BASEL LANDSCHAFT

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Pilotprojekt für Velovorzugsrouten auf Ortsdurchfahrten in den beiden Frenkentälern
2020/454

vom 25. November 2026

1. Ausgangslage

Mit der Überweisung des Postulats von Thomas Noack beauftragte der Landrat den Regierungsrat, zu prüfen und zu berichten, welche Geschwindigkeit eine sichere Koexistenz von schnellen Elektrovelos und dem MIV auf kantonalen Ortsdurchfahrten sicherstellen würde; wie die Velovorzugsrouten auf Kantonsstrassen signalisiert und markiert werden könnten, um eine sichere Verkehrsführung zu gewährleisten; welche Anpassungen an den Normen und der Signalisationsverordnung für eine Umsetzung erforderlich wäre; und ob ein Pilotprojekt (auch unter der Annahme einer Velovorzugsroute) in den beiden Frenkentälern umgesetzt werden könnte.

Der Regierungsrat führt in seiner Antwort aus, ein aktualisierter Netzplan basiere auf dem Veloverkehrspotenzial auf sämtlichen Achsen im Kanton. Das Rückgrat des kantonalen Radroutennetzes bestehe aus Velovorzugsrouten (VVR) und Hauptrouten. In den beiden Frenkentälern sei kein Veloverkehrspotenzial vorhanden, welches eine Velovorzugsroute rechtfertige. Somit sei kein Pilotversuch mit Velovorzugsrouten auf Ortsdurchfahrten in den Frenkentälern angezeigt. Die beiden Täler sollen mit Hauptrouten erschlossen werden, die der heutigen Routenwahl folgen. Zwar finde damit bei Ziefen und Hölstein eine gewisse Abweichung vom direktesten Weg statt. Eine Verlegung auf die Ortsdurchfahrt bzw. Kantonsstrasse wäre jedoch nicht zweckmässig, weder für schnelle Elektrovelos und noch weniger für den Veloverkehr als Ganzes. Zielführender erscheine es, den betroffenen Strassenraum in Ziefen und Hölstein mit den für eine Radroute vorgesehenen Standards für den Veloverkehr zu verbessern. Die Ortsdurchfahrt in Bubendorf müsse als Teil einer Hauptroute velofreundlicher werden, insbesondere dort, wo der Veloverkehr heute und auch in Zukunft via Ortsdurchfahrt fahren werde. Die dafür nötigen Planungsgrundlagen wurden durch den Kanton erarbeitet und die möglichen Führungsformen bei Hauptrouten seien in der Richtline Radverkehrsanlagen definiert. Es sei keine Anpassung der Signalisationsverordnung oder von Normen nötig. In der kantonalen Richtlinie Radverkehrsanlagen wird die Koexistenz zwischen schnellen Elektrovelos und MIV berücksichtigt. Punkto Sicherheit und Koexistenz werde auch eine gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden angestrebt. In diesem Zusammenhang ist die signalisierte Maximalgeschwindigkeit zwar ein wichtiger, aber nicht der einzige Parameter.

Der Regierungsrat beantragt die Abschreibung des Postulats.

Für Details wird auf die Vorlage verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Kommission beriet die Vorlage an ihren Sitzungen vom 3. September und 15. Oktober 2026. Anwesend waren der damalige Baudirektor Isaac Reber (an der ersten Sitzung) und Baudirektor Matthias Liechti (an der zweiten Sitzung) sowie Katja Jutzi, Generalsekretärin BUD. Als Fachvertretende waren Stephanie von Samson, Leiterin Tiefbauamt, und Alain Aschwanden, Leiter Gesamtverkehrsplanung TBA, anwesend.

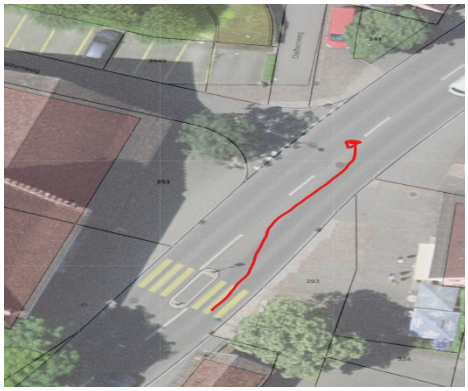
2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

Ein Teil der Kommission erachtete die Beantwortung als nicht zufriedenstellend und erkundigte sich nach den konkreten Massnahmen, welche infolge des erkannten Verbesserungsbedarfs ergriffen würden. Insbesondere die Ortsdurchfahrt Bubendorf sei hinsichtlich der für eine Velohauptroute geltenden Standards problematisch. Die Kommission liess sich die in diesem Zusammenhang geprüften Massnahmen aufzeigen, so beispielsweise die Einrichtung der Kernfahrbahnen im Abschnitt Gewerbegebiet, die Verlegung der Radroute von der Brühlstrasse auf den Dalbenweg /siehe erste Abbildung) und die Verbesserung des Linksabbiegers (siehe zweite Abbildung).





Ein Kommissionsmitglied hielt fest, die Hauptstrasse von Bubendorf könne nicht verbreitert werden, weshalb sich die Frage stelle, welche Verbesserungen möglich seien. Auf die Frage seitens Kommission nach dem Umgang mit dem Veloverkehr auf der Achse Bad Bubendorf – Altmarkt führte die Verwaltung aus, entlang der Waldenburgerstrasse sei die Planung von Velomassnahmen infolge diverser komplexer Knoten schwierig. Eine Planung für alle Velofahrenden – nicht nur Mutige und Geübte – erfordere eine erhöhte Sicherheit. Die Radroute solle deshalb weiterhin parallel verlaufen, dennoch werde der Veloverkehr bei der Gesamtsanierung der Waldenburgerstrasse berücksichtigt.

Abschliessend wurde seitens Kommission festgehalten, das punktuelle Verbesserungspotenzial sei erkannt worden und es würden Verbesserungen angestrebt. Das Postulat könne abgeschrieben werden.

3. Beschluss der Kommission

://: Die Bau- und Planungskommission schreibt das Postulat 2020/454 mit 13:0 Stimmen ab.

25.11.2026 / ps

Bau- und Planungskommission

Thomas Eugster, Präsident