



Sozialdemokratische Partei
Basel-Stadt

Bau- und Verkehrsdepartement
Dufourstrasse 40/50
4052 Basel

Basel, 4. August 2026

Stellungnahme Vernehmlassung Teilrichtplan Velo und kantonale Verordnung Veloverkehr

Sehr geehrter Damen und Herren

Vielen Dank für die Möglichkeit der Vernehmlassung. Die ausführlichen Antworten finden Sie anbei.

Freundliche Grüsse

Julia Baumgartner
Parteipräsidentin

Weitere Kontaktpersonen:

Organisation / Institution:	SP Basel-Stadt
Strasse und Nr.:	Rebgasse 1
PLZ und Ort:	4058 Basel
Land:	Schweiz

Vornamen & Namen:
E-Mail-Adressen:

Ivo Balmer
ivo.balmer@mietshaeusersyndikat.ch

Jean-Luc Perret
jlp@gmx.ch

Zustimmungsmessung

Aussage	Zustimmung
Stimmen Sie dem Strategie- und Massnahmenbericht zu?	Stimme eher nicht 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 eher nicht zu
Stimmen Sie dem Erläuterungsbericht zur kantonalen Verordnung Veloverkehr zu?	Stimme eher nicht zu

Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Strategie- und Massnahmenbericht	2. Einleitung	Grundsätzliches: Zusammenhängende, durchgehende und deutlich markierte Velowege oder Radstreifen sollen garantiert werden.	Strategisch wäre es wichtig, vermehrt und konsequenter eine Entflechtung der Verkehrsträger anzustreben. Vorzugsrouten sollten konsequent vom Durchgangsverkehr mit Motorfahrzeugen geschützt werden, wenn die Velos nicht über einen getrennten Veloweg verfügen.
Strategie- und Massnahmenbericht	2. Einleitung	Zielkonflikte Vorschlag: «Im Rahmen der Überarbeitung des TRP Velo wurden Zielkonflikte insbesondere mit folgenden Themen identifiziert: <i>Fahrspuren und</i>	Der Hauptkonflikt besteht mit dem flächenverschwenderischen motorisierten Individualverkehr. Dies sollte klar und ehrlich so genannt werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
		<i>Parkierungsflächen des motorisierten Individualverkehrs, Flächen für den öffentlichen Verkehr, Flächen für den Fussverkehr, Freizeitnutzungen, Aufenthalt, Entsiegelung und Baumstandorte.</i> Wo möglich und sinnvoll wurden bereits bei der Überarbeitung der Veloroutennetze mögliche Zielkonflikte berücksichtigt (vgl. Kapitel 4.1). Anderorts gilt es im Einzelfall eine Interessenabwägung vorzunehmen. Im Rahmen der Projekterarbeitung sollen zudem andere relevante Anliegen wie die des Naturschutzes, von Erholungsnutzungen, der Rheinschifffahrt und des Denkmalschutzes berücksichtigt werden.»	
Strategie- und Massnahmenbericht	2. Einleitung	Grundsatz: Die Velorouten müssen attraktiver werden, wenn das Netz eingekürzt wird.	Wir können auch nachvollziehen, dass eine gewisse Einkürzung des Netzes vorgesehen wird, allerdings können wir einer solchen Einkürzung nur zustimmen, wenn dafür nahe Velorouten deutlich aufgewertet werden. Wir sind uns bewusst, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA im «Handbuch Planung von Velorouten» für Velorouten innerorts eine Maschenweite von ca. 200 m bis 500 m vorschlägt. Allerdings ist diese Maschenweite aufgrund örtlicher Gegebenheiten zu interpretieren und macht nur dann Sinn, wenn die nächste Veloroute sehr einfach anzufahren ist. Sind Hindernisse wie Bahnlinien, Flüsse oder auch Steigungen dazwischen, muss die Maschenweite deutlich geringer ausfallen. Darüber hinaus müssen die Routen attraktiver sein, wenn das Netz verdichtet wird, damit sie auch genutzt werden, wenn ein Umweg nötig ist.
Strategie- und Massnahmenbericht	2. Einleitung	Der «Strategie- und Massnahmenbericht» enthält keinen klaren Strategiekatalog von konkreten Massnahmen und Umsetzungsvorschlägen, insbesondere über die Ausgestaltung und die Mindestanforderungen an die unterschiedlichen Routenformen. Er bleibt in vielem unverbindlich. Trotz dieser grundsätzlichen Kritik beurteilen wir es als positiv, dass die vom Bund empfohlene Netzhierarchie und Nomenklatur weitestgehend übernommen werden. Positiv ist weiter, dass anerkannt wird, dass Veloparkierungsanlagen und «Bike&Ride-Anlagen» im Richtplan aufgenommen werden, sind sie doch untrennbar mit dem Velowegnetz verbunden. Ohne sichere Parkierung erfolgt – gerade bei der deutlich überdurchschnittlichen Velodiebstahlquote in Basel – deutlich weniger Velonutzung. Allerdings braucht es auch für Parkierungsanlagen gleichermassen wie für die Umsetzung des Velowegnetzes Fristen für die Umsetzung (vgl. das vorgeschlagene Reporting zu geeigneten Meilensteinen).	Der Mangel an Konkretheit führt zu wenig Rechtssicherheit bei der Umsetzung. Muss schliesslich das Gericht entscheiden, ob einzelne Projekte richtplankonform sind, führt das zu langwierigen Verfahren und Verzögerungen. Wünschbar wären deshalb eine klare Strategie und sehr konkrete Mindestanforderungen an die unterschiedlichen Routenformen, anhand derer Umsetzungsprojekte geprüft werden können.
Strategie- und Massnahmenbericht	2. Einleitung	Einführung eines reglmässigen öffentlichen Reportings von geeigneten Meilensteinen, sprich Zielvorgabe und Umsetzungsstand. Dies kann als «Ticker» ausgestaltet sein. Dies wird bspw. von der Verwaltung für die Umsetzung des Wohnbauprogramms 1000+ erfolgreich praktiziert.	Positiv ist, dass ein Monitoring – wie es auch das USG BS verlangt – im Bericht erwähnt wird. Bei diesem Monitoringbericht, der bis zur Fertigstellung des Netzes alle drei Jahre veröffentlicht werden muss, ist es aber zwingend, dass neben der Länge des Netzes auch die Qualität und die Einhaltung der Standards veröffentlicht werden. Es wird aufzuzeigen sein, wie viele (Kilo)Meter der einzelnen Routenformen bereits umgesetzt worden sind, aber auch, welche Qualität die umgesetzten Massnahmen haben. Diese Angaben bzw. die Karte müssen ja als Geobasisdaten auch dem Bund zur Verfügung gestellt werden (Art. 12 Veloweggesetz) und die Daten sollten unbedingt im kantonalen Datenportal bzw. auf MapBS laufend veröffentlicht werden. Wir schlagen zudem vor, auch die Nutzenden für die Qualitätskontrolle miteinzubeziehen, z. B. mit einem System wie VelObserver.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Strategie- und Massnahmenbericht	St 1: Sichere und durchgehende Velorouten für alle Nutzendengruppen	Bei den Grundsätzen regen wir daher ein neues zweites Lemma an: Die Veloinfrastruktur ist fehlerverzeihend zu planen, Trennelemente und Randabschlüsse auf Velorouten sind überfahrbar, Randsteine werden auch bei Trottoirüberfahrten so gestaltet, dass sie ohne Schläge und Sturzgefahr überfahrbar sind.	Es fehlt der Hinweis auf fehlerverzeihende bzw. fehlertolerante Infrastruktur.
Strategie- und Massnahmenbericht	St 1: Sichere und durchgehende Velorouten für alle Nutzendengruppen	Aufzählung der Quell- und Zielorte: «Das Veloroutennetz Alltag deckt die wichtigsten Quell- und Zielorte unter anderem für den Pendel- und Einkaufsverkehr ab. <i>Zu den wichtigen Zielorten gehören weiter Sportanlagen, Kultureinrichtungen, Spitäler, Veranstaltungsorte und Bildungszentren (Universitäten, Schulen usw.).</i> Das Veloroutennetz gewährleistet die Anschlüsse an die Nachbarländer/-gemeinden.»	Bei der Aufzählung von wichtigen Quell- und Zielorten werden nur «Pendel- und Einkaufsverkehr» genannt. Es fehlen wichtige weitere zentrale Quell- und Zielorte im Bildungs- und Freizeitbereich.
Strategie- und Massnahmenbericht	St 1: Sichere und durchgehende Velorouten für alle Nutzendengruppen	Entflechtung statt Tempo 30. Die SP bevorzugt folgende Führungsformen: Ebenerdige Zweirichtungsradwege, optimal mit leicht passierbarer baulicher Abgrenzung zur Autofahrbahn. Einrichtungsraddwege in beide Richtungen. Wo Zweirichtungsradwege nicht möglich oder nicht sinnvoll sind, ist der baulich leicht abgetrennte Radweg für Velofahrende die sicherste Führungsform. Einrichtungvelostreifen in beide Richtungen. Sie sind eine Alternative zu Zweirichtungsradwegen und sollen dort zum Einsatz kommen, wo Zweirichtungsradwege nicht gestaltbar sind, resp. es sinnvoller ist, auf beiden Strassenseiten Radwege oder Radstreifen anzubieten. Velostreifen nur auf einer Strassenseite. Sie sind geeignet für schmale Strassen mit Einbahnverkehr.	Die SP bevorzugt eine konsequente Entflechtung mit klar signalisierten Radspuren in eine oder zwei Richtungen. Tempo 30-Zonen mit beidseitiger Parkierung sind für die SP keine sichere Veloführung .
Strategie- und Massnahmenbericht	St 1: Sichere und durchgehende Velorouten für alle Nutzendengruppen	Anträge: - Wir verlangen, dass im Kapitel «Konzept» die wesentlichsten konzeptuellen und planerischen Vorgaben an die Routen (Strecken und Knoten) festgehalten werden. - Das Tempo für den motorisierten Individualverkehr ist auf kantonalen Velorouten überall dort zu beschränken, wo es keine abgetrennten Radwege hat. - Auf Velostrassen ist die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr zu beschränken, damit diese nicht – wie aktuell beispielsweise in der Sperrstrasse oder im Bernerring – die Velostrasse als «Autovorzugsstrasse» missbraucht. - Roteinfärbung als intuitive Markierung wo immer möglich, insbesondere Kreuzungen sind zu priorisieren.	Richtigerweise wird darauf hingewiesen, dass 40 km Velovorzugsrouten innerhalb von 10 Jahren (ab 2026) umgesetzt sein müssen (S. 4). Im gesamten Text fehlt aber eine Umschreibung, wie die Velorouten konkret ausgestaltet werden sollen. Es erfolgt einzig ein eher nebensächlicher Verweis auf die Standards Fuss- und Veloweginfrastruktur des Kantons Basel-Stadt (S. 6 Monitoring und Controlling). Allerdings sind in der aktuellen Version dieser Standards Vorzugsrouten bei den Anforderungen an die Projektierung kaum erwähnt.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Strategie- und Massnahmenbericht	St 2: Ausreichende Anzahl an guten Veloabstellplätzen	Die SP fordert, dass mehr Veloabstellmöglichkeiten auf Allmend geschaffen werden. Dazu gehören Velostationen, Veloständer mit Abschiessmöglichkeiten, Parkings, etc.	Um den Veloverkehr zu fördern braucht es ausreichend und sichere Abstellmöglichkeiten.
Strategie- und Massnahmenbericht	St 3: Betrieb und Unterhalt	Baustellen: «Bei Baustellen im öffentlichen Raum wird die Velodurchfahrt ermöglicht. Falls eine Umleitung notwendig ist, muss diese sicher und so direkt wie möglich sein, die Führung ist mit eigenen Wegweisern zu signalisieren. Bei Schiebestrecken sind jeweils deren Längen anzugeben. »	Heute ist die Umleitung nicht immer garantiert. Aktuelles Beispiel: Lyss. Zum besseren Verständnis vor Ort sollte die Länge der Schiebestrecke angegeben werden.
Strategie- und Massnahmenbericht	St 4: Serviceangebote und Öffentlichkeitsarbeit	Mehr öffentliche Zählstellen und Aktionen für die breite Bevölkerung. Besondere Angebote für Schulen.	• Öffentliche Zählstellen teilweise mit sofortiger Nutzungsanzeige sollen Basis für die Auswertung der Velonutzung sein und zu vermehrter Velonutzung motivieren. • Mit speziellen Aktionen, Veranstaltungen und Kursen sollen Kinder und Jugendliche lernen, sicher velozufahren und sie sollen zu einer umweltgerechten Mobilität motiviert werden. Besondere Angebote richten sich an Schulen.
Strategie- und Massnahmenbericht	4.1 Veloroutennetz Alltag	Aufnahme von Velorouten durch die Innenstadt und entlang von Tramachsen.	Viele Menschen nutzen die Innenstadt auch als Durchfahrtsroute. Gemäss Praxishilfe Velonetzplanung des ASTRA müssen alle für den Veloverkehr offenen Strassen verkehrssicher für den Veloverkehr sein. Deshalb müssen auch Tramachsen als Veloroute in Frage kommen und entsprechend ausgestaltet werden.
Strategie- und Massnahmenbericht	4.1 Veloroutennetz Alltag	Netzdichte: Die SP begrüsst die Ausdünnung des Netzes, sofern auf den definierten Routen auch schnell Verbesserungen umgesetzt werden.	s. Antrag.
Strategie- und Massnahmenbericht	4.1 Veloroutennetz Alltag	Vorzugsrouten sind konsequent auf die erstrangige Velonutzung auszurichten. Auf Vorzugsrouten, die noch keine abgetrennten Radwege aufweisen werden, Protected Bike Lanes eingerichtet, im Rahmen des bundesrechtlich Möglichen Tempo 30 signalisiert und die Durchfahrt des motorisierten Individualverkehrs so weit wie möglich beschränkt. Auf Hauptverbindungen wird im Rahmen des bundesrechtlich Möglichen zur Sicherheit der Velofahrenden die Geschwindigkeit grundsätzlich auf Tempo 30 beschränkt. Hauptverbindungen führen in der Regel nicht durch Begegnungszonen.»	Für Hauptverbindungen beantragen wir die konsequente Beschränkung auf Tempo 30. Zudem sollen Hauptverbindungen aufgrund des Konfliktpotentials nicht durch Begegnungszonen führen. Ist dies unumgänglich, soll dies nur auf sehr kurzen Streckenabschnitten der Fall sein, deshalb nur «in der Regel» Gut geschützte Velowege haben zur Folge, dass der Veloverkehr insgesamt zunimmt, weil das Sicherheitsgefühl ansteigt, wenn namhafte Teile einer Verbindung im geschützten Modus einer entflochtenen Verkehrsfläche bewältigt werden können. Zudem hat der Bund sogenannte Protected Bike Lanes ausdrücklich zugelassen. Auch diese schützen Velofahrende nachhaltig. Sie stellen eine rasche Massnahme dar als Überbrückung bis zur definitiven baulichen Umgestaltung. Bsp.: Das Berliner Mobilitätsgesetz schreibt vor, dass Fahrradstrassen so gestaltet sein müssen, dass der motorisierte Individualverkehr ausserhalb des Ziel- und Quellverkehrs unterbleibt. Auch München, Freiburg und Karlsruhe setzen stark auf sogenannte Fahrradstrassen oder Radschnellwege. Autos sind dort nur noch als Anlieger zugelassen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			Bsp.: Das Veloweggesetz des Bundes hält fest: «Die Betroffenen sowie die interessierten Organisationen sind an der Planung zu beteiligen.» (Art. 5 Abs. 3 Veloweggesetz). Bei der Überarbeitung des bestehenden Teilrichtplans Velo gilt es auch, das Bundes-gesetz über die Raumplanung und die dort festgehaltene Pflicht, die Bevölkerung bei Planungen in geeigneter Weise mitwirken zu lassen (Art. 4 Abs. 2 RPG), zu berücksichtigen.
Strategie- und Massnahmenbericht	5.1 Schwachstellen beseitigen	«Schwachstellen auf dem Veloroutennetz Alltag werden <i>mit Sofortmassnahmen und/oder baulichen Massnahmen</i> behoben.»	Sprachliche Präzisierung, teilweise ist nur eine Sofortmassnahme ohne bauliche Massnahme, teilweise beides oder nur eine bauliche Massnahme (nicht sofort) nötig.
Strategie- und Massnahmenbericht	5.1 Schwachstellen beseitigen	«Für die durchgehende Umsetzung von Velovorzugsrouten bis 2036 sollen auch ausserhalb der Erhaltungsplanung bauliche Massnahmen geprüft umgesetzt werden»	Es genügt nicht zu prüfen, sondern es braucht Massnahmen, um die klare gesetzliche Vorgabe umzusetzen.
Strategie- und Massnahmenbericht	5.1 Schwachstellen beseitigen	«Auf Haupt- und Nebenverbindungen sollen Schwachstellen <i>in der Regel</i> im Rahmen von laufenden Erhaltungsmassnahmen <i>behooben</i> werden. <i>Kleinere bauliche Massnahmen sowie Sofortmassnahmen</i> sind auch ausserhalb der Erhaltungsplanung möglich.»	Sprachliche Präzisierung.
Strategie- und Massnahmenbericht	5.1 Schwachstellen beseitigen	Handlungsanweisungen: Einführung eines Tools, mittels dem die Bevölkerung Schwachstellen melden kann. Periodische Überprüfung dieser Schwachstellen und Bericht zu geplanten Massnahmen. Kann auch ein Layer im GeoViewer BS sein.	Ein solches Tool fehlt bislang.
Strategie- und Massnahmenbericht	5.2 Gefahrenstellen beseitigen	«Die Gefahrenstellen werden nach ihre Dringlichkeit (Gefährdungspotenzial, Verkehrsbelastung und Netzbezug priorisiert und behoben».	Nicht die Gefahrenstellen, sondern deren Behebung ist zu priorisieren.
Strategie- und Massnahmenbericht	5.3 Netzlücken schliessen	«Netzlücken auf Velovorzugsrouten haben Signalwirkung und werden deshalb prioritär vorangetrieben behoben.»	Unglückliche Formulierung.
Strategie- und Massnahmenbericht	5.4 Velorouten erkennbar machen	Nennung von Fachverbänden: «Die Geschäftsstelle Agglo Basel erarbeitet in Abstimmung mit dem Bau- und Verkehrsdepartement, den angrenzenden Gebietskörperschaften und interessierten Organisationen ein Gestaltungskonzept (inkl. Wegweisungsziele) Velovorzugsrouten für die Agglomeration Basel bis 2026.»	Fachverbände können im Leistungsauftrag bedacht werden.
Strategie- und Massnahmenbericht	5.5 Veloabstellplätze erstellen	Neues Lemma: «Bei grösseren Veranstaltungen werden zusätzliche Veloabstellplätze bereitgestellt. Müssen für Veranstaltungen Veloabstellplätze zwingend befristet aufgehoben werden, so werden Ersatzabstellplätze in der Nähe geschaffen und entsprechend signalisiert.» Neues Lemma: «Veloabstellplätze werden regelmässig gewartet. Nicht mehr fahrtaugliche Velos und solche, die offensichtlich nicht mehr genutzt werden, werden periodisch entfernt.»	Zwei Punkte, die aus Sicht der SP noch fehlen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Strategie- und Massnahmenbericht	5.5 Veloabstellplätze erstellen	Nennung des Bedarfs von Velostationen am <i>Marktplatz</i> und beim <i>Messeplatz</i> .	Die geplante Velostation Marktplatz ist unabhängig vom «Anschluss Mitte» bzw. den Planungen zur Durchmesserlinie voranzutreiben. Als wichtiger Veranstaltungsort (Herbstmäss, Zirkusse, Baloise Session, Messen, Drummeli usw.) braucht es eine Velostation beim Messeplatz.
Allgemeine Rückmeldung	Allgemeine Rückmeldung	Wir machen grundsätzlich auch auf die Fristen aufmerksam. Gemäss Gegenvorschlag zur Initiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» muss ein durchgehendes, sicheres, attraktives und angemessen dichtes Velowegnetz bis spätestens 10 Jahre nach Inkrafttreten der Bestimmungen im Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (also am 31. Dezember 2035) mit mindestens 40 km Velovorzugsrouten umgesetzt sein. Gleichzeitig sind auch Verbesserungen auf Haupt- und Nebenverbindungen umzusetzen. Um die Fristen einhalten zu können, braucht es eine proaktive Umsetzungsplanung. Es muss eine Schwachstellenanalyse des ganzen Netzes erfolgen und Teilprojekte müssen auch ausserhalb der Erhaltungsplanung möglichst rasch umgesetzt werden. Nur mit einer raschen Umsetzung gelingt es, das Velofahren attraktiver zu machen und die Basler Bevölkerung zu motivieren, das Velo vermehrt zu nutzen bzw. auf das Velo umzusteigen. Es reicht nicht, wie im Bericht geschrieben, dass die Behebung der Schwachstellen auf Haupt- und Nebenverbindungen grundsätzlich im Rahmen laufender Erhaltungsprojekte erfolgen soll und nur kleinere Massnahmen auch ausserhalb der Erhaltungsplanung umgesetzt werden. Die Umsetzung soll zudem unter Beteiligung interessierter Organisationen wie Pro Velo beider Basel erfolgen, wie es auch des Bundesgesetz über Velowege verlangt (Art. 5 Abs. 3 Veloweggesetz). D.h. es braucht zwingend ein öffentliches Reporting, in welchem auf den jeweiligen Zwischenstand zur Umsetzung öffentlich kommuniziert wird. Eine zielführende Umsetzung hierzu, wäre ein "Ticker" zu geeigneten Meilensteinen. Dies wird bspw. von der Verwaltung zur Umsetzung des Wohnbauprogramms 1000+ angewendet.	
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Beibehaltung der Nebenverbindung Wenkenmattweg, Wenkenstrasse.	Es ist nicht klar, ob der Wegfall der bisherigen Basisroute durch den Wenkenpark später zu einer Sperrung des Parks für den Veloverkehr führt.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Es fehlt eine durchgehende und direkte Verbindung vom Badischen Bahnhof zur Mittleren Brücke.	Die Routen via Sperrstrasse bzw. Riehenstrasse sind keine direkten Verbindungen vom Badischen Bahnhof zur Mittleren Brücke/Innenstadt.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Leuengasse als Nebenverbindung beibehalten.	Verknüpfung Johanniterbrücke - Rheinweg.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Vorschlag: Vorzugsroute Erasmusplatz - Dreirosenanlage	Entlastung des hoch frequentierten Rheinwegs und Vermeidung der velounfreundlichen Klybeckstrasse mit Kaphaltestellen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Aufwertung zur Hauptverbindung und Verlängerung an Bad. Bf.	Entlastung der Clarastrasse.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Neue Velobrücke vom Klingentalgraben zum Petersgraben.	Schliessung einer Netzlücke. Logische Fortsetzung der Vorzugsroute Sperrstrasse.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Einführung von Massnahmen, die den Autodurchgangsverkehr erschweren (Zubringerdienst, Einbahnregelungen).	Die Velovorzugsroute wird dank durchgehendem Vortritt und keiner Lichtsignalanlage von Autos als Alternative zur Feldbergstr. genutzt.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Verbindung Rheinweg - Mittlere Brücke beibehalten.	Fehlt auf dem Plan.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Prüfen, ob nicht besser die Alemannengasse statt der Grenzacherstrasse als Hauptverbindung dienen könnte.	Die Grenzacherstrasse ist im westlichen Abschnitt als Hauptverbindung suboptimal, weil die Busspuren den Verkehrsraum für Veloverkehr stark einschränken.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Beibehaltung Veloroute Elsässerstrasse / Schlachthofstrasse bis Theodor-Hertzl-Strasse	Wichtige Pendlerroute für die Pharmaindustrie Richtung Allschwil/Grossbasel West.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Entenweidstrasse als Veloroute erhalten.	Die Entenweidstrasse ist eine zentrale Verbindungsachse vom Kannenfeldplatz zu den neuen Wohnungen im Lysbüchel und sie ist möglicherweise stärker frequentiert als das Viadukt über den Bahnhof St. Johann. Beim Kannenfeldplatz Anschluss an Vorzugsroute Strassburgerallee.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Prüfung Aufwertung zu einer Vorzugsroute.	Bisher keine Vorzugsroute ins Bachgrabengebiet.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Prüfung die Umwandlung der Hebelstrasse vom Petersgraben bis zum Hebelplatz/Kannenfeldplatz in eine Velovorzugsroute (Anstelle der Mittleren Strasse), inklusive Erweiterung der Fussgängerunterführung zu einer geteilten Unterführung (Fussgänger/Velo) mit Rampe.	Mittlere Strasse: eng und mit schwierigen Kreuzungsmanövern belastet (Auto/Velo, Auto/Parkplätze/Velos); der Übergang über den Cityring ist schwierig und nicht ungefährlich. Die Hebelstrasse ab Petersgraben ist hingegen sehr ruhig
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Beibehaltung der Verbindung bis die Netzlücke "X" geschlossen ist.	Sichere und komfortable Verbindung zum Gartenbad und ins Bachgrabenareal.
Karte Veloroutennetz Alltag und	Karte / Pläne	Verbindung zum Rhein beibehalten.	Es braucht eine direkte Verbindung von der Mülhauserstrasse an den Rhein südlich der Dreirosenbrücke, ohne dass man über die stark befahrene

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Veloparkieranlagen			Voltastrasse fahren muss.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Nonnenweg/Eulerstrasse/Leonhardsstrasse/Leonhardskirchplatz erhalten	Heute viel befahrene Route mit wenig öffentlichem Verkehr.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Birsigviadukt baulich verbessern (Fussgängerstege aussen anhängen, Veloweg aufs heutige Trottoirniveau anheben.	Heute ein Engpass.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Mittlere Brücke sollte Hauptverbindung bleiben.	Hohe Frequenzen, direkteste Durchfahrt ohne Steigung – der Veloverkehr wird dort nicht weniger.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Blotzheimerstrasse als Hauptverbindung.	Der anschliessende Baselmattweg ist in der Planung der Gemeinde Allschwil eine wichtige Veloroute.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Leonhardsgraben, Kohlenberg, Steinenberg bis Kunstmuseum sollte Hauptverbindung bleiben. Dasselbe gilt für die Achse Mittlere Brücke bis Barfüsserplatz.	Hoher Transitbedarf durch die Innenstadt.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	St. Jakobs-Strasse zwischen Denkmal und Grosspeterstrasse: Aufwertung zur Vorzugsroute.	Wichtige Verbindung für Velopendelnde.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Bruderholz generell: braucht eine Hauptverbindung (Vorschlag: Gundeldingerrain).	Bisher nur Nebenverbindungen aufs Bruderholz.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Verbindung Friedhofstr-Viadukt fehlt.	Es fehlt eine (Neben-)Verbindung von der Friedhofstrasse (Kantonale Veloroute BL) aufs Dorenbachviadukt (eine solche ist z. B. via Velofurt unmittelbar südlich der Tramhaltestelle realisierbar).
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Hier fehlt eine Vorzugsroute. Könnte auch auf BL-Seite sein. Sollte aber im Plan als Netzlücke aufgenommen werden.	s. Antrag
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Sevogelstrasse als Route lassen.	Wichtige Route, und die Maschenweite im Routennetz wäre sonst hier zu gross. Anschluss an die von uns ebenfalls geforderte Sevogelbrücke.
Karte Veloroutennetz Alltag und	Karte / Pläne	Sevogelbrücke im Plan als langfristiges Ziel beibehalten.	Teil des Velorings, Entlastung für Solitude, Schwarzwaldbrücke, etc.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Veloparkieranlagen			
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Aufwertung zur Hauptverbindung prüfen.	Ist viel befahren und eine wichtige Pendelroute.
Karte Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen	Karte / Pläne	Vorschlag: (Velo-)Fahrverbot aufheben, als Veloweg in den TRP aufnehmen. Einmündung in die Zürcherstrasse verbessern.	Ideale Strecke, um im Feierabendverkehr der Autoschlange auszuweichen, die sich auf der Zürcherstrasse Richtung Schwarzwaldbrücke/Autobahn staut.
Karte Veloroutennetz Freizeit		Keine Antwort	Keine Antwort
Allgemeine Rückmeldung		Keine Antwort	Keine Antwort
Kantonale Verordnung Veloverkehr	§ 1 Gegenstand	Wir schlagen vor: «1 Diese Verordnung regelt den Vollzug des Bundesgesetzes über Velowege (Veloweggesetz) im Kanton Basel-Stadt.»	Es wäre sinnvoll, bei Gegenstand den vollständigen Titel des Bundesgesetzes zu erwähnen, damit klar ist, dass mit der Verordnung Bundesrecht kantonal umgesetzt wird.
Kantonale Verordnung Veloverkehr	§ 3 Bestandteile	Hier sollten neben den Karten Veloroutennetz Alltag und Veloparkieranlagen, Veloroutennetz Freizeit und Strategie- und Massnahmenbericht unbedingt auch die Routenformen definiert werden. Die Routenformen sind wichtige Bestandteile des Teilrichtplans Velo und sollten in der Verordnung festgehalten werden. Wir schlagen vor: «2 Das Veloroutennetz Alltag umfasst Velovorzugsrouten, Velohauptverbindungen und Velonebenverbindungen. Parkieranlagen umfassen 'Bike and Ride-Anlagen' und Velostationen. 3 Das Veloroutennetz Freizeit umfasst Veloland-Routen, weitere Velowanderrouuten und Mountainbikeland-Routen sowie weitere Mountainbikerouten.»	In den Erläuterungen steht: <i>«Die festgelegten Netze sind ein Zielbild und sagen nichts über die Qualität der Infrastruktur aus.»</i> Wir bestreiten diese Aussage! Die behördenverbindlichen Standards (aktuell Standards Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur vom 27. September 2024) machen Aussagen zu den Mindestanforderungen der unterschiedlichen Routenformen. Diese sind behördenverbindlich und nicht einfach ein «Zielbild». Die Standards sind bei allen Bauprojekten, die in den Bestand der Velorouten einwirken, umzusetzen. Die Erläuterungen sind entsprechend anzupassen.
Kantonale Verordnung Veloverkehr	§ 6 Ersatzpflicht und Ausnahmen	Es ist korrekt, dass Art. 9 Abs. 3 Veloweggesetz es den Kantonen überlässt, Ausnahmen von der Ersatzpflicht zu definieren. Im städtischen Raum sollte es eigentlich keine Gründe geben, bei denen ein Realersatz eines bestehenden oder geplanten Veloweges unverhältnismässig wäre. Weil der Ersatz eines bestehenden oder geplanten Velowegs in den verabschiedeten und behördenverbindlichen Richtplan eingreift, muss es ein Einsprache- bzw. Rekursverfahren geben, zumal der Entscheid von einer Behörde (Fachstelle Veloverkehr) gefällt wird, welche hierarchisch in der Verwaltung an untergeordneter Stelle angesiedelt ist (aktuell Bau- und Verkehrsdepartement, Amt für Mobilität, Abteilung Verkehrsnetze, Fachstelle Veloverkehr) und der Entscheid erst noch im Einverständnis mit betroffenen Ämtern und Gemeinden zu erfolgen hat. Damit auch die betroffene Bevölkerung informiert wird und so Kenntnis von Änderungen des Teilrichtplans erhält, verlangen wir folgenden Zusatz:	Bereits heute müssen aufgrund von Bundesrecht temporäre verkehrspolizeiliche Anordnungen im Zusammenhang mit Baustellen publiziert werden (Art. 107 Abs. 3 lit. c Signalisationsverordnung [SSV, SR 741.21]). Häufig tangieren solche Baustellen auch kantonale Velorouten. Deshalb müssen zur Information der Öffentlichkeit generelle Ausnahmen von der Ersatzpflicht und auch temporäre Aufhebungen von Velowegen, in gleicher Weise wie es die Signalisationsverordnung des Bundes vorsieht, publiziert werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
«5 Beschlüsse über Ausnahmen von der Ersatzpflicht und temporäre Aufhebungen von Velorouten, die voraussichtlich länger als sechs Monate dauern, sind zu publizieren.»			
Kantonale Verordnung Veloverkehr	§ 7 Bezeichnung und Delegationskompetenz	Wir beantragen, bei Abs. 2 «im Kanton» zu streichen.	Es genügt für die Delegationskompetenz, dass festgelegt wird, dass Aufgaben an weitere Stellen delegiert werden können, die Verantwortung und Aufsicht aber bleiben bei der Fachstelle. Es ist durchaus denkbar, einer ausserkantonalen oder bikantonalen Stelle Aufgabe zu delegieren. Es könnte durchaus Sinn machen, beispielsweise der bikantonale Geschäftsstelle Eventverkehr St. Jakob Aufgaben mit Veranstaltungen im Gebiet St. Jakob zu übertragen. Die bikantonale Geschäftsstelle fällt allerdings streng genommen nicht unter den Begriff «weitere Stelle im Kanton ».
Kantonale Verordnung Veloverkehr	§ 8 Aufgaben Fachstelle Velo	Der Titel soll ergänzt werden, weil es im Entwurf zwei Paragraphen mit dem Titel «Aufgaben» hat (§ 8 und § 9 haben den identischen Titel). Wir beantragen weiter, lit. f) zu ergänzen. Die Fachstelle soll nicht nur Geobasisdaten zu den Velorouten an den Bund übermitteln, sondern auch für die Veröffentlichung im kantonalen Datenmarkt sorgen. Zudem soll die Fachstelle Daten der Velonutzung im Kanton aufbereiten und für das geeignete Reporting sorgen (siehe dazu auch § 13 Abs. 5 lit. e). «f) Bereitstellung der Geobasisdaten und Nutzungsdaten zu den Veloroutennetzen an den Bund und für den kantonalen Datenmarkt» «Lit neu: Reporting und Berichterstattung über die Entwicklung, Qualität und den Zustand der kantonalen Veloroutennetze» öffentliches Reporting, gut einsehbar, was erreicht wurde und in die GGeo-Daten einpflegen; vgl. Eingaben Bericht. g) Leitung und Koordination der Umsetzungsgruppe aktive Mobilität.	Die Fachstelle soll nicht einfach die «Koordination» übertragen werden, sondern die Leitung und Koordination. Die Leitung (Führung) gibt die strategische Richtung, Ziele und Entscheidungen vor. Die Koordination (Organisation) ist hingegen operativ tätig und stimmt die einzelnen Aufgaben, Personen oder Prozesse so aufeinander ab, dass die Ziele der Leitung reibungslos erreicht werden. Die Fachstelle soll die Umsetzungsgruppe Mobilität leiten und koordinieren. Wohl steht in den Erläuterungen, dass die Fachstelle die Arbeitsgruppe leitet, dann sollte dies aber auch in der Verordnung gleichlautend formuliert werden.
Kantonale Verordnung Veloverkehr	§ 9 Aufgaben Umsetzungsgruppe aktive Mobilität	Umsetzungsgruppe aktive Mobilität Der Titel soll ergänzt werden, siehe dazu unseren Hinweis zu § 8. Weiter beantragen wir, der Umsetzungsgruppe aktive Mobilität auch die Aufgaben zu übertragen, Grundlagen für die Anpassung des Veloroutennetzes an neue Entwicklungen zu erarbeiten. So sind beispielsweise E-Bikes erst ab den 2000er Jahren nennenswert aufgekommen, Lastenvelo erst ab etwa 2015. Die Konsequenzen solcher Entwicklungen auf das Routennetz und die Konsequenzen beispielsweise von Gesetzes- und Verordnungsanpassungen auf Bundesebene mit Wirkung auf den Veloverkehr sollen ebenfalls von der Umsetzungsgruppe Mobilität besprochen werden. Wir wünschen demnach folgende Anpassungen: «1 Die departementsübergreifende Umsetzungsgruppe aktive Mobilität ist für folgende Aufgaben mit Bezug zum Veloroutennetz und zum Fussverkehrsnetz des Kantons zuständig: a) Sammeln und Priorisieren von Daten zu Schwach- und Gefahrenstellen für den Fuss- und Veloverkehr;	Es stellt sich auch die grundsätzliche Frage, ob in der Verordnung Veloverkehr auch der Fussverkehr geregelt werden soll. Der Kanton Basel-Stadt kennt keine Umsetzungsverordnung zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) vom 4. Oktober 1985 (SR 704). Es scheint uns rechtssystematisch fraglich, in der Verordnung Veloverkehr auch den Fussverkehr zu regeln, auch weil es durchaus Konfliktpunkte zwischen Fuss- und Veloverkehr geben kann und gibt. Auch erscheint es uns nicht angebracht, der Fachstelle Veloverkehr indirekt auch Aufgaben im Fussverkehr zu übertragen (siehe dazu § 8 lit g. in Verbindung mit § 9). Wenn der Regierungsrat eine gemeinsame Kommission Velo- und Fussverkehr will, dann müsste er die gesamte Verordnung entsprechend überarbeiten und ergänzen im Sinne einer «Verordnung Velo- und Fussverkehr» mit Bezug auf die beiden Bundesgesetze. Im vorliegenden Vernehmlassungsverfahren beantragen wir, den Fussverkehr in der Verordnung Veloverkehr zu streichen. Plant der Regierungsrat eine totale Überarbeitung, sind wir gerne bereit, den neuen Vorentwurf nochmals zu prüfen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
		<i>b) Entwickeln, Planen, Projektieren von Sofortmassnahmen zur Behebung von Schwach- und Gefahrenstellen;</i> <i>c) Erarbeiten von Grundlagen zu Anpassungen des Veloroutennetzes an neue Entwicklungen;</i> <i>d) Durchführen von geeigneten Wirkungsanalysen zur Erkenntnisgewinnung;</i> <i>e) Dokumentation der Massnahmen.»</i>	
Kantonale Verordnung Veloverkehr	§ 10 Fachorganisationen	§ 10 Fachorganisationen 1 Im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung des TRP Velo haben Betroffene sowie interessierte Organisationen erhalten bereits in der Erarbeitung, d.h. rechtzeitig die Möglichkeit, sich mit ihre Erfahrungen und Anliegen bei Planungen einzubringen. 2 Die kantonale Fachstelle Velo informiert an regelmässigen Austauschtreffen tauscht sich regelmässig mit lokalen Fachorganisationen über ausgewählte laufende und kommende Planungen sowie Projekte aus.	Es reicht absolut nicht, dass Fachorganisationen nur «im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung des TRP Velo...» die Möglichkeit haben, sich einzubringen. Dieser Passus ist sowieso überflüssig: Das Bau- und Planungsgesetz verlangt bereits, dass bei Planung, Bodenordnung und Erschliessung (worunter auch der Richtplan bzw. Teilrichtplan fällt) Planentwürfe und die dazu gehörenden Berichte und Erläuterungen während mindestens 30 Tagen öffentlich aufzulegen sind (§ 109 Bau- und Planungsgesetz [BPG] vom 17. November 1999). Schliesslich verlangt auch das Veloweggesetz, dass interessierte Organisationen an der Planung zu beteiligen sind (Art. 5 Abs. 3 Veloweggesetz). Auch reicht es nicht, wenn die Fachstelle Veloverkehr nur informiert: Es soll ein Austausch stattfinden und die spezifischen Erfahrungen privater Fachorganisationen müssen in Planung und Umsetzung einbezogen werden. Nur mit einem Austausch und nicht mit einer reinen Information können aufwändige und teilweise langjährige Rechtsmittelverfahren verhindert werden. Auch soll nicht einfach über ausgewählte Planungen und Projekte informiert werden, weil damit die Fachstelle auswählen kann, worüber sie sich austauschen will.
Erläuterungsbericht Verordnung Veloverkehr		Keine Antwort	Keine Antwort
Allgemeine Rückmeldung		Keine Antwort	Keine Antwort