

Sachstrategie Mobilität



Inhalt

1	Generelles Umfeld und Ausgangslage.....	2
1.1	Das heutige Umfeld.....	2
1.2	Rechtliche und weitere Grundlagen.....	2
1.3	Handlungsspielräume für die Gemeinde im Bereich Mobilität.....	2
2	Analyse.....	3
2.1	Bisherige Zielsetzungen der Gemeinde für den Bereich Mobilität	3
2.2	Analyse der eigenen Stärken und Schwächen	3
3	Absichten und Herausforderungen	4
4	Strategie	5
4.1	Strategische Ziele	5
4.2	Beabsichtigte Wirkungen.....	5
5	Auswirkungen der Strategie auf die Umsetzung	5
6	Zeitlicher Horizont.....	5
7	Controlling.....	6

Beschlossen vom Gemeinderat am 20.08.2024

1 Generelles Umfeld und Ausgangslage

1.1 Das heutige Umfeld

90% der in der Schweiz wohnhaften Personen sind täglich mindestens einmal im Verkehr unterwegs. Im Durchschnitt über alle Wochentage und alle befragten Personen ab 6 Jahren werden jeden Tag innerhalb der Schweiz 37 km zurückgelegt, verteilt auf 85 Minuten Unterwegzeit und 3.6 Wege¹. Auch die Riehener Bevölkerung hat ein ähnliches Mobilitätsbedürfnis und Verhalten. Wobei es zu beachten gilt, dass der Motorisierungsgrad mit ca. 370 Personenwagen pro 1000 Einwohner zwar leicht höher als im Stadtgebiet ist, jedoch deutlich tiefer als in anderen Agglomerationsgemeinden². Jährlich werden neue Begegnungszonen durch Anwohnende angeregt und in der Regel umgesetzt. Die Verkehrsströme des motorisierten Individualverkehrs werden bereits heute gebündelt. Durch ein gutes ÖV-Angebot sowie gute und sichere Velo- und Fusswege wird eine klimafreundliche und flächeneffiziente Mobilität gefördert.

1.2 Rechtliche und weitere Grundlagen

Folgende rechtliche Grundlagen gilt es zu beachten.

Bund:

- Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege [Link](#)
- Bundesgesetz über die Velowege [Link](#)
- Umweltschutzgesetz [Link](#)
- Bundesgesetz über die Raumplanung [Link](#)

Kanton:

- Kantonsverfassung [Link](#)
- Umweltschutzgesetz Basel-Stadt [Link](#)

Gemeinde

- Ordnung über die Parkraumbewirtschaftung [Link](#)
- Reglement über die Parkraumbewirtschaftung [Link](#)

Weiter zu beachten sind die folgenden übergeordneten Leitbilder und Strategien.

- Grundsätze der Verkehrspolitik – Ziele des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) gestützt Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft Abschnitt 5 Öffentliche Werke und Verkehr [Link](#)
- Verkehrspolitisches Leitbild Kanton Basel-Stadt (2018) [Link](#)
- Mobilitätsstrategie des Kanton Basel-Stadt (2023) [Link](#)
- Übergeordnete Strategien der Gemeinde [Link](#)

1.3 Handlungsspielräume für die Gemeinde im Bereich Mobilität

Die Gemeinde Riehen kann durch das Bestellen von Angeboten (ÖV) und das Gestalten der Verkehrsinfrastruktur Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung nehmen. Veränderungen an der Verkehrsinfrastruktur können sich zudem auf andere Bereiche wie Klima oder Wohlbefinden (z.B. Luftschadstoff- und Lärmbelastung) der Bevölkerung auswirken. Einschränkend wirken die kantonalen, behördenverbindlichen Festlegungen (z.B. in Richtplänen) oder die Bestimmungen des Umweltschutzgesetzes betreffend Strassenlärm, welche Rahmenbedingungen darstellen und

¹ Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten, Bundesamt für Raumentwicklung

² [Motorisierungsgrad Kanton Basel-Stadt](#)

in den Planungen der Gemeinde berücksichtigt werden müssen. Die Gemeinde legt die Strassen-
netzhierarchie der Gemeindestrassen fest. Für die Kantonsstrassen innerhalb der Gemeinde Rie-
hen sind die kantonalen Behörden zuständig.

2 Analyse

2.1 Bisherige Zielsetzungen der Gemeinde für den Bereich Mobilität

Leitbild Riehen 2016 bis 2030

Im Leitbild sind folgende Ziele festgehalten:

- ÖV: Wir fördern den öffentlichen Verkehr und optimieren das Angebot nachfrageorientiert. Wir sind bestrebt, den Modal Split (den Anteil der verschiedenen Verkehrsarten am Verkehrsaufkommen) in Richtung des öffentlichen Verkehrs zu beeinflussen.
- MIV: Wir streben eine Reduktion des Durchgangsverkehrs an. Wir halten das Strassenverkehrsnetz in gutem Zustand. Wo Handlungsbedarf ist, erhöhen wir die Verkehrssicherheit. Neue öffentliche Parkplätze erstellen wir, wenn immer möglich, unterirdisch.
- LV: Wir fördern den Langsamverkehr³ und optimieren das Netz.
- Sonstiges: Wir beteiligen uns an der Entwicklung und Realisierung neuer Mobilitätsmodelle.

Legislaturziele 2023-2026

- LZ 1.5 Riehen setzt eine integrierte Verkehrsplanung mit Berücksichtigung aller Verkehrsträger um.
- LZ 1.6 Riehen fördert die grenzüberschreitende Verkehrsplanung.
- LZ 1.7 Riehen vertritt bei den Ausbauplänen für die S6 die Interessen der Bevölkerung und setzt sich für eine siedlungsverträgliche Lösung ein.

Leistungsauftrag 2022-2023, Wirkungsziele

- Das Verkehrsnetz ist für alle Verkehrsteilnehmende sicher. Es gibt keine Unfallschwerpunkte Norm SN 641 724. Besondere Aufmerksamkeit erhält die Verkehrssicherheit auf Schulwegen.
- 1.2. Der Durchgangsverkehr (MIV) zwischen Basel und Lörrach bzw. Inzlingen durch Riehen bleibt auf dem Niveau der Erhebung von März 2017.
- 1.3. Auf den Gemeindestrassen werden Massnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung für die Bevölkerung geprüft, wo die Immissionsgrenzwerte überschritten sind.
- 1.4. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs wird so verbessert, dass die Fahrgastzahlen im Vergleich zur Erhebung von 2017 zunehmen.
- 1.5. Es wird geprüft, wie die Infrastruktur verbessert werden kann, damit der Veloverkehr zunimmt.
- 1.6. Gleisbauten auf der S-Bahnlinie, die für die Realisierung einer Taktverdichtung nötig werden, werden im Abschnitt zwischen Bettingenstrasse und Inzlingerstrasse tiefliedend realisiert.

2.2 Analyse der eigenen Stärken und Schwächen

Langsamverkehr

In Riehen sind Fuss- und Radwege gut vernetzt, besonders die Nord-Süd-Pendlerrouen werden intensiv von Radfahrern genutzt. Die meisten Straßen sind verkehrsberuhigt und die Geschwindig-

³ Fuss- und Veloverkehr werden als Langsamverkehr (LV) bezeichnet.

keitsbegrenzung beträgt 30 oder 20 km/h, was die Sicherheit und Wohnqualität fördert. Die Fussgängerstreifen auf den Gemeindestrassen erfüllen grösstenteils die Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS).

Motorisierter Verkehr

Die motorisierte Verkehrsinfrastruktur ist funktional, Staus treten nur vereinzelt an Verkehrsknotenpunkten zu Spitzenzeiten auf, und Verkehrsunfälle auf Gemeindestrassen sind selten. Es gibt derzeit vier öffentliche E-Ladepunkte mit Plänen für eine Erweiterung entsprechend der Nachfrage.

Öffentlicher Verkehr

Das Siedlungsgebiet ist gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen⁴, die Gemeinde finanziert Kleinbuslinien und ein Ruftaxiangebot. Viele Bushaltestellen sind nicht behindertengerecht ausgebaut. Die S-Bahn verkehrt alle 30 Minuten nach Lörach und Basel. Geplant ist, die S6 zukünftig im 15-Minuten-Takt zu betreiben, dafür ist ein Doppelspurausbau im Bereich des Dorfzentrums nötig.

Sharing Angebote

Mobility-Fahrzeuge, QuickRent-Transporter, Pick-e-Bike E-Bikes und verschiedene Mietscooteranbieter bieten Sharing-Möglichkeiten an, was für diejenigen ohne eigenes Verkehrsmittel vielfältige Optionen schafft, wobei die zunehmende Anzahl auf Allmend abgestellter Sharing-Fahrzeuge künftig Herausforderungen bringen könnte.

Ruhender Verkehr

Parkplätze sind grösstenteils bewirtschaftet⁵, mit verschiedenen Parkkarten für Anwohner, Betriebe, Angestellten und Besucher. Die Parkraumbewirtschaftung hat bisher keine Lenkungsfunktion und die Preise sind vergleichsweise günstig. Es gibt im Bereich der Sportanlage Grendelmatte bei Grossveranstaltungen einen Bedarf an mehr Parkplätzen.

3 Absichten und Herausforderungen

Die Gemeinde Riehen verfolgt eine auf alle drei Nachhaltigkeitsdimensionen ausgerichtete Mobilitätsstrategie. Ein leistungsfähiges, sicheres und finanzierbares Gesamtverkehrssystem trägt zur Standortattraktivität der Gemeinde Riehen bei. Das Riehener Mobilitätssystem trägt zur wirtschaftlichen Entwicklung und gesellschaftlichen Entfaltung bei. Das Riehener Mobilitätssystem zeichnet sich dadurch aus, dass es sicher, attraktiv, gut erreichbar und gut vernetzt ist.

Der Gemeinderat beabsichtigt,

- dass allen Verkehrsteilnehmenden ein sicheres Verkehrsnetz zur Verfügung steht. Zudem soll, wo möglich, die Verkehrsfläche zugunsten von Klima, Flora und Fauna reduziert werden.
- dass für den Langsamverkehr ein attraktives Wegenetz vorhanden ist.
- dass die Gemeinde gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist, wobei die Auslastung zunehmen soll.
- dass das Strassennetz für den lokalen motorisierten Individualverkehr auf den Hauptverkehrs- und Sammelstrassen leistungsfähig ist und vom Durchgangsverkehr verschont

⁴ [Karte ÖV-Güteklassen](#)

⁵ [Karte Parkraumbewirtschaftung](#)

bleibt. Begegnungszonen sollen zur Attraktivität der Siedlungsräume beitragen. Auf Allmend sind eine angemessene Anzahl Parkplätze vorzusehen.

- dass die CO₂-Emissionen durch den Verkehr reduziert werden.

4 Strategie

4.1 Strategische Ziele

Die vorgegangenen Absichten erfordern strategische Grundsätze, welche in allen relevanten Entscheidungen einfließen, sodass der angestrebte Soll-Zustand erreicht wird.

- M1 Verkehrssicherheit:** Die Strasseninfrastruktur wird verkehrssicher und grundsätzlich nach den Normen der Vereinigung Schweizer Strassenfachleute geplant. Unfallschwerpunkte werden mittels geeigneter Massnahmen beseitigt.
- M2 Öffentlicher Verkehr:** Das Riehener Siedlungsgebiet ist gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die gute Erschliessung wird beibehalten. Das Angebot ist auf die Nachfrage abgestimmt.
- M3 Langsamverkehr:** Im Rahmen von Strassen- und Bahnprojekten wird die Attraktivität der Langsamverkehrsverbindungen gesteigert.
- M4 Motorisierter Individualverkehr:** Auf den verkehrsorientierten Hauptverkehrs- und Sammelstrassen sind in der Regel höhere Geschwindigkeiten zulässig als auf den Quartierstrassen. Dies soll aber nicht dazu führen, dass die Attraktivität für den überörtlichen Durchgangsverkehr erhöht wird. Begegnungszonen werden auf genügend grosse Nachfrage geschaffen, soweit die Strasse sich verkehrstechnisch eignet. Eine CO₂-emissionsarme Mobilität wird gefördert.
- M5 Parkplätze:** Die Parkraumbewirtschaftung wird, wo hoher Parkdruck vorhanden ist, angepasst.
- M6 Verkehrsflächen:** Im Rahmen von Strassenerneuerungs- oder Neubauprojekten wird die Verkehrsfläche auf das notwendige Mass reduziert. Asphaltflächen werden möglichst entsiegelt.

4.2 Beabsichtigte Wirkungen

Durch das Ausrichten entsprechend der vorgegangenen Strategie kann sichergestellt werden, dass die Verkehrsinfrastruktur der Gemeinde Riehen allen Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht und zudem nachhaltig ausgerichtet ist.

5 Auswirkungen der Strategie auf die Umsetzung

Die Umsetzung der Strategie hat keinen unmittelbaren Auswirkungen auf Personal und Finanzen. Die Arbeit erfolgt in der Regel im Rahmen des ordentlichen Budgets und mit den vorhandenen Ressourcen. Einzelne Massnahmen, welche im Rahmen von Bauprojekten umgesetzt werden können zu Mehrkosten führen. Diese werden im jeweiligen Aufgaben- und Finanzplans beantragt.

6 Zeitlicher Horizont

Die Strategie Mobilität hat einen langfristigen Charakter. Die Strategie hat einen Zeithorizont von rund 10 Jahren. Es ist eine Überprüfung im Jahre 2028 geplant. Im Jahr 2028 zeichnet sich ab, ob das kantonale Ziel CO₂-Netto-Null bis 2037 erreicht werden kann, wie es mit dem S-Bahnausbau

weitergeht und wie sich der Trend zur Elektromobilität fortsetzt. Ebenfalls wird dann ein neues ÖV-Programm erarbeitet, woraus die Chance entsteht, Veränderungen am ÖV-Angebot vorzunehmen. Im Jahr 2028 muss zudem entschieden werden, ob die Ruftaxi-Fahrleistungen erneut ausgeschrieben werden oder der bestehende Vertrag verlängert wird.

7 Controlling

Das Controlling erfolgt teilweise im Rahmen der Berichterstattung zum Aufgaben- und Finanzplan sowie im Rahmen der Überprüfung der Strategie im Jahre 2028. Zudem sind einzelne Mobilitätsthemen relevant im Rahmen der Energiestadt-Audits⁶ und werden daher alle vier Jahre erfasst. Die bisherigen Leistungsaufträge haben die Vorgabe gemacht, dass der MIV und der Veloverkehr alle 4 Jahre erhoben wird. Eine Erhebung hat letztmals im Jahr 2022 stattgefunden. Eine erneute Erhebung ist im Jahr 2026 vorgesehen. Die Entwicklung der folgenden Kenngrößen ist im Hinblick auf die Überprüfung der Strategie im Jahr 2028 zu untersuchen:

- Verkehrsaufkommen Erhebung
- Anzahl Verkehrsunfälle
- Beförderte Personen im ÖV
- Anteil E-Fahrzeuge und Motorisierungsgrad
- Entsigelte Flächen
- Im Rahmen von [Cercle Indicateurs](#) werden zudem ebenfalls Mobilitätskenngrößen erfasst und verglichen.

⁶ Das Audit bzw. das Re-Audit zur Erneuerung des Labels Energiestadt wird alle vier Jahre durchgeführt und ist fester Bestandteil des Controllings