



Basel, 30. April 2019

## Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege des Kantons Basel-Stadt (TRP FW 2018)

### Strategie- und Massnahmenbericht



Vom Regierungsrat am 2. Juli 2019 erlassen.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>3</b>
1.1	Bedeutung des Fussverkehrs .....	3
1.2	Anlass der Erarbeitung des TRP FW .....	4
1.3	Zweck des TRP FW .....	4
1.4	Inhalt des TRP FW .....	5
1.5	Wirkungsziele des TRP FW .....	6
1.6	Verbindlichkeit des TRP FW .....	6
<b>2.</b>	<b>Grundlagen und Rahmenbedingungen</b> .....	<b>7</b>
2.1	Verkehrspolitische Rahmenbedingungen.....	7
2.2	Rechtliche Grundlagen .....	8
2.3	Planungsgrundlagen.....	12
<b>3.</b>	<b>Strategie</b> .....	<b>15</b>
3.1	Strategien und Grundsätze Fusswegnetz .....	15
3.2	Strategien und Grundsätze Wanderwegnetz.....	17
<b>4.</b>	<b>Konzept</b> .....	<b>19</b>
4.1	Fusswegnetz .....	20
4.2	Wanderwegnetz.....	23
<b>5.</b>	<b>Massnahmen</b> .....	<b>26</b>
5.1	Verbindliche Festlegungen Fusswegnetz.....	26
5.2	Verbindliche Festlegungen Wanderwegnetz .....	34
<b>6.</b>	<b>Umsetzung</b> .....	<b>36</b>
6.1	Umsetzungsprogramm.....	36
6.2	Finanzierung.....	36
6.3	Monitoring und Controlling .....	37
	<b>ANHANG zum Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege 2018</b> .....	<b>38</b>
A.	Grundlagen.....	38
B.	Mitwirkung .....	48

# 1. Einleitung

## 1.1 Bedeutung des Fussverkehrs

Der Fussverkehr hat als umweltschonende, bewegungs- und gesundheitsfördernde, kostengünstige, flexible, leise und sehr raumsparende Fortbewegungsart eine grosse Bedeutung im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und stadtgerechte Mobilität im Kanton Basel-Stadt. Zufussgehen ist die elementarste Form der Mobilität, denn jeder Weg ist zumindest mit einem kurzen Fussweg verbunden, sei es als Zubringer zu Velo, Bahn, Bus und Tram oder zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Der Fussverkehr verursacht keine Emissionen. Die Erhöhung des Fussverkehrsanteils trägt somit zur Erreichung der Umwelt- und Energieziele des Kantons bei. Eine fussgängerfreundliche Stadt erhöht auch die Standortattraktivität – besonders für Familien mit Kindern. Zusätzlich entlastet ein hoher Fussverkehrsanteil das stark belastete Strassennetz, wovon auch der Wirtschaftsverkehr sowie der öffentliche Verkehr (ÖV) profitieren. Die Kosteneffizienz von Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen ist zudem besser als von Massnahmen für den ÖV oder den Motorisierten Individualverkehr (MIV)<sup>1</sup>.

Der Kanton Basel-Stadt wies im Jahr 2016 einen Motorisierungsgrad von nur gerade 320 privat immatrikulierten Personenwagen pro 1000 Einwohner aus (Stat. Amt BS, 2017). Um die Mobilitätsbedürfnisse abzudecken, sind deshalb die umweltgerechten Verkehrsmittel wesentlich. In Basel hat das Zufussgehen seit Jahrzehnten einen grossen Anteil am Verkehrsgeschehen, hauptsächlich im Binnenverkehr. Innerhalb des Stadtkantons erledigen 40% der Bewohnerinnen und Bewohner die täglichen Besorgungen zu Fuss. Den Arbeitsweg legt jede zehnte Person zu Fuss zurück (Kantonale Bevölkerungsbefragung 2015, Stat. Amt BS). Der Anteil des Fussverkehrs an der Gesamtheit der Wege der Basler Bevölkerung ist analog anderer Schweizer Städte mit 33% der Wege hoch, wie nachfolgende Grafik zeigt:

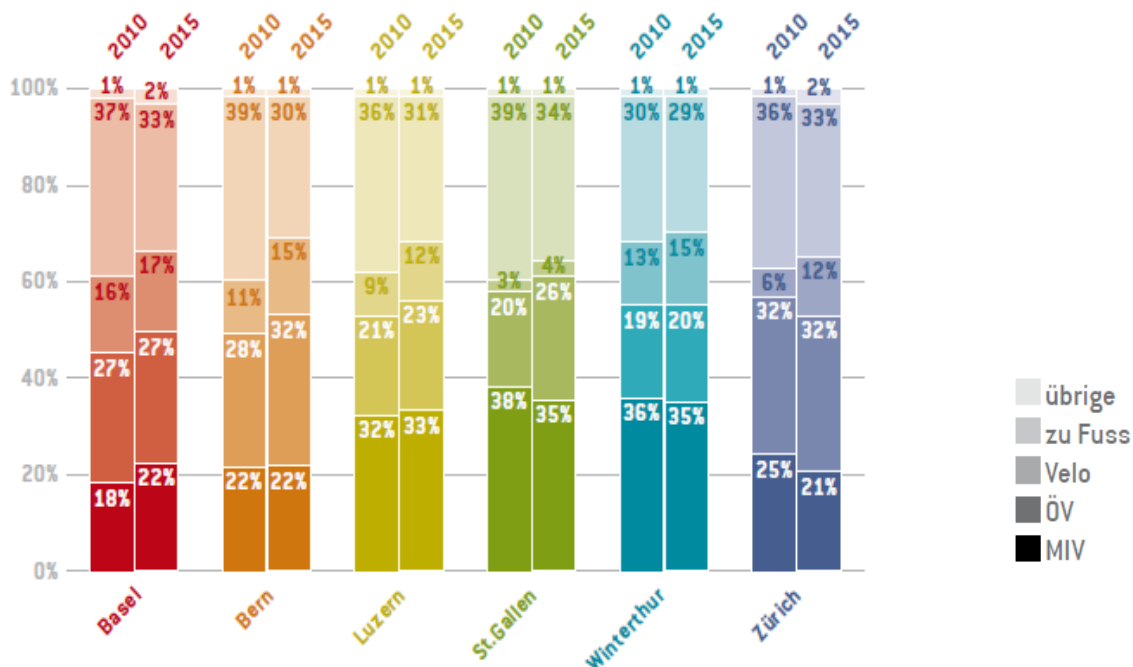


Abbildung 1: Modal Split-Vergleich der Wege der Einwohner/-innen von Basel und von anderen Schweizer Städten 2015, Quelle: Städtevergleich Mobilität

<sup>1</sup> Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr, Infrac (2003). Quelle: ASTRA.

Der Fussverkehr wird im Kanton Basel-Stadt daher schon seit Langem gefördert. Dazu tragen auch die Einführung des Verkehrskonzepts Innenstadt (seit 2015), der Begegnungszonen (seit 2000) sowie bereits seit Mitte der 1990er Jahre der Tempo 30-Zonen bei. Im Aktionsprogramm Stadtentwicklung von 1999 waren zahlreiche Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs enthalten. Im Jahr 2003 hiess der Grosse Rat den Rahmenkredit Fussverkehr über 5 Mio. Franken gut und sprach damit die entsprechenden Mittel für die Fussverkehrsförderung. Mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Städteinitiative im 2010 hat die Basler Bevölkerung auch einer Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Langsamverkehrs über 10 Mio. Franken zugestimmt und damit den Willen zur Fussverkehrsförderung erneut klar bekundet.

Um diesem Willen gerecht zu werden, hat der Regierungsrat das Verkehrspolitische Leitbild des Kantons im Juni 2015 verabschiedet. Dieses bekundet die wichtige Rolle der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zugunsten einer stadtgerechten und effizienten Mobilität.

## **1.2 Anlass der Erarbeitung des TRP FW**

Im Jahr 1985 wurde das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG, SR 704) in Kraft gesetzt, welches die Kantone verpflichtet, ein Fuss- und Wanderwegnetz zu planen und anzulegen. Eine eigene Verordnung zur Umsetzung des FWG im Kanton Basel-Stadt regelt Zuständigkeiten und Verfahren.

Der letzte Stand des Fuss- und Wanderwegnetzes ist im geltenden kantonalen Richtplan Basel-Stadt (RP BS) festgehalten und datiert von dessen Aktualisierung im Jahr 2009. Der Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege (TRP FW) konkretisiert den kantonalen Richtplan und wird gemäss § 94 Abs. 2 BPG vom Regierungsrat erlassen. Das Netz bedarf einer grundsätzlichen Überprüfung aufgrund verschiedener Entwicklungen von Siedlungsgebieten und Verkehrsanlagen sowie der Aktualisierung der Wanderrouten in den Jahren 2012/13. Auch müssen die an Fussverkehrsverbindungen gestellten Anforderungen (siehe Kap. 4.1.2) aufgrund der Erfahrungen und Erkenntnisse aus neuen Normen und Handbüchern angepasst und ergänzt werden.

Basis für die Neuarbeitung des TRP FW sind regierungsrätliche Zielsetzungen, aktuelle kantonale Grundlagen und Beschlüsse, Beispiele anderer Kantone sowie neue Erkenntnisse und Entwicklungen auf Bundesebene. Vorliegender TRP FW ist in enger Abstimmung mit der Anpassung Mobilität des kantonalen Richtplans Basel-Stadt (2018/19) erarbeitet worden.

## **1.3 Zweck des TRP FW**

Mit dem kantonalen TRP FW 2018 werden die Anliegen des Fussverkehrs im öffentlichen Raum behördenverbindlich festgehalten und die Abstimmung mit anderen Vorhaben sowie die Berücksichtigung des Fussverkehrs in übergeordneten Planungen und Grossprojekten sichergestellt. Des Weiteren ist es Aufgabe des Teilrichtplans, Planung, Erstellung und Unterhalt des Netzes zu regeln. Ob und wann ein Projekt realisiert wird, ist nicht Angelegenheit des Teilrichtplans. Der TRP FW muss im nachgeordneten Verfahren (Studien und generelle Projekte) konkretisiert werden.

Mit dem aktualisierten TRP FW ist eine gute Grundlage für eine mittel- bis langfristige Sicherstellung der Fussverkehrsförderung mittels angemessener Infrastruktur vorhanden. Die im Teilrichtplan festgelegten Erweiterungen und Optimierungen des Fuss- und Wanderwegnetzes werden zu einer Erhöhung des Fussverkehrsanteils und damit zu einer Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf umweltfreundliche Verkehrsmittel beitragen.

## 1.4 Inhalt des TRP FW

Der TRP FW beinhaltet das übergeordnete Fuss- und Wanderwegnetz auf Stadt- und Kantons-ebene mit seinen Anschlüssen an die Nachbargemeinden sowie allfällige Absichten für künftige Verbindungen, um eine Koordination aller Raumsprüche zu ermöglichen. Absichtserklärungen des TRP FW zu Netzverbindungen deklarieren einen Koordinations- und Prüfungsbedarf seitens des Kantons bei allfälligen künftigen Planungen in diesem Gebiet.

Für die Aufnahme von Themen und Projekten in den TRP FW gelten folgende Kriterien:

- raumwirksame Bedeutung
- ausgeprägter Koordinationsbedarf
- übergeordnetes Interesse, kantonale oder städtische Bedeutung

Die Teilrichtplan-Vorhaben werden in folgende Abstimmungskategorien (Art. 5 Abs. 2 Raumplanungsverordnung) eingeteilt, welche den unterschiedlichen Koordinationsstand aufzeigen:

- **Vororientierung:** noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschriebene raumwirksame Tätigkeit mit möglichen erheblichen Auswirkungen auf die Bodennutzung
- **Zwischenergebnis:** noch nicht aufeinander abgestimmte raumwirksame Tätigkeiten mit nötigen Vorkehrungen, damit eine zeitgerechte Abstimmung erreicht werden kann
- **Festsetzung:** aufeinander abgestimmte raumwirksame Tätigkeiten

Der TRP FW umfasst folgende Bestandteile:

- Karte des Fuss- und Wanderwegnetzes
- Strategie- und Massnahmenbericht

### Karte des Fuss- und Wanderwegnetzes

Der TRP FW legt behördenverbindlich diejenigen Verbindungen auf dem bestehenden und zu erstellenden Strassen- und Wegnetz im Kantonsgebiet fest, welche die Funktion als Fuss- und Wanderwege künftig erfüllen sollen.

Die Karte stellt das Fuss- und Wanderwegnetz (FW-Netz) dar. Die Verbindungen bilden ein flächendeckendes, zusammenhängendes Netz. Bei Fusswegen wird unterschieden zwischen kantonalen Verbindungen und wichtigen Quartierverbindungen (Stadtebene). Massnahmen zur Schliessung vorhandener Netzlücken (baulich noch nicht existierende Verbindungen) werden als TRP-Vorhaben nach oben erläuterten Koordinationsstand unterschieden. Der qualitative Zustand des bestehenden Netzes ist nicht abgebildet.

Die Ausgestaltung der Netzbestandteile im Einzelnen sowie gegebenenfalls daraus resultierende Abweichungen in der Streckenführung werden im Rahmen der Projektierung festgelegt.

### Strategie- und Massnahmenbericht

Der vorliegende Strategie- und Massnahmenbericht umfasst alle für das Verständnis der Aktualisierung des TRP FW 2018 wesentlichen Aspekte. Er beinhaltet folgende Bestandteile:

- Ausgangslage, Zweck, Inhalt, Ziel und Verbindlichkeit
- Fachliche Grundlagen und rechtliche sowie politische Rahmenbedingungen
- Strategien und Grundsätze sowie allgemeine Qualitätsanforderungen für das Fuss- und Wanderwegnetz
- Örtliche Festlegungen der Massnahmen zur Schliessung von Netzlücken
- Hinweise zur Umsetzung, zur Finanzierung und zum Monitoring/Controlling

## 1.5 Wirkungsziele des TRP FW

Mit der Umsetzung des TRP FW werden folgende Wirkungen angestrebt:

- Erhöhung des Fussverkehrsanteils am Gesamtverkehr
- Beitrag an die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs gemäss § 13 Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fussverkehr
- Reduktion der negativen Umwelteinflüsse des motorisierten Verkehrs und Verbesserung der Energiebilanz
- Stärkung des ÖV dank besserer Erreichbarkeit der Haltestellen und Umsteigeanlagen

## 1.6 Verbindlichkeit des TRP FW

Mit dem Erlass des Regierungsrates ist der kantonale Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege verbindlich für alle kantonalen und kommunalen Behörden des Kantons Basel-Stadt, soweit sie sich mit raumwirksamen Aufgaben befassen. Für Privatpersonen und Unternehmen ist der Teilrichtplan nicht verbindlich. Er dient zur Information über die kantonalen räumlichen Absichten und Interessen; er beeinflusst dementsprechend alle wesentlichen räumlichen Vorhaben.

Der Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege resp. wesentliche Anpassungen werden gemäss FWG und FWV (Verordnung über Fuss- und Wanderwege, SR 704.1) dem Bundesamt für Strassen zur Mitwirkung (öffentliche Vernehmlassung) unterbreitet. Die Bundesbehörden berücksichtigen die entsprechenden Netze.

Verbindlich sind alle Beschlussinhalte des TRP FW. Diese umfassen:

- die Inhalte in der Teilrichtplankarte, die die verbindlichen Aussagen des TRP FW in ihrem räumlichen Zusammenhang darstellen:
  - kantonales Fuss- und Wanderwegnetz des Kantons Basel-Stadt
  - städtisches Fusswegnetz (wichtige Quartierverbindungen) in der Stadt Basel<sup>2</sup>
- die Abschnitte in den Richtplantexten zu:
  - Leitsätzen, Strategien und Grundsätzen
  - Qualitätsanforderungen an das Fuss- und Wanderwegnetz
  - örtlichen Festlegungen

Die übrigen Bestandteile des TRP FW gelten als Erläuterungen, so auch die informativen Inhalte in der Teilrichtplankarte<sup>3</sup>.

Die örtlichen Festlegungen des kantonalen Fuss- und Wanderwegnetzes sowie die Planungsgrundsätze fliessen in den Richtplan BS ein und werden mit dessen Genehmigung durch den Bundesrat auch für die Nachbarkantone behördenverbindlich.

Eine neue kantonale Verordnung (siehe Kap. 2.2.2) regelt die Umsetzung des FWG im Kanton Basel-Stadt, beinhaltet Angaben zur Verbindlichkeit des TRP FW sowie zu Zuständigkeiten und Verfahren in Bezug auf das Fuss- und Wanderwegnetz. Sie wird vom Regierungsrat erlassen und publiziert.

<sup>2</sup> Das städtische Fusswegnetz ist nur für die kantonale Behörde verbindlich, nicht für die Gemeinden Riehen und Bettingen.

<sup>3</sup> Der Kanton Basel-Stadt besteht aus einer Stadtgemeinde (Basel) und zwei Landgemeinden (Riehen und Bettingen). Für die kommunale Planung sind jeweils die Landgemeinden selbst zuständig, für die Stadtgemeinde übernimmt dies die kantonale Verwaltung. Deshalb werden im TRP FW des Kantons Basel-Stadt nur das kantonale Fuss- und Wanderwegnetz sowie das Stadtnetz der Stadt Basel als behördenverbindlicher Inhalt dargestellt.

## 2. Grundlagen und Rahmenbedingungen

### 2.1 Verkehrspolitische Rahmenbedingungen

#### 2.1.1 Verkehrspolitisches Leitbild

Der Regierungsrat hat das Verkehrspolitische Leitbild des Kantons Basel-Stadt am 16. Juni 2015 verabschiedet und damit den Verkehrsplan aus dem Jahr 2001 als behördenverbindliche Absichtserklärung ersetzt. Die Fussverkehrsförderung trägt v.a. zu drei der vier übergeordneten verkehrspolitischen Zielen des Leitbildes als einer der zentralen Bausteine bei: „Lebensqualität erhöhen“, „Verkehrssicherheit erhöhen“ und „Kosteneffizienz sicherstellen“. Für den TRP FW sind besonders zwei der sieben strategischen Schwerpunkte relevant:

- *Lücken im Fuss- und Veloroutennetz schliessen und Infrastrukturen sicher und nutzergerecht gestalten:*  
Das Schliessen von Netzlücken kommt gleichermassen dem Fuss- wie dem Veloverkehr zugute. Zahlreiche Kleinprojekte, wie die Sanierung von Fussgängerstreifen, das Einrichten von Trottoirüberfahrten oder Begegnungszonen sowie die Gestaltung des öffentlichen Raums, tragen den Fussgängerbedürfnissen zusätzlich Rechnung.  
Erarbeitung und Umsetzung des TRP FW bilden die zentrale Massnahme dieses strategischen Schwerpunkts.
- *Öffentliche Strassenräume aufwerten, sicherer gestalten und kurze Wege ermöglichen:*  
Die gezielte Umgestaltung öffentlicher Strassenräume dient nicht nur der Sicherheit, Hinderisfreiheit und Aufenthaltsqualität, sondern trägt auch dazu bei, den motorisierten Individualverkehr zu verringern. Neben Projekten für Strassen und Plätze schliesst dies auch die Planung flächendeckender Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren (Tempo 30- und Begegnungszonen) sowie Fussgängerzonen in der Innenstadt ein.

#### 2.1.2 Initiative „Basel zu Fuss“

Im Jahr 1998 wurde die Initiative „Basel zu Fuss“ eingereicht, deren Wichtigkeit von der Basler Regierung erkannt wurde und entsprechend Eingang in die Regierungsziele von 1997 bis 2001 und in die Legislaturpläne der nachfolgenden Regierungsperioden fand.

Deshalb hat der Grosse Rat am 19. Februar 2003 einen sog. Rahmenkredit zur Förderung des Fussverkehrs über 5 Mio. Franken gesprochen.

Auf Basis dieses Beschlusses zur Initiative „Basel zu Fuss“ hat der Grosse Rat im Jahr 2003 Grundsätze für die Fusswegplanung beschlossen. Diese beinhalten einerseits allgemeine Grundsätze zur Förderung des Zufussgehens und andererseits Grundsätze zur Planung und Projektierung von Fussgängermassnahmen. Dabei wird in organisatorische und verkehrstechnische Grundsätze unterschieden (Auszug aus dem Bericht der vorberatenden Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission UVEK):

##### 6.1. Allgemeine Grundsätze:

- *Der Anteil der Fussverkehrswege ist, gemessen an der Zahl der zurückgelegten Wege, zu erhöhen.*
- *Ein sicheres und komfortables Wegnetz für Fussgängerinnen und Fussgänger ist eine wichtige Voraussetzung für einen funktionierenden, nachhaltigen Verkehr. Es ist laufend bezüglich Sicherheit, Direktheit, Kohärenz, Bewegungskomfort und Erreichbarkeit zu kontrollieren und zu verbessern.*
- *Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden unabhängig von Alter und Mobilitätsform ist vorrangig.*

- *Bei der Planung und Realisierung von Fussgänger-massnahmen wie Routen, Querungen oder Zugänge sollen die Anforderungen an die Sicherheit im öffentlichen Raum und an mobilitäts-behinderten-gerechtes Bauen berücksichtigt werden.*
- *Anforderungen an Fussweg-massnahmen sind in der kantonalen Verordnung zum Fuss- und Wanderwegteilrichtplan festzuhalten.*
- *Grundlagendaten für den Fussverkehr sind zu erheben und auszuwerten (Verkehrsmengen, Unfälle).*

#### 6.2. Verkehrstechnische Grundsätze zur Planung und Projektierung der Fussgänger-massnahmen

- *Die VSS-Normen (Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute), insbesondere die Normen zum Fussgänger-verkehr, sind als Grundlagen anzuwenden.*
- *Die Massnahmen für Fussgängerinnen und Fussgänger sind in das Gestaltungs- und Betriebskonzept der Strassen einzubinden.  
Dabei ist auf Sicherheit, durchgängige Begehbarkeit, Direktheit und Komfort zu achten. Konkret bedeutet dies vor allem:*
  - *Sicherheit:* - bei Querungen  
- auf Schulwegen
  - *Benutzbarkeit:* - genügend breite Fussgängerflächen  
- sie ist insbesondere auch für Mobilitätsbehinderte und Kinderwagen sicherzustellen
  - *Direktheit:* - Zugang zu Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel  
- möglichst keine Unter- und Überführungen
  - *Komfort:* - keine Hindernisse  
- kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen

#### 2.1.3 Politische Vorstösse zum Fussverkehr

In den vergangenen Jahren haben Mitglieder des Grossen Rats zahlreiche politische Vorstösse zur Förderung des Fussverkehrs eingereicht. Die Vorstösse wurden auf ihre Relevanz (Themen Ausbau der Fussverkehrsinfrastruktur und Anforderungen an das Fuss- und Wanderwegnetz) für den TRP FW hin untersucht, deren Anliegen wurden soweit möglich und sinnvoll in den TRP FW aufgenommen. Dazu gehören u.a. der Anzug Hans Baumgartner und Konsorten betreffend „Öffnung des Klybeckquais (Uferstrasse) für den Langsamverkehr und für Freizeitnutzung“, der Anzug Sabine Suter und Konsorten betreffend „Fussgängererschliessung des Badischen Bahnhofs“, der Anzug Kerstin Wenk und Konsorten betreffend „Kauf der Jäger- und Sandgrubenstrasse im Rosental-Areal sowie deren Öffnung für den Fuss- und Veloverkehr“ der Anzug Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend „Velo- und Fussgängerbrücke beim Zolli entlang der SNCF“ und die Interpellation Beat K. Schaller betreffend „Rettet das Trottoir“.

## 2.2 Rechtliche Grundlagen

An dieser Stelle werden lediglich die wichtigsten übergeordneten Aussagen der relevanten Gesetze und Verordnungen aufgeführt. Weitere wichtige Rechtsgrundlagen finden sich auch im Anhang A.

### 2.2.1 Bund

#### Bundesverfassung

In Bezug auf den Fussverkehr ist folgender relevanter Artikel enthalten<sup>4</sup>:

<sup>4</sup> Gemäss Gegenentwurf des Bundesrates zur Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)» soll Art. 88 mit Bestimmungen über die Velowege ergänzt werden (Stand Botschaft vom 23. August 2017). Die Volksabstimmung wird voraussichtlich 2019/2020 sein.



Art. 88 Fuss- und Wanderwege

<sup>1</sup> *Der Bund legt Grundsätze über Fuss- und Wanderwegnetze fest.*

<sup>2</sup> *Er kann Massnahmen der Kantone zur Anlage und Erhaltung solcher Netze unterstützen und koordinieren.*

<sup>3</sup> *Er nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf Fuss- und Wanderwegnetze und ersetzt Wege, die er aufheben muss.*

**Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG)**

Das Gesetz bezweckt die Verhinderung, die Verringerung und die Beseitigung von Benachteiligungen, so dass die Rahmenbedingungen für eine Teilnahme am gesellschaftlichen Leben von Menschen mit Behinderung verbessert werden. Aus diesem Grund muss auch die Raum- und Verkehrsplanung behindertengerecht sein. Die damit verbundenen Vorgaben und Veränderungen sind auch auf die Fuss- und Wanderwege anzuwenden und bringen letztlich Verbesserungen für den gesamten Fussverkehr mit sich.

**Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG)**

In Bezug auf den Fussverkehr macht das RPG folgende wichtige Aussagen:

Art. 3 Abs. 3 und 3c

<sup>3</sup> *Die Siedlungen sind nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten und in ihrer Ausdehnung zu begrenzen. Insbesondere sollen*

– <sup>3c</sup> *Rad- und Fusswege erhalten und geschaffen werden;*

Art. 3, Abs. 4 und 4b

<sup>4</sup> *Für die öffentlichen oder im öffentlichen Interesse liegenden Bauten und Anlagen sind sachgerechte Standorte zu bestimmen. Insbesondere sollen*

– <sup>4b</sup> *Einrichtungen wie Schulen, Freizeitanlagen oder öffentliche Dienste für die Bevölkerung gut erreichbar sein;*

**Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG)**

Das Gesetz bezweckt die Planung, Anlage und Erhaltung zusammenhängender Fuss- und Wanderwegnetze. Die für den TRP FW wesentlichsten Artikel sind:

Art. 2 Fusswegnetze

<sup>1</sup> *Fusswegnetze sind Verkehrsverbindungen für die Fussgänger und liegen in der Regel im Siedlungsgebiet.*

<sup>2</sup> *Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Fusswege, Fussgängerzonen, Wohnstrassen und ähnliche Anlagen. Trottoirs und Fussgängerstreifen können als Verbindungsstücke dienen.*

<sup>3</sup> *Fusswegnetze erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Kindergärten und Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Erholungsanlagen sowie Einkaufsläden.*

Art. 3 Wanderwegnetze

<sup>1</sup> *Wanderwegnetze dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb des Siedlungsgebietes.*

<sup>2</sup> *Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Wanderwege. Andere Wege, Teile von Fusswegnetzen und schwach befahrene Strassen können als Verbindungsstücke dienen. Historische Wegstrecken sind nach Möglichkeit einzubeziehen.*

<sup>3</sup> *Wanderwegnetze erschliessen insbesondere für die Erholung geeignete Gebiete, schöne Landschaften (Aussichtslagen, Ufer usw.), kulturelle Sehenswürdigkeiten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie touristische Einrichtungen.*

#### Art. 4 Planung

<sup>1</sup> *Die Kantone sorgen dafür, dass:*

- a. *bestehende und vorgesehene Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festgehalten werden;*
- b. *die Pläne periodisch überprüft und nötigenfalls angepasst werden.*

<sup>2</sup> *Sie legen die Rechtswirkungen der Pläne fest und ordnen das Verfahren für deren Erlass und Änderung.*

<sup>3</sup> *Die Betroffenen sowie die interessierten Organisationen und Bundesstellen sind an der Planung zu beteiligen.*

#### Art. 6 Anlage und Erhaltung

<sup>1</sup> *Die Kantone sorgen dafür, dass:*

- a. *Fuss- und Wanderwege angelegt, unterhalten und gekennzeichnet werden;*
- b. *diese Wege frei und möglichst gefahrlos begangen werden können;*
- c. *der öffentliche Zugang rechtlich gesichert ist.*

### **Verordnung über die Tempo 30-Zonen und die Begegnungszonen**

Relevant für den TRP FW sind einerseits die Bestimmungen zu Begegnungszonen, welche als Teil des Fuss- und Wanderwegnetzes angesehen werden können, und andererseits die Aussagen über die Anbringung von Fussgängerstreifen (Art. 4 Abs. 2), welche als Verbindungsstücke des Fusswegnetzes angesehen werden können (siehe Anhang). Der Umgang mit Fussgängerstreifen bei Umwandlung von Tempo 50-Strassenabschnitten in Tempo 30-Zonen oder -Strecken berücksichtigt in der Praxis auch Bundesgerichtsentscheide und Entscheide des Bundesrats. Auf dieser Basis lassen sich bestehende Fussgängerstreifen in städtischen Verhältnissen sinnvoller beurteilen und rechtfertigen als nur auf Basis der genannten Verordnung.

### **Strassenverkehrsgesetz (SVG)**

Gemäss Strassenverkehrsgesetz ist das Trottoir den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen. Die relevantesten Artikel sind im Anhang aufgeführt.

### **Verkehrsregelnverordnung (VRV)**

Diese Verordnung regelt, wer die Fussverkehrsinfrastruktur unter welchen Bedingungen benutzen darf. Die wichtigsten Artikel sind im Anhang aufgeführt.

### **Signalisationsverordnung (SSV)**

Diese Verordnung regelt u.a. die Benützungspflicht von Rad-, Fuss- und Reitwegen (Art. 33) und wie die verschiedenen Infrastrukturen zu signalisieren sind. Die relevantesten Artikel sind im Anhang aufgeführt.

## **2.2.2 Kanton**

### **Kantonsverfassung**

#### **§ 26 Gesundheit**

<sup>1</sup> *Der Staat schützt und fördert die Gesundheit der Bevölkerung.*

<sup>4</sup> *Er trifft Massnahmen im Bereich der Prävention.*

#### **§ 30**

<sup>1</sup> *Der Staat ermöglicht und koordiniert eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Mobilität. Der öffentliche Verkehr genießt Vorrang.*

<sup>2</sup> Der Staat setzt sich für einen attraktiven Agglomerationsverkehr, [...] ein.

§ 33 Umweltschutz

<sup>1</sup> Der Staat trifft Massnahmen zur Reinhaltung von Erde, Luft und Wasser.

<sup>4</sup> Er schützt den Menschen und seine Umwelt vor Lärm und sonstigen lästigen und schädlichen Einflüssen und trifft Massnahmen zur Vermeidung und Minderung von Risiken.

### **Umweltschutzgesetz Kanton Basel-Stadt (USG BS)**

Das Umweltschutzgesetz des Kantons Basel-Stadt vom 13. März 1991 ist seit dem 1. Januar 1992 in Kraft und macht bezüglich der Fuss- und Wanderwege nachfolgende wichtige Aussagen (massgebend geändert am 29. November 2010; Grund: Volksabstimmung vom 28. November 2010 zur Städteinitiative und zum von der Regierung und vom Grossen Rat formulierten Gegenvorschlag, der angenommen wurde):

#### 1. Ziele

§ 13

<sup>1</sup> Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen setzen sich dafür ein, die Verkehrsemissionen insgesamt zu stabilisieren und zu vermindern.

<sup>2</sup> Der Kanton sorgt dafür, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet gegenüber heute langfristig abnimmt, bis zum Jahr 2020 um mindestens 10%. Die Verkehrsleistung auf den Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen. Eine Verkehrsleistungszunahme durch Aus- und Neubau von Hochleistungsstrassen muss auf dem übrigen Strassennetz auch nach dem Jahr 2020 durch flankierende Massnahmen im gleichen Masse kompensiert werden.

#### 3. Massnahmen

§ 13b

<sup>1</sup> Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen treffen Massnahmen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen.

<sup>2</sup> Sie treffen Massnahmen zur Kanalisierung, Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs. Wird die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgebiet erhöht, ergreift der Kanton Massnahmen, um das übrige Strassennetz im Gegenzug dauerhaft von Verkehr zu entlasten.

<sup>3</sup> Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen durch bauliche, betriebliche, verkehrlenkende oder -beschränkende Massnahmen dafür, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nicht motorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.

#### 4. Rollender privater Motorfahrzeugverkehr

§ 14 Schutz der Wohngebiete

<sup>2</sup> Soweit es das Bundesrecht zulässt, verfügen die zuständigen Behörden des Kantons [...] in Wohngebieten eine Zonenhöchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Für einzelne Strassenzüge können sie Ausnahmen vorsehen.

### **Energiegesetz des Kantons Basel-Stadt**

II Zielsetzung

§ 2

<sup>1</sup> Der Kanton Basel-Stadt setzt sich im Rahmen seiner Zuständigkeit für eine nachhaltige Energieversorgung ein, insbesondere für

b) eine Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses auf höchstens eine Tonne pro Einwohnerin oder Einwohner und Jahr bis 2050.

## **Bau- und Planungsgesetz (BPG BS)**

Dieses Gesetz dient der zweckmässigen und umweltschonenden Nutzung des Bodens nach den Zielen und Grundsätzen des Raumplanungsrechts, der Wahrung und Förderung der städtebaulichen Qualität und einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung, eingebettet in die grenzüberschreitende Agglomeration sowie der Erhaltung und Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in der Stadt Basel und den Gemeinden Riehen und Bettingen.

### 3.III. Behindertengerechtes Bauen

#### § 62 Abs. 1

<sup>1</sup>*Bauten und Anlagen, die öffentlich zugänglich sind oder in denen Leistungen öffentlich angeboten werden sollen, müssen so erschlossen und eingerichtet sein, dass sie von Behinderten benutzt werden können.*

### 3.A.II.1. Strassen-, Weg- und Baulinien / A.II.1.c) Projektierungsvorschriften

#### § 98 Abs. 1 und 3

<sup>1</sup>*Der Erschliessungsplan muss auf den zu erwartenden Gebrauch der Strasse oder des Weges abgestimmt sein.*

<sup>3</sup>*Wenn keine überwiegenden Interessen entgegenstehen, müssen Strassen und Wege mit Fussgängerverkehr behindertengerecht projektiert werden.*

### 8.1. Abschnitt: Erschliessungspflicht / 1.4. Besonderheiten 4.b) Strassenunterhalt

#### § 161

<sup>2</sup>*Zur Grundstückerschliessung nötige Trottoirs, Wege und vom Fussgängerverkehr beanspruchte Randzonen von Strassen und Plätzen sind von den Eigentümern und Eigentümerinnen der angrenzenden Grundstücke gangbar zu machen und nach dem Auftauen von Streumittelresten zu befreien.*

## **Kantonale Verordnung über Fuss- und Wanderwege (KFWV)**

Die neue kantonale Verordnung beinhaltet alle Angaben, welche der Kanton gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) sowie zugehöriger Verordnung (FWV) regeln muss. Sie liegt im Entwurf vor und ist aufgrund des direkten Zusammenhangs zu vorliegendem TRP parallel erarbeitet worden.

Die Verordnung umfasst folgende Themenbereiche:

- Das kantonale Vorgehen zur Umsetzung des FWG sowie der FWV, insbesondere wie das bestehende und vorgesehene Fuss- und Wanderwegnetz im TRP FW festgehalten wird;
- die Bestimmung der Fachstelle Fuss- und Wanderwege sowie deren Aufgaben;
- die Zuständigkeiten bei Planung, Umsetzung und Unterhalt von Fuss- und Wanderwegen (Kanton, Gemeinden);
- das Verfahren bei Eingriffen in das FW-Netz.

## **2.3 Planungsgrundlagen**

Nachfolgend sind die für den TRP FW massgebenden Planungsgrundlagen erläutert.

### **2.3.1 Bund**

Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat im November 2007 im Rahmen der Reihe „Materialien Langsamverkehr“, die als Grundlagen, Fachinformationen, Forschungsergebnisse und Empfehlungen zu verstehen sind, diverse Handbücher und Vollzugshilfen zum Thema Fuss- und Wanderwege herausgegeben. Nachstehend eine Auswahl der wichtigsten Materialien, weitere finden sich im Anhang dieses Berichts.

### **Fusswegnetzplanung, Handbuch – ASTRA Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 14, 2015**

Das Handbuch fokussiert auf kommunale Fusswegnetze und bietet nur wenige Hilfestellungen für die Planung von Fusswegnetzen auf übergeordneter kantonaler Ebene. Jedoch gibt es für die Detailplanung eine gute Orientierungshilfe, wie bestehende Fusswege und zu behebende Lücken als zusammenhängendes Netz konzipiert werden und in welcher Art dieses Netz in Plänen dargestellt und rechtlich gesichert werden soll. Es listet Kriterien für gute Fusswege auf, beinhaltet Hinweise zur Netzplanung und gibt Auskunft über Elemente des Fusswegnetzes und der Strassenraumgestaltung. Zudem gibt es eine Übersicht zur Sicherung des Fusswegnetzes und weist auf die Anforderungen von Projektierung, Unterhalt und Orientierung hin.

### **Wanderwegnetzplanung, Handbuch – ASTRA Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 13, 2014**

Das Handbuch ist als Unterstützung für die Planung von Wanderwegnetzen zu verstehen und stellt das fachliche Know-how der vergangenen 25 Jahre zusammen. Die Planungsziele finden sich im Anhang.

### **Ersatzpflicht für Wanderwege, Vollzugshilfe zu Artikel 7 FWG – ASTRA Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 11, 2012**

Die Vollzugshilfe soll dazu beitragen, Unsicherheiten bei der Anwendung rechtlicher Vorschriften zu beseitigen, und liefert praxisnahe Empfehlungen und Beispiele für die Behandlung zentraler Fragen zur Ersatzpflicht sowie zur Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure. So ist gemäss Art. 7 FWG ein angemessener Ersatz zu schaffen für den Fall, dass Wanderwege ganz oder teilweise aufgehoben werden.

## **2.3.2 Kanton**

### **Kantonaler Richtplan Basel-Stadt, Anpassung Mobilität 2018/19**

Der kantonale Richtplan (RP BS) zeigt auf, wie sich der Kanton räumlich entwickeln soll und wie die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt werden. Er trifft strategische Aussagen zum Fussverkehr und legt in einem eigenen Objektblatt (M 3.1 Fussverkehr) übergeordnete Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen fest. Der TRP FW konkretisiert die im kantonalen Richtplan enthaltenen Aussagen in Bezug auf den Fussverkehr.

Die Anpassung Mobilität des RP BS (2018/19) erfolgte in enger Abstimmung mit vorliegender Erarbeitung des TRP FW.

Hinsichtlich Mobilität wird im Richtplan folgende Strategie festgelegt:

*ST 11 STADTGERECHTE MOBILITÄT FÖRDERN UND ERREICHBARKEIT GEWÄHRLEISTEN [...] Die Infrastrukturen für den ruhenden und fahrenden Verkehr beanspruchen einen grossen Teil des intensiv genutzten städtischen Raums und sie beeinflussen die Lebensqualität massgeblich. Stadtgerechte Mobilität ist daher platzsparend, umweltfreundlich, kosteneffizient und verkehrssicher auszugestalten. Eine wesentliche Voraussetzung für eine stadtgerechte Mobilität ist eine abgestimmte Raum- und Verkehrsplanung, die es ermöglicht, viele Ziele mit kurzen Wegen, zum Beispiel zu Fuss oder mit dem Velo, zu erreichen. Vordringlich ist es zudem, den Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Personenverkehr zu erhöhen, da dieser den knappen Verkehrsraum optimal ausnutzt und die Belastungen der Umwelt und der Wohnquartiere gering hält. [...]*

Zu übergeordneten Aspekten und zum Themenbereich Fuss- und Veloverkehr werden folgende Leitsätze mit Relevanz für den TRP FW definiert:

*Fördern der stadtgerechten Mobilität und Sicherstellung der Erreichbarkeit*

40 *Eine stadtgerechte Mobilität setzt auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, die wenig Platz beanspruchen. Der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr sind mit hoher Priorität zu fördern, Sharing-Systeme und weitere innovative Verkehrsangebote werden unterstützt und eine Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr wird gefördert, sofern ihre Wirkung den Zielen entspricht. Eine optimale regionale, nationale und internationale Erreichbarkeit für den Personen- und Güterverkehr ist sicherzustellen.*

*Mehr Platz für Fussgänger und Förderung des Veloverkehrs*

41 *Um den Platz sparenden, umwelt- und gesundheitsfördernden Fuss- und Veloverkehr zu fördern, sind die Sicherheit sowie die (Benutzungs-)Attraktivität der Infrastrukturen (Netze, Abstellplätze und Möblierung) durch Ausbau und / oder betriebliche und gestalterische Massnahmen (insbesondere auch Begrünung) zu erhöhen. Die Akzeptanz und die Benutzung des Fuss- und Veloverkehrs werden zudem mit Kommunikationsmassnahmen und Serviceangeboten zielgruppengerecht gesteigert.*

*Vorrang für den öffentlichen Verkehr*

43 *Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und in der Agglomeration Basel sowie die Schnittstellen der Transportkette zwischen ÖV und Individualverkehr (Fuss-, Velo- und motorisierter Verkehr) sind zu verbessern.*

### **Strassennetzhierarchie**

Die Strassennetzhierarchie vom 23. November 2010 unterteilt das Strassennetz in verkehrsorientierte und siedlungsorientierte Strassen. Verkehrsorientierte Strassen bilden das Rückgrat des motorisierten Verkehrs und sind auf einen möglichst flüssigen Verkehrsablauf ausgelegt. Siedlungsorientierte Strassen dagegen dienen primär der Erschliessung sowie dem Aufenthalt in den Quartieren und sind dementsprechend auf reduzierte Geschwindigkeiten ausgelegt (Tempo 30-Zonen oder Begegnungszonen).

### **Verkehrskonzept Innenstadt**

Der Grosse Rat hat das neue Verkehrskonzept für die Innenstadt von Basel am 12. Januar 2011 beschlossen. Das Konzept sieht eine Neuorganisation des Verkehrs im Kern Basels vor. Es wurde am 5. Januar 2015 in Betrieb genommen. Die Kernzone der Innenstadt ist grundsätzlich motorfahrzeugfrei. Sie umfasst nur noch Fussgängerzonen (die zentralen Einkaufsbereiche sowie die historische Altstadt), Begegnungszonen (Veloachsen, Tempo 20) sowie Achsen des öffentlichen Verkehrs (Tempo 30).

### **Fussgängerorientierungssystem Basel-Stadt**

Der Kanton Basel-Stadt verfügt mit „Basel Info“ seit Sommer 2017 über eine zusammenhängende Fussgängerorientierung. Ortsunkundige finden sich in Basel durch benutzerfreundliche Stadtpläne auf Stelen im öffentlichen Raum besser zurecht. Das neue Kartenmaterial ist auch in gedruckter Form an touristisch wichtigen Ankunftsorten in der Stadt und in Hotels erhältlich sowie im Internet mobil zugänglich. Dank „Basel Info“ können Besucherinnen und Besucher sich einfach verorten und erkennen auf der Karte rasch, welche interessanten Orte in der Umgebung zu Fuss erreichbar sind. Ein wichtiger Bestandteil des neuen Systems sind die über 700 neuen Haltestellen-Stelen an den BVB- und BLT-Linien (auf bzw. nahe Stadtgebiet), die ebenfalls mit dem neuen Kartenmaterial ausgestattet wurden. Von diesen detaillierten Umgebungskarten profitieren nicht nur Gäste, sondern auch Bewohnerinnen und Bewohner von Basel sowie Menschen, die hier arbeiten. Die Verknüpfung vom öffentlichen Verkehr mit dem Fussverkehr konnte damit deutlich verbessert werden.

### 3. Strategie

Für die Abdeckung der unterschiedlichen Bedürfnisse in Alltag und Freizeit werden gemäss FWG zwei Routennetze unterschieden: ein Fuss- und ein Wanderwegnetz. Für die Entwicklung dieser beiden Netze sowie deren Planungs-, Bau- und Betriebsanforderungen werden im Folgenden entsprechend differenzierte, verbindliche Teilstrategien mit zugehörigen Grundsätzen formuliert:

#### 3.1 Strategien und Grundsätze Fusswegnetz

**STRATEGISCHER LEITSATZ:** Um die Bedingungen für den umweltfreundlichen und gesundheitsfördernden Fussverkehr im Siedlungsgebiet zu verbessern, sind sowohl die Sicherheit zu erhöhen als auch die Direktheit der Wege zu verbessern. Die Fussverkehrsinfrastruktur zeichnet sich durch eine hohe Attraktivität und Benutzerfreundlichkeit aus.

##### **ST 1 Sicheres Zufussgehen auf allen Strassen und Wegen**

*Alle Fussverkehrsanlagen sind für zu Fuss Gehende sicher und hindernisfrei. Das bestehende Fusswegnetz soll an die Bedürfnisse der Benutzenden angepasst werden.*

- Das Fusswegnetz bietet allen Nutzergruppen geeignete und sichere Verbindungen.
- Neben dem Fusswegnetz sind auch die übrigen Fussverkehrsverbindungen sicher auszugestalten, so dass sie vom Fussverkehr gefahrlos benutzt werden können.
- Die Fussverkehrsinfrastruktur erfüllt die Anforderungen hinsichtlich Hindernisfreiheit unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit und von übergeordneten Schutzaspekten (Natur, Denkmalschutz, Stadtbild etc.).
- Auf verkehrsorientierten Strassen sind Querungsstellen grundsätzlich mit Querungshilfen auszustatten, auch wenn es sich nicht um das Fusswegnetz handelt.
- Anerkannte Gefahrenstellen, insbesondere auf Schulwegen, sind zügig zu sanieren.

##### **ST 2 Direkte Erreichbarkeit wichtiger Ziele**

*Das Fusswegnetz verbindet die wichtigen Ziele aus allen Quartieren und umliegenden Gemeinden durchgehend und direkt miteinander.*

- Wichtige Ziele sind gut durch das Fusswegnetz erschlossen.
- Aus jedem Quartier führt eine Fusswegverbindung in die Innenstadt; der Bahnhof Basel SBB und der Badische Bahnhof sind aus den umliegenden Quartieren direkt angebunden.
- Die aneinandergrenzenden Quartiere sind untereinander durch direkte Routen verbunden.
- Das kommunale Fusswegnetz der Gemeinden Riehen und Bettingen sowie das Stadtnetz in Basel sind an das kantonale Netz angeschlossen.
- Anschlüsse an die offiziellen Verbindungen des Kantons Basel-Landschaft sowie an die Verbindungen der Nachbargemeinden in der Schweiz, in Frankreich und Deutschland sind gewährleistet.
- Querungsmöglichkeiten sind möglichst auf der Wunschlinie vorzusehen.
- Die ÖV-Haltestellen sind mit dem Fusswegnetz erschlossen.

##### **ST 3 Abdeckung verschiedener Nutzergruppen**

*Bei der Planung und Umsetzung des Fusswegnetzes werden die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen abgedeckt.*

- Das Fusswegnetz bietet allen Nutzergruppen geeignete Verbindungen. Insbesondere Schulwege sowie Zugänge zu öffentlichen Bauten, Park- und Grünanlagen sind sicherzustellen.
- Für die Abdeckung der unterschiedlichen Bedürfnisse bzw. aufgrund der unterschiedlichen Bedeutung der Zielorte werden zwei Hierarchien festgelegt, ein kantonales Netz und ein Stadtnetz (wichtige Verbindungen auf Quartierebene).

- Die Anforderungen an das Stadtnetz orientieren sich besonders an den Ansprüchen von Kindern, älteren Menschen und weiteren Personen mit erhöhten Sicherheitsbedürfnissen, die sich vorwiegend innerhalb eines Quartiers auf attraktiven Wegen bewegen.
- Das kantonale Netz berücksichtigt gut frequentierte, direkte und komfortable Verbindungen für den Alltag und die Freizeit, die insbesondere den Bedürfnissen von Arbeitspendler/-innen, Studierenden und Touristen/-innen entsprechen.

#### **ST 4 Führungsprinzip**

*Der Fussverkehr wird in der Regel auf eigenen Fussverkehrsflächen geführt.*

- Der Fussverkehr wird in der Regel getrennt vom rollenden Verkehr entlang von Strassen und auf Wegen geführt.
- Auf Infrastrukturen, auf denen der Veloverkehr zugelassen ist, ist eine horizontale oder vertikale Trennung zwischen Velofahrenden und zu Fuss Gehenden wo nötig und möglich umzusetzen.
- Unter geeigneten Voraussetzungen ist die Koexistenz verschiedener Verkehrsmittel zu fördern (z.B. in Begegnungszonen).

#### **ST 5 Priorisierung der Fussverkehrsinfrastruktur**

*Der Fussverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr insbesondere in Wohnquartieren und in der Innenstadt zugunsten der Fussverkehrssicherheit sowie der Wohn- und Aufenthaltsqualität prioritär behandelt.*

- Die Planung und Umsetzung der Infrastruktur für den Individualverkehr berücksichtigt die Bedürfnisse der zu Fuss Gehenden.
- Die umweltverträglichen Verkehrsmittel (ÖV, Velo- und Fussverkehr) sind aufeinander abgestimmt zu planen. Bei der Priorisierung des Fussverkehrs dürfen der öffentliche und der Veloverkehr keine grundsätzliche Beeinträchtigung erfahren. Es ist jeweils eine situative Priorisierung nötig.
- Bei einem nutzungsorientierten Umfeld bzw. auf siedlungsorientierten Strassen sind die Geschwindigkeitsniveaus des rollenden Verkehrs dem Fussverkehr möglichst weit anzunähern.

#### **ST 6 Gute Ausgestaltung und Möblierung**

*Eine attraktive Führung des Fusswegnetzes, ansprechende Ausgestaltung der öffentlichen Räume sowie angemessene Möblierung der Fussverkehrsbereiche ist im ganzen Kanton zu fördern.*

- Das Fusswegnetz weist eine hohe Umfeldqualität und Schutz vor Übergriffen (Beleuchtung, Einsehbarkeit) auf. Die Belange des Fussverkehrs werden bei der Gestaltung des öffentlichen Raums konsequent beachtet.
- Publikumsintensive Orte, besonders an den Bahnhöfen und in der Innenstadt, sind attraktiv ausgestaltet und weisen genügend Möblierungselemente (z.B. Sitzbänke) von hoher Benutzerqualität auf.
- Wichtige ÖV-Haltestellen, besonders an Umsteigeorten und an Endstationen, sind mit kundenfreundlicher, den Anforderungen entsprechender Haltestelleninfrastruktur ausgestattet.

#### **ST 7 Betrieb und Unterhalt**

*Betriebliche und unterhaltstechnische Massnahmen garantieren eine nutzergerechte Qualität und hohe Verfügbarkeit der Fussverkehrsinfrastruktur. Ein Informations- und Orientierungssystem an wichtigen Orten unterstützt die Benutzbarkeit des Fusswegnetzes.*

- Das Fusswegnetz wird entsprechend seiner Bedeutung analog zu den Verkehrsinfrastrukturen des übrigen Strassenverkehrs betrieben und unterhalten.



- Wichtige Fusswegverbindungen, insbesondere zu ÖV-Haltestellen an Bahnhöfen und in der Innenstadt, werden in Bezug auf Betrieb und Unterhalt gleichwertig zu den Hauptverkehrsachsen für den MIV behandelt.
- Im Siedlungsgebiet deckt das Fussgängerorientierungssystem mit Plänen an allen ÖV-Haltestellen sowie Stelen an wichtigen Standorten in der Stadt die Information für den Fussverkehr ab.
- Baustelleneinrichtungen auf Fusswegverbindungen sind hindernisfrei und sicher umzusetzen. Baustellenbedingte Sperrungen für den Fussverkehr sind unbedingt zu vermeiden.
- Die Fussgängerführung bei zwingenden Umleitungen ist nachvollziehbar signalisiert; sie weist keine grossen Umwege und keine Sicherheitsdefizite auf.

### **ST 8 Öffentlichkeitsarbeit**

*Die baulichen und betrieblichen Massnahmen für den Fussverkehr werden mit Aktivitäten im Bereich Öffentlichkeitsarbeit unterstützt.*

- Die Fortbewegung zu Fuss ist in Basel (selbst)verständlich.
- Das Fusswegnetz wird mit geeigneten Medien adressatengerecht kommuniziert.
- Wichtige Anliegen des Fussverkehrs werden mit geeigneten Kommunikationsmitteln oder Kampagnen unterstützt.

## **3.2 Strategien und Grundsätze Wanderwegnetz**

STRATEGISCHER LEITSATZ: Um die Bedingungen für den umweltfreundlichen und gesundheitsfördernden Freizeitverkehr zu Fuss zu verbessern, sind Zugänglichkeit und Qualität des Wanderwegnetzes zu erhöhen, die Freizeitrouten verlässlich zu signalisieren und die Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen besser zu erfüllen. Die Wanderwegeninfrastruktur ausserhalb des Siedlungsgebiets zeichnet sich durch eine hohe Attraktivität und Benutzerfreundlichkeit aus.

### **ST 9 Sicheres Wandern auf allen signalisierten Routen**

*Alle signalisierten Freizeitrouten auf Strassen und Wegen sind für Wandernde und Spazierende sicher. Gefährliche Stellen müssen saniert und das bestehende Wanderwegnetz an die Bedürfnisse der Benutzer angepasst werden.*

- Das Wanderwegnetz bietet allen Nutzergruppen geeignete und sichere Verbindungen.
- Wenn Freizeitrouten abschnittsweise auf dem Fusswegnetz geführt werden müssen, gelten die Grundsätze des Fusswegnetzes.
- Tier- und naturbedingte Gefährdungen sind möglichst verträglich zu reduzieren.

### **ST 10 Erschliessung der Ziele**

*Das Wanderwegnetz erschliesst die wichtigen Freizeitziele und Naturerholungsgebiete in und rund um Basel ab ÖV-Haltestellen.*

- Die für die Erholung geeigneten Gebiete, schöne Landschaften (Aussichtspunkte, Ufer usw.), kulturelle Sehenswürdigkeiten sowie touristische Einrichtungen ausserhalb des Siedlungsgebietes werden mit dem Wanderwegnetz erschlossen.
- Das Wanderwegnetz knüpft an das entsprechende Netz von Nachbarkantonen und -ländern an.
- Das Wanderwegnetz liegt ausserhalb des Siedlungsgebietes bzw. von Bauzonen. Im Siedlungsgebiet schliesst es direkt an das Fusswegnetz an.
- Alle signalisierten Freizeitrouten sind (wenn nötig über kurze Abschnitte des Fusswegnetzes) an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs angebunden. Der ÖV-Anschluss erfolgt an beiden Routenenden.

### **ST 11 Abdeckung verschiedener Nutzergruppen**

*Bei der Planung und Umsetzung des Wanderwegnetzes werden die Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen abgedeckt.*

- Das Wanderwegnetz bietet verschiedenen Nutzergruppen, wie Spaziergänger/-innen, Wandernden und Erholungssuchenden, geeignete Verbindungen.
- Für die Abdeckung der unterschiedlichen Bedürfnisse werden auf dem Wanderwegnetz (und im Siedlungsraum auch auf Fusswegen) drei unterschiedliche Routenkategorien von Freizeitroutes signalisiert: Wanderrouten, Spazierwege und hindernisfreie Wege (Rollstuhlwanderwege).

### **ST 12 Führungsprinzip**

*Wandernde werden in der Regel auf eigenen Fussverkehrsflächen geführt.*

- Wandernde werden in der Regel getrennt vom rollenden Verkehr auf separaten Wegen geführt.
- Auf Wanderweginfrastrukturen, auf denen der Veloverkehr zugelassen ist, dürfen keine steilen Wegabschnitte vorhanden sein. Solche sind mit entsprechenden Massnahmen (lokales Fahrverbot, kurze Umleitung o.ä.) zu umgehen. Es sind Mindestbreiten einzuhalten oder Ausweichstellen vorzusehen. Der Belag ist wanderkonform umzusetzen.

### **ST 13 Attraktivität und Ausgestaltung**

*Ein attraktives Wanderwegnetz mit einheitlich signalisierten Freizeitroutes auf abwechslungsreicher Linienführung wird im ganzen Kanton und über die Grenzen hinweg gefördert.*

- Wanderwege weisen eine geeignete Wegoberfläche mit Deckbelägen aus Kies, Mergel oder Naturboden auf. Der Anteil der geeigneten Wegoberfläche ausserhalb des bebauten Siedlungsgebietes beträgt mind. 90%. Innerhalb des Siedlungsgebietes ist der Anteil zu maximieren, sofern dies unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Ansprüche verhältnismässig ist.
- Die Routenführung ist sehr abwechslungsreich anzulegen, unter Wahrung einer möglichst direkten und logischen Linienführung.
- Auch im Siedlungsgebiet ist auf eine attraktive Führung der Freizeitroutes zu achten.
- Alle Routen / Etappen sind einheitlich und in beide Richtungen durchgehend gemäss den entsprechenden Grundlagen, stadtverträglich und verständlich signalisiert.

### **ST 14 Betrieb und Unterhalt**

*Betriebliche und Unterhaltmassnahmen garantieren eine nutzergerechte Qualität von Wanderwegen. Die Wegweisung unterstützt die Benutzbarkeit des Wanderwegnetzes.*

- Der Wegzustand einschliesslich Kunstbauten befindet sich in einem der Wegkategorie entsprechenden benutzergerechten Zustand.
- Ein Winterdienst für die Wanderwege ist nicht vorgesehen.
- Alle Wanderwege müssen Teil einer signalisierten Wanderroute sein.

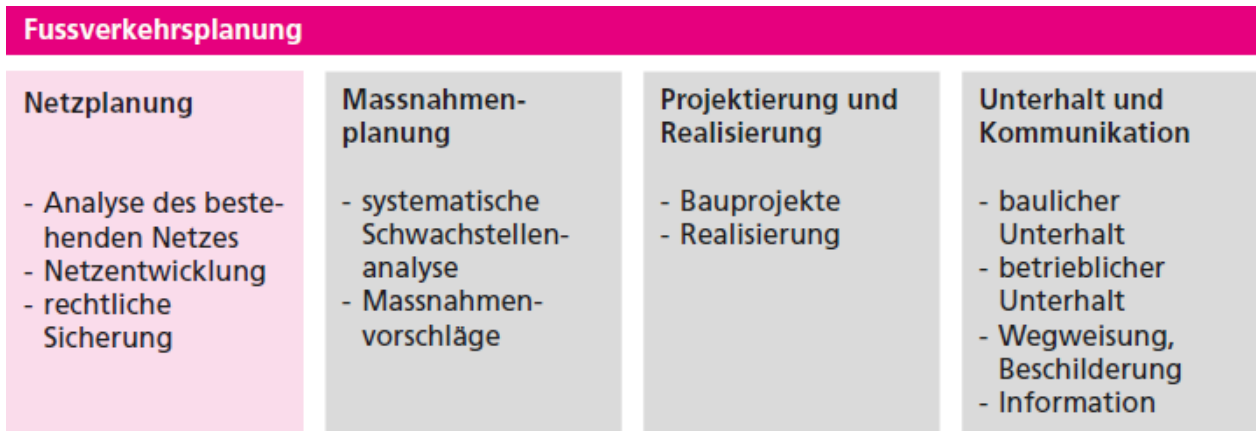
### **ST 15 Öffentlichkeitsarbeit**

*Die baulichen und betrieblichen Massnahmen zugunsten der Wandernden werden mit Aktivitäten im Bereich Öffentlichkeitsarbeit unterstützt.*

- Die Freizeitroutes sind zu vermarkten und als Touristik- und Freizeit-Angebot zu kommunizieren.
- Informationen über Routenverlauf, Gehzeiten, Höhendifferenzen sowie begleitende Angebote sind über geeignete Medien verfügbar zu machen.

## 4. Konzept

Erster Schritt der Fussverkehrsplanung ist die Netzplanung. Daraus resultiert das übergeordnete Netz, welches im kantonalen TRP FW festgehalten wird.



**Abbildung 2: Schritte der Fussverkehrsplanung**  
 (Quelle: Handbuch „Fusswegnetzplanung“, ASTRA, 2015)

In der Netzplanung wird gemäss FWG zwischen einem Fusswegnetz und einem Wanderwegnetz unterschieden. Aufbauend auf den Teilstrategien und Grundsätzen wird das Fusswegnetz ausserdem in ein kantonales Netz und ein Stadtnetz (wichtige Quartierverbindungen) gegliedert. Das gesamte Wanderwegnetz ist von kantonaler Bedeutung. Die Netze haben aufgrund ihrer übergeordneten Bedeutung höhere Anforderungen zu erfüllen als sonstige zu Fuss nutzbare Verbindungen.

Netzcharakter	Fusswegnetz	Wanderwegnetz
<b>Kantonales Netz</b>	- Wichtige Verbindungen auf kantonaler Ebene - In der Regel im Siedlungsbereich - Behördenverbindlich für das gesamte Kantonsgebiet <sup>5</sup>	- Wichtige signalisierte Freizeitverbindungen auf kantonaler Ebene - In der Regel ausserhalb Siedlungsbereich - Behördenverbindlich für das gesamte Kantonsgebiet <sup>5</sup>
<b>Stadtnetz</b> (wichtige Quartierverbindungen)	- Wichtige Verbindungen für kommunale, quartierbezogene Bedürfnisse - In der Regel im Siedlungsbereich - Behördenverbindlich für die Stadt Basel <sup>5,6</sup>	
Übrige kommunale Verbindungen	Grundsätzlich sind alle Wege und Verbindungen entlang von Strassen für den Fussverkehr begehbar.	

**Tabelle 1: Gliederung der Fussverkehrsinfrastruktur Kanton Basel-Stadt**

<sup>5</sup> Siehe Kapitel 1.6

<sup>6</sup> Das städtische Fusswegnetz ist nur für die kantonale Behörde BS verbindlich, nicht für die Gemeinden Riehen und Bettingen.

## 4.1 Fusswegnetz

### 4.1.1 Typisierung der Nutzenden

Zu Fuss Gehende sind die flexibelsten, aber gleichzeitig auch die verletzlichsten und umwegempfindlichsten Verkehrsteilnehmenden. Fussverkehr entsteht nicht nur aus dem Bedarf nach Ortsveränderung, sondern auch aus dem Bedürfnis heraus, sich zu erholen, zu spielen (Kinder) oder etwas zu erleben. Dementsprechend gibt es eine grosse Vielfalt an Fussgängerinnen und Fussgängern (praktisch jeder Mensch legt täglich Wege zu Fuss zurück), die zudem unterschiedliche Anforderungen an die Wege stellen. Zudem sind bei dieser Fortbewegung Mobilitätseingeschränkte, Betagte und Kinder überproportional vertreten. Die Qualität eines Fusswegnetzes wird deshalb durch vielerlei Kriterien bestimmt. Folgende Tabelle gibt einen Überblick über die wichtigsten physischen und psychischen Eigenschaften der unterschiedlichen Benutzergruppen und ihre Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten:

Benutzergruppe	physische Eigenschaften	psychische Eigenschaften	Auswirkungen im Verkehr
<b>Kinder (ohne Begleitung von Erwachsenen)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sichtfeld begrenzt</li> <li>- geringe Körpergrösse</li> <li>- Richtungshören schwierig</li> <li>- schnell, geschickt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Emotionen nicht unter Kontrolle</li> <li>- Wahrnehmung von Gefahren eingeschränkt</li> <li>- auf Bezugspersonen fixiert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- unberechenbar</li> <li>- unerwartetes Auftauchen</li> <li>- sichere Situation wird plötzlich gefährlich</li> </ul>
<b>Jugendliche</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- alle Sinne ausgebildet</li> <li>- hohe Leistungsfähigkeit</li> <li>- sehr schnell und wendig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- selbstbewusst</li> <li>- emotional</li> <li>- Unterschätzung von Gefahren</li> <li>- Überschätzung von Fähigkeiten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- unerwartetes Verhalten</li> <li>- Regelübertretungen</li> <li>- unangepasstes Verhalten</li> </ul>
<b>Erwachsene</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- alle Sinne ausgebildet</li> <li>- gute körperliche Verfassung</li> <li>- schnell und beweglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gewohnheitsorientiert</li> <li>- gefahrenbewusst</li> <li>- durch Aufgabe oder Gedanken abgelenkt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- unüberlegte Handlungen</li> <li>- spontanes Missachten von Regeln</li> </ul>
<b>Senior/innen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sichtfeld beschränkt</li> <li>- motorisch eingeschränkt</li> <li>- Seh- und Hörfähigkeit eingeschränkt</li> <li>- langsam</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gewohnheitsorientiert</li> <li>- Reaktionsvermögen eingeschränkt</li> <li>- verzögerte Entscheidungsabläufe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- empfindlich auf Hindernisse</li> <li>- grösserer Zeitbedarf z.B. für Querung</li> <li>- unerwartete Handlungen</li> <li>- Umweg-sensibel</li> </ul>
<b>Menschen mit Gehbehinderung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- auf Hilfsmittel angewiesen</li> <li>- motorisch eingeschränkt</li> <li>- z.T. langsam</li> <li>- Sichtfeld beschränkt</li> <li>- Wendigkeit eingeschränkt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- eingeschränktes Reaktionsvermögen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- empfindlich auf Hindernisse</li> <li>- grösserer Platzbedarf, Breiten</li> <li>- Umweg-sensibel</li> </ul>
<b>Menschen mit Sinnesbehinderung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sehfähigkeit oder Hörfähigkeit eingeschränkt</li> <li>- Sichtfeld beschränkt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Interpretation des Verkehrsgeschehens erschwert</li> <li>- Reaktionsvermögen verändert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- taktile und akustische Führung nötig</li> <li>- unerwartete Handlungen</li> </ul>

**Tabelle 2a: Zusammenstellung der relevanten Eigenschaften und Anforderungen der Nutzergruppen im Fussverkehr (in Anlehnung an die Quelle: Handbuch „Fusswegnetzplanung“, ASTRA, 2015)**

Nebst den Eigenschaften differieren auch die zumutbaren Gehdistanzen der verschiedenen Benutzergruppen. Eine Übersichtstabelle zu akzeptierten Gehdistanzen je Benutzergruppe, unterschieden nach Fortbewegungszweck findet sich im Anhang.

Gemäss Strategie (siehe Kap. 3.1) sollen dem Fussverkehr eigene Flächen vorbehalten bleiben. Das Verkehrsrecht des Bundes lässt aber explizit andere Nutzende auf Fusswegnetzen bzw. Fussverkehrsinfrastrukturen zu. Diese haben auf die zu Fuss Gehenden Rücksicht zu nehmen und ihnen den Vortritt zu lassen. Speziell zu erwähnen ist dabei die Nutzergruppe mit fahrzeugähnlichen Geräten (FäG, Definition siehe Anhang), die weder dem Velo- noch dem Fussverkehr zuzuordnen sind:

Benutzergruppe	physische Eigenschaften	psychische Eigenschaften	Auswirkungen im Verkehr
Nutzer/innen von fahrzeugähnlichen Geräten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- schneller als Fussgänger</li> <li>- labiles Gleichgewicht</li> <li>- begrenzte Bremsmöglichkeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reaktionsvermögen überfordert</li> <li>- Wahrnehmung eingeschränkt</li> <li>- wenig Gefahrenbewusstsein</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- unerwartetes Erscheinen</li> <li>- Regelübertretungen</li> <li>- Tempo wird unterschätzt</li> </ul>

**Tabelle 2b: Zusammenstellung der relevanten Eigenschaften und Anforderungen der Nutzergruppe der FäG (in Anlehnung an die Quelle: Handbuch „Fusswegnetzplanung“, ASTRA, 2015)**

#### 4.1.2 Zielsetzungen zu Qualitätsanforderungen an Fusswegnetz

Das baselstädtische Fusswegnetz soll – unabhängig von der Netzkategorie – grundsätzlich den Qualitätsanforderungen folgender Tabelle genügen:

Qualitätsanforderungen	Allgemeine Zielsetzungen
Attraktiv	<ul style="list-style-type: none"> <li>- direkte Verbindungen (kurze Gehzeit, keine Höhendifferenzen aufgrund Unter-/Überführungen, kurze Wartezeit an LSA u.a.)</li> <li>- hoher Gehkomfort (Wegbreite, Belag, störungsfrei u.a.)</li> <li>- hohe Umfeldqualität (Begrünung, Möblierung, belebter Strassenraum u.a.)</li> </ul>
Sicher	<ul style="list-style-type: none"> <li>- objektive Sicherheit bezüglich Verkehr (Koexistenz, sichere Querungen und Verbindungen u.a.) und vor Übergriffen (keine Nischen und Engstellen, Ausleuchtung etc.)</li> <li>- subjektives Sicherheitsempfinden (bezüglich Verkehr und Übergriffe)</li> </ul>
Zusammenhängend und dicht	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maschenweite des gesamten Wegnetzes max. 100 m</li> <li>- zusätzliche (diagonale) Verbindungen</li> <li>- Abkürzungen (z.B. durch Innenhöfe)</li> </ul>
Hindernisfrei	<ul style="list-style-type: none"> <li>- stufenlose Wegverbindungen</li> <li>- ausreichende Wegbreiten ohne Hindernisse</li> <li>- ausreichende Manövrier- und Wendeflächen bei Querungsstellen etc.</li> <li>- visuell und taktil erkennbare Wegführung und Gliederung des Verkehrsraums</li> <li>- Trennung von Fussgängerbereich und Fahrbahn erkenn- und ertastbar</li> <li>- Überwindung von Höhendifferenzen mit Rampen bzw. Lifanlagen</li> </ul>

**Tabelle 3: Für den Kanton Basel-Stadt relevante Zielsetzungen je Qualitätsanforderung (Quelle: Handbuch Fusswegnetzplanung, ASTRA, 2015)**

Die detaillierten Anforderungen werden auf Basis der geltenden Schweizer Normen in einer verwaltungsinternen Planungshilfe geregelt. Bei sich überlagerndem städtischem und kantonalem Netz gelten die jeweils höheren Anforderungen.

Die Benutzungsrechte und -pflichten der verschiedenen Verkehrsmittel ist auf Bundesebene geregelt, so auch für Fussverkehrsinfrastrukturen (s. Tabelle 11 im Anhang **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Der kantonale Handlungsspielraum ist dementsprechend klein.

Das Fusswegnetz soll sich in erster Linie an den Bedürfnissen der zu Fuss Gehenden orientieren. Ein sicheres Nebeneinander mit anderen Nutzergruppen ist dabei soweit möglich und nötig mit geeigneter Infrastruktur zu ermöglichen.

#### 4.1.3 Netzdefinition und -gestaltung

Das Fusswegnetz des TRP FW umfasst auf Kantonsgebiet alle ausgewiesenen kantonalen und im Stadtgebiet von Basel zudem alle wichtigen Verbindungen auf Quartierebene (Stadtnetz) für den Fussverkehr innerhalb des Siedlungsbereichs.

##### Kantonales Netz

Das kantonale Netz umfasst die kantonal und regional bedeutsamen Verbindungen für den Fussverkehr in Alltag und Freizeit und hat zur Aufgabe, die kantonalen übergeordneten Attraktoren optimal zu erschliessen und zweckmässig miteinander zu verbinden. Attraktoren sind wichtige Ziele, die im Alltag oder in der Freizeit von den verschiedenen Nutzergruppen im Fussverkehr angesteuert werden.



Das kantonale Netz umfasst aber auch zentrale Verbindungen von den Quartieren in die Innenstadt und die Verbindung zwischen den Quartieren.

Auf dem kantonalen Netz sind hohe Anforderungen hinsichtlich Sicherheit, Platzverhältnisse, Direktheit und Komfort zu erfüllen.

##### Stadtnetz

Das Stadtnetz ergänzt das kantonale Netz kleinräumiger und verbindet die kommunal übergeordneten Attraktoren auf Quartierebene. Kommunale Ziele sind möglichst an das Stadtnetz angebunden.



An das Stadtnetz, das primär städtische Bedürfnisse abdeckt, werden gegenüber übrigen zu Fuss nutzbaren Verbindungen erhöhte Anforderungen hinsichtlich Sicherheit, Platzverhältnisse und Attraktivität gestellt.

##### Netzdefinition anhand Attraktoren

Die Routen, die von zu Fuss Gehenden zurückgelegt werden, bestimmen sich vor allem durch die Lage der Attraktoren. Um ein sinnvolles Netz zu definieren, ist es wichtig, diese Attraktoren zu identifizieren. Gemäss Teilstrategie ST 3 ist für die beiden Netzhierarchien zwischen kantonalen und kommunalen Attraktoren zu unterscheiden. Kantonale Attraktoren sind möglichst an das kantonale Fuss- und Wanderwegnetz anzubinden, kommunale Attraktoren entsprechend an das Stadtnetz.

Die folgende Tabelle beschreibt je Netzhierarchie die Nutzergruppen im Fussverkehr und ihre wichtigsten Attraktoren für den Fussverkehr zur Erschliessung durch das kantonale Netz bzw. das Stadtnetz:

	Kantonales Netz	Stadtnetz (wichtige Quartierverbindungen)
<b>Nutzergruppen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeitspendler/-innen</li> <li>• Mittelschüler/-innen, Studierende</li> <li>• Touristinnen und Touristen</li> <li>• Spazierende + Wandernde (Zubringer ÖV)</li> <li>• Freizeitsuchende (Shopping, Kino-, Parkbesuch etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schüler/-innen (Kindergarten, Primar), Seniorinnen u. Senioren, Mobilitätseingeschränkte, (spielende) Kinder</li> <li>• Einkaufende (täglicher Bedarf)</li> <li>• ÖV-Passagiere</li> <li>• Auto- und Velofahrende</li> <li>• Spazierende (mit/ohne Hund)</li> </ul>
<b>Wichtige Attraktoren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeitsplatzzentren</li> <li>• Innenstadt</li> <li>• Bahnhöfe und weitere Knotenpunkte des ÖV-Netzes</li> <li>• Weiterführende Schulen, Uni</li> <li>• Museen, Sehenswürdigkeiten</li> <li>• Einkaufszentren (gross)</li> <li>• Parks, Sport- und Grünanlagen (gross)</li> <li>• Spitäler, Kliniken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innenstadt</li> <li>• Haltestellen des ÖV</li> <li>• Volksschulen (obligatorische Schulzeit)</li> <li>• Tagesstrukturen</li> <li>• Freizeitanlagen</li> <li>• Einkauf (täglicher Bedarf)</li> <li>• Parks, Sport- und Grünanlagen (klein)</li> <li>• Quartierzentren</li> </ul>

**Tabelle 4: Definition der beiden Fusswegnetze anhand Attraktoren**

### Elemente der Netzgestaltung

Verbindungen für den Fussverkehr stellen die Basis des Fusswegnetzes dar, Querungen ergänzen diese. Folgende Anlagen sind die wichtigsten Netzelemente für den Fussverkehr:

Längsverbindung	Querung
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trottoir</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Querungsstelle mit/ohne Fussgängerstreifen</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fussweg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Querungsstelle mit/ohne Lichtsignalanlage</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fuss- und Veloweg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trottoirüberfahrt</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fussgängerzone</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unter- oder Überführung/Brücke, Fähre</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Begegnungszone</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bauliche Querungshilfe wie Mittelinsel, seitliche Einengung, Trottoirnase etc.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Platzfläche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächige Querung</li> </ul>

**Tabelle 5: Wichtige Elemente des Fusswegnetzes**

## 4.2 Wanderwegnetz

### 4.2.1 Typisierung der Nutzenden

Das Grundbedürfnis beim Wandern ist, sich zu erholen, zu bewegen oder etwas zu erleben. Dementsprechend gibt es verschiedene Typen von Wandernden, die unterschiedliche Anforderungen an die Wege stellen. Wesentlich ist dabei auch die körperliche Verfassung. Die nachstehenden Wegkategorien versuchen, die unterschiedlichen Bedürfnisse bestmöglich abzudecken:

- Hindernisfreie Wege (Rollstuhlwanderwege)
- Spazierwege
- Wanderwege
- [Berg- und Alpinwanderwege (in Basel-Stadt nicht vorhanden)]

#### 4.2.2 Zielsetzungen zu Qualitätsanforderungen Wanderwegnetz

Qualitätsanforderungen	Allgemeine Zielsetzungen
Attraktivität	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abwechslungsreiche Wegführung</li> <li>- Wege mit geeigneten Oberflächen</li> <li>- Überschaubarkeit und Benutzerfreundlichkeit</li> <li>- Touristische Kommunikation / Vermarktung der Route</li> <li>- Anbindung an den öffentlichen Verkehr</li> </ul>
Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Übereinstimmung der Wegkategorien mit den realen Verhältnissen</li> <li>- Sicherheit vor dem rollenden Verkehr</li> <li>- Prävention von Konflikten mit Nutztieren</li> <li>- Berücksichtigung von Naturgefahren</li> </ul>
Beständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Koordination mit den anderen raumwirksamen Tätigkeiten und Interessen</li> <li>- freie Begehbarkeit</li> <li>- Einheitliche, durchgängige Signalisation</li> </ul>

**Tabelle 6: Für den Kanton Basel-Stadt relevante Zielsetzungen pro Qualitätsanforderung (Quellen: Handbuch Wanderwegnetzplanung, ASTRA, 2014 / Materialien Qualitätsziele Wanderwege Schweiz, ASTRA, 2007 / Wanderroutenplanung Kanton Basel-Stadt, Kromer Mobility, 2008)**

#### 4.2.3 Netzdefinition und -gestaltung

Das kantonale Wanderwegnetz des TRP FW umfasst alle Wanderwege ausserhalb des Siedlungsgebiets bzw. der Bauzonen auf dem gesamten Kantonsgebiet. Auf ihm verlaufen die signalisierten Freizeitroutes: Wanderwege, Spazierwege und hindernisfreie Wege.

Das Wanderwegnetz dient der Erholung, indem es Natur- und Kulturlandschaften über geeignete Wege erschliesst und diese mit der Stadt Basel oder den Gemeinden Riehen und Bettingen verbindet. Zudem ist auch der Anschluss an das Wanderwegnetz der umliegenden Gemeinden gewährleistet. Jede Route ist möglichst beidseitig an eine Haltestelle des öffentlichen Verkehrs angebunden. Es gelten erhöhte Anforderungen hinsichtlich der Attraktivität und Sicherheit.





## Netzdefinition anhand Attraktoren

	Wanderwegnetz
<b>Nutzergruppen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spaziergänger/-innen und Wandernde jeden Alters</li> <li>• Erholungssuchende</li> <li>• Naturfreunde</li> <li>• Tagestouristen</li> </ul> <p>Zudem je nach Ausgestaltung, Oberfläche und Steigung auch Joggende, Fahrrad-fahrende, Mountainbikende, Rollstuhlfahrende, Inlineskatende und Reitende</p>
<b>Wichtige Attraktoren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aussichtspunkte</li> <li>• Zugang zu Sehenswürdigkeiten (Natur- und Kulturdenkmäler)</li> <li>• Historische Wegstrecken (nach IVS)</li> <li>• Gewässer</li> <li>• Versch. Landschafts- und Vegetationsformen</li> <li>• Restaurants / Gastronomiebetriebe</li> <li>• ÖV-Knotenpunkte</li> </ul>

**Tabelle 7: Definition des Wanderwegnetzes anhand Attraktoren**

### Elemente der Netzgestaltung

Das Wanderwegnetz soll, wenn möglich, abseits der Strassen und ohne andere Verkehrsmittel auf separaten Wegen mit geeignetem Belag (kein Hartbelag, namentlich möglichst keine bitumen-, teer- oder zementgebundenen Deckbeläge) und in einer attraktiven Umgebung geführt werden.

Innerhalb des Siedlungsgebiets können die Anforderungen an Wanderwege im Kanton in der Regel nicht erfüllt werden, so dass die signalisierten Wanderrouten im Siedlungsbereich oft auf dem Fusswegnetz (auf Anlagen gemäss Tabelle 5) verlaufen.

## 5. Massnahmen

Im Folgenden werden – in Anlehnung an den kantonalen Richtplan Basel-Stadt (Stand 29. April 2015) und in enger Abstimmung mit dessen Anpassung Mobilität (2018/19) – die Vorhaben für baulich noch nicht existierende Verbindungen, sog. Netzlücken, aufgeführt. Nicht aufgeführt sind existierende (begehbare) Infrastrukturen, unabhängig davon, ob sie die Anforderungen einer Fuss- und Wanderwegverbindung erfüllen oder nicht (sog. Schwachstellen). Letztere werden in einem Umsetzungsprogramm ermittelt (siehe Kapitel 6.1).

Zu den jeweiligen örtlichen Festlegungen ist nebst dem Koordinationsstand (siehe Kap. 1.3) auch, falls vorhanden, die zugehörige Langsamverkehrsmassnahme (LV Nr.) aus dem Agglomerationsprogramm (Agglo-P) Basel mit Generation (1.–3. Gen.) und Horizont (A/B/C) angegeben. In Klammern sind allfällige andere Massnahmen (z.B. Siedlung S Nr.) mit Bezug zur örtlichen Festlegung erwähnt.

Für alle Vorhaben gilt, dass im Rahmen der Projekterarbeitung andere relevante Anliegen wie die des Naturschutzes, der Rheinschifffahrt oder des Denkmalschutzes zu berücksichtigen sind.

### 5.1 Verbindliche Festlegungen Fusswegnetz

Das Fusswegnetz wurde im Rahmen der Aktualisierung des TRP FW angepasst und erweitert. Dies betrifft besonders das Stadtnetz sowie Verbindungen in Bereichen mit Areal- und Stadtteilentwicklungen.

#### 5.1.1 Überblick über örtliche Festlegungen im Netz

Örtliche Festlegungen kantonales Fusswegnetz (in Teilrichtplankarte)	Koordinationsstand	Agglo-P (Gen. und Horizont)
A) Arealquerung klybeckplus Nord-Süd (Färberstrasse – Wiesenschanzweg)	Vororientierung	(S2.2, 3. Gen. A)
B) Bahnunterführung Grienbodenweg (Stettenfeld) <i>(in Karte aufgrund Kleinräumigkeit der Massnahme nicht erkennbar)</i>	Festsetzung	LV76, 3. Gen. A
C) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck „Hafenbrücke“	Festsetzung	LV3, 3. Gen. A
D) Fuss- und Velobrücke „Güterbahnhof Wolf“	Vororientierung	LV9, 3. Gen. C
E) Fuss- und Velobrücke „Sevogelbrücke“ (St. Alban – Wettstein)	Vororientierung	LV8, 3. Gen. B
F) Fuss- und Velobrücke „Zollibrücke“	Festsetzung	LV2, 1. Gen. A
G) Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban	Vororientierung	(S4.3, 3. Gen. B)
H) Fuss- und Veloverbindung Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen	Vororientierung	LV12, 3. Gen. C
I) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Nord	Zwischenergebnis	(S4.1, 3. Gen. A)
J) Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein – St. Jakob	Vororientierung	(S4.3, 3. Gen. B)
K) Fuss- und Veloverbindung Klybeckquai (Inselstrasse – Uferstrasse)	Vororientierung	–
L) Fussverbindung Bäumlhofstrasse – Rankstrasse	Zwischenergebnis	–

M) Fussverbindung Bhf. St. Johann – Im Wasenboden (Gleisquerung)	Vororientierung	–
N) Fussverbindung Dreispitz Süd (Gleisbogen)	Vororientierung	(S4.1, 3. Gen. A)
O) Fussverbindung Milchsuppe (UPK – Burgfelderstrasse)	Zwischenergebnis	–
P) Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB	Zwischenergebnis	–
Q) Rheinbrücke Hafen – Huningue Sud	Zwischenergebnis	(Ö 29, 3. Gen. C)
R) Verbesserte Zugänglichkeit Bad. Bhf. (Süd)	Vororientierung	LV2-10, 2.Gen. B
S) Verbesserte Zugänglichkeit Bhf. St. Johann <i>(in Karte aufgrund Kleinräumigkeit der Massnahme nicht erkennbar)</i>	Festsetzung	–

**Tabelle 8: Örtliche Festlegungen zu kantonalem Fusswegnetz**

<b>Örtliche Festlegungen städtisches Fusswegnetz (in Teilrichtplankarte)</b>	<b>Koordinationsstand</b>	<b>Agglo-P (Gen. und Horizont)</b>
a) Arealquerung Campus Gesundheit (Petersgraben – Schanzenstrasse)	Festsetzung	(S3.5, 3. Gen. A)
b) Arealquerung Campus Schällemätteli (Klingelbergstrasse – Spitalstrasse)	Festsetzung	–
c) Arealquerung klybeckplus Ost (Gärtner-/Mauerstrasse – Wiesendamm-Promenade)	Vororientierung	(S2.2, 3. Gen. A)
d) Arealquerungen klybeckplus West (Mauerstrasse – Uferstrasse und Kleinhünningerstrasse – Uferstrasse)	Vororientierung	(S2.2, 3. Gen. A)
e) Arealquerung Milchsuppe (Bungestrasse – Friedrich Miescher-Strasse)	Festsetzung	–
f) Arealquerung Rosental (Rosentalstrasse – Maulbeerstrasse)	Zwischenergebnis	(S8.4, 3. Gen. A)
g) Fussgängerbrücke über die Birs (Hagnau – St. Jakob)	Zwischenergebnis	LV13, 3. Gen. A
h) Fuss- und Veloerschliessung Parc des Carrières (Bachgraben – Rue de Bâle)	Festsetzung	LV5, 3. Gen. Ae
i) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Süd, Frankfurt-Strasse	Vororientierung	(S4.1, 3. Gen. A)
j) Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse – Theodor Herzl-Strasse	Zwischenergebnis	–
k) Fuss- und Veloverbindung Lysbüchel	Festsetzung	(S3.2, 3. Gen. A)
l) Fuss- und Veloverbindung Wolf – Zeughaus	Vororientierung	(S4.3, 3. Gen. B)
m) Fuss- und Veloverbindung Zoll Burgfelden – Freizeitgartenareale Reibertweg / Lacheweg / Basel West	Festsetzung	–

n) Fussverbindungen Bäumlhof (Landauerstrasse – Finkenweg und Zu den drei Linden – Riehen)	Vororientierung	–
o) Fussverbindung Burgfelderstrasse Nord – Freizeitgartenareale Reibertweg / Lacheweg / Basel West	Vororientierung	–
p) Fussverbindung Dreispitz Mitte (Leimgrubenweg – Dornacherstrasse)	Zwischenergebnis	(S4.1, 3. Gen. A)
q) Fussverbindungen Klybeckquai (Klybeckstrasse – Uferstrasse und Giessliweg – Uferstrasse)	Vororientierung	–
r) Fussverbindung Walkeweg (Irène Zurkinden-Platz – Bauhinweglein)	Zwischenergebnis	(S4.2, 3. Gen. A)
s) Gleisfeldquerung Ost für Fussverkehr am Bahnhof Basel SBB	Festsetzung	LV10, 3. Gen. C
t) Rheinquerung Klybeck – St. Johann (Fähre)	Zwischenergebnis	–
u) Verbesserte Zugänglichkeit Bad. Bhf (Nord)	Zwischenergebnis	LV2-10, 2.Gen. B

**Tabelle 9: Örtliche Festlegungen zu städtischem Fusswegnetz**

### 5.1.2 Erläuterungen zu den örtlichen Festlegungen im Netz

#### KANTONALES NETZ

##### **A) Arealquerung klybeckplus Nord-Süd (Färberstrasse–Wiesenschanzweg)**

Neue Fuss- und Veloverbindung Nord-Süd durch das Areal klybeckplus Ost.

Direkte Verbindung vom Wiesenschanzweg bzw. Horburgpark zur Färberstrasse und zum Wiesenplatz. Sie dient auch der Erschliessung des Areals klybeckplus und ist mit deren Entwicklung abzustimmen.

##### **B) Bahnunterführung Grienbodenweg (Stettenfeld)**

Neue Unterführung auf Höhe der Tramwendeschlaufe beim Zoll Lörrach.

Ersatz des aufgehobenen Bahnübergangs als direkte und sichere Fuss- und Veloverbindung. Die Unterführung erschliesst auch die geplante neue S-Bahnhaltestelle an der Grenze Riehen–Lörrach (Stettenfeld).

##### **C) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck „Hafenbrücke“**

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Dreiländereck in Basel und der Dreiländerbrücke in Weil-Friedlingen.

Direkte und sichere Fortsetzung der Verbindung entlang des Rheins mit einer Brücke über die Hafeneinfahrt. Die Brücke dient auch als Motor der Entwicklung im Hafengebiet und ist mit dieser abzustimmen.

##### **D) Fuss- und Velobrücke „Güterbahnhof Wolf“**

Neue Fuss- und Veloverbindung über das Gleisfeld auf Höhe Wolfgottesacker.

Schliessung einer grossräumigen Lücke im Fussweg- und Veloroutennetz. Die Verbindung verläuft als sichere und direkte Fortsetzung der geplanten Fuss- und Veloachse im Dreispitz Nord vorbei am Wolfgottesacker zum Güterbahnhof Wolf und weiter Richtung Gellert. Sie erschliesst und verbindet die Entwicklungsgebiete Dreispitz Nord, Walkeweg und Wolf und ist auf diese abzustimmen.

### **E) Fuss- und Velobrücke „Sevogelbrücke“ (St. Alban–Wettstein)**

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem St. Alban-Quartier und dem Wettsteinquartier über den Rhein.

Schliessung einer grossräumigen Lücke im Fussweg- und Veloroutennetz. Die Achse der geplanten Brücke liegt zwischen Wettsteinbrücke und Schwarzwaldbrücke etwa auf Höhe St. Alban-Tor und Peter Rot-Strasse.

### **F) Fuss- und Velobrücke „Zollibrücke“**

Neue Fuss- und Veloverbindung über den Zoo (ehemals Fuss- und Velobrücke SNCF genannt) zwischen dem Gundeldinger- und dem Bachlettenquartier.

Schliessung einer Netzlücke als sichere und direkte Verbindung zwischen Basel-West und dem Bahnhof Basel SBB mit einer Brücke entlang den Geleisen der Elsässerbahn. Die Massnahme ist auf die Bahnplanungen im Knoten Basel (Ausbau Elsässerbahn und Herzstück S-Bahn Basel) abzustimmen.

### **G) Fuss- und Velopasserelle Wolf–St. Alban**

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Areal Wolf und dem Quartier St. Alban.

Lückenschluss im Fussweg- und Veloroutennetz als Verlängerung der Fuss- und Velobrücke „Güterbahnhof Wolf“. Er dient der sicheren Verbindung zwischen dem Gundeldingerquartier bzw. Dreispitz und den Quartieren St. Alban/Gellert abseits der verkehrsorientierten Strassen sowie der Anbindung des Areals Güterbahnhof Wolf an dieses Quartier. Die Massnahme ist mit der geplanten Arealentwicklung Wolf sowie der Fuss- und Velobrücke „Güterbahnhof Wolf“ abzustimmen.

### **H) Fuss- und Veloverbindung Bad. Bahnhof–Grenzach-Wyhlen**

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen Bad. Bahnhof und Grenzach-Wyhlen.

Sichere und direkte Verbindung im Korridor der sich zurzeit ausser Betrieb befindlichen Gütergleise als Ergänzung bzw. Verlängerung der Hirzbrunnen-Promenade, besonders in den Abschnitten Bad. Bahnhof–Bäumlihofstrasse bzw. Allmendstrasse–Grenzach-Wyhlen. Sie verbessert die Erreichbarkeit des Bad. Bahnhofs und der Sportplätze Rankhof, Bäumlihof, Landauer und Hörnli. Die langfristige Option ist in Koordination mit den Anliegen bzw. in Abwägung der Interessen der Bahnentwicklung zu sehen.

### **I) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Nord**

Verbesserung der Fuss- und Veloverbindung zwischen Gundeldingerquartier und Wolfgottesacker bzw. der Haltestelle Dreispitz (Irène Zurkinden-Platz).

Erstellung einer durchgehenden Fuss- und Veloverkehrsachse durch das nördliche Dreispitzareal. Diese Achse verbindet die Güterstrasse mit der geplanten Brücke „Güterbahnhof Wolf“ sowie mit dem ÖV-Umsteigeknoten Dreispitz.

### **J) Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein–St. Jakob**

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Hexenweglein und St. Jakob.

Direkte Verbindung im Fussweg- und Veloroutennetz als Verlängerung des Fuss- und Velowegs vom Bahnhof SBB parallel zur St. Jakobs-Strasse über Postpassage und Peter Merian-Weg. Sie dient der sicheren Verbindung zwischen Bhf. SBB und St. Jakob abseits der verkehrsorientierten St. Jakobs-Strasse sowie der Anbindung des Areals Güterbahnhof Wolf. Die Massnahme ist mit der geplanten Arealentwicklung Wolf abzustimmen.

### **K) Fuss- und Veloverbindung Klybeckquai (Inselstrasse–Uferstrasse)**

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Quartier Klybeck und dem Rheinufer.

Direkte Verbindung von der Inselstrasse zur Uferstrasse. Sie dient der verbesserten Zugänglichkeit des Rheins und Anbindung der Klybeckinsel an das Quartier. Die Trennwirkung der Gleisanlagen zwischen Quartier und Rheinufer soll mit dieser zusätzlichen Verbindung reduziert werden. Diese Massnahme ist mit der Weiterentwicklung der Hafeneisenbahn im Zusammenhang mit den Planungen im Hafengebiet zu koordinieren.

### **L) Fussverbindung Bäumlhofstrasse–Rankstrasse**

Neue Fussverbindung zwischen Bäumlhofstrasse und Rankstrasse entlang der Bahngleise.

Lückenschliessung im Fusswegnetz als direkte Fortsetzung der Hirzbrunnen-Promenade. Die Massnahme bedingt eine Öffnung des Freizeitgartenareals.

### **M) Fussverbindung Bahnhof St. Johann–Im Wasenboden (Gleisquerung)**

Neue Fussverbindung zwischen Bahnhof St. Johann und Im Wasenboden, Lückenschluss zwischen Flughafenstrasse und Bahnhof St. Johann.

Die direkte Verbindung über die Gleise steht in Zusammenhang mit der Massnahme zur verbesserten Zugänglichkeit Bahnhof St. Johann. Sie dient der direkten Anbindung der Universitären Psychiatrischen Kliniken (UPK) an den Bahnhof St. Johann und verläuft weiter Richtung Freizeitgartenareal Milchsuppe.

### **N) Fussverbindung Dreispitz Süd (Gleisbogen)**

Neue Fussverbindung zwischen der Haltestelle Dreispitz und dem Entwicklungsgebiet Dreispitz Süd (u.a. Freilagerplatz) bzw. Münchenstein.

Erschliessung des südlichen Dreispitzareals mittels Fussverkehrsachse auf dem Gleisbogen der ehemaligen Gütergleise. Die Verbindung führt vom Umsteigeknoten Dreispitz entlang der Wienstrasse in Richtung Münchenstein/Reinach bzw. zweigt etwas nördlich auch zur Emil Freystrasse ab. Sie ist auf die Entwicklung im Gebiet abzustimmen.

### **O) Fussverbindung Milchsuppe (UPK–Burgfelderstrasse)**

Neue Fussverbindung entlang der geplanten Bebauung „Sonnenfänger“ zwischen UPK und Burgfelderstrasse.

Direkte Verbindung als Fortsetzung der Theodor Herzl-Strasse bzw. zum Zugang der Freizeitgartenareale auf französischem Boden. Sie erschliesst auch das Areal „Burgfelderstrasse Nord“ von der Tramlinie 3 her und aus Richtung Bahnhof St. Johann.

### **P) Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB**

Neue Gleisfeldquerung für den Fussverkehr im westlichen Bereich des Bahnhofs Basel SBB zwischen der Margarethenbrücke und der Passerelle.

Verbesserung der Querungssituation der Bahngleise und Erschliessung der Perrons für den Fussverkehr mittels Personenunter-/überführung und/oder Ausbau der Margarethenbrücke mit Perronzugängen. Die Verbindungen dienen auch der besseren Anbindung des Gundeldingerquartiers (Meret Oppenheim-Platz) an die Innenstadt (Richtung Heuwaage). Sie sind mit den Vorhaben im Bahnknoten zu koordinieren bzw. vom Ausbau der Gleis- und Publikumsanlagen Bahnhof Basel SBB abhängig.

### **Q) Rheinbrücke Hafen–Huningue Sud**

Neue Brücke für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zwischen Kleinhüningen und Huningue Sud.

Die neue Verbindung über den Rhein auf Höhe der Wiesemündung schliesst eine sehr grosse Netzlücke zwischen der Dreirosenbrücke und der Dreiländerbrücke. Sie verbindet die beiden grössten Entwicklungsgebiete des 3Lands in Basel Nord und Huningue und ist der zentrale Baustein des gemeinsamen Erschliessungskonzepts zur Überwindung der Zäsur durch den Rhein.

### **R) Verbesserte Zugänglichkeit Bad. Bhf. (Süd)**

Neuer Zugang östlich der Gleise aus Richtung Riehenstrasse.

Die neue Verbindung verbessert die Erschliessung der Perrons für den südöstlich vom Bahnhof gelegenen Teil des Hirzbrunnenquartiers mit Claraspital sowie dessen Anbindung an die Innenstadt-Achse Rosentalstrasse–Clarastrasse.

### **S) Verbesserte Zugänglichkeit Bahnhof St. Johann**

Verbesserte Zugänglichkeit vom Vogesenplatz zu den Perrons im Bahnhof St. Johann.

Direkte Verbindung vom Bahnhofvorplatz ohne Umweg über die Luzernerring-Brücke. Sie ist im Bebauungsplan (BP 165) Basel Bahnhof St. Johann/Voltastrasse enthalten. Die Massnahme der Fussverbindung Im Wasenboden–Bahnhof St. Johann bildet die Fortsetzung Richtung UPK.

## **STADTNETZ**

### **a) Arealquerung Campus Gesundheit (Petersgraben–Schanzenstrasse)**

Neue Fussverbindung Südost-Nordwest über den Campus Gesundheit.

Direkte öffentliche Fussverbindung vom Petersgraben durch das neue Klinikum 2 über den Spitalgarten zur Schanzenstrasse. Sie verbindet die Herbergsgasse mit der Klingelbergstrasse (City bis Campus Schällemätteli).

### **b) Arealquerung Campus Schällemätteli (Klingelbergstrasse–Spitalstrasse)**

Neue Fussverbindung durch das Hochschulareal Campus Schällemätteli von der Spitalstrasse zur Klingelbergstrasse.

Die Querung erhöht die Durchlässigkeit im Quartier zwischen Missionsstrasse (Spalenmärt) und St. Johannis-Vorstadt über die Friedensgasse bzw. Wilhelm His-Strasse. Sie ist im Bebauungsplan zum Hochschulareal enthalten.

### **c) Arealquerung klybeckplus Ost (Gärtner-/Mauerstrasse–Wiesendamm-Promenade)**

Neue Fussverbindung Ost-West durch das Areal klybeckplus Ost.

Direkte Verbindung vom Knoten Mauerstrasse/Gärtnerstrasse bis zur Wiesendamm-Promenade. Sie dient auch der Erschliessung des Areals klybeckplus und ist mit deren Entwicklung abzustimmen.

### **d) Arealquerungen klybeckplus West (Mauerstrasse–Uferstrasse und Kleinhüningerstrasse–Uferstrasse)**

Neue Fuss- und Veloverbindungen Ost-West bzw. Fussverbindung Nord-Süd durch das Areal klybeckplus West.

Direkte und sichere Verbindung zwischen Mauerstrasse und Uferstrasse bzw. direkte Querung von der Uferstrasse zur Kleinhüningerstrasse. Dies verbindet das Rheinufer mit dem Quartier, dient der Erschliessung des Areals klybeckplus und ist mit dessen Entwicklung abzustimmen. In der Fortsetzung am Rheinufer liegt die geplante Fähre über den Rhein. Diese Massnahme ist

ferner mit der Weiterentwicklung der Hafenbahn im Zusammenhang mit den Planungen im Hafengebiet zu koordinieren.

**e) Arealquerung Milchsuppe (Bungestrasse–Friedrich Miescher-Strasse)**

Neue Fussverbindung Südost-Nordwest durch das Freizeitgartenareal Milchsuppe auf Höhe Julia Gauss-Strasse.

Öffnung des Freizeitgartenareals zur Erhöhung der Quartier-Durchlässigkeit insbesondere für Freizeitwege. Die Verbindung liegt in der Fortsetzung des Kannenfeldwegleins mit Zugang zum Kannenfeldpark. Sie kann auch als lokale Veloroute Richtung Sportplatz Pfaffenholz dienen.

**f) Arealquerung Rosental (Rosentalstrasse–Maulbeerstrasse)**

Neue Fussverbindung Nord-Süd durch das Areal Rosental.

Öffnung der heute geschlossenen Verbindung durch das Rosental-Areal gemäss Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof. Dadurch kann eine Netzlücke im Fusswegnetz auf der Achse Sandgrubenstrasse–Jägerstrasse geschlossen und die Durchlässigkeit des Quartiers erhöht werden. Auch verbessert sich dadurch die Erreichbarkeit des Erlenmattquartiers.

**g) Fussgängerbrücke über die Birs (Hagnau–St. Jakob)**

Neue Fussgängerbrücke über die Birs zwischen dem Areal Hagnau (Gemeinde Muttenz) und St. Jakob.

Direkte Anbindung des Areals Hagnau Richtung Tramhaltestelle St. Jakob. Im Rahmen der Erschliessung des Areals wird das Trottoir entlang der St. Jakobs-Strasse für Veloverkehr benötigt. Als Ersatz ist eine neue Brücke mit zentraler Anbindung an das neu zu bebauende Areal geplant. Diese ist mit der Arealentwicklung abzustimmen.

**h) Fuss- und Veloerschliessung Parc des Carrières (Bachgraben–Rue de Bâle)**

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen Belforterstrasse und Landesgrenze nach Frankreich.

Direkte Verbindung in der Verlängerung des Badwegleins durch das Freizeitgartenareal Basel West zur Rue de Bâle in Kombination mit der geplanten Wanderweganbindung Parc des Carrières Süd. Sie erschliesst sowohl die Freizeitgartenareale Reibertweg/Lacheweg/Basel West als auch den Landschaftspark Parc des Carrières ab der Bushaltestelle Bachgraben. Die Umsetzung ist mit den Planungen zum Parc des Carrières und der Öffnung der Freizeitgartenareale zu koordinieren und mit einem allfälligen Strassenprojekt Zubringer Bachgraben–Nordtangente abzustimmen.

**i) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Süd, Frankfurt-Strasse**

Verbesserung der Fuss- und Veloverbindung durch das südliche Dreispitz-Areal entlang der Frankfurt-Strasse.

Direkte Verbindung im Fussweg- und Veloroutennetz zwischen Leimgrubenweg und der geplanten Fussverbindung Dreispitz Süd, Gleisbogen bzw. dem Fussweg- und Velorouten-Anschluss ab der Kantonsgrenze. Sie ist auf die Entwicklung im Gebiet abzustimmen.

**j) Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse–Theodor Herzl-Strasse**

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Burgfelderhof und Burgfelderstrasse.

Lückenschluss im Fussweg- und Veloroutennetz als Verlängerung des Fuss- und Velowegs entlang der Rehab auf der Achse der Friedrich Miescher-Strasse. Er dient der Verbindung des Gebiets um die UPK mit dem Bachgraben bzw. den umliegenden Freizeitgartenarealen. Die Massnahme ist mit den Entwicklungen im Gebiet „Burgfelderstrasse Nord“ zu koordinieren sowie mit einem allfälligen Strassenprojekt Zubringer Bachgraben–Nordtangente abzustimmen.



**k) Fuss- und Veloverbindung Lysbüchel**

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen Lothringerstrasse und Lysbüchelstrasse.

Direkte Verbindung ab Lothringerstrasse zur Achse Lysbüchelstrasse. Sie erhöht die Durchlässigkeit im Gebiet Volta Nord Richtung Stadt. Die Massnahme ist mit der Areal-Entwicklung (Bebauungsplan „VoltaNord“) zu koordinieren.

**l) Fuss- und Veloverbindung Wolf–Zeughaus**

Neue Fuss- und Veloverbindung vom Areal Wolf zum Zeughaus.

Direkte Verbindung zwischen geplanter neuer Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein–St. Jakob und der Zeughausstrasse. Die Massnahme ist mit der genannten Verbindung sowie der geplanten Arealentwicklung Wolf abzustimmen.

**m) Fuss- und Veloverbindung Zoll Burgfelden–Freizeitgartenareale Basel West/Reibertweg/Lacheweg/Basel West**

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen der ÖV-Haltestelle Burgfelderhof und dem Lacheweg.

Direkte Verbindung zum Zugang der Freizeitgartenareale Reibertweg, Lacheweg und Basel West. Sie erschliesst sowohl die drei Freizeitgartenareale als auch den Landschaftspark Parc des Carrières mit dem ÖV ab der Tramhaltestelle Burgfelderhof. Die Umsetzung ist mit den Planungen zum Parc des Carrières und der Öffnung der Freizeitgartenareale zu koordinieren.

**n) Fussverbindungen Bäumlhof (Landauerstrasse–Finkenweg und Zu den drei Linden–Riehen)**

Neue Fussverbindungen zwischen der Landauerstrasse und dem Finkenweg sowie zwischen Schulanlage Bäumlhof (Zu den drei Linden) und der Rauracherstrasse (Riehen).

Direkte Verbindung vom Rhein bis zum Landschaftspark Wiese sowie besserer Anschluss der Schulanlage an die Gemeinde Riehen. Die Massnahmen sind mit den Entwicklungen im Areal Bäumlhof abzustimmen.

**o) Fussverbindung Burgfelderstrasse Nord–Freizeitgartenareale Reibertweg/Lacheweg/Basel West**

Fussweganschluss ab Burgfelderstrasse zu den Freizeitgartenarealen Reibertweg/Lacheweg/Basel West.

Verbindung zwischen dem Areal Burgfelderstrasse Nord und den Freizeitgartenarealen Reibertweg/Lacheweg/Basel West bzw. Richtung Parc des Carrières. Sie ist eine Verlängerung der Fussverbindung Milchsuppe und bindet die UPK Richtung Freizeit- und Erholungsgebiete an. Die Massnahme ist mit den Entwicklungen in den Arealen Milchsuppe und Burgfelderstrasse Nord zu koordinieren.

**p) Fussverbindung Dreispitz Mitte (Leimgrubenweg–Dornacherstrasse)**

Verbesserung der Fussverbindung Ost-West durch das Dreispitz-Areal.

Fortsetzung der Fussverbindung Dreispitz Süd, Frankfurt-Strasse Richtung Gundeldingerquartier. Die Verbindung verläuft ab Leimgrubenweg/Frankfurt-Strasse bzw. vom ÖV-Umsteigeknoten Dreispitz zur Dornacherstrasse. Sie ist auf die Entwicklung im Gebiet abzustimmen.

**q) Fussverbindungen Klybeckquai (Klybeckstrasse–Uferstrasse und Giessliweg–Uferstrasse)**

Neue Fussverbindungen Ost-West zwischen dem Quartier Klybeck und dem Rheinufer.

Direkte Verbindung à Niveau von der Klybeckstrasse bzw. vom Giessliweg zur Uferstrasse, falls die Variante der Verlegung der heutigen Hafenbahn umgesetzt wird. Sie dient der verbesserten Zugänglichkeit des Rheins und Anbindung der Klybeckinsel an das Quartier. Die Trennwirkung der Gleisanlagen zwischen Quartier und Rheinufer soll mit dieser zusätzlichen Verbindung reduziert werden. Diese Massnahme ist mit der Weiterentwicklung der Hafenbahn im Zusammenhang mit den Planungen im Hafengebiet zu koordinieren.

**r) Fussverbindung Walkeweg (Irène Zurkinder-Platz – Bauhinweglein)**

Neue Fussverbindung vom Irène Zurkinder-Platz bis zum Bauhinweglein.

Die Fussverbindung verbindet den ÖV-Umsteigeknoten Dreispitz mit dem Wolfgottesacker und erschliesst das Entwicklungsgebiet des Areals Walkeweg.

**s) Gleisfeldquerung Ost für Fussverkehr am Bahnhof Basel SBB**

Neue Fussverbindung über das Gleisfeld zwischen Passerelle und Peter Merian-Brücke.

Verbesserung der Querungssituation für den Fussverkehr zwischen den Quartieren Gundeldingen und St. Alban und damit bessere Anbindung des Gundeldingerquartiers an die Innenstadt (via Heumatt- bzw. Gartenstrasse). Die Verbindung ist mit der städtebaulichen Entwicklung beim Bahnhof Basel SBB (Nauentor) zu koordinieren.

**t) Rheinquerung Klybeck–St. Johann (Fähre)**

Neue Fährverbindung für den Fussverkehr über den Rhein nördlich der Dreirosenbrücke.

Lückenschluss zwischen Dreirosenbrücke und geplanter Rheinbrücke Hafen–Huningue Sud. Sie soll die Zäsur des Rheins verkleinern und auch die Novartis-Areale auf beiden Rheinseiten miteinander verbinden.

**u) Verbesserte Zugänglichkeit Bad. Bahnhof (Nord)**

Neuer Zugang östlich der Gleise aus dem Gebiet Schorenweg.

Die neue Verbindung verbessert die Erschliessung der Perrons für den nordöstlich vom Bahnhof gelegenen Teil des Hirzbrunnenquartiers sowie dessen Anbindung an die Innenstadt-Achse Rosentalstrasse–Clarastrasse. Sie erschliesst damit auch das Entwicklungsgebiet des Schorenareals und verbessert die Erreichbarkeit des Landschaftsparks Wiese.

**5.2 Verbindliche Festlegungen Wanderwegnetz**

Das Wanderwegnetz wurde im Rahmen der Aktualisierung des TRP Fuss- und Wanderwege überprüft und geringfügig angepasst. Das Wanderwegnetz weist nur wenige Netzlücken auf, die mit der Planung neuer Erholungsgebiete zusammenhängen.

**5.2.1 Überblick über örtliche Festlegungen im Netz**

Örtliche Festlegungen kantonales Wanderwegnetz	Koordinationsstand	Agglo-P (Gen. und Horizont)
A) Wanderweganbindung Parc des Carrières Nord (Zoll Burgfelden – Langhagweg)	Festsetzung	--
B) Wanderweganbindung Parc des Carrières Süd (Bachgraben – Rue de Bâle)	Festsetzung	LV 5, 3. Gen. Ae

**Tabelle 10: Örtliche Festlegungen zu kantonalem Wanderwegnetz**

## 5.2.2 Erläuterungen zu den örtlichen Festlegungen im Netz

### **A) Wanderweganbindung Parc des Carrières Nord (Zoll Burgfelden–Langhagweg)**

Neue Wanderwegverbindung zwischen Zoll Burgfelden und dem Langhagweg.

Direkter Zugang ab der ÖV-Haltestelle Burgfelderhof zum Korridor Richtung Landschaftspark Parc des Carrières. Die Verbindung läuft entlang des Freizeitgartenareals in Kombination mit der geplanten Massnahme der Fuss- und Veloverbindung Zoll Burgfelden–Freizeitgartenareale Reibertweg/Lacheweg/Basel West. Die Umsetzung ist mit den Planungen zum Parc des Carrières und der Öffnung der Freizeitgartenareale zu koordinieren.

### **B) Wanderweganbindung Parc des Carrières Süd (Bachgraben–Rue de Bâle)**

Neue Wanderwegverbindung zwischen Bachgraben und Landesgrenze nach Frankreich.

Direkter Zugang ab der Bushaltestelle Bachgraben zum Korridor Richtung Landschaftspark Parc des Carrières. Die Verbindung läuft in der Verlängerung des Badwegeleins durch das Freizeitgartenareal Basel West zur Rue de Bâle in Kombination mit der geplanten Massnahme der Fuss- und Veloerschliessung Parc des Carrières. Die Umsetzung ist mit den Planungen zum Parc des Carrières sowie der Öffnung der Freizeitgartenareale zu koordinieren und mit einem allfälligen Strassenprojekt Zubringer Bachgraben–Nordtangente abzustimmen.

## 6. Umsetzung

### 6.1 Umsetzungsprogramm

Nach der Genehmigung des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege durch den Regierungsrat soll innert nützlicher Frist im Rahmen einer Analyse Fussverkehr das bestehende Fuss- und Wanderwegnetz aufgrund der Qualitätsanforderungen an entsprechende Nutzungen überprüft werden.

Davon abgeleitet wird unter Berücksichtigung der bereits heute bekannten Schwachstellen ein Umsetzungsprogramm für die notwendigen Massnahmen auf dem bestehenden Fuss- und Wanderwegnetz erarbeitet und mit der Erhaltungsplanung koordiniert.

Das Umsetzungsprogramm bezeichnet mögliche Massnahmen, nötige Koordination mit anderen Vorhaben und, soweit möglich, Umsetzungszeiträume für die Massnahmen. Die Behebung von sicherheitsrelevanten Schwachstellen und Netzlücken sowie Massnahmen mit besonders vorteilhaftem Kosten-Nutzen-Verhältnis sollen dabei prioritär angegangen werden.

### 6.2 Finanzierung

Der TRP FW schafft Transparenz bezüglich raumwirksamer Tätigkeiten und deren gegenseitiger Abstimmung. So können finanzielle Aufwendungen der öffentlichen Hand für raumrelevante Vorhaben besser erfasst und mittels Präferenzen gesteuert werden. Entscheide, wie ein kantonales Projekt finanziert wird, fallen im Rahmen der Projekterarbeitung nach Abklärung zu Kosten und Nutzen mit entsprechenden Beschlussfassungen durch den Regierungsrat, den Grossen Rat oder die Bevölkerung. Wenn möglich werden Massnahmen im Rahmen von Erhaltungsprojekten umgesetzt, um Kosten sowie baustellenbedingte Beeinträchtigungen zu minimieren.

Die Finanzierung von Fussverkehrsmassnahmen erfolgte bisher zulasten einer Rahmenausgabenbewilligungen (RAB) Langsamverkehr. Die RAB ist aufgebraucht. Die Finanzierung der Umsetzung erfolgt deshalb bei kleineren Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs seit 2015 grundsätzlich über die Erfolgsrechnung des BVD. Es steht für Kleininvestitionen (<300'000 Franken) eine eigens dafür eingerichtete Position „Langsamverkehr“ zur Verfügung, welche den oben erwähnten RAB abgelöst hat.

Grossprojekte (>300'000 Franken) werden als eigenständige Investitionen behandelt; dafür wird eine entsprechende Ausgabenbewilligung beim Grossen Rat beantragt. Fussverkehrsmassnahmen, die im Rahmen von grösseren Projekten mit einer vom Grossen Rat bewilligten Ausgabe umgesetzt werden können, werden dem jeweiligen Projekt angelastet. Voraussetzung für die entsprechenden Projektanträge auf eine Ausgabenbewilligung an den Grossen Rat ist die Prüfung nach § 8 Finanzhaushaltsgesetz.

Für die Umsetzung betrieblicher Massnahmen sind die Kosten über die jeweiligen Budgets der zuständigen Dienststellen zu decken. Diese Mehrkosten müssen dem Regierungsrat beantragt werden.

Einige der Fussverkehrsmassnahmen werden zudem im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel vom Bund mitfinanziert.

### 6.3 Monitoring und Controlling

Die Entwicklung des Fussverkehrsaufkommens wird seit 2013 durch Querschnittszählungen an 18 Dauerzählstellen beobachtet. Die Zählstellen befinden sich ausschliesslich im Siedlungsgebiet. Aus den erhobenen Daten lässt sich ein Entwicklungsindex für das ganze Kantonsgebiet ableiten. Durch den Vergleich mit der Entwicklung des MIV, Velo bzw. des ÖV kann auch abgeschätzt werden, ob sich die erwünschten Veränderungen des Modal Splits einstellen. So zeigen die aus den verschiedenen Zählungen berechneten Verkehrsindizes (vgl. Abb. 3), dass der Fussverkehr, im Gegensatz zum stark anwachsenden Veloverkehr, keine eindeutige Zunahme ausweisen kann.

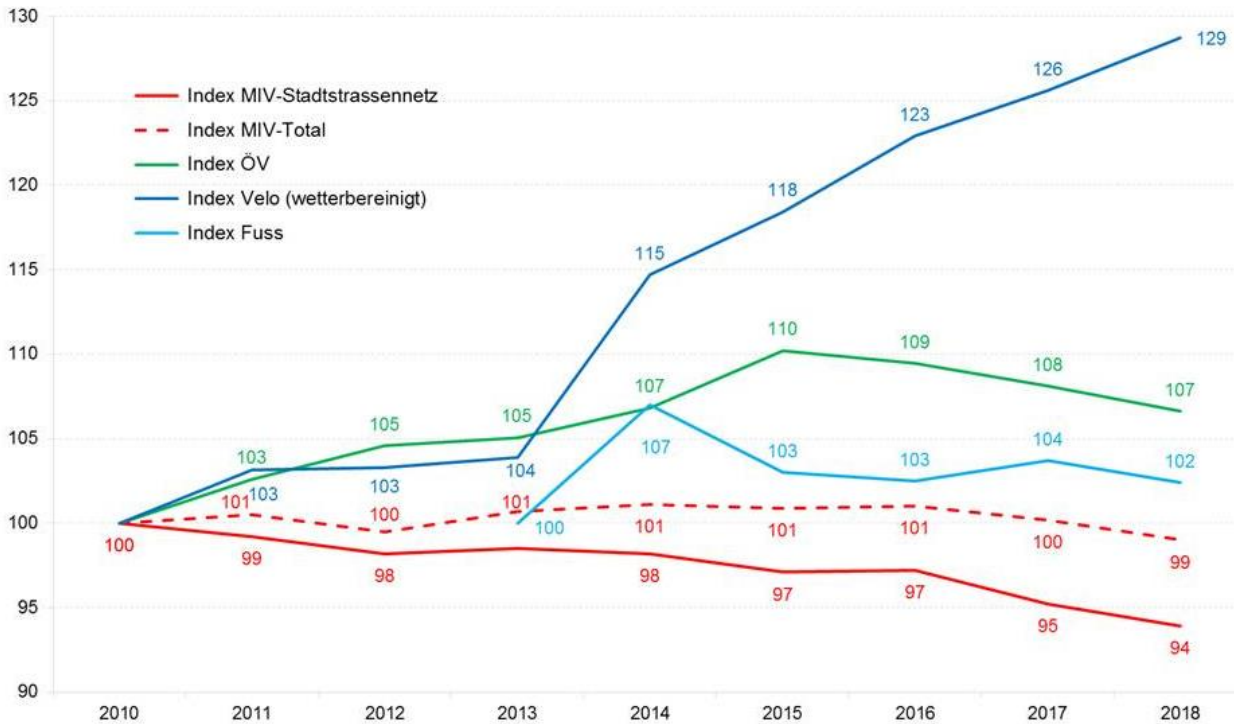


Abbildung 3: Index der Verkehrsentwicklung

Im Gegensatz zum Veloverkehr kann kein signifikanter Zusammenhang zwischen Wetter und Fussverkehrsaufkommen festgestellt werden, weshalb der Fussverkehrsindex entgegen dem Veloindex nicht wetterbereinigt wird.

Zusätzlich zu diesem Entwicklungsindex der Verkehrsmittel (Fuss, Velo, ÖV, MIV) zeigt der Mikrozensus Verkehr des Bundes (Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten, die regelmässig alle fünf Jahre stattfindet), weitere Veränderungen des Verkehrsverhaltens der Einwohner/-innen der Stadt Basel (vgl. Kap. 1.1).

## **ANHANG zum Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege 2018**

### **A. Grundlagen**

#### **Verordnung über Fuss- und Wanderwege (FWV)**

Die Verordnung des Bundes legt Vorgaben zur Umsetzung des FWG fest.

Art. 2 Mitwirkung des Bundes

<sup>1</sup> Die Kantone unterbreiten die Pläne dem Bundesamt für Strassen (Bundesamt):

- a. vor dem erstmaligen Erlass;
- b. vor der Genehmigung erheblicher Anpassungen.

Art. 4 Anlage und Erhaltung

<sup>1</sup> Die Kantone sorgen dafür, dass die Fuss- und Wanderwege, die sie in die Pläne aufgenommen haben, angelegt, unterhalten und gekennzeichnet werden.

<sup>2</sup> Das Bundesamt erlässt Richtlinien über die Kennzeichnung der Wanderwege.

<sup>3</sup> In Städten und grösseren Ortschaften sind Fussgängerverbindungen, die Teile eines Fusswegnetzes nach Artikel 2 FWG sind, einheitlich zu signalisieren.

#### **Verordnung über die Bezeichnung der beschwerdeberechtigten Fachorganisationen für Fuss- und Wanderwege**

In der Verordnung bezeichnet der Bund die in Bezug auf das Fuss- und Wanderwegnetz beschwerdeberechtigte Fachorganisationen

Art. 1 Beschwerdeberechtigte Fachorganisationen

Als beschwerdeberechtigte Fachorganisationen werden bezeichnet:

- a. Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger (ARF) [HINWEIS: neu Fussverkehr Schweiz];
- b. Schweizer Wanderwege (SAW);
- c. Naturfreunde Schweiz (NFS);
- d. Schweizer Alpen-Club (SAC);
- e. Schweizer Heimatschutz (SHS);
- f. Verkehrs-Club der Schweiz (VCS).

#### **Verordnung über die Tempo 30-Zonen und die Begegnungszonen**

Art. 4 Verkehrsrechtliche Massnahmen

<sup>2</sup> Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo 30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.

#### **Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS)**

Diese Verordnung regelt u.a. den Schutz der historischen Verkehrswege von nationaler Bedeutung. Relevant für den TRP FW ist insbesondere, dass das Inventar in den Richtplänen zu berücksichtigen ist.

Art. 6 Schutzziele

<sup>1</sup> Objekte mit der Klassierung «historischer Verlauf mit viel Substanz» sollen mit ihrer ganzen Substanz ungeschmälert erhalten werden.

<sup>2</sup> Objekte mit der Klassierung «historischer Verlauf mit Substanz» sollen mit ihren wesentlichen Substanzelementen ungeschmälert erhalten werden.

Art. 9 Berücksichtigung in der kantonalen Raumplanung

*Die Kantone berücksichtigen das Bundesinventar bei der Erstellung ihrer Richtpläne nach den Artikeln 6–12 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979.*

### **Verordnung des UVEK über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen**

Diese Verordnung enthält die Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), die für die Ausführung, Ausgestaltung und das Anbringen von Signalen, Markierungen und Leiteinrichtungen auf Strassen, Fuss- und Wanderwegen anzuwenden sind.

Art. 2 Signale

*Auf Signale sind folgende Normen anzuwenden:*

*j. Signalisation Langsamverkehr: SN 640 829a (Fassung vom Dezember 2005); ausgenommen Ziffer 10;*

Art. 4 Markierungen

*Auf Markierungen sind folgende Normen anzuwenden:*

*a. Fussgängerverkehr; Fussgängerstreifen: SN 640 241 (Fassung vom September 2000); ausgenommen Kapitel C «Ausrüstung»;*

### **Strassenverkehrsgesetz (SVG) SR 741.01**

Art. 33 Pflichten gegenüber Fussgängern

*Pflichten gegenüber Fussgängern*

<sup>1</sup> *Den Fussgängern ist das Überqueren der Fahrbahn in angemessener Weise zu ermöglichen.*

<sup>2</sup> *Vor Fussgängerstreifen hat der Fahrzeugführer besonders vorsichtig zu fahren und nötigenfalls anzuhalten, um den Fussgängern den Vortritt zu lassen, die sich schon auf dem Streifen befinden oder im Begriffe sind, ihn zu betreten.*

<sup>3</sup> *An den Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel ist auf ein- und aussteigende Personen Rücksicht zu nehmen.*

Art. 43 Verkehrstrennung

<sup>1</sup> *Wege, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen oder Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind, wie Fuss- und Wanderwege, dürfen mit solchen Fahrzeugen nicht befahren werden.*

<sup>2</sup> *Das Trottoir ist den Fussgängern, der Radweg den Radfahrern vorbehalten. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen.*

Art. 49 Fussgänger

*Fussgänger*

<sup>1</sup> *Fussgänger müssen die Trottoirs benützen. Wo solche fehlen, haben sie am Strassenrand und, wenn besondere Gefahren es erfordern, hintereinander zu gehen. Wenn nicht besondere Umstände entgegenstehen, haben sie sich an den linken Strassenrand zu halten, namentlich ausserorts in der Nacht.*

<sup>2</sup> *Die Fussgänger haben die Fahrbahn vorsichtig und auf dem kürzesten Weg zu überschreiten, nach Möglichkeit auf einem Fussgängerstreifen. Sie haben den Vortritt auf diesem Streifen, dürfen ihn aber nicht überraschend betreten.*

### **Verkehrsregelverordnung (VRV) SR 741.11**

Definition fahrzeugähnliche Geräte (fäG)

Art. 1 Begriffe

<sup>10</sup> *Fahrzeugähnliche Geräte sind mit Rädern oder Rollen ausgestattete Fortbewegungsmittel, welche ausschliesslich durch die Körperkraft des Benützers angetrieben werden wie Rollschuhe,*

*Inline-Skates, Trottinette oder Kinderräder. Fahrräder und Rollstühle gelten nicht als fahrzeugähnliche Geräte.*

Art. 40 Radwege und Radstreifen

<sup>2</sup> Fussgänger dürfen Radwege benutzen, wo Trottoir und Fussweg fehlen.

Art. 41 Fusswege, Trottoirs

<sup>1</sup> *Fahrräder dürfen auf dem Trottoir abgestellt werden, sofern für die Fussgänger ein mindestens 1,50 m breiter Raum frei bleibt.*

<sup>1bis</sup> *Das Parkieren der anderen Fahrzeuge auf dem Trottoir ist untersagt, sofern es Signale oder Markierungen nicht ausdrücklich zulassen. Ohne eine solche Signalisation dürfen sie auf dem Trottoir nur halten zum Güterumschlag oder zum Ein- und Aussteigenlassen von Personen; für Fussgänger muss stets ein mindestens 1,50 m breiter Raum frei bleiben. Die Ladetätigkeit und das Ein- und Aussteigenlassen ist ohne Verzug zu beenden.*

<sup>2</sup> *Muss mit einem Fahrzeug das Trottoir benützt werden, so ist der Führer gegenüber den Fussgängern und Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten zu besonderer Vorsicht verpflichtet; er hat ihnen den Vortritt zu lassen.*

<sup>3</sup> *Längsstreifen für Fussgänger (6.19) dürfen von Fahrzeugen nur benützt werden, wenn der Fussgängerverkehr nicht behindert wird.*

Art. 50 Strassenbenützung

<sup>1</sup> *Fahrzeugähnliche Geräte dürfen als Verkehrsmittel verwendet werden auf:*

- a. *den für die Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen wie Trottoirs, Fusswege, Längsstreifen für Fussgänger, Fussgängerzonen;*
- b. *Radwegen;*
- c. *der Fahrbahn von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen;*
- d. *der Fahrbahn von Nebenstrassen, wenn entlang der Strasse Trottoirs sowie Fuss- und Radwege fehlen und das Verkehrsaufkommen im Zeitpunkt der Benutzung gering ist.*

<sup>2</sup> *Für Tätigkeiten, namentlich Spiele, die auf einer begrenzten Fläche stattfinden, darf die für die Fussgänger bestimmte Verkehrsfläche und auf verkehrsarmen Nebenstrassen (z.B. in Wohnquartieren) der gesamte Bereich der Fahrbahn benützt werden, sofern die übrigen Verkehrsteilnehmer dadurch weder behindert noch gefährdet werden.*

Art. 50a Verwendung als Verkehrsmittel

<sup>1</sup> *Für die Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten gelten die für Fussgänger anwendbaren Verkehrsregeln.*

<sup>2</sup> *Die Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten müssen die Geschwindigkeit und die Fahrweise stets den Umständen und den Besonderheiten des Geräts anpassen. Insbesondere müssen sie auf Fussgänger Rücksicht nehmen und diesen den Vortritt gewähren. Beim Überqueren der Fahrbahn dürfen sie nur im Schritttempo fahren.*

## **Signalisationsverordnung (SSV) SR 741.21**

Art. 22b Begegnungszone

<sup>1</sup> *Das Signal «Begegnungszone» (2.59.5) kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger und Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benutzen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.*

<sup>2</sup> *Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.*

<sup>3</sup> *Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren.*



Art. 22c Fussgängerzone

<sup>1</sup> «Fussgängerzonen» (2.59.3) sind den Fussgängern und Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten vorbehalten. Wird ausnahmsweise beschränkter Fahrzeugverkehr zugelassen, darf höchstens im Schrittempo gefahren werden; die Fussgänger und Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten haben Vortritt.






Art. 33 Radweg, Fussweg, Reitweg

<sup>2</sup> Das Signal «Fussweg» (2.61) verpflichtet die Fussgänger, den für sie gekennzeichneten Weg zu benutzen; für die Benutzung des Fussweges mit Rollstühlen und fahrzeugähnlichen Geräten gelten die Artikel 43a, 50 und 50a VRV. Das Signal «Reitweg» (2.62) verpflichtet die Reiter und Personen, welche die Pferde an der Hand führen, den für sie gekennzeichneten Weg zu benutzen. Andere Strassenbenützer sind auf Fuss- und Reitwegen nicht zugelassen.

<sup>3</sup> Um Strassenbenützer auf einen Rad-, Fuss- oder Reitweg am andern Strassenrand zu verweisen, wird das entsprechende Signal mit einer nach jener Strassenseite weisenden «Richtungstafel» (5.07) angebracht.

<sup>4</sup> Ist ein Weg für zwei Benutzerkategorien (z.B. Fussgänger/Radfahrer, Fussgänger/Reiter) bestimmt, und wird dort jeder der beiden Benutzerkategorien mittels unterbrochener oder ununterbrochener Linie (Art. 74a Abs. 5) eine eigene Verkehrsfläche zugeordnet, so werden die entsprechenden Symbole durch einen senkrechten Strich getrennt in einem Signal dargestellt (z.B. Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen»; 2.63); jede Kategorie hat den ihr durch das entsprechende Symbol zugewiesenen Teil der Verkehrsfläche zu benutzen. Ist ein Weg für zwei Kategorien ohne Trennung durch eine Markierung zur gemeinsamen Benutzung bestimmt, so werden die entsprechenden Symbole auf einem Signal dargestellt (z.B. «Gemeinsamer Rad- und Fussweg»; 2.63.1). Rad- und Motorfahrradfahrer sowie Reiter haben auf Fussgänger Rücksicht zu nehmen und, wo die Sicherheit es erfordert, diese zu warnen sowie nötigenfalls anzuhalten.

## Übersicht zur Benutzung von Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen

Signal (gemäss SSV)		BENÜTZUNGSPFLICHT				
		<i>Fussverkehr</i>	<i>fäG</i>	<i>Velos und E-Velos 25</i>	<i>E-Velos 45</i>	<i>E-Trottinett</i>
	2.61 Fussweg (Art. 33)	ja	ja	nein, nicht erlaubt	nein, nicht erlaubt	nein, nicht erlaubt
	2.60 Radweg (Art. 33)	nein, aber erlaubt wenn Trottoir und Fussweg fehlen	nein, aber erlaubt wenn Trottoir und Fussweg fehlen	ja	ja	ja
	2.63.1 Gemeinsamer Rad- und Fussweg (Art. 33) [nicht zulässig auf Trottoir]	ja	ja	ja	ja	ja
	2.63 Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen (Art. 33) [nicht zulässig auf Trottoir]	ja	ja	ja	ja	ja
	2.61 Fussweg mit Zusatztafel „Fahrrad gestattet“ [nur ausnahmsweise, aus Verkehrssicherheitsgründen, auf Trottoir zulässig]	ja	ja	nein, aber erlaubt	nein, aber mit ausgeschaltetem Motor erlaubt	nein, aber mit ausgeschaltetem Motor erlaubt







		<b>BENÜTZUNGSPFLICHT</b>				
<b>Signal (gemäss SSV)</b>		<b>Fussverkehr</b>	<b>fäG</b>	<b>Velos und E-Velos 25</b>	<b>E-Velos 45</b>	<b>E-Trottinett</b>
	2.59.3 Fussgängerzone (Art. 2a und 22c)	ja	ja	nein, nicht erlaubt	nein, nicht erlaubt	nein, nicht erlaubt
	2.59.3 Fussgängerzone mit Zusatztafel „Fahrrad gestattet“	ja	ja	nein, aber im Schrittempo erlaubt	nein, aber mit ausgeschaltetem Motor im Schrittempo erlaubt	nein, aber im Schrittempo erlaubt
	2.59.5 Begegnungszone (Art. 2a und 22b)	nein, aber erlaubt, ggü. Fahrzeugführern vortrittsberechtigt	nein, aber erlaubt, ggü. Fahrzeugführern vortrittsberechtigt	nein, aber erlaubt	nein, aber erlaubt	nein, aber erlaubt
	2.14 Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder (Art. 19)	nein, aber erlaubt	nein, aber erlaubt	nein, aber erlaubt	nein, aber mit ausgeschaltetem Motor erlaubt	nein, aber erlaubt
	2.13 Verbot für Motorwagen und Motorräder (Art. 19)	nein, aber erlaubt	nein, aber erlaubt	nein, aber erlaubt	nein, aber erlaubt	nein, aber erlaubt
	2.15.3 Verbot für fahrzeug-ähnliche Geräte (Art. 19)	nein, aber erlaubt	nein, nicht erlaubt	nein, nicht erlaubt	nein, nicht erlaubt	nein, nicht erlaubt

Tabelle 11: Benützungspflicht der verschiedenen Fortbewegungsarten

**Fusswegnetzplanung, Handbuch – ASTRA Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 14, 2015**

Benutzergruppe	Akzeptierte Gehdistanz (in m) nach Zweck	
	Zweck	ideal      zumutbar
Kinder (ohne Begleitung von Erwachsenen)	<b>Schulweg:</b>	
	Kindergarten	300      600
	Schule bis 11-Jährige	500      1'200
	<b>Freizeit:</b>	
	Spielplatz bis 11-Jährige	100      300
Jugendliche	<b>Pendler/innen:</b>	
	Tram, Bus	300      600
	Bahn	1'000      1'500
	Arbeitsplatz	1'000      1'500
	<b>Schulweg</b>	1'000      1'500
	<b>Einkauf:</b>	
	täglicher Bedarf	300      600
	wöchentlicher Bedarf	500      1'200
	<b>Freizeit:</b>	
	Aufenthalt, Ausruhen	200      400
	Park, Naherholung	300      600
Sport	1'000      1'500	
Erwachsene	<b>Pendler/innen:</b>	
	Tram, Bus	300      600
	Bahn	1'000      1'500
	Arbeitsplatz	1'000      1'500
	<b>Einkauf:</b>	
	täglicher Bedarf	300      600
	wöchentlicher Bedarf	500      1'200
	<b>Freizeit:</b>	
	Aufenthalt, Ausruhen	200      400
	Park, Naherholung	300      600
Sport	1'000      1'500	
Senior/innen	grundsätzlich	400      800
Menschen mit Gehbehinderung	grundsätzlich	400      800
Menschen mit Sinnesbehinderung	grundsätzlich	400      800

**Tabelle 12: Zusammenstellung der akzeptierten Gehdistanzen im Fussverkehr nach Nutzergruppen und Zweck (in Anlehnung an Quelle: Handbuch „Fusswegnetzplanung“, ASTRA, 2015)**

Wanderwegnetzplanung, Handbuch – ASTRA Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 13, 2014











2.1 Attraktivität	
	Abwechslungsreiche Wegführung
	Wege mit geeigneten Oberflächen
	Überschaubarkeit und Benutzerfreundlichkeit
	Anbindung an den öffentlichen Verkehr
2.2 Sicherheit	
	Übereinstimmung der Wegkategorien mit den realen Verhältnissen
	Sicherheit vor Fahrzeugen
	Prävention von Konflikten mit Nutztieren
	Berücksichtigung von Naturgefahren
2.3 Beständigkeit	
	Koordination mit den anderen raumwirksamen Tätigkeiten und Interessen
	Freie Begehbarkeit

Tabelle 13: Planungsziele Wanderwegnetze (Quelle: Wanderwegnetzplanung, Handbuch – ASTRA Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 13, 2014)

## Qualitätsziele Wanderwege Schweiz – ASTRA Materialien Langsamverkehr Nr. 113, 2007

Das Handbuch ist als Basis zu verstehen, um den aktuellen Ansprüchen von Wandernden an Wanderwege in der Planung Sorge zu tragen, und konkretisiert die im FWG und der dazugehörigen FWV grob umrissenen Anforderungen an das Schweizer Wanderwegnetz. Mit der Formulierung von Qualitätszielen soll sichergestellt werden, dass die Wanderwege ein attraktives, sicheres und zusammenhängendes Wanderwegnetz gewährleisten, über das für Erholung Suchende adäquate Informationen vorliegen. Die Qualitätsziele für Wanderwege, Wanderwegnetze und Wanderrouten decken die relevanten Bereiche Planung, Bau, Signalisation sowie Kommunikation ab. Unter Berücksichtigung der Aussagekraft beschränken sich die Qualitätsziele auf sieben Kriterien von zentraler Bedeutung. Sie finden sich in nachfolgender Tabelle.

### Die Qualitätsziele im Überblick

Planung		
1	Hoher Abwechslungsreichtum der Linienführung	Sehr abwechslungsreich, je Route/Etappe im Durchschnitt drei oder mehr Abwechslungen oder Sehenswürdigkeiten pro 15 Minuten Gehzeit (unter Wahrung einer direkten und logischen Linienführung)
2	Anschluss an den öffentlichen Verkehr	Route/Etappe ist beidseitig an eine Haltestelle des öffentlichen Verkehrs angebunden
3	Berücksichtigung der massgeblichen Bedürfnisse und Interessen	Über gesamte Route/Etappe optimale Einbindung von Inventaren sowie Koordination und ggf. Entflechtung mit übrigem Langsamverkehr, motorisiertem Verkehr und weiteren Bedürfnissen und Interessen
Bau		
4	Geeignete Wegoberfläche ausserhalb des bebauten Siedlungsgebiets	Mehr als 90% geeignete Wegoberfläche
5	Wegzustand einschliesslich Kunstbauten	Weg/Kunstbauten in einem der Wegkategorie entsprechenden einwandfreien Zustand
Signalisation / Kommunikation		
6	Einheitliche Signalisation	Alle Routen/Etappen einheitlich und in beide Richtungen durchgehend gemäss SN 640 829a «Signalisation Langsamverkehr» und Handbuch Signalisation Wanderwege signalisiert
7	Touristische Kommunikation/Vermarktung der Route	Informationen über Routenverlauf, Gehzeiten, Höhendifferenzen sowie begleitende Angebote über mehrere Kanäle verfügbar

**Tabelle 14: Die zentralen Qualitätsziele Wanderwege Schweiz (Quelle: Qualitätsziele Wanderwege Schweiz – ASTRA Materialien Langsamverkehr Nr. 113, 2007)**

**Signalisation Wanderwege, Handbuch – ASTRA Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 6, 2013**

Das Handbuch versteht sich als praxistaugliches Hilfsmittel für kantonale Fachstellen und Fachorganisationen zur Signalisation von Wanderwegen. Es soll damit einen Beitrag zur einheitlichen und kundengerechten Signalisation der Wanderwege in der Schweiz leisten. Es differenziert die verschiedenen Wegweisertypen, gibt wichtige Hinweise zur Planung der Signalisation, zu Materialien und Montage sowie zum Unterhalt der Wegweisungen. Zudem macht es darauf aufmerksam, dass möglichst alle Informationen mehrerer Langsamverkehrsformen auf einer gemeinsamen Informationstafel zusammengefasst werden sollen (Velo, Mountainbike, fäG, Wandern). Auch die Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr sind wichtige neuralgische Punkte.

**Koexistenz Wandern – Mountainbike – Gemeinsame Petition von SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, bfu, Swiss Cycling, 2010**

Die gemeinsame Petition wurde im November 2010 veröffentlicht und tritt für ein rücksichtsvolles mit- und nebeneinander von Wandernden und Mountainbikern ein. Es werden Grundsätze für die Koordination von Mountainbike- und Wanderwegen formuliert, Empfehlungen zur Planung und Realisierung neuer Mountainbike- und Wanderrouten gegeben und wünschenswerte Verhaltensweisen von Wandernden und Mountainbikern umrissen.

## **B. Mitwirkung**

Gemäss Art. 4 Abs. 2 RPG haben die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden dafür zu sorgen, dass die Bevölkerung bei Planungen in geeigneter Weise mitwirken kann. Angelehnt an § 74 der Bau- und Planungsverordnung (BPV) vom 19. Dezember 2000 wurde für den TRP FW deshalb ein Mitwirkungsverfahren mit öffentlicher Planaufgabe durchgeführt. Eine Zusammenfassung der wesentlichsten Änderungen aufgrund dieses Verfahrens ist im Erläuterungsbericht zu vorliegendem Teilrichtplan enthalten. Die ausführlichen Erläuterungen finden sich im Vernehmlassungsbericht, dieser kann beim BVD an der Dufourstrasse 40 in Basel eingesehen oder von der Website des Amts für Mobilität heruntergeladen werden ([www.mobilitaet.bs.ch](http://www.mobilitaet.bs.ch) > Fussgänger > Fuss- und Wanderwege > Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege).