

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Fahrradroutes Hölstein–Diegten / Bennwil–Oberdorf

2023/310

vom 4. März 2026

1. Ausgangslage

Mit der Überweisung des Postulats von Michael Bürgin beauftragte der Landrat den Regierungsrat, die Fragen zu prüfen und zu berichten, wie auf den Abschnitten Hölstein – Diegten (1) sowie Bennwil – Oberdorf (2) eine sichere Fahrt für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sichergestellt werden kann, wie auf der ersten Strecke ein Fahrradstreifen oder gar ein separater Fahrradweg realisiert (3) und der Schulweg der Bennwiler Jugendlichen sicherer gemacht werden könnte (4) und wie der Kanton auf das wachsende Verkehrsaufkommen auf der Strecke Bennwil – Oberdorf zu reagieren plant (5).

In einer Antwort hält der Regierungsrat einleitend fest, das kantonale Radroutennetz sei in erster Linie dort angelegt worden, wo es ein hohes Veloaufkommen beziehungsweise ein grosses Potenzial für den Veloverkehr gebe. Touristische Radroutes würden meist abseits von Hauptstrassen auf bestehenden Wegen angelegt. Zu den einzelnen Fragen äussert sich der Regierungsrat wie folgt:

Zu den Punkten 1 und 2: Bei der Verbindung Hölstein – Diegten überwiegt die Bedeutung für den Freizeitverkehr. Den unsicheren Velofahrenden wird empfohlen, bereits bestehende Feldwege zu nutzen, die sowohl eine geringe Verkehrsbelastung aufweisen als auch landschaftlich reizvoller sind als die Kantonsstrassen. Auf dem Abschnitt Hölstein – Diegten wird der Veloverkehr im Mischverkehr geführt. Subjektiv kann die Strecke als gefährlich empfunden werden, da die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Velo und dem motorisierten Individualverkehr mitunter hoch sein kann. Mit der Aufnahme einer neuen Verbindung in den kantonalen Richtplan könnten mittel- bis langfristige Radverkehrsmassnahmen zwischen Hölstein und Bennwil geprüft werden.

Auf dem Abschnitt Bennwil – Oberdorf wurde die zunächst temporär eingeführte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auch nach Abschluss der Bauarbeiten an der Waldenburgerbahn beibehalten, u. a. um die Begegnungsfälle auf der kurvigen und teilweise unübersichtlichen Strecke sicherer zu machen. Für eine bessere Aufmerksamkeit auf den Veloverkehr wurden vor einer Kurve beziehungsweise Engstelle Velo-Symbole markiert.

Für den Veloverkehr ist der Schutzbedarf in Ausserortsbereichen grösser, sodass für die unsicheren Benutzergruppen meist eine abgetrennte Infrastruktur anzustreben ist. Auf schwach befahrenen Strassen ist jedoch eine Führung im Mischverkehr verhältnismässig.

Im Falle der Gemeinde Bennwil ist das Potenzial und der Handlungsbedarf auf der Strecke nach Hölstein am grössten. Hier könnten nach der erfolgten Neuansbindung mögliche Varianten für die Linienführung des Veloverkehrs geprüft werden. Auf der Strasse zwischen Bennwil und Oberdorf sei der Handlungsbedarf hingegen wegen des geringeren Verkehrsaufkommens (trotz der Wunschlinie für den Schülerverkehr) geringer.

Zu Punkt 3: Ausserorts sind grundsätzlich keine Radstreifen, sondern eine abgetrennte Infrastruktur für den Radverkehr vorzusehen; insbesondere zwischen Hölstein und Bennwil aufgrund des Schwerverkehrs zur Deponie «Bruggtal». Sobald Bennwil im Rahmen der kommenden Richtplananpassung an das kantonale Radroutennetz angeschlossen wird und das Potenzial für einen separaten Radweg gegeben ist, müsste nach einer geeigneten Linienführung gesucht werden.

Zu Punkt 4: Angesichts des geringen Verkehrsaufkommens erscheint grundsätzlich eine Führung des Veloverkehrs im Mischverkehr verhältnismässig. Dabei sind in der Regel keine zusätzlichen Schutzmassnahmen erforderlich. Zudem besitzen die beiden genannten Achsen keine ausgewiesenen Gefahrenstellen, da sich in den letzten zwölf Jahren keine Unfälle mit Velobeteiligung ereignet haben. Grundsätzlich sind die Gemeinden für Schulwege und Schulwegsicherheit zuständig.

Zu Punkt 5: Das Verkehrsaufkommen wurde im Rahmen der Bauarbeiten im Waldenburgertal laufend beobachtet. Während aufgrund der Einschränkungen im Tal ein gewisser Ausweichverkehr festzustellen war, hat sich der Verkehr nach Abschluss der Grossbaustelle wieder auf dem vorherigen, niedrigen Niveau eingependelt. Massgeblicher Mehrverkehr ist nicht zu erwarten. Zudem wird das Lastwagenverbot zwischen Bennwil und Oberdorf (ausgenommen Zubringerdienst) weiterhin aufrechterhalten. Durch die geplante Einführung von Tempo 30 in allen Strassen des Siedlungsgebiets von Bennwil (inkl. der Kantonsstrasse), die der Kanton vollumfänglich unterstützt, wird die Achse unattraktiver für den Durchgangsverkehr.

Der Regierungsrat beantragt Abschreibung des Postulats.

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

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 22. Januar und 5. Februar 2026 behandelt; dies in Anwesenheit von Baudirektor Isaac Reber, Stephanie von Samson, Leiterin Tiefbauamt, und Armin Schmauss, stv. Leiter Projektmanagement, stellten die Vorlage vor.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

Die Kommission folgte dem Antrag des Regierungsrats und befürwortete die Abschreibung des Postulats. Ein Kommissionsmitglied hielt fest, die Verbindung zwischen den Tälern sei sowohl mit dem Velo als auch mit dem öffentlichen Verkehr nicht optimal. Zum Teil gebe es keine separaten Radstreifen und unübersichtliche Situationen. Die Direktion führte aus, in der erwähnten Region befänden sich die Radrouten vor allem in den Tälern, weil dort die grössten Gemeinden lägen und eine entsprechende Nachfrage vorhanden sei. Die touristischen Radrouten verliefen sowohl in den Tälern als auch über die Höhe. Beim Freizeitverkehr würden nicht dieselben Kriterien wie beim Alltagsverkehr gelten; so könne eine Strasse auch durch den Wald oder über einen Mergelweg führen. Weiter wurde seitens eines Kommissionsmitglieds der Wunsch geäussert, dass die neue Radroute zwischen Bennwil und Hölstein so rasch wie möglich realisiert werde. Es stelle sich die Frage, ob die Richtplananpassung abgewartet werden müsse oder ob eine Realisierung bereits vorher möglich wäre. Die Direktion hielt fest, Massnahmen könnten jeweils im Rahmen eines Sanierungsprojekts geprüft und umgesetzt werden. Auf dieser Achse sei jedoch keines geplant.

Ein Kommissionsmitglied monierte, dass beim Veloverkehr vor allem über Potenzial, jedoch nicht über die konkrete Anzahl der Nutzenden des Velonetzes gesprochen werde. Die Direktion erklärte, vielfach werde erst dann das Velo als Verkehrsmittel gewählt, wenn die entsprechende Infrastruktur vorhanden sei und damit eine sichere Fahrt möglich sei. Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich, ob die Anzahl der Velozählstellen im Kanton erhöht werden könnte. Gemäss Direktion ist ein Ausbau der Velozählstellen geplant.

3. Beschluss der Kommission

://: Die Kommission schreibt das Postulat 2023/310 einstimmig mit 13:0 Stimmen ab.

04.03.2026 / ps

Bau- und Planungskommission

Thomas Eugster, Präsident