

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

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

2025/569

vom 17. Juni 2026

Das Wichtigste in Kürze	
Inhalt der Vorlage	Neue Velovorzugsrouten sollen zusammen mit den Basis- und Velohaupttrouten 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 erster Bauprojekte und die Realisierung des Netzlückenschlusses Untertalweg der Velovorzugsroute Birsstadt Ost von CHF 4,45 Mio. Weiter bedarf es personeller Ressourcen, 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.
Beratung Kommission	Die Vorlage war in der Kommission teilweise bestritten. Kritisiert wurde bei der Velovorzugsroute Birsstadt Ost insbesondere der Abschnitt im Bereich des Projektperimeters der Talstrasse. 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, wonach im Rahmen künftiger Vorlagen zu Velovorzugsrouten zu prüfen ist, ob für bestimmte Abschnitte innerorts alternative Routen für schnelle E-Bikes eingerichtet werden sollen. Weiter beschloss die Kommission, die Mittel für die befristete Stelle zwar zu sprechen, jedoch die Option auf eine Verlängerung um fünf Jahre zu streichen. Für Details wird auf das Kapitel Kommissionsberatung verwiesen.
Antrag an den Landrat	Die Kommission beantragt dem Landrat einstimmig mit 13:0 Stimmen Zustimmung zum von ihr geänderten Landratsbeschluss. Zum Landratsbeschluss gemäss Kommission.

1. Ausgangslage

Ein Schwerpunkt des Kantons Basel-Landschaft liegt auf der Förderung des Velos und seiner Nutzung als nachhaltiges Verkehrsmittel. Benötigt werden sichere und attraktive Radrouten, um kurze – und dank Elektrovelos auch längere – Strecken direkt und rasch zurückzulegen. Neue Velovorzugsrouten sollen zusammen mit den Basis- und Velohaupttrouten ein lückenloses kantonales Radroutennetz bilden. Bei Velovorzugsrouten handelt es sich um hochwertig und sicher ausgebauten Verbindungen, die ein flüssiges und komfortables Vorwärtskommen in Räumen mit grossem Velonachfragepotenzial ermöglichen.

Der Kanton Basel-Landschaft möchte zwei Velovorzugsrouten in der Birsstadt mit hoher Priorität vorantreiben. Die 2020/2021 erarbeitete Variantenstudie hat gezeigt, dass es in der Birsstadt ausreichend Nachfragepotenzial für zwei Velovorzugsrouten gibt. In vertieften Machbarkeitsstudien wurden Detailvarianten geprüft und die beste Linienführung eruiert. Die Velovorzugsroute Birsstadt Ost führt östlich der Birs durch die Gemeinden Aesch, Dornach, Arlesheim und Münchenstein. Beim Dreispitzareal mündet sie ins baselstädtische Velonetz. Sie verläuft mehrheitlich entlang der Bahngleise auf einem Veloweg. Die Velovorzugsroute Birsstadt West führt vom Bahnhof Aesch über eine neue Birsquerung und dann durchgehend westlich der Birs durch die Gemeinden Aesch, Reinach und Münchenstein. Sie wird mehrheitlich als Velostrasse oder Veloweg bis nach Basel geführt. Die konkrete Ausgestaltung der Routen (z. B. als Veloweg oder Velostrasse) ist für alle Abschnitte festgelegt. Ausnahmen sind die Fokusgebiete Fichtenagger in Aesch, der Knoten Sundgauerstrasse in Reinach und der Kreisel bei der Motorfahrzeug-Prüfstation (MFP) in Münchenstein. Hier muss die Führung 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 weitere prioritäre Abschnitte in Aesch, Reinach und Münchenstein ist der Umsetzungszeitraum aufgrund der Bundesvorgaben des Agglomerationsprogramms sehr kurz. In diesen Abschnitten sollen Vor- und Bauprojekt möglichst bald erstellt werden, um die Realisierung fristgerecht zu starten und so die Bundesgelder zu sichern.



Für die Ausarbeitung der Vorprojekte der Velovorzugsrouten Birsstadt Ost und Birsstadt West wird dem Landrat eine neue einmalige Ausgabenbewilligung von CHF 5,95 Mio. beantragt. Für die Projektierung erster Bauprojekte und die Realisierung des Netzlückenschlusses Untertalweg der Velovorzugsroute Birsstadt Ost wird eine neue einmalige Ausgabe von CHF 4,45 Mio. beantragt.

Um diese anforderungsreichen Vor- und Bauprojekte voranzutreiben und umzusetzen, bedarf es ausreichender Personalressourcen. Aus diesem Grund werden für die Erarbeitung und erste Um-

setzung der Velovorzugsrouten-Projekte finanzielle Mittel in der Höhe von CHF 1,8 Mio. für eine auf zehn Jahre befristete Projektleitungsstelle im Tiefbauamt beantragt.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Kommission beriet die Vorlage an den Sitzungen vom 22. Januar, 5. und 19. März, 16. April und 4. Juni 2026 in Anwesenheit von Baudirektor Isaac Reber und Katja Jutzi, Generalsekretärin BUD. Als Fachvertretung waren Stephanie von Samson, Leiterin Tiefbauamt (TBA), Axel Mühlemann, Leiter Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur (5.3., 19.3. und 16.4.), und Alain Aschwanden, Leiter Gesamtverkehrsplanung, anwesend.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

Da es sich um die ersten Velovorzugsrouten im Kanton handelt, waren seitens Kommission einige Fragen zu klären. Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich nach der **Zahl der Velofahrenden**, die diese Achsen nutzen würden, und verwies auf den geringen Anteil des Veloverkehrs an der gesamten Personenkilometerleistung; der Hauptteil entfalle auf den motorisierten Individualverkehr (MIV). Die Direktion führte aus, dass sich der Veloverkehr in der Regel nicht nur auf eine Achse konzentriere, was die Zählung erschwere. Entlang der Velovorzugsroute Birsstadt befänden sich diverse Entwicklungsgebiete (Areal uptownBasel, Dreispitz-Areal etc.), die in Zukunft deutlich mehr Verkehr erzeugen würden. Der **Reisezeitgewinn** durch die Velovorzugsrouten sei ausserdem schwierig zu prognostizieren, so die Direktion, da die Velofahrenden mit unterschiedlicher Geschwindigkeit unterwegs seien. Eine, jedoch auch nur bedingt aussagekräftige, Prognose wäre erst beim Vorliegen eines durchgehenden Vorprojekts für die Route möglich. Weiter wurde seitens Kommission gefragt, wie ausserhalb der Kreuzungen die **Sicherheit für Velofahrende erhöht** werde. Die Direktion zählte folgende Massnahmen auf: die Trennung von Fuss- und Veloverkehr, die Führung auf vom MIV getrennten Radwegen und auf Gemischtverkehrsstrassen, die in Tempo-30-Zonen mit geringem MIV-Aufkommen liegen, und die Dimensionierung der Routen für schnellere E-Bikes (Sichtverhältnisse). Auf gewissen Strecken werde die Radroute über baulich getrennte Radwege geführt, deren Breite so gewählt werde, dass ausreichend Platz für Kreuzungs- und Überholmanöver vorhanden sei. Bei der Führung auf Velostrassen würden durchgehend Tempo 30, klare Vortrittsregelungen sowie die Einhaltung von guten Sichtbeziehungen und Sicherheitsabständen zu Parkplätzen gelten.

Eine weitere Frage seitens Kommission betraf die **Anbindung** an die Radrouten von Basel-Stadt sowie des Laufental. Die Verwaltung bestätigte, dass die Anbindung an die baselstädtischen Velovorzugsrouten gewährleistet sei. Zur Anbindung des Laufentals wurde erklärt, dass die kantonale Radroute ab Bahnhof Aesch in Richtung Duggingen, Grellingen und Laufen weitergeführt werde (bis Grellingen entlang der östlichen Seite der Birs). Für den Abschnitt Angenstein–Duggingen liege ein Bauprojekt für einen abgetrennten Radweg vor, dessen Realisierung 2027/2028 vorgesehen sei, während von Duggingen nach Grellingen bereits eine Radroutenverbindung existiere. Noch nicht abschliessend geklärt sei die Führung beim Engpass Angenstein. Weiter interessierte die Kommission die bauliche Lösung beim **Knoten Sundgauerstrasse**. Die Kosten für eine Über- oder Unterführung seien hoch und es stelle sich die Frage, ob die Velovorzugsroute via Stockackerstrasse geführt werden könne, was kostengünstiger wäre. Die Direktion hielt dazu fest, die Variante sei im Rahmen der Variantenstudie (2020/2021) zwar geprüft, aber als konfliktbeladen eingestuft worden, da sie die Aufhebung einer grossen Anzahl Parkplätze und Eingriffe in private Grundstücke bedingen würde. Die Variante werde aber dennoch im Rahmen der Vertiefung des Knotens Sundgauerstrasse nochmals geprüft.

Die Kommission diskutierte eingehend über das **Tempo auf den Velovorzugsrouten**. Ein Nebeneinander von schnellen E-Bikes mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h (E-Bikes mit gelben Nummern) und langsameren Velos sowie beispielsweise langsam fahrende Schülerinnen und Schülern berge insbesondere bei Kreuzungsmanövern grosses Konfliktpotenzial und führe zu gefährlichen Situationen. Die Verwaltung hielt fest, auch die heute im Birstal bereits vorhandenen Radwege würden teilweise zu Konflikten führen, so beispielsweise der Weg entlang der Birs, der sowohl von Fussgängerinnen und Fussgängern als auch von Velofahrenden genutzt werde. Die Velovorzugsrouten seien für die schnelleren Velofahrenden gedacht und die Schulwege würden bei der Routenlegung berücksichtigt. Die Höchstgeschwindigkeit werde im Rahmen des Vorprojekts festgelegt. Bei Kantonsstrassen mit Tempo 50 müsse auch bei den Radstreifen Tempo 50 übernommen werden. Bei unabhängigen Radwegen entlang von Kantonsstrassen mit Tempo 50 gelte in der Regel ebenfalls Tempo 50. Sei bei einem bestimmten Abschnitt keine Dimensionierung für Tempo 50 möglich, könne aus Sicherheitsgründen eine tiefere Geschwindigkeit signalisiert werden. Ein Kommissionsmitglied gab zu bedenken, dass sich Verkehrsregeln ändern könnten und möglich sei, dass künftig E-Bikes mit gelben Nummernschildern auf der Strasse fahren müssten. Entsprechend bestehe das Risiko, dass nun Velovorzugsrouten gebaut würden, die sich in einigen Jahren als zu breit erweisen. Weiter sei nicht zielführend, Velovorzugsrouten auf eine Geschwindigkeit von 45 km/h auszulegen und dafür Land zu beanspruchen – und dann festzustellen, dass in der Praxis aus Sicherheitsgründen nur 30 km/h gefahren werden könne. Von anderer Seite wurde eingebracht, dass der Umstieg aufs Velo vor allem dann attraktiv sei, wenn die Höchstgeschwindigkeit der schnellen E-Bikes möglichst wenig eingeschränkt werde. Deshalb sei sinnvoll, die Velorouten innerorts auf 30 km/h und ausserorts auf 45 km/h auszulegen. Die Direktion erklärte, dass zwischen der projektierten Geschwindigkeit einer Strecke – 30 km/h oder 45 km/h – und der anschliessend signalisierten Höchstgeschwindigkeit unterschieden werden müsse. Vielerorts würden Projektierungs- und Höchstgeschwindigkeit voneinander abweichen, zum Beispiel bei geraden Strecken, auf denen Sichtweiten nur bei Einmündungen relevant seien. Um gefährliche Situationen zu vermeiden, seien die Strecken grundsätzlich auf 30 km/h ausgelegt, die Sichtverhältnisse jedoch bewusst auf 45 km/h. Dies sei auch bei Strassen üblich: Ausserorts gelte häufig 80 km/h, aber infolge von Kurven könne nicht die ganze Strecke mit 80 km/h gefahren werden. Die Velovorzugsrouten würden so dimensioniert, dass Überholen möglich sei. Grundsätzlich gelte für Velos und auch E-Bikes gemäss [Art. 46 Strassenverkehrsgesetz \(SVG, SR 741.01\)](#), dass Radwege, sofern vorhanden, genutzt werden müssen. Ausnahmen – oder auch Verbote für E-Bikes – müssen entsprechend signalisiert werden. Im Kanton Basel-Landschaft würden Radwege in der Regel so gebaut, dass kein Benützungsverbot für schnelle E-Bikes und keine Geschwindigkeitsbeschränkung signalisiert werden müsse. Das Strassenverkehrsrecht gebe zudem keine Höchstgeschwindigkeit für Radwege vor; es gelte die angepasste beziehungsweise angemessene Geschwindigkeit. Dem Handbuch des Bundesamts für Strassen (ASTRA) zu Velobahnen sei Folgendes zu entnehmen: Velobahnen müssen für alle Anspruchsgruppen sicher befahrbar sein; eine tiefere Projektierungsgeschwindigkeit und damit verbundene kleinere Radien können ein bewusst gewähltes Gestaltungs- und Projektierungselement zur Geschwindigkeitsreduktion sein (z. B. bei Schulanlagen oder Bahnübergängen) und für Velovorzugsrouten gelten streckenbezogenen Projektierungsgeschwindigkeiten von 30 km/h innerorts und von 45 km/h ausserorts, wobei in begründeten Fällen davon abgewichen werden kann. Dies liegt im Ermessen der jeweiligen Vollzugsbehörde. Eine Geschwindigkeit von 30 km/h innerorts sei insbesondere dann sinnvoll, wenn Velovorzugsrouten durch verkehrsarme Quartierstrassen mit Tempo 30 führen, was häufig der Fall sei, oder im Umfeld wichtiger Zielorte liegen (Bahnhöfe, Schulen, Arbeitsplatzgebiete etc.), bei denen die Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmenden grösser sei. Aus Sicht des ASTRA sollen schnelle E-Bikes somit grundsätzlich auf Radwegen fahren, insbesondere wenn es sich um Velovorzugsrouten handelt, wo diese Fahrzeuge ihr Potenzial ausschöpfen können. Der Kanton sehe grundsätzlich keine Differenzierung der Velovorzugsrouten nach Geschwindigkeiten vor. Kantons-eigene Regelungen seien nicht zielführend, da die Routen mit jenen in den Kantonen Basel-Stadt und Solothurn vernetzt seien. Könne in einem Abschnitt die Sicherheit jedoch nicht ausreichend gewährleistet werden, sei eine Herabsetzung des Tempos möglich.

Die Kommission erachtete es aus Gründen der Sicherheit als zentral, der Frage der Höchstgeschwindigkeiten auf Radrouten innerorts bei künftigen Vorlagen zu Velovorzugsrouten die nötige

Beachtung zu schenken. Dabei sei nicht das Ziel, die schnellen E-Bikes innerorts von den Velovorzugsrouten zu verdrängen, vielmehr solle im Falle von klaren Sicherheitsdefiziten eine alternative Route für schnelle E-Bikes eingerichtet werden. Die Kommission stimmte stillschweigend der folgenden Ergänzung des Landratsbeschlusses zu (neue Ziffer 2):

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.

Zu Diskussionen führte die geplante Führung der Velovorzugsroute entlang der auszubauenden **Talstrasse in Münchenstein/Arlesheim** ([LRV 2026/5087](#)). 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, und noch kein Entscheid bezüglich Linienführung der Velovorzugsroute im Projektperimeter der Talstrasse getroffen. Dies geschehe erst im Rahmen der Projektierung der Talstrasse. Bei gewissen Abschnitten bestünden noch Unklarheiten. Ein Kommissionsmitglied stellte fest, dass mit dem vorliegenden Geschäft bereits Mittel für die Umsetzung der Velovorzugsroute im Bereich Untertalweg beantragt würden, und erkundigte sich nach dem Risiko einer Fehlinvestition, sollte die Velovorzugsroute nun doch nicht über die Talstrasse führen. Die Direktion erklärte, der Birsstadt sei es grundsätzlich ein Anliegen, die Velofahrenden von der aktuell der Birs entlang geführten und zum Teil engen Route wegzuholen, da es immer wieder zu Konflikten mit Fussgängerinnen und Hundebesitzern komme.

Die Kommission stimmte stillschweigend folgender Ergänzung des Landratsbeschlusses zu, um den geäusserten Bedenken im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der Talstrasse Rechnung zu tragen:

Die Velovorzugsroute Birsstadt Ost im Bereich des Projektperimeters Talstrasse wird im Zusammenhang mit dem Projekt zum Ausbau Talstrasse in Arlesheim und Münchenstein geplant.

Weiter diskutierte die Kommission über die für eine auf zehn Jahre **befristete Projektleitungsstelle** beantragten finanziellen Mittel. Ein Teil der Kommission brachte den Einwand vor, dass neue Stellen nicht im Rahmen einer Vorlage, sondern im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 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. Ohne diese Stelle müssten die Arbeiten TBA-intern verteilt werden, wodurch es aufgrund fehlender personeller Ressourcen bei anderen Projekten möglicherweise zu Verzögerungen kommen könnte. Es handle sich zudem um eine befristete Stelle. Die Direktion hielt fest, die Stelle sei im AFP ebenfalls enthalten. Die Aufträge könnten alternativ auch extern vergeben werden, dies sei jedoch teurer und für die Koordination und Steuerung der Projekte würden trotzdem interne Ressourcen benötigt. Die Komplexität der Projekte sei hoch. Ein Antrag auf Streichung der Mittel für die befristete Projektleitungsstelle wurde mit 7:6 Stimmen abgelehnt. Einig war sich die Kommission jedoch darin, dass die Option auf Verlängerung um fünf Jahre nicht notwendig sei, da niemand so weit in die Zukunft sehen könne. Die Kommission stimmte folgender Änderung von Beschlussziffer 4 mit 13:0 Stimmen zu.

Für die Projektleitung zur Planung und Umsetzung der Velovorzugsrouten wird eine Projektleitungsstelle für 10 Jahre mit der Option auf Verlängerung um weitere 5 Jahre bewilligt. Dafür wird eine neue einmalige Ausgabe von 1'800'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % bewilligt.

3. Antrag an den Landrat

Die Bau- und Planungskommission beantragt dem Landrat einstimmig mit 13:0 Stimmen Zustimmung zum von ihr geänderten Landratsbeschluss.

17.06.2026 / ps

Bau- und Planungskommission

Thomas Eugster, Präsident

Beilage

- Landratsbeschluss (von der Kommission geändert)

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

vom Datum wird durch die LKA eingesetzt.

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 Ausbauetappe 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.

Liestal, Datum wird durch die LKA eingesetzt.

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: