

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Velostrassen für den Kanton Baselland

2022/305

vom 4. März 2026

1. Ausgangslage

Mit der Überweisung des Postulats von Erika Eichenberger beauftragte der Landrat den Regierungsrat, zu prüfen und zu berichten, auf welchen Strecken im Kanton Basel-Landschaft, insbesondere auch in den Frenkentalern und im Ergolzthal, Velostrassen eingeführt werden können und wie Gemeinden zur deren Einführung motiviert sowie bei der Planung und Umsetzung unterstützt und beraten werden können.

In seiner Antwort führt der Regierungsrat aus, dass es sich bei sogenannten «Velostrassen» um für das Velo optimierte Quartierstrassen handle, die für Nutzerinnen und Nutzer eine sichere, komfortable und flüssige Fahrt abseits der Hauptstrassen ermöglichen. Diese werden jedoch weder im eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz ([SVG, SR 741.01](#)) noch in der Signalisationsverordnung ([SSV, SR 741.21](#)) definiert. Bisher erschwerte in der Schweiz das Prinzip des Rechtsvortritts in Tempo-30-Zonen die Einrichtung solcher vortrittsberechtigten Radrouten. Per 1. Januar 2021 wurde die Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen angepasst und damit die Voraussetzung geschaffen, dass in Tempo-30-Zonen vom Grundsatz des Rechtsvortritts abgewichen werden kann. Damit können Strassen, die Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Veloverkehr sind, vortrittsberechtigt geführt werden.

Die in verschiedenen Städten der Schweiz durchgeführten Pilotversuche lieferten keine eindeutigen Aussagen zur Zweckmässigkeit von Velostrassen. Zudem habe das (unterschiedlich ausgestaltete) Velostrassen-Signal offenbar zu Missverständnissen und Unsicherheiten geführt. Das Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft hatte bereits im Jahr 2021 mögliche Pilotstrecken im kantonalen Radroutennetz definiert. Eine Regimeänderung ist vor allem dann ein Gewinn, wenn mehrere Kreuzungen nacheinander mit dem neuen Vortritt eingerichtet werden. Kantonsstrassen, insbesondere im Agglomerationsraum, sind aber gänzlich ungeeignet für dieses Regime. Mit vier ausgewählten Gemeinden wurde das Gespräch gesucht. Im Laufe des Prozesses zogen sich zwei Gemeinden aufgrund von Bedenken aus dem Pilotversuch zurück.

Mit den Gemeinden Binningen und Bottmingen konnten mehrere Kreuzungen entlang der stark befahrenen Radroute durchs Leimental ausgewählt werden, die sich für die Vortrittsänderung zugunsten der Radroute eigneten. Das Monitoring hat ergeben, dass die Pilotstrecke, verglichen mit anderen «Velostrassen», keine negativen Auffälligkeiten zeigte. Die Verkehrsteilnehmenden mussten sich einige Wochen an die neue Regelung gewöhnen und die Regeln wurden aus mehreren Gründen nicht immer korrekt eingehalten. Farbige Flächenmarkierungen und/oder Velopiktogramme könnten die Aufmerksamkeit für die neue Regelung schärfen, sind aber kein Muss.

Nach Umsetzung des Pilotversuchs führten auch weitere Gemeinden (z. B. Bubendorf, Therwil, Ettingen) Vortrittsberechtigungen an einzelnen Knoten ein. Der Kanton fungiert weiterhin als Ratgeber und Unterstützer für diese Massnahme und weist im regelmässigen Austausch mit den Gemeinden auf die Möglichkeit hin. Jedoch lägen die Verantwortung und das letzte Wort für diese Regelung bei den jeweiligen Gemeinden. Schliesslich bringen die Vortrittsberechtigungen auch gewisse Herausforderungen mit sich und können auch mit mangelnder Akzeptanz konfrontiert

sein, z. B. wenn an gewissen Stellen auf Parkplätze verzichtet werden muss, um die nötigen Sichtweiten gewährleisten zu können. Auch lassen sich die Befürchtungen bezüglich höherer Geschwindigkeiten der Velos – insbesondere der schnellen E-Bikes, mit denen die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h leicht überschritten werden kann – nicht völlig entkräften.

Der Regierungsrat beantragt die 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 zeigte sich mit der Beantwortung des Postulats zufrieden, da diese die Situation umfassend darlege. Ein Kommissionsmitglied verwies auf den «Wildwuchs» bei den Piktogrammen und zeigte sich erstaunt, dass es zur Signalisation nach dem Pilotversuch keine Vorgabe des Bundes gegeben habe. Der Direktion waren die Gründe dafür nicht bekannt. Die Markierung im Rahmen des Pilotversuchs sei nicht vorgegeben gewesen und nach Abschluss sei kein Signal offiziellisiert worden. Ein anderes Kommissionsmitglied interessierte, wie die Gemeinden motiviert werden könnten, solche Velostrassen zu schaffen. Die Verwaltung führte aus, dass das Tiefbaumt die Gemeinden bei Anfragen für Tempo-30-Zonen auf diese Möglichkeit hinweise. Seitens Kommission wurde weiter gefragt, weshalb nicht alle angefragten Gemeinden einen Pilotversuch durchgeführt hätten. Die Direktion erklärte, dass es zum einen Befürchtungen bezüglich Konflikte mit dem Fussverkehr gegeben habe und zum anderen der Pilotversuch nicht prioritär erachtet wurde und die Gemeinden zuerst beobachten wollten.

Ein Kommissionsmitglied hielt fest, dass grösste Problem seien die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden – Fussgänger, Inlineskater, Trottnettfahrer etc. –, die vielfach die Verkehrsregeln nicht kennen würden; es gebe aber leider keine Prüfung für alle Verkehrsteilnehmenden.

3. Beschluss der Kommission

://: Die Kommission schreibt das Postulat 2022/305 einstimmig mit 13:0 Stimmen ab.

04.03.2026 / ps

Bau- und Planungskommission

Thomas Eugster, Präsident