

Vorlage an den Landrat

Bericht zur Motion [2020/27](#) «Radwege mit Augenmass»

2020/27

vom 16. Dezember 2025

1. Text der Motion

Am 16. Januar 2020 reichte Markus Graf die Motion [2020/27](#) «Radwege mit Augenmass» ein, welches vom Landrat am 16. Dezember 2020 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Das Raumplanungsgesetz (RPG) ist ein Bundesgesetz der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Es wurde erlassen, gestützt auf Artikel 75 der Bundesverfassung und hat die haushälterische Nutzung des Bodens und die geordnete Besiedelung des Landes zum Ziel. In Artikel 1 RPG heisst es: «Bund, Kantone und Gemeinden sorgen dafür, dass der Boden haushälterisch genutzt und das Baugebiet vom Nichtbaugebiet getrennt wird.»

Durch die Bautätigkeit der Schweizerischen Bevölkerung, nimmt die Fläche an wertvollem Kulturland stetig ab.

Nebst dem Flächenverlust beim Bau von Verkehrsträgern (Strassen, Eisenbahnen usw.) kommt es meistens auch zur Trennung zusammenhängender, wertvoller Lebensräume für viele Tier- und Pflanzenarten.

Gerade im Bereich der realisierten Radwege im Kanton Basel-Landschaft, welche in der Vergangenheit erstellt wurden, wurde diesem Artikel in der Bundesverfassung oftmals zu wenig Bedeutung beigemessen oder er wurde missachtet.

So werden zum Beispiel beim Bau neuer Radwege oftmals zusätzliche landschaftstrennende Neubauten realisiert. Dies vor allem deshalb, weil in den Planungsrichtlinien dem technischen Fortschritt (Elektromobilität) überhaupt keine Rechnung getragen wird. So werden heute noch immer Radwege gebaut, die mit maximalen Steigungsprozenten geplant werden, wie sie lange vor der Existenz der Elektromobilität festgelegt worden sind. Das führt vielfach zu landverschwenderischen Neubauten.

Im Weiteren sollte bei neuen Projekten konsequent der Ausbau von bereits bestehenden Wegachsen berücksichtigt werden. Falls dies nicht möglich ist, sollten Radstreifen oder sogenannte Kernfahrbahnen zur Anwendung kommen, damit bereits bestehende Strassen genutzt werden. Dies hat zur Folge, dass Lebensräume für Tier- und Pflanzenarten sowie wertvolles Kulturland erhalten bleiben. Aus den genannten Gründen ersuche ich den Regierungsrat, die Projektionsrichtlinien für Radverkehrsanlagen im Kanton Basel-Landschaft so anzupassen, dass dem neuen Fortschritt im Bereich Elektromobilität Rechnung getragen wird. Aufgrund dieser Massnahmen kann der Schutz der Natur und des wertvollen Bodens langfristig gewährleistet werden.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

Ausgangslage

Die Anforderungen an die kantonalen Radrouten sowie die Schnittstellen mit dem Umfeld haben sich in den vergangenen Jahren verändert. Gleichzeitig hat der Veloverkehr aus einer gesamtverkehrlichen Perspektive an Bedeutung gewonnen und hilft, die verkehrlichen Herausforderungen gerade in dichten Räumen zu meistern. Zudem trat am 1. Januar 2023 das Veloweggesetz in Kraft, welches schweizweit die Grundsätze der Velowegnetzplanung festlegt und entsprechende Aufgaben mit sich bringt. Weiter bildet der kantonale Richtplan (KRIP) die angestrebte räumliche Entwicklung ab und ist somit auch Grundlage für die Abschätzung der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung. Ein Ziel im KRIP stellt die Förderung einer nachhaltigen und gesunden Mobilität und somit auch die Abschöpfung von verkehrlichen Verlagerungspotenzialen auf geeignete Alternativen dar.

Mit der Elektrifizierung des Antriebs aber auch neu einer stärkeren Vielfalt der Velo- bzw. Fahrzeugformen bestehen je nach Nutzenden sehr unterschiedliche Ansprüche. Gleichzeitig müssen die Verkehrsanlagen die Anforderungen an die Sicherheit erfüllen und sollen möglichst attraktiv für die Nutzenden sein. Aus diesem Grund wurde eine umfassende Überarbeitung der Richtlinie für die Projektierung von Radverkehrsanlagen angegangen und steht kurz vor Abschluss. Darin kommt auch die Haltung zu den Themen Umgang mit E-Bikes, Verkehrssicherheit sowie Tangeren von Natur und Boden zum Ausdruck. Bei der Überarbeitung der Baselbieter Richtlinie wurde und wird auf die parallel in Erarbeitung befindlichen bzw. kürzlich veröffentlichten neuen Grundlagen Rücksicht genommen. So dient beispielsweise das [Handbuch Velobahnen](#) (2025) des Bundesamts für Straßen (ASTRA) als Orientierungspunkt, wenn es um die Dimensionierung der Radrouten der höchsten Netzkategorie (in Basel-Landschaft die Velovorzugsroute) geht.

Ansprüche an Radverkehrsanlagen

Die Radverkehrsanlagen werden heute und auch in Zukunft von vielen Nutzergruppen mit sehr unterschiedlichen Ansprüchen befahren. Die Verkehrsanlagen müssen all diese Ansprüche – in angemessener Weise – berücksichtigen und insbesondere die Sicherheit gewährleisten. Dabei ist jeweils die schwächste Nutzergruppe in den Blick zu nehmen und muss ausreichend geschützt werden. Des Weiteren soll eine gewisse minimale Attraktivität sichergestellt werden, so dass beispielsweise eine Steigung auch für Velofahrende ohne E-Antrieb weiterhin bewältigbar und attraktiv ist. An dieser Stelle ändern sich die Vorgaben an die Radverkehrsanlagen nicht und wären im Rahmen von Radroutenprojekten ohne materielle Zwänge auch rechtlich kaum durchzusetzen.

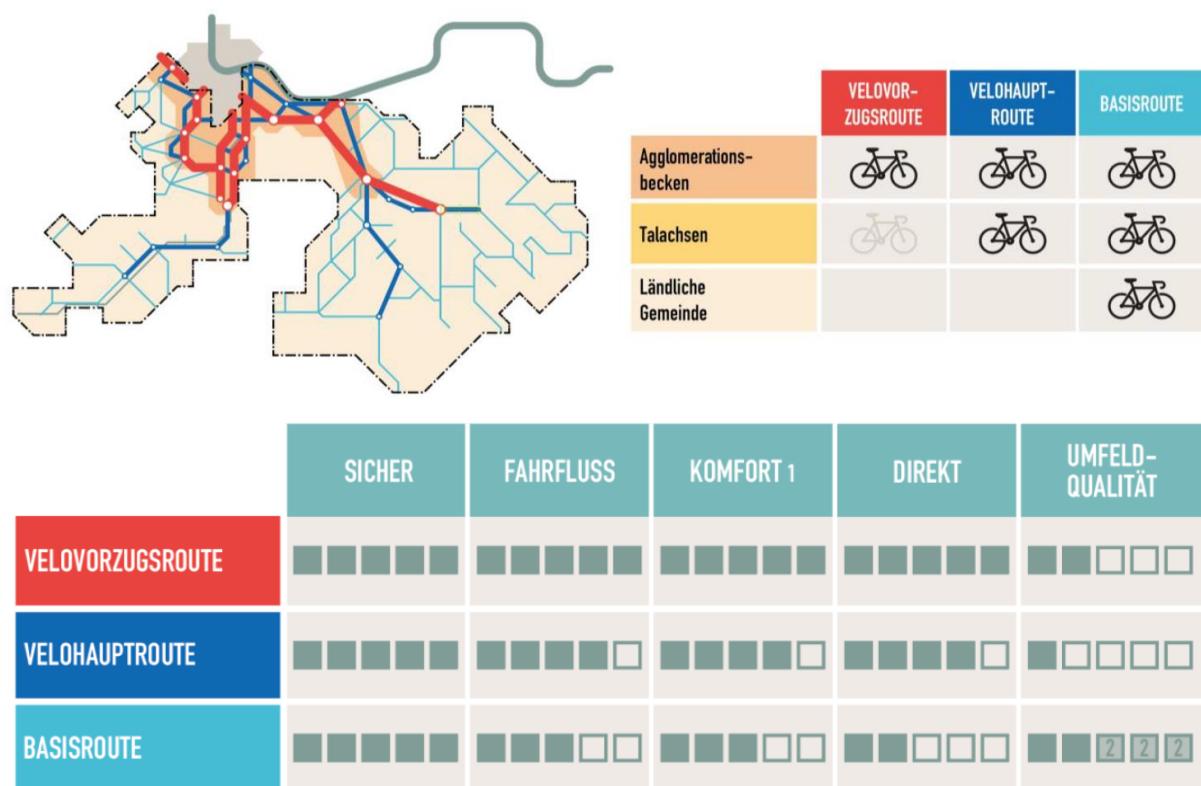
Die Merkmale des Veloverkehrs unterscheiden sich stark von denjenigen des motorisierten Verkehrs und des Fussverkehrs. Daher wird bei der Planung die Eigenständigkeit des Velos als Verkehrsmittel berücksichtigt. Damit Veloinfrastrukturen für viele Nutzende (vom Schulkind bis zur älteren Person) attraktiv sind, müssen sie gewisse Ansprüche erfüllen:

Ein wichtiger Aspekt bildet neben der objektiven Sicherheit die subjektive Sicherheit. Damit sich Velofahrende subjektiv sicher fühlen können, sollte die Veloinfrastruktur auch mit einer gewissen Toleranz gegenüber Fehlern konzipiert sein. Sodass mögliche Folgen von Unachtsamkeit oder Instabilität möglichst klein bleiben. Ebenso muss die Infrastruktur für die Velofahrenden intuitiv, einfach und verständlich sein, da sie im Verkehr in kurzer Zeit mehrere Entscheidungen treffen müssen. Weiter ist wichtig, dass die Radverkehrsanlage durchgängig und möglichst direkt ist. Häufige Wechsel der Führungsform (z. B. Radweg, Radstreifen, Mischverkehr etc.) gilt es zu vermeiden. Ziel dahinter sind eine Reduktion der Entscheide und vor allem ein möglichst hoher Fahrfluss. Velofahrende reagieren sehr empfindlich auf Fahrunterbrechungen, was die Routen- und Verkehrsmittelwahl entscheidend beeinflussen kann. Zudem sind heute viele verschiedene Velotypen mit unterschiedlichen Dimensionierungen, Antriebsarten und Geschwindigkeiten unterwegs. Dies gilt es bei der Planung eines künftigen Netzes ebenso zu berücksichtigen. Neben all diesen Ansprüchen gilt es bei der Dimensionierung auch absehbare, zukünftige Veränderungen miteinzubeziehen. Dazu zählen rechtliche und technische, aber auch siedlungs- und verkehrsspezifische Verän-

derungen und damit zusammenhängende, künftige Velofrequenzen. Die Ansprüche und Herausforderungen für die Planung des Veloverkehrs sind somit deutlich höher und komplexer geworden als noch vor einigen Jahren.

Abwägung bei der Wahl der verkehrlichen Lösung

Das kantonale Rad routennetz wird auf Basis von Nachfrage- und Potenzialanalysen sowie von wichtigen kantonalen Quell- und Zielorten weiterentwickelt. Das weiterentwickelte Netz wird mit der anstehenden Revision des kantonalen Richtplans rechtlich festgelegt. Der Fokus der kantonalen Planung liegt auf dem Alltagsverkehr. Das weiterentwickelte Rad routennetz ist nach den drei Routenkategorien «Velovorzugsrouten, Velohauptrouten und Basisrouten» hierarchisiert, wobei die Velovorzugsrouten die höchste und die Basisrouten die niedrigste Kategorie darstellen. Die Velovorzugsrouten sind in der Agglomeration vorgesehen, wo sich Räume mit einem hohen Veloverkehrspotenzial befinden und sich in der Folge auch ein entsprechend hohes Veloverkehrsaufkommen erstellen wird. Die Fahrt auf der Velovorzugsroute soll möglichst flüssig und unterbruchsfrei sein. Kreuzungs- und Überholmanöver sollen problemlos möglich sein. Die Velohauptrouten bilden zusammen mit der Velovorzugsroute das Grundgerüst des Rad routennetzes. Sie ergänzen die Velovorzugsroute und binden wichtige Achsen / Talachsen an. Die Basisrouten vervollständigen das kantonale Rad routennetz und bilden Ergänzungen und Zubringer ab, welche weniger hohe Velofrequenzen aufweisen, jedoch als Netzverbindung wichtig sind. Des Weiteren sind die Basisrouten als überkommunale Groberschliessung zu verstehen, welche insbesondere die ländlichen Gemeinden anbinden. Die drei Kategorien verlangen entsprechend auch unterschiedliche Ausbaustandards, was es sowohl in der Führungsform, der Dimensionierung, der Gestaltung und den Knotenlösungen zu beachten gilt. Entsprechend ermöglichen die drei Kategorien, dass die Anlage differenziert auf die Veloverkehrs nachfrage und somit verhältnismässig dimensioniert sowie in der Folge ausgeführt wird.



1. Die Kategorie Komfort wird dabei als Qualität verstanden, welche die Veloinfrastruktur durch ihre Dimensionierung, Gestaltung, Zustand und Ausstattung bietet.

2. Bei geringer Umfeldqualität der Velovorzugs- oder Velohauptrouten kann das Basisnetz ein ergänzendes Angebot mit hoher Umfeldqualität anbieten.

Die aktualisierte Planungs- und Projektierungsrichtlinie für Radverkehrsanlagen zeigt Lösungen für eine sichere und attraktive Veloinfrastruktur auf. Aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse und der vielseitigen Anforderungen an den Strassenraum ist in der Projektentwicklung jeweils eine Gesamtbetrachtung erforderlich und es sind situationsspezifische Lösungen zu finden. Dabei sind die Funktion und Bedeutung des Strassenraumes, die angrenzenden Nutzungen, die Mengen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (Motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV), Velo- und Fussverkehr), Aspekte der Verkehrssicherheit etc. zu berücksichtigen. Und es müssen die Interessen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden untereinander umsichtig abgewogen und berücksichtigt werden. So sollen Massnahmen für die Velofahrenden eruiert werden, welche zweck- und verhältnismässig sind und auch umgesetzt werden können. Die Planungs- und Projektierungsrichtlinien bieten dabei für den Planungsprozess sowie die vorzunehmenden Abwägungen eine Hilfestellung.

Abwägung in den jeweiligen konkreten Planungen

Neben der vornehmlich verkehrlichen Betrachtung wie oben erläutert, wird in den konkreten Projekten jeweils auch die Auswirkung auf das direkte Umfeld in die Abwägung mit einbezogen und hat massgeblichen Einfluss auf die Entwicklung der Lösungen. So entsteht ein Variantenfächter, welcher die möglichen Optionen mit deren Auswirkungen auf das Umfeld und deren verkehrliche Wirkung aufzeigt. Dies ist Grundlage für einen Variantenvergleich, welcher die Abwägung der verschiedenen konkreten Interessen ermöglicht. Die betroffenen Interessen sind sehr vielfältig und reichen von Natur und Landschaft über Grundeigentum und landwirtschaftlicher Nutzung bis zu Denkmalpflege oder Gewässerraum. Sie sind im Rahmen der Planung lokal zu eruieren und damit auf die spezifische Fragestellung vor Ort einzugehen. Die Planungen der letzten Jahre zeigen, dass die Abwägungen in jedem Fall unterschiedlich sind: So geht es in einem Fall massgeblich um eine Abwägung zwischen Denkmalpflegerischen Schutzobjekten, Landschaftsbild, Beanspruchung von ökologischen Schutzzonen, Gewässerraum und Verkehrssicherheit (Schulwege) und in einem anderen Fall um Landverbrauch (Versiegelung), Landerwerb, sozialer Sicherheit und Verkehrssicherheit. Die Fälle sind kaum vergleichbar, denn sie müssen – zurecht – auf die konkrete Ausgangslage vor Ort und die möglichen Lösungen eingehen. Aus diesem Grund sind hier Einzelbeachtungen zwingend und generelle Aussagen kaum möglich.

Die Nachvollziehbarkeit der Abwägung und die Verhältnismässigkeit der Variantenwahl ist ein wichtiger Baustein in Projekten. Diese stellt für die Erreichung der Rechtskraft die zentrale Grundlage dar und ist bei Eingriffen im Umfeld der bestehenden Anlagen eine zwingende Grundlage. Eingriffe im Umfeld führen oft zu umfassenden Abklärungen. Daher wird nach Möglichkeit auch eine verkehrliche Lösung gesucht, welche das Umfeld nicht oder minimal tangiert.

Forderung der Motion und deren Berücksichtigung

Bei der Wahl der Linienführung und allfälligen Neubauten von Radverkehrsanlagen, insbesondere wenn diese eine Neuversiegelung von Boden oder das Tangieren von Natur-, Wald- oder Landwirtschaftsflächen erfordern, erfolgt eine differenzierte Abwägung der Interessen. Die Qualitäten von Fruchfolgefächern werden dabei speziell berücksichtigt. In aller Regel werden bereits bestehende Strassenflächen genutzt und die Versiegelung möglichst gering gehalten. Natürlich wird es auch in Zukunft nicht zu vermeiden sein, dass Natur und Boden von Radroutenprojekten tangiert werden. Das soll aber stets gut begründet und massvoll erfolgen und erfordert dem vorausgehend eine entsprechend umfassend durchgeführte Interessenabwägung.

Mittels Kernfahrbahnen können insbesondere innerorts bzw. bei engen Strassenquerschnitten unter Verzicht einer Mittellinienmarkierung Radstreifen für die Veloführung markiert werden. Da die Radstreifen teilweise vom MIV befahren werden, bietet diese Führungsform nur einen bedingten Schutz für die Velofahrenden. Kernfahrbahnen sind zwar kurzfristig realisierbare Massnahmen, deren Einsatz ist jedoch stark kontextbezogen und setzt gewisse Grundparameter voraus. Ihre Eignung ist in jedem Fall situativ zu überprüfen.

Die Anforderungen bezüglich der Steigungen der Radverkehrsanlagen werden sich mit der neuen Richtlinie nicht ändern, weil diese weiterhin auch für nicht motorisierte Velos befahrbar sein müssen. Im Grundsatz sollte eine Steigung nicht mehr als 6 % betragen, damit diese auch noch gut mit

nicht motorisierten Velos bewältigbar ist. In begründeten Ausnahmefällen kann auch davon abgewichen werden beispielsweise aufgrund der topografischen Verhältnisse. Dabei gilt es jedoch, eine solche Passage möglichst kurz zu halten. Umgekehrt ist zu beachten, dass Beschleunigung der Velos bis 45 km/h ebenfalls zu leicht modifizierten Anforderungen an die Anlagen führt, insbesondere bezüglich der Sichtverhältnisse bei Kreuzungen und relevant ist für die Verkehrssicherheit der Anlage.

Auch wenn für den inhaltlichen Auftrag des Vorstosses die Form des Postulats ausgereicht hätte, wurde dieser an der Landrassitzung vom 16. Dezember 2020 als Motion überwiesen. Damit wurde auch die Bedeutung bzw. das Gewicht des Anliegens zum Ausdruck gebracht. Der Regierungsrat kann das Anliegen und auch dessen Bedeutung nachvollziehen. Entsprechend fundiert wird in aktuellen Planungen das Anliegen jeweils geprüft und die Interessen auch zwischen den Direktionen faktenbasiert diskutiert.

Fazit

Die Projektierungsrichtlinie für Radverkehrsanlagen wurde umfassend überarbeitet respektive steht kurz vor dem Abschluss. Sie hat den Anspruch, den aktuellen Wissensstand abzubilden und orientiert sich an aktuellen Grundlagen, wie z.B. dem Handbuch Velobahnen des ASTRA. Dementsprechend wird sie zukünftig bei Bedarf aktualisiert. Die überarbeitete Richtlinie beachtet auch die neue Ausgangslage durch die Elektromobilität und die diversen, vielfältigen Velotypen und berücksichtigt die Ansprüche der unterschiedlichen Nutzergruppen.

Der Schutz der Naturgüter und des Bodens, insbesondere auch des Kulturlands, wird ernst genommen und erfordert im konkreten Fall einer möglichen Tangierung eine sorgfältige Interessenabwägung. Die Grundlage dafür stellt die Prüfung von Varianten und deren Auswirkungen auf das Umfeld und die verkehrliche Wirkung dar. Durch den Variantenvergleich lassen sich die konkreten, lokalen Interessen eruieren und die unterschiedlichen Varianten gegeneinander abwägen, sodass eine fundiertere Entscheidung getroffen werden kann.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, die Motion [2020/27](#) «Radwege mit Augenmass» abzuschreiben.

Liestal, 16. Dezember 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich