
Gemeinde Riehen / BS

Stand 14.7.2014

Velokonzept Riehen 2015 – 2025



Basel, 14.7.2014/1234/V4

Pestalozzi & Stäheli
Ingenieurbüro Umwelt Mobilität Verkehr

Aeschenplatz 2 (Turmhaus)
CH - 4052 Basel
Telefon 061 361 04 04
Fax 061 361 04 00
E-Mail ps@ps-ing.ch

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	2
2	Ziele	2
3	Grundlagen und Rahmenbedingungen	3
3.1	Grundlagen	3
3.1.1	Definition der Velorouten	3
3.1.2	Wichtige Quellen und Ziele	4
3.1.3	Qualitätsanforderungen des Routennetzes und der Abstellanlagen	5
3.1.4	Velokonzept Riehen 2009 – 2012; Stand 2014	6
3.1.5	Velokonzept Kanton Basel-Stadt; Stand 2014	10
3.1.6	Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach	12
3.2	Rahmenbedingungen	14
3.2.1	Mobilitätsaspekte	14
3.2.2	Veloförderung	16
4	Schwachstellen	18
4.1	Liste der Schwachstellen IG Velo, 2005	18
4.2	Liste der Quartierrundgänge, 2011	18
4.3	Aktualisierung der Schwachstellen, 2014	18
4.4	Schwachstellen bezüglich Infrastruktur, Ausrüstung und Betrieb	19
4.5	Schwachstellen Dienstleistungen und Öffentlichkeitsarbeit	21
5	Massnahmen	22
5.1	Systematik der Velomassnahmen	22
5.2	Massnahmenvorschläge	23
5.3	Konzeptplan	23
	Anhang	24

Aus Gründen der Lesbarkeit wird darauf verzichtet, konsequent die weibliche und männliche Formulierung zu verwenden.

1 Ausgangslage

Im Jahr 2008 wurde für die Gemeinde Riehen bereits ein Velokonzept¹ sowie die Zwischenbilanz zum sogenannten Leitbild für das Grosse Grüne Dorf veröffentlicht. Bis heute hat sich die Situation in und für Riehen bezüglich mehrerer Aspekte verändert. So wurden seit 2010 in Riehen diverse Verkehrsberuhigungsmassnahmen und Strassenerneuerungen durchgeführt. Die Überarbeitung des Teilrichtplans Velo für den Kanton Basel-Stadt befindet sich in diesem Jahr ebenso im Abschluss wie auch das Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach. Ausserdem wurde am 4. Oktober 2013 die Zollfreie Straße zwischen Weil am Rhein und Lörrach für den Verkehr freigegeben.

Die oben genannten Veränderungen sowie der Wunsch der Gemeinde zur weiteren Förderung des Veloverkehrs gaben Anlass, das Ingenieurbüro Pestalozzi & Stäheli mit der Ausarbeitung eines Velokonzepts für die Periode 2015 bis 2025 zu beauftragen. Im Fokus sollen dabei Massnahmen stehen, welche innerhalb der nächsten 5 bis 10 Jahre realisiert werden können.

2 Ziele

Unter Einbezug aktueller Entwicklungen² wird mit diesem Velokonzept eine Fortschreibung des in Kap. 1 genannten Dokumentes für die Jahre 2015 bis 2025 vorgestellt. Auf dessen Grundlage soll allen Velofahrenden auf dem Gebiet der Gemeinde Riehen ein sicheres, komfortables, attraktives und nutzerfreundliches Routennetz bereitgestellt werden. Dieses berücksichtigt die Bedürfnisse des Alltagsveloverkehrs, aber auch von Pendlern, Kindern und Jugendlichen sowie Senioren. Freizeitradler sowie touristisch motivierte Velofahrer werden ebenfalls einbezogen.

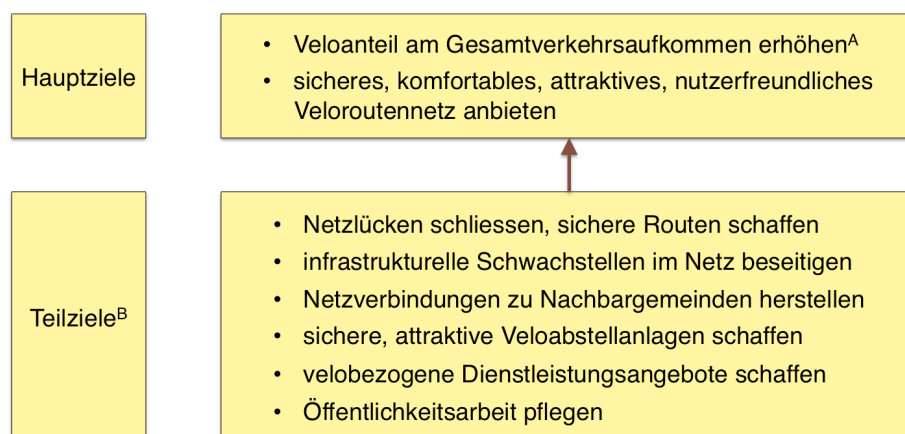


Abbildung 1: Zielvorgaben Velokonzept

¹ Velokonzept der Gemeinde Riehen, Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs für die Jahre 2009 bis 2012

² siehe Grundlagendokumente im Anhang (Kap.V)

^A gemäss Politikplan des Gemeinderates, Richtplan Riehen, Velokonzept Riehen 2009 – 2012, Städteinitiative

^B gemäss Richtplan Riehen, Leitbild für das Grosse Grüne Dorf, Strategisches Management BVD, Velokonzept Riehen 2009 - 2012

3 Grundlagen und Rahmenbedingungen

3.1 Grundlagen

3.1.1 Definition der Velorouten

Das Routennetz soll gleichermassen für Alltags- und Berufsverkehr genutzt werden können. Um den unterschiedlichen Nutzergruppen wie Berufspendlern, Alltagsradlern, Schülern, etc. – auch Benutzern von sogenannten E-Bikes³ – Rechnung tragen zu können, wird das Netz, wie im Kanton Basel-Stadt, in zwei Routentypen unterschieden:

Tabelle 1: Definition der Basis- und Pendler Routen in der Gemeinde Riehen

Basisrouten	Pendler Routen
<ul style="list-style-type: none"> • innergemeindliche Verbindungen zur Durchführung von Aktivitäten des täglichen Bedarfs • sichere Erschliessung wichtiger Quellen und Ziele des Alltags- sowie Freizeitverkehrs gem. Kap. 3.1.2 • abseits von Hauptverkehrsstrassen mit hohem Verkehrsaufkommen • dichtes Netz, um die oben genannten Quellen und Ziele abzudecken 	<ul style="list-style-type: none"> • direkte, umwegfreie und attraktive Verbindungen von min. 2 km Länge entlang von Hauptverkehrsachsen, welche flüssig befahren werden können • ausgelegt auf geübte und schnelle Velofahrende • zwischen Standorten mit bedeutendem Quell-/Zielverkehr, auch zwischen benachbarten Gemeinden
 <p>Abbildung 2: Gotenwegli/Rüchligweg als Basisroute</p>	 <p>Abbildung 3: Nebenfahrbahn der Aeusseren Baselstrasse als Pendlerroute</p>

³ Für die Ausgestaltung von Basis- und Pendler Routen sowie entsprechenden Abstellanlagen werden mit einem Elektromotor ausgerüstete Zweiradfahrzeuge der Kategorie Motorfahrrad berücksichtigt, die sowohl per Tretunterstützung bis 25 km/h oder 45 km/h, als auch rein elektrisch betrieben werden können. Schnellere Fahrzeuge bleiben unberücksichtigt.

3.1.2 Wichtige Quellen und Ziele

Für den Veloverkehr in der Gemeinde Riehen sind u. a. die in Tabelle 2 genannten Ziele und Quellen wichtig. In Riehen existieren wenig Gewerbestandorte als potentielle Zielorte.

Tabelle 2: Beispiele für wichtige Quellen und Ziele in und ausserhalb der Gemeinde Riehen

	Basisrouten	Pendler Routen
Ziele	Haltestellen <ul style="list-style-type: none"> • S-Bahn: Niederholz, Riehen • Tram: Habermatten, Bettingerstrasse, Weilstrasse, Niederholzboden • Bus: Otto-Wenk-Platz 	
	Einkaufsstätten <ul style="list-style-type: none"> • Dorfzentrum • Rauracher-Zentrum 	
	Öffentliche Einrichtungen <ul style="list-style-type: none"> • Gemeindeverwaltung • Polizei • Centramed Gesundheitszentrum (ehem. Gemeindespital) • Klinik Sonnenhalde • Dorfkirche St. Martin 	Nachbargemeinden <ul style="list-style-type: none"> • Basel (Gebiete) <ul style="list-style-type: none"> – Breite – Badischer Bahnhof – Wiesenkreisel • Bettingen • Birsfelden • Grenzach • Inzlingen • Lörrach • Weil a. R.
	Schulhäuser <ul style="list-style-type: none"> <li style="width: 50%;">• Bäumlhof <li style="width: 50%;">• Hebel <li style="width: 50%;">• Burgstrasse <li style="width: 50%;">• Hintergärten <li style="width: 50%;">• Drei Linden <li style="width: 50%;">• Hirzbrunnen <li style="width: 50%;">• Erlensträsschen <li style="width: 50%;">• Musikschule <li style="width: 50%;">• Gehörlosen- und Sprachheilschule <li style="width: 50%;">• Niederholz <li style="width: 50%;">• Wasserstelzen 	
	Freizeit- und Erholungsorte, Kultur- und Sportstätten <ul style="list-style-type: none"> <li style="width: 50%;">• Gemeindebibliothek <li style="width: 50%;">• Schwimmbad <li style="width: 50%;">• Hörnli <li style="width: 50%;">• Sportplatz Bäumlhof <li style="width: 50%;">• Lange Erlen <li style="width: 50%;">• Sportplatz Grendelmatte <li style="width: 50%;">• Museen <li style="width: 50%;">• Wenkenhof <li style="width: 50%;">• Fondation Beyeler <li style="width: 50%;">• Wiese 	
Quellen	Wohnquartiere <ul style="list-style-type: none"> • Dorf • Kornfeld • Niederholz • Stettenfeld • Wenken 	

3.1.3 Qualitätsanforderungen des Routennetzes und der Abstellanlagen

Das Veloroutennetz von Riehen soll – unabhängig von der Routenkategorie – grundsätzlich attraktiv, sicher und zusammenhängend sein. Zur Beurteilung dieser drei Grundanforderungen werden die folgenden neun Qualitätskriterien⁴ verwendet.

Tabelle 3: Qualitätskriterien des Routennetzes

Qualitätskriterium	Indikator(en)
Fahrfluss	Anzahl Fahrtunterbrechungen
Umfeldqualität	Attraktivität der Umgebung
Oberfläche	Streckenanteil mit befestigter Deckschicht
Verkehrsregime und Verkehrsbelastung	Anteil Strassen- und Wegekategorien
Homogenität	Anzahl Wechsel des Führungsprinzips Anzahl Wechsel des Verkehrsregimes Anzahl Wechsel der Verkehrsbelastung
Gefahrenstellen	Anzahl Gefahrenstellen, Kosten-Nutzen-Verhältnis für Sanierung
Sicherheitsempfinden	Anzahl problematischer Stellen
Direktheit	Abweichung von Luftlinie und natürlicher Höhendifferenz
Erschliessung	Lage der wichtigen Ziele bezüglich der Route

Alle Routen sollen diesen Kriterien in möglichst hohem Masse genügen. Im Anhang (Kap. III) befindet sich eine Beschreibung, unterschieden nach Basis- und Pendler Routen.

Nutzungsgerecht geplante Veloabstellanlagen im öffentlichen Raum sollen ebenfalls bestimmten Qualitätskriterien genügen, um den Veloverkehr zu unterstützen. Namentlich sind dies:

- Zielnähe
- Sicherheit
- Komfort
- Ästhetik
- Funktionalität
- Sicherheit im öffentlichen Raum

Eine Detailbeschreibung dieser Qualitätskriterien für Veloabstellanlagen befindet sich im Anhang in Kap. IV.

⁴ gemäss Handbuch Planung von Velorouten, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 5, ASTRA, 2008

3.1.4 Velokonzept Riehen 2009 – 2012; Stand 2014

Velokonzept

Bereits im Velokonzept von 2008 der Gemeinde Riehen sind Massnahmen vorgeschlagen, welche in den Bereichen Infrastruktur sowie Dienstleistungen/Öffentlichkeitsarbeit eine Verbesserung herbeiführen sollen. Konkret wird Folgendes erwähnt:

Tabelle 4: Geplante und realisierte Massnahmen gemäss Velokonzept 2009 - 2012

	Massnahmen	Termin	Zuständigkeit ⁵	Status
Infrastruktur	Querungen Auessere Baselstrasse	2010 - 2014	RI, BS	nicht realisiert
	Verbesserung Veloweg nach Grenzach	2009	RI	nicht realisiert
	Neubau Velowege • Verlängerung Stettenweg nach Lörrach • 2. Parallelverbindung nach Stetten • Verbindung nach D im Bereich Westseite Wiese	2009 - 2012	RI, W, LÖ	realisiert
	Velomassnahmen entlang Bahntrasse	2009 - 2010	RI	realisiert
	Veloabstellplätze • S-Bahn: Riehen, NiederholzTram, • Bus: Habermatten, Pfaffenlohweg, Bettin- gerstrasse	2008 - 2012	RI, BS	realisiert teilweise realisiert
Dienstleistungen / Öffentlichkeitsarbeit	slowUp Basel-Dreiland	2009 - 2012	PA, (RI)	realisiert, (Daueraufgabe)
	bike to work	2009 - 2012	RI, BE, I, PA	realisiert, (Daueraufgabe)
	Schul- und Freizeitverkehr	2011 - 2012	RI, POL, SCH, V	teilweise realisiert
	Einkaufen mit dem Velo	2009 - 2010	PA, (RI)	teilweise realisiert
	Diebstahl- und Vandalismusbekämpfung	2009 - 2012	POL, RI, PR	Daueraufgabe
	Ausleihen/Mieten, Hauslieferdienst, Velo- Schnellservice	2009 - 2012	PR, (RI)	nicht realisiert

⁵ RI Gemeinde Riehen, BS Kanton Basel-Stadt, W Weil a. R., LÖ Lörrach, PA Partner, POL Polizei, PR Private, V Vereine, BE Betriebe, I Institutionen, SCH Schulleitungen

Radroutennetz

Gegenwärtig liegt für die Gemeinde Riehen aus dem Velokonzept 2009 – 2012 ein Übersichtsplan zum Bereich Infrastruktur vor, auf dem die vorhandenen Velorouten und Abstellplätze eingezeichnet sind. Eine Kategorisierung der Routen ist darin nicht angegeben.

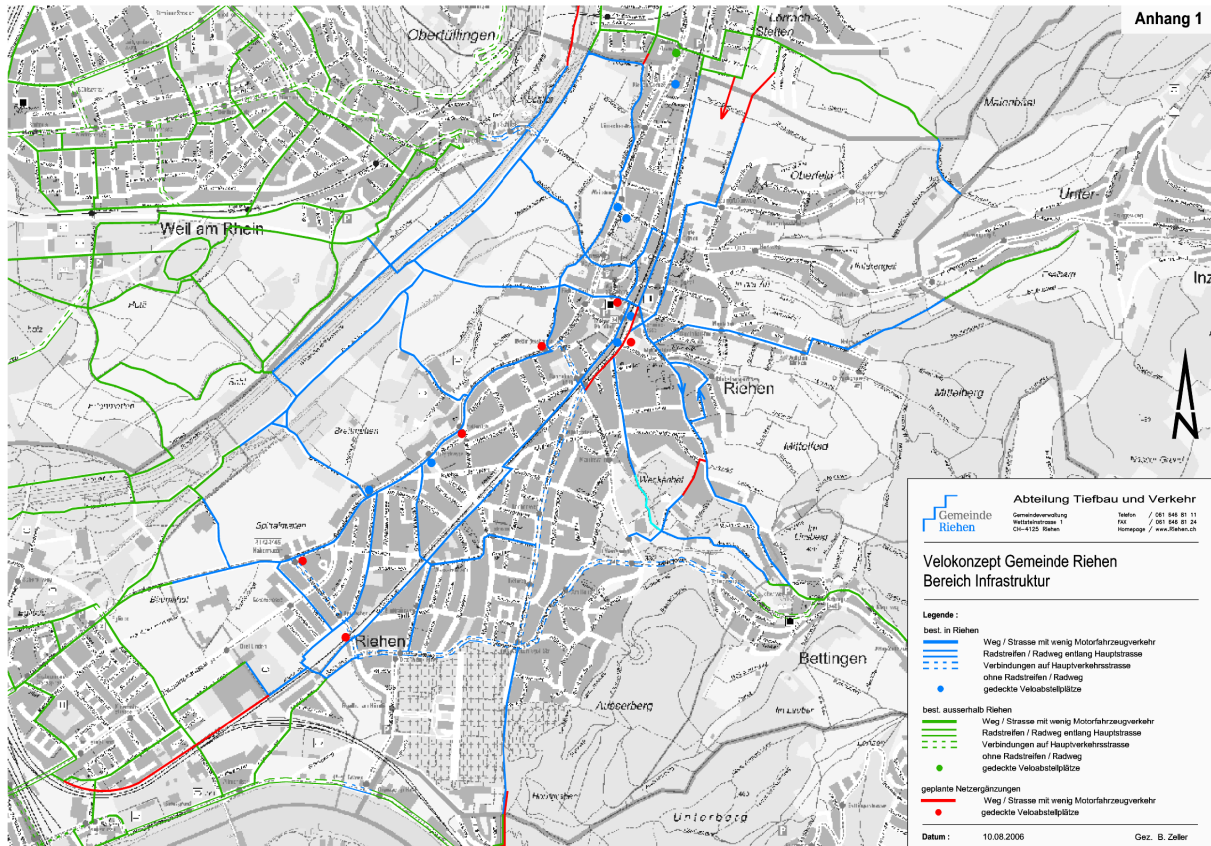


Abbildung 4: Veloroutennetz in Riehen (Stand 2008)

Öffentliche Veloabstellanlagen

Auf dem Gemeindegebiet von Riehen befinden sich ca. 1200 öffentliche Veloabstellplätze verteilt auf 85 Standorte. Mehr als ein Drittel der Abstellplätze sind gedeckt. Hinzu kommen ca. 350 weitere öffentliche Abstellplätze an 50 Standorten mit direktem Bezug zu Wohnnutzungen.

Tabelle 5: Öffentliche Veloabstellanlagen in Riehen (Stand 2011)

Umfeldnutzung ⁶	Anzahl Standorte [-]	Abstellkapazität [Velos]	Anteil gedeckter Plätze [%]
Einkauf	15	106	0
Gewerbe, Verwaltung	28	391	41
Haltestelle	17	258	79
Gesundheitseinrichtungen	4	49	96

⁶ gemäss Aktualisierung und Erhebung der Veloabstellplatz-Situation in der Stadt Basel und in Riehen,

Umfeldnutzung ⁶	Anzahl Standorte [-]	Abstellkapazität [Velos]	Anteil gedeckter Plätze [%]
Bildungseinrichtungen	8	187	9
Sport, Freizeit	9	163	0
unbekannt	4	37	19
<i>Zwischentotal</i>	<i>85</i>	<i>1191</i>	<i>37</i>
Wohnen	50	359	52
Total	135	1550	40

Dienstleistungen / Öffentlichkeitsarbeit

Parlamentarische Anfragen

Betreffend des Veloverkehrs sind in den letzten Jahren mehrere parlamentarische Anfragen initiiert worden. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die behandelten Themen und die erzielten Ergebnisse.

Tabelle 6: Parlamentarische Anfragen zum Thema Veloverkehr (2006 bis 2014)

Thema	Person(en)	Ergebnis	Datum
Weiterführung des Veloweges vom Esterliweg bis zur Bettingerstrasse	Widmer-Huber u. Kons.	Bericht Gemeinderat; <i>Anzug abschreiben</i>	30.09.2014
Unterhalt der Wege in den Langen Erlen	Vogel u. Kons.	Beschluss Regierungsrat; <i>Anzug abschreiben</i>	09.04.2013
Ausbau Veloroute Riehen – Basel auf Stadtgebiet	Hofer u. Kons.	Beschluss Regierungsrat; <i>Anzug stehenlassen</i>	07.08.2012
Abgesicherte S-Bahn Fuss- und Veloverkehrungen in Riehen Nord	Pollheimer u. Kons.	Bericht Gemeinderat; <i>Anzug abschreiben</i>	21.02.2012
Erhöhte Querungssicherheit für Velofahrende über die Basel-, resp. Aeussere Baselstrasse in Riehen	Hofer u. Kons.	Beschluss Regierungsrat; <i>Anzug abschreiben</i>	10.01.2012
Weiterführung Veloweg ab Meierweg bis Spittlerwegli	Abel u. Kons.	Zwischenbericht Gemeinderat; <i>Anzug stehenlassen</i>	16.12.2008
Velofreundliches Riehen	Martig u. Kons.	Bericht Gemeinderat; <i>Anzug abschreiben</i>	16.12.2008
Velokonzept 2009 - 2012	Hazenkamp-von Arx	Interpellation beantwortet	23.09.2008
Erhöhte Sicherheit für Velofahrende bei der Tramhaltestelle Riehen Niederholz	Engeler	Kleine Anfrage beantwortet	17.10.2006

Bestehende Dienstleistungsangebote

Derzeit bestehen seitens der Gemeinde Riehen keine Angebote. Vorschläge zu solchen sind aber im Velokonzept von 2008 erwähnt. Sie werden teilweise bereits durch private Organisationen wie z. B. Pro Velo, Mobility oder den Detailhandel bereitgestellt oder fehlen noch:

- Velofahrkurse für Anfänger oder Wiedereinsteiger
- Liefer- und Kurierdienste zur Vermeidung privater Autofahrten
- Kaufberatung (Velos, Kleidung und Zubehör), Velobörse, Miet- und Testangebote zum Kennenlernen und vereinfachten Zugang zum Velo(fahren)
- Servicestation für Kleinstreparaturen
- Carsharing als Ergänzung der Mobilitätskette in Kombination mit Velofahrten

Laufende Projekte zur Öffentlichkeitsarbeit

Aktionen zur Öffentlichkeitsarbeit wurden bis anhin nur in sehr begrenztem Umfang durchgeführt, so zu folgenden Projekten:

- Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr mittels Quartierrundgängen unter Beteiligung von Quartiervereinen, Schulleitungen, Fussverkehr Region Basel, Pro Velo beider Basel und Abteilung Bau, Mobilität und Umwelt Riehen, 2011
- Informationsveranstaltung über die Erneuerung der Veloverbindung Bäumlihof – Esterliweg nach Fertigstellung

3.1.5 Velokonzept Kanton Basel-Stadt; Stand 2014

Für den Kanton Basel-Stadt wird derzeit der Teilrichtplan Velo (TRP) fertiggestellt, welcher im Sinne eines kantonalen Velokonzepts die Anliegen des Veloverkehrs behördenverbindlich festhält und die Abstimmung mit anderen Vorhaben sowie die Berücksichtigung des Veloverkehrs in übergeordneten Planungen und Grossprojekten gewährleistet.

In den Jahren 2012/2013 fand eine verwaltungsinterne und -externe Vernehmlassung im Kanton Basel-Stadt zum Entwurf des TRP statt. Daran waren auch Riehen und Bettingen beteiligt. Aktuell liegt der vollständige Entwurf eines Erläuterungsberichts mit entsprechendem Kartenteil zur Fertigstellung beim Bau- und Verkehrsdepartement.

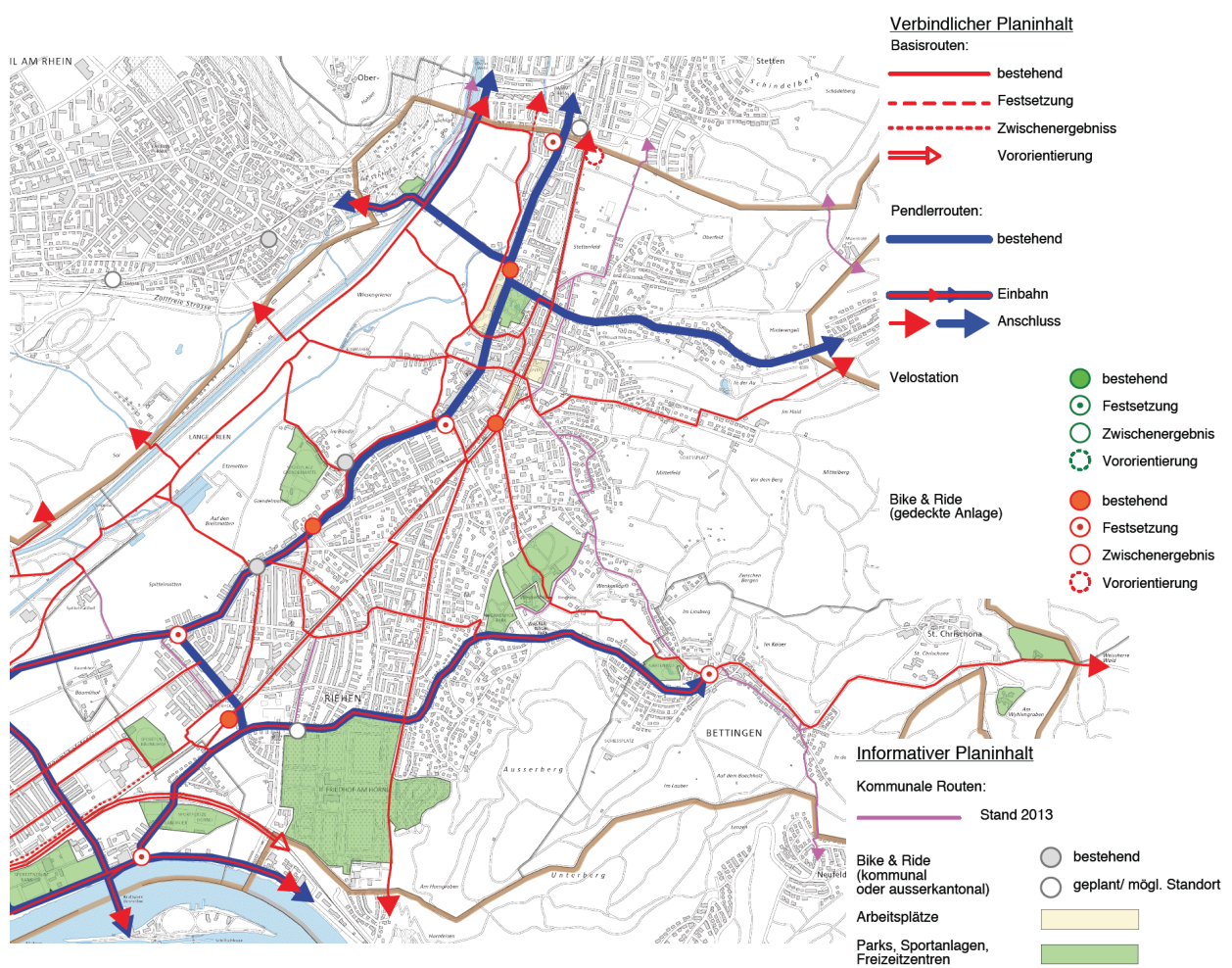


Abbildung 5: Plan Veloroutennetz zum Teilrichtplan Velo BS (Entwurf 2013); Auszug Riehen

Das Veloroutennetz basiert auf den folgenden acht Grundsätzen:

- Sicheres Velofahren auf allen Strassen
- Direkte Erreichbarkeit wichtiger Ziele
- Abdeckung verschiedener Zielgruppen
- Führungsprinzip
- Priorisierung der Veloinfrastruktur
- gute und genügende Abstellanlagen
- Betrieb und Unterhalt
- Öffentlichkeitsarbeit

Die beiden gleichwertigen, jedoch unterschiedlich dichten Teilnetze der Basis- und Pendler-routen, bilden gemeinsam das Gesamtnetz. Das Veloroutennetz von Riehen ist in das kantonale Veloroutennetz eingebettet; zudem bestehen Verbindungen an das Radverkehrsnetz des Landkreises Lörrach.

Des Weiteren definiert das Konzept die Standorte und Qualitätsanforderungen von Velostat-tionen und gedeckte Bike&Ride-Anlagen.

Die Finanzierung der oben genannten Punkte soll für kleine und mittlere Massnahmen durch zwei Rahmenausgabenbewilligungen (Langsamverkehr allgemein; 2. Velorahmenkredit) er-folgen. Grössere Massnahmen sind als eigenständige Investitionen durch den Grossen Rat zu genehmigen.

3.1.6 Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach

In Abstimmungsgesprächen Anfang 2013 zwischen Vertretern des Landkreises Lörrach, der Gemeinden Lörrach, Weil am Rhein, Riehen, dem beauftragten Planungsbüro sowie des Kantons Basel-Stadt bezüglich der grenzüberschreitenden Radrouten Anfang 2013 wurden u.a. die in Tabelle 7 dokumentierten wichtigen Punkte festgehalten. Während einige Verbindungen bereits vollständig gewährleistet sind, besteht bei anderen noch Handlungsbedarf.

Tabelle 7: Grenzüberschreitender Veloverkehr zwischen Riehen und dem Landkreis Lörrach

Veloverbindung zwischen		Sta- tus ⁷	Bemerkungen	Hand- lungs- bedarf
Riehen	Weil a. Rh.			
Pirolweg (BS)	Regioweg	V	Riehen: Basisroute; Weil: Basisroute	
Weihersteg, Weilmattweg	Am Sohleck	V	Riehen: Basisroute; Weil: Basis-/Verdichtungsroute	
Erlensteg, Erlenweg, Wiesendamm-Promenade	Teichrain	V	Riehen: Basisroute; Weil: Basisroute	
Weilstrasse	Hauptstrasse	V	Riehen: Pendler-/Basisroute; Weil: Pendler-/Verdichtungsroute	
Riehen	Lörrach			
Weilteichweg	Über der Wiese	B	Riehen: Basisroute; Landkreis Lörrach: Verdichtungsroute; durchgehende Basisroute geplant	
Am Wiesengriener	Wiesentalstrasse	V	durchgehende Pendlerroute	
Am Mühleleich	Erlenweg	N	Riehen: Basisroute; Lörrach: Verdichtungsroute	x
Lörracherstrasse	Basler Straße	V	durchgehende Pendlerroute	
Lettackerweg	Riehenstrasse	V	durchgehende Basisroute	
Stettenwegli	Lichsenweg	B	Riehen: Basisroute; Lörrach: Verdichtungsroute	x
Maienbühlsträsschen	Maienbühlweg	B	Riehen: Basisroute; Lörrach: Verdichtungsroute	x

⁷ Verbindung ist: V gewährleistet; B bedingt gewährleistet; N nicht gewährleistet

Veloverbindung zwischen		Sta- tus ⁸	Bemerkungen	Handlungs- bedarf
Riehen	Inzlingen			
Maienbühlsträsschen	Maienbühlweg	B	Riehen: Basisroute; Inzlingen: Verdichtungsroute	x
Inzlingerstrasse	Riehenstraße	B	Riehen: Pendlerroute; Inzlingen: Basisroute; Landkreis Lörrach sieht keinen Bedarf für Pendlerroute	x
Unterer Haidweg	Unterer Haid- weg	B	Riehen: Basisroute (als Alter- native zur Inzlingerstrasse); Landkreis Lörrach: Verdich- tungsroute (weil vorrangig für Fussverkehr)	
Riehen	Grenzach- Wyhlen			
DB-Trasse, Hörnliweglein	Hörnle, Horn- acker	N	Kanton BS: derzeit Basisroute, langfristig als Pendlerroute geplant	x
Grenzacherweg	Hornacker	B	Waldweg: Befahrbarkeit derzeit kritisch	x

⁸ Verbindung ist: V gewährleistet; B bedingt gewährleistet; N nicht gewährleistet

3.2 Rahmenbedingungen

Bei der Planung sind folgende Rahmenbedingungen zu berücksichtigen:

- Allgemeine Aspekte der Mobilität, Sicherheit, Gesundheit und des Umweltschutzes
- Politische Randbedingungen des Bundes, des Kantons und der Gemeinde

3.2.1 Mobilitätsaspekte

Nachhaltige Verkehrspolitik

Moderne Mobilität bedeutet, den Verkehr sozial, ökologisch und ökonomisch zu optimieren. Das Gesamtverkehrssystem in Riehen soll dahingehend weiterentwickelt werden. Das bedeutet z.B. mehr Bewegungsfreiheit und -raum für alle Verkehrsteilnehmer, weniger Umweltbelastungen durch den Verkehr sowie eine volkswirtschaftlich effiziente Nutzung des knappen städtischen Raumes.

Wahl des Verkehrsmittels

In Bezug auf die Verkehrsmittelwahl bedeutet nachhaltige Verkehrspolitik:

- Wo immer möglich Wege aus eigener Kraft zurücklegen (zu Fuss, per Velo).
- Falls nicht ausschliesslich aus eigener Kraft, dann wo immer möglich Wege per ÖV, allenfalls kombiniert mit Velo oder Auto zurücklegen
- Wege, welche ausschliesslich motorisiert zu bewältigen sind, sollen sicherer, leiser sowie Umwelt und Ressourcen schonender gefahren werden, d.h. niedrigere Geschwindigkeiten, rücksichtsvolles Fahrverhalten, höhere Fahrzeugauslastung.

Transportketten, in denen das Velo als effizientes, umweltfreundliches und gesundes Verkehrsmittel ein sinnvolles Element ist, sind förderungswürdig. Die Beurteilung und Förderung darf dabei nicht isoliert, sondern muss stets unter Einbezug der anderen Verkehrsmittel erfolgen. Die Wahl des Verkehrsmittels hängt ebenfalls stark von den Umgebungsbedingungen⁹ und der gesellschaftlichen Akzeptanz ab. Diese Parameter können durch politische Massnahmen und behördliche Aktivitäten massgeblich beeinflusst werden.

Potential Veloverkehr allgemein

Aus den Ergebnissen des aktuellen Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010¹⁰ geht hervor, dass in der Schweiz mehr als 30 % aller Autofahrten kürzer als 3 km und knapp 10 % sogar kürzer als 1 km sind. Gleichzeitig liegen die Distanzen bei mehr als einem Fünftel der Veloetappen über 3 km. Etwa zwei Drittel sind länger als 1 km.

⁹ z.B. Zustand der Veloinfrastruktur, Angebot an Transportdienstleistungen, empfundene Verkehrssicherheit

¹⁰ periodische Stichprobenerhebung aller 5 Jahre zum Mobilitätsverhalten der Schweizer Bevölkerung, durchgeführt von den Bundesämtern für Statistik sowie Raumentwicklung

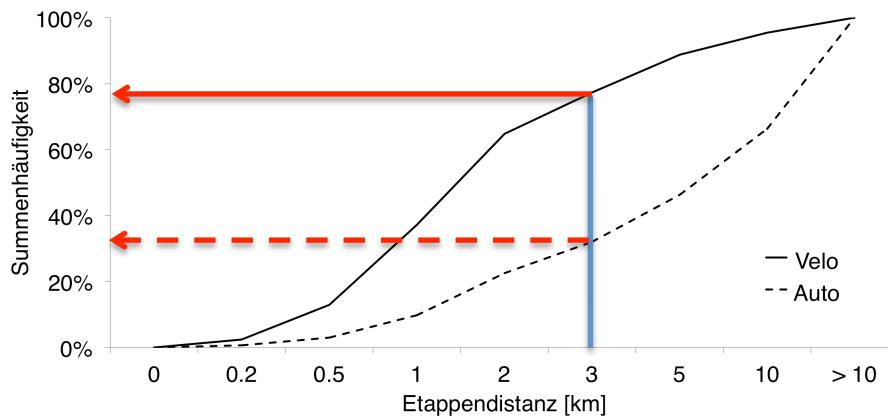


Abbildung 6: Summenhäufigkeit der Etappendistanzen von Velo und Auto (modifiziert, MZMV des BFS/ARE 2012)

Viele Auto-Kurzfahrten könnten gleich schnell mit dem Velo zurückgelegt werden. Diese Fahrten bieten ein grosses Wechselpotential vom Auto zum Velo. Einige der längeren Wege wären zudem mit Velo und ÖV kombiniert zu bewältigen.

Potential Veloverkehr in Riehen

Mit hoher Wahrscheinlichkeit sind die Aussagen zum allgemeinen Potential auch in Riehen zutreffend.

Weitere potentielle Velonutzerinnen in Riehen sind:

- Menschen mit ausreichender gesundheitlicher Konstitution zum Velofahren, welche aber kein eigenes Gefährt besitzen
- Senioren, welche nicht mehr Velo fahren oder kein eigenes besitzen¹¹; die Bedeutung der Veloförderung insbesondere bei dieser Altersgruppe nimmt durch demographische Entwicklung weiter zu
- Neu- und Wiedereinsteiger, welche auch E-Bikes nutzen
- Personen, welche aus Unkenntnis der Velorouten, Streckenlängen (z.B. nach Basel oder Lörrach) oder sonstigen Gründen, wie bspw. allgemeinem Unbehagen keine Velofahrten unternehmen, da sie diese als zu weit oder zu gefährlich einschätzen
- Velofahrende, welche diese Fortbewegungsart sonst ausschliesslich in den Sommermonaten nutzen
- junge Erwachsene zwischen 18 und 25 Jahren
- Berufspendler

Wichtig ist dabei, dass die sehr unterschiedlichen potentiellen Velofahrenden zielgruppengerecht angesprochen werden.

¹¹ gemäss Erfahrungsberichten aus anderen Gemeinden

3.2.2 Veloförderung

Wirkung der Veloförderung

Wenn mehr Menschen Strecken aus eigener Kraft mit dem Velo zurücklegen, für welche nicht zwingend ein Auto notwendig ist, resultiert daraus eine positive Wirkung bezüglich folgender Aspekte:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Abnahme von Lärmemissionen und Luftbelastung
- Erleichterung des Liefer- und Geschäftsverkehrs durch reduzierte Belastung des Strassenraumes durch Motorfahrzeuge
- Verbesserung der Allgemeingesundheit und damit
- Reduzierung der Gesundheitskosten

Veloförderung beim Bund

Der Bund verankert den Velo- und Fussverkehr als gleichwertige Säule des Personenverkehrs neben ÖV und MIV.

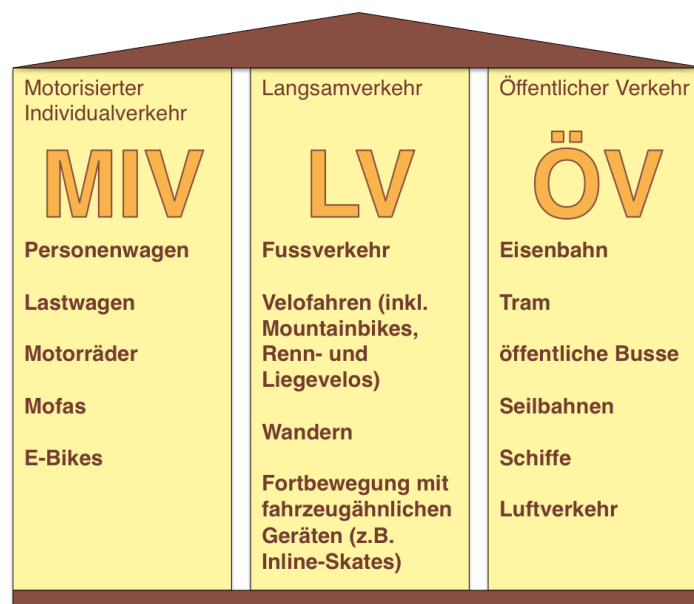


Abbildung 7: Die 3 Säulen des Personenverkehrs¹²

Deshalb engagiert er sich bei diesen verstärkt, v.a. im Bereich der Agglomerationen. Nur so können effiziente Personentransportsysteme geschaffen werden. Eine Unterstützung durch den Bund wird daher von diesem als zwingend erachtet.

¹² gemäss Leitbild Langsamverkehr, ASTRA, 2002

Veloförderung im Kanton Basel-Stadt

Das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) des Kantons Basel-Stadt will Basel zur velo- und fussgängerfreundlichsten Stadt der Schweiz machen. Das BVD hat darum eine umfangreiche Strategielandkarte zur Förderung des Fussgänger- und Veloverkehrs erarbeitet. Darin werden für die 3 Sachbereiche Infrastruktur, Marketing sowie Kinder/Jugendliche jeweils konkrete Ziele zu den Aspekten Anspruchsgruppen/Kunden, Finanzen, Prozesse und Potentiale formuliert.

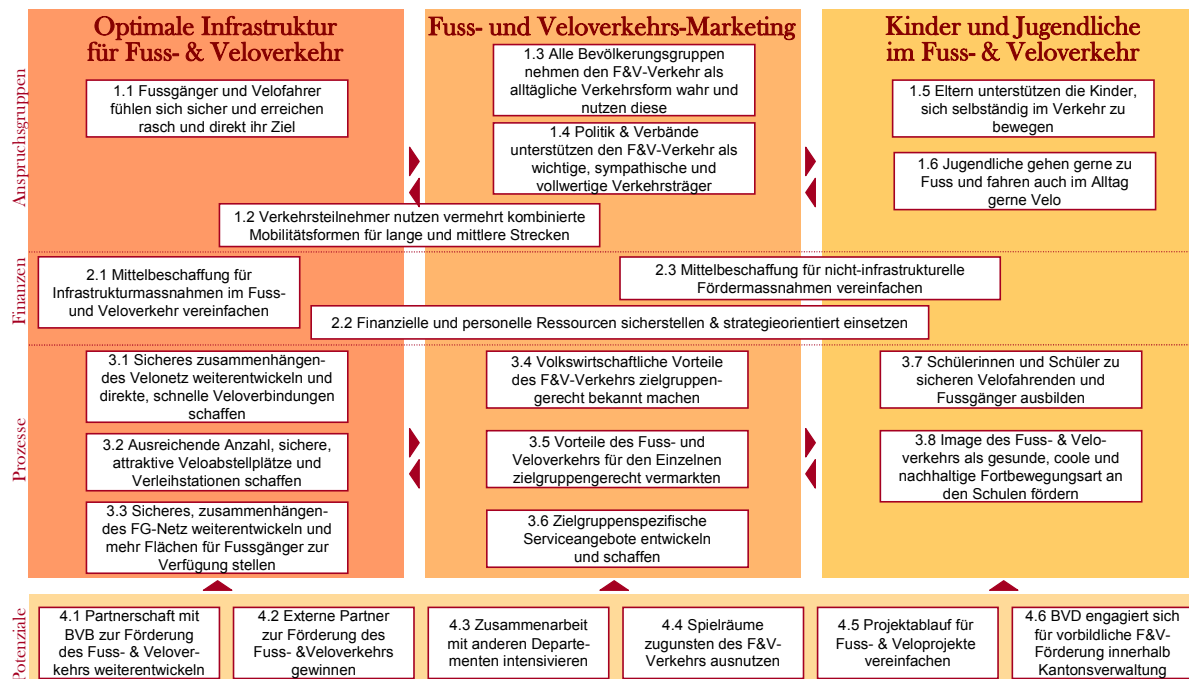


Abbildung 8: Strategielandkarte „Fussgänger- und Veloverkehr fördern“¹³

Veloförderung in der Gemeinde Riehen¹⁴

In der Gemeinde Riehen geniesst der Velo- und Fussverkehr Priorität, vor allem im Zentrumsgebiet. Hier soll diesbezüglich eine Neukonzeption vorgenommen werden. Netzergänzungen im gesamten Gemeindegebiet werden als vorrangig betrachtet. Der Veloverkehr soll pro Jahr mit mindestens einem Projekt gefördert werden. Es ist eine umfassende Förderung in den Bereichen Infrastruktur sowie Öffentlichkeitsarbeit/Dienstleitungen beabsichtigt.

¹³ aus Strategisches Management BVD. „Fussgänger- und Veloverkehr fördern“, Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt, 2010

¹⁴ gemäss Velokonzept 2009 – 2012, Politikplan und Richtplan der Gemeinde Riehen

4 Schwachstellen

4.1 Liste der Schwachstellen IG Velo, 2005

Die von der IG Velo im Jahr 2005 aufgelisteten, mehr als 160 Verbesserungsvorschläge zu diversen Schwachstellen auf Gemeinde- und Kantonsstrassen sowie bezüglich des Unterhalts und der Parkierung, beziehen sich auf das gesamte Gemeindegebiet, also auch ausserhalb der Basis- und Pendlerrouuten. Bis jetzt sind einige der genannten Schwachstellen bereits behoben, im Rahmen anderer Baumassnahmen bereinigt oder durch die realisierten Verkehrsberuhigungsmassnahmen entschärft worden.

Bei anstehenden Planungs- und Strassenbauarbeiten kann anhand der Beilagen zum Bericht der IG Velo einfach überprüft werden, an welchen Orten Velomassnahmen zu berücksichtigen sind. Die Plandarstellungen zu den Aspekten Fahren (B10a) und Parkieren (B10b) zeigen die Standorte, bei denen zum damaligen Zeitpunkt ein Handlungsbedarf festgestellt worden ist. Zugehörige Tabellen enthalten die genaue Ortsbezeichnung, Situation, Massnahmenvorschläge sowie Angaben zur Zuständigkeit, den Kosten und Nutzen für Standorte auf Gemeindestrassen (B8) sowie Kantonsstrassen und wichtigen Verbindungen zu Nachbargemeinden (B9).

Durch die Eröffnung der Zollfreien Straße zwischen Weil am Rhein und Lörrach am 4. Oktober 2013 rechnet Riehen mit einer spürbaren Entlastung der Hauptachse Lörracherstrasse / Baselstrasse vom Motorfahrzeugverkehr. Dadurch kann sich die Situation für den Veloverkehr an einigen Schwachstellen bereits deutlich verbessern.

4.2 Liste der Quartierrundgänge, 2011¹⁵

Im März/April 2011 hat die Gemeinde Riehen zusammen mit Vertretern von Schulen, Pro Velo, Fussverkehr Region Basel und der Quartierbevölkerung Quartierrundgänge zur Erfassung von Schwachstellen auf dem Fuss- und Veloverkehrsnetz durchgeführt. Im daraus entstandenen Umsetzungsplan wurden die Schwachstellen bezüglich ihrer Bedeutung und Umsetzungsmöglichkeit gegliedert: Querungshilfen Kantonsstrassen, Netzlücken mit und ohne bauliche Massnahmen sowie signalisationstechnische Anpassungen.

4.3 Aktualisierung der Schwachstellen, 2014

Im Rahmen der Fortschreibung des Velokonzeptes 2009 – 2012 wurden auf Basis des neu erarbeiteten Konzeptplans (vgl. Kap. 5.3 sowie Anhang I) weitere Schwachstellen auf dem ausgewiesenen Basis- und Pendlerrouutenetz identifiziert. In Kap. 4.4 werden die bekannten punktuellen und streckenbezogenen Schwachstellen beschrieben, welche zu den Bereichen Infrastruktur (Bauten, Parkierung), Ausrüstung (Signalisation, Markierung, Wegweisung) und Betrieb gehören. Eine Schwachstelle ist umso wichtiger, je höher das von ihr ausgehende Sicherheitsrisiko oder je grösser die Anzahl an betroffenen Personen ist. Bei Netzlücken ist die Wichtigkeit ebenfalls als hoch einzustufen (siehe auch Wichtigkeit der Massnahmen Kap. 5.1). Schwachstellen bezüglich der Dienstleistungen und Öffentlichkeitsarbeit werden in Kap. 4.5 behandelt.

¹⁵ Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr, Protokoll und Auswertungen der Begehungen vom April 2011

4.4 Schwachstellen bezüglich Infrastruktur, Ausrüstung und Betrieb

Die folgende Abbildung zeigt punktuelle und streckenbezogene Schwachstellen auf dem Basis- und Pendlerrouthenetz sowie solche bei der Veloparkierung. Diese werden in Tabelle 8 und Tabelle 9 einzeln beschrieben.

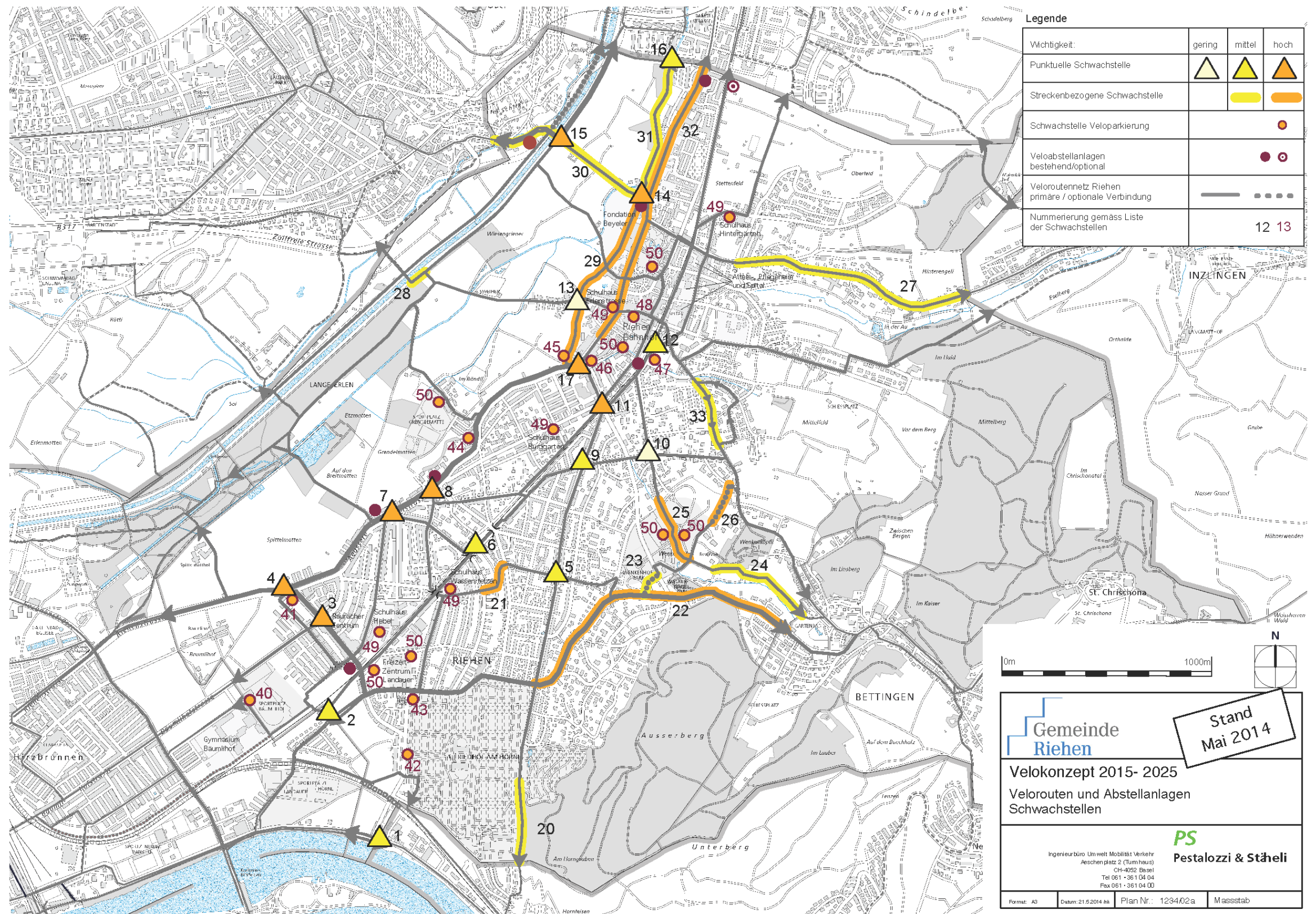


Abbildung 9: Schwachstellenplan Veloroutennetz Riehen

Tabelle 8: Schwachstellen im Veloroutennetz von Riehen

Nr. ¹⁶	Netz ¹⁷	Ort	Schwachstellen	Wichtigkeit ¹⁸
Punktuelle Schwachstellen				
1	B, P	Hörnliallee / Grenzacherstrasse	Linksabbiegen von Grenzacherstrasse in Hörnliallee	++
2	B	Gotenwegli / Rüchligweg / Rauracherwegli	spitzwinklige Abbiegebeziehungen; Geschwindigkeit; Sichtverhältnisse, Fussverkehr	++
3	B, P	Bäumlihofstrasse / Rauracherstrasse	Linksabbiegen und Warteraum vor LSA	+++
4	B, P	Auessere Baselstrasse (Nebenfahrbahn) / Rauracherstrasse	Querung Tramtrasse; Warteraum vor Fussgänger-LSA, Anmeldemittel vor LSA	+++
5	B	Grenzacherweg / Hackbergstrasse / Vierjuchartenweg	Sichtverhältnisse aus Hackbergstrasse	++
6	B	Im Niederholzboden, Rainallee / Essigstrasse, Sonnenbühlstrasse	fahrbare Verbindung zur Niveauüberwindung fehlt	++
7	B, P	Auessere Baselstrasse / Im Niederholzboden / Niederholzstrasse	Querung Tramtrasse; Linksabbiegen; Geschwindigkeit	+++
8	B, P	Auessere Baselstrasse / Gestaltenrainweg	Querung Tramtrasse; Linksabbiegen; Geschwindigkeit	+++
9	B	Grenzacherweg / Mühlestiegstrasse	Linksabbiegen; Geschwindigkeit	++
10	B	Bettingerstrasse / Mühlestiegstrasse / Hirzenstrasse / Wenkenhaldenweg / Wenkenstrasse	Geschwindigkeit; Sichtverhältnisse	+
11	B	• Bettingerstrasse / Grenzacherweg / Eisenbahnweg • Bahnhofstrasse / Bettingerstrasse / Burgstrasse	Unfallschwerpunkt; Sichtverhältnisse; Geschwindigkeit; Linksabbiegen	+++
12	B	Eisenbahnweg (Fussweg) / Schützengasse	Sichtverhältnisse; Linksabbiegen; Rabatte; Fussverkehr	++
13	B	Bachtelenwegli / Brühlmattweg / Erlensträsschen	Sichtverhältnisse; Randstein; Linienführung	+
14	B, P	Am Mühleleich / Beyelerwegli / Weilstrasse	Querung Weilstrasse	+++
15	B	Am Wiesengriener / Weilstrasse	Querung Weilstrasse; Unfallschwerpunkt	+++
16	B	Am Mühleleich (CH) / Immanuel-Kant-Straße, Erlenweg (D)	Privatareal und Mühleleich im Trasseeverlauf	++
17	B, P	Baselstrasse / Bettingerstrasse	Querung Tramtrasse; Linksabbiegen; Geschwindigkeit	+++
Streckenbezogene Schwachstellen				
20	B	Grenzacherweg (Bei der Lehmgrube – Landesgrenze)	Forstwirtschaftsweg; Wegbreite; Belag	++
21	B	Wasserstelzenweg (Rainallee – Morysstrasse)	Steigung ohne Velomassnahmen; Buslinie; Winterdienst	+++
22	B, P	Rudolf-Wackernagel-Strasse und Bettingerstrasse	Steigung ohne Velomassnahmen; Geschwindigkeit; Buslinie; Winterdienst	+++
23	B	Hinterwenkenweg (Bettingerstrasse - Rudolf-Wackernagel-Strasse)	Fahrverbot; Wegbreite; Fussverkehr	++
24	B	Wenkenmattweg (Odalsindawegli – Silberbergweg)	stete Steigung; Wegbreite; Fussverkehr	++
25	B	Wenkenmattweg (Hellring - Wenkenstrasse)	Fahrverbot; Wegbreite; Fussverkehr	+++
26	B	Hellringwegli (Hellring – Schnitterweg)	Fahrverbot; Wegbreite; Fussverkehr; Mergelbelag; Sichtverhältnisse; Trottoirkante	+++
27	P	Inzlingerstrasse (Bäumliweg – Landesgrenze)	stete Steigung ohne Velomassnahmen und teils ohne Trottoir; Buslinie; Fahrbahnbreite (z.T. nur 5 m); Winterdienst	++
28	B	Wiesendamm-Promenade (Erlensträsschen – Erlensteg)	Fussverkehr; Wegbreite	++
29	P	Brühlmattweg – Bachtelenwegli - Beyelerwegli	Fussverkehr; Wegbreite; z.T. Mergelbelag	+++
30	B	Weilstrasse (Lörracherstrasse – Zoll Weil Ost)	Verkehrsaufkommen; Geschwindigkeit; Fahrbahnbreite; Steigung ohne Velomassnahmen	++
31	B	Am Mühleleich (Weilstrasse – Landesgrenze (Mühleleich))	Fussweg; Wegbreite; Belag; Sichtweiten	++
32	P	Baselstrasse und Lörracherstrasse (Kirchstrasse – Landesgrenze)	Verkehrsaufkommen; Tramschienen; Fahrstreifenbreite; Belag; Geschwindigkeit; Parkierung	¹⁹
33	B	Mohrhaldenstrasse (Untere Weid – Sandreuterweg)	Fahrverbot; Steigung; Fussverkehr; Wegbreite	++

¹⁶ laufende Nummer gemäss Schwachstellenplan Abbildung 9¹⁷ B Basisroutennetz, P Pendlerrouennetz¹⁸ Wichtigkeit: + gering, ++ mittel, +++ hoch¹⁹ Umsetzung gemäss Beschluss Nr. 13/26/02.16G vom 29.06.2013 zum Ratschlag „Baselstrasse und Lörracherstrasse in Riehen“

Tabelle 9: Schwachstellen bei der öffentlichen Veloparkierung

Nr.	Ort	Schwachstellen	Wichtigkeit ¹⁹
40	Sportplatz Bäumlhof	Erschliessung; Abstellflächen; Ständer	+++
41	Haltestelle Habermatten (Tram, Bus)	Erschliessung; Abstellflächen; Ständer; Witterungsschutz	+++
42	Haltestelle Friedhof am Hörnli (Bus)		
43	Haltestelle Otto-Wenk-Platz (Bus)		
44	Haltestelle Pfaffenloh (Tram)		
45	Haltestelle Bettingerstrasse (Tram)		
46	Haltestelle Bettingerstrasse (Bus)		
47	Eisenbahnweg (Fussgänger-Unterführung)		
48	Gemeindehaus		
49	Schulhäuser	Abstellflächen; Ständer; Witterungsschutz	+++
50	Orte der Naherholung, Freizeit, Sport	Erschliessung; Abstellflächen; Ständer	+++

4.5 Schwachstellen Dienstleistungen und Öffentlichkeitsarbeit

Die folgende Tabelle enthält identifizierte Schwachstellen aus den Bereichen Dienstleistungen / Öffentlichkeitsarbeit.

Tabelle 10: Schwachstellen Dienstleistungen / Öffentlichkeitsarbeit

Nr.	Schwachstelle	Wichtigkeit ¹⁹
Dienstleistungen		
D1	Verkehrsgarten oder quartierbezogene Pumptrack-Anlagen zur Velofahrausbildung fehlen	++
D2	Online-Angebot auf der Homepage der Gemeinde zum Thema Veloverkehr fehlt	++
D3	Hinweise zu Literatur oder Angebote von Organisationen zu Verkehrserziehung und Verkehrssicherheit fehlen	++
D4	Darstellung Veloroutennetz auf Homepage oder Gemeindegarte (analog ÖV-Netz) fehlt	++
Öffentlichkeitsarbeit		
Ö1	Pendler Routen sind nicht (ausreichend) kommuniziert	+++
Ö2	Basisrouten sind nicht (ausreichend) kommuniziert	+++
Ö3	Medienartikel der Gemeinde zu Aktionen der Gemeinde und von Organisationen, Massnahmen für den Veloverkehr werden zu wenig publiziert	+++
Ö4	Velo-Freizeitanlage (Pumptrack) am Röchligweg wenig bekannt	++

5 Massnahmen

5.1 Systematik der Velomassnahmen

Gemäss den oben beschriebenen Schwachstellen, werden in Anhang II entsprechende Massnahmen zu deren Behebung vorgeschlagen. Indirekte Massnahmen, welche nicht im Einflussbereich des Velokonzeptes liegen, aber dennoch Auswirkungen auf den Veloverkehr in Riehen haben können, sind darin nicht enthalten.

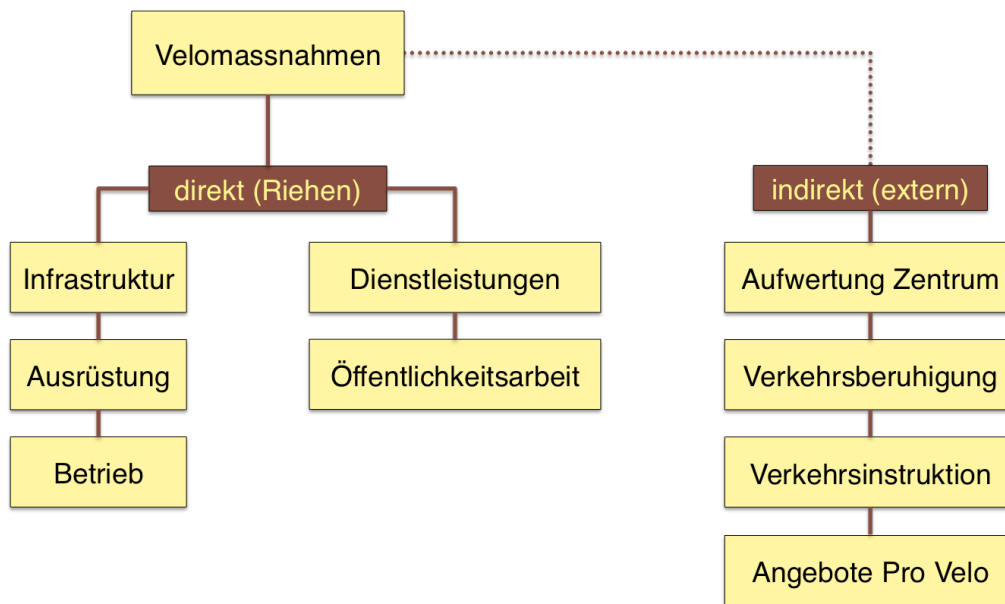


Abbildung 10: Systematik der Velomassnahmen

Für jede der vorgeschlagenen Massnahme ist in der Tabelle in Anhang II angegeben, wer für die Umsetzung zuständig ist resp. wer die Finanzierung trägt: die Gemeinde Riehen allein, zusammen mit Partnern oder andere (z.B. Kanton BS).

Massnahmen haben einen umso höheren Nutzen oder sind umso wichtiger, je grösser die Anzahl an betroffenen Personen ist, für die sich die Bedingungen für den Veloverkehr mit der Umsetzung der jeweiligen Massnahme verbessern. Je grösser diese Verbesserung ist, umso wichtiger ist die zugrunde liegende Massnahme.

Massnahmen, welche darauf abzielen, akute Sicherheitsrisiken zu entschärfen oder Netzlücken zu schliessen, sind sehr dringlich und damit so bald wie möglich umzusetzen. Zeitnah umzusetzen sind auch Massnahmen, die mit geringem zeitlichen und finanziellen Aufwand und kostengünstig zu realisieren sind.

5.2 Massnahmenvorschläge

Die in Anhang II beschriebenen Massnahmenvorschläge wurden mit einer Priorisierung versehen. Höchste Priorität (A) haben dabei Massnahmen, welche eine besonders gefährliche Situation entschärfen und/oder kurzfristig und kostengünstig realisierbar sind. In zweiter Priorität (B) sind Massnahmen enthalten, für die bereits ein Projekt existiert oder die Umsetzung ohnehin im Rahmen der nächsten turnusmässigen Strassensanierung vorgenommen wird. Niedrigste Priorität (C) haben Massnahmen welche für eine längerfristige Umsetzung unabhängig von Sanierungsmassnahmen in Frage kommen.

5.3 Konzeptplan

Für die Gemeinde Riehen wurde ein Konzeptplan erarbeitet (vgl. Anhang I), welcher neben den Verläufen der bestehenden, geplanten und optionalen Basis- und Pendler Routen ebenfalls die Standorte von öffentlichen Veloabstellanlagen enthält. Die Netzanschlüsse zu den Nachbargemeinden sind mit Pfeilen gekennzeichnet.

Die ehemals als Verdichtungsroute¹ geplante Querverbindung entlang des Wenkenhaldenwegs, der Hirzen-, Mühlestieg und Kilchgrundstrasse von der Mohrhaldenstrasse bis hin zum Gstellenrainweg ist im Konzeptplan ebenfalls als Basisroute (Definition siehe Kap. 3.1.1) enthalten. Sie stellt im Sinne einer Netzergänzung eine mögliche quartierinterne Fahrtroute zwischen Wenkenhalde und Gstellenrain dar. Seitens des Kantons Basel-Stadt wird diese Querverbindung als kommunale Radroute bezeichnet.

Basel, 14.7.2014

Pestalozzi & Stäheli

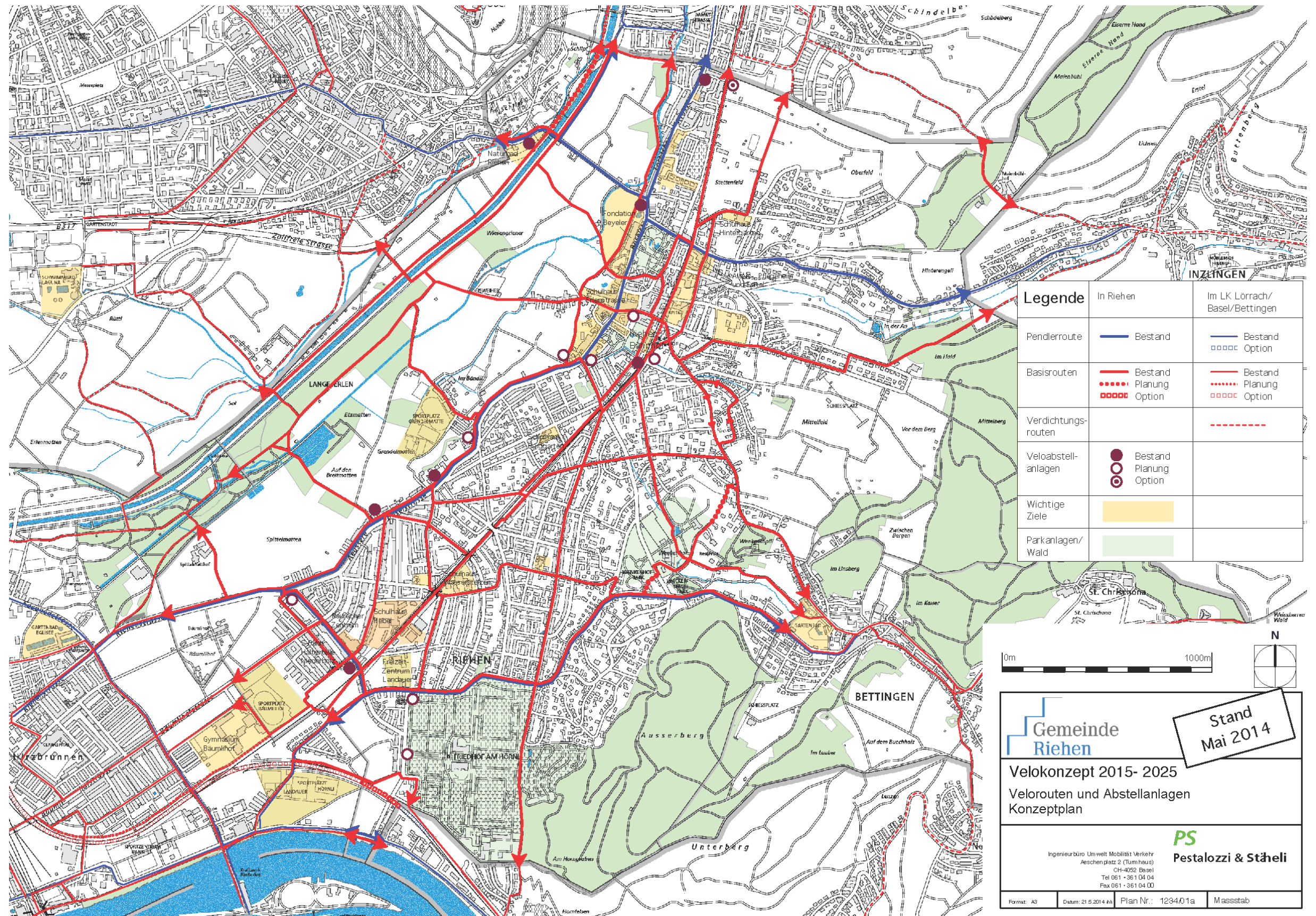
Andreas Stäheli

¹ Im Landkreis Lörrach sowie in Deutschland allgemein wird die Bezeichnung Verdichtungsroute gemäss den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010, FGSV) für diejenigen Routen des lokalen Radverkehrsnetzes verwendet, welche Gemeindeteile ohne zentralörtliche Funktion (wichtige Ziele) verbinden und so die erforderliche Netzdichte herstellen.

Anhang

I. Konzeptplan zum Velokonzept Riehen 2015 - 2025	25
II. Zusammenfassung der zu prüfenden Massnahmen	26
III. Qualitätskriterien des Routennetzes bezüglich der Basis- und Pendlerrouten für Riehen	29
IV. Qualitätskriterien der Veloabstellanlagen	30
V. Einbezogene Dokumente für die Fortschreibung	31

I. Konzeptplan zum Velokonzept Riehen 2015 - 2025



II. Zusammenfassung der zu prüfenden Massnahmen

Nr. ²⁰	Ort	Massnahmen	Quick Win ²¹	Nutznieser ²²	Priorität ²³	Zuständigkeit, Finanzierung ²⁴	Bezug; Projektstand
Punktuelle Massnahmen							
1	Hörnliallee / Grenzacherstrasse	Linksabbiegemöglichkeit schaffen von Grenzacherstrasse in Hörnliallee	-	A	B	RI, BS	Sanierung „Grenzacherstrasse“; Ratschlag bewilligt; in Ausführung
2	Gotenwegli / Rüchliweg / Rauracherwegli	Piktogramme (Velo, Fussgänger) auf Belag	Q	V	A	RI	-
3	Bäumlihofstrasse / Rauracherstrasse	Kreisverkehrsplatz (einstreifig)	-	A	C	RI, BS , TU	-
4	Aeussere Baselstrasse (Nebenfahrbahn) / Rauracherstrasse	Warteraum zwischen Gleis und Fahrbahn, Anmelde Mittel bei LSA für Velos	-	V	B	RI, BS , TU	Sanierung Tram 6 Eglisee – Riehen; in Ausführung
5	Grenzacherweg / Hackbergstrasse / Vierjuchartenweg	Sicht aus Hackbergstrasse verbessern	Q	V	A	RI	-
7	Aeussere Baselstrasse / Im Niederholzboden / Niederholzstrasse	Warteraum zwischen Gleis und Fahrbahn; Querungsstelle aus Im Niederholzboden und Niederholzstrasse über Aeussere Baselstrasse	-	A	B	RI, BS , TU	Sanierung Tram 6 Eglisee – Riehen; in Ausführung
8	Aeussere Baselstrasse / Gstalteinweg	Warteraum zwischen Gleis und Fahrbahn; Querungsstelle am Gstalteinweg über Aeussere Baselstrasse	-	A	B	RI, BS , TU	Sanierung Tram 6 Eglisee – Riehen; in Ausführung
9	Grenzacherweg / Mühlestiegstrasse	Geschützter Mittelbereich im Grenzacherweg	-	V	A	RI , TU	-
10	Bettingerstrasse / Mühlestiegstrasse / Hirzenstrasse / Wenkenhaldenweg / Wenkenstrasse	Fahrbahn Hirzenstrasse und Wenkenhaldenweg durch seitlich Sperrflächen einengen	Q	V	A	RI	-
11	• Bettingerstrasse / Grenzacherweg / Eisenbahnweg • Bahnhofstrasse / Bettingerstrasse / Burgstrasse	Geschützter Mittelbereich in der Bettingerstrasse	-	A	C	RI, BS , TU, DB	-
12	Eisenbahnweg (Fussweg) / Schützengasse	Anschlussstelle Fussweg (Velos gestattet) Eisenbahnweg zu Eisenbahnweg herstellen	-	V	A	RI , TU	-
13	Bachtelenwegli / Brühlmattweg / Erlensträsschen	Strassenraumgestaltung inkl. Vernetzung der Fusswege und Integration der Trafostation	-	A	C	RI , PR	-
14	Am Mühleleichen / Beyelerwegli / Weilstrasse	Querungshilfe für Fuss- und Veloverkehr (im Zusammenhang mit Ausbau Lörracherstrasse und Kreisel bei Haltestelle Weilstrasse)	-	A	B	RI, BS , TU, PR	Umsetzung gemäss Beschluss Nr. 13/26/02.16G vom 29.06.2013 zum Ratschlag „Baselstrasse und Lörracherstrasse in Riehen“
15	Am Wiesengriener / Weilstrasse	Unterquerung Wiesebrücke mit beidseitigen Rampen im Wiesevorland	-	A	B	RI, BS	-
16	Am Mühleleichen (CH) / Immanuel-Kant-Straße, Erlenweg (D)	Steg über Mühleleichen (ca. 40 m)	-	A	C	RI , LÖ, CH, PR	Aggloprogramm
17	Baselstrasse / Bettingerstrasse	Indirekte Linksabbiegemöglichkeit in Richtung Bettingerstrasse schaffen; zulässige Höchstgeschwindigkeit reduzieren	-	V	B	RI, BS , TU	Sanierung Tram 6 Eglisee – Riehen; in Ausführung
Streckenbezogene Massnahmen							
20	Grenzacherweg (Bei der Lehmgrube – Landesgrenze)	Trasse für Fuss- und Veloverkehr erstellen	-	A	A	RI , BS	in Abklärung
21	Wasserstelzenweg (Rainallee – Morysstrasse)	Radstreifen in der Steigung markieren	Q	V	A	RI	-
22	Rudolf-Wackernagel-Strasse und Bettingerstrasse	Radstreifen oder separate Velomassnahmen in der Steigung anbieten	-	V	B	RI, BS , TU	Projekt Kanton

²⁰ laufende Nummer gemäss Schwachstellenplan Abbildung 9

²¹ «Quick Win»: Q kurzfristig und kostengünstig umsetzbare Massnahme mit unmittelbarer Entschärfung der Schwachstelle

²² Nutznieser: A allgemeine Verbesserung für mehrere Verkehrsarten, V reine Velomassnahme

²³ Priorität der Massnahmenrealisierung: A hohe Priorität (z.B. hohes Sicherheitsrisiko), B mittlere Priorität (Projekt existiert bereits resp. Umsetzung im Rahmen der nächsten turnusmässigen Sanierung), C geringe Priorität (z.B. längerfristige Umsetzung unabhängig von Sanierungsmassnahmen)

²⁴ Zuständigkeit, Finanzierung: RI Gemeinde Riehen, BS Kanton Basel-Stadt, W Weil am Rhein, LÖ Lörrach, CH Bund, DB Deutsche Bahn, TU Transportunternehmen, SC Schulen, PR Private

Nr. ²⁰	Ort	Massnahmen	Quick Win ²¹	Nutzniesser ²²	Priorität ²³	Zuständigkeit, Finanzierung ²⁴	Bezug; Projektstand
23	Hinterwenkenweg (Bettingerstrasse - Rudolf-Wackernagel-Strasse)	Fussweg: Freigabe für Veloverkehr	Q	V	A	RI	-
24	Wenkenmattweg (Odalsindawegli – Silberbergweg)	Fussweg: Freigabe für Veloverkehr	Q	A	A	RI, PR	-
25	Wenkenmattweg (Hellring - Wenkenstrasse)	Fussweg: Freigabe für Veloverkehr	Q	V	A	RI, PR	-
26	Hellringwegli (Hellring – Schnitterweg)	Fussweg: Freigabe für Veloverkehr	Q	V	A	RI, PR	-
27	Inzlingerstrasse (Bäumliweg – Landesgrenze)	Steighilfe durch Radstreifen in der Steigung durch Strassenausbau	-	A	B	RI, BS, TU, PR	Projekt Kanton
28	Wiesendamm-Promenade (Erlensträsschen – Erlensteg)	Fussweg im Dammbereich verbreitern (Asphaltbelag)	Q	A	A	RI, BS, PR	-
29	Brühlmattweg – Bachtelenwegli - Beylerwegli	Fusswege: Freigabe für Veloverkehr	Q	A	A	RI, PR	-
30	Weilstrasse (Lörracherstrasse – Zoll Weil Ost)	Radstreifen in der Steigung; separater Radweg in beiden Richtungen	-	V	B	RI, BS, TU, BR	Projekt Kanton
31	Am Mühleleichen (Weilstrasse – Landesgrenze (Mühleleichen))	Fussweg: Freigabe für Veloverkehr	Q	A	A	RI, PR	-
32	<ul style="list-style-type: none"> • Baselstrasse (Kirchstrasse – Inzlingerstrasse) • Lörracherstrasse (Inzlingerstrasse – Landesgrenze) 		-	A	B	RI, BS, TU	Umsetzung gemäss Beschluss Nr. 13/26/02.16G vom 29.06.2013 zum Ratschlag „Baselstrasse und Lörracherstrasse in Riehen“
33	Mohrhaldenstrasse (Untere Weid – Sandreuterweg)	Fussweg: Freigabe für Veloverkehr auch talwärts		V	A	RI	-

Massnahmen bei der öffentlichen Veloparkierung

40	Sportplatz Bäumlihof	Gedekte Abstellplätze erstellen	-	V	A	RI, PR	-
41	Haltestelle Habermatten (Tram, Bus)	Gedekte Abstellplätze erstellen	-	A	B	RI, BS, TU	Sanierung Tram 6 Eglisee – Riehen; in Ausführung
42	Haltestelle Friedhof am Hörnli (Bus)	Gedekte Abstellplätze erstellen	-	A	A	RI, TU	-
43	Haltestelle Otto-Wenk-Platz (Bus)	Gedekte Abstellplätze erstellen	-	V	A	RI, TU	-
44	Haltestelle Pfaffenloh (Tram)	Gedekte Abstellplätze erstellen	-	A	B	RI, BS, TU	Sanierung Tram 6 Eglisee – Riehen; in Ausführung
45	Haltestelle Bettingerstrasse (Tram)	Gedekte Abstellplätze erstellen	-	A	B	RI, BS, TU	Sanierung Tram 6 Eglisee – Riehen; in Ausführung
46	Haltestelle Bettingerstrasse (Bus)	Gedekte Abstellplätze erstellen	-	V	A	RI	-
47	Eisenbahnweg (Fussgänger-Unterführung)	Gedekte Abstellplätze erstellen	Q	V	A	RI	-
48	Gemeindehaus	Gedekte Abstellplätze erstellen	Q	V	A	RI	-
49	Schulhäuser	Gedekte Abstellplätze erstellen	-	V	A	SC	in Verantwortung Schulen
50A	Sarasinpark	Gedekte Abstellplätze erstellen	-	V	A	RI	-
50B	Wettsteinanlage	Gedekte Abstellplätze erstellen	-	V	A	RI	-
50D	Freizeitanlage Landauer	Gedekte Abstellplätze erstellen	-	V	A	RI	-
50E	Wenkenpark	Gedekte Abstellplätze erstellen	-	V	A	RI	-
50F	Beylermuseum	Gedekte Abstellplätze erstellen	-	V	A	RI	-

Massnahmenvorschläge, welche die Bereiche Dienstleistungen und Öffentlichkeitsarbeit betreffen, sind in der folgenden Tabelle aufgelistet. Es wird empfohlen, die Bereitstellung weiterer Dienstleistungsangebote mit Privaten abzusprechen, allenfalls eine Unterstützung anzubieten und lediglich die Rahmenbedingungen dafür festzulegen.

Nr.	Massnahmen	Quick Win ²¹	Nutznieser ²²	Priorität ²³	Zuständigkeit, Finanzierung ²⁴
Dienstleistungen					
D1	Verkehrsgarten (z.B. Pausenhof) und weitere Pumptrack-Anlagen anbieten	QW -	V	B	RI, PR
D2	Homepage-Angebote erweitern zu den Themen Verkehrssicherheit, Verkehrserziehung, Velorouten, etc.	-	V	A	RI
D3	Literaturhinweise und Angebote von Organisationen (Velo- und Fussverkehr)	QW	A	A	RI
D4	Infotafeln und Ortspläne mit Veloangebot	-	A	B	RI
Öffentlichkeits- und Medienarbeit					
Ö1/2	Veloroutennetz in geeigneter Form publizieren anlässlich öffentlicher Veranstaltungen und Presseinformationen	-	V	A	RI
Ö3	Medienarbeit zu Aktionen der Gemeinde und Organisationen und bei Realisierung von Velomassnahmen	-	V	A	RI
Ö4	Veloparcours Rüchligareal bekannt machen, Infotafel	-	V	B	RI, PR

Fussnoten siehe S. 26

III. Qualitätskriterien des Routennetzes bezüglich der Basis- und Pendlerrouten für Riehen

Qualitätskriterien	Basisrouten	Pendlerrouten
Fahrfluss	Die Routenwahl erlaubt ein relativ flüssiges Fahren. Der Fahrfluss ist aber gegenüber den Anforderungen an die Gefahrenstellen , das Verkehrsregime und die Verkehrsbelastung geringer zu gewichten .	Die Routenwahl erlaubt ein flüssiges Fahren. Unterbrechungen des Fahrflusses sind zu minimieren. Die Möglichkeit für Überholmanöver von Velofahrenden untereinander ist gewährleistet.
Umfeldqualität	Die Routen sollen ein hohe Umfeldqualität aufweisen, d.h. durch einen abwechslungsreichen und intakten Siedlungsbereich resp. Naturlandschaft führen.	Die Routen sollen bevorzugt eine hohe Umfeldqualität aufweisen. Sie ist aber gegenüber den Anforderungen an Fahrfluss und Direktheit geringer zu gewichten .
Oberfläche	Die Routen sollen möglichst eine ebene und feine Asphalt- oder Betondeckschicht ohne Beschädigungen aufweisen. Zugunsten der Umfeldqualität kann dieses Kriterium geringer gewichtet werden (z.B. historische Pflasterung im Dorfkern).	Die Routen sollen eine ebene und feine Asphalt- oder Betondeckschicht ohne Beschädigungen aufweisen.
Verkehrsregime und Verkehrsbelastung	Führung der Route auf siedlungsorientierten Strassen oder auf verkehrsorientierten Strassen mit Velomassnahmen. Die Führung von Basisrouten auf verkehrsorientierten Strassen ohne Velomassnahmen ist zu vermeiden.	Führung der Route bevorzugt auf verkehrsorientierten Strassen mit Velomassnahmen oder auf siedlungsorientierten Strassen, die ein zügiges Vorwärtskommen erlauben.
Homogenität	Wechsel des Führungsprinzips und des Verkehrsregimes resp. der -belastung sind zu vermeiden . Gegenüber den Anforderungen an Gefahrenstellen und Sicherheitsempfinden ist eine geringere Gewichtung zulässig.	Die Routen sind möglichst homogen zu führen. Wo es der Direktheit dient, kann dafür ein Wechsel des Führungsprinzips und des Verkehrsregimes resp. der -belastung toleriert werden.
Gefahrenstellen	Potenzielle Gefahrenstellen auf Routen sind sicher auszugestalten. Bei der Beurteilung der Gefahrenstellen muss von einem geringen Fahrkönnen ausgegangen werden.	Potenzielle Gefahrenstellen auf Routen sind möglichst sicher auszugestalten. Bei der Beurteilung der Gefahrenstellen kann von einem mittleren bis hohen Fahrkönnen ausgegangen werden.

Qualitätskriterien	Basisrouten	Pendlerrouen
Sicherheitsempfinden	Sämtliche Routenabschnitte sollen einsehbar und beleuchtet sein, sowie einer sozialen Kontrolle durch Belebtheit mit Personen unterliegen.	Die Routen sollen Angsträume bezüglich Belästigungen und Überfällen möglichst vermeiden .
Direktheit	Basisrouten verbinden Ziele und Quellen möglichst direkt. Höhendifferenzen sind zu vermeiden. Umwege sind aber gegenüber den Anforderungen an die Gefahrenstellen, das Verkehrsregime und die Verkehrsbelastung geringer zu gewichten .	Pendlerrouen verbinden Ziele und Quellen möglichst direkt. Umwege und topografische Höhendifferenzen sind zu vermeiden .
Erschließung	Die Basisrouten verlaufen nah an wichtigen Zielen vorbei. Verbindungsstrecken zwischen Route und Ziel müssen den oben genannten Qualitätsanforderungen genügen. Die Ziele sind mit ausreichenden Veloabstellanlagen ausgestattet.	Die Routen liegen nah an den wichtigsten Zielen . Verbindungsstrecken zwischen Routen und Zielen sowie Zufahrten aus den Quartieren erfolgen wenn möglich über das Basisroutennetz . Die Ziele sind mit ausreichenden Veloabstellanlagen ausgestattet.

IV. Qualitätskriterien der Veloabstellanlagen

Qualitätskriterien	Allgemeine Zielsetzungen
Zielnähe	Veloparkplätze liegen möglichst nahe bei den Zielorten . Sie sind vom Strassennetz her sicher, konfliktfrei und komfortabel erreichbar.
Sicherheit	Veloparkplätze bieten Schutz vor Diebstahl, Beschädigung (z.B. durch Umfallen) und Vandalismus.
Komfort	Veloparkplätze ermöglichen ein einfaches und sinnfälliges Parkiermanöver . Sie bieten ausreichend Platz , auch für Spezialvelos (z.B. mit Anhänger) sowie bei Bike&Ride-Anlagen Schutz vor Nässe.
Ästhetik	Die Veloparkieranlage genügt den ästhetischen Anforderungen . Diese sind abhängig vom Standort und von der kleinräumigen Platzierung.
Funktionalität	Veloparkieranlagen weisen eine schlichte, elegante und doch robuste Konstruktion auf, welche für Veranstaltungen entfernt werden kann. Die Anlage ist für Fussgänger durchlässig falls keine Velos parkiert sind.
Sicherheit im öffentlichen Raum	Die Sicherheit im öffentlichen Raum ist gewährleistet (z.B. durch Beleuchtung, Einsehbarkeit, Platzierung).

V. Einbezogene Dokumente für die Fortschreibung

- Richtplan, Gemeinde Riehen, 2003
- Der Langsamverkehr in der Agglomerationspolitik des Bundes, R.Dieterle, 2004
- „100 Kleinigkeiten“, IG Velo beider Basel, 2005
- Velokonzept für die Gemeinde Riehen 2006 bis 2020, IG Velo beider Basel, 2005
- Velokonzept der Gemeinde Riehen, Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs für die Jahre 2009 bis 2012, Gemeinde Riehen, 2008
- Riehen 2000 – 2015, Leitbild für das Grosse Grüne Dorf: Zwischenbilanz, Gemeinde Riehen 2008
- Bevölkerungsbefragung Riehen, N. Grillon, 2009
- Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs (Städteinitiative), Kanton Basel-Stadt, 2009
- Strategisches Management BVD – „Fussgänger- und Veloverkehr fördern“, Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt, 2010
- Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr anhand von 4 Quartierrundgängen (Quartiere Niederholz, Kornfeld, Dorf, Nord), P. Wälchli, 2011
- Nationale Finanzierungsmodelle für Veloinfrastrukturen, SchweizMobil (Hrsg.), 2011
- Politikplan des Gemeinderates Riehen, Gemeinde Riehen 2012 - 2015
- Umfrage bezüglich der Schulwegsicherheit, Primarschule und Kindergarten Wasserstellen, Kindergarten Siegwaldweg, C. Kleschin, 2012
- Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation, Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel, 2012
- Verkehrserhebung Langsamverkehr Riehen, Pestalozzi & Stäheli, 2012
- Aktualisierung und Erhebung der Veloabstellsituation in der Stadt Basel und in der Gemeinde Riehen, J. Dreyer, 2012
- Teilrichtplan Velo Kanton Basel Stadt, Pestalozzi & Stäheli, 2013
- Regionalkonferenz Lörrach, Landkreis Lörrach, 2013
- Radverkehrskonzept Lörrach, Planungsbüro VAR und Landkreis Lörrach, 2013