



ACS beider Basel

Medienmitteilung vom 6. August 2026

Vernehmlassung Teilrichtplan Velo und Kantonale Verordnung Veloverkehr Basel-Stadt

ACS beider Basel weist den Teilrichtplan Velo und die Verordnung Veloverkehr zurück. Weil einseitig, nicht abgestimmt und nicht umsetzbar.

Der ACS beider Basel setzt sich seit Jahren für ein Miteinander im Verkehr ein. Der ACS beobachtet schon länger, dass das Amt für Mobilität zu einem Amt für Velos transformiert wurde. Daher hat der ACS die Schaffung einer Fachstelle Velo im bereits überaus veloaffinen Amt für Mobilität mit über 50 Mitarbeitern abgelehnt. Auch hat der ACS im Rahmen der Abstimmung über die Velovorzugsrouten eine Debatte über die Routenführung, über deren Umsetzung und die möglichen Konflikte gefordert.

Wenn das Bau- und Verkehrsdepartment gegen 100 Organisationen und Körperschaften zu einer Vernehmlassung einladet und lediglich ein PDF mit einem Routenplan und ein paar rudimentären Erklärungen liefert, dann muss der ACS konsequenterweise den ganzen Teilrichtplan Velo zurückweisen. Aus Sicht des ACS fehlen bei den Vernehmlassungsunterlagen zentrale Punkte über die Umsetzung, die Machbarkeit und die entsprechenden Konsequenzen für die anderen Verkehrsteilnehmer.

Im Strategie- und Massnahmebericht werden zwar die drei Hierarchiestufen vom Veloroutennetz Alltag aufgeführt. Aber es wird mit keinem Wort erwähnt, was denn die Unterschiede bei der Ausgestaltung und/oder Signalisation der unterschiedlichen Hierarchiestufen bedeutet. Es fehlen komplett Angaben dazu, wie die Vorzugsrouten, Hauptverbindungen oder die Nebenverbindungen baulich umgesetzt und oder signalisiert werden sollen. Im referenzierten verwaltungsinternen Dokument «Standards für Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur», kurz „Standards FVV“ werden auf über hundert Seiten die Haupt- und Nebenverbindung jeweils nur gerade einmal erwähnt. Aus Sicht vom ACS interessiert es natürlich, ob und inwiefern unterschiedliche Hierarchiestufen auch unterschiedliche Auswirkungen auf die Autofahrer haben werden oder nicht. Nur so kann das präsentierte „Veloroutennetz-Alltag“ beurteilt werden.

Nicht akzeptiert werden kann auch der bei der Schwachstellenbeseitigung aufgeführte Grundsatz, der besagt, dass «Die konsequente Anwendung der Standards FVV hat auf Velovorzugsrouten grundsätzlich Vorrang gegenüber den Kapazitäten für den rollenden und ruhenden privaten motorisierten Verkehr.» Hier braucht es aus Sicht des ACS eine situative Abwägung und nicht eine interne Richtlinie vom Bau- und Verkehrsdepartment, die in Eigenregie und ohne Vernehmlassung angepasst werden kann.



ACS beider Basel

Dass geplante Vorzugsrouten zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern führen werden, hat der ACS im Rahmen der Abstimmung zu den Velovorzugsrouten schon zu bedenken gegeben.

Wenn jetzt gemäss „Veloroutennetz-Alltag“ an der Rheinpromenade Velovorzugsrouten installiert werden, die dann in Begegnungszonen vor der Kaserne oder nach der Mittleren Brücke münden, dann führt das zu Konflikten mit Fussgängern, die mit einer Signalisation oder etwas Farbe auf dem Boden nicht gelöst werden können. Oder die geplante Velovorzugsroute vom Wettsteinplatz in und durch die Hammerstrasse. Diese soll die Riehenstrasse, die Clarastrasse und dann die Feldbergstrasse kreuzen. Gekreuzt werden dabei zweimal Tramgleise und Hauptverkehrsachsen. Wie soll das funktionieren?

Auch Teile vom Cityring, der Aeschengraben und quasi der ganze Perimeter rund um den Aeschenplatz sollen zu Velovorzugsrouten werden. Wie soll das verkehrsverträglich für alle Verkehrsteilnehmer und ohne weitere massive Einschränkungen für die Automobilisten umgesetzt werden?

Auch die kantonale Verordnung Veloverkehr beurteilt der ACS kritisch. Wie eingangs erwähnt, sieht der ACS keine Notwendigkeit für eine Fachstelle Velo. Wieso die Fachstelle Velo sehr weitgehende Kompetenzen erhalten und sich diese primär mit dem VCS und mit Pro Velo verkehrspolitisch austauschen soll, ist unverständlich und verhindert eine ausgewogene Abwägung verschiedener Mobilitätsinteressen.

Der ACS appelliert einmal mehr für ein Miteinander im Verkehr und für eine Verkehrspolitik, die auf die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer abgestimmt ist. Eine neue Fachstelle Velo auf dem Papier mit vermeintlichen Kompetenzen auszustatten, die weiter zu einer Spaltung in Verkehrsfragen führt und die sicher nicht die verkehrspolitischen Herausforderungen der Stadt Basel, des Kantons Basel-Stadt und schon gar nicht der Metropolregion Basel lösen kann, ist realitätsfremd und ist zurückzuweisen. Wir brauchen keinen Teilrichtplan Velo für die Kernstadt, sondern eine Auslegeordnung und ein Konzept über die Verkehrsinfrastruktur für die Metropolregion für die zweite Hälfte des Jahrhunderts. Darauf warten wir seit Jahren.

Der ACS beider Basel bietet weiterhin Hand für Lösungen, die zusammen erarbeitet werden und die den Standort Basel stärken, aber nicht schwächen. Der Teilrichtplan Velo und die Verordnung Veloverkehr Basel-Stadt sind zurückzuweisen, anzupassen und gemeinsam für die Zukunft unter Einbezug aller Betroffenen zu erarbeiten.

Kontakt:

Daniel Seiler
Geschäftsführer
ACS beider Basel
Mobile: 076 343 02 14
e-mail: daniel.seiler@acsbs.ch

Automobil Club der Schweiz

Sektion beider Basel
Hofackerstrasse 72 | CH-4132 Muttensz | Tel. +41 61 465 40 40 | Fax +41 61 465 40 41 | info@acsbs.ch | acsbs.ch