Münchenstein die Anbindung an den öffentlichen Verkehr noch verbessert werden kann.

Dagegen ist das kantonale Arbeitsplatzgebiet für den Langsamverkehr schlecht erschlossen. Das kantonale Arbeitsplatzgebiet wird durch die SBB-Linie von den Wohngebieten von Arlesheim und von Münchenstein Dorf getrennt. Das kantonale Arbeitsplatzgebiet liegt im Nordwesten von Arlesheim an der Grenze zu Münchenstein und ist für den Langsamverkehr nur über unattraktive Wege erschlossen. Auch die Erschliessung aus Münchenstein ist ungünstig.

Der Langsamverkehr dient zudem als wichtiger Zubringer zum öffentlichen Verkehr und dem lokalen angrenzenden Gewerbe. Die Anforderungen von heute an den Langsamverkehr werden sich in der Zukunft ändern und darum soll mit dieser Motion ein Konzept mit einer zukunftsweisenden Erschliessung von Gewerbegebieten und Wohngebieten unter Berücksichtigung der sozialen, wirtschaftlichen und technologischen Veränderungen erarbeitet werden.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) betont schon heute die Wichtigkeit des Langsamverkehrs:

«Die schweizerische Verkehrspolitik verfolgt das Ziel, die heutigen und künftigen Mobilitätsbedürfnisse möglichst effizient und umweltgerecht zu bewältigen. Die Erhöhung des Langsamverkehrsanteils kann dazu einen wichtigen Beitrag leisten.

Der Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr, Wandern usw.) weist ein erhebliches, derzeit

*noch ungenutztes Potenzial zur Verbesserung des Verkehrssystems, zur Entlastung der Umwelt (Luft, Lärm, CO₂) und zur Förderung der Gesundheit auf. Zudem stärkt er den sanften Tourismus und führt zu Einsparungen bei den öffentlichen und privaten Ausgaben für die Mobilität.»
Zudem können Beiträge an die Langsamverkehrs-Infrastrukturen im Rahmen der Agglomerationsprogramme beim Bund beantragt werden.*

Ich bitte, den Regierungsrat ein modernes und ambitioniertes Konzept für den Langsamverkehr mit (schweizweiter) Musterfunktion für die Erschliessung von Gewerbegebieten unter Berücksichtigung der sozialen, wirtschaftlichen und technologischen Veränderungen» zur Erschliessung des kantonalen Arbeitsplatzgebietes in Arlesheim und Münchenstein, in Absprache mit den betroffenen Gemeinden Arlesheim und Münchenstein, zu erstellen.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

2.1. Einleitende Bemerkungen

Mit der Bezeichnung «Langsamverkehr» werden häufig die Verkehrsformen Fuss- und Veloverkehr zusammengefasst. Aus Sicht des Regierungsrates macht es in sehr vielen Fällen Sinn, Betrachtungen dazu separat anzustellen, da die Bedürfnisse der jeweiligen Verkehrsteilnehmenden sich vielfach unterscheiden. Dementsprechend wird in den folgenden Ausführungen gezielt vom Fuss- und/oder Veloverkehr gesprochen.

Des Weiteren ist festzuhalten, dass ein äusserst grosser Teil der Kompetenzen im Fussverkehr vom Gesetzgeber den Gemeinden zugewiesen ist, und auch beim Veloverkehr sehr viele Aufgaben bei dieser Staatsebene liegen. So weist [§ 6 Abs. 2 Strassengesetz BL \(SGS 430\)](#) beispielsweise die Kompetenz über Fusswege explizit den Gemeinden zu. Dementsprechend sind die Arbeiten zur vorliegenden Postulatsbeantwortung mit mehreren Rückkoppelungen mit den Gemeinden, primär den im Vorstoss angesprochenen Standortgemeinden Arlesheim und Münchenstein erfolgt.

Der Raum Im Tal (Arlesheim, inklusive Areal uptownBasel) / Unter Gstaad (Münchenstein) ist im kantonalen Richtplan als Arbeitsgebiet von kantonomer Bedeutung festgesetzt (Objektblatt S 4.1). Dort ist in einer Planungsanweisung auch festgehalten, dass Kanton und Gemeinden «im Rahmen ihrer Zuständigkeiten [...] für eine optimale Erschliessung» sorgen.

Der Regierungsrat ist der Auffassung, dass alle Verkehrsarten wesensgerecht ihren Beitrag zur Erschliessung der Entwicklungsgebiete leisten sollen. Der Fuss- und der Veloverkehr sind dabei aus verschiedenen Gründen als sehr wichtige Bausteine zu betrachten. Einige davon werden im Postulat angesprochen.

Dem Auftrag des Landrats folgend, hat der Regierungsrat die Absprache mit den Gemeinden Arlesheim und Münchenstein gesucht und überprüft, welche Massnahmen für das konkrete Arbeitsgebiet und für Entwicklungsgebiete im Allgemeinen zweckmässig sein könnten. Die Ergebnisse dieser Prüfung und ihre Umsetzung sind im Folgenden dargestellt.

Zugleich wird im Vorstoss eine «Musterfunktion» des Konzepts gefordert. Im Rahmen der Erarbeitung und im Dialog mit den Gemeinden hat sich gezeigt, dass eine solche immer nur eingeschränkt möglich sein wird; zu unterschiedlich sind die Voraussetzungen in verschiedenen Gebieten in vielerlei Hinsicht – topografisch, sozialräumlich, nutzungsmässig usw. Als zweckmässig hat sich hingegen die Schaffung eines kantonalen Merkblatts zum Thema herauskristallisiert. Diese Wegleitung ist in der Zwischenzeit in Abstimmung mit den Gemeinden Arlesheim und Münchenstein sowie mit der Baselbieter Bauverwalterkonferenz erarbeitet worden und wird im Laufe des 1. Quartals 2026 öffentlich zur Verfügung gestellt werden. Näheres dazu ist in den Kap. 2.4 und 2.5 des vorliegenden Dokuments beschrieben.

2.2. Ausgangslage im Raum Im Tal / Unter Gstaad

Aufgrund der Zielsetzung des Postulats wird an dieser Stelle auf die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie den öffentlichen Verkehr (ÖV) nicht näher eingegangen. Dazu bestehen jedoch umfassende Dokumentationen im Rahmen der Projekte, die derzeit im Raum Im Tal / Unter Gstaad laufen. Für den Velo- und den Fussverkehr stellt sich die Situation wie folgt dar:

Bei den Veloverbindungen muss der Blick sowohl auf Ziele im näheren Umfeld als auch auf weitere Distanzen gerichtet werden. Zu den grossräumigen Ziel- und Quellorten können insbesondere die Gemeinden der Birsstadt, die Stadt Basel sowie zahlreiche Gemeinden im Rhein- und im Leimental gezählt werden. Im lokaleren Umfeld sind insbesondere die Dorfkerne von Arlesheim und Münchenstein sowie die S-Bahn- und Tramhaltestellen als Umsteigepunkte zu erwähnen.

Mit der kantonalen Radroute am östlichen Ufer der Birs ist eine Vel oanbindung an das übergeordnete Netz gegeben. Auf dieser Radroute kommt es allerdings regelmässig zu Konflikten von Anwohnern im Gebiet Schappe, Fussgängern und Hundehaltern mit den Velofahrenden. Auch um diesen Konflikt zu entschärfen, den Natur- und Erholungsraum an der Birs zu stärken und ein attraktives Vorankommen der Velofahrenden auf längere Distanzen zusätzlich zu verbessern, wird eine neue Achse entlang der Bahngleise geschaffen (siehe Kap. 2.3).

Kleinräumiger sind es vor allem die lokalen Radrouten und deren möglichst hindernisfreie Führung, welche die Veloerreichbarkeit eines Gebietes verbessern. Im Fall von Im Tal / Unter Gstaad unterstützt je eine kantonale Radroute in Ost-West-Richtung nördlich und südlich des Gebiets dessen Einbindung. Diese beiden Radrouten ermöglichen auch problemlose Querung von Birs und A18 abseits des stark befahrenen Anschlussbereiches an der Sundgauerstrasse. Zugleich ist auch hier mit der Weiterentwicklung des Radroutennetzes (siehe Kap. 2.3) eine Ergänzung geplant: entlang der Sundgauerstrasse soll ebenfalls eine kantonale Radroute geführt werden, welche in Bezug auf das Entwicklungsgebiet zentraler liegt. Diese kantonale Massnahme steht im Einklang mit dem Mobilitätskonzept Birsstadt.

Bei den Fusswegverbindungen sind Ziel- und Quellorte im näheren Umfeld zu suchen. Zugleich sind Zufussgehende noch umwegsensibler als Velofahrende. Dementsprechend gilt es, ein besonderes Augenmerk auf die lokalen Wunschlinien zu legen und direkte Fusswegerreichbarkeiten sicherzustellen. Als Attraktoren, zu denen sich wesentliche Wunschlinien ausbilden, sind hier insbesondere zu nennen: der historische Dorfkern von Münchenstein und (aufgrund der Distanz etwas weniger stark) jener von Arlesheim, der Bahnhof Münchenstein, die Tramhaltestelle Walzwerk (ehemals Brown Boveri) sowie der Naherholungsraum entlang der Birs. Die Strassennetzpläne der beiden Gemeinden sehen Fusswegverbindungen auf den bestehenden Infrastrukturen zu allen genannten Attraktoren vor.

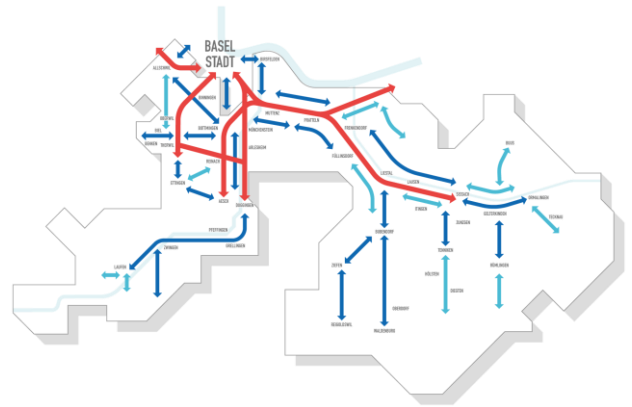
In Nord-Süd-Richtung bestehen keine Barrieren für den Fussverkehr. Dementsprechend direkt sind dort gelegene Ziele zu erreichen. Auf der Ostseite stellt die Bahnlinie eine Trennlinie dar, welche einige der oben genannten Attraktoren vom Raum Im Tal / Unter Gstaad zumindest gefühlt schwerer erreichbar macht. Ein wichtiges Element zu einer Minderung dieser Barriere, ist das Bestehen einer zum Entwicklungsgebiet zentral gelegenen Unterführung unter den Gleisen hindurch. Die Ausgestaltung der Unterführung ist aus heutiger Sicht nicht optimal. Zusätzliche Verbesserungen sind geplant (siehe Kap. 2.3). Nach Westen bildet die Birs mit den längs verlaufenden Wegen einen attraktiven Flanierraum. Für Wege weiter nach Westen bildet die Autobahn jedoch eine Barriere.

Die wichtigsten Achsen des Fuss- und Veloverkehrs befinden sich zwar am Rand des Gebiets, sind aber gut sicht- und erreichbar (nicht «in zweiter Reihe geführt» oder «verdrängt», was an anderen Orten zum Teil ein Problem darstellt). Im Gebiet sind keine aussergewöhnlichen Aspekte bezüglich Sicherheit der Zufussgehenden und Velofahrenden bekannt, wobei an einzelnen Örtlichkeiten durchaus Optimierungspotentiale bestehen.

2.3. Das Konzept der Planungen für den Fuss- und Veloverkehr im Raum Im Tal / Unter Gstaad

Auch wenn wichtige Verbindungen, wie vorstehend geschildert, bereits vorhanden und zweckmässig angeordnet sind, gibt es doch, wie im Vorstoss richtig festgestellt, auch Verbesserungspotential. Dieses wird in den laufenden Projekten aufgegriffen. Die Massnahmen fussen jeweils auf sorgfältigen Analysen der Ist-Situation und sind darauf ausgerichtet, einen Beitrag zur Erreichung der übergeordneten Ziele aus kantonalen (insbesondere [Richtplan](#)) und kommunalen (insbesondere Strassennetzpläne) sowie überkommunalen (insbesondere Mobilitätskonzept Birsstadt) Konzeptionen zu leisten.

Betreffend Veloverkehr profitiert der Raum unmittelbar von der derzeit laufenden [Weiterentwicklung des kantonalen Radroutennetzes](#). In diesem Rahmen wird das Netz hierarchisiert. Eine der ersten Velovorzugsrouten in Nord-Süd-Richtung soll entlang des Gebiets verlaufen. Die Ausgabenbewilligung für die ersten Bauprojekte auf dieser Strecke ist kürzlich beim Landrat beantragt worden und der Bund hat eine Mitfinanzierung im Rahmen der Agglomerationsprogramme zugesichert. Damit entsteht eine optimale Anbindung des Gebiets an die hochwertigste Netzkategorie. Als solche orientiert sich die Velovorzugsroute an der Kernaufgabe Fahrfluss, welche ein rasches, unterbrucharmes Vorwärtskommen ermöglichen soll. Weiter ist das Thema Sicherheit (subjektiv und objektiv) und damit verbunden das Ansprechen einer möglichst vielfältigen Nutzergruppe von besonderer Bedeutung. Direktheit, Reisegeschwindigkeit sowie Komfort sind weitere für die Projektierung relevante Aspekte. Der erforderliche Raum für die Velovorzugsroute wird auch bei den nachfolgend beschriebenen Planungen berücksichtigt.



Auch was den Fussverkehr angeht, profitiert der Raum von seiner klaren Struktur zwischen Fluss und Bahntrasse in Nord-Süd-Ausrichtung. Diese «Kanten» ermöglichen den Aufbau eines leiterförmigen Grundsystems. Die Holme werden dabei von zwei Fusswegen in Nord-Süd-Richtung am West- und am Ostrand der Areale gebildet. Der westliche – sogar doppelt geführt, einmal direkt für Fuss- und Veloverkehr, einmal geschwungen geführt für Spazierende – ist bereits bestehend und verläuft mit Verbindungs- und Erholungsnutzen im Grünraum entlang der Birs.

Auch auf der Ostseite besteht bereits eine durchgängig gehbare Verbindung. Hier ist allerdings mit dem Projekt zur Verlegung der Kantonsstrasse ins Tal eine massive Aufwertung geplant. (Zu diesem Projekt wird dem Landrat in Kürze die Genehmigung des Generellen Projektes und die Ausgabenbewilligung für die Projektierung des Bauprojektes beantragt.) Als durchgängiges Trottoir wird die Fusswegverbindung entlang der Talstrasse den zweiten «Holm» des leiterförmigen Fusswegsystems und das urbane Gegenstück zu seinem westlichen Pendant bilden. Im Bereich der in Entwicklung begriffenen Parzellen soll ein promenadenartiger Strassenraum entstehen, in dem sich die Fussgängerinnen und Fussgänger sicher und angenehm bewegen und aufhalten können.

Dort, wo bauliche Entwicklungen stattfinden, werden zusätzliche «Sprossen» der «Fussweg-Leiter» geschaffen. Aktuell betrifft das den Teilraum Schoren / Untere Weiden («uptown Basel»). Hier wird die Ost-West-Verbindung mittels eines öffentlichen Geh- und Fahrrechts (letzteres für Velofahrende) sichergestellt. Zugleich zeigt die Planung für den Teilraum, und insbesondere der im südlichen Teil darin enthaltene Quartierplan «Untere Weiden II», exemplarisch, wie auch innerhalb einer Überbauung Massnahmen zugunsten eines attraktiven Fuss- und Veloverkehrs ergriffen werden können. Dazu gehören beispielsweise Regelungen zu Anzahl, Ausstattung und Erreichbarkeit von Veloabstellplätzen oder zur Qualität der Fussgängerbereiche. Auch wird eine zusätzliche in-

terne Nord-Süd-Achse geschaffen, um das übergeordnete Netz zu ergänzen und direkte Fusswegbeziehungen anzubieten. Zusätzlich sichert der Quartierplan auch innerhalb der Gebäude Anlagen zur Förderung des Veloverkehrs in Form von Umkleideräumen mit Duschen sowie von Stationen zum Laden von Elektrovelos.

Mit zwei Vorhaben soll des Weiteren die Fussweg-Anbindung des Gebiets an die Umgebung optimiert werden: Beim einen handelt es sich um die Schaffung eines neuen, direkten Fussgängerzuges von der Verzweigung Aliothstrasse/Heiligholzstrasse zur Bahnofsunterführung (Westzugang) und somit zu den Perrons. Diese ist im Rahmen des oben bereits erwähnten Projekts zur Verlegung der Kantonsstrasse vorgesehen. Das zweite Vorhaben ist ein eigenständiges Projekt der Gemeinde Arlesheim. Sie projiziert den Neubau einer SBB-Unterführung (für den Fuss- und Veloverkehr) sowie bauliche Massnahmen für eine sichere Fusswegverbindung (Trottoir oder abgetrennter Fussweg) von der neuen Unterführung bis zur Griebengasse (resp. Tramhaltestelle «Walzwerk»). Damit wird ein weiterer ÖV-Ast (Tramlinie 10) besser erreichbar. Die neue Unterführung wird zusätzlich auch für den Veloverkehr nutzbar sein. Die Massnahme ist im Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation enthalten. Der Kanton und Agglo Basel unterstützen die Gemeinde bei diesem Projekt in jenen Verfahrensschritten, die in ihre jeweiligen Zuständigkeiten fallen.

Des Weiteren sind mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 zwei neue Haltestellen der Buslinie 58 im Raum Im Tal / Unter Gstaad in Betrieb genommen worden. Der Kanton unterstützt die Bemühungen, den Fussweg auf dem Privatgelände zu diesen Bushaltestellen und weiter Richtung Tramhaltestelle Walzwerk sicher zu gestalten.

In den Planungsdokumenten aller vorstehend erwähnten Planungen sind die Schnittstellen bezüglich Velo- und Fussverkehr mit den jeweils anderen umfassend beschrieben und es ist aufgezeigt, wie die Verknüpfungen in optimaler Form hergestellt werden. Im Gesamtbild ergibt sich eine zweckmässige Weiterentwicklung des Fuss- und Velowegnetzes – sowohl durch die Ergänzung zusätzlicher Äste als auch durch die Schaffung zusätzlicher Kapazität mittels Querschnittanpassungen.

Die beiden Gemeinden Arlesheim und Münchenstein planen darüber hinaus, ihre Strassennetzpläne (vgl. Kap. 2.3) zu überprüfen. Grössere Veränderungen im Raum Im Tal / Unter Gstaad drängen sich aufgrund der vorstehend beschriebenen Konzeption allerdings nicht auf. Die Gemeinde Arlesheim ist mit den privaten Eigentümern daran, die Verlegung und Übernahme der Industriestrasse inklusive Fusswegverbindung zu Bus- und Tramhaltestelle zu prüfen.

Die Bearbeitungsteams aller vorstehend genannten Vorhaben tauschen sich im Rahmen ihrer jeweiligen Projektorganisationen mit ihren «Nachbarn» aus. Dazu sind geeignete Sitzungsformate zentral. Diese müssen kontinuierlich genutzt und nach Bedarf weiterentwickelt werden.

2.4. Vom lokalen Konzept zum gesamthaften Merkblatt

Im Zuge der Erarbeitung der vorliegenden Postulatsbeantwortung haben sich die Verwaltungen von Kanton und Gemeinden und ihre Planerteams über mögliche Resultat-Dokumente ausgetauscht. Ein zusätzliches eigenständiges Konzept-Dokument, welches sich monothematisch mit dem Fuss- und Veloverkehr befassen würde, wird als wenig zielführend erachtet. Vielmehr muss, nach übereinstimmender Auffassung der Akteure, der Fokus auf der sorgfältig koordinierten Umsetzung der bestehenden Konzepte liegen.

Zugleich gelangten kantonale und kommunale Verwaltung im Zuge der Bearbeitung der vorliegenden Vorstossbeantwortung übereinstimmend zur Erkenntnis, dass ein spezifisch auf eine Örtlichkeit – hier den Raum Im Tal / Unter Gstaad – angepasstes Konzept nur sehr bedingt eine Musterfunktion für andere Gebiete wahrnehmen könnte. Die räumliche Planung kommt nicht umhin, immer wieder neue, auf die spezifische Örtlichkeit zugeschnittene Konzeptionen zu entwickeln.

Aus Sicht der Fachpersonen müsste mehr entstehen als ein einzelnes gutes Beispiel oder eine blosse «Beispiel-Sammlung». Als zielführender Ansatz wurde vor diesem Hintergrund die Schaffung eines begleitenden kantonalen Übersichtsdokuments identifiziert.

2.5. Neues kantonales Merkblatt zum Fuss- und Veloverkehr in Verdichtungs- und Transformationsgebieten

Angesichts der Vielzahl hochwertiger Grundlagen von verschiedenen Akteuren hat der Regierungsrat entschieden, nicht noch ein weiteres Dokument zu schaffen, das die gleichen Inhalte nochmals aufbereitet. Vielmehr ist eine kommentierte Auswahl in Fertigstellung, welche die hilfreichsten Grundlagen zusammenstellt und ihre potentiellen Anwendungsfelder aufzeigt.

Das Merkblatt erhebt dabei den Anspruch, das gesamte Planungsspektrum für den Fuss- und den Veloverkehr abzudecken. Sie beginnt mit einem Abschnitt zur Schwachstellenanalyse. Sodann folgen Kapitel zur Fussweg- und zur Velonetzplanung. Anschliessend wird das Thema Veloparkierung behandelt, gefolgt von einem Abschnitt mit Grundlagen zur Hindernisfreiheit.

Neben den (infrastrukturellen) Verkehrsangeboten spielen auch Themen aus dem weiteren Mobilitätsbereich eine Rolle für die Attraktivität von Gebieten für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende. Dazu zählen beispielsweise Förderungsmassnahmen des (betrieblichen) Mobilitätsmanagements sowie Sharingangebote. Auch zu diesen Themenfeldern gibt das Merkblatt Hinweise und zeigt auf, wo umfassendere Informationen bezogen werden können.

Im Bereich der Fuss- und Radwege nehmen die Gemeinden eine zentrale Rolle ein (vgl. auch [§ 6 Strassengesetz BL \(SGS 430\)](#)). Daher ist es dem Regierungsrat wichtig, dass das neue Merkblatt insbesondere für sie dienlich ist. Die Inhalte sind aus diesem Grund sowohl mit den Gemeinden Arlesheim und Münchenstein als auch mit der Baselbieter Bauverwalter-Konferenz abgestimmt worden. Aus diesen Runden sind wertvolle Hinweise eingebracht worden, welche in die Bearbeitung eingeflossen sind.

Derzeit befindet sich das Merkblatt kurz vor seiner Fertigstellung. Es erfolgen noch letzte Detail-Bereinigungen und das Layout. Mit der Veröffentlichung ist im Laufe des 1. Quartals 2026 zu rechnen.

3. Fazit und Antrag

Für den Raum Im Tal / Unter Gstaad in Arlesheim und Münchenstein besteht eine umfassende Konzeption für den Fuss- und Veloverkehr, welche in verschiedenen Planungen Eingang gefunden hat und zwischen diesen fortlaufend koordiniert wird. Mit dem neuen kantonalen Merkblatt steht eine Grundlage kurz vor ihrer Fertigstellung, welche aufzeigt, wie Arbeitsgebiete und weitere Verdichtungs- und Transformationsgebiete auf umfassende, zeitgemässe und bedürfnisgerechte Art für den Fuss- und Veloverkehr zu erschliessen sind.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat [2021/202](#) «Modernes Langsamverkehrs-Konzept Uptown-Basel (Arlesheim/Münchenstein)» abzuschreiben.

Liestal, 16. Dezember 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich