

Bericht des Gemeinderats zum Anzug Michael Martig und Kons. betreffend „Velofreundliches Riehen“ (überwiesen am 26. September 2001)

1. Vorbemerkung

Das vorliegende Velokonzept ist ein Destillat des „Werkzeugkastens“ zur Förderung des Veloverkehrs, welcher Pro Velo für die Verwaltung zusammengestellt hat. Der Konzeptvorschlag wird gemeinsam mit der folgenden Anzugsbeantwortung an den Einwohnerrat überwiesen. Der „Werkzeugkasten“ kann von den Mitgliedern des Einwohnerrats bei Bedarf bei der Verwaltung bezogen werden.

2. Anzug

Am 26. September 2001 wurde dem Gemeinderat ein Anzug Michael Martig und Kons. mit folgendem Wortlaut überwiesen:

"Bereits im Riehener Verkehrskonzept von 1994 kann man nachlesen, wie geeignet das Velo für den Nahverkehr ist: *„Werden für die Velofahrer günstige Voraussetzungen geschaffen, so ist das Velo sowohl für viele Fahrten innerhalb der Gemeinde/des Quartiers als auch für Fahrten nach Basel ein geeignetes Verkehrsmittel“* (S. 64). Auch wenn hier nebst den Velofahrerinnen die Fahrten nach Lörrach, Weil und auch darüber hinaus vergessen gingen, kann der hier postulierte Zusammenhang zwischen günstigen Rahmenbedingungen und der Attraktivität nur unterstützt werden. Deshalb müssen diesen Worten jetzt Taten folgen.

Im Leitbild „Riehen 2000 – 2015“ geht der Gemeinderat noch wesentlich weiter: **„Riehen versteht sich ökologisch als Vorbildgemeinde“** (S. 8). Dieses übergeordnete Ziel hat natürlich Konsequenzen im Bereich des Verkehrs: *„Weiterhin besonders gefördert wird der motorlose Langsamverkehr zu Fuss oder per Velo“* (S. 34). Von wegen „langsam“: Es kommen eigentlich alle Untersuchungen zum Schluss, dass das Velo im Nahverkehr nicht nur ein gesundes, sondern auch ein schnelles Verkehrsmittel ist. Doch gefördert werden sollte das Velofahren ganz bestimmt. Der Gemeinderat schlägt im Leitbild punktuell Förderungen im Bereich der **Infrastruktur** vor (Abstellplätze, Lücken im Velowegnetz schliessen), erwähnt aber die Förderung der **Motivation** nicht.

Riehen ist für Velofahrerinnen und Velofahrer zweifellos attraktiv. Doch daraus zu schliessen, man müsse auf diesem Gebiet nichts unternehmen, wäre ein fataler Fehlschluss. Im Gegenteil: Um den hohen Zielen des Leitbildes einen Schritt näher zu kom-



Seite 2

men, braucht Riehen ein **umfassendes Velokonzept**, welches einerseits die vorhandene Infrastruktur analysiert, Mängel aufdeckt und Massnahmen vorschlägt, andererseits aber auch Möglichkeiten aufzeigt, wie das Velofahren aktiv gefördert werden könnte. Dank der „Interessengemeinschaft Velo“ wäre es zweifellos einfach, an die dazu nötigen erfahrenen Velofachleute zu gelangen.

Die Unterzeichneten Anzugstellerinnen und Anzugsteller bitten daher den Gemeinderat zu prüfen und zu berichten,

- ☺ ob bereits konkrete Umsetzungen für die im Leitbild vorgeschlagenen Massnahmen zur Veloförderung vorliegen,
- ☺ ob er bereit ist, im Interesse der von ihm formulierten übergeordneten Zielen das Velofahren in Riehen ganz grundsätzlich zu fördern,
- ☺ ob er bereit ist, für Riehen ein umfassendes Velokonzept erarbeiten zu lassen, welches sowohl Massnahmen zur Verbesserungen der Infrastruktur wie auch der Motivation vorschlagen soll."

sig. Michael Martig
Nelli Spillmann
Marianne Schmid-Thurnherr
Nicole Hausammann

Irène Fischer-Burri
Franz Osswald
Manfred Baumgartner

3. Bericht des Gemeinderats

Ein Zwischenbericht zum Anzug wurde dem Einwohnerrat vor dem 24. November 2004 und am 23./24. April 2008 vorgelegt. Darin wurde ausgesagt, dass dem Gemeinderat die Förderung des Velofahrens wichtig ist. Zudem wurde darauf hingewiesen, dass der von Pro Velo erarbeitete „Werkzeugkasten“ zur Veloförderung bereits heute in den Bereichen Infrastruktur, Dienstleistungen und Öffentlichkeitsarbeit angewendet wird. Insbesondere wurden die diversen Aktionen zur Veloförderung erwähnt. Aber auch die geplanten und in Arbeit stehenden Massnahmen im Bereich Infrastruktur waren aufgelistet.

Für den Gemeinderat steht ausser Zweifel, dass das Velo für den Nahverkehr ein sehr geeignetes Verkehrsmittel ist, mit welchem gleichzeitig noch Gesundheitsförderung betrieben werden kann. Deshalb hat die Förderung des Veloverkehrs eine hohe Priorität. Die ersten zwei Punkte des Anzugs werden deshalb auch laufend gemäss Leitbild und Leistungsauftrag umgesetzt. Der von der IG Velo erarbeitete „Werkzeugkasten“ bietet der Verwaltung dazu heute schon einen umfassenden Massnahmenkatalog mit einer Vielzahl an Ideen in den drei Bereichen Öffentlichkeitsarbeit, Dienstleistungen und Infrastruktur.

Im Juni 2006, 2007 und 2008 beteiligte sich die Verwaltung an der schweizweiten Aktion „Bike to Work“. Bei der Aktion geht es darum, Mitarbeitende von grösseren Firmen und Insti-



Seite 3

tutionen zu motivieren, mit dem Velo zur Arbeit zu fahren. Zudem hat sich die Gemeinde Riehen mit anderen Energiestädten der Region an der Aktion „Sportlich zum Sport“ beteiligt. Auch in den kommenden Jahren sind weitere Aktionen zur Förderung des Veloverkehrs geplant. Die Aktionen sind koordiniert mit der Plattform „weiche Mobilitätsmassnahmen“ des Kantons Basel-Stadt. Ab 2008 wird den Neuzuziehenden von Riehen zudem ein Mobilitätsset abgegeben, welches unter anderem auch auf die Möglichkeiten des Velofahrens in und um die Gemeinde hinweist.

Im Bereich Infrastruktur wurde im Jahr 2008 die Fuss- und Velowegverbindung Riehen - Weil in der Verlängerung des Erlensträsschens bzw. auf dem neuen Erlensteg über die Wiese realisiert. Zudem ist die Gemeindeverwaltung mit Weil und Lössrach im Gespräch bezüglich der im Richtplan vorgesehenen rechtsufrigen Fuss- und Velowegverbindung Lössrach - Riehen (entlang der Wiese) sowie zusätzlichen Veloverbindungen im Stettenfeld. Die Velowegverbindung in der Verlängerung des Stettenwegs soll bereits im 2009 realisiert werden.

Daraus wird deutlich, dass die Gemeinde Riehen Jahr für Jahr auf hohem Niveau Veloförderung in den Bereichen Infrastruktur sowie auch Öffentlichkeitsarbeit betreibt. Die Infrastrukturmassnahmen entsprechen der Richtplanung und die Aktionen für die Öffentlichkeit sind mit dem Kanton und anderen Energiestädten der Region abgestimmt.

Das nun vorliegende Velokonzept fasst die wichtigsten Meilensteine des „Werkzeugkastens“ für die nächsten vier Jahre zusammen und gilt entsprechend als Richtschnur in dieser Zeitspanne.

4. Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Einwohnerrat, den Anzug im Hinblick auf das neue Velokonzept **abzuschreiben**.

Riehen, 16. Dezember 2008

Gemeinderat Riehen

Der Präsident:

Willi Fischer

Der Gemeindeverwalter:

Andreas Schuppli

Beilage: Velokonzept der Gemeinde Riehen

Velokonzept der Gemeinde Riehen:

Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs
für die Jahre 2009 bis 2012

Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung
2. Ausgangslage
 - 2.1 Veloförderung allgemein
 - 2.2 Potenzial in Riehen
3. Vorschläge
 - 3.1 Infrastruktur
 - 3.2 Dienstleistungen
 - 3.3 Öffentlichkeitsarbeit
4. Kosten

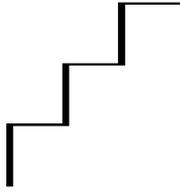
Anhang 1: Plan Velokonzept Bereich Infrastruktur

Anhang 2: Massnahmentabelle mit Terminen und Kosten

1. Zusammenfassung

Auch wenn in Riehen das Velo als Verkehrsmittel verhältnismässig gut etabliert ist, gibt es noch ein erhebliches Potenzial zur Veloförderung. Erklärtes Ziel der Veloförderung ist es, dass mehr Menschen längere Strecken öfter mit dem Velo zurücklegen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden die Potenzialgruppen und ihre spezifischen Bedürfnisse näher analysiert. Daraus geht eine Reihe von Vorschlägen zur Veloförderung in den Bereichen Infrastruktur, Dienstleistungen und Öffentlichkeitsarbeit hervor, welche im „Velokonzept der Gemeinde Riehen“ zusammengefasst sind. Im Anhang 2 werden diese Massnahmen mit einem Termin- und Kostenplan konkretisiert. Als Materialgrundlage zum Konzept dient der „Werkzeugkasten“¹, welcher von Pro Velo erarbeitet wurde. Darin enthalten ist eine Vielzahl von kleinen Verbesserungsvorschlägen für die Gemeinde in den drei Bereichen, welche im Rahmen der Erneuerung der Infrastruktur berücksichtigt werden können.

¹ Der „Werkzeugkasten“ kann auf Wunsch bei der Verwaltung bezogen werden.



2. Ausgangslage

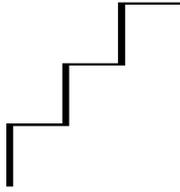
Die Förderung des motorlosen Langsamverkehrs, insbesondere auch das Velofahren, genießt in Riehen bereits heute einen hohen Stellenwert. Dank einem gut ausgebauten Velowegnetz ist für Jung und Alt das Velo ein sehr beliebtes Verkehrsmittel. Es besteht aber noch ein grosses Potenzial: Jede achte Autofahrt endet heute bereits nach einem Kilometer, jede dritte ist kürzer als 3 km und jede zweite ist kürzer als 5 km. Um dieses nicht ausgeschöpfte Potenzial dieses Verkehrsmittels zu erfassen und Veloförderungsvorschläge für Riehen für die nächsten Jahre umfassend auflisten zu können, hat die Gemeindeverwaltung bereits im Jahr 2003 Pro Velo beider Basel (früher IG Velo) einen Auftrag erteilt. Im Rahmen dieses Auftrags wurde für Riehen ein "Werkzeugkasten" von Velomassnahmen für die nächsten 15 Jahre entwickelt. Ziel dabei war, unter Einbezug der Einwohnerinnen und Einwohner sowie der Interessenorganisationen von Riehen verschiedenste Entwicklungsschritte in ganz unterschiedlichen Bereichen der Veloförderung festzuhalten.

Der seit anfangs 2007 vorliegende „Werkzeugkasten“ dient als Arbeitsgrundlage für das nachstehende Velokonzept 2009 bis 2012 der Gemeinde Riehen.

2.1 Veloförderung allgemein

Moderne Mobilität bedeutet, den Verkehr sozial, ökologisch und ökonomisch zu optimieren. Das Riehener Verkehrssystem soll im Hinblick auf diesen Optimierungsprozess nachhaltig weiterentwickelt werden:

- Sozial:
- Weniger Unfälle mit schweren oder tödlichen Verletzungen.
 - Weniger Störungen und Einschränkungen durch Lärm; Wahrung der Wohnqualität.
 - Mehr Bewegungsfreiheit und -raum für die Jugend und für Menschen mit eingeschränkter Mobilität.
 - Bessere Gesundheit durch mehr Bewegung (auch im Alltag).
 - Weniger Zeitverlust im Verkehr, effizientere Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs.
- Ökologisch:
- Weniger Umweltbelastung durch den Verkehr (Luftverschmutzung, Energieverbrauch etc.)
- Ökonomisch:
- Das Verkehrssystem soll volkswirtschaftlich effizient und für die Allgemeinheit wie auch für den Einzelnen finanziell tragbar sein.
 - Die Infrastruktur und der knappe städtische Raum werden optimal genutzt. Es werden eine leistungsfähige Infrastruktur und ein flüssiger Verkehrsablauf angestrebt.
 - Der Verkehr soll energieeffizient sein.



Die grosse Chance für den Agglomerationsverkehr besteht darin, den Fuss- und Veloverkehr in Zukunft neben dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) als gleichwertige Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrspolitik zu etablieren.

Wahl des Verkehrsmittels

In Bezug auf die Verkehrsmittelwahl bedeutet dies:

- Wo immer möglich werden Wege aus eigener Kraft zurückgelegt (zu Fuss, per Velo).
- Nächste Kategorie der "Wege" wo immer möglich mit dem ÖV, allenfalls kombiniert mit Velo oder Auto.
- Die Wege, welche motorisiert bewältigt werden müssen, sollen sicherer, leiser, umwelt- und ressourcenschonender gefahren werden. Das heisst: Ein niedriges Tempo, bessere Auslastung der Fahrzeuge.

Angebote, welche die Wahl des jeweils effizientesten Verkehrsmittels ermöglichen oder erleichtern sowie die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel zu Transportketten werden gefördert. Als Folge daraus sollte der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs im Modalsplitt erhöht werden und das Wachstum des motorisierten Verkehrs zurückgehen.

Veloförderung heisst demnach auch Förderung von Transportketten, in welchen das Velo ein sinnvolles Glied ist. Das Velo als Verkehrsmittel kann also nicht isoliert von anderen Fortbewegungsarten beurteilt und gefördert werden. Bedingungen, welche einem Verkehrsmittel geboten werden, beeinflussen praktisch immer auch die Wahl eines anderen Verkehrsmittels. Das Velo als effizientes, umweltfreundliches und gesundes Verkehrsmittel muss also unter Einbezug der anderen Verkehrsmittel gefördert werden.

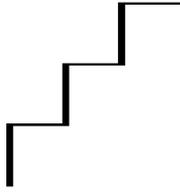
Die Wahl des Verkehrsmittels hängt stark auch von den Umgebungsbedingungen und der gesellschaftlichen Akzeptanz ab. Diese Parameter können von den Behörden und der Politik massgeblich beeinflusst werden:

- Gesellschaftliche Normen zur Verkehrsmittelwahl.
- Akzeptanz und Wertschätzung gegenüber dem Velo im Verkehr.
- Vorhandensein und Zustand der Veloinfrastruktur.
- Verkehrssicherheit und deren Einschätzung durch (potenzielle) Velofahrende.
- Transportdienstleistungen.

Wirkung der Veloförderung

Wenn mehr Menschen Strecken mit dem Velo zurücklegen, welche nicht zwingenderweise mit dem Auto zurückgelegt werden müssen, ergibt dies eine durchwegs positive Wirkung:

- Mehr Raum auf den Strassen erleichtert den wirtschaftlich wichtigen Liefer- und Geschäftsverkehr.
- Der Verkehr wird sicherer.
- Lärm und Luftbelastung nehmen ab.



Entscheidend positiv wirkt sich das Velofahren aber auf die Gesundheit der Menschen aus. Wenn Menschen sich wieder mehr aus eigener Kraft bewegen, mindert dies die Gesundheitskosten und damit die Krankenkassenprämien: In der Bevölkerung, im Besonderen auch unter Jugendlichen und Kindern, ist dies ein sehr aktuelles Problem, welchem durch eine aktive Veloförderung begegnet werden kann.

Als Gemeinde, in welcher viel Velo gefahren wird, kann sich Riehen auch ein positives Image schaffen. Der Verkehr wird heute unter dem Stichwort Wohnqualität von vielen als Hauptproblem empfunden. Die relativ hohe Unzufriedenheit bei Verkehrssicherheit, Luftqualität und Lärm bei Umfragen spricht für sich. Auch diesbezüglich kann mit einer aktiven Veloförderung viel erreicht werden.

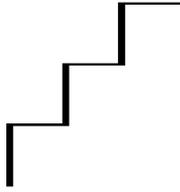
2.2 Potenzial in Riehen

Aus dem Mikrozensus (Bevölkerungsbefragung zum Verkehrsverhalten im Fünfjahresrhythmus unter der Leitung des Bundesamts für Statistik) ergibt sich, dass in der Schweiz rund 30 % aller Autofahrten kürzer sind als 3 km (ca. 6 - 10 Min.); 10 % sogar kürzer als 1 km (3 - 5 Min.). Diese Grössenordnung dürfte auch auf die Riehener Verhältnisse zutreffen. Ein beträchtlicher Teil dieser Kurzfahrten könnte gleich schnell, aber gesünder mit dem Velo zurückgelegt werden. Manche längeren Fahrten könnten statt mit dem Auto, kombiniert mit Velo und ÖV bewältigt werden.

Bei diesen Auto-Kurzfahrten liegen grosse Potenziale für das Velo. Weitere Potenzialgruppen in Riehen sind:

- Auch in Riehen gibt es zahlreiche Menschen, die kein Velo besitzen, obwohl sie körperlich durchaus in der Lage wären, Velo zu fahren.
- Überdurchschnittlich viele ältere Personen haben kein Velo oder fahren nicht mehr Velo. Hier liegt, wie Erfahrungsberichte anderer Städte mit Veloförderung zeigen, ein grosses Potenzial. Durch die demographische Entwicklung wird die Bedeutung der älteren Altersgruppen in der Veloförderung immer wichtiger.
- Abbau von "Ängsten" vor dem Unbekannten (nicht Kennen der Velowege, Länge der Strecken). Viele Menschen in Riehen erwägen die Möglichkeit, mit dem Velo nach Basel oder Lössrach zu fahren, nicht einmal. Solche Fahrten werden als "zu weit" oder "zu gefährlich" empfunden.
- Weitere Potentiale sind auch bei den Berufsleuten (Pendlern), Sommerradlern und bei den jungen Erwachsenen (18 - 25 Jahren) auszumachen.

Wichtig dabei ist, dass die sehr verschiedenen Potenzialgruppen adressatengerecht angesprochen werden.



3. Ziele der Veloförderung

Der Bundesrat hat in seiner Strategie zur nachhaltigen Entwicklung 2002 festgehalten, dass die erforderliche Mobilität „wirtschaftlich tragbar und effizient befriedigt werden, ... soll“. „Der Anteil des OeV sowie des Langsamverkehrs ist zu erhöhen“. Im Entwurf für ein Leitbild Langsamverkehr soll der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs innert 10 Jahren um 15 % zunehmen.

Entsprechend den Vorgaben des Bundes setzt sich die Gemeinde Riehen zum Ziel, den Veloverkehr zu fördern. In den entsprechenden Leistungsaufträgen soll dies festgehalten und quantifiziert werden. Die Zunahme des Langsamverkehrs in den nächsten 4 Jahren soll demzufolge 6 % betragen.

Bereichsziele und Massnahmen

Im Rahmen einer Befragung der Velofahrenden in Riehen sind mehrheitlich Vorschläge zur Verbesserung der Infrastruktur eingegangen. Vorrangig wurden folgende Themen angesprochen:

- Querungen der Hauptachsen, vor allem Baselstrasse/Aeussere Baselstrasse, Bettingerstrasse, Inzlingerstrasse.
- Dorfdurchfahrt entlang des Trams.
- Dorfdurchfahrt entlang der Bahn (zum Teil bereits umgesetzt).
- Situation Schmiedgasse.
- Unzulängliche Abstellmöglichkeiten / Diebstahl.
- Sorge um Kinder.

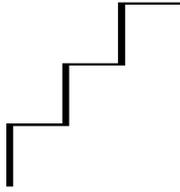
Viele Anregungen gab es aber auch in den Bereichen Dienstleistungen und Kommunikation. Für eine zielorientierte Veloförderung dürfen diese wichtigen Bereiche nicht vernachlässigt werden. Die konkreten Vorschläge für die Riehener Veloförderung lassen sich also in drei Hauptbereiche einteilen:

Infrastruktur (Fahren, Parken, Wegweisung)

Dienstleistungsangebote (Serviceangebote, Fahrzeug- und Zubehörmiete)

Öffentlichkeitsarbeit (einerseits temporäre Aktionen: Anregungen, Sensibilisierung, Motivation; andererseits dauerhaft greifbare Information wie z.B. Internet, Veloplan, Neuzuzügerinformation, Energieseite Riehener Zeitung).

Die Umsetzung (inkl. Finanzierung) von Veloförderungsmassnahmen in den drei Bereichen erfolgt über die jeweils dafür zuständigen Stellen der Verwaltung respektive Organisationen und Betriebe. Massnahmen beispielsweise auf Kantonsstrassen müssen durch den Kanton (in Zusammenarbeit mit der Gemeinde) geplant und realisiert werden. Dienstleistungsangebote werden durch Private abgedeckt. Aktionen und



Seite 6 Kampagnen werden in den meisten Fällen von externen Organisationen angeboten. Die Gemeinde wird zum Mitmachen angefragt (bike to work, slow up etc.)

3.1 Infrastruktur

Ziele

Kinder und ältere Menschen können auf den Strassen und Wegen von Riehen ohne grosse Gefährdung selbstständig mit dem Velo unterwegs sein. Insbesondere können auch die Kantonsstrassen gefahrlos überquert werden. Alle wichtigen Ziele in Riehen und Umgebung können mit dem Velo auf angenehmen Wegen erreicht werden. Diese Wege können dank guter Wegweisung auch von Ortsunkundigen problemlos gefunden werden. An den wichtigen Zielorten (Haltestellen ÖV, Einkauf, Sport und Kultur) gibt es genügend nahe, zum Teil gedeckte, komfortable öffentliche Veloabstellplätze. Zu jedem Wohnhaus gibt es genügend bequeme und geschützte private Abstellplätze.

Massnahmen

Bezüglich der Infrastruktur wird vorrangig die Sanierung von Unfallschwerpunkten vorgeschlagen, d.h. vor allem der Hauptstrassenquerungen. Gemäss Statistik ereignen sich seit Jahren am meisten Velounfälle beim Kreuzen der Kantonsstrassen. Da diese Übergänge für viele Velofahrende zum täglichen Arbeits- oder Schulweg gehören, sind die folgenden Verbesserungen von hoher Priorität:

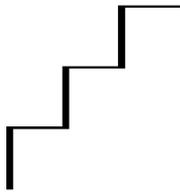
- Sanierung der einzelnen Übergänge über die Aeussere Baselstrasse bei den Tramhaltestellen. Die Verbesserung sollte nicht nur die Sicherheit verbessern, sondern auch das Kreuzen beschleunigen.
- Verbesserung der Querungssicherheit bei der Bettingerstrasse, Inzlingerstrasse und Weilstrasse: Hier empfiehlt es sich, das Tempo-40-Regime, das bereits im innersten Dorfkern gilt, auf die dorfnahen Teilstücke dieser Strassen auszudehnen.

Im Weiteren sollen die wichtigen Veloverbindungen zu den Nachbargemeinden systematisch analysiert und allenfalls in Zusammenarbeit mit den Nachbarbehörden verbessert werden.

Zusätzlich zu den bestehenden Veloverbindungen in Nachbargemeinden sind folgende neue Verbindungen im Konzept (siehe auch Planbeilage):

- Verbindung nach Lörrach auf der rechten Wieseseite.
- Drei neue Verbindungen nach Lörrach resp. Stetten Süd.
- Verbesserung der Verbindung nach Grenzach-Wyhlen (Ausbau Veloweg).

Bei den wichtigsten Zielen wie Bahn-, Tram und Busstationen sowie Einkauf-, Kultur- und Sporteinrichtungen in der Gemeinde sollen genügend sichere und komfortable (zum Teil gedeckte, gut zugängliche) Veloabstellplätze vorhanden sein. Bei einer der



Seite 7 beiden Bahnstationen könnte zusätzlich ein Dienstleistungsangebot für Velos geschaffen werden (Bewachung, Kleinreparaturen, Vermietung, Information).

Die Verbesserung der Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Bereich und das Erlauben von besseren Abstellplätzen bei privaten Liegenschaften ist hier ein wichtiger Beitrag zur Veloförderung. Oft werden keine besseren Velos gekauft, weil die Diebstahl- und Beschädigungsgefahr für Velos beträchtlich ist. Genügend grosse, saubere und ordentliche Veloabstellplätze mit guten Möglichkeiten, das Velo abzuschliessen oder sogar das Angebot einer gesicherten Velostation (z.B. beim Bahnhof Dorf) helfen mit, vermehrt auf das Velofahren umzusteigen.

Dazu enthält der „Werkzeugkasten“ von Pro Velo eine Vielzahl von Massnahmevorschlägen, welche hier nicht weiter erläutert werden müssen. Es geht dabei um die Beseitigung von baulichen und signalisationstechnischen Hindernissen bis hin zu fehlenden Orientierungsmöglichkeiten für den Veloverkehr. Bei Infrastrukturmassnahmen gilt für die Finanzierung grundsätzlich das Territorialprinzip. Kosten für Massnahmen, welche auf Gemeindestrassen und Kantonstrassen liegen, werden dementsprechend aufgeteilt.

3.2 Dienstleistungen

Ziele

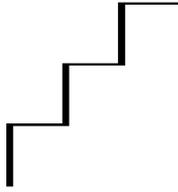
Wer Velo fahren kann, hat Zugriff zu einem betriebsbereiten Velo, welches er regelmässig benutzt. Spezialvelos für Menschen mit Bewegungseinschränkungen sind bekannt, weit verbreitet und können auch unkompliziert ausgeliehen werden. Bei einer der beiden S-Bahn-Haltestellen existiert eine Mobilitätszentrale, die vielfältige Angebote von Informationen und Dienstleistungen bietet oder vermittelt inkl. Vermietungen, Lieferdienste etc..

Massnahmen

Diese Vorschläge sind nicht durch die Gemeindeverwaltung anzubieten. Es geht vielmehr darum, die für Riehen notwendigen Angebote zu initiieren, breit bekannt zu machen und zu stärken. Je nach Gesamtnutzen für die Gemeinde können bestimmte Angebote auch über eine längere Zeit von der Gemeinde unterstützt werden.

Unter dieses Kapitel fallen Angebote wie

- Hilfe beim Fahren: Velokurse,
- Liefer- und Kurierdienste,
- Beratung beim Fahrzeugkauf,
- Miete von Velos, Anhängern und Zubehör,
- Velobörse,
- Servicemöglichkeiten für Kleinstreparaturen,
- Ergänzungen in der Mobilitätskette: Carsharing, ÖV etc.



Folgende hilfreiche Einrichtungen sollten in Riehen für die Velofahrenden vorhanden sein (heute nur zum Teil vorhanden):

Hilfen beim Fahren und Fahrzeugkauf:

Angebote für Fahrkurse, insbesondere für "Neuradler" oder "Wiedereinsteiger".

Riehen hat gute Fahrradmechaniker: Der Einbezug des Gewerbes in Aktionen zur Veloförderung ist entscheidend: Winter-Service-Angebote, Umrüstungsaktionen 'besseres Licht', regelmässiger Service etc.

Informationen zu Spezialvelos, gute Veloausrüstung, Einkaufskörbe und Anhänger. Angebote von Flickkursen, Veloputz- und Flicktage.

Mieten oder Ausprobieren von Fahrzeugen und Hilfsmitteln:

In diesen Bereich fallen vor allem Fahrzeuge und Transportgeräte, die nicht so häufig benutzt werden und relativ teuer sind oder viel Platz beanspruchen. Das sind insbesondere Warenanhänger und Rollstuhlvelos. Aber auch Dreiräder sollten bei einer vorübergehenden Beeinträchtigung (Reha) ausgeliehen werden können. Wichtig ist, dass diese Angebote von bestehenden Institutionen in Riehen gemacht werden und dass der Zugang dazu einfach und unbürokratisch erfolgt.

Oft hilft auch ein vorübergehendes Ausleihen (Ausprobieren) eines Fahrzeugs, um "Schwellenängste" oder einfach die Ungewissheit vor etwas Neuem wegzunehmen.

Gute Möglichkeiten, Velos etc. zur Probe zu geben, sind z.B.:

- Aktionen "Einkaufen mit dem Velo": Anhänger und E-Bike für einen Monat zur Probe.
- Ähnliche Aktion für Kindertransport mit dem Velo.
- Während dem Autoservice kann ein gutes, modernes Velo gratis ausgeliehen werden.

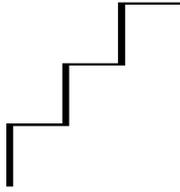
Auch ein dichtes Netz an Standorten in Riehen der gut funktionierenden Dienstleistung Carsharing von Mobility ist eine Möglichkeit in der Mobilitätskette und für die Veloförderung wertvoll.

Liefer- und Kurierdienste:

Existiert in der Gemeinde eine einfache und günstige Möglichkeit, sich grosse Einkäufe nach Hause liefern zu lassen, so erübrigen sich manche Autofahrten. Hier gilt es, die bestehenden Angebote bekannter zu machen und einen Hauslieferdienst nach Burgdorfer Vorbild auch in Riehen aufzuziehen. Nutzende wären vor allem ältere Personen und Familien. Dadurch ergeben sich Möglichkeiten, die Spitexdienste zu entlasten und andererseits Chancen für Beschäftigungsprogramme.

Velofahren ist auch im Winter möglich:

Es gibt noch eine beträchtliche Zahl Menschen, welche das Velo im Winter nicht benutzen. Sich gegen Kälte zu schützen ist aber viel einfacher als gegen Hitze und sommerliches Ozon. Speziell für die Winterzeit gibt es schöne und funktionelle Klei-



dung, die vor Wind und Kälte schützt und bequem und chic zu tragen ist. Hier kann eine gute Information wesentlich für einen erfolgreichen Einkauf helfen.

3.3 Öffentlichkeitsarbeit

Ziele

Velofahren ist für die meisten Einwohnerinnen und Einwohner von Riehen eine selbstverständliche Mobilitätsart. Die attraktiven und sicheren Wegverbindungen sind bekannt. Die Velofahrerinnen und Velofahrer wissen Bescheid über die verschiedenen Dienstleistungsangebote in der Gemeinde. Mobilitätsketten sind bekannt und werden genutzt. Zudem sind die Auswirkungen des Velofahrens auf die Gesundheit durch regelmässige Kampagnen und Mitmachaktionen vielen Einwohnerinnen und Einwohnern vertraut.

Massnahmen

Die Öffentlichkeitsarbeit (Information, Animation, Motivation) zielt auf eine Imageverbesserung des Velofahrens und auf eine bewusste Mobilität ab. Sie verbessert den Informationsstand der Bevölkerung und schafft Verständnis über die Fakten und Hintergründe des aktuellen Verkehrsgeschehens.

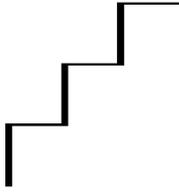
Selbst das beste Infrastruktur- und Dienstleistungsangebot reicht allein nicht aus, um das Velopotenzial auszuschöpfen. Eine gute Information fördert eine positive Meinungsbildung und schafft ein Klima, in dem Velofahren zur Selbstverständlichkeit für alle sozialen Gruppen gehört. Velofahren soll breit anerkannt und Gewohnheit werden.

Es braucht neben der Wissensvermittlung auch die Möglichkeit, ohne grossen Aufwand selbst Erfahrungen zu machen. Diese Erfahrungen können an speziellen Aktionen gemacht werden (z.B. Velotage etc.). Die Aktionen erzeugen Aufmerksamkeit und vermitteln auf positive Art Wissen und Erfahrung, aber auch Spass und Erlebnis.

Gerade bei der Veloförderung lassen sich verschiedene Gebiete ideal verbinden wie zum Beispiel Gesundheitsförderung und Arbeitsweg oder Beschäftigungsprogramme mit Einkauf etc. Solche "Synergien" müssen hergestellt und in der Kommunikation für die Veloförderung verwendet werden.

Eine einmalige Eigenheit Riehens ist die Einbettung im Dreiländereck; von Riehen aus erreicht man mit dem Velo aus eigener Kraft sogar Deutschland und Frankreich. Dies soll noch mehr zur Profilierung genutzt werden. So könnte eine Veloförderung bewusst über die Grenzen hinweg betrieben werden (z.B. slowUp Dreiland).

Als Informationsplattform soll u.a. auch die „Energieseite“ in der Riehener Zeitung genutzt werden. Bei der Öffentlichkeitsarbeit beteiligt sich in der Regel die Gemeinde



Seite 10 an Aktionen, welche von anderen Organisationen veranstaltet werden (z.B. bike to work, slow up, sportlich zum Sport). Es werden aber auch gemeindeeigene Aktionen durchgeführt.

Konkret wird in Riehen jährlich eine Energieseite in der Riehener Zeitung dem Veloverkehr gewidmet und 1 - 2 Aktionen zur Förderung des Velofahrens durchgeführt.

4. Kosten

Die Mehrzahl der vorgeschlagenen Infrastrukturverbesserungen, vor allem die kleinen Änderungen werden in den ordentlichen Strassenerneuerungsbudgets aufgefangen. Für grössere bauliche Veränderungen sind gesonderte Investitionskredite nötig (z.B. neue Velowege).

Die Massnahmen in den Bereichen Dienstleistungen und Öffentlichkeitsarbeit werden im laufenden Globalkredit aufgefangen (wie bis anhin).

Grobkostenschätzung für die Jahre 2009 - 2012:

Bereich Infrastruktur:	CHF 170'000.-
Bereich Dienstleistungen:	CHF 15'000.-
<u>Bereich Öffentlichkeitsarbeit:</u>	<u>CHF 66'000.-</u>
Total	CHF 251'000.-

Entscheidend für die Veloförderung ist, dass nicht nur ein Konzept vorhanden ist, sondern dass auch konkrete Handlungen folgen. Deshalb ist für jedes Jahr ein Schwerpunktthema in einem oder mehreren Bereichen vorgesehen, welches umgesetzt werden soll (siehe auch Massnahmenplanung 2009 - 2012). Die Umsetzung erfolgt oft in Zusammenhang mit anderen Projekten, es können aber auch unabhängige Projekte oder Kampagnen durchgeführt werden.

Riehen, 28. November 2008

Abteilung Tiefbau und Verkehr