

Vorlage an den Landrat

Velovorzugsrouten Birsstadt, Ausgabenbewilligung Projektierung Vorprojekt und Bauprojekte; Etappe 1 sowie Realisierung Ausbau Untertalweg
2025/569

vom 9. Dezember 2025



(Quelle: Atelier 231)

1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Das gesamtverkehrlich optimierte Mobilitätsangebot im Kanton Basel-Landschaft soll eine gute Erreichbarkeit bieten, die Lebensqualität erhöhen, die wirtschaftliche Attraktivität steigern und die verfügbaren Ressourcen effizient einsetzen. Ein Schwerpunkt des Kantons Basel-Landschaft liegt auf der Förderung des Velos und seiner Nutzung als nachhaltigem Verkehrsmittel. Deshalb fördert der Kanton eine sichere und benutzerfreundliche Infrastruktur für den Veloverkehr und schafft damit eine attraktive und komfortable Alternative und Ergänzung zum öffentlichen Verkehr und zum motorisierten Individualverkehr. So können die stark ausgelasteten Verkehrsnetze und insbesondere die Strassenräume entlastet werden. Benötigt werden sichere und attraktive Radrouten, um kurze – und dank Elektrovelos auch längere – Strecken direkt und rasch zurückzulegen. So kann das Umsteigepotenzial vermehrt ausgeschöpft werden. Neue Velovorzugsrouten sollen zusammen mit den Basis- und Velohaupttrouten ein lückenloses kantonales Radroutennetz bilden. Dabei sind Velovorzugsrouten (VVR) hochwertig und sicher ausgebaute Verbindungen, die ein flüssiges und komfortables Vorwärtskommen in Räumen mit grossem Velonachfragepotenzial ermöglichen.

Mit hoher Priorität möchte der Kanton Basel-Landschaft zwei Velovorzugsrouten in der Birsstadt vorantreiben. Die 2020/2021 erarbeitete Variantenstudie hat gezeigt, dass es in der Birsstadt ausreichend Nachfragepotenzial für zwei Velovorzugsrouten gibt. Beide Routen verlaufen zwischen Aesch und Basel – eine östlich und eine westlich der Birs – und erschliessen wichtige Ziele wie Bahnhöfe sowie Wohn- und Arbeitsgebiete. In vertieften Machbarkeitsstudien wurden Detailvarianten geprüft und die beste Linienführung eruiert. Die Velovorzugsroute Birsstadt Ost (VVR 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 (VVR Birsstadt West) führt vom Bahnhof Aesch nach einer neuen Birsquerung 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 VVR Birsstadt Ost und VVR Birsstadt West wird dem Landrat eine neue einmalige Ausgabenbewilligung von 5'950'000 Franken beantragt. Für die Finanzierung der Projektierung erster Bauprojekte sowie der Realisierung des Netzlückenschlusses Untertalweg der VVR Birsstadt Ost wird eine neue einmalige Ausgabe von 4'450'000 Franken beantragt.

Um diese anforderungsreichen Vor- und Bauprojekte voranzutreiben und umzusetzen, bedarf es ausreichender Personalressourcen. Aus diesem Grund werden für die Erarbeitung und erste Umsetzung der Velovorzugsrouten-Projekte finanzielle Mittel in der Höhe von 1'800'000 Franken für eine befristete Projektleitungsstelle im Tiefbauamt über zehn Jahre beantragt. Neben der räumlich-konkreten Umsetzung müssen auch der künftige Betrieb und Unterhalt geklärt werden. Bei den Velovorzugsrouten soll in Zukunft der Kanton beim baulichen Unterhalt eine wichtigere Rolle haben, was insbesondere in der regionalen und gesamtverkehrlichen Bedeutung der Velovorzugsrouten begründet ist. Hierfür soll die Erarbeitung eines Vorschlags zur Anpassung des Strassengesetzes in Auftrag gegeben werden.

1.2. Inhaltsverzeichnis

| | | |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. | Übersicht | 2 |
| 1.1. | Zusammenfassung | 2 |
| 1.2. | Inhaltsverzeichnis | 3 |
| 2. | Bericht | 4 |
| 2.1. | Ausgangslage | 4 |
| 2.2. | Ziel der Vorlage | 7 |
| 2.3. | Erläuterungen | 7 |
| 2.3.1. | <i>Projektziele</i> | 7 |
| 2.3.2. | <i>Qualitätsanforderungen Velovorzugsrouten</i> | 8 |
| 2.3.3. | <i>Variantenstudium (aktueller Planungsstand)</i> | 9 |
| 2.3.4. | <i>Beschrieb Bestvarianten VVR Birsstadt Ost und VVR Birsstadt West</i> | 11 |
| 2.3.5. | <i>Umsetzungsschritte, Schnittstellen und Bauprojekte</i> | 13 |
| 2.3.6. | <i>Organisatorische Ebene</i> | 19 |
| 2.4. | Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung | 20 |
| 2.5. | Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum | 21 |
| 2.6. | Finanzielle Auswirkungen | 21 |
| 2.7. | Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung | 29 |
| 2.8. | Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e und e ^{bis} Geschäftsordnung Landrat) | 29 |
| 2.9. | Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens | 29 |
| 2.10. | Vorstösse des Landrats | 33 |
| 3. | Anträge | 34 |
| 3.1. | Beschlüsse | 34 |
| 3.2. | Abschreibung von Vorstössen des Landrats | 34 |
| 4. | Anhang | 35 |

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

Die Bewältigung der heutigen und künftigen Mobilitätsnachfrage ist auch im Kanton Basel-Landschaft eine bedeutende Herausforderung. Der Kanton orientiert sich dabei am Leitgedanken, dass ein gesamtverkehrlich optimiertes Angebot sowohl Ansprüche im Personen- als auch im Wirtschaftsverkehr berücksichtigen muss. Das Angebot soll eine gute Erreichbarkeit ermöglichen und so zu hoher Lebensqualität beitragen und das Funktionieren der Wirtschaft garantieren. Gleichzeitig sollen die verfügbaren Ressourcen effizient eingesetzt werden.

Damit der öffentliche Verkehr (ÖV) sowie der Velo- und Fussverkehr einen möglichst grossen Teil des zukünftigen Nachfragewachstums bewältigen können, braucht es gesamtverkehrliche Überlegungen. Mit dem Wandel der Mobilitätsansprüche nimmt das Velo als nachhaltiges Verkehrsmittel eine wichtige Rolle in der zukünftigen Mobilitätsentwicklung ein. Wo einst viel Platz war, nutzen heute Personen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln und Reisezwecken den Strassenraum. Der Kanton Basel-Landschaft sieht ein grosses Potenzial im Veloverkehr. Deshalb fördert er eine sichere und benutzerfreundliche Infrastruktur für den Veloverkehr und damit eine attraktive und komfortable Alternative und Ergänzung zum ÖV und zum motorisierten Individualverkehr (MIV). So kann ein Beitrag dazu geleistet werden, die stark ausgelasteten Verkehrsnetze und insbesondere die Strassenräume zu entlasten.

Derzeit ist der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr eher tief. Ein Grund dafür liegt in der Topographie des Kantons. Dank den Elektrovelos kann diese Hürde bewältigt und das Umsteigepotenzial vermehrt ausgeschöpft werden. Zudem ist derzeit fast die Hälfte der Autofahrten kürzer als fünf Kilometer¹. Genau diese kurzen Distanzen könnten grundsätzlich gut mit dem Velo zurückgelegt werden. Dank der Diversifizierung des Veloangebots (z. B. E-Bikes oder Lastenvelos) sind nun auch längere Distanzen und der Transport von Waren kein Hindernis mehr. Im Sinne einer siedlungsverträglichen und zukunftsfähigen Mobilität ist der Stellenwert des Veloverkehrs sehr hoch zu werten und seine Förderung eine verkehrspolitische Priorität.

Weiterentwicklung kantonaies Radroutennetz 2030

Die wichtigste Basis für die kantonale Veloförderung ist das kantonale Radroutennetz, das eine attraktive, sichere und qualitativ hochwertige Infrastruktur für den Alltagsveloverkehr schafft. Im Gegensatz zum Freizeit- und Ausflugsveloverkehr («der Weg ist das Ziel») sind Alltagsveloverbindungen «der Weg zum Ziel» und verbinden Ausgangspunkte möglichst direkt und sicher mit Endpunkten.

Das aktuelle Radroutennetz von 2008 wird derzeit weiterentwickelt, ein Vorschlag für die Weiterentwicklung Radroutennetz 2030 liegt als konsolidierter Entwurf vor. Das bestehende Radroutennetz soll weiter ausgebaut werden: Neu wird es total rund 450 Kilometer lang sein (bisher: rund 300 Kilometer). Künftig wird das Radroutennetz drei Kategorien umfassen: Basisrouten stellen die Groberschliessung der ländlichen Regionen sicher (ca. 61 % des Netzes), Velohaupt Routen sind insbesondere im Agglomerationsgürtel und in den Talachsen vorgesehen (ca. 27 %) und Velovorzugsrouten (VVR) verbinden die Räume mit der grössten Nachfrage (ca. 12 %). Die Einteilung der Radrouten in diese drei Kategorien basiert auf dem erwarteten zukünftigen Veloverkehrsaufkommen. Dieses sogenannte Veloverkehrspotenzial ist im Wesentlichen von der Distanz und der Topografie zwischen Start- und Zielort sowie der Siedlungsdichte abhängig.

Das weiterentwickelte Radroutennetz wird dem Landrat im Rahmen der Gesamtrevision des kantonalen Richtplans zum Beschluss voraussichtlich im Jahr 2027 unterbreitet.

¹ Quelle: Mikrozensus 2015 und Mikrozensus 2021

Velovorzugsrouten als neues Netzelement

Die etappierte Realisierung der Velovorzugsrouten ermöglicht es, das kantonale Radroutennetz schrittweise zu verbessern und dabei laufend neue Erkenntnisse zu generieren, die beim weiteren Ausbau genutzt werden. In der ersten Etappe wird nun neben den zwei Velovorzugsrouten in der Birsstadt auch für die Verbindung zwischen dem Bachgraben in Allschwil und dem Bahnhof Basel SBB eine Velovorzugsroute projektiert. Aktuell wird das Vorprojekt für den basellandschaftlichen Abschnitt fertiggestellt. In der Folge wird dem Landrat eine Vorlage über die weitere Projektierung und Realisierung dieser Velovorzugsroute unterbreitet werden. In einer zweiten Etappe werden dann dem Landrat die Aufwendungen für Projektierung und Realisierung für die Velovorzugsrouten im Leimental, Rheintal und Ergolzthal vorgelegt. Das etappierte Vorgehen hat den Vorteil, dass mit der Projektierung und Realisierung von Velovorzugsrouten bald begonnen werden kann und die Förderung des Veloverkehrs dort voranschreitet, wo die grösste Nachfrage besteht und der grösste Nutzen generiert werden kann.

Velovorzugsrouten Birsstadt: Stand der Planung

Aufgrund ihrer Topografie mit zwei Talachsen, der grossen Veloverkehrsnachfrage sowie der hohen Siedlungsdichte (Einwohnende und Arbeitsplätze) bietet die Region Birsstadt ein grosses Potenzial für Velovorzugsrouten. Der Kanton Basel-Landschaft hat deshalb entschieden, in der Birsstadt die ersten Velovorzugsrouten umzusetzen.

Die Planung von Velovorzugsrouten ist für den Kanton Basel-Landschaft eine neue Aufgabe. Mit den Velovorzugsrouten in der Birsstadt können wichtige Erfahrungen in der Planung und Realisierung für die weiteren geplanten Velovorzugsrouten im Radroutennetz 2030 gesammelt werden. Gleichzeitig setzt der Kanton Basel-Landschaft ein starkes Zeichen für die Veloförderung. Auch der Verein Birsstadt sieht in seinen Planungen zwei Velovorzugsrouten vor und unterstützt das Vorhaben. Die beiden Velovorzugsrouten sind im regionalen Mobilitätskonzept Birsstadt enthalten.

In den Jahren 2020/2021 führte der Kanton eine Variantenstudie für eine Velovorzugsroute Birsstadt durch. Die Studie bestätigte, dass in der Birsstadt das Potenzial für zwei Velovorzugsrouten besteht – eine östlich der Birs (VVR Birsstadt Ost) und eine westlich der Birs (VVR Birsstadt West) – und zeigt die Linienführungen der beiden Velovorzugsrouten auf. Bereits zuvor wurden im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms (4. Generation) Berechnungen über die zukünftige Velonachfrage gemacht – mit derselben Erkenntnis. Anschliessend wurden für die VVR Birsstadt Ost sowie für die VVR Birsstadt West je eine Machbarkeitsstudie erstellt. Da die VVR Birsstadt Ost durch Dornach führt, erfolgten diese Arbeiten in enger Abstimmung mit dem Kanton Solothurn sowie den direkt betroffenen Baselbieter Gemeinden Aesch, Arlesheim, Dornach, Münchenstein und Reinach. Die beiden Machbarkeitsstudien für die Bestvarianten VVR Birsstadt Ost und VVR Birsstadt West wurden im Sommer 2024 abgeschlossen. Als nächster Schritt sollen für die beide Bestvarianten Vorprojekte ausgearbeitet werden. Einzelne Abschnitte der beiden Bestvarianten VVR Birsstadt Ost und VVR Birsstadt West wurden dem Bund als A-Massnahmen im Agglomerationsprogramm der 4. Generation zur Mitfinanzierung eingereicht. Der Bund hat die Mitfinanzierung der Massnahmen zur Umsetzung der ersten Etappe sowohl für die VVR Birsstadt Ost als auch für die VVR Birsstadt West mit 40 % zugesichert. Dies unter der Bedingung, dass mit der Realisierung einer ersten Etappe, also mit den ersten Bauprojekten, bis Ende 2028 begonnen wird.

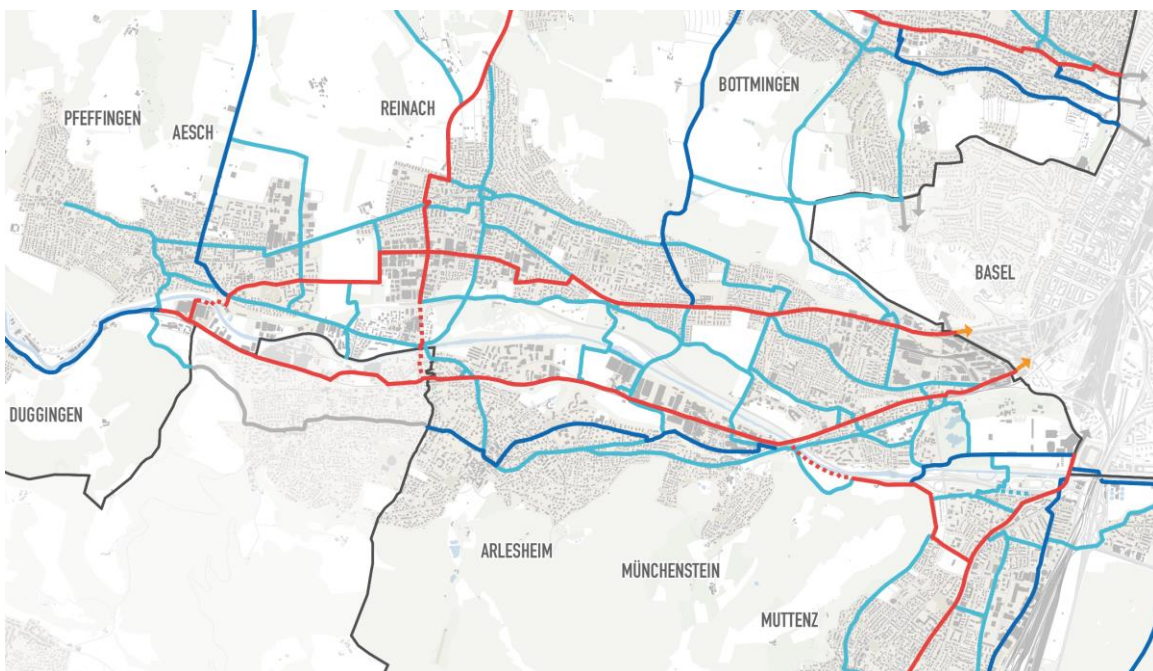


Abbildung 2: Weiterentwicklung kantonales Radroutennetz 2030 (Stand Frühling 2025), Fokus auf Region Birsstadt (Quelle: Metron AG)

Die Weiterentwicklung des kantonalen Radroutennetzes des Kantons Basel-Landschaft wird mit derjenigen des Kantons Basel-Stadt abgestimmt. So wird die Abnahme und Weiterführung der VVR Birsstadt Ost und VVR Birsstadt West in Basel sichergestellt.

2.2. Ziel der Vorlage

Mit dieser Vorlage wird die Ausgabenbewilligung für die Finanzierung der Vorprojekte VVR Birsstadt Ost und VVR Birsstadt West beantragt.

Gleichzeitig wird beantragt:

- Eine Ausgabenbewilligung für die Finanzierung erster Bauprojekte (Etappe 1) sowie für den Bau des Netzlückenschlusses Untertalweg, Arlesheim.
- Eine Ausgabenbewilligung für eine befristete spezifische Projektleitungsstelle über 10 Jahre im Tiefbauamt, um die mit der Umsetzung der Velovorzugsrouten anfallenden Arbeiten zu bewältigen.
- Erteilung des Auftrags zur Prüfung der künftigen Verantwortlichkeiten für die Erstellung und insbesondere den Betrieb und Unterhalt der Velovorzugsrouten und die Entwicklung eines Vorschlags für die Anpassung der gesetzlichen Grundlagen durch die Bau- und Umweltschutzdirektion.

2.3. Erläuterungen

2.3.1. Projektziele

Übergeordnetes Ziel

Das übergeordnete Ziel sind die Förderung des Veloverkehrs und ein wesentlicher Beitrag zur verbesserten Bewältigung der gesamtverkehrlichen Nachfrage mittels Velovorzugsrouten. Es sollen neue Nutzergruppen für den Veloverkehr gewonnen und dazu animiert werden, möglichst viele Wege mit dem Velo zurückzulegen. Die bisherigen Velofahrenden («Stammkundschaft») sollen erhalten bleiben.

Hauptziele und weitere Ziele

Mit den Velovorzugsrouten in der Birsstadt sollen vier Hauptziele erreicht werden:

1. Sichere, flüssige und direkte Veloverbindungen für den Alltagsverkehr anbieten.
2. Attraktive und komfortable Alternative und Ergänzung zum MIV und ÖV anbieten.
3. Kapazität für den Veloverkehr erhöhen.
4. Erfahrung in der Planung und Umsetzung für weitere Velovorzugsrouten sammeln.

Weitere Ziele sind:

- Beitrag leisten für ein gesamtverkehrlich optimiertes Angebot, das eine gute Erreichbarkeit für alle bietet.
- Flächen- und ressourceneffiziente Mobilität fördern.
- Verkehr nachhaltig und verträglich gestalten bezüglich Kapazität und Finanzierbarkeit der Infrastruktur (Entlastung des lokalen Strassennetzes).
- Umweltauswirkungen und -belastungen (Landverbrauch, Lärmemissionen, Luftschadstoffe, Energie usw.) minimieren.
- Gesunde Mobilität fördern.

- Strategisch langfristige Raumsicherung sicherstellen.
- Bundesbeiträge aus dem 4. Agglomerationsprogramm sichern (deshalb erste Etappen terminlich rasch umsetzen).

2.3.2. Qualitätsanforderungen Velovorzugsrouten

Velovorzugsrouten bieten eine höhere Qualität (Direktheit, Nebeneinanderfahren, Überholbarkeit) als Velohaupt- und Basisrouten. Sie verbinden die Räume mit dem grössten Veloverkehrspotenzial, das heisst grosse Zentren oder Gebiete mit hoher Siedlungsdichte. Sie weisen daher das höchste Veloaufkommen auf und sind entsprechend dimensioniert. Die Velovorzugsrouten kommen hauptsächlich in den Haupttälern und im Agglomerationsgürtel zu liegen.

Velovorzugsrouten sollen möglichst viele Menschen – vom E-Bike-Fahrer über die Gelegenheitsfahrerin bis hin zu Schülerinnen und Schülern – berücksichtigen und damit für alle (subjektiv und objektiv) sicher befahrbar sein. Für ein komfortables und flüssiges, das heisst unterbruchfreies, Fahren müssen auf Velovorzugsrouten verschiedene Geschwindigkeiten möglich sein. Entsprechend sollen sich Velofahrende sowohl gegenseitig überholen als auch nebeneinander fahren können. Dies stellt bestimmte Anforderungen an die Breite bzw. Dimensionierung der Veloinfrastruktur. Des Weiteren ist die Trennung von Fuss- und Veloverkehr zentral. Denn eine Führung von Velo- und Fussverkehr auf Mischflächen entspricht weder den Anforderungen der Verkehrssicherheit noch den Komfortansprüchen von Velofahrende, Fussgängerinnen und Fussgängern.

Für eine unterbruchfreie Fahrt mit wenigen Stopps und Wartezeiten sind nicht nur die Strecken selber, sondern auch die Knoten zu berücksichtigen. Sie sind als zentrale Teile einer ganzen Route zu verstehen. Dabei gilt es auch die Bedürfnisse der weniger geübten Velofahrenden zu berücksichtigen. Um das Ziel eines hohen Fahrflusses ermöglichen zu können, sind Velovorzugsrouten wenn möglich vortrittsbegünstigt zu führen (vgl. Kapitel mögliche Führungsformen; Unterkapitel «Velostrasse»).

Im Merkblatt zur Ausgestaltung der Velovorzugsrouten aus dem Jahr 2021 werden Richtwerte für die Dimensionierung der Velovorzugsrouten ausgewiesen. Dabei steht ein durchgängiges Angebot im Vordergrund, wobei punktuelle Abweichungen möglich sein können. Das Merkblatt diene als Grundlage für die Entwicklung der ersten Velovorzugsrouten. Derzeit wird das Merkblatt in die Überarbeitung der «Richtlinie Radverkehrsanlagen» eingearbeitet und präzisiert.

Mögliche Führungsformen

Die Velovorzugsrouten werden nach unterschiedlichen Führungsformen meist auf bestehenden Strassen geführt. Dabei werden die Qualitätsanforderungen gemäss Merkblatt wo möglich verfolgt, um eine sichere und komfortable Verbindung zu ermöglichen. In vielen Abschnitten verläuft die VVR als Radweg (vgl. Abbildung 3) oder als Velostrasse (vgl. Abbildung 4). Nachfolgend werden die beiden Führungsformen erläutert.

Zweirichtungsradweg

Die Dimensionierung des Zweirichtungsradwegs erlaubt zum Beispiel unterschiedliche Begegnungsfälle: Überholen, Nebeneinanderfahren, zwei Velos nebeneinander pro Richtung sowie genügend Platz für Lastenvelos oder Veloanhänger.

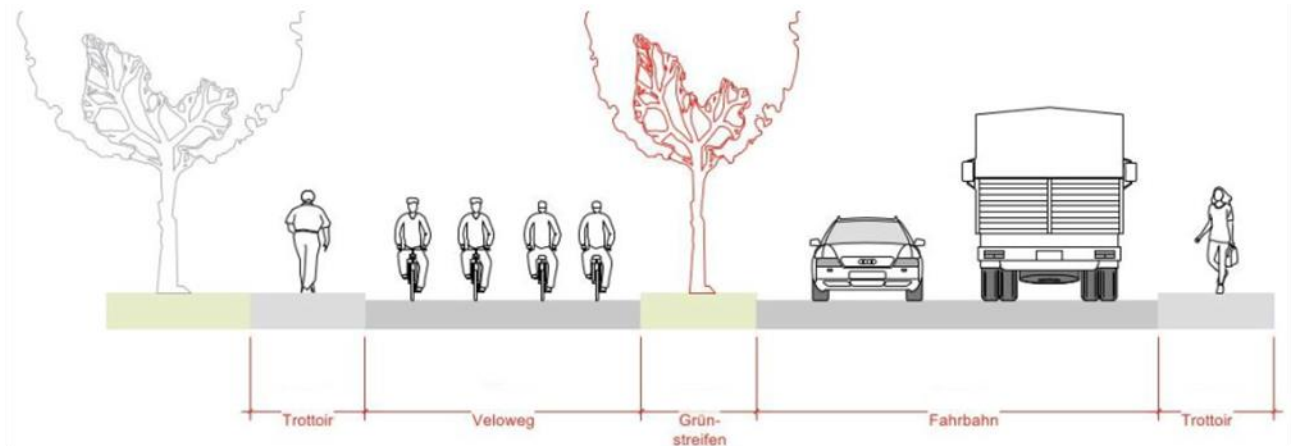


Abbildung 3: Schemaschnitt Zweirichtungsradweg (Quelle: Metron AG)

Velostrasse

Die Führungsform «Velostrasse» ist für Velovorzugsrouten auf Quartierstrassen mit untergeordneter Funktion für den MIV vorgesehen. Um Velostrassen umzusetzen, braucht es Tempo 30 als Grundbedingung. Velostrassen werden vortrittsberechtigt geführt, um den Fahrfluss für den Veloverkehr sicherzustellen. Das heisst, der Rechtsvortritt wird aufgehoben.

Hinweis: Der Begriff «Velostrasse» ist rechtlich in der Schweizerischen Signalisationsverordnung nicht definiert. Er wird umgangssprachlich für Quartierstrassen mit Tempo 30 verwendet, wo (infolge eines massgeblichen Anteils des Veloverkehrs) der Rechtsvortritt aufgehoben ist.

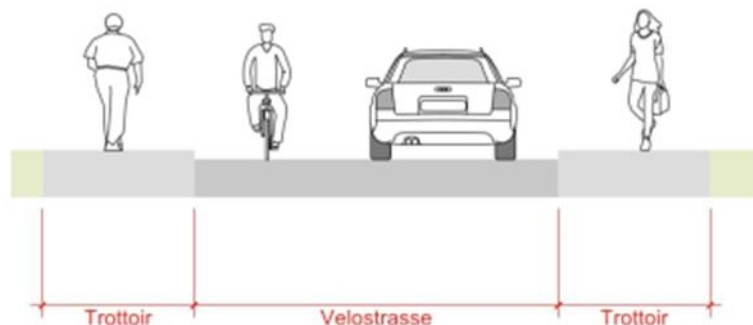


Abbildung 4: Schemaschnitt «Velostrasse» (Quelle: Metron AG)

Bei der Entwicklung der Massnahmen für die Velovorzugsrouten müssen immer alle Nutzenden des jeweiligen Strassenraums berücksichtigt werden, nicht bloss die Velofahrenden. Nur so entstehen tragfähige und robuste Lösungen für alle Verkehrsteilnehmenden und Verkehrsmittel im Strassenraum. Unter Berücksichtigung der oben genannten Qualitätsanforderungen gilt es hier das Optimum zu finden.

2.3.3. Variantenstudium (aktueller Planungsstand)

Variantenstudie VVR Birsstadt Ost und VVR Birsstadt West (2020/2021)

In der Variantenstudie für die beiden Velovorzugsrouten in der Birsstadt wurden verschiedene Varianten der Linienführung geprüft und die Bestvarianten festgelegt. Die beiden Bestvarianten erschliessen wichtige Ziel- und Quellgebiete wie Bahnhöfe sowie Arbeits- und Wohnquartiere und stellen gleichzeitig eine umsetzbare und direkte Linienführung sicher.



Abbildung 5: Bestvarianten für die Linienführungen der VVR Birsstadt Ost und VVR Birsstadt West gemäss Variantenstudie Velovorzugsrouten Birsstadt (Quelle: Lajo AG)

Vertiefte Machbarkeitsstudien VVR Birsstadt Ost und VVR Birsstadt West (2022/2023)

Aufbauend auf den Ergebnissen der Variantenstudie Pilotprojekt wurde in einem Zwischenschritt hin zum Vorprojekt je eine vertiefte Machbarkeitsstudie der Bestvarianten für die VVR Birsstadt Ost und VVR Birsstadt West erarbeitet. Die Federführung bei der Erarbeitung lag beim Kanton Basel-Landschaft. Bei der VVR Birsstadt West waren ausserdem die Gemeinden Aesch, Münchenstein und Reinach beteiligt. Die vertiefte Machbarkeitsstudie für die VVR Birsstadt Ost wurde in Abstimmung mit dem Kanton Solothurn sowie mit den betroffenen Gemeinden Arlesheim, Münchenstein und Dornach sowie den SBB erarbeitet.

Mit den Machbarkeitsstudien wurden offene technische Fragen bezüglich der Machbarkeit soweit abgeklärt, dass die Linienführung für die nächste Projektierungsphase gegeben ist. Dazu wurden innerhalb der vertieften Machbarkeitsstudie punktuelle Varianten in Bezug auf die konkrete Veloinfrastruktur (z. B. Lage des Radwegs, Dimensionierung) geklärt und gemeinsam mit den Gemeinden und den kantonalen Fachstellen bereinigt. Ausserdem wurden Synergien und Abhängigkeiten zu Drittprojekten dargelegt und eine grobe Kostenschätzung vorgenommen.

Basierend auf den Vorzugsvarianten des Pilotprojekts wurde so die Führungsform pro Abschnitt konkretisiert. Es wurde folglich festgelegt wo, unter Einhaltung der angestrebten Qualitätsanforderungen, ein Radweg, ein Radstreifen oder eine Führung im Mischverkehr sinnvoll ist. Bei der VVR Birsstadt West sind für einige Abschnitte vertiefte Abklärungen notwendig, bevor die Linienführung festgelegt und ins Vorprojekt eingestiegen werden kann. Bei diesen sogenannten «Fokusgebieten» handelt es sich um den Raum Fichtenagger in Aesch und Reinach, den Knoten Sundgauerstrasse in Reinach und den MFP-Kreisel in Münchenstein (vgl. Abbildung 8).

Die vertiefte Machbarkeitsstudie für die VVR Birsstadt West war im Sommer 2022 in der Vernehmlassung bei den Gemeinden. Im Sommer 2023 wurde die Studie zur VVR Birsstadt Ost bei den Gemeinden und dem Kanton Solothurn vernehmclasst. Die Rückmeldungen aus den Vernehmlassungen waren grundsätzlich positiv. Die Gemeinden unterstützen die Umsetzung der beiden Velovorzugsrouten in der Birsstadt. Kritische Voten gab es hinsichtlich des nicht geklärten künftigen Betriebs und Unterhalts der Velovorzugsrouten und deren Dimensionierung. Ausserdem äusserten sich einige Gemeinden zur Linienführung im Raum Fichtenagger in Aesch und Reinach und zur Führung entlang der Talstrasse in Münchenstein (vgl. Abbildung 6 und Abbildung 8). Diese Gebiete werden im Rahmen von Drittprojekten (Kantonsstrassenprojekt Talstrasse) oder als

Fokusgebiet (vgl. Kapitel 2.3.5.) behandelt und die Linienführung vertieft geprüft. Seit Sommer 2024 sind die vertieften Machbarkeitsstudien abgeschlossen.

2.3.4. Beschrieb Bestvarianten VVR Birsstadt Ost und VVR Birsstadt West

VVR Birsstadt Ost

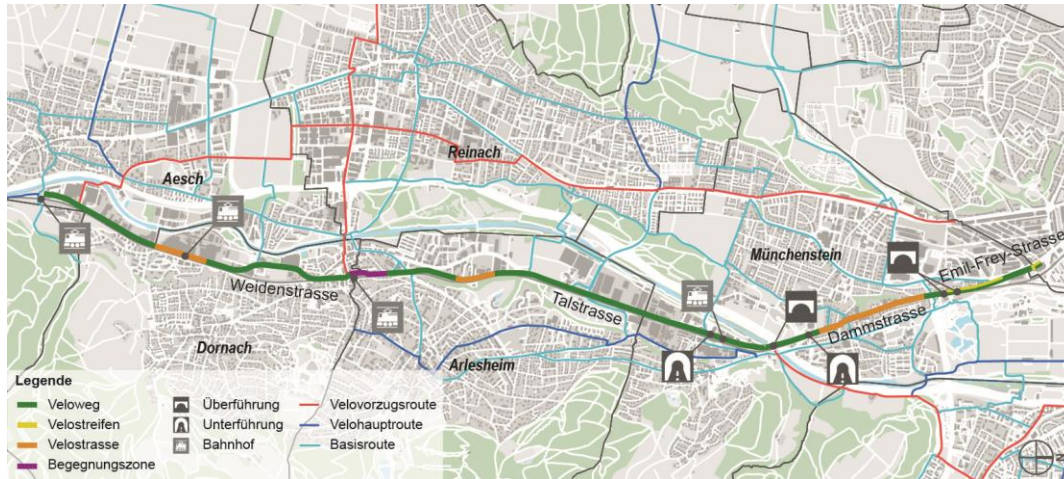


Abbildung 6: Führungsformen VVR Birsstadt Ost (Quelle: Lajo AG)

Vom Laufental kommend beginnt die VVR Birsstadt Ost in Aesch. Sie führt durch die Gemeinden Aesch, Dornach, Arlesheim und Münchenstein östlich der Birs, bis sie beim Dreispitzareal in das baselstädtische Velonetz mündet. In grossen Teilen verläuft die VVR Birsstadt Ost westlich entlang der Bahngleise auf einem Veloweg. So wird nicht nur eine direkte, sichere und flüssige Veloverbindung zwischen Aesch und Basel angeboten, sondern es werden auch die Bahnhöfe und S-Bahnhaltestellen sowie die Entwicklungsgebiete optimal angeschlossen.



Abbildung 7: Die verbreiterte und vom Fussweg getrennte VVR Birsstadt Ost wird entlang der Bahngleise auf einem bereits existierenden Veloweg geführt werden, wie hier in Arlesheim bei der Talstrasse. (Quelle: Tiefbauamt BL)

Ab Aesch Bahnhof wird die VVR Birsstadt Ost als Zweirichtungsradweg entlang der Industriestrasse geführt, durch das Transformationsgebiet Apfelsee/Metalli in Dornach und weiter entlang der Weidenstrasse auf einem separaten Radweg. Im Bereich der neuen S-Bahn-Haltestelle Apfelsee ist auf einem kurzen Abschnitt eine Führung im Mischverkehr notwendig. Bis zum Bahnhof Dornach-Arlesheim soll die VVR Birsstadt Ost auf einem nicht mehr genutzten Anschlussgleis und weiter via Bahnhofstrasse verlaufen. Ab Bahnhofstrasse wird ein neuer Rad- und Gehweg entstehen. Dieser Abschnitt Untertalweg schliesst eine derzeitige Lücke im kantonalen Radroutennetz und wird vorgezogen realisiert (vgl. Kapitel 2.3.5., Abschnitt b). Der neue Weg schliesst an den Untertalweg an, auf welchem die VVR Birsstadt Ost anschliessend als Velostrasse geführt wird. Nördlich des Untertalwegs wird die VVR Birsstadt Ost als Radweg geführt. Weiter führt die Route östlich entlang der Talstrasse durch Arlesheim und Münchenstein, bis sie die Birs auf Höhe der Autobahn A18 quert und entlang des Bahntrasses Richtung Norden zur Dammstrasse geführt wird. Von da verläuft die Velovorzugsroute in Münchenstein auf der Dammstrasse bis zur Schwertrainstrasse. Dort ist eine mehrteilige Kunstbaute vorgesehen, damit die Velos kreuzungsfrei in die Schwertrainstrasse einmünden können. Weiter führt die VVR Birsstadt Ost entlang der Emil Frey-Strasse auf einem Radweg bis zum Dreispitz und mündet da ins baselstädtische Velonetz.

VVR Birsstadt West

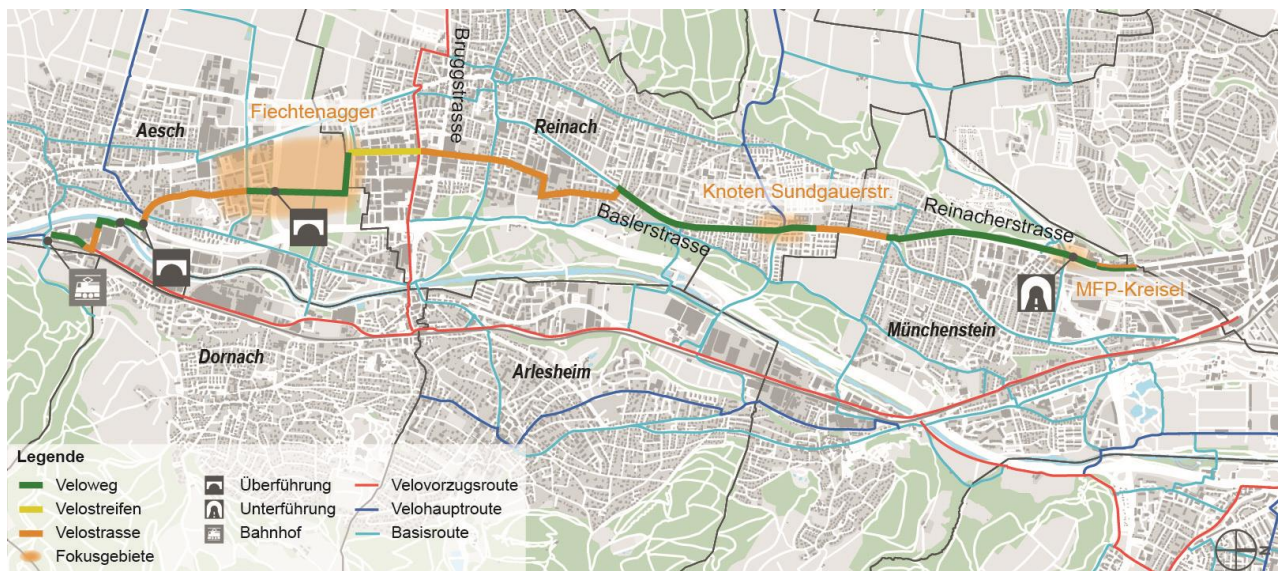


Abbildung 8: Führungsform VVR Birsstadt West (Quelle: Lajo AG)

Die VVR Birsstadt West schliesst im Norden auf der östlichen Seite des Dreispitzareals in Basel an das baselstädtische Velonetz an. Im Süden haben die VVR Birsstadt West und VVR Birsstadt Ost denselben Anschlusspunkt in Aesch beim Bahnhof. Von dort führt eine kantonale Velohauptroute weiter in Richtung Laufental. Die VVR Birsstadt West wird nach der Birsquerung in Aesch durchgehend westlich der Birs via die Gemeinden Aesch, Reinach und Münchenstein hauptsächlich als Velostrasse oder Veloweg geführt.

Die VVR Birsstadt West verläuft ab Aesch Bahnhof auf der Industriestrasse und quert die Birs auf einer neuen Brücke. Auf Quartierstrassen in Tempo 30-Zonen verläuft die VVR Birsstadt West dann als Velostrasse durch Aesch bis zum Fichtenagger. Die Führung rund um den Fichtenagger wird in einem separaten Verfahren ermittelt (vgl. Fokusgebiete Abschnitt 2.3.5. a.). Nördlich des Fichtenaggers in Reinach quert die VVR Birsstadt West die Bruggstrasse und wird anschliessend als Velostrasse via Römer-, Schönmat-, Aumatt- und Talackerstrasse auf die Baslerstrasse geführt. Dieser folgt sie nach Norden bis zum Knoten Sundgauerstrasse. Wie die VVR Birsstadt West den Knoten Sundgauerstrasse quert, wird mittels separatem Verfahren im Projekt «Ausbau Knoten Sundgauerstrasse» detailliert beschrieben (vgl. Fokusgebiete Abschnitt

2.3.5. a.). Weiter führt die Route auf der J.C. Rosenburgerstrasse als Velostrasse, quert in Seitenlage den Heiligholzkreisel und verläuft entlang der Reinacherstrasse bis zum MFP-Kreisel. Die Querung dieses Kreisels wird ebenfalls in einer zusätzlichen Studie mittels separatem Verfahren ausgearbeitet (vgl. Fokusgebiete Abschnitt 2.3.5. a.). Der letzte Abschnitt der VVR Birsstadt West bis zur Stadtgrenze folgt auf der Reinacherstrasse.



Abbildung 9: Die VVR Birsstadt West wird zu einem grossen Teil als Velostrasse auf Quartierstrassen mit Tempo 30-Zonen geführt werden, wie hier in Reinach entlang der Talackerstrasse. (Quelle: Tiefbauamt BL)

2.3.5. Umsetzungsschritte, Schnittstellen und Bauprojekte

Bei einer klassischen Planung folgt nach der Vorstudie (inkl. Variantenstudium und Machbarkeitsstudie) direkt das Vorprojekt. Das Variantenstudium wurde sowohl für die VVR Birsstadt Ost als auch für die VVR Birsstadt West im Jahr 2024 abgeschlossen. Nun steht die Erarbeitung der Vorprojekte für die einzelnen Abschnitte der beiden Velovorzugsrouten an. Die Erstellung eines Vorprojekts läuft unter der Federführung des Tiefbauamts des Kantons Basel-Landschaft.

Neben diesem klassischen Ablauf werden für bestimmte Abschnitte der VVR Birsstadt Ost und der VVR Birsstadt West separate Verfahren eingeleitet. Einerseits sind bei den sogenannten «Fokusgebieten» (in Abb. 10 gelb markiert) vor der Ausarbeitung des Vorprojekts vertiefte Abklärungen notwendig. Andererseits wurde beim «Netzlückenschluss Untertalweg» das Vorprojekt aufgrund der hohen Dringlichkeit vorgezogen (in Abb. 10 rot markiert).

Für weitere prioritäre Abschnitte (1. Etappe) ist der Umsetzungszeitraum aufgrund der Bundesvorgaben des Agglomerationsprogramms sehr kurz. In diesen Abschnitten sollen Vor- und Bauprojekt möglichst bald erstellt werden, um mit der Realisierung fristgerecht (ab Ende 2028) zu starten und so von der Mitfinanzierung des Bundes profitieren zu können.

Einzelne Abschnitte der Velovorzugsrouten werden gemeinsam mit weiteren Verkehrsinfrastrukturprojekten projektiert und realisiert: So wird beispielsweise ein Abschnitt der VVR Birsstadt Ost im Zusammenhang mit dem Projekt Ausbau Talstrasse in Arlesheim und

Münchenstein geplant und schliesslich eng koordiniert mit diesem Strassenneubauprojekt realisiert. Die entsprechende Vorlage zur Ausgabebewilligung für die Projektierung Ausbau Talstrasse soll Ende 2025 dem Landrat überwiesen werden.

Beide Velovorzugsrouten sind durch weitläufige Projektperimeter durch mehrere Gemeinden charakterisiert, was zu einer Vielzahl an Schnittstellen mit anderen Planungen führt. Diese werden stufengerecht koordiniert. So führen die beiden Routen in Aesch und Dornach durch den Perimeter der Planungen zum Zukunftsbild Birsraum und die betreffenden Abschnitte der Velovorzugsrouten sind Teilprojekte dieser Planung. Die Erkenntnisse und Resultate der Planung zum Zukunftsbild werden demzufolge in der Projektentwicklung und der Projektierung der Velovorzugsrouten aufgegriffen und berücksichtigt.

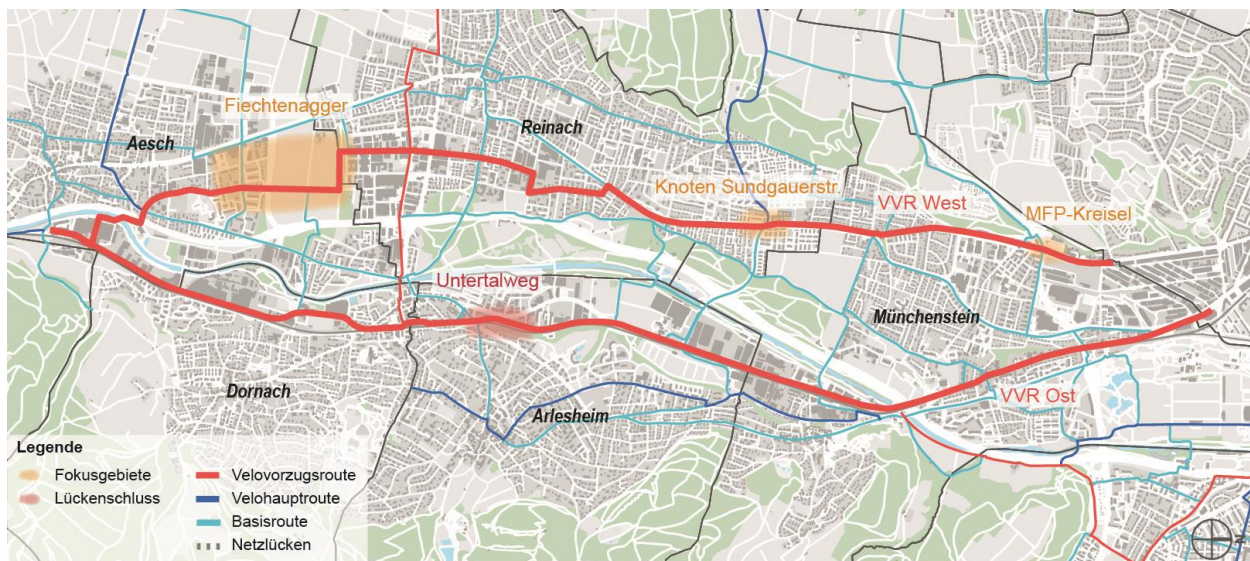


Abbildung 10: Übersicht Fokusgebiete (VVR Birsstadt West) und Netzlückenschluss Untertalweg (VVR Birsstadt Ost) (Quelle: Lajo AG)

a. Fokusgebiete VVR Birsstadt West

Nachfolgend werden die drei Fokusgebiete Fiechtenagger, Sundgauerstrasse und MFP-Kreisel der VVR Birsstadt West erläutert. Für alle drei Gebiete braucht es vertiefte Abklärungen vor der Ausarbeitung des Vorprojekts.

Fiechtenagger, Aesch/Reinach

Bereits in der Variantenstudie zur Festlegung der Velovorzugsrouten hat sich gezeigt, dass die angedachte Linienführung beim Fiechtenagger kritisch beurteilt wird. Diese Einschätzung wurde in der vertieften Machbarkeitsstudie bestätigt und in der Vernehmlassung angesprochen. Der Kanton Basel-Landschaft erstellte daraufhin gemeinsam mit den Gemeinden Aesch und Reinach eine Auslegeordnung für einen Abwägungsprozess zur Linienführung der VVR Birsstadt West im Raum Fiechtenagger. Dabei wurde festgehalten, dass die Linienführung der Route im Raum Fiechtenagger in einem ergebnisoffenen Prozess unter Einbezug der Anspruchsgruppen eruiert werden soll. Insbesondere müssen mögliche Interessenkonflikte zwischen der Erschliessung mittels Velovorzugsroute und dem Schutz von Naturwerten sowie landwirtschaftlicher Nutzung präziser erfasst, gewürdigt und mittels geeigneter Linienführung sowie ergänzender Massnahmen gelöst werden.

Querung Knoten Sundgauerstrasse, Reinach

Für die Querung des Knotens Sundgauerstrasse wurden sowohl eine Unterführung als auch eine Variante «Brücke lang» (über Tramhaltestelle Reinacherhof) und eine Variante «Brücke kurz»

(über Knoten Sundgauerstrasse) geprüft. Die Variante «Brücke lang» weist im Vergleich zur Unterführung folgende Vorteile auf:

- Synergie mit Tramhaltestelle: Die Konflikte bei der Tramhaltestelle werden behoben und die Brücke dient gleichzeitig als Überdachung für die Haltestelle.
- Anschluss ans kantonale Radroutennetz: Mit der Überführung können bei Bedarf (auch nachträglich) Anschlussrampen auf die Sundgauer- und Fleischbachstrasse erstellt werden, so dass eine komfortable Anbindung an die kantonalen Radrouten möglich ist. Dadurch würden auch sämtliche Anpassungen am Knoten Sundgauerstrasse entfallen, so dass dieser weiterhin die maximale Leistungsfähigkeit für den MIV sicherstellen kann.
- Der Bau ist einfacher, da weniger Konflikte mit bestehenden Werkleitungen auftreten.

Die stadträumliche Einbettung einer Brücke ist grundsätzlich anspruchsvoll. Eine gute Lösung scheint in diesem Fall jedoch möglich. Deshalb soll vorgelagert zum Vorprojekt unter Einbezug der Gemeinde ein Variantenstudium aus gesamtverkehrlicher und städtebaulicher Perspektive erfolgen. Dieser Prozess soll insbesondere dazu dienen, den bisherigen Lösungsansatz zu bestätigen oder festzustellen, dass eine Unterführung besser geeignet ist.



Abbildung 11: Luftbild des Knotens Sundgauerstrasse mit Blickrichtung Norden (Quelle: ewp AG)

Falls als Bestlösung weiterhin die Brückenkonstruktion vorgeschlagen wird, ist als zusätzlicher Schritt vorgelagert zum Vorprojekt ein qualitätssicherndes Konkurrenzverfahren durchzuführen. In diesem Verfahren sollen die Konstruktion und Gestaltung der Brücke genauer definiert werden. Die Bevölkerung ist in diesen Prozess frühzeitig miteinzubeziehen. Erst anschliessend wird ein Vorprojekt ausgearbeitet.

MFP-Kreisel, Münchenstein

Beim MFP-Kreisel erreichen die Velos den Kreisel im Süden auf dem Radweg westlich der Reinacherstrasse. Nördlich des Kreisels erfolgt die Weiterführung in die Stadt Basel jedoch auf seitlichen Radstreifen, so dass die Velos in Richtung Basel die Strassenseite wechseln müssen. Die Reinacherstrasse weist bereits heute ein sehr hohes Verkehrsaufkommen auf und der MFP-Kreisel ist zweispurig ausgestaltet. Um den MFP-Kreisel sicher und flüssig queren zu können, müssen die Velos hier vom MIV entflechtet werden. Bei der Untersuchung von Lösungsvarianten für die VVR Birsstadt West werden auch Entflechtungsvarianten des MIV geprüft (vgl. [Postulat 2025/49](#)).



Abbildung 12: Luftbild des MFP-Kreisels, genordet (Quelle: Geoview BL)

Am MFP-Kreisels wird eine Anbindung des Dreispitzareals mitgedacht. Der dafür benötigte Landbedarf wurde bereits ausgewiesen und wird in der Planung berücksichtigt. Es sind weitere Abklärungen notwendig, bevor für dieses Fokusgebiet ein Vorprojekt erarbeitet werden kann.

b. Netzlückenschluss Untertalweg, VVR Birsstadt Ost

Die bestehende kantonale Radroute auf Höhe des Untertalwegs in Arlesheim verläuft entlang der Birseckstrasse in Nord-Süd-Richtung. Im Bereich der Kreuzung «Birseckstrasse – Im Tal» besteht ein Anschlusspunkt für einen weiteren Verlauf über «In der Schappe» entlang der Birs ebenfalls in Nord-Süd-Richtung.

Im Wohngebiet «In der Schappe» sind schnelle E-Bikes nicht zugelassen und es kommt vermehrt zu Konflikten zwischen Velos und Zufussgehenden sowie spielenden Kindern. Aus diesem Grund wurde unabhängig vom Velovorzugsrouten-Projekt nach einer Alternative für die heutige Linienführung der kantonalen Radroute gesucht. Ziel ist die Entschärfung des Nutzungskonflikts im Schappe-Areal und die Realisierung einer leistungsfähigen Alternative für den Veloverkehr in Richtung Münchenstein.

So soll nördlich des Bahnhofs Dornach-Arlesheim entlang der Bahntrasse bis zum Untertalweg ein bestehender Gehweg ausgebaut werden. Dabei soll die Anbindung im Süden im Bereich der Bahnhofstrasse erfolgen und weiter entlang des BLT-Gleises und der SBB-Trassen führen. Am nördlichen Ende der geplanten Strecke ist der Anschluss im Bereich der Kreuzung «Untertalweg – Malsmattenweg» geplant. Die Weiterführung Richtung Norden erfolgt entlang den SBB-Gleisen über bestehende Strassen.

Durch diesen Netzlückenschluss kann derjenige Abschnitt, der bisher durch das Schappe-Areal und der Birs entlang führt, verlegt werden. So werden die Konflikte im Wohngebiet Schappe gelöst, die Kapazitäten für den Veloverkehr erhöht und den Velofahrenden kann bereits vor Fertigstellung der VVR Birsstadt Ost eine direkte und attraktive Nord-Süd-Verbindung angeboten werden.

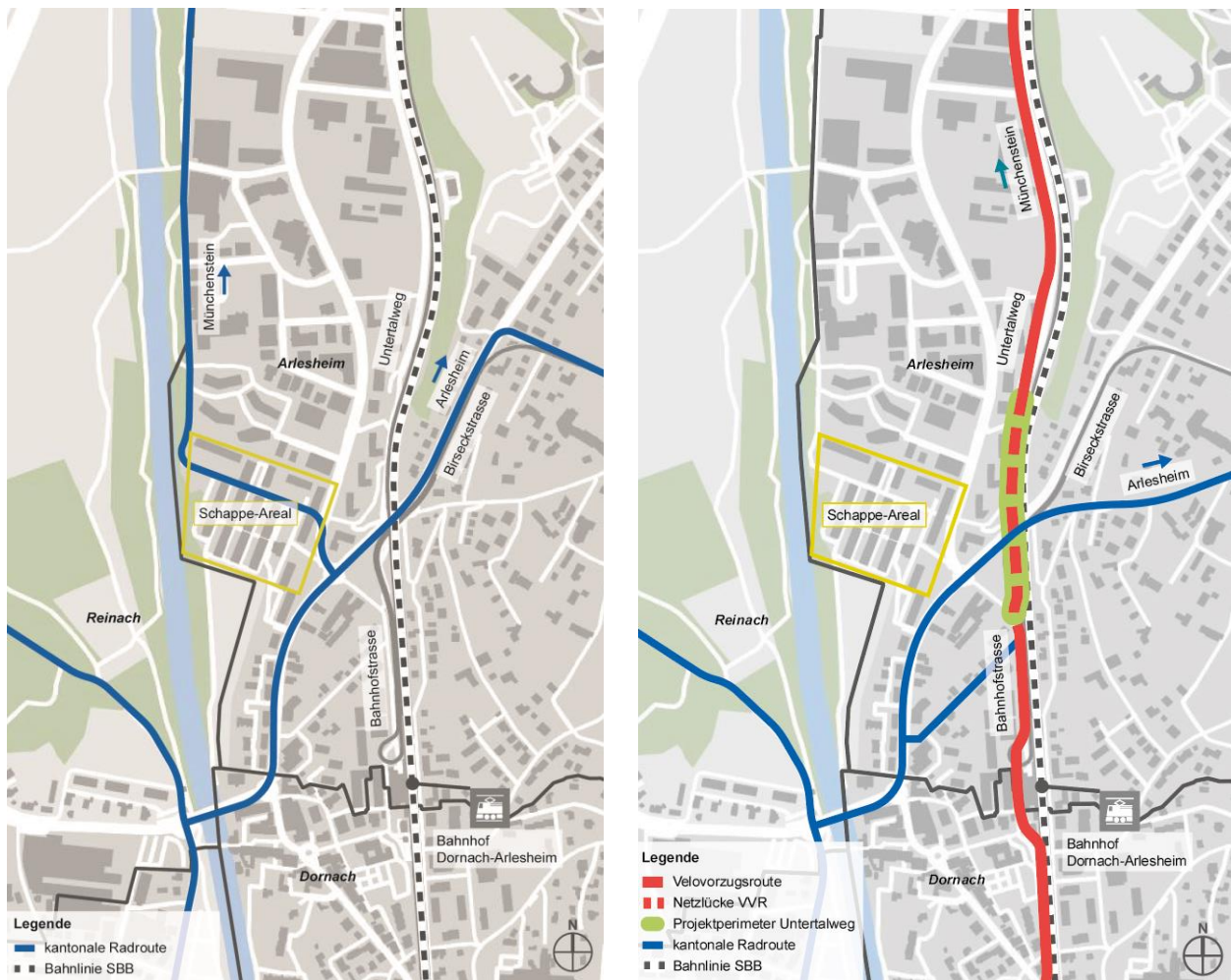


Abbildung 13: Übersicht Netzlückenschluss Untertalweg, links bestehendes kantonales Radroutennetz, rechts künftiges kantonales Radroutennetz (Quelle: Lajo AG)

Da dieser Abschnitt nicht nur für die VVR Birsstadt Ost essenziell ist, sondern bereits im bestehenden kantonalen Radroutennetz eine wichtige Lücke schliesst, soll er vorgezogen realisiert werden. Aktuell ist das Bauprojekt in Ausarbeitung. Die Kosten für den gesamten Abschnitt belaufen sich auf ca. 2,7 Mio. Franken (+/- 30 %).

c. Erste Bauprojekte

Die VVR Birsstadt Ost und VVR Birsstadt West sind je über 7 km lang. Die Realisierung der einzelnen Abschnitte wird etappiert erfolgen. Die Etappierung ist abhängig von verschiedenen Faktoren wie der Funktion im Bestand, der Abstimmung mit Drittprojekten oder der Planungsdauer einzelner Abschnitte. Um zusammenhängende Abschnitte der Route möglichst bald in Betrieb nehmen zu können und die beiden Velovorzugsrouten schnell sichtbar zu machen, soll die Umsetzung 2028 beginnen. Dies fällt auch mit dem Umsetzungshorizont des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation zusammen, dass die Bedingung enthält, die Umsetzung bis spätestens Ende 2028 zu starten. Im Agglomerationsprogramm wurden für die Umsetzung der 1. Etappe der VVR Birsstadt Ost (Massnahme 4LV4) und für die 1. Etappe der VVR Birsstadt West (Massnahme 4LV3) Mitfinanzierungsbeiträge von maximal 13,5 Mio. Franken für Infrastrukturen in Aussicht gestellt. Die folgenden Abschnitte können im Rahmen der 1. Etappe umgesetzt werden:

1. Etappe VVR Birsstadt Ost und VVR Birsstadt West

- Aesch, Radweg entlang der Industriestrasse:
Dies ist der südlichste Abschnitt sowohl der VVR Birsstadt West als auch der VVR Birsstadt Ost und die Verbindung zum Laufental nach Süden. Parallel zur bestehenden Industriestrasse soll ein separater Radweg entstehen.
- Arlesheim, Untertalweg und Radweg entlang Talstrasse:
Nördlich anschliessend an das vorgezogene Bauprojekt Netzlückenschluss Untertalweg (vgl. 2.3.5., Abschnitt b) folgt der Abschnitt Untertalweg. Dieser wird als Velostrasse (vgl. Abbildung 4) in einer bestehenden Tempo-30-Zone umgesetzt. Beim Knoten Niederfeld-/Untertalweg wechselt die Route auf einen Radweg. Bereits heute mündet der bestehende Fuss- und Gehweg hier in den Untertalweg. Der Fussverkehr erhält ein neues Trottoir auf dem Untertalweg. Diese Lösung bringt mehrere Vorteile: Der bestehende Grünstreifen kann erhalten werden, es sind nur minimale Eingriffe in den Bahndamm notwendig, die Zufussgehenden erhalten eine separate, sichere Führung und bei den Zufahrten zu den Grundstücken bleibt alles wie bisher. Entlang der Talstrasse wird die Route östlich zwischen Talstrasse und Bahndamm als Radweg geführt. Damit entsteht in Arlesheim ein über 1,5 km langer Abschnitt der VVR Birsstadt Ost, der das bestehende kantonale Radroutennetz ergänzt.
- Münchenstein, Knoten Schwertrain- / Emil Frey-Strasse und Emil Frey-Strasse:
An diesem Knoten entsteht eine neue Tramhaltestelle inklusive der neuen Überführung «Brüglingerebene», welche die Schwertrainstrasse mit den Merian-Gärten verbindet. In die Gegenrichtung soll der bestehende Radstreifen verbreitert werden. Auf der Emil-Frey-Strasse wird die Velovorzugsroute in beide Richtungen auf einem Ein-Richtungs-Radweg geführt. Ab der Einmündung der Florenz-Strasse werden nur die Velos in Richtung Basel auf einem Radweg geführt, die Velos in die Gegenrichtung verkehren auf einem Radstreifen.
- Reinach, Querung Bruggstrasse und Abschnitt Römer- bis Talackerstrasse:
Bisher muss die Bruggstrasse ohne Infrastruktur gequert werden. Um die Sicherheit zu gewährleisten, wird am Knoten Brugg-/Römerstrasse kurzfristig eine Lichtsignal-Anlage installiert. Langfristig wäre an dieser Stelle jedoch eine Unterführung einzurichten, um die Wartezeiten für die Velos zu eliminieren und den Verkehrsfluss des MIV nicht zu unterbrechen. Es ist deshalb eine Raumsicherung vorzunehmen. Es besteht die Möglichkeit, dass die beiden Areale an der Römerstrasse entwickelt werden. Synergien zu einer Unterführung sind dadurch möglich. Auf dem weiteren Abschnitt von der Bruggstrasse bis zur Baselstrasse (Abschnitte auf der Römer-, der Schön matt-, der Aumatt- und der Talackerstrasse) wird eine Velostrasse eingeführt. Diese führt beim Knoten Baselstrasse/Maienweg auf die bestehende kantonale Radroute auf der Baselstrasse.

Terminprogramm und Umsetzungskonzept

- | | |
|------------------------------------------------------|-----------------|
| • Landratsbeschluss Ausgabenbewilligung | 1. Quartal 2026 |
| • Besetzung der Projektleitungsstelle | 2. Quartal 2026 |
| • Erarbeitung Vorprojekte VVR Birsstadt Ost und West | 2026 - 2027 |
| • Erarbeitung erste Bauprojekte | 2026 / 2027 |
| • Realisierung Netzlückenschluss Untertalweg | 2027 / 2028 |
| • Erarbeitung 1. Etappe und Start Realisierung | bis Ende 2028 |

- Velovorzugsrouten sind durchgängig befahrbar ab 2032
(mit Lücken im Ausbau)

Das obenstehende Terminprogramm ist sehr ambitioniert. So sind beispielsweise Verzögerungen durch ein Referendum oder Auflageverfahren sowie Schwierigkeiten bei der Besetzung der Projektleitungsstelle nicht berücksichtigt. Auch die vielen Schnittstellen mit Planungen von Dritten (insbesondere bei den Fokusgebieten) bergen die Gefahr von Verzögerungen.

Ziel ist, dass die VVR Birsstadt Ost und VVR Birsstadt West bis 2032 durchgängig befahrbar sind. Es wird jedoch einige Abschnitte und Kreuzungen geben, die erst später auf den Standard einer Velovorzugsroute ausgebaut werden können.

2.3.6. Organisatorische Ebene

Velovorzugsrouten sind Vorhaben, die grössere Räume umfassen und betreffen. Sie bestehen aus vielen Teilprojekten mit zahlreichen Schnittstellen zu Gemeinden, anderen Projekten und zum direkten Umfeld. Sowohl die Projektierung und Realisierung der beiden Routen in der Birsstadt als auch die der weiteren geplanten Velovorzugsrouten im gesamten Kanton Basel-Landschaft brauchen eine stabile Projektorganisation und fachliche Begleitung durch den Kanton. Nur so kann der ambitionierte Zeitplan der Umsetzung der Velovorzugsrouten eingehalten, die Qualität gewährleistet und die Abstimmung mit Gemeinden und Drittprojekten sichergestellt werden. Gegenwärtig wird mit rund 80 internen Stellenprozenten an der Erstellung und Umsetzung des überarbeiteten Radroutennetzes gearbeitet; inbegriffen ist auch die Erfüllung des gesetzlichen Auftrags, die Fachstelle Veloverkehr zu betreiben. Diese 80 Stellenprozente sind heute vollständig ausgelastet. Für die Projektierung und Umsetzung der Velovorzugsrouten wird daher ab sofort eine zusätzliche Projektleitungsstelle (PL-Stelle, 100 %) benötigt, welche sich vollumfänglich der Umsetzung der Velovorzugsrouten widmen kann. Zu den Aufgaben dieser projektbezogenen und auf zehn Jahre befristeten PL-Stelle gehören:

- Leitung der Projektierung (Vor-, Bau- und Ausführungsprojekte) und Realisierung der Velovorzugsrouten-Projekte sowie der Umsetzung von Sofortmassnahmen (z. B. Realisierung Untertalweg oder weitere vorgezogene Massnahmen)
- Koordination, Beauftragung und Betreuung der notwendigen Partizipationsverfahren sowie frühzeitiger und stufengerechter Einbezug der betroffenen Grundeigentümerschaften
- Koordination mit Gemeinden, Nachbarkantonen, Agglomerationsprogramm sowie Drittprojekten im Umfeld
- VVR Birsstadt West: Organisation und Durchführen der drei separaten Verfahren im Vorfeld zur Ausarbeitung der Vorprojekte

Da die Routen oft in dicht bebauten und stark genutzten Siedlungsräumen mit vielen potenziellen Interessenskonflikten liegen, ist der Aufwand für Abklärungen, Information und Koordination mit Gemeinden, dem Umfeld und Drittprojekten in den Velovorzugsrouten-Perimetern sehr hoch. Die PL-Stelle soll auch das Bauprojekt der Velovorzugsrouten Bachgraben in Allschwil bearbeiten.

Erstellung, Betrieb und Unterhalt

Mit der Neuschaffung der Netzkategorie Velovorzugsrouten drängt sich die Frage auf, ob die geltenden Regeln und Gesetze des Kantons Basel-Landschaft zu Verantwortung und Finanzierung des baulichen und betrieblichen Unterhalts angepasst werden müssen. Damit könnten insbesondere die Anforderungen der Zuverlässigkeit und Attraktivität auch in der Praxis gewährleistet werden. Gemäss dem geltenden Strassengesetz erstellt der Kanton die kantonalen Radrouten und tritt diese anschliessend an die Gemeinden ab. Sie übernehmen die Radrouten in ihr Eigentum und sind in der Folge sowohl für den Betrieb als auch für den baulichen Unterhalt zuständig. Die Bau- und Umweltschutzdirektion wird prüfen, wie Erstellung, Betrieb und Unterhalt des künftigen kantonalen Radroutennetzes inklusive der Velovorzugsrouten geregelt werden sollen, weil die Velovorzugsrouten neu eine übergeordnete und auch quantitativ relevante Rolle im

kantonalen Verkehrssystem übernehmen. Dies drückt sich punktuell auch in grösseren Ausbauten aus, als dies in der Vergangenheit der Fall war. Daher soll ein entsprechender Vorschlag für die Anpassung der gesetzlichen Grundlagen erarbeitet werden. Als Stossrichtung ist vorgesehen, dass der Kanton die Verantwortung für die Velovorzugsrouten behält und für den Betrieb und baulichen Unterhalt aufkommt. Zumindest innerorts könnten Betrieb und baulicher Unterhalt jedoch effektiv durch die Gemeinden erfolgen. Eine entsprechende Übernahmefrist soll zwischen Kanton und Gemeinden vereinbart werden. Für den Fall, dass der Kanton hier eine neue und zusätzliche Aufgabe übernimmt, müssten entsprechende zusätzliche Ressourcen (personell und finanziell) zur Verfügung gestellt werden. Es ist vorgesehen, diese Ressourcen im Rahmen einer Vorlage zur Gesetzesanpassung auszuweisen und auch direkt zu beantragen.

2.4. Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung

LFP 4 – MOBILITÄT: Infrastruktur für den Verkehr nachhaltig realisieren und betreiben

Stadt der kurzen Wege

Die trinationale Region Basel ist einer der wichtigsten Wirtschaftsstandorte der Schweiz, weshalb sowohl die Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner als auch die Anzahl Beschäftigte weiter zunehmen wird. Damit verbunden bleibt eine deutlich erhöhte Mobilitätsnachfrage in den nächsten Jahren und Jahrzehnten. In den Spitzenstunden sind im Bereich der Agglomeration Basel bereits heute praktisch sämtliche Verkehrsträger an ihrer Leistungsgrenze. Eine Bewältigung ist nur gesamtverkehrlich – also die verschiedenen Verkehrsmitteln gemeinsam – möglich.

Um den Mehrverkehr bewältigen zu können, sind Investitionen in zusätzliche Infrastrukturen und Angebote unerlässlich. Dabei sind neben technischen Aspekten auch umwelt- und raumplanerische Belange inkl. Klimafragen zu berücksichtigen sowie die Finanzierbarkeit und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.

Förderung des Veloverkehrs

Um den Veloverkehr zu fördern und auch neue Anspruchsgruppen zum Umstieg auf das Velo zu bewegen, sollen neue, sichere und attraktive Velowege geschaffen werden – die Velovorzugsrouten. Ihr Fokus liegt auf einer hohen Sicherheit und einem guten Fahrfluss. Vorerst stehen zwei Routen im Vordergrund: Die Velovorzugsrouten in der Birsstadt und die Velovorzugsroute Basel – Allschwil (Bachgraben).

LFP 5 – RÄUMLICHE ENTWICKLUNG

Nachhaltige Raumplanung in Zusammenarbeit mit Gemeinden und Regionen

Die Grundlagen für eine nachhaltige Raumentwicklung werden im kantonalen Richtplan (KRIP) festgelegt. Nachhaltige Raumentwicklung erfordert primär einen innovativen Umgang mit dem Bestand – sowohl bei der Bauzonendimension, wie bei den Hochbauten und Verkehrsinfrastrukturen. Der Landschaft und dem öffentlichen Grün- und Freiraum als Rückgrat für unseren Lebensraum gilt es besondere Beachtung zu schenken. Ausgehend vom KRIP gilt es auf jeder Planungsebene wie auch bei konkreten Projekten die Weichen für eine lebenswerte Zukunft zu stellen.

Infrastrukturprojekte für die Raumentwicklung nutzen

Infrastrukturentwicklung ist immer auch Raumentwicklung. Mit kantonalen Infrastrukturprojekten – seien es Kantonsstrassen-, Hochwasserschutz- oder ÖV-Projekte – sollen mittels einer integralen Sichtweise Mehrwerte für die Raum- und Wirtschaftsentwicklung und für die Lebensqualität der Bevölkerung erzielt werden. Aktuelle Beispiele sind u. a. in der Stadt Laufen, in Pratteln-Augst, in Arlesheim-Münchenstein, in Bottmingen, Binningen und im «Schönthal» in Frenkendorf-Füllinsdorf-Liestal in Arbeit.

2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

- Strassengesetz vom 24. März.1986 ([SGS 430](#), , Stand 01.04.2022)
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar.1998 ([SGS 400](#), RBG, Stand 01.01.2024)
- Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft vom 27. Februar 1991 ([SGS 780](#), USG BL, Stand 01.01.2015)
- Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen ([SR 151.3](#), Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, Stand 01.07.2020)
- Gesetz vom 18. April 1985 zur Förderung des öffentlichen Verkehrs ([SGS 480](#), Stand 01.01.2018)
- Vereinbarung vom 26. Januar 1982 über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG ([SGS 480.1](#), Stand 01.01.1995)
- Bundesgesetz vom 18. März 2022 über Velowege ([SR 705](#), Veloweggesetz, Stand 01.01.2023)
- Die vorliegende Ausgabenbewilligung untersteht der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung.

2.6. Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten (Preisbasis 10/2022 +/- 30 %) für die VVR Birsstadt Ost betragen geschätzt 55 Mio. Franken. Für den Kanton Basel-Landschaft betragen die Kosten rund 50 Mio. Franken und für den Kanton Solothurn belaufen sich die Kosten auf rund 5 Mio. Franken. Die Gesamtkosten für beide Kantone teilen sich auf in 45 Mio. Franken Baukosten inkl. Honorare und 10 Mio. Franken für den Landerwerb. Auf die gesamte Länge der VVR Birsstadt Ost führt dies zu Kosten von geschätzt rund 8 Mio. Franken pro Kilometer. Einen wesentlichen Anteil machen dabei folgenden Massnahmen und Kunstbauten aus:

- | | |
|-----------------------------------------------------|-----------------|
| • Radweg entlang Weidenstrasse, Dornach (Kanton SO) | 3 Mio. Franken |
| • Querung Birs und A 18, Münchenstein | 11 Mio. Franken |
| • Velostrasse Dammstrasse, Münchenstein | 6 Mio. Franken |
| • Viadukt und Rampe Dammstrasse, Münchenstein | 7 Mio. Franken |

Die Kosten (Preisbasis 10/2022 +/- 30 %) für die VVR Birsstadt West betragen geschätzt 90 Mio. Franken. Diese teilen sich auf in 78 Mio. Franken Baukosten inkl. Honorare und 12 Mio. Franken für Landerwerb. Die Abschnitte mit Kunstbauten machen rund 65 Mio. Franken aus, wobei die Querung des Sundgauerknotens nach ersten Schätzungen ungefähr 32 Mio. Franken kostet. Auf die gesamte Länge der VVR Birsstadt West führt dies zu Kosten von geschätzt 10 Mio. Franken pro Kilometer. Nachfolgend sind die wichtigsten und teuersten Kunstbauten aufgeführt:

- | | |
|------------------------------------------|---------------------|
| • Querung Sundgauerknoten, Reinach | ca. 32 Mio. Franken |
| • Unterführung MFP-Kreisel, Münchenstein | 15 Mio. Franken |
| • Rampe und Brücke über A18, Aesch | 9 Mio. Franken |
| • Birsbrücke, Aesch | 5 Mio. Franken |
| • Brücke über Zubringer A18, Aesch | 4 Mio. Franken |

Die Grobkostenschätzung (+/- 30 %) geht damit von Gesamtkosten für Projektierung und Realisierung der VVR Birsstadt Ost und West für den Kanton Basel-Landschaft von total 140 Mio. Franken aus. Dabei kann mit einem namhaften Bundesbeitrag aus dem Agglomerationsprogramm gerechnet werden. Es kann dabei von minimal ca. 30 %; d.h. ca. 40 Mio. Franken ausgegangen werden. Damit ergeben sich Nettokosten von ca. 100 Mio. Franken. Diese Ausgaben werden

voraussichtlich in einem Zeitraum von ca. 20 Jahren anfallen. Somit ist mit Kosten von netto 5 Mio. Franken / Jahr zu rechnen.

In dieser Vorlage werden nun folgende Ausgabenbewilligungen beantragt:

- Erarbeitung der Vorprojekte und vertiefende Abklärungen der «Fokusgebiete» der VVR Birsstadt Ost und VVR Birsstadt West.
- Projektierung erste Bauprojekte (1. Etappe) sowie Realisierung des Abschnitts Netzlückenschluss Untertalweg.
- Befristete Stelle für die Projektleitung für die Planung und Umsetzung der Velovorzugsrouten.

Erarbeitung der Vorprojekte und vertiefende Abklärungen der «Fokusgebiete» der VVR Birsstadt Ost und VVR Birsstadt West

Für die Erarbeitung der Vorprojekte und vertiefende Abklärungen der «Fokusgebiete» der VVR Birsstadt Ost und VVR Birsstadt West wird eine Ausgabenbewilligung von **5'945'500 Franken inkl. MwSt.** beantragt.

Kostenschätzung +/-10 %

| | | | |
|------------------------------------------------------------------|------------|------------------|-----------|
| Vorprojekt VVR Birsstadt Ost | CHF | 1'800'000 | .- |
| Vorprojekt VVR Birsstadt West | CHF | 2'500'000 | .- |
| vertiefende Abklärungen Fiechtenagger, Aesch / Reinach | CHF | 200'000 | .- |
| vertiefende Abklärungen Querung Knoten Sundgauerstrasse, Reinach | CHF | 500'000 | .- |
| vertiefende Abklärungen MFP-Kreisel, Münchenstein | CHF | 500'000 | .- |
| Zwischentotal | CHF | 5'500'000 | .- |
| Mehrwertsteuer von 8,1 %; gerundet | CHF | 450'000 | .- |
| Total (inkl. MwSt.) | CHF | 5'950'000 | .- |

Die Gesamtausgaben für die Ausarbeitung der Vorprojekte inkl. der bereits erfolgten Vorstudien betragen total 6'700'000 Franken. Für die unabhängigen Vorstudien VVR Birsstadt Ost und West wurden bisher zwei Ausgabenbewilligungen auf Direktionsebene im Umfang von total 750'000 Franken eingeholt.

Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):

| | | | | | |
|-------------------------------------------------------------------|-----|----------|---|----------|---------------|
| § 32 Abs. 2 FHG, siehe Kap. 2.5. | | | | | |
| Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen) | | | | | |
| X | Neu | Gebunden | X | Einmalig | Wiederkehrend |

Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):

| | | | | | | |
|-------------------------------------------|----------------|-----------------|-----|----------------------|------------------|-------------------------------|
| Budgetkredit: | Profit-Center: | P2301 | Kt: | 50100010 | Kontierungsobj.: | 701791 (Ost) 701801 (West) |
| Verbuchung | | Erfolgsrechnung | X | Investitionsrechnung | | |
| Gesamtausgabe (in CHF) | | | | 6'700'000 | | |
| Bereits bewilligt mit AB 2021/42 (in CHF) | | | | 400'000 | | |
| Bereits bewilligt mit AB 2021/67 (in CHF) | | | | 350'000 | | |
| Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF) | | | | 5'950'000 | | |

Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Baupreisindex Nordwestschweiz, Tiefbau vom April 2024, Indexstand: 116.7 (Basis Oktober 2020 = 100) werden mitbewilligt und sind in der Abrechnung nachzuweisen.

Die Ausgabenbewilligung wird über einen einmaligen Beitrag zulasten der Investitionsrechnung finanziert. Der kalkulierte und angestrebte Ausgabenbetrag beläuft sich auf CHF 5'950'000. Dieser Betrag unterliegt einer Kostengenaugigkeit von $\pm 10\%$. Dies bedeutet, dass:

Die tatsächlich anfallenden Kosten nach heutigem Kenntnisstand zwischen 5'355'000 Franken (90 %) und 6'545'000 Franken (110 %) liegen werden.

Richtgrösse für die Erarbeitung der Vorprojekte und vertiefende Abklärungen der «Fokusgebiete» ist jedoch der im Ausgabenbeschluss aufgeführte Betrag von 5'950'000 Franken (100 %).

Die im Ausgabenbeschluss angegebene Kostengenaugigkeit von $\pm 10\%$ hat zur Folge, dass eine allfällige Überschreitung der im Landratsbeschluss aufgeführten Ausgabe bis zum Betrag von 595'000 Franken (10 % von 5'950'000 Franken) keine Erhöhung der Ausgabenbewilligung erforderlich macht.

Der Betrag von 110 % (6'545'000 Franken) untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft der fakultativen Volksabstimmung.

Investitionsrechnung

☒ Ja ☐ Nein

| | Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge: | PC | Kt | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Total |
|---|----------------------------------------------|----|----|----------------|------------------|------------------|------------------|----------------|------------------|
| A | IA 701791 | | | 150'000 | 1'000'000 | 1'000'000 | 500'000 | 400'000 | |
| A | IA 701801 | | | 0 | 1'000'000 | 1'000'000 | 500'000 | 400'000 | |
| A | Summe Investitionsausgaben | | 5 | 150'000 | 2'000'000 | 2'000'000 | 1'000'000 | 800'000 | 5'950'000 |
| E | Beiträge Dritter* | | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | Nettoausgabe | | | 150'000 | 2'000'000 | 2'000'000 | 1'000'000 | 800'000 | 5'950'000 |

* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Erfolgsrechnung

☐ Ja

☒ Nein

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):

Die Kosten sind im Investitionsprogramm 2025-2034 resp. 2026-2035 und Aufgaben- und Finanzplan 2025-2028 resp. 2026-2029 enthalten.

Projektierung Bauprojekte der ersten Ausbauetappe / Realisierung Untertalweg

Für die Projektierung erster Bauprojekte der VVR Birsstadt Ost und VVR Birsstadt West sowie deren Bewilligungsverfahren und für die Projektierung und Realisierung des Netzlückenschlusses Untertalweg beträgt die Ausgabenbewilligung **4'450'000 Franken inkl. MwSt.**

Kostenschätzung +/-10 %

| | | | |
|------------------------------------------------------------------|------------|------------------|-----------|
| Bauprojekte erste Ausbauetappe (4 Projekte) | CHF | 1'600'000 | .- |
| Untertalweg: Ausführungsprojekt / Bauleitung | CHF | 300'000 | .- |
| Realisierung Untertalweg | CHF | 1'800'000 | .- |
| Diverses wie Markierung, Verkehrsführung, Sicherheitswärter etc. | CHF | 400'000 | .- |
| Zwischentotal | CHF | 4'100'000 | .- |
| Mehrwertsteuer von 8,1 %; gerundet | CHF | 350'000 | .- |
| Total (inkl. MwSt.) | CHF | 4'450'000 | .- |

Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):

| | | | | | | | |
|-------------------------------------------------------------------|-----|--|----------|---|----------|--|---------------|
| § 32 Abs. 2 FHG, siehe Kap. 2.5. | | | | | | | |
| Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen) | | | | | | | |
| X | Neu | | Gebunden | X | Einmalig | | Wiederkehrend |

Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):

| | | | | | | |
|---------------------------------------|----------------|-----------------|-----|-----------|----------------------|-------------------------------|
| Budgetkredit: | Profit-Center: | P2301 | Kt: | 50100010 | Kontierungsobj.: | 701832 (Ost) 701818 (West) |
| Verbuchung | | Erfolgsrechnung | | X | Investitionsrechnung | |
| Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF) | | | | 4'450'000 | | |

Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Baupreisindex Nordwestschweiz, Tiefbau, vom April 2024, Indexstand: 116.7; (Basis Oktober 2020 = 100) werden mitbewilligt und sind in der Abrechnung nachzuweisen.

Die Ausgabenbewilligung wird über einen einmaligen Beitrag zulasten der Investitionsrechnung finanziert. Der kalkulierte und angestrebte Ausgabenbetrag beläuft sich auf 4'450'000 Franken. Dieser Betrag unterliegt einer Kostengenauigkeit von ±10 %. Dies bedeutet, dass:

Die tatsächlich anfallenden Kosten nach heutigem Kenntnisstand zwischen 4'005'000 Franken (90 %) und 4'895'000 Franken (110 %) liegen werden.

Richtgrösse für die Erarbeitung der Bauprojekte und Realisierung «Untertalweg» ist jedoch der im Ausgabenbeschluss aufgeführte Betrag von 4'450'000 Franken (100 %).

Die im Ausgabenbeschluss angegebene Kostengenauigkeit von ± 10 % hat zur Folge, dass eine allfällige Überschreitung der im Landratsbeschluss aufgeführten Ausgabe bis zum Betrag von 445'000 Franken (10 % von 4'450'000 Franken) keine Erhöhung der Ausgabenbewilligung erforderlich macht.

Der Betrag von 110 % (4'895'000 Franken) untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft der fakultativen Volksabstimmung.

Investitionsrechnung

☒ Ja

☐ Nein

| | Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge: | PC | Kt | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Total |
|---|----------------------------------------------|----|----|----------------|------------------|------------------|------------------|----------------|------------------|
| A | IA 701832 | | | 200'000 | 600'000 | 700'000 | 1'000'000 | 200'000 | |
| A | IA 701818 | | | 0 | 600'000 | 700'000 | 400'000 | 50'000 | |
| A | Summe Investitionsausgaben | | 5 | 200'000 | 1'200'000 | 1'400'000 | 1'400'000 | 250'000 | 4'450'000 |
| E | Beiträge Dritter* | | 6 | | -100'000 | -350'000 | -350'000 | -100'000 | -900'000 |
| | Nettoausgabe | | | 200'000 | 1'100'000 | 1'050'000 | 1'050'000 | 150'000 | 3'550'000 |

* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Erfolgsrechnung

☐ Ja

☒ Nein

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):

Die Kosten sind im Investitionsprogramm 2025-2034 resp. 2026-2035 und Aufgaben- und Finanzplan 2025-2028 resp. 2026-2029 enthalten.

Projektleitung für die Planung und Umsetzung der Velovorzugsrouten

Für die interne Projektleitung zur Planung und Umsetzung der Velovorzugsrouten für eine Zeitdauer von 10 Jahren beträgt die Ausgabenbewilligung **1'800'000 Franken**.

Kostenschätzung +/- 10 %

Projektleitungsstelle 10 Jahre CHF 1'800'000 .-

Total CHF 1'800'000 .-

Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):

| | | | | | |
|-------------------------------------------------------------------|-----|----------|---|----------|---------------|
| § 32 Abs. 2 FHG, siehe Kap. 2.5. | | | | | |
| Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen) | | | | | |
| X | Neu | Gebunden | X | Einmalig | Wiederkehrend |

Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):

| | | | | | | |
|---------------------------------------|----------------|-----------------|-----|----------------------|------------------|--------|
| Budgetkredit: | Profit-Center: | P2301 | Kt: | 50100010 | Kontierungsobj.: | 701818 |
| Verbuchung | | Erfolgsrechnung | X | Investitionsrechnung | | |
| Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF) | | | | 1'800'000 | | |

Investitionsrechnung
☒ Ja

☐ Nein

| | Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge: | PC | Kt | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 ff | Total |
|---|----------------------------------------------|----|----|----------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|
| A | Investitionsausgaben | | 5 | 0 | 180'000 | 180'000 | 180'000 | 180'000 | 1'080'000 | 1'800'000 |
| E | Beiträge Dritter* | | 6 | | | | | | | |
| | Nettoausgabe | | | 0 | 180'000 | 180'000 | 180'000 | 180'000 | 1'080'000 | 1'800'000 |

* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Erfolgsrechnung
☐ Ja

☒ Nein

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):

Die Kosten sind im Investitionsprogramm 2025-2034 resp. 2026-2035 und Aufgaben- und Finanzplan 2025-2028 resp. 2026-2029 enthalten.

Weitere Einnahmen (§ 35 Abs. 1 Bst. f Vo FHG):

☒ Ja

☐ Nein

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation wurde die Massnahme 4LV4 (Ost) / 4LV3 (West) «BL: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost bzw. West, 1. Etappe» mit total 35 Mio. Franken zur Mitfinanzierung eingereicht. Der Bund beteiligt sich mit maximal 40 % der anrechenbaren Kosten, das heisst mit maximal 14 Mio. Franken (inkl. MwSt.; Preisstand 2020), wenn mit der Realisierung der entsprechenden Bauprojekte bis Ende 2028 gestartet wird.

Für die beantragte Ausgabenbewilligung zum vorgezogenen Bau des Netzlückenschlusses Untertalweg kann dementsprechend mit einer Mitfinanzierung von maximal 40 % der anrechenbaren Kosten gerechnet werden kann. Der Anteil der anrechenbaren Kosten beträgt ca. 90 % der Investitionskosten von ca. 1,8 Mio. Franken; damit ergibt sich ein Bundesbeitrag von ca. 0,65 Mio. Franken.

Auch der Kanton Solothurn hat den durch Dornach führenden Abschnitt der VVR Birsstadt Ost im Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation zur Mitfinanzierung eingereicht hat. Die entsprechende Massnahme 4LV8 «SO: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost, Abschnitt Solothurn») wurde mit Investitionskosten von 16 Mio. Franken eingereicht und wird ebenfalls mit 40 % der anrechenbaren Kosten durch den Bund mitfinanziert.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 5. Generation (die Eingabe beim Bund erfolgt im Juni 2025) werden weitere Etappen für beide Velovorzugsrouten mit Investitionskosten von total 20 Mio. Franken angemeldet; dabei wird mit einer Bundesbeteiligung von ca. 35 %, das heisst von ca. 7 Mio. Franken, gerechnet.

Nach Vorliegen der Vorprojekte können mit Eingabe vom Aggloprogramm 6. Generation im Juni 2029 weitere Etappen zur Mitfinanzierung eingereicht werden. Aus heutiger Sicht kann mit einer Mitfinanzierung von ca. 35 % gerechnet werden.

Folgekosten (§ 35 Abs. 1 Bst. g Vo FHG):

☒ Ja

☐ Nein

| Zusammenfassung Folgekosten in CHF | | | PC | Kt | 1/2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 |
|------------------------------------|-----|------------------------------------------------------|------|-------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| A | 1 | Nettoinvestitionen | | | 50'000'000 | | | | |
| A | 2 | zusätzliche Betriebskosten (inkl. Personalkosten) | 2301 | 31/30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A | | zusätzliche Unterhaltskosten | 2301 | 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A | | Abschreibungen | 2301 | 33 | 975'000 | 975'000 | 975'000 | 975'000 | 975'000 |
| A | | kalkulatorische Zinskosten 4% | 2102 | 34 | 1'000'000 | 1'000'000 | 1'000'000 | 1'000'000 | 1'000'000 |
| A | | Folgekosten brutto | | | 1'975'000 | 1'975'000 | 1'975'000 | 1'975'000 | 1'975'000 |
| E | 3 | Folgebertrag brutto | 23xx | 42/43 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A | 2-3 | Folgekosten netto | | | 1'975'000 | 1'975'000 | 1'975'000 | 1'975'000 | 1'975'000 |
| A | 4 | Rückbaukosten (soweit voraussehbar) | | | - | | | | |
| | 5 | Zusätzliche Stellen in FTE | | | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |

PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Auswirkungen auf den Stellenplan (§ 35 Abs. 1 Bst. i Vo FHG): ☒ Ja

☐ Nein

Es soll eine befristete PL-Stelle für 10 Jahre geschaffen werden, die über eine Ausgabenbewilligung finanziert wird, die mit dieser LRV beantragt wird.

Schätzung der Eigenleistungen (§ 35 Abs. 1 Bst. h Vo FHG):

PL-Stelle 100 % über mindestens 10 Jahre

Strategiebezug (§ 35 Abs. 1 Bst. m Vo FHG):

☒ Ja

☐ Nein

Siehe Kapitel 2.4.

Risiken (Chancen und Gefahren) (§ 35 Abs. 1 Bst. I Vo FHG):

| Chancen | Gefahren |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Verbesserte Bedingungen für den Veloverkehr | Terminverzögerungen durch Einsprachen |
| Höhere Kapazitäten für den Veloverkehr | Terminverzögerungen durch Referenden zu den Finanzbeschlüssen |
| Erfahrungen in der Planung und Umsetzung von Velovorzugsrouten | «Verlust» der Bundesbeiträge aus dem Agglomerationsprogramm durch verspätete Realisierung |
| Attraktive und komfortable Alternative zum MIV und ÖV | Das Projekt wird von der Bevölkerung verworfen. |
| Nachhaltige- und ressourceneffiziente Mobilität | Die Velovorzugsrouten können nur teilweise umgesetzt werden und es entsteht ein Flickenteppich. |
| Gesunde Mobilität | Es wird keine Einigung mit Gemeinde über Betrieb und Unterhalt erzielt. |
| Synergien mit Drittprojekten | |
| Zusammenarbeit mit den Gemeinden der Birsstadt und dem Kanton Solothurn | |
| Entschärfung des Nutzungskonflikts im Schappe-Areal und die Realisierung einer leistungsfähigen Alternative für den Veloverkehr | |

Zeitpunkt der Inbetriebnahme (§ 35 Abs. 1 Bst. n Vo FHG):

Ziel ist, dass die VVR Birsstadt Ost und die VVR Birsstadt West bis 2032 durchgängig erkenn- und befahrbar sind.

Wirtschaftlichkeitsrechnung (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):

In den letzten Jahren wurden in der Schweiz zu Velovorzugsrouten (auch unter dem Titel Veloschnellrouten bekannt) verschiedene Kosten-Nutzen-Analysen durchgeführt. In allen diesen Untersuchungen wurden sehr positive Kosten-Nutzen-Verhältnisse festgestellt (oft über 2 zu 10). Massgeblich zu diesen Ergebnissen tragen die folgenden Aspekte bei:

- Für Velofahrende, die bereits ohne Velovorzugsrouten per Velo unterwegs sind, nehmen sowohl die Reisezeiten als auch die Unfallkosten deutlich ab.
- Die Velofahrenden, die vom Auto oder ÖV aufs Velo umsteigen, profitieren von positiven Wirkungen auf ihre Gesundheit.
- Die Baukosten sind vergleichsweise gering. In der Regel werden bestehende Strassen und Wege genutzt und Kunstbauten nur punktuell für Entflechtungen eingesetzt.

Die Birsstadt weist eine im BL-internen Vergleich hohe Veloverkehrsnachfrage auf und die beiden Velovorzugsrouten in der Birsstadt haben somit einen hohen Nutzen. Aufgrund dieser

Ausgangslage braucht es keine spezifische Nutzwertanalyse in der aktuellen Projektphase. Es ist davon auszugehen, dass auch der motorisierte Individualverkehr indirekt von den beiden VVR Birsstadt Ost und VVR Birsstadt West profitieren wird: Das Velo kann für gewisse Verkehrsteilnehmende zu einer echten, gleichwertigen Alternative werden und so könnten einige Autofahrende zum Umsteigen auf das Velo bewegt werden. Damit werden Kapazitäten frei für diejenigen, die zwingend auf das Auto angewiesen sind.

Die für die Birsstadt geschätzten Durchschnittskosten für den Vollausbau eines Kilometers Velovorzugsrouten beträgt rund 10 Mio. Franken. Damit sind die Kilometerkosten im Vergleich zu Neu- und Umbauten von Strassen deutlich tiefer. Wenn es gelingt, durch den Bau der Velovorzugsrouten gewisse Ausbauten – insbesondere für den motorisierten Individualverkehr – zu vermeiden, entsteht auch ein finanzieller Nutzen in Form von Minderausgaben. Speziell unter diesem Gesichtspunkt ist die Realisierung von Velovorzugsrouten eine wirtschaftlich günstige Alternative.

2.7. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

2.8. Regulierungsfolgenabschätzung ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e und e^{bis} Geschäftsordnung Landrat](#))

Keine Auswirkungen.

2.9. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

Alle vier betroffenen Einwohnergemeinden Aesch, Arlesheim, Münchenstein und Reinach bauen ihre Stellungnahmen auf derjenigen des Vereins Birsstadt auf. Aus diesem Grund wird zuerst die Stellungnahme des Vereins Birsstadt aufgeführt. Sie lautet wie folgt:

«Die Velovorzugsrouten Birsstadt Ost und West sind von essenzieller Bedeutung, um unsere regionale Strategie der Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung verwirklichen zu können. Die Gelegenheit zur Stellungnahme nehmen wir deshalb sehr gerne wahr.

Grundsätzliches

In einem mehrjährigen Prozess wurden zunächst die Variantenstudie für die Velovorzugsrouten Birsstadt und vertiefend die Machbarkeitsstudien Ost und West erarbeitet. Parallel dazu wurden Qualitätsanforderungen für die Velovorzugsrouten entwickelt. Einzelne Abschnitte (1. Bauetappe) der beiden Velovorzugsrouten konnten bereits ins Agglomerationsprogramm der 4. Generation eingegeben werden und der Bund hat seine Mitfinanzierung bei einem Baubeginn bis Ende 2028 zugesichert. Der Verein Birsstadt und die betroffenen Gemeinden wurden umfassend in den Prozess einbezogen und konnten ihre Anliegen einbringen (siehe auch Stellungnahme des Vereins Birsstadt vom 26.03.2021). Für den Einbezug und die angenehme Zusammenarbeit in diesem wichtigen Projekt bedanken wir uns herzlich. Wir sind davon überzeugt, dass die beiden Velovorzugsrouten eine grosse Chance für die Region Birsstadt sind und einen wichtigen Beitrag an eine nachhaltige Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung im Kanton Basel-Landschaft leisten können.

Der Verein Birsstadt beschränkt sich in dieser Stellungnahme auf regional relevante Aspekte. Die betroffenen Gemeinden können zu kommunalen Anliegen separat Stellung nehmen.

Regionale Strategie

Gemäss den kantonalen Zukunftsprognosen, Entwicklungs- und Dichtezielen (kantonaler Richtplan, Entwurf zum neuen Raumkonzept BL) sind in der Birsstadt in den nächsten Jahrzehnten Tausende neue Einwohner und Arbeitnehmende mit entsprechenden Konsequenzen für die

Mobilität zu erwarten. Mit dem Raumkonzept Birsstadt von 2016 haben sich die Birsstadt-Gemeinden eine optimal aufeinander abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung für eine langfristig als Wohn- und Wirtschaftsstandort attraktive Region zum Ziel gesetzt und dies mit dem Mobilitätskonzept Birsstadt von 2023 konkretisiert:

Getreu der raumplanerischen Maxime Innenentwicklung vor Aussenentwicklung sind in der Birsstadt massgebliche Areale vorhanden, welche entwickelt werden sollen, um das prognostizierte Wachstum auffangen können. Das resultierende Verkehrswachstum soll über den ÖV und den Velo- und Fussverkehr, als flächen- und ressourceneffiziente Verkehrsmittel, abgewickelt und das MIV-Aufkommen auf dem heutigen Niveau gehalten werden. Dadurch wird eine nachhaltigere, siedlungsverträgliche Gestaltung der Mobilität gewährleistet, so dass auf einen flächendeckenden Ausbau der bereits heute zu Spitzenzeiten stark ausgelasteten MIV-Kapazitäten verzichtet werden kann.

Das Mobilitätskonzept Birsstadt umfasst einen breiten Fächer an kommunalen und regionalen Massnahmen in unterschiedlichen Handlungsfeldern (Gesamtmobilität, Siedlungsentwicklung, Velo- und Fussverkehr, ÖV, MIV). Damit die regionalen Mobilitätsziele erreicht werden können, ist jedoch die Umsetzung der geplanten übergeordneten Kernmassnahmen unabdingbar. Dies sind insbesondere die Velovorzugsrouten Birsstadt Ost und West und die Einführung des S-Bahn-Viertelstundentaktes zwischen Basel und Aesch. Die Velovorzugsrouten Birsstadt schaffen die Voraussetzungen, dass künftig auch Wege zwischen den einzelnen Gemeinden und in die Agglokerntadt Basel vermehrt mit dem Velo zurückgelegt werden. Die Velovorzugsrouten erlauben ein rasches, sicheres und direktes Vorwärtkommen und machen das Velofahren zu einer attraktiven Alternative zum Auto. Aufgrund der Siedlungsdichte, der Topografie sowie der Distanzen zu Basel, wichtigen Arbeitsgebieten und Bahnhöfen hat die Birsstadt hierfür ideale Voraussetzungen. Aufgabe der Gemeinden ist es, aus allen Teilgebieten der Birsstadt eine möglichst attraktive und direkte Zuführung zu den beiden kantonalen Velovorzugsrouten Ost und West anzubieten.

Bemerkungen zur Landratsvorlage

2.1 Ausgangslage

In diesem Kapitel wird das zukünftige kantonale Radroutennetz 2030 mit der neuen Einteilung in Velovorzugsrouten, Haupt- und Basisrouten als konsolidierter Entwurf (Stand Frühling 2025) abgebildet. Es soll im Rahmen der Gesamtrevision des kantonalen Richtplans dem Landrat zum Beschluss unterbreitet werden. Wir gehen davon aus, dass wir im Rahmen der Richtplan-Gesamtrevision Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten werden und beschränken uns hiermit auf die Velovorzugsrouten Birsstadt Ost und West.

Die Siedlungsgebiete in der Birsstadt teilen sich auf zwei Achsen links und rechts der Birs auf. Auch aufgrund der Topografie und der hohen Siedlungsdichte sind die Nachfrage und das Potenzial für zwei Velovorzugsrouten vorhanden, wir erachten es deshalb als richtig und wichtig, dass die Routen Ost und West weitervorangebracht und als Pilotprojekt umgesetzt werden.

2.2. Ziel der Vorlage

Wir unterstützen die Ziele der Landratsvorlage.

2.3 Erläuterungen

Der Verein Birsstadt unterstützt die Projektziele (2.3.1), die Qualitätsanforderungen Velovorzugsrouten (2.3.2) und die Bestvarianten Velovorzugsrouten Ost und West (2.3.3 und 2.3.4). Wir begrüssen die vorgesehen Umsetzungsschritte mit vertieften Abklärungen zu den Fokusgebieten unter Einbezug der Gemeinden und der Anspruchsgruppen bzw. der Bevölkerung (2.3.5). Wir unterstützen eine etappenweise Umsetzung und begrüssen es sehr, dass im Rahmen des Agglomerationsprogramms 4 eine erste Bauetappe realisiert werden soll und auch der Netzlückenschluss Untertalweg vorgezogen erfolgt. Diese vorgezogene Umsetzung von Teilabschnitten ist wichtig, um Erfahrungen zu sammeln und der Bevölkerung erste greifbare Erfolge vorweisen zu können.

Der Verein Birsstadt begrüsst sehr, dass der Kanton das Strassengesetz hinsichtlich Verantwortung und Finanzierung des baulichen und betrieblichen Unterhalts überprüfen will (2.3.6). Gemäss dem geltenden Strassengesetz erstellt der Kanton die kantonalen Radrouten und tritt diese anschliessend an die Gemeinden ab, die dann für Betrieb und baulichen Unterhalt zuständig sind. Die kantonalen Veloinfrastrukturen, insbesondere die Velovorzugsrouten, bilden jedoch ein Netz mit einem überkommunalen, regionalen bis kantonalen Nutzerkreis. Für die Velovorzugsrouten werden z.T. grössere Infrastrukturbauten nötig (Brücke, Unterführung etc.). Aufgrund der hohen Kosten können diese nicht kommunal refinanziert werden. Die Kosten fallen ausserdem aufgrund von überkommunalen Überlegungen bei einzelnen Gemeinden an und bei anderen nicht, weil ein breit abgestützter Entscheidungsprozess eine bestimmte Route bzw. eine bestimmte Kunstbaute an einem bestimmten Standort eruierte. Die Velovorzugsrouten sollen deshalb wie analoge Infrastrukturen, z.B. das Tramnetz oder das Kantonsstrassennetz nicht von den Standortgemeinden unterhalten werden. Der Verein Birsstadt unterstützt die angedachte primäre Stossrichtung, dass der Kanton die Verantwortung für die Velovorzugsrouten behält und somit für den Betrieb und baulichen Unterhalt aufzukommen hat. Wie in der Landratsvorlage beschrieben, sollte die Anpassung des Strassengesetzes vor Abschluss der Vorprojekte abgeschlossen sein, damit die Gemeinden Klarheit bezüglich der Kostenfolgen haben.

Fazit

Der Verein Birsstadt und die Birsstadt-Gemeinden haben sich mit dem Mobilitätskonzept Birsstadt eine gemeinsame Strategie für eine nachhaltige Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung gegeben und setzen sich auf regionaler und kommunaler Ebene für deren Umsetzung ein. Die Ziele können jedoch nur im Zusammenspiel mit übergeordneten Kernmassnahmen - insbesondere auch den Velovorzugsrouten Birsstadt - erreicht werden. Die Velovorzugsrouten sind ein wichtiger Pfeiler in der regionalen Strategie und haben für den Verein Birsstadt hohe Priorität.

Der Verein Birsstadt begrüsst das Engagement des Kantons, die Ergebnisse des bisherigen Planungsprozesses sowie das vorgeschlagene weitere Vorgehen und unterstützt die entsprechende Vorlage an den Landrat. Es ist wichtig, dass die entsprechenden Mittel gesprochen werden und die Projektierung und Umsetzung der Velovorzugsrouten vorangebracht werden kann.

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit.»

Die **Gemeinde Aesch** stützt die Stellungnahme der Region Birsstadt und äussert sich ergänzend wie folgt:

«Landratsvorlage

Die Gemeinde Aesch unterstützt die Landratsvorlage «Velovorzugsroute Birsstadt, Ausgabenbewilligung» und dessen Projektziel (2.3.1.), die Qualitätsanforderungen Velovorzugsrouten (2.3.2.) und die Bestvarianten Velovorzugsrouten Birsstadt Ost und West (2.3.3. und 2.3.4.) sowie die Umsetzungsschritte betreffend Bauprojekte (2.3.5.).

Die Gemeinde Aesch begrüsst ebenfalls die Stossrichtung, dass der Kanton die Verantwortung für die Velovorzugsrouten behält und somit für den Betrieb und den baulichen Unterhalt aufzukommen hat (2.3.6.). Die Gemeinde Aesch erachtet die Anpassung der gesetzlichen Grundlagen entsprechend als wichtig.

Anliegen Gemeinde Aesch

Der Gemeinde Aesch ist es ein wichtiges Anliegen, dass wie in der Landratsvorlage erwähnt, die Linienführung im Fokusgebiet Fiechtenagger IS. 13) in einem ergebnisoffenen Prozess und unter Einbezug der Anspruchsgruppen durchgeführt wird. Die Gemeinde Aesch wird dabei Hand bieten und den Prozess unterstützen.

Ebenfalls möchte die Gemeinde Aesch darauf hinweisen, dass die Erkenntnisse aus der Testplanung Zukunft Birsraum betreffend Velo-Birsquerung im Bereich der Velovorzugsroute Birsstadt West im Vorprojekt einbezogen werden.

Fazit

Die Realisierung der Velovorzugsrouten Birsstadt ist einen wichtigen Teil der Strategie für eine nachhaltige Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung, für welche sich die Gemeinde Aesch zusammen mit den weiteren Birsstadt-Gemeinden einsetzt.

Die Gemeinde Aesch unterstützt und begrüsst die Landratsvorlage «Velovorzugsroute Birsstadt, Ausgabenbewilligung» und schliesst sich auch der Stellungnahme des Vereins Birsstadt an. Es ist somit wichtig, dass die entsprechenden Mittel für die Velovorzugsrouten Birsstadt gesprochen werden und somit die Umsetzung vorangetrieben werden kann.»

Die **Gemeinde Arlesheim** stützt die Stellungnahme der Region Birsstadt und weist insbesondere auf die Bedeutung des Abschnitts Untertalweg hin und begrüsst dessen vorgezogene Realisierung explizit:

«Der Abschnitt Untertalweg in Arlesheim soll gemäss Landratsvorlage vorgezogen realisiert werden, um die derzeitige Lücke im Radroutennetz zu schliessen. Das ist aus Sicht der Verwaltung erfreulich. Sie ist bereits im Kontakt mit den Planern, um die konkrete Ausführungsplanung in diesem Abschnitt zu optimieren.»

Die **Gemeinde Münchenstein** stützt die Stellungnahme der Region Birsstadt.

Die **Gemeinde Reinach** stützt die Stellungnahme der Region Birsstadt und äussert sich ergänzend wie folgt:

«Die Gemeinde Reinach unterstützt die Landratsvorlage vorbehaltlos. Wir sind darüber hoch erfreut, dass der Kanton Basel-Landschaft die Weiterentwicklung des Projekts und die Umsetzung erster Realisierungsetappen an die Hand nimmt. Es ist der Gemeinde ein grosses Anliegen, den Veloverkehr unter anderem mittels der Etablierung von Velovorzugsrouten zu fördern, ganz im Sinne des Mobilitätskonzepts der Birsstadt aus dem Jahre 2023.

Vollumfänglich stellen wir uns explizit hinter die bei Ihnen eingehende Stellungnahme des Vereins Birsstadt. Um Wiederholungen zu vermeiden, verzichten wir darauf, die Inhalte jener Stellungnahme hier wiederzugeben.

Angesichts der Tatsache, dass es sich bei der vorliegenden Landratsvorlage um die Einholung der Ermächtigung zur Planung und Projektierung sowie um die Sprechung der entsprechend nötigen finanziellen Mittel handelt, verzichten wir auf eine Würdigung und Diskussion der Ziele und Inhalte der Landratsvorlage sowie der einzelnen bisher projektierten Abschnitte der Velovorzugsrouten. Gerne betonen wir aber, dass wir sehr daran interessiert sind, weiterhin eng mit dem Kanton zusammen zu arbeiten für die Planung und Umsetzung der Velovorzugsroute Birsstadt West. Insbesondere werden wir uns bei der Entwicklung und Planung der die Gemeinde Reinach betreffenden Fokusgebiete «Fiechtenagger» und «Knoten Sundgauerstrasse» engagieren. Im Rahmen der Projektierung des Vorprojekts und der ersten Bauprojekte werden wir uns weiterhin aktiv einbringen.

Wir bedanken uns für die weitgehende Berücksichtigung unserer Standpunkte und Anmerkungen im Rahmen der vergangenen Vernehmlassung aus dem Jahre 2022 die damalige vertiefte Machbarkeitsstudie betreffend. Explizit sind wir neben den projektspezifischen materiellen Gutheissungen unserer Vorschläge zur Machbarkeitsstudie darüber erfreut, dass der Kanton unser Anliegen teilt, dass der Betrieb und der (bauliche) Unterhalt von Velovorzugsrouten und insbesondere deren Kunstbauten auf eine angepasste gesetzliche Grundlage zu stellen ist:

Deshalb möchten wir die Wichtigkeit der Ziffer 5 des Landratsbeschlusses betonen und nehmen von der in der Landratsvorlage beschriebenen primären Stossrichtung, dass der Kanton künftig für den betrieblichen und für den baulichen Unterhalt der Velovorzugsrouten aufkommen soll, würdigend Kenntnis.»

Die vollständigen Stellungnahmen des Vereins Birsstadt sowie der Gemeinden Aesch, Arlesheim und Reinach finden sich im Anhang der Landratsvorlage.

Parallel zu der Vernehmlassung bei den Gemeinden und dem Verein Birsstadt wurde die Landratsvorlage auch den Nachbarkantonen Basel-Stadt und Solothurn zur Stellungnahme unterbreitet. Beide Kantone unterstützen die geplanten Velovorzugsrouten in der Birsstadt und planen bzw. projektieren auf ihrem Territorium die Weiterführung der basellandschaftlichen Routen.

2.10. Vorstösse des Landrats

Derzeit sind im Kanton Basel-Landschaft diverse Motionen und Postulate mit Bezug zur Thematik «Veloverkehr / Velovorzugsrouten» hängig, wovon sich einige konkret auf die Region Birsstadt beziehen. Nachfolgend wird kurz deren Inhalt sowie der aktuelle Stand erläutert. Mit der vorliegenden Landratsvorlage soll ein Postulat abgeschrieben werden.

Postulate [2019/354](#) und [2019/355](#):

Velo-Schnellrouten-Netz Unteres resp. Zentrales Baselbiet, Klaus Kirchmayr

Die Postulate beantragen die Erarbeitung eines Masterplans Velo-Schnellrouten-Netz Unteres resp. Zentrales Baselbiet.

Das aktuelle kantonale Radroutennetz von 2008 wird derzeit weiterentwickelt und liegt als Entwurf vor. Künftig wird es durch Velovorzugsrouten ergänzt. Die restlichen kantonalen Radrouten werden in Basis- und Hauptrouten unterteilt. Zusammen mit den Velovorzugsrouten des Kantons Basel-Stadt entsteht ein durchgängiges Velovorzugsrouten -Netz. Für die Velovorzugsrouten in der Birsstadt (gemäss Postulat Verbindungen V4 und V5) wurde eine Pilotstudie durchgeführt und für die VVR Birsstadt Ost sowie für die VVR Birsstadt West wurden Machbarkeitsstudien erarbeitet.

Die Festlegung des zukünftigen, kantonalen Radroutennetzes mit Velovorzugsrouten erfolgt im Rahmen der Gesamtrevision des kantonalen Richtplans. In diesem Zusammenhang sollen auch die beiden Vorstösse inhaltlich abschliessend behandelt werden.

Postulat [2022/419](#): Veloführung beim MFP-Kreisel verbessern, Jan Kirchmayr

Das Postulat bittet zu prüfen und zu berichten, wie die Veloführung am MFP-Kreisel in Münchenstein (insbesondere jene in nördliche Richtung) verbessert werden kann. Es sollen dabei auch eine unterirdische Veloführung und eine geschützte Kreiselführung nach niederländischem Vorbild geprüft werden. Weiter wird gebeten, die Kosten der jeweiligen Massnahmen aufzuzeigen.

Der MFP-Kreisel liegt auf der VVR Birsstadt West. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden verschiedene Varianten der künftigen Führung geprüft. Eine Velounterführung wäre machbar (Kosten: ca. 15 Mio. Franken) und steht im Vordergrund. Aufgrund des hohen Strassenverkehrsaufkommens im Knoten ist mittelfristig eine Entflechtung zumindest auf den Hauptrichtungen MIV und Velo anzustreben. Mit der Einrichtung der Velovorzugsroute wird sich auch das Veloverkehrsaufkommen deutlich erhöhen, was die Notwendigkeit der Entflechtung der kritischen Ströme zusätzlich erhöht.

Für eine geschützte Kreislösung nach niederländischem Vorbild ist mit den aktuellen Verkehrsströmen MIV sowie dem zusätzlichen Veloverkehr auf der Vorzugsroute nicht ausreichend Kapazität vorhanden. In Spitzenstunden wird dies dazu führen, dass der Verkehr im Kreisel nicht mehr richtig abfliessen kann und zusätzlicher Rückstau entsteht. Davon wäre auch der öffentliche Verkehr betroffen. Des Weiteren stellen doppelspurige Zufahrten bei Kreiseln ein

erhöhtes Sicherheitsrisiko für umlaufende Radwege dar. Ein für den Veloverkehr vortrittsberechtigter umlaufender Radweg könnte nach geltendem Recht nur als Pilot zusammen mit dem Bundesamt für Strassen mit entsprechendem Monitoring realisiert werden und müsste wohl im Falle von gröberen Sicherheitsdefiziten wieder aufgegeben werden. Der MFP-Kreisel ist eine neuralgische Stelle im Strassennetz. Als Pilot bietet er sich nicht an. Als Voraussetzung für eine geschützte Kreiselösung müsste mindestens die MIV-Verkehrsbeziehung in Ost-West-Richtung entflechtet werden, was Stand heutige Kenntnisse wegen der Topografie eine sehr teure Lösung darstellt. Sogar mit einer MIV-Entflechtung in Ost-West-Richtung verbleibt auf dem Kreisel viel Restverkehr, welcher gegen einen Pilot der geschützten Kreiselösung spricht. Aufgrund dieser Risiken wird dieser Lösungsansatz für den MFP-Kreisel nicht weiterverfolgt. Sollte sich ein geeigneter Standort mit erfolgversprechenden Rahmenbedingungen finden lassen, ist der Kanton gegenüber geschützten Kreiselösungen nach niederländischem Vorbild grundsätzlich offen.

Aufgrund der vorgesehenen Anbindung des Dreispitzareals sowie Abhängigkeiten zu weiteren Drittplanungen sind beim MFP-Kreisel weitere Abklärungen nötig. Hier befindet sich eines der Fokusgebiete, für welche vor der Ausarbeitung des Vorprojekts weitere Vertiefungen vorgenommen werden (vgl. Kapitel. 2.3.4. a). Da jedoch die Stossrichtung klar ist, kann der Vorstoss abgeschrieben werden.

3. Anträge

3.1. Beschlüsse

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

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. Für die Projektierung der Bauprojekte für die erste Ausbauetappe der Velovorzugsroute Birsstadt Ost und Velovorzugsroute Birsstadt West und die Realisierung des Netzlückenschluss Untertalweg wird eine neue einmalige Ausgabe von 4'450'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % bewilligt.
3. 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.
4. 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.
5. Ziff. 1 - 3 des vorliegenden Landratsbeschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

3.2. Abschreibung von Vorstössen des Landrats

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat die Abschreibung des folgenden Vorstosses mit entsprechender Begründung im Bericht:

Postulat [2022/419](#): «Veloführung beim MFP-Kreisel verbessern»

Liestal, 9. Dezember 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

- Landratsbeschluss
- Die Stellungnahmen des Vereins Birsstadt, Aesch, Arlesheim & Reinach

Landratsbeschluss

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

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. 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.
3. 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.
4. 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.
5. Ziff. 1 - 3 des vorliegenden Landratsbeschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.
6. Das Postulat [2022/419](#) «Veloführung beim MFP-Kreisel verbessern» wird abgeschrieben.

Liestal, **Datum wird von der LKA eingesetzt!**

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: