

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Radwege mit Augenmass

2020/27

vom 21. Oktober 2026

1. Ausgangslage

Mit der Überweisung der Motion «Radwege mit Augenmass» von Markus Graf fordert der Landrat die Minimierung des Landverbrauchs (insbesondere von Kulturland) und zusätzlichen landschaftstrennenden Neubauten von Radinfrastrukturen sowie die Nutzung von bestehenden Strassen. Weiter soll die Planungs- und Projektierungsrichtlinie für Radverkehrsanlagen der Elektromobilität bzw. der technischen Entwicklung Rechnung tragen.

Eine zentrale Anforderung an die Radinfrastruktur stellt für den Regierungsrat die objektive und subjektive Sicherheit dar. Eine Infrastruktur müsse direkt, durchgängig, verlässlich und flüssig befahrbar sein – und so attraktiv sein, dass sie auch tatsächlich genutzt wird. Zudem muss sie auch ohne E-Antrieb minimal attraktiv sein. In seiner Antwort verweist der Regierungsrat denn auch auf die Vielfalt von Nutzenden, wovon nicht alle mit elektrischen Fahrzeugen fahren würden.

Die Planungs- und Projektierungsrichtlinie Radverkehrsanlagen des Kantons Basel-Landschaft orientiert sich an nationalen Grundlagen und Normen (Sicherheit: Toleranz gegenüber Fehlern / schwächste Nutzergruppe im Blick. Eine Fehler verzeihende Infrastruktur sei auch Credo des Bundes. Die Dimensionierung eines Radwegs erfolgt abhängig vom Verkehrsaufkommen.

Bei der Wahl der Linienführung und allfälligen Neubauten von Radverkehrsanlagen, insbesondere wenn diese eine Neuversiegelung von Boden erfordern oder Natur-, Wald- oder Landwirtschaftsflächen tangieren, erfolgt eine differenzierte Abwägung der Interessen. Die Anforderungen an die Qualität der Interessensabwägung ist gestiegen und die Erarbeitung einer Planung beansprucht viel Zeit. Solche Abwägungen seien aber nötig, um gesichert die Rechtskraft der Projekte zu erreichen.

Als Fazit hält der Regierungsrat fest, die Minimierung des Landverbrauchs und der Trennwirkung werde über die Interessensabwägungen sichergestellt. Der erste Ansatz und die einfachste Lösung liege in der Nutzung von bestehenden Strassen. Eine Neuauflage der Planungs- und Projektierungsrichtlinie befinde sich aktuell in der finalen Erarbeitungsphase (die letzte Richtlinie stammt aus dem Jahr 2018), entspreche aber wohl bedingt den Erwartungen der Motion, da diese auch für Velos mit nicht-elektrischem Antrieb gelten solle.

Der Regierungsrat beantragt die Abschreibung der Motion.

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

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 19. März und 3. September 2026 beraten. Anwesend waren Baudirektor Isaac Reber und Katja Jutzi, Generalsekretärin BUD (19.3.2026), sowie als Fachvertreter Stephanie von Samson, Leiterin Tiefbauamt (TBA), und Alain Aschwanden, Leiter Gesamtverkehrsplanung, TBA.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

Ein Kommissionsmitglied hielt fest, insbesondere Velowege ausserhalb des Siedlungsgebiets benötigten viel Land und in gewissen Situationen erschienen separate Velostreifen unangemessen. Es stelle sich die Frage, von wie vielen Velofahrenden diese überhaupt genutzt würden und ob es Vorgaben bezüglich der Dimensionierung gebe beziehungsweise diese von der Anzahl der Nutzenden abhängig gemacht werden könne. Die Direktion führte aus, dass eine sorgfältige Prüfung erfolge, wenn Land ausserhalb des Strassenraums beansprucht werde. Entscheidend für die Klassifizierung der Netzkategorien sei das Verkehrsaufkommen an Velos. Daraus ergebe sich auch die Häufigkeit von Begegnungsfällen. Entsprechend werde der Radweg dimensioniert. Zu berücksichtigen sei jedoch auch die Durchgängigkeit der Route beziehungsweise, dass deren Breite nicht dauernd ändere. Ein anderes Kommissionsmitglied verwies auf das Spannungsfeld zwischen schnellen und langsamen Velofahrenden wie etwa Schülerinnen und Schülern; es gebe nicht nur die E-Mobilität.

Eine weitere Frage aus der Kommission war, ob der Bedarf sowie die Entwicklung eines bestimmten Gebiets bei der Velowegplanung berücksichtigt würden. Die Verwaltung bestätigte dies. Bei der Netzentwicklung sei der Prognosezustand 2040 hinterlegt, jedoch gebe es bei sehr dynamischen Gebieten wie Bachgraben oder uptown Basel fortlaufend Justierungen.

Die Kommission kam nach einer ersten Diskussion überein, ihre Beratungen erst dann fortzusetzen, wenn die angekündigte überarbeitete Richtlinie vorliegt und der Kommission vorgestellt werden konnte.

Die Richtlinie Radverkehrsanlagen ([Link](#)) im Umfang von 91 Seiten wurde im September 2026 publiziert und greift neue Themen wie E-Bikes, die Vielfalt der Nutzendengruppen und die Hierarchisierung mit drei Routentypen auf. Bei zusätzlichem Raumbedarf ist jeweils eine Interessensabwägung erforderlich. Das Spannungsfeld der verschiedenen Nutzendengruppen wird in den Planungsgrundsätzen (Kap. 2.1 der Richtlinie) abgebildet; u. a. werden die unterschiedlichen Velotypen, die Sicherheit als zentrale Qualität, angepasste Geschwindigkeiten, die situationsbezogene Führungsform etc. berücksichtigt. Im Grundsatz, so die Direktion, erfolge eine Orientierung an den verletzlichsten Nutzenden; so sei der Schülerverkehr massgebend, wenn er auf einer Verbindung häufig sei. Es müsse eruiert werden, welche Nutzergruppe auf einem Abschnitt die grösste sei. Wichtig seien situationsbezogene, auf den jeweiligen Ort abgestimmte Lösungen. Werde ein neues Verkehrsregime eingeführt, erfolge ein Monitoring, damit allenfalls Anpassungen vorgenommen werden könnten. Die Richtlinie enthalte auch Aussagen zur Geschwindigkeit, die auf bestimmten Radrouten erwartbar sei. Die Richtlinie solle laufend aktualisiert werden.

Die Kommission zeigte sich im Rahmen einer zweiten Beratungs zufrieden mit diesen Ausführungen und war mit der Abschreibung der Motion einverstanden.

3. Beschluss der Kommission

://: Die Kommission schreibt die Motion 2020/27 einstimmig mit 12:0 Stimmen ab.

21.10.2026 / ps

Bau- und Planungskommission

Thomas Eugster, Präsident