

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat [2021/193](#) «Sichere Veloabstellplätze»
2021/193

vom 16. Dezember 2025

1. Text des Postulats

Am 25. März 2021 reichte Meret Franke die Motion [2021/193](#) «Sichere Veloabstellplätze» ein, welche vom Landrat am 7. April 2022 mit folgendem Wortlaut als Postulat überwiesen wurde:

Das Velo gewinnt sowohl als Freizeit- als auch als Pendlerfahrzeug stetig an Bedeutung und sollte gezielt gefördert werden.

Eine konsequente Veloförderung stellt neben einem guten Veloroutennetz auch sichere Abstellplätze an den Start- und Zielorten zur Verfügung. Velos dürfen zwar auch auf dem Trottoir abgestellt werden, das führt aber insbesondere an stark frequentierten Orten zu unübersichtlichen Situationen und ist für alle Verkehrsteilnehmenden unbefriedigend.

Ein guter Veloabstellplatz ermöglicht ein platzsparendes, geordnetes Abstellen des Velos, bietet die Möglichkeit, das Velo anzuschliessen und hat im Idealfall einen Witterungsschutz und eine Ladestation für das E-Bike.

Mit dem „Handbuch Veloparkierung - Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb“, herausgegeben vom Bundesamt für Strassen und der Velokonferenz Schweiz, liegt eine Umfassende Vollzugshilfe für die Erstellung solcher Veloabstellplätze vor.

Dieses Handbuch ist auch Grundlage für die beiden nationalen SN-Normen 640 065 „parkieren - Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen“ und SN 640 066 „parkieren - Projektierung von Veloparkierungsanlagen“. Herausgeber dieser Normen ist der Schweizerische Verband der Strassen- und Verkehrs fachleute (VSS). Die minimal erforderliche Zahl der Abstellplätze für Velos stützt sich auf die Richtwerte der VSS Norm SN 640 065 «Parkieren - Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen».

Im Baselbiet werden in der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) in §70 zwar «Abstellplätze für Velos/Mofas» erwähnt, eine Mindestzahl wird aber nicht definiert.

Die Regierung wird gebeten, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, damit bei baubewilligungspflichtigen Bauvorhaben und Nutzungsänderungen sowie an stark frequentierten Orten wie ÖV-Haltestellen oder Einkaufszentren eine Mindestzahl Veloabstellplätze sichergestellt werden kann.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

2.1. Analyse der heutigen Situation

2.1.1 Recht, Normen etc.

- Bundesrecht

Im Sinne der Subsidiarität sind wesentliche Teile der Raumplanung bei den Kantonen und Gemeinden angesiedelt. Dementsprechend bestehen keine gesetzlichen Regelungen des Bundes zu Veloabstellplätzen – auch nicht im [Veloweggesetz \(SR 705\)](#), welches ohnehin wesentliche Aufgaben an die Kantone delegiert.

- Kantonales Recht BL

Zur Schaffung von öffentlichen Veloabstellplätzen «*an geeigneten Orten, insbesondere bei Verwaltungsgebäuden, Schulen und Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel*» besteht im Kanton ein genereller gesetzlicher Auftrag an Kanton und Gemeinden (§ 18 Abs. 1 [Umweltschutzgesetz](#) (SGS 780)). Sie müssen in «*angemessene[r] Anzahl*» und «*gedeckt*» sein. Weitere Konkretisierungen bestehen nicht.

Einen spezifischen Typus der öffentlichen Veloparkierung greift darüber hinaus der [kantonale Richtplan](#) (KRIP) auf, wenn er in Objektblatt S 2.3, Planungsgrundsatz c besagt: «*Kanton und Gemeinden setzen sich [...] für die Bereitstellung von genügend [...] B+R[=Bike+Ride]-Veloabstellplätzen ein.*» Der gleiche Auftrag findet sich auch im Objektblatt V 1.1, Planungsanweisung 6c.

Daneben enthält der KRIP eine Vorgabe an der Schnittstelle zwischen der öffentlichen und privaten Parkierung: «*Für Velos sind, in Ergänzung zu den Anlagen auf Privatgrund, in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum zu berücksichtigen. Sie sind gut erreichbar, sicher und attraktiv auszustalten.*» (Objektblatt V 3.1, Planungsgrundsatz a).

Bezüglich der Vorgaben zu privaten Veloabstellplätzen ist die kantonalrechtliche Ausgangslage etwas aussergewöhnlich. Das [Raumplanungs- und Baugesetz](#) (RBG, SGS 400) schreibt in § 106 explizit vor, dass die Erstellung, der Umbau und die Zweckänderung von Bauten und Anlagen, für die ein Abstellplatzbedarf für Motorfahrzeuge und Fahrräder besteht, nur bewilligt werden dürfen, wenn eine bestimmte Anzahl Abstellplätze (Mindestabstellplatzbedarf) ausgewiesen wird. § 106 Abs. 4 RBG verleiht dem Regierungsrat sodann die Kompetenz, die Ermittlung des Mindestabstellplatzbedarfs in der zugehörigen [Verordnung](#) (RBV, SGS 400.11) zu regeln. Die RBV regelt in § 70 Abs. 1: «*Die Mindestzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Zweiräder (Normalabstellplatzbedarf) bemisst sich gemäss Anhang.*» An dieser Stelle «verliert sich die Spur» dann allerdings. Im Anhang finden sich keine Regelungen zu Veloabstellplätzen, sondern nur zu Autoparkplätzen. So mit bestehen im Kanton keine generellen quantitativen Vorgaben bezüglich Veloabstellplätzen.

Für den speziellen Fall einer Änderung der quantitativen Anforderungen bezüglich Autoabstellplätzen für Wohnnutzungen im Rahmen von ordentlichen Quartierplänen stellt die RBV zumindest eine verbale Anforderung an die Anzahl: es sind in diesen Fällen zwingend «*genügend Abstellplätze für Zweiräder*» vorzusehen (§70 Abs. 2^{bis} lit. c RBV).

In § 101 Abs. 4 lit. b RBG heisst es, dass Bewilligungen für den Bau oder für wesentliche Änderungen von Grossüberbauungen oder von Läden für Güter des täglichen Bedarfs mit mehr als 500 m² Nettoverkaufsfläche nur erteilt werden, wenn eine genügende Anzahl gedeckter Veloabstellplätze vorgesehen ist.

Der KRIP (behördenverbindlich) macht für private Vorhaben lediglich eine Aussage im Hinblick auf verkehrsintensive Einrichtungen und verlangt bei diesen «*genügend Veloabstellplätze*» (Objektblatt S 5.2, Planungsgrundsatz c).

Einzelne Gemeinden treffen in ihren Zonenvorschriften generelle Regelungen zu Flächen zum Abstellen von Velos. Exemplarisch sei hier die Bestimmung der Stadt Liestal genannt: «*In Mehrfamilienhäusern sind wettergeschützte, genügend grosse, von aussen ohne Treppe zugängliche, separate Einstellräume für Fahrräder und Kinderwagen von insgesamt mindestens 7 m² pro Wohnung zu erstellen.*» (Stadt Liestal, Zonenreglement Siedlung, Art. 41 Abs. 2). Zu kommunalen Kompetenzen siehe auch nachfolgender Abschnitt.

- Der angepasste § 106 RBG – Kommunale Abstellplatzreglemente

Im Februar 2023 ist eine grundsätzlich neue Regelung zum Abstellplatzbedarf bei Erstellung, Umbau und Zweckänderung von Bauten und Anlagen in Kraft getreten. Die Gemeinden dürfen seitdem den Abstellplatzbedarf in einem Reglement selbst regeln, die kantonale Regelung greift dann nur noch subsidiär (vgl. § 106 Abs. 5 RBG). Für den Fall, dass eine Gemeinde ein solches Reglement erlassen möchte, ist gemäss § 70 Abs. 5 lit. c RBV explizit zwingende Voraussetzung, dass sie auch Regelungen trifft betreffend «*die erforderliche Anzahl und die Anforderungen an Fahrradabstellplätze*».

Es bestehen jedoch (Stand Oktober 2025) nur erste Ideen und Entwürfe in wenigen Gemeinden und noch keine beschlossenen Beispiele und keine Erfahrungswerte, wie mit der neuen Regelung umgegangen wird.

Theoretisch könnte eine Gemeinde gestützt auf § 106 Abs. 5 RBG auch Mindestbedarfe für Veloabstellplätze ohne Aussagen zu Autoabstellplätzen regeln (auch beispielsweise in einem Zonenreglement). Dies erscheint jedoch weder naheliegend noch fachlich zweckmäßig. Ein gesamthaftes Abstellplatzreglement entspricht viel mehr der eigentlichen Idee der Neuregelung des § 106 und dürfte in aller Regel auch einfacher und zielführender sein.

- Wegleitungen des Kantons Basel-Landschaft

Neben den formellen Instrumenten hat der Kanton schon 1997 eine recht umfassende Handreichung angeboten, welche sich mit Quantitäten und Qualitäten von Veloabstellplätzen befasst: «*Planung von Zweirad-Abstellanlagen – eine Wegleitung*» (Amt für Raumplanung, 1997). Es wurden sowohl öffentliche als auch private Anlagen angesprochen.

Darüber hinaus wurde betreffend private Parkierung die Wegleitung «*Bestimmung der Anzahl Parkplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas*» publiziert (Amt für Raumplanung, 2004). Sie wurde mit ihren konkreten Berechnungsmodellen für eine Vielzahl von Planungen herangezogen, nicht zuletzt angesichts des Fehlens von Velo-Angaben im Anhang zur Raumplanungs- und Bauverordnung (siehe oben).

Beide Dokumente entsprechen allerdings heute nicht mehr vollständig den geltenden Rechtsgrundlagen und einer aktuellen guten fachlichen Praxis. Sie werden daher vom Kanton nicht mehr als Grundlage angeboten.

- Normen

Die zentralen, Schweizweit gültigen Normen für Veloparkierung sind, wie im Postulat auch angesprochen:

- VSS 40 065: «*Parkieren – Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen*»
- VSS 40 066 «*Parkieren – Projektierung von Veloparkierungsanlagen*»

Beide stammen in ihren aktuellen Fassungen aus dem Jahr 2019.

- Wegleitung/Empfehlungen Dritter

Exemplarisch seien an dieser Stelle zwei Grundlagen Dritter erwähnt, an denen sich Personen orientieren können, welche die erforderliche Anzahl Veloabstellplätze zu einem Vorhaben zu ermitteln haben:

Das Schweizweite «Standardwerk» zum vorliegenden Themenfeld ist das, im Postulat ebenfalls angesprochene, Handbuch «[Veloparkierung](#)» des Bundesamts für Strassen (ASTRA, 2008). Eine Überarbeitung und Neuauflage sind für 2026 geplant.

Eine umfassende [Arbeitshilfe Veloparkierung](#) hat der Kanton Zürich veröffentlicht.

2.1.2 Praxis im Kanton Basel-Landschaft

In der Regelbauweise wird die Anzahl Veloabstellplätze nicht kontrolliert, da im Wesentlichen keine rechtlichen Vorgaben bestehen (vgl. Kap. 2.1.1).

In Quartierplänen wird seit ihrem Inkrafttreten von der oben beschriebenen Regelung des § 70 Abs. 2^{bis} lit. c RBV rege Gebrauch gemacht. Das konkrete Mass der dann in den jeweiligen Reglementen geforderten Veloabstellplätze fällt unterschiedlich aus. Es stützt sich in einem Teil der Fälle auf die oben angeführten Normen und Empfehlungen. Der Kanton macht hier keine Vorgaben, sondern beschränkt sich bei seiner Genehmigungsprüfung auf die Rechtmässigkeit sowie die Zweckmässigkeit, soweit kantonale Interessen betroffen sind. Diese Voraussetzungen können mit verschiedenen quantitativen Ansätzen erfüllt werden.

Daneben machen zum Teil auch Quartierpläne, welche sich nicht auf § 70 Abs. 2^{bis} lit. c RBV stützen, quantitative und/oder qualitative Vorgaben zu den Veloabstellplätzen.

Der gesetzliche Auftrag betreffend Stellplätze bei öffentlichen Einrichtungen sowie im öffentlichen Raum (vgl. Kap. 2.1.1) wird von Kanton und Gemeinden grundsätzlich umgesetzt. Die konkrete Ausgestaltung fällt unterschiedlich aus, wobei insbesondere bei neueren Anlagen vielfach auf den spezifischen Bedarf in der jeweiligen Situation angepasste Lösungen festzustellen sind.

2.1.3 Regelungen in anderen Kantonen

Um eine Einordnung der basellandschaftlichen Regelungen zu ermöglichen, sind die Handhabungen der Fragestellung von elf anderen Kantonen näher betrachtet worden. Im Vordergrund standen die Nachbarkantone sowie solche mit einer vergleichbaren Raumstruktur wie Basel-Landschaft. Hier eine summarische Übersicht der Ergebnisse:

Viele betrachtete Kantone haben keine quantitativen Vorschriften für Veloabstellplätze bei privaten Nutzungen erlassen. In diversen Fällen steht diese Möglichkeit jedoch den Gemeinden zu. Vielfach wird dabei als Grundlage auf die VSS-Normen verwiesen.

Mit der Anpassung des Raumplanungs- und Baugesetzes (vgl. Kap. 2.1.1) haben die Gemeinden im Kanton Basel-Landschaft somit bezüglich Veloparkierung grundsätzlich ähnliche Handlungsspielräume erhalten wie in vielen anderen Kantonen. Die Ausformulierung ist insofern strikter als in gewissen anderen Kantonen, als die Regelung zwingend ist, sobald eine Gemeinde die Autoabstellplätze selbst regeln möchte. Hingegen kann das Fehlen einer Regelung für die Gemeinden ohne Abstellplatzreglement im Vergleich mit anderen Kantonen als Lücke betrachtet werden.

Auch für Abstellanlagen für öffentliche Nutzungen und/oder im öffentlichen Raum sind quantitative Regelungen in den betrachteten Kantonsbeispielen nicht gängig. Hier wird nur teilweise auf die Gemeinden verwiesen. Im Vordergrund stehen verbale Beschreibungen («angemessene Anzahl», «ausreichende Anzahl», «genügend» etc.) in gesetzlichen Bestimmungen und kantonalen Richtplänen.

Mit den qualitativen Regelungen in USG und KRIP (vgl. Kap. 2.1.1) verfügt der Kanton Basel-Landschaft über die gleiche Methodik wie die meisten der anderen betrachteten Kantone. Die Regelungen sind im Vergleich als recht präzise zu beurteilen.

2.1.4 Zustand und Entwicklung von Nachfrage und Angebot

Eine umfassende Analyse des heutigen Angebots an Veloabstellanlagen und ihrer Auslastung über den gesamten Kanton wäre zwar von Interesse, jedoch mit grossem Aufwand im Verhältnis zum Nutzen verbunden, und ist daher für die vorliegende Landratsvorlage nicht erfolgt.

Belastbare Aussagen bestehen hingegen aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr (Bundesamt für Statistik / Bundesamt für Raumentwicklung) zum Velobesitz. So wurde für 2021 im Kanton BL eine Quote von 1.52 Velos und 0.32 E-Bikes pro Haushalt ermittelt. Gegenüber der Erhebung 2015 handelt es sich bei den E-Bikes um ein markantes Wachstum, während die Velobesitzquote um rund 3 % zurückgegangen ist.¹

Mit der wachsenden Verbreitung von E-Bikes ergeben sich auch Möglichkeiten zur Nutzung derselben auf Strecken, die (beispielsweise wegen der Distanz oder der Topographie) für Velofahrende bisher nicht attraktiv waren, was auch zu einer steigenden Nachfrage nach Abstellplätzen an Quell- und Zielorten führt.

Eine Entwicklung, der bislang nur bedingt Rechnung getragen wird (am ehesten im Rahmen von Quartierplänen), ist die Zunahme an Cargobikes sowie Velos mit Anhängern. Beide benötigen erheblich mehr Platz als ein «normales» Velo. Zugleich handelt es sich aus Sicht der kantonalen Strategien um förderungswürdige Verkehrsmittel, können hiermit doch auch MIV-Wege mit Transportaufgaben substituiert werden.

2.1.5 Einordnung der Kompetenzen

In Bezug auf öffentliche Parkierung besagt das kantonale [Strassengesetz](#) BL (SGS 430, § 23 Abs. 4 und 5): «*Der Bau und Ausbau öffentlicher Parkplätze ist grundsätzlich Sache der Gemeinden. Parkplätze von regionaler Bedeutung können im Einvernehmen mit der Gemeinde vom Kanton erstellt werden.*» Öffentliche Veloabstellplätze haben in der Regel keine so grossen regionalen Auswirkungen, dass das Thema einer kantonalen Steuerung bedürfte. Auch sind sie in der Regel nicht so aufwändig, dass kleinere Gemeinden auf eine übergeordnete Unterstützung angewiesen wären. Vor diesem Hintergrund würde es dem Subsidiaritätsprinzip widersprechen, die Kompetenz dem Kanton zuzuordnen – zumal mit § 47a der [Kantonsverfassung](#) ein expliziter Auftrag für grösstmögliche Gemeindeautonomie besteht und sich der Kanton aktuell mit den Gemeinden genau um eine solche Aufgabenteilung bemüht. Diese Einschätzung schliesst jedoch die Schaffung grundsätzlicher genereller Regeln nicht aus, wovon der Kanton im Umweltschutzgesetz auch bereits Gebrauch gemacht hat (vgl. Kap. 2.1.1).

Anders stellt sich die Ausgangslage betreffend der privaten Veloparkierung dar. Hier sind die Kompetenzen zur Regelung bereits seit langem beim Kanton angesiedelt und kürzlich fakultativ an die Gemeinden delegiert worden (vgl. Kap. 2.1.1).

2.2. Handlungsbedarf und -ansätze sowie deren Beurteilung

Aus den vorstehenden Betrachtungen ergibt sich, dass auf gesetzlicher Ebene kein Handlungsbedarf besteht. Sämtliche Aspekte, welche als potentielle Regelungs- oder Informationslücken betrachtet werden könnten, können im bestehenden gesetzlichen Rahmen verbessert werden.

¹ Wobei zu beachten ist, dass auch die Haushaltsgrösse tendenziell rückläufig ist (in BL von 2010 bis 2022 um 0.1 Personen).

Für die Veloparkierung bei öffentlichen Gebäuden sind die Regelungen des USG klar und ausreichend. Sie binden Kanton und Gemeinden. Gleiches gilt für die Regelungen des KRIP bezüglich stark frequentierter Orte im öffentlichen Raum.

Für diesen Regelungsbereich wäre eine weitergehende kantonale Regelung weder angemessen im Sinne der Gemeindeautonomie noch fachlich erstrebenswert. Die genannten Vorgaben sind bereits sehr konkret formuliert und eine quantitative Vorgabe würde den sehr unterschiedlichen Situationen nicht gerecht. Es gilt jeweils spezifisch zahlreiche Randbedingungen wie Topographie, Nutzerkreis, Erschliessung mit anderen Verkehrsmitteln usw. zu beachten.

Nicht umfassend sind die Regelungen im Fall von privaten Nutzungen – in der Terminologie des Postulats die «baubewilligungspflichtigen Vorhaben». Während in Gemeinden, welche sich ein Abstellplatzreglement geben, entsprechende Vorgaben geschaffen werden (müssen), existiert für alle anderen Gemeinden keine Regelung.

Hier bestünde die Möglichkeit einer Ergänzung des Anhangs zur RBV, zumal dieser Ansatz in RBG und Text der RBV bereits angelegt ist (vgl. Kap. 2.1.1). Auf diese Weise könnte sichergestellt werden, dass im gesamten Kanton Mindestanzahlen für private Veloabstellplätze bestehen. Eine ähnliche Regelung kennt z. B. der Kanton Bern. Sie geht allerdings über die Handhabung der diversen Kantone hinaus, welche die Kompetenz für entsprechende Regelungen an die Gemeinden delegieren oder offene Formulierungen wählen.

Verschiedene Aspekte lassen eine solche Ergänzung für den Kanton Basel-Landschaft nicht erforderlich erscheinen. So bestehen für jene Örtlichkeiten, an denen ein besonders hoher Nutzungsdruck herrscht, bereits Instrumente – einerseits sind das stadtnahe Gemeinden, welche tendenziell eher von der Möglichkeit Gebrauch machen werden, sich ein eigenes Abstellplatzreglement zu geben, und andererseits Bereiche, in denen Quartierplanungen angewendet werden. Auch sind während der Bearbeitung des Postulats von Fachpersonen aus der Praxis nur wenige Probleme mit der bestehenden Regelung berichtet worden.

Dass mit dem Veralten der Wegleitung gemäss Kap. 2.1.1 keinerlei kantonale Empfehlungen mehr für all jene Fälle bestehen, in denen ein Akteur einen Ermessensspieldraum hat, ist wesentlich eindeutiger als Lücke zu betrachten als die «fehlende» Regelung im Anhang der RBV. Daher stellt sich die Frage, mit welchen Mitteln diese geschlossen werden sollte.

Zu diesem Zweck sind drei bestehende Grundlagen, auf die der Kanton Basel-Landschaft verweisen könnte, verglichen worden mit der Schaffung einer eigenen neuen Wegleitung des Kantons (als Nachfolge der nicht mehr in Kraft befindlichen Wegleitungen von 1997/2004, vgl. Kap. 2.1.1). In der nachfolgenden Tabelle sind die wichtigsten Vor- und Nachteile zusammengefasst.

VSS-Norm (insbes. 40 065 und 40 066)	Handbuch Veloparkierung (ASTRA)	Arbeitshilfe ZH	Eigene neue BL-Wegleitung
Enthält auch Verweis auf Handbuch Veloparkierung	im Prinzip Ausdetaillierung der VSS-Normen	ähnlich Handbuch Veloparkierung, kompakter	
+ stimmiges Konzept aus Bedarfsermittlung und Ausgestaltung	+ Umfassende Betrachtung zum Bedarf bei verschiedenen Nutzungen + Umfassende Betrachtung zur Ausgestaltung	+ kompakt + gezielt für einzelne Nutzungsfälle und mit überschlägigem Excel-Tool -> niederschwellig	+ Möglichkeit zum Eingehen auf BL-Spezifika + aktuelle Trends können aufgenommen werden + Positionierung des Kantons
- trägt neueren Entwicklungen (Cargobikes etc.) nur bedingt Rechnung - kostenpflichtig	- trägt neueren Entwicklungen (Cargobikes etc.) nur bedingt Rechnung (Überarbeitung 2026 geplant)	- Veränderungen können kurzfristig erfolgen, ohne dass BL etwas davon mitbekommt	- grosse Parallelen zu bestehenden Werken - Aufwand/Nutzen-Relation fragwürdig

2.3. Fazit

Aufgrund der vorstehend beschriebenen Untersuchungen und Überlegungen hat sich der Regierungsrat für folgendes Vorgehen entschieden:

- Es sind keine neuen Rechtsnormen für die Veloparkierung bei öffentlichen Gebäuden und/oder an stark frequentierten öffentlichen Orten zu schaffen.
- Auf quantitative Festlegungen zu Veloabstellplätzen in der Regelbauweise im Anhang der RBV soll weiterhin verzichtet werden.
- Auf der Kantonswebsite soll auf verfügbare Grundlagen wie die VSS-Normen und das Handbuch Veloparkierung hingewiesen werden, um Interessierten einen Weg für eine qualifizierte Planung von Veloabstellplätzen aufzuzeigen.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat [2021/193](#) «Sichere Veloabstellplätze» abzuschreiben.

Liestal, 16. Dezember 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich