



An den Grossen Rat

25.5404.02

BVD/P255404

Basel, 10. Dezember 2025

Regierungsratsbeschluss vom 9. Dezember 2025

Schriftliche Anfrage Jérôme Thiriet betreffend «Sofortmassnahme zur Verbesserung der Veloinfrastruktur»

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Jérôme Thiriet dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

«Es ist auffallend, dass zahlreiche «Velo-Anzüge» – teilweise entgegen dem Antrag des Regierungsrates – immer wieder stehen gelassen werden, weil die Anliegen nicht oder mit sehr grosser Verzögerung umgesetzt werden. Vielfach macht der Regierungsrat Versprechen, die dann nicht eingehalten werden: So hat der Regierungsrat in der Beantwortung der Anzüge «Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend Verlegung eines Teilstücks Veloweg Münchenstein-Basel» (aus dem Jahr 2005) und des Anzugs «Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend eine direkte Veloverbindung Gellertstrasse zu den Sportanlagen St. Jakob» (aus dem Jahr 2006) sowie des Anzugs «Lisa Mathys und Konsorten betreffend einer sicheren Veloverbindung von Gellert/Lehenmatt zum Joggeli» (aus dem Jahr 2020) in der Beantwortung vom 8. November 2022 eine detaillierte Beantwortung aller drei genannten Anzüge im zweiten Halbjahr 2023 im Rahmen des Ausgabenberichts an den Grossen Rat für das Projekt Birsuferweg in Aussicht gestellt. Dies ist nicht erfolgt, sondern in der Beantwortung vom 4. Dezember 2024 ist mit der Umsetzung der Bauarbeiten Ende 2025, nach der Women's EURO 2025, mit Abschluss 2026 berichtet worden. Von Bauarbeiten ist nun nach der Women's Euro 2025 noch nichts zu sehen. Bei der Beantwortung des «Anzugs Barbara Wegmann und Konsorten betreffend bessere Velosicherheit von der Johanniterbrücke bis zum Bahnhof SBB» (aus dem Jahr 2020) vom 16. Oktober 2024 schreibt der Regierungsrat, dass ein Verkehrsversuch im Laufe des ersten Halbjahrs 2025 gestartet werden soll, um Erfahrungen mit den geplanten Verbesserungen zu sammeln und entsprechende Verkehrserhebungen machen zu können. In der Beantwortung des Anzugs «Anita Lachenmeier-Thüring und Konsorten betreffend Velogegenverkehr im Claragrabenn zwischen Riehenstrasse und Claraplatz» (aus dem Jahr 2015) schreibt der Regierungsrat am 12. Dezember 2023, dass Resultate aus den laufenden Untersuchungen im Laufe des Jahres 2024 vorliegen sollten und er zusammen mit der zukünftigen Tramfährung durch den Claragrabenn berichten werde. In der Beantwortung des Anzugs «Jörg Vitelli und Konsorten betreffend sichere Velolösung an der Tramhaltestelle Wiesenplatz» (aus dem Jahr 2017) wurden Haltestellenüberfahrten mit sogenannten Velo-Zeitinseln mit einer Umsetzung im Verlaufe der 2. Jahreshälfte 2024 in Aussicht gestellt. Diese Liste könnte mit weiteren Beispielen fortgesetzt werden. Den Beispielen gemeinsam ist, dass sich die Planungen massiv verzögern und die Umsetzung damit auf die lange Bank geschoben wird. Nicht nachvollziehbar ist, weshalb nicht teilweise rascher ein Verkehrsversuch geplant wird.

Der Regierungsrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Was sind die Gründe im Einzelnen für die Verzögerungen der obigen klaren Versprechungen des Regierungsrats zum Zeitpunkt der Umsetzung bzw. des Vorliegens eines Ratschlags? Wie sieht der neue konkrete Terminplan für die verschiedenen Vorhaben nun aus?

2. In der Beantwortung des «Budgetpostulats 2024 Raphael Fuhrer Bau- und Verkehrsdepartement, 661 Amt für Mobilität, 30 Personalaufwand (Velofachstelle)» schreibt der Regierungsrat selbst, dass Veloanliegen aufgrund der Vielzahl von Begehren und Anfragen aus der Öffentlichkeit mit den bestehenden Personalressourcen zu wenig zeitnah und zum Teil nicht zufriedenstellend behandelt werden können. Deshalb hat der Grosse Rat dem Budgetpostulat zugestimmt. Reichen nun die Personalressourcen für eine zeitnähere Umsetzung von Veloanliegen? Gehören die genannten Projekte zu den Prioritäten, die mit den neuen Personalressourcen bearbeitet werden?
3. Weshalb werden nicht vermehrt Verkehrsversuche gemacht? Bei einzelnen Projekten hat der Regierungsrat selbst einen Versuch in Aussicht gestellt, aber noch nicht gestartet. Beim Birsuferweg liesse sich im Bereich der Birsbrücke St. Jakob auch recht problemlos ein Verkehrsversuch durchführen. Ebenso am Claragraben. Wie beurteilt der Regierungsrat die Möglichkeit, rascher einen Verkehrsversuch durchzuführen um zeitnah Erfahrungen für eine definitive Umsetzung zu sammeln? Wie beurteilt der Regierungsrat die Möglichkeit, Veloanliegen wie im Gegenvorschlag zur Kantonalen Volksinitiative «Sicherere Velorouten in Basel-Stadt» vom Volk beschlossen, vermehrt als verkehrstechnische Sofortmassnahmen zur zeitnahen Behebung von Mängeln und Gefahrenstellen umzusetzen?
4. Könnte beispielsweise die Einführung des Veloegenverkehrs im Claragraben zwischen Riehenstrasse und Clarastrasse nicht als Sofortmassnahme im Rahmen eines Versuches gestartet werden, um nicht auf die Umsetzung des «Tramprojekts Claragraben» warten zu müssen?

Jérôme Thiriet»

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Ausgangslage

Der Veloverkehr in Basel-Stadt hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen und soll auch in Zukunft seinen Anteil am Gesamtverkehr weiter steigern. Um dieses Ziel zu erreichen ist es unabdingbar, ein sicheres, attraktives, direktes und durchgehendes Veloroutennetz umzusetzen. Dieser Auftrag stammt zum einen aus dem Bundesgesetz über Velowege, zum anderen aus dem Gegenvorschlag zur kantonalen Volksinitiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt», der im Mai 2025 von der Basler Stimmbevölkerung angenommen wurde. Zusätzlich zu den Änderungen des Umweltschutzgesetzes wurden finanzielle Mittel für die Projektierung und Umsetzung von Veloverkehrsmassnahmen sowie für zusätzliche Personalressourcen bewilligt. Die Verordnung zur kantonalen Umsetzung des Bundesgesetzes über Velowege wird der Regierungsrat voraussichtlich anfangs 2026 in Kraft setzen.

2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Was sind die Gründe im Einzelnen für die Verzögerungen der obigen klaren Versprechungen des Regierungsrats zum Zeitpunkt der Umsetzung bzw. des Vorliegens eines Ratschlags? Wie sieht der neue konkrete Terminplan für die verschiedenen Vorhaben nun aus?*

Es kommt mitunter vor, dass die Realisierung mehr Zeit beansprucht als geplant. Die Gründe dafür, dass die in der Anfrage genannten angestrebten Zeitpläne nicht eingehalten werden konnten, sind vielfältig: komplexe rechtliche Abklärungen, Verzögerungen bei benachbarten Vorhaben oder der Anspruch eine Lösung so zu verbessern, dass sie mehr Wirkung erzielt bzw. so abzustimmen, dass sie weniger Belastung durch Baustellen mit sich bringt.

Birsuferweg

Der Birsuferweg im Bereich des Stadions St. Jakob verläuft im Gewässerraum und ist heute ausschliesslich für den Fussverkehr geöffnet. Er ist Teil des kantonalen Wanderwegnetzes gemäss Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege. Das Projekt eines Ausbaus zur Veloroute ist inzwischen weit fortgeschritten, konnte allerdings noch nicht umgesetzt werden. Die Abstimmung unter kantonalen Fachstellen wie auch mit dem Bund erweist sich als äusserst komplex und aufwändig. Es bestehen erhebliche Herausforderungen bezüglich Gewässer-, Hochwasser- und Naturschutz. Ein Konsens unter den Beteiligten konnte noch nicht erzielt werden. Letzte Abklärungen sind momentan noch im Gange. Wenn die Frage der Genehmigungsfähigkeit des Ausbaus im Gewässerraum endgültig geklärt ist, wäre eine Umsetzung im Laufe von 2026 realistisch.

City-Ring

Der Start des geplanten Verkehrsversuchs «Bessere Velosicherheit von der Johanniterbrücke bis zum Bahnhof SBB» verzögert sich, da noch einige Abklärungen erforderlich sind. Sie betreffen insbesondere Anpassungen an der Bus-Haltekante Steinenschanze, mit dem Ziel die Fahrplanstabilität der Linie 30 zu verbessern und Synergien mit ohnehin erforderlichen baulichen Massnahmen (behindertengerechter Zugang) zu nutzen. Damit der Verkehrsversuch möglichst objektiv beurteilt werden kann, müssen die für 2026 geplanten Bauarbeiten im näheren Umfeld des Versuches berücksichtigt werden. Insgesamt handelt es sich um einen sehr anspruchsvollen Verkehrsversuch, der eine sorgfältige Vorbereitung benötigt. Ziel dieser Vorbereitung ist es, dass sich der Aufwand lohnt und der Versuch wertvolle Erkenntnisse liefert, dass die Kosten im Rahmen bleiben und keine unzumutbaren Beeinträchtigungen des Verkehrsgeschehens auftreten. Damit soll sichergestellt werden, dass der Verkehrsversuch erfolgreich wird.

Aktuell ist vorgesehen, den Verkehrsversuch bis spätestens Januar 2026 zu publizieren und – sofern keine Einsprachen dagegen eingehen – im Laufe des 2. Quartals 2026 zu starten.

Claragraben

Der Velo gegenverkehr im Claragraben ist Bestandteil der Planungen zur künftigen Streckenführung des Trams durch den Claragraben. Das Vorprojekt dazu ist aktuell in Erarbeitung. Eine vorgezogene Umsetzung des Velo gegenverkehrs wurde untersucht. Die Untersuchungen zeigen, dass bauliche Anpassungen im Kreuzungsbereich Claragraben/Clarastrasse erforderlich wären, welche vom Baufortschritt in der Clarastrasse abhängig sind, auch weil Abstellflächen für Baustellenlogistik benötigt werden. Diese Bauarbeiten wiederum sind wegen einer aktuell am Bundesverwaltungsgericht hängigen Einsprache verzögert. Eine Umsetzung des Velo gegenverkehrs vor Abschluss dieser Bauarbeiten ist aus Sicherheitsgründen nicht vertretbar. Aktuell kann noch kein genauer Zeitpunkt für die Umsetzung des Velo gegenverkehrs im Claragraben genannt werden.

Wiesenplatz

Die bestehende Tramhaltestelle am Wiesenplatz wird baulich im Interesse einer sicheren Veloverkehrsleitung angepasst. In beide Richtungen soll eine Velo-Zeitinsel umgesetzt werden. Dies bedeutet, dass bauliche Anpassungen an einer bestehenden Infrastruktur vorgenommen werden müssen. Da es sich bei einer solchen Massnahme um einen Eingriff in die Traminfrastruktur handelt, braucht es für die Baubewilligung ein Plangenehmigungsverfahren, welches vom Bundesamt für Verkehr (BAV) durchgeführt wird. Die entsprechenden Unterlagen werden im 1. Quartal 2026 dem BAV zugestellt, sodass die Velo-Zeitinseln im Anschluss an die Plangenehmigungsverfügung erstellt werden können.

2. *Reichen nun die Personalressourcen für eine zeitnähere Umsetzung von Veloanliegen? Gehören die genannten Projekte zu den Prioritäten, die mit den neuen Personalressourcen bearbeitet werden?*

Mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Volksinitiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» stehen zusätzliche finanzielle Mittel für Personalressourcen zugunsten von Veloverkehrs-

massnahmen zur Verfügung. Die Rekrutierung entsprechender Fachpersonen hat begonnen, wird voraussichtlich aber noch einige Monate beanspruchen.

Die Fachpersonen in der Verwaltung sind aktuell teilweise durch die Erarbeitung von Grundlagen gebunden, darunter etwa die zu aktualisierenden Standards Fuss- und Veloinfrastruktur, die Überarbeitung des Teilrichtplans Velo in Folge des Bundesgesetzes über Velowege sowie die Verordnung zur kantonalen Umsetzung des Bundesgesetzes. Diese Arbeiten sind weit fortgeschritten und der Regierungsrat geht davon aus, dass 2026, zusammen mit den zusätzlichen Stellen, deutlich mehr Ressourcen der Projektierung und Umsetzung konkreter Massnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur gewidmet werden können.

Die in der schriftlichen Anfrage genannten Projekte werden zurzeit mit den bereits bestehenden Personalressourcen bearbeitet. Die neuen Personalressourcen sind insbesondere für die neu zu schaffende, departementsübergreifende Umsetzungsgruppe aktive Mobilität vorgesehen. Diese hat zum Ziel, verkehrstechnische Sofortmassnahmen zur Behebung von Schwach- und Gefahrenstellen schneller voranzutreiben.

3. *Weshalb werden nicht vermehrt Verkehrsversuche gemacht? Bei einzelnen Projekten hat der Regierungsrat selbst einen Versuch in Aussicht gestellt, aber noch nicht gestartet. Beim Birsuferweg liesse sich im Bereich der Birsbrücke St. Jakob auch recht problemlos ein Verkehrsversuch durchführen. Ebenso am Claragraben. Wie beurteilt der Regierungsrat die Möglichkeit, rascher einen Verkehrsversuch durchzuführen um zeitnah Erfahrungen für eine definitive Umsetzung zu sammeln? Wie beurteilt der Regierungsrat die Möglichkeit, Veloanliegen wie im Gegenvorschlag zur Kantonalen Volksinitiative «Sicherere Velorouten in Basel-Stadt» vom Volk beschlossen, vermehrt als verkehrstechnische Sofortmassnahmen zur zeitnahen Behebung von Mängeln und Gefahrenstellen umzusetzen?*
4. *Könnte beispielsweise die Einführung des Veloegenverkehrs im Claragraben zwischen Riehenstrasse und Clarastrasse nicht als Sofortmaßnahme im Rahmen eines Versuches gestartet werden, um nicht auf die Umsetzung des «Tramprojekts Claragraben» warten zu müssen?*

Grundsätzlich ist der Regierungsrat bereit Verkehrsversuche durchzuführen, um die Wirksamkeit von Massnahmen zu testen. Dies insbesondere für neuartige Lösungen, welche in den Standards Fuss- und Velo-Verkehrsinfrastruktur als Pilotelemente aufgeführt sind (z.B. Protected Bike Lanes). Massnahmen, die sich verzögern, weil rechtliche Verfahren zu durchlaufen sind oder bei denen bauliche Anpassungen zu koordinieren sind, lassen sich nicht in Form eines Verkehrsversuchs beschleunigen.

Generell sind Verkehrsversuche je nach Grösse des Perimeters und der verkehrlich-räumlichen Komplexität mit teils erheblichem Aufwand verbunden. Um den Erfolg eines Versuchs nachzuweisen, ist ein Monitoring durchzuführen. Für eine permanente Anpassung der Verkehrsführung dient dieses Monitoring als Grundlage in allfälligen Rechtsverfahren (siehe Verkehrsversuch Münchensteinerbrücke, dessen dauerhafte Umsetzung nach wie vor hängig ist). Für einen effizienten Einsatz der Personalressourcen möchte der Regierungsrat das Mittel des Verkehrsversuchs daher nur sehr gezielt und mit Absicht auf Erfolg einsetzen.

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Dies gilt auch für den Claragraben. Zudem ist die Einführung des Velogegenverkehrs im Claragraben, wie in Antwort 1 erläutert, aus Sicherheitsgründen aktuell nicht möglich.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin