

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat [2020/454](#) «Pilotprojekt für Velovorzugsrouten auf Ortsdurchfahrten in den beiden Frenkentalern»
2020/454

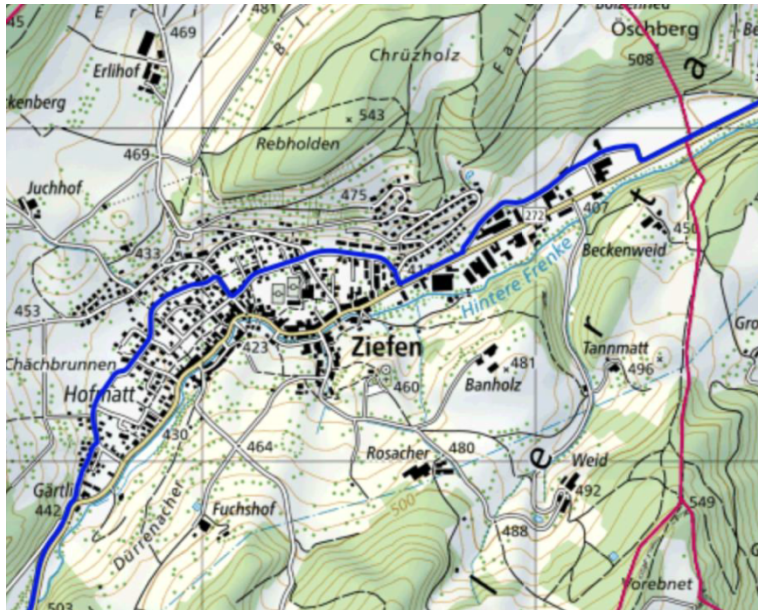
vom 18. August 2026

1. Text des Postulats

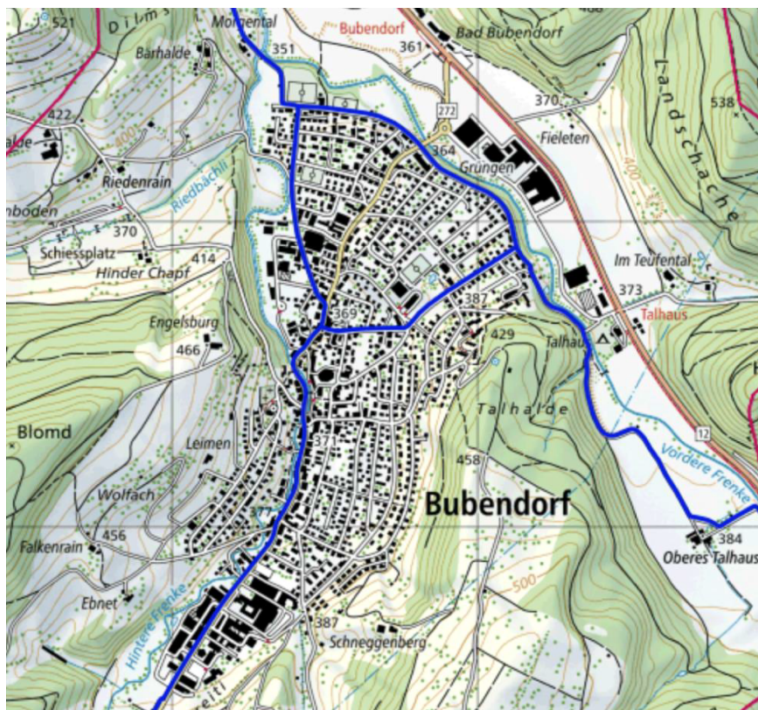
Am 10. September 2020 reichte Thomas Noack das Postulat [2020/454](#) «Pilotprojekt für Velovorzugsrouten auf Ortsdurchfahrten in den beiden Frenkentalern» ein, welches vom Landrat am 3. Juni 2021 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

In den beiden Frenkentalern ist das kantonale Radroutennetz unterdessen recht gut ausgebaut. Ausserorts ist die Veloführung zumeist auf separaten Radwegen entlang der Hauptstrassen sicher geführt, wobei auch immer noch einige Lücken bestehen. Innerorts führen die kantonalen Radrouten zumeist über Gemeindestrassen mit sehr vielen Abbiegungen und Einmündungen. Dies ist für den Alltagsgebrauch mit konventionellen Velos und langsamen Elektrovelos ein pragmatischer und vor allem kostengünstiger Ansatz. Als Velovorzugsrouten für schnelle Elektrovelos sind diese Wegführungen aber nicht tauglich.

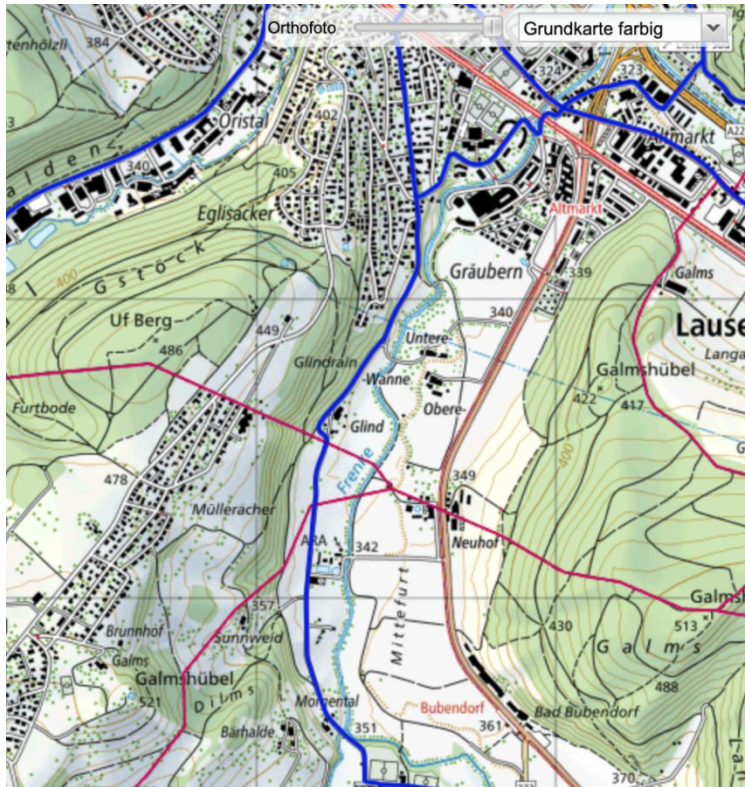
Angesichts der engen Platzverhältnisse in den Ortsdurchfahrten scheint es aber auch nicht realistisch, zusätzliche neue und direkte Velovorzugsrouten zu bauen. Ein anderer Ansatz könnte darin bestehen, mit geschickten Markierungen und Geschwindigkeitsregeln die Koexistenz der schnellen Elektrovelos und des MIV auf den bestehenden Ortsdurchfahrten zu ermöglichen. Wenn für alle Verkehrsteilnehmenden die gleiche Geschwindigkeit gelten würde und die Koexistenz entsprechend signalisiert und markiert wäre, könnten möglicherweise die bestehenden Ortsdurchfahrten einen Teil der Netzfunktion für ein durchgehendes und sicheres Schnellroutennetz übernehmen.



Heutige Führung der kantonalen Radroute durch Ziefen auf kommunalen Strassen. Als Velovorzugsroute ist diese Führung wegen der vielen Ecken und Einmündungen ungeeignet. Die Führung und die Signalisation der Velovorzugsroute auf der Kantonsstrasse in sicherer Koexistenz mit dem MIV ist zu prüfen.



Ortsdurchfahrt Bubendorf: Teilweise führt die kantonale Radroute auf der Kantonsstrasse. Bisher ist sie nur teilweise mit Velostreifen markiert und aufgrund der engen Verhältnisse bei Tempo 50 des MIV unsicher.



An der Kantonsstrasse zwischen Bubendorf und dem Altmarkt hat es ein kaum genutztes Trottoir. Der Raum des Trottoirs entlang der Kantonsstrasse würde sich für eine direkte Velovorzugsverbindung nach Liestal anbieten. Die Fortsetzung durch das Siedlungsgebiet von Liestal könnte wiederum in einer gut signalisierten Koexistenz der schnellen Elektrovelos und des MIV auf den Kantonsstrassen geführt werden.

Ich bitte den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten:

- *Welche Geschwindigkeit eine sichere Koexistenz von schnellen Elektrovelos und dem MIV auf kantonalen Ortsdurchfahrten sicherstellen würde.*
- *Wie die Velovorzugsrouten auf Kantonsstrassen signalisiert und markiert werden könnten, um eine sichere Verkehrsführung zu gewährleisten und welche Anpassungen es an den Normen und der Signalisationsverordnung für eine Umsetzung brauchen würde.*
- *Die Möglichkeit und einen Zeitplan für die Umsetzung im Rahmen eines Pilotprojekts in den beiden Frenkentälern konkret zu prüfen und darzulegen.*

2. Stellungnahme des Regierungsrats

2.1. Einleitende 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 km. Mit zunehmendem Einsatz von Elektrovelos steigt dieses Potenzial weiter. 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 hat diese Arbeiten an die Hand genommen und das Veloverkehrspotenzial auf sämtlichen Achsen im Kanton eruiert, den bestehenden Radroutennetzplan aktualisiert und Standards zu Radverkehrsanlagen definiert. Diese Arbeiten orientieren sich an den national vorgegebenen Kategorien und Begriffen und sind mit den Nachbarkantonen koordiniert. Der aktualisierte Radroutennetzplan wird im Rahmen der Revision des kantonalen Richtplans in den nächsten Monaten publiziert und in die öffentliche 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. Das Rückgrat des kantonalen Radroutennetzes besteht aus Velovorzugsrouten und Hauptrouten.

Velovorzugsrouten bündeln nachfragestarke Alltagsbeziehungen. Sie sind nur 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.

Die Hauptrouten bilden zusammen mit den Vorzugsrouten das Grundgerüst des Radroutennetzes. Sie ergänzen die Velovorzugsroute 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 bildet 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 anbindet.

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 Standards hinterlegt (z.B. betreffend Direktheit oder Sicherheit), aber die Führungsform ist jeweils von der konkreten Situation abhängig: eine Hauptroute auf einem für den sonstigen Autoverkehr gesperrten Landwirtschaftsweg wird anders konzipiert als entlang einer stark befahrenen Ortsdurchfahrt. Gemäss Bundesgesetz gilt, dass sämtliche Netzelemente für den Veloverkehr sicher auszugestalten sind.

Bei der Ausarbeitung der erwähnten kantonalen Velogrundlagen wird der Veloverkehr als Ganzes gedacht, wobei selbstverständlich der heutigen und zukünftigen Vielfalt im Veloverkehr Rechnung getragen wird. Es werden jedoch keine Radverkehrsanlagen geplant, die einzig und alleine auf schnelle Elektrovelos ausgerichtet sind.

Die Einteilung der kantonalen Radrouten in die drei Netzkategorien (VVR, Velohauptrouten, Basisrouten) basiert auf dem Veloverkehrspotenzial, also dem erwarteten zukünftigen Veloverkehrsaufkommen auf bestimmten Relationen und in bestimmten Korridoren. Dieses Potenzial ist im We-

sentlichen von der Distanz und der Topografie zwischen Start- und Zielort sowie von der Siedlungsstruktur (Verteilung von Einwohnenden und Arbeitsplätzen) abhängig. In den beiden Frenkentälern ist kein so hohes Veloverkehrspotenzial vorhanden, welches eine Velovorzugsroute rechtfertigt. Es ist darum kein Pilotversuch mit Velovorzugsrouten auf Ortsdurchfahrten in den Frenkentälern angezeigt. Die Frenkentäler werden je mit einer Hauptroute erschlossen. Gleichwohl ist das Anliegen einer attraktiven Führung des Veloverkehrs durch Ortschaften legitim und die Anliegen des Postulanten werden im Folgenden im Allgemeinen sinngemäss geprüft.

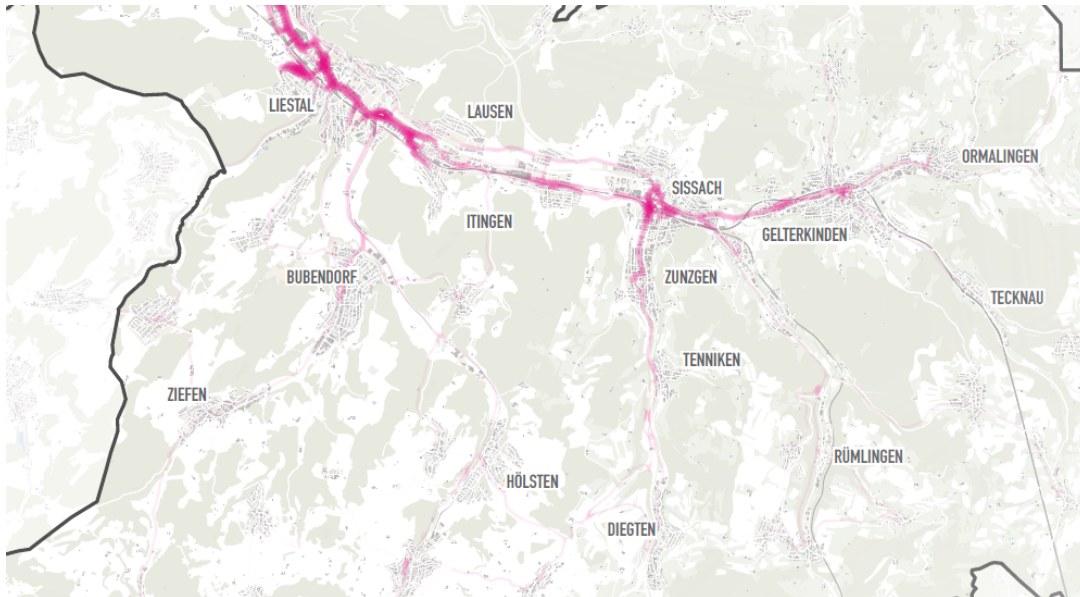


Abbildung 1: Ausschnitt Veloverkehrspotenzial (Stand Juli 2024), pink: Veloverkehrspotenzial

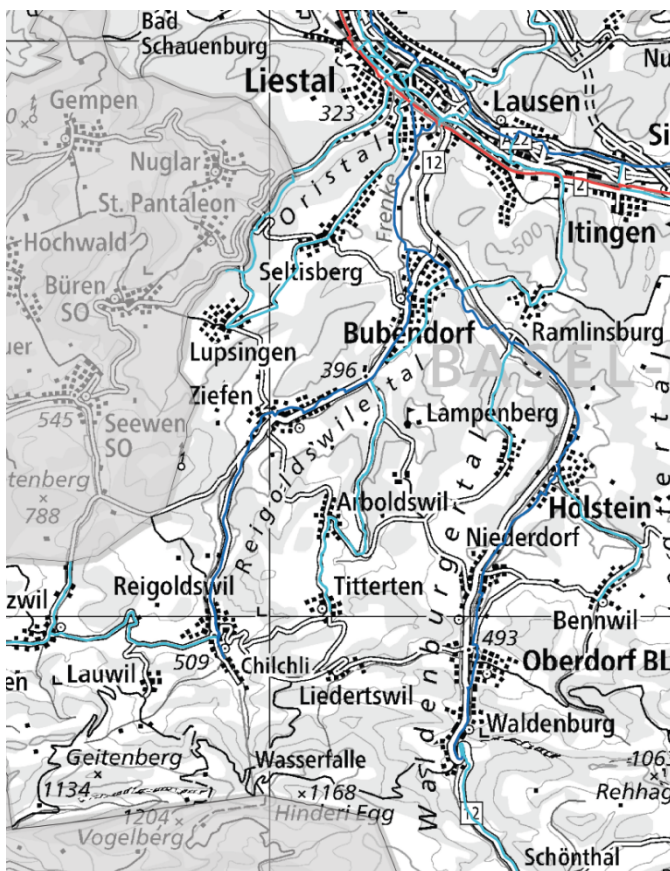


Abbildung 2: Kantonales Radroutennetz 2030 (Stand Frühling 2026), Ausschnitt Frenkentäler; rot: VVR, dunkelblau: Velohauptroute, hellblau: Basisroute.

2.2. Sichere Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden auf kantonalen Ortsdurchfahrten

Die Koexistenz und Sicherheit im Strassenverkehr sind dem Kanton wichtige Anliegen, die er für alle Verkehrsteilnehmenden sicherstellen möchte. Er ist sich gleichzeitig bewusst, dass Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger dabei die Verletzlichsten sind und darum ein legitimes gesteigertes Sicherheitsbedürfnis haben. In der Schweiz müssen schnelle Elektrovelos bis 45 km/h seit 1. April 2026 mit einem Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet sein. Seit 2022 werden sämtliche Elektrovelos (langsame und schnelle) bei Geschwindigkeitsübertretung gebüsst.

Wie die Koexistenz und Sicherheit auf Ortsdurchfahrten gewährt wird, kann nicht abschliessend auf genereller Ebene beantwortet werden. Das zeigt sich im Einzelfall. Ortsdurchfahrten zeichnen sich gleichwohl durch folgende generelle Eigenschaften aus: Sie sind in die historisch gewachsene Siedlungsstruktur eingebettet, sind beidseits bebaut (entsprechend beidseitige Nutzungen), haben eher schmale Querschnitte (Distanz von Hauswand zu Hauswand) und häufige Einmündungen. Daraus ergeben sich folgende generelle Anforderungen: Neben der Längsbewegung sind das Queren der Fahrbahn, die Anlieferung und Zufahrt von Liegenschaften, Parkplätze, die Aufenthaltsqualität, der Lärmschutz, die Hitzeminderung sowie weitere Interessen wichtig. Oft bestehen Interessenskonflikte, die abgewogen werden müssen. Zudem ist im Einzelfall die räumliche Situation (Bebauung, Topografie usw.), das Verkehrsaufkommen und die Funktion der Strasse (ÖV usw.) zu berücksichtigen.

Im Übrigen ist die signalisierte Maximalgeschwindigkeit zwar ein wichtiger Parameter, aber auch bauliche und weitere betriebliche Massnahmen können die Sicherheit und Koexistenz massgeblich beeinflussen.

Eine allgemeingültige Festlegung einer signalisierten Maximalgeschwindigkeit zur Sicherstellung der Koexistenz und Verkehrssicherheit auf Ortsdurchfahrten lässt sich darum nicht pauschal herleiten. Die unabhängige und auf Verkehrssicherheit spezialisierte Beratungsstelle für Unfallverhütung hat das Schweizer Unfallgeschehen der letzten Jahre systematisch ausgewertet. Sie kommt zum Schluss¹, dass in der Schweiz rund 60 % aller schweren Verkehrsunfälle (Tote und Schwerverletzte, total rund 2'000 Menschen pro Jahr) innerorts passieren und dass mindestens ein Drittel dieser Unfälle dank Tempo 30 verhindert werden kann. Insbesondere bei Velofahrenden und Fussgängerinnen und Fussgängern ist gemäss der Analyse dieses Rettungspotenzial hoch. Es gilt allerdings festzuhalten, dass auch Ortsdurchfahrten mit höher signalisierter Maximalgeschwindigkeit sicher gestaltet werden können; vorausgesetzt der Platz dazu ist gegeben.

Diese Ausführungen zeigen: im planerischen Alltag darf die Bemühung um sichere Koexistenz nicht auf schnelle Elektrovelos und den MIV begrenzt werden. Auch zeigt sich, dass sich auf Ortsdurchfahrten in der Regel gewichtigere Interessenskonflikte als derjenige zwischen schnellen Elektrovelos und dem MIV zeigen.

2.3. Signalisation Velorouten auf Kantonsstrassen

Der Verlauf von kantonalen Velorouten wird wie bisher einheitlich und unabhängig der Hierarchiestufe mit einem Velosymbol auf dunkelrotem Hintergrund signalisiert. Für die zusätzliche Signalisierung der Velovorzugsrouten erarbeitet die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms zusammen mit ihren Mitgliedern ein trinationales Konzept für Velovorzugsrouten innerhalb der Agglomeration Basel.

Die Führungsform wird, wie einleitend ausgeführt, im Einzelfall je Netzelement so gewählt, dass die Ansprüche gemäss Hierarchiestufe möglichst gut erfüllt sind. Dazu hat das Tiefbauamt eine Planungs- und Projektierungsrichtlinie Radverkehrsanlagen erarbeitet. Sie ist bei kantonalen Vorhaben behördenverbindlich und hat bei kommunalen Projekten hinweisenden Charakter. Sie macht Aussagen zur Dimensionierung und Gestaltung der Veloinfrastruktur entlang einer Strecke

¹ bfu (2020): Mit Tempo 30 die Verkehrssicherheit erhöhen, Fakten und Argumente, Bern. [Link pdf](#)

und im Knotenbereich. Sie regelt die Führung des Veloverkehrs an Knoten. Gängige Ansätze sind separate Radwege (ggf. mit Fussverkehr kombiniert), Velostreifen, Aufheben von Rechtsvortritt, Regelung der Autoparkierung, Aufstellflächen für Velofahrende an Knoten, Velostrassen usw. All diese Ansätze sieht die eidgenössische Strassenverkehrsverordnung bereits vor. Es bestehen zudem Wegleitungen des Bundesamts für Strassen im Bereich Veloverkehr sowie Schweizer Normen. Da sich die kantonale Richtlinie zu Radverkehrsanlagen an diese Grundlagen anlehnt, sind keine Änderungen der vom Postulanten angesprochenen Grundlagen nötig. Wie sich die kantonale Richtlinie zu Radverkehrsanlagen auf weitere kantonale Planungsgrundlagen auswirkt, wurde überprüft.

2.4. Umsetzung und Pilotprojekt in den beiden Frenkentälern

Wie einleitend erwähnt, ist keine Velovorzugsroute in den Frenkentälern vorgesehen. Das Velopotenzial wird mittels einer Hauptroute entlang den Tälern gebündelt. Die Hauptrouten verlaufen entlang der heutigen Velorouten. Hauptrouten sollen ein sicheres, direktes und unterbrucharmes Vorankommen auf dem Velo ermöglichen. Das Anliegen des Postulanten wird sinngemäss geprüft. Dafür wird abschnittsweise vorgegangen.

Hintere Frenke: Reigoldswil bis Bad Bubendorf

Der Routenverlauf ist in Reigoldswil auf der Ortsdurchfahrt teilweise mit Velostreifen durch das Dorf. Sie wechselt auf einen separaten Veloweg entlang der Kantonsstrasse bis vor Ziefen und dort abseits der Ortsdurchfahrt via Dorf und Voreichstrasse durch Ziefen. Anschliessend führt sie auf einem separaten Radweg entlang der Kantonsstrasse bis Bubendorf, wo der Veloverkehr auf die Ortsdurchfahrt geführt wird. Dort geht es bei hohem Strassenverkehrsaufkommen zunächst noch mit Velostreifen und anschliessend ohne Velostreifen weiter im Mischverkehr auf der Hauptstrasse bis auf Höhe Brühlstrasse. Anschliessend verläuft die Hauptroute abseits der Ortsdurchfahrt Richtung Sportplatz Brühl und weiter nach Liestal.

In diesem Abschnitt weicht die Route nur in Ziefen wesentlich von der Ortsdurchfahrt bzw. der Kantonsstrasse ab. Eine Verlegung der Route auf die Ortsdurchfahrt wäre zwar direkter, jedoch wäre sie im oberen Dorfteil auch kurvig und auf dem gesamten Abschnitt von diversen Kreuzungen und Einmündungen betroffen. Hinzu käme die Belastung durch den Strassenverkehr von rund 3'600 bis 4'100 Fahrzeugen pro Tag. Für die Schaffung von Radstreifen fehlt gemäss Richtlinie auch bei einer Kernfahrbahn der Platz. Das heisst, unabhängig der gewählten Maximalgeschwindigkeit, müsste der Veloverkehr im Mischverkehr ohne Radstreifen auskommen.

Eine Verlegung der Hauptroute auf die Ortsdurchfahrt Ziefen ist darum nicht angezeigt, umso mehr dass diese Routenfestlegung für sämtliche Velofahrende gälte, auch für nichtelektrifizierte Velos und für Kinder oder ältere Menschen. Im Zuge des sukzessiven Routenausbaus vor etwa zehn Jahren wurde die Linienführung eng mit der Gemeinde Ziefen abgestimmt. Dabei stand v.a. für die Gemeinde eine abseitige Radroute über die Quartierstrassen im Vordergrund und wurde daraufhin mit entsprechenden Ausbaumassnahmen (Radweg Steinenbühl – Voreichstrasse, velofreundliche Optimierung der Voreichstrasse, abgetrennter Radweg bis Bubendorf) sichergestellt.

Es ist zielführender, bei der vorgesehenen Routenwahl zu bleiben und diesen Strassenraum mit den für eine Hauptroute vorgesehenen Standards für den Veloverkehr zu verbessern. Dafür reichen oft Markierung und Signalisation sowie einfache bauliche Anpassungen. Das kann zum Beispiel die Aufhebung von Rechtsvortritt entlang der Hauptroute sein, so dass der Veloverkehr jeweils Vortritt hat. Das betrifft hier zum grössten Teil Gemeindestrassen, aber im Zuge einer kantonalen Veloverbindung finanziert der Kanton Massnahmen mit. Aktuell ist zudem die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in Planung. Gemäss aktuellem Planungsstand wird sich die Umgestaltung auch positiv auf den Veloverkehr auswirken (Übersichtlichkeit, Entschärfung Engstellen usw.). Hier wie allgemein gilt: Velofahrende können sich entscheiden, die Hauptroute zu verlassen und stattdessen die Ortsdurchfahrt zu wählen.

Zwar verläuft die Veloverbindung in Bubendorf auf der Ortsdurchfahrt, jedoch ist gerade dieser Abschnitt aus Optik Veloverkehr und hinsichtlich vorgesehener Standards einer Hauptroute als problematisch einzustufen. Eine Verlegung der Hauptroute auf eine Strecke abseits der Ortsdurchfahrt ist aufgrund fehlender velofreundlicher Verbindungen derzeit nicht möglich. Die Gemeinde Bubendorf sieht mittelfristig einen Radweg zwischen Ortseingang und Breitenstrasse vor, dieser würde jedoch primär der besseren Anbindung Richtung Hölstein dienen. Das heisst, die Ortsdurchfahrt muss velofreundlicher werden.

Vordere Frenke: Waldenburg bis Bad Bubendorf

Die Kantonsstrasse entlang der Waldenburger Bahn wurde 2023 über weite Strecken saniert und dabei wurde die Veloinfrastruktur punktuell verbessert, jedoch kein durchgängiges Veloangebot umgesetzt.

Der Routenverlauf ist in Waldenburg teilweise mit Velostreifen durch das Dorf markiert und zweigt anfangs Oberdorf von der Ortsdurchfahrt auf eine relativ parallele Strecke durch Oberdorf und Niederdorf ab. Danach führt die Radroute entlang der Frenke und in Hölstein abseits der Ortsdurchfahrt (z.T. nicht direkt) durch das Dorf. Im Ausserortsbereich steht ein separater Veloweg bis zur Abzweigung Lampenberg zur Verfügung, wo die Route die Kantonsstrasse niveaufrei über eine Brücke quert und abseits der Kantonsstrasse über Feldwege nach Bubendorf führt.

In diesem Abschnitt weicht die Route in Hölstein wesentlich von der Ortsdurchfahrt ab, zudem enthält sie dort häufige Abzweigungen und Richtungswechsel. Eine Verlegung auf die Ortsdurchfahrt würde von Niederdorf herkommend eine Führung auf die Hauptstrasse via Cheeslochstrasse bedeuten. Bei relativ hohem Verkehrsaufkommen von rund 8'000 Fahrzeuge pro Tag bietet die Fahrbahn keinen Platz für durchgehende Radstreifen, auch nicht mit einer Kernfahrbahn. Hinzu kommen weitere negative Aspekte wie eine Gleisquerung in ungünstigem Winkel. Dorfabwärts wäre die Rückführung via Hauptstrasse auf die Alte Landstrasse zwingend, weil entlang der Hauptstrasse ausserorts weder Trottoir noch Nebenstrasse bestehen. Damit wäre die Direktheit nicht wesentlich besser als heute. Analog zu den Ausführungen oben betreffend Ziefen ist es zweckmässiger, grundsätzlich bei der vorgesehenen Routenwahl zu bleiben und diesen Strassenraum mit den für eine Hauptroute vorgesehenen Standards für den Veloverkehr zu verbessern. Zudem bestehen seitens der Gemeinden hohe Sicherheitsansprüche für den auf der Radroute verkehrenden Schülerverkehr nach Oberdorf. Sie haben sich wiederholt für die Beibehaltung der heutigen Linienführung ausgesprochen.

Bad Bubendorf – Liestal

Der Routenverlauf führt vom Sportplatz Brühl in Bubendorf entlang dem Morgentalweg relativ direkt Richtung Liestal, wo ein Ast Richtung Stedtli und der andere Richtung Altmarkt führt. Auf der Strecke hat es Fussverkehr (Freizeit).

Als Alternative besteht ohne Neubau von Infrastruktur nur eine Möglichkeit - eine Führung parallel zur Waldenburgerstrasse auf dem bestehenden Trottoir - die auch der Postulant erwähnt. Diese Alternative ist aus folgenden Gründen unter den derzeit gegebenen Umständen nicht machbar (unabhängig ob Velovorzugsroute, Hauptroute oder Basisroute): Im Bereich Bad Bubendorf bestünden erhebliche Konflikte mit Passagieren an der Bushaltestelle. Zudem ist das Trottoir mit rund 2 m deutlich zu schmal für Velogegenverkehr. Eine Veloführung im Bereich Altmarkt in Liestal wäre sehr schwierig und die Lösung kaum besonders attraktiv für das Velo. Das hohe Strassenverkehrsaufkommen würde eine separate Veloinfrastruktur nötig machen, wozu der Platz fehlt. Die Anbindung an die nördliche Seite der Velovorzugsroute Kasernenstrasse/Altmarktstrasse, d.h. Fahrtrichtung Lausen – Liestal, ist gemäss erster Einschätzung nicht machbar. Eine Bündelung des Veloverkehrs auf der Trottoirseite als Zweirichtungsradweg verkompliziert die Situation zusätzlich. Stattdessen können punktuelle Verbesserungen auf dem Glindweg und der Langhagstrasse die Hauptroute gemäss aktuellem Streckenverlauf attraktiver machen. In ca. 8 - 10 Jahren soll die

Kantonsstrasse erneuert werden. Im Zuge dessen werden auch örtliche Verbesserungen für die lokale Erschliessung des Veloverkehrs geprüft.

2.5. Fazit

Das Potenzial für Velovorzugsrouten in den Frenkentälern ist nicht gegeben. Die beiden Täler sollen mit Hauptrouten erschlossen werden, die der heutigen Routenwahl folgen. Zwar findet damit im Bereich Ziefen und Hölstein eine gewisse Abweichung vom direktesten Weg statt. Eine Verlegung auf die Ortsdurchfahrt bzw. Kantonsstrasse wäre jedoch nicht zweckmässig, weder für schnelle Elektrovelos noch weniger für den Veloverkehr als Ganzes. Zielführender ist es, den betroffenen Strassenraum in Ziefen und Hölstein mit den für eine Radroute vorgesehenen Standards für den Veloverkehr zu verbessern. Die Ortsdurchfahrt in Bubendorf muss als Teil einer Hauptroute velofreundlicher werden, besonders dort, wo der Veloverkehr heute und auch in Zukunft via Ortsdurchfahrt fahren wird.

Die dafür nötigen Planungsgrundlagen wurden durch den Kanton erarbeitet und die möglichen Führungsformen bei Hauptrouten sind in der Richtlinie Radverkehrsanlagen definiert. Es ist keine Anpassung an der Signalisationsverordnung oder an Normen nötig. Sobald die kantonale Richtlinie Radverkehrsanlagen verabschiedet ist, wird sie kantonsweit Anwendung finden. Dabei ist die Koexistenz zwischen schnellen Elektrovelos und dem MIV berücksichtigt. Jedoch werden die Sicherheit und Koexistenz, wozu auch gegenseitige Rücksichtnahme gehört, aller Verkehrsteilnehmenden angestrebt. In diesem Zusammenhang ist die signalisierte Maximalgeschwindigkeit zwar ein wichtiger Parameter, aber nicht der einzige.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat [2020/454](#) «Pilotprojekt für Velovorzugsrouten auf Ortsdurchfahrten in den beiden Frenkentälern» abzuschreiben.

Liestal, 18. August 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomi Jourdan

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich