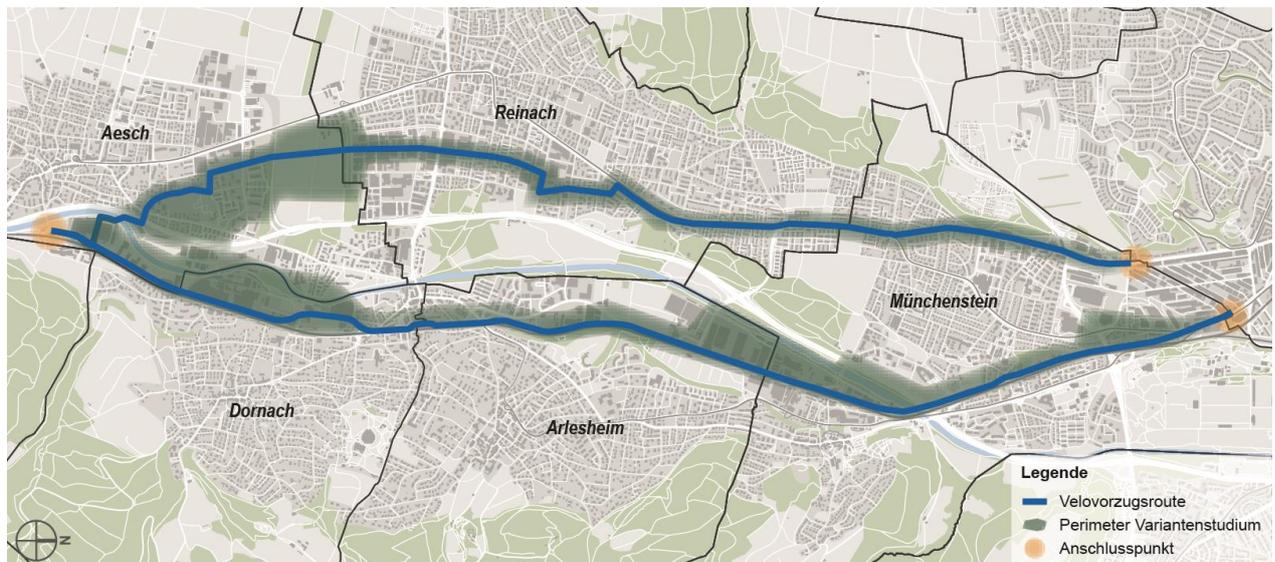


## Vorlage an den Landrat

Entwurf vom 10. April 2025

**Velovorzugsrouten Birsstadt, Ausgabenbewilligung Projektierung Vorprojekt und Bauprojekte; Etappe 1 sowie Realisierung Ausbau Untertalweg**  
[Nr. wird vom System eingesetzt]

vom [Datum wird vom System eingesetzt]



## 1. Übersicht

### 1.1. Zusammenfassung

Ein gesamtverkehrlich optimiertes Mobilitätsangebot im Kanton Basel-Landschaft bietet eine gute Erreichbarkeit, erhöht die Lebensqualität, steigert die wirtschaftliche Attraktivität und setzt gleichzeitig die verfügbaren Ressourcen effizient ein. Ein Schwerpunkt des Kantons Basel-Landschaft liegt auf der Förderung des Veloverkehrs als nachhaltiges Verkehrsmittel. Ziel ist es, eine sichere und attraktive Infrastruktur für den Veloverkehr zu schaffen, um kurze und längere Strecken direkt und sicher zurückzulegen. Die Velovorzugsrouten (VVR) als neues übergeordnetes Netzelement sollen zusammen mit Basis- und Hauptrouten ein lückenloses Velonetz bilden. Velovorzugsrouten sind qualitativ hochwertige Verbindungen, die ein flüssiges und komfortables Befahren in Räumen mit grossem Velonachfragepotenzial ermöglichen.

Mit hoher Priorität sollen im Kanton Basel-Landschaft Velovorzugsrouten in der Birsstadt vorangebracht werden. Damit wird ein Zeichen für die Förderung des Veloverkehrs im Kanton an vielversprechenden Lagen gesetzt. Gleichzeitig können wichtige Erfahrungen in der Planung und Realisierung gesammelt werden. Die 2020/21 erarbeitete Variantenstudie hat gezeigt, dass es in der Birsstadt ausreichend Nachfragepotenzial für zwei Velovorzugsrouten gibt. Beide Routen verlaufen zwischen Aesch und Basel – eine östlich und eine westlich der Birs – und erschliessen wichtige Ziele wie Bahnhöfe, Wohn- und Arbeitsgebiete. In Aesch erfolgt die Anbindung ans Netz in Richtung Laufental. In den vertieften Machbarkeitsstudien zu den beiden Velovorzugsrouten wurden verschiedenen Detailvarianten geprüft und die beste Linienführung eruiert. Die Route Ost führt durch die Gemeinden Aesch, Dornach, Arlesheim und Münchenstein östlich der Birs bis sie beim Dreispitzareal in das baselstädtische Velonetz mündet. Mehrheitlich verläuft sie westlich entlang der Bahngleise auf einem Veloweg. Die Velovorzugsroute West verläuft vom Bahnhof Aesch über eine neue Birsquerung in der Folge durchgehend westlich der Birs durch die Quartiere der Gemeinden Aesch, Reinach und Münchenstein, mehrheitlich als Velostrasse oder Veloweg, nach Basel. Punktuelle Abhängigkeiten und Synergien zu Drittprojekten wurden in den vertieften Machbarkeitsstudien dargelegt und die Führungsform ist pro Abschnitt konkretisiert. Eine Ausnahme bilden die Fokusgebiete Fiechtenagger in Aesch, Knoten Sundgauerstrasse in Reinach und der MFP Kreisel in Münchenstein. In diesen Räumen wird die Führung noch in separaten Verfahren vertieft geprüft. Hingegen wurde beim Abschnitt Netzlückenschluss Untertalweg in Arlesheim das Vorprojekt aufgrund der hohen Dringlichkeit vorgezogen. Für weitere prioritäre Abschnitte in Aesch, Reinach und Münchenstein ist der Umsetzungszeitraum aufgrund der Bundesvorgaben des Agglomerationsprogramms sehr kurz. In diesen Abschnitten sollen Vor- und Bauprojekt möglichst bald erstellt werden, um die Realisierung fristgerecht zu starten und so die Bundesgelder zu sichern.

Für die Ausarbeitung der Vorprojekte Birsstadt Velovorzugsroute Ost und Velovorzugsroute West werden dem Landrat eine Ausgabenbewilligung von 5'950'000 Franken beantragt. Für die Finanzierung der Projektierung erster Bauprojekte sowie der Realisierung des Netzlückenschluss Untertalweg der Velovorzugsroute Birsstadt Ost wird eine neue einmalige Ausgabe von 4'450'000 Franken beantragt.

Projekte zu Velovorzugsrouten umfassen einen grossen Perimeter. Sie haben dadurch viele Schnittstellen zu anderen Projekten und dem direkten Umfeld. Um diese komplexen Velo-Projekte voranzutreiben und umzusetzen, bedarf es ausreichend Personalressourcen. Aus diesem Grund werden – befristet für die Erarbeitung und erster Umsetzung der Velovorzugsroutenprojekte – die finanziellen Mittel über 1'750'000 Franken für eine befristete Projektleitungsstelle im Tiefbauamt über sieben Jahre beantragt. Neben der räumlich-konkreten Umsetzung müssen auch der künftige Betrieb und Unterhalt geklärt werden. Bei den Velovorzugsrouten soll in Zukunft der Kanton beim baulichen Unterhalt eine wichtigere Rolle haben, was insbesondere in der regionalen und gesamtverkehrlichen Bedeutung der Vorzugsrouten begründet ist. Hierfür soll die Erarbeitung eines Vorschlags zur Anpassung des Strassengesetzes in Auftrag gegeben werden.

**1.2. Inhaltsverzeichnis**

**1.3.**

1.	Übersicht .....	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Bericht .....	4
2.1.	Ausgangslage	4
2.2.	Ziel der Vorlage	7
2.3.	Erläuterungen	7
2.3.1.	<i>Projektziele</i>	7
2.3.2.	<i>Qualitätsanforderungen Velovorzugsrouten</i>	8
2.3.3.	<i>Variantenstudium (aktueller Planungsstand)</i>	9
2.3.4.	<i>Beschrieb Bestvarianten Velovorzugsrouten Ost und West</i>	11
2.3.5.	<i>Umsetzungsschritte und Bauprojekte</i>	12
2.3.6.	<i>Organisatorische Ebene</i>	18
2.4.	Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung	19
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	19
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	20
2.7.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	28
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e und e <sup>bis</sup> Geschäftsordnung Landrat)	28
2.9.	Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens	28
2.10.	Vorstösse des Landrats	28
3.	Anträge .....	29
3.1.	Beschlüsse	29
4.	Anhang .....	30

## 2. Bericht

### 2.1. Ausgangslage

Zur Bewältigung der heutigen und künftigen Mobilitätsnachfrage orientiert sich der Kanton Basel-Landschaft am Leitgedanken, dass ein gesamtverkehrlich optimiertes Angebot für alle Ansprüche – egal ob im Personen- oder Wirtschaftsverkehr – im Kanton eine gute Erreichbarkeit bietet, damit zu mehr Lebensqualität und hoher wirtschaftlicher Attraktivität beiträgt und gleichzeitig die verfügbaren Ressourcen effizient einsetzt.

Damit der öffentliche Verkehr (ÖV) sowie der Velo- und Fussverkehr einen möglichst grossen Teil des zukünftigen Nachfragewachstum bewältigen können, bedarf es gesamtverkehrlicher Überlegungen. Diese dienen grundsätzlich einer effizienteren und sicheren Abwicklung der Mobilitätsnachfrage. Der Kanton Basel-Landschaft sieht diesbezüglich insbesondere Potenzial im Veloverkehr. Weshalb er eine sichere und attraktive Infrastruktur für den Veloverkehr und damit eine attraktive und komfortable Alternative und Ergänzung zum ÖV und MIV (motorisierten Individualverkehr) fördert.

Auch mit dem Wandel der Mobilitätsansprüche nimmt das Velo als nachhaltiges Verkehrsmittel eine wichtige Rolle in der zukünftigen Mobilitätsentwicklung ein. Wo einst viel Platz war, nutzen heute Personen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln und Reisezwecken den Strassenraum. Derzeit sind fast die Hälfte der Strecken, die mit einem Auto zurückgelegt werden, unter 5 km<sup>1</sup>. Solche kurzen Distanzen sind grundsätzlich ideal für den Veloverkehr. Zudem sind auch längere Distanzen und der Transport von Waren dank der Diversifizierung des klassischen Velos (z.B. insbesondere E-Bikes, Lastenvelos etc.) kein Hindernis mehr. Im Sinne einer siedlungsverträglichen und zukunftsfähigen Mobilität ist der Stellenwert des Veloverkehrs sehr hoch zu werten.

#### *Weiterentwicklung kantonales Radroutennetz 2030 und Velovorzugsrouten*

Die wichtigste Basis für die kantonale Veloförderung ist das kantonale Radroutennetz, mit Fokus auf den Alltagsveloverkehr. Im Gegensatz zum Freizeitverkehr («der Weg ist das Ziel») stellt eine Alltagsveloverbindung primär «den Weg zum Ziel» dar und verbindet den Ausgangspunkt möglichst direkt und sicher mit dem Endpunkt.

---

<sup>1</sup> Quelle: Mikrozensus 2015 und Mikrozensus 2021

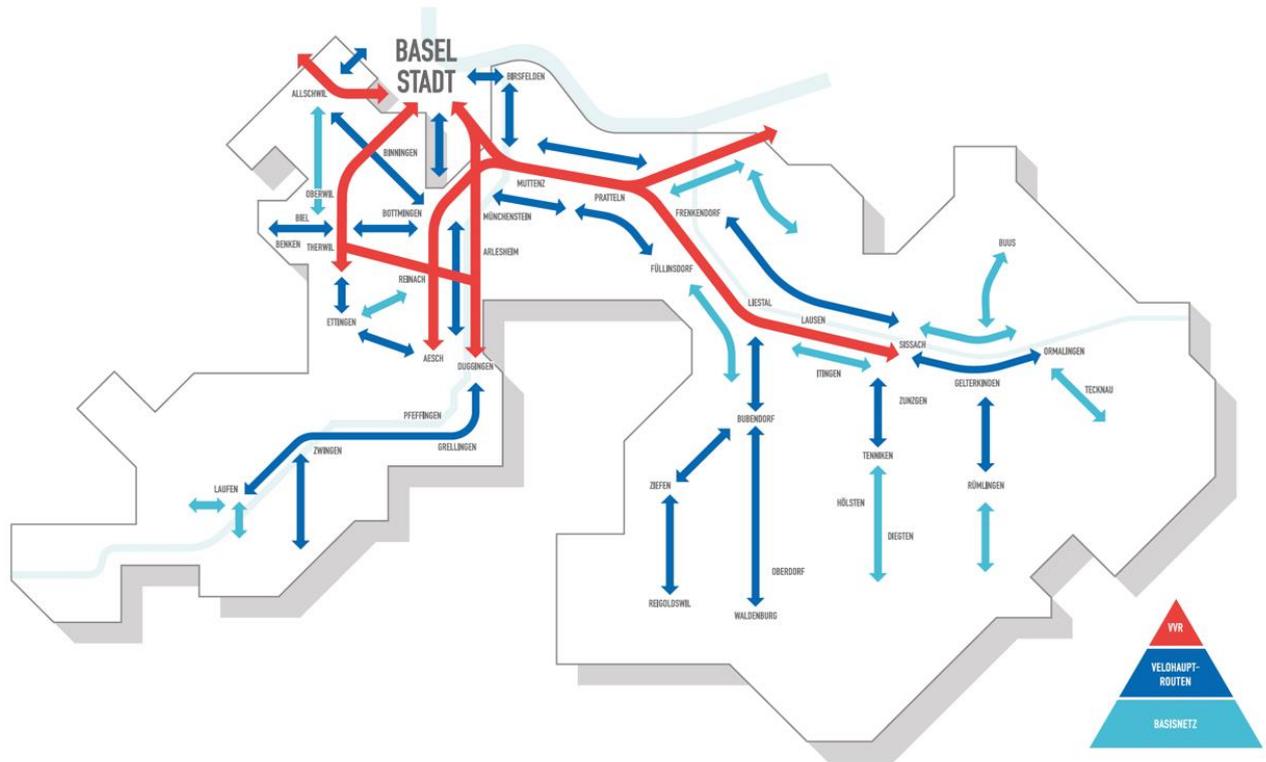


Abbildung 1: Schema von zukünftigem kantonalem Radroutennetz 2030

Das aktuelle Radroutennetz von 2008 wird derzeit weiterentwickelt und liegt als konsolidierter Entwurf vor. Dieses weiterentwickelte Netz wird im Rahmen der Gesamtrevision des kantonalen Richtplans dem Landrat zum Beschluss unterbreitet. Künftig wird das Netz durch Velovorzugsrouten (VVR) ergänzt, die übrigen kantonalen Radrouten werden in Basis- und Haupttrouten unterteilt. Die Einteilung der Radrouten in diese drei Netzkatgorien basiert auf dem Veloverkehrspotenzial: dem erwarteten zukünftigen Veloverkehrsaufkommen auf bestimmten Relationen respektive Korridoren. Dieses ist im Wesentlichen von der Distanz und der Topografie zwischen Start- und Zielort sowie der Siedlungsdichte abhängig. Die Velovorzugsrouten als übergeordnetes Netzelement verbinden daher die Räume mit dem grössten Veloverkehrspotenzial (grosse Zentren, Gebiete mit hoher Siedlungsdichte etc.) und kommen deshalb in den Haupttälern und den Agglomerationsgürtel zu liegen. Sie bieten eine höhere Qualität (Komfort, Direktheit, Sicherheit, mehr Platz) gegenüber Haupt- und Basisrouten und ermöglichen ein flüssiges und komfortables Befahren. Sie sind auf das höhere Veloverkehrsaufkommen ausgelegt bzw. dimensioniert. Zusammen mit den Verbindungen der Nachbarkantone (hier Basel-Stadt und Solothurn) bilden die VVR ein lückenloses Netz in sich. Die Merkmale und Qualitätsanforderungen der VVR werden in einem separaten Merkblatt des Kantons Basel-Landschaft beschrieben (vgl. auch Kapitel 2.3.2.).

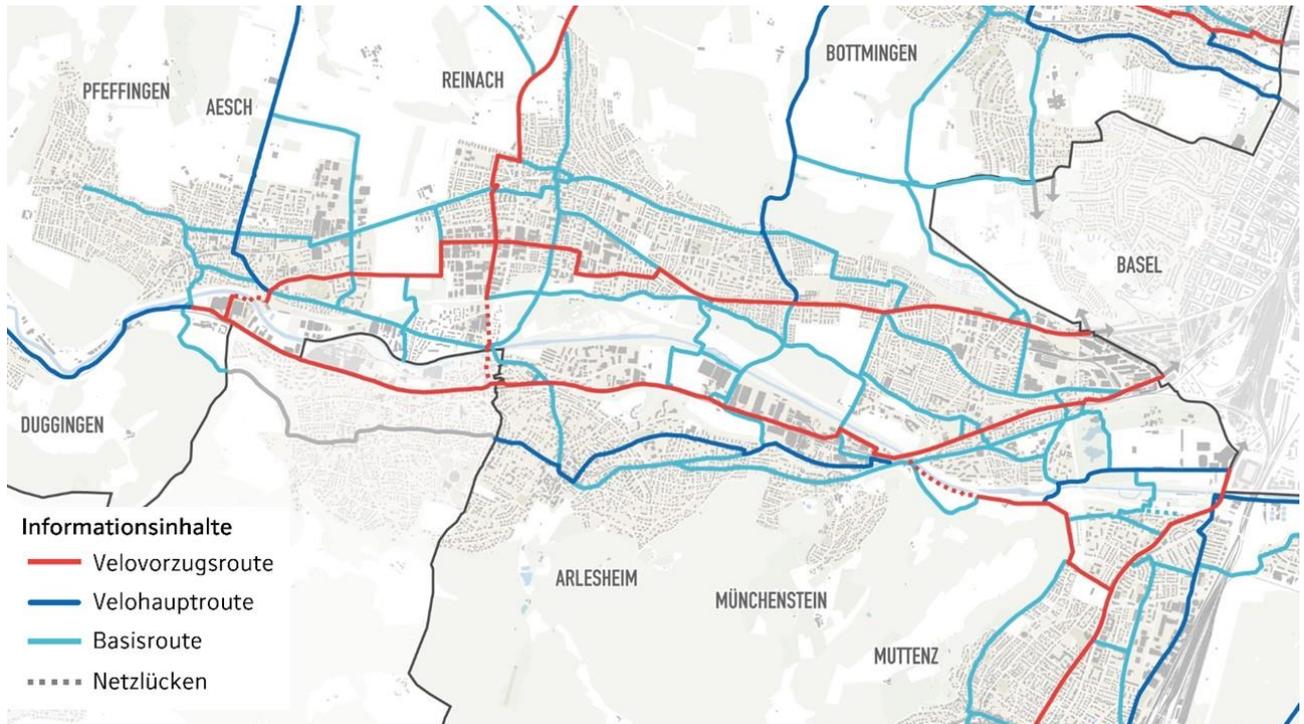


Abbildung 2: Zukünftiges kantonales Radroutennetz 2030 (Stand Frühling 2025)

### *Velovorzugsrouten Birsstadt: Stand der Planung*

Die Planung von VVR sind Kanton Basel-Landschaft eine neue Aufgabe und hat somit «Pilotcharakter». Mit den VVRs in der Birsstadt können wichtige Erfahrungen in der Planung und Realisierung gesammelt werden. Gleichzeitig kann ein starkes Zeichen für die Veloförderung gesetzt werden. Das Birstal bietet aufgrund seiner Topografie mit «zwei Talachsen» und der hohen Veloverkehrsnachfrage das entsprechende Potenzial dafür. Mit ein Grund für das Potenzial liegt in der hohen Siedlungsdichte (Einwohnende und Arbeitsplätze). Auch der Verein Birsstadt sieht in seinen Planungen zwei Velovorzugsrouten vor und unterstützt das Projekt. Die beiden Routen sind im regionalen Mobilitätskonzept Birsstadt enthalten.

In den Jahren 2020/2021 führte der Kanton eine Variantenstudie für eine Velovorzugsrouten Birsstadt durch. Die Studie bestätigt, dass im Birstal das Potenzial für zwei Velovorzugsrouten besteht – eine östlich und eine westlich der Birs – und zeigt deren Linienführungen auf. Bereits davor wurden im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms (4. Generation) Berechnungen über die zukünftige Velonachfrage gemacht – mit derselben Erkenntnis. Anschliessend wurde je Korridor eine Machbarkeitsstudie erstellt. Diese Arbeiten erfolgten in enger Abstimmung mit dem Kanton Solothurn (Variante Ost führt durch Dornach) und den direkt betroffenen Gemeinden Aesch, Arlesheim, Dornach, Münchenstein und Reinach. Die beiden Machbarkeitsstudien Ost und West wurden im Sommer 2024 abgeschlossen. Als nächster Schritt sollen für beide Bestvarianten die Vorprojekte ausgearbeitet werden. Einzelne Abschnitte der beiden Bestvarianten Ost und West wurden bereits als A-Massnahmen im Agglomerationsprogramm der 4. Generation dem Bund zur Mitfinanzierung eingereicht. Der Bund hat die Mitfinanzierung der Massnahmen zur Umsetzung der 1. Etappe sowohl für die Velovorzugsrouten Ost als auch für die Velovorzugsrouten West mit 40 % zugesichert. Dies unter der Bedingung, dass mit der Realisierung einer 1. Etappe, also mit den ersten Bauprojekten, bis Ende 2028 begonnen wird.

Neben den Routen in der Birsstadt wird auch für die Verbindung zwischen dem Bachgraben in Allschwil und Basel Bahnhof SBB eine Velovorzugsrouten projektiert. Aktuell wird das Vorprojekt für den basellandschaftlichen Abschnitt fertiggestellt. In der Folge soll dem Landrat eine Vorlage über die weitere Projektierung und Realisierung unterbreitet werden.

## 2.2. Ziel der Vorlage

Mit dieser Vorlage wird die Ausgabenbewilligung für die Finanzierung der Vorprojekte Birsstadt Velovorzugsroute Ost und West beantragt.

Gleichzeitig wird beantragt:

- Eine Ausgabenbewilligung für die Finanzierung erster Bauprojekte (Etappe 1) sowie für den Bau des Netzlückenschluss Untertalweg, Arlesheim.
- Eine Ausgabenbewilligung für eine befristete spezifische Projektleitungsstelle über 7 Jahre im TBA, um die mit der Umsetzung der Velovorzugsrouten anfallenden Arbeiten zu bewältigen.
- Erteilung des Auftrags zur Prüfung der künftigen Verantwortlichkeiten für die Erstellung und insbesondere den Betrieb und Unterhalt der Velovorzugsrouten und die Entwicklung eines Vorschlags für die Anpassung der gesetzlichen Grundlagen durch die Bau- und Umweltschutzdirektion.

## 2.3. Erläuterungen

### 2.3.1. Projektziele

#### *Übergeordnetes Ziel*

Das übergeordnete Ziel sind die Förderung des Veloverkehrs und ein wesentlicher Beitrag zur verbesserten Bewältigung der gesamtverkehrlichen Nachfrage mittels Velovorzugsrouten. Es sollen neue Nutzergruppen für den Veloverkehr gewonnen und animiert werden, adäquate Wege mit dem Velo zurückzulegen. Die bisherigen Velofahrenden («Stammkundschaft») soll dabei möglichst erhalten bleiben.

#### *Hauptziele und weitere Ziele*

Mit den Velovorzugsrouten in der Birsstadt sollen nachfolgende vier Hauptziele erreicht werden:

- Sichere, flüssige und direkte Veloverbindungen für den Alltagsverkehr anbieten.
- Attraktive und komfortable Alternative und Ergänzung zum MIV und ÖV anbieten.
- Kapazität für den Veloverkehr erhöhen.
- Erfahrung in der Planung und Umsetzung von weiteren Velovorzugsrouten sammeln.

Weitere Ziele sind:

- Beitrag leisten für ein gesamtverkehrlich optimiertes Angebot, das eine gute Erreichbarkeit für alle bietet.
- Flächen- und ressourceneffiziente Mobilität fördern.
- Verkehr nachhaltig und verträglich gestalten bezüglich der Kapazität und Finanzierbarkeit der Infrastruktur (Entlastung des lokalen Strassennetzes).
- Umweltauswirkungen und -belastungen (Landverbrauch, Lärmemissionen, Luftschadstoffe, Energie usw.) minimieren.
- Gesunde Mobilität fördern.
- Strategisch langfristige Raumsicherung sicherstellen.
- Erste Etappen sollen terminlich rasch umgesetzt werden, um Bundesbeiträge aus dem 4. Agglomerationsprogramm zu sichern.

### 2.3.2. Qualitätsanforderungen Velovorzugsrouten

Die Velovorzugsrouten bieten als übergeordnetes Netzelement eine höhere Qualität (Direktheit, Nebeneinanderfahren, Überholbarkeit) gegenüber Haupt- und Basisrouten und verbinden die Räume mit dem grössten Veloverkehrspotenzial (grosse Zentren, Gebiete mit hoher Siedlungsdichte etc.). Sie weisen daher das höchste Veloaufkommen auf und sind auch darauf dimensioniert. Entsprechend kommen sie in den Haupttälern und Agglomerationsgürteln zu liegen.

Velovorzugsrouten sollen möglichst viele Menschen, vom E-Bike-Fahrenden bis hin zum Gelegenheitsfahrenden und Schüler\*innen, berücksichtigen und damit für alle (subjektiv und objektiv) sicher befahrbar sein. Für ein komfortables und flüssiges (unterbruchfreies) Befahren müssen auf Velovorzugsrouten verschiedene Geschwindigkeiten möglich sein. Entsprechend sollen sich Velofahrende gegenseitig überholen, aber auch nebeneinander fahren können. Dies stellt Anforderungen an die Breiten bzw. Dimensionierung der Veloinfrastruktur. Des Weiteren ist daher auch eine Trennung von Fuss- und Veloverkehr zentral. Denn eine Führung auf Mischflächen für Velo- und Fussverkehr entspricht weder den Anforderungen der Verkehrssicherheit noch den Komfortansprüchen beider Verkehrsteilnehmenden.

Für eine unterbruchsfreie Fahrt mit wenigen Stopps und Wartezeiten sind nicht nur die Strecken zu planen, sondern auch die Knoten als zentraler Teil einer ganzen Route zu verstehen. Dabei gilt es auch die Bedürfnisse der weniger geübten Velofahrenden zu berücksichtigen. Um das Ziel eines hohen Fahrflusses ermöglichen zu können, sind Velovorzugsrouten, wenn möglich vortrittsbegünstigt zu führen (vgl. Kapitel mögliche Führungsformen; «Velostrasse»).

Im Merkblatt zur Ausgestaltung der Velovorzugsrouten aus dem Jahr 2021 werden Richtwerte für die Dimensionierung der Velovorzugsrouten ausgewiesen. Dabei steht ein durchgängiges Angebot im Vordergrund, wobei punktuelle Abweichungen möglich sein können. Das Merkblatt diene als Grundlage für die Entwicklung der Pilotstrecken. Aktuell wird dieses in die Überarbeitung der Richtlinie Radverkehrsanlagen eingearbeitet und dabei präzisiert.

#### *Mögliche Führungsformen*

Die Velovorzugsrouten werden nach unterschiedlichen Führungsformen auf meist bestehenden Strassen geführt. Dabei werden möglichst die Qualitätsanforderungen gemäss Merkblatt verfolgt, um eine sichere und komfortable Verbindung zu ermöglichen. In vielen Abschnitten verläuft die Route als Radweg (vgl. Abbildung 3) oder als Velostrasse (vgl. Abbildung 4 **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

#### *Zweirichtungsradweg*

Die Dimensionierung des Zweirichtungsradwegs erlaubt bspw. unterschiedliche Begegnungsfälle (überholen, nebeneinanderfahren; zwei Velos je Richtung oder Lastenvelos/Veloanhänger).

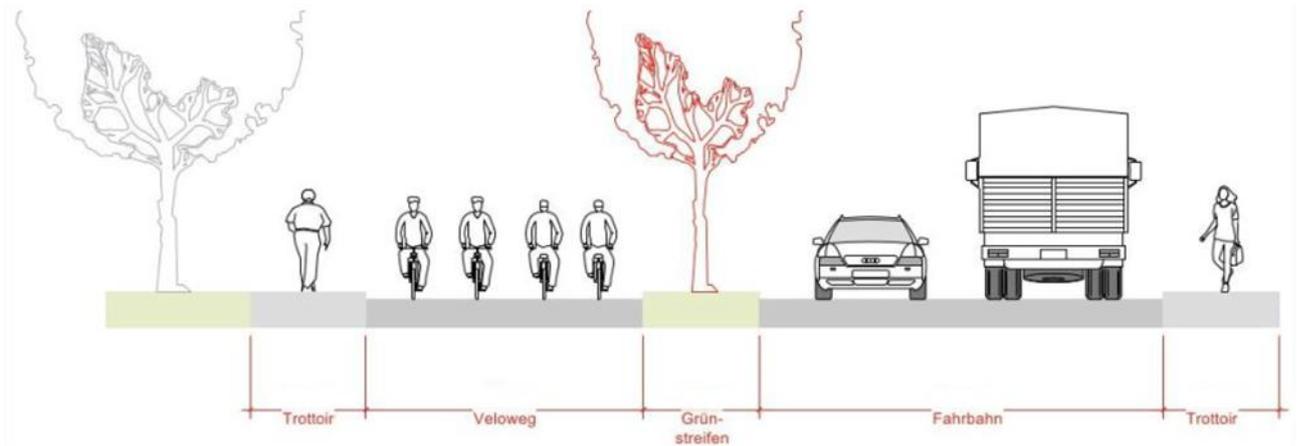


Abbildung 3: Schemaschnitt Radweg

### *Velostrasse*

Die Führungsform «Velostrasse» ist für Velovorzugsrouten auf Quartierstrassen mit untergeordneter Funktion für den MIV vorgesehen. Grundbedingung ist Tempo 30. Um den Fahrfluss für den Veloverkehr sicherzustellen, werden Velostrassen vortrittsberechtigt geführt. Das heisst, der üblicherweise geltende Rechtsvortritt wird aufgehoben.

Es wird darauf hingewiesen, dass der Begriff «Velostrasse» rechtlich in der Schweizerischen Signalisationsverordnung nicht definiert ist. Er wird umgangssprachlich für Quartierstrassen mit Tempo 30 verwendet, wo (infolge eines massgeblichen Anteils des Veloverkehrs) der Rechtsvortritt aufgehoben ist.

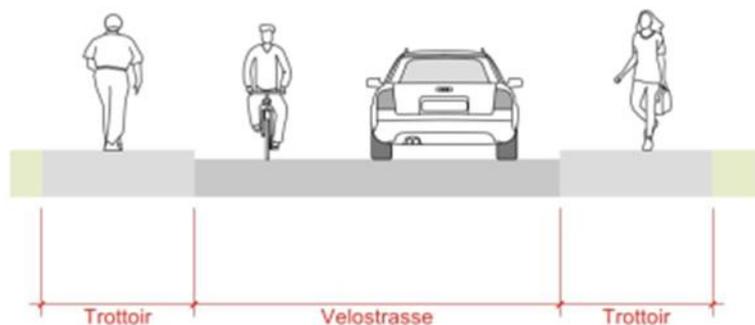


Abbildung 4: Schemaschnitt «Velostrasse»

### **2.3.3. Variantenstudium (aktueller Planungsstand)**

#### *Variantenstudie Velovorzugsroute Birsstadt (2020/2021)*

In der Variantenstudie für die beiden Routen verschiedene Varianten der Linienführung geprüft und die Best-Varianten festgelegt. Wichtig war dabei der Blick auf die gesamte Route und deren Attraktivität. Die beiden Best-Varianten erschliessen wichtige Ziel- und Quellgebiete wie Bahnhöfe sowie Arbeits- und Wohnquartiere und stellen gleichzeitig eine umsetzbare und direkte Linienführung sicher.

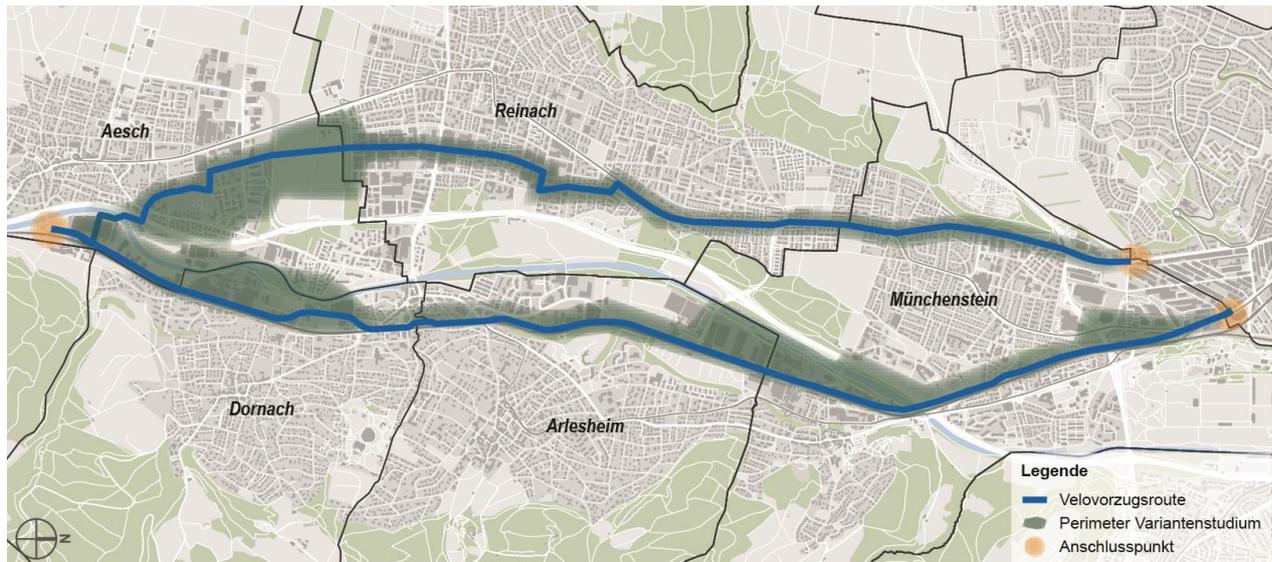


Abbildung 5: Linienführung der Velovorzugsrouten Ost und West gemäss Variantenstudie VVR Birsstadt

### *Vertiefte Machbarkeitsstudien Velovorzugsroute Birsstadt Ost und West (2022/2023)*

Aufbauend auf den Ergebnissen der Variantenstudie Pilotprojekt wurde in einem Zwischenschritt hin zum Vorprojekt je eine vertiefte Machbarkeitsstudie der Bestvarianten pro Korridor erarbeitet. Die Federführung bei der Erarbeitung lag beim Kanton Basel-Landschaft. Beim westlichen Korridor waren ausserdem die Gemeinden Aesch, Münchenstein und Reinach beteiligt. Die vertiefte Machbarkeitsstudie für die Velovorzugsroute Ost (VVR Ost) wurde in Abstimmung mit dem Kanton Solothurn, mit den betroffenen Gemeinden Arlesheim, Münchenstein und Dornach sowie mit der SBB erarbeitet.

Mit den Machbarkeitsstudien wurden offene technische Fragen bezüglich der Machbarkeit soweit abgeklärt, dass für die nächste Projektierungsphase die Linienführung gegeben ist. Dazu wurden innerhalb der vertieften Machbarkeitsstudie punktuelle Varianten in Bezug auf die konkrete Veloinfrastruktur (z.B. Lage des Radwegs, Dimensionierung) geklärt und gemeinsam mit den Gemeinden und den kantonalen Fachstellen bereinigt. Ausserdem wurden Synergien und Abhängigkeiten zu Drittprojekten dargelegt und eine grobe Kostenschätzung vorgenommen.

Basierend auf den Vorzugsvarianten des Pilotprojekts wurde so die Führungsform pro Abschnitt konkretisiert. Es wurde folglich festgelegt wo, unter Einhaltung der angestrebten Qualitätsanforderungen (auf Grundlage Merkblatt), ein Radweg, ein Radstreifen oder eine Führung im Mischverkehr sinnvoll ist. Im Korridor West wurde festgestellt, dass es zu einigen Abschnitten vertiefte Abklärungen benötigt werden. Bei diesen «Fokusgebieten» handelt es sich um den Raum Fichtenagger (Aesch und Reinach), den Knoten Sundgauerstrasse in Reinach und den MFP Kreisel in Münchenstein (vgl. Abbildung 7).

Die vertiefte Machbarkeitsstudie für die Velovorzugsroute West (VVR West) war im Sommer 2022 in der Vernehmlassung bei den Gemeinden. Im Sommer 2023 wurde die Studie zum östlichen Korridor bei den Gemeinden und dem Kanton Solothurn vernehmlasst. Die Rückmeldungen aus den Vernehmlassungen waren grundsätzlich positiv. Die Gemeinden unterstützen die Umsetzung der VVR in der Birsstadt. Kritische Voten gab es hinsichtlich des nicht geklärten künftigen Betriebs und Unterhalts der VVR und deren Dimensionierung. Ausserdem äusserten sich einige Gemeinden zur Linienführung im Raum Fichtenagger in Aesch und Reinach und zur Führung entlang der Talstrasse in Münchenstein (vgl. Abbildung 6 und Abbildung 7). Diese Gebiete wurden im Rahmen von Drittprojekten (Kantonsstrassenprojekt Talstrasse) oder als Fokusgebiet (vgl. Kapitel 2.3.5.) behandelt und die Linienführung vertieft geprüft. Seit Sommer 2024 sind die vertieften Machbarkeitsstudien abgeschlossen.

## 2.3.4. Beschrieb Bestvarianten Velovorzugsrouten Ost und West

### *Velovorzugsroute Birsstadt Ost*

Vom Laufental herkommend beginnt die Velovorzugsroute Ost in Aesch. Sie führt durch die Gemeinden Aesch, Dornach, Arlesheim und Münchenstein östlich der Birs bis sie beim Dreispitzareal in das baselstädtische Velonetz mündet. In grossen Teilen verläuft die Route westlich entlang der Bahngleise auf einem Veloweg. So wird nicht nur eine direkte, sichere und flüssige Veloverbindung zwischen Aesch und Basel angeboten, sondern es werden auch die Bahnhöfe und Entwicklungsgebiete optimal angeschlossen.

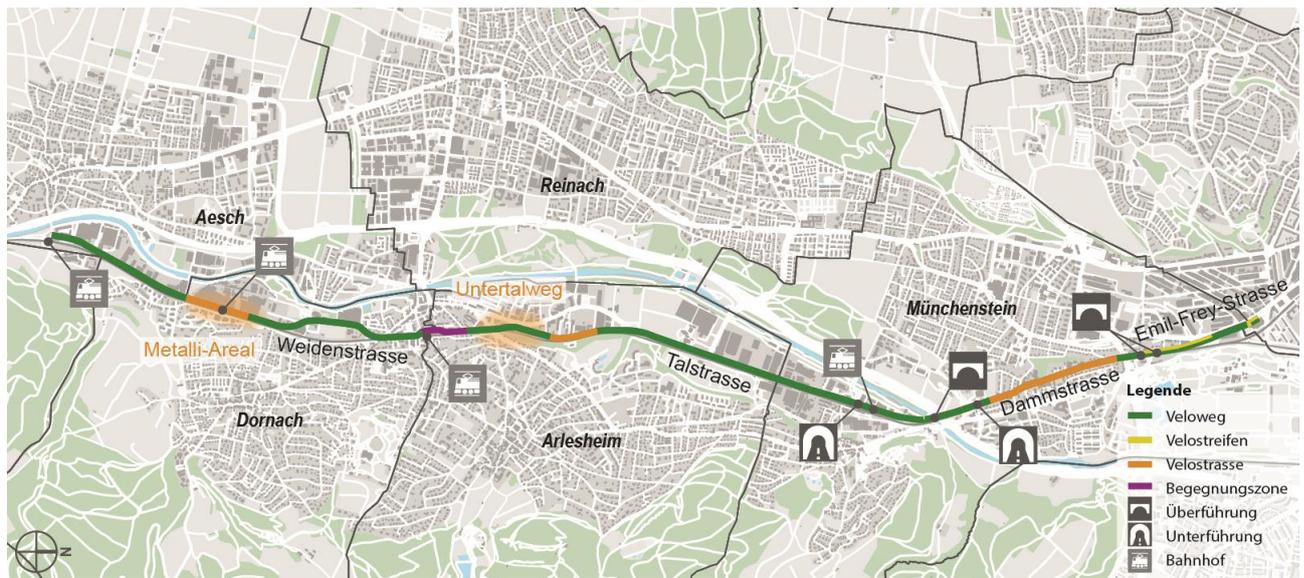


Abbildung 6: Führungsform Velovorzugsroute Ost

Geführt wird die Route ab Aesch Bahnhof als Zweirichtungsradweg entlang der Industriestrasse, durch das Transformationsgebiet Apfelsee/Metalli in Dornach und weiter entlang der Weidenstrasse auf einem separaten Radweg. Im Bereich der neuen S-Bahn-Haltestelle Apfelsee ist auf einem kurzen Abschnitt eine Führung im Mischverkehr notwendig. Bis zum Bahnhof Dornach-Arlesheim soll die Velovorzugsroute auf einem nicht mehr genutzten Anschlussgleis und weiter via Bahnhofstrasse verlaufen. Ab Bahnhofstrasse wird ein neuer Rad- und Gehweg entstehen. Dieser Abschnitt Untertalweg schliesst eine derzeitige Lücke im kantonalen Radroutennetz und wird vorgezogen realisiert (vgl. Kapitel 2.3.5. , Abschnitt b). Der neue Weg schliesst an den Untertalweg an, auf welchem die Velovorzugsroute anschliessend als Velostrasse geführt wird. Nördlich des Untertalwegs wird die Velovorzugsroute als Radweg geführt. Weiter führt die Route östlich entlang der Talstrasse durch Arlesheim und Münchenstein bis sie die Birs auf Höhe der A18 quert und entlang des Bahntrasses Richtung Norden zur Dammstrasse geführt wird. Von da verläuft die Velovorzugsroute in Münchenstein auf der Dammstrasse bis zur Schwertrainstrasse. Dort ist eine mehrteilige Kunstbaute vorgesehen, damit die Velos kreuzungsfrei in die Schwertrainstrasse einmünden können. Weiter führt sie entlang der Emil Frey-Strasse auf einem Radweg bis zum Dreispitz und wird da vom baselstädtischen Velonetz abgenommen.

### *Velovorzugsroute Birsstadt West*

Die Velovorzugsroute West schliesst im Norden auf der östlichen Seite des Dreispitzareals in Basel an das baselstädtische Velonetz an. Im Süden haben die beiden Routen West und Ost denselben Anschlusspunkt in Aesch beim Bahnhof. Von dort aus führt eine kantonale Radroute weiter in Richtung Laufental. Die Velovorzugsroute West wird nach der Birsquerung in Aesch

durchgehend westlich der Birs via den Gemeinden Aesch, Reinach und Münchenstein hauptsächlich als Velostrasse oder Veloweg geführt.

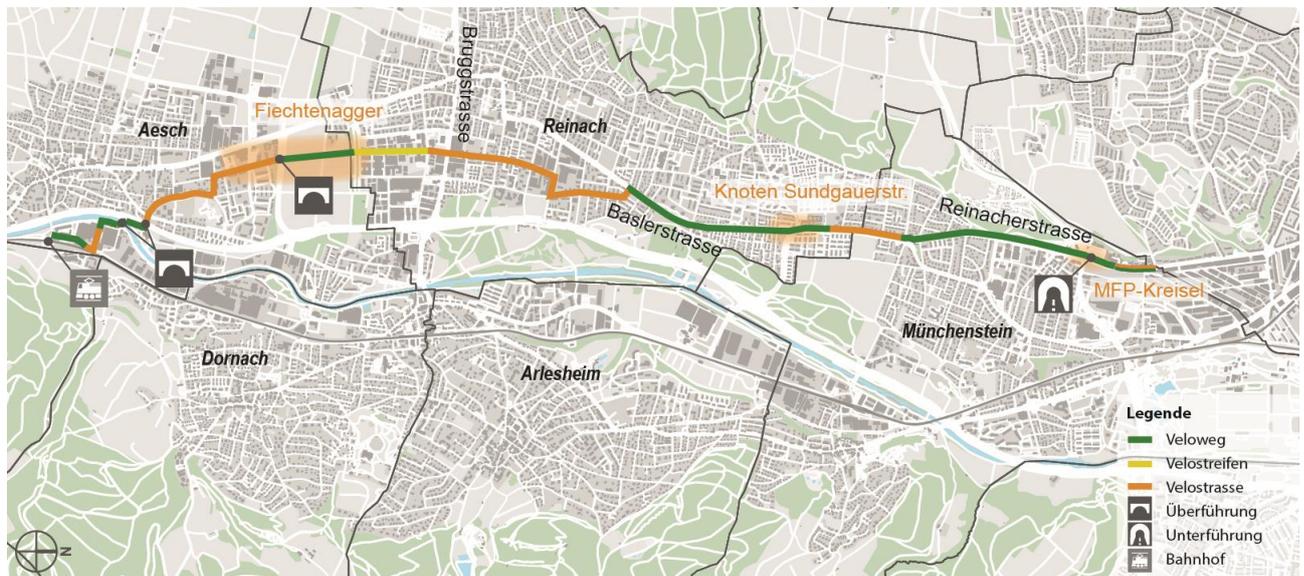


Abbildung 7: Führungsform Velovorzugsroute West

Geführt wird die Velovorzugsroute West ab Aesch Bahnhof auf der Industriestrasse und quert die Birs auf einer neuen Brücke. Auf Quartierstrassen in Tempo 30-Zonen verläuft die VVR dann als Velostrasse durch Aesch bis zum Fiechtenagger. Die Führung rund um den Fiechtenagger wird in einem separaten Verfahren ermittelt. Nördlich des Fiechtenaggers in Reinach quert die Route die Bruggerstrasse und wird anschliessend als Velostrasse via Römer-, Schönmat-, Aumatt- und Talackerstrasse auf die Baslerstrasse geführt. Dieser folgt sie nach Norden bis zum Knoten Sundgauerstrasse. Wie die Velovorzugsroute den Knoten Sundgauerstrasse quert, wird mittels separatem Verfahren im Projekt «Ausbau Knoten Sundgauerstrasse» detailliert. Weiter führt die Route auf der J.C. Rosenburgerstrasse als Velostrasse, quert in Seitenlage den Heiligholzkreisel und verläuft entlang der Reinacherstrasse bis zum MFP Kreisel. Die Querung dieses Kreisels wird ebenfalls in einer zusätzlichen Studie mittels separatem Verfahren ausgearbeitet. Der letzte Abschnitt bis zur Stadtgrenze folgt auf der Reinacherstrasse. Die Fokusgebiete werden in Kapitel 2.3.5. , Abschnitt a genauer beschrieben.

### 2.3.5. Umsetzungsschritte und Bauprojekte

Bei einer klassischen Planung folgt nach einer Vorstudie (Variantenstudium / Machbarkeitsstudie) direkt das Vorprojekt. Das Variantenstudium wurde sowohl für den Korridor Ost als auch für den Korridor West 2024 abgeschlossen. Es kann also mit den Vorprojekten für die einzelnen Abschnitte der beiden Velovorzugsrouten begonnen werden. Die Erstellung eines Vorprojekts läuft unter der Federführung des Tiefbauamts des Kantons Basel-Landschaft.

Im Folgenden werden neben dem «klassischen Ablauf», also Erstellung Vorprojekt und anschliessendem Bauprojekt, für bestimmte Abschnitte separate Verfahren eingeleitet. Bei den «Fokusgebieten» sind vor der Ausarbeitung des Vorprojekts vertiefte Abklärungen notwendig. Hingegen wurde beim «Netzlückenschluss Untertalweg» das Vorprojekt aufgrund der hohen Dringlichkeit vorgezogen. Für weitere prioritäre Abschnitte (1. Etappe) ist der Umsetzungszeitraum aufgrund der Bundesvorgaben des Agglomerationsprogramms sehr kurz. In diesen Abschnitten sollen Vor- und Bauprojekt möglichst bald erstellt werden, um mit der Realisierung fristgerecht zu starten und so die Bundesgelder zu sichern.

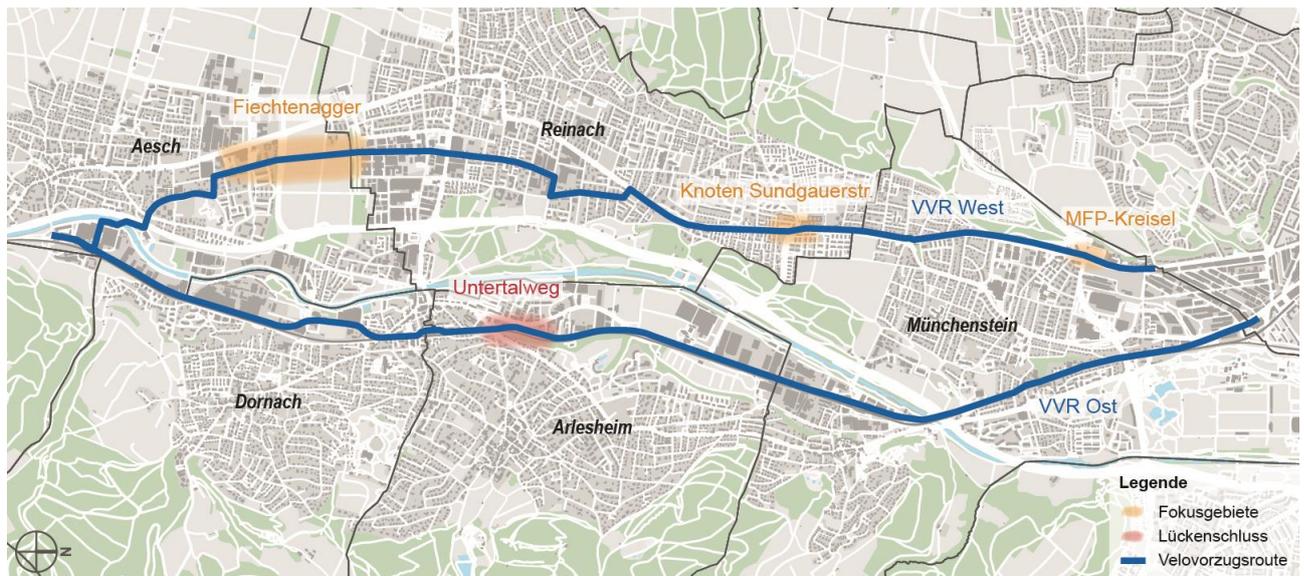


Abbildung 8: Übersicht Fokusgebiete und Lückenschluss Untertalweg

### a. Fokusgebiete Velovorzugsroute

#### *Fiechtenagger, Aesch/Reinach*

Bereits in der Variantenstudie zur Festlegung der Korridore hat sich gezeigt, dass die angedachte Linienführung beim Fiechtenagger kritisch beurteilt wird. Diese Einschätzung wurde in der darauffolgenden vertieften Machbarkeitsstudie bestätigt und in der Vernehmlassung angesprochen. Der Kanton Basel-Landschaft erstellte daraufhin gemeinsam mit den Gemeinden Aesch und Reinach eine Auslegeordnung für einen Abwägungsprozess zur Linienführung der Velovorzugsroute im Raum Fiechtenagger. Darin ist festgehalten, dass die Linienführung der Route im Raum Fiechtenagger in einem ergebnisoffenen Prozess unter Einbezug der Anspruchsgruppen eruiert werden soll.

#### *Querung Knoten Sundgauerstrasse, Reinach*

Für die Querung des Knoten Sundgauerstrasse wurden sowohl eine Unterführung als auch die Varianten «Brücke lang» (über Tramhaltestelle Reinacherhof) und «Brücke kurz» (nur über Knoten) geprüft. Die «Brücke lang» weist im Vergleich zur Unterführung folgende Vorteile auf:

- Synergie mit Tramhaltestelle: Die Konflikte bei der Tramhaltestelle werden behoben und die Brücke dient gleichzeitig als Überdachung für die Haltestelle.
- Anschluss ans kantonale Radroutennetz: Mit der Überführung können bei Bedarf (auch nachträglich) Anschlussrampen auf die Sundgauer- und Fleischbachstrasse erstellt werden, so dass eine komfortable Anbindung an die kantonalen Radrouten möglich ist. Dadurch würden auch sämtliche Anpassungen am Knoten Sundgauerstrasse entfallen, so dass dieser weiterhin die maximale Leistungsfähigkeit für den MIV sicherstellen kann.
- Der Bau ist einfacher, da weniger Konflikte mit Werkleitungen bestehen.

Die stadträumliche Einbettung einer Brücke ist grundsätzlich anspruchsvoll. Eine Einbettung scheint in diesem Fall jedoch möglich. Deshalb soll vorgelagert zum Vorprojekt unter engem Einbezug der Gemeinde ein Variantenstudium zu möglichen Alternativen aus gesamtverkehrlicher und städtebaulicher Perspektive erfolgen. Dieser Prozess soll insbesondere dazu dienen, den bisherigen Lösungsansatz zu bestätigen oder festzustellen, dass eine Unterführung besser geeignet ist.



Abbildung 9: Luftbild des Knotens Sundgauerstrasse mit Blickrichtung Norden, Foto: ewp

Falls als Bestlösung weiterhin die Brückenkonstruktion vorgeschlagen wird, ist als weiterer Schritt vorgelagert zum Vorprojekt ein qualitätssicherndes Konkurrenzverfahren zu veranstalten. In diesem Verfahren sollen die Konstruktion und Gestaltung der Brücke genauer definiert werden. Die Bevölkerung ist in diesen Prozess frühzeitig miteinzubeziehen. Anschliessend erfolgt die Ausarbeitung des Vorprojektes.

#### *MFP Kreisel, Münchenstein*

Beim MFP Kreisel erreichen die Velos den Kreisel im Süden auf dem Radweg westlich der Reinacherstrasse. Nördlich des Knotens erfolgt die Weiterführung in die Stadt Basel jedoch auf seitlichen Radstreifen, so dass die Velos in Richtung Basel die Strassenseite wechseln müssen. Die Reinacherstrasse weist bereits heute ein sehr hohes Verkehrsaufkommen auf, der MFP Kreisel ist zweispurig ausgestaltet. Entsprechend müssen die Velos hier vom MIV entflechtet werden, so dass diese den MFP Kreisel sicher und flüssig queren können. Bei der Untersuchung von Lösungsvarianten für die Velovorzugsroute werden auch Entflechtungsvarianten des MIV geprüft (vgl. Postulat [2025-049](#)).



Abbildung 10: Luftbild des MFP Kreisels, genordet

Am MFP Kreisels wird eine Anbindung des Dreispitzareals mitgedacht. Der dafür benötigte Landbedarf wurde bereits ausgewiesen und wird in der Planung mitberücksichtigt. Es sind weitere Abklärungen notwendig, bevor ein Vorprojekt erarbeitet werden kann.

### **b. Ausbau Netzlückenschluss Untertalweg, Arlesheim**

Die bestehende kantonale Radroute auf Höhe des Untertalwegs verläuft entlang der Birseckstrasse in Nord-Süd Richtung. Im Bereich der Kreuzung «Birseckstrasse – Im Tal» besteht ein Anschlusspunkt für einen weiteren Verlauf über «In der Schappe» entlang der Birs ebenfalls in Nord-Süd Richtung.

Im Wohngebiet «In der Schappe» sind schnelle E-Bikes nicht zugelassen und es kommt vermehrt zu Konflikten zwischen Velos und Zufussgehenden bzw. spielenden Kindern. Aus diesem Grund wurde unabhängig vom Velovorzugsrouten-Projekt nach einer Alternative für die heutige Linienführung der kantonalen Radroute gesucht. Ziel ist die Entschärfung des Nutzungskonflikts im Schappe-Areal und die Realisierung einer leistungsfähigen Alternative für den Veloverkehr in Richtung Münchenstein.

Deshalb soll nördlich des Bahnhofs Dornach-Arlesheim entlang des Bahntrassees bis zum Untertalweg ein bestehendes Gehweg ausgebaut werden. Dabei soll die Anbindung im Süden im Bereich der Bahnhofstrasse erfolgen und weiter entlang des BLT-Gleises und der SBB-Trasse führen. Am nördlichen Ende der geplanten Strecke ist der Anschluss im Bereich der Kreuzung «Untertalweg – Malsmattenweg» geplant. Die Weiterführung Richtung Norden erfolgt entlang den SBB-Gleisen über bestehende Strassen.

Durch diesen Netzlückenschluss kann der Abschnitt durch das Schappe-Areal und entlang der Birs verlegt werden. So werden die Konflikte im Wohngebiet Schappe gelöst, die Kapazitäten für den Veloverkehr erhöht und den Velofahrenden bereits vor Fertigstellung der Velovorzugsroute Ost eine direkte und attraktive Nord-Süd-Verbindung angeboten.

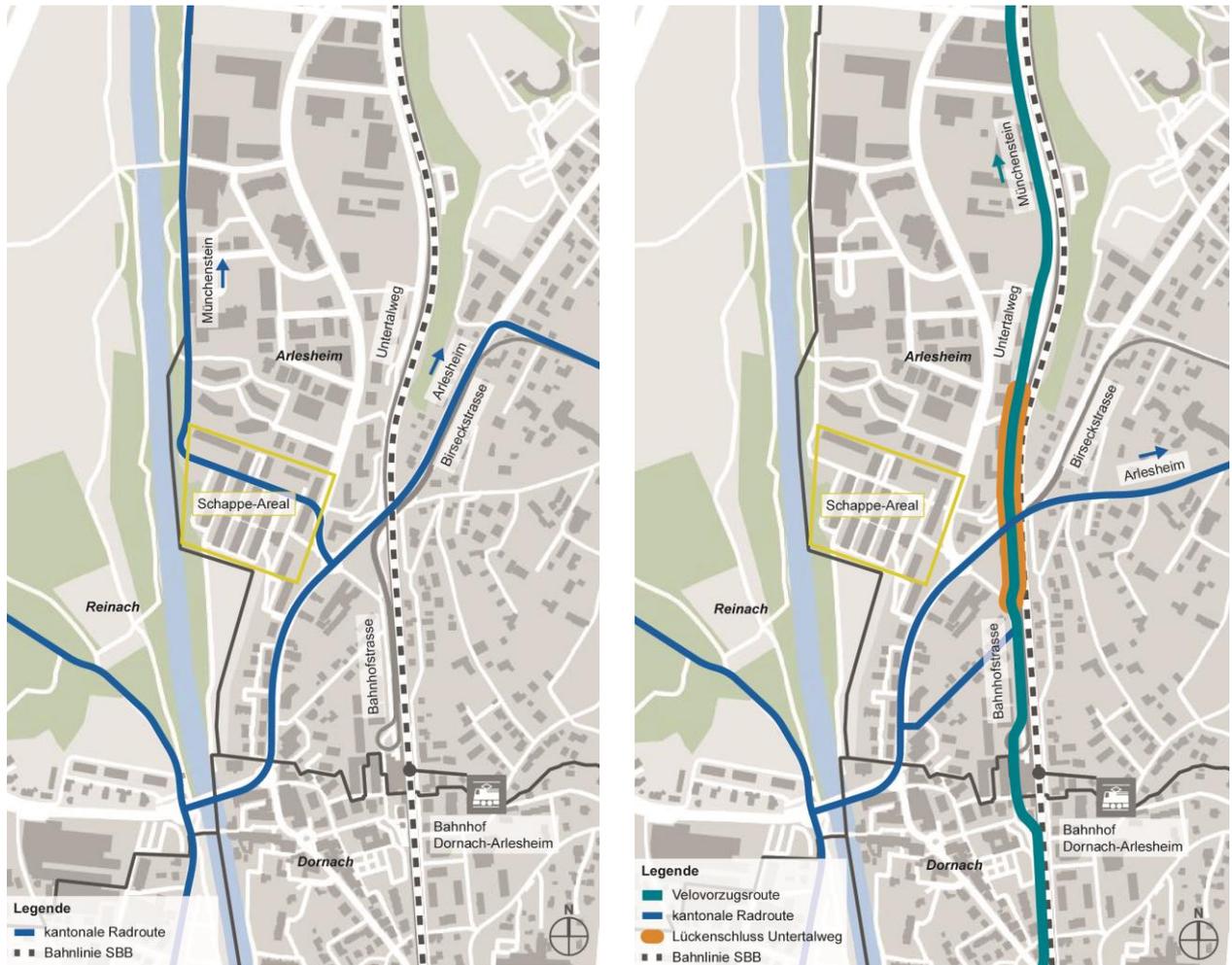


Abbildung 11: Übersicht Lückenschluss Untertalweg, links bestehendes kantonales Radroutennetz, rechts künftiges kantonales Radroutennetz

Da dieser Abschnitt nicht nur für die künftige Velovorzugsroute essenziell ist, sondern bereits im bestehenden kantonalen Radroutennetz eine wichtige Lücke schliesst, soll er vorgezogen realisiert werden. Aktuell ist das Bauprojekt in Ausarbeitung. Die Kosten belaufen sich für den gesamten Abschnitt auf ca. 2,7 Mio. Franken (+/- 30 %).

### c. Erste Bauprojekte

Die VVR Ost und West sind je über 7 km lang. Die Realisierung der einzelnen Abschnitte soll deshalb etappiert erfolgen. Die Etappierung ist abhängig von verschiedenen Faktoren wie der Funktion im Bestand, der Abstimmung mit Drittprojekten oder der Planungsdauer einzelner Abschnitte. Um zusammenhängende Abschnitte der Route möglichst bald in Betrieb zu nehmen und die VVR schnell sichtbar zu machen, soll mit der Umsetzung erster Massnahmen ab 2028 begonnen werden. Dies fällt auch mit dem Umsetzungshorizont des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation zusammen. Darin wurden für die Umsetzung der 1. Etappe der VVR Ost (Massnahme 4LV4) und für die 1. Etappe der VVR West (Massnahme 4LV3) Mitfinanzierungsbeiträge von maximal 13,5 Mio. Franken für Infrastrukturen in Aussicht gestellt. Folgende Abschnitte können im Rahmen der 1. Etappe umgesetzt werden.

## 1. Etappe Velovorzugsroute

- Aesch, Radweg entlang der Industriestrasse  
Dies ist der südlichste Abschnitt sowohl der VVR West als auch der VVR Ost und die Verbindung zum Laufental nach Süden. Parallel zur bestehenden Industriestrasse soll ein separater Radweg entstehen.
- Arlesheim, Untertalweg und Radweg entlang Talstrasse  
Nördlich anschliessend an das vorgezogene Bauprojekt Netzlückenschluss Untertalweg (vgl. 2.3.5. , Abschnitt b) folgt der Abschnitt Untertalweg. Dieser wird als Velostrasse (vgl. Abbildung 4) in einer bestehenden Tempo-30-Zone umgesetzt. Beim Knoten Niederfeld-/Untertalweg wechselt die Route auf einen Radweg. Bereits heute mündet der bestehende Fuss- und Gehweg hier in den Untertalweg. Der Fussverkehr erhält ein neues Trottoir auf dem Untertalweg. Dank dieser Lösung kann der bestehende Grünstreifen erhalten werden, es sind nur minimale Eingriffe in den Bahndamm notwendig, die Zufussgehenden erhalten eine separate, komfortable Führung und für die Zufahrten zu den Grundstücken bleibt alles wie bisher. Entlang der Talstrasse wird die Route östlich zwischen Talstrasse und Bahndamm als Radweg geführt. Somit entsteht in Arlesheim ein über 1.5 km langer Abschnitt der VVR Ost, der das bestehende kantonale Radroutennetz ergänzt.
- Münchenstein, Knoten Schwertrain- / Emil Frey-Strasse und Emily Frey-Strasse  
An diesem Knoten entsteht eine neue Tramhaltestelle inklusive einer neuen Überführung «Brüglingerebene», welche die Schwertrainstrasse mit den Merian-Gärten verbindet. In die Gegenrichtung soll der bestehende Radstreifen verbreitert werden. Auf der Emil-Frey-Strasse wird die Velovorzugsroute in beide Richtungen auf einem Einrichtungsradweg geführt. Ab der Einmündung der Florenz-Strasse werden nur die Velos in Richtung Basel auf einem Radweg geführt, die Velos in die Gegenrichtung verkehren auf einem Radstreifen.
- Reinach, Querung Bruggstrasse und Abschnitt Römer- bis Talackerstrasse  
Bisher muss die Bruggstrasse ohne Infrastruktur gequert werden. Um die Sicherheit zu gewährleisten wird am Knoten Brugg-/Römerstrasse kurzfristig eine Lichtsignalanlage installiert. Langfristig ist an dieser Stelle eine Unterführung anzustreben, um die Wartezeiten für die Velos zu eliminieren und den Verkehrsfluss des MIV nicht zu unterbrechen. Es ist deshalb eine Raumsicherung vorzunehmen. Es ist möglich, dass die beiden Areale an der Römerstrasse entwickelt werden. Synergien zu einer Unterführung sind dadurch möglich. Auf dem weiteren Abschnitt von der Bruggstrasse bis zur Baselstrasse (Abschnitte auf der Römer-, der Schön matt-, der Aumatt- und der Talackerstrasse) wird eine Velostrasse eingeführt. Diese führt beim Knoten Baselstrasse/Maienweg auf die bestehende kantonale Radroute auf der Baselstrasse.

## Terminprogramm und Umsetzungskonzept

- |   |                 |
|---|-----------------|
| • Landratsbeschluss Ausgabenbewilligung                               | 3. Quartal 2025 |
| • Erarbeitung Vorprojekte Velovorzugsroute Ost und West               | 2025 - 2027     |
| • Erarbeitung erste Bauprojekte                                       | 2026/2027       |
| • Realisierung Netzlückenschluss Untertalweg                          | 2027/2028       |
| • Erarbeitung 1. Etappe und Start Realisierung                        | bis Ende 2028   |
| • Velovorzugsrouten sind durchgängig befahrbar (mit Lücken im Ausbau) | ab 2032         |

Das obenstehende Terminprogramm ist sehr ambitioniert. So sind beispielsweise Verzögerungen durch ein Referendum oder Auflageverfahren sowie Schwierigkeiten bei der Besetzung der PL-

Stelle nicht berücksichtigt. Auch die vielen Schnittstellen mit Planungen von Dritten (insbesondere bei den Fokusgebieten) bergen die Gefahr von Verzögerungen.

Ziel ist, dass die Velovorzugsrouten Ost und West bis 2032 durchgängig erkenn- und befahrbar sind. Es wird jedoch einige Abschnitte und Kreuzungen geben, die erst später auf den Standard einer Velovorzugsroute ausgebaut werden können.

### **2.3.6. Organisatorische Ebene**

Velovorzugsrouten sind Projekte grosser Ausdehnung bzw. bestehen aus vielen Teilprojekten mit vielen Schnittstellen zu anderen Projekten und dem direkten Umfeld. Sowohl die Projektierung und Realisierung der beiden Routen in der Birsstadt als auch die der weiteren geplanten Routen im gesamten Kanton Basel-Landschaft brauchen eine starke Projektleitung als auch fachliche Begleitung durch den Kanton. Nur so kann der ambitionierte Zeitplan der Umsetzung der Velovorzugsrouten eingehalten, die Qualität gewährleistet und die Abstimmung mit Drittprojekten und Gemeinden sichergestellt werden. Gegenwärtig wird mit rund 80 internen Stellenprozenten an der Erstellung und Umsetzung des überarbeiteten Radroutennetzes gearbeitet sowie der gesetzliche Auftrag als Fachstelle Veloverkehr erfüllt. Diese 80-Stellenprozente sind bereits heute vollständig ausgelastet. Für die Projektierung und Umsetzung der Velovorzugsrouten braucht es eine zusätzliche Projektleiter/in-Stelle (PL-Stelle) spätestens ab 2026, welche sich voll und ganz der Umsetzung der Velovorzugsrouten widmen kann. Die Aufgaben dieser projektbezogenen, zeitlich befristeten PL-Stelle sind u.a. die Folgenden:

- Leitung der Projektierung (Vor-, Bau- und Ausführungsprojekte) und Realisierung der Velovorzugsrouten-Projekte sowie der Umsetzung von Sofortmassnahmen (z.B. Realisierung Untertalweg oder vorgezogene Massnahmen)
- Koordination, Beauftragung und Betreuung der notwendigen Partizipationsverfahren sowie frühzeitiger und stufengerechter Einbezug der betroffenen Grundeigentümerschaften
- Koordination mit Gemeinden, Nachbarkantonen, Agglomerationsprogramm sowie Drittprojekten im Umfeld
- Velovorzugsrouten Birsstadt West: Organisation und Durchführen der drei separaten Verfahren im Vorfeld zur Ausarbeitung der Vorprojekte

Da die Routen oft in dichten Siedlungsräumen mit vielen potenziellen Interessenskonflikten liegen, ist der Koordinationsaufwand mit dem Umfeld und Drittprojekten sehr hoch. Mit der PL-Stelle soll auch das Projekt der Velovorzugsroute Bachgraben in Allschwil ab der nächsten Phase (Bauprojekt) bearbeitet werden.

### **Erstellung, Betrieb und Unterhalt**

Mit der Neuschaffung der Netzkategorie Velovorzugsroute drängt sich die Frage auf, ob die geltenden Regeln und Gesetze des Kantons Basel-Landschaft bezüglich der Verantwortung und Finanzierung des baulichen und betrieblichen Unterhalts angepasst werden müssen, um insbesondere die Anforderungen der Zuverlässigkeit und Attraktivität auch in der Praxis gewährleisten zu können. Gemäss dem geltenden Strassengesetz erstellt der Kanton die kantonalen Radrouten und tritt diese anschliessend an die Gemeinden ab. Sie übernehmen diese in ihr Eigentum und sind in der Folge für den Betrieb als auch den baulichen Unterhalt zuständig. Die Bau- und Umweltschutzdirektion soll prüfen, wie Erstellung, Betrieb und Unterhalt des künftigen kantonalen Radroutennetzes inkl. Velovorzugsrouten geregelt werden soll, und einen entsprechenden Vorschlag für die Anpassung der gesetzlichen Grundlagen erarbeiten. Als primäre Stossrichtung ist angedacht, dass der Kanton die Verantwortung für die Velovorzugsrouten behält und somit für den Betrieb und baulichen Unterhalt aufzukommen hat. Dieser aber zumindest innerorts effektiv durch die Gemeinden erfolgt bzw. erfolgen kann. Für den Fall, dass der Kanton eine neue und zusätzliche Aufgabe übernimmt, müssen hierfür entsprechende zusätzliche Ressourcen (personell und finanziell) zur Verfügung gestellt werden. Diese sind gegenwärtig nicht vorhanden. Es ist vorgesehen im Rahmen einer Vorlage zur Gesetzesanpassung diese

Ressourcen auszuweisen und auch direkt zu beantragen (mit der entsprechenden Übernahmefrist).

## **2.4. Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung**

### **LFP 4 – MOBILITÄT: Infrastruktur für den Verkehr nachhaltig realisieren und betreiben**

#### *Stadt der kurzen Wege*

Die trinationale Region Basel ist einer der wichtigsten Wirtschaftsstandorte der Schweiz, weshalb sowohl die Anzahl Einwohnerinnen/Einwohner als auch die der Beschäftigten weiterhin zunehmen wird. Damit verbunden bleibt eine deutlich erhöhte Mobilitätsnachfrage in den nächsten Jahren und Jahrzehnten. In den Spitzenstunden sind im Bereich der Agglomeration Basel bereits heute praktisch sämtliche Verkehrsträger an ihrer Leistungsgrenze. Eine Bewältigung ist nur gesamtverkehrlich – also die verschiedenen Verkehrsmittel gemeinsam – möglich.

Um den Mehrverkehr bewältigen zu können, sind Investitionen in zusätzliche Infrastrukturen und Angebote unerlässlich. Dabei sind nebst technischen Aspekten auch umwelt- und raumplanerische Belange inkl. Klimafragen zu berücksichtigen sowie Finanzierbarkeit und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.

#### *Förderung des Veloverkehrs*

Um den Veloverkehr zu fördern und auch neue Anspruchsgruppen zum Umstieg auf das Velo zu bewegen, sollen neue, sichere und attraktive Velowege geschaffen werden – die Velovorzugsrouten. Ihr Fokus liegt auf hoher Sicherheit und einem guten Fahrfluss; vorerst stehen zwei Routen in der Birsstadt und die Route Basel – Allschwil (Bachgraben) im Vordergrund.

### **LFP 5 – RÄUMLICHE ENTWICKLUNG**

#### *Nachhaltige Raumplanung in Zusammenarbeit mit Gemeinden und Regionen*

Die Grundlagen für eine nachhaltige Raumentwicklung werden im kantonalen Richtplan (KRIP) festgelegt. Nachhaltige Raumentwicklung erfordert primär einen innovativen Umgang mit dem Bestand – sowohl bei der Bauzonendimension, wie bei den Hochbauten und Verkehrsinfrastrukturen. Der Landschaft und dem öffentlichen Grün- und Freiraum als Rückgrat für unseren Lebensraum gilt es besondere Beachtung zu schenken. Ausgehend vom KRIP gilt es auf jeder Planungsebene wie auch bei konkreten Projekten die Weichen für eine lebenswerte Zukunft zu stellen.

#### *Infrastrukturprojekte für die Raumentwicklung nutzen*

Infrastrukturentwicklung ist immer auch Raumentwicklung. Mit kantonalen Infrastrukturprojekten, seien es Kantonsstrassen-, Hochwasserschutz- oder ÖV-Projekte sollen mittels einer integralen Sichtweise Mehrwerte für die Raum- und Wirtschaftsentwicklung und die Lebensqualität der Bevölkerung erzielt werden. Aktuelle Beispiele sind u. a. in der Stadt Laufen, in Pratteln-Augst, in Arlesheim-Münchenstein, in Bottmingen, Binningen und im «Schönthal» in Frenkendorf-Füllinsdorf-Liestal in Arbeit.

## **2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum**

- Strassengesetz Basel-Landschaft vom 24. März.1986 ([SGS 430](#), Strassengesetz, Stand 01.04.2022)
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar.1998 ([SGS 400](#), Raumplanungs- und Baugesetz, RBG, Stand 01.06.2023)
- Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft vom 27. Februar 1991 ([SGS 780](#), USG BL, Stand 01.01.2015)

- Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen ([SR 151.3](#), Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, Stand 01.07.2020)
- Gesetz vom 18. April 1985 zur Förderung des öffentlichen Verkehrs ([SGS 480](#), Stand 01.01.2018)
- Vereinbarung vom 26. Januar 1982 über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG ([SGS 480.1](#), Stand 01.01.1995)
- Bundesgesetz vom 18. März 2022 über Velowege (Veloweggesetz) ([SR 705](#), Stand [01.01.2023](#))
- Die vorliegende Ausgabenbewilligung untersteht der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung.

## 2.6. Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten (Preisbasis 10/2022 +/- 30 %) für die VVR Ost betragen geschätzt 55 Mio. Franken. Für den Kanton Basel-Landschaft betragen die Kosten rund 50 Mio. Franken und für den Kanton Solothurn belaufen sich die Kosten auf rund 5 Mio. Franken. Die Gesamtkosten für beide Kantone teilen sich auf in 45 Mio. Franken Baukosten inkl. Honorare und 10 Mio. Franken für den Landerwerb. Auf die gesamte Länge der VVR führt dies zu Kosten von geschätzt rund 8 Mio. Franken pro Kilometer. Einen wesentlichen Anteil machen dabei folgenden Massnahmen und Kunstbauten aus:

- |   |                 |
|---|-----------------|
| • Radweg entlang Weidenstrasse, Dornach (Kanton SO) | 3 Mio. Franken  |
| • Querung Birs und A 18, Münchenstein               | 11 Mio. Franken |
| • Velostrasse Dammstrasse, Münchenstein             | 6 Mio. Franken  |
| • Viadukt und Rampe Dammstrasse, Münchenstein       | 7 Mio. Franken  |

Die Kosten (Preisbasis 10/2022 +/- 30 %) für die VVR West betragen geschätzt 90 Mio. Franken. Diese teilen sich auf in 78 Mio. Franken Baukosten inkl. Honorare und 12 Mio. Franken für Landerwerb. Die Abschnitte mit Kunstbauten machen rund 63 Mio. Franken aus, wobei die Querung des Sundgauerknotens nach ersten Schätzungen ungefähr 32 Mio. Franken kostet. Auf die gesamte Länge der VVR West führt dies zu Kosten von geschätzt 10 Mio. Franken pro Kilometer. Nachfolgend sind die wichtigsten und teuersten Kunstbauten aufgeführt:

- |  |                     |
|--|---------------------|
| • Querung Sundgauerknoten, Reinach       | ca. 32 Mio. Franken |
| • Unterführung MFP Kreisel, Münchenstein | 15 Mio. Franken     |
| • Rampe und Brücke über A18, Aesch       | 9 Mio. Franken      |
| • Birsbrücke, Aesch                      | 5 Mio. Franken      |
| • Brücke über Zubringer A18, Aesch       | 4 Mio. Franken      |

Die Grobkostenschätzung (+/- 30 %) geht damit von Gesamtkosten für Projektierung und Realisierung der VVR Ost und West für den Kanton Basel-Landschaft von total 140 Mio. Franken aus. Dabei kann mit einem namhaften Bundesbeitrag aus dem Agglomerationsprogramm gerechnet werden. Es kann dabei von minimal ca. 30 %; d.h. ca. 40 Mio. Franken ausgegangen werden. Damit ergeben sich Nettokosten von ca. 100 Mio. Franken. Diese Ausgaben werden voraussichtlich in einem Zeitraum von ca. 10-15 Jahren anfallen. Somit ist mit Kosten von durchschnittlich netto 10 Mio. Franken / Jahr zu rechnen.

In dieser Vorlage werden nun folgende Ausgabenbewilligungen beantragt:

- Erarbeitung der Vorprojekte und vertiefende Abklärungen der «Fokusgebiete» der Velovorzugsroute Birsstadt Ost und Velovorzugsroute Birsstadt West.

- Projektierung erste Bauprojekte (1.Etappe) sowie Realisierung des Abschnitts Netzlückenschluss Untertalweg.
- Befristete Stelle für die Projektleitung für die Planung und Umsetzung der Velovorzugsrouten.

**Erarbeitung der Vorprojekte und vertiefende Abklärungen der «Fokusgebiete» der Velovorzugsroute Birsstadt Ost und Velovorzugsroute Birsstadt West**

Für die Erarbeitung der Vorprojekte und vertiefende Abklärungen der «Fokusgebiete» der Velovorzugsroute Birsstadt Ost und Velovorzugsroute Birsstadt West wird eine Ausgabenbewilligung von **5'945'500 Franken inkl. MwSt.** beantragt.

Kostenschätzung +/-10 %

Vorprojekt VVR Birsstadt Ost	CHF	1'800'000	.-
Vorprojekt VVR Birsstadt West	CHF	2'500'000	.-
vertiefende Abklärungen Fiechtenagger, Aesch / Reinach	CHF	200'000	.-
vertiefende Abklärungen Querung Knoten Sundgauerstrasse, Reinach	CHF	500'000	.-
vertiefende Abklärungen MFP Kreisel, Münchenstein	CHF	500'000	.-
<b>Zwischentotal</b>	<b>CHF</b>	<b>5'500'000</b>	<b>.-</b>
Mehrwertsteuer von 8,1 % ; gerundet	CHF	450'000	.-
<b>Total (inkl. MwSt.)</b>	<b>CHF</b>	<b>5'950'000</b>	<b>.-</b>

Die Gesamtausgabe für die Ausarbeitung der Vorprojekte inkl. der bereits erfolgten Vorstudien beträgt total 6,7 Mio. Franken. Für die unabhängigen Vorstudien VVR Ost und West wurden bisher zwei Ausgabenbewilligungen auf Direktionsebene im Umfang von total 0,75 Mio. Franken eingeholt.

**Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):**

§ 32 Abs. 2 FHG, siehe Kap. 2.5.			
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)			
<input checked="" type="checkbox"/>	Neu	<input type="checkbox"/>	Gebunden
<input checked="" type="checkbox"/>	Einmalig	<input type="checkbox"/>	Wiederkehrend

**Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):**

Budgetkredit:	Profit-Center: P2301	Kt:	50100010	Kontierungsobj.:	701791 (Ost) 701801 (West)
Verbuchung	Erfolgsrechnung		<input checked="" type="checkbox"/>	Investitionsrechnung	
Gesamtausgabe (in CHF)			6'700'000		

Bereits bewilligt mit AB 2021/42 (in CHF)	400'000
Bereits bewilligt mit AB 2021/67 (in CHF)	350'000
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)	5'950'000

Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Baupreisindex Nordwestschweiz, Tiefbau, vom April 2024, Indexstand: 116.7; (Basis Oktober 2020 = 100) werden mitbewilligt und sind in der Abrechnung nachzuweisen.

Die Ausgabenbewilligung wird über einen einmaligen Beitrag zulasten der Investitionsrechnung finanziert. Der kalkulierte und angestrebte Ausgabenbetrag beläuft sich auf CHF 5'950'000. Dieser Betrag unterliegt einer Kostengenauigkeit von  $\pm 10\%$ . Dies bedeutet, dass:

Die tatsächlich anfallenden Kosten nach heutigem Kenntnisstand zwischen 5'355'000 Franken (90 %) und 6'545'000 Franken (110 %) liegen werden.

Richtgrösse für die Erarbeitung der Vorprojekte und vertiefende Abklärungen der «Fokusgebiete» ist jedoch der im Ausgabenbeschluss aufgeführte Betrag von 5'950'000 Franken (100 %).

Die im Ausgabenbeschluss angegebene Kostengenauigkeit von  $\pm 10\%$  hat zur Folge, dass eine allfällige Überschreitung der im Landratsbeschluss aufgeführten Ausgabe bis zum Betrag von 595'000 Franken (10 % von 5'950'000 Franken) keine Erhöhung der Ausgabenbewilligung erforderlich macht.

Der Betrag von 110 % (6'545'000 Franken) untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft der fakultativen Volksabstimmung.

### Investitionsrechnung

Ja       Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2025	2026	2027	2028	2029	Total
A	Investitionsausgaben		5	150'000	2'000'000	2'000'000	1'000'000	800'000	<b>5'950'000</b>
E	Beiträge Dritter*		6						
	<b>Nettoausgabe</b>			<b>150'000</b>	<b>2'000'000</b>	<b>2'000'000</b>	<b>1'000'000</b>	<b>800'000</b>	<b>5'950'000</b>

\* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

### Erfolgsrechnung

Ja       Nein

#### Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):

Die Kosten sind im Investitionsprogramm 2025–2034 und Aufgaben- und Finanzplan 2025–2028 enthalten: Total sind für die IA 701791 und 701801 von 2025–2028 6,0 Mio. Franken eingestellt. Für das Jahr 2025 sind total 1,0 Mio. Franken eingestellt; davon werden aber nur 150'000 Franken benötigt; die restlichen 800'000 Franken im Jahr 2029 anfallen; 50'000 Franken werden nicht benötigt. Diese Korrektur bzw. Verschiebung vom Jahr 2025 ins Jahr 2029 wird mit dem IP 2026–2035 erfolgen; im Jahr 2029 wird die entsprechende erforderliche Kompensation intern im TBA erfolgen.

**Projektierung Bauprojekte der ersten Ausbautetappe / Realisierung Untertalweg**

Für die Projektierung erster Bauprojekte der Velovorzugsroute Birsstadt Ost und Velovorzugsroute Birsstadt West sowie deren Bewilligungsverfahren und für die Projektierung und Realisierung des Netzlückenschluss Untertalweg beträgt die Ausgabenbewilligung **4'450'000 Franken inkl. MwSt.**

Kostenschätzung +/-10 %

Bauprojekte erste Ausbautetappe (4 Projekte)	CHF	1'600'000	.-
Untertalweg: Ausführungsprojekt / Bauleitung	CHF	300'000	.-
Realisierung Untertalweg	CHF	1'800'000	.-
Diverses wie Markierung, Verkehrsführung, Sicherheitswärter etc.	CHF	400'000	.-
<b>Zwischentotal</b>	<b>CHF</b>	<b>4'100'000</b>	<b>.-</b>
Mehrwertsteuer von 8,1 %; gerundet	CHF	350'000	.-
<b>Total (inkl. MwSt.)</b>	<b>CHF</b>	<b>4'450'000</b>	<b>.-</b>

**Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):**

§ 32 Abs. 2 FHG, siehe Kap. 2.5.			
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)			
<input checked="" type="checkbox"/>	Neu	<input type="checkbox"/>	Gebunden
<input checked="" type="checkbox"/>	Einmalig	<input type="checkbox"/>	Wiederkehrend

**Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):**

Budgetkredit:	Profit-Center: P2301	Kt:	50100010	Kontierungsobj.:	701832 (Ost) 701818 (West)
Verbuchung	Erfolgsrechnung		<input checked="" type="checkbox"/>	Investitionsrechnung	
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)			4'450'000		

Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Baupreisindex Nordwestschweiz, Tiefbau, vom April 2024, Indexstand: 116.7; (Basis Oktober 2020 = 100) werden mitbewilligt und sind in der Abrechnung nachzuweisen.

Die Ausgabenbewilligung wird über einen einmaligen Beitrag zulasten der Investitionsrechnung finanziert. Der kalkulierte und angestrebte Ausgabenbetrag beläuft sich auf 4'450'000 Franken. Dieser Betrag unterliegt einer Kostengenauigkeit von ±10 %. Dies bedeutet, dass:

Die tatsächlich anfallenden Kosten nach heutigem Kenntnisstand zwischen 4'005'000 Franken (90 %) und 4'895'000 Franken (110 %) liegen werden.

Richtgrösse für die Erarbeitung der Bauprojekte und Realisierung «Untertalweg» ist jedoch der im Ausgabenbeschluss aufgeführte Betrag von 4'450'000 Franken (100 %).

Die im Ausgabenbeschluss angegebene Kostengenauigkeit von  $\pm 10\%$  hat zur Folge, dass eine allfällige Überschreitung der im Landratsbeschluss aufgeführten Ausgabe bis zum Betrag von 445'000 Franken (10 % von 4'450'000 Franken) keine Erhöhung der Ausgabenbewilligung erforderlich macht.

Der Betrag von 110 % (4'895'000 Franken) untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft der fakultativen Volksabstimmung.

**Investitionsrechnung**

Ja  Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2025	2026	2027	2028	2029	Total
A	Investitionsausgaben		5	200'000	1'200'000	1'400'000	1'400'000	250'000	<b>4'450'000</b>
E	Beiträge Dritter*		6		-100'000	-350'000	-350'000	-100'000	<b>-900'000</b>
	<b>Nettoausgabe</b>			<b>200'000</b>	<b>1'100'000</b>	<b>1'050'000</b>	<b>1'050'000</b>	<b>150'000</b>	<b>3'550'000</b>

\* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

**Erfolgsrechnung**

Ja  Nein

**Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):**

Die Kosten sind im Investitionsprogramm 2025–2034 und Aufgaben- und Finanzplan 2025–2028 enthalten: Total sind in den Jahren 2025-2029 18,5 Mio. Franken brutto, bzw. 11,3 Mio. Franken netto eingestellt; also deutlich mehr wie benötigt. Dies wird mit der Überarbeitung des IP 2026– 2035 entsprechend angepasst.

**Projektleitung für die Planung und Umsetzung der Velovorzugsrouten**

Für die interne Projektleitung für die Planung und Umsetzung der Velovorzugsrouten für eine Zeitdauer von 7 Jahren beträgt die Ausgabenbewilligung **1'750'000.– Franken inkl. MwSt.**

Kostenschätzung +/- 10 %

Projektleitungsstelle 7 Jahre CHF 1'750'000 .-

**Total (exkl. MwSt.) CHF 1'750'000 .-**

**Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):**

§ 32 Abs. 2 FHG, siehe Kap. 2.5.			
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)			
X	Neu	Gebunden	X Einmalig Wiederkehrend

**Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):**

Budgetkredit:	Profit-Center: P2301	Kt:	50100010	Kontierungsobj.:	701832 (Ost) 701818 (West)
Verbuchung	Erfolgsrechnung		X	Investitionsrechnung	

Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)	1'750'000 exkl. MwSt.
---------------------------------------	-----------------------

Die Ausgabenbewilligung wird über einen einmaligen Beitrag zulasten der Investitionsrechnung finanziert. Der kalkulierte und angestrebte Ausgabenbetrag beläuft sich auf 1'750'000 Franken. Dieser Betrag unterliegt einer Kostengenaugigkeit von  $\pm 10\%$ . Dies bedeutet, dass:

Die tatsächlich anfallenden Kosten nach heutigem Kenntnisstand zwischen 1'575'000 Franken (90 %) und 1'925'000 Franken (110 %) liegen werden.

Richtgrösse für die Kosten der internen Projektleitung für 7 Jahre ist jedoch der im Ausgabenbeschluss aufgeführte Betrag von 1'750'000 Franken (100 %).

Die im Ausgabenbeschluss angegebene Kostengenaugigkeit von  $\pm 10\%$  hat zur Folge, dass eine allfällige Überschreitung der im Landratsbeschluss aufgeführten Ausgabe bis zum Betrag von 175'000 Franken (10 % von 1'750'000 Franken) keine Erhöhung der Ausgabenbewilligung erforderlich macht.

Der Betrag von 110 % (1'925'000 Franken) untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft der fakultativen Volksabstimmung.

### Investitionsrechnung

Ja  Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2025	2026	2027	2028	2029	2030 ff	Total
A	Investitionsausgaben		5	0	250'000	250'000	250'000	250'000	750'000	<b>1'750'000</b>
E	Beiträge Dritter*		6							
	<b>Nettoausgabe</b>			<b>0</b>	<b>250'000</b>	<b>250'000</b>	<b>250'000</b>	<b>250'000</b>	<b>750'000</b>	<b>1'750'000</b>

\* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

### Erfolgsrechnung

Ja  Nein

#### Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):

Die Kosten sind im Investitionsprogramm 2025–2034 und Aufgaben- und Finanzplan 2025–2028 enthalten.

In den zwei IA 701832 und 701818 sind für die Jahre 2025-2029 total 18,5 Mio. Franken brutto bzw. 11,3 Mio. Franken netto eingestellt; also deutlich mehr wie die benötigten Mittel von brutto 6,2 Mio. Franken (4,45 Mio. + 1,75 Mio.). Dies wird mit der Überarbeitung des IP's 2026–2035 entsprechend angepasst. Im Jahr 2030 sind brutto 1,5 Mio. Franken; netto 0,70 Mio. Franken eingestellt; im IP 2026–2035 werden die Beträge gemäss vorliegender Ausgabenbewilligung auf die Jahre 2030-2032 verteilt und in den einzelnen Jahren TBA-intern entsprechend kompensiert.

#### Weitere Einnahmen (§ 35 Abs. 1 Bst. f Vo FHG): Ja Nein

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation wurde die Massnahme 4LV4 (Ost) / 4LV3 (West) «BL: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost bzw. West, 1. Etappe» mit total 35 Mio. Franken zur Mitfinanzierung eingereicht. Der Bund beteiligt sich mit max. 40 % der anrechenbaren Kosten bzw. mit max. 14 Mio. Franken (inkl. MwSt; Preisstand 2020), wenn mit der Realisierung der entsprechenden Bauprojekte bis Ende 2028 gestartet wird.

Dies bedeutet, dass für die beantragte Ausgabenbewilligung für den vorgezogenen Bau des Lückenschluss Untertalweg eine Mitfinanzierung von ca. 40 % der anrechenbaren Kosten gerechnet werden kann. Der Anteil der anrechenbaren Kosten beträgt ca. 90 % der Investitionskosten von ca. 2,5 Mio. Franken; damit ergibt sich ein Bundesbeitrag von ca. 0,9 Mio. Franken.

Als Info kann darauf hingewiesen werden, dass der Kanton Solothurn den Abschnitt der VVR Ost, der durch Dornach führt, ebenfalls im Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation zur Mitfinanzierung eingereicht hat. Die entsprechende Massnahme 4LV8 «SO: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost, Abschnitt Solothurn») wurde mit Investitionskosten von 16 Mio. Franken eingereicht und wird ebenfalls mit 40 % der anrechenbaren Kosten durch den Bund mitfinanziert.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 5. Generation (Eingabe Bund: Juni 2025) werden weitere Etappen für beide Velovorzugsrouten mit Investitionskosten von total 20 Mio. Franken angemeldet; dabei wird mit einer Bundesbeteiligung von ca. 35 %; d.h. von ca. 7 Mio. Franken gerechnet.

Nach Vorliegen der Vorprojekte können mit Eingabe vom Aggloprogramme 6. Generation im Juni 2029 weitere Etappen zur Mitfinanzierung eingereicht werden. Aus heutiger Sicht kann mit einer Mitfinanzierung von ca. 35 % gerechnet werden.

**Folgekosten** (§ 35 Abs. 1 Bst. g Vo FHG):  Ja  Nein

Zusammenfassung Folgekosten in CHF		PC	Kt	1/2036	2037	2038	2039	2040
A	1			100'000'000				
A	2	2301	31/30	0	0	0	0	0
A		2301	31	0	0	0	0	0
A		2301	33	1'950'000	1'950'000	1'950'000	1'950'000	1'950'000
A		2102	34	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000
A				3'950'000	3'950'000	3'950'000	3'950'000	3'950'000
E	3	23xx	42/43	0	0	0	0	0
A	2-3			3'950'000	3'950'000	3'950'000	3'950'000	3'950'000
A	4			-				
	5			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

**Auswirkungen auf den Stellenplan** (§ 35 Abs. 1 Bst. i Vo FHG):  Ja  Nein

Es soll eine befristete PL-Stelle für 7 Jahre geschaffen werden, die über eine Ausgabenbewilligung finanziert wird, die mit dieser LRV beantragt wird.

**Schätzung der Eigenleistungen** (§ 35 Abs. 1 Bst. h Vo FHG):

PL-Stelle 100 % über mindestens 7 Jahre

**Strategiebezug** (§ 35 Abs. 1 Bst. m Vo FHG):  Ja  Nein

Siehe Kapitel 2.4.

**Risiken (Chancen und Gefahren)** (§ 35 Abs. 1 Bst. l Vo FHG):

Chancen	Gefahren
Verbesserte Bedingungen für den Veloverkehr	Terminverzögerungen durch Einsprachen
Höhere Kapazitäten für den Veloverkehr	Terminverzögerungen durch Referenden zu den Finanzbeschlüssen
Erfahrungen in der Planung und Umsetzung von Velovorzugsrouten	«Verlust» der Bundesbeiträge aus dem Agglomerationsprogramm durch verspätete Realisierung
Attraktive und komfortable Alternative zum MIV und ÖV	Das Projekt wird von der Bevölkerung verworfen.
Nachhaltige- und ressourceneffiziente Mobilität fördern	Die Route kann nur teilweise umgesetzt werden und es entsteht ein Flickenteppich.
Gesunde Mobilität fördern	Es wird keine Einigung mit Gemeinde über Betrieb und Unterhalt erzielt.
Synergien mit Drittprojekten	
Zusammenarbeit mit den Gemeinden der Birsstadt und dem Kanton Solothurn	
Entschärfung des Nutzungskonflikts im Schappe-Areal und die Realisierung einer leistungsfähigen Alternative für den Veloverkehr	

**Zeitpunkt der Inbetriebnahme** (§ 35 Abs. 1 Bst. n Vo FHG):

Ziel ist, dass die Velovorzugsroute Birsstadt Ost und die Velovorzugsroute Birsstadt West bis 2032 durchgängig erkenn- und befahrbar sind.

**Wirtschaftlichkeitsrechnung** (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):

Es wurden zu Velovorzugsrouten (auch unter dem Titel Veloschnellrouten) in der Schweiz in den letzten Jahren diverse Kosten-Nutzen-Analysen durchgeführt. Dabei wurden auch verschiedene Szenarien bezüglich Anteil Umsteigende aufs Velo betrachtet. Bei all diesen Untersuchungen wurde sehr positive Kosten-Nutzen-Verhältnisse festgestellt (oft Faktor über 10). Massgeblich zu diesem Ergebnis tragen die folgenden Aspekte bei:

- Die Reisezeiten und Unfallkosten für Velofahrende, welche auch ohne Vorzugsroute das Velo nehmen, werden deutlich gesenkt.

- Auf die Gesundheit von neuen Velofahrenden, welche vom Auto oder ÖV umsteigen, entsteht ein sehr positiver Effekt.
- Die Baukosten sind vergleichsweise gering. In der Regel werden bestehende Strassen und Wege genutzt und Kunstbauten nur punktuell für Entflechtungen eingesetzt.

Die Velovorzugsrouten in der Birsstadt weisen eine im BL-internen Vergleich hohe Veloverkehrsnachfrage auf und haben somit einen hohen Nutzen. Schliesslich ist auch davon auszugehen, dass der motorisierte Individualverkehr von den beiden Velovorzugsrouten Birsstadt Ost und West indirekt profitieren wird: Das Velo kann für gewisse Verkehrsteilnehmenden eine echte, gleichwertige Alternative werden und so zu einem Umstieg auf das Velo führen. Damit werden Kapazitäten frei für diejenigen, welche oftmals zwingend auf das Auto angewiesen sind.

Die für die Birsstadt abgeschätzten Durchschnittskosten für den Vollausbau eines Kilometers Velovorzugsroute beträgt rund 10 Mio. Franken. Damit sind die Kilometerkosten im Vergleich zu Strassen Neu- und Umbauten deutlich tiefer. Wenn es gelingt, durch den Bau der Velovorzugsrouten gewisse Ausbauten insbesondere für den motorisierten Individualverkehr vermeiden zu können, wäre dies finanziell interessant. Speziell unter diesem Gesichtspunkt ist die Realisierung von Velovorzugsrouten eine wirtschaftlich günstige Alternative.

## **2.7. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung**

Wird nach der Prüfung durch die FKD eingefügt.

## **2.8. Regulierungsfolgenabschätzung ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e und e<sup>bis</sup> Geschäftsordnung Landrat](#))**

Keine Auswirkungen.

## **2.9. Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens**

Text

## **2.10. Vorstösse des Landrats**

Derzeit sind im Kanton Basel-Landschaft diverse Motionen und Postulate mit Bezug zur Thematik «Veloverkehr / Velovorzugsrouten» hängig, wovon sich einige konkrete auf die Region Birsstadt beziehen. Nachfolgend wird kurz deren Inhalt sowie der aktuelle Stand erläutert. Mit der vorliegenden Landratsvorlage sollen jedoch keine Motionen oder Postulate abgeschrieben werden.

*Postulate 2019/354 und 2019/355:*

*Velo-Schnellrouten-Netz Unteres resp. Zentrales Baselbiet, Klaus Kirchmayr*

Die Postulate beantragen die Erarbeitung eines Masterplans Velo-Schnellrouten-Netz Unteres resp. Zentrales Baselbiet.

Das aktuelle kantonale Radroutennetz von 2008 wird derzeit weiterentwickelt und liegt als Entwurf vor. Künftig wird es durch Velovorzugsrouten ergänzt. Die restlichen kantonalen Radrouten werden in Basis- und Hauptrouten unterteilt. Zusammen mit den Velovorzugsrouten des Kantons Basel-Stadt entsteht ein durchgängiges Velovorzugsrouten-Netz. Für die Velovorzugsrouten in der Birsstadt (gemäss Postulat Verbindungen V4 und V5) wurde eine Pilotstudie durchgeführt und für zwei Korridore Machbarkeitsstudien erarbeitet.

Die Festlegung des zukünftigen, kantonalen Radroutennetzes mit Velovorzugsrouten erfolgt im Rahmen der Gesamtrevision des kantonalen Richtplans. In diesem Zusammenhang sollen auch die beiden Vorstösse inhaltlich abschliessend behandelt werden.

*Postulat 2022/419: Veloführung beim MFP Kreisel verbessern, Jan Kirchmayr*

Das Postulat bittet zu prüfen und zu berichten, wie die Veloführung am MFP Kreisel in Münchenstein (insbesondere jene in nördliche Richtung) verbessert werden kann. Es sollen dabei auch eine unterirdische Veloführung und eine geschützte Kreiselführung nach niederländischem Vorbild geprüft werden. Weiter wird gebeten, die Kosten der jeweiligen Massnahmen aufzuzeigen.

Der MFP Kreisel liegt auf der Velovorzugsrouten Birsstadt West. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden verschiedene Varianten der künftigen Führung geprüft. Eine Unterführung wäre machbar (Kosten ca. 15 Mio. Franken). Aufgrund der vorgesehenen Anbindung des Dreispitzareals sowie Abhängigkeiten zu weiteren Drittplanungen sind weitere Abklärungen nötig. Der MFP Kreisel ist eines der Fokusgebiete, für welche vor der Ausarbeitung des Vorprojekts weitere Vertiefungen vorgenommen werden (vgl. Kapitel. 2.3.4. a). Die im Postulat vorgeschlagenen Massnahmen werden in die Vertiefungsarbeiten aufgenommen.

### **3. Anträge**

#### **3.1. Beschlüsse**

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Für die Vorprojekte der Velovorzugsrouten Birsstadt Ost und Velovorzugsrouten Birsstadt West sowie die vertiefenden Abklärungen der «Fokusgebiete» wird eine neue einmalige Ausgabe von 5'950'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % bewilligt.
2. Für die Projektierung der Bauprojekte für die erste Ausbautetappe der Velovorzugsrouten Birsstadt Ost und Velovorzugsrouten Birsstadt West und die Realisierung des Netzlückenschluss Untertalweg wird eine neue einmalige Ausgabe von 4'450'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % bewilligt.
3. Für die Projektleitung zur Planung und Umsetzung der Velovorzugsrouten wird eine Projektleitungsstelle für 7 Jahre mit der Option auf Verlängerung um weitere 5 Jahre bewilligt. Dafür wird eine neue einmalige Ausgabe von 1'750'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % bewilligt.
4. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms an der Realisierung des Netzlückenschluss Untertalweg von voraussichtlich 900'000 Franken wird Kenntnis genommen.
5. Der Regierungsrat wird beauftragt, ein Modell zu erarbeiten, wie die Gemeinden vom Betrieb und Unterhalt der Velovorzugsrouten entlastet werden können und eine entsprechende Anpassung des Strassengesetzes dem Landrat vorzulegen.
6. Ziff. 1 - 3 des vorliegenden Landratsbeschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin:

#### 4. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss

#### **Landratsbeschluss**

#### **über Velovorzugsrouten Birsstadt, Ausgabenbewilligung Projektierung Vorprojekt und erste Bauprojekte sowie Realisierung Abschnitt Untertalweg**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Vorprojekte der Velovorzugsroute Birsstadt Ost und Velovorzugsroute Birsstadt West sowie die vertiefenden Abklärungen der «Fokusgebiete» wird eine neue einmalige Ausgabe von 5'950'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % bewilligt.
2. Für die Projektierung der Bauprojekte für die erste Ausbautetappe der Velovorzugsroute Birsstadt Ost und Velovorzugsroute Birsstadt West und die Realisierung des Netzlückenschluss Untertalweg wird eine neue einmalige Ausgabe von 4'450'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % bewilligt.
3. Für die Projektleitung zur Planung und Umsetzung der Velovorzugsrouten wird eine Projektleitungsstelle für 7 Jahre mit der Option auf Verlängerung um weitere 5 Jahre bewilligt. Dafür wird eine neue einmalige Ausgabe von 1'750'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % bewilligt.
4. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms an der Realisierung des Netzlückenschluss Untertalweg von voraussichtlich 900'000 Franken wird Kenntnis genommen.
5. Der Regierungsrat wird beauftragt, ein Modell zu erarbeiten, wie die Gemeinden vom Betrieb und Unterhalt der Velovorzugsrouten entlastet werden können und eine entsprechende Anpassung des Strassengesetzes dem Landrat vorzulegen.
6. Ziff. 1 - 3 des vorliegenden Landratsbeschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: