

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat [2021/184](#) «Entflechtete Velo-Vorzugsroute Allschwil-Binningen-Dreispietz-St. Jakob»

[Nr. wird durch System eingesetzt]

vom 16. Dezember 2025

1. Text des Postulats

Am 25. März 2021 reichte Werner Hotz das Postulat [2021/184](#) «Entflechtete Velo-Vorzugsroute Allschwil-Binningen-Dreispietz-St. Jakob» ein, welches vom Landrat am 7. April 2022 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

- 1) *Eine Grundvoraussetzung zur Lösung von Verkehrsproblemen lautet "Entflechtung". Viele Verstopfungen entstehen durch die Mischung von unterschiedlichem Verkehr (gross, klein / Schiene, Strasse / schnell, langsam) und der Überschneidung von Richtungen (Kreuzungen). Gelingt es möglichst viele dieser Friktions-Stellen zu entflechten, dann fliesst der Verkehr ohne zusätzlichen Platzbedarf flüssiger und das System als Ganzes wird leistungsfähiger. Ein Beispiel ist das Ersetzen einer ebenen Kreuzung mit Ampeln durch einen Kreisverkehr oder noch besser, indem eine Richtung unter- bzw. überführt wird.*
- 2) *Das Velo ist im heutigen Verkehrssystem diesbezüglich am Meisten benachteiligt. Entsprechend wäre eine Veloroute möglichst ohne Kreuzungen entlang des Südwest-Rands der Stadt eine wesentliche Verbesserung. Realisieren könnte man dies durch dedizierte Velospuren und Unter- bzw. Überführungen an wenigen strategischen Kreuzungen. Ziel müsste sein, dass die 6 km lange Strecke von Allschwil-Paradies mit dem Velo in max. 15 Minuten nach St. Jakob zu bewältigen wäre.*
- 3) *Insbesondere folgende «Problemzonen» bestehen dabei für die Velofahrer: Die Neuweilerstrasse entlang den Tramgeleisen ist heikel und oft gefährlich für Velofahrer. Ein weiteres Nadelöhr ist dabei der permanent überlastete Neubadkreisel. Das nächste "Problem" ist die Kreuzung Gundeldingerstrasse/Reinacherstrasse. Die Strecke zwischen Dreispitz und St. Jakob: Der Walkeweg mit einem besseren Anschluss zur Brüglingerstrasse.*

Zusammenfassend: Die Entflechtung muss insbesondere beim Neubadkreisel, Dorenbachkreisel, Reinacherstrasse-Kreisel sowie beider Kreuzung Leimgrubenweg/Münchensteinerstrasse stattfinden.

- 4) *Der Regierungsrat wird gebeten zu prüfen und zu berichten, inwieweit eine solche Velotransversale am Südwestrand der Agglomeration Basel in Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt zeitnahe umgesetzt werden kann.*

2. Stellungnahme des Regierungsrats

Der Kanton Basel-Landschaft hat das Potenzial des Veloverkehrs erkannt und fördert eine sichere und attraktive Infrastruktur. Er ist bestrebt, stetige Verbesserungen an den bestehenden kantonalen Radinfrastrukturen vorzunehmen. Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt stehen betreffend ihrer Radroutennetzplanung¹ in engem Austausch und planen ein über die Kantonsgrenzen abgestimmtes, durchgehendes Netz. Das weiterentwickelte Radroutennetz soll künftig sowohl in Basel-Landschaft wie auch in Basel-Stadt in drei Kategorien hierarchisiert werden, wobei die höchste Kategorie eine Velovorzugsroute darstellt. Velovorzugsrouten verknüpfen Räume mit einem hohen Velopotenzial und sollen ein möglichst flüssiges und komfortables Befahren ermöglichen. Die im Postulat erwähnte Strecke verläuft fast ausschliesslich über das Gebiet des Kantons Basel-Stadt. Die Velorouten im Kanton Basel-Stadt werden im Teilrichtplan Velo (TRP Velo) festgelegt. Aktuell wird dieser überarbeitet und im 2026 öffentlich aufgelegt. Eine detaillierte Aussage zur Routenführung kann deshalb noch nicht gemacht werden.

Führungsformen und Entflechtung von Radverkehrsanlagen

Im Grundsatz hängt die geeignete Führungsform für den Veloverkehr (Radstreifen, Radweg, Mischverkehr) stark von den örtlichen Gegebenheiten, den Geschwindigkeiten und den Verkehrsmengen sowie Verkehrszusammensetzung (z. B. Schwerverkehrsanteil) ab. Weiter hängt die Wahl der Führungsform von der Bedeutung der Verbindung im Velonetz (Routenhierarchie) und der Funktion und Ausgestaltung der Strasse ab. Ein häufiger Wechsel der Führungsform ist möglichst zu vermeiden. Bei der Dimensionierung der Veloverbindungen werden massgebende Begegnungsfälle, unterschiedliche Fahrzeugtypen (Einzelvelo/Cargo-Bike/Velo mit Anhänger etc.) und Antriebsarten (E-Bike, konventionelles Velo) berücksichtigt. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der objektiven wie auch auf der subjektiven Sicherheit.

Besonders im urbanen Gebiet ist der Platz stark begrenzt und viele unterschiedliche Ansprüche und Interessen konzentrieren sich auf einer geringen Fläche. Die beschränkten Platzverhältnisse treffen auf vielfältige Anforderungen an den Strassenraum: Anforderungen des öffentlichen Verkehrs, des Autoverkehrs, des Veloverkehrs, des Fussverkehrs und der Hindernisfreiheit (BehiG), das Mikroklima, der Gestaltung, der Aufenthaltsqualitätsqualität oder auch Unterhalt und Realisierbarkeit. Dies erfordert jeweils eine Gesamtbetrachtung, Abwägung und situationsspezifische Lösungen.

Knoten stellen das empfindlichste Glied in einem Verkehrssystem dar. In einem optimierten Verkehrssystem ist der Veloverkehr möglichst gleichberechtigt zu berücksichtigen, auch bei Fragen der Vortrittsberechtigung und Priorisierung an Knoten. Allerdings gilt es für die Lösungsfindung an Knoten die Bedeutung der Knotenströme für die Funktion des Gesamtverkehrssystems, die Bedeutung und Frequenz der Veloverbindung, die Bedeutung der ÖV-Frequenz unter Berücksichtigung der notwendigen Anschlüsse und die Umfeldnutzung (z. B. Schule) zu berücksichtigen.

Unter- und Überführungen benötigen in aller Regel viele zusätzliche Flächen für Zufahrtsrampen. Im engen urbanen Siedlungsraum stehen entsprechende Flächen nur sehr eingeschränkt zur Verfügung und stehen in einer Konkurrenz zu anderen Nutzungen. Ausserdem stellen Rampenbauwerke einen grossen Eingriff dar und wirken oft wie «Schluchten». Des Weiteren stellen Unterführungen auch erhöhte Anforderungen an das Sicherheitsgefühl. Damit Unterführungen subjektiv als sicher wahrgenommen und entsprechend genutzt werden, müssen diese über eine ausreichende Belichtung verfügen, grosszügig gestaltet und auf der ganzen Länge überschaubar sein (vgl. dazu [Vollzugshilfe Langsamverkehr N. 17, Veloverkehr in Kreuzungen \(2022\)](#) des Bundesamts für Strassen). Im urbanen Raum sind Entflechtungen als Lösungsansatz nur bedingt einsetzbar. Im Vordergrund steht daher in aller Regel die optimale Nutzung von bereits bestehenden (Verkehrs-)Flächen.

Weiter wird im Postulat die Möglichkeit eines Kreisverkehrs angesprochen. Es ist zu beachten, dass einerseits Kreisverkehre von zahlreichen Velofahrenden als sehr unangenehm empfunden

¹ Im Kanton Basel-Stadt wird der Begriff «Veloroutennetz» verwendet.

werden. Zudem müssen Kreisverkehre hohe Anforderungen erfüllen, um für den Veloverkehr als objektiv und für eine Mehrheit als subjektiv sicher zu gelten. Deren Einsatz ist bei einem hohen motorisierten Verkehrsaufkommen für den Veloverkehr ungeeignet, da sich die Bewältigung des hohen Verkehrsaufkommens mit einer veloverträglichen Ausgestaltung nur schwer oder kaum umsetzen lässt. Veloverträgliche Kreisel eignen sich vielmehr bei einem geringen bis mittlerem Verkehrsaufkommen. Meist sind Lösungen mit Kreisverkehr auch flächenintensiv.

Einblick in den Stand der Massnahmen für den Veloverkehr auf der im Postulat genannten Route

Wie zu Beginn bereits erwähnt, verläuft die im Postulat erwähnte Strecke vorwiegend auf baselstädtischem Boden, wobei die Planungshoheit und auch die materielle Zuständigkeit Basel-Stadt obliegt. Aufgrund der Annahme des Gegenvorschlages zur Volksinitiative «sichere Velorouten in Basel-Stadt» im Mai 2025 wird im Baselstädtischen Umweltschutzgesetz die Umsetzung von mindestens 40 km Velovorzugsrouten innerhalb von 10 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes und Haupt- und Nebenverbindungen bis 2042 gesetzlich verankert. Das Gesetz tritt voraussichtlich am 1. Januar 2026 in Kraft. Bereits in Kraft sind die Mobilitätsstrategie des Kantons Basel-Stadt, gemäss der das Veloroutennetz ausgebaut werden soll. Dazu werden laufend Massnahmen geplant und umgesetzt, um durchgehende und sichere Velorouten im Kanton Basel-Stadt zu realisieren.

Zu den geplanten und bereits umgesetzten Massnahmen auf der angesprochenen Route kann folgendes erläutert werden (von West nach Osten):

Auf der Binningerstrasse in Allschwil existiert heute noch kein separates Angebot für den Veloverkehr. Aktuell wird dieser mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bei Tempo 50 km/h im Mischverkehr geführt, was nicht den heutigen Bedürfnissen resp. Sicherheitsempfinden der Velofahrenden entspricht. Mit der [Neugestaltung der Binningerstrasse und der Verlängerung der Tramlinie 8](#) in Allschwil ist vorgesehen künftig je Fahrtrichtung ein Trottoir, einen Radstreifen sowie eine Fahrspur für den MIV, den Bus und das Tram zu erstellen. Dies wird das parallele Fahren von MIV/Tram und Veloverkehr erlauben. Im Bereich der Längsparkierung ist geplant, die Parkfelder für mehr Sicherheit des Veloverkehrs gegenüber den Radstreifen zurückzusetzen. Weiter wird für die Velofahrenden, welche von Allschwil Dorf her nach links zur Schulanlage Gartenhof fahren möchten, eine Aufstell- und Querungsmöglichkeit geschaffen werden. Die Haltestelle Paradies wird künftig als Kombihaltestelle für Bus und Tram konzipiert. In Fahrtrichtung Basel wird zusätzlich der MIV die Haltestelle durchfahren, wobei dieser bei Halt von Bus oder Tram warten müssen. Der Veloverkehr wird eine eigene Spur erhalten und wird somit unabhängig vom restlichen Verkehr ungehindert passieren können. Nach heutigem Planungsstand wird der Baustart dieses Projektes 2031 erfolgen und die Inbetriebnahme ist auf Ende 2033 terminiert.

Weiter östlich, im Kreuzungsbereich der Neuweilerstrasse, des Herrenwegs und der Fröschgasse (in Basel-Stadt), wurde 2021 eine sichere Querungsmöglichkeit für Velos in Nord-Süd-Richtung eingerichtet. Auf der Neuweilerstrasse wurden im Jahr 2022 entlang der Tramgleise die Autoparkplätze zur Verbesserung der Sicherheit der Velofahrenden aufgehoben. Im Rahmen eines laufenden Erhaltungsprojektes prüft das Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt zudem weitere Verbesserungen für den Veloverkehr auf diesem Abschnitt. Auf der Holeestrasse zwischen dem Neuweilerplatz und der Verzweigung zum Laupenring wurde 2021 Tempo 30 eingeführt. Auf dem nachfolgenden Abschnitt bis zum Dorenbachkreisel haben Velofahrende in östliche Richtung zusammen mit dem Bus und Taxis eine eigene Fahrspur, in westliche Richtung existiert ein durchgehender Radstreifen. Über das Dorenbachviadukt führen in beide Richtungen zwei von der Fahrbahn baulich abgetrennte Radwege. Entlang der Gundeldingerstrasse und in Gegenrichtung auf der Dornacherstrasse teilen sich Velos wiederum zusammen mit Bus und Taxi eine eigene Fahrspur. Durch den Bau des Kreisverkehrs beim Viertelkreis wurde auch die Kreuzung an der Reinaicherstrasse und dem Leimgrubenweg gegenüber der vorherigen Kreuzungssituation mit Lichtsignalanlagen für Velofahrende deutlich verbessert. Velofahrende können dort nun flüssig in alle Richtungen queren. In den Jahren 2023 und 2024 erneuerte Basel-Stadt den Dreispitzknoten und hat mit Radverkehrsmassnahmen (u.a. mit durchgehende Velostreifen) die Sicherheit erhöht (vgl. Projektwebseite Basel-Stadt, [Erneuerung Dreispitzknoten](#)). Und schliesslich werden im Bereich

der St. Jakobs-Strasse für die Verbindung von den Sportanlagen in Richtung Dreispitz ergänzende Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs geprüft.

Fazit

Aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft hat sich die Situation für den Veloverkehr in den letzten Jahren auf den angesprochenen Streckenabschnitten (auch in Basel-Stadt) verbessert oder es sind entsprechende Planungen in Bearbeitung. Dies ist zu begrüßen, da diese Strecke für viele Velofahrende aus dem Kanton Basel-Landschaft sehr wichtig ist. Es ist bekannt, dass es gewisse Schwachstellen gibt (z. B. Dorenbachkreisel), welche nicht kurzfristig gelöst werden können (z. B. erst mit der «Zollibrücke»). Bei den getroffenen Massnahmen ist zu beachten, dass deren Ausgestaltung hoheitlich durch die zuständige Gebietskörperschaft erfolgt bzw. definiert wird. Im dicht bebauten urbanen Raum sind Entflechtungslösungen in der Regel nur schwer zu realisieren. Die Realisierung einer möglichst entflochtenen Velotransversalen wird sich im angesprochenen Korridor daher kaum erreichen lassen und entspricht auch mehrheitlich nicht einer Lösung, welche für den Raum angemessen wäre.

Die genannte Strecke wird bereits jetzt und soll auch künftig etappenweise als attraktive Veloachse entwickelt werden. Dabei sind die laufenden Baustellen und die Integration der Velomassnahmen in den ordentlichen Erhaltungsprojekten zu beachten. Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft stehen dabei in engem Austausch und koordinieren die Weiterentwicklungen der Radroutennetze beider Kantone an den Schnittstellen und stimmen dieses aufeinander ab.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat [2021/184](#) «Entflechtete Velo-Vorzugsroute Allschwil-Binningen-Dreispitz-St. Jakob» abzusprechen.

Liestal, 16. Dezember 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich