



Basel, 5.8.2026

Stellungnahme «Kantonale Verordnung Veloverkehr»

Grundsätzliche Bemerkungen und Titel

Pro Velo beider Basel begrüsst es, dass eine öffentliche Vernehmlassung zur «Verordnung Veloverkehr» durchgeführt wird. Dank dieses Vorgehens haben interessierte Organisationen rechtzeitig die Möglichkeit, Vorschläge für Verbesserungen und Ergänzungen einzubringen. Gerne nimmt Pro Velo beider Basel die Gelegenheit wahr, kleinere und auch substanzielle Anpassungen bzw. Ergänzungen vorzuschlagen. Beim Titel ist das «Kantonale» überflüssig. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt kann nur eine kantonale Verordnung erlassen. Alle Verordnungen des Kantons sind «kantonal», ohne dass dies im Titel erscheint. Wir schlagen deshalb **«Verordnung Veloverkehr (VV)»** vor. Die Abkürzung in der Klammer ist von Bedeutung, weil die Verordnung nur dann bei Eingaben oder Berichten mit der Abkürzung zitiert werden kann. Dafür ist eine offizielle Abkürzung notwendig. Es gibt zwar Vollziehungsverordnungen, die bereits Vv bzw. VV in der Abkürzung haben, aber die Abkürzung geht überall über VV hinaus (z.B. VvTagPG, VvEpG, VVAusbBG; JVV, ABVV, VvP). Eine Verwechslung mit VV ist ausgeschlossen. Soll das «kantonal» erwähnt werden, dann wäre es besser, die Verordnung «Verordnung Veloverkehr Basel-Stadt (VV BS)» zu nennen, in ähnlicher Weise wie das «Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS)».

§ 1 Gegenstand

Es wäre sinnvoll, bei Gegenstand den vollständigen Titel des Bundesgesetzes zu erwähnen, damit klar ist, dass mit der Verordnung Bundesrecht kantonal umgesetzt wird. Wir schlagen vor:

«¹ Diese Verordnung regelt den Vollzug des Bundesgesetzes über Velowege (Veloweggesetz) im Kanton Basel-Stadt.»

§ 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: «Die festgelegten Netze sind ein Zielbild und sagen nichts über die Qualität der Infrastruktur aus.» 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 sollten deshalb entsprechend angepasst werden.

§ 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:

«⁵ Beschlüsse über Ausnahmen von der Ersatzpflicht und temporäre Aufhebungen von Velorouten, die voraussichtlich länger als sechs Monate dauern, sind zu publizieren.»

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])¹. 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.

§ 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**».

§ 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

¹ Art. 107 Abs. 3 SSV: ³ Nicht verfügt und veröffentlicht werden müssen:

...

c. Anordnungen im Zusammenhang mit Baustellen von einer Dauer bis 6 Monaten.»

übermitteln, sondern auch für die Veröffentlichung im kantonalen Datenmarkt sorgen. Zudem soll die Fachstelle Daten der Velonutzung im Kanton aufbereiten und für das geeignete Monitoring und eine öffentlich zugängliche Berichterstattung sorgen (siehe dazu auch § 13 Abs. 5 lit. e). Der 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.

«f) Bereitstellung der Geobasisdaten und Nutzungsdaten zu den Veloroutennetzen an den Bund und für den kantonalen Datenmarkt»

«Lit neu: Monitoring und Berichterstattung über die Entwicklung, Qualität und den Zustand der kantonalen Veloroutennetze»

g) Leitung und Koordination der Umsetzungsgruppe aktive Mobilität.

§ 9 Aufgaben Umsetzungsgruppe aktive Mobilität

Der Titel soll ergänzt werden, siehe dazu unseren Hinweis zu § 8. 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. 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 oder neuen «VSS-Normen» (Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute) mit Wirkung auf den Veloverkehr sollen ebenfalls von der Umsetzungsgruppe Mobilität besprochen werden. In der Konsequenz bedeutet dies 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;
- b) Entwickeln, Planen, Projektieren von Sofortmassnahmen zur Behebung von Schwach- und Gefahrenstellen;
- c) Erarbeiten von Grundlagen zu Anpassungen des Veloroutennetzes an neue Entwicklungen;
- d) Durchführen von geeigneten Wirkungsanalysen zur Erkenntnisgewinnung;
- e) Dokumentation der Massnahmen.»

§10 Fachorganisationen

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). Mit einem frühzeitigen Einbezug bei Planungen können Verfahren letztendlich verkürzt werden, weil so auf Einsprachen oder Rekurse verzichtet werden kann. 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.

Wir schlagen deshalb vor:

§ 10 Fachorganisationen

¹ ~~Im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung des TRP Velo haben Betroffene sowie~~ interessierte Organisationen **erhalten frühzeitig** die Möglichkeit, ~~sich mit bei~~ **Planungen ihre Anliegen und Erfahrungen einzubringen. Sie können sich zu Vorstudien, Projektdefinitionen und Machbarkeitsabklärungen äussern und werden bei Vorprojekten und Bauprojekten zur Mitwirkung eingeladen.**

² Die kantonale Fachstelle Velo ~~informiert an regelmässigen Austauschtreffen~~ **tauscht sich regelmässig mit** lokalen Fachorganisationen über ~~ausgewählte laufende und kommende Planungen sowie Projekte~~ **aus.**

Neu VII. Rechtsmittel

Wir beantragen, ein neues Kapitel zu Recht zu Rechtsmitteln aufzunehmen. Bei der Beratung des Veloweggesetzes auf Bundesebene war das sogenannte Verbandsbeschwerderecht einer der umstrittensten Punkte. Der Bundesrat hatte ursprünglich vorgesehen, dass anerkannte Fachorganisationen wie etwa Veloverbände bei Planungen und Projekten Beschwerde erheben können, ähnlich wie dies in anderen

Bereichen (z. B. Umwelt- oder Wanderwegschutz) möglich ist. Der Ständerat lehnte ein solches Beschwerderecht als Erstrat ab. Die Gegner argumentierten insbesondere, dass das Verbandsbeschwerderecht zusätzliche Eingriffe in die Zuständigkeiten der Kantone bringe und deshalb abzulehnen sei. Befürworter hielten dagegen, dass ein Beschwerderecht nötig sei, um die Interessen der Velofahrenden wirksam durchzusetzen und Fehlplanungen korrigieren zu können. Sie verwiesen darauf, dass sich das Verbandsbeschwerderecht in anderen Politikbereichen bewährt habe. In der vorberatenden Kommission des Nationalrats wurde die Frage erneut geprüft. Zwar korrigierte die Kommission verschiedene Abschwächungen des Ständerats beim Gesetz, beim Verbandsbeschwerderecht folgte sie jedoch der kleinen Kammer und sprach sich ebenfalls dagegen aus. Pro Velo Schweiz (und andere Fachverbände) kritisierten diesen Entscheid. Sie argumentierten, Veloverbände müssten als «Anwälte» der Velofahrenden gegen gefährliche oder qualitativ schlechte Planungen vorgehen können. Das Instrument habe sich bei Umwelt- sowie Fuss- und Wanderwegorganisationen bewährt. Schliesslich beschlossen beide Räte, kein Verbandsbeschwerderecht ins Veloweggesetz aufzunehmen und es den Kantonen zu überlassen, ein solches auf Kantonsebene einzuführen. Der Entscheid bedeutet, dass das Veloweggesetz zwar neue Pflichten für Kantone und Gemeinden zur Planung und Sicherung von Velowegnetzen enthält, die Durchsetzung dieser Vorgaben aber nicht durch ein spezielles Beschwerderecht der Veloverbände abgesichert wird. Diesen Mangel am Bundesgesetz gilt es nun auf Kantonsebene zu beheben und Fachorganisationen ein Beschwerderecht einzuräumen. Wohl steht Verbänden die ideelle Verbandsbeschwerde offen, die es Umweltschutz-, Natur- und Heimatschutzorganisationen oder Verkehrsverbänden ermöglicht, behördliche Verfügungen anzufechten, selbst wenn sie nicht direkt selbst in eigenen Rechten betroffen sind. Allerdings ist häufig umstritten, ob die ideelle Verbandsbeschwerde zulässig ist, was dann zu einer Verlängerung des Rechtsmittelverfahrens führen kann (zuletzt beispielsweise Urteil VD.2025.52 des Appellationsgerichts als Verwaltungsgericht). Es wäre deshalb sinnvoll, festzuhalten, dass ausgewählte Verbände berechtigt sind, Verfügungen anzufechten, die kantonale Velowege tangieren. Gleiches ist selbstverständlich den Gemeinden zuzugestehen. Bei der Formulierung lehnen wir uns eng an den Entwurf des Bundesrates an (BBl 2021 1261). Wir schlagen vor:

§ 11 Beschwerdelegitimation

¹ Gegen Verfügungen der kantonalen und kommunalen Behörden im Bereich der Velowege sowie gegen Planungsverfahren im Sinne von Kapitel 6.C. des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) vom 17. November 1999, soweit sie Velowege betreffen, sind auch zur Beschwerde berechtigt:

a. die Gemeinden, wenn ihr Gebiet betroffen ist;

b. Fachorganisationen, die gemäss ihren Statuten seit mindestens drei Jahren ideelle Zwecke im Bereich des Veloverkehrs verfolgen.

Die Einschränkung von § 11 Abs. 1 lit. b auf Fachorganisationen, die seit mindestens drei Jahren ideelle Zwecke im Bereich des Veloverkehrs verfolgen, schliesst aus, dass ein eigens gegründeter Verein für ein spezifisches Projekt sich auf das Verbandsbeschwerderecht berufen kann. Auch geht es um ideelle Organisationen bzw. Organisationen mit ideellen Zwecken, also beispielsweise nicht um kommerziell tätige Firmen.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'R. Chrétien', written in a cursive style.

Roland Chrétien
Geschäftsführer