

Stellungnahme

Basel, 5. August 2026 sb

zum Teilrichtplan Velo und zur kantonalen Verordnung Veloverkehr

Die Handelskammer beider Basel unterstützt eine bessere Veloinfrastruktur, fordert aber eine verhältnismässige Umsetzung mit klarer Interessenabwägung. Entscheidend sind Transparenz über Auswirkungen und Kosten, der Erhalt der Erreichbarkeit für Wirtschaft und Bevölkerung sowie eine ausgewogene Verordnung mit differenzierter Ersatzpflicht, breiter Mitwirkung und klarer Kompetenzordnung.

Ausgangslage

Der Kanton Basel-Stadt überarbeitet den Teilrichtplan Velo von 2019, da dieser den neuen nationalen und kantonalen Vorgaben nicht mehr entspricht. Anlass sind insbesondere das seit dem 1. Januar 2023 geltende Bundesgesetz über Velowege sowie der angenommene Gegenvorschlag zur Volksinitiative «sichere Velorouten in Basel-Stadt». Demgemäss müssen mindestens 40 km Velovorzugsrouten innerhalb von zehn Jahren nach Inkrafttreten des neuen Artikels im kantonalen Umweltschutzgesetz (seit 1.1.2026) und sowie die Haupt- und Nebenverbindungen bis 2042 umgesetzt werden.

Gleichzeitig hat das Bau- und Verkehrsdepartement die kantonale Verordnung Veloverkehr erarbeitet. Sie regelt den Vollzug des Bundesgesetzes über Velowege und definiert Aufgaben, Zuständigkeiten und Verfahren im Kanton Basel-Stadt.

Teil 1: Teilrichtplan Velo

Beurteilung Teilrichtplan Velo

Die Handelskammer beider Basel begrüsst im Grundsatz die in der vorliegenden Revision des Teilrichtplan Velo angestrebte Verbesserung des kantonalen Velonetzes. Neben weiteren Verkehrsmitteln wie dem Privatauto, dem Tram oder der Bahn stellt das Velo eine Alternative im Wirtschafts- resp. Pendelverkehr dar. Dies umso mehr, seitdem E-Bikes mit Reisegeschwindigkeiten von bis zu 45 km/h ein sehr rasches Vorankommen ermöglichen. Eine funktionierende Veloinfrastruktur trägt damit zu einer besseren Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts Basel bei. Vor diesem Hintergrund ist es sinnhaft, bestehende Netzlücken zu schliessen. Leistungsfähige Verkehrsverbindungen – auch per Velo – sind eine wichtige Voraussetzung für einen Wirtschaftsstandort.

Handelskammer beider Basel

St. Jakobs-Strasse 25

Postfach

CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60

F +41 61 270 60 05

www.hkbb.ch

Die Handelskammer plädiert jedoch dafür, bei der Netzplanung und der Umsetzung der Massnahmen die gebotene Verhältnismässigkeit zu wahren. Nutzungskonflikte, insbesondere auf Kosten von wirtschaftlichen Interessen sowie der Kapazität des MIV sollen vermieden werden. Wir befürworten es grundsätzlich, dass durch eine sichere Veloinfrastruktur auch besorgte Velofahrer ermutigt werden und damit weiteres Potenzial für den Veloverkehr ausgeschöpft wird. Dabei gilt es zu bemerken: Die Bedingungen für Velofahrer sind in Basel bereits sehr gut. Dies wird u.a. mit dem dritten Platz beim Prix Velo 2026 in der Kategorie Grossstädte zum Ausdruck gebracht. Zudem lässt sich auch mit ausserordentlichen Infrastrukturmassnahmen zugunsten des Veloverkehrs dessen Verkehrsanteil nicht uneingeschränkt steigern. Persönliche Präferenzen spielen immer eine zentrale Rolle. Der Grenznutzen zusätzlicher Massnahmen der Veloinfrastruktur ist daher gemäss unseren Einschätzungen abnehmend.

Es wäre aus unserer Sicht somit unverhältnismässig für einen abnehmenden Zusatznutzen zugunsten des Veloverkehrs, die Kapazitäten des MIV einzuschränken. Dies würde die Erreichbarkeit insgesamt verschlechtern. Schweizweit bewältigt der MIV rund 73 Prozent der Verkehrsleistung. Selbst im urbanen Kanton Basel-Stadt entfielen gemäss Modellierungen des Gesamtverkehrsmodells Region Basel im Jahr 2023 rund 50 Prozent der Verkehrsleistung auf den MIV. Mit dem Velo wurden hingegen lediglich 6.6 Prozent der Verkehrsleistung erbracht. Eine einseitige Bevorzugung des Velos auf Kosten des mit Abstand leistungsfähigsten Verkehrsmittels birgt also grosse Risiken für die Anbindung des Wirtschaftsstandorts Basel und damit für die Wettbewerbsfähigkeit der ansässigen Firmen – aber auch für die Mobilität der Gesamtbevölkerung.

Die Vernehmlassungsunterlagen bleiben überdies oberflächlich und erlauben keine detaillierte Einschätzung der Folgen im Strassenraum, mit welchen bei der Umsetzung der skizzierten Massnahmen zu rechnen ist. Es wäre für die Handelskammer inakzeptabel, wenn die Funktionalität des MIV auf dessen Hauptverkehrsachsen zugunsten des Veloverkehrs systematisch eingeschränkt würde. Damit würde neben den beschriebenen Auswirkungen hinsichtlich der Erreichbarkeit auch die Kanalisierungsfunktion der zentralen Achsen beeinträchtigt, was wiederum Ausweichverkehr in den Quartieren zur Folge hätte.

Hauptforderungen zum Teilrichtplan Velo

Im Lichte der obenstehenden Ausführungen stellt die Handelskammer folgende Hauptforderungen:

Verhältnismässigkeit

- Wir fordern, dass unter *St 1: Sichere und durchgehende Velorouten für alle Nutzengruppen* der strategische Entscheid für eine strikte Priorität des Veloverkehrs gegenüber dem MIV zugunsten einer «Verhältnismässigkeits-Klausel» aufgehoben wird. Diese soll lauten: «Der Veloverkehr wird unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit mit hoher Priorität behandelt. Bei Nutzungskonflikten wird eine angemessene Interessenabwägung durchgeführt.»
- Wir fordern, dass der MIV insbesondere auf Hauptverkehrsachsen genügend Raum erhält, um seine Erschliessungsfunktionen wahrzunehmen.
- Wir fordern zudem, dass kein Parkplatzabbau unter dem Deckmantel des Veloverkehrs forciert werden soll, wenn dies nicht unbedingt notwendig ist. Die Adlerstrasse und die St. Jakobs-Strasse zeigen dies eindrücklich auf. Bei beiden Abschnitten gibt es bestehende Velorouten als Alternativen, welche heute rege genutzt werden. Die Velorouten, welche neu auf Kosten von Parkplätzen ausgewiesen wurden, werden hingegen von Velofahrenden kaum benutzt.

Transparenz

- **Nutzungskonflikte:** Aus den Unterlagen geht nicht hervor, wo mit Nutzungskonflikten gerechnet werden muss und wo voraussichtlich die Funktionalität des MIV eingeschränkt wird. Wir fordern deshalb, dass das Bau- und Verkehrsdepartement eine entsprechende Analyse – insbesondere mit Blick auf wirtschaftliche Nutzungen und MIV-Kapazitäten – nachreicht und somit die erforderliche Transparenz schafft. Ansonsten kann nicht beurteilt werden, mit welchen Folgen durch die beschriebenen Massnahmen zu rechnen ist.
- **Standards und bauliche Massnahmen:** Im Bericht werden zwar Vorzugsrouten, Hauptverbindungen sowie Nebenverbindungen beschrieben. Welche Dimensionen (insbesondere Breiten) die einzelnen Hierarchiestufen einnehmen sollen und welche baulichen Massnahmen notwendig werden können, wird jedoch nicht ausgeführt. Es wird lediglich auf die Standards Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur des Kantons Basel-Stadt (Standards FVV), einen über 100-seitigen Bericht, verwiesen. Damit wird die Meinungsbildung sowie eine fundierte Beurteilung der zu erwartenden Folgen für den bestehenden Strassenraum stark erschwert. Wir fordern deshalb, dass die vorgesehenen Dimensionen für Vorzugsrouten, Hauptverbindungen sowie Nebenverbindungen sowie die notwendigen baulichen Massnahmen transparent ausgewiesen werden.
- Ausserdem fällt auf, dass sich der Kanton Basel-Stadt entschieden hat, eigene Standards zu entwickeln, statt sich an den vom Bund empfohlenen Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute zu orientieren. Das Regelwerk des BVD verlangt dabei deutlich grosszügigere Breiten für die Veloinfrastruktur als die bundesweit einschlägigen Normen. So sehen die Standards FVV beispielsweise für Radstreifen eine Breite von 180 cm statt von 150 cm vor, wie dies die VSS-Normen empfehlen. Dies ist stossend, da es sich bei den Standards FVV nicht um ein demokratisch legitimiertes Regelwerk handelt. Gemäss der Verbindlichkeitserklärung der Standards FVV sind diese als verwaltungsinterne Richtlinie des Bau- und Verkehrsdepartements zu verstehen. Sie wurde durch das Amt für Mobilität mit Unterstützung einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe erarbeitet, unterlag keinem öffentlichen Vernehmlassungsverfahren und soll gemäss Versionstabelle laufend weiterentwickelt werden. Aus Sicht der Handelskammer ist es rechtsstaatlich problematisch, wenn ein behördenverbindlicher Teilrichtplan einer verwaltungsinternen Richtlinie faktisch eine priorisierende Wirkung gegenüber anderen öffentlichen Interessen einräumt. Grundlegende Entscheidungen über die Verteilung des öffentlichen Verkehrsraums müssen auf demokratisch legitimierten Grundlagen beruhen und dürfen nicht von verwaltungsinternen Richtlinien abhängig gemacht werden, die ohne politische Genehmigung geändert werden können.
- Wir fordern deshalb, dass die vorgesehenen Dimensionen für Vorzugsrouten, Hauptverbindungen sowie Nebenverbindungen sowie die notwendigen baulichen Massnahmen transparent ausgewiesen werden. Weiter fordern wir, dass der konsequente Vorrang der Standards FVV auf Velovorzugsrouten gegenüber den Verkehrsansprüchen des MIV aufgehoben wird.
- **Kosten:** Zudem fehlen Angaben zu den zu erwartenden Kosten der vorgesehenen Massnahmen. Wir fordern, dass die Kosten transparent ausgewiesen werden.
- **Mitwirkung bei der Umsetzung:** Die Zustimmung zu einer groben Strategie darf nicht als Carte Blanche für bauliche Massnahmen aufgefasst werden. Wir fordern, dass die aus dem Teilrichtplan Velo abgeleiteten Massnahmen vor deren Umsetzung transparent kommuniziert und die relevanten Akteure eng miteinbezogen werden.

Weitere Forderungen sind den Bemerkungen zu den einzelnen Kapiteln zu entnehmen.

Bemerkungen zu einzelnen Kapiteln

2. Einleitung

Die Sichtweise, dass ein hoher Veloverkehrsanteil das Strassennetz entlastet und damit dem Wirtschaftsverkehr dient, lehnen wir in dieser Deutlichkeit ab. Einschränkungen der Kapazitäten des MIV wirken sich negativ auf die Erreichbarkeit insgesamt aus (siehe auch Ausführungen weiter oben).

Hingegen begrüssen wir explizit, dass die Gesamtlänge der bisherigen Pendel- und Basisrouten von 210 km auf neu insgesamt 177 km (sogenanntes Veloroutennetz Alltag) reduziert wird. Mit dieser Fokussierung können unnötige Nutzungskonflikte verhindert werden.

St 1: Sichere und durchgehende Velorouten für alle Nutzendengruppen

Wir fordern, dass der strategische Entscheid für eine strikte Priorität des Veloverkehrs gegenüber dem MIV zugunsten einer «Verhältnismässigkeits-Klausel» aufgehoben wird. Diese soll lauten: «Der Veloverkehr wird unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit mit hoher Priorität behandelt. Bei Nutzungskonflikten wird eine angemessene Interessenabwägung durchgeführt.»

Dass bei den Veloroutennetzen Alltag und Freizeit die Anschlüsse mit den Nachbarländern und -gemeinden abgestimmt werden sollen, begrüssen wir ausdrücklich.

St 2: Ausreichende Anzahl an guten Veloabstellplätzen

Wir anerkennen, dass für einen attraktiven Veloverkehr ausreichend Abstellplätze in genügender Qualität notwendig sind. Wir erinnern jedoch daran, dass gerade an zentralen Lagen Veloabstellplätze in Konkurrenz zu anderen Nutzungen stehen. Wir fordern deshalb, dass auch bei Veloabstellplätzen eine angemessene Interessenabwägung durchgeführt wird und möglichst keine anderweitigen Nutzungen verunmöglicht werden. Veloabstellplätze sind demgemäss so verträglich und platzsparend wie möglich in den Stadtraum zu integrieren.

St 3: Betrieb und Unterhalt

Der Absicht, zusätzliche Vorschriften bei Baustellen zu erlassen – insbesondere, wenn diese auch eine Auswirkung auf private Bauherren entfalten – stehen wir äusserst skeptisch gegenüber. Bereits heute wird das Bauen durch unzählige Vorschriften erschwert, verzögert und verteuert. Wir fordern, dass von der Einführung zusätzlicher Vorschriften abgesehen wird.

St 4: Serviceangebote und Öffentlichkeitsarbeit

Neutrale, umfassende und frühzeitige Information bei staatlichem Handeln begrüssen wir. Es ist jedoch nicht Aufgabe des Staates, normativ ausgerichtete Kommunikationsmittel mit dem Ziel einer Verhaltensänderung seiner Bevölkerung einzusetzen oder mit Steuergeldern Dienstleistungen privater Anbieter zu konkurrenzieren. Wir fordern, dass der Kanton bei Serviceangeboten und der Öffentlichkeitsarbeit zurückhaltend agiert.

5.1 Schwachstellen beseitigen

Wir lehnen den zweiten vorgeschlagenen Grundsatz, wonach die konsequente Anwendung der Standards FVV auf Velovorzugsrouten grundsätzlich Vorrang gegenüber dem MIV haben soll dezidiert ab. Stattdessen plädieren wir für eine ausgewogene Herangehensweise analog zu unserem unter St1 eingebrachten Vorschlag für eine «Verhältnismässigkeits-Klausel».

Aus den Unterlagen wird nicht klar, was «bauliche Massnahmen» sowie «Sofortmassnahmen» konkret bedeuten und welche Folgen diese im Strassenraum haben. Zentral ist, dass die Massnahmen koordiniert umgesetzt, die relevanten Stakeholder einbezogen werden und die Einschränkungen für Wirtschaft sowie Bevölkerung so gering wie möglich ausfallen.

5.3 Netzlücken schliessen

Wir befürworten es explizit, dass Netzlücken frühzeitig bei Entwicklungs- und Arealplanungen berücksichtigt werden sollen. Neben dem Veloverkehr muss jedoch auch die Erschliessung mit weiteren Verkehrsmitteln frühzeitig mitgedacht werden.

5.5 Veloabstellplätze erstellen

Vergleiche Kommentar zu St 2.

Teil 2: Kantonale Verordnung Veloverkehr

Beurteilung kantonale Verordnung Veloverkehr

Bei der kantonalen Verordnung Veloverkehr beurteilt die Handelskammer beider Basel einzelne Punkte kritisch. Insbesondere die weitgehende Ersatzpflicht (Realersatz) erscheint zu strikt, zumal das Bundesgesetz eine differenzierte Interessenabwägung unter Berücksichtigung des öffentlichen Interesses und der örtlichen Verhältnisse vorsieht. Problematisch ist zudem, dass mit VCS und Pro Velo ausschliesslich verkehrspolitisch einseitig ausgerichtete Verbände einbezogen werden, während die Wirtschaft, Anwohnende und weitere Mobilitätsinteressen keine vergleichbare Rolle erhalten. Gerade bei Massnahmen im Strassenraum sind jedoch auch die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts, der MIV, der Güterverkehr sowie Anlieferungen mitzuberücksichtigen. Weiter weist die Verordnung der Fachstelle Velo sehr weitgehende Kompetenzen zu, womit eine ausgewogene Abwägung verschiedener Mobilitätsinteressen und Nutzungsansprüche zweifelhaft erscheint.

Hauptforderungen zur kantonalen Verordnung Veloverkehr

Zur kantonalen Verordnung Veloverkehr stellt die Handelskammer beider Basel folgende Forderungen:

- **Breitere Mitwirkung verankern:** In der Verordnung Veloverkehr sind neben VCS und Pro Velo auch die Wirtschaft, das Gewerbe sowie weitere Mobilitätsinteressen einzubeziehen.
- **Ausgewogene Kompetenzordnung schaffen:** Die Fachstelle Velo darf keine faktische Vorrangstellung erhalten; Entscheide mit Auswirkungen auf den Strassenraum müssen departementsübergreifend und unter gleichwertiger Berücksichtigung aller Interessen erfolgen.
- **Ersatzpflicht differenzieren:** Die Ersatzpflicht für Velowege ist so auszugestalten, dass öffentliches Interesse, örtliche Verhältnisse und konkurrierende Nutzungen angemessen berücksichtigt werden.

Fazit

Die Handelskammer beider Basel unterstützt die Verbesserung der Veloinfrastruktur im Grundsatz, fordert jedoch eine verhältnismässige Umsetzung mit angemessener Interessenabwägung. Eine strikte Priorisierung des Veloverkehrs zulasten des MIV lehnen wir ab; insbesondere auf Hauptverkehrsachsen muss die Erreichbarkeit für Wirtschaft und Bevölkerung gewährleistet

bleiben. Zudem sind die erwarteten Nutzungskonflikte, baulichen Massnahmen, Dimensionierungen und Kosten transparent auszuweisen. Zur kantonalen Verordnung Veloverkehr fordert die Handelskammer eine differenzierte Ersatzpflicht, eine breiter abgestützte Mitwirkung unter Einbezug der Wirtschaft und weiterer Mobilitätsinteressen sowie eine ausgewogene Kompetenzordnung ohne faktische Vorrangstellung der Fachstelle Velo.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.