

Stellungnahme Vernehmlassung Teilrichtplan Velo und kantonale Verordnung Veloverkehr

Die Stellungnahme wurde am 03. Aug 2026 um 09:01:38 Uhr erfolgreich übermittelt.

Thematik:

Vernehmlassung Teilrichtplan Velo und kantonale Verordnung Veloverkehr

Teilnehmerangaben:

VCS beider Basel
Gellertstrasse 29
4052 Basel

Kontaktangaben:

Kanton Basel-Stadt
Bau- und Verkehrsdepartement
Dufourstrasse 40/50, Postfach
4001 Basel

E-Mail-Adresse: mobilitaet@bs.ch
Telefon: 061 267 85 56

Teilnehmeridentifikation:

216564

Zustimmungsmessung

Aussage	Zustimmung
Stimmen Sie dem Strategie- und Massnahmenbericht zu?	Stimme eher zu

Zustimmungsmessung

Aussage	Zustimmung
Stimmen Sie dem Veloroutennetz Alltag zu?	Stimme eher zu
Stimmen Sie dem Veloroutennetz Freizeit zu?	Stimme zu

Zustimmungsmessung

Aussage	Zustimmung
Stimmen Sie der kantonalen Verordnung Veloverkehr zu?	Stimme zu
Stimmen Sie dem Erläuterungsbericht zur kantonalen Verordnung Veloverkehr zu?	Stimme zu

Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Strategie- und Massnahmenbericht	St 1: Sichere und durchgehende Velorouten für alle Nutzendengruppen	Ergänzen um den Punkt, dass ein konstanter Fahrfluss angestrebt wird, aber keine möglichst hohe Geschwindigkeit.	Von Anfang an muss klar sein, mit welchem Ziel die Veloinfrastruktur dann auch gebaut wird. Angestrebt werden muss konstantes, flüssiges, sicheres und komfortables Fahren und nicht eine möglichst hohe Geschwindigkeit.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Strategie- und Massnahmenbericht	St 1: Sichere und durchgehende Velorouten für alle Nutzengruppen	Konkrete Qualitäts- und Gestaltungskriterien sind zu definieren. Diese Kriterien zielen auf eine hohe Sicherheit, Komfort, Fahrfluss und Erkennbarkeit ab.	Die Strategie muss vorsehen, dass die verschiedenen Hierarchieebenen der Velorouten in definierten Qualitäten gestaltet werden, sonst droht der TRP Velo 2026 ein planerisches Instrument ohne spürbare Auswirkungen zu werden. Wir fordern deshalb, konkrete Qualitätsanforderungen und Gestaltungsvorgaben für die jeweiligen Netzhierarchien festzulegen.
Strategie- und Massnahmenbericht	5.4 Velorouten erkennbar machen	Koordination Signalisation und Markierung mit Kanton Basel-Landschaft mit dem Ziel der Gewährleistung der Sicht- und Erkennbarkeit der Velorouten.	Wir stimmen dem Kapitel zu, weisen gleichzeitig darauf hin, dass die Koordination mit dem Kanton Basel-Landschaft fehlt. Durch die vielen grenzüberschreitenden Velorouten ist es zwingend, dass die Gestaltung mindestens ähnlich ist. Ausserdem könnten durch eine gleiche Gestaltung Kosten und Aufwände vermieden werden. Zudem ist noch nicht klar, wie dies umgesetzt werden sollte. Dies sollte möglichst rasch nachgeholt werden.
Allgemeine Rückmeldung	Allgemeine Rückmeldung	Trendfahrzeuge, E-Velos und Entwicklungen abbilden: Trendfahrzeuge und E-Velos teilen die Velo-Infrastruktur mit dem herkömmlichen Veloverkehr. Dies muss konzeptuell erwähnt werden. Auch Massnahmen, wie die Sicherheit gewährt werden kann. Selektive Verbote von schnellen E-Velos auf Velo-Wegen (wie z. B. Solitude) sind zu erwägen und durchzusetzen.	
Allgemeine Rückmeldung	Allgemeine Rückmeldung	Velovorzugsrouten fürs Velo zu opimieren. Dazu gehören Beschränkungen für den MIV: Um die Sicherheit zu erhöhen, sollten Velovorzugsrouten entweder vom Autoverkehr getrennt oder in Strassen mit eingeschränktem MIV geführt werden. Besonders wichtig ist die Gestaltung der Knoten, wo getrennte Flächen und sichere Querungen überall	
Allgemeine Rückmeldung	Allgemeine Rückmeldung	Auf Velorouten aller Hierarchien ist die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen: Siedlungsgerechte Geschwindigkeiten erhöhen die Sicherheit und das Miteinander verschiedener, umweltfreundlicher Vekkehrsarten.	
Allgemeine Rückmeldung	Allgemeine Rückmeldung	Die Rücksichtnahme auf den Fussverkehr ist zu konkretisieren: Insbesondere, was dies für Begegnungszonen und gewisse intensiv von Fussgänger:innen und Velofahrenden genutzten Stellen (Solitude, Birschöpfli) angeht.	
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Die Velovorzugsroute vom linken Rheinufer ist auf die Hauptachse St. Alban-Anlage und Zürcherstrasse zu verlegen.	Heute ist der Weg übers Birschöpfli vor allem von der Freizeitnutzung von Fussgänger:innen dominiert. Die mittlerweile vielen Velofahrenden stehen besonders in den warmen Monaten teilweise im Konflikt mit ihnen. Deshalb wäre es sinnvoll, nicht zum wiederholten Mal eine wichtige Veloverbindung auf einen Fussweg zu legen, sondern eine bereits existierende Strasse zu nutzen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			Die Führung der Veloroute über die Zürcherstrasse entspräche zudem der Strategie 1. Auf der Birsbrücke bestehen derzeit zwei (schmale) Velostreifen und drei Autospuren, wovon eine für die VVR genutzt werden könnte. Die heutige St. Alban-Vorstadt ist eine gemütliche Begegnungszone. Mit der durch die VVR und weitere Veloförderungsmassnahmen zu erwartenden Zunahme des Veloverkehrs ist es nicht sinnvoll, diese wichtige Verbindung durch eine Strasse zu leiten, in der Fussgänger:innen Vortritt haben. Die Solitude, Birsköppli und weitere Beispiele zeigen, welche Konflikte dadurch entstehen. Es ist nicht erkennbar, wie am Birsköppli und am Mühleberg die für zusätzlichen Veloverkehr nötige Infrastruktur realisiert werden kann. Aktuell liegt der DTV am Birsköppli bei 1753 Velos, was bereits für viele schwierige Begegnungen sorgt.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Erschliessung Lindenhofareal sicherstellen	Für die Erschliessung des Lindenhofareals mit geplanter intensiverer Nutzung ist die gleich danebenliegende Velovorzugsroute sehr wichtig. Deshalb muss sichergestellt werden, dass diese aus dem Lindenhofareal fahrbar erreicht werden kann und in alle Richtungen (Bahnhof Basel SBB, VVR in Richtung Baselbiet, andere Quartiere) gute Verbindungen bestehen.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Keine Führung von Velovorzugsrouten durch Begegnungszonen	In Begegnungszonen haben Fussgänger:innen Vortritt. Um Konflikte zu vermeiden, dürfen Velovorzugsrouten nicht durch Begegnungszonen führen. Vielmehr sollen sie auf heute dem Autoverkehr vorbehaltenen Flächen geführt werden, so wie dies die Strategie 1 auch vorsieht. Wir fordern deshalb, dass im Rahmen des Teilrichtplans Velo der Umgang mit diesen Situationen geplant wird. So könnten die Standards Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur entsprechend ergänzt werden. Dieser Antrag gilt für alle solchen Situationen im Rahmen des Teilrichtplans Velo.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Verbindung durch Hafen ist zu plausibilisieren und mit Führung über Hiltalingerstrasse zu vergleichen.	Während die vorgeschlagene Routenwahl für die Velovorzugsroute zwar interessant und sinnvoll scheint, ist sie gleichzeitig nur schwer umsetzbar. Die nötigen Bauten und die engen räumlichen Verhältnisse im Hafen sind grosse Hürden. Wir fordern deshalb, dass diese Routenwahl für die VVR plausibilisiert wird. Die alternative Führung der VVR über die Hiltalingerstrasse ist damit zu vergleichen. Dies hätte auch den Vorteil, dass kein Kreuzen der Fahrbahn in Fahrtrichtung Nord nötig wäre.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Hauptverbindungen und Velovorzugsrouten auch aufs Bruderholz planen	Das Bruderholzquartier als einziges Quartier soll nur durch Nebenverbindungen erschlossen werden. Wir fordern deshalb, dass mindestens auch Haupttrouten ins Quartier geplant werden. In den letzten Jahren, speziell durch die stärkere Verbreitung von E-Velos, dürfte der Veloverkehr aus und in dieses Quartier stark zugenommen haben, auch wenn leider keine Daten dazu vorzuliegen scheinen. Ein Verzicht auf eine Erschliessung des Bruderholz-Quartiers mit Haupt- und Velovorzugsrouten müsste daher mindestens begründet werden.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Keine Hauptroute über die Solitude-Promenade	Die Planungen zur Anpassung der Solitude-Promenade zeigen, wie schwierig es dort ist, eine gute und funktionierende Lösung zu finden. Die engen Verhältnisse, Anforderungen an Natur und Gestaltung sowie der Nutzungsdruck machen eine konfliktarme Gestaltung höchst herausfordernd. Viel sinnvoller, einfacher und günstiger umsetzbar ist deshalb die konsequente Führung des Veloverkehrs über die Grenzacherstrasse. Dazu könnte die aktuell als Hauptroute eingetragene Verbindung zu einer Velovorzugsroute werden. Gleichzeitig darf über die Solitude-Promenade höchstens eine Nebenroute führen oder sogar gar keine Verbindung gemäss Teilrichtplan Velo, während allerdings das Velofahren dort nicht verboten wird. Die Führung der Veloroute über die Grenzacherstrasse entspräche der Strategie 1.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Velorouten in angrenzenden Gebieten (inkl. D und F) sollen als orientierender Planinhalt in den TRP Velo 2026 aufgenommen werden.	Basel-Stadt ist der Kanton mit der kleinsten Fläche, schnell erreichen Velofahrende in der trinationalen Region seine Grenzen. Deshalb ist es angebracht, die in den umliegenden Kantonen und Ländern geplanten und bereits festgelegten Velorouten zur Orientierung in den TRP Velo 2026 aufzunehmen.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Die Achse Hirzbrunnen/Riehen – Kraftwerk Birsfelden – St. Jakob und weiter nach Muttenz oder Münchenstein ist durch eine sichere und angenehme Veloverbindung zu ergänzen.	Aktuell ist in der Achse in Richtung Süden das Gebiet St. Jakob nur über einen Umweg über die Redingbrücke, Lehenmattstrasse und Birsstrasse zu erreichen. Dies ist ausserdem mit mehreren vortrittsbelasteten Knoten und Linksabbiegen verbunden. Eine einfachere Lösung wäre die bereits ins Spiel gebrachte Birsquerung unter den Autobahn- und Eisenbahnbrücken und die Anpassung des Knotens St.-Jakobs-Strasse/Birsstrasse.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Keine Führung von Velovorzugsrouten durch Begegnungszonen. Dies gilt auch für weitere Stellen im Netz der VVR.	In Begegnungszonen haben Fussgänger:innen Vortritt. Um Konflikte zu vermeiden, dürfen Velovorzugsrouten nicht durch Begegnungszonen führen. Vielmehr sollen sie auf heute dem Autoverkehr vorbehaltenen Flächen geführt werden, so wie dies die Strategie 1 auch vorsieht. Wir fordern deshalb, dass im Rahmen des Teilrichtplans Velo der Umgang mit diesen Situationen geplant wird. So könnten die Standards Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur entsprechend ergänzt werden. Dieser Antrag gilt für alle solchen Situationen im Rahmen des Teilrichtplans Velo 2026.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Prüfen, ob die Verbindung auf der Birs- und Lehenmattstrasse als Vorzugsroute geführt werden kann.	Dies ist eine wichtige Verbindung nach Muttenz und weiter in die Birsstadt.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Eine logische und attraktive Veloverbindung zwischen Grenzacherstrasse und Schaffhauser Rheinweg muss aufgenommen werden.	Nur so kann der Druck aus der Solitude-Verbindung genommen werden.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Rasche Verbesserung planen und umsetzen.	Die momentane Führung der Veloroute über den Centralbahnplatz sorgt für diverse Konflikte und ist nicht geeignet als Verbindung zwischen Hauptpost und Viaduktstrasse. Der im TRP Velo 2026 vorgeschlagene Umweg über die Nauenstrasse während gleichzeitig eine Nebenroute über den Centralbahnplatz führt, erachten wir als nicht sinnvoll.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Bessere Querung des Knotens durch Veloroute durch Unterführung ermöglichen.	Die Unterführung gehört dem Kanton Basel-Stadt und könnte somit einfacher umgewidmet werden.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Viaduktstrasse, Steinenring, Spalenring: Velovorzugsroute als Fortsetzung vom Bahnhof Basel SBB einrichten.	Wege in der Richtung dieser Verbindung scheinen sonst nur über Haupttrouten zu führen.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Prüfen, ob Binnergerstrasse-Steinenberg als Vorzugsroute geführt werden könnte.	Wichtige Verbindung für Verkehr aus dem Leimental.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Die Führung der Velovorzugsroute ist zu plausibilisieren.	Der Gewinn durch die Velovorzugsroute im Dreieck Höhenweg/Dachsfelderstrasse/Pruntrutstrasse ist aus heutiger Sicht nicht erkennbar. Alternativ sollte eine VVR zum Dornbachviadukt geschaffen werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Verbindung auf dem Dorenbachviadukt von Haupt- zu Velovorzugsroute ändern.	Die Verbindung aus dem Quartier Gundeldingen und von der Südseite des Bahnhofs Basel SBB in Richtung Leimental und Neubad erfordert eine Velovorzugsroute. Die Realisierung der Zolli-Querung (L) ist nicht absehbar.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Haupt- oder Velovorzugsroute auf der Entenweidstrasse hinzufügen.	Diese wichtige Verbindung zum Bahnhof St. Johann sollte nicht durchs Quartier, sondern auf der bestehenden und ausserdem direkten Verbindung geführt werden. Dies ist ausserdem sinnvoller als die geplanten Routen, weil am Kannenfeldplatz Haupt- und Velovorzugsrouten aus mehreren Richtungen zusammentreffen.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Veloroute über den Messeplatz hinzufügen.	Im Entwurf des TRP Velo 2026 fehlt eine Veloverbindung über den Messeplatz, obwohl dieser dafür geeignet ist, diese Verbindung stark genutzt wird und für künftige Verbesserungen die nötigen Flächen vorhanden zu sein scheinen.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Die Pläne für Verbindungen mit Brücken sind zu konkretisieren.	Die Vorschläge A-J begrüssen wir grundsätzlich sehr.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Mit geplanten Projekten I, J und G ist ebenfalls die Verbindung Otterbach-Kleinhüningen-Hafen aufzuwerten, mindestens als Hauptverbindung.	Dadurch ergibt sich eine gute Verbindung in Ost-West-Richtung und von Huningue und Weil am Rhein ins Klybeck und nach Kleinhüningen.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	n/a	Projekte Q, R, S und T begrüssen wir.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Verknüpfung der Veloverbindungen auf der Johanniterbrücke und darunter sind zu konkretisieren.	Die Verknüpfung der Velovorzugsroute auf der Johanniterbrücke und der auf dem darunter verlaufenden Unteren Rheinweg ist wichtig, sind beides doch Arterien für den Veloverkehr. Gleichzeitig scheint dies baulich nicht einfach zu sein.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Verknüpfung der Veloverbindungen auf der Dreirosenbrücke und darunter sind zu konkretisieren.	Die Verknüpfung der Velovorzugsroute auf der Dreirosenbrücke und der auf dem darunter verlaufenden Unteren Rheinweg ist wichtig, sind beides doch Arterien für den Veloverkehr. Gleichzeitig scheint dies baulich nicht einfach zu sein.
Karte Veloroutennetz Freizeit		Keine Antwort	Keine Antwort
Allgemeine Rückmeldung	Allgemeine Rückmeldung	Der Teilrichtplan Velo 2026 beurteilen wir mehrheitlich positiv. Leider sorgt der Teilrichtplan Velo 2026 an verschiedenen Stellen zu Konflikten zwischen Velofahrenden und Fussgänger:innen. Dabei sind diese Konflikte gut vermeidbar, wenn die Routenwahl diese stärker berücksichtigen würde.	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Kantonale Verordnung Veloverkehr		Keine Antwort	Keine Antwort
Erläuterungsbericht Verordnung Veloverkehr		Keine Antwort	Keine Antwort
Allgemeine Rückmeldung		Keine Antwort	Keine Antwort