



Veloverkehr – Bericht der Bau- und Planungskommission (BPK) zum stadträtlichen Bericht «Konzept Veloverkehr»

1. Grundlage

Die stadträtliche Vorlage Nr. 2020-34a wurde am 20. August 2025 vom Einwohnerrat an die Bau- und Planungskommission zur Beratung überwiesen.

2. Sitzungsablauf

Die BPK behandelte die Vorlage an einer Sitzung. Es waren der zuständige Stadtrat, der Bereichsleiter und als Gast «Pro Velo beider Basel» anwesend.

3. Beratung der BPK

3.1 Ausgangslage

Im 2020 hat die BPK das Parkraumkonzept behandelt und festgestellt, dass darin nur die Situation der Autoparkplätze behandelt wurde, obwohl im Postulat 2016-23 explizit auch Velos und Roller erwähnt wurden. Der Bericht des Stadtrates wurde in der Folge nicht ergänzt und so hat sich die BPK entschieden, selbst einen Vorstoss in Form des Postulates Nr. 2020-34 einzureichen. Die Antwort des Stadtrates liegt nun vor und wurde von der BPK behandelt.

Es gibt 3 Instrumente wie die Velowege geplant werden:

- Strassennetzplan wurde 2017 als Konzeptplan beschlossen. Dieser wird laufend nach Prioritäten und der finanziellen Situation umgesetzt.
- Kantonaler Plan der Velorouten existiert und auch für den Abschnitt Kaserenstrasse von der Militärstrasse bis Altmarkt ist ein fertiges Konzept vorhanden, das nur noch auf die Umsetzung wartet.
- Velovorzugsrouten / Veloschnellrouten wie z.B. Bubendorf-Basel und Lausen-Basel. Der Kanton hat die Gemeinden über erste Überlegungen informiert und die Diskussion angestossen, mehr aber auch nicht.

3.2 generelle Einschätzung der Situation

Die BPK ist mit der Einschätzung des Stadtrates in mancher Hinsicht einig, dass in den letzten Jahren schon viel gemacht und investiert wurde. Im Speziellen seien hier die Realisierungen der Velostation, des Orissteigs, des Sichertsteigs und die Erstellung von einer grossen Anzahl von Veloparkplätzen im und rund um das Stadtzentrum erwähnt.

Es ist auch klar, dass bezüglich Veloverkehr immer noch etwas Luft nach oben vorhanden ist. Aber auch hier müssen Prioritäten gesetzt werden, was natürlich die Finanzen betrifft. Vor allem aber muss der Kanton in die Pflicht genommen werden, dass die Verbesserung

der Sicherheit des Veloverkehrs umgesetzt wird. Dies betrifft einerseits bauliche Aspekte wie Lichtsignale und Velostreifen sowie andererseits das Verhalten der Velofahrer selbst.

3.3 Sicherheit auf den Kantonsstrassen

Es kann festgehalten werden, dass vor allem auf den Kantonsstrassen Risikopotential für Velofahrende besteht. Konkret besteht Nachholbedarf an der Kasernenstrasse und der Rheinstrasse. Für die Kasernenstrasse besteht beim Kanton schon seit längerer Zeit ein Konzept, das nur noch umgesetzt werden muss.

Auf dem Gebiet der Stadt Liestal bestehen an einigen Orten sehr enge Platzverhältnisse, dass Velostreifen nicht möglich sind. Mit dem stark wachsenden Anteil an Zwei-Rad-Mobilität wird der Platz für alle Verkehrsteilnehmer noch enger. Somit bleibt nur noch die Umsetzung einer Tempo 30-Zone, was bezüglich Gasstrasse und Rebgasse auch so beim Kanton schon eingegeben wurde.

3.4 Schwachstellenliste

Die Stadt Liestal hat im 2009 bezüglich Veloverkehr eine Schwachstellenliste erstellt, die dann auch im 2012 nochmals überarbeitet wurde. Ein Teil der Schwachstellen ist im Strassennetzplan eingeflossen und so konnten auch einige Schwachstellen behoben werden. Nach Aussagen der Verwaltung betreffen alle offenen Schwachstellen die Kantonsstrassen. Die BPK konnte diese Schwachstellenliste leider nicht einsehen. Auf jeden Fall wurde sie seit 2012 nicht mehr überarbeitet und nachgetragen.

3.5 Problemfall Rathausstrasse

Die Rathausstrasse ist als Begegnungszone ausgeschildert und somit haben die Fussgänger in diesem Bereich Vortritt. Seit Juli 2025 ist neu, dass in einer Begegnungszone das Velofahren erlaubt ist. In der Rathausstrasse ist laut Beschilderung jedoch nur Schritttempo vorgeschrieben. Die Nationale Veloroute wird nach wie vor durchs Städtli geführt, um bedeutende Sehenswürdigkeiten miteinander zu verbinden. Dieses Nebeneinander wäre kein Problem, wenn sich die Velofahrer, ob mit oder ohne Elektro-Unterstützung dieser Situation anpassen würden. Nur mit einem rücksichtvollen Miteinander kann die Situation nachhaltig verbessert werden. Diese Sensibilität fehlt aber in sehr vielen Fällen und führt zu gefährlichen Situationen vor allem, wenn Kinder unterwegs sind. Dasselbe gilt auch für E-Trottfahrer und neuerdings auch E-Scooter-Fahrer, die eigentlich in der Begegnungszone gar nicht zulässig sind. Aber da gibt es anscheinend eine Lücke im Gesetz!

Hier müssen Lösungen gesucht und gefunden werden und wenn es in einem nächsten Anlauf nur mit Ordnungsbussen oder weiteren, z.B. zeitlichen Einschränkungen (allgemeines Fahrverbot) geht.

3.6 Stellungnahme «Pro Velo beider Basel»

Aus der BPK kam der Wunsch, die Organisation «Pro Velo beider Basel» zur Stellungnahme in die Sitzung einzuladen. Die Organisation war mit dem Geschäftsführer und der Leiterin der Ortsgruppe Liestal vertreten.

«Pro Velo beider Basel» bestätigt, dass in den letzten Jahren viel für den Veloverkehr getan wurde. Aber auch «Pro Velo beider Basel» macht darauf aufmerksam, dass vor allem bei Kantonstrassen wie der Gitterli-Kreuzung, der Kasernen- und der Rheinstrasse nach

wie vor gefährliche Stellen vorhanden sind. Positiv ist die gute Ausstattung mit Veloparkplätzen insgesamt und dass man nach wie vor mit dem Velo direkt vor die Geschäfte fahren kann.

Insgesamt vermisst «Pro Velo beider Basel» die Vision, in welche Richtung die langfristige Planung für den Veloverkehr in der Stadt Liestal gehen soll.

«Pro Velo beider Basel» ist sich auch bewusst, dass teilweise rücksichtslos Velo gefahren wird. Die Sensibilisierung der Velofahrer ist wichtig und soll mit entsprechenden Standaktionen im 2026 unterstützt werden. Eine Verbannung der Velos aus dem Städtli sei auf jeden Fall nicht die richtige Lösung.

3.7 Empfehlung der BPK

Die BPK empfiehlt dem Stadtrat zukünftig die folgenden Aufgaben konsequent zu bearbeiten:

- Problemzone Rathausstrasse soll gelöst werden.
- Schwachstellenliste soll überarbeitet und entsprechende Schlüsse gezogen werden.
- Die Stadt soll konsequent und immer wieder proaktiv auf den Kanton zugehen.
- Die kritischen und neuralgischen Verkehrsknotenpunkte müssen gegenüber dem Kanton klar benannt und aufgelistet sein, dass regelmässig Stellung bezogen werden kann, was noch gemacht werden muss.
- Überprüfung, wo Parkplätze für Kleinfahrzeuge in Veloparkplätze umgewandelt werden könnten.

4. Würdigung und Beschlussfassung

Die BPK kann sich der Meinung des Stadtrates anschliessen, dass in den letzten Jahren für den Veloverkehr schon viel gemacht wurde und im Stadtzentrum der Bedarf an weiteren Massnahmen nicht vorhanden ist. Ganz generell ist das Velonetz auf den Gemeindestrasse gut ausgebaut. Von der Verwaltung konnte auch gut dargelegt werden, dass der Netzgedanke wichtig und immer im Hinterkopf ist. Jeder Ort im Siedlungsgebiet Liestal soll mit dem Velo erreichbar sein.

Die Diskussion hat sich daher vor allem um die Sicherheit auf den Kantonsstrassen konzentriert. Jedoch ist sich die BPK bewusst, dass der Handlungsspielraum gegenüber dem Kanton nur begrenzt ist. Aber auch da gilt: Steter Tropfen höhlt den Stein! Dem Kanton muss immer wieder bewusst gemacht werden, dass vor allem in Bereichen wie Hallenbad, Musikschule und Frenkschulhaus, wo viele Kinder und Jugendliche unterwegs sind, noch Handlungsbedarf besteht.

Im Grossen und Ganzen wurde der Bericht des Stadtrates gut aufgenommen, obwohl die Vision für die langfristige Planung etwas dünn ausgefallen ist.

Die Vorlage des Stadtrates zum Postulat «Konzept Veloverkehr» wird von der BPK einstimmig zur Kenntnis genommen und ist einstimmig für Abschreibung des Postulates.

5. Antrag

Die Bau- und Planungskommission (BPK) beantragt dem Einwohnerrat, den folgenden Anträgen des Stadtrates zuzustimmen:

Der Einwohnerrat nimmt Kenntnis von der stadträtlichen Beantwortung des Postulates Nr. 2020-34.

Das Postulat Nr. 2020-34 wird als erfüllt abgeschrieben.

Peter Bürgin, Präsident BPK Liestal

Liestal, 14. Oktober 2025