

## Vorlage an den Landrat

### Bericht zum Postulat [2021/558](#) «Anpassung Radroute Kessiloch Laufental»; Zweiter Bericht 2021/558

vom 20. Januar 2026

#### 1. Text des Postulats

Am 2. September 2021 reichte Linard Candreia das Postulat [2021/558](#) «Anpassung Radroute Kessiloch Laufental» ein, welches vom Landrat am 3. November 2022 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

*Auf der Homepage des Kantons ist die kantonale Radroute Aesch – Laufen aufgeführt. Im Herbst 2019 erfolgte die Verbreiterung des Radstreifens auf der H18 zwischen dem Eggfluetunnel und Zwingen (Araweg). Die zirka 2 km lange Strecke bleibt bei den hohen Geschwindigkeiten des Strassenverkehrs sowie den Emissionen gefährlich und unangenehm. Kommt hinzu, dass in den nächsten Jahren wegen der starken Bautätigkeit im Laufental der Verkehr weiter zunehmen wird.*

*Der Veloverkehr (z.B. E-Bikes) nimmt erfreulicherweise immer noch zu. Es drängt sich die Frage auf, ob als Alternative zur bestehenden kantonalen Veloroute nicht eine zusätzliche attraktivere zwischen Zwingen und Grellingen gefördert werden sollte, und zwar am rechten Ufer der Birs, fernab vom Strassenverkehr.*

*Eine Erkundung der Situation vor Ort hat gezeigt, dass nur gerade in der Gegend «Kessiloch» bauliche Anpassungen/Verbesserungen nötig wären.*

*Ich bitte die Regierung zu prüfen und zu berichten:*

- 1. Die bestehende kantonale Veloroute Aesch – Laufen, insbesondere der Abschnitt Grellingen – Zwingen, ist unbefriedigend und es bieten sich Alternativen zum Beispiel im Kessiloch an.*
- 2. Es gäbe die günstige Möglichkeit beim Kessiloch, den bestehenden steilen Weg von zirka 400 Metern (heute in sehr schlechtem Zustand) nach der Brücke über den Ibach Richtung Zwingen auszubauen und somit sicherer zu machen.*
- 3. Käme eine etwas teurere Variante in Frage, den unter 2. erwähnten steilen Weg nach zirka 200 Metern zu brechen und den ebenfalls bestehenden schmalen geradeaus verlaufenden «Fischerpfad» zu verbreitern und zu sichern?*
- 4. Auf der oberen Kessiloch-Eisenbahnbrücke wäre eine Verbindung vom rechten Birsufer in die wenig verkehrsreiche Grellingerstrasse auf dem linken Birsufer denkbar.*
- 5. Gäbe es aus der Sicht der Regierung noch weitere Varianten?*
- 6. Könnte man auch Bundesgelder anzapfen?*

## 2. Ausgangslage

Die Radroutenverbindung zwischen Grellingen und Zwingen gibt schon länger Anlass zu Diskussionen. Bereits 2011 wurde durch die beiden Landräte Franz Meyer und Andreas Giger die Motion [2011/063](#) «Sichere Radwege im Laufental endlich realisieren!» eingereicht, welche unter anderem für eine bessere Schulwegsicherheit die Verlegung der Radverbindung weg von der H18 zwischen Grellingen und Laufen forderte. Im Jahr 2018 erfolgte die Planaufgabe für eine Verbesserung der Veloverbindung durch einen neu geplanten Radweg zwischen Eggfluetunnel und Zwingen entlang der H 18. Dagegen gingen allerdings 21 Einsprachen ein, welche dazu führten, dass das Projekt nicht mehr vom Kanton weiterverfolgt werden konnte. Im Rahmen des Netzbeschlusses wurde die H18 per 1.1.2020 an den Bund übergeben. Die Einsprachen konnten zeitlich nicht mehr vor Übergabe an den Bund behandelt werden.

Mit dem vorliegenden politischen Vorstoss wurde das Anliegen wiederaufgenommen und Alternativen für die Radroute zwischen Grellingen und Zwingen via Chessiloch geprüft. Der detaillierte Variantenvergleich ist in der letzten Landratsvorlage ([Link](#)) ersichtlich, die am 14. September 2023 im Landrat behandelt wurde. Dabei wurden auch die im vorliegenden Vorstoss enthaltenen Punkte bzw. Fragen jeweils detailliert beantwortet.

Damals wurden zwei Varianten mit der heutigen Linienführung verglichen. Die beiden Alternativen wurden für die Betrachtung auf bestehende Forstwege westlich des Chessilochs und südlich entlang der Birs gelegt. Östlich davon wurde eine der beiden Routen weiter auf der Südseite der Birs geführt. Die andere Route sollte mittels einer Birsquerung auf die andere Flussseite und weiter über die Delsbergerstrasse nach Grellingen verlaufen.

Insbesondere hinsichtlich der ausschlaggebenden Kriterien für den Alltagsverkehr (Fahrfluss, Oberfläche, Direktheit und subjektives Sicherheitsempfinden) wurde die heutige Routenführung als Bestvariante eingestuft. Dazu müsste jedoch der Abschnitt Eggfluetunnel – Zwingen entlang der Baselstrasse (H18) für den Veloverkehr ausgebaut werden. Aufgrund der hohen MIV-Verkehrsmenge und grösstenteils Tempo 80 km/h auf dieser Verbindung wird zwingend ein abgetrennter Radweg statt den bestehenden Radstreifen als eine notwendige Infrastruktur angesehen. Da dieser Strassenabschnitt allerdings im Besitz des Bundesamts für Strassen (ASTRA) ist, liegen jegliche Optimierungen und Ausbauten in der Verantwortung des Bundes. Da zum Zeitpunkt der letzten Berichterstattung unklar war, wie und wann das ASTRA auf dieser Achse Verbesserung vorsieht, hat der Landrat mehrheitlich beschlossen, das Postulat stehen zu lassen, um so v.a. den notwendigen Druck auf diese Massnahme aufrechtzuerhalten.

## 3. Stellungnahme des Regierungsrats

Vorwiegend aus topographischen Gründen besteht nur eine geeignete Radroutenverbindung ins Laufental. Diese führt von Aesch kommend am Schloss Angenstein vorbei und auf der rechten Birsuferseite entlang der SBB bis nach Grellingen. Um eine bessere Erschliessung für den Veloverkehr zu erreichen, sind sukzessive Aus- und Neubaumassnahmen im Arbeitsprogramm des Tiefbauamts enthalten und werden jeweils in hoher Priorität vorangetrieben. Dazu zählen u.a. zwei neu geplante Velovorzugsrouten zwischen Basel und Aesch. Anknüpfend daran wird eine bauliche Lösung für den anspruchsvollen Engpass am Angenstein eruiert. Auf dem Abschnitt Angenstein – Duggingen liegt ein Bauprojekt für einen abgetrennten Radweg vor, der voraussichtlich 2028 realisiert werden soll. Zwischen Duggingen und Grellingen liegt bereits eine hochwertige Radroutenverbindung vor, welche durch die kürzlich realisierte Velobrücke eingangs Grellingen komplettiert wurde, da damit zwei Bahnübergänge umfahren werden konnten. Auf der Bahnhofstrasse in Grellingen werden im Rahmen der bevorstehenden Erneuerung beidseitige Radstreifen umgesetzt. Nicht zuletzt durch diese geplanten Lückenschlüsse besteht für die weiterführende Radroute nach Zwingen und Laufen ein hoher Handlungsbedarf, der vom kantonalen Tiefbauamt und dem ASTRA jeweils anerkannt wird.

Diese Vorhaben unterstreichen jeweils, dass gesamthaft für eine attraktive Veloanbindung des Laufentals gesorgt wird. Dies ist nicht nur ein wichtiger Standortfaktor für das Laufental, sondern auch eine wirksame Entlastung für die oft in Spitzenzeiten überlastete Nationalstrasse.

Nach wie vor schätzt der Regierungsrat die Linienführung der Radroute von Grellingen nach Zwingen via Delsbergstrasse (Kantonsstrasse) und Baselstrasse (H18) als Bestvariante ein. Dies soll mit entsprechenden Optimierungsmassnahmen einhergehen. Auf der Kantonsstrasse zwischen Grellingen und dem westlichen Portal des Eggfluetunnels ist eine Verbreiterung der bestehenden Radstreifen im Zuge der bevorstehenden Fahrbahnsanierung (ca. 2027) vorgesehen. Aufgrund der verhältnismässig geringen Verkehrsmenge und Tempo 60 km/h auf über der Hälfte dieser Strecke ist dies weiterhin die zweckmässige Massnahme für diesen Abschnitt.

Der westliche anschliessende Abschnitt bis nach Zwingen entlang der H18 liegt im Hoheitsbereich des Bundes. Für sämtliche Projekte bzw. Vorhaben entlang der Nationalstrasse N18 u.a. auch im Laufental, wurde 2023 – 2024 eine Korridorstudie des ASTRA durchgeführt. Bisher ist davon nur der [Synthesebericht](#) öffentlich publiziert (Stand Mai 2025):

Der umfassende Fachbericht, welcher genauer die Arbeiten der Korridorstudie dokumentiert, liegt aktuell noch nicht in einer finalen Fassung vor (voraussichtlich im ersten Quartal 2026). Nach Angabe des ASTRA wird dieser Fachbericht allerdings nicht veröffentlicht, sodass das Tiefbauamt BL nicht daraus zitieren bzw. darauf referenzieren darf. Im Grundsatz ist vorgesehen, dass die Velomassnahmen durch die zuständige ASTRA-Filiale in Zofingen betreut werden. Bezüglich der Analyse Langsamverkehr kann direkt auf die Abteilung Langsamverkehr des ASTRA zugewendet werden.

Das ASTRA hat bereits 2022 eine detaillierte Schwachstellenanalyse für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) im H18-Korridor durchgeführt. Im Veloverkehr sind insbesondere Netzlücken und Sicherheitsdefizite an Knotenpunkten und auf bestimmten Streckenabschnitten als Schwachstellen erkannt worden. Im nun vorliegenden Synthesebericht wird festgehalten, dass der Teilabschnitt Aesch – Laufen eine hohe Verkehrsbelastung aufweist. Der Veloverkehr muss daher vom MIV separiert geführt werden. Für den gesamten Abschnitt wird eine hohe fachliche Dringlichkeit festgestellt. Wie bereits im früheren Bauprojekt des Kantons beabsichtigt, wird für den Abschnitt Zwingen – Eggfluetunnel ein abgetrennter Radweg als geeignete Massnahme definiert.

Im Synthesebericht wird der Lückenschluss auf der Radroute Grellingen – Zwingen unter den kurzfristig umzusetzenden Massnahmen geführt (vgl. Kap. 8.2.1). Ein konkreter Zeitplan für die Umsetzung dieser und weiterer definierter Massnahmen wird im Bericht nicht genannt. Für den Radweg zwischen Eggfluetunnel und Zwingen besteht sicherlich ein Vorteil, dass hierfür bereits ein Bauprojekt des Kantons vorliegt und dieser nicht komplett neu projektiert werden muss.

Im Protokoll der letzten Koordinationsbesprechung zwischen der ASTRA-Filiale Zofingen und dem Tiefbauamt BL wurde festgehalten, dass 2026 eine Projektgenerierung im Bereich Laufental mit Schwerpunkt auf den Abschnitt Eggfluetunnel – Zwingen gestartet wird.

### Fazit

Der Vorstoss wurde bei der letzten Behandlung im Landrat v.a. stehen gelassen, um ein Zeichen der Rückenstärkung für den Regierungsrat zu setzen. Gleichzeitig sollte dem Bund bzw. dem ASTRA signalisiert werden, dass die Radroute verbessert und es eine separate Radroutenführung entlang der H18 geben muss, die sicherer ist als die heutigen Radstreifen.

Anhand der vorliegenden Ausführungen im Synthesebericht der Korridorstudie N18 lässt sich ableiten, dass das ASTRA den hohen Handlungsbedarf erkannt hat, sich eindeutig zur heutigen Radroutenführung bekennt und keine Alternativen abseits der Nationalstrasse sieht. Als Massnahme steht ein abgetrennter Radweg südlich entlang der Baselstrasse im Vordergrund, so wie ihn auch der Kanton vorgesehen hat. Die festgestellte hohe fachliche Dringlichkeit unterstreicht die Bedeutung im Arbeitsprogramm des Bundes, auch wenn dafür noch kein konkreter Realisierungszeitraum feststeht. Das Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft setzt sich beim periodischen Austausch mit der ASTRA Filiale Zofingen für die Wichtigkeit und Dringlichkeit insbesondere dieser Massnahme ein.

Die im Vorstoss aufgeführten Punkte bzw. Fragen 1-4 wurden in der durchgeführten Variantenstudie hinlänglich geprüft und behandelt. Weitere Varianten kommen aus Sicht der Regierung nicht infrage resp. sind aufgrund der topographischen Gegebenheiten nicht möglich (vgl. Frage 5). Da

die heutige und künftige Routenführung grösstenteils entlang einer Nationalstrasse verläuft, ist es nicht möglich, für den Ausbau Bundeszuschüsse zu beantragen (vgl. Frage 6).

#### **4. Antrag**

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat [2021/558](#) «Anpassung Radroute Kessiloch Laufental» abzuschreiben.

Liestal, 20. Januar 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Der 2. Landschreiber:

Nic Kaufmann