



An den Grossen Rat

21.5832.03

BVD/P215832

Basel, 7. Januar 2026

Regierungsratsbeschluss vom 6. Januar 2026

## Anzug Christoph Hochuli und Konsorten betreffend «Veloführung Birsköpfli–Lehenmatt»

Der Grosser Rat hat an seiner Sitzung vom 6. März 2024 vom Schreiben 21.5832.02 des Regierungsrates Kenntnis genommen und, dem Antrag des Regierungsrates folgend, den nachstehenden Anzug Christoph Hochuli und Konsorten stehen lassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

«Um mit dem Velo vom St. Alban-Rheinweg oder Birsköpfli ins Lehenmattquartier oder Richtung St. Jakob zu den Sportplätzen und zum Gartenbad zu gelangen, muss man heute die stark und schnell befahrene Zürcherstrasse überqueren. Für weniger geübte Velofahrende und Kinder ist dies mit Gefahren verbunden und daher unattraktiv. Ebenso ist die Veloführung von der Birsstrasse über die Zürcherstrasse-Kreuzung in die Birsfelderstrasse zum St. Alban-Rheinweg, trotz Lichtsignalanlage, für Velofahrende sehr unattraktiv.

Vom Birsköpfli bis zur Birsstrasse führt das Birskopfweglein kreuzungsfrei unter der Brücke der Zürcherstrasse durch. Bei der Einmündung Birsstrasse könnten die Velofahrenden durch den kaum befahrenen Nasenweg zur Lehenmattstrasse gelangen. In der Lehenmattstrasse kommen die Velofahrenden sicher auf dem Radstreifen nach St Jakob.

Würde das Birskopfweglein verbreitert, könnten die Velofahrenden ohne Behinderung der Zufussgehenden zirkulieren. Unter der Birsbrücke hat es genug Platz, um eine Verbreiterung auszuführen. Nötigenfalls müsste der Weg unter der Brücke etwas tiefergelegt werden. Das Badweglein zum Gartenbad Bachgraben ist ein gutes Beispiel dafür, wo die Koexistenz von Velo- und Fussverkehr sehr gut funktioniert.

Mit einer gut gestalteten Veloquerung zwischen Birskopfweglein und Nasenweg würde zudem auch der rechtswidrige Veloverkehr auf dem Trottoir der Birsstrasse in Richtung St. Jakob wirksam reduziert. Diese Verbindung könnte mit einem Radweg zwischen Birskopfweglein und Nasenweg gelöst werden, welcher in der Birsstrasse parallel zum Trottoir geführt würde. Bei der Verzweigung Birsstrasse/Nasenweg könnten die Velofahrenden neben dem Fussgängerstreifen die Fahrbahn zum Nasenweg überqueren.

Die Unterzeichnenden bitten deshalb die Regierung zu prüfen und zu berichten, ob das Birskopfweglein zwischen Birsköpfli und Birsstrasse/Einmündung Nasenweg velogängig gestaltet werden kann.

Christoph Hochuli, Jérôme Thiriet, Sandra Bothe, Luca Urgese, Jean-Luc Perret, Franz-Xaver Leonhardt, Stefan Wittlin, Annina von Falkenstein, Joël Thüring, Karin Sartorius, Brigitte Kühne, Alexandra Dill, Beatrice Isler, Raphael Fuhrer, Raffaela Hanauer, Brigitte Gysin, David Wüest-Rudin, Michael Hug, Nicole Amacher, Thomas Widmer-Huber»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

## 1. Ausgangslage

Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist ein wichtiger Beitrag, um die Umwelt- und Klimaschutzziele des Kantons zu erreichen. Der Regierungsrat ist bestrebt, möglichst direkte und sichere Verbindungen anzubieten. Dabei sollen Mischverkehrsflächen (Fuss/Velo) möglichst vermieden werden, um Konflikte zu verhindern, wie sie sich etwa am Beispiel der Solitude-Promenade beobachten lassen.

### 1.1 Problematik im Gewässerraum

Wie bereits in der ersten Beantwortung des vorliegenden Anzugs erwähnt, prüft das Bau- und Verkehrsdepartement im Zusammenhang mit der Beantwortung des Anzugs Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend «Verlegung eines Teilstücks des Velowegs Münchenstein–Basel» (P058258) eine Veloverbindung entlang des Birsuferwegs im Raum St. Jakob.

Dieser Weg liegt wie ein Grossteil der vorliegend geforderten Veloverbindung ebenfalls im Gewässerraum, ist ausschliesslich für den Fussverkehr geöffnet und Teil des kantonalen Wanderwegnetzes gemäss Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege (TRP FW). Das Projekt Birsuferweg 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.

### 1.2 Grundlagen

Im aktuellen Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege ist das Birskopfweglein als kantonaler Wanderweg und städtischer Fussweg ausgewiesen. Gesetze und Richtlinien sehen vor, dass diese Wege frei und möglichst gefahrlos begangen werden können. Mischverkehr ist dort zulässig, wo ausreichende Breiten und gute Sichtverhältnisse gegeben sind. Der Teilrichtplan Velo wird zurzeit überarbeitet und geht anschliessend in die öffentliche Vernehmlassung. Dort wird das Birskopfweglein mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht Bestandteil des kantonalen Veloroutennetzes sein. Die Velorouten sollen weiterhin über die Farnsburgerstrasse–Lehenmattstrasse bzw. über die Birsstrasse–Birsfelderstrasse führen.

## 2. Beurteilung der Machbarkeit

Im Vergleich zum Projekt Birsuferweg mit einer Länge von etwa 240 Metern ist das Birskopfweglein mit rund 400 Metern deutlich länger und befindet sich ebenfalls in einem sensiblen Gewässer- und Naturraum. Ein Ausbau zu einem ausreichend dimensionierten Fuss- und Veloweg würde einen erheblichen Eingriff darstellen.

Der bestehende Weg liesse sich nur in Richtung Flussbett der Birs verbreitern. Das wäre mit einer zusätzlichen Uferverbauung verbunden und würde den Gewässerraum verengen. Zudem fehlt die Standortgebundenheit, da Alternativverbindungen existieren. Eine Ausnahmebewilligung für eine zonenkonforme Anlage gemäss Art. 41c Abs. 1 Bst. a der eidgenössischen Gewässerschutzverordnung ist ausgeschlossen. Die Erfordernisse der Hochwassersicherheit sprechen deshalb klar gegen einen Ausbau. Gemäss Gefahrenkarte des Kantons Basel-Stadt liegt der Weg mehrheitlich in der Gefahrenzone mit mittlerer bis erheblicher Gefährdung. Bereits bei erhöhten Abflüssen der Birs kommt es zu Überflutungen, während denen alternative Wegverbindungen genutzt werden müssen. Ein Ausbau des Weges für den Veloverkehr würde den Hochwasserschutz zusätzlich beeinträchtigen und die Situation verschärfen, so dass der Weg häufiger als heute überflutet würde und in der Folge nicht benutzt werden könnte.

Der südliche Abschnitt des Birskopfwegleins liegt zudem in einer Grünzone und ist Teil einer Naturschonzone. Auch in diese kann und möchte der Regierungsrat nicht eingreifen.

Ausserdem ist der Durchgang unter der Brücke zu wenig hoch, um ihn für den Veloverkehr zu öffnen (vgl. Abb. 1 und 2). Eine Tieferlegung des Weges ist aus den oben dargelegten Gründen nicht möglich.



Abb. 1



Abb. 2

Das Birskopfweglein ist derzeit ausschliesslich den Zufussgehenden vorbehalten. Eine gemeinsame Nutzung mit Velos ist aufgrund des schmalen Querschnitts nicht sinnvoll und würde zu Konflikten mit den Zufussgehenden führen, wie dies beispielsweise an der Solitude-Promenade beobachtet werden kann. Es kommt hinzu, dass für den Veloverkehr durchaus Alternativverbindungen via Farnsburgerstrasse–Lehenmattstrasse bzw. Birsstrasse–Birsfelderstrasse existieren.

### 3. Fazit

Der Regierungsrat legt aktuell bezüglich finanzieller und personeller Ressourcen den Schwerpunkt auf die Umsetzung des Gegenvorschlages der Initiative «*Sichere Velorouten in Basel-Stadt*». Dabei sollen besonders Velovorzugsrouten mit sehr hohem Nutzungspotenzial bei gleichzeitig grossem Verbesserungsbedarf priorisiert werden. Parallel dazu werden Haupt- und Nebenverbindungen realisiert. Die Umsetzung soll bis 2042 abgeschlossen sein.

Von einer Öffnung des Birskopfwegleins für den Veloverkehr sieht der Regierungsrat aus genannten Gründen ab. Stattdessen sollen die bestehenden Alternativroute, entlang der Farnsburgerstrasse–Lehenmattstrasse bzw. entlang der Birsstrasse–Birsfelderstrasse verbessert werden.

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Christoph Hochuli und Konsorten betreffend «Veloführung Birsköpfli–Lehenmatt» abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Conradin Cramer  
Regierungspräsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin