



Basel, 22. Oktober 2019

Kantonaler Richtplan – Anpassung Mobilität **Vernehmlassungsbericht zur öffentlichen Vernehmlassung (25.09.-30.11.2018)**

1. Zusammenfassung

Die öffentliche Vernehmlassung des kantonalen Richtplans fand vom 25. September bis 30. November 2018 statt. Sie hat sich an alle Personen, Institutionen und Fachstellen gerichtet. Auf die öffentliche Vernehmlassung wurde mittels Inseraten in der Basler Zeitung, Basellandschaftlichen Zeitung und im Kantonsblatt aufmerksam gemacht. Insgesamt gingen 39 Stellungnahmen von Nachbarkantonen und -gemeinden, Vereinen, Verbänden, Institutionen und Parteien ein. Die Stellungnahmen wurden inhaltlich ausgewertet und bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt. Zeitgleich wurden die Unterlagen dem Bundesamt für Raumentwicklung für eine Vorprüfung vorgelegt. Der Vorprüfungsbericht ging am 31. Mai 2019 ein.

Auf die einzelnen Stellungnahmen wird in einem ausführlichen Bericht jeweils detailliert eingegangen. Im Folgenden werden die Themen der öffentlichen Vernehmlassung zusammenfassend dargestellt, die von mehreren Stellungnehmenden angesprochen wurden.

Die Auswertung der Stellungnahmen zum Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege sowie zum Teilrichtplan Velo erfolgt in einem gesonderten Bericht, welcher in Federführung durch das Amt für Mobilität erstellt wird. Im vorliegenden Bericht sind die Rückmeldungen zu den kantonalen Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr berücksichtigt worden.

Strategische Verkehrspolitik

Die Stellungnahmen zeigen, dass der Grundsatz einer stadtgerechten Mobilität grösstenteils unterstützt wird. Von mehreren Stellungnehmenden wird allerdings angemahnt, den motorisierten Individualverkehr gegenüber anderen Verkehrsmitteln nicht zu benachteiligen. Hierzu ist festzuhalten, dass selbstverständlich zu einem effizienten Verkehrssystem die Gewährleistung eines möglichst flüssigen Verkehrsablaufs für alle Verkehrsteilnehmenden gehört. Verfassungsmässig genießt aber der öffentliche Verkehr als umweltfreundliches und flächeneffizientes Verkehrsmittel im Kanton Vorrang. Nur wenn der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr valable Alternativen bieten und die Gesamtmenge des motorisierten Individualverkehrs nicht zu gross wird, kann eine dichte Stadt wie Basel dem motorisierten Individualverkehr eine gute Qualität bieten. Zudem lässt der enge Raum in Basel eine rein nachfrageorientierte Planung ("ausreichende Kapazitäten für alle") nicht zu. Die Bedürfnisse nach Aufenthalts- und Wohnqualität lassen sich in der engen Stadt Basel nur erfüllen, wenn der Verkehr zu einem erheblichen Anteil mit platzsparenden und emissionsarmen Verkehrsmitteln abgewickelt wird. Entsprechend setzt der Richtplan auf flächeneffiziente Verkehrsmittel.

Hinsichtlich des Themas Parkraum gibt es einerseits den Standpunkt, dass zu viel Parkraum angeboten wird und dieser weiter eingeschränkt werden sollte und andererseits gibt es Stellungnehmende, die den Standpunkt vertreten, dass kein Parkplatzabbau erfolgen darf. Der Regierungsrat hält fest, dass eine ausreichende Parkplatzanzahl wichtig ist, um unerwünschten Parksuchverkehr zu vermeiden. Parkplätze gehören aber primär in Tiefgaragen und nicht auf den

wertvollen, eng begrenzten städtischen Strassenraum. Mit Regierungsratsbeschluss vom 30. Oktober 2018 wurde entsprechend die Parkplatzbewirtschaftungsverordnung angepasst. Der Regierungsrat setzt beim Bau von Quartierparkings primär auf private Initiativen. Einzelne Quartierparkings sind nicht kantonal relevant, daher wird auf die Abbildung im kantonalen Richtplan verzichtet. Bei Teilrichtplanungen zu Stadtteilen kann dies aber sinnvoll sein und wird entsprechend geprüft.

S-Bahn (Neue Bahnanbindung EuroAirport)

Zur geplanten Bahnanbindung an den EuroAirport wurden kritische Rückmeldungen von insgesamt acht Stellungnehmenden (u.a. der Gemeinde Allschwil) eingereicht. Sie befürchten insbesondere, dass diese den Einzugsbereich des EuroAirports erweitern wird und dadurch mehr Flugverkehr und somit mehr Emissionen verursacht werden.

Der Bahnanschluss des EuroAirports wird als Vorhaben des öffentlichen Verkehrs konzipiert. Die Flugpassagiere (8,6 Mio. im Jahr 2018) und Mitarbeitenden am Flughafen (ca. 6'500 Personen) sollen mit dem Schienenanschluss ein schnelles und zuverlässiges öffentliches Verkehrsmittel als Alternative zum Privatverkehr erhalten. Der Anteil der Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr zum und vom Flughafen werden damit deutlich zunehmen. Die Zunahme des Flugverkehrs aufgrund der Bahnanbindung wird auf 4% geschätzt. Der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ist ein zentrales Element in den generellen Entwicklungsplanungen des EuroAirports, für das sich der Kanton Basel-Stadt als Träger des Flughafens einsetzt.

Tramnetzentwicklung

Hinsichtlich der Projekte zur Tramnetzentwicklung gingen im Rahmen der öffentlichen Auflage gegensätzliche Standpunkte ein. Die einen sprechen sich gegen einen weiteren Tramausbau aus und schlagen alternativ vor, das Busnetz weiter auszubauen. Die anderen erachten die vorgeschlagenen Massnahmen als unzureichend und fordern einen zügigeren Ausbau.

Der Regierungsrat betont, dass die Tramnetzentwicklung schnellere Verbindungen von den Quartieren und umliegenden Gemeinden ins Basler Stadtzentrum ermöglicht. Der Ausbau sorgt zudem für mehr Flexibilität im Netz und Entlastung der heute stark befahrenen Achse Barfüsserplatz – Marktplatz – Mittlere Brücke vom Tramverkehr.

Langfristperspektive Nationalstrassen (Westring, Gundeli-Tunnel)

Bislang nicht im Entwurf der Anpassung Mobilität des kantonalen Richtplans enthalten waren Überlegungen aus der Langfristperspektive Nationalstrassen des Bundes, welche in Zusammenarbeit mit den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft am 13. November 2018 veröffentlicht wurden. Das Fehlen des Westrings wird von sechs Stellungnehmenden angemahnt. Andererseits wird ebenfalls von sechs Stellungnehmenden kritisiert, dass mit der Erweiterung des Nationalstrassenangebots zusätzlicher MIV induziert wird, wodurch mehr Ausstoss an CO₂, zusätzliche Lärmemissionen und eine Zunahme des Flächenverbrauchs generiert werden.

Neu wird der „Westring“ mit dem Koordinationsstand „Vororientierung“ textlich in den Bericht des kantonalen Richtplans aufgenommen. Erst bei Vorlage konkreter Planungen u.a. zum Streckenverlauf kann der Westring in der Richtplankarte eingetragen werden. Dannzumal wird eine Anpassung dieser Massnahme im kantonalen Richtplan notwendig und somit eine erneute öffentliche Vernehmlassung erfolgen.

Das Vorhaben „c) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)“ wird zunächst im kantonalen Richtplan belassen. Es ist nach wie vor im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse des Bundes enthalten und kann erst dann aus dem Richtplan entlassen werden, sobald ein entsprechender Beschluss des Bundes vorliegt. Der Koordinationsstand wird von „Zwischenergebnis“ auf „Vororientierung“ zurückgestuft.

Sevogel- und Zollibrücke

Acht Stellungnehmende verlangen die Berücksichtigung der Abstimmung zum Veloring und fordern damit die Streichung der kantonalen Vorhaben Zollibrücke und Sevogelbrücke. Sie argu-

mentieren, dass mit der Ablehnung des Velorings durch Volksentscheid auch die beiden Brückenprojekte abgelehnt worden seien. Hierzu ist festzuhalten, dass sich mit der Abstimmung das Stimmvolk gegen die 25 Mio. Franken zur Planung und Umsetzung eines Velorings als Gesamtpaket ausgesprochen hat. Hieraus kann nicht automatisch der Schluss gezogen werden, dass sich das Stimmvolk auch gegen einzelne Massnahmen aus dem Veloring ausgesprochen hat. Die Sevogelbrücke war nicht Bestandteil dieses Velorings (sondern nur optionale Erweiterungsmöglichkeit). Zudem sind die Zollbrücke im Agglomerationsprogramm der 1. Generation und die Sevogelbrücke im Programm der 3. Generation als Massnahmen enthalten. Die Beibehaltung der kantonalen Vorhaben im Richtplan steht nicht im Widerspruch zu den Abstimmungsergebnissen.

Hafen- und Umschlagsanlagen

Zu den Objektblättern M5.1 Hafenanlagen und M6.1 Umschlagsanlagen sind nur wenige Stellungnahmen eingegangen. Hieraus wird abgeleitet, dass die Vorhaben im Bereich des Hafens, Bau eines dritten Hafenbeckens sowie des trimodalen Terminals, auf wenig Opposition stossen.

Die Handelskammer beider Basel sowie der Gewerbeverband beantragen, dass bei der Hafen- und Stadtentwicklung die Hafenentwicklung Vorrang vor der Stadtentwicklung hat. Der Regierungsrat bleibt bei der bisherigen Formulierung, nämlich dass die Stadtentwicklungsplanungen und die Entwicklungsplanung der Schweizerischen Rheinhäfen gegenseitig aufeinander abzustimmen sind. Dies beruht auf der Grundsatzvereinbarung zwischen den Schweizerischen Rheinhäfen und dem Kanton Basel-Stadt vom Juli 2018 betreffend städtebaulicher Entwicklung im Bereich der Westquaiinsel.

Des Weiteren beantragt der WWF, dass eine Festsetzung des dritten Hafenbeckens sowie des trimodalen Terminals noch nicht erfolgen kann, da hinsichtlich der Naturanliegen (TWW-Inventarobjekt Badischer Bahnhof) noch wesentlicher Koordinationsbedarf bestünde. Diesbezüglich kann festgehalten werden, dass der Bund im Vorprüfungsbericht sehr ausführlich den aktuellen Projektstand darlegt und bestätigt, dass eine umfassende Interessenabwägung vorgenommen wurde. Der Bund stützt den kantonalen Entscheid zugunsten des Koordinationsstands „Festsetzung“. Im Rahmen einer nächsten Anpassung des kantonalen Richtplans sind, sobald die Naturersatzflächen feststehen, diese entsprechend im Sachbereich Natur und Landschaft zu aktualisieren.

Klimaschutz

In fünf Stellungnahmen wird hervorgehoben, dass das Thema Klima nicht im kantonalen Richtplan enthalten ist. Der Bund äussert sich im Vorprüfungsbericht nicht zu dieser Thematik.

Es stimmt, dass bislang das Klima nicht explizit im kantonalen Richtplan thematisiert wird. Der kantonale Richtplan enthält aber zahlreiche Massnahmen, die zum Klimaschutz beitragen. Dargelegt wird dies z.B. im Klimaschutzbericht des Kantons Basel-Stadt (2019).

Eine umfassende Gesamtbetrachtung zum Thema, die dannzumal den gesamten Richtplan umfassen wird, erfolgt in der Anpassung Umwelt, die ab 2020 vorbereitet wird. Es sei auch darauf hingewiesen, dass für den Kanton Basel-Stadt eine Stadtklimaanalyse erstellt wurde und ein Stadtklimakonzept in Vorbereitung ist. Dieser bildet eine Grundlage für die Anpassung Umwelt des Richtplans.

Teilrichtplanungen

Von sechs Stellungnehmenden wird kritisiert, dass zum Fuss- und Veloverkehr für sich eigenständige Teilrichtpläne erarbeitet werden, obwohl ihrer Meinung nach der kantonale Richtplan hinreichende Informationen enthält.

Hierzu ist festzuhalten, dass der kantonale Richtplan lediglich die kantonalen Vorhaben des Velo- und des Fuss- und Wanderwegenetzes sowie übergeordnete Planungsgrundsätze abbildet. Die Teilrichtpläne weisen zugunsten einer Gesamtsicht deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richt-

plan nicht stufengerecht sind, wie z.B. das städtische Fusswegnetz sowie Qualitätsanforderungen. Die Teilrichtpläne sind deshalb die Grundlage für den kantonalen Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr im Richtplan.

Grundsätzlich können neben einem kantonalen Richtplan weitere Richtpläne erlassen werden (§94 Abs. 2 BPG). Im Gegensatz zum kantonalen Richtplan können sich weitere Richtpläne auf Teilgebiete oder einzelne Sachgebiete beschränken. Zudem sind die Kantone gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege verpflichtet, Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der kantonale Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.

Anpassungsmodus

Bereits im Zusammenhang mit der vorhergehenden Anpassung Siedlungsentwicklung haben sich Stellungnehmende negativ dazu geäußert, dass der kantonale Richtplan nicht in Gänze angepasst wird, sondern dass thematische Schwerpunkte gebildet werden. Dieselben Vorbehalte werden auch im Zusammenhang mit dieser Anpassung vorgebracht.

Im Rahmen der Anpassung Siedlungsentwicklung hat der Regierungsrat darauf bereits reagiert und im Erläuterungsbericht ein Kapitel integriert, in dem differenzierter auf die Abstimmung mit anderen Sachgebieten eingegangen wird. Zusätzlich hat der Regierungsrat seinerzeit versprochen, die Anpassung Mobilität zügig vorzulegen. Dies konnte umgesetzt werden und der Anpassungsentwurf der Mobilität wurde mit Erlass der Anpassung Siedlungsentwicklung bereits vorgelegt. Somit ist ein Überblick über alle Siedlungs- und Mobilitätsmassnahmen jederzeit gewährleistet. Der Bund hat bereits im Rahmen der vorhergehenden Anpassung Siedlungsentwicklung darauf hingewiesen, dass er Anpassungen nach Themenschwerpunkten begrüsst.

2. Detaillierte Auswertung der Stellungnahmen

Übersicht der Stellungnehmenden:

- | | |
|-------------------------------------|----------------------------------------|
| 1. ACS beider Basel | 21. LDP Basel-Stadt |
| 2. Allschwil, Gemeinde | 22. Lörrach, Stadt |
| 3. Basel-Landschaft, Kanton | 23. Muttenz, Gemeinde |
| 4. BASTA! | 24. Pro Natura Basel |
| 5. Birsfelden, Gemeinde | 25. Pro Velo beider Basel |
| 6. Bundeseisenbahnvermögen | 26. Regionalverband Hochrhein-Bodensee |
| 7. Bürgergemeinde Stadt Basel | 27. Schweizer Wanderwege |
| 8. CVP Basel-Stadt | 28. Solothurn, Kanton |
| 9. DB Regio AG | 29. SP Basel-Stadt |
| 10. EVP Basel-Stadt | 30. St. Alban-Gellert, Quartierverein |
| 11. FDP Basel-Stadt | 31. St. Johann, Quartierverein |
| 12. Fussverkehr Region Basel | 32. Stiftung Landschaftsschutz Schweiz |
| 13. Gewerbeverband Basel-Stadt | 33. SVP Basel-Stadt |
| 14. Grüne Basel-Stadt | 34. TCS beider Basel |
| 15. Grünliberale Partei Basel-Stadt | 35. umverkehR |
| 16. Handelskammer beider Basel | 36. VCS beider Basel |
| 17. IG Kleinbasel | 37. Verein Rheinpromenade Kleinbasel |
| 18. Jura, Kanton | 38. Weil am Rhein, Stadt |
| 19. KlimaVerantwortungJetzt! | 39. WWF Region Basel |
| 20. Lääbe in der Innerstadt | |

Der Vorprüfungsbericht der Bundesstellen, verfasst vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) datiert vom 28. Mai 2019. Die Auszüge aus diesem Bericht sind der folgenden Liste zu entnehmen.

<i>Thema / Objektblatt</i>	<i>Betreft</i>	<i>Nr. Anregung, Bemerkung</i>	<i>Stellungnahme</i>
1	Keine Stellungnahme	<p>1. Der Gemeinderat nimmt die Informationen zur Anpassung des kantonalen Richtplans (Bereich Mobilität) bzw. zu den Teilrichtplänen Velo sowie Fuss- und Wanderwege zur Kenntnis.</p> <p>2. Der Gemeinderat verzichtet - wie bei der Ämterkonsultation - auf eine differenzierte Rückmeldung.</p> <p><i>Eingabe von: Gemeinde Bettingen</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
2	Keine Stellungnahme	<p>Für Ihre Einladung zur Stellungnahme zu den Anpassungen Mobilität im Kantonalen Richtplan Basel-Stadt bedanken wir uns sehr. Die Gemeinde Birsfelden begrüsst die positiven Entwicklungen in den Bereichen Wirtschaft und Siedlung.</p> <p>Wir haben die vorliegenden Dokumente geprüft und dazu keine Bemerkungen.</p> <p><i>Eingabe von: Gemeinde Birsfelden</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
3	Keine Stellungnahme	<p>Après analyse des documents disponibles sur internet, nous vous informons que nous n'avons pas de remarques particulières à formuler quant aux adaptations proposées.</p> <p><i>Eingabe von: Kanton Jura</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
4	Keine Stellungnahme	<p>In unserer Stellungnahme konzentrieren wir uns auf jene Aspekte, die in direktem Zusammenhang mit Planungen von Muttenz oder der Birsstadt stehen. (Anmerkung Redaktion: keine Rückmeldung zum kantonalen Richtplan)</p> <p><i>Eingabe von: Gemeinde Muttenz</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
5	Keine Stellungnahme	<p>Sie haben mit Brief vom 25. September 2018 die Anpassung 2018 des kantonalen Richtplans dem Kanton Solothurn zur Stellungnahme zugestellt. Wir haben keine Bemerkungen zu den Änderungen, da der Kanton Solothurn nicht direkt davon betroffen ist. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.</p> <p><i>Eingabe von: Kanton Solothurn</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
6	Keine Stellungnahme	<p>Nach Prüfung der Unterlagen sehe ich keine Schnittpunkte zwischen den Planungen und der DB Regio AG, als Eisenbahnverkehrsunternehmen.</p> <p>Daher ist eine Stellungnahme unsererseits nicht Aussagekräftig und wird daher auch nicht abgegeben.</p> <p><i>Eingabe von: DB Regio AG</i></p>	Zur Kenntnis genommen.

	Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
7	Formales (Teilrichtplanung)		<p>Weiter möchten wir festhalten, dass es unseres Erachtens nicht zielführend ist, die Gesamtplanung durch Teilrichtpläne zu verkomplizieren. Ein Richtplan sollte als in sich geschlossenes Dokument die strategische räumliche Weiterentwicklung des Kantons vorzeichnen. Die FDP wird sich daher nachfolgend auch nicht zu den Teilrichtplänen Velo sowie Fuss- und Wanderwege äussern. Die Ausführungen im kantonalen Richtplan müssen hierfür ausreichen bzw. sofern das nicht der Fall ist sind die entsprechenden Passagen in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.</p> <p><i>Eingabe von: FDP Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Der kantonale Richtplan bildet lediglich die kantonalen Vorhaben des Velo- und des Fuss- und Wanderwegenetzes ab. In den Teilrichtplanungen sind zudem die kommunalen Wegenetze und Vorhaben enthalten und bieten somit eine Gesamtsicht. Die Übernahme der kommunalen Vorhaben in den kantonalen Richtplan würde dessen Lesbarkeit erheblich verschlechtern und ist auch nicht stufengerecht. Ein Weglassen der Teilrichtplanungen hätte andererseits zur Folge, dass eine Gesamtsicht der Planungen zum Velo- und Fuss- und Wanderverkehr fehlen würde, was eine gezielte Förderung dieser Verkehrsarten einschränken würde.</p>
8	Formales (Teilrichtplanung)		<p>Kritisch zu hinterfragen gilt es die Tendenz zur Schaffung von immer mehr Teilrichtplänen. Die vorliegenden Teilrichtpläne Velo sowie Fuss- und Wanderwege stellen eine Zusammenstellung / Zusammenfassung von verschiedenen in diesem Bereich erstellten Dokumenten und Reglementen dar. Die planungsrelevanten Inhalte und Projektbeschriebe sind im Richtplan Mobilität jedoch bereits ausreichend aufgelistet und dokumentiert. Die Teilrichtpläne stellen in weiten Teilen lediglich eine etwas ausformulierte Wiederholung dar. Kurzum: Die Teilrichtpläne schaffen keinen Mehrwert, die den Mehraufwand zur Erstellung ebendieser rechtfertigt. Der Gewerbeverband Basel-Stadt fordert daher im Sinne eines effizienten Einsatzes der staatlichen Mittel, auf die separaten Teilrichtpläne Velo sowie Fuss- und Wanderwege zu verzichten und die entsprechenden Planungsanweisungen – analog zu den übrigen Verkehrsträgern – in den hierfür passenden Objektblättern des Richtplans Mobilität zu vermerken. Folge dessen verzichtet der Gewerbeverband Basel-Stadt auch darauf, im Rahmen dieser Vernehmlassung zu den beiden Teilrichtplänen nochmals spezifisch Stellung zu nehmen, da es sich hierbei hauptsächlich um Wiederholungen des bereits nachfolgend gesagten handeln würde.</p> <p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die Teilrichtpläne sind die Grundlage und liefern den Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr für den Richtplan. Ihre Erarbeitung ist deshalb notwendig. Zudem weisen sie deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.</p>
9	Formales (Teilrichtplanung)		<p>Mehrere Teilrichtpläne zu führen macht in den Augen des ACS beider Basel keinen Sinn. Auf Teilrichtpläne Velo- sowie Fuss- und Wanderwege ist zu verzichten, respektive sind diese im Kantonalen Richtplan – soweit nicht sowieso bereits geschehen – zu integrieren.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die Teilrichtpläne sind die Grundlage und liefern den Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr für den Richtplan. Ihre Erarbeitung ist deshalb notwendig. Zudem weisen sie deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
<i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>			
10 Formales (Teilrichtplanung)	Rein formell ist zu bemerken, dass die Teilrichtpläne inhaltlich mehrheitlich die Punkte wiederholen, die bereits im Richtplan Mobilität festgehalten sind. Dies ist ineffizient. Auf die separaten Teilrichtpläne Velo und Fuss- und Wanderwege ist daher zu verzichten.	Nicht berücksichtigt. Die Teilrichtpläne sind die Grundlage und liefern den Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr für den Richtplan. Ihre Erarbeitung ist deshalb notwendig. Zudem weisen sie deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.	
<i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>			
11 Formales (Teilrichtplanung)	Die Handelskammer spricht sich dafür aus, sämtliche Teilrichtpläne in den Bericht zum Kantonalen Richtplan zu integrieren. Die gegenwärtige Darstellung ist unnötig komplex und unübersichtlich.	Nicht berücksichtigt. Die Teilrichtpläne sind die Grundlage und liefern den Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr für den Richtplan. Ihre Erarbeitung ist deshalb notwendig. Zudem weisen sie deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.	
<i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>			
12 Formales (Teilrichtplanung)	Nein zu Teilrichtplänen Die Schaffung neuer Teilrichtpläne lehnt die SVP ab. Sie schaffen keinen Mehrwert und bringen einen unübersichtlichen Mehraufwand, welcher so nicht zu vertreten ist. Die vorliegenden Teilrichtpläne stellen aus Sicht der SVP lediglich eine Zusammenstellung verschiedener Unterlagen da, welche jedoch bereits bestehend ausreichend dokumentiert sind. Daher verzichtet die SVP auf eine Beantwortung der Fragen zu den Teilrichtplänen.	Nicht berücksichtigt. Die Teilrichtpläne sind die Grundlage und liefern den Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr für den Richtplan. Ihre Erarbeitung ist deshalb notwendig. Zudem weisen sie deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.	
<i>Eingabe von: SVP Basel-Stadt</i>			
13 Formales (Anpassungsmodus)	BastA! dankt dem Regierungsrat Basel-Stadt für die Gelegenheit, zum Kantonalen Richtplan, Anpassung Mobilität; Teilrichtplan Velo, Anpassung 2018 und Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege Stellung nehmen zu können. Grundsätzlich begrüßen wir jegliche Verbesserungen, welche im vorliegenden Entwurf zugunsten des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs gemacht werden. Wie bereits bei der Vernehmlassung über den Kantonalen Richtplan – Anpassung Siedlungsentwicklung angemerkt, stehen wir der jeweils gesonderten Überarbeitung der Richtpläne sehr kritisch gegenüber. Die sektorielle Herangehensweise missachtet die Zusammenhänge zwischen Siedlungsentwicklung, Mobilität und Umweltbelangen auf	Zur Kenntnis genommen. Der Regierungsrat hat am 12. Januar 2016 beschlossen, dass im Gegensatz zur Anpassung 2012, die über alle Sachgebiete hinweg Aktualisierungen berücksichtigt hat, für kommende Anpassungen Themenschwerpunkte festgelegt werden. Somit sollen in kürzeren Zeitabständen gezielte Anpassungen vorgenommen werden. Der Vorteil an diesem Verfahren ist, dass die Anpassungen im Umfang geringer sind und somit auch zügigere Genehmigungsprozesse ermöglichen. Dieses Verfahren gewährt einerseits die notwendige Flexibilität des kantonalen Richtplans aufgrund der dynamischen Entwicklung des Stadtkantons. Andererseits gewährt es aber auch durch das gezielte Vorgehen eine	

Kantonebene.

höhere Planbeständigkeit.

Die Schwerpunktbildung bei Anpassungen berücksichtigt raumwirksame Wechselwirkungen zwischen den Sachgebieten. Die Gesamtbetrachtung des kantonalen Richtplans wird durch die Richtplangremien gewährleistet. So wird bei den Anpassungen nach Themenschwerpunkten jeweils überprüft, welche Interdependenzen zwischen den Sachgebieten vorliegen und inwieweit Anpassungen ausserhalb des Themenschwerpunkts umzusetzen sind. Im Erläuterungsbericht wird im Kapitel „Einordnung dieser Anpassung in den richtplanerischen Gesamtkontext“ die thematische Teilanpassung in den Gesamtkontext der Richtplanung gestellt.

Eingabe von: BASTA!

14 Formales (Anpassungsmodus)

Wir möchten einleitend festhalten, dass es für uns nicht nachvollziehbar ist, weshalb der kantonale Richtplan bereits wieder angepasst werden soll. Es handelt sich bei einem Richtplan um ein langfristiges Planungsinstrument. Auf der Webseite des kantonalen Richtplanes (www.richtplan.bs.ch) selbst steht, dass raumrelevante Vorgaben für einen Zeitraum von bis zu 20 Jahren gemacht werden sollen. Soll die Planung tatsächlich langfristig erfolgen, so sind Revisionen in Abständen die kürzer sind als ein Jahrzehnt weder sinnvoll noch zielführend.

Darüber hinaus stellen Revisionen in kürzeren Abständen nicht nur einen erheblichen Aufwand für die Verwaltung dar, sie sind auch mit einem grossen Aufwand seitens der Vernehmlassungsadressaten verbunden. Die vorliegende Vernehmlassung umfasst insgesamt rund 200 Seiten plus Pläne, welche innert einer Frist von zwei Monaten vernünftig überprüft, besprochen und beurteilt werden sollen. Eine seriöse Bearbeitung durch eine Milizorganisation ist in dieser Form nicht möglich. Da die Dringlichkeit dieser Revision nicht ersichtlich ist, hätte eine deutlich längere Frist vorgesehen werden müssen. Es stellt sich deshalb die Frage, ob das BVD überhaupt an einer breit abgestützten Meinungsbildung interessiert ist oder ob das Ergebnis politisch ohnehin bereits weitgehend vorgegeben ist.

Zur Kenntnis genommen. Der Regierungsrat hat am 12. Januar 2016 beschlossen, dass im Gegensatz zur Anpassung 2012, die über alle Sachgebiete hinweg Aktualisierungen berücksichtigt hat, für kommende Anpassungen Themenschwerpunkte festgelegt werden. Somit sollen in kürzeren Zeitabständen gezielte Anpassungen vorgenommen werden. Der Vorteil an diesem Verfahren ist, dass die Anpassungen im Umfang geringer sind und somit auch zügigere Genehmigungsprozesse ermöglichen. Dieses Verfahren gewährt einerseits die notwendige Flexibilität des kantonalen Richtplans aufgrund der dynamischen Entwicklung des Stadtkantons. Andererseits gewährt es aber auch durch das gezielte Vorgehen eine höhere Planbeständigkeit.

Die Schwerpunktbildung bei Anpassungen berücksichtigt raumwirksame Wechselwirkungen zwischen den Sachgebieten. Die Gesamtbetrachtung des kantonalen Richtplans wird durch die Richtplangremien gewährleistet. So wird bei den Anpassungen nach Themenschwerpunkten jeweils überprüft, welche Interdependenzen zwischen den Sachgebieten vorliegen und inwieweit Anpassungen ausserhalb des Themenschwerpunkts umzusetzen sind. Im Erläuterungsbericht wird im Kapitel „Einordnung dieser Anpassung in den richtplanerischen Gesamtkontext“ die thematische Teilanpassung in den Gesamtkontext der Richtplanung gestellt.

Betreffend der Anpassung Mobilität liegt eine zeitliche Dringlichkeit vor. Damit Bundesbeiträge an Agglomerationsprogramme geleistet werden können, müssen richtplanrelevante Massnahmen im Verkehrsbereich der A-Liste spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Kantone im kantonalen Richtplan als Festsetzung durch den Bund genehmigt sein. Damit

also für diese Projekte finanzielle Mittel seitens Bund fließen können, muss eine Anpassung des Richtplans in 2019 vorliegen.
Die Vernehmlassungsfrist von zwei Monaten ergibt sich aus der Verordnung über das Vernehmlassungsverfahren (§4 Vernehmlassungsverordnung).

Eingabe von: FDP Basel-Stadt

15 Formales (Anpassungsmodus)

Zum Formellen:

Der Richtplan dient als langfristiges Planungsinstrument mit einem Zeithorizont von wenigstens 10 bis 15 Jahren und soll vorderhand Planungssicherheit schaffen. Selbstverständlich macht es Sinn, dieses Planungsinstrument in entsprechenden Zeitabständen zu aktualisieren. Die letzte Richtplananpassung ist allerdings erst vier Jahre alt. Die derzeitige baselstädtische Richtplanung entspricht vielmehr einem laufenden Nachvollzug des bereits Umgesetzten als einer langfristigen strategischen Planung. Dadurch wird die Planungssicherheit ausgehöhlt und die verwaltungsinternen Ressourcen sowie die Ressourcen der mitwirkenden Kreise werden überstrapaziert. Der Gewerbeverband Basel-Stadt erwartet, dass von weiteren Überarbeitungen vor gegebener Frist (sprich in den nächsten 10 bis 15 Jahren) abgesehen wird.

Nicht berücksichtigt.

Der Regierungsrat hat am 12. Januar 2016 beschlossen, dass im Gegensatz zur Anpassung 2012, die über alle Sachgebiete hinweg Aktualisierungen berücksichtigt hat, für kommende Anpassungen Themenschwerpunkte festgelegt werden. Somit sollen in kürzeren Zeitabständen gezielte Anpassungen vorgenommen werden. Der Vorteil an diesem Verfahren ist, dass die Anpassungen im Umfang geringer sind und somit auch zügigere Genehmigungsprozesse ermöglichen. Dieses Verfahren gewährt einerseits die notwendige Flexibilität des kantonalen Richtplans aufgrund der dynamischen Entwicklung des Stadtkantons. Andererseits gewährt es aber auch durch das gezielte Vorgehen eine höhere Planbeständigkeit.

Die Schwerpunktbildung bei Anpassungen berücksichtigt raumwirksame Wechselwirkungen zwischen den Sachgebieten. Die Gesamtbetrachtung des kantonalen Richtplans wird durch die Richtplangremien gewährleistet. So wird bei den Anpassungen nach Themenschwerpunkten jeweils überprüft, welche Interdependenzen zwischen den Sachgebieten vorliegen und inwieweit Anpassungen ausserhalb des Themenschwerpunkts umzusetzen sind. Im Erläuterungsbericht wird im Kapitel „Einordnung dieser Anpassung in den richtplanerischen Gesamtkontext“ die thematische Teilanpassung in den Gesamtkontext der Richtplanung gestellt.

Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt

16 Formales (Anpassungsmodus)

Der Richtplan Basel-Stadt sollte auf einen Planungshorizont von 15 bis 20 Jahren ausgerichtet und ein verlässliches Instrument sein, um innerhalb des Kantons, zwischen Bund und Nachbarkantonen eine Koordinationsfunktion entfalten zu können. Erst im April 2015 hat das ARE die Anpassungen 2012 des Richtplans genehmigt. Eine Anpassung alle paar Jahre ist weder zweckmässig noch sinnvoll.

Zur Kenntnis genommen. Der Regierungsrat hat am 12. Januar 2016 beschlossen, dass im Gegensatz zur Anpassung 2012, die über alle Sachgebiete hinweg Aktualisierungen berücksichtigt hat, für kommende Anpassungen Themenschwerpunkte festgelegt werden. Somit sollen in kürzeren Zeitabständen gezielte Anpassungen vorgenommen werden. Der Vorteil an diesem Verfahren ist, dass die Anpassungen im Umfang geringer sind und somit auch zügigere Genehmigungsprozesse ermöglichen. Dieses Verfahren gewährt einerseits die notwendige Flexibilität des kantonalen Richtplans aufgrund der dynamischen Entwicklung des Stadtkantons. Andererseits gewährt es aber auch durch das gezielte Vorgehen eine höhere Planbeständigkeit.

Die Schwerpunktbildung bei Anpassungen berücksichtigt raumwirksame Wechselwirkungen zwischen den Sachgebieten. Die Gesamtbetrachtung des kantonalen Richtplans wird durch die Richtplangremien gewährleistet. So wird bei den Anpassungen nach Themenschwerpunkten jeweils überprüft, welche Interdependenzen zwischen den Sachgebieten vorliegen und inwieweit Anpassungen ausserhalb des Themenschwerpunkts umzusetzen sind. Im Erläuterungsbericht wird im Kapitel „Einordnung dieser Anpassung in den richtplanerischen Gesamtkontext“ die thematische Teilanpassung in den Gesamtkontext der Richtplanung gestellt.

Eingabe von: ACS beider Basel

17 Formales (Anpassungsmodus)

Diese Form der Vernehmlassung lehnen wir ab. Einen Teil des kantonalen Richtplans vorzuziehen bringt automatisch eine Priorisierung dieses Bereichs mit sich. Künftige Entwicklungen müssen sich um diesen Teilrichtplan herum gestalten, die angesprochenen Verkehrsthemen erhalten so grössere Bedeutung als ihnen zustehen würden. Wir verlangen, dass eine Gesamtsicht bei der nächsten Revision des Richtplans nicht prioritär durch diese Verkehrsthemen präjudiziert wird. Auch muss eine Gesamt-Verkehrsplanung für den Kanton vorgelegt werden. Die heute übliche Salami-Taktik und die Schaffung neuer Verkehrsregimes mit der Begründung der notwendigen Sanierung der Infrastruktur eines Strassenabschnitts muss aufhören (Bsp: Hardstrasse, St. Alban-Vorstadt, Spalenvorstadt, Wettsteinallee etc.).

Zur Kenntnis genommen. Der Regierungsrat hat am 12. Januar 2016 beschlossen, dass im Gegensatz zur Anpassung 2012, die über alle Sachgebiete hinweg Aktualisierungen berücksichtigt hat, für kommende Anpassungen Themenschwerpunkte festgelegt werden. Somit sollen in kürzeren Zeitabständen gezielte Anpassungen vorgenommen werden. Der Vorteil an diesem Verfahren ist, dass die Anpassungen im Umfang geringer sind und somit auch zügigere Genehmigungsprozesse ermöglichen. Dieses Verfahren gewährt einerseits die notwendige Flexibilität des kantonalen Richtplans aufgrund der dynamischen Entwicklung des Stadtkantons. Andererseits gewährt es aber auch durch das gezielte Vorgehen eine höhere Planbeständigkeit.

Die Schwerpunktbildung bei Anpassungen berücksichtigt raumwirksame Wechselwirkungen zwischen den Sachgebieten. Die Gesamtbetrachtung des kantonalen Richtplans wird durch die Richtplangremien gewährleistet. So wird bei den Anpassungen nach Themenschwerpunkten jeweils überprüft, welche Interdependenzen zwischen den Sachgebieten vorliegen und inwieweit Anpassungen ausserhalb des Themenschwerpunkts umzusetzen sind. Im Erläuterungsbericht wird im Kapitel „Einordnung dieser Anpassung in den richtplanerischen Gesamtkontext“ die thematische Teilanpassung in den Gesamtkontext der Richtplanung gestellt.

Für den Kanton liegen umfangreiche Verkehrsplanungsdokumente vor. Das Verkehrspolitische Leitbild wurde im Juni 2015 vom Regierungsrat beschlossen und der darin enthaltene Massnahmenplan enthält die wesentlichen verkehrspolitischen Massnahmen für die nächsten zehn bis 15 Jahre. Der kantonale Richtplan bildet die raumrelevanten, kantonal bedeutsamen Infrastrukturen umfassend ab.

Eingabe von: LDP Basel-Stadt

18 Formales (Anpassungsmodus)

Wir bitten Sie, unsere Überlegungen in Ihre Arbeiten einzubeziehen, auf eine Teilplanung zu verzichten und zu gegebener Zeit eine Gesamtplanung vorzulegen.

Zur Kenntnis genommen. Der Regierungsrat hat am 12. Januar 2016 beschlossen, dass im Gegensatz zur Anpassung 2012, die über alle Sachgebiete hinweg Aktualisierungen berücksichtigt hat, für kommende Anpassungen Themenschwerpunkte festgelegt werden. Somit sollen in kürzeren Zeitabständen gezielte Anpassungen vorgenommen werden. Der Vorteil an diesem Verfahren ist, dass die Anpassungen im Umfang geringer sind und somit auch zügigere Genehmigungsprozesse ermöglichen. Dieses Verfahren gewährt einerseits die notwendige Flexibilität des kantonalen Richtplans aufgrund der dynamischen Entwicklung des Stadtkantons. Andererseits gewährt es aber auch durch das gezielte Vorgehen eine höhere Planbeständigkeit.

Die Schwerpunktbildung bei Anpassungen berücksichtigt raumwirksame Wechselwirkungen zwischen den Sachgebieten. Die Gesamtbetrachtung des kantonalen Richtplans wird durch die Richtplangremien gewährleistet. So wird bei den Anpassungen nach Themenschwerpunkten jeweils überprüft, welche Interdependenzen zwischen den Sachgebieten vorliegen und inwieweit Anpassungen ausserhalb des Themenschwerpunkts umzusetzen sind. Im Erläuterungsbericht wird im Kapitel „Einordnung dieser Anpassung in den richtplanerischen Gesamtkontext“ die thematische Teilanpassung in den Gesamtkontext der Richtplanung gestellt.

Eingabe von: LDP Basel-Stadt

19 Formales (Anpassungsmodus)

Wie bereits bei der Vernehmlassung über den Kantonalen Richtplan - Anpassung Siedlungsentwicklung angemerkt, stehen wir der jeweils gesonderten Überarbeitung der Richtpläne sehr kritisch gegenüber. Richtpläne sollen eine Gesamtschau bieten und verschiedenen Aspekten der Raumentwicklung eine gemeinsame Stossrichtung geben.

Zur Kenntnis genommen. Der Regierungsrat hat am 12. Januar 2016 beschlossen, dass im Gegensatz zur Anpassung 2012, die über alle Sachgebiete hinweg Aktualisierungen berücksichtigt hat, für kommende Anpassungen Themenschwerpunkte festgelegt werden. Somit sollen in kürzeren Zeitabständen gezielte Anpassungen vorgenommen werden. Der Vorteil an diesem Verfahren ist, dass die Anpassungen im Umfang geringer sind und somit auch zügigere Genehmigungsprozesse ermöglichen. Dieses Verfahren gewährt einerseits die notwendige Flexibilität des kantonalen Richtplans aufgrund der dynamischen Entwicklung des Stadtkantons. Andererseits gewährt es aber auch durch das gezielte Vorgehen eine höhere Planbeständigkeit.

Die Schwerpunktbildung bei Anpassungen berücksichtigt raumwirksame Wechselwirkungen zwischen den Sachgebieten. Die Gesamtbetrachtung des kantonalen Richtplans wird durch die Richtplangremien gewährleistet. So wird bei den Anpassungen nach

Themenschwerpunkten jeweils überprüft, welche Interdependenzen zwischen den Sachgebieten vorliegen und inwieweit Anpassungen ausserhalb des Themenschwerpunkts umzusetzen sind. Im Erläuterungsbericht wird im Kapitel „Einordnung dieser Anpassung in den richtplanerischen Gesamtkontext“ die thematische Teilanpassung in den Gesamtkontext der Richtplanung gestellt.

Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehrR

20 Formales (Anpassungsmodus)

Grundsätzlich hat der kantonale Richtplan eine übergeordnete, koordinierende Funktion. Separate Behandlung des Bereichs Siedlung – wie bereits früher erfolgt – und vorliegend des Bereichs Verkehr ist grundsätzlich kritisch zu hinterfragen, da keine gleichzeitige Betrachtung erfolgt, was dem grundlegenden koordinierenden Anspruch des Richtplans widerspricht. Erst später soll auch der Bereich Umwelt in einem separaten Richtplanverfahren angegangen werden. Diese Unzulänglichkeit zeigt sich exemplarisch bei den Eisenbahnvorhaben. Viele – auch die unterstützenswerten – haben teilweise schwerwiegende Auswirkungen auf die Natur. Dies wird in der vorliegenden Revision richtplanerisch nicht aufgenommen, sondern wird auf eine spätere Teilrevision verlagert. Damit wird gerade bezüglich Naturschutz die zentrale Koordinationsaufgabe des Richtplans nicht wahrgenommen.

Zur Kenntnis genommen. Der Regierungsrat hat am 12. Januar 2016 beschlossen, dass im Gegensatz zur Anpassung 2012, die über alle Sachgebiete hinweg Aktualisierungen berücksichtigt hat, für kommende Anpassungen Themenschwerpunkte festgelegt werden. Somit sollen in kürzeren Zeitabständen gezielte Anpassungen vorgenommen werden. Der Vorteil an diesem Verfahren ist, dass die Anpassungen im Umfang geringer sind und somit auch zügigere Genehmigungsprozesse ermöglichen. Dieses Verfahren gewährt einerseits die notwendige Flexibilität des kantonalen Richtplans aufgrund der dynamischen Entwicklung des Stadtkantons. Andererseits gewährt es aber auch durch das gezielte Vorgehen eine höhere Planbeständigkeit.

Die Schwerpunktbildung bei Anpassungen berücksichtigt raumwirksame Wechselwirkungen zwischen den Sachgebieten. Die Gesamtbetrachtung des kantonalen Richtplans wird durch die Richtplangremien gewährleistet. So wird bei den Anpassungen nach Themenschwerpunkten jeweils überprüft, welche Interdependenzen zwischen den Sachgebieten vorliegen und inwieweit Anpassungen ausserhalb des Themenschwerpunkts umzusetzen sind. Im Erläuterungsbericht wird im Kapitel „Einordnung dieser Anpassung in den richtplanerischen Gesamtkontext“ die thematische Teilanpassung in den Gesamtkontext der Richtplanung gestellt.

Gerade hinsichtlich der Auswirkungen auf die Natur wurden wesentliche Ergänzungen im Rahmen der Anpassung Mobilität vorgenommen. Bei den entsprechenden Mobilitäts-Massnahmen wird neu explizit darauf hingewiesen, dass die Anliegen des Naturschutzes zu berücksichtigen sind. Auf etwaigen Koordinationsbedarf wird jeweils hingewiesen. Der Abgleich mit weiteren Objektblättern des Richtplans hat hier keinen Mangel feststellen können.

Eingabe von: WWF Region Basel

21 Formales (Anpassungsmodus)

- Die Vorliegende Anpassung des wichtigsten kantonalen Planungsinstrumentes ist aus gewichtigen Gründen nicht zielführend.

Klima: Der kantonale Richtplan enthält bereits zahlreiche Massnahmen, die zum Klimaschutz beitragen. Dargelegt wird dies

Die beiden zentralen Mängel sind der gänzlich fehlende Bezug zum Klimaschutz und das hier fortgesetzte "Revisions-Splitting", indem sich die Anpassungen jeweils nur auf einen raumrelevanten Teilbereich beziehen.

z.B. im Klimaschutzbericht des Kantons Basel-Stadt (2019). Der kantonale Richtplan verfolgt die Strategie einer Siedlungsentwicklung nach innen (Klimaschutzbericht, Massnahme D1), enthält Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen (Massnahme D2), trifft konkrete Aussagen zum Parkraummanagement (E1) und Mobilitätsmanagement (E7) sowie zum öffentlichen Strassenraum (E5) und enthält insbesondere Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (E6) sowie zum Ausbau der trinationalen S-Bahn (E8). Darüber hinaus wird jeweils bei den Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung in den Grundsätzen eine Orientierung an die 2000-Watt-Gesellschaft (F3) eingefordert. Zudem werden bedeutende thematische Planungen, die langfristig zum Klimaschutz beitragen, extra aufbereitet, indem Teilrichtplanungen erarbeitet werden. Dies sind die Teilrichtpläne Fuss- und Wanderwege und Velo sowie der Teilrichtplan Energie.

Im Zusammenhang mit der Anpassung Umwelt, die ab 2020 vorbereitet wird, wird die Thematik Klima explizit geprüft. Neue Grundlagen wie die neue Stadtklimaanalyse und Ergebnisse des in Erarbeitung befindlichen Teilrichtplans Klima werden hierbei berücksichtigt.

Anpassungsmodus: Der Regierungsrat hat am 12. Januar 2016 beschlossen, dass im Gegensatz zur Anpassung 2012, die über alle Sachgebiete hinweg Aktualisierungen berücksichtigt hat, für kommende Anpassungen Themenschwerpunkte festgelegt werden. Somit sollen in kürzeren Zeitabständen gezielte Anpassungen vorgenommen werden. Der Vorteil an diesem Verfahren ist, dass die Anpassungen im Umfang geringer sind und somit auch zügigere Genehmigungsprozesse ermöglichen. Dieses Verfahren gewährt einerseits die notwendige Flexibilität des kantonalen Richtplans aufgrund der dynamischen Entwicklung des Stadtkantons. Andererseits gewährt es aber auch durch das gezielte Vorgehen eine höhere Planbeständigkeit.

Die Schwerpunktbildung bei Anpassungen berücksichtigt raumwirksame Wechselwirkungen zwischen den Sachgebieten. Die Gesamtbetrachtung des kantonalen Richtplans wird durch die Richtplangremien gewährleistet. So wird bei den Anpassungen nach Themenschwerpunkten jeweils überprüft, welche Interdependenzen zwischen den Sachgebieten vorliegen und inwieweit Anpassungen ausserhalb des Themenschwerpunkts umzusetzen sind. Im Erläuterungsbericht wird im Kapitel „Einordnung dieser Anpassung in den richtplanerischen Gesamtkontext“ die thematische Teilanpassung in den Gesamtkontext der Richtplanung gestellt.

Eingabe von: VCS beider Basel

22	Formales (Anpassungsmodus)	<p>2. - Diese Anpassung umfasst bloss den Bereich Mobilität. Damit fehlt die gebotene Koordination mit den anderen davon untrennbaren raum- und umweltrelevanten Tätigkeiten wie Siedlungsentwicklung, Umwelt (u.a. mit Energieplanung, Stadtklima). Der VCS BLBS hat dieses gesplittete Vorgehen bereits bei der Richtplan-Anpassung Siedlungsentwicklung scharf kritisiert (s. dort). Damit ist das wichtigste Planungsinstrument des Kantons gar kein integrales, strategisches Konzept mehr, sondern ein inhaltlich und zeitlich mangelhaft abgestimmtes Sammelsurium. (Was gemäss RP-Text für das Agglomerationsprogramm gilt, muss erst recht für den RP gelten: In einem Agglomerationsprogramm müssen Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsplanung gemeinsam betrachtet werden, um zur Siedlungsentwicklung nach innen einen Beitrag zu leisten" (A1, RP-Text).</p> <p>- Die Abstimmung kann/könnte somit erst im Zusammenhang mit Grossprojekten oder Arealentwicklungen vorgenommen werden. Die eigentlich übergeordnet zu treffende Abstimmung wird auf die nachfolgende Ebene verlagert, was der gebotenen Interessenabwägung überhaupt nicht gerecht wird. Grundbesitzer und Bauherrschaften können nicht in die Verantwortung für übergeordnete Ziele genommen werden, wenn solche gar nicht integral bestehen. Erst auf Stufe Arealentwicklung/Grossprojekte Gesamtabstimmungen vorzunehmen schadet einerseits der Planungssicherheit, andererseits birgt es die Gefahr der Beliebigkeit, je nach Lobbyarbeit der Akteure.</p> <p>- Eine gesplittete Betrachtung wäre einzig zu verantworten, wenn der RP über einen übergeordneten Teil verfügen würde, auf den sich alle Teilbereiche beziehen müssten. Das ist aber keineswegs der Fall. Zwar werden übergeordnete Ziele wie nachhaltige Verkehrsentwicklung, umwelt- und stadtverträglich, etc. bemüht. Sie kommen aber bloss als populäre Begriffe vor, ohne Konkretisierung und messbare Parameter. Mit dem hier fortgesetzten Revisions-Splitting weigert sich die Regierung, den RP als tatsächlich übergeordnetes Planungsinstrument zu formulieren.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Der Regierungsrat hat am 12. Januar 2016 beschlossen, dass im Gegensatz zur Anpassung 2012, die über alle Sachgebiete hinweg Aktualisierungen berücksichtigt hat, für kommende Anpassungen Themenschwerpunkte festgelegt werden. Somit sollen in kürzeren Zeitabständen gezielte Anpassungen vorgenommen werden. Der Vorteil an diesem Verfahren ist, dass die Anpassungen im Umfang geringer sind und somit auch zügigere Genehmigungsprozesse ermöglichen. Dieses Verfahren gewährt einerseits die notwendige Flexibilität des kantonalen Richtplans aufgrund der dynamischen Entwicklung des Stadtkantons. Andererseits gewährt es aber auch durch das gezielte Vorgehen eine höhere Planbeständigkeit.</p>
<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>		<p>Die Schwerpunktbildung bei Anpassungen berücksichtigt raumwirksame Wechselwirkungen zwischen den Sachgebieten. Die Gesamtbetrachtung des kantonalen Richtplans wird durch die Richtplangremien gewährleistet. So wird bei den Anpassungen nach Themenschwerpunkten jeweils überprüft, welche Interdependenzen zwischen den Sachgebieten vorliegen und inwieweit Anpassungen ausserhalb des Themenschwerpunkts umzusetzen sind. Im Erläuterungsbericht wird im Kapitel „Einordnung dieser Anpassung in den richtplanerischen Gesamtkontext“ die thematische Teilanpassung in den Gesamtkontext der Richtplanung gestellt.</p>	
23	Formales (Anpassungsmodus)	<p>a) Planungsmethodik: Abstimmungsproblematik durch sektorale Betrachtungsweise</p> <p>Der Richtplan ist im Selbstverständnis des Regierungsrates sein „strategisches“ Planungsinstrument hinsichtlich raumwirksamer Tätigkeiten (EB, 4). Er beansprucht mit der Anpassung im Bereich Mobilität Aussagen bis ins Jahr 2035 (EB, 4), blickt damit fünf Jahre weiter in die Zukunft, als der geltende Richtplan dies tut.</p> <p>Die Anpassung zielt nicht auf eine gesamte Revision des Richtplans in der integralen Zusammenschau aller raumrelevanten Tätigkeiten,</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Der Regierungsrat hat am 12. Januar 2016 beschlossen, dass im Gegensatz zur Anpassung 2012, die über alle Sachgebiete hinweg Aktualisierungen berücksichtigt hat, für kommende Anpassungen Themenschwerpunkte festgelegt werden. Somit sollen in kürzeren Zeitabständen gezielte Anpassungen vorgenommen werden. Der Vorteil an diesem Verfahren ist, dass die Anpassungen im Umfang geringer sind und somit auch zügigere Genehmigungsprozesse ermöglichen. Dieses Verfahren gewährt einerseits die notwendige Flexibilität des kantonalen Richtplans</p>

sondern vielmehr auf eine rein sektorale Betrachtung. Wurden 2017/2018 die Objektblätter „Siedlung“ angepasst, erfolgt nun der Schwerpunkt „Mobilität“, gefolgt vom Schwerpunkt „Umwelt“, mit den Fachplanungen Biotopverbund, Fließgewässer, Stadtklima und Energieplanung (EB, 4). Mit der sektoralen Betrachtung will der Regierungsrat ein Mehr an Flexibilität, mit der er beansprucht, eine höherer Dynamik und Planbeständigkeit zu ermöglichen (EB, 4).

Im Kern geht es mit dem Vorgehen um die Flexibilisierung des wichtigsten raumplanungsstrategischen Planungsinstruments des Kantons. Die Sinnhaftigkeit eines solchen Vorgehens – das ein integrales Konzipieren der Zusammenhänge zwischen Siedlungsentwicklung, Mobilität und Umweltbelangen auf Kantonsebene durch die zeitliche Sequenzierung kaum noch zulässt, sondern tendenziell in informelle und verwaltungsinterne Abstimmungen vorverlagert oder aber auf die nachgeordnete Ebene von Grossprojekten und Arealentwicklungen zurückverlagert – ist dringend in Frage zu stellen. Besonders dort, wo es projektbasiert stets schwerer fällt, Akteure und Grundeigentümer bei ihren Planungen hinsichtlich ihrer Gesamtverantwortung für teilräumlich übergeordnete Planungsziele substanziell in die Pflicht zu nehmen. Aber v.a. auch dort, wo der Richtplan beansprucht, die Weichenstellungen der Mobilität für das Jahr 2035, das heisst für den Eintritt und den kompletten Übergang in ein fossilfreies Zeitalter vorzunehmen. Denn diese gesellschaftliche Transformation und politische Herkulesaufgabe – mit all ihren Abhängigkeiten, z.B. zu Wohnraumpolitik – kann gar nicht in einem fachlich sektoralen Vorgehen gelöst werden.

Wird planungsmethodisch am gewählten Vorgehen der Flexibilisierung festgehalten – trotz des vom Bund vorgegebenen, raumplanungsrechtlichen Abstimmungsgebots hinsichtlich raumwirksamer Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander (Art. 8 Abs. 1 lit. b RPG) –, dann könnte das bestenfalls damit gerechtfertigt werden, dass alle einzelnen Anpassungsschritte der Richtplanung (sprich zu Siedlung, Mobilität und Umwelt) jeweils selbst schon übergeordneten und dabei abgestimmten Vorgaben Rechnung tragen. D.h. Vorgaben, die auch in räumlicher Hinsicht bereits konsistent sind, und die daher bereits ausserhalb des Instruments des Richtplans ausreichend abgestimmt wurden. Mit der Strategie einer Teilanpassung auf einer nachgeordneten, rein sektoralen Ebene können jedenfalls räumlich umfassende Anpassungen auf einer übergeordneten, nichtsektoralen Ebene nicht wirklich vorgenommen und damit auch nicht beansprucht werden. Dies schwächt den strategisch-kordinativen Aspekt des Planungsinstruments extrem.

Da sich der Regierungsrat dennoch für solch ein sektoral-sequentielles

aufgrund der dynamischen Entwicklung des Stadtkantons. Andererseits gewährt es aber auch durch das gezielte Vorgehen eine höhere Planbeständigkeit.

Die Schwerpunktbildung bei Anpassungen berücksichtigt raumwirksame Wechselwirkungen zwischen den Sachgebieten. Die Gesamtbetrachtung des kantonalen Richtplans wird durch die Richtplangremien gewährleistet. So wird bei den Anpassungen nach Themenschwerpunkten jeweils überprüft, welche Interdependenzen zwischen den Sachgebieten vorliegen und inwieweit Anpassungen ausserhalb des Themenschwerpunkts umzusetzen sind. Im Erläuterungsbericht wird im Kapitel „Einordnung dieser Anpassung in den richtplanerischen Gesamtkontext“ die thematische Teilanpassung in den Gesamtkontext der Richtplanung gestellt.

Hinsichtlich des Planungshorizonts des kantonalen Richtplans ist anzumerken, dass dieser bereits im Rahmen der vorhergehenden Anpassung von 2030 auf 2035 verlängert wurde und nicht erst mit der Anpassung Mobilität.

Vorgehen entschieden hat, ist als anzunehmen, dass die Anpassungen zur Mobilität bereits anderweitig beschlossenen, übergeordneten Zielsetzungen entsprechen. Einige sind so auch im Richtplan benannt. Wiederholt dienen Ziele wie „umwelt- und stadtverträglich“, „umweltgerecht“, „stadtgerechte Mobilität“, oder eine „nachhaltige Verkehrsentwicklung“ als qualitative Referenzen. Gleichwohl sind diese Referenzen alles andere als klare Messlaten. Einen wesentlichen verkehrspolitischen Stellenwert hat zudem das „Verkehrspolitische Leitbild“ des Kantons Basel-Stadt von 2015 (EB, 2). Letztlich versteht sich der vorliegende Richtplanauszug mit Ausnahme einer unverbindlichen Aussage bezüglich der quantitativen Verpflichtung aus der Verkehrsinitiative (RP, ST11) als rein qualitatives Planungsinstrument. Wie die Zusammenhänge bspw. zwischen Arbeitsplatzpolitik (Arbeitsplatzüberhang), Mobilitätsfragen (Pendlerverflechtungen) und Wohnraumpolitik (Druck auf Wohnungsmarkt durch gezielt produzierten Arbeitsplatzüberhang) tatsächlich abgestimmt wurden, geht jedoch aus den Dokumenten der Vernehmlassung nicht hervor.

Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt! Basel

24 Formales (Volksentscheide)

Volksentscheide müssen akzeptiert werden
Gerne ruft die SVP in Erinnerung, dass die baselstädtische Stimmbewölkerung das „Tram Erlenmatt“ wie auch den „Veloring“ abgelehnt haben. Es kann daher nicht angehen, dass nun durch die Hintertüre das Tram 30 „Kleinbasel“ und die Sevogelbrücke sowie die Zollibrücke wieder in die Programme aufgenommen werden. Volksentscheide gilt es auch im Planungsamt und in der Regierung zu akzeptieren, selbst dann, wenn sie der eigenen Ideologie zuwiderlaufen.

Eingabe von: SVP Basel-Stadt

Die im Richtplan als Vororientierung eingetragene Massnahme "Tram 30, Kleinbasel" entspricht in der Streckenführung nicht dem damaligen Erlenmatt-Tram.

Die beiden Brücken waren bereits vor der Veloring-Initiative im Teilrichtplan Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltete die Kosten der Zollibrücke, nicht aber der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastrukturen erfüllen sie die Forderungen der Gegner des Velorings für die direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Zollibrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.

25 Formales (Fragebogen)

Die FDP verzichtet deshalb darauf, einen 12-seitigen detaillierten Fragebogen auszufüllen. Wir haben zwar Verständnis dafür, dass dies eine schematische Auswertung ermöglicht. Aber da die politische Wertung gerade in Mobilitätsfragen ohnehin wichtiger ist als in einer solchen Vernehmlassung über einzelne Textpassagen zu diskutieren und bei der Planung auf politischer Ebene vor allem die Beurteilung grundsätzlicher Fragen entscheidend ist, bitten wir Sie um Verständnis,

Zur Kenntnis genommen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<p>dass wir unsere Haltung in Form dieses Schreibens zum Ausdruck bringen.</p> <p><i>Eingabe von: FDP Basel-Stadt</i></p>	
26 Formales (Fragebogen)		<p>Kritisch zu hinterfragen gilt es im Weiteren die Form des Vernehmlassungsfragebogens. Die starren Ja-/Nein-Antwortmöglichkeiten werden dem qualitativen Charakter des Richtplantexts nicht gerecht. Die entsprechenden Antworten dürften in vielen Fällen wenig aussagekräftig sein (Ja, aber..., Nein, aber...). Allen quantitativ-standardisierten Methoden zum Trotz kommt man bei einer Richtplanvernehmlassung um eine qualitative Auswertung der Antworten nicht herum. Zudem fehlt der Fragenblock zum Objektblatt Luftverkehr. Der Gewerbeverband Basel-Stadt stimmt diesem Objektblatt zu.</p> <p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Vielen Dank für den Hinweis zum Fragebogen. Die Auswertung hat ergeben, dass die Ja-/Nein-Antwortmöglichkeiten wenig und unterschiedlich genutzt wurden. Etwaig wird bei späteren Fragebögen darauf verzichtet.</p> <p>Zum Objektblatt M4.1 EuroAirport ist im Fragebogen kein Frageblock enthalten, da das Objektblatt inhaltlich nicht geändert wurde. Eine Auflage dieses Objektblattes war daher eigentlich nicht notwendig. Es wurde aber mit aufgelegt, um den Sachbereich Mobilität in Gänze abzubilden. Selbstverständlich werden aber alle Stellungnahmen zum Objektblatt berücksichtigt.</p>
27 Formales (Fragebogen)		<p>Die Einschränkung der Antworten auf Ja oder Nein mag zwar die Auswertung erleichtern, ist in vielen Fällen aber kein sachdienliches Mittel, um eine differenzierte Antwort zu erhalten.</p> <p><i>Eingabe von: ACS beider Basel</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Vielen Dank für den Hinweis zum Fragebogen. Die Auswertung hat ergeben, dass die Ja-/Nein-Antwortmöglichkeiten wenig und unterschiedlich genutzt wurden. Etwaig wird bei späteren Fragebögen darauf verzichtet.</p>
28 Formales (Fragebogen)		<p>Besten Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Wir bitten um Verständnis dafür, dass wir in dieser Form und nicht mittels Fragebogen antworten. Die Fragestellungen sind zu eng formuliert. Wenn Sie wirklich an Antworten interessiert sind, gehen wir davon aus, dass Sie diese Form der Beantwortung gleichwertig entgegen nehmen.</p> <p><i>Eingabe von: LDP Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Grundsätzlich werden alle schriftlichen Stellungnahmen berücksichtigt. Der Fragebogen ist ein Angebot zur Auswertung für die Stellungnehmenden, muss aber nicht genutzt werden.</p>
29 Formales (Fragebogen)		<p>Ein weiterer formeller Hinweis: Im Formular fehlt ein Fragenblock zum Thema Luftverkehr.</p> <p><i>Eingabe von: TCS beider Basel</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Zum Objektblatt M4.1 EuroAirport ist im Fragebogen kein Frageblock enthalten, da das Objektblatt inhaltlich nicht geändert wurde. Eine Auflage dieses Objektblattes war daher eigentlich nicht notwendig. Es wurde aber mit aufgelegt, um den Sachbereich Mobilität in Gänze abzubilden. Selbstverständlich werden aber alle Stellungnahmen zum Objektblatt berücksichtigt.</p>
30 Formales (Weiteres)		<p>Ergänzend zu obenstehenden Anträgen schliesst sich BastA! den konkreten Anträgen und Beurteilungen von VCS beider Basel und Grünen Basel-Stadt an.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		Ihnen unsere Stellungnahme in dieser Form übermitteln. <i>Eingabe von: IG Kleinbasel</i>	
36	Formales (Weiteres)	- Die Darstellung der Anpassung ist unmöglich, lesehinderlich und erschwert – bewusst oder nicht – das Nachvollziehen der Änderungen. Aufgehobenen/ersetzte Passagen sollten wie die neu eingefügten im direkt im Fliesstext als gestrichener Text erscheinen, nicht als Randnotizen. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. Eine Darstellung des gelöschten Texts im Fliesstext hat dazu geführt, dass dieser sehr "zerrissen" war und das Erfassen des Gesamttexts erschwert hatte. Daher wurde entschieden den gelöschten Text am Textrand abzubilden.
37	Inhalt (Grundsätzliches)	Inhaltlich halten wir grundsätzlich fest, dass die FDP die vorliegende Teilrevision des kantonalen Richtplanes in dieser Form nicht unterstützen kann. Wir werden dies nachfolgend noch genauer ausführen. <i>Eingabe von: FDP Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen.
38	Inhalt (Grundsätzliches)	Die FDP hat bereits in verschiedenen Vernehmlassungen und politischen Diskussionen zum Ausdruck gebracht, was ihre Haltung in Mobilitätsfragen ist. Wir erachten es nun nicht als sinnvoll, jeden Satz im Richtplanentwurf, welcher dieser Haltung widerspricht anzumahnen. Stattdessen halten wir nachfolgend einige mobilitätspolitische Grundsätze fest: Wir sind der Meinung, dass diese Grundsätze im Interesse des Kantons Basel-Stadt und seiner Bewohnerinnen und Bewohner sind und sich deshalb im Richtplan entsprechend wiederfinden sollten. <i>Eingabe von: FDP Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen.
39	Inhalt (Grundsätzliches)	Bereits heute wird der Raum Basel fast täglich von Staus geplagt, die Infrastruktur ist überlastet und der Regierungsrat hat ambitionierte Wachstumsziele: Bis 2035 soll sich die Zahl der Arbeitsplätze um 30'000 und jene der Einwohner und Einwohnerinnen um 20'000 erhöhen. Die Planung der künftigen Verkehrsinfrastruktur, insbesondere die wichtigen Grossprojekte Durchmesserstrecke «Herzstück Basel», Rheintunnel und Autobahnring, sind deshalb durch Vorarbeiten und Lobbying in Bern zügig voranzutreiben. <i>Eingabe von: FDP Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen. Ist so vorgesehen, wenn auch der Autobahnring einen längeren Zeithorizont aufweist, wie die übrigen Planungen.
40	Inhalt (Grundsätzliches)	Es soll grundsätzlich die freie Wahl des Verkehrsmittels gelten. Der Staat schafft die Rahmenbedingungen und stellt die Infrastruktur zur Verfügung, die Wahl der Verkehrsträger muss aber Privatsache <i>Eingabe von: FDP Basel-Stadt</i>	Der Richtplan enthält keine Elemente, welche die freie Verkehrsmittelwahl einschränkt.

<i>Thema / Objektblatt</i>	<i>Betreft</i>	<i>Nr. Anregung, Bemerkung</i>	<i>Stellungnahme</i>
41	Inhalt (Grundsätzliches)	<p>Die Region Basel braucht eine gemeinsame Verkehrspolitik für den öffentlichen und den Individualverkehr. Die Kantone müssen zusammenarbeiten und wo sinnvoll gemeinsame Trägerschaften errichten. So soll eine Verkehrsplanung beider Basel geschaffen werden.</p> <p><i>Eingabe von: FDP Basel-Stadt</i></p>	Im Rahmen des Agglomerationsprogramms werden die Planungen des Gesamtverkehrssystems zwischen allen betroffenen Gebietskörperschaften koordiniert. Eine Zusammenarbeit erfolgt auch bei Nationalstrassenplanungen, Bahnplanung (Herzstück) und Tramnetzentwicklung.
42	Inhalt (Grundsätzliches)	<p>Die Richtpläne berücksichtigen massvoll die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs.</p> <p><i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
43	Inhalt (Grundsätzliches)	<p><u>Zum Inhalt:</u> Die vorliegenden Anpassungsentwürfe zum Richtplan Mobilität bzw. zu den Teilrichtplänen Velo sowie Fuss- und Wanderwege gehen basierend auf § 13 USG von einseitig ausgerichteten verkehrspolitischen Prämissen aus. Sowohl die strategischen Grundsätze wie auch die meisten Objektblätter sind grossmehrheitlich gegen die Anliegen des motorisierten Individualverkehrs gerichtet. Der Gewerbeverband Basel-Stadt steht für eine Verkehrspolitik des Ausgleichs, welche die Interessen der einzelnen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielt, sondern gleichermassen berücksichtigt. Das gilt ebenso für die Interessen des fahrenden und stehenden motorisierten Individualverkehrs. Für den Gewerbeverband Basel-Stadt gilt dabei der Grundsatz, dass sämtliche Verkehrsträger vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen zu schützen sind und eine hierfür ausreichende Infrastruktur bereitzustellen ist. Die meisten Inhalte der vorliegenden Entwürfe widersprechen diesen Grundsätzen, so dass ihnen nicht zugestimmt werden kann.</p> <p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	Wir teilen die Einschätzung des Gewerbeverbandes nicht. Der Richtplan strebt eine stadtgerechte Mobilität unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel an.
44	Inhalt (Grundsätzliches)	<p>Es fehlen: Die in den einleitenden Bemerkungen sowie in den nachfolgenden Ausführungen definierten Leitlinien einer Verkehrspolitik des Ausgleichs, welche die Interessen der einzelnen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielt, sondern gleichermassen berücksichtigt.</p> <p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	Im Vordergrund stehen nicht die Interessen einzelner Verkehrsmittel sondern das Oberziel einer lebenswerten Stadt mit guter Erreichbarkeit.
45	Inhalt (Grundsätzliches)	<p>Verkehrspolitisches Leitbild mit sieben strategischen Schwerpunkte im Sinne der glp BS</p> <p><i>Eingabe von: Grünliberale Partei Basel Stadt</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
46	Inhalt (Grundsätzliches)	<p>Besten Dank für die Möglichkeit, zu den genannten Richtplan-Teilen</p>	Zur Kenntnis genommen.

Stellung nehmen zu dürfen. Unsere Bemerkungen beziehen sich zum einen auf die Umsetzung der bereits mit der Vernehmlassung zum Teilrichtplan Velo 2013 von uns eingereichten Punkte, zum anderen auf weitere Konflikte zwischen den geplanten Verkehrsmassnahmen und Anliegen des Naturschutzes im Kanton.

Eingabe von: Pro Natura Basel

47 Inhalt (Grundsätzliches)

Gemäss schweizerischem Raumplanungsrecht hat der Richtplan des Kantons behördenverbindliche Wirkung. Dabei werden gemäss der Verordnung zum eidgenössischen Raumplanungsgesetz drei Kategorien unterschieden, je nach Stand der räumlichen Abstimmung:

a) Vorhaben, die erst im Ansatz bekannt sind und von denen nur grobe Vorstellungen bestehen, werden im Richtplan als «Vororientierung» bezeichnet.

b) Vorhaben, deren räumliche Abstimmung begonnen hat, bei denen noch offene Fragen bestehen, sind «Zwischenergebnisse».

c) Vorhaben, die räumlich abgestimmt sind, gelten als «Festsetzungen». Für deren Realisierung sind nur noch Detailplanungen erforderlich, welche die üblichen Verfahrensschritte (und unter Umständen auch Umweltverträglichkeitsprüfungen) umfassen.

Die Durchsicht der Vernehmlassungsunterlagen vom September 2018 zeigt, dass eine Fülle von Vorhaben der Kategorie "Festsetzung" zugeordnet werden, obwohl z.B. die naturschützerischen Aspekte des Vorhabens bisher mit den entsprechenden Stakeholdern nicht geklärt sind.

Antrag: Wir beantragen, dass Sie diese Zuordnung erläutern bzw. dem Richtplan jeweils eine solche Erörterung voranstellen.

Wir hatten dies bereits im Jahr 2013 moniert und dabei festgestellt, dass es aus Sicht von Pro Natura Basel zum einen Vorhaben gibt, die aus unserer Sicht nicht festgesetzt werden können, weil sie nicht realisierbar sind, indem etwa Naturwerte unwiederbringlich zerstört würden.

Eingabe von: Pro Natura Basel

Nicht berücksichtigt. Im Erläuterungsbericht wird die Forderung, nämlich die Zuordnung jeweils zu erläutern, bereits erfüllt. Wenn örtliche Festlegungen von Vororientierung oder Zwischenergebnis auf Festsetzung hochgesetzt werden, wird dies jeweils im Erläuterungsbericht begründet dargelegt. Für Vorhaben mit dem Koordinationsstand Festsetzung ist die Koordination angesichts der zu erwartenden nachgeordneten Planungen und Entscheide sichergestellt, die grobe Machbarkeit nachgewiesen und die Zusammenarbeit im Konsens abgeschlossen.

48 Inhalt (Grundsätzliches)

Andererseits regelt der Richtplan auch Vorhaben, die aus unserer Sicht unter angemessener Berücksichtigung der Naturschutzanliegen grundsätzlich machbar sind. "Pro Natura Basel befürwortet im Prinzip alle Massnahmen, die den Fuss- und Veloverkehr fördern. Dies darf aber nicht ohne Berücksichtigung der Anliegen des Naturschutzes geschehen." Dies haben wir bereits in unserer Stellungnahme zur Vernehmlassung zum Teilrichtplan Velo 2013 gefordert, indem wir den Antrag stellten, den Text zu den vorgesehenen Massnahmen wie folgt

Zur Kenntnis genommen.

zu ergänzen:
 "Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt". Wir stellen nun mit Freude fest, dass diese Formulierung bei der aktuell aufliegenden Anpassung Mobilität des kantonalen Richtplans konsequent verwendet wurde und danken Ihnen dafür.

Eingabe von: Pro Natura Basel

49 Inhalt (Grundsätzliches)

Die bei der Lektüre durchs Band feststellbare Aversion gegen den Motorisierten Individualverkehr ist inakzeptabel, basiert ausschliesslich auf Ideologie – und der Bericht sollte unter diesem Aspekt grundsätzlich überarbeitet werden.

Wir teilen die Einschätzung des ACS nicht. Der Richtplan strebt eine stadtgerechte Mobilität unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel an

Eingabe von: ACS beider Basel

50 Inhalt (Grundsätzliches)

Der ACS beider Basel ist mit dem vom Regierungsrat im Juni 2015 beschlossenen «Verkehrspolitischen Leitbild» nicht einverstanden. Insbesondere erachtet er die übergeordneten Zielsetzungen als diskriminierend, weltfremd und ideologisch. Speziell die Schwerpunkte, den städtischen Strassenverkehr zu dosieren, den öffentlichen Parkraum zu beschränken und aktiv zu bewirtschaften, sowie die Verkehrsnachfrage über Mobilitätsmanagement zu beeinflussen, sind für ihn nicht tolerierbar. Alle Städte, auch Basel, sind auf alle Verkehrsträger angewiesen. Die einseitige Benachteiligung des Motorisierten Individualverkehrs (künftig: MotIV) ist für den ACS deshalb weder akzeptabel noch sinnvoll.

Der motorisierte Individualverkehr beansprucht nach wie vor den grössten Anteil der Verkehrsfläche. Von einer einseitigen Benachteiligung kann deshalb keine Rede sein. Die Haltung des ACS wird zur Kenntnis genommen.

Eingabe von: ACS beider Basel

51 Inhalt (Grundsätzliches)

Die Liberal-Demokratische Partei Basel-Stadt, LDP hat kürzlich ein umfassendes Papier verfasst, das sich zur baulichen Entwicklung unseres Kantons äussert. Auch die hier zu diskutierenden Themen sind darin enthalten. Wenn sich unser Kanton so entwickeln soll, wie das in diversen Prognosen und auch vom Regierungsrat vorgesehen ist, muss auch der Mobilität grosse Beachtung geschenkt werden. Es braucht auch in diesem Bereich – nicht nur bei der baulichen Entwicklung unserer Stadt – eine Gesamtsicht. Eine solche fehlt bisher. Auch ist nicht klar, wer bei solchen für die Zukunft wichtigen Fragen die Federführung haben soll, das BVD oder das PD. Hier sind nach wie vor

Das verkehrspolitische Leitbild, das der Regierungsrat 2015 beschlossen hat, stellt eine solche Gesamtsicht dar. Es wird periodisch überprüft und angepasst.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<p>Doppelspurigkeiten feststellbar, die beseitigt werden sollten. <i>Eingabe von: LDP Basel-Stadt</i></p>	
52 Inhalt (Grundsätzliches)		<p>Bei allem Verständnis für den engen öffentlichen Raum halten wir die aktuelle Politik für sehr einseitig. Der Automobilverkehr wird permanent vernachlässigt. Die Folgen sind zum Teil kontraproduktiv. So erfolgt mancherorts eine Verlagerung des Verkehrs in Quartierstrassen. Auch in diesem Bereich fehlt eine Gesamtsicht, die öffentlich diskutiert werden könnte. <i>Eingabe von: LDP Basel-Stadt</i></p>	<p>Wir teilen die Einschätzung der LDP nicht. Der Richtplan strebt eine stadtgerechte Mobilität unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel an.</p>
53 Inhalt (Grundsätzliches)		<p>Die Bevölkerung und Arbeitsplätze in Basel sollen bis 2035 um 10% zunehmen. Auch andere Bereiche der Stadt müssen sich diesem Wachstum anpassen und weiterentwickeln, damit Basel eine lebenswerte Stadt bleibt. Neben dem Wohnraum ist auch die Mobilität ein wichtiger Punkt damit dieses Wachstum funktionieren kann. Die heutige Mobilität kann aber aufgrund der bestehenden Strukturen nicht einfach um 10% skaliert werden. Eine quantitative Erhöhung der Mobilität ist vermutlich nur noch beim ÖV, Fussgänger und dem Radverkehr möglich. Eine effizientere Nutzung der Verkehrsangebote ist möglich, jedoch wird nur vage darauf eingegangen wie dieses Potential ausgeschöpft werden soll. <i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Johann</i></p>	<p>Die Auslastung bestehender Infrastrukturen ist nicht richtplanrelevant. Die vermissten Aussagen finden sich (zumindest teilweise) im verkehrspolitischen Leitbild.</p>
54 Inhalt (Grundsätzliches)		<p>Bei der Siedlungsentwicklung nach innen muss zwingend auf Bestehendes Rücksicht genommen werden. Die Verdichtung sollte nicht als Freipass zur Gewinnoptimierung von Investoren dienen. <i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Johann</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
55 Inhalt (Grundsätzliches)		<p>Der TCS steht ein für eine Verkehrspolitik, welche die verschiedenen Verkehrsträger gleich behandelt. Die vorliegenden Entwürfe für eine Anpassung zum Richtplan Mobilität bzw. zum Teilrichtplan Velo sehen eine einseitige Behinderung des motorisierten Individualverkehrs vor. Dagegen werden wir uns auch weiterhin wehren. <i>Eingabe von: TCS beider Basel</i></p>	<p>Der motorisierte Individualverkehr beansprucht nach wie vor den grössten Anteil der Verkehrsfläche. Von einer einseitigen Benachteiligung kann deshalb keine Rede sein. Die Haltung des TCS wird zur Kenntnis genommen.</p>
56 Inhalt (Grundsätzliches)		<p>Gerne erinnern wir an die Aussagen von Herrn Regierungsrat Hanspeter Wessels vom 13. November 2018 anlässlich des Infoforums Hochleistungsstrassen an der FHNW in Muttenz, welcher ausgeführt hat, dass nicht die einzelnen Verkehrsträger gegeneinander ausgespielt werden sollen, sondern gemeinsam nach Lösungen gesucht werden soll. Dem können wir nur zustimmen.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>	
57	Inhalt (Grundsätzliches)	Hingegen begrüßen wir ausdrücklich das Bekenntnis im Kantonalen Richtplan zum Ausbau der Hochleistungstrassen. Wir beobachten in letzter Zeit ein vermehrtes Ausweichen auf das kantonale Strassennetz. Dies gilt es zu verhindern, indem auf den Hochleistungstrassen genügend Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden. <i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. Der Leitsatz 45 enthält die Forderung.
58	Inhalt (Grundsätzliches)	Grundsätzlich begrüßen die Grünen Basel-Stadt jegliche Verbesserungen, welche im vorliegenden Entwurf zugunsten des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs gemacht werden. <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i>	Zur Kenntnis genommen.
59	Inhalt (Grundsätzliches)	Für uns stehen sämtliche Anpassungen und Ziele unter dem übergeordneten Prinzip, dass Möglichkeiten gesucht werden müssen, das Wachstum in der motorisierten Mobilität inkl. ÖV zu bremsen und langfristig zu stoppen. Eine intelligente Verzahnung von Siedlungsstruktur und Mobilitätskonzepten ist dafür nötig und planerisch zu sichern. <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i>	Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr erfolgt auf städtischer Ebene über eine Arealentwicklung, die Mobilitätskonzepte integral beinhaltet. Diese Abstimmung muss aber vor allem auch auf regionaler Ebene erfolgen. Die entsprechenden Planungen werden im Rahmen des Agglomerationsprogramms erarbeitet.
60	Inhalt (Grundsätzliches)	Uns fehlen Aussagen und Ziele bezüglich: b) Einbindung Basels in den nationalen und internationalen Zugfernverkehr. Diese Lücken müssen in der Überarbeitung unserer Meinung nach gefüllt werden. <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i>	Diese Aspekte sind im Leitsatz 42 und in den Planungsgrundsätzen A und B des Objektblattes M 1.1. enthalten. Im Übrigen liegt die Kompetenz der Fernverkehrsplanung beim Bund.
61	Inhalt (Grundsätzliches)	Wir bemängeln das Fehlen einer kompakten Grundlagendarstellung im Verkehrsbereich. Eine faktische Begründung verschiedener Massnahmen wird mit den Erläuterungen nicht vorgenommen. So basiert die Ausbauplanung des Trams auf einer Karte; objektive Angaben zur möglichen Nutzung und Sinnhaftigkeit der Vorhaben fehlen aber.	Im Erläuterungsbericht werden im Kapitel „Ausgangslage zur Anpassung Mobilität“ die Grundlagen kurz dargestellt. In der pdf-Fassung des Erläuterungsberichts können diese Unterlagen zudem mittels Direktlink aufgerufen werden. Zudem gibt es in der gedruckten Fassung des Richtplans ein Literaturverzeichnis und auf der Internetseite des Richtplans www.richtplan.bs.ch können die Unterlagen in der html-Fassung jeweils aufgerufen werden. In der Ausgangslage und in den Zielsetzungen werden jeweils die wichtigsten Informationen (objektive Angaben) zum Verkehrsmittel z.B. Tram aufgezeigt. In den „Details zu den örtlichen Festlegungen“ im Objektblatt M1.2 Tram werden jeweils der Verlauf und der Bezug zu anderen Massnahmen dargelegt. Kosten-/

Nutzenanalysen, exakter Streckenverlauf etc. zu einzelnen Massnahmen sind Inhalte der jeweiligen Projektvorlage ans Parlament und nicht richtplanrelevant.

Eingabe von: WWF Region Basel

62 Inhalt (Grundsätzliches)

Es fehlen planerische Überlegungen zum Busnetz und zur Schifffahrt; das wären mögliche innerstädtische Linienfahrten, zur zunehmenden Bedeutung der Personenschifffahrt und der Rheinfähren.

Das Busnetz ist nicht richtplanrelevant. In erster Linie betriebliche Frage. Wird mit dem ÖV-Programm definiert. Ein Linienschiff auf dem Rhein wurde untersucht und aufgrund des geringen Nutzens und der mangelnden Wirtschaftlichkeit verworfen.

Eingabe von: WWF Region Basel

63 Inhalt (Grundsätzliches)

Es bleibt weiter unbegründet, weshalb Ö33 Linienschifffahrt auf dem Rhein aus dem Richtplan gelöscht werden soll und weshalb die Linienschifffahrt nicht als Teil des öffentlichen Verkehrs entwickelt werden kann.

Das Einsetzen einer Linienschifffahrt im Sinne eines öffentlichen Verkehrsmittels wie Tram und Bus wurde vom Kanton umfangreich untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass ein Linienschiffahrtsbetrieb auf dem Rhein u.a. aufgrund der starken Strömung nicht rentabel ist. Zudem fänden durch den Linienschiffsbetrieb vor allem Verlagerungen der Fahrgastzahlen vom Tram oder Bus statt. Der Grosse Rat hat diesbezüglich den Anzug Heidi Mück und Konsorten betreffend Linienschifffahrt auf dem Rhein unter zur Kenntnisnahme der vorgenannten Erkenntnisse im April 2016 als erledigt abgeschlossen.

Eingabe von: WWF Region Basel

64 Inhalt (Grundsätzliches)

Einleitende Bemerkungen

Die SVP Basel-Stadt steht dem Vorhaben zur geplanten Revision des Richtplanes Mobilität sowie der dazugehörenden Teilrichtpläne skeptisch gegenüber. Einmal mehr sind die in der vorliegenden Revision gemachten strategischen Aussagen zu diesem Planungsinstrument verkehrspolitisch einseitig und richten sich hauptsächlich gegen den Motorisierten Individualverkehr (MIV). Eine Gleichbehandlung aller Verkehrsträger, wie die SVP schon seit Langem fordert, kommt auch in dieser Vorlage wiederum nicht zum Ausdruck. Sämtliche Vernehmlassungsunterlagen richten sich einseitig gegen den MIV, welcher mit den Teilrichtplänen weiter eingeschränkt werden soll. Diese einseitige Strategie entspricht nicht mehr den politischen Mehrheitsverhältnissen in diesem Kanton. Vergangene Abstimmungen zum Thema „Verkehr“ haben klar gezeigt, dass die baselstädtische Stimmbevölkerung künftig andere Prioritäten setzt und die ideologisierte Verkehrspolitik ihres Departements nicht mehr mitträgt. Die SVP fordert Sie daher auf, sich endlich von diesen Ideologien zu verabschieden und zu Pragmatismus und Vernunft zurückzukehren. Die hier vorliegenden Dokumente sind das Gegenteil davon.

Wir teilen die Einschätzung der SVP nicht. Der Richtplan strebt eine stadtgerechte Mobilität unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel an

Eingabe von: SVP Basel-Stadt

- 65 Inhalt (Grundsätzliches)
- Moderne Mobilitätsformen werden ausgeblendet
Ausgerechnet die mobilen Mobilitätsformen, wie beispielsweise Sharing im Auto, Velo- und gar Trottnet-Bereich, werden in der Vorlage komplett ausgeklammert und finden keine Beachtung. Stattdessen propagiert der Regierungsrat weiter eine völlig einseitige Verkehrspolitik zu Gunsten von Tram, Bus und Zug. Dabei haben gerade diese modernen Mobilitätsformen grosses Potenzial, währenddem der Ausbau des Tram- und Busnetzes angesichts knapper Ressourcen und der heute bereits permanent herrschenden Überbelastung des Netzes (mit entsprechender Stau- und Verspätungsfolge) weitgehend abgeschlossen sein muss. Neue Tramlinien sind genauso illusorisch wie eine weitere Taktverdichtung auf dem Netz.
Gerade auch in Bezug auf die Umwelt- und Lärmbelastung blendet der Regierungsrat die genannten modernen Mobilitätsformen komplett aus und verschliesst sich diesen völlig. Offensichtlich geht es dem Regierungsrat gar nicht so sehr darum, dass die Umwelt- und Lärmbelastung abnehmen soll, sondern vielmehr um eine generelle Einschränkung des MIV, welcher ihm offensichtlich aus politischen Gründen ein Dorn im Auge ist. Diese Politik lehnt die SVP ab.
- Eingabe von: SVP Basel-Stadt*
- 66 Inhalt (Grundsätzliches)
- Einseitige Verbote sind abzulehnen
Die heutige Gesellschaft soll nicht durch einseitige Verbote eingeschränkt werden. Die Bürgerinnen und Bürger dürfen selbst entscheiden, welche Mobilitätsform sie auswählen möchten. Eine weitergehende Beschränkung und Behinderung des Privatverkehrs ist daher der falsche Ansatz. Vielmehr müsste der Regierungsrat sich dann auch die Frage stellen, ob er – wie bisher immer propagiert – weiterhin an der Zuwanderung in unseren Kanton interessiert ist. Die einzige Möglichkeit die Verkehrsströme einzudämmen wäre nämlich, dass man die Zuwanderung generell stoppt. Dieses Ansinnen wurde, mindestens bis heute, vom Regierungsrat nie unterstützt. Mehr Zuwanderung bedeutet aber letztlich auch eine zusätzliche Beanspruchung der Ressourcen auf Strasse und Schiene. Daher sind die Ziele der Reduktion des Strassenverkehrs bis 2020 um 10%, wie der Regierungsrat ja selbst zugibt, völlig utopisch.
- Eingabe von: SVP Basel-Stadt*
- 67 Inhalt (Grundsätzliches)
- Im Gegensatz zur Anpassung 2012, die über alle Sachgebiete hinweg Aktualisierungen berücksichtigt hat, ist es jetzt vorgesehen, in kürzeren Zeitabständen gezielte Anpassungen vorzunehmen. Aufgrund dessen wurde 2016/17 eine Anpassung mit dem Themenschwerpunkt Siedlungsentwicklung erarbeitet und vom Regierungsrat im September
- Sharing Systeme und weitere innovative Verkehrsangebote sind im Leitsatz 40 erwähnt. Sie sind in der Regel aber nicht richtplanrelevant (weil keine zusätzlichen Infrastrukturen nötig sind) und deshalb im verkehrspolitischen Leitbild abgehandelt.
- Der Richtplan sieht kein Verbot des Privatverkehrs vor.
Die vergangenen Jahre (2010-2017) haben gezeigt, dass der motorisierte Individualverkehr auf dem städtischen Strassennetz trotz einem erheblichen Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum um 5% abgenommen hat (Verkehrsindex BS).
- Zur Kenntnis genommen. Der Kanton Basel-Stadt strebt bis 2035 eine Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung auf je 220'000 an. Dies bedeutet, dass bis 2035 ca. 20'000 mehr Menschen leben und fast 30'000 mehr Menschen in Basel arbeiten werden. Insbesondere aufgrund dieser Herausforderung wurde der kantonale Richtplan in

2018 erlassen. Die Anpassung Siedlungsentwicklung, die zurzeit in Prüfung beim Bund ist, stellt aus Sicht des Kantons die Grundlage für die vorliegende Anpassung Mobilität dar.

Trotzdem ist der Bund der Ansicht, dass vor dem Hintergrund der grossen Herausforderung in der Stadt Basel die nötige Abstimmung von Siedlung und Verkehr in Zukunft noch verstärkt werden sollte. Mit einer Entwicklung der Wohnbevölkerung um rund 13'000 und der Arbeitsplatzentwicklung um rund 23'000 bis 2035 wird eine Steigerung der Mobilitätsbedürfnisse und -nachfragen einhergehen. Ob dies zum grössten Teil mit zusätzlichen ÖV- und LV-Verbindungen aufgefangen werden kann, ist aus Sicht des ASTRA fraglich, zumal die Siedlungsschwerpunkte in der direkten Nähe zu den Nationalstrassenanschlüssen liegen. Es sei vielmehr zu erwarten, dass der Druck auf die Zulaufstrecken und die Schnittstellen zur Nationalstrasse besonders in der Umgebung dieser Siedlungsschwerpunkte wachse. Als Grundlage für künftige Richtplananpassungen in den Bereichen Siedlung und Mobilität wünscht der Bund aus den erwähnten Gründen eine verstärkte Auseinandersetzung bzw. quantitative Abschätzung grossräumiger Auswirkungen der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung auf die Verkehrsbelastung sowie der Veränderungen des Verkehrsgeschehens z.B. mithilfe des Gesamtverkehrsmodells beider Basel.

Auftrag für die Weiterentwicklung des Richtplans: Der Kanton zeigt als Grundlage für künftige Anpassungen des Richtplans die grossräumigen Auswirkungen der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung und seiner Siedlungsstrategie auf die Verkehrsbelastung und die Veränderung des Verkehrsgeschehens für alle Verkehrsträger (MIV, ÖV und LV) gleichermaßen auf.

Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE

den Bereichen Siedlung und Mobilität umfassend aktualisiert. Hierbei wurde in einem ersten Schritt aufgezeigt, welche neuen Entwicklungsareale insbesondere zur Schaffung von mehr Wohnraum dienen können. In diesen Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung (z.B. Klybeckplus, VoltaNord, Dreispitz, Wolf) wird bis 2035 mehr Wohnraum angeboten und somit eine Verdichtung nach innen gefördert, um die weitere Zunahme des Pendlerverkehrs zu verlangsamen. Diese Entwicklung wird bestätigt, indem der Anteil des MIV am Gesamtverkehr auf den Kantonsstrassen seit 2010 trotz Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme um sechs Prozent zurückgegangen ist. Die Entwicklungsgebiete liegen wie richtig erwähnt, in der Nähe von Nationalstrassenanschlüssen, aber es ist vor allem hervorzuheben, dass diese Areale sehr gut mit dem überregionalen, regionalen und lokalen öffentlichen Verkehr angebunden sind. Es wäre daher nötig zu erwähnen, dass es neben einer Zunahme an den Schnittstellen zur Nationalstrasse auch eine Zunahme im Personenverkehr im öffentlichen Nah- und Fernverkehr gibt, welche an den Bahnhöfen zu hohen Belastungen führt.

Diese Ausgangslage ist bekannt und die Ergebnisse des Gesamtverkehrsmodells fliessen in die Arbeiten des Agglomerationsprogramms ein. Dies ist insofern sinnvoll, da das Agglomerationsprogramm einen Überblick über den gesamten Agglomerationsverkehr hat. Die Ergebnisse aus den Überlegungen des Agglomerationsprogramms und insbesondere die Massnahmen im Bereich Verkehr sind in den laufenden Anpassungen des kantonalen Richtplans bereits berücksichtigt worden.

68 Inhalt (Klima)

Die Planung der Mobilität muss mit den Zielen des Pariser Klimaabkommens vereinbar sein und auch ihren Niederschlag in den Grundsätzen und Zielen des Richtplans finden. Komplette Unverständlichkeit ist das praktisch vollständige Ausblenden von quantitativen Zielsetzungen im Licht der Klimaerwärmung und der gebotenen Gegenmassnahmen. Dass die Klimaerwärmung unbeachtet bleibt, ist inakzeptabel, da angenommen werden muss, dass keine der vorgeschlagenen Massnahmen als Umsetzung klimapolitischer Ziele gedacht und entwickelt wurde. Solange keinerlei klimapolitische Verpflichtungen, die auch die Schweiz 2017 völkerrechtsverbindlich eingegangen ist, im Richtplan erkennbar sind, riskiert das gesamte Planwerk obsolet zu sein, da bei der Ermittlung der Interessen das öffentlich extrem hoch zu gewichtende öffentliche Interesse eines angemessenen Klimaschutzes offensichtlich komplett vergessen ging.

Der kantonale Richtplan enthält bereits zahlreiche Massnahmen, die zum Klimaschutz beitragen. Dargelegt wird dies z.B. im Klimaschutzbericht des Kantons Basel-Stadt (2019). Der kantonale Richtplan verfolgt die Strategie einer Siedlungsentwicklung nach innen (Klimaschutzbericht, Massnahme D1), enthält Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen (Massnahme D2), trifft konkrete Aussagen zum Parkraummanagement (E1) und Mobilitätsmanagement (E7) sowie zum öffentlichen Strassenraum (E5) und enthält insbesondere Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (E6) sowie zum Ausbau der trinationalen S-Bahn (E8). Darüber hinaus wird jeweils bei den Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung in den Grundsätzen eine Orientierung an die 2000-Watt-Gesellschaft (F3) eingefordert. Zudem werden bedeutende thematische Planungen, die langfristig zum Klimaschutz

Dies umso mehr, als gerade auch die übergeordneten Planwerke keinerlei substanzielle klimapolitische Aussagen machen: weder der bislang geltende Richtplan noch das verkehrspolitische Leitbild. Auch für die angekündigte Anpassung des Schwerpunkts „Umwelt“ (EB, 4) ist dies offensichtlich nicht beabsichtigt. Dort soll es lediglich um den adaptiven Aspekt des Stadtklimas gehen, nicht aber um Verpflichtungen von signifikanten CO₂-Minderungen („Mitigation“) über alle raumplanungsrelevanten Bereiche hinweg. Durch die hohe Dringlichkeit ist es fahrlässig und unangemessen, allfällige gesetzliche Vorgaben auf Bundesebene abzuwarten.

Eingabe von: BASTA!

beitragen, extra aufbereitet, indem Teilrichtplanungen erarbeitet werden. Dies sind die Teilrichtpläne Fuss- und Wanderwege und Velo sowie der Teilrichtplan Energie.

Im Zusammenhang mit der Anpassung Umwelt, die ab 2020 vorbereitet wird, wird die Thematik Klima explizit geprüft. Neue Grundlagen wie die neue Stadtklimaanalyse und Ergebnisse des in Erarbeitung befindlichen Teilrichtplans Klima werden hierbei berücksichtigt.

69 Inhalt (Klima)

Klimaminderung ist als notwendiger Schwerpunkt im Richtplan zu behandeln

1. Der Regierungsrat soll darlegen, wie er mit dieser Richtplananpassung gedenkt, die völkerrechtlich verpflichtende CO₂-Minderung bezüglich räumlich relevanter und mobilitätsrelevanter Aspekte zu erfüllen.

a. Er soll sich an den wissenschaftlich gebotenen Stand orientieren, und nicht an den bisherigen, unzureichenden Programmansätzen.

b. Sieht er sich ausserstande, dies vollumfänglich im Rahmen dieser Anpassung zu tun, so soll er aufzeigen, was er vorsieht, um das Thema sofort in seiner räumlichen Entwicklungsstrategie zu verankern.

Eingabe von: BASTA!

Der kantonale Richtplan enthält bereits zahlreiche Massnahmen, die zum Klimaschutz beitragen. Dargelegt wird dies z.B. im Klimaschutzbericht des Kantons Basel-Stadt (2019). Der kantonale Richtplan verfolgt die Strategie einer Siedlungsentwicklung nach innen (Klimaschutzbericht, Massnahme D1), enthält Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen (Massnahme D2), trifft konkrete Aussagen zum Parkraummanagement (E1) und Mobilitätsmanagement (E7) sowie zum öffentlichen Strassenraum (E5) und enthält insbesondere Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (E6) sowie zum Ausbau der trinationalen S-Bahn (E8). Darüber hinaus wird jeweils bei den Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung in den Grundsätzen eine Orientierung an die 2000-Watt-Gesellschaft (F3) eingefordert. Zudem werden bedeutende thematische Planungen, die langfristig zum Klimaschutz beitragen, extra aufbereitet, indem Teilrichtplanungen erarbeitet werden. Dies sind die Teilrichtpläne Fuss- und Wanderwege und Velo sowie der Teilrichtplan Energie.

Im Zusammenhang mit der Anpassung Umwelt, die ab 2020 vorbereitet wird, wird die Thematik Klima explizit geprüft. Neue Grundlagen wie die neue Stadtklimaanalyse und Ergebnisse des in Erarbeitung befindlichen Teilrichtplans Klima werden hierbei berücksichtigt.

70 Inhalt (Klima)

2. Ein übergeordneter Schwerpunkt „Klima“ über alle raumplanerischen Bereiche muss sofort eingeführt werden.

a. Darin sind alle raumrelevanten Aspekte im Hinblick auf die gebotenen Minderungsziele abzubilden.

b. In Rahmen dieser Erarbeitung sind alle bisherigen Schwerpunktthemen auf die übergeordneten klimapolitischen Zielsetzungen hin abzustimmen.

Der kantonale Richtplan enthält bereits zahlreiche Massnahmen, die zum Klimaschutz beitragen. Dargelegt wird dies z.B. im Klimaschutzbericht des Kantons Basel-Stadt (2019). Der kantonale Richtplan verfolgt die Strategie einer Siedlungsentwicklung nach innen (Klimaschutzbericht, Massnahme D1), enthält Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen (Massnahme D2), trifft konkrete Aussagen zum Parkraummanagement (E1) und

c. Der Regierungsrat stellt dazu ein mit den klimapolitischen Zielsetzungen konsistentes Zukunftsbild (resp. mögliche Zukunftsszenarien) zur Diskussion.
 d. Insbesondere sind dabei die Wechselwirkungen zu anderen Politikfeldern aufzuzeigen, um nicht anhand klimapolitischer Anpassungen soziale Benachteiligungen von weniger Privilegierten zu beschleunigen.

Mobilitätsmanagement (E7) sowie zum öffentlichen Strassenraum (E5) und enthält insbesondere Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (E6) sowie zum Ausbau der trinationalen S-Bahn (E8). Darüber hinaus wird jeweils bei den Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung in den Grundsätzen eine Orientierung an die 2000-Watt-Gesellschaft (F3) eingefordert. Zudem werden bedeutende thematische Planungen, die langfristig zum Klimaschutz beitragen, extra aufbereitet, indem Teilrichtplanungen erarbeitet werden. Dies sind die Teilrichtpläne Fuss- und Wanderwege und Velo sowie der Teilrichtplan Energie.

Im Zusammenhang mit der Anpassung Umwelt, die ab 2020 vorbereitet wird, wird die Thematik Klima explizit geprüft. Neue Grundlagen wie die neue Stadtklimaanalyse und Ergebnisse des in Erarbeitung befindlichen Teilrichtplans Klima werden hierbei berücksichtigt.

Eingabe von: BASTA!

71 Inhalt (Klima)

Gesellschaftspolitische Rahmenbedingungen für Klimaminderung schaffen

3. Nicht alle erforderlichen Massnahmen liegen in der Kompetenz des Regierungsrates. Er hat darum aufzuzeigen, welchen Spielraum er selbst ausschöpfen kann und welche gesetzlichen Vorgaben er braucht und was er unternimmt, um diese zu erhalten.

a. Er legt dar, welche grossrätlichen Aufträge er für die Umsetzung klimapolitisch erforderlicher Massnahmen braucht.

b. Er legt dar, für welche gesetzlichen Vorgaben er sich auf Bundesebene stark macht, um auf lokaler Ebene handlungskompetent zu werden und auf regionaler Ebene vergleichbare Handlungsvoraussetzungen sicherzustellen.

c. Er legt insbesondere dar, welche gesellschaftspolitischen Lernprozesse er vorsieht, um für klimapolitisch gebotene und zielführende Ansätze Mehrheiten zu ermöglichen.

Der kantonale Richtplan enthält bereits zahlreiche Massnahmen, die zum Klimaschutz beitragen. Dargelegt wird dies z.B. im Klimaschutzbericht des Kantons Basel-Stadt (2019). Der kantonale Richtplan verfolgt die Strategie einer Siedlungsentwicklung nach innen (Klimaschutzbericht, Massnahme D1), enthält Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen (Massnahme D2), trifft konkrete Aussagen zum Parkraummanagement (E1) und Mobilitätsmanagement (E7) sowie zum öffentlichen Strassenraum (E5) und enthält insbesondere Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (E6) sowie zum Ausbau der trinationalen S-Bahn (E8). Darüber hinaus wird jeweils bei den Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung in den Grundsätzen eine Orientierung an die 2000-Watt-Gesellschaft (F3) eingefordert. Zudem werden bedeutende thematische Planungen, die langfristig zum Klimaschutz beitragen, extra aufbereitet, indem Teilrichtplanungen erarbeitet werden. Dies sind die Teilrichtpläne Fuss- und Wanderwege und Velo sowie der Teilrichtplan Energie.

Im Zusammenhang mit der Anpassung Umwelt, die ab 2020 vorbereitet wird, wird die Thematik Klima explizit geprüft. Neue Grundlagen wie die neue Stadtklimaanalyse und Ergebnisse des in Erarbeitung befindlichen Teilrichtplans Klima werden hierbei berücksichtigt.

Eingabe von: BASTA!

72 Inhalt (Klima)

Sistieren treibhausrelevanter Infrastrukturvorhaben

Der kantonale Richtplan enthält bereits zahlreiche Massnahmen, die

4. Der Regierungsrat führt eine Klimafolgenprüfung zu allen wichtigen Infrastrukturplänen ein, aus der hervorgeht, wie die Klimafolgen eines Vorhabens mit den völkerrechtlichen Verbindlichkeiten in Einklang gebracht werden können.
5. Der Regierungsrat sistiert jene Infrastrukturvorhaben, die Steigerungen von Mobilitätsleistung mit sich bringen, insbesondere dort, wo diese nicht komplett fossilfrei erfolgen.

zum Klimaschutz beitragen. Dargelegt wird dies z.B. im Klimaschutzbericht des Kantons Basel-Stadt (2019). Der kantonale Richtplan verfolgt die Strategie einer Siedlungsentwicklung nach innen (Klimaschutzbericht, Massnahme D1), enthält Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen (Massnahme D2), trifft konkrete Aussagen zum Parkraummanagement (E1) und Mobilitätsmanagement (E7) sowie zum öffentlichen Strassenraum (E5) und enthält insbesondere Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (E6) sowie zum Ausbau der trinationalen S-Bahn (E8). Darüber hinaus wird jeweils bei den Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung in den Grundsätzen eine Orientierung an die 2000-Watt-Gesellschaft (F3) eingefordert. Zudem werden bedeutende thematische Planungen, die langfristig zum Klimaschutz beitragen, extra aufbereitet, indem Teilrichtpläne erarbeitet werden. Dies sind die Teilrichtpläne Fuss- und Wanderwege und Velo sowie der Teilrichtplan Energie.

Im Zusammenhang mit der Anpassung Umwelt, die ab 2020 vorbereitet wird, wird die Thematik Klima explizit geprüft. Neue Grundlagen wie die neue Stadtklimaanalyse und Ergebnisse des in Erarbeitung befindlichen Teilrichtplans Klima werden hierbei berücksichtigt.

Eingabe von: BASTA!

73 Inhalt (Klima)

- Priorisierung der Verkehrspolitik nach ihrer Treibhausrelevanz
6. Der Regierungsrat priorisiert die Verkehrsträger nach ihrer Treibhausrelevanz und ihrer Verträglichkeit für ein städtisches Zusammenleben wie folgt:
- Menschen: Aufenthalt/Kinder/FussgängerInnen
 - Velo – langsam
 - Velo – schnell
 - Öffentlicher Nahverkehr (Bus, Tram, S-Bahn)
 - Lokale Lieferverkehre
 - Öffentlicher Fernverkehr
 - Motorisierter Individualverkehr & Schwerer Nutzverkehr (SNV)
 - Flugverkehr

Eingabe von: BASTA!

Nicht berücksichtigt. Die ökonomische und ökologische Effizienz eines Verkehrsmittels hängt von vielen Faktoren ab (Verbindung, Fahrzweck, Tageszeit, Gütermittnahme etc.). Eine pauschale Rangierung ist deshalb nicht sinnvoll, vielmehr sollen alle Verkehrsmittel entsprechend ihren spezifischen Vorteilen zum Einsatz kommen.

74 Inhalt (Klima)

7. Er setzt sich für eine qualitative Stadtentwicklung ein, um den individuellen Verzicht auf motorisierten Verkehr zu vereinfachen und zu attraktivieren.
- a. Dazu führt er Pilotprojekte zu autofreien Stadtteilen durch.
 - b. Er entwickelt stadtweit Szenarien für Parkraumkonzeptionen.
 - c. Er führt die Parkraumbewirtschaftung konsequent fort.

Der kantonale Richtplan verfolgt die Strategie einer Siedlungsentwicklung nach innen (Klimaschutzbericht, Massnahme D1), enthält Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen (Massnahme D2), trifft konkrete Aussagen zum Parkraummanagement (E1) und Mobilitätsmanagement (E7) sowie zum öffentlichen Strassenraum (E5) und enthält insbesondere

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<p>d. Er baut Parkraum insgesamt ab. Sollte im Ausnahmefall zusätzlicher Parkraum entstehen, so ist zu belegen, dass er zu einer Verkehrsleistungsabnahme führt.</p> <p>e. Er reduziert das im Innerstadtbereich bei baulichen Veränderungen mögliche Niveau (PP-Anzahl) in Anlehnung an Innerstadtbereiche anderer Schweizer Städte (Zürich) und unterbindet ein Pooling von überschüssigen Parkplätzen des Wohnens für Arbeitnehmende.</p> <p><i>Eingabe von: BASTA!</i></p>	<p>Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (E6) sowie zum Ausbau der trinationalen S-Bahn (E8).</p>
75 Inhalt (Klima)		<p>Die Planung der Mobilität muss mit den Zielen des Pariser Klimaabkommens vereinbar sein und auch ihren Niederschlag in den Grundsätzen und Zielen des Richtplans finden: Aspekte wie die Dekarbonisierung zum Beispiel des OV oder der Schifffahrt, die Dämpfung des Flug- und des motorisierten Individualverkehrs müssen oberste Priorität haben. Der Velo- und Fussverkehr muss dabei absolute Priorität haben und in dessen Sicherheit und Komfort massiv investiert werden. OV-Projekte wie das Herzstück dürfen nicht dazu missbraucht werden, noch mehr Flugbewegungen in der Region Basel zu generieren, sondern sollen den nationalen und internationalen Zugverkehr wieder attraktiv machen.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
76 Inhalt (Klima)		<p>2. Wir vermissen die inhaltlichen Bezüge zu:</p> <p>a) den internationalen, nationalen und kantonalen Klimazielen,</p> <p>b) der Umweltplanung (z. Bsp. Biotopstrategie, Lufthygiene, Lärm),</p> <p>c) Raum- und Siedlungsentwicklung wie auch zu Wohnkonzepten (z. Bsp. Autofrei wohnen),</p> <p>d) zur Energieplanung (z. Bsp. der Umsetzung von 100% erneuerbarem ÖV).</p> <p>Wenn die Sachplanungen einzeln revidiert werden, müssen im Minimum die gegenseitigen Abhängigkeiten in jeder Sachplanung transparent gemacht werden.</p> <p>e) Begegnungszonen werden nicht separat behandelt. Sie funktionieren aktuell nur zum Teil. Wir sind der Ansicht, dass sie massiv besser funktionieren würden, wenn man dort Parkfelder aufhebt.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Die Themen Umwelt, Klima und Energie werden im Rahmen der kommenden Anpassung Umwelt behandelt. Die Bezüge zur Siedlungsentwicklung werden im Rahmen der Anpassung Mobilität aufgezeigt. Das Thema Begegnungszone ist nicht richtplanrelevant.</p>
77 Inhalt (Klima)		<p>. - Eine Richtplananpassung 2018 ohne jeden Bezug zu den Klimaschutzzielen ist geradezu fahrlässig. Das dringende öffentliche Interesse daran wird kurzerhand ausgeblendet. Im Oktober 2017 ratifizierte die Schweiz das Pariser Klimaschutzabkommen. Im vorliegenden EB kommt das Wort Klimaschutz jedoch nicht ein einziges Mal vor. Die Ignorierung der aktuell und erst recht zukünftig wichtigsten</p>	<p>Der kantonale Richtplan enthält bereits zahlreiche Massnahmen, die zum Klimaschutz beitragen. Dargelegt wird dies z.B. im Klimaschutzbericht des Kantons Basel-Stadt (2019). Der kantonale Richtplan verfolgt die Strategie einer Siedlungsentwicklung nach innen (Klimaschutzbericht, Massnahme D1), enthält Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen (Massnahme D2), trifft konkrete</p>

Herausforderung – erst recht im Bereich Mobilität – lässt einen verständnislos zurück. Der Verkehr ist in der Schweiz für 31 % der Treibhausgas-Emissionen verantwortlich. 75 % davon verursacht der Autoverkehr. Inklusiv den schweizerischen Anteil am internationalen Flug- und Schiffsverkehr, entfallen in der Schweiz 38 % der Treibhausgas-Emissionen auf den Verkehr. Betreffend Stand der Klimasituation, Handlungsrelevanz und Dringlichkeit verweisen wir auf die Stellungnahme von "KlimaVerantwortungJetzt ! Basel" vom 30.11.2018 (Kap. 2).

- Es fehlen alle messbaren, quantitativen Zielvorgaben im Hinblick auf die CO₂- und andere klimawirksamen Emissionen (Kondensstreifen etc.).

- Alle vorgeschlagenen Planungsmassnahmen mit negativen Auswirkungen auf das Klima sind neu an den quantitativen Zielen zu messen und entsprechend abzuändern, fallen zu lassen oder mit klimaverträglichen Massnahmen zu ersetzen.

Aussagen zum Parkraummanagement (E1) und Mobilitätsmanagement (E7) sowie zum öffentlichen Strassenraum (E5) und enthält insbesondere Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (E6) sowie zum Ausbau der trinationalen S-Bahn (E8). Darüber hinaus wird jeweils bei den Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung in den Grundsätzen eine Orientierung an die 2000-Watt-Gesellschaft (F3) eingefordert. Zudem werden bedeutende thematische Planungen, die langfristig zum Klimaschutz beitragen, extra aufbereitet, indem Teilrichtplanungen erarbeitet werden. Dies sind die Teilrichtpläne Fuss- und Wanderwege und Velo sowie der Teilrichtplan Energie.

Im Zusammenhang mit der Anpassung Umwelt, die ab 2020 vorbereitet wird, wird die Thematik Klima explizit geprüft. Neue Grundlagen wie die neue Stadtklimaanalyse und Ergebnisse des in Erarbeitung befindlichen Teilrichtplans Klima werden hierbei berücksichtigt.

Der Antrag alle Planungsmassnahmen mit negativen Auswirkungen auf das Klima zu streichen, wird nicht berücksichtigt. Bei der Festlegung von Mobilitätsmassnahmen werden Umweltsanliegen (hierin sind Klimaauswirkungen enthalten) und Naturschutzanliegen jeweils berücksichtigt. Diese Anliegen fliessen in die Abwägung des Projekts ein, sind aber nicht ausschliessliche Faktoren. Auf Stufe Richtplanung wird diese Einzelabwägung noch nicht vorgenommen.

Eingabe von: VCS beider Basel

78 Inhalt (Klima)

Im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung zum Richtplan Basel-Stadt (Anpassung Mobilität) reichen wir Ihnen im Anhang verschiedene Anregungen ein. „KlimaVerantwortungJetzt ! Basel“ ist ein loser Zusammenschluss von Menschen, die angesichts der unzureichenden Klimapolitik besorgt sind, sowie von verschiedenen Gruppierungen, die sich auf unterschiedliche Weise in Basel für eine Zukunftsentwicklung einsetzen, mit der der bisherigen, nicht-nachhaltigen Entwicklung etwas Positives entgegengesetzt wird – auch was die Frage der Klimaerhitzung anbelangt.

Eine Überzeugung, die die Unterzeichnenden eint, ist der Umstand, dass den bereits heute spürbaren Folgen des Klimawandels mit grosser Entschiedenheit und hoher Dringlichkeit entgegengetreten werden muss. Denn mit der Klimaerhitzung wird der Nachhaltigkeitskern – der Gerechtigkeit zwischen den heute lebenden Generationen global, wie der Gerechtigkeit gegenüber künftigen Generationen, d.h. unseren Kindern und Enkeln – unterhöhlt und massiv verletzt. Durch die Folgen der Klimaerhitzung werden nicht nur die Möglichkeiten zukünftiger

Zur Kenntnis genommen.

Generationen massiv eingeschränkt, ihre eigenen Bedürfnisse in hinreichendem Masse selbstbestimmt zu erfüllen, auch wird bereits heute das friedvolle Zusammenleben der Weltgemeinschaft klimabedingt vor grosse Zerreihsproben gestellt.

Das heutige Verkehrsmobilitätsverhalten im industrialisierten Norden – und dort insbesondere jenes in den wohlhabenden Regionen und von wohlhabenden Personen – ist hinsichtlich seiner Treibhausgaswirksamkeit weit davon entfernt, als Muster eines universell möglichen Verkehrsverhaltens zu dienen. Damit geht „unser“ hier praktiziertes Verhalten direkt auf Kosten und Lasten Dritter sowie künftiger Generationen. Trotz alledem wird dem Thema der Klimaerhitzung im Entwurf des Richtplans durch den Regierungsrat mit keinem einzigen Wort Rechnung getragen.

Dies besorgt uns zutiefst.

Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt! Basel

79 Inhalt (Klima)

Es muss zugleich auch verwundern, ist doch Basel-Stadt bereits seit 1993 Mitglied im Klimabündnis e.V. (heute „Klima-Bündnis Schweiz“) und zugleich Mitglied des europäischen Klima-Bündnis e.V., und hat sich damit dazu bekannt, eine „aktive Klimaschutzpolitik“ zu betreiben.

Wir nutzen daher – gestützt auf § 74 Abs. 2 BPV – die Möglichkeit, Anregungen zur Richtplananpassung zu machen. Wir möchten zugleich bitten, diese beim Regierungsrat, der Planungskommission sowie den an der räumlichen Planung beteiligten Behördenstellen (wie z.B. Stadtentwicklung, AUE, IBS) zur Kenntnis zu geben und als Abwägungsgrundlage aller weiteren Planungsschritte zu berücksichtigen. Insbesondere wäre das Argument, unsere Anregungen berühren die Belange der Richtplanung nicht unmittelbar, weshalb über sie in Bezug auf §74 Abs. 2 Satz 3 BPV erst gar nicht berichtet werden müsste, nicht stichhaltig, da die überwiegenden Anregungen die Planung im Kern berühren und adressieren.

Die Form unserer Anregungen ist bewusstermassen aussergewöhnlich wie auch umfangreich. Das ist alleine dem Umstand geschuldet, dass der Regierungsrat mit dem Klimawandel offensichtlich ein Thema komplett vergessen hat. Und dies ist auf zumindest drei Ebenen weitreichend: bezüglich Planungsmethodik, Klimapolitik und Verkehrspolitik. Die Anregungen gliedern sich daher auch in diese drei Teile:

1. Einordnung der Richtplananpassungen bezüglich des Nichtthematisierens des Klimawandels;
2. Klimasituation: Stand, Handlungsrelevanz und Dringlichkeit;
3. Verkehrspolitische Folgerungen / Anträge.

Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt! Basel

Zur Kenntnis genommen.

	Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
80	Inhalt (Klima)		<p>Das Vergessen des Themas lässt insbesondere das Fortschreiben des bisherigen gesellschaftlichen Entwicklungspfades als gangbar, wenn nicht sogar als gewünscht, erscheinen. Angesichts der er- und bedrückenden Faktenlage zur Klimaerhitzung sind wir jedoch davon überzeugt, dass sehr deutliche Handlungskorrekturen erforderlich sind. Die im Folgenden formulierten Anregungen sind letztlich ein Angebot an den Regierungsrat und die planenden Behörden, das vergessene Thema im Rahmen eines gesellschaftlichen Lernprozesses methodisch wie inhaltlich rasch in seine Arbeit und zum Wohle Aller integrieren zu können. Denn die staatlichen Behörden sind mit ihrer Arbeit dem Allgemeinwohl (oder präziser: dem potenziellen Wohl Aller und damit der Gewähr von ausreichenden Freiheitsvoraussetzungen für alle) direkt verpflichtet. Und diese Arbeit ist ohne substantielle Berücksichtigung von Klimafragen nicht länger zu verantworten. Aufgrund der kompletten Abwesenheit entsprechender Fragen sind die folgenden Ausführungen zum Richtplanentwurf zum Teil sehr grundlegender Art und darin auch kritisch. Sie suchen dabei keine Verantwortung bei einzelnen Verfasser*innen, sondern sehen den vorgelegten Entwurf als institutionelles Produkt von Regierung und Verwaltung und damit auch als Ausdruck gesellschaftspolitisch herrschender Haltungen. Gleichwohl sind Haltungen, die mit Bezug auf die Transformation in eine fossilfreie und damit postfossile Gesellschaft kein entschiedenes Handeln nach sich ziehen, rasch zu überwinden.</p> <p><i>Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt! Basel</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
81	Inhalt (Klima)		<p>Wir danken Ihnen für Ihre ernsthafte Prüfung und Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Erarbeitung der Richtplanung, sowie um die Orientierung darüber, wie mit unseren Anträgen und letztlich dem Gebot umgegangen wird, Massnahmen zu ergreifen, um die globale Erhitzung auf einem noch tolerablen Niveau zu halten.</p> <p><i>Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt! Basel</i></p>	Zur Kenntnis genommen. Zur öffentlichen Vernehmlassung wird ein Vernehmlassungsbericht erstellt, dem der Umgang mit den Stellungnahmen jeweils entnommen werden kann.
82	Inhalt (Klima)		<p>b) Klimapolitik: vollkommener Abwägungsausfall</p> <p>Das praktisch vollständige Ausblenden von quantitativen Zielsetzungen ist spätestens im Licht der Klimaerhitzung und der gebotenen Gegenmassnahmen komplett unverständlich. Und selbst wenn sich die planenden Behörden und der Regierungsrat mit dem Richtplan nur auf qualitative Aussagen bescheiden, entbehrt es jeglicher Nachvollziehbarkeit, wieso dem Klima mit keinem einzigen Wort Rechnung getragen wird (von klimatisierten Gebäuden abgesehen). Dass der wohl grössten Herausforderung, vor der sich die Menschheit je gesehen hat, dass der Erhitzung des Klimas keinerlei Beachtung geschenkt wird, stellt damit einen <u>eklatanten Abwägungsausfall hinsichtlich aller vorgeschlagenen Planungsmassnahmen</u> dar, da</p>	Der kantonale Richtplan enthält bereits zahlreiche Massnahmen, die zum Klimaschutz beitragen. Dargelegt wird dies z.B. im Klimaschutzbericht des Kantons Basel-Stadt (2019). Der kantonale Richtplan verfolgt die Strategie einer Siedlungsentwicklung nach innen (Klimaschutzbericht, Massnahme D1), enthält Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen (Massnahme D2), trifft konkrete Aussagen zum Parkraummanagement (E1) und Mobilitätsmanagement (E7) sowie zum öffentlichen Strassenraum (E5) und enthält insbesondere Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (E6) sowie zum Ausbau der trinalationalen S-Bahn (E8). Darüber hinaus wird jeweils bei den Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung in den Grundsätzen eine Orientierung an die

tatsächlich angenommen werden muss, dass keine der vorgeschlagenen Massnahmen und konzeptionellen Überlegungen als adäquate Umsetzung klimapolitischer Zielsetzungen gedacht ist und entwickelt wurde. Solange aber keinerlei Konsequenzen aus den klimapolitischen Verpflichtungen, die auch die Schweiz 2017 völkerrechtsverbindlich eingegangen ist, im Richtplan begründet ablesbar sind, steht damit das gesamte Planwerk unter dem dringenden Verdacht, im Gesamten obsolet zu sein, da bei der Ermittlung der Interessen – die die Voraussetzung für eine angemessene Interessensabwägung darstellt – das öffentlich extrem hoch zu gewichtende öffentliche Interesse eines angemessenen Klimaschutzes offensichtlich komplett vergessen ging. Dies umso mehr, als gerade auch die übergeordneten Planwerke keinerlei substantiellen (ob qualitativ oder quantitativ) klimapolitischen Aussagen treffen: weder der bislang geltende Richtplan noch das verkehrspolitische Leitbild. Auch für die angekündigte Anpassung des Schwerpunkts „Umwelt“ (EB, 4) ist dies offensichtlich nicht beabsichtigt. Dort soll es lediglich um den adaptiven Aspekt des Stadtklimas gehen, nicht aber um Verpflichtungen von signifikanten CO₂-Minderungen („Mitigation“) über alle raumplanungsrelevanten Bereiche hinweg (es ist jedenfalls kaum anzunehmen, dass das angekündigte Thema der „Energieplanung“ auch die Treibhauswirksamkeit aller Mobilitätsleistungen und die Effekte der Verkehrsinfrastrukturen umfasst).

Ein kategorisches Nichtthematisieren der rapiden Veränderung des globalen Klimas ist für ein raumbezogenes-strategisches Planungsinstrument jedoch nicht nur nicht zeitgemäss, sondern vielmehr anachronistisch – da gegen die Zeichen der Zeit gerichtet. Letztlich wird das Thema durch sein Ausblenden in seiner Relevanz heruntergespielt und verleugnet.

Der Richtplan erlangt als behördenverbindliches Instrument keine unmittelbare Rechtswirkung gegenüber Dritten, bindet jedoch die Behörden in ihrem planerischen Ermessen. Er zeichnet damit die Abwägungsschranken des künftigen Verwaltungshandelns vor und ist diesbezüglich weitreichend. Wird es dabei versäumt, bereits im Rahmen der Beschlüsse zum Richtplan (bzgl. seiner Festsetzungen) übergeordnete klimapolitische Zielsetzungen sorgfältig mit abzuwägen, so droht seine anschliessende Behördenverbindlichkeit im Rahmen der Konkretisierung von Massnahmen stets mit der Umsetzung übergeordneten (Völker-) Rechts zu kollidieren. Es ist damit weder ersichtlich, wie dies zu Planbeständigkeit und Planungssicherheit beiträgt, noch wie damit dem raumplanerischen Grundsatz der Stufengerechtigkeit (vgl. z.B. die „Ergänzung des Leitfadens Richtplanung“ (ARE, 2014) zu Art. 8 Abs. 2 RPG) bei Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen – wie dies Infrastrukturplanungen in der

2000-Watt-Gesellschaft (F3) eingefordert. Zudem werden bedeutende thematische Planungen, die langfristig zum Klimaschutz beitragen, extra aufbereitet, indem Teilrichtplanungen erarbeitet werden. Dies sind die Teilrichtpläne Fuss- und Wanderwege und Velo sowie der Teilrichtplan Energie.

Im Zusammenhang mit der Anpassung Umwelt, die ab 2020 vorbereitet wird, wird die Thematik Klima explizit geprüft. Neue Grundlagen wie die neue Stadtklimaanalyse und Ergebnisse des in Erarbeitung befindlichen Teilrichtplans Klima werden hierbei berücksichtigt.

Der Antrag alle Planungsmassnahmen mit negativen Auswirkungen auf das Klima zu streichen, wird nicht berücksichtigt. Bei der Festlegung von Mobilitätsmassnahmen werden Umweltanliegen (hierin sind Klimaauswirkungen enthalten) und Naturschutzanliegen jeweils berücksichtigt. Diese Anliegen fliessen in die Abwägung des Projekts ein, sind aber nicht ausschliessliche Faktoren. Auf Stufe Richtplanung wird diese Einzelabwägung noch nicht vorgenommen.

Regel sind – nachgekommen werden kann.
Insofern der Regierungsrat die gesamte Diskussion der Klimaerhitzung und der daraus resultierenden, lokalpolitischen Verantwortung aus seinen strategischen Planungsinstrumenten heraushält, macht er sich nicht nur bezüglich mangelnder Abwägung und in Bezug auf künftiges rechtes Ermessen direkt angreifbar, er verspielt auch die Chance, die Richtplananpassung für einen gesellschaftspolitisch überfälligen Lernprozess zur Diskussion zu nutzen. Zudem hat er bei der der Behandlung sonstiger Anregungen im Rahmen dieser Vernehmlassung – namentlich durch Lobbygruppen, die ein Mehr an Strassen und einen Abbau solcher Massnahmen verlangen, die auf eine Reduktion des motorisierten Verkehrs zielen – schlicht keine angemessenen Abwägungsargumente zur Hand.
Dass der Regierungsrat im Jahr 2018 – und damit 46 Jahre nach der bereits klimapolitisch motivierten ersten UN-Umweltkonferenz von Stockholm, 30 Jahre nach der ersten Weltklimakonferenz in Toronto, 26 Jahre nach der UN-Klimarahmenkonvention von Rio, 25 Jahre nach dem Beitritt Basels zum Klima-Bündnis Schweiz, über 20 Jahre nach der Diskussion des 2°C-Ziels (seit 1996 für die EU), 8 Jahre nach der internationalen Absichtserklärung zum 2°C Ziel in Cancún und 3 Jahre nach der völkerrechtsverbindlichen Vereinbarung von Paris von 2015 – mit dem Ziel, bis 2100 die Temperaturerhöhung im Weltschnitt seit Beginn der Industrialisierung auf deutlich unter 2°C, möglichst 1,5°C zu limitieren – die Klimafrage noch immer ausblendet, ist komplett unverständlich. Bestenfalls kann ihm zu Gute gehalten werden, dass die Beschlüsse von Paris in der Schweiz erst am 6. Oktober 2017 ratifiziert und damit für die Schweiz auch erst dann (völker-) rechtsverbindlich wurden.
Auch wenn die erforderlichen gesetzlichen Anpassungen auf Bundesebene noch nicht beschlossen sind, ist offensichtlich, dass der kantonalen und lokalen Ebene bei der Umsetzung der Klimaziele eine wesentliche Aufgabe und Verantwortung zukommt. Durch die – durch das lange Abwarten und Hinauszögern bedingte, mittlerweile extrem hohe Dringlichkeit – wäre es jedenfalls so fahrlässig wie unangemessen, gesetzliche Vorgaben auf Bundesebene erst noch abzuwarten, bevor lokal gehandelt wird. Ein Handlungsgebot leitet sich alleine schon aus dem Verfassungsziel der Nachhaltigkeit (Art. 73 BV, § 15 Verfassung Kanton BS) mit ihrem intergenerationalen Gerechtigkeitskern ab.
Jedenfalls kann der Umstand, dass bei der Genehmigungsinstanz, dem Bundesrat, noch keine fachpolitischen Konzepte bekannt sind, die in Bezug auf die völkerrechtliche Verpflichtung von Paris bereits ausreichende Beurteilungsmassstäbe für eine konsistente Politik der klimabezogenen räumlichen Entwicklung bieten, die Kantone und Gemeinden nicht aus der Pflicht nehmen, ihre eigenen Beiträge selbst

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
83	Inhalt (Klima)	<p>zu leisten. Denn ein weiteres Hinwarten droht das Erreichen der Zielsetzungen des Paris-Abkommens vollends ganz zu verunmöglichen.</p> <p><i>Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt! Basel</i></p> <p>2. Klimasituation: Stand, Handlungsrelevanz und Dringlichkeit Das komplette Nichtthematisieren von Klimaverpflichtungen im Richtplan wirft die Frage auf, ob sich Regierungsrat, Behörden und Fachstellen über die Dringlichkeit des Handelns zwar bewusst sind, aber dennoch nicht in adäquater Entschiedenheit handeln, oder ob ihnen zu Klimathemen das erforderliche Wissen fehlt. Im Sinne des erwähnten gesellschaftlichen Lernprozesses soll daher im Folgenden die heutige Klimasituation umrissen werden; daraus lassen sich quantitative Eckwerte und die hohe Handlungsdringlichkeit direkt ableiten und erkennen. Der Regierungsrat mag die folgenden Argumente für seine eigene Argumentation nutzen, oder sie mit besseren Gründen widerlegen.</p> <p><i>Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt! Basel</i></p>	<p>Die Ausführungen zur Klimasituation werden zur Kenntnis genommen. Aufgrund der hohen Textmenge und den Grafiken werden diese nicht im Vernehmlassungsbericht abgebildet.</p>
84	Inhalt (Klima)	<p>3. Verkehrspolitische Folgerungen / Anträge Vor dem Hintergrund der aufgeführten Zusammenhänge ist nicht ersichtlich, wie ein Weiter-So gerechtfertigt werden kann. Gerechtigkeitsüberlegungen, Rechtsverpflichtungen, aber auch praktische Überlegungen – wie ist ein gesellschaftlicher Umbau der wesentlichen materiellen Grundlagen der Gesellschaft auf eine resiliente, nicht-disruptive Art und Weise in kurzer Zeit möglich? – mahnen zu einer hohen gesellschaftspolitischen Entschlossenheit. In Bezug auf die Gestaltung der Verkehrsmobilität leiten wir die folgenden Anträge ab. Sie sind in vielem exemplarisch und beanspruchen nicht, bereits ein schlüssiges Gesamtbild zu zeichnen. Gleichwohl gründen alle darauf, CO2-Emissions- und energiearme Formen der Mobilität CO2-Emissions- und energieintensiven Formen vorzuziehen und in einem politischen Sinne strukturell zu begünstigen. Mit den Vorschlägen geht es insbesondere auch nicht darum, dass Basel die velofreundlichste Stadt oder ähnliches wird. Die Zeit für ein relativierendes Konkurrenzdenken gegenüber anderen Städten sollte vorbei sein, da die Handlungsmotivation im Sinne eines „Besser-Sein-Als-Andere“ solange verfehlt ist, wie Gerechtigkeitsgebote auch trotz eines allfälligen Besser-Seins noch nicht eingelöst sind.</p> <p><i>Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt! Basel</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
85	Inhalt (Klima)	<p>Wir stellen vor dem Hintergrund und in Folge der dringlichen Situation daher folgende Anträge:</p>	<p>Der kantonale Richtplan enthält bereits zahlreiche Massnahmen, die zum Klimaschutz beitragen. Dargelegt wird dies z.B. im</p>

Minderungsmaßnahmen zur Klimaerhitzung sind notwendiger Schwerpunkt im Richtplan

1. Es ist mit dieser Richtplananpassung darzulegen, wie der Regierungsrat gedenkt, der völkerrechtlich verpflichtenden CO₂-Minderung Rechnung bezüglich räumlich relevanter und mobilitätsrelevanter Aspekte zu tragen.

a) Hinsichtlich der Zielsetzung orientiert er sich an dem wissenschaftlich gebotenen Stand und nicht an den bisherigen, erwiesenermassen unzureichenden Programmansätzen (wie dem unzureichenden 2°-Ziel, der „Energierategie 2050“ etc.).

b) Sieht er sich ausserstande, dies vollumfänglich im Rahmen dieser Anpassung zu tun, so ist aufzuzeigen, welche Prozessschritte er vorsieht, um das Thema innert nützlicher Frist in seiner räumlichen Entwicklungsstrategie zu verankern.

Klimaschutzbericht des Kantons Basel-Stadt (2019). Der kantonale Richtplan verfolgt die Strategie einer Siedlungsentwicklung nach innen (Klimaschutzbericht, Massnahme D1), enthält Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen (Massnahme D2), trifft konkrete Aussagen zum Parkraummanagement (E1) und Mobilitätsmanagement (E7) sowie zum öffentlichen Strassenraum (E5) und enthält insbesondere Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (E6) sowie zum Ausbau der trinationalen S-Bahn (E8). Darüber hinaus wird jeweils bei den Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung in den Grundsätzen eine Orientierung an die 2000-Watt-Gesellschaft (F3) eingefordert. Zudem werden bedeutende thematische Planungen, die langfristig zum Klimaschutz beitragen, extra aufbereitet, indem Teilrichtplanungen erarbeitet werden. Dies sind die Teilrichtpläne Fuss- und Wanderwege und Velo sowie der Teilrichtplan Energie.

Im Zusammenhang mit der Anpassung Umwelt, die ab 2020 vorbereitet wird, wird die Thematik Klima explizit geprüft. Neue Grundlagen wie die neue Stadtklimaanalyse und Ergebnisse des in Erarbeitung befindlichen Teilrichtplans Klima werden hierbei berücksichtigt.

Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt! Basel

86 Inhalt (Klima)

2. Jedenfalls ist die Erarbeitung eines übergeordneten und querliegenden Schwerpunkts „Klima“ unmittelbar und mit gebotener Dringlichkeit und Ernsthaftigkeit an die Hand zu nehmen.

a) Darin sind alle raumrelevanten Aspekte im Hinblick auf die gebotenen Minderungsziele abzubilden.

b) In Rahmen dieser Erarbeitung sind alle bisherigen Schwerpunkthemen auf die übergeordneten klimapolitischen Zielsetzungen hin abzustimmen.

c) Der Regierungsrat stellt dazu ein mit den klimapolitischen Zielsetzungen konsistentes Zukunftsbild (resp. mögliche Zukunftsszenarien) zur Diskussion.

d) Insbesondere sind dabei die Wechselwirkungen zu anderen Politikfeldern aufzuzeigen (wie z.B. angespannte Wohnraumversorgung bei erhöhten Raumwiderständen), um nicht anhand klimapolitischer Anpassungen soziale Benachteiligungen von weniger Privilegierten zu beschleunigen.

Der kantonale Richtplan enthält bereits zahlreiche Massnahmen, die zum Klimaschutz beitragen. Dargelegt wird dies z.B. im Klimaschutzbericht des Kantons Basel-Stadt (2019). Der kantonale Richtplan verfolgt die Strategie einer Siedlungsentwicklung nach innen (Klimaschutzbericht, Massnahme D1), enthält Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen (Massnahme D2), trifft konkrete Aussagen zum Parkraummanagement (E1) und Mobilitätsmanagement (E7) sowie zum öffentlichen Strassenraum (E5) und enthält insbesondere Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (E6) sowie zum Ausbau der trinationalen S-Bahn (E8). Darüber hinaus wird jeweils bei den Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung in den Grundsätzen eine Orientierung an die 2000-Watt-Gesellschaft (F3) eingefordert. Zudem werden bedeutende thematische Planungen, die langfristig zum Klimaschutz beitragen, extra aufbereitet, indem Teilrichtplanungen erarbeitet werden. Dies sind die Teilrichtpläne Fuss- und Wanderwege und Velo sowie der Teilrichtplan Energie.

Im Zusammenhang mit der Anpassung Umwelt, die ab 2020 vorbereitet wird, wird die Thematik Klima explizit geprüft. Neue

Grundlagen wie die neue Stadtklimaanalyse und Ergebnisse des in Erarbeitung befindlichen Teilrichtplans Klima werden hierbei berücksichtigt.

Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt! Basel

87 Inhalt (Klima)

Gesellschaftspolitische Rahmenbedingungen für gelingenden Umbau zu fossilfreier Gesellschaft schaffen

3. Nicht alle erforderlichen Massnahmen werden in der Kompetenz des Regierungsrates liegen. Er hat darum aufzuzeigen, welchen Spielraum er selbst ausschöpfen kann und welche gesetzlichen Vorgaben er braucht und was er unternimmt, um diese zu erhalten.

a) Es legt dar, welche grossrätlichen Aufträge er für die Umsetzung klimapolitisch erforderlicher Massnahmen braucht (auch im Bereich des Verkehrs).

b) Es legt dar, für welche gesetzlichen Vorgaben er sich auf Bundesebene starkmacht, um lokalpolitisch handlungskompetent zu werden und regionalpolitisch vergleichbare Handlungsvoraussetzungen sicherzustellen.

c) Es legt insbesondere dar, welche gesellschaftspolitischen Lernprozesse er vorsieht, um für klimapolitisch gebotene, fachlich sinnvolle und zielführende Ansätze (auch im Bereich des Verkehrs) Mehrheiten zu ermöglichen. Denn ohne Zustimmungsfähigkeit werden klimapolitisch gebotene Massnahmen von künftigen Planungen scheitern.

Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant. Hierzu liegt insbesondere der Klimaschutzbericht Basel-Stadt (2019) vor.

Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt! Basel

88 Inhalt (Klima)

4. Der Regierungsrat führt eine Klimafolgenprüfung zu allen wichtigen Infrastrukturplanungen ein, aus der hervorgeht, wie die Klimafolgen eines Vorhabens mit den völkerrechtlichen Verbindlichkeiten in Einklang gebracht werden können.

Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant.

Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt! Basel

89 Inhalt (Klima)

5. Der Regierungsrat sistiert jene Infrastrukturvorhaben, die Steigerungen von Mobilitätsleistung mit sich bringen, insbesondere dort, wo diese nicht komplett fossilfrei erfolgen.

Nicht berücksichtigt. Der Antrag alle Planungsmassnahmen mit negativen Auswirkungen auf das Klima zu streichen, wird nicht berücksichtigt. Bei der Festlegung von Mobilitätsmassnahmen werden Umweltanliegen (hierin sind Klimaauswirkungen enthalten) und Naturschutzanliegen jeweils berücksichtigt. Diese Anliegen fliessen in die Abwägung des Projekts ein, sind aber nicht ausschliessliche Faktoren. Auf Stufe Richtplanung wird diese Einzelabwägung noch nicht vorgenommen.

Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt! Basel

	Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
90	Inhalt (Klima)		<p><u>Priorisierung der Verkehrspolitik nach ihrer Treibhausrelevanz</u> 6. Der Regierungsrat priorisiert die Verkehrsträger nach ihrer Treibhausrelevanz und ihrer Verträglichkeit für ein städtisches Zusammenleben, z.B. wie folgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Menschen: Aufenthalt/ Kinderspiel/ Fussgänger*innen - Velo – langsam - Velo – schnell - Öffentlicher Nahverkehr (Bus, Tram, S-Bahn) - Lokale Lieferverkehre - Öffentlicher Fernverkehr - Motorisierter Individualverkehr & Schwerer Nutzverkehr (SNV) - Flugverkehr <p><i>Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt! Basel</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die ökonomische und ökologische Effizienz eines Verkehrsmittel hängt von vielen Faktoren ab (Verbindung, Fahrzweck, Tageszeit, Gütermittnahme etc.). Eine pauschale Rangierung ist deshalb nicht sinnvoll, vielmehr sollen alle Verkehrsmittel entsprechend ihren spezifischen Vorteilen zum Einsatz kommen.</p>
91	Inhalt (Klima)		<p>7. Der Regierungsrat setzt sich für einen qualitativen Stadtumbau ein, mit dem es Bewohnenden einfacher gemacht wird, auf motorisierte Verkehre zu verzichten. Der Prozess des Stadtumbaus erfolgt mit den Nutzenden der Stadt gemeinsam.</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Dazu führt er Pilotprojekte zu autofreien Stadtteilen durch. b) Dazu führt er regelmässige autofreie Tage durch (zu Beginn z.B. 1/Monat), um einen Erfahrungsraum anzubieten, den eigenen Alltag autofrei zu organisieren. c) Er führt seine Parkraumbewirtschaftung konsequent fort. d) Er entwickelt stadtweit Szenarien für umsetzbare Parkraumkonzeptionen. e) Er baut im Ergebnis Parkraum ab; Sollte im Ausnahmefall zusätzlicher Parkraum entstehen, so ist zu belegen, wie er im Ergebnis zu einer Verkehrsleistungsabnahme führt. f) Er reduziert das im Innerstadtbereich bei baulichen Veränderungen mögliche Niveau (PP-Anzahl) in Anlehnung an Innerstadtbereiche anderer Schweizer Städte (Zürich) und unterbindet ein Pooling von überschüssigen Parkplätzen des Wohnens für Arbeitnehmende. g) Er führt autofreie Zonen im Umfeld von Schulen ein (zumindest als temporäres Fahrverbot; die positiven Wirkungen sind aus internationale Studien bekannt). <p><i>Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt! Basel</i></p>	<p>Der kantonale Richtplan enthält bereits zahlreiche Massnahmen, die zum Klimaschutz beitragen. Dargelegt wird dies z.B. im Klimaschutzbericht des Kantons Basel-Stadt (2019). Der kantonale Richtplan verfolgt die Strategie einer Siedlungsentwicklung nach innen (Klimaschutzbericht, Massnahme D1), enthält Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen (Massnahme D2), trifft konkrete Aussagen zum Parkraummanagement (E1) und Mobilitätsmanagement (E7) sowie zum öffentlichen Strassenraum (E5) und enthält insbesondere Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (E6) sowie zum Ausbau der trinationalen S-Bahn (E8). Darüber hinaus wird jeweils bei den Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung in den Grundsätzen eine Orientierung an die 2000-Watt-Gesellschaft (F3) eingefordert. Zudem werden bedeutende thematische Planungen, die langfristig zum Klimaschutz beitragen, extra aufbereitet, indem Teilrichtplanungen erarbeitet werden. Dies sind die Teilrichtpläne Fuss- und Wanderwege und Velo sowie der Teilrichtplan Energie.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Anpassung Umwelt, die ab 2020 vorbereitet wird, wird die Thematik Klima explizit geprüft. Neue Grundlagen wie die neue Stadtklimaanalyse und Ergebnisse des in Erarbeitung befindlichen Teilrichtplans Klima werden hierbei berücksichtigt.</p>
92	Inhalt (Klima)		<p>Die Anträge und Beispiele sind exemplarischer Natur und nicht abschliessend; sie beziehen sich wegen des klimapolitisch grundsätzlichen Anpassungsbedarfs der Richtplandokumente auch nicht konkret auf die einzelnen Dokumente der Vernehmlassung, sondern unmittelbar auf die Richtplanung (Mobilität) an sich.</p>	<p>Der kantonale Richtplan enthält bereits zahlreiche Massnahmen, die zum Klimaschutz beitragen. Dargelegt wird dies z.B. im Klimaschutzbericht des Kantons Basel-Stadt (2019). Der kantonale Richtplan verfolgt die Strategie einer Siedlungsentwicklung nach innen (Klimaschutzbericht, Massnahme D1), enthält Anforderungen</p>

an verkehrsintensive Einrichtungen (Massnahme D2), trifft konkrete Aussagen zum Parkraummanagement (E1) und Mobilitätsmanagement (E7) sowie zum öffentlichen Strassenraum (E5) und enthält insbesondere Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (E6) sowie zum Ausbau der trinationalen S-Bahn (E8). Darüber hinaus wird jeweils bei den Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung in den Grundsätzen eine Orientierung an die 2000-Watt-Gesellschaft (F3) eingefordert. Zudem werden bedeutende thematische Planungen, die langfristig zum Klimaschutz beitragen, extra aufbereitet, indem Teilrichtplanungen erarbeitet werden. Dies sind die Teilrichtpläne Fuss- und Wanderwege und Velo sowie der Teilrichtplan Energie.

Im Zusammenhang mit der Anpassung Umwelt, die ab 2020 vorbereitet wird, wird die Thematik Klima explizit geprüft. Neue Grundlagen wie die neue Stadtklimaanalyse und Ergebnisse des in Erarbeitung befindlichen Teilrichtplans Klima werden hierbei berücksichtigt.

Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt! Basel

93 Inhalt (Bus)

Es fehlt ein Objektblatt «Bus». Zusätzliche Linienbusse (evtl. auch doppelstöckig) bieten sich als flexiblere Alternative zu teuren Tramausbauten an.

Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant. In erster Linie betriebliche Frage. Wird mit dem ÖV-Programm definiert.

Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt

94 Inhalt (Bus)

Es fehlt ein Objektblatt „Bus“. Der TCS ist grundsätzlich der Auffassung, dass nicht das Tramliniennetz mit enormen Kosten ausgebaut werden soll, welches zudem mit den starren Schienen unflexibel ist und hohe Lärmimissionen verursacht. Vielmehr ist künftig auf Elektrobusse umzustellen.

Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant. In erster Linie betriebliche Frage. Wird mit dem ÖV-Programm definiert.

Eingabe von: TCS beider Basel

95 Inhalt (Bus)

Uns fehlen Aussagen und Ziele bezüglich:
a) Verkehrsmittel Bus im Kanton Basel-Stadt,

Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant. In erster Linie betriebliche Frage. Wird mit dem ÖV-Programm definiert.

Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr

96 Inhalt (Bus)

Zu 1.a): Der Richtplan soll mit einem neuen Objektblatt M1 .4 «Öffentlicher Busverkehr» ergänzt werden. Erst somit kann die langfristige Planung von Massnahmen zugunsten des öffentlichen Busverkehrs sichergestellt werden.

Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant. In erster Linie betriebliche Frage. Wird mit dem ÖV-Programm definiert.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehrR</i>	
97	Inhalt (Bus)	Es fehlen ein Objektblatt sowie ein Fragenblock zum Verkehrsmittel Bus. <i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant. In erster Linie betriebliche Frage. Wird mit dem ÖV-Programm definiert.
98	Inhalt (Bus)	Zielsetzungen Es ist die Zielsetzung zu integrieren, dass das Tramnetz nachfrage- bzw. bedürfnisorientiert zu entwickeln ist. Zusätzliche Traminfrastruktur ist sehr kostenintensiv und im Betrieb wenig flexibel. Auf einen Ausbau auf Vorrat ist zu verzichten. Bei neuen Tramprojekten sind daher kostengünstigere und flexiblere Alternativen wie zusätzliche Buslinien zu prüfen. Der Gewerbeverband Basel-Stadt regt an, ein zusätzliches Objektblatt «Bus» zu erstellen. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Tram: Nicht berücksichtigt. Gemäss Planungsgrundsatz C sind bei neuen Tramstrecken Potenzialstudien durchzuführen, hierin werden Aspekte wie voraussichtliche Nachfrage und vorhandenes Bedürfnis eruiert. Bus: Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant. In erster Linie betriebliche Frage. Wird mit dem ÖV-Programm definiert.
99	Inhalt (Anbindung St. Jakob)	Wir begrüssen die verschiedenen Massnahmen zur Verbesserung der Anbindung des Raums St. Jakob. Die beiden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben diesbezüglich gemeinsamen Handlungsbedarf. <i>Eingabe von: Kanton Basel-Landschaft</i>	Zur Kenntnis genommen.
100	Erläuterungsbericht	Der Tramknoten Schützenhaus wird nicht primär aufgrund der Verlängerung der Linie 8 ins Gebiet Letten obsolet, sondern aufgrund der Tatsache, dass gemäss aktuellem Planungsstand und entgegen dem Netzdesign Tramnetz 2020 die Linie 1 nun doch bis Bahnhof SBB fahren soll (statt über die Margarethenbrücke zum Schänzli). Die Umsteigebeziehung von der Linie 6 an den Bahnhof SBB (Centralbahnplatz) wird somit weiterhin am Brausebad gewährleistet. Wir beantragen , die Ausführungen im Erläuterungsbericht zu M1 .2, alt k) entsprechend anzupassen. <i>Eingabe von: Kanton Basel-Landschaft</i>	Berücksichtigt. Der Erläuterungsbericht wird wie folgt geändert: Mit der Verlängerung der Linie 8 ins Gebiet Letten sind die Basler Innenstadt und der Bahnhof Basel SBB von Allschwil aus erreichbar. Aufgrund dieser direkten Linienführung wird auf die Verknüpfung am Knoten Schützenhaus verzichtet. <u>Die Umsteigebeziehung von der Linie 6 auf die Linie 1 soll weiterhin an der Haltestelle Brausebad bestehen bleiben. Das Basler Stadtzentrum und der Bahnhof SBB sind weiterhin aus Allschwil gut erreichbar. Auf eine Verknüpfung der drei Tramlinien am Schützenhaus wird verzichtet.</u>
101	Erläuterungsbericht	Seite 16. Volta Nord ist als Beispiel für ein vom ÖV gut erschlossenes Gebiet nicht geeignet, da es nicht gut erschlossen ist. Die Haltestelle Bahnhof St. Johann hat die Güteklasse B und auch die Haltestellen Hünigerstrasse sowie St. Louis Grenze sind Haltestellen der Güteklasse B, wenn man ehrlicherweise die Distribuse für die Güteklasse als irrelevant erachtet. Die Französischen Busse sind weder auf den Digitalen anzeigen noch bei der Online Fahrplanabfrage ersichtlich. Somit befindet sich fast das ganze Gebiet von Volta Nord im Bereich der Güteklasse B. Eine verdichtete Bauweise ist aufgrund der schlechten ÖV-Erschliessung in diesem Gebiet nicht zulässig. <i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Johann</i>	Gemäss Güteklassen des öffentlichen Verkehrs des Kantons Basel-Stadt gehört der Bereich VoltaNord fast gänzlich zur Güteklasse A.

<i>Thema / Objektblatt</i>	<i>Betreft</i>	<i>Nr. Anregung, Bemerkung</i>	<i>Stellungnahme</i>
102	Erläuterungsbericht	Erläuterungsbericht ist nicht behördenverbindlich. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Stimmt.
103	Richtplankarte	Dieser Plan strotzt nur so von Unübersichtlichkeit, ist in dieser Form nicht nutzbar. <i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. Der Lesbarkeit der Richtplankarte wird eine hohe Bedeutung beigemessen. Bislang hat sich die Darstellung der Richtplankarte in dieser Form bewährt.
104	Richtplankarte	In der Legende werden für M 3.1/ 3.2 aufgeführt: Velo und Fussgänger / Fussgänger. In der Karte wird nicht zwischen Wanderwegen, Spazierwegen und Hindernisfreien Wege unterschieden. Wanderwege dürfen über Fusswege führen. Es wird angenommen, dass auf der Karte bei einer Doppelführung nur die Fusswege sichtbar sind. Dies erschwert eine Beurteilung des Wanderwegnetzes. <i>Eingabe von: Schweizer Wanderwege</i>	Eine weitere Differenzierung der Fusswege nach Wanderwegen, Spazierwegen etc. würde die Lesbarkeit der Richtplankarte nicht mehr gewährleisten. Der Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege differenziert in diesen Bereichen besser.
105	Richtplankarte	Der Eintrag Sevogelbrücke ist zu streichen. <i>Eingabe von: Stiftung Landschaftsschutz Schweiz</i>	Nicht berücksichtigt. Die Sevogelbrücke schliesst eine Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr. Die Fähre ist nicht 24 Stunden in Betrieb und nicht als Veloverbindung geeignet. Genaue Lage und Ausgestaltung sind offen und im Abgleich mit diversen Schutzansprüchen zu definieren.
106	Richtplankarte	Das gemeinsame Zielbild Hochleistungsstrassen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, welches auch mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) abgestimmt wurde, ist in der Richtplankarte aufzunehmen. <i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>	Die Massnahme „Westring“ wird mit dem Koordinationsstand „Vororientierung“ in den Richtplankarte aufgenommen. Erst bei Vorlage konkreterer Planungen u.a. zum Streckenverlauf kann die Massnahme in der Richtplankarte aufgenommen werden. Dannzumal wird eine Anpassung dieser Massnahme im kantonalen Richtplan notwendig und somit eine erneute öffentliche Vernehmlassung erfolgen.
107	Richtplankarte	Die Quartierparkings sind ebenfalls in die Richtplankarte aufzunehmen. <i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>	Einzelne Quartierparkings sind nicht kantonal relevant, daher wird auf die Abbildung im kantonalen Richtplan verzichtet. Bei Teilrichtplanungen zu Stadtteilen kann dies aber sinnvoll sein und wird entsprechend geprüft. Beim Stadtteilrichtplan Gundeldingen, der sich zurzeit in Erarbeitung befindet, sind räumliche Aussagen zu Quartierparkings vorgesehen.

<i>Thema / Objektblatt</i>	<i>Betreft</i>	<i>Nr. Anregung, Bemerkung</i>	<i>Stellungnahme</i>
108	Richtplankarte	<p>Die Richtplankarte ist schlecht lesbar.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Signaturen sind schlecht z.T. zu ähnlich. - Überlappende Signaturen sind kaum mehr erkennbar. - Die Projekte sind nicht nummeriert (z.B. aAnalog AggloP) <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	Zur Kenntnis genommen. Der Lesbarkeit der Richtplankarte wird eine hohe Bedeutung beigemessen. Bislang hat sich die Darstellung der Richtplankarte in dieser Form bewährt.
109	Strategie ST1	<p>Wir begrüßen es, dass das Einnehmen einer regionalen Sichtweise als Strategie ST1 weiterhin betont wird. Die Mobilitätsfragen müssen Kantonsgrenzenüberschreitend koordiniert werden und die Verkehrsträger müssen in der Lage sein, die jeweils über die Grenze kommenden Verkehre aufzunehmen.</p> <p><i>Eingabe von: Kanton Basel-Landschaft</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
110	Strategie ST11	<p>Die Maxime «Verkehrssicherheit vor Leistungsfähigkeit» ist im kantonalen Richtplan explizit zu erwähnen. Damit kann die Lebens- und Wohnumfeldqualität erhalten und erhöht werden.</p> <p><i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i></p>	Sowohl in der Strategie 11 als auch in den Planungsgrundsätzen B des Objektblatts M2.2. bzw. A in den Objektblättern 3.1 und 3.2 ist klar festgelegt, dass die Verkehrsanlagen "sicher" auszugestalten sind. Eine zusätzliche Maxime ist damit unnötig.
111	Strategie ST11	<p>«Stadtgerechte Mobilität ist [...] kosteneffizient und verkehrssicher auszugestalten.»: Hinsichtlich der Kosteneffizienz ist der Kostendeckungsgrad der einzelnen Verkehrsträger zu beachten.</p> <p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	Der Kostendeckungsgrad ist nur ein Aspekt der Kosteneffizienz. Grundsätzlich wird eine volkswirtschaftliche Sicht angestrebt. Es geht um ein kosteneffizientes Gesamtsystem bzw. minimale Gesamtausgaben für den Kanton und nicht um einen maximalen Kostendeckungsgrad bei jedem einzelnen Verkehrsmittel.
112	Strategie ST11	<p>Übergeordnete Ziele, wie etwa eine optimale Verknüpfung der Verkehrsträger sowie explizite Massnahmen für eine Verbesserung des Verkehrsflusses, fehlen leider weitgehendst.</p> <p><i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i></p>	<p>Die besseren Verknüpfungen zwischen den Verkehrsmitteln sind in der Strategie 11 explizit genannt.</p> <p>Eine genügende Kapazität für den MIV ist im Leitsatz 45 implizit enthalten. Spezifische Massnahmen für den Verkehrsfluss liegen entweder im Bereich "Steuern und Lenken" und sind damit nicht richtplanrelevant oder es handelt sich um effektive Strassenausbauten. Hier wird der Rheintunnel explizit genannt.</p>
113	Strategie ST11	<p>Generell sollten vermehrt Massnahmen Berücksichtigung finden, die den gesamten Verkehrsfluss verbessern.</p> <p><i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i></p>	Spezifische Massnahmen für den Verkehrsfluss liegen im Bereich "Steuern und Lenken" und sind damit nicht richtplanrelevant.
114	Strategie ST11	<p>Der Anspruch an Multimodalität, bei dem jeweils die Stärken eines Verkehrsträgers für einen bestimmten Zweck hervorgehoben werden, ist</p>	Die Vor-/Nachteile einzelner Verkehrsmittel sind z.B. im Verkehrspolitischen Leitbild beschrieben. Auf Richtplanebene sind

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			gegenwärtig zu wenig berücksichtigt.	die Ziele pro Verkehrsmittel relevant. Die zugrundeliegenden Stärken und Schwächen sind deshalb nicht explizit benannt.
			<i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>	
115	Strategie ST11		- Es fehlen Ziele/Festlegungen zu: Förderung (Nacht-)Zug statt Flug, Einbindung nat. und internat. Fernverkehr, Strassen-ÖV (neues Objektblatt), Reduktion Lärm und Luftschadstoffe, autofrei Wohnen, Energiesparender Verkehr (Revision RP Umwelt nicht von dieser Revision Mobilität abspalten, s. unten), Befreiung Begegnungszonen von PP, Ausweitung T30 auf innerorts.	Die genannten Ziele sind im Richtplan weitgehend implizit vorhanden (z.B. im Leitsatz 40 zur optimalen internationalen Erreichbarkeit oder im Leitsatz 46 zur Verkehrsberuhigung zugunsten von Wohnqualität). Die konkret geforderten Massnahmen (z.B. Tempo 30, energiesparender Verkehr) sind nicht richtplanrelevant.
			<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	
116	Strategie ST11		- Im Titel fehlt umwelt- und klimaschonende Mobilität	Nicht berücksichtigt. Der Begriff "stadtgerecht" umfasst die Aspekte "klima- und umweltfreundlich" und wird entsprechend im Strategietext definiert.
			<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	
117	Strategie ST11		- Es fehlt die konkrete Priorisierung "Verkehrssicherheit vor Leistungsfähigkeit".	Sowohl in der Strategie 11 als auch in den Planungsgrundsätzen B des Objektblatts M2.2. bzw. A in den Objektblättern 3.1 und 3.2 ist klar festgelegt, dass die Verkehrsanlagen "sicher" auszugestalten sind. Eine zusätzliche Maxime ist damit unnötig.
			<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	
118	Strategie ST11		Anzupassen sind u.a. <ul style="list-style-type: none"> • Kostendeckungsgrad / Kosteneffizienz der Verkehrsträger sind einzeln zu beachten. 	Der Kostendeckungsgrad ist nur ein Aspekt der Kosteneffizienz. Grundsätzlich wird eine volkswirtschaftliche Sicht angestrebt. Es geht um ein kosteneffizientes Gesamtsystem bzw. minimale Gesamtausgaben für den Kanton und nicht um einen maximalen Kostendeckungsgrad bei jedem einzelnen Verkehrsmittel.
			<i>Eingabe von: SVP Basel-Stadt</i>	
119	Strategie ST11		<ul style="list-style-type: none"> • Streichen: «Die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Privatverkehrs auf Kantonsgebiet soll langfristig reduziert werden. Der Kanton sorgt dafür, dass diese Reduktion bis zum Jahr 2020 mindestens 10% beträgt. 	Nicht berücksichtigt. Entspricht der aktuellen Gesetzgebung.
			<i>Eingabe von: SVP Basel-Stadt</i>	
120	Strategie ST11	1	Das Bedürfnis nach Mobilität ist ein wesentliches Kennzeichen unserer Zeit. Mobilität integriert, verbindet und ermöglicht Fortschritt. Eine gute Vernetzung und einfache Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln stärkt	Zur Kenntnis genommen. Die hohe Bedeutung der Erreichbarkeit ist im Richtplan enthalten (z.B. Strategie 11 oder Leitsatz 40).

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			zudem den Standort. <i>Eingabe von: FDP Basel-Stadt</i>	
121	Strategie ST11	1	<p>Die verkehrsgünstige Lage von Basel-Stadt und die hohe Qualität des Verkehrssystems innerhalb des Kantons und der Region sowie die guten überregionalen und internationalen Verbindungen sind wichtige Faktoren für die Attraktivität des Lebens- und Wirtschaftsraums Basel. Diese hervorragende Erreichbarkeit der Region Basel gilt es zu sichern und bessere Verknüpfungen zwischen den Verkehrsträgern sind anzustreben. Die hervorragende Erreichbarkeit der Region Basel mit allen Verkehrsträgern wird, international, national und regional abgestimmt, sichergestellt. Eine bessere Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern wird angestrebt. Eine gut ausgebaute und effizient betriebene Verkehrsinfrastruktur ist eine Grundvoraussetzung für das Funktionieren von Gesellschaft und Wirtschaft.</p> <p><i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i></p>	Nicht berücksichtigt. Änderungsvorschlag ist teilweise redundant. Die hervorragende Erreichbarkeit ist als Grundsatz unbestritten. Die ebenfalls geforderte (und im Richtplan enthaltene) bessere Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern zeigt aber deutlich, dass es sich um eine Gesamtverkehrsbetrachtung handeln muss. Nicht jedes Ziel kann und muss mit jedem Verkehrsmittel von Basel aus gleich gut erreichbar sein.
122	Strategie ST11	2	<p>Die EVP unterstützt die konsequente Förderung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr und die weiterhin angestrebte Verminderung des MIV. Sie hält die vorgeschlagenen Massnahmen mehrheitlich für sinnvoll und zielführend.</p> <p><i>Eingabe von: EVP Basel-Stadt</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
123	Strategie ST11	2	<p>Es wäre aufgrund dieser Entwicklungen eigentlich angezeigt, dass der Regierungsrat nicht primär auf die Beschränkung oder Behinderung des Privatverkehrs hinwirkt, sondern Überlegungen anstellt, wie die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen möglichst optimal berücksichtigt werden können. Die FDP ist überzeugt, dass aus Perspektive des Mobilitätsbedürfnisses eines Menschen die individuelle der kollektiven Mobilität stets überlegen sein wird (zeitliche Unabhängigkeit, Verbindung von Tür zu Tür usw.), insbesondere wenn das individuelle Fahrzeug auch die Vorteile des Kollektivverkehrs anbieten kann (z.B. Arbeiten im selbstfahrenden Fahrzeug).</p> <p><i>Eingabe von: FDP Basel-Stadt</i></p>	Der Richtplan berücksichtigt nicht nur die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen, sondern die ebenso menschlichen Bedürfnisse nach Aufenthaltsqualität, nach Schutz vor Lärm und Unfällen, nach geringen Kosten etc. Der Richtplan spielt daher nicht individuelle und kollektive Verkehrsmittel gegeneinander aus, sondern er setzt auf platzsparende, umweltfreundliche und kosteneffiziente Verkehrsmittel. Dies können sowohl kollektive Verkehrsmittel wie z.B. ein Tram als auch individuelle Verkehrsmittel wie z.B. das Velo sein.
124	Strategie ST11	2	<p>Weil nicht nur die oben skizzierten Entwicklungen sondern auch das anhaltende Bevölkerungswachstum zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse generieren werden, wäre es dringend angezeigt, das Ziel einer Reduktion um mindestens 10% bis 2020 fallen zu lassen. Der Regierungsrat hat ja bereits eingestanden, dass dieses Ziel unrealistisch ist. Es wäre nichts als konsequent, dies im Richtplan entsprechend nachzuvollziehen.</p>	Nicht berücksichtigt. Entspricht der bestehenden Gesetzesgrundlage und kann deshalb nicht einfach gestrichen werden.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
<i>Eingabe von: FDP Basel-Stadt</i>				
125	Strategie ST11	2	<p>«Das Verkehrssystem muss so optimiert und an sich ändernde Bedürfnisse angepasst werden, dass alle Verkehrsarten inkl. Güterverkehr und -logistik ausreichende Kapazitäten zur Verfügung haben und die Belastungen von Wohngebieten minimiert werden.»: Dieser Satz entspricht den einleitend genannten Grundsätzen des Gewerbeverbands Basel-Stadt und ist als strategische Leitlinie beizubehalten.</p> <p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	Nicht berücksichtigt. Die Fläche im Kanton Basel-Stadt ist begrenzt. Deshalb sind ausreichende Kapazitäten für alle Verkehrsarten im Sinne einer nachfrageorientierten Verkehrsplanung nicht realisierbar. Der Richtplan setzt deshalb auf platzsparende Verkehrsmittel zur Befriedigung der vorhandenen Mobilitätsbedürfnisse.
126	Strategie ST11	2	<p>«Die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Privatverkehrs auf Kantonsgebiet soll langfristig reduziert werden. Der Kanton sorgt dafür, dass diese Reduktion bis zum Jahr 2020 mindestens 10% beträgt. Die Verkehrsleistung auf Hochleistungsstrassen ist ausgenommen.»: Angesichts der vom Regierungsrat eingestanden Unmöglichkeit dieser Zielerreichung sowie des Zeithorizonts der Richtplanung ist dieser Abschnitt zu streichen. Stattdessen ist folgender Passus einzufügen: «Der Langsamverkehr, der öffentliche Verkehr und der motorisierte Individualverkehr sind vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen zu schützen. Eine hierfür ausreichende Infrastruktur ist bereitzustellen.»</p> <p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	Nicht berücksichtigt. Entspricht der bestehenden Gesetzesgrundlage und kann deshalb nicht einfach gestrichen werden.
127	Strategie ST11	2	<p>Richtige Stossrichtung: ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr haben Priorität. Stadtgerechte Mobilität soll Ressourcensparend (Kosten, Platz) ausserdem umweltfreundlich und verkehrssicher sein.</p> <p><i>Eingabe von: Grünliberale Partei Basel Stadt</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
128	Strategie ST11	2	<p>Die Forderung, die Gesamtverkehrsleistung des Motorisierten Individualverkehrs solle reduziert werden, ist in Anbetracht einer wachsenden Bevölkerung, wachsender Motorfahrzeugzahlen sowie einer generellen Nachfragezunahme nach Mobilität absolut unrealistisch und nicht im Sinne der Bevölkerung. Der Passus ist deshalb zu streichen.</p> <p><i>Eingabe von: ACS beider Basel</i></p>	Nicht berücksichtigt. Entspricht der bestehenden Gesetzesgrundlage und kann deshalb nicht einfach gestrichen werden.
129	Strategie ST11	2	<p>Strategien Auch wir gehen davon aus, dass innerhalb der Agglomeration mit einem weiteren Anstieg der Bevölkerungszahlen und einer Zunahme der</p>	Zur Kenntnis genommen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			<p>Arbeitsplätze zu rechnen ist. Wir begrüßen den strategischen Ansatz des Kantons diese Entwicklung mit einer effizient betriebenen Verkehrsinfrastruktur, einer platzsparenden und umweltfreundlichen Mobilität in Kombination mit einer Raumplanung der kurzen Wege einhergehen zu lassen. Als Kern der Agglomeration Basel übernimmt der Kanton hier zweifelsohne eine Vorreiterrolle.</p> <p><i>Eingabe von: Regionalverband Hochrhein-Bodensee</i></p>	
130	Strategie ST11	2	<p>Einmal mehr weisen wir darauf hin, dass eine Reduktion des MotIV um 10% bis ins Jahr 2020 völlig unrealistisch ist. Dies aufgrund des Bevölkerungswachstums und der zusätzlichen Schaffung von zahlreichen neuen Arbeitsplätzen in Basel. Gemäss Prognose des Bundes soll der MotIV bis 2040 um 20% zunehmen. Der Regierungsrat hat daher alle Hebel in Bewegung zu setzen, damit § 13 USG wieder aufgehoben wird.</p> <p><i>Eingabe von: TCS beider Basel</i></p>	Der Richtplan entspricht der bestehenden Gesetzesgrundlage. Der Grundsatz der Verkehrsreduktion kann deshalb nicht einfach gestrichen werden.
131	Strategie ST11	2	<p>Am Ende des zweiten Abschnittes ist das USG nicht vollständig wiedergegeben: „Die Verkehrsleistung auf Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen.“--> ... ausgenommen, Kapazitätserweiterungen auf ihnen müssen jedoch auf dem untergeordneten Netz kompensiert werden.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i></p>	Der Richtplan kann und muss das Gesetz nicht wiederholen. Der Grundsatz von flankierenden Massnahmen ist aber im Leitsatz 45 enthalten.
132	Strategie ST11	2	<p>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. <u>Der Ausbau der Infrastruktur ist aufgrund begrenzter Flächen und Finanzmittel sehr überlegt vorzunehmen. Das Verkehrssystem muss so optimiert und an sich ändernde Bedürfnisse angepasst werden, dass alle Verkehrsarten inkl. Güterverkehr und -logistik ausreichende Kapazitäten zur Verfügung haben und die Belastungen von Wohngebieten minimiert werden.</u> 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. Die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Privatverkehrs auf Kantonsgebiet soll langfristig reduziert werden. Der Kanton sorgt dafür, dass diese Reduktion bis zum Jahr 2020 mindestens 10% beträgt. Die Verkehrsleistung auf Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen.</p>	Nicht berücksichtigt. Die Fläche in der Stadt ist begrenzt. Deshalb sind ausreichende Kapazitäten für alle Verkehrsarten im Sinne einer nachfrageorientierten Verkehrsplanung nicht realisierbar. Der Richtplan setzt deshalb auf platzsparende Verkehrsmittel zur Befriedigung der vorhandenen Mobilitätsbedürfnisse. Die Definition des stadtgerechten Verkehrs ist deshalb entscheidend.

<i>Thema / Objektblatt</i>	<i>Betreft</i>	<i>Nr.</i>	<i>Anregung, Bemerkung</i>	<i>Stellungnahme</i>
<i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>				
133	Strategie ST11	2	- Beim Reduktionsgebot von mind. -10% MIV fehlt der Hinweis, dass "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" (§ 13 Abs. 2 USG BS).	Der Richtplan kann das Gesetz nicht wiederholen. Der Grundsatz von flankierenden Massnahmen ist aber im Leitsatz 45 enthalten.
<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>				
134	Strategie ST11	4	Grundsätzlich begrüsst die EVP, dass der Ausbau der S-Bahn aufgenommen worden ist. Die Zielsetzung in der Strategie ist deshalb richtig. Wie weiter oben erwähnt ist zu fragen, ob der Bundesentscheid zu STEP2035 in den Formulierungen zu berücksichtigen wäre, da der vorliegende Richtplan ja das Jahr 2035 als Zeithorizont festgelegt hat.	Die formulierten Ziele und Massnahmen sind mit den Bundesprogrammen (STEP und Sachplan Verkehr - Teil Infrastruktur Schiene) kompatibel. Der Ausbauschnitt 2025 ist sowohl im Sachplan wie im Richtplan aufgenommen. Der Parlamentsbeschluss zum Ausbauschnitt 2035 liegt aber frühestens Ende 2019 vor. Erst danach werden die beschlossenen Massnahmen im Sachplan nachgeführt und können dann – wenn nicht bereits vorhanden – auch in den Richtplan aufgenommen werden.
<i>Eingabe von: EVP Basel-Stadt</i>				
135	Strategie ST11	4	Den Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes aufgrund von wachsenden Verkehrsströmen zu fördern ist Symptombekämpfung. Damit wird sich auch längerfristig die Verkehrsbelastung und der Dichtestress im städtischen Strassenverkehrsnetz nicht verringern. Den zu Fuss Gehenden als verletzlichste Verkehrsteilnehmer bringen solche Symptombekämpfungen kaum mehr Sicherheit sowie Aufenthalts- und Lebensqualität in der Stadt und im öffentlichen Raum. Das Ziel muss sein, durch eine konsequente Nachhaltigkeitsstrategie auch im Verkehrswesen die Wohn-, Lebens- und Arbeitsqualität in der Stadt zu verbessern.	Zur Kenntnis genommen.
<i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>				
136	Strategie ST11	4	«Die hervorragende Erreichbarkeit der Region Basel mit allen Verkehrsträgern wird, international, national und regional abgestimmt, sichergestellt. Eine bessere Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern wird angestrebt.»: Dieser Satz entspricht den einleitend genannten Grundsätzen des Gewerbeverbandes Basel-Stadt und ist als strategische Leitlinie beizubehalten.	Die hervorragende Erreichbarkeit ist als Grundsatz unbestritten. Die ebenfalls geforderte (und im Richtplan enthaltene) bessere Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln zeigt aber deutlich, dass es sich um eine Gesamtverkehrsbetrachtung handeln muss. Nicht jedes Ziel kann und muss mit jedem Verkehrsmittel von Basel aus gleich gut erreichbar sein.
<i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>				
137	Strategie ST11	4	«angebotsorientierte Verkehrsplanung»: Der Gewerbeverband Basel-Stadt fordert auch für das Strassennetz eine bedarfs- bzw.	Eine genügende Erreichbarkeit ist unbestritten. Die ebenfalls legitimen Bedürfnisse nach Aufenthalts- und Wohnqualität lassen

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			nachfrageorientierte Verkehrsplanung. Die Erreichbarkeit des Kantons Basel-Stadt ist sicherzustellen.	sich in der engen Stadt Basel aber nur erfüllen, wenn der Verkehr zu einem erheblichen Anteil mit platzsparenden Verkehrsmitteln abgewickelt wird.
			<i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	
138	Strategie ST11	4	Der ACS lehnt den strategischen Entscheid, das bestehende Strassennetz nach dem Prinzip der angebotsorientierten Verkehrsplanung zu bewirtschaften und nur für Neuerschliessungen auszubauen, entschieden ab. Er ist deshalb auch nicht damit einverstanden, dass die Nachfrage nach Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum reduziert werden soll.	Zur Kenntnis genommen.
			<i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	
139	Strategie ST11	4	Er setzt sich vielmehr für eine Gleichbehandlung aller Verkehrsträger ein, lehnt deshalb die beantragte Löschung des bisherigen Passus' «Die Erreichbarkeit der Region mit allen Verkehrsträgern » ab. Auch besteht er darauf, dass der Passus «Das Verkehrssystem muss so optimiert und an sich ändernden Bedürfnisse angepasst werden, dass alle Verkehrsträgerarten inklusive Güterverkehr und -logistik ausreichend Kapazitäten zur Verfügung haben und die Belastungen von Wohngebieten minimiert werden» beibehalten wird. Ebenso der zur Löschung vorgesehene Absatz « Eine gut ausgebaute und effizient betriebene Verkehrsinfrastruktur ist eine Grundvoraussetzung für das Funktionieren von Gesellschaft und Wirtschaft. »	Eine rein nachfrageorientierte Planung ("ausreichende Kapazitäten für alle") lässt der enge Raum in Basel nicht zu. Entsprechend setzt der Richtplan auf platzsparende Verkehrsmittel. Die hervorragende Erreichbarkeit ist als Grundsatz unbestritten. Die ebenfalls geforderte (und im Richtplan enthaltene) bessere Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern zeigt aber deutlich, dass es sich um eine Gesamtverkehrsbetrachtung handeln muss. Nicht jedes Ziel kann und muss mit jedem Verkehrsmittel von Basel aus gleich gut erreichbar sein.
			<i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	
140	Strategie ST11	4	Der gelöschte Satz, dass die hervorragende Erreichbarkeit der Region Basel mit allen Verkehrsträgern sichergestellt sein muss, ist wieder zu integrieren. Ebenso ist die Löschung des Satzes, welcher festhält, dass allen Verkehrsarten ausreichende Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden müssen, wieder rückgängig zu machen.	Die hervorragende Erreichbarkeit ist als Grundsatz unbestritten. Die ebenfalls geforderte (und im Richtplan enthaltene) bessere Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln zeigt aber deutlich, dass es sich um eine Gesamtverkehrsbetrachtung handeln muss. Nicht jedes Ziel kann und muss mit jedem Verkehrsträger von Basel aus gleich gut erreichbar sein. Eine rein nachfrageorientierte Planung ("ausreichende Kapazitäten für alle") lässt der enge Raum in Basel nicht zu. Entsprechend setzt der Richtplan auf platzsparende Verkehrsmittel.
			<i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>	

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
141	Strategie ST11	4	<p>2. Strategischer Entscheid, erster Abschnitt: „In Anbetracht der wachsenden Pendlerströme und der bereits hohen Auslastung der bestehenden Infrastrukturen unterstützt der Kanton den gezielten Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes mit dem Ziel das kantonale Strassennetz zu entlasten.“ --> ... der Kanton u. A. mit Mitteln aus dem Pendler[Mobilitäts]fonds Massnahmen, die Verkehrsspitzen zu brechen mit dem Ziel, einen Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes zu vermeiden. Wir denken hier u. A. an die Erhöhung des Besetzungsgrades und die Verlagerung auf noch zu bauende Velo-Schnellrouten.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i></p>	<p>Massnahmen zur Brechung von Verkehrsspitzen und zur Verlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr sind sinnvoll. Sie werden alleine aber nicht genügen, um das städtische Strassennetz wirkungsvoll zu entlasten. Es braucht deshalb den gezielten Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes mit dem Rheintunnel.</p>
142	Strategie ST11	4	<p>- Wir lehnen jeden Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes sowohl ober- wie auch unterirdisch ab. Der MIV ist mit betrieblichen und fiskalischen Massnahmen einzuschränken und auf umwelt- und klimaschonende Verkehrsmittel zu verlagern.</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
143	Strategie ST11	4	<ul style="list-style-type: none"> • Streichen: «angebotsorientierte Verkehrsplanung». • Ersetzen durch: «bedarfsorientierte Verkehrsplanung • Streichen: «Die Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrs durch den MIV werden reduziert». • Ersetzen durch: Die gegenseitigen Beeinträchtigungen der verschiedenen Verkehrsträger werden nach Möglichkeit minimiert.» <p><i>Eingabe von: SVP Basel-Stadt</i></p>	<p>Eine rein nachfrage- bzw. bedarfsorientierte Planung lässt der enge Raum in Basel nicht zu. Entsprechend setzt der Richtplan auf platzsparende Verkehrsmittel und damit auf eine Priorisierung von öffentlichem Verkehr und Fuss- und Veloverkehr.</p>
144	Strategie ST11	4	<p>Die Strategien beschreiben die Ziele des Regierungsrates, die mit dem Richtplan erreicht werden sollen. Aufgrund neuer Erkenntnisse seit der Richtplananpassung 2012 wurde der Strategieteil überarbeitet. In der Folge wurde die Strategie ST11 «Stadtgerechte Mobilität fördern und Erreichbarkeit gewährleisten» zwar dem Grundsatz nach belassen aber themenbezogen neu gegliedert. Mit dieser Strategie nimmt der Kanton eine klare Position ein, wie mit den anwachsenden Verkehrsmengen und dem stetig steigenden Mobilitätsbedürfnis in Basel umgegangen werden soll. Während der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr zu fördern seien, solle der MIV zukünftig eine nachgeordnete Rolle innehaben. Diese in strategischen Leitsätzen formulierte Verschiebung der Gewichtung zulasten des MIV wird konsequent in den Massnahmen auf dem Kantonsstrassennetz umgesetzt (Verbesserungsmassnahmen, Betriebs- und Gestaltungskonzepte sowie Verkehrsberuhigungen [Massnahmen a, c, d, e, f, g; Seite 31]). Gleichzeitig unterstützt der Kanton die</p>	<p>Berücksichtigt. In der Strategie ST11 wird im strategischen Entscheid dargelegt, dass der Kanton den Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes unterstützt, mit dem Ziel das kantonale Strassennetz zu entlasten. Das ASTRA hat Recht mit seiner Einschätzung, dass die Entlastung des kantonalen Strassennetzes nicht das einzige Ziel betreffend des Ausbaus des Hochleistungsstrassennetzes ist. Da es für den Kanton Basel-Stadt aber ein sehr wichtiges Ziel ist, soll es konkret genannt werden. Neu wird der Zusatz "unter anderem" eingefügt, um darzulegen, dass es darüber hinaus noch andere Zielstellungen gibt. Die Strategie ST11 wird wie folgt angepasst: "In Anbetracht der wachsenden Pendlerströme und der bereits hohen Auslastung der bestehenden Infrastrukturen unterstützt der Kanton den gezielten Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes unter anderem mit dem Ziel das kantonale Strassennetz zu entlasten."</p> <p>Betreffend der Schnittstellen zur Nationalstrasse weisen wir darauf</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			<p>Engpassbeseitigungsprojekte des Nationalstrassennetzes «mit dem Ziel das kantonale Strassennetz zu entlasten». Das ASTRA stört sich an der unterschiedlichen Haltung des Kantons zum Nationalstrassennetz und zum untergeordneten Strassennetz (nachfrageorientiert und den Ausbau unterstützend für die Nationalstrasse, angebotsorientiert und zurückhaltend für die Kantonsstrassen). Es rechnet mit Kapazitäts- und Sicherheitsproblemen an den Schnittstellen zwischen dem nationalen und dem nachgelagerten Strassennetz sowie den Zulaufstrecken zu den Nationalstrassen und vermisst Aussagen des Richtplans, wie damit umgegangen werden soll. Ziel aller Beteiligten müsse sein, den MIV auf den Nationalstrassen sowie im Minimum den Zulaufstrecken verarbeiten resp. zumindest verflüssigen zu können, um dadurch Staus und Unfälle zu vermeiden. Die Entlastung des untergeordneten Strassennetzes, wie sie der Kanton anstrebt, könne höchstens ein Nebenprodukt sein.</p> <p>Auftrag für die Überarbeitung des Richtplans: Der Kanton überprüft und präzisiert seine Festlegungen und Richtplanunterlagen in Bezug auf die Schnittstellen zwischen dem nationalen und dem nachgelagerten Strassennetz.</p> <p><i>Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE</i></p>	<p>hin, dass in Federführung des ASTRA zurzeit eine Studie "Schnittstellenproblematik zwischen dem nationalen und dem nachgelagerten Strassennetz" durchgeführt wird. An dieser Studie nehmen die Pilotstädte Bern, Luzern, St. Gallen und Basel teil. Bei Vorlage von Ergebnissen werden diese im kantonalen Richtplan, sofern diese richtplanrelevant sind, berücksichtigt.</p>
145	Strategie ST11	6	<p>Durch Entflechtung soll eine Verflüssigung von Verkehrsströmen erreicht werden. Verkehr, der steht, mag niemand – und er kostet Geld. Eine Diskriminierung von Verkehrsträgern führt dabei nicht zum Ziel. Die Kanalisierung von motorisiertem Individualverkehr auf Hauptverkehrsachsen und verkehrsorientierten Strassen ist effizient und trägt zum Verkehrsfluss bei. Dafür soll auf Quartierstrassen konsequent Tempo 30 gelten.</p> <p><i>Eingabe von: FDP Basel-Stadt</i></p>	<p>Die Kanalisierung auf dem Hauptstrassennetz entspricht der kantonalen Verkehrspolitik.</p>
146	Strategie ST11	6	<p>Zudem unterstützen wir zugunsten der Entflechtung die Einführung von Velostrassen. Damit einhergehende Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs – wie z.B. der Abbau von Parkplätzen – müssen durch flankierende Massnahmen kompensiert werden.</p> <p><i>Eingabe von: FDP Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Eine ausreichende Parkplatzzahl ist wichtig um unerwünschten Parksuchverkehr zu vermeiden. Parkplätze gehören aber primär in Tiefgaragen und nicht auf den wertvollen, eng begrenzten städtischen Strassenraum.</p>
147	Strategie ST11	6	<p>Da auf strategischer Ebene festgehalten wird, dass die Nachfrage nach Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum reduziert und der Bau von Quartierparkings gefördert werden soll, erwarten wir, dass dies noch weiter konkretisiert wird. Es soll konkret aufgezeigt werden, wo diese Quartierparkings entstehen sollen, bis wann, wer sie plant, finanziert und betreibt. Die FDP kann angesichts der im Entwurf gesetzten Ziele die aktuelle Parkplatzpolitik des Kantons nicht nachvollziehen. So liesse</p>	<p>Der Regierungsrat setzt beim Bau von Quartierparkings primär auf private Initiativen. Solche Parkings auf privaten Parzellen sind damit nicht richtplanrelevant.</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			<p>sich beispielsweise die Nachfrage nach Parkplätzen im öffentlichen Raum massiv entschärfen, würde die restriktive Haltung des Kantons gegenüber Parkplätzen auf Privatgrund aufgehoben werden. Die bisher praktizierte Politik des oberirdischen Parkplatzabbaus ohne gleichwertigen unterirdischen Ersatz muss, wenn das strategische Ziel ernst gemeint ist, ein Ende haben. Die negativen Auswirkungen dieser Politik zeigen sich nämlich nicht nur beim hohen Parkierdruck, sondern auch darin, dass der Kanton nun nachträglich an verschiedenen Stellen teuer unterirdische Parkings bauen muss, statt von Anfang an die Realität anzuerkennen und bei Neubauten entsprechende Parkings zu integrieren (aktuelles Beispiel: UKBB).</p> <p><i>Eingabe von: FDP Basel-Stadt</i></p>	
148	Strategie ST11	6	<p>Der Regierungsrat verpasst es leider, sich deutlich abzeichnende Entwicklungen im Bereich der Mobilität in geeigneter Form aufzugreifen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • So ist klar erkennbar, dass die individuelle Mobilität durch neue innovative Angebote in Zukunft nochmals an Bedeutung zunehmen wird (Car-Sharing, eBike-Sharing, elektrische Trottinette usw.). Selbstfahrende Fahrzeuge sind zwar noch nicht in Betrieb, dürften aber in nicht allzu ferner Zukunft auf die Strasse kommen. Der Regierungsrat stellt stattdessen eine Erhöhung des Anteils des kollektiven Verkehrs (Tram, Bus, Zug) in den Vordergrund und will dessen Anteil erhöhen. <p><i>Eingabe von: FDP Basel-Stadt</i></p> 	Die Strategie 11 geht auf innovative Mobilitätsformen ein. Solche Angebote sind unterstützungswürdig, solange sie zu einer Reduktion des Flächenbedarfs und der Umweltbelastungen beitragen. Der Richtplan setzt nicht generell auf kollektive Verkehrsformen sondern auf stadtgerechte (d.h. platzsparend und umweltfreundlich).
149	Strategie ST11	6	<p>Argumentiert wird oft mit der Belastung der Umwelt. Auch hier will der Regierungsrat offensichtlich nicht zur Kenntnis nehmen, dass die technische Entwicklung diese Probleme auf absehbare Zeit lösen kann. So müssen heute Elektroautos künstlich Lärm erzeugen, weil sie so leise sind, dass es ein Sicherheitsrisiko darstellt. Und die kürzlich reformierte ökologische Motorfahrzeugsteuer setzt einen Anreiz dafür, dass in unserem Kanton künftig vermehrt emissionsarme bzw. -freie Fahrzeuge unterwegs sind.</p> <p><i>Eingabe von: FDP Basel-Stadt</i></p>	Auch die lokal emissionsfreien Elektroautos weisen in einer Life-Cycle-Betrachtung erhebliche Umweltbelastungen auf. Zudem ist Lärm von Elektroautos nur bis ca. 35km/h geringer als von konventionellen Autos. Unabhängig vom technischen Fortschritt ist zudem der enorme Flächenbedarf des MIV.
150	Strategie ST11	6	<p>Dem Regierungsrat ist immerhin zugute zu halten, dass innovative Verkehrsangebote ermöglicht werden sollen. Auch begrüsst die FDP, dass die Verkehrsinfrastruktur auch unterirdisch weiterentwickelt werden soll. Die FDP ist überzeugt, dass damit eine Entflechtung stattfinden kann, welche die Verkehrsströme verflüssigt.</p> <p><i>Eingabe von: FDP Basel-Stadt</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
151	Strategie ST11	6	<p>«Die Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrs durch den</p>	Selbstverständlich gehört zu einem effizienten Verkehrssystem der

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			<p>motorisierten Individualverkehrs werden reduziert.»: Sämtliche Verkehrsträger können sich gegenseitig beeinträchtigen. Dies gilt es so weit als möglich zu verhindern. Der Satz ist daher wie folgt anzupassen: «Die gegenseitigen Beeinträchtigungen der einzelnen Verkehrsträger werden minimiert.»</p> <p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	<p>möglichst umfassende Schutz vor Beeinträchtigungen aller Verkehrsteilnehmer. Hier soll aber die verfassungsmässige Priorität des öffentlichen Verkehrs als umweltfreundliches und platzsparendes Verkehrsmittel betont werden.</p>
152	Strategie ST11	6	<p>«Die Nachfrage nach Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum soll reduziert und der Bau von Quartierparkings gefördert werden.»: Im Sinne einer umfassenden und bedarfsorientierten Parkraumpolitik ist dieser Satz wie folgt anzupassen: «Auf öffentlichem Grund ist eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen für den Veloverkehr und den motorisierten Individualverkehr einzurichten. Der Bau von Quartierparkings wird gefördert.»</p> <p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Eine ausreichende Parkplatzanzahl ist wichtig um unerwünschten Parksuchverkehr zu vermeiden. Parkplätze gehören aber primär in Tiefgaragen und nicht auf den wertvollen, eng begrenzten städtischen Strassenraum.</p>
153	Strategie ST11	6	<p>Mit derselben Begründung ist auch der Passus zu streichen, die Nachfrage nach Parkplätzen im öffentlichen Raum solle reduziert werden. Vielmehr sollte festgehalten werden, dass der Kanton die für die Parkierung notwendigen Infrastrukturen für alle Verkehrsträger nach Möglichkeit bedarfsgerecht zur Verfügung stellt.</p> <p><i>Eingabe von: ACS beider Basel</i></p>	<p>Eine rein nachfrageorientierte Planung ("ausreichende Kapazitäten für alle") lässt der enge Raum in Basel nicht zu. Entsprechend setzt der Richtplan auf platzsparende Verkehrsmittel.</p> <p>Eine ausreichende Parkplatzanzahl ist wichtig um unerwünschten Parksuchverkehr zu vermeiden. Parkplätze gehören aber primär in Tiefgaragen und nicht auf den wertvollen, eng begrenzten städtischen Strassenraum.</p>
154	Strategie ST11	6	<p>Die LDP befürwortet ein sinnvolles Nebeneinander von Öffentlichem und Individualverkehr, auch dem motorisierten. In den letzten Jahren sind seitens des BVD zahlreiche Massnahmen getroffen und umgesetzt worden, welche sich auf den motorisierten Individualverkehr negativ auswirken. Insbesondere die Aufhebung einer Vielzahl von Parkplätzen verärgert Teile der Bevölkerung. Die immer wieder erwähnten Quartierparkings stehen nicht, wo solche geplant sind, erwächst Widerstand von links-grüner Seite. Die Aufhebung von Parkraum auf Vorrat, mit Begründung des Baus von Parkhäusern, wirkt zynisch. Dieses Problem sollte dringend mit tatsächlich umsetzbaren Projekten angegangen werden. Dies könnte z.B. geschehen, dass es wieder mehr Parkplätze auf und unter privaten Liegenschaften geben darf – analog Regelung in Baselland.</p> <p><i>Eingabe von: LDP Basel-Stadt</i></p>	<p>Parkplätze werden zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Sicherstellung anderer legitimer Bedürfnisse an den Strassenraum (Velomassnahmen, Baumreihe) aufgehoben. Eine Aufhebung auf Vorrat findet nicht statt, vielmehr versucht der Regierungsrat geeignete private Projekte zur Kompensation von ohnehin wegfallenden Parkplätzen voranzutreiben.</p>
155	Strategie ST11	6	<p>In der Überarbeitung des kantonalen Richtplans Mobilität wurde der</p>	<p>Der Richtplan ist ein Planungsinstrument des Regierungsrates. Er</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			<p>Entwurf der Regierung zur künftigen Parkierungspolitik übernommen. Dies obwohl die künftige Parkierungspolitik erst nach der öffentlichen Vernehmlassung beraten wird. Es ist deshalb unverständlich, warum im Richtplan schon Fakten geschaffen werden, welche vom Grossen Rat noch nicht beschlossen wurden.</p> <p>Zusätzlich wurde darauf verzichtet, diese Veränderungen transparent im Erläuterungsbericht darzulegen. Dieses intransparente Vorgehen ist inakzeptabel. Veränderungen im Rahmen einer öffentlichen Vernehmlassung müssen nicht nur im Text, sondern auch im Erläuterungsbericht ausgewiesen werden.</p> <p><i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i></p>	legt darin seine Planungsabsichten unabhängig von künftigen Beschlüssen des Grossen Rates dar. Selbstverständlich sind künftige, anderslautende Beschlüsse des Grossen Rates für den Regierungsrat verbindlich.
156	Strategie ST11	6	<p>«Die Nachfrage nach Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum soll reduziert und der Bau von Quartierparkings gefördert werden. Der Bau von Quartierparkings ist eine Möglichkeit. Die Rahmenbedingungen werden momentan erarbeitet. Die dadurch frei gewordenen Parkierungsflächen sollen dem öffentlichen bzw. dem Velo- und Fussverkehr zugutekommen.»</p> <p>Die Zustimmung der SP Basel-Stadt zu Quartierparkings hängt von den Rahmenbedingungen ab. Eine Schaffung von zusätzlichen Anwohnerparkplätzen ohne Kompensation von Parkplätzen im öffentlichen Raum werden wir auch künftig bekämpfen.</p> <p>Ziel der künftigen Parkierungspolitik muss es sein, den verfassungsmässigen Auftrag und die Reduktion des motorisierten Privatverkehrs um 10 % bis 2020 umzusetzen.</p> <p><i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i></p>	Der Richtplan ist ein Planungsinstrument des Regierungsrates. Er legt darin seine Planungsabsichten unabhängig von künftigen Beschlüssen des Grossen Rates dar. Selbstverständlich sind künftige, anderslautenden Beschlüsse des Grossen Rates für den Regierungsrat verbindlich.
157	Strategie ST11	6	<p>Die Verkehrsplanung ist nicht wie beschrieben angebotsorientiert, sondern vielmehr bedarfsorientiert zu bewirtschaften. Dementsprechend sind Parkplätze im öffentlichen Strassenraum nicht zu reduzieren, sondern deren Anzahl den Bedürfnissen entsprechend zu erhöhen.</p> <p><i>Eingabe von: TCS beider Basel</i></p>	Zur Kenntnis genommen. Eine ausreichende Parkplatzanzahl ist wichtig um unerwünschten Parksuchverkehr zu vermeiden. Parkplätze gehören aber primär in Tiefgaragen und nicht auf den wertvollen, eng begrenzten städtischen Strassenraum.
158	Strategie ST11	6	<p>Wir möchten darauf hinweisen, dass die vom Regierungsrat vorgeschlagene Parkraumpolitik noch nicht beschlossen ist und darum auch nicht so in den Richtplan gehört (zum Beispiel Seite 2, letzter ganzer Abschnitt, letzter Satz). Diese Passagen müssen in allen Teilen gestrichen werden.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehrR</i></p>	Der Richtplan ist ein Planungsinstrument des Regierungsrates. Er legt darin seine Planungsabsichten unabhängig von künftigen Beschlüssen des Grossen Rates dar. Selbstverständlich sind künftige, anderslautenden Beschlüsse des Grossen Rates für den Regierungsrat verbindlich.
159	Strategie ST11	6	<p>Es fehlen ein Objektblatt sowie ein Fragenblock zu den</p>	Der Regierungsrat setzt beim Bau von Quartierparkings primär auf

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<p>Quartierparkings, welche das Kernelement der Vorlage zur künftigen Parkierungspolitik Basel-Stadt darstellen. Aus Sicht der Handelskammer muss konkret aufgezeigt werden, wo diese Quartierparkings entstehen sollen, wer diese plant, finanziert und betreibt.</p> <p><i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i></p>	<p>private Initiativen. Einzelne Quartierparkings sind nicht kantonal relevant, daher wird auf die Abbildung im kantonalen Richtplan verzichtet. Bei Teilrichtplanungen zu Stadtteilen kann dies aber sinnvoll sein und wird entsprechend geprüft. Beim Stadtteilrichtplan Gundeldingen, der sich zurzeit in Erarbeitung befindet, sind räumliche Aussagen zu Quartierparkings vorgesehen.</p>
160	Strategie ST11	<p>6 - Nicht nur der ÖV-Anteil, sondern auch der Veloverkehrs-Anteil am Gesamtverkehr ist zu erhöhen und zugleich der MIV in absoluten Zahlen stark zu reduzieren.</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	<p>Teilweise berücksichtigt. Der Text der Strategie ST11 wird wie folgt ergänzt: "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 <u>sowie des Fuss- und Veloverkehrs</u> am Personenverkehr zu erhöhen, damit der knappe Verkehrsraum optimal ausgenutzt, ..." Strategischer Entscheid: "Das Fuss- und Veloverkehrswegenetz wird ausgebaut und nutzergerecht gestaltet, <u>um den Anteil dieser Verkehrsmittel zu erhöhen.</u> Das Tramnetz..."</p>
161	Strategie ST11	<p>6 - Wir lehnen jeden PP-Bau ohne mindestens 1:1-Kompensation ab.</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
162	Strategie ST11	<p>6 - Der strategische Entscheid beinhaltet Aussagen, welche der "Neuen Parkraumpolitik" entstammen, die nur im Entwurf vorliegt und vom Parlament nicht beschlossen wurde. Z.B. "Die Nachfrage nach Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum soll reduziert und der Bau von Quartierparkings gefördert werden." <u>Alle</u> Aussagen im Richtplandtext sollen gestrichen werden, die darauf zielen, zusätzlichen Parkraum zu schaffen. Die Richtplan-Aussage will nicht PP im öffentlichen Raum reduzieren, sondern nur die Nachfrage danach durch den Bau von zusätzlichen unterirdischen Quartier-PP, die (gemäss Entwurf Neue Parkraumpolitik) oberirdisch nicht zwingend kompensiert werden müssten. Zudem könnten Quartierparkings neu per RR-Beschluss in öffentliche Parkings umgenutzt werden. Das Ziel, damit Suchverkehr nach PP zu reduzieren, ist illusorisch und bloss ein Vorwand für mehr PP. Unterirdische PP werden immer teurer sein als oberirdische. So werden immer zuerst die oberirdischen PP abgeklappert = Suchverkehr, bevor die deutlich teurere Variante in Kauf genommen</p>	<p>Der Richtplan ist ein Planungsinstrument des Regierungsrates. Er legt darin seine Planungsabsichten unabhängig von künftigen Beschlüssen des Grossen Rates dar. Selbstverständlich sind künftige, anderslautende Beschlüsse des Grossen Rates für den Regierungsrat verbindlich.</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			wird. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	
163	Strategie ST11	6	<p>Teile des strategischen Entscheides, die wir z.T. mit <u>weitergehenden Forderungen</u> unterstützen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das bestehende Strassennetz wird nach dem Prinzip der angebotsorientierten Verkehrsplanung bewirtschaftet. - <u>Massiv</u> ausgebaut, nutzergerechtes Fuss- und Veloverkehrswegenetz (<u>Platz, Sicherheit, Betrieb/LSA</u>). - <u>Ausgebautes Tramnetz mit klarer Priorisierung, insbesondere Tram 30 über Johanniterbrücke. Fokus nicht alleine auf grenzüberschreitende Linien, da in konkreten Zahlen der grösste Anteil des Pendlerverkehrs aus der CH-Agglomeration stammt.</u> - <u>Vermeidung von</u> Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrs durch den <u>fahrenden und stehenden</u> motorisierten Individualverkehr. - Förderung Sharing-Systeme und weitere innovative Verkehrsangebote, solange sie zu einer Reduktion des Flächenbedarfs und der Umweltbelastungen des Verkehrs beitragen. - Eine Citylogistik mit gebündelten, fahrtenreduzierten Lieferungen mit emissionsarmen Fahrzeugen ist im strategischen Entscheid nicht enthalten. <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	<p>Teilweise berücksichtigt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Ausbau des Fuss-/Veloverkehrsnetzes wird im Objektblatt konkretisiert. Es braucht deshalb in der Strategie keine detaillierten Festlegungen. - Die Prioritäten im Tramausbau werden im entsprechenden Projekt studiert und laufend den Entwicklungen angepasst. Der Richtplan kann und will hier nichts vorgeben. Es ist richtig, dass der grösste Pendleranteil aus dem Schweizer Teil der Agglomeration stammt. Hier ist der OeV-Anteil aber bereits hoch. Nachholbedarf besteht primär im Verkehr mit D/F. - Der folgende Satz wird wie folgt ergänzt: "Die Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrs durch den <u>fahrenden und stehenden</u> motorisierten Individualverkehr werden reduziert." - Die Thematik innerstädtischer Güterverkehr wird wie folgt im erläuternden Textteil der Strategie geändert: "<u>Beim städtischen Güterverkehr, der einen Anteil von ca. 25% am Motorfahrzeugverkehr in Basel hat, strebt der Kanton eine Fahrtenreduktion und eine Feinverteilung durch emissionsarme Fahrzeuge an.</u>" <p>Beim strategischen Entscheid wird im letzten Absatz folgender Satz zum städtischen Güterverkehr ergänzt: "<u>Der Kanton fördert in Zusammenarbeit mit den Wirtschaftsverbänden eine konsequentere Bündelung von Lieferungen und den Einsatz von emissionsarmen Fahrzeugen.</u>"</p>
164	Strategie ST11	6	<ul style="list-style-type: none"> • Streichen: Die Nachfrage nach Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum soll reduziert und der Bau von Quartierparkings gefördert werden». • Ersetzen durch: «Auf öffentlichem Grund ist eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen für den Veloverkehr sowie den MIV einzurichten. Priorität haben dabei die Anwohnerinnen und Anwohner unseres Kantons. Der Bau von Quartierparkings kann gefördert werden.» <p><i>Eingabe von: SVP Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Eine ausreichende Parkplatzanzahl ist wichtig um unerwünschten Parksuchverkehr zu vermeiden. Parkplätze gehören aber primär in Tiefgaragen und nicht auf den wertvollen, eng begrenzten städtischen Strassenraum.</p>
165	Strategie ST11	7	<p>Der letzte Passus unter «Strategischer Entscheid» ist als allgemeiner Grundsatz auszuweiten und nicht nur auf Basel Nord zu beschränken: «Die Infrastrukturen des Personen- und Güterverkehrs werden zur optimalen Verknüpfung der Verkehrsträger (Wasser, Schiene, Strasse, Luft) ausgebaut.»</p>	<p>Die Aussagen zum Personenverkehr sind in den oberen Abschnitten der Strategie enthalten.</p> <p>Der Ausbau der Güterverkehrsinfrastrukturen konzentriert sich im wesentlichen auf Basel Nord. Eine Anpassung ist deshalb nicht erforderlich.</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
<i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>			
166	A1 Aggloprogramm	Ü7) Neubaustrecke Euroairport nicht sinnvoll, Elektrobusse bessere, vor allem auch kostengünstigere, flexiblere Alternative, die mehr Stationen in Basel Stadt bedienen kann.	Der EuroAirport ist bisher ausschliesslich durch die Strasse erschlossen; das Auto ist das meistverwendete Transportmittel, um zum Flughafen zu gelangen. Dank Linienbussen ist der Flughafen mit öffentlichen Verkehrsmitteln an die Bahnhöfe Basel SBB, Saint-Louis und Freiburg (Breisgau) angebunden. Sporadisch verkehrende Fernbusse stellen eine punktuelle Ergänzung dar. Die Flugpassagiere (7,9 Millionen im Jahr 2017) und Mitarbeiter der Flughafenzone (ca. 6'400 Stellen) sollen mit schnellen und zuverlässigen öffentlichen Verkehrsmitteln eine effiziente Alternative zum Privatverkehr erhalten.
<i>Eingabe von: Grünliberale Partei Basel Stadt</i>			
167	A1 Aggloprogramm	Wie auch den Basler Behörden bekannt sein sollte, ist die Prüfung des Massnahmenpaketes der 3. Generation abgeschlossen. Der zweitletzte Absatz im Abschnitt «Ausgangslage» ist demnach entsprechend zu aktualisieren.	Berücksichtigt. Das Objektblatt A1 wird wie folgt angepasst: ... Ende 2016 wurde das Massnahmenpaket der 3. Generation beim Bund zur Prüfung eingereicht. <u>Am 14. September 2018 wurde die bundesrätliche Botschaft zum Massnahmenpaket der 3. Generation verabschiedet.</u>
<i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>			
168	A1 Aggloprogramm	Der ACS beider Basel lehnt das gegeneinander Ausspielen der einzelnen Verkehrsträger ab. Er beantragt deshalb die Streichung der beiden Zielsetzungen, den LV- und ÖV-Anteil «spürbar» zu erhöhen und den Motiv «deutlich» zu bremsen. Ausserdem ist er der Auffassung, dass Begriffe wie «spürbar» oder «deutlich» entweder mit Zahlen zu präzisieren sind – oder ansonsten auf eine solche Attribution zu verzichten ist.	Teilweise berücksichtigt. Die vorliegende Zielsetzung ist dem Hauptbericht des Agglomerationsprogramms (24. Oktober 2016) entnommen. In diesem Hauptbericht werden neben der allgemein formulierten Zielsetzung auch konkrete Zahlen genannt. Diese werden neu im Erläuterungsbericht übernommen.
<i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>			
169	A1 Aggloprogramm	Agglomerationsprogramm Der Regionalverband Hochrhein-Bodensee hat intensiv an der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation mitgewirkt und begrüßt, dass mit vorliegender Anpassung die Abstimmung Aggloprogramm - kantonalen Richtplan erfolgt. Auch für den Regionalverband stellt das Agglomerationsprogramm Basel eine wichtige Grundlage für die aktuelle Fortschreibung des Regionalplans dar.	Zur Kenntnis genommen.
<i>Eingabe von: Regionalverband Hochrhein-Bodensee</i>			

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
170	A1 Aggloprogramm	<p>Die folgenden Projekte sind zu streichen: Ü7 Neubaustrecke EuroAirport Ü19: Sanierung Osttangente. Stattdessen: Rückbau M13 Zubringer Bachgraben - Nordtangente Ü33 Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel. Eventualiter: Falls der Rheintunnel kommt, muss die Osttangente zurückgebaut werden.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehrR</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die aufgelisteten Projekte sind im Agglomerationsprogramm der 3. Generation enthalten und werden entsprechend im Richtplan übernommen. Der Eintrag im Richtplan ist notwendig um etwaige Bundesbeiträge zu erhalten. Die parlamentarischen Entscheide zu diesen Projekten sind noch ausstehend.</p>
171	A1 Aggloprogramm	<p>- Die AggloP dienen (Bund und Kantonen) zunehmend dafür, auch Strassenprojekte zu fördern, um den Mehrverkehr auf den Nationalstrassen aufzunehmen, bzw. ihn dahin zu leiten. Diese Absicht und alle entsprechenden Massnahmen und Projekte lehnen wir ab.</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
172	A1 Aggloprogramm	<p>- AggloP sollen innerhalb NAF einen weit grösseren Finanzanteil von mind. 50% erhalten.</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Nicht richtplanrelevant.</p>
173	A1 Aggloprogramm	<p>Folgende Projekte sind zu streichen: - Ü7 Bahnanbindung EAP - Ü19 Sanierung A2 (Osttangente). An Stelle: Kapazitätsreduktion und Verlegung in Untergrund bzw. Einhausung (z.B. analog Schwammendingen). - M13 Zubringer Bachgraben – Nordtangente - Ü33 Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel. An Stelle: Kapazität reduzieren und in Untergrund verlegen bzw. Einhausung. - Ö30 Tram Hafen – Huningue Sud (mit Rheinbrücke) nur als reine ÖV/Velo/FG-Brücke - Ü39 Gundeli-Autobahntunnel</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die aufgelisteten Projekte sind im Agglomerationsprogramm der 3. Generation enthalten und werden entsprechend im Richtplan übernommen. Der Eintrag im Richtplan ist notwendig um etwaige Bundesbeiträge zu erhalten. Die parlamentarischen Entscheide zu diesen Projekten sind noch ausstehend.</p>
174	A1 Aggloprogramm	<p>Ausgangslage</p> <p>Der Passus mit den Massnahmen der 3. Generation ist zu aktualisieren. Der Beschluss wurde unterdessen publiziert.</p> <p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	<p>Berücksichtigt. Das Objektblatt A1 wird wie folgt angepasst: ... Ende 2016 wurde das Massnahmenpaket der 3. Generation beim Bund zur Prüfung eingereicht. <u>Am 14. September 2018 wurde die bundesrätliche Botschaft zum Massnahmenpaket der 3. Generation verabschiedet.</u></p>
175	A1 Aggloprogramm	<p>Ausgangslage</p> <p>Die Unterlagen sind nicht akutell. Die 3. Generation wurde bereits vom Bund beschlossen.</p>	<p>Berücksichtigt. Das Objektblatt A1 wird wie folgt angepasst: ... Ende 2016 wurde das Massnahmenpaket der 3. Generation beim Bund zur Prüfung eingereicht. <u>Am 14. September 2018 wurde die</u></p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			<i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>	bundesrätliche Botschaft zum Massnahmenpaket der 3. Generation verabschiedet.
176	A1 Aggloprogramm	Ausgangslage	Wir erwarten, dass sich der Kanton Basel-Stadt für eine Aufhebung der Grenze für Agglomerationsprojekte innerhalb des NAF einsetzt. <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehR</i>	Zur Kenntnis genommen. Nicht richtplanrelevant.
177	A1 Aggloprogramm	Ausgangslage	Die Massnahmen der 1. Generation (Periode 2011 – 2014) sowie der 2. Generation (Periode 2015 – 2018) befinden sich in der Umsetzung. Ende 2016 wurde das Massnahmenpaket der 3. Generation beim Bund zur Prüfung eingereicht. Am 14. September 2018 wurde die bundesrätliche Botschaft zum Massnahmenpaket der 3. Generation verabschiedet. <i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>	Berücksichtigt. Das Objektblatt A1 wird wie folgt angepasst: ... Ende 2016 wurde das Massnahmenpaket der 3. Generation beim Bund zur Prüfung eingereicht. Am 14. September 2018 wurde die bundesrätliche Botschaft zum Massnahmenpaket der 3. Generation verabschiedet.
178	A1 Aggloprogramm	Ausgangslage	Dieser Abschnitt ist zu aktualisieren. Der Bundesbeschluss überholt diese Thematik. <i>Eingabe von: SVP Basel-Stadt</i>	Berücksichtigt. Das Objektblatt A1 wird wie folgt angepasst: ... Ende 2016 wurde das Massnahmenpaket der 3. Generation beim Bund zur Prüfung eingereicht. Am 14. September 2018 wurde die bundesrätliche Botschaft zum Massnahmenpaket der 3. Generation verabschiedet.
179	A1 Aggloprogramm	Ausgangslage	Der Richtplanentwurf zum Objektblatt A 1 Agglomerationsprogramm bildet den Stand von September 2018 ab. In der Ausgangslage ist festgehalten, dass der Infrastrukturfonds zeitlich begrenzt sei und dessen Mittel weitgehend zugeteilt seien. Diese Angaben entsprechen nicht mehr der Aktualität und sind anzupassen. So wurde der Infrastrukturfonds mit der Inkraftsetzung des Bundesgesetzes vom 30. September 2016 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG, SR 725.13) per 1. Januar 2018 aufgehoben. Alle Aktiven und Passiven des Infrastrukturfonds wurden dem Fonds für Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr (NAF) übertragen (vgl. Art. 12 Abs. 1 NAFG). Die Verpflichtungskredite, die im Rahmen des Gesamtkredits für den Infrastrukturfonds bewilligt wurden, werden weitergeführt. Die entsprechenden Ausgaben werden dem NAF belastet (Art. 12 Abs. 3 NAFG). In der Ausgangslage wird zudem aufgeführt, dass die verbindliche Wirkung des Agglomerationsprogramms für Bundesbehörden, Nachbarkantone sowie den Kanton Basel-Stadt über die Genehmigung des kantonalen Richtplans gewährleistet werde. Nicht erwähnt sind die Gemeinden, obwohl sie wichtige Akteure der	Berücksichtigt. Die angesprochenen Aktualisierungen und Änderungen werden entsprechend in die Ausgangslage übernommen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
		<p>Agglomerationsprogramme sind und der kantonale Richtplan für die kommunalen Behörden ebenfalls verbindlich ist. Der Bund regt daher an, die Gemeinden ebenfalls ausdrücklich in diese Aufzählung aufzunehmen.</p> <p>Hinweis: Der Bund regt an, die Ausgangslage entsprechend den oben genannten Bemerkungen anzupassen.</p> <p><i>Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE</i></p>		
180	A1 Aggloprogramm	Zielsetzungen	<p>«Die Anteile des Fuss-, des Velo- und des öffentlichen Verkehrs sollen spürbar erhöht werden. Umgekehrt besteht das Ziel, das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs deutlich zu bremsen.»: Die Mittel des NAF sind bedarfsorientiert und im Sinne der Gesamtagglomeration einzusetzen. In diesem Sinne ist von einer normativen, auf kantonalem Recht basierenden Gewichtung (vgl. § 13 USG) zu verzichten und der Satz ersatzlos zu streichen.</p> <p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	Nicht berücksichtigt. Der Richtplan entspricht der bestehenden Gesetzesgrundlage. Der Grundsatz der Verkehrsreduktion kann deshalb nicht einfach gestrichen werden.
181	A1 Aggloprogramm	Zielsetzungen	<p>Die Zielsetzung, (Zitat:) „... das Wachstum des MIV zu bremsen“ widerspricht USG §13, der eine Reduktion des MIV um 10 % bis 2020 fordert. Ein weiteres Wachstum des MIV widerspricht den Zielen zur Förderung umwelt- und stadtgerechter Mobilitätsarten wie z.B. dDas Velofahren</p> <p><i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i></p>	Nicht berücksichtigt. Die Zielsetzung im Objektblatt A1 Agglomerationsprogramm ist eine Zielsetzung für die gesamte Agglomeration Basel und ist dem Hauptbericht zum Agglomerationsprogramm 3. Generation entnommen.
182	A1 Aggloprogramm	Zielsetzungen	<p>Die einzelnen Verkehrsträger sollen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Deshalb ist der Satz, dass Fuss-, Velo- und der öffentliche Verkehr spürbar erhöht und der MotIV deutlich gebremst werden soll, zu streichen. Denn die für das Aggloprogramm verwendeten Mittel aus dem NAF sind bedarfsorientiert.</p> <p><i>Eingabe von: TCS beider Basel</i></p>	Teilweise berücksichtigt. Die vorliegende Zielsetzung ist dem Hauptbericht des Agglomerationsprogramms (24. Oktober 2016) entnommen. In diesem Hauptbericht werden neben der allgemein formulierten Zielsetzung auch konkrete Zahlen genannt. Diese werden neu im Erläuterungsbericht übernommen.
183	A1 Aggloprogramm	Zielsetzungen	<p>«Umgekehrt besteht das Ziel, das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs deutlich zu bremsen.»-> Beschränken.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i></p>	Nicht berücksichtigt. Die Begrifflichkeit ist dem Hauptbericht zum Agglomerationsprogramm 3. Generation vom 24. Oktober 2016 entnommen und wird daher beibehalten.
184	A1 Aggloprogramm	Zielsetzungen	<p>Gemäss Zukunftsbild sollen die Potenziale im bestehenden Siedlungsgebiet genutzt werden, welches eine konsequente Verdichtung bebauter Bauzonen unumgänglich macht. Dabei soll sich das zukünftige Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum in den Gebieten mit guter ÖV-Erschliessung konzentrieren. Die Anteile des Fuss-, des Velo- und des öffentlichen Verkehrs sollen spürbar erhöht</p>	Nicht berücksichtigt. Die vorliegende Zielsetzung ist dem Hauptbericht des Agglomerationsprogramms vom 24. Oktober 2016 entnommen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
		<p>werden. Umgekehrt besteht das Ziel, das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs deutlich zu bremsen. Der Bund beabsichtigt mit dem Programm Agglomerationsverkehr eine kohärente Siedlungs- und Verkehrsplanung, und zwar grenzüberschreitend. Das Verkehrsangebot wird nachfrageorientiert ausgebaut.</p> <p><i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i></p>		
185	A1 Aggloprogramm	Zielsetzungen	<p>Die Anteile des Fuss-, des Velo- und des öffentlichen Verkehrs sollen nicht nur spürbar, sondern <u>massiv erhöht</u> werden. Umgekehrt besteht nicht bloss das Ziel, sondern die <u>gesetzliche Vorgabe</u>, nicht bloss das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs deutlich zu bremsen, sondern ihn auf <u>BS-Gebiet bis 2020 um mindestens 10% gegenüber 2010 einzudämmen</u>.</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	Nicht berücksichtigt. Die vorliegende Zielsetzung ist dem Hauptbericht des Agglomerationsprogramms vom 24. Oktober 2016 entnommen. Die Reduktion der Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs auf Kantonsstrassen um 10% bis 2020 ist in der Strategie ST11 und im Leitsatz 46 bereits enthalten.
186	A1 Aggloprogramm	Zielsetzungen	<p>Die übergeordneten Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms Basel werden im Objektblatt neu textlich aufgenommen. Dem Auftrag aus dem Prüfungsbericht des Bundes zur Anpassung 2012, dass die Massnahmen des Agglomerationsprogramms im Richtplan gleich benannt werden sollten, wird mit dieser Anpassung nachgekommen. Der Kanton umreisst dabei sowohl die kantonalen, als auch die übergeordneten, nationalen Vorhaben in Form einer Liste. Die Einstufung der Vorhaben, für die der Kanton verantwortlich ist, haben sich durch die Beurteilungen des Bundesprüfprozesses geändert. Für die übergeordneten Massnahmen, die das ASTRA betreffen, werden keine Agglomerationsgelder gesprochen. Die Vorhaben «019 Sanierung Osttangente», «033 Rheintunnel» und «039 ABAC-Tunnel» sind aus der Massnahmenliste ersatzlos zu streichen. Das BAV bemängelt ebenfalls die Vermischung der auf verschiedenen Programmen beruhenden Massnahmen der Liste, insbesondere die Schieneninfrastruktur betreffend. Die Vorhabenliste soll in diesem Sinn bis zur Prüfung angepasst und aktualisiert werden.</p> <p>Auftrag für die Überarbeitung: Die Liste der Agglomerationsvorhaben ist entsprechend der Beurteilungsergebnisse aus dem Prüfprozess des Bundes anzupassen.</p> <p><i>Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE</i></p>	Berücksichtigt. Die Auflistung wird entsprechend geändert.
187	A1 Aggloprogramm	Zielsetzungen	<p>Um die Verkehrssituation in den Agglomerationen zu verbessern, möchte der Bundesrat im Rahmen der dritten Generation der Agglomerationsprogramme 1,34 Milliarden CHF als Bundesbeitrag zur Verfügung stellen. Er hat im September 2018 die entsprechende Botschaft zuhanden des Parlaments verabschiedet. Der Nationalrat hat als Erstrat die Vorlage gutgeheissen. Sämtliche richtplanrelevanten</p>	Berücksichtigt. Das Projekt Tram Claragraben wurde als richtplanrelevante Massnahme der A-Liste des Agglomerationsprogramms aus dem Gesamtpaket Anpassung Mobilität herausgelöst und als eigene Anpassung dem Bund zeitnah zur Genehmigung vorgelegt.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
			<p>Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste und damit eng verknüpfte Siedlungsmassnahmen müssen dabei den Koordinationsstand «Festsetzung» (FS), Massnahmen der B-Liste sollen mindestens den Koordinationsstand «Zwischenergebnis» (ZE) aufweisen.</p> <p>Die Vorprüfung der Anpassung Mobilität durch den Bund ergibt, dass alle richtplanrelevanten Massnahmen der A-Liste des Agglomerationsprogramms Basel, die innerhalb des Kantons Basel-Stadt liegen, räumlich abgestimmt und mit Koordinationsstand Festsetzung im kantonalen Richtplan verankert sind. Im Hinblick auf die Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung empfiehlt der Bund eine vorgezogene Genehmigung der Richtplaninhalte mit den Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 3. Generation aus der Anpassung Mobilität durch den Bundesrat - sofern zeitlich nötig.</p> <p><i>Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE</i></p>		
188	A1 Aggloprogramm	Planungsgrundsatz	A	<p>... Unter der Einschränkung, dass die Massnahmen einer nachhaltigen Mobilität dienen.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i></p>	Nicht berücksichtigt. Dies ist sinngemäss bereits in der Zielsetzung des Objektblatts A1 enthalten.
189	A1 Aggloprogramm	Planungsgrundsatz	A	<p>Der Kanton sorgt dafür, dass die Gemeinden, <u>Bevölkerung, Parteien und Organisationen eng</u> einbezogen werden.</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	Nicht berücksichtigt. Der Einbezug der Bevölkerung erfolgt noch nicht auf Stufe der Agglomerationsplanung. Beim Übertrag der Überlegungen in die nationalen Planungen, wie z.B. dem kantonalen Richtplan, ist der Einbezug der Bevölkerung gesetzlich geregelt.
190	A1 Aggloprogramm	Planungsanweisung	1	<p>Der Kanton übernimmt die relevanten Massnahmen des Agglomerationsprogramms, die das Kantonsgebiet betreffen <u>und soweit sie einer umwelt- und klimaschonenden sowie platz- und energiesparenden Mobilität dienen</u>, jeweils zeitnah...</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	Nicht berücksichtigt. Bei der Erarbeitung der Massnahmen im Agglomerationsprogramm erfolgt eine Interessensabwägung und dies im trinationalen Miteinander. Vor Übernahme der Projekte in den kantonalen Richtplan erfolgt eine weitere umfangreiche Überprüfung und Abgleich mit den Zielsetzungen des Richtplans. Eine zusätzliche Aufnahme von Zielen in dieser Planungsanweisung ist daher nicht notwendig.
191	Leitsätze			<p>Die EVP begrüsst die Grundsätze, dass dem Fussverkehr mehr Platz eingeräumt, der Veloverkehr gefördert und dem ÖV konsquent Vorrang gegeben werden soll. Im Kontext der Sicherheit und des Raumes für den Langsamverkehr muss beachtet werden, dass für den MIV klar</p>	Zur Kenntnis genommen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
192	Leitsätze	<p>kanalisierende Verkehrsachsen zugeteilt und darauf genügend Kapazität bereitgestellt werden muss. Dies wird in den Leitsätzen ebenfalls berücksichtigt.</p> <p><i>Eingabe von: EVP Basel-Stadt</i></p>	<p>Neben den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gilt es auch die Bedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner und der sonstigen Stadtnutzenden zu berücksichtigen. Nur eine stadtgerechte Mobilität führt zu einer lebenswerten Stadt mit guter Erreichbarkeit. Deshalb können nicht sämtliche Bedürfnisse aller Verkehrsmittel erfüllt werden.</p>
193	Leitsätze	<p>Die Beschränkung der Mobilität muss als übergeordneter Aspekt festgehalten werden (siehe Antwort A 1 , 1.).</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Mobilität im Sinne der Möglichkeit seine unterschiedlichen Bedürfnisse (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit etc.) zu befriedigen, ist ein wesentliches Element unserer Gesellschaft. Sie soll nicht per se eingeschränkt werden, sondern durch die Verkehrsträgerwahl umweltfreundlich beeinflusst werden.</p>
194	Leitsätze	<p>Wir verlangen, dass in der Mobilität die Kostenwahrheit/ das Verursacherprinzip zu erreichen ist, wie das in verschiedenen Gesetzen festgehalten ist. Unter Wahrung der Sozialverträglichkeit und der Verlagerungsstrategie. Dieser übergeordnete Aspekt ist aufzunehmen.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i></p>	<p>Finanzielle Anreize als verkehrspolitische Massnahmen sind nicht richtplanrelevant. Sie sind (teilweise) im verkehrspolitischen Leitbild abgehandelt. Die Eingabe ("<i>Kostenwahrheit, aber sozialverträglich und mit Verlagerung auf OeV</i>") zeigt aber exemplarisch, dass einfache Grundsätze alleine in diesem Bereich nicht zielführend sind.</p>
195	Leitsätze	<p>«Um den platzsparenden, 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 und Beschattung) zu erhöhen. Die Akzeptanz und die Benutzung des Fuss- und Veloverkehrs werden zudem mit Kommunikationsmassnahmen und Serviceangeboten zielgruppengerecht gesteigert.» Mit dem fortschreitenden Klimawandel werden zunehmende Hitzeperioden erwartet. Davon betroffen sind insbesondere betagte Menschen und Kinder, die meist zu Fuss unterwegs sind. Eine Beschattung der Fusswege (mehr grosse Bäume, Pergola etc.) ist deshalb wichtig.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Beschattung entsteht als Nebenprodukt der Begrünung oft automatisch. Eine weitergehende Beschattung mit Segeltüchern etc. kann im Einzelfall sinnvoll sein, ist aber nicht richtplanrelevant.</p>
196	Leitsätze	<p>Siehe Antworten im beiliegenden Antwortschreiben. Eine einseitige</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			Förderung des Langsamverkehrs lehnt die SVP ab <i>Eingabe von: SVP Basel-Stadt</i>	
197	Leitsätze	40	Eine optimale, regionale, nationale und internationale Erreichbarkeit ist nicht möglich, wenn einseitig auf den öffentlichen Verkehr, Fuss- und Veloverkehr fokussiert wird. Es wäre höchste Zeit, dass der Kanton Basel-Stadt anerkennt, dass alle Verkehrsmittel ihre berechtigten Bedürfnisse haben und die Verkehrsplanung entsprechend justiert wird. <i>Eingabe von: FDP Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Neben den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gilt es auch die Bedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner und der sonstigen Stadtnutzenden zu berücksichtigen. Nur eine stadtgerechte Mobilität führt zu einer lebenswerten Stadt mit guter Erreichbarkeit. Deshalb können nicht sämtliche Bedürfnisse aller Verkehrsmittel erfüllt werden.
198	Leitsätze	40	Passus 40: Auf eine Gewichtung / Priorisierung der Förderung des Langsam- und des öffentlichen Verkehrs ist zu verzichten. Im Sinne einer bedarfsorientierten Verkehrsplanung sind die Bedürfnisse aller Verkehrsträger zu berücksichtigen. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Neben den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gilt es auch die Bedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner und der sonstigen Stadtnutzenden zu berücksichtigen. Nur eine stadtgerechte Mobilität führt zu einer lebenswerten Stadt mit guter Erreichbarkeit. Deshalb können nicht sämtliche Bedürfnisse aller Verkehrsmittel erfüllt werden.
199	Leitsätze	40	40 - (...) Der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr – sind mit hoher Priorität zu fördern <u>und der MIV zu reduzieren (§13 ff USG BS)</u> . (...) Eine optimale regionale, nationale und internationale Erreichbarkeit ist <u>für den umwelt- und klimaschonenden</u> Personen- und Güterverkehr sicherzustellen. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Teilweise berücksichtigt. Der erste Satz des Leitsatzes lautet neu: "Eine stadtgerechte Mobilität setzt auf <u>klima- und</u> umweltfreundliche Verkehrsmittel, die wenig Platz beanspruchen." Die gesetzlich verankerte Reduktion des MIV ist in der Strategie ST11 enthalten und muss in den Leitsätzen nicht wiederholt werden.
200	Leitsätze	41	Entscheidend für die Nutzung eines Verkehrsmittels sind Komfort, Sicherheit und die Zeit, um von A nach B zu gelangen. Hierfür bedarf es keiner „Kommunikationsmassnahmen“ in Form von teuren aber wirkungslosen Kampagnen, sondern eine stete Optimierung der Verkehrswege. Deshalb soll auf solche Kampagnen verzichtet werden. <i>Eingabe von: FDP Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Selbstverständlich können Kampagnen eine Optimierung der Infrastruktur nicht ersetzen. Aber nur mit gezielten Kampagnen lässt sich das Verlagerungspotenzial vollständig ausschöpfen.
201	Leitsätze	41	Passus 41: Es erschliesst sich nicht, inwiefern zusätzliche Begründung den Langsamverkehr fördern soll. Der Erhalt von Grünflächen und die Mobilitätsbedürfnisse der verschiedenen Verkehrsträger dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Auf die entsprechende Klammerbemerkung ist folglich zu verzichten. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Stadtgrün sorgt für einen kühlenden Effekt und eine attraktive Umgebung. Stadtgrün ist damit insbesondere für die Aufenthaltsqualität wichtig, kann aber auch den Fuss- und Veloverkehr fördern.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
202	Leitsätze	41	Passus 41: «Die Akzeptanz und die Benutzung des Fuss- und Veloverkehrs werden zudem mit Kommunikationsmassnahmen und Serviceangeboten zielgruppengerecht gesteigert.»: Auf teure, hinsichtlich ihrer Wirkung nicht zu überprüfende staatliche Sensibilisierungs- und Aufklärungskampagnen ist zu verzichten. Der genannte Satz ist folglich ersatzlos zu streichen. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Selbstverständlich können Kampagnen eine Optimierung der Infrastruktur nicht ersetzen. Aber nur mit gezielten Kampagnen lässt sich das Verlagerungspotenzial vollständig ausschöpfen.
203	Leitsätze	41	Fuss- und Veloverkehr: Es sind qualitative Standards hier festzusetzen. Zum Beispiel bezüglich maximalen Wartezeiten an Ampeln oder minimalen Platzverhältnissen. <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i>	Nicht berücksichtigt. Solche Standards existieren. Sie sind aber nicht richtplanrelevant.
204	Leitsätze	41	Die Akzeptanz und die Benutzung des Fuss- und Veloverkehrs werden zudem mit Kommunikationsmassnahmen und Serviceangeboten zielgruppengerecht gesteigert. Im Sinne eines multimodalen Verkehrs, werden mit Kommunikationsmassnahmen und Serviceangeboten zielgruppengerecht die Vorteile jedes Verkehrsträgers für einen spezifischen Zweck gesteigert. <i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Die Kommunikationsmassnahmen sollen sich auf den stadtgerechten Fuss- und Veloverkehr konzentrieren. Die Vorteile des Autoverkehrs sind hinlänglich bekannt und müssen nicht spezifisch vermarktet werden.
205	Leitsätze	41	41 - Ergänzen: <u>Zusätzliche Flächen für den Fuss- und Veloverkehr werden in erster Priorität durch Umwidmung/Reduktion bestehender MIV-Flächen gewonnen und nur gut begründet durch zusätzliche Strassenflächen.</u> - Ergänzen: <u>Fuss- und Veloverkehr werden gegenüber dem MIV bevorzugt (§ 13b, Abs. 3 USG BS).</u> <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Die Abwägung zwischen verschiedenen Ansprüchen und Zielen muss in jedem einzelnen Projekt erfolgen. Ein genereller Grundsatz ist nicht dienlich. Im Gegenteil, da nur an sehr wenigen Orten reduzierbare mehrstreifige Fahrbahnen vorhanden sind, würde der vom VCS vorgeschlagene Grundsatz eine nur ausnahmsweise mögliche Lösung zum Regelfall erklären. Die Bevorzugung des Fuss- und Veloverkehrs ist in der Strategie genannt. Sie muss nicht in diesem Leitsatz zum Fuss-/Veloverkehr wiederholt werden.
206	Leitsätze	42-	42-44 - Der ÖV-Vorrang im Titel ist in den Leitsätzen nicht enthalten. Ergänzen: <u>Der ÖV hat Vorrang vor dem MIV.</u> <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Der Titel ist integrierender Bestandteil des Leitsatzes. Der Text erläutert dabei, wie das Ziel im Titel zu erreichen ist. Auf eine Wiederholung kann bzw. muss deshalb verzichtet werden.
207	Leitsätze	44	Neue Achsen des öffentlichen Verkehrs sollten nicht auf schon stark belasteten Strassen erstellt werden, um nicht neue Konflikte zu	Die Auswirkungen auf den übrigen Verkehr (MIV und Fuss-/Veloverkehr) ist eines von vielen Kriterien bei der Planung

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			schaffen.	einer neuen Tramstrecke. In dem Sinne wird die bestehende Strassenbelastung berücksichtigt. Sie kann aber kein expliziter Ausschlussgrund für eine neue Tramstrecke sein.
			<i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Johann</i>	
208	Leitsätze	45	<p>Passus 45: Um die Kapazität und die Erreichbarkeit des kantonalen Strassennetzes sicherzustellen, dürfen allfällige Kapazitätsgewinne durch den Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes nicht durch «flankierende Massnahmen» wieder zunichte gemacht werden. Insbesondere gilt es zu verhindern, dass solche Massnahmen bereits im Vorfeld ergriffen werden (z.B. Rückbau Wasgenring / Luzernerring, obwohl der Zubringer Bachgraben noch gar nicht gebaut ist). Die Strassennetzhierarchie ist zwingend einzuhalten.</p> <p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Das Beispiel der Nordtangente zeigt, dass ein Autobahnausbau mit flankierenden Massnahmen zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssituation und der Lebensqualität führen kann. In dem Sinne können wir den monierten Widerspruch im Leitsatz 45 nicht erkennen.</p> <p>Der Umbau im Bereich Luzernerring/Wasgenring ist eine flankierende Massnahme zur Nordtangente und nicht eine vorgezogene Massnahme des Zubringer Bachgrabens.</p>
209	Leitsätze	45	<p>Die Ursache für die erneute Anpassung des Richtplans ist die Tatsache, dass der Kanton Basel-Stadt künftig mit einem erheblichen Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen – und infolgedessen mit einer weiter wachsenden Mobilitätsnachfrage rechnet. Um diese Nachfrage befriedigen und den Verkehr wirtschaftlich sowie umweltgerecht abwickeln zu können, bedarf es zusätzlicher Verkehrskapazität, respektive zusätzlicher Verkehrsinfrastruktur, wie dies unter 45 festgehalten ist. Diese zusätzlich geschaffene Kapazität aber gleich wieder mittels flankierenden Massnahmen auf dem kantonalen Stadtstrassennetz zunichte zu machen, ist absolut sinnlos und ein Widerspruch in sich selbst, würde dies doch dazu führen, dass die angestrebte Verbesserung der Situation gar nicht erreicht werden könnte, respektive auf dem angrenzenden Strassennetz kompensiert würde. Der entsprechende Passus ist deshalb zu streichen.</p> <p><i>Eingabe von: ACS beider Basel</i></p>	<p>Das Beispiel der Nordtangente zeigt, dass ein Autobahnausbau mit flankierenden Massnahmen zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssituation und der Lebensqualität führen kann. In dem Sinne können wir den monierten Widerspruch im Leitsatz 45 nicht erkennen.</p>
210	Leitsätze	45	<p>Zu Rd-Nr. 45: Nicht nur die Kapazitäten, sondern auch die Erreichbarkeit der Stadt Basel durch den Motiv ist sicherzustellen. Insbesondere ist zu gewährleisten, dass zuerst das Strassennetz ausgebaut wird und erst dann allfällige Verkehrslenkungsmassnahmen eingesetzt werden und nicht umgekehrt, wie heute üblich.</p> <p><i>Eingabe von: TCS beider Basel</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die Erreichbarkeit ist explizit im Leitsatz 40 aufgeführt. Verkehrslenkungsmassnahmen dienen einer optimalen Bewirtschaftung der vorhandenen Infrastruktur. Sie machen damit unabhängig von Netzausbauten jederzeit Sinn.</p>
211	Leitsätze	45	<p>Motorisierter Individualverkehr: «Die Autobahnen der Region sollen bis</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Auch der Richtplan unterstützt die erwähnten</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			<p>zu einem gewissen Grad in der Lage sein, sowohl den Agglomerationsverkehr als auch den internationalen Personen- und Güterverkehr bewältigen zu können.» Denn der Güterverkehr gehört für uns auf die Schiene wie primär auch der internationale Personenverkehr. Der Agglomerationsverkehr hat primär über den öV und das Velo zu erfolgen.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehrR</i></p>	<p>Verlagerungsziele. Dennoch muss der verbleibende MIV auf der Autobahn bewältigt werden können. Ungenügende Kapazitäten auf dem Hochleistungsstrassennetz führen zu unerwünschten Verlagerungen auf das untergeordnete Netz.</p>
212	Leitsätze	45	<p>«Dies bedingt Verkehrslenkungsmassnahmen, um die Kapazität der Infrastruktur optimal auszuschöpfen sowie einen gezielten Netzausbau, der durch den Bund in Abstimmung mit dem Kanton und die koordiniert mit den benachbarten Gebietskörperschaften zu erfolgen haben.» Siehe Antwort C4, 2.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehrR</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Ein Verzicht auf den gezielten Netzausbau führt zu ungenügenden Kapazitäten auf dem Hochleistungsstrassennetz und damit zu unerwünschten Verlagerungen auf das untergeordnete Netz.</p>
213	Leitsätze	45	<p>Die Autobahnen der Region sollen in der Lage sein, sowohl den Agglomerationsverkehr als auch den internationalen Personen- und Güterverkehr bewältigen zu können. Dies bedingt Verkehrslenkungsmassnahmen, um die Kapazität der Infrastruktur optimal auszuschöpfen sowie einen gezielten Netzausbau, der durch den Bund in Abstimmung mit dem Kanton und koordiniert mit den benachbarten Gebietskörperschaften zu erfolgen hat. Die Auswirkungen auf die Umwelt (Luft, Lärm) sind dabei zu verringern. Der Kapazitäts- und Netzausbau ist mit flankierenden Massnahmen auf dem Stadtnetz <u>den siedlungsorientierten Quartierstrassen des Stadtnetzes</u> so zu ergänzen, dass dieses Netz dauerhaft von Verkehr entlastet werden kann.</p> <p><i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die flankierenden Massnahmen sind noch nicht definiert. Eine Einschränkung auf Quartierstrassen macht keinen Sinn. Es sind durchaus auch flankierende Massnahmen auf dem Hauptstrassennetz denkbar; auch solche, die nicht zu einer Verkehrsreduktion wie zum Beispiel zusätzliche Abbiegebeziehungen führen.</p>
214	Leitsätze	45	<p>45 - Dieser Leitsatz ist nachfrageorientiert und daher nicht zukunftstauglich. Wir lehnen jede Kapazitätserhöhung (inkl. Pannestreifenumnutzung) ab. Die MIV- und LKW-Ströme müssen durch Verlagerung auf umweltfreundliche und stadtgerechte Verkehrsmittel sowie durch fiskalische und betriebliche (Dosierung) Massnahmen reduziert werden. FlaMas zu Kapazitätsausbauten wurden bisher nie vollumfänglich umgesetzt, z.T. sogar ins Gegenteil verkehrt (vgl. Wiesenkreisel, hätte mit Eröffnung Nordtangente rückgebaut werden sollen). Die Rechtsverbindlichkeit von FlaMas (Projektbestandteil) wurde bisher weder planerisch noch finanziell sichergestellt. Weil die Zuständigkeiten für Nationalstrassen beim Bund, für FlaMas auf Kantonsstrassen aber beim Kanton liegen, ist die Rechtsverbindlichkeit erst recht eingeschränkt.</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
215	Leitsätze	<p>46 Passus 46: «In den Wohngebieten ist der Verkehr im Hinblick auf eine hohe Wohnqualität zu beruhigen. Der quartierfremde Verkehr ist von den Wohngebieten fernzuhalten und die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs auf Kantonsgebiet soll bis zum Jahr 2020 um 10% gegenüber dem Stand von 2010 reduziert werden. Die Verkehrsleistung auf Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen»: Der Gewerbeverband Basel-Stadt pocht auf die Einhaltung der Strassennetzhierarchie. Verkehrsorientierte Strassen sind als wichtige Durchfahrtsachsen auch für den quartierfremden Verkehr offen zu halten. Der Begriff «Wohnquartiere» ist in diesem Kontext zu allgemein gewählt. Auf eine Erwähnung von § 13 USG ist auch hier zu verzichten. Wir schlagen folgende Formulierung vor: «Auf siedlungsorientierten Quartierstrassen ist der Verkehr im Hinblick auf eine hohe Wohnqualität zu beruhigen. Der quartierfremde Verkehr ist auf den siedlungsorientierten Quartierstrassen zu reduzieren.»</p> <p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	<p>Sinngemäss berücksichtigt: Leitsatz 46 wird wie folgt angepasst: In den Wohngebieten ist der Verkehr im Hinblick auf eine hohe Wohnqualität zu beruhigen. Der quartierfremde Verkehr ist von den Wohngebieten vom untergeordneten Strassennetz fernzuhalten und auf den übergeordneten Achsen zu kanalisieren. und Die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs auf Kantonsgebiet soll bis zum Jahr 2020 um 10% gegenüber dem Zustand 2010 reduziert werden. Die Verkehrsleistung auf Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen. Eine Verdrängung des stadtbezogenen Verkehrs in ausser-kantonale Räume ist zu vermeiden.</p>
216	Leitsätze	<p>46 Gemäss Abschnitt 46 soll in Wohngebieten im Hinblick auf eine hohe Wohnqualität der Mot- IV beruhigt werden. In Anbetracht des Umstandes, dass es praktisch im gesamten Perimeter der Stadt Wohngebiete gibt, käme ein solcher Grundsatz einer flächendeckenden Wohnumfeldberuhigung gleich. Der Begriff «Wohngebiete» ist durch «siedlungsorientiertes Strassennetz» zu ersetzen. Zudem ist zu ergänzen, dass diese Zielsetzung nur mit einem leistungsstarken verkehrsorientierten Netz zu erreichen ist.</p> <p><i>Eingabe von: ACS beider Basel</i></p>	<p>Sinngemäss berücksichtigt: Leitsatz 46 wird wie folgt angepasst: In den Wohngebieten ist der Verkehr im Hinblick auf eine hohe Wohnqualität zu beruhigen. Der quartierfremde Verkehr ist von den Wohngebieten vom untergeordneten Strassennetz fernzuhalten und auf den übergeordneten Achsen zu kanalisieren. und Die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs auf Kantonsgebiet soll bis zum Jahr 2020 um 10% gegenüber dem Zustand 2010 reduziert werden. Die Verkehrsleistung auf Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen. Eine Verdrängung des stadtbezogenen Verkehrs in ausserkantonale Räume ist zu vermeiden.</p>
217	Leitsätze	<p>46 Zu Rd-Nr. 46 Die Strassennetzhierarchie ist einzuhalten! Deshalb müssen verkehrsorientierte Strassen auch weiterhin eine kanalisierende Wirkung haben und sind für quartierfremde Fahrzeuge offen zu halten.</p> <p><i>Eingabe von: TCS beider Basel</i></p>	<p>Sinngemäss berücksichtigt: Leitsatz 46 wird wie folgt angepasst: In den Wohngebieten ist der Verkehr im Hinblick auf eine hohe Wohnqualität zu beruhigen. Der quartierfremde Verkehr ist von den Wohngebieten vom untergeordneten Strassennetz fernzuhalten und auf den übergeordneten Achsen zu kanalisieren. und Die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs auf Kantonsgebiet soll bis zum Jahr 2020 um 10% gegenüber dem Zustand 2010 reduziert werden. Die Verkehrsleistung auf Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen. Eine Verdrängung des stadtbezogenen Verkehrs in ausserkantonale Räume ist zu vermeiden.</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
218	Leitsätze	46	<p>«Der quartierfremde Verkehr ist von den Wohngebieten fernzuhalten und die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs auf Kantonsgebiet sell muss bis zum Jahr 2020 um 10% gegenüber dem Zustand 2010 reduziert werden.» Ein Gesetz ist behördenverbindlich.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i></p>	Nicht berücksichtigt. Die "Soll"-Formulierung entspricht dem bisher gültigen Richtplan. Es gibt keinen zwingenden Grund für eine Anpassung. Die Behördenverbindlichkeit des Gesetzes ist davon unberührt.
219	Leitsätze	46	<p>5. Unter Motorisierter Individualverkehr fehlt uns folgender Leitsatz: Der autofreie Lebensstil ist zu fördern und soll unter Nutzung der gesellschaftlichen und technischen Innovation mittelfristig zum Standard werden. Dieser Prozess ist planerisch zu unterstützen.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i></p>	Nicht berücksichtigt. Die im Richtplan vorgesehene Förderung von stadtgerechten Mobilitätsformen kann mit den engen Platzverhältnissen und dem Oberziel einer hohen Lebensqualität objektiv begründet werden. Ein autofreier Lebensstil zum Standard zu erklären, greift hingegen auf ideologische Art und Weise in die persönliche Freiheit jedes Einzelnen ein.
220	Leitsätze	46	<p>In den Wohngebieten <u>Auf siedlungsorientierten Quartierstrassen</u> ist der Verkehr im Hinblick auf eine hohe Wohnqualität zu beruhigen. Der quartierfremde Verkehr ist von den Wohngebieten fernzuhalten und die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs auf Kantonsgebiet soll bis zum Jahr 2020 um 10% gegenüber dem Zustand 2010 reduziert werden. Der quartierfremde Verkehr ist auf den siedlungsorientierten Quartierstrassen zu reduzieren. Die Verkehrsleistung auf Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen. Eine Verdrängung des stadtbezogenen Verkehrs in ausserkantonale Räume ist zu vermeiden. <u>Notwendig hierfür ist ein umfassender Kapazitätsausbau auf den Hochleistungsstrassen.</u></p> <p><i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i></p>	Sinn gemäss berücksichtigt: Leitsatz 46 wird wie folgt angepasst: In den Wohngebieten ist der Verkehr im Hinblick auf eine hohe Wohnqualität zu beruhigen. Der quartierfremde Verkehr ist von den Wohngebieten <u>vom untergeordneten Strassennetz fernzuhalten und auf den übergeordneten Achsen zu kanalisieren.</u> und Die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs auf Kantonsgebiet soll bis zum Jahr 2020 um 10% gegenüber dem Zustand 2010 reduziert werden. Die Verkehrsleistung auf Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen. Eine Verdrängung des stadtbezogenen Verkehrs in ausser-kantonale Räume ist zu vermeiden.
221	Leitsätze	46	<p>46 - Erneut wird §13 USG BS weder vollständig noch korrekt wiedergegeben. (...) die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs auf Kantonsgebiet <u>muss</u> bis zum Jahr 2020 um <u>mindestens</u> 10% gegenüber dem Zustand 2010 reduziert werden. (...)</p> <p>- Ergänzen: <u>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.</u></p> <p>- Es geht nicht um eine "Verdrängung des stadtbezogenen Verkehrs in ausserkantonale Räume" welche es "zu vermeiden" gelte. Der Hauptverkehr entsteht in ausserkantonalen Räumen und es soll durch Dossieranlagen der Stadtbevölkerung nicht mehr Verkehr als verträglich zugemutet werden. Der Verkehr wird höchstens dort zurückgehalten, wo er auch verursacht wird, was verursachergerecht ist.</p>	Nicht berücksichtigt. Der Leitsatz 46 wird diesbezüglich nicht verändert. Es ist nicht Sinn und Zweck des Richtplans die Gesetze wortwörtlich wiederzugeben. Das Thema der flankierenden Massnahmen wird richtigerweise im Leitsatz 45, in dem es um das Autobahnnetz geht, abgehandelt.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	
222	Leitsätze	47	Passus 47: Dieser Abschnitt ist wie folgt zu ergänzen: «Auf öffentlichem Grund wird eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen eingerichtet.»	Nicht berücksichtigt. Eine ausreichende Parkplatzanzahl ist wichtig um unerwünschten Parksuchverkehr zu vermeiden. Parkplätze gehören aber primär in Tiefgaragen und nicht auf den wertvollen, eng begrenzten städtischen Strassenraum.
			<i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	
223	Leitsätze	47	Leitsatz 47 Der Parkraum ist in der Stadt zu bewirtschaften. Dabei sind die Anwohnerinnen und Anwohner, das Gewerbe, die Besucherinnen und Besucher sowie die Kundinnen und Kunden Menschen mit Behinderung bevorzugt zu behandeln. Die Preisgestaltung soll eine lenkende Wirkung auf die Nachfrage haben. Wenn auch Besucherinnen und Besucher sowie Kundinnen und Kunden bevorzugt behandelt werden, bleibt niemand übrig, auf den die lenkende Wirkung angewendet werden kann.	Nicht berücksichtigt. Die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen sind gemäss Bundesgesetz geregelt. Es braucht hier keine separate Aufzählung. Das Gewerbe aufgrund ihres Transportbedürfnisses sowie gelegentliche Besucherinnen und Besucher in den Wohnquartieren haben kaum eine Möglichkeit auf Tiefgaragen auszuweichen. Diese Nutzergruppen haben deshalb ein legitimes Bedürfnis nach Strassenparkplätzen.
			<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	
224	Leitsätze	47	Wenn bei der Parkraumbewirtschaftung alle ausser der Pendler bevorzugt zu behandeln sind, das pendeln aber mit der Pendlerparkkarte ermöglicht wird, kann die erwähnte Bevorzugung aus dem Text gestrichen werden, da sie keinen Sinn ergibt.	Die Pendlerparkkarte ist nicht generell sondern nur in beschränkter Anzahl und nur für Härtefälle (z.B. langer Arbeitsweg mit dem ÖV) verfügbar. Per Ende 2017 waren lediglich 311 gültige Pendlerparkkarten im Umlauf.
			<i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Johann</i>	
225	Leitsätze	47	Zu Rd-Nr. 47 Es ist zu ergänzen, dass auf der Allmend ausreichend Parkplätze angeboten werden müssen.	Nicht berücksichtigt. Eine ausreichende Parkplatzanzahl ist wichtig um unerwünschten Parksuchverkehr zu vermeiden. Parkplätze gehören aber primär in Tiefgaragen und nicht auf den wertvollen, eng begrenzten städtischen Strassenraum.
			<i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>	
226	Leitsätze	47	«Dabei sind die Anwohnerinnen und Anwohner, das Gewerbe, die Besucherinnen und Besucher sowie die Kundinnen und Kunden bevorzugt zu behandeln.» Es gibt keinen Auftrag, alle Autofahrerinnen ausser Pendlerinnen bevorzugt zu behandeln. «Die Preisgestaltung soll eine lenkende Wirkung auf die Nachfrage haben.»->... haben: Die Auslastung sowie die Menge der Parkflächen auf Allmend soll sinken.	Teilweise berücksichtigt. Der Text wird wie folgt geändert: "Die Preisgestaltung soll eine lenkende Wirkung auf die Nachfrage haben, <u>so dass sich die Nachfrage nach Parkplätzen im Strassenraum reduziert.</u> " Das Gewerbe aufgrund ihres Transportbedürfnisses sowie gelegentliche Besucherinnen und Besucher in den Wohnquartieren haben kaum eine Möglichkeit auf Tiefgaragen auszuweichen. Diese Nutzergruppen haben deshalb ein legitimes Bedürfnis nach Strassenparkplätzen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			<i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i>	
227	Leitsätze	47	Betrifft MIV und Fuss- und Veloverkehr: Der Bedarf des ruhenden Verkehrs nach Parkraum muss komplett im Strassenraum stattfinden. Das Trottoir darf dafür nicht verwendet werden.	Nicht berücksichtigt. Bei jeder Strassenraumgestaltung wird die neue Anlage aufgrund aller Anforderungen sorgfältig geplant. Je nach örtlichen Platzverhältnissen und Nutzungsansprüchen können dabei unterschiedliche Lösungen entstehen. Insbesondere bei Gesamterneuerungen von Strassen kann eine Anordnung auf dem Trottoir durchaus im Sinne des Fussverkehrs sein, weil dadurch eine grösstmögliche Flexibilität gewährleistet werden kann um auf ändernde Nutzungsansprüche zu reagieren.
			<i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i>	
228	Leitsätze	47	Der Parkraum ist in der Stadt zu bewirtschaften. Dabei sind die Anwohnerinnen und Anwohner, das Gewerbe, die Besucherinnen und Besucher sowie die Kundinnen und Kunden bevorzugt zu behandeln. Die Preisgestaltung soll eine lenkende Wirkung auf die Nachfrage haben. Parkplätze müssen, um den umweltschädlichen Suchverkehr zu reduzieren, zu jeder Zeit in nachgefragter Menge und Qualität zur Verfügung stehen.	Nicht berücksichtigt. Eine ausreichende Parkplatzanzahl ist wichtig um unerwünschten Parksuchverkehr zu vermeiden. Parkplätze gehören aber primär in Tiefgaragen und nicht auf den wertvollen, eng begrenzten städtischen Strassenraum.
			<i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>	
229	Leitsätze	47	47 - Der Parkraum ist in der Stadt <u>zu reduzieren und</u> zu bewirtschaften. Dabei sind die Anwohnerinnen und Anwohner, das Gewerbe, die Besucherinnen und Besucher sowie die Kundinnen und Kunden bevorzugt zu behandeln. Die Preisgestaltung soll eine lenkende Wirkung auf die Nachfrage haben.	Teilweise berücksichtigt: "Die Preisgestaltung soll eine lenkende Wirkung auf die Nachfrage haben, <u>so dass sich die Nachfrage nach Parkplätzen im Strassenraum reduziert.</u> " Das Gewerbe aufgrund ihres Transportbedürfnisses sowie gelegentliche Besucherinnen und Besucher in den Wohnquartieren haben kaum eine Möglichkeit auf Tiefgaragen auszuweichen. Diese Nutzergruppen haben deshalb ein legitimes Bedürfnis nach Strassenparkplätzen.
			<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	
230	Leitsätze	48	Passus 48: Dieser Abschnitt ist insofern zu ergänzen, dass die Anbindung an den EAP zwingend mit einem Bahnanschluss auszubauen ist. Eine Verlängerung des 3er-Trams oder ein zusätzlicher Bus sind keine adäquaten Massnahmen.	Das ist so vorgesehen, gehört aber nicht zu den Leitsätzen sondern in die Objektblätter (vgl. Objektblatt M1.1).
			<i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	
231	Leitsätze	48	6. Luftverkehr: «Die für die Bevölkerung und die Wirtschaft erforderlichen direkten Flugverbindungen zu wichtigen europäischen Zentren und touristischen Zielen, punktuell ergänzt durch Anbindungen	Nicht berücksichtigt. Hinsichtlich weiterer Entwicklung des Flughafens sind die behördenverbindlichen Festlegungen des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt des Bundes zu berücksichtigen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			<p>nach Übersee, sind unter Einhaltung der Lärmgrenzwerte sicherzustellen. Die Anbindung des EAP an das Netz des öffentlichen Verkehrs ist markant auszubauen.» -> «<u>Das Angebot am EuroAirport ist auf das wirtschaftlich nötige Minimum zu begrenzen. Der Kanton setzt sich aktiv für zukunftsfähige Alternativen zu innereuropäischen Flugverbindungen ab dem EuroAirport ein (u. A. Hochgeschwindigkeits- und Nachzugverbindungen). Eine ausreichende Nachruhe der Bevölkerung vor Fluglärm ist sicherzustellen.</u>»</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehrR</i></p>	<p>Gemäss dem Objektblatt Basel-Mulhouse (Stand 15.05.2013) soll sich der Landesflughafen im Interesse der Region Basel nachfrageorientiert entwickeln können und so zum Wirtschaftsstandort Schweiz beitragen. Des Weiteren ist die Einschränkung enthalten, dass die Abdeckung der Nachfrage nur soweit erfolgen soll, soweit dies mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit vereinbar ist. Betriebliche Rahmenbedingungen wie Begrenzung der Lärm- und Schadstoff-Emissionen und Optimierung der Betriebsabläufe sollen die Umweltbelastung begrenzen.</p>
232	Leitsätze	48	<p>Die für die Bevölkerung und die Wirtschaft erforderlichen direkten Flugverbindungen zu wichtigen europäischen Zentren und touristischen Zielen, punktuell ergänzt durch Anbindungen nach Übersee, sind unter Einhaltung der Lärmgrenzwerte sicherzustellen. Die Anbindung des EAP an das Netz des öffentlichen Verkehrs ist markant auszubauen. <u>ist durch die geplante Bahnanbindung, als Teil des trinationalen S-Bahnnetzes, zu ergänzen.</u></p> <p><i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i></p>	<p>Das ist so vorgesehen, gehört aber nicht zu den Leitsätzen sondern in die Objektblätter (vgl. Objektblatt M1.1).</p>
233	Leitsätze	48	<p>48 - Der Flugverkehr als massivster Verursacher der Klimaerwärmung ist markant zu reduzieren. Dazu sind u.a. die Nachtzugverbindungen entschieden zu fördern. Die Nachtflugsperrung des EAP ist von 22 bis 06 Uhr sicherzustellen. Die für die Bevölkerung und die Wirtschaft erforderlichen direkten Flugverbindungen zu wichtigen europäischen Zentren und touristischen Zielen, punktuell ergänzt durch Anbindungen nach Übersee, sind unter Einhaltung der Lärmgrenzwerte sicherzustellen. Die Anbindung des EAP an das Netz des öffentlichen Verkehrs ist markant auszubauen.</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Hinsichtlich weiterer Entwicklung des Flughafens sind die behördenverbindlichen Festlegungen des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt des Bundes zu berücksichtigen. Gemäss dem Objektblatt Basel-Mulhouse (Stand 15.05.2013) soll sich der Landesflughafen im Interesse der Region Basel nachfrageorientiert entwickeln können und so zum Wirtschaftsstandort Schweiz beitragen. Des Weiteren ist die Einschränkung enthalten, dass die Abdeckung der Nachfrage nur soweit erfolgen soll, soweit dies mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit vereinbar ist. Betriebliche Rahmenbedingungen wie Begrenzung der Lärm- und Schadstoff-Emissionen und Optimierung der Betriebsabläufe sollen die Umweltbelastung begrenzen.</p>
234	Leitsätze	49	<p>Eine optimale Nutzung, Zusammenarbeit und Funktionsabstimmung der Häfen in Basel-Stadt und Basel-Landschaft (kurzfristig) sowie in Deutschland und Frankreich (mittel- bis langfristig) ist im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft zu fördern. <u>Die Realisierung des trimodalen Hafenbeckens, hat hierfür oberste PPrriorität.</u></p> <p><i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Im Leitsatz 50 wird bereits die Priorität der Transportkette Schiff-Bahn genannt.</p>
235	Leitsätze	49	<p>49 - Eine optimale Nutzung, Zusammenarbeit und</p>	<p>Ein hoher Anteil an umwelt- und klimaschonendem Güterverkehr ist</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			<p>Funktionsabstimmung der Häfen in Basel-Stadt und Basel-Landschaft (kurzfristig) sowie in Deutschland und Frankreich (mittel- bis langfristig) ist im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft zu fördern, <u>solange dadurch der Anteil am umwelt- und klimaschonenden Güterverkehr markant gesteigert werden kann.</u></p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	ein Ziel der Hafententwicklung und keine Voraussetzung.
236	Leitsätze	50	<p>50 - Beim überregionalen Güterumschlag und dem landseitigen Transport sind prioritär <u>bevorzugte</u> Bedingungen für die Transportkette Schiff-Bahn <u>gegenüber dem Lastwagenverkehr</u> zu schaffen.</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	Nicht berücksichtigt. Die Priorität der Transportkette Schiff-Bahn soll durch günstige Bedingungen hierfür erreicht werden. Es geht nicht darum, den Lastwagenverkehr zu erschweren. Die ursprüngliche Formulierung wird deshalb beibehalten.
237	Leitsätze	51	<p>Güterverkehr: ... Der städtische Güterverkehr wird primär mit umweltfreundlichen Fahrzeugen abgewickelt.»</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i></p>	Teilweise berücksichtigt: Der Satz lautet neu: "Eine erhöhte Fahrzeugauslastung, <u>umweltfreundliche und stadtverträgliche Fahrzeuge</u> sowie Optimierungen bei der Zustellung sind anzustreben."
238	Leitsätze	51	<p>51 - Der städtische Güterverkehr ist räumlich und zeitlich stärker zu bündeln, vor allem um die Innenstadt und die Wohnquartiere <u>sowie die Lärmsituation und Luftbelastung</u> zu entlasten. <u>Leerfahrten werden sanktioniert</u>, eine erhöhte Fahrzeugauslastung sowie Optimierungen bei den Zustellungen sind anzustreben.</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	Nicht berücksichtigt. Es geht um die Entlastung der Innenstadt und der Wohngebiete in den Bereichen Lärm und Luft, aber auch in weiteren Aspekten (z.B. Flächenbedarf). Eine explizite, additive Aufzählung von Lärm und Luft macht deshalb keinen Sinn. Eine Sanktionierung von Leerfahrten ist nicht praktikabel und auch nicht zielführend. Im Sinne eines optimalen Gesamtsystems können Leerfahrten sinnvoll sein.
239	M1.1 Eisenbahn		<p>Die Bundesrepublik Deutschland - Bundeseisenbahnvermögen (BEV) - als Eisenbahn-Infrastrukturbetreiberin und Landeigentümerin rechtsrheinisch, die Deutsche Bahn AG und die DB Netz AG als vom BEV mit der Betriebsführung beauftragter Operateur haben naturgemäss erhebliche Berührungspunkte mit dem kantonalen Richtplan. Daher beantrage ich <i>eingangs</i>, im Richtplan ergänzend folgende Punkte zum langfristigen Schutz der Bahn, zur Sicherheit der Angrenzer sowie zur Vermeidung von möglichen Planungsfehlern und daraus sich ergebenden unerquicklichen Einsprachen niederzulegen:</p> <p><i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
240	M1.1 Eisenbahn		<p>Das BEV, die DB AG und die DB Netz AG schliessen – soweit</p>	Zur Kenntnis genommen. Nicht richtplanrelevant.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<p>gesetzlich zulässig – jegliche Haftung aus für Schäden und sonstige Forderungen, die durch den normalen Bahnbetrieb in seiner jeweiligen Form ggf. entstehen können. Dies gilt z.B. für Immissionen wie Erschütterungen, Lärmbelastigungen, Funkenflug, elektromagnetische Felder und Emissionen der Oberleitung.</p> <p><i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i></p>	
241 M1.1 Eisenbahn		<p>Zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Bahnbetriebs darf im Abstand von 7,50 m von der Bahngrenze weder eine Bebauung noch Abgrabung erfolgen und müssen Baumpflanzungen den selben Abstand zur Bahngrenze einhalten. Zwischen Bahn- und Nachbargrundstück ist eine, den jeweiligen Gegebenheiten angepasste tür- und torlose Abfriedigung vorzusehen bzw. beizubehalten.</p> <p><i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i></p>	Zur Kenntnis genommen. Nicht richtplanrelevant.
242 M1.1 Eisenbahn		<p>In konkreten Baubewilligungsbegehren, bzw. vergleichbaren Zulassungsverfahren ist gemäss Art 18m Eisenbahngesetz (SR 742.101) das Dossier in gedruckter Form, zweckmässig auch in PDF-Dateien, meinem Büro zwecks Zustimmung des Bundeseisenbahnvermögens für den Einzelfall zuzustellen; und zwar möglichst frühzeitig auch vor Eingabe an die kantonale Baubewilligungs- oder Entscheidbehörde und ggf. möglichst zeitlich parallel laufend zu einer Konsultation der SBB AG und/oder der HBS AG. Im Dissensfall ist das Bundesamt für Verkehr durch die kantonale Behörde zu hören.</p> <p><i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
243 M1.1 Eisenbahn		<p>Sämtliche im Zusammenhang mit Bauvorhaben entstehende Kosten fallen zu Lasten der Bauherrschaft, d. h. auch diejenigen aus den Leistungen der DB.</p> <p><i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
244 M1.1 Eisenbahn		<p><i>Generell</i> führe ich aus: Projekte, die BEV-Areal tangieren (und das sind ja etliche), stehen unter dem Vorbehalt der Vereinbarkeit mit der derzeitigen und zukünftig notwendigen Nutzung der Grundstücke als Eisenbahnbetriebsgelände und der Finanzierung.</p> <p><i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
245 M1.1 Eisenbahn		<p>Es können grundsätzlich keine BEV-Flächen abgegeben werden, da sämtliche Flächen für bereits anstehende, seitens der Schweiz (z.B. Bund, Kanton, Gateway Basel Nord AG) oder seitens der DB geplanten</p>	Zur Kenntnis genommen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
		<p>Projekte benötigt werden. Allfällige Mutationen und vorgängige funktionale Ausgleiche sind im Rahmen des jeweiligen Projekts auszuhandeln.</p> <p><i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i></p>		
246	M1.1 Eisenbahn	<p>Die Anpassung des kantonalen Richtplans darf den geltenden (Staats-) Verträgen zwischen der Eidgenossenschaft bzw. dem Kanton Basel-Stadt und dem BEV / der DB Netz AG nicht widersprechen. Dies gilt sinngemäss auch für die derzeit in Verhandlung befindlichen Verträge (wie Vierspuranschluss, Zusammenarbeitsvereinbarung und unterirdisches Veloparking). Allenfalls reiche ich Hand, wo der Richtplan Abweichungen vorsieht, die entsprechenden Verträge ausdrücklich anzupassen. Aus einer groben Sichtung wird derzeit für mich jedoch kein unmittelbarer Änderungsbedarf ersichtlich.</p> <p><i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i></p>	Zur Kenntnis genommen. Der Richtplan ist mit den laufenden in Verhandlung mit der DB befindlichen Vorhaben abgestimmt.	
247	M1.1 Eisenbahn	<p>Beachtung Biotopverbund Konzept Basel-Stadt Viele Massnahmen betreffen ökologische Vernetzungskorridore, z.B. (Aufzählung illustrativ und nicht abschliessend): M1.1 o Solitude M1.1 r Morgartenring M1.1 s Stettenfeld M1.1 t Wolf M3.1 b/M3.2 c Grienbodenweg M3.1 d & g Wolf Etc. Bei der Realisierung dieser Massnahmen ist es ökologisch sehr wichtig, dass keine neuen Hindernisse in den Vernetzungskorridoren geschaffen werden. Deshalb betonen wir an dieser Stelle besonders den Einbezug des Biotopverbundkonzepts Kanton Basel-Stadt.</p> <p><i>Eingabe von: Pro Natura Basel</i></p>	Zur Kenntnis genommen. Bei diesen Vorhaben wird explizit erwähnt, dass die Anliegen des Naturschutzes zu berücksichtigen sind. Hierzu gehört die Berücksichtigung des Biotopverbundkonzepts.	
248	M1.1 Eisenbahn	Ausgangslage	<p>In der Ausgangslage werden mit der Anpassung des Richtplans neu die Bundesprogramme zum Ausbau und zur Finanzierung von Bahninfrastrukturen genannt und auf deren Bedeutung für die Planungsregion Nordwestschweiz hingewiesen. Aussagen zum Güterverkehr werden explizit gemacht. In seinen Zielsetzungen setzt der Kanton Prioritäten in der Entwicklung des Schienennetzes in der Region Basel. Der Bund betont in diesem Zusammenhang, dass Massnahmen im Eisenbahnbereich in Bundeskompetenz sind.</p> <p><i>Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE</i></p>	Berücksichtigt. Die Formulierung in der Zielsetzung wird wie folgt geändert: " Notwendig sind <u>Der Bund sieht</u> hierfür u.a. Ausbauten im Bereich des Bahnhofs SBB, Pratteln und evtl. einen neuen Juradurchstich <u>vor</u> ."

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			«Sämtliche Infrastrukturplanungen im Bereich Eisenbahn sind auf die Erstellung des Herzstücks auszurichten.» <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	untereinander und insbesondere mit dem Herzstück wird in den Planungsgrundsätzen D und E hinreichend erwähnt.
256	M1.1 Eisenbahn		Planungsgrundsatz Mit einer neuen, ergänzenden Ziff. Dist der Grundsatz aufzunehmen, dass sämtliche Planungen im Bereich Eisenbahn auf die Erstellung des Herzstücks auszurichten sind. <i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Die Koordination der Infrastrukturen untereinander und insbesondere mit dem Herzstück wird im Planungsgrundsatz D und E hinreichend erwähnt.
257	M1.1 Eisenbahn		Planungsgrundsatz Ergänzend: G: Sämtliche Planungen und baulichen Entwicklung am Banknoten Basel, sind unter Berücksichtigung der Realisation der Durchmesserlinie Herzstück durchzuführen. <i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Die Koordination der Infrastrukturen untereinander und insbesondere mit dem Herzstück wird im Planungsgrundsatz D und E hinreichend erwähnt.
258	M1.1 Eisenbahn		Planungsgrundsatz C Der Bund hat zu den Aussagen in der Ausgangslage des Kapitels M1 .1 und den Planungsgrundsätzen C und F in Bezug auf den Güterverkehr nachfolgende Bemerkungen: Seit 1. Juli 2016 ist das Bundesgesetz über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (GüTG, SR 742.41) in Kraft, und das Konzept Schienengüterverkehr wurde am 20. Dezember 2017 verabschiedet. Die Entwicklung des Güterverkehrs soll in Abstimmung mit dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene erfolgen. Die Grundsätze und Projekte des Sachplans Infrastruktur Schiene (SIS) sollen auch dabei berücksichtigt werden. Das Objektblatt M1 ist auf das GüTG und auf das Konzept Schienengüterverkehr abzustimmen. Hinsichtlich des Planungsgrundsatz C stellt der Bund fest, dass der Kanton die angestrebten Angebotsverbesserungen und Infrastrukturmassnahmen auf dem regionalen Schienennetz nicht als Interesse des Kantons deklariert hat. Die Massnahmen liegen in Bundeskompetenz, und die entsprechenden Aussagen des Richtplans können deshalb für den Bund keinerlei Bindungswirkung entfalten. Dies ist in den Planungsgrundsätzen deutlich zu machen. Auftrag für die Überarbeitung: Das Objektblatt M1 .1 ist auf das neue geltende Bundesgesetz über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (GüTG) und das Konzept Schienengüterverkehr abzustimmen. Für den Planungsgrundsatz C ist eine Formulierung zu wählen, die zeigt, dass es sich um eine kantonale Interessensbekundung handelt. <i>Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE</i>	Berücksichtigt. Die Ausgangslage wird wie folgt ergänzt: " <u>Bei Planungen sind das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes sowie das Bundesgesetz über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (GüTG) zu berücksichtigen.</u> " Zudem wird der Planungsgrundsatz F wie folgt ergänzt: " <u>Hierbei berücksichtigt er das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes.</u> " Der Planungsgrundsatz C wird wie folgt geändert: " <u>Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die Kapazitätsengpässe im regionalen Schienennetz behoben werden.</u> "
259	M1.1 Eisenbahn		Planungsanweisung Ergänzen: Die Planung eines neuen Juradurchstichs ist entschieden	Nicht berücksichtigt. Der Juradurchstich ist nicht Inhalt des

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			voranzutreiben. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	kantonalen Richtplans Basel-Stadt.
260	M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	Bahngelände DB-Areal und Hafen Viele Massnahmen betreffen auch die Bahngelände im DB-Areal und im Hafen. Diese Gebiete gehören zum wertvollsten Naturobjekt in der Region: M1.1 e Verlegung Güterstrecke M1.1 f Bahnanbindung trimodaler Terminal M5.1 a Hafenanlage M6.1 a Trimodaler Terminal Basel Nord Antrag: Auf die Festsetzung dieser Massnahmen ist zu verzichten. <i>Eingabe von: Pro Natura Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Im Erläuterungsbericht wird ausführlich dargelegt, dass der Stand der Koordination zu den Vorhaben im Zusammenhang mit dem Trimodalen Terminal Basel Nord bereits weit vorangeschritten ist und der Koordinationsstand "Festsetzung" daher angemessen ist. Der Vorprüfungsbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (28.05.2019) stützt diese Einschätzung. Bei Vorlage der für die Bauvorhaben erforderlichen Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen hat eine zeitnahe Anpassung des Objektblatts NL3.1 "Naturschutz und ökologische Korridore" zu erfolgen.
261	M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	Die S-Bahn Haltestelle St. Johann existiert, wird aber nicht als solche genutzt. Wenn die Bestrebungen zu einer besseren Erschliessung der Stadt mit dem Zug ernst gemeint sind, sollte man ein Zeichen setzen und die bestehende Infrastruktur nicht vernachlässigen. Auch im Hinblick auf den Bau des Naturhistorischen Museums beim Bahnhof St. Johann ist es wünschenswert, dass dieser wieder mit S-Bahn Zügen, welche ins Baselbiet weiterfahren ans Schweizerische Bahnnetz angeschlossen wird. Auch das städtische ÖV Angebot beim Bahnhof St. Johann wir einer S-Bahn Haltestelle nicht gerecht. <i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Johann</i>	Zur Kenntnis genommen. Angebotsverbesserungen sind im Rahmen der Angebotsplanungen zur trinationalen S-Bahn und insbesondere im Zusammenhang mit der Schienenanbindung EuroAirport vorgesehen.
262	M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	Bei den Massnahmen a), e), d), i), l), ist folgender Satz zu finden: «Die Belange des Naturschutzes sind unter der Bedingung, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur gewährleistet bleibt, zu berücksichtigen». Dieser Satz soll wie folgt abgeändert werden und neu unter «Planungsgrundsätze» aufgeführt werden: «Die Belange des Naturschutzes sind bei der Erarbeitung der Ausbaumassnahmen zu berücksichtigen». Damit muss er für alle Massnahmen gelten. <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehrR</i>	Nicht berücksichtigt. Bei der Erarbeitung von Massnahmen sind grundsätzlich auch Belange des Naturschutzes zu berücksichtigen. Dies ist gesetzlich geregelt. Die Aufnahme eines Planungsgrundsatzes ist daher nicht notwendig. Bei den Massnahmen, bei denen die Belange des Naturschutzes explizit genannt werden, handelt es sich um Massnahmen, bei denen zum jetzigen Projektstand bereits erkennbar ist, dass die Thematik Naturbelange einen hohen Koordinationsbedarf aufweist.
263	M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	Zu verschiedenen, nachfolgend aufgeführten Projekten bestehen erhebliche Koordinationsfragen bezüglich Naturschutz. Darauf wird nicht eingegangen. Eine Festsetzung ist daher nicht angemessen. Folgende Formulierung bezüglich Naturschutz ist unzureichend: <i>„Die Belange des Naturschutzes sind unter der Bedingung, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur gewährleistet bleibt, zu</i>	Zur Kenntnis genommen. Vorhaben werden im Richtplan festgesetzt, sobald die grobe Machbarkeit nachgewiesen, die Koordination angesichts der zu erwartenden nachgeordneten Planungen und Entscheide sichergestellt und die Zusammenarbeit im Konsens abgeschlossen ist. Eine Abwägung zu Ungunsten des Naturschutzes wird mit dem Richtplan nicht vorweg genommen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<p><i>berücksichtigen.</i>“ Insbesondere kann die Güterabwägung zuungunsten des Naturschutzes nicht mit dem Richtplan vorgenommen werden. Weiter ist der Bedarf (etwa 4-Spurausbau Basel SBB - St. Louis) auszuweisen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausbau Bahnhof Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe) - Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau) - Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel, Abschnitt Landesgrenze – Basel Bad. Bf. - Verlegung DB-Güterstrecke Bad. Bhf. – Weil am Rhein - Bahnanbindung Trimodaler Terminal - Weiterentwicklung des Hafenbahnhofs mit Optimierung und Reduktion der Bahnanlagen am Altrheinweg - Strecke Bahnhof Basel-SBB – St. Johann inkl. Westkopf Bahnhof Basel SBB: Ausbau auf 4 Gleise in Abstimmung mit dem Herzstück - Leistungsfähigkeitssteigerungen Basel Bad Bhf (Entflechtung Wiesental / Hochrhein) - Doppelspurausbau Riehen / Lörrach Zollweg - Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis <p><i>Eingabe von: WWF Region Basel</i></p>	
264 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	<p>Zu den S-Bahn-Haltestellen Basel Solitude, Morgartenring, St.Jakob / Wolf besteht ebenso Koordinationsbedarf mit dem Naturschutz. Auch diese richtplanerische Koordination müsste nun vorgenommen werden.</p> <p><i>Eingabe von: WWF Region Basel</i></p>	Stimmt. Entsprechend ist bei diesen drei Massnahmen der Satz "Die Anliegen des Naturschutzes sind zu berücksichtigen" enthalten.
265 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	<p>Das Bundesamt für Verkehr (BAV) nimmt zur Kenntnis, dass in der Tabelle des Objektblattes M1.1 verschiedene Projekte des Ausbaus bis 2035 aufgeführt sind. Ihre tatsächliche Relevanz für den SIS wird jedoch bis 2021 bei der nächsten Anpassung desselben analysiert werden müssen.</p> <p><i>Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
266 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	<p>a Obwohl im Agglomerationsprogramm, 3. Gen., als gesamthafter Massnahmetitel geführt, handelt es sich nach unserem Verständnis bei der „Leistungssteigerung Basel SBB Ostkopf“ und der „Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)“ um zwei verschiedene Vorhaben. Die vorgesehene Beschreibung passt aus unserer Sicht gut zur „Entflechtung Basel Muttenz (1. Etappe)“; wir haben sie synchron auch in unserem KRIP vorgesehen. Wir empfehlen daher, die Bezeichnung „Ausbau Bahnhof SBB Ostkopf“ aus dem Titel herauszunehmen und das Vorhaben ggf. als eigenständige Massnahme zu führen.</p>	Berücksichtigt. Neu wird der Ausbau Ostkopf bei der Massnahme „1. Etappe Erhöhung Leistungsfähigkeit Knoten Basel SBB (Ausbau Ostkopf , Gleis- und Publikumsanlagen)“ aufgeführt. Die Massnahmen a und b werden in der Reihenfolge getauscht, damit die Massnahmen zu den Entflechtungen textlich aufeinander folgen. Bei der Massnahme "Entflechtung Basel-Muttenz (1.Etappe)" wird der erste Satz aufgrund einer Doppelung gestrichen. Zudem wird folgende textliche Ergänzung vorgenommen: "Es beinhaltet die Errichtung eines neuen ingleisigen Entflechtungsbauwerks..."

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
<i>Eingabe von: Kanton Basel-Landschaft</i>					
267	M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	a	<p>Unabhängig davon erachtet die EVP die Massnahmen Basel SBB Ostkopf wie auch der Erhöhung der Leistungsfähigkeit am Bahnhof SBB als zentral. Zweiteres insbesondere um die Attraktivität des Bahnverkehrs im Individualverkehr aufrecht zu erhalten.</p> <p><i>Eingabe von: EVP Basel-Stadt</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
268	M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	a	<p>Buchstabe a) Ausbau Bahnhof Basel SBB Ostkopf. Entflechtung Basel-Muttenz (1.Etappe) Aus Sicht der SBB sollte hinsichtlich der Beschreibung des Vorhabens eine textliche Ergänzung erfolgen: «Bei Realisierung des Herzstücks nehmen die Anzahl Züge und niveaugleichen Fahrwegkonflikte zu. Das Gleisfeld im unmittelbaren Bereich des Ostkopfes muss entsprechend in einer Folgephase erweitert werden.» Die Entflechtung Basel Ost-Muttenz allein schafft noch nicht die genügende Kapazität, um ein Angebot Herzstück umsetzen zu können.</p> <p><i>Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE</i></p>	Berücksichtigt. Der Satz wird in den Projektbeschrieb integriert.
269	M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	b	<p>Zur Massnahme b (1. Etappe Erhöhung Leistungsfähigkeit Knoten Bahnhof Basel SBB): Im letzten Abschnitt ist der Margarethenplatz als Verbindungs- und Umsteigedrehscheibe zu erwähnen.</p> <p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	Nicht berücksichtigt. Ein Beschluss über die genaue Anbindung liegt noch nicht vor. Daher wird diese Präzisierung nicht vorgenommen.
270	M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	b	<p><i>Buchstabe b) 1. Etappe Erhöhung Leistungsfähigkeit Knoten Bahnhof Basel SBB (Gleis- und Publikumsanlagen)</i> Die aufgeführten Sicherheitsprobleme der Publikumsanlage sind nach Auffassung der SBB in der Beschreibung nur teilweise korrekt beschrieben. Die Probleme werden sich nicht nur durch das Rollmaterial akzentuieren, sondern insbesondere durch die Veränderung des Angebots ab 2025 und durch das allgemeine Wachstum der Passagierzahlen.</p> <p><i>Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE</i></p>	Berücksichtigt. Der Projektbeschrieb wird wie folgt ergänzt: "Mit dem <u>erhöhten S-Bahn-Angebot, der generellen Nachfragesteigerung und dem zu erwartenden Einsatz von der Fernverkehrs-Doppelstocktriebwagen</u> wird sich der Fahrgaststrom zusätzlich massieren und in Form von Staus vor den Aufgängen noch mehr akzentuieren."
271	M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	c	<p>Die Signatur "Bahn: Kapazitätssteigerung und Entflechtung" wird bis zum Bahnhof Pratteln geführt. Die im Objektblatt M1 .1 beschriebenen Massnahmen "Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)" und "Vollausbau" reichen "jedoch nur bis zum Bahnhof Muttenz. (Östlich schliesst das separate Vorhaben "Entflechtung Pratteln" an.) Wir empfehlen, die Signatur entsprechend einzukürzen.</p> <p><i>Eingabe von: Kanton Basel-Landschaft</i></p>	Berücksichtigt. Der Richtplaneintrag "Bahn Kapazitätssteigerung und Entflechtung" wird auf der Richtplankarte gekürzt und neu nur bis zum Bahnhof Muttenz geführt.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
272 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	d	Seite 12, Buchstabe d: Anstatt "sowie der vorgesehenen Verlagerung des Hafengebäude" muss es heissen "sowie der optional vorgesehenen Verlagerung des Hafengebäude". <i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i>	Berücksichtigt. Der Text zur Massnahme d wird wie folgt geändert: "Beim Ausbau ist eine Koordination sowohl mit dem Projekt eines trimodalen Gateways Basel Nord, einem Ausbau und südliche Bahnanbindung des bestehenden Umschlagbahnhofs Basel - Weil am Rhein sowie der <u>optional</u> vorgesehenen Verlagerung des Hafengebäude geboten."
273 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	e	Seite 12 Buchstabe e: Die Strecke verläuft von Basel Badischer Bf nach Basel Badischer Rangierbahnhof und nicht nach Weil am Rhein. Ferner muss es anstatt "verläuft heute im Bereich des geplanten Hafengebäudes 3" heissen "quert den Bereich des geplanten Hafengebäudes 3". <i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i>	Berücksichtigt. Der Text zur Massnahme e wird wie folgt geändert: e) Verlegung DB-Güterstrecke Bad. Bhf. - <u>Bad. Rangierbahnhof (Weil am Rhein)</u> - Die eingleisige DB-Güterstrecke Bad. Bhf. - <u>Bad. Rangierbahnhof (Weil am Rhein)</u> <u>quert den</u> verläuft heute im Bereich des geplanten Hafengebäudes 3."
274 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	f	Seite 12 Buchstabe f: Der Klammervermerk "drei Zuführungsgleise" in Satz 1 ist ersatzlos zu streichen, da er weder inhaltlich zutrifft noch in kantonaler Kompetenz steht. Es handelt sich vielmehr um den seitens der GBN geltend gemachten Anspruch auf 3 Nebengleise für deren Zwecke, die sich – wenn überhaupt – geografisch nur auf deutschem Gebiet realisieren lassen. Hingegen ist die im zweiten Satz erwähnte "Anbindung von Norden auf deutschem Boden" unschädlich und kann so stehen bleiben, weil der entsprechende Hoheitsakt, nämlich der Planfeststellungsbeschluss des zuständigen Regierungspräsidiums Freiburg zwischenzeitlich bestandskräftig ist. <i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i>	Nicht berücksichtigt. Für den Gateway Basel Nord (GBN) sind die drei Gleise zentral und der Kanton ist zwar nicht Bewilligungsbehörde, wird aber ca. 3/4 der Kosten tragen. Daher ist eine Relevanz für den Kanton gegeben.
275 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	g	Seite 13 Buchstabe g, Seiten 45 fortfolgende und bei allen weiteren Vorkommen: In der Wortfolge "[Artikel] ehemaliger Badischer Rangierbahnhof" ist ersatzlos das Wort "ehemaliger" zu streichen. <i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i>	Nicht berücksichtigt. Der Begriff "ehemaliger Badischer Rangierbahnhof" trifft für das auf Schweizer Gebiet liegende Areal sehr wohl zu.
276 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	g	<i>Buchstabe g) Weiterentwicklung des Hafengebäude</i> Aus Sicht der SBB sollte hinsichtlich der Beschreibung des Vorhabens eine Präzisierung erfolgen: «Diese ist langfristig <u>unter Berücksichtigung der gesetzlichen Rahmenbedingungen</u> auf dem Rangierbahnhof Muttenz zu sichern <u>untersuchen</u> .» SBB Infrastruktur kann keine Kapazitäten unter Umgehung der Kapazitätsvergabeprozesse	Teilweise berücksichtigt. Der Satz lautet neu: " <u>Der Kanton setzt sich für eine langfristige Sicherung dieser auf dem Rangierbahnhof Basel (Muttenz) in Abstimmung mit den SBB und dem BAV ein.</u> "

<i>Thema / Objektblatt</i>	<i>Betreft</i>	<i>Nr.</i>	<i>Anregung, Bemerkung</i>	<i>Stellungnahme</i>
			zusichern. <i>Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE</i>	
277 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	h	f. Der Regierungsrat überprüft die Ausbauvorhaben zum Herzstück hinsichtlich ihrer Klimarelevanz in Erstellung und Betrieb. <i>Eingabe von: BASTA!</i>	Nicht berücksichtigt. Der Bau des Herzstücks liegt in der Kompetenz des Bundes. Dieser muss im Rahmen der Planungen z.B. eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchführen.
278 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	h	Darüber hinaus, lehnt BastA! die Neubaustrecke Bahnhof Basel SBB – Basel St. Johann – Basel Bad. Bhf. (Herzstück Basel) ab. <i>Eingabe von: BASTA!</i>	Zur Kenntnis genommen.
279 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	h	Die CVP Basel-Stadt begrüsst die Aufnahme des Herzstücks im Richtplan. Das Projekt ist von grosser Bedeutung für die Region und muss weiterhin gefordert werden. <i>Eingabe von: CVP Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen.
280 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	h	In den Anpassungen und deren Erläuterung nicht beachtet werden konnte der nach Beginn der Vernehmlassung gefällene Entscheid des Bundes, das Herzstück im aktuellen STEP 2035 nicht aufzunehmen. Alle zum Herzstück formulierten Massnahmen und Umsetzungen müssen entsprechend überarbeitet werden. <i>Eingabe von: EVP Basel-Stadt</i>	Änderungen nicht notwendig. Aussage hat für den Richtplan keine Relevanz. Herzstück figuriert im STEP in der 1. Dringlichkeitsstufe, nicht jedoch im Ausbauschnitt 2035 (auch nicht in der Botschaft vom 31.10.2018). Entscheide der Bundesversammlung sind noch ausstehend.
281 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	h	Es muss nun die Idee verfolgt werden, inwiefern es möglich ist, das Herzstück über eine Drittfinanzierung voranzutreiben, nachdem der Bund es nicht in STEP 2035 aufgenommen hat. Ist dies nicht möglich, hat dies evtl. Konsequenzen auf die verschiedenen in diesem Bereich formulierten Ziele und Massnahmen. <i>Eingabe von: EVP Basel-Stadt</i>	Drittfinanzierung ist für STEP Ausbauschnitt 2035 kein Thema mehr (siehe Botschaft vom 4.12.2018).
282 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	h	Wir weisen hier darauf hin, dass der WWF Region Basel die Neubaustrecke Bahnhof Basel SBB – Basel St. Johann – Basel Bad. Bhf. (Herzstück Basel) unterstützt, auch in der Annahme, dass der kernstädtische Verkehr damit effizienter als bloss oberirdisch bewältigt werden kann. Gerade für die innerstädtische Bahnverbindung Basel Badischer Bahnhof zu SBB bestehen noch weitere Optimierungsmöglichkeiten. <i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>	Zur Kenntnis genommen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
283 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	h	h) Der Regierungsrat überprüft die Ausbauvorhaben zum Herzstück hinsichtlich ihrer Klimarelevanz in Erstellung und Betrieb. <i>Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt! Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Der Bau des Herzstücks liegt in der Kompetenz des Bundes. Dieser muss im Rahmen der Planungen z.B. eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchführen.
284 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	h	Die Planungsregion NWCH hat als Angebotsmodul das Herzstück Basel zur Aufnahme in den Ausbauschnitt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (STEP AS2035) beantragt. Die am 31.10.18 vom Bundesrat an das Parlament überwiesene Botschaft STEP AS2035 sieht Planungsmittel für die Vertiefungsarbeiten Herzstück Basel (Ziffer 2.2.8) vor. <i>Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE</i>	Zur Kenntnis genommen.
285 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	h	Das BAV, die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, die SBB AG und die Deutsche Bahn (DB) haben am 12.11.2018 ein Zielbild für die langfristige Entwicklung des Bahnknotens Basel (BKB) verabschiedet. Diese Arbeiten kommen zum Schluss, dass eine angepasste Streckenführung für das Herzstück notwendig ist. Die in der Richtplankarte eingetragene Linienführung stellt einen vorläufigen Planungsstand aus den Arbeiten STEP AS2035 dar und wird aufgrund der Erkenntnisse aus dem Zielbild Basel überarbeitet. Dem sollte der Richtplan bzw. die Richtplankarte in geeigneter Form Rechnung tragen. Zahlreiche weitere Bemerkungen betreffen ebenso den Richtplaneintrag zum Herzstück Basel. Nach Auffassung des Bundes sollten diverse Aussagen im Zusammenhang mit dem Herzstück aufgrund des aktuellen Wissens- und Planungsstandes allgemeiner formuliert werden (vgl. nNachfolgende Ausführungen). <i>Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE</i>	Zur Kenntnis genommen.
286 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	h	<i>Buchstabe h) Neubaustrecke Bahnhof Basel SBB - Basel St. Johann - Basel Bad. Bhf. (Herzstück Basel)</i> Die SBB beantragen nachfolgende textliche Korrektur «[...] Dazu ist die Erweiterung der Bahninfrastruktur dringend notwendig. Schlüsselement ist das Herzstück, eine neue unterirdische Verbindung zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Badischen Bahnhof (Etappe Mitte) sowie mit einem Abzweiger ab der Haltestelle Grossbasel in Richtung Bahnhof St. Johann, EuroAirport und Elsass (Etappe Y). Das Herzstück verläuft vom Bahnhof Basel SBB zuerst via Elsässerbahn, taucht westlich des Zollis ab und erreicht in einem Bogen via Schützenmatte die neue Tiefhaltestelle Basel Mitte. Die Strecke unterquert anschliessend den Rhein, erschliesst das Klybeck Areal mit einer weiteren neuen Haltestelle (s. S2.2 Massnahme d) Areal Klybeck und erreicht von Norden her oberirdisch den Badischen Bahnhof.»	Berücksichtigt. Der Projektbeschrieb wird wie folgt angepasst: " <u>Die genaue Linienführung dieser Neubaustrecke, die notwendige Gleistopologie sowie die Auswirkungen auf Betrieb und Ausgestaltung der Anschlussbahnhöfe sind in einem nächsten Planungsschritt zu validieren.</u> Das Herzstück verläuft vom Bahnhof Basel SBB zuerst via Elsässerbahn, taucht westlich des Zollis ab und erreicht in einem Bogen via Schützenmatte die neue Tiefhaltestelle Basel Mitte. Die Strecke unterquert anschliessend den Rhein, erschliesst das Klybeck Areal mit einer weiteren neuen Haltestelle (s. S2.2 Massnahme d) Areal Klybeck) und erreicht von Norden her oberirdisch den Badischen Bahnhof."

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
			<p>Die genaue Linienführung und Etappierung des Herzstücks Basel sind in einem nächsten Planungsschritt zu erarbeiten, dabei ist auch eine Abstimmung mit dem ASTRA und den Nationalstrassenplanungen erforderlich.</p> <p>Dem noch zu lösenden Konflikt mit dem TWW-Objekt Nr. 226 „Elsässerbahn“ von nationaler Bedeutung wird mit dem Koordinationsstand Zwischenergebnis korrekt Rechnung getragen.</p> <p><i>Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE</i></p>		
287	M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	i	<p>Massnahme i) «Ausbau Basel SBB - Basel St. Johann auf 4 Gleise» : Der Vorbehalt im Bezug auf den Eingriffen in die Wohn- und Erholungsgebiete soll gestrichen werden. Der aktuelle Stand der Technik ermöglicht es, Eisenbahnanlagen auf zwei Ebenen zu bauen.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i></p>	Nicht berücksichtigt. Ein Variantenentscheid wurde noch nicht getroffen. Solange verbleibt der Hinweis enthalten, dass bei einem Ausbau erhebliche Eingriffe in die Wohn- und Erholungsgebiete vorgenommen werden müssten.
288	M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	i	<p><i>Buchstabe i) Strecke Basel SBB - St Johann inkl. Westkopf Bahnhof SBB. Ausbau auf 4 Gleise in Abstimmung mit dem Herzstück</i></p> <p>Die SBB weisen darauf hin, dass die Beschreibung «Ausbau auf 4 Gleise in Abstimmung mit dem Herzstück» sich auf eine noch nicht gesicherte Linienführung bezieht. Die definitiven Festlegungen Anzahl Gleisachsen und Perimeter sind mit den Planungsarbeiten Herzstück im Auftrag des Bundes abzustimmen. Es könnten unter Umständen auch mehr als vier Gleisachsen sein.</p> <p><i>Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE</i></p>	<p>Berücksichtigt. Der Projektbeschrieb wird wie folgt angepasst: "i) Strecke Basel-SBB – St. Johann inkl. Westkopf Bahnhof SBB: Ausbau auf 4 Gleise in Abstimmung mit dem Herzstück</p> <p>Die im Rahmenplan der SBB (vgl. a: 1. Etappe Erhöhung Leistungsfähigkeit Knoten Bahnhof Basel SBB) definierte Interessenlinie umfasst den 4-GleiseAusbau der Elsässerbahn Bahnhof Basel SBB – Basel St. Johann inklusive den Ausbau des Westkopfs Bahnhof Basel SBB und eine S-Bahn Haltestelle Morgartenring. Die Option eines solchen Ausbaus ist zu sichern; sie könnte erforderlich werden, um die Kapazität infolge der Überlagerung von TGV, TER 200, S-Bahn und Güterzügen zu erhöhen. <u>Bei der vorgesehenen Linienführung des Herzstücks via Elsässerbahn kann der Streckenausbau voraussichtlich auf die Teilstrecke Westkopf Bahnhof Basel SBB – Dorenbach beschränkt werden. Die Gleisstopologie ist im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten des Bundes festzulegen.</u> Jedoch ist der Ein Ausbau auf mehrere Gleise wäre mit erheblichen Eingriffen in die Wohn- und Erholungsgebiete (Zolli) verbunden. Deshalb ist er mit dem geplanten Herzstück (Etappe Y Ast) abzustimmen. Die Belange des Naturschutzes sind unter der Bedingung, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur gewährleistet bleibt, zu berücksichtigen. Erst wenn die Realisierung des Ypsilon-Astes des Herzstücks gesichert ist, kann die Dimensionierung der Elsässerbahn überprüft werden."</p>
289	M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	k	<p>Seite 13 Buchstabe k: Die einleitenden Worte "Im Rahmen des Doppelspurausbaus Riehen /</p>	Nicht berücksichtigt. Zwar geht es inhaltlich um eine Taktverdichtung aber im kantonalen Richtplan werden nicht Fahrplanzeiten sondern

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			Lörrach Zollweg (s. Massnahme I) und ..." bitte ich zu ersetzen durch die Formulierung "Für den Viertelstundentakt bis und mit Lörrach (s. Massnahme I) sowie im Rahmen der S-Bahn-Haltestelle Riehen-Stettenfeld/Lörrach Zollweg (s. Massnahme s) und ..."	mögliche Anpassungen an Infrastrukturen aufgezeigt. Die Massnahme ist also im Richtplan enthalten, um den eventuell notwendigen Doppelspurausbau räumlich zu berücksichtigen.
			<i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i>	
290 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	I	Seite 14 Buchstabe I: Die Überschrift muss lauten "Viertelstundentakt bis und mit Lörrach".	Nicht berücksichtigt. Dem Vorschlag die Massnahme I) Doppelspurausbau Riehen / Lörrach Zollweg umzubenennen wird nicht zugestimmt. Zwar geht es inhaltlich um eine Taktverdichtung aber im kantonalen Richtplan werden nicht Fahrplanzeiten sondern mögliche Anpassung an Infrastrukturen aufgezeigt. Im beschreibenden Text wird inhaltlich aufgenommen, dass der Doppelspurausbau eventuell auch ausserhalb des Untersuchungsgebiets zu liegen kommen kann.
			<i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i>	
291 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	I	Hier sollte unseres Erachtens die Sachlage etwas anders wieder gegeben werden: Es geht im Prinzip um eine Taktverdichtung auf ein Angebot von vier S-Bahnen pro Stunde. Dieses Ziel kann auch erreicht werden, wenn der Doppelspurausbau an anderen Stellen erfolgt, als oben beschrieben. Die aktuelle Studie des ZRL (Zweckverband Regio S-Bahn Lörrach) sagt dies aus. Die Federführung für die Studie liegt beim Landkreis Lörrach, der die ZRL Geschäftsstelle inne hat.	Nicht berücksichtigt. Dem Vorschlag die Massnahme I) Doppelspurausbau Riehen / Lörrach Zollweg umzubenennen wird nicht zugestimmt. Zwar geht es inhaltlich um eine Taktverdichtung aber im kantonalen Richtplan werden nicht Fahrplanzeiten sondern mögliche Anpassung an Infrastrukturen aufgezeigt. Im beschreibenden Text wird inhaltlich aufgenommen, dass der Doppelspurausbau eventuell auch ausserhalb des Untersuchungsgebiets zu liegen kommen kann.
			<i>Eingabe von: Stadt Lörrach</i>	
292 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	m	Es ist davon auszugehen, dass mit dem Bahnanschluss des Euroairports eine Zunahme der Flugverbindungen und eine höhere Lärmbelastung des Siedlungsraum Allschwils einhergeht. Der Gemeinderat lehnt deshalb die Bahnanbindung des Euroairports ab. Diesbezüglich verweisen wir auch auf die entsprechende Vernehmlassung des Gemeindeverbands Flugverkehr GVF der Gemeinden Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen und Schönenbuch zum Bahnanschluss Euroairport vom 28. September 2018.	Zur Kenntnis genommen. Hierzu ist festzustellen, dass der Bahnanschluss des EuroAirport als Vorhaben des öffentlichen Verkehrs konzipiert wird. Die Flugpassagiere (8,6 Mio. im Jahr 2018) und Mitarbeitenden am Flughafen (ca. 6'500 Personen) sollen mit dem Schienenanschluss ein schnelles und zuverlässiges öffentliches Verkehrsmittel als Alternative zum Privatverkehr erhalten. Die Projektplanungen gehen davon aus, dass bei Inbetriebnahme rund 5,8 Mio. Fahrgäste (Ein- und Ausstiege) die Bahnhaltstelle am EuroAirport nutzen werden. Für das ganze Einzugsgebiet in Frankreich, Deutschland und der Schweiz wird ein Anteil des Zugverkehrs an den Fahrten zum und vom Flughafen von 33% geschätzt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (Bus und Zug) aus der Schweiz erreicht damit 47%. Insgesamt können jährlich Emissionen in der Grössenordnung von 1'500 Tonnen CO2 vermieden werden. Der Zusatzeffekt auf das Fluggastaufkommen wird mit 4% abgeschätzt, was rund 460'000 Passagieren entspricht.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			<p>Der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ist ein zentrales Element in den generellen Entwicklungsplanungen des EuroAirports, für das sich der Kanton Basel-Stadt als Träger des Flughafens einsetzt.</p> <p>Im Konzeptteil des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ist festgesetzt, dass der Flughafen Basel-Mulhouse an das Schienennetz anzuschliessen ist (Teil IIIB1, Grundsatz 9). Der Schweizer Bund hat in seiner Vorlage zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 einen finanziellen Beitrag an die Realisierung des Projekts eingestellt.</p>
<i>Eingabe von: Gemeinde Allschwil</i>			
293 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	<p>m</p> <p>a. Er setzt sich für gezielte Massnahmen zur Kapazitätsreduktionen des EuroAirports Basel Mulhouse Freiburg ein, da Flugverkehr nicht fossilfrei möglich ist.</p> <p>b. Er nimmt daher auch Abstand von der Anbindung des EuroAirports Basel Mulhouse Freiburg an das S-Bahn-Netz. Jegliche Attraktivierung des Flugverkehrs ist nicht länger zeitgemäss und rechtfertigt daher auch keinen Einsatz baulicher, finanzieller oder planerischer Mittel.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Hierzu ist festzustellen, dass der Bahnanschluss des EuroAirport als Vorhaben des öffentlichen Verkehrs konzipiert wird. Die Flugpassagiere (8,6 Mio. im Jahr 2018) und Mitarbeitenden am Flughafen (ca. 6'500 Personen) sollen mit dem Schienenanschluss ein schnelles und zuverlässiges öffentliches Verkehrsmittel als Alternative zum Privatverkehr erhalten. Die Projektplanungen gehen davon aus, dass bei Inbetriebnahme rund 5,8 Mio. Fahrgäste (Ein- und Ausstiege) die Bahnhaltestelle am EuroAirport nutzen werden. Für das ganze Einzugsgebiet in Frankreich, Deutschland und der Schweiz wird ein Anteil des Zugverkehrs an den Fahrten zum und vom Flughafen von 33% geschätzt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (Bus und Zug) aus der Schweiz erreicht damit 47%. Insgesamt können jährlich Emissionen in der Grössenordnung von 1'500 Tonnen CO2 vermieden werden. Der Zusatzeffekt auf das Fluggastaufkommen wird mit 4% abgeschätzt, was rund 460'000 Passagieren entspricht.</p> <p>Der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ist ein zentrales Element in den generellen Entwicklungsplanungen des EuroAirports, für das sich der Kanton Basel-Stadt als Träger des Flughafens einsetzt.</p> <p>Im Konzeptteil des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ist festgesetzt, dass der Flughafen Basel-Mulhouse an das Schienennetz anzuschliessen ist (Teil IIIB1, Grundsatz 9). Der Schweizer Bund hat in seiner Vorlage zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 einen finanziellen Beitrag an die Realisierung des Projekts eingestellt.</p>
<i>Eingabe von: BASTA!</i>			
294 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	<p>m</p> <p>Zudem unterstützt die CVP die Neubaustrecke EuroAirport (EAP) voll und ganz. Die aktuelle Buslinie reicht nicht aus und eine Bahnstrecke ist sehr zu begrüssen.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<i>Eingabe von: CVP Basel-Stadt</i>			

<i>Thema / Objektblatt</i>	<i>Betreft</i>	<i>Nr.</i>	<i>Anregung, Bemerkung</i>	<i>Stellungnahme</i>
295 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	m	m) Neubaustrecke Euroairport nicht sinnvoll, Elektrobusse bessere, vor allem auch kostengünstigere, flexiblere Alternative, die mehr Stationen in Basel Stadt bedienen kann.	Nicht berücksichtigt. Hierzu ist festzustellen, dass der Bahnanschluss des EuroAirport als Vorhaben des öffentlichen Verkehrs konzipiert wird. Die Flugpassagiere (8,6 Mio. im Jahr 2018) und Mitarbeitenden am Flughafen (ca. 6'500 Personen) sollen mit dem Schienenanschluss ein schnelles und zuverlässiges öffentliches Verkehrsmittel als Alternative zum Privatverkehr erhalten. Die Projektplanungen gehen davon aus, dass bei Inbetriebnahme rund 5,8 Mio. Fahrgäste (Ein- und Ausstiege) die Bahnhaltestelle am EuroAirport nutzen werden. Für das ganze Einzugsgebiet in Frankreich, Deutschland und der Schweiz wird ein Anteil des Zugverkehrs an den Fahrten zum und vom Flughafen von 33% geschätzt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (Bus und Zug) aus der Schweiz erreicht damit 47%. Insgesamt können jährlich Emissionen in der Grössenordnung von 1'500 Tonnen CO2 vermieden werden. Der Zusatzeffekt auf das Fluggastaufkommen wird mit 4% abgeschätzt, was rund 460'000 Passagieren entspricht. Der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ist ein zentrales Element in den generellen Entwicklungsplanungen des EuroAirports, für das sich der Kanton Basel-Stadt als Träger des Flughafens einsetzt. Im Konzeptteil des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ist festgesetzt, dass der Flughafen Basel-Mulhouse an das Schienennetz anzuschliessen ist (Teil IIIB1, Grundsatz 9). Der Schweizer Bund hat in seiner Vorlage zum Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 einen finanziellen Beitrag an die Realisierung des Projekts eingestellt.
<i>Eingabe von: Grünliberale Partei Basel Stadt</i>				
296 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	m	Der Bahnanschluss EuroAirport Basel – Mulhouse fehlt.	Der Bahnanschluss zum EuroAirport ist im Richtplan (Text (M1.1/m) und Karte) enthalten.
<i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>				
297 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	m	<i>m) Neubaustrecke EuroAirport (EAP)</i> Als Fördermassnahme, welche zu einem Ausbau des Flugverkehrs am EuroAirport führt, kann die SP Basel-Stadt dem Bahnanschluss aus Gründen des Klimaschutzes nicht zustimmen. Der EuroAirport ist aber auch ein wichtiger regionaler Arbeitsplatzstandort mit insgesamt 6'400 Stellen. Diese generieren einen erheblichen Teil des motorisierten Individualverkehrs, welcher tagtäglich vom oder zum Flughafen fliesst. Als Massnahme, um den motorisierten Individualverkehr vom und zum Flughafen massiv zu reduzieren, können wir dem Bahnanschluss zustimmen. Um die angestrebte Reduktion zu erreichen, müssen zwingend folgende flankierende Massnahmen ergriffen werden:	Nicht berücksichtigt. Hierzu ist festzustellen, dass der Bahnanschluss des EuroAirport als Vorhaben des öffentlichen Verkehrs konzipiert wird. Die Flugpassagiere (8,6 Mio. im Jahr 2018) und Mitarbeitenden am Flughafen (ca. 6'500 Personen) sollen mit dem Schienenanschluss ein schnelles und zuverlässiges öffentliches Verkehrsmittel als Alternative zum Privatverkehr erhalten. Die Projektplanungen gehen davon aus, dass bei Inbetriebnahme rund 5,8 Mio. Fahrgäste (Ein- und Ausstiege) die Bahnhaltestelle am EuroAirport nutzen werden. Für das ganze Einzugsgebiet in Frankreich, Deutschland und der Schweiz wird ein Anteil des Zugverkehrs an den Fahrten zum und vom Flughafen von 33%

- Um den motorisierten Individualverkehr vom und zum EuroAirport massiv zu reduzieren, muss sich der EuroAirport verpflichten, keine weiteren Parkmöglichkeiten vorzusehen und langfristig bestrebt, sein diese zu reduzieren. Zudem muss ein Anreizsystem für die Arbeiterinnen und Arbeiter am EuroAirport geschaffen werden, um vom motorisierten Individualverkehr auf den Bahnanschluss zu wechseln.
- Der Bahnanschluss darf nicht als Fördermassnahme des Flugverkehrs dienen. Folglich dürfen keine Zugverbindungen, die über das momentane Einzugsgebiet des EuroAirports hinaus gehen.
- Der Bahnanschluss darf nicht zu einer Verschlechterung der momentanen Feinerschliessung mit dem Flughafenbus führen. Deshalb ist der Flughafenbus als Feinverteilung vom und zum EuroAirport beizubehalten.
- Da sich die Bevölkerung indirekt am Bahnanschluss beteiligt, soll sie im Gegenzug eine Verringerung der Belastung durch Fluglärm erhalten. Die Anzahl der Flugbewegungen in den Abendstunden (ab 22:00 Uhr) muss deshalb verringert werden.

Eingabe von: SP Basel-Stadt

geschätzt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (Bus und Zug) aus der Schweiz erreicht damit 47%. Insgesamt können jährlich Emissionen in der Grössenordnung von 1'500 Tonnen CO2 vermieden werden. Der Zusatzeffekt auf das Fluggastaufkommen wird mit 4% abgeschätzt, was rund 460'000 Passagieren entspricht. Der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ist ein zentrales Element in den generellen Entwicklungsplanungen des EuroAirports, für das sich der Kanton Basel-Stadt als Träger des Flughafens einsetzt. Im Konzeptteil des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ist festgesetzt, dass der Flughafen Basel-Mulhouse an das Schienennetz anzuschliessen ist (Teil IIIB1, Grundsatz 9). Der Schweizer Bund hat in seiner Vorlage zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 einen finanziellen Beitrag an die Realisierung des Projekts eingestellt.

298 M1.1 Eisenbahn

Örtliche Festlegung

m

Streichung der Massnahme m) «Neubaustrecke EuroAirport». Die nötige Kapazität kann z. Bsp. Durch eine Tramverbindung St-Louis Bahnhof - Flughafen erreicht werden (siehe neue Massnahme im Objektblatt M1 .2).

Nicht berücksichtigt. Hierzu ist festzustellen, dass der Bahnanschluss des EuroAirport als Vorhaben des öffentlichen Verkehrs konzipiert wird. Die Flugpassagiere (8,6 Mio. im Jahr 2018) und Mitarbeitenden am Flughafen (ca. 6'500 Personen) sollen mit dem Schienenanschluss ein schnelles und zuverlässiges öffentliches Verkehrsmittel als Alternative zum Privatverkehr erhalten. Die Projektplanungen gehen davon aus, dass bei Inbetriebnahme rund 5,8 Mio. Fahrgäste (Ein- und Ausstiege) die Bahnhaltestelle am EuroAirport nutzen werden. Für das ganze Einzugsgebiet in Frankreich, Deutschland und der Schweiz wird ein Anteil des Zugverkehrs an den Fahrten zum und vom Flughafen von 33% geschätzt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (Bus und Zug) aus der Schweiz erreicht damit 47%. Insgesamt können jährlich Emissionen in der Grössenordnung von 1'500 Tonnen CO2 vermieden werden. Der Zusatzeffekt auf das Fluggastaufkommen wird mit 4% abgeschätzt, was rund 460'000 Passagieren entspricht. Der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ist ein zentrales Element in den generellen Entwicklungsplanungen des EuroAirports, für das sich der Kanton Basel-Stadt als Träger des Flughafens einsetzt. Im Konzeptteil des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ist festgesetzt, dass der Flughafen Basel-Mulhouse an das Schienennetz anzuschliessen ist (Teil IIIB1, Grundsatz 9). Der Schweizer Bund hat in seiner Vorlage zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 einen finanziellen Beitrag an die

Realisierung des Projekts eingestellt.

Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehR

299	M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	m	Die Neubaustrecke EuroAirport als Festsetzung aufzunehmen widerspricht der aktuellen politischen Diskussion bezüglich Sinnhaftigkeit dieser Massnahme sowie den Unklarheiten bezüglich den ökologischen Folgen. Eine Eisenbahnanbindung müsste vorgängig mit qualitativen Massnahmen bezüglich Luftverkehr bzw. einer Plafonierung geprüft werden.	Nicht berücksichtigt. Hierzu ist festzustellen, dass der Bahnanschluss des EuroAirport als Vorhaben des öffentlichen Verkehrs konzipiert wird. Die Flugpassagiere (8,6 Mio. im Jahr 2018) und Mitarbeitenden am Flughafen (ca. 6'500 Personen) sollen mit dem Schienenanschluss ein schnelles und zuverlässiges öffentliches Verkehrsmittel als Alternative zum Privatverkehr erhalten. Die Projektplanungen gehen davon aus, dass bei Inbetriebnahme rund 5,8 Mio. Fahrgäste (Ein- und Ausstiege) die Bahnhaltestelle am EuroAirport nutzen werden. Für das ganze Einzugsgebiet in Frankreich, Deutschland und der Schweiz wird ein Anteil des Zugverkehrs an den Fahrten zum und vom Flughafen von 33% geschätzt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (Bus und Zug) aus der Schweiz erreicht damit 47%. Insgesamt können jährlich Emissionen in der Grössenordnung von 1'500 Tonnen CO2 vermieden werden. Der Zusatzeffekt auf das Fluggastaufkommen wird mit 4% abgeschätzt, was rund 460'000 Passagieren entspricht. Der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ist ein zentrales Element in den generellen Entwicklungsplanungen des EuroAirports, für das sich der Kanton Basel-Stadt als Träger des Flughafens einsetzt. Im Konzeptteil des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ist festgesetzt, dass der Flughafen Basel-Mulhouse an das Schienennetz anzuschliessen ist (Teil IIIB1, Grundsatz 9). Der Schweizer Bund hat in seiner Vorlage zum Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 einen finanziellen Beitrag an die Realisierung des Projekts eingestellt.
-----	----------------	---------------------	---	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Eingabe von: WWF Region Basel

300	M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	m	- Wir lehnen die Bahnanbindung des EAP als Flugverkehrs-Förderung dezidiert ab.	Nicht berücksichtigt. Hierzu ist festzustellen, dass der Bahnanschluss des EuroAirport als Vorhaben des öffentlichen Verkehrs konzipiert wird. Die Flugpassagiere (8,6 Mio. im Jahr 2018) und Mitarbeitenden am Flughafen (ca. 6'500 Personen) sollen mit dem Schienenanschluss ein schnelles und zuverlässiges öffentliches Verkehrsmittel als Alternative zum Privatverkehr erhalten. Die Projektplanungen gehen davon aus, dass bei Inbetriebnahme rund 5,8 Mio. Fahrgäste (Ein- und Ausstiege) die Bahnhaltestelle am EuroAirport nutzen werden. Für das ganze Einzugsgebiet in Frankreich, Deutschland und der Schweiz wird ein Anteil des Zugverkehrs an den Fahrten zum und vom Flughafen von 33% geschätzt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (Bus und Zug) aus der Schweiz erreicht damit 47%. Insgesamt können jährlich Emissionen in der Grössenordnung von 1'500 Tonnen CO2
-----	----------------	---------------------	---	---------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

vermieden werden. Der Zusatzeffekt auf das Fluggastaufkommen wird mit 4% abgeschätzt, was rund 460'000 Passagieren entspricht. Der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ist ein zentrales Element in den generellen Entwicklungsplanungen des EuroAirports, für das sich der Kanton Basel-Stadt als Träger des Flughafens einsetzt. Im Konzeptteil des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ist festgesetzt, dass der Flughafen Basel-Mulhouse an das Schienennetz anzuschliessen ist (Teil IIIB1, Grundsatz 9). Der Schweizer Bund hat in seiner Vorlage zum Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 einen finanziellen Beitrag an die Realisierung des Projekts eingestellt.

Eingabe von: VCS beider Basel

301 M1.1 Eisenbahn Örtliche Festlegung m Der Bahnanschluss EAP ist zu streichen.

Nicht berücksichtigt. Hierzu ist festzustellen, dass der Bahnanschluss des EuroAirport als Vorhaben des öffentlichen Verkehrs konzipiert wird. Die Flugpassagiere (8,6 Mio. im Jahr 2018) und Mitarbeitenden am Flughafen (ca. 6'500 Personen) sollen mit dem Schienenanschluss ein schnelles und zuverlässiges öffentliches Verkehrsmittel als Alternative zum Privatverkehr erhalten. Die Projektplanungen gehen davon aus, dass bei Inbetriebnahme rund 5,8 Mio. Fahrgäste (Ein- und Ausstiege) die Bahnhaltestelle am EuroAirport nutzen werden. Für das ganze Einzugsgebiet in Frankreich, Deutschland und der Schweiz wird ein Anteil des Zugverkehrs an den Fahrten zum und vom Flughafen von 33% geschätzt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (Bus und Zug) aus der Schweiz erreicht damit 47%. Insgesamt können jährlich Emissionen in der Grössenordnung von 1'500 Tonnen CO2 vermieden werden. Der Zusatzeffekt auf das Fluggastaufkommen wird mit 4% abgeschätzt, was rund 460'000 Passagieren entspricht. Der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ist ein zentrales Element in den generellen Entwicklungsplanungen des EuroAirports, für das sich der Kanton Basel-Stadt als Träger des Flughafens einsetzt. Im Konzeptteil des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ist festgesetzt, dass der Flughafen Basel-Mulhouse an das Schienennetz anzuschliessen ist (Teil IIIB1, Grundsatz 9). Der Schweizer Bund hat in seiner Vorlage zum Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 einen finanziellen Beitrag an die Realisierung des Projekts eingestellt.

Eingabe von: VCS beider Basel

302 M1.1 Eisenbahn Örtliche Festlegung m Streichen: Massnahme Ü7, Bahnanschluss EAP

Nicht berücksichtigt. Hierzu ist festzustellen, dass der Bahnanschluss des EuroAirport als Vorhaben des öffentlichen Verkehrs konzipiert wird. Die Flugpassagiere (8,6 Mio. im Jahr 2018) und Mitarbeitenden am Flughafen (ca. 6'500 Personen) sollen mit dem

Schienenanschluss ein schnelles und zuverlässiges öffentliches Verkehrsmittel als Alternative zum Privatverkehr erhalten. Die Projektplanungen gehen davon aus, dass bei Inbetriebnahme rund 5,8 Mio. Fahrgäste (Ein- und Ausstiege) die Bahnhaltestelle am EuroAirport nutzen werden. Für das ganze Einzugsgebiet in Frankreich, Deutschland und der Schweiz wird ein Anteil des Zugverkehrs an den Fahrten zum und vom Flughafen von 33% geschätzt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (Bus und Zug) aus der Schweiz erreicht damit 47%. Insgesamt können jährlich Emissionen in der Grössenordnung von 1'500 Tonnen CO2 vermieden werden. Der Zusatzeffekt auf das Fluggastaufkommen wird mit 4% abgeschätzt, was rund 460'000 Passagieren entspricht. Der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ist ein zentrales Element in den generellen Entwicklungsplanungen des EuroAirports, für das sich der Kanton Basel-Stadt als Träger des Flughafens einsetzt. Im Konzeptteil des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ist festgesetzt, dass der Flughafen Basel-Mulhouse an das Schienennetz anzuschliessen ist (Teil III B1, Grundsatz 9). Der Schweizer Bund hat in seiner Vorlage zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 einen finanziellen Beitrag an die Realisierung des Projekts eingestellt.

Eingabe von: VCS beider Basel

303 M1.1 Eisenbahn

Örtliche Festlegung

m

b) Er nimmt daher auch Abstand von der Anbindung des EuroAirports Basel Mulhouse Freiburg an das S-Bahn-Netz. Jegliche Massnahme in die Attraktivierung des Flugverkehrs ist nicht länger zeitgemäss und rechtfertigt daher auch keinen Einsatz baulicher, finanzieller oder planerischer Mittel. Diese sind stattdessen in einen klimafolgengerechten Umbau der Gesellschaft umzuleiten.

Nicht berücksichtigt. Hierzu ist festzustellen, dass der Bahnanschluss des EuroAirport als Vorhaben des öffentlichen Verkehrs konzipiert wird. Die Flugpassagiere (8,6 Mio. im Jahr 2018) und Mitarbeitenden am Flughafen (ca. 6'500 Personen) sollen mit dem Schienenanschluss ein schnelles und zuverlässiges öffentliches Verkehrsmittel als Alternative zum Privatverkehr erhalten. Die Projektplanungen gehen davon aus, dass bei Inbetriebnahme rund 5,8 Mio. Fahrgäste (Ein- und Ausstiege) die Bahnhaltestelle am EuroAirport nutzen werden. Für das ganze Einzugsgebiet in Frankreich, Deutschland und der Schweiz wird ein Anteil des Zugverkehrs an den Fahrten zum und vom Flughafen von 33% geschätzt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (Bus und Zug) aus der Schweiz erreicht damit 47%. Insgesamt können jährlich Emissionen in der Grössenordnung von 1'500 Tonnen CO2 vermieden werden. Der Zusatzeffekt auf das Fluggastaufkommen wird mit 4% abgeschätzt, was rund 460'000 Passagieren entspricht. Der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ist ein zentrales Element in den generellen Entwicklungsplanungen des EuroAirports, für das sich der Kanton Basel-Stadt als Träger des Flughafens einsetzt. Im Konzeptteil des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ist festgesetzt, dass der Flughafen Basel-Mulhouse an das

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
				Schiennetz anzuschliessen ist (Teil IIB1, Grundsatz 9). Der Schweizer Bund hat in seiner Vorlage zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 einen finanziellen Beitrag an die Realisierung des Projekts eingestellt.	
			<i>Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt! Basel</i>		
304	M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	m	Das BAZL konstatiert, dass der im Richtplan enthaltene strategische Entscheid zur trinationalen S-Bahn mit den Festsetzungen zu den neuen Durchmesserlinien und der Neubaustrecke zum EuroAirport (Flughafen Basel-Mulhouse) der Festlegung im Sachplan Infrastruktur Luftverkehr (SIL), den Flughafen landseitig an das Schiennetz anzuschliessen, entspricht. Damit wird auch dem Planungsgrundsatz D im Kapitel M4 (Luftverkehr) nachgelebt. Das BAZL begrüsst diese Richtplaninhalte, weist aber auf die ebenfalls im SIL enthaltene Festlegung hin, wonach die kurz- bis mittelfristigen Lösungen für den Bahnanschluss des EuroAirports - sofern aus Kostengründen verhältnismässig - so auszugestalten sind, dass langfristig auch direkte Fernverkehrsanschlüsse möglich sind. <i>Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE</i>	Berücksichtigt. Der Text zur örtlichen Festlegung wird wie folgt ergänzt: <u>"Gemäss Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt ist der Flughafen Basel-Mulhouse ans Schiennetz anzubinden; der Bund sieht langfristig, sofern aus Kostengründen verhältnismässig, auch einen Anschluss mit direkten Fernverkehrsverbindungen vor."</u>
305	M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	m	<i>Buchstabe m) Neubaustrecke EuroAirport (EAP)</i> Antrag für textliche Korrektur: « ... Wobei das Angebot zwischen EAP und Basel (inkl. TER-Züge) auf einen 10 Minutentakt verdichtet und Direktverbindungen über den Bahnhof Basel SBB hinaus nach <u>Laufen Aesch</u> und Liestal geplant sind[...]» Im Angebotskonzept STEP AS2035 ist eine Durchbindung der Züge nur bis Aesch vorgesehen. <i>Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE</i>	Berücksichtigt.
306	M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	n	<i>Buchstabe n) Vierspurausbau Basel St. Johann - St. Louis</i> Das Astra weist darauf hin, dass bei der weiteren Planung des Vorhabens eine Abstimmung mit den Nationalstrassenplanungen erforderlich ist. <i>Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE</i>	Berücksichtigt. Folgender Satz wird im Projektbeschrieb ergänzt: <u>"Die weiteren Planungen sind auch mit den Nationalstrassenplanungen abzustimmen."</u>
307	M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	o	Seite 14 Buchstabe o: Der vorletzte Satz muss korrigiert werden wie folgt: " Da der Standort dieser Haltestelle überwiegend auf dem Areal des deutschen Schiennetzes (Bundeseisenbahnvermögen) und zu Gänze in der eisenbahnbetrieblich-sicherheitlichen Verantwortung des Fahrdienstleiters Basel Bad Bf Süd liegt, ist es als Eisenbahninfra-	Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant. Die Präzisierung mit dem Verantwortungsbereich des Fahrdienstleiters ist sehr detailliert und für einen Richtplan nicht stufengerecht.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			strukturbetreiberin und sein Operateur (DB Netz AG) für die Machbarkeitsuntersuchungen einzubeziehen." <i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i>	
308 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	p	<i>Buchstabe p) S-Bahn-Haltestelle Basel-Mitte</i> Hinsichtlich S-Bahn-Haltestelle Basel-Mitte schlagen die SBB folgende textliche Änderung vor: «Die Tiefhaltestelle wird so ausgerichtet, dass sie einerseits die Universität, das Universitätsspital und den Tram-/Busknoten Schiffflände erschliesst und andererseits der Y-Ast Richtung Bahnhof St. Johann angeschlossen werden kann (s. Massnahme h). Die Haltestelle Mitte liegt unter dem Marktplatz. Ausgänge sind zur Schiffflände, zu Universität/Spital und zwischen Marktplatz und Barfüsserplatz vorgesehen. » Die genaue Lage der Haltestelle Mitte muss in einem nächsten Planungsschritt untersucht werden. <i>Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE</i>	Berücksichtigt. Der Projektbeschrieb wird wie folgt geändert: "p) S-Bahn-Haltestelle Basel Mitte Grossbasel Die Tiefhaltestelle wird so ausgerichtet, dass sie einerseits die Universität, das Universitätsspital und den Tram-/Busknoten Schiffflände erschliesst und andererseits der Y-Ast Richtung Bahnhof St. Johann angeschlossen werden kann (s. Massnahme h). Die Haltestelle Mitte liegt unter dem Marktplatz. Ausgänge sind zur Schiffflände, zu Universität/Spital und zwischen Marktplatz und Barfüsserplatz vorgesehen. Die genaue Lage der Haltestellen und der Ausgänge muss in einem nächsten Planungsschritt festgelegt werden."
309 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	q	<i>Buchstabe q) S-Bahn-Haltestelle Klybeck</i> Die SBB beantragen für die Beschreibung des Vorhabens nachfolgende textliche Korrektur: «Die Tiefhaltestelle Klybeck liegt beginnt im Bereich der Querung der Nordtangente und liegt in Nord-Süd-Richtung parallel zur Klybeckstrasse (s. Massnahme h). Ausgänge sind zu den Tramhaltestellen Dreirosenbrücke und Giba vorgesehen. Im Einzugsbereich der Haltestelle liegen die Entwicklungsgebiete Klybeck und Hafen.» Die genaue Lage der Haltestelle Klybeck muss in einem nächsten Planungsschritt untersucht werden. <i>Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE</i>	Berücksichtigt. Der Projektbeschrieb wird wie folgt geändert: «Die Tiefhaltestelle Klybeck liegt beginnt im Bereich der Querung der Nordtangente und liegt in Nord-Süd-Richtung parallel zur Klybeckstrasse (s. Massnahme h). Ausgänge sind zu den Tramhaltestellen Dreirosenbrücke und Giba vorgesehen. Im Einzugsbereich der Haltestelle liegen die Entwicklungsgebiete Klybeck und Hafen.»
310 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	r	Die S-Bahn Station Morgartenring ist für das dichtbesiedelte Gebiet Neuallschwils ebenso wie für die Wohnquartiere in Basels Westen von grosser Bedeutung. Der Gemeinderat spricht sich klar für eine S-Bahn Station Morgartenring aus, die mit der Planung und Realisierung des Herzstücks vorangetrieben und in möglichst dichter Frequenz bedient werden soll. <i>Eingabe von: Gemeinde Allschwil</i>	Zur Kenntnis genommen.
311 M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	s	Die neue Haltestelle Riehen-Stettenfeld bzw. Lörrach Zollweg sollte wegen der damit verbundenen Probleme (zollseitig und grenzpolizeilich wie eisenbahn-betrieblich) meines Erachtens möglichst nicht grenzüberschreitend errichtet werden.	Zur Kenntnis genommen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
<i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i>					
312	M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	s	Seite 15 Buchstabe s: Im ersten Klammervermerk sind wiederum die Worte "Doppelspurausbau Riehen / Lörrach Zollweg" zu ersetzen durch die Worte "Viertelstundentakt bis und mit Lörrach". <i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i>	Teilweise berücksichtigt. Der Eintrag in der Klammer wird wie folgt geändert: " <u>Doppelspurausbau Riehen / Lörrach Zollweg</u> <u>Taktverdichtung Basel - Lörrach</u> "
313	M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	s	Punkt s) S-Bahn-Haltestelle Lörrach-Zollweg: Momentan besteht kein Bedarf für diese Haltestelle, solange es in der Region keinen Ausbau gibt. Für die aktuelle Auslagerung reicht der Status quo voll und ganz. Der Kanton sollte, zusammen mit den Gemeinden Riehen und Lörrach, diese Anpassung überdenken. <i>Eingabe von: CVP Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen. Die Haltestelle wird im Gesamtkontext mit den Planungen für das trinationale S-Bahn-Angebot betrachtet. Eine optimale Lösung wird gemeinsam mit den Gemeinden Riehen und Lörrach eruiert.
314	M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	s	Auf Lörracher Seite ist kein neues Quartier geplant, sondern eine Nachverdichtung im Bereich des Zollquartiers (vgl. IBA Projekt Am Zoll Lörrach Riehen). <i>Eingabe von: Stadt Lörrach</i>	Berücksichtigt. Der Text wird wie folgt geändert: "Mit einer neuen S-Bahn-Haltestelle könnten das geplante Wohnquartier <u>Stettenfeld in Riehen sowie das Zollquartier in Lörrach</u> besser erschlossen werden.
315	M1.1 Eisenbahn	Örtliche Festlegung	t	Das Potential des in der Karte vorgeschlagenen Standorts der Haltestelle St. Jakob / Wolf wurde nie untersucht. Die Potentialstudie, welche 2014 im Rahmen der Eingabe der Besteller-Behörden zum FABI STEP 2030 durchgeführt wurde, bezog sich auf einen Standort mit den Koordinaten 2613330, 1265800. Ein geänderter Standort erfordert eine neue Potentialstudie. Wir beantragen , diese durchzuführen, bevor die Haltestelle im KRIP festgelegt wird. Um eine bessere Anbindung an das untergeordnete ÖV-Netz zu erreichen (was gemäss-Planungsgrundsatz E in Objektblatt M1 .1 anzustreben ist), beantragen wir, vor Durchführung der Potentialstudie den Standort der neuen Haltestelle insbesondere im Zusammenhang mit dem neuen Tram Dreispitz - St. Jakob und der Fortsetzung Richtung Polyfeld sowie unter Berücksichtigung der Erschliessungswirkung für den Raum St. Jakob zu überprüfen. Sollte letztlich am Standort gemäss vorliegendem Entwurf festgehalten werden, so wäre eine Anbindung an das untergeordnete ÖV-Netz aus unserer Sicht nur auf die Linie 14 mittels neuer Haltestelle möglich. Für diesen Fall beantragen wir, die neue oder verschobene Tramhaltestelle ebenfalls in den KRIP aufzunehmen. Je nach Ergebnis der vorstehend beschriebenen Untersuchungen können sich Änderungsbedarfe an Erläuterungsbericht, Karte und Objektblättern ergeben. Wir führen diese nicht einzeln auf.	Die genannten Forderungen werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt. Etwaige Änderungen im städtischen ÖV-Netz werden bei Vorlage genauerer Untersuchungen ebenfalls entsprechend im Richtplan berücksichtigt. Die Verschiebung des Standorts erfolgt im Rahmen des Studienauftrags für das Areal Wolf. Dieser hat gezeigt, dass eine S-Bahnhaltestelle am Standort (Koordinaten 2613330, 1265800) aufgrund der Tiefenlage des geplanten Gleises westwärts nur bedingt umsetzbar ist. Zudem kann eine Eventhaltestelle am St. Jakob aufgrund der langen Haltezeiten nicht in den Regelverkehr integriert werden. Des Weiteren ermöglicht eine S-Bahnhaltestelle, wie im Richtplan vermerkt, eine bessere Anbindung an das Areal Wolf und mit einer Passerelle an das Dreispitz und Gundeldingen.

<i>Thema / Objektblatt</i>	<i>Betreft</i>	<i>Nr.</i>	<i>Anregung, Bemerkung</i>	<i>Stellungnahme</i>
<i>Eingabe von: Kanton Basel-Landschaft</i>				
316	M1.1 Eisenbahn	t	t) S-Bahn-Haltestelle Basel St. Jakob /Wolf Stellungnahme: Zustimmung	Zur Kenntnis genommen.
<i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Alban-Gellert</i>				
317	M1.1 Eisenbahn	t	<i>Buchstabe t) S-Bahn-Haltestelle Basel St. Jakob/Wolf</i> Die Ausbaumassnahmen in St. Jakob/Wolf sind erheblich für die Funktionsweise der bereits als Zwischenergebnis beschriebenen Massnahmen Herzstück Basel. Die SBB weisen auf die unterschiedlichen Koordinationsstände der beiden Ausbaumassnahmen im Richtplan hin.	Zur Kenntnis genommen.
<i>Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE</i>				
318	M1.2 Tram		An geeigneter Stelle könnte noch die optionale Verlängerung der Tram 6 Riehen Grenze nach Lörrach genannt werden	Nicht berücksichtigt. Liegen Planungen zur Machbarkeit und Zweckmässigkeit seitens Lörrach zur notwendigen Infrastruktur vor, kann über eine Aufnahme in den Richtplan befunden werden. Es gilt das Territorialprinzip.
<i>Eingabe von: Stadt Lörrach</i>				
319	M1.2 Tram		Auch stehen Pläne aus dem BVD über die künftige Führung von Tram- und Buslinien einer Planung in den vorgesehenen Bereichen entgegen. So zum Beispiel die Idee, eine Tramlinie durch den Claragraben zu ziehen und zur Roche zu führen. Ein solches Projekt in den engen Strassen würde zur vollständigen Verdrängung anderer Verkehrskategorien führen und eine neue Planung erforderlich machen.	Zur Kenntnis genommen. Das Bau- und Verkehrsdepartement berücksichtigt bei seinen Planungen die räumlichen Gegebenheiten. In den jeweiligen Planungsphasen wie bspw. der Vorstudie wurde bereits eine Machbarkeit und verkehrstechnische Überprüfung vorgenommen. Die Untersuchungen in der Vorstudie haben gezeigt, dass ein Tram im Claragraben aus städtebaulicher und verkehrsplanerischer Sicht gut vorstellbar wäre. Der Claragraben ist mit einem Fassadenabstand von 18m und teilweise mehr keineswegs ein enger Strassenabschnitt. Richtigstellung: Eine Tramlinie durch den Claragraben und direkt weiter zur Roche ist nicht vorgesehen. Die Tramlinie durch den Claragraben sollte als schnelle Anbindung Basel-Nord zum Bahnhof SBB ab dem Wettsteinplatz direkt über Wettsteinbrücke und Kirschgarten geführt werden.
<i>Eingabe von: LDP Basel-Stadt</i>				
320	M1.2 Tram		- Es fehlt Konfliktvermeidung mit Veloverkehr durch Vermeidung Kap-Haltestellen und/oder mit velofreundlichen Tramgleisen.	Nicht berücksichtigt. Mit dem Richtplan soll eine möglichst sinnvolle und abgestimmte räumliche Koordination der unterschiedlichen Nutzungen und Ansprüche erreicht werden. Der Richtplan beinhaltet keine technische Normierung resp. Detailprojektierung, es geht um das Aufzeigen möglicher Stossrichtungen. In den konkreten Planungsphasen wie z.B. Vorstudie muss projektbezogen über die

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			verschiedenen Nutzungsansprüche des Fuss-/Veloverkehrs, Tram/Bus und MIV im Detail befunden und entschieden werden.
		<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	
321 M1.2 Tram		Enlang Tramschienen muss auf Längsparkierung von Autos verzichtet werden. Das vermeidet ÖV-Behinderung (durch parkierende Autos und nicht überholbare Velos) und Velofahrende geraten nicht ins gefährliche Sandwich zwischen Tramgleis und Autotüren.	Nicht berücksichtigt. In den konkreten Planungsphasen wie z.B. Vorstudie muss projektbezogen über die verschiedenen Nutzungsansprüche des Fuss-/Veloverkehrs, Tram/Bus und MIV im Detail befunden und entschieden werden. Es geht um einen Interessenabgleich, bei dem der öffentliche Verkehr resp. die Achsen des öffentlichen Verkehrs attraktiv und behinderungsfrei auszugestalten sind, damit der ÖV-Betrieb zuverlässig und pünktlich funktioniert.
		<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	
322 M1.2 Tram	Ausgangslage	Analog zum Strategieteil (ST11) ist auch hier auf die Verweise zu § 13 USG bzw. zum Reduktionsziel des motorisierten Individualverkehrs um 10% zu verzichten. Zum einen aus den bereits erwähnten Gründen. Zum anderen, weil das Tramnetz bedarfsorientiert und nicht aufgrund von Vorgaben im Bereich des motorisierten Individualverkehrs entwickelt werden soll.	Nicht berücksichtigt. Entspricht der bestehenden Gesetzesgrundlage und kann deshalb nicht einfach gestrichen werden. Ein gut ausgebauter und funktionierender ÖV (Tram/Bus) ist attraktiv und schafft eine sinnvolle Alternative zum MIV, was letztlich der Entlastung der Strassen vom privaten Verkehr dient. Nur so kann Basel auch in Zukunft mit den prognostizierten Entwicklungen attraktiv und lebenswert bleiben.
		<i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	
323 M1.2 Tram	Ausgangslage	Die Zielsetzung, der Modal-Split sei zu Gunsten des ÖV zu erhöhen – weil dies dazu beitrage, das Ziel einer 10%-Reduktion des MotIV zu erreichen – ist zu streichen. Es macht nur Sinn, vernünftige, sprich erreichbare Ziele zu setzen.	Nicht berücksichtigt. Entspricht der bestehenden Gesetzesgrundlage und kann deshalb nicht einfach gestrichen werden. Ein gut ausgebauter und funktionierender ÖV (Tram/Bus) ist attraktiv und schafft eine sinnvolle Alternative zum MIV, was letztlich der Entlastung der Strassen vom privaten Verkehr dient. Nur so kann Basel auch in Zukunft mit den prognostizierten Entwicklungen attraktiv und lebenswert bleiben.
		<i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	
324 M1.2 Tram	Ausgangslage	Ebenfalls zu streichen ist der Passus, wonach ein «hindernisfreier Ausbau der Tram- und Bushaltestellen» notwendig sei: Im städtischen Verkehr ist den Bedürfnissen aller Verkehrsträger Rechnung zu tragen, was eine einseitige Begünstigung eines einzelnen Verkehrsträgers ausschliesst.	Nicht berücksichtigt. Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG) ist ein hindernisfreier Ausbau bei Bauten und Anlagen als auch bei Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs verpflichtend.
		<i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	
325 M1.2 Tram	Ausgangslage	Wie oben (ST11) bereits erwähnt, ist der Verweis auf§ 13 USG bzw. das Reduktionsziel des MotIV um 10% zu streichen.	Nicht berücksichtigt. Entspricht der bestehenden Gesetzesgrundlage und kann deshalb nicht einfach gestrichen werden. Ein gut ausgebauter und funktionierender ÖV (Tram/Bus) ist attraktiv und

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			schafft eine sinnvolle Alternative zum MIV, was letztlich der Entlastung der Strassen vom privaten Verkehr dient. Nur so kann Basel auch in Zukunft mit den prognostizierten Entwicklungen attraktiv und lebenswert bleiben.
		<i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>	
326 M1.2 Tram	Ausgangslage	- Das Tramnetz ist der stadtgerechte ÖV für die Feinverteilung und daher das zentrale Rückgrat innerhalb der Stadt. Der Tramverkehr darf nicht auf Grund S-Bahn-Ausbau ausgedünnt werden.	Zur Kenntnis genommen. S-Bahn und Tramnetz sind zwei Systeme, die aufeinander abgestimmt sind und sich ergänzen. Bei der Planung zum Ausbau des Tramnetzes wurde besonderes Augenmerk darauf gelegt, dass sich Tram und S-Bahn optimal ergänzen und dass keine neuen Strecken im Tramnetz geplant werden, die bei einem Ausbau der S-Bahn obsolet werden.
		<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	
327 M1.2 Tram	Ausgangslage	Die Reduktionziele von 10% sind nicht mehr haltbar. Das Tramnetz ist bereits heute überlastet, sollte künftig nur noch sehr ressourcenschonend und ausgesprochen bedarfsorientiert weiterentwickelt werden.	Nicht berücksichtigt. Entspricht der bestehenden Gesetzesgrundlage und kann deshalb nicht einfach gestrichen werden. Ein gut ausgebauter und funktionierender ÖV (Tram/Bus) ist attraktiv und schafft eine sinnvolle Alternative zum MIV, was letztlich der Entlastung der Strassen vom privaten Verkehr dient. Nur so kann Basel auch in Zukunft mit den prognostizierten Entwicklungen attraktiv und lebenswert bleiben.
		<i>Eingabe von: SVP Basel-Stadt</i>	
328 M1.2 Tram	Zielsetzungen	Auf eine zusätzliche Tramlinie durch den Dreispitz ist zu verzichten. Das Areal ist mit den Linien 10 und 11 bereits hervorragend erschlossen. Die Idee einer zusätzlichen Linie durch das Areal stammt noch aus der Zeit der 2002 postulierten «Vision Dreispitz» von Herzog & de Meuron und entspricht nicht mehr der heutigen Arealplanung.	Nicht berücksichtigt. Das Dreispitzareal befindet sich in einem Wandel. Das Gebiet Dreispitz muss mit dem ÖV integrierter erschlossen werden. So wird z.B. die Nordspitze zu einem neuen durchmischten Stadtteil transformiert und auch das Quartier Gundelingen soll im Bestand städtebaulich urban und nachhaltig weiterentwickelt werden. Dazu ist der gesamte Dreispitz besser mit dem öffentlichen Verkehr an der Peripherie, insbesondere ans "Gundeli" und die umliegenden Quartiere, im Tramnetz einzubinden. Im Richtplan werden dazu die notwendigen Korridore gesichert. Natürlich wird die geplante Traminfrastruktur auf die Zweckmässigkeit hinsichtlich Nutzen und Nachfrage überprüft.
		<i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	
329 M1.2 Tram	Zielsetzungen	Der öffentliche Verkehr hat das Potenzial, die Strassen weitgehend vom MIV zu entlasten und damit mehr Platz und Sicherheit für den Veloverkehr zu bringen. Uns fehlt aber eine Aussage, dass beim weiteren Ausbau des Schienennetzes möglichst auf die Belange des Veloverkehrs Rücksicht genommen werden muss um diesen nicht zusätzlich zu benachteiligen.	Nicht berücksichtigt. Die Interessenabwägung der unterschiedlichen Ansprüche aller Verkehrsmittel wird auf Stufe Projekt gewährleistet. Aussagen zur Erhöhung der Sicherheit des Veloverkehrs sind in den Zielsetzungen des Objektblatts M3.2 Veloverkehr enthalten.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<p>Dazu gehört ein spurtreues, aber nicht schienenbasiertes ÖV-System und/oder Schienen, die von Velofahrenden gefahrlos gequert und befahren werden können. Zudem sollte der ÖV Velos möglichst überall gefahrlos überholen können. Dazu gehört, dass neben dem Tram/Bus keine Autoparkplätze den Veloverkehr gefährden.</p> <p><i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i></p>	
330 M1.2 Tram	Zielsetzungen	<p>Der ACS beider Basel ist der Auffassung, dass im Interesse der Lärmreduktion, des sparsamen Umgangs der vorhandenen Verkehrsflächen sowie der Flexibilität grundsätzlich nur dort Tramlinien geplant und realisiert werden sollten, wo keine effizienteren Alternativen (insbesondere Buslinien) zur Verfügung stehen.</p> <p><i>Eingabe von: ACS beider Basel</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Ein gut ausgebauter und funktionierender ÖV ist attraktiv und zwingend notwendig. Das Tram ist in einer dicht bebauten Stadt wie Basel ganz klar das flächeneffizienteste Verkehrsmittel. Im Rahmen von Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsbetrachtungen wird natürlich auch der Nutzen jeder einzelnen Tramstrecke geprüft und in Abwägung der Resultate die entsprechenden Planungen weiterverfolgt. Das Tramnetz wird aber durch ein gut ausgebautes Busnetz ergänzt. Das Busnetz ist in erster Linie eine betriebliche Frage und daher nicht richtplanrelevant. Wird im ÖV-Programm definiert.</p>
331 M1.2 Tram	Zielsetzungen	<p>Wie unter Ziff. 2 bereits festgehalten, ist auf zusätzliche Tramlinien zu verzichten. Aus finanziellen Gründen, sowie aufgrund der höheren Flexibilität und deutlich tieferen Lärmimmissionen ist der ÖV generell auf Elektrobusse umzustellen.</p> <p><i>Eingabe von: TCS beider Basel</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Ein Tram hat eine höhere Fahrgastkapazität, gewährleistet eine höhere Fahrplanstabilität und weist einen höheren Fahrkomfort als ein Bus auf. Das Tramnetz hat sich aus diesen Gründen im Kanton Basel-Stadt bewährt und wird daher gezielt in einigen Bereichen zur Erschliessung neuer Entwicklungsareale und zur Verbesserung der Erschliessung im Bestand ausgebaut. Das Tramnetz wird durch ein gut ausgebautes Busnetz ergänzt. Aussagen zur Umstellung auf Elektrobusse sind nicht richtplanrelevant. Aber gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 10. März 2004 (ÖVG SG 951.100) sind die Leistungserbringer im öffentlichen Verkehr mittelfristig zur ausschliesslichen Verwendung erneuerbarer Energie verpflichtet.</p>
332 M1.2 Tram	Zielsetzungen	<p>Die Sammlung möglicher neuer Tramverbindungen ist eindrücklich, jedoch bleibt eine Evaluation (Kosten-Nutzen) geschuldet. Wir sehen dies eher als Ideensammlung mit dem Mangel der Priorisierung anhand objektiver Kriterien. Welchen Sinn und welches Kosten-Nutzen-Verhältnis eine Tramvebindung ins Niemandsland nach Hüningen oder ein teurer Brückenbau von Kleinhüningen nach St. Louis haben sollen, bleibt unklar. Zentrale Verbesserungen sehen wir dringlicher im Bereich der engeren Stadt.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Der Tramnetzausbau ermöglicht schnellere Verbindungen von den Quartieren und umliegenden Gemeinden ins Basler Stadtzentrum. Der Ausbau sorgt zudem für mehr Flexibilität im Netz und Entlastung der heute stark befahrenen Achse Barfüsserplatz – Marktplatz – Mittlere Brücke vom Tramverkehr. Die im Streckenplan TNE eingetragenen Tramprojekte sind in den beiden bisherigen Berichterstattungen des Regierungsrates an den Grossen Rat (Juli 2015 und Dez. 2018) in einer ersten Einschätzung jeweils abgehandelt. Für jedes Projekt wurde auch eine vereinfachte Zweckmässigkeitsbetrachtung durchgeführt. Der Regierungsrat hat</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
<i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>			aufgrund der Erkenntnisse eine entsprechende Einordnung für die weiteren Planungsschritte vorgenommen.
333 M1.2 Tram	Zielsetzungen	Neben dem Streckenausbau ist auch der Leistungsfähigkeit und der Kundenfreundlichkeit von wichtigen Knoten besondere Beachtung zu schenken. <u>Zudem gilt es, analog zu anderen Verkehrsmitteln, das Angebot nur dort auszubauen, wo auch tatsächlich Nachfrage besteht. Im Zusammenhang mit Tramprojekten, sollte gleichzeitig auch immer eine Prüfung stattfinden, ob eine Buslinie im konkreten Fall nicht die insgesamt attraktivere Variante darstellt.</u>	Nicht berücksichtigt. Ein Tram hat eine höhere Fahrgastkapazität, gewährleistet eine höhere Fahrplanstabilität und weist einen höheren Fahrkomfort als ein Bus auf. Das Tramnetz hat sich aus diesen Gründen im Kanton Basel-Stadt bewährt und wird daher gezielt in den dafür geeigneten Korridoren zur Erschliessung neuer Entwicklungsareale und zur Verbesserung der Netzflexibilität im Bestand ausgebaut. Natürlich wird die geplante Traminfrastruktur auf die Zweckmässigkeit hinsichtlich Nutzen und Nachfrage überprüft. Das Tramnetz wird durch ein gut ausgebautes Busnetz ergänzt.
<i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>			
334 M1.2 Tram	Zielsetzungen	- Der Tramnetzausbau hat schnell zu erfolgen. Die vorgeschlagenen Festlegungen zeigen ein schleppendes Vorgehen (nur 4 von 14 Projekten mit Status Festsetzung). Mehrere Projekte sind parallel zu entwickeln, um bei politischem Widerstand an einem Ort, das Tramnetz am andern Ort auszubauen.	Nicht berücksichtigt. Im Objektblatt wird eine Übersicht über alle Planungen gewährleistet. Ein gleichzeitiges Vorantreiben von mehreren Projekten als bislang vorgesehen ist aus finanziellen Gründen nicht möglich. Die Umsetzung der jeweiligen Infrastrukturprojekte ist mit anstehenden Erhaltungsmaßnahmen im gesamten städtischen Raum koordiniert und für den möglichst idealen Zeitpunkt eingeplant. Die Bevölkerung wird so auf einem möglichst verträglichen Niveau durch die negativen Baueinflüsse wie Lärm und Verkehrsbehinderungen belastet.
<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>			
335 M1.2 Tram	Zielsetzungen	- Die Innenstadt ist nicht primär vom Tramverkehr zu entlasten. Erstes Ziel muss die optimale Trammerschliessung der Innenstadt sein.	Nicht berücksichtigt. Damit das Tram seine wichtige Funktion als leistungsfähiges Verkehrsmittel auch in Zukunft erfüllen kann, muss das Tramnetz im Betrieb stabiler werden. Das gilt insbesondere für die heute überlastete Achse Barfüsserplatz-Marktplatz-Mittlere Brücke. Hier verkehren heute bis zu sieben Tramlinien. Damit ein zuverlässiger ÖV-Betrieb erreicht wird, müssen die Tramlinien besser verteilt werden. Das Stadtzentrum bleibt sehr gut mit dem Tram erreichbar.
<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>			
336 M1.2 Tram	Zielsetzungen	- Pünktlichkeit (z.B. an den Bahnhöfen) ist über die Reisezeit zu setzen. Hauptziel ist, dass die Transportkette funktioniert.	Nicht berücksichtigt. Das Ziel ist eine gut abgestimmte und zuverlässige Transportkette mit stabilem Betrieb und hoher Flexibilität im Netz. Eine explizite Priorisierung der Pünktlichkeit vor anderen Bausteinen der gesamten Transportkette ist nicht vorgesehen und auch nicht zweckmässig. Im städtischen Tramnetz von Basel sind viele Streckenabschnitte im Mischtrassee und entsprechend so nicht

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>			vollumfänglich priorisierbar.
337 M1.2 Tram	Zielsetzungen	- Ebenso wichtig wie die Erschliessung künftiger Entwicklungsgebiete ist die Erschliessungsverbesserung bestehender Gebiete (vgl. unten zu Tram 30). <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. Der Ausbau im Tramnetz soll insgesamt mehr Flexibilität im Netz und Entlastung in neuralgischen Streckenabschnitten bewirken. Für den Regierungsrat ist die Erschliessung neuer Entwicklungsareale wie auch die Verbesserung der Anbindung von bestehenden Gebieten wichtig.
338 M1.2 Tram	Zielsetzungen	- Es fehlt das Ziel, den Tramverkehr in die Citylogistik einzubeziehen (Güter-, Entsorgungstransport, etc.) <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Die Umsetzbarkeit wurde bereits im Rahmen der Erarbeitung des City-Logistik-Konzeptes überprüft und im Jahr 2018 in einer Interpellation (Interpellation Nr. 90 Heinrich Ueberwasser) beantwortet. Die Be- sowie die Entladung eines Logistik-Trams verträgt sich auf dem Tramnetz in Basel nicht mit dem Linienbetrieb des öffentlichen Personenverkehrs. Im Bereich der City-Logistik werden daher jeweils andere Massnahmen weiterverfolgt (z.B. Güterumschlagsflächen „City-hub“, Cargobikes, Bahnanschlussgleise etc.).
339 M1.2 Tram	Zielsetzungen	Der Tramverkehr soll nur nachfrageorientiert ausgebaut werden. Zusätzliche Traminfrastrukturen sind nach Möglichkeiten keine mehr zu schaffen, da die Kosten für den Kanton mittel- und langfristig zu hoch sind. Die heutige Tramdichte hat das oberste Limit erreicht. Ziel muss viel eher ein Abbau der Tramdichte sein, unter Berücksichtigung anderer Verkehrsträger. Daher ist dem Bus als alternatives Verkehrsmittel mehr Gewicht einzuräumen. <i>Eingabe von: SVP Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Das Tramnetz wird gezielt in einigen Bereichen zur Erschliessung neuer Entwicklungsareale und zur Verbesserung der Erschliessung im Bestand ausgebaut. Ein Ausbau auf Vorrat findet nicht statt. Ein Tram hat eine höhere Fahrgastkapazität, gewährleistet eine höhere Fahrplanstabilität und weist einen höheren Fahrkomfort als ein Bus auf. Das Tramnetz wird aber durch ein gut ausgebautes Busnetz ergänzt. Das Busnetz ist in erster Linie eine betriebliche Frage und daher nicht richtplanrelevant. Wird im ÖV-Programm definiert.
340 M1.2 Tram	Zielsetzungen	Es ist die Zielsetzung zu integrieren, dass das Tramnetz nachfrage- bzw. bedürfnisorientiert zu entwickeln ist. Zusätzliche Traminfrastruktur ist sehr kostenintensiv und im Betrieb wenig flexibel. Auf einen Ausbau auf Vorrat ist zu verzichten. Bei neuen Tramprojekten sind daher kostengünstigere und flexiblere Alternativen wie zusätzliche Buslinien zu prüfen. Der Gewerbeverband Basel-Stadt regt an, ein zusätzliches Objektblatt «Bus» zu erstellen. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Das Tramnetz wird gezielt in geeigneten und sinnvollen Abschnitten im Netz zur Erschliessung neuer Entwicklungsareale und zur Verbesserung der Erschliessung im Bestand ausgebaut. Ein Ausbau auf Vorrat findet nicht statt. Ein Tram hat eine höhere Fahrgastkapazität, gewährleistet eine höhere Fahrplanstabilität und weist einen höheren Fahrkomfort als ein Bus auf. Das Tramnetz wird aber durch ein gut ausgebautes Busnetz ergänzt. Das Busnetz ist in erster Linie eine betriebliche Frage und daher nicht richtplanrelevant. Wird im ÖV-Programm definiert.

<i>Thema / Objektblatt</i>	<i>Betreft</i>	<i>Nr.</i>	<i>Anregung, Bemerkung</i>	<i>Stellungnahme</i>
341 M1.2 Tram	Planungsgrundsatz	A	Der Planungsgrundsatz «Das Tramnetz wird ausgebaut» ist in dieser absoluten Formulierung weder akzeptabel noch sinnvoll. Das Tramnetz soll nur dort ausgebaut werden, wo die Nachfrage gegeben ist und keine kostengünstigere, flexiblere und weniger lärmende Alternativen zur Verfügung stehen. <i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Dieser Planungsgrundsatz ist bereits seit 2009 im Richtplan enthalten und gilt nach wie vor. Im darauffolgenden Satz wird erläutert, dass der Grosse Rat über die Planungen zum Tramstreckennetz entscheidet. Jede einzelne neue Traminfrastruktur wird einer Zweckmässigkeitsprüfung unterzogen. Zudem prüft der Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme laufend die eingereichten Projekte auf Ihren Nutzen hin. Der Bund unterstützt mit dem Agglomerationsprogramm nur Projekte mit einem positiven Effekt auf Siedlung und Verkehr.
342 M1.2 Tram	Planungsgrundsatz	B	Ebenso wird der Planungsgrundsatz, dass der grenzüberschreitende Ausbau von Tramlinien zu fördern ist, positiv aufgenommen. Dies geht mit der Planung der Tramverlängerung der Linie 8, welche auch im Aggloprogramm als Maßnahme eingespeist ist, einher. Es wird angeregt, diese Planung im Richtplan nachrichtlich auf zu nehmen. <i>Eingabe von: Stadt Weil am Rhein</i>	Nicht berücksichtigt. Die Verlängerung liegt vollständig auf Boden der Stadt Weil am Rhein und ist daher für den Kanton Basel-Stadt nicht richtplanrelevant.
343 M1.2 Tram	Planungsgrundsatz	B	Das Entwicklungsgebiet Volta Nord ist mit dem ÖV noch nicht ausreichend erschlossen, wie es im Planungsgrundsatz B gefordert wird. <i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Johann</i>	Nicht berücksichtigt. Die Erschliessung des Gebiets VoltaNord ist aufgrund der Nähe zum Bahnhof St. Johann, mehrerer Tramlinien und den Buslinien nach Frankreich heute bereits sehr gut erschlossen.
344 M1.2 Tram	Planungsgrundsatz	D	Zum Planungsgrundsatz D: Dieser ist wie folgt anzupassen: «Die gegenseitigen Beeinträchtigungen der einzelnen Verkehrsträger werden minimiert.» <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Selbstverständlich gehört zu einem effizienten Verkehrssystem der möglichst umfassende Schutz vor Beeinträchtigungen aller Verkehrsteilnehmer. Hier soll aber die verfassungsmässige Priorität des öffentlichen Verkehrs als umweltfreundliches und platzsparendes Verkehrsmittel betont werden.
345 M1.2 Tram	Planungsgrundsatz	D	Der Planungsgrundsatz D, wonach Behinderungen des ÖV durch den MotIV zu minimieren seien, ist mit dem Umkehrsatz zu ergänzen, oder noch besser mit einer neutralen Formulierung wie «die gegenseitige Behinderung einzelner Verkehrsträger ist zu minimieren». <i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Selbstverständlich gehört zu einem effizienten Verkehrssystem der möglichst umfassende Schutz vor Beeinträchtigungen aller Verkehrsteilnehmer. Hier soll aber die verfassungsmässige Priorität des öffentlichen Verkehrs als umweltfreundliches und platzsparendes Verkehrsmittel betont werden.
346 M1.2 Tram	Planungsgrundsatz	D	<i>D. Behinderungen des öffentlichen Verkehrs durch den motorisierten</i>	Nicht berücksichtigt. Der öffentliche Verkehr geniesst gegenüber dem

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
			<p><i>Individualverkehr sind zu minimieren vermeiden.</i></p> <p>Um die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen, ist es unablässlich, Behinderungen durch den motorisierten Individualverkehr zu vermeiden.</p> <p><i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i></p>	<p>motorisierten Individualverkehr Vorrang. Daher sind Behinderungen durch den motorisierten Individualverkehr zu minimieren. Eine vollständige Vermeidung einer Behinderung durch den motorisierten Individualverkehr ist aber teilweise nicht umsetzbar und soll daher nicht so absolut in den Grundsatz aufgenommen werden.</p>	
347	M1.2 Tram	Planungsgrundsatz	D	<p>Zusätzliche Behinderungen des motorisierten Individualverkehrs auf den Haupteinrichtungenachsen durch neue ÖV Linien sind zu vermeiden.</p> <p><i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Johann</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Selbstverständlich gehört zu einem effizienten Verkehrssystem der möglichst umfassende Schutz vor Beeinträchtigungen aller Verkehrsteilnehmer. Hier soll aber die verfassungsmässige Priorität des öffentlichen Verkehrs als umweltfreundliches und platzsparendes Verkehrsmittel betont werden.</p>
348	M1.2 Tram	Planungsgrundsatz	D	<p>Planungsgrundsatz D: dieser Satz ist zu streichen bzw. in dem Sinne umzuwandeln, dass gegenseitige Beeinträchtigungen der einzelnen Verkehrsträger minimiert werden.</p> <p><i>Eingabe von: TCS beider Basel</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Selbstverständlich gehört zu einem effizienten Verkehrssystem der möglichst umfassende Schutz vor Beeinträchtigungen aller Verkehrsteilnehmer. Hier soll aber die verfassungsmässige Priorität des öffentlichen Verkehrs als umweltfreundliches und platzsparendes Verkehrsmittel betont werden.</p>
349	M1.2 Tram	Planungsanweisung		<p>Es fehlt ein zeitlicher Realisierungshorizont. 2020 ist übermorgen.</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Der Ausbau des Tramstreckennetzes erfolgt etappenweise.</p>
350	M1.2 Tram	Örtliche Festlegung		<p>Siehe Bemerkungen betreffend Zielsetzungen: Sämtliche Tram-Projekte sind dahingehend zu überprüfen, ob überhaupt eine Nachfrage vorhanden ist – und ob eine Buslinie nicht die effizientere, kostengünstigere und flexiblere Lösung darstellt.</p> <p><i>Eingabe von: ACS beider Basel</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Das Tramnetz wird gezielt in einigen Bereichen zur Erschliessung neuer Entwicklungsareale und zur Verbesserung der Erschliessung im Bestand ausgebaut. Ein Ausbau auf Vorrat findet nicht statt. Ein Tram hat eine höhere Fahrgastkapazität, gewährleistet eine höhere Fahrplanstabilität und weist einen höheren Fahrkomfort als ein Bus auf. Das Tramnetz wird aber durch ein gut ausgebautes Busnetz ergänzt. Das Busnetz ist in erster Linie eine betriebliche Frage und daher nicht richtplanrelevant. Wird im ÖV-Programm definiert.</p>
351	M1.2 Tram	Örtliche Festlegung		<p>Wenn die Tramlinie 11 nach Huningue verlängert wird, könnte auch einer der Distribusse anstatt an die Schifflande an den Bahnhof St.Johann geführt werden und so etwas zur Entlastung der Schifflande beigetragen werden.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant. Wird im ÖV-Programm behandelt.</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
<i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Johann</i>					
352	M1.2 Tram		Örtliche Festlegung	Neue Massnahme o) «Verlängerung Tramlinie 3 Bahnhof Saint-Louis - EuroAirport». Die Verlängerung dieser Tramlinie soll eine komfortablere Fahrt zwischen dem Bahnhof SBB und dem Flughafen ermöglichen. Eine schnellere Verbindung ist ebenfalls möglich durch das Umsteigen am Bahnhof St-Louis. Die Buslinie 50 kann damit aufgehoben werden.	Nicht berücksichtigt. Der Ausbau auf der Bahnlinie vom Bahnhof Basel SBB über den Bhf St. Johann mit der direkten Bahnanbindung EuroAirport und weiter bis nach Mulhouse schafft eine qualitativ hochstehende ÖV-Anbindung durch die S-Bahn und erhöht die Streckenkapazität. Entsprechend steht für den Kanton Basel-Stadt zur Erschliessung des Flughafens die neue Bahnanbindung zum EuroAirport im Vordergrund und nicht die Verlängerung der Tramlinie 3. Mit der Inbetriebnahme des Bahnanschlusses wird das Busangebot angepasst.
<i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i>					
353	M1.2 Tram		Örtliche Festlegung	Weitere Tramilinien sind derzeit keine zu planen. Daher lehnt die SVP auch einen Ausbau am Dreispitz ab. Sie ist auch gegen das Tram 30 Kleinbasel (Tram Erlenmatt wurde von der Stimmbevölkerung klar abgelehnt) und erachtet auch eine Tramverbindung an der Grenzacherstrasse für nicht sinnvoll.	Nicht berücksichtigt. Die drei genannten Planungen dienen in erster Linie dazu, die neuen Wohn- und Arbeitsplatzgebiete mit dem Stadtzentrum und den Bahnhöfen zu verbinden. So soll das im Wandel befindende Gebiet Dreispitz integrierter mit dem ÖV erschlossen werden. So wird z.B. die Nordspitze zu einem neuen durchmischten Stadtteil transformiert und auch das Quartier Gundeldingen soll im Bestand städtebaulich urban und nachhaltig weiterentwickelt werden. Dazu ist der gesamte Dreispitz besser mit dem öffentlichen Verkehr an der Peripherie und an die umliegenden Quartiere im Tramnetz einzubinden. Die Tramverbindung entlang der Grenzacherstrasse erschliesst insbesondere das Firmenareal Roche und das obere Wettsteinquartier. Mit der weiteren Entwicklung in diesem Gebiet wird der Verkehr in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Das Tram 30 Kleinbasel soll den heute bereits überlasteten Bus 30 ersetzen und zusätzlich auch bestehende wie neue Areale Erlenmatt, Rosental besser anbinden. Die Streckenführung des Trams 30 Kleinbasel entspricht im übrigen nicht dem abgelehnten Abschnitt Tram Erlenmatt. Natürlich werden die geplanten Traminfrastrukturen auf die Machbarkeit und Zweckmässigkeit hinsichtlich Nutzen und Nachfrage überprüft.
<i>Eingabe von: SVP Basel-Stadt</i>					
354	M1.2 Tram		Örtliche Festlegung	a Tram Klybeck Dass das neue Wohnquartier mit einer Treanverbindung erschlossen wird, ist sicher ein vernünftiger Ansatz. Die geplante Linienführung zur Gärtnerstrasse erscheint logisch, doch wird nicht gesagt, ob diese Linie dann am Wiesenplatz wenden, in die Stadt fahren oder zur 8er Station Kleinhüningen geführt werden soll. Letzteres ist unserer Ansicht nach anzustreben, da die Bevölkerung im „hinteren“ Teil Kleinhüningens damit eine Alternative zur dauernd überlasteten „Einkaufslinie“ 8 erhält.	Zur Kenntnis genommen. Die neue Tramstrecke verbindet die bestehenden Gleise im Riehenring mit jenen in der Klybeckstrasse und erschliesst so den neuen Stadtteil. In einem späteren Ausbauschnitt soll die Gleisinfrastruktur bis an den Rhein in das derzeit von Industrie-, Hafen- und Logistikknutzungen geprägte Gebiet weitergeführt werden. Es ist anzustreben, dass die neue Linienführung über den Abschnitt im Klybeckareal auch zu einer Entlastung der heutigen Linie 8 beiträgt. Die Liniennetzplanung ist

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			<i>Eingabe von: LDP Basel-Stadt</i>	aber nicht richtplanrelevant und daher nicht im Richtplan enthalten.
355 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	a	<p>a) <u>Tram Klybeck</u> Dass das neue Wohnquartier mit einer Tramverbindung erschlossen wird, ist sicher ein vernünftiger Ansatz. Die geplante Linienführung zur Gärtnerstrasse erscheint logisch, doch wird nicht gesagt, ob diese Linie dann am Wiesenplatz wenden, in die Stadt fahren oder zur 8er Station Kleinhüningen geführt werden soll. Letzteres ist unserer Ansicht nach anzustreben, da die Bevölkerung im „hinteren“ Teil Kleinhüningens damit eine Alternative zur dauernd überlasteten „Einkaufslinie“ 8 erhält.</p> <p>Fragwürdig ist, die Linienführung komplett auf ein allfällig künftiges „Herzstück“ auszurichten, das dann allenfalls im Raum Mauerstrasse/Klybeckstrasse einen Umsteige-Knoten anbieten würde. Zum einen ist höchst unsicher, wann und ob überhaupt dieses Projekt verwirklicht wird. Zum anderen hat die Herzstück-Planung schon so viele grundlegende Änderungen erfahren, dass es zum jetzigen Zeitpunkt geradezu vermessen erscheint, künftige Umsteige-Knoten zu definieren</p> <p><i>Eingabe von: IG Kleinbasel</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Die neue Tramstrecke verbindet die bestehenden Gleise im Riehenring mit jenen in der Klybeckstrasse und erschliesst so den neuen Stadtteil. In einem späteren Ausbauschnitt soll die Gleisinfrastruktur bis an den Rhein in das derzeit von Industrie-, Hafen- und Logistikknutzungen geprägte Gebiet weitergeführt werden. Es ist anzustreben, dass die neue Linienführung über den Abschnitt im Klybeckareal auch zu einer Entlastung der heutigen Linie 8 beiträgt. Die Liniennetzplanung ist aber nicht richtplanrelevant und daher nicht im Richtplan enthalten.</p> <p>Ohne einen Ausbau des S-Bahnnetzes (Herzstück) ist die Führung der Tramlinie über den Bereich Mauerstrasse - Klybeckareal - Klybeckstrasse aufgrund der Zentralität des Ortes und der Nachfrage für den künftigen Stadtteil noch wichtiger.</p>
356 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	b	<p>Zur Massnahme b (Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse): Angesichts des zügig vorangetriebenen Baus der S-Bahn-Haltestelle Solitude ist die Notwendigkeit dieser Tramlinie nochmals kritisch zu hinterfragen. Alternativen wie neue / zusätzliche Buskonzepte sind zu prüfen.</p> <p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Das Tramprojekt Grenzacherstrasse–Schwarzwaldstrasse wird zugunsten einer beschleunigten Umsetzung der S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude vorläufig zurückgestellt. Mit der weiteren Entwicklung im oberen Kleinbasel insbesondere Wettsteinquartier und im Entwicklungsgebiet der Roche wird der Verkehr in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Es ist zu prüfen ob diese langfristig notwendigen Kapazitäten mit einem geeigneten Feinverteiler (Bus/Tram) aufgenommen werden können. Natürlich sind die entsprechenden Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsbetrachtungen hinsichtlich Nutzen und Nachfrage aufzuzeigen.</p>
357 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	b	<p>Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse Änderung der Buslinie 42 mit Schaffung einer direkten Buslinie zwischen Roche und Bahnhof SBB mit Fahrplanwechsel 2016/17 hatten wir klar kommuniziert, dass dies nicht als „Vorleistung“ zu einem später geplanten Tram durch die Grenzacherstrasse zu sehen ist, sondern an Stelle dieses Vorhabens. Mit der dringlichen, bereits gut aufgegleisten Massnahme, einer S-Bahn-Haltestelle Solitude wird es diese Tramverbindung ohnehin nicht mehr brauchen.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Das Tramprojekt Grenzacherstrasse–Schwarzwaldstrasse wird zugunsten einer beschleunigten Umsetzung der S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude vorläufig zurückgestellt. Mit der weiteren Entwicklung im oberen Kleinbasel insbesondere Wettsteinquartier und im Entwicklungsgebiet der Roche wird der Verkehr aber in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Es ist zu prüfen ob diese langfristig notwendigen Kapazitäten mit einem geeigneten Feinverteiler (Bus/Tram) aufgenommen werden können.</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
				Natürlich sind die entsprechenden Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsbetrachtungen hinsichtlich Nutzen und Nachfrage aufzuzeigen.	
			<i>Eingabe von: LDP Basel-Stadt</i>		
358	M1.2 Tram		Örtliche Festlegung	b	<p>Massnahme b) «Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse»: Im Richtplan sollte diese Massnahme als «Festsetzung» deklariert werden, da dieses Projekt schon mit Priorität B in der Botschaft des Bundesrats zum Agglomerationsprogramm eingestuft wurde</p> <p>Nicht berücksichtigt. Die Planungen zur Massnahme b) Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse sind noch nicht so weit fortgeschritten, dass der Koordinationsstand "Festsetzung" möglich ist. Massnahmen, die gemäss Agglomerationsprogramm im B-Horizont liegen, müssen auch noch nicht den Koordinationsstand "Festsetzung" vorweisen. Zudem wurde das Tramprojekt Grenzacherstrasse-Schwarzwaldstrasse zugunsten einer beschleunigten Umsetzung der S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude vorläufig zurückgestellt. Die positiven Signale hinsichtlich der Finanzierung durch den Bund (FABI STEP) sollen genutzt werden.</p>
					<i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i>
359	M1.2 Tram		Örtliche Festlegung	b	<p>b) <u>Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse</u> Die IGK begrüsst Massnahmen zur Verbesserung der öV-Anbindung der Roche. Eine Tramverbindung durch die Grenzacherstrasse lehnen wir aber vehement ab. Schon bei der Änderung der Buslinie 42 mit Schaffung einer direkten Buslinie zwischen Roche und Bahnhof SBB mit Fahrplanwechsel 2016/17 hatten wir klar kommuniziert, dass dies nicht als „Vorleistung“ zu einem später geplanten Tram durch die Grenzacherstrasse zu sehen ist, sondern an Stelle dieses Vorhabens. Mit der dringlichen, bereits gut aufgegleisteten Massnahme, einer S-Bahn-Haltestelle Solitude wird es diese Tramverbindung ohnehin nicht mehr brauchen.</p> <p>Nicht berücksichtigt. Das Tramprojekt Grenzacherstrasse-Schwarzwaldstrasse wird zugunsten einer beschleunigten Umsetzung der S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude vorläufig zurückgestellt. Mit der weiteren Entwicklung im oberen Kleinbasel insbesondere Wettsteinquartier und im Entwicklungsgebiet der Roche wird der Verkehr aber in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Es ist zu prüfen ob diese langfristig notwendigen Kapazitäten mit einem geeigneten Feinverteiler (Bus/Tram) aufgenommen werden können. Natürlich sind die entsprechenden Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsbetrachtungen hinsichtlich Nutzen und Nachfrage aufzuzeigen.</p>
					<i>Eingabe von: IG Kleinbasel</i>
360	M1.2 Tram		Örtliche Festlegung	b	<p>b) Grenzachertram, Festsetzung</p> <p>Nicht berücksichtigt. Die Planungen zur Massnahme b) Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse sind noch nicht so weit fortgeschritten, dass der Koordinationsstand "Festsetzung" möglich ist. Massnahmen, die gemäss Agglomerationsprogramm im B-Horizont liegen, müssen auch noch nicht den Koordinationsstand "Festsetzung" vorweisen. Zudem wurde das Tramprojekt Grenzacherstrasse-Schwarzwaldstrasse zugunsten einer beschleunigten Umsetzung der S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude vorläufig zurückgestellt. Die positiven Signale hinsichtlich der Finanzierung durch den Bund (FABI STEP) sollen genutzt werden.</p>
					<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
361 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	c	<p>Tram Claragraben</p> <p>Wie in früheren Vernehmlassungsvorlagen mehrfach erwähnt, steht die LDP dem bereits einmal abgelehnten Vorhaben einer Tramverbindung durch den Claragraben ablehnend gegenüber. Der Grund liegt in der Führung über den Wettsteinplatz, der bereits heute völlig überlastet ist.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die Vorstudie hat die Machbarkeit des Trams Claragraben ohne unverhältnismässige Eingriffe an den beiden Plätzen Wettsteinplatz, Claraplatz und entlang der Tramstrecke nachgewiesen. Die guten Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Tram bleiben am Wettsteinplatz erhalten. Der grosse Nutzen des Claragrabens wird auch durch den Bund bestätigt. Er beteiligt sich im Rahmen des Agglomerationsprogrammes Basel der dritten Generation mit 40% an den Infrastrukturkosten.</p> <p>Hinweis: Das Tram Claragraben wurde bislang nicht explizit abgelehnt, sondern ein Rückbau der Streckenverbindung Wettsteinplatz zur Messe Basel wurde vom Grosse Rat zurückgewiesen.</p>
			<i>Eingabe von: LDP Basel-Stadt</i>	
362 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	c	<p>c) <u>Tram Claragraben</u></p> <p>Wie in früheren Vernehmlassungsvorlagen mehrfach erwähnt, steht die IGK dem bereits einmal abgelehnten Vorhaben einer Tramverbindung durch den Claragraben ablehnend gegenüber. Der Grund liegt in der Führung über den Wettsteinplatz, der bereits heute über kaum vernünftig bewältigbare komplexe Verkehrsbeziehungen verfügt. Die Einführung einer weiteren Tram-Einfallsachse würde die ohnehin kritische Situation untragbar verschärfen.</p> <p>In diesem Zusammenhang wiederholen wir unser „ceterum censeo“, dass die künftige Gestaltung des Wettsteinplatzes, insbesondere hinsichtlich der Anordnung der Haltestellen für Bus und Tram, von Grund auf neu überdacht werden muss.</p> <p>Wir verschliessen uns aber dem Argument, es brauche mehr Netzflexibilität auf der Achse Messe – Grossbasler Innerstadt, nicht. Denkbar wäre unserer Ansicht nach eine Art „Dienstgleis“, welches bei ausserordentlichen Lagen (Vogel Gryff, Demonstrationen etc.) zum Einsatz kommt. Eine reguläre neue Tramlinie mit der Streckenführung über den Wettsteinplatz lehnen wir dagegen ab.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die Vorstudie hat die Machbarkeit des Trams Claragraben ohne unverhältnismässige Eingriffe an den beiden Plätzen Wettsteinplatz, Claraplatz und entlang der Tramstrecke nachgewiesen. Die direkten und gewünschten guten Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Tram bleiben am Wettsteinplatz erhalten. Der grosse Nutzen des Claragrabens wird auch durch den Bund bestätigt. Er beteiligt sich im Rahmen des Agglomerationsprogrammes Basel der dritten Generation mit 40% an den Infrastrukturkosten.</p> <p>Hinweis: Das Tram Claragraben wurde bislang nicht explizit abgelehnt, sondern ein Rückbau der Streckenverbindung Wettsteinplatz zur Messe Basel wurde vom Grosse Rat zurückgewiesen.</p>
			<i>Eingabe von: IG Kleinbasel</i>	
363 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	d	<p>Insbesondere Nr d) und e) Tram über Petersgraben/Tram 30 ist in unserem Sinne und erhält unsere volle Unterstützung</p>	Zur Kenntnis genommen.
			<i>Eingabe von: Grünliberale Partei Basel Stadt</i>	
364 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	d	<p>d/e Das Tram durch den Petersgraben begrüssen wir. Mit dieser Streckenführung kann auch vor dem Klinikum 2 eine Tramhaltestelle realisiert werden.</p>	Zur Kenntnis genommen. Die genaue Lage der Haltestellen entlang neuer Tramstrecken ist nicht richtplanrelevant.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme		
<i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Johann</i>						
365	M1.2 Tram		Örtliche Festlegung	e	<p>Punkte e) Tram 30 - Grossbasel und f) Tram 30 - Kleinbasel (inkl. Johanniterbrücke): Die CVP lehnt diesen Ausbau ab. Der Ersatz des Buses durch eine Tramlinie kostet viel Geld und Aufwand für Ertrag stehen in einem Missverhältnis. Es ist vor allem auch nicht mehr zeitgemäss - es würde mehr Sinn machen in nachhaltige Elektrobusse zu investieren und diese dort einzusetzen. Zudem ist es fraglich, ob es möglich wäre die Johanniterbrücke und den Heuwaage-Viadukt so zu belassen und nicht ganz umbauen zu müssen.</p> <p><i>Eingabe von: CVP Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die Buslinie 30 ist seit einigen Jahren in den Hauptverkehrszeiten an ihrer Kapazitätsgrenze. Mit den erwarteten Entwicklungen und städtebaulichen Veränderungen auf dem Areal des Universitätsspitals Basel (Campus Gesundheit) und dem Life Science-Campus (Schällemätteli-Areal) wird der Druck auf eine effiziente Erschliessung noch grösser. Zur leistungsfähigeren Anbindung dieser Entwicklungsareale an den Bahnhof SBB ist eine Umstellung auf Trambetrieb angezeigt. Ein Tram hat eine höhere Fahrgastkapazität, gewährleistet eine höhere Fahrplanstabilität und weist einen höheren Fahrkomfort als ein Bus auf. Die Traminitiative hat die Umstellung der Linie 30 von Bus auf Tram bereits 2010 politisch gefordert.</p>
366	M1.2 Tram		Örtliche Festlegung	e	<p>Zur Massnahme e (Tram 30 Kleinbasel): Der ablehnende Volksentscheid zum Tram Erlenmatt ist zu respektieren. Auf eine Wiederauflage dieses Trams ist zu verzichten.</p> <p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die Anbindung neuer Wohn- und Arbeitsgebiete mit dem Stadtzentrum und den Bahnhöfen zu verbinden ist essentiell. Basel wächst, sowohl die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner nimmt zu als auch jene der Menschen, die täglich zur Arbeit nach Basel pendeln. Der Ausbau und die Stärkung des Tramnetzes sind daher unumgänglich. Eine attraktive und schnelle Anbindung des Erlenmatts bleibt weiterhin ein wichtiges Ziel. Zudem hat der Grosse Rat die bessere Erschliessung des Gebiets Erlenmatt/Rosental im Zusammenhang mit der Umstellung der Buslinie 30 auf Tram im Streckenplan Tramnetzentwicklung belassen.</p>
367	M1.2 Tram		Örtliche Festlegung	e	<p>Insbesondere Nr d) und e) Tram über Petersgraben/Tram 30 ist in unserem Sinne und erhält unsere volle Unterstützung</p> <p><i>Eingabe von: Grünliberale Partei Basel Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
368	M1.2 Tram		Örtliche Festlegung	e	<p>Nachdem die Basler Stimmberechtigten die Realisierung eines Trams «Erlenmatt» abgelehnt haben, ist Massnahme e) aus der Liste zu streichen.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die Anbindung neuer Wohn- und Arbeitsgebiete mit dem Stadtzentrum und den Bahnhöfen zu verbinden ist essentiell. Basel wächst</p> <p>- sowohl die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner nimmt zu als auch jene der Menschen, die täglich zur Arbeit nach Basel pendeln. Der Ausbau und die Stärkung des Tramnetzes sind daher unumgänglich. Eine attraktive und schnelle Anbindung des Erlenmatts bleibt weiterhin ein wichtiges Ziel. Zudem hat der Grosse Rat die bessere Erschliessung des Gebiets Erlenmatt/Rosental im Zusammenhand mit der Umstellung der</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
<i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>			Buslinie 30 auf Tram im Streckenplan Tramnetzentwicklung belassen.
369 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	<p>e) Tram 30</p> <p>Die Buslinie 30 ist seit langem an seine Kapazitätsgrenzen angelangt. Das Tram 30 soll mit höchster Priorität als ganzes Projekt realisiert werden. Eine zweigeteilte Realisierung zum Nachteil des Kleinbasels ist nicht nachvollziehbar. Um die Akzeptanz für das Projekt in der Bevölkerung sicherzustellen, ist es angebracht, die Bevölkerung entsprechend zu informieren.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Einen grossen Nutzen erzielt das Tram 30 bereits, wenn die Zentren Campus Gesundheit (Universitätsspital, UKBB) und Life Science-Campus (Universität, Biozentrum) mit einer Tramverbindung an den Bahnhof SBB angeschlossen sind. Die Buslinie 30 ist seit einigen Jahren in den Hauptverkehrszeiten an ihrer Kapazitätsgrenze. Mit einer ersten Etappe des Trams 30 auf Grossbasler Seite kann die stark frequentierte Buslinie 30 auf dieser Verbindung schnell ersetzt werden. Eine Etappierung unterstützt zudem eine schnellere Realisierung dieser wichtigen Verbindung. Die Weiterführung über die Johanniterbrücke ins Kleinbasel ist unmittelbar als Folgeetappe eingeplant. Um rasch von der Unterstützung des Bundes aus dem Programm zum Agglomerationsverkehr zu profitieren ist die Etappierung des Trams 30 zweckmässig. So kann bereits in der 4. Generation der Abschnitt Tram 30/Grossbasel als A-Projekt nebst bspw. dem Tram Klybeck eingereicht werden.</p> <p>Der Regierungsrat berichtet dem Grossen Rat regelmässig zum Stand des Ausbaus des Tramstreckennetzes. Erstmals im 2015 und letztmals Ende 2018. Im Rahmen dieser Berichterstattung wird auch die Öffentlichkeit jeweils über die Stossrichtungen und die vordringlichen Tramprojekte in Basel umfassend mittels eines öffentlichen Forums informiert.</p>
<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>			
370 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	<p>e</p> <p>Eine einspurige Führung durch die St. Johannis-Vorstadt und über die Spitalstrasse zurück lehnen wir strikt ab. Das Tram 30 Grossbasel kann auch beim Bahnhof St.Johann oder St. Louis Grenze wenden, somit würde auch das dicht bewohnte untere St. Johann vom ÖV besser erschlossen. Die angedachte Linienführung über die durch den MIV stark frequentierte Kreuzung Spitalstrasse/Schanzenstrasse würde zu Behinderungen und Verkehrsüberlastungen führen. Diese Kreuzung ist die Notfall Zufahrtsstrasse für das USB und das UKBB und sollte nicht noch zusätzlich belastet werden. Noch schlimmer wird es bei der Realisierung der Linienführung weiter über die Johanniterbrücke. Das Tram würde durch das Abbiegen auf die Johanniterbrücke oder von der Johanniterbrücke in die Spitalstrasse abermals den Verkehrsfluss behindern. Diese Linienführung ist mit dem Planungsgrundsatz D nicht zu vereinbaren und es würden auf den betroffenen Linien zu den Stosszeiten zu deutlichen Verspätungen kommen. Auch sind die Haltestellen welche entstehen würden nicht benutzerfreundlich..</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Einen grossen Nutzen erzielt das Tram 30 bereits, wenn die Zentren Campus Gesundheit (Universitätsspital, UKBB) und Life Science-Campus (Universität, Biozentrum) mit einer Tramverbindung an den Bahnhof SBB angeschlossen sind. Die Buslinie 30 ist seit einigen Jahren in den Hauptverkehrszeiten an ihrer Kapazitätsgrenze. Mit einer ersten Etappe des Trams 30 auf Grossbasler Seite kann die stark frequentierte Buslinie 30 auf dieser Verbindung schnell ersetzt werden. Zudem kann die heute viel zu beengte, nicht normkonforme Situation in der St. Johannis-Vorstadt mittels einer grossen eingleisigen Tramschlaufe infrastrukturell gelöst werden.</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
<i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Johann</i>				
371 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	e	Massnahmen e) und f) «Tram 30»: Diese zwei Massnahmen sollen zusammengelegt werden und der Nachfrage entsprechend mit grosser PPriorität vorangetrieben werden	Zur Kenntnis genommen. Einen grossen Nutzen erzielt das Tram 30 bereits, wenn die Zentren Campus Gesundheit (Universitätsspital, UKBB) und Life Science-Campus (Universität, Biozentrum) mit einer Tramverbindung an den Bahnhof SBB angeschlossen sind. Die Buslinie 30 ist seit einigen Jahren in den Hauptverkehrszeiten an ihrer Kapazitätsgrenze. Mit einer ersten Etappe des Trams 30 auf Grossbasler Seite kann die stark frequentierte Buslinie 30 auf dieser Verbindung schnell ersetzt werden. Eine Etappierung unterstützt zudem eine schnellere Realisierung dieser wichtigen Verbindung. Die Weiterführung über die Johanniterbrücke ins Kleinbasel ist unmittelbar als Folgeetappe eingeplant. Um rasch von der Unterstützung des Bundes aus dem Programm zum Agglomerationsverkehr zu profitieren ist die Etappierung des Trams 30 zweckmässig. So kann bereits in der 4. Generation der Abschnitt Tram 30/Grossbasel als A-Projekt nebst bspw. dem Tram Klybeck eingereicht werden.
<i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehrR</i>				
372 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	e	e), f) Tram 30, Festsetzung	Nicht berücksichtigt. Die Planungen zur Massnahme e), f) Tram 30 sind noch nicht so weit fortgeschritten, dass der Koordinationsstand "Festsetzung" möglich ist. Massnahmen, die gemäss Agglomerationsprogramm im B-Horizont liegen, müssen auch noch nicht den Koordinationsstand "Festsetzung" vorweisen. Um rasch von der Unterstützung des Bundes aus dem Programm zum Agglomerationsverkehr zu profitieren ist die Etappierung des Trams 30 zweckmässig. So kann bereits in der 4. Generation der Abschnitt Tram 30/Grossbasel als A-Projekt nebst bspw. dem Tram Klybeck eingereicht werden.
<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>				
373 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	f	Punkte e) Tram 30 - Grossbasel und f) Tram 30 - Kleinbasel (inkl. Johanniterbrücke): Die CVP lehnt diesen Ausbau ab. Der Ersatz des Buses durch eine Tramlinie kostet viel Geld und Aufwand für Ertrag stehen in einem Missverhältnis. Es ist vor allem auch nicht mehr zeitgemäss - es würde mehr Sinn machen in nachhaltige Elektrobusse zu investieren und diese dort einzusetzen. Zudem ist es fraglich, ob es möglich wäre die Johanniterbrücke und den Heuwaage-Viadukt so zu belassen und nicht ganz umbauen zu müssen.	Nicht berücksichtigt. Die Buslinie 30 ist seit einigen Jahren in den Hauptverkehrszeiten an ihrer Kapazitätsgrenze. Mit den erwarteten Entwicklungen und städtebaulichen Veränderungen auf dem Areal des Universitätsspitals Basel (Campus Gesundheit) und dem Life Science-Campus (Schällemätteli-Areal) wird der Druck auf eine effiziente Erschliessung noch grösser. Zur leistungsfähigeren Anbindung dieser Entwicklungsareale an den Bahnhof SBB ist eine Umstellung auf Trambetrieb angezeigt. Ein Tram hat eine höhere Fahrgastkapazität, gewährleistet eine höhere Fahrplanstabilität und weist einen höheren Fahrkomfort als ein Bus auf. Die Traminitiative hat die Umstellung der Linie 30 von Bus auf Tram bereits 2010

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			<i>Eingabe von: CVP Basel-Stadt</i>	politisch gefordert.
374 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	f	<p>Tram 30 – Kleinbasel (inkl. Johanniterbrücke)</p> <p>Den Ersatz der heutigen Buslinie 30 durch ein Tram über die Johanniterbrücke lehnen wir ab. Auch wenn betreffend der Streckenführung in den Vernehmlassungsunterlagen ausgeführt wird, dass diese noch unbestimmt seien, so ist doch klar, dass eine solche Tramverbindung im Kleinbasel von der Brücke zumindest teilweise via Feldbergstrasse geführt werden muss. Diese Achse ist spätestens nach der Sperrung der Mittleren Rheinbrücke für den MIV zu einer unverzichtbaren Achse geworden. Entsprechend hoch ist bereits heute das Verkehrsaufkommen. Eine neue Tramlinie – natürlich mit behindertengerechten Kap-Haltestellen – würde die heute schon gravierende Stau-Situation bis hinauf zum Spalentor und im Kleinbasel zum Riehenring massiv verschärfen.</p> <p><i>Eingabe von: LDP Basel-Stadt</i></p>	Nicht berücksichtigt. Die Buslinie 30 ist seit einigen Jahren in den Hauptverkehrszeiten an ihrer Kapazitätsgrenze. Mit den erwarteten Entwicklungen und städtebaulichen Veränderungen auf dem Areal des Universitätsspitals Basel (Campus Gesundheit) und dem Life Science-Campus (Schällemätteli-Areal) wird der Druck auf eine effiziente Erschliessung noch grösser. Zur leistungsfähigeren Anbindung dieser Entwicklungsareale an den Bahnhof SBB ist eine Umstellung auf Trambetrieb angezeigt. Ein Tram hat eine höhere Fahrgastkapazität, gewährleistet eine höhere Fahrplanstabilität und weist einen höheren Fahrkomfort als ein Bus auf. Die Traminitiative hat die Umstellung der Linie 30 von Bus auf Tram bereits 2010 politisch gefordert.
375 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	f	<p><i>e/f) Tram 30</i></p> <p>Die Buslinie 30 ist seit langem an seine Kapazitätsgrenzen angelangt. Das Tram 30 soll mit höchster Priorität als ganzes Projekt realisiert werden. Eine zweigeteilte Realisierung zum Nachteil des Kleinbasels ist nicht nachvollziehbar. Um die Akzeptanz für das Projekt in der Bevölkerung sicherzustellen, ist es angebracht, die Bevölkerung entsprechend zu informieren.</p> <p><i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Einen grossen Nutzen erzielt das Tram 30 bereits, wenn die Zentren Campus Gesundheit (Universitätsspital, UKBB) und Life Science-Campus (Universität, Biozentrum) mit einer Tramverbindung an den Bahnhof SBB angeschlossen sind. Die Buslinie 30 ist seit einigen Jahren in den Hauptverkehrszeiten an ihrer Kapazitätsgrenze. Mit einer ersten Etappe des Trams 30 auf Grossbasler Seite kann die stark frequentierte Buslinie 30 auf dieser Verbindung schnell ersetzt werden. Eine Etappierung unterstützt zudem eine schnellere Realisierung dieser wichtigen Verbindung. Die Weiterführung über die Johanniterbrücke ins Kleinbasel ist unmittelbar als Folgeetappe eingeplant. Um rasch von der Unterstützung des Bundes aus dem Programm zum Agglomerationsverkehr zu profitieren ist die Etappierung des Trams 30 zweckmässig. So kann bereits in der 4. Generation der Abschnitt Tram 30/Grossbasel als A-Projekt nebst bspw. dem Tram Klybeck eingereicht werden.</p> <p>Der Regierungsrat berichtet dem Grossen Rat regelmässig zum Stand des Ausbaus des Tramstreckennetzes. Erstmals im 2015 und letztmals Ende 2018. Im Rahmen dieser Berichterstattung wird auch die Öffentlichkeit jeweils über die Stossrichtungen und die vordringlichen Tramprojekte in Basel umfassend mittels eines öffentlichen Forums informiert.</p>
376 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	f	f) <u>Tram 30 – Kleinbasel (inkl. Johanniterbrücke)</u>	Nicht berücksichtigt. Die Buslinie 30 ist seit einigen Jahren in den

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			Den Ersatz der heutigen Buslinie 30 durch ein Tram über die Johanniterbrücke lehnen wir ab. Auch wenn betreffend der Streckenführung in den Vernehmlassungsunterlagen ausgeführt wird, dass diese noch unbestimmt seien, so ist doch klar, dass eine solche Tramverbindung im Kleinbasel von der Brücke zumindest teilweise via Feldbergstrasse geführt werden muss. Diese Achse ist spätestens nach der Sperrung der Mittleren Rheinbrücke für den MIV zu einer unverzichtbaren Achse geworden. Entsprechend hoch ist bereits heute das Verkehrsaufkommen. Eine neue Tramlinie – natürlich mit behindertengerechten Kap-Haltestellen – würde die heute schon gravierende Stau-Situation bis hinauf zum Spalentor und im Kleinbasel zum Riehenring massiv verschärfen. <i>Eingabe von: IG Kleinbasel</i>	Hauptverkehrszeiten an ihrer Kapazitätsgrenze. Mit den erwarteten Entwicklungen und städtebaulichen Veränderungen auf dem Areal des Universitätsspitals Basel (Campus Gesundheit) und dem Life Science-Campus (Schällemätteli-Areal) wird der Druck auf eine effiziente Erschliessung noch grösser. Zur leistungsfähigeren Anbindung dieser Entwicklungsareale an den Bahnhof SBB ist eine Umstellung auf Trambetrieb angezeigt. Ein Tram hat eine höhere Fahrgastkapazität, gewährleistet eine höhere Fahrplanstabilität und weist einen höheren Fahrkomfort als ein Bus auf. Die Traminitiative hat die Umstellung der Linie 30 von Bus auf Tram bereits 2010 politisch gefordert.
377 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	g	g) Tramverlängerungen Kleinhüningen – Bahnhof Saint-Louis (mit Rheinbrücke) und i) Tram Klybeck–Westquai Über diese noch sehr rudimentären Visionen können wir uns zum heutigen Zeitpunkt noch nicht äussern. <i>Eingabe von: IG Kleinbasel</i>	Zur Kenntnis genommen.
378 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	h	h) Verlängerung Tram 11, Zwischenorientierung <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Der aktuelle Projektstand lässt ein Hochsetzen des Koordinationsstandes auf "Zwischenergebnis" noch nicht zu.
379 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	j	Zur Massnahme j (Tram Dreispitz – St. Jakob): Eine solche Linie müsste durch die Brüglingerstrasse – einem wichtigen Autobahnzubringer – geführt werden, was deren Kapazität erheblich schmälern würde. Angesichts der bereits ausgezeichneten ÖV-Erschliessung in diesem Gebiet ist auf dieses Projekt zu verzichten. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Die genannten Interessenkonflikte werden im Rahmen von Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsbetachtungen gegeneinander abgewogen und beurteilt. Aufgrund dieser Erkenntnisse wird das weitere Vorgehen festgehalten. Der Koordinationsstand "Vororientierung" bildet diesen frühen Projektstand korrekt ab.
380 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	j	j) Tram Dreispitz- St. Jakob Stellungnahme: Die hier angesprochene Direktverbindung zum Bahnhof Basel SBB via St. Jakob könnte mit einer Direktverbindung über S-Bahnstation Wolf (neue Tramhaltestelle) via der Haltestelle Peter Merian zum Bahnhof geführt werden. Eine solche Erweiterung des Tramnetzes in unserem Quartier würden wir sehr begrüssen. <i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Alban-Gellert</i>	Zur Kenntnis genommen. Die Strecke über die Brüglingerstrasse soll im Rahmen von Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsbetachtungen abgewogen und beurteilt werden. In diesem Zusammenhang werden auch alternative Streckenabschnitte und entsprechend die Linienführungen geprüft. Aufgrund dieser Erkenntnisse wird das weitere Vorgehen festgehalten.
381 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	k	Auch wenn der Richtplan stark generalisiert ist regen wir an , den	Berücksichtigt. Die Richtplankarte wird hinsichtlich dieses

<i>Thema / Objektblatt</i>	<i>Betreft</i>	<i>Nr.</i>	<i>Anregung, Bemerkung</i>	<i>Stellungnahme</i>
			Korridor für das Tram Dreispitz östlich der Reinacherstrasse vorzusehen. Die Fortführung BL wird auf der Ostseite der Reinacherstrasse erfolgen. <i>Eingabe von: Kanton Basel-Landschaft</i>	Planeintrags geprüft und der Korridor wird, falls in Abstimmung mit den anderen Richtplaneinträgen möglich, etwas weiter östlich eingezeichnet.
382 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	k	Zur Massnahme k (Tram Dreispitz): Auch diese Massnahme ist zu streichen. Siehe auch die entsprechenden Ausführungen unter «Zielsetzungen». <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Das Dreispitzareal befindet sich in einem Wandel. Das Gebiet Dreispitz muss mit dem ÖV integrierter erschlossen werden. Die langfristige Option soll gesichert bleiben.
383 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	k	k: Tram Dreispitz: Erschliessung Dreispitz Nord muss aufgenommen werden <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehrR</i>	Zur Kenntnis genommen. Dreispitz Nord ist bereits heute gut mit S-Bahn, Tram und Bus erschlossen. Gemäss Tramnetzentwicklung sollen in diesem wichtigen Entwicklungsgebiet weitere Optimierungen vorgenommen werden. Mit der Transformation der Nordspitze zu einem neuen durchmischten Stadtteil ist der Dreispitz besser mit dem öffentlichen Verkehr an der Peripherie und die umliegenden Quartiere im Tramnetz einzubinden.
384 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	k	k) Tram Dreispitz, Zwischenorientierung <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Der aktuelle Projektstand lässt ein Hochsetzen des Koordinationsstandes auf "Zwischenergebnis" noch nicht zu.
385 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	l	l) Tram Allschwil-Letten, Zwischenorientierung <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Der aktuelle Projektstand lässt ein Hochsetzen des Koordinationsstandes auf "Zwischenergebnis" noch nicht zu. Die Federführung liegt beim Kanton Basel-Landschaft.
386 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	m	<i>m) Direktanbindung Leimental – Bahnhof SBB West</i> Die SP Basel-Stadt begrüsst den Verbleib des Projektes Margarethenstich im Richtplan. Eine leistungsfähigere ÖV-Anbindung des Leimentals nach Basel ist wichtig, um die Verkehrsbelastung durch den motorisierten Pendlerverkehr aus dem Leimental zu reduzieren. <i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen.
387 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	m	Dass der Margarethenstich weiterhin enthalten ist, begrüssen wir. Es sind hierzu klare Aussagen zur Finanzierung zu machen. <i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. Der Richtplan trifft noch keine Aussagen zur Finanzierung. Diese erfolgen im Rahmen der Projektierung.
388 M1.2 Tram	Örtliche Festlegung	n	Für das stark wachsende und eng mit den Basler Wirtschaftszweigen	Berücksichtigt. Die Bezeichnung der Massnahme wird angepasst und

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			<p>verknüpfte Arbeitsgebiet Bachgraben ist unbedingt eine Tramanbindung notwendig. Nur so können die benötigten ÖV-Kapazitäten bereitgestellt werden und die bereits bestehende örtlichen Überlastungen des Strassennetzes in Basel und Allschwil gelindert werden. In der Karte ist ein Tram-Korridor Bachgraben-St-Johann dargestellt, im Text wird jedoch lediglich von einem ÖV-Korridor gesprochen. Dies ist anzupassen und die Planung des ÖV-Korridors als Tramstrecke im Siedlungsgebiet Basel-Stadt zeitnah voranzutreiben.</p> <p><i>Eingabe von: Gemeinde Allschwil</i></p>	<p>lautet neu: "<u>Tram Bachgraben - St. Johann</u>". Die weiteren Abklärungen werden ausgelöst. So soll im Rahmen einer Korridor- und Machbarkeitsabklärung und mittels Zweckmässigkeit eine geeignete Tramführung auf baselstädtischem Boden gefunden werden.</p>
389	M1.2 Tram		<p>Örtliche Festlegung</p> <p>n</p> <p>Wir beantragen, den Korridor für das Tram Bachgraben in Allschwil im Hegenheimermattweg enden zu lassen und nicht nordwestlich davon im Gewerbegebiet. Der Kanton BL plant die Fortführung des Korridors im Bereich der Strassenachse Hegenheimermattweg.</p> <p><i>Eingabe von: Kanton Basel-Landschaft</i></p>	<p>Berücksichtigt. Der Eintrag auf der Richtplankarte wird entsprechend geändert.</p>
390	M1.2 Tram		<p>Örtliche Festlegung</p> <p>n</p> <p>Gerne weisen wir auf nachstehende Punkte hin, die für das Bürgerspital wichtige Massnahmen sind und daher ausdrücklich begrüsst werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Öffentlicher Verkehr - Massnahme n) ÖV-Korridor Bachgraben - St. Johann <p><i>Eingabe von: Bürgergemeinde der Stadt Basel</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
391	M1.3 Car-Terminal		<p>Es ist nicht Aufgabe der öffentlichen Hand, privaten Reisebussen auf öffentlichen Grund Parkraum zu schaffen. Wir lehnen alle entsprechenden Zielsetzungen und Planungen ab.</p> <p>- Reisebusse sind im engen Stadtverkehr sowohl fahrend als auch parkiert ein gefährliches Hindernis für den Veloverkehr (Toter Winkel). Car-PP sollen daher nur am Stadtrand auf privatem Grund, ohne Behinderung/Gefährdung von Fuss- und Veloverkehr und mit guter Anbindung an den ÖV zugelassen sein.</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	<p>Reiseverkehre per Bus gibt es und sind rechtlich zulässig. Damit dieser Verkehr im städtischen Raum keine Probleme durch unsachgemässes Parken und Parksuchverkehr verursacht, widmet sich der Kanton dieser Thematik und führt eine Zweckmässigkeitsstudie durch. Diese soll gewährleisten, dass die Fahrten zu den Car-Terminals möglichst kurz sind und auf übergeordneten Strassen erfolgen.</p>
392	M1.3 Car-Terminal		<p>Ausgangslage</p> <p>«Der europäische Fernlinien- und Reisebusverkehr ist in den letzten Jahren stark gewachsen. In Basel gibt profitiert es heute von einem ein Angebot von bis zu 200 Direktverbindungen pro Tag.»</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehrR</i></p>	<p>Berücksichtigt. Zusätzlich wurde aufgrund neuerer Messungen festgestellt, dass es im Fern- und Reisebusverkehr ca. 100 Direktverbindungen pro Tag gibt. Entsprechend wird der Text in der Ausgangslage wie folgt geändert: "Der europäische Fernlinien- und Reisebusverkehr ist in den letzten Jahren stark gewachsen. In Basel profitiert gibt es heute von einem ein Angebot von bis zu <u>100</u> Direktverbindungen pro Tag."</p>
393	M1.3 Car-Terminal		<p>Ausgangslage</p> <p>- Es ist nicht nachvollziehbar, inwiefern Basel vom Fernlinien- und</p>	<p>Berücksichtigt. Zusätzlich wurde aufgrund neuerer Messungen</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
		<p>Reisebusnetz "profitieren" soll.</p> <p>- Es ist nachvollziehbar, weshalb Car-Infrastrukturen in der Kernstadt "fehlen" sollen, sie gehören schlicht nicht hierhin, s. unten.</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	<p>festgestellt, dass es im Fern- und Reisebusverkehr ca. 100 Direktverbindungen pro Tag gibt. Entsprechend wird der Text in der Ausgangslage wie folgt geändert: "Der europäische Fernlinien- und Reisebusverkehr ist in den letzten Jahren stark gewachsen. In Basel profitiert gibt es heute von einem ein Angebot von bis zu <u>100</u> Direktverbindungen pro Tag."</p>	
394	M1.3 Car-Terminal	Zielsetzungen	<p>Reisebusse sind in der Stadt sowohl fahrend als auch parkiert ein gefährliches Hindernis für den Veloverkehr und sollten den Bahnverkehr nicht konkurrenzieren. Car-PP sollten daher peripher am Stadtrand, mit guter Anbindung an den ÖV, zu liegen kommen.</p> <p><i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Die Car-Terminals sollen möglichst an das übergeordnete Strassennetz angebunden werden. Dies ist so in den Zielsetzungen festgehalten. Zudem ist es sinnvoll, solche Haltepunkte auch im Bereich von wichtigen ÖV-Haltepunkten anzulegen. Dies hätte den Vorteil, dass Reisende per Bahn oder Tram zum Car-Terminal gelangen könnten und somit privater PKW-Verkehr möglichst gering gehalten wird.</p>
395	M1.3 Car-Terminal	Zielsetzungen	<p>Bei der örtlichen Festlegung muss berücksichtigt werden, dass Stellplätze für Cars als ergänzendes Angebot zu bestehenden PW-Parkplätzen zu verstehen sind (und nicht als Ersatz.)</p> <p><i>Eingabe von: ACS beider Basel</i></p>	<p>An den im Richtplan genannten Standorten gibt es zurzeit jeweils kein Car-Terminal. Es ist also eine neue Nutzung, die eine bisher vorhandene Nutzung einschränken wird. Es ist Aufgabe bei der definiten Standortwahl zu schauen, welcher Standort aus welchen Gründen der geeignetste ist und wo die Auswirkungen auf bestehende Nutzungen möglichst gering sind. Das Ausschliessen der Nutzung von bestehendem Parkraum wäre eine Vorwegnahme und Einschränkung der raumplanerischen Abwägung bei der Projektentwicklung.</p>
396	M1.3 Car-Terminal	Zielsetzungen	<p><i>Es gilt die Car-Terminals optimal an das übergeordnete Bahn-, städtische ÖV- und nationale Strassennetz anzubinden.</i></p> <p>Basel profitiert heute von einem Angebot von bis zu 200 Direktverbindungen pro Tag. Ein neues Car-Terminal müsste eine Mehrheit dieser Verbindungen abwickeln. Deshalb ist es sinnvoll, wenn das Car-Terminal möglichst nahe am nationalen Strassennetz ist und die ReiseCars nicht über Kantonsstrassen ins Stadtzentrum geführt werden. Deshalb ist für die SP Basel-Stadt unbestritten, dass ein vollwertiges Car-Terminal nur in unmittelbarer Nähe zum nationalen Strassennetz realisiert werden soll.</p> <p><i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Die Car-Terminals sollen möglichst an das übergeordnete Strassennetz angebunden werden. Dies ist so in den Zielsetzungen festgehalten. Zudem ist es sinnvoll, solche Haltepunkte auch im Bereich von wichtigen ÖV-Haltepunkten anzulegen. Dies hätte den Vorteil, dass Reisende per Bahn oder Tram zum Car-Terminal gelangen könnten und somit privater PKW-Verkehr möglichst gering gehalten wird.</p>
397	M1.3 Car-Terminal	Zielsetzungen	<p>«Die Erstellung von ausreichenden Car-Terminals mit entsprechenden Serviceeinrichtungen wird angestrebt.»</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Reiseverkehre per Bus gibt es und sind rechtlich zulässig. Damit dieser Verkehr im städtischen Raum keine Probleme</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
				durch unsachgemässes Parken und Parksuchverkehr verursacht, widmet sich der Kanton dieser Thematik und führt eine Zweckmässigkeitsstudie durch. Diese soll gewährleisten, dass die Fahrten zu den Car-Terminals möglichst kurz sind und auf übergeordneten Strassen erfolgen.
			<i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehrR</i>	
398	M1.3 Car-Terminal	Zielsetzungen	Ablehnung. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen.
399	M1.3 Car-Terminal	Planungsgrundsatz	Bravo <i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen.
400	M1.3 Car-Terminal	Planungsgrundsatz	Ablehnung. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen.
401	M1.3 Car-Terminal	Planungsgrundsatz	B «B. Für Haltestellen sind ist nach Möglichkeit die Infrastrukturen zu schaffen und bereit zu stellen . Die Infrastruktur und deren Betreuung sind durch die Fernbusbetreiber gewährleistet. Wobei diese verpflichtet werden müssen, geeignete Infrastruktur bereit zu stellen, sofern es sich nicht um elektrisch Betriebene Cars handelt. » <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehrR</i>	Nicht berücksichtigt. Basierend auf einer Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsuntersuchung wird in Zusammenarbeit mit der Branche ermittelt, wo geeignete Standorte liegen und wer diese erstellen und betreiben wird. Die im Planungsgrundsatz offen gehaltene Formulierung wird daher beibehalten.
402	M1.3 Car-Terminal	Planungsanweisung	Ablehnung. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen.
403	M1.3 Car-Terminal	Örtliche Festlegung	Ablehnung. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen.
404	M1.3 Car-Terminal	Örtliche Festlegung	a) Car-Terminal Meret Oppenheim-Strasse Eine erste Standortstudie empfiehlt den Ausbau am bestehenden Standort Meret Oppenheimstrasse. Dies liesse sich mit relativ geringem Aufwand realisieren, indem auf dem Parkplatz zusätzliche Stellplätze für Cars zur Verfügung gestellt werden. Allerdings setzt dies das Einverständnis der SBB als Eigentümerin dieses Areals voraus. [Streichen der örtlichen Festlegung] <i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Die Car-Terminals sollen möglichst an das übergeordnete Strassennetz angebunden werden. Dies ist so in den Zielsetzungen festgehalten. Zudem ist es sinnvoll, solche Haltepunkte auch im Bereich von wichtigen öV-Haltepunkten anzulegen. Dies hätte den Vorteil, dass Reisende per Bahn oder Tram zum Car-Terminal gelangen könnten und somit motorisierter Individualverkehr möglichst gering gehalten wird.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
405 M1.3 Car-Terminal	Örtliche Festlegung	a	Wir lehnen die Standorte Bahnhof SBB und Erdbeergraben ab, da zu stadtnah. Die Standorte Wolf und Bad. Bahnhof sollen geprüft werden.	Nicht berücksichtigt. Die Car-Terminals sollen möglichst an das übergeordnete Strassennetz angebunden werden. Dies ist so in den Zielsetzungen festgehalten. Zudem ist es sinnvoll, solche Haltepunkte auch im Bereich von wichtigen öV-Haltepunkten anzulegen. Dies hätte den Vorteil, dass Reisende per Bahn oder Tram zum Car-Terminal gelangen könnten und somit motorisierter Individualverkehr möglichst gering gehalten wird.
			<i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehrR</i>	
406 M1.3 Car-Terminal	Örtliche Festlegung	b	b) Car-Terminal Erdbeergraben Längerfristig wird ein Terminal am Erdbeergraben in Betracht gezogen. Letzteres würde im Zusammenhang mit dem geplanten neuen Parking erfolgen. [Streichen der örtlichen Festlegung]	Nicht berücksichtigt. Die Car-Terminals sollen möglichst an das übergeordnete Strassennetz angebunden werden. Dies ist so in den Zielsetzungen festgehalten. Zudem ist es sinnvoll, solche Haltepunkte auch im Bereich von wichtigen öV-Haltepunkten anzulegen. Dies hätte den Vorteil, dass Reisende per Bahn oder Tram zum Car-Terminal gelangen könnten und somit motorisierter Individualverkehr möglichst gering gehalten wird.
			<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	
407 M1.3 Car-Terminal	Örtliche Festlegung	c	Seite 24 Buchstabe c: Ich weise darauf hin, dass für ein Car-Terminal auch im Untergrund von Basel Bad Bf insbesondere wegen des Rheintunnels keine Flächen verfügbar sind. Die wenigen, im Allmend vorhandenen Kraftomnibus-Haltestellen müssen weiterhin den örtlichen und regionalen Linienverkehren sowie für geplante Busersatz- oder kurzfristig erforderlich werdende Busnotverkehre zur ausschliesslichen Verfügung gestellt bleiben.	Zur Kenntnis genommen. Eine Standortevaluation ist geplant. Hierbei wird auch das Umfeld des Badischen Bahnhofs berücksichtigt.
			<i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i>	
408 M1.3 Car-Terminal	Örtliche Festlegung	c	c) Car-Terminal Badischer Bahnhof Ein Standort beim Badischen Bahnhof steht zur Diskussion. Dies wird Gegenstand einer Zweckmässigkeitsstudie sein. [Beibehalt der örtlichen Festlegung]	Zur Kenntnis genommen.
			<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	
409 M1.3 Car-Terminal	Örtliche Festlegung	d	d) Car-Terminal Wolf Ein Standort beim Wolf steht zur Diskussion. Dies wird Gegenstand einer Zweckmässigkeitsstudie sein. [Beibehalt der örtlichen Festlegung]	Zur Kenntnis genommen.
			<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	
410 M1.3 Car-Terminal	Örtliche Festlegung	d	d) Car-Terminal Wolf Stellungnahme: Ob es sich bei diesem Vorschlag um eine	Zur Kenntnis genommen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<p>Verlegenheitslösung oder um einen geeigneten Ort handelt, hängt von der Entwicklung, Ausgestaltung und Anbindung des Wolfsareal ab. Dazu auch der Vorschlag M 1.2 Tram.</p> <p><i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Alban-Gellert</i></p>	
411 M2.1 Nationalstrassen		<p>c. Der Regierungsrat setzt sich gegen den Ausbau des Nationalstrassennetzes in der Region Basel ein (West- und Osttangente, Gundelitunnel). Sowohl wegen der grauen Energie und den CO2-Emissionen der Zementproduktion, als auch wegen dem Effekt, dass weniger Raumwiderstände zu mehr Strassenverkehr führen.</p> <p><i>Eingabe von: BASTA!</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die Regierungen der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben im November 2018 eine gemeinsame Langfristperspektive für die Hochleistungsstrassen im Raum Basel verabschiedet. Diese ist eng mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) abgestimmt worden. Diese sieht vor, dass mittels Bau des Rheintunnels der Engapss auf der Osttangente beseitigt wird und dass mit einem Westring die Gemeinden Allschwil, Binningen, Bottmingen sowie Basel West und das Quartier Gundeldingen vom Durchgangsverkehr entlastet werden.</p>
412 M2.1 Nationalstrassen		<p>Unterirdisch geführte Verkehrsinfrastrukturen im Raum Basel sind hinsichtlich Werterhaltung, Sicherheit, Unterhalt, usw. mit langfristig nicht abschätzbaren hohen Kostenfolgen verbunden. Zusammen mit dem Bund und den umliegenden Kantonen und Ländern ist nach nachhaltigen Verkehrslösungen zu suchen. Gemäss den in den Planungsgrundsätzen formulierten Bemerkungen sind die Massnahmen zu überarbeiten.</p> <p><i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die Regierungen der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben im November 2018 eine gemeinsame Langfristperspektive für die Hochleistungsstrassen im Raum Basel verabschiedet. Diese ist eng mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) abgestimmt worden. Diese sieht vor, dass mittels Bau des Rheintunnels der Engpass auf der Osttangente beseitigt wird und dass mit einem Westring die Gemeinden Allschwil, Binningen, Bottmingen sowie Basel West und das Quartier Gundeldingen vom Durchgangsverkehr entlastet werden.</p> <p>Die Kosten für Betrieb und Unterhalt für unterirdische Verkehrsinfrastrukturen sind aufgrund vielfacher schweizweiter Erfahrungen gut abschätzbar und fliessen in die Kosten-Nutzen-Rechnung mit ein.</p>
413 M2.1 Nationalstrassen		<p>Verlagerung eines Grossteils des Verkehrs auf klima- und umweltschonende Verkehrsträger.</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Die umweltfreundliche Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl sieht der kantonale Richtplan vor.</p>
414 M2.1 Nationalstrassen		<p>Weiterentwicklung unterirdischer Projekte zu begrüessen Die SVP ist dafür, dass auch künftig innovative Verkehrsangebote ermöglicht werden können und dass es hierfür auch eine Weiterentwicklung der unterirdischen Verkehrsinfrastruktur geben muss. Der Regierungsrat wird mit Nachdruck gebeten, sich dafür einzusetzen, dass diese Planung zügig voranschreitet und sich der</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<p>Regierungsrat auch weiterhin mit dem Kanton Basel-Landschaft beim Bund dafür stark macht. Dazu gehören auch der Gundelitunnel, der Rheintunnel und der „Westring“.</p> <p><i>Eingabe von: SVP Basel-Stadt</i></p>	
415 M2.1 Nationalstrassen		<p>c) Der Regierungsrat setzte sich nicht weiter für den Ausbau des Nationalstrassennetzes in der Region Basel ein (Rheintunnel / Osttangente, Gundelitunnel, Westring). Einerseits wegen der Verkehrswirkung von Strassenbau, weiteren Verkehr zu generieren. Andererseits wegen der grauen Energie und den prozessbedingten CO2-Emissionen der Zementproduktion (alleine darum handelt es sich beim Ansatz, störende Verkehre in den Boden zu legen, nicht um eine global verallgemeinerbare Lösung für Verkehre in Agglomerationskernen, sondern um einen Ansatz, der bestenfalls zu unserem Nutzen, aber zu Lasten Dritter geht).</p> <p>d) Er lenkt Planungsressourcen daher in den klimafolgengerechten Umbau der Gesellschaft, statt in die Untersuchung von stadtweiten Tunnelsystemen.</p> <p><i>Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt! Basel</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Der Kanton Basel-Stadt verfolgt seit vielen Jahren eine stadtgerechte Verkehrspolitik bei der die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs im Vordergrund steht. Zudem ist die Siedlungsentwicklung so ausgerichtet, dass die Wege möglichst kurz sind und Fahrten reduziert werden. Trotz aller Massnahmen zugunsten einer stadtgerechten Mobilität wird der Zuwachs des motorisierten Individualverkehrs zwar deutlich kleiner ausfallen als derjenige des öffentlichen Verkehrs, aber dennoch weiter zunehmen. Ein gezielter Ausbau der Nationalstrassen nach dem Motto „so viel wie sinnvoll und nötig, so wenig wie möglich“ ist deshalb notwendig.</p> <p>Die Regierungen der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben im November 2018 eine gemeinsame Langfristperspektive für die Hochleistungsstrassen im Raum Basel verabschiedet. Diese ist eng mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) abgestimmt worden. Diese sieht vor, dass mittels Bau des Rheintunnels der Engpass auf der Osttangente beseitigt wird und dass mit einem Westring die Gemeinden Allschwil, Binningen, Bottmingen sowie Basel West und das Quartier Gundeldingen vom Durchgangsverkehr entlastet werden.</p>
416 M2.1 Nationalstrassen	Ausgangslage	<p>Hier ist ein Verweis auf die kürzlich vom Regierungsrat verabschiedete «Langfristperspektive Hochleistungsstrassen» anzubringen.</p> <p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Diesbezüglich wird der Westring neu als örtliche Festlegung in den Richtplan aufgenommen. Auf eine Ergänzung der Ausgangslage wird verzichtet.</p>
417 M2.1 Nationalstrassen	Ausgangslage	<p>Die am 13.11.18 vorgestellte, von den Regierungen der beiden Basler Halbkantone beschlossene und mit dem Bund abgestimmte Langfristperspektive für die Hochleistungsstrassen im Raum Basel, sind in die Ausgangslage zu integrieren.</p> <p><i>Eingabe von: ACS beider Basel</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Diesbezüglich wird der Westring neu als örtliche Festlegung in den Richtplan aufgenommen. Auf eine Ergänzung der Ausgangslage wird verzichtet.</p>

<i>Thema / Objektblatt</i>	<i>Betreft</i>	<i>Nr. Anregung, Bemerkung</i>	<i>Stellungnahme</i>
418 M2.1 Nationalstrassen	Ausgangslage	Diese Einschätzung folgt dem veralteten Prinzip «predict and provide». Es muss zum Ausdruck kommen, dass eine allfällige Zunahme im täglichen Verkehr auf der Osttangente die Konsequenz politischer Entscheide zu Gunsten des Autos ist. Der Kanton BS ist dieser Zunahme nicht einfach ausgeliefert, ist doch ein substanzieller Teil dieses Verkehrs hausgemacht bzw. Quell-/Zielverkehr.	Der Kanton Basel-Stadt verfolgt seit vielen Jahren eine stadtgerechte Verkehrspolitik bei der die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs im Vordergrund steht. Zudem ist die Siedlungsentwicklung so ausgerichtet, dass die Wege möglichst kurz sind und Fahrten reduziert werden. Trotz aller Massnahmen zugunsten einer stadtgerechten Mobilität wird der Zuwachs des motorisierten Individualverkehrs zwar deutlich kleiner ausfallen als derjenige des öffentlichen Verkehrs, aber dennoch weiter zunehmen. Ein gezielter Ausbau der Nationalstrassen nach dem Motto „so viel wie sinnvoll und nötig, so wenig wie möglich“ ist deshalb notwendig.
<i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehrR</i>			
419 M2.1 Nationalstrassen	Ausgangslage	- Die unzulässigen Lärmemissionen sind kein Naturgesetz sondern bestehen auf Grund von zu viel Verkehr und einem eklatanten Vollzugsnotstand im gesetzlich gebotenen Lärmschutz. Die Ausgangslage ist also widerrechtlich, da die Lärmsanierung der Nationalstrassen allerspätestens 2015 hätte abgeschlossen sein müssen.	Seitens Bund liegt das Lärmsanierungsprojekt für die gesetzlich geschuldeten Massnahmen vor, dessen Realisierung in den Jahren 2021/2022 vorgesehen ist. Darüber hinaus finanziert der Kanton Basel-Stadt über den gesetzlichen Bedarf hinaus den Einbau von Lärmschutzfenstern.
<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>			
420 M2.1 Nationalstrassen	Ausgangslage	- Die beschriebene Prognose des kommenden Mehrverkehrs ist kein Naturgesetz, sondern Folge einer verfehlten Verkehrspolitik, die dem MIV den roten Teppich ausrollt, statt ihn auf ein umwelt-, klima- und siedlungsverträgliches Mass zu regulieren.	Der Kanton Basel-Stadt verfolgt seit vielen Jahren eine stadtgerechte Verkehrspolitik bei der die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs im Vordergrund steht. Zudem ist die Siedlungsentwicklung so ausgerichtet, dass die Wege möglichst kurz sind und Fahrten reduziert werden. Trotz aller Massnahmen zugunsten einer stadtgerechten Mobilität wird der Zuwachs des motorisierten Individualverkehrs zwar deutlich kleiner ausfallen als derjenige des öffentlichen Verkehrs, aber dennoch weiter zunehmen. Ein gezielter Ausbau der Nationalstrassen nach dem Motto „so viel wie sinnvoll und nötig, so wenig wie möglich“ ist deshalb notwendig.
<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>			
421 M2.1 Nationalstrassen	Zielsetzungen	Beim Ausbau der Nationalstrassen besteht immer das Spannungsfeld, dass die Schaffung neuer Kapazitäten zu mehr Nutzung führt, andererseits aber nun mal Wege gesucht werden müssen, um die städtischen Strassen von Durchgangsverkehr zu entlasten. Vor diesem Hintergrund anerkennt die EVP zwar die vorgeschlagenen Massnahmen mehrheitlich als notwendig, weist aber zugleich darauf hin, dass darauf langfristig keine weitre Ausbaumassnahmen erfolgen sollten. Die EVP vertritt die Meinung, dass – wenn ein Ausbau nicht zu umgehen ist – dieser Ausbau prioritöt unterirdisch zu erfolgen hat, wenn möglich mit einem Rückbau oberirdischer Strassenkapazitäten.	Zur Kenntnis genommen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
<i>Eingabe von: EVP Basel-Stadt</i>			
422	M2.1 Nationalstrassen	Zielsetzungen	<p>Eine weitere Erhöhung der Kapazitäten der Nationalstrassen führt ohne Rückbau der MIV-Kapazität auf dem restlichen Strassennetz zwangsläufig zu einer Zunahme des MIV. Die Erhöhung der Kapazität der Nationalstrassen ist folglich nur zulässig und sinnvoll, wenn auf dem lokalen Strassennetz die MIV-Kapazitäten absolut mindestens so stark gesenkt werden.</p> <p>Im Kanton Basel-Stadt wird die Bevölkerung sowie die Anzahl der Beschäftigten bis ins Jahr 2035 zunehmen. Aktuelle Prognosen gehen trotz umfangreicher Mobilitätsmassnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs von einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs aus. Eine weitere Zuspitzung der Engpassituation auf der Osttangente wird erwartet und dadurch vermehrter Ausweichverkehr auf das kantonale Strassennetz. Der Kanton strebt aber eine Verlagerung des MIV auf die Nationalstrassen an, um somit das Kantonsstrassennetz und die siedlungsorientierten Strassen möglichst vom Verkehr zu entlasten.</p>
<i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>			
423	M2.1 Nationalstrassen	Zielsetzungen	<p>Stellungnahme: Die Zielsetzung: „Weiter gilt es, die Lärmemissionen und Luftbelastungen (mit Schadstoffen) dieser stark befahrenen Achsen zu reduzieren, um die Wohnlichkeit der angrenzenden Quartiere zu erhöhen" unterstützen wir sehr - doch die vorgeschlagenen Massnahmen, eingebracht bei b) erachten wir als ungenügend.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Alban-Gellert</i>			
424	M2.1 Nationalstrassen	Zielsetzungen	<p>Die Fokussierung auf Engpassbeseitigung lehnen wir ab. Es müssen MIV-Fahrten reduzierende Massnahmen in die Ziele aufgenommen werden (Erhöhung des Besetzungsgrades, Brechung der Verkehrsspitzen, Verlagerung usw.), siehe frühere Antworten.</p> <p>Die vorgeschlagenen Massnahmen wie Erhöhung des Besetzungsgrades, Brechung der Verkehrsspitzen sind Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements. Diese sind in der Zielsetzung zu den Kantonsstrassen enthalten. Darüber hinaus ist im Planungsgrundsatz B enthalten, dass der Bund durch Verkehrsmanagementmassnahmen die Kapazitäten der Nationalstrassen möglichst optimal ausnutzen soll. Des Weiteren enthält das verkehrspolitische Leitbild Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement (Durchführung von Informationskampagnen, Massnahmen in Betrieben und Unternehmen). Die Thematik Verlagerung ist implizit im Richtplan mit den Massnahmen zur stadtgerechten Mobilität enthalten.</p>
<i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i>			
425	M2.1 Nationalstrassen	Zielsetzungen	<p>Die Beteuerung „Weiter gilt es, die Lärmemissionen und Luftbelastungen dieser stark befahrenen Achsen zu reduzieren, um die Wohnlichkeit der angrenzenden Quartiere zu erhöhen.“ findet keine Konkretisierung bei Planungsanweisungen oder Festlegungen. Diese Fragestellungen – ebenso wie zusätzlich die Risikosituation – müssten nun in die Überlegungen einbezogen werden.</p> <p>Diese Zielsetzung wird mittels den beschriebenen örtlichen Festlegungen a) Rheintunnel und b) Sanierung Osttangente umgesetzt.</p>
<i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>			

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
426 M2.1 Nationalstrassen	Zielsetzungen		Grundsätzlich besteht das Problem – neben Lärm- oder Lufthygienefragen - dass sowohl Binnen-, Pendler- und Transitverkehr über die städtischen Autobahnen geführt wird und Staus auf der Autobahn Auswirkungen bis weit ins Stadtgebiet haben können. Mit der Autobahnklammer, die vor Rheinfelden den Rhein überquert, besteht bereits eine intakte Umfahungsstrecke für den Transitverkehr Schweiz-Deutschland. Dies ist nun entsprechend zu nutzen und entsprechend ist dies im Richtplan zu berücksichtigen. <i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>	Der Autobahnabschnitt über Rheinfelden ist offen und nutzbar, allerdings konnte bislang nur ein Verlagerungseffekt von ca. 5-10% festgestellt werden. Dieser wird voraussichtlich etwas höher sein, sobald die Zollabfertigung für den Schwerverkehr im Bereich Rheinfelden ausgebaut ist. Dies ist geplant und wird vor dem Bau des Rheintunnels fertig gestellt sein. Aber auch diese Massnahme wird nicht ausreichen, um den Engpass auf der Osttangente zu beseitigen.
427 M2.1 Nationalstrassen	Zielsetzungen		Das Allschwiler Entwicklungsgebiet ist primär mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen, nicht mit einer Autobahn. Dies würde den Zielsetzungen einer nachhaltigen Verkehrspolitik entsprechen. Es erstaunt, dass seit vielen Jahren ein Gebiet entwickelt wird, ohne die Frage des öffentlichen Verkehrs anzugehen. Vgl. dazu auch das gegenteilige Vorgehen mit dem Tramausbau nach Hünningen, das vorab zur Arealentwicklung gebaut werden soll. Ebenso war auch das Tram nach St. Louis zu gutem Teil geleitet vom Ziel der Arealentwicklung. <i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>	Die Verbesserung der öV-Anbindung des Gebiets Allschwil Bachgraben ist vorgesehen und im Objektblatt M1.2 Tram als örtliche Festlegung n) ÖV-Korridor Bachgraben - St. Johann enthalten.
428 M2.1 Nationalstrassen	Zielsetzungen		Ablehnung. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen.
429 M2.1 Nationalstrassen	Planungsgrundsatz		Ablehnung. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen.
430 M2.1 Nationalstrassen	Planungsgrundsatz	A	A: Widerspruch, siehe C6, 4. Erster Abschnitt C6, 4. Erster Abschnitt lautet: Motorisierter Individualverkehr: «Die Autobahnen der Region sollen bis zu einem gewissen Grad in der Lage sein, sowohl den Agglomerationsverkehr als auch den internationalen Personen- und Güterverkehr bewältigen zu können.» Denn der Güterverkehr gehört für uns auf die Schiene wie primär auch der internationale Personenverkehr. Der Agglomerationsverkehr hat primär über den öV und das Velo zu erfolgen. <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehrR</i>	Auch der Richtplan unterstützt die erwähnten Verlagerungsziele. Dennoch muss der verbleibende MIV auf der Autobahn bewältigt werden können. Ungenügende Kapazitäten auf dem Hochleistungsstrassennetz führen zu unerwünschten Verlagerungen auf das untergeordnete Netz.
431 M2.1 Nationalstrassen	Planungsgrundsatz	C	C: Widerspruch, siehe C6, 4. Zweiter Abschnitt C6, 4. Zweiter Abschnitt lautet: «Dies bedingt Verkehrslenkungsmassnahmen, um die Kapazität der Infrastruktur optimal auszuschöpfen sowie einen gezielten Netzausbau, der durch den Bund in Abstimmung mit dem Kanton und die koordiniert mit den	Nicht berücksichtigt. Ein Verzicht auf den gezielten Netzausbau führt zu ungenügenden Kapazitäten auf dem Hochleistungsstrassennetz und damit zu unerwünschten Verlagerungen auf das untergeordnete Netz.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			benachbarten Gebietskörperschaften zu erfolgen haben. » Siehe Antwort C4, 2. <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehR</i>	
432 M2.1 Nationalstrassen	Planungsanweisung		Ablehnung. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen.
433 M2.1 Nationalstrassen	Planungsanweisung	1	Wir beantragen, die Planungsanweisung zum Zubringer Bachgraben - Nordtangente vom Kap. M 2.1 in das Kap. M2.2 zu verschieben. (Begründung siehe oben unter „KRIP, Allgemeines/Übergeordnetes“.) Die Finanzierung des Zubringers Bachgraben - Nordtangente ist in den zuständigen Gremien noch nicht diskutiert worden. Der Richtplan ist kein geeignetes Instrument, diese Fragestellung zu klären. Wir erachten die Aussage zur Finanzierung daher als verfrüht und beantragen, sie wegzulassen. <i>Eingabe von: Kanton Basel-Landschaft</i>	Berücksichtigt. Die örtliche Festlegung zum Zubringer Bachgraben - Nordtangente (neu Zubringer Bachgraben Allschwil (ZUBA)) wird in das Objektblatt M2.2 Kantonsstrassen verschoben. Die Thematik zur Finanzierung des Zubringers ist zwischenzeitlich geklärt worden und verbleibt im Richtplan.
434 M2.1 Nationalstrassen	Planungsanweisung	1	Planungsanweisung 1. -> ... Im Gegenzug verpflichtet er den Kanton für das betroffene Gebiet zu einer maximalen MIV-Quote betreffend Binnen- und Ziel-/Quellverkehr.» <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehR</i>	Nicht berücksichtigt. Die geforderte Ergänzung der Planungsanweisung ist nicht umsetzbar und nicht sinnvoll. Vielmehr wird versucht den öV in diesem Gebiet zu verbessern (s. Objektblatt M1.2 Tram, örtliche Festlegung n) öV-Korridor Bachgraben - St. Johann).
435 M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung		Ebenfalls nicht aufgeführt und im Richtplan zu ergänzen, ist der gemäss STEP 2030 beschlossene Ausbau der A2 auf 8 Spuren. <i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Die Kapazitätserweiterung auf dem Abschnitt Hagnau-Augst liegt im Kanton Basel-Landschaft und ist daher nicht im Richtplan des Kantons Basel-Stadt enthalten.
436 M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung		Alle Projekte streichen. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt.
437 M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung		Wir lehnen die Langfristperspektive Nationalstrassen gemäss STEP Nationalstrassen dezidiert ab und werden alle Möglichkeiten bemühen, diese Pläne der 1960er-Jahre im 21. Jahrhundert nicht Realität werden zu lassen. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen.
438 M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	a	Die Situation mit der Osttangente ist nicht mehr tragbar. Die CVP	Zur Kenntnis genommen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			begrüssst die Anstrengungen in diesem Bereich und unterstützt die Schaffung des Rheintunnels – diese ist definitiv eine Priorität. <i>Eingabe von: CVP Basel-Stadt</i>	
439 M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	a	Zur Massnahme a (Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel): Der Rheintunnel wird von Seiten des ASTRA in der Variante Cmax projiziert. Folglich kann auf die Begriffe «optionaler» und «maximalen Ausbau» verzichtet werden. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Berücksichtigt. Der Text wird wie folgt geändert: Der Bund hat beschlossen, das Kapazitätsproblem auf der Osttangente mit einem «Rheintunnel» zu lösen. Dieser sieht eine neue unterirdische Verbindung ab Zubringer Rheinhafen Birsfelden zur Nordtangente mit optionaler Anbindung der A5 vor. Die Zuständigkeit für das Vorhaben liegt vollumfänglich beim Bund. Für die Erweiterung der Nationalstrassen zwischen Hagnau und dem Badischen Bahnhof liegt mit dem Projekt Rheintunnel eine konsolidierte und abgestützte Lösung vor. Diese sieht im maximalen Ausbau zwei Tunnelröhren mit je zwei Fahrstreifen und eine Anbindung an die Nationalstrasse in Richtung Frankreich und Deutschland vor.
440 M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	a	Im Abschnitt a) Rheintunnel ist von einer unterirdischen Verbindung zwischen Birsfelden und der Nordtangente mit optionaler Anbindung an die A5 die Rede. Gemäss STEP 2030 handelt es beim Anschluss an die Deutsche A5 allerdings nicht um eine Option, sondern um einen festen Bestandteil. Der Richtplaneintrag ist entsprechend zu korrigieren. Weiter wird in demselben Abschnitt im Zusammenhang mit dem Rheintunnel ausgeführt, dieser werde maximal aus zwei zweispurigen Tunnelröhren bestehen. Gemäss STEP 2020 wird die Variante Cmax projiziert, weshalb das Wort «maximal» zu streichen ist. <i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Berücksichtigt. Der Text wird wie folgt geändert: Der Bund hat beschlossen, das Kapazitätsproblem auf der Osttangente mit einem «Rheintunnel» zu lösen. Dieser sieht eine neue unterirdische Verbindung ab Zubringer Rheinhafen Birsfelden zur Nordtangente mit optionaler Anbindung der A5 vor. Die Zuständigkeit für das Vorhaben liegt vollumfänglich beim Bund. Für die Erweiterung der Nationalstrassen zwischen Hagnau und dem Badischen Bahnhof liegt mit dem Projekt Rheintunnel eine konsolidierte und abgestützte Lösung vor. Diese sieht im maximalen Ausbau zwei Tunnelröhren mit je zwei Fahrstreifen und eine Anbindung an die Nationalstrasse in Richtung Frankreich und Deutschland vor.
441 M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	a	Der geplante Autobahnabschnitt soll mit Priorität vorangetrieben werden. Die Pläne betr. „Westring“ müssen noch integriert werden.	Die Langfristperspektive Nationalstrassen, die am 13. November 2018 öffentlich kommuniziert wurde, wird bereits im kantonalen Richtplan erwähnt. Bei der Massnahme „c) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)“ wird erläutert, dass der ABAC-Tunnel nur in Zusammenhang mit einer Ringlösung realisiert werden soll und dass das weitere Vorgehen in Zusammenarbeit zwischen den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft und dem Bundesamt für Strassen geklärt werden muss. Neu wird zusätzlich die Massnahme „Westring“ mit dem Koordinationsstand „Vororientierung“ aufgenommen. Erst bei Vorlage konkreterer Planungen u.a. zum Streckenverlauf kann die Massnahme in der Richtplankarte aufgenommen werden. Dannzumal wird eine

Anpassung dieser Massnahme im kantonalen Richtplan notwendig und somit eine erneute öffentliche Vernehmlassung erfolgen.
Die Massnahme „c) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)“ wird zunächst im kantonalen Richtplan belassen und der Koordinationsstand von "Zwischenergebnis" auf "Vororientierung" zurückgesetzt. Sie ist nach wie vor im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse des Bundes enthalten und kann erst dann aus dem Richtplan entlassen werden, sobald ein entsprechender Beschluss des Bundes vorliegt.

Eingabe von: LDP Basel-Stadt

442 M2.1 Nationalstrassen

Örtliche Festlegung

a

a) Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel
"...prioritären Realisierungshorizont 2030 zugeteilt. Mit der Planung des Rheintunnels werden zwingend auch geeignete flankierende Massnahmen projektiert, die möglicherweise vorhandenen Überkapazitäten der bestehenden Osttangente verhindern."
Das "Bauwerk Osttangente" beeinträchtigt die Wohnqualität in der Breite massiv und schneidet es von der Nachbargemeinde ab. Mit der Planung des Rheintunnels müssen deshalb zwingend auch geeignete flankierende Massnahmen wie z. B. eine Redimensionierung der Osttangente projektiert werden. Ansonsten werden die möglicherweise vorhandenen Überkapazitäten dazu führen, dass zusätzlicher Verkehr entsteht. Diese Entwicklung steht im krassen Gegensatz zu allen Umwelt- und Verkehrszielen der Gegenwart.

Eingabe von: SP Basel-Stadt

Nicht berücksichtigt. Im Rahmen der Überlegungen zur Engpassbeseitigung auf der Osttangente wurden auch Rückbauvarianten der Osttangente untersucht. Die Resultate waren ernüchternd. So zeigte sich, dass der Handlungsspielraum auf der Stammachse der Osttangente sehr gering ist. Für den Durchgangsverkehr wurden bei allen untersuchten Varianten taugliche Lösungen gefunden; problematisch war stets der hohe Binnen- und Ziel-/Quellverkehrsanteil. Ebenso wurde festgestellt, dass angesichts der Verkehrsverlagerungen auf das Lokalstrassen- bzw. Stadtstrassennetz das städtebauliche Verbesserungspotential beschränkt und teilweise mit erheblichen Einschränkungen zu rechnen ist.

443 M2.1 Nationalstrassen

Örtliche Festlegung

a

Lit a): Es ist bereits beschlossen worden, dass der Rheintunnel an die AS angebunden wird. „Optional“ ist daher zu streichen. Ebenso ist festgelegt worden, dass die zwei Tunnelröhren je zwei Fahrstreifen haben werden. „Maximal“ ist daher zu streichen.

Eingabe von: TCS beider Basel

Berücksichtigt. Der Text wird wie folgt geändert: Der Bund hat beschlossen, das Kapazitätsproblem auf der Osttangente mit einem «Rheintunnel» zu lösen. Dieser sieht eine neue unterirdische Verbindung ab Zubringer Rheinhafen Birsfelden zur Nordtangente mit optionaler Anbindung der A5 vor. Die Zuständigkeit für das Vorhaben liegt vollumfänglich beim Bund. Für die Erweiterung der Nationalstrassen zwischen Hagnau und dem Badischen Bahnhof liegt mit dem Projekt Rheintunnel eine konsolidierte und abgestützte Lösung vor. Diese sieht im maximalen Ausbau zwei Tunnelröhren mit je zwei Fahrstreifen und eine Anbindung an die Nationalstrasse in Richtung Frankreich und Deutschland vor.

444 M2.1 Nationalstrassen

Örtliche Festlegung

a

a, b: zu ändern: Rückbau A2 Osttangente

Nicht berücksichtigt. Im Rahmen der Überlegungen zur Engpassbeseitigung auf der Osttangente wurden auch Rückbauvarianten der Osttangente untersucht. Die Resultate waren

ernüchternd. So zeigte sich, dass der Handlungsspielraum auf der Stammachse der Osttangente sehr gering ist. Für den Durchgangsverkehr wurden bei allen untersuchten Varianten taugliche Lösungen gefunden; problematisch war stets der hohe Binnen- und Ziel-/Quellverkehrsanteil. Ebenso wurde festgestellt, dass angesichts der Verkehrsverlagerungen auf das Lokalstrassen- bzw. Stadtstrassennetz das städtebauliche Verbesserungspotenzial beschränkt und teilweise mit erheblichen Einschränkungen zu rechnen ist.

Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr

445 M2.1 Nationalstrassen

Örtliche Festlegung

a

Die Festlegungen Engpassbeseitigung A2, Osttangente, Rheintunnel sind zu streichen. Die Funktionsfähigkeit der Ost-Tangente ist zu gewährleisten.

Nicht berücksichtigt. Im Kanton Basel-Stadt wird die Bevölkerung sowie die Anzahl der Beschäftigten bis ins Jahr 2035 zunehmen. Aktuelle Prognosen gehen trotz umfangreicher Mobilitätsmassnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs von einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs aus. Eine weitere Zuspitzung der Engpasssituation auf der Osttangente wird erwartet und dadurch vermehrter Ausweichverkehr auf das kantonale Strassennetz. Der Kanton strebt aber eine Verlagerung des MIV auf die Nationalstrassen an, um somit das Kantonsstrassennetz und das untergeordnete Strassennetz möglichst vom Verkehr zu entlasten.

Eingabe von: WWF Region Basel

446 M2.1 Nationalstrassen

Örtliche Festlegung

a

Der Bund hat beschlossen, das Kapazitätsproblem auf der Osttangente mit einem «Rheintunnel» zu lösen. Dieser sieht eine neue unterirdische Verbindung ab Zubringer Rheinhafen Birsfelden zur Nordtangente mit ~~optionaler~~ Anbindung der A5 vor. Die Zuständigkeit für das Vorhaben liegt vollumfänglich beim Bund. Für die Erweiterung der Nationalstrassen zwischen Hagnau und dem Badischen Bahnhof liegt mit dem Projekt Rheintunnel eine konsolidierte und abgestützte Lösung vor. Diese sieht ~~im maximalen Ausbau~~ zwei Tunnelröhren mit je zwei Fahrstreifen und eine Anbindung an die Nationalstrasse in Richtung Frankreich und Deutschland vor.

Berücksichtigt. Der Text wird wie folgt geändert: Der Bund hat beschlossen, das Kapazitätsproblem auf der Osttangente mit einem «Rheintunnel» zu lösen. Dieser sieht eine neue unterirdische Verbindung ab Zubringer Rheinhafen Birsfelden zur Nordtangente mit ~~optionaler~~ Anbindung der A5 vor. Die Zuständigkeit für das Vorhaben liegt vollumfänglich beim Bund. Für die Erweiterung der Nationalstrassen zwischen Hagnau und dem Badischen Bahnhof liegt mit dem Projekt Rheintunnel eine konsolidierte und abgestützte Lösung vor. Diese sieht ~~im maximalen Ausbau~~ zwei Tunnelröhren mit je zwei Fahrstreifen und eine Anbindung an die Nationalstrasse in Richtung Frankreich und Deutschland vor.

Eingabe von: Handelskammer beider Basel

447 M2.1 Nationalstrassen

Örtliche Festlegung

a

Verlegung A2 (Osttangente) in den Untergrund, ohne Kapazitätserweiterung bzw. Einhausung (analog Schwammendingen).

Die Forderung für eine vollständige Tieferlegung der Osttangente ist aus verkehrsplanerischer und bautechnischer Sicht schwer (oder sogar nicht) umsetzbar. Im Rahmen der Alternativplanung STOT wurde bereits ab 2012 ein umfassendes Variantenstudium mit teilweiser und vollständiger Tieferlegung erarbeitet, bewertet und begründet verworfen. Bei einer Verlegung der Osttangente in den

Untergrund, muss diese sehr tief zu liegen kommen, da die Strecke den Rhein unterqueren muss. Dies hat dann zur Folge, dass eine Anbindung an die Stadtstrassenebene aufgrund der markanten Überschreitung des maximal zulässigen Gefälles technisch überhaupt nicht möglich ist. Eine Anbindung an das Stadtstrassennetz ist aber sehr wichtig, denn der Verkehr auf der Osttangente ist zu 75% Binnen- und Ziel-/Quellverkehr und ist somit vom Stadtstrassennetz verdrängter städtischer Verkehr. Ohne eine direkte Anbindung der Osttangente an das Stadtstrassennetz würde dieser Verkehr wieder auf das Stadtstrassennetz abfliessen. Zudem müssten wegen den gegebenen Platzverhältnissen an den Anschlussbauwerken einige Liegenschaften im Abschnitt Schwarzwaldtunnel bis Breite abgebrochen werden. Die groben Kostenabklärungen beliefen sich damals auf über 3 Mrd. Franken. Dieser Lösungsansatz wurde daher in Anbetracht der ungünstigen verkehrlichen Auswirkungen sowie insbesondere auch wegen der hohen Projektkosten nicht weiter verfolgt. An der damaligen Ausgangslage hat sich bis heute nichts geändert.

Eingabe von: VCS beider Basel

448	M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	b	b) Sanierung Osttangente Gemäss der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 ist der Bund verpflichtet, bis zum 31. März 2015 Schallschutzmassnahmen bei Nationalstrassen vorzunehmen. Weder der Kanton noch der Bund haben bis heute die dringend notwendigen und gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutzmassnahmen bei der Osttangente umgesetzt. Es ist inakzeptabel, dass die Lärmschutzsanierung erst mit den Sanierungsplänen des Bundes vorgenommen werden sollen.	Seitens Bund liegt das Lärmsanierungsprojekt für die gesetzlich geschuldeten Massnahmen vor, dessen Realisierung in den Jahren 2021/2022 vorgesehen ist. Darüber hinaus finanziert der Kanton Basel-Stadt über den gesetzlichen Bedarf hinaus den Einbau von Lärmschutzfenstern.
-----	-----------------------	---------------------	---	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Eingabe von: SP Basel-Stadt

449	M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	b	Sanierung Osttangente Stellungnahme: Die hier für die Osttangente vorgeschlagenen Schutzmassnahmen sind mehr als ungenügend (einige Lärmschutzfenster und -Wände mehr, sowie ein neuer Strassenbelag). Das Quartier erwartet bessere Vorschläge - diese sind der Regierung bekannt.	Seitens Bund liegt das Lärmsanierungsprojekt für die gesetzlich geschuldeten Massnahmen vor, dessen Realisierung in den Jahren 2021/2022 vorgesehen ist. Darüber hinaus finanziert der Kanton Basel-Stadt über den gesetzlichen Bedarf hinaus den Einbau von Lärmschutzfenstern.
-----	-----------------------	---------------------	---	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Alban-Gellert

450	M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	c	Es ist ein Westring um Basel im Richtplan vorzusehen, der das Siedlungsgebiet Allschwils miteinbezieht.	Berücksichtigt. Neu wird die Massnahme „Westring“ mit dem Koordinationsstand „Vororientierung“ aufgenommen. Erst bei Vorlage konkreter Planungen u.a. zum Streckenverlauf kann die Massnahme in der Richtplankarte aufgenommen werden. Darnach wird eine Anpassung dieser Massnahme im kantonalen Richtplan
-----	-----------------------	---------------------	---	---------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

notwendig und somit eine erneute öffentliche Vernehmlassung erfolgen.

Die Massnahme „c) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)“ wird zunächst im kantonalen Richtplan belassen und der Koordinationsstand von "Zwischenergebnis" auf "Vororientierung" zurückgesetzt. Sie ist nach wie vor im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse des Bundes enthalten und kann erst dann aus dem Richtplan entlassen werden, sobald ein entsprechender Beschluss des Bundes vorliegt.

Eingabe von: Gemeinde Allschwil

451 M2.1 Nationalstrassen

Örtliche Festlegung

c

Wir gehen davon aus, dass das kürzlich vom Regierungsrat publizierte Zielbild der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft noch Eingang in den Richtplan finden wird. Dies betrifft namentlich die Planung des sogenannten „Westrings“ anstelle des ABAC (Gundelitunnel).

Berücksichtigt. Neu wird die Massnahme „Westring“ mit dem Koordinationsstand „Vororientierung“ aufgenommen. Erst bei Vorlage konkreter Planungen u.a. zum Streckenverlauf kann die Massnahme in der Richtplankarte aufgenommen werden. Dannzumal wird eine Anpassung dieser Massnahme im kantonalen Richtplan notwendig und somit eine erneute öffentliche Vernehmlassung erfolgen.

Die Massnahme „c) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)“ wird zunächst im kantonalen Richtplan belassen und der Koordinationsstand von "Zwischenergebnis" auf "Vororientierung" zurückgesetzt. Sie ist nach wie vor im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse des Bundes enthalten und kann erst dann aus dem Richtplan entlassen werden, sobald ein entsprechender Beschluss des Bundes vorliegt.

Eingabe von: FDP Basel-Stadt

452 M2.1 Nationalstrassen

Örtliche Festlegung

c

Der Westring ist als separates Projekt im Objektblatt Nationalstrassen zu erwähnen.

Berücksichtigt. Neu wird die Massnahme „Westring“ mit dem Koordinationsstand „Vororientierung“ aufgenommen. Erst bei Vorlage konkreter Planungen u.a. zum Streckenverlauf kann die Massnahme in der Richtplankarte aufgenommen werden. Dannzumal wird eine Anpassung dieser Massnahme im kantonalen Richtplan notwendig und somit eine erneute öffentliche Vernehmlassung erfolgen.

Die Massnahme „c) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)“ wird zunächst im kantonalen Richtplan belassen und der Koordinationsstand von "Zwischenergebnis" auf "Vororientierung" zurückgesetzt. Sie ist nach wie vor im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse des Bundes enthalten und kann erst dann aus dem Richtplan entlassen werden, sobald ein entsprechender Beschluss des Bundes vorliegt.

<i>Thema / Objektblatt</i>	<i>Betreft</i>	<i>Nr.</i>	<i>Anregung, Bemerkung</i>	<i>Stellungnahme</i>	
<i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>					
453	M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	c	Zur Massnahme c (ABAC): Diese Massnahme ist durch den mit der Langfristperspektive Hochleistungsstrassen eingeführten Westring zu ergänzen. Im Besonderen ist auf die Wirkung des Westrings als Redundanz zur Nordtangente zu verweisen.	Berücksichtigt. Neu wird die Massnahme „Westring“ mit dem Koordinationsstand „Vororientierung“ aufgenommen. Erst bei Vorlage konkreter Planungen u.a. zum Streckenverlauf kann die Massnahme in der Richtplankarte aufgenommen werden. Dannzumal wird eine Anpassung dieser Massnahme im kantonalen Richtplan notwendig und somit eine erneute öffentliche Vernehmlassung erfolgen. Die Massnahme „c) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)“ wird zunächst im kantonalen Richtplan belassen und der Koordinationsstand von "Zwischenergebnis" auf "Vororientierung" zurückgesetzt. Sie ist nach wie vor im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse des Bundes enthalten und kann erst dann aus dem Richtplan entlassen werden, sobald ein entsprechender Beschluss des Bundes vorliegt.
<i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>					
454	M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	c	Diverse verkehrlich absolut relevante Projekte (zum Beispiel Westring Basel oder 8-Spur- Ausbau) sind im Richtplan nicht aufgeführt.	Berücksichtigt. Neu wird die Massnahme „Westring“ mit dem Koordinationsstand „Vororientierung“ aufgenommen. Erst bei Vorlage konkreter Planungen u.a. zum Streckenverlauf kann die Massnahme in der Richtplankarte aufgenommen werden. Dannzumal wird eine Anpassung dieser Massnahme im kantonalen Richtplan notwendig und somit eine erneute öffentliche Vernehmlassung erfolgen. Die Massnahme „c) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)“ wird zunächst im kantonalen Richtplan belassen und der Koordinationsstand von "Zwischenergebnis" auf "Vororientierung" zurückgesetzt. Sie ist nach wie vor im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse des Bundes enthalten und kann erst dann aus dem Richtplan entlassen werden, sobald ein entsprechender Beschluss des Bundes vorliegt.
<i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>					
455	M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	c	Last but not least fehlt in diesem Abschnitt die vom Bund und den beiden Basel beschlossene Planung eines Autobahn- Westrings (siehe Ausgangslage), was zu ergänzen ist.	Berücksichtigt. Neu wird die Massnahme „Westring“ mit dem Koordinationsstand „Vororientierung“ aufgenommen. Erst bei Vorlage konkreter Planungen u.a. zum Streckenverlauf kann die Massnahme in der Richtplankarte aufgenommen werden. Dannzumal wird eine Anpassung dieser Massnahme im kantonalen Richtplan notwendig und somit eine erneute öffentliche Vernehmlassung erfolgen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			<i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Die Massnahme „c) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)“ wird zunächst im kantonalen Richtplan belassen und der Koordinationsstand von "Zwischenergebnis" auf "Vororientierung" zurückgesetzt. Sie ist nach wie vor im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse des Bundes enthalten und kann erst dann aus dem Richtplan entlassen werden, sobald ein entsprechender Beschluss des Bundes vorliegt.
456 M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	c	<p>c) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)</p> <p>Für die SP Basel-Stadt ist klar, die Politik muss den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und intelligente Mobilitätslösungen fördern. Die SP kritisiert die momentane Prioritätensetzung des Bundes und der beiden Kantonsregierungen deutlich. Während der Bund nicht bereit ist, das Herzstück zu finanzieren und die Kantonsregierungen den Tramausbau und die Veloinfrastruktur nur schleppend voranbringen, soll neben dem Rheintunnel mit vier zusätzlichen Spuren nun auch noch ein gesamter Westring unter Basel-West, Binningen und Allschwil entstehen. Dies führt auf der Nord-Süd-Achse zu einer zehnbis zwölfspurigen Autobahn durch Basel. Dies ist weder umwelt- noch finanzpolitisch sinnvoll. Deshalb ist der Gundeldinger-Tunnel bzw. Westring aus dem Richtplan zu streichen.</p>	Nicht berücksichtigt. Die Langfristperspektive Nationalstrassen, die am 13. November 2018 öffentlich kommuniziert wurde, wird bereits im kantonalen Richtplan erwähnt. Bei der Massnahme „c) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)“ wird erläutert, dass der ABAC-Tunnel nur in Zusammenhang mit einer Ringlösung realisiert werden soll und dass das weitere Vorgehen in Zusammenarbeit zwischen den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft und dem Bundesamt für Strassen geklärt werden muss. Neu wird zusätzlich die Massnahme „Westring“ mit dem Koordinationsstand „Vororientierung“ aufgenommen. Erst bei Vorlage konkreterer Planungen u.a. zum Streckenverlauf kann die Massnahme in der Richtplankarte aufgenommen werden. Dannzumal wird eine Anpassung dieser Massnahme im kantonalen Richtplan notwendig und somit eine erneute öffentliche Vernehmlassung erfolgen. Die Massnahme „c) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)“ wird zunächst im kantonalen Richtplan belassen und der Koordinationsstand von "Zwischenergebnis" auf "Vororientierung" zurückgesetzt. Sie ist nach wie vor im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse des Bundes enthalten und kann erst dann aus dem Richtplan entlassen werden, sobald ein entsprechender Beschluss des Bundes vorliegt.
			<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	
457 M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	c	<p>ABAC Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB - Birsig (Gundeli Tunnel alias „Süd-Tangente“)</p> <p>Stellungnahme: Die vom Regierungsrat vorgestellte Lösung, welche auf das Konzept von 1962 der Fachverbände zurückgreift (Ringlösung) ist in Bezug auf den MIV mehr als grosszügig. Dies im Gegensatz zur Haltung der Regierung in Bezug auf Massnahmen zum Schutz der Stadtbewohner vor Lärm-, Luft- und Schadstoffbelastungen entlang der Osttangente.</p>	Die Langfristperspektive Nationalstrassen, die am 13. November 2018 öffentlich kommuniziert wurde, wird bereits im kantonalen Richtplan erwähnt. Bei der Massnahme „c) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)“ wird erläutert, dass der ABAC-Tunnel nur in Zusammenhang mit einer Ringlösung realisiert werden soll und dass das weitere Vorgehen in Zusammenarbeit zwischen den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft und dem Bundesamt für Strassen geklärt werden muss. Neu wird zusätzlich die Massnahme

„Westring“ mit dem Koordinationsstand „Vororientierung“ aufgenommen.
Seitens Bund liegt das Lärmsanierungsprojekt für die gesetzlich geschuldeten Massnahmen vor, dessen Realisierung in den Jahren 2021/2022 vorgesehen ist. Darüber hinaus finanziert der Kanton Basel-Stadt über den gesetzlichen Bedarf hinaus den Einbau von Lärmschutzfenstern.

Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Alban-Gellert

458 M2.1 Nationalstrassen

Örtliche Festlegung

c

Im Richtplan fehlt der am 13. November 2018 von RR Wessels in Muttenz vorgestellte Westring.

Berücksichtigt. Neu wird die Massnahme „Westring“ mit dem Koordinationsstand „Vororientierung“ aufgenommen. Erst bei Vorlage konkreter Planungen u.a. zum Streckenverlauf kann die Massnahme in der Richtplankarte aufgenommen werden. Dannzumal wird eine Anpassung dieser Massnahme im kantonalen Richtplan notwendig und somit eine erneute öffentliche Vernehmlassung erfolgen.

Die Massnahme „c) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)“ wird zunächst im kantonalen Richtplan belassen und der Koordinationsstand von "Zwischenergebnis" auf "Vororientierung" zurückgesetzt. Sie ist nach wie vor im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse des Bundes enthalten und kann erst dann aus dem Richtplan entlassen werden, sobald ein entsprechender Beschluss des Bundes vorliegt.

Eingabe von: TCS beider Basel

459 M2.1 Nationalstrassen

Örtliche Festlegung

c

Lit c): Der Westring ist zu ergänzen.

Berücksichtigt. Neu wird die Massnahme „Westring“ mit dem Koordinationsstand „Vororientierung“ aufgenommen. Erst bei Vorlage konkreter Planungen u.a. zum Streckenverlauf kann die Massnahme in der Richtplankarte aufgenommen werden. Dannzumal wird eine Anpassung dieser Massnahme im kantonalen Richtplan notwendig und somit eine erneute öffentliche Vernehmlassung erfolgen.

Die Massnahme „c) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)“ wird zunächst im kantonalen Richtplan belassen und der Koordinationsstand von "Zwischenergebnis" auf "Vororientierung" zurückgesetzt. Sie ist nach wie vor im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse des Bundes enthalten und kann erst dann aus dem Richtplan entlassen werden, sobald ein entsprechender Beschluss des Bundes vorliegt.

Eingabe von: TCS beider Basel

<i>Thema / Objektblatt</i>	<i>Betreft</i>	<i>Nr.</i>	<i>Anregung, Bemerkung</i>	<i>Stellungnahme</i>
460 M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	c	c: ersatzlose Streichung	Nicht berücksichtigt. Die Massnahme „c) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)“ wird zunächst im kantonalen Richtplan belassen und der Koordinationsstand von "Zwischenergebnis" auf "Vororientierung" zurückgesetzt. Sie ist nach wie vor im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse des Bundes enthalten und kann erst dann aus dem Richtplan entlassen werden, sobald ein entsprechender Beschluss des Bundes vorliegt.
<i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i>				
461 M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	c	Die Festlegungen ABAC Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof Basel SBB– Birsig (Gundeldinger-Tunnel) sind zu streichen. Die Funktionsfähigkeit der Ost-Tangente ist zu gewährleisten.	Nicht berücksichtigt. Die Massnahme „c) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)“ wird zunächst im kantonalen Richtplan belassen und der Koordinationsstand von "Zwischenergebnis" auf "Vororientierung" zurückgesetzt. Sie ist nach wie vor im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse des Bundes enthalten und kann erst dann aus dem Richtplan entlassen werden, sobald ein entsprechender Beschluss des Bundes vorliegt.
<i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>				
462 M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	c	Der Westring, wie er im gemeinsam erarbeiteten und kürzlich publizierten Zielbild der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft definiert ist, sollte als Massnahme aufgenommen werden.	Berücksichtigt. Neu wird die Massnahme „Westring“ mit dem Koordinationsstand „Vororientierung“ aufgenommen. Erst bei Vorlage konkreter Planungen u.a. zum Streckenverlauf kann die Massnahme in der Richtplankarte aufgenommen werden. Dannzumal wird eine Anpassung dieser Massnahme im kantonalen Richtplan notwendig und somit eine erneute öffentliche Vernehmlassung erfolgen. Die Massnahme „c) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)“ wird zunächst im kantonalen Richtplan belassen und der Koordinationsstand von "Zwischenergebnis" auf "Vororientierung" zurückgesetzt. Sie ist nach wie vor im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse des Bundes enthalten und kann erst dann aus dem Richtplan entlassen werden, sobald ein entsprechender Beschluss des Bundes vorliegt.
<i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>				
463 M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	c	Der ABAC (Gundelitunnel) wird gemäss oben genanntem Zielbild in den Westring integriert. Dies schafft eine neue Ausgangslage für die Planung, welche berücksichtigt werden sollte.	Nicht berücksichtigt. Die Massnahme „c) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)“ wird zunächst im kantonalen Richtplan belassen und der Koordinationsstand von "Zwischenergebnis" auf "Vororientierung" zurückgesetzt. Sie ist nach wie vor im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse des Bundes enthalten und kann erst dann aus dem Richtplan entlassen werden, sobald ein entsprechender Beschluss des Bundes vorliegt.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
				dem Richtplan entlassen werden, sobald ein entsprechender Beschluss des Bundes vorliegt.	
			<i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>		
464	M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	c	<p>Im Kantonsgebiet von Basel-Stadt werden eine Reihe von längerfristigen Nationalstrassenneu- und Ausbauten geplant, um so die stetig wachsende Verkehrsnachfrage stillen zu können (Rheintunnel, Sanierung Osttangente, «ABAC-Tunnel»). Eine Sonderstellung nimmt dabei der ABAC-Tunnel ein. Dieser wird zwar nach seiner Umsetzung Eigentum des ASTRA sein; deren Planung und Genehmigung liegt als Teil der Netzvollendung heute aber beim Kanton Basel-Stadt. Der Kanton hat seit der Auftragserteilung durch das ASTRA keine weiteren Planungen zum ABAC-Tunnel durchgeführt. Vielmehr verfolgt er in seiner «Strategie Hochleistungsstrassen» das Ziel, den ABAC-Tunnel als Teil eines nationalen Ringschlusses einzubinden. Die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und das ASTRA haben in Hinblick auf eine geordnete und abgestimmte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung beschlossen, eine gemeinsame Studie zu lancieren, in welcher nutzbringende Ringlösungen erarbeitet werden. Aufgrund eines Vorstoss im Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt sind diese Arbeiten derzeit auf Bundesebene sistiert. Ob und wie der ABAC-Tunnel integriert werden soll, ist aus heutiger Sicht noch offen.</p> <p>Auftrag für die Überarbeitung des Richtplans: Die Ausführungen zum ABAC-Tunnel sind hinsichtlich des Planungsstands und der Zuständigkeit anzupassen.</p> <p><i>Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE</i></p>	Berücksichtigt. Die Massnahme ABAC-Tunnel wird auf den Koordinationsstand "Vororientierung" zurückgestuft. Die Massnahme Westring wird neu aufgenommen. Hierin ist der Koordinationsauftrag enthalten, dass im weiteren Planungsverfahren zu klären ist, ob der ABAC-Tunnel als Massnahme beibehalten wird.
465	M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	d	<p>Beim Projekt Zubringer Bachgraben handelt es sich nicht um eine Nationalstrasse sondern um eine Kantonsstrasse. Die Klassifizierung als Kantonsstrasse wurde in der Projektbearbeitung der Phase Vorstudie zwischen den Projektbeteiligten des Kantons BL, des Kantons BS und CD68/SLA festgelegt. Die Genehmigung der Vorstudie erfolgte innerhalb des Koordinationsausschusses (Kanton BL / Kanton BS / CD68 / SLA) am 14. Mai 2018. Wir beantragen, das Projekt Zubringer Bachgraben - Nordtangente grundsätzlich als Kantonsstrassen-Projekt aufzuführen und entsprechend im Richtplan darzustellen. Wir führen dieses Anliegen unten bei den einzelnen Dokumenten nochmals an, wo uns entsprechende Formulierungen aufgefallen sind.</p> <p><i>Eingabe von: Kanton Basel-Landschaft</i></p>	Berücksichtigt. Die örtliche Festlegung zum Zubringer Bachgraben - Nordtangente wird in das Objektblatt M2.2 Kantonsstrassen verschoben.
466	M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	d	<p>Wir beantragen, den Text zum Zubringer Bachgraben - Nordtangente vom Kap. M 2.1 in das Kap. M2.2 zu verschieben. (Begründung siehe</p>	Berücksichtigt. Die örtliche Festlegung zum Zubringer Bachgraben - Nordtangente wird in das Objektblatt M2.2 Kantonsstrassen

<i>Thema / Objektblatt</i>	<i>Betreft</i>	<i>Nr.</i>	<i>Anregung, Bemerkung</i>	<i>Stellungnahme</i>
			oben unter „KRIP, Allgemeines / Übergeordnetes“.) <i>Eingabe von: Kanton Basel-Landschaft</i>	verschoben.
467 M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	d	Wir beantragen , die Bezeichnung „Nationalstrassenzubringer“ für den Zubringer Bachgraben - Nordtangente in „Zubringer“ zu ändern, um Missverständnisse, dass es sich um eine Nationalstrasse handeln könnte, zu vermeiden. (Begründung siehe oben unter „KRIP, Allgemeines / Übergeordnetes“. Uns ist die Bezeichnung auf den Seiten 11 und 16 des Erläuterungsberichts aufgefallen.) <i>Eingabe von: Kanton Basel-Landschaft</i>	Berücksichtigt. Die Bezeichnung wird gemäss Antrag geändert.
468 M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	d	Wir beantragen , die Angaben zum Zubringer Bachgraben - Nordtangente vom Kap. M 2.1 in das Kap. M2.2 zu verschieben. (Begründung siehe oben unter „KRIP, Allgemeines / Übergeordnetes“.) <i>Eingabe von: Kanton Basel-Landschaft</i>	Berücksichtigt. Die örtliche Festlegung zum Zubringer Bachgraben - Nordtangente wird in das Objektblatt M2.2 Kantonsstrassen verschoben.
469 M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	d	Wir beantragen den Korridor des Zubringers Bachgraben - Nordtangente nicht als "Nationalstrasse" sondern als "Kantonsstrasse" einzuzeichnen. (Begründung siehe oben unter "KRIP, Allgemeines/ Übergeordnetes“.) <i>Eingabe von: Kanton Basel-Landschaft</i>	Berücksichtigt. Die Bezeichnung wird gemäss Antrag geändert.
470 M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	d	Der Korridor des Zubringers Bachgraben - Nordtangente wurde im westlichen Bereich über den Israelitischen Friedhof eingezeichnet. Es ist eine Projekt-Randbedingung, dass dieser nicht unterfahren wird. Wir beantragen daher, den Korridor ausserhalb der Flächen des Israelitischen Friedhofes einzuzeichnen. <i>Eingabe von: Kanton Basel-Landschaft</i>	Berücksichtigt. Der Eintrag auf der Richtplankarte wird entsprechend geändert.
471 M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	d	Gerne weisen wir auf nachstehende Punkte hin, die für das Bürgerspital wichtige Massnahmen sind und daher ausdrücklich begrüsst werden. • Motorisierter Individualverkehr - Massnahme d) Zubringer Bachgraben - Nordtangente <i>Eingabe von: Bürgergemeinde der Stadt Basel</i>	Zur Kenntnis genommen.
472 M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	d	Die Anpassungen im Bachgraben betrachtet die CVP ebenfalls als nötig und begrüsst die Zusammenarbeit mit dem Kanton Baselland. Diese Massnahmen entlasten auch den Westen von Basel-Stadt. <i>Eingabe von: CVP Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
473 M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	d	Zur Massnahme d (Zubringer Bachgraben – Nordtangente): Der Gewerbeverband Basel-Stadt fordert, dass der Zubringer Bachgraben vollständig auf schweizerischem Boden geführt wird. Eine allfällige Führung durch französisches Gebiet würde das Projekt um Jahre verzögern. Zudem ist wenigstens die räumliche Kompatibilität zum Westring sicherzustellen. Der Anschluss an die Nordtangente darf die Kapazitäten und die Erreichbarkeit des untergeordneten Strassennetzes im Bereich Schlachthof- / Neudorfstrasse nicht beeinträchtigen. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen. Es gibt derzeit noch verschiedene Varianten zur Linienführung des Zubringers die hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile und ebenso ihrer Risiken verglichen werden. Allfällige Verzögerungen aufgrund schwieriger staatsvertraglicher Verhandlungen werden bei der Variantenwahl berücksichtigt.
474 M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	d	Im Abschnitt d) Zubringer Bachgraben - Nordtangente wird im letzten Absatz ein «ÖV-Korridor» gefordert, der in diesem Abschnitt, wo es um den MotIV und Nationalstrassen geht, nichts zu suchen hat – und deshalb zu streichen ist. <i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Im kantonalen Richtplan ist darzulegen, wie die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden. Die Verkehrserschliessung mittels öV und MIV des Bachgrabens muss untereinander koordiniert werden. Daher ist der Verweis auf die örtliche Festlegung n) öV-Korridor Bachgraben - St. Johann im Objektblatt M1.2 Tram notwendig.
475 M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	d	Lit d): Die beiden letzten Sätze sind systemfremd und haben hier nichts zu suchen: Streichen. <i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Im kantonalen Richtplan ist darzulegen, wie die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden. Die Verkehrserschliessung mittels öV und MIV des Bachgrabens muss untereinander koordiniert werden. Daher ist der Verweis auf die örtliche Festlegung n) öV-Korridor Bachgraben - St. Johann im Objektblatt M1.2 Tram notwendig.
476 M2.1 Nationalstrassen	Örtliche Festlegung	d	d: streichen	Nicht berücksichtigt. Der Zubringer Bachgraben ist notwendig, damit das Bachgrabengebiet verkehrlich erschlossen werden kann. Das Arbeitsplatzgebiet Bachgraben hat ein grosses Entwicklungspotenzial mit aktuell hoher Dynamik. Gebremst wird diese Dynamik durch die eingeschränkte strassenseitige Erreichbarkeit. Das Gewerbegebiet ist heute nur über ein stark ausgelastetes Strassennetz an die Hochleistungsstrasse (Nordtangente) angebunden. Dieses führt durch dichtbebautes Wohngebiet von Basel. In Anbetracht des möglichen Zuwachses an Arbeitsplätzen wird trotz einer allfälligen Verbesserung des Modal-Splits (Ausbau ÖV) die heutige Leistungsfähigkeit des Strassennetzes langfristig nicht ausreichen. Der Zubringer Bachgraben – Allschwil soll das Entwicklungsgebiet im Norden von Allschwil (Bachgraben) direkt und leistungsfähig an das Autobahnnetz (Nordtangente) anschliessen. Dabei wird das

Lokalstrassennetz in Basel (Belforterstrasse, Hegenheimerstrasse und Luzernerling) deutlich entlastet. Er soll gleichzeitig positive Auswirkungen auf die anderen Verkehrsmittel haben, indem bestehende Achsen entlastet und somit Raum und Kapazität für den öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung gestellt werden kann.

Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr

477 M2.1 Nationalstrassen

Örtliche Festlegung

d

Die Festlegungen Zubringer Bachgraben Nordtangente sind zu streichen. Die Funktionsfähigkeit der Ost-Tangente ist zu gewährleisten.

Nicht berücksichtigt. Der Zubringer Bachgraben ist notwendig, damit das Bachgrabengebiet verkehrlich erschlossen werden kann. Das Arbeitsplatzgebiet Bachgraben hat ein grosses Entwicklungspotential mit aktuell hoher Dynamik. Gebremst wird diese Dynamik durch die eingeschränkte strassenseitige Erreichbarkeit. Das Gewerbegebiet ist heute nur über ein stark ausgelastetes Strassennetz an die Hochleistungsstrasse (Nordtangente) angebunden. Dieses führt durch dichtbebautes Wohngebiet von Basel. In Anbetracht des möglichen Zuwachs an Arbeitsplätzen wird trotz einer allfälligen Verbesserung des Modal-Splits (Ausbau ÖV) die heutige Leistungsfähigkeit des Strassennetzes langfristig nicht ausreichen. Der Zubringer Bachgraben – Allschwil soll das Entwicklungsgebiet im Norden von Allschwil (Bachgraben) direkt und leistungsfähig an das Autobahnnetz (Nordtangente) anschliessen. Dabei wird das Lokalstrassennetz in Basel (Belforterstrasse, Hegenheimerstrasse und Luzernerling) deutlich entlastet. Er soll gleichzeitig positive Auswirkungen auf die anderen Verkehrsmittel haben, indem bestehende Achsen entlastet und somit Raum und Kapazität für den öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung gestellt werden kann.

Eingabe von: WWF Region Basel

478 M2.1 Nationalstrassen

Örtliche Festlegung

d

[...] Die Untersuchungen dazu werden federführend durch den Kanton Basel-Landschaft in Absprache mit Basel-Stadt, der Gemeinde Allschwil und den französischen Nachbargemeinden durchgeführt. ~~Parallel soll die ÖV-Anbindung des Gebiets gestärkt werden. Im Objektblatt M1.2 Tram ist die Massnahme ÖV-Korridor Bachgraben entsprechend enthalten.~~

Nicht berücksichtigt. Im kantonalen Richtplan ist darzulegen, wie die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden. Die Verkehrserschliessung mittels öV und MIV des Bachgrabens muss untereinander koordiniert werden. Daher ist der Verweis auf die örtliche Festlegung n) öV-Korridor Bachgraben - St. Johann im Objektblatt M1.2 Tram notwendig.

Eingabe von: Handelskammer beider Basel

479 M2.1 Nationalstrassen

Örtliche Festlegung

d

Der Zubringer Bachgraben ist heute ein Gemeinschaftsvorhaben der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Frankreich. Ein Vorprojekt ist gegenwärtig in der Erarbeitung. Der Zubringer Bachgraben ist im Agglomerationsprogramm 3. Generation als mitzufinanzierendes

Berücksichtigt. Der Zubringer Bachgraben wird neu als Teil des Kantonsstrassennetzes dargestellt.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<p>Vorhaben eingereicht und vom Bund beurteilt wurden. Ob der Zubringer Bachgraben ein Teil des vorgenannten südwestlichen Ringschlusses Basels sein könnte, ist aus heutiger Sicht unsicher. Der Zubringer Bachgraben ist daher im Richtplantext und der Richtplankarte als Teil des Kantonsstrassennetzes darzustellen.</p> <p>Auftrag für die Überarbeitung des Richtplans: [...] Der Zubringer Bachgraben ist als kantonale Massnahme zu deklarieren.</p> <p><i>Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE</i></p>	
480 M2.2 Kantonsstrassen		<p>c. Im bewohnten Kantonsgebiet erfolgt ab 22.00 Uhr oder nach Betriebsschluss des öffentlichen Verkehrs eine Tempolimitierung auf 20 (Gemeindestrassen) oder 30 km/h (Kantonsstrassen).</p> <p><i>Eingabe von: BASTA!</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Ein generelles Tempolimit im gesamten Kantonsgebiet nach 22.00 Uhr sieht der Regierungsrat nicht vor. Etwaig wird diese Massnahme im Einzelfall umgesetzt.</p>
481 M2.2 Kantonsstrassen		<p>Objektblatt M2 «Motorisierter Individual Verkehr» mit dem Blatt «2.3 Parking» ergänzen</p> <p>Der Teilrichtplan Velo enthält ein Unterkapitel, in dem die Planung aller Veloparkierungsanlagen räumlich festgelegt wird. Analog soll der Kanton die Parkraumstrategie für Anwohnerinnen und Anwohner bzw. die dazugehörigen Quartierparkings räumlich festlegen. Die momentane Strategie Quartierparkings voneinander losgelöst und ohne klare Rahmenbedingungen zu planen, ist willkürlich und angesichts des Widerstandes in der Bevölkerung schon heute gescheitert.</p> <p>Die SP Basel-Stadt ist überzeugt, dass ein Fortschritt in der Parkraumfrage nur erzielt werden kann, wenn eine transparente Gesamtplanung vorliegt, in welcher die Rahmenbedingungen für Quartierparkings klar definiert und die Bedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner ernst genommen werden.</p> <p><i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Der Regierungsrat setzt beim Bau von Quartierparkings primär auf private Initiativen. Einzelne Quartierparkings sind nicht kantonal relevant, daher wird auf die Abbildung im kantonalen Richtplan verzichtet. Bei Teilrichtplanungen zu Stadtteilen kann dies aber sinnvoll sein und wird entsprechend geprüft. Beim Stadtteilrichtplan Gundeldingen, der sich zurzeit in Erarbeitung befindet, sind räumliche Aussagen zu Quartierparkings vorgesehen.</p>
482 M2.2 Kantonsstrassen		<p>e) Strassenbau senkt Raumwiderstände. Dies führt zu Strassenmehrverkehr, da die Fahrenden „gewonnene“ Zeit in Verkehr reinvestieren (rebound); Der Regierungsrat wirkt darauf hin, dass bei der Berechnung des induzierten Verkehrs stets solche Geschwindigkeitselastizitäten angenommen werden, die auch zu langfristig plausiblen Ergebnissen führen, um die Verkehrswirkungen des Strassenbaus nicht schönzurechnen.</p>	<p>Das Verkehrsmodell berücksichtigt Erzeugungsraten (Fahrten pro Person/pro Arbeitsplatz/etc.), Reisewiderstände der verschiedenen Verkehrsmittel (Fahrzeiten, Umsteigezuschläge, Parkierungskosten etc.) und die Attraktivität möglicher Zielorte. In dem Sinne sind die verlangten Elastizitäten berücksichtigt. Dies gilt sowohl für Strassenausbauten als auch für Ausbauten im öffentlichen Verkehr. Nicht berücksichtigt und mit den heutigen Methoden auch nicht sinnvoll quantitativ berücksichtigbar sind hingegen indirekte Effekte, die z.B. durch die Verlegung des Wohn- oder Arbeitsortes ausgelöst werden.</p>
		<p><i>Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt! Basel</i></p>	

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
483	M2.2 Kantonsstrassen		<p>8. Der Regierungsrat setzt als Sofortmassnahmen organisationale Massnahmen im Sinne der obigen Priorisierung um.</p> <p>a) Ampelschaltungen werden hinsichtlich der Grünphasen für Fussgänger*innen systematisch geprüft und zugunsten von Fussgänger*innen angepasst. Autofahrende müssen bemerken, dass CO2-freie Fortbewegung Priorität genießt.</p> <p>Exemplarische Beispiele für sofort umsetzbare Verbesserungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ecke Feldberg- / Klybeckstrasse: standardmässige Grünschaltung für Fussgänger*innen in Längsverkehrsrichtung parallel zu Tram-Grün (heute muss angefordert werden, was zu unnötigen Wartezeiten für Fussgänger*innen führt) - Querung Feldbergstrasse, Höhe Matthäusmarkt: Die Busvorrechtigung aus Richtung Rhein ist viel zu üppig; Selbst wenn keine Busse kommen, sind die Wartezeiten zu lange. <p>b) Mit Ampelschaltungen werden generell Synergien im Sinne der Priorisierung geschaffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sie werden verstärkt auch zur Reduktion der Auto-Einlassmenge genutzt (z.B. Nauenstrasse); - Der Grundsatz der Grünschaltung wird nach Möglichkeit und mit Berücksichtigung attraktiver Veloverbindungen umgekehrt: Fussgänger*innen haben grün, motorisierter Verkehr fordert seine Grünphase an. <p><i>Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt! Basel</i></p>	Zur Kenntnis genommen. Nicht richtplanrelevant.
484	M2.2 Kantonsstrassen		<p>c) Im bewohnten Kantonsgebiet erfolgt ab 22.00Uhr oder nach Betriebsschluss des öffentlichen Verkehrs eine Tempolimitierung auf 20 oder 30 km/h (CO2-Emissionen, Schadstoffemissionen /Feinstaub etc., Lärmemissionen/ Nachtruhe).</p> <p><i>Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt! Basel</i></p>	Nicht berücksichtigt. Ein generelles Tempolimit im gesamten Kantonsgebiet nach 22.00 Uhr sieht der Regierungsrat nicht vor. Etwaig wird diese Massnahme im Einzelfall umgesetzt.
485	M2.2 Kantonsstrassen	Örtliche Festlegung	<p>e Das kantonale Vorhaben «e) Verbesserungsmassnahme Freiburgerstrasse» tangiert den Perimeter der Nationalstrasse. Diese Umgestaltungsmassnahme betrifft die Zulaufstrecke zur Verzweigung «Wiese» und dem Anschluss «BS-Kleinhüningen». Das Vorhaben ist mit dem ASTRA und dem Nationalstrassenprojekt Rheintunnel abzustimmen.</p> <p><i>Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE</i></p>	Berücksichtigt. Der Text wird wie folgt ergänzt: <u>"Diese Massnahme ist mit dem Nationalstrassenausbau (s. M2.1 a) Rheintunnel), der Hafententwicklung (s. M5.1 und M6.1) sowie mit den Infrastrukturen und Anliegen des Bundeseisenbahnvermögens zu koordinieren."</u>
486	M2.2 Kantonsstrassen	Ausgangslage	<p>Der Gewerbeverband Basel-Stadt pocht auf die Einhaltung der Strassennetzhierarchie und die damit verbundene Unterscheidung zwischen verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen. Auf den Begriff «übergeordnete Strassen» ist daher zu verzichten. Die mit dem Begriff «übergeordnete Strassen» verbundenen Zielsetzungen sollen für alle</p>	Die Bezeichnungen "verkehrs- und siedlungsorientiert" sind eher veraltet. In Zukunft sollen vermehrt die Begriffe über- und untergeordnetes Netz verwendet werden. Dies entspricht auch den absehbaren Entwicklungen im Bereich der VSS Normen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			verkehrsorientierten Strassen gelten.	Der Planungsgrundsatz A wird entsprechend folgendermassen angepasst: "Der motorisierte Individualverkehr (inkl. Lastwagenverkehr) wird auf den verkehrsorientierten <u>übergeordneten</u> Strassen kanalisiert. Die siedlungsorientierten <u>untergeordneten</u> Strassen in Wohngebieten sind von quartierfremden Durchgangsverkehr zu entlasten.....
			<i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	
487	M2.2 Kantonsstrassen	Ausgangslage	Um Missverständnisse zu vermeiden, sollte klar festgehalten werden, was unter dem übergeordneten Netz zu verstehen ist. Nämlich die verkehrsorientierten Strassen, also Hochleistungsstrassen, Hauptverkehrsstrassen und Hauptsammelstrassen, die das Rückgrat für den motorisierten Verkehr bilden und auf einen möglichst flüssigen Verkehrsablauf ausgelegt sind.	Die Bezeichnungen "verkehrs- und siedlungsorientiert" sind eher veraltet. In Zukunft sollen vermehrt die Begriffe über- und untergeordnetes Netz verwendet werden. Dies entspricht auch den absehbaren Entwicklungen im Bereich der VSS Normen. Der Planungsgrundsatz A wird entsprechend folgendermassen angepasst: "Der motorisierte Individualverkehr (inkl. Lastwagenverkehr) wird auf den verkehrsorientierten <u>übergeordneten</u> Strassen kanalisiert. Die siedlungsorientierten <u>untergeordneten</u> Strassen in Wohngebieten sind von quartierfremden Durchgangsverkehr zu entlasten.....
			<i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	
488	M2.2 Kantonsstrassen	Ausgangslage	Die Aussage, in den letzten Jahren habe sich die Diskussion um Parkplätze und Verkehrserzeugung verstärkt, ist eine unbelegte Mutmassung, die an dieser Stelle nichts zu suchen hat – und deshalb zu streichen ist.	Die Diskussion um Parkplätze erfolgt sowohl auf einer konkreten Projektenebene (z.B. im Rahmen der Umgestaltungsprojekte für die Wettsteinallee, Freiburgerstrasse, Hardstrasse) als auch auf einer generellen Ebene (z.B. Volksinitiative "Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer", Volksinitiative "Stadtbelebung durch vernünftige Parkgebühren", Motion Fuhrer betreffend marktwirtschaftliche Parkgebühren).
			<i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	
489	M2.2 Kantonsstrassen	Ausgangslage	Die Strassennetzhierarchie kennt verkehrs- und siedlungsorientierte Strassen. Auf den Begriff „übergeordnet“ ist zu verzichten.	Die Bezeichnungen "verkehrs- und siedlungsorientiert" sind eher veraltet. In Zukunft sollen vermehrt die Begriffe über- und untergeordnetes Netz verwendet werden. Dies entspricht auch den absehbaren Entwicklungen im Bereich der VSS Normen. Der Planungsgrundsatz A wird entsprechend folgendermassen angepasst: "Der motorisierte Individualverkehr (inkl. Lastwagenverkehr) wird auf den verkehrsorientierten <u>übergeordneten</u> Strassen kanalisiert. Die siedlungsorientierten <u>untergeordneten</u> Strassen in Wohngebieten sind von quartierfremden Durchgangsverkehr zu entlasten.....
			<i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>	

	<i>Thema / Objektblatt</i>	<i>Betreft</i>	<i>Nr. Anregung, Bemerkung</i>	<i>Stellungnahme</i>
490	M2.2 Kantonsstrassen	Ausgangslage	Das Thema Lärmsanierungen fehlt, obwohl die zugehörige Frist abgelaufen ist. <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i>	Das Thema Lärm wird im Objektblatt S1.7 Lärmschutz thematisiert.
491	M2.2 Kantonsstrassen	Ausgangslage	Eine Erreichbarkeit durch den öV ist ebenso gut wie durch die Strasse. -> Dies kann auch so formuliert werden bzw. «Erreichbarkeit» sollte neutral verwendet werden. <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i>	Berücksichtigt. Der Satz wird wie folgt geändert: Sie stellen die <u>dienen der</u> Erreichbarkeit des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Basel sicher .
492	M2.2 Kantonsstrassen	Ausgangslage	Auf den Begriff «übergeordnete Strassen» ist zu verzichten. Die damit verbundenen Zielsetzungen sollen für alle verkehrsorientierten Strassen gelten. <i>Eingabe von: SVP Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Der kantonale Richtplan trifft Aussagen zu kantonal bedeutsamen Infrastrukturen, daher beschränkt sich das Objektblatt M2.2 auf die Kantonsstrassen, die das übergeordnete Strassennetz im Kanton bilden.
493	M2.2 Kantonsstrassen	Zielsetzungen	Die EVP begrüsst insbesondere das Ziel, möglichst viel Verkehr über flächensparende Verkehrsmittel abzuwickeln, um den knappen Raum für andere Nutzungen freizuhalten und den wirtschaftlich nötigen Verkehr auf den Strassen sicherzustellen. <i>Eingabe von: EVP Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen.
494	M2.2 Kantonsstrassen	Zielsetzungen	«In Zukunft gilt es insbesondere, die Funktionsfähigkeit des übergeordneten Netzes [...] sicherzustellen und Schwachstellen zu entschärfen.» Dieser Passus ist im Sinne der Ausführungen zur Ausgangslage wie folgt umzuformulieren: «In Zukunft gilt es insbesondere, die Kapazitäten, die Erreichbarkeit und die Funktionsfähigkeit der verkehrsorientierten Strassen [...] sicherzustellen und Schwachstellen zu entschärfen.» Konkret bedeutet dies, dass auf verkehrsorientierten Strassen Tempo 50 generell beizubehalten ist und dass die Verkehrsfläche nicht weiter reduziert wird. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Das kantonale Strassennetz ist weitestgehend bestehendes Netz, bei dem es in erster Linie darum geht, die Funktionsfähigkeit aufrecht zu halten. Der Begriff beinhaltet implizit u.a. Kapazitäten und Erreichbarkeit. Eine gesonderte Nennung ist nicht notwendig und bezüglich "Erreichbarkeit" auch falsch. Es geht ja nicht darum, die Erreichbarkeit der Strasse sicher zu stellen. Vielmehr wird mit einer genügenden Kapazität der Strasse die Erreichbarkeit der Wohn- und Arbeitsplätze gewährleistet.
495	M2.2 Kantonsstrassen	Zielsetzungen	Eine Senkung der Nachfrage nach Parkplätzen ist angesichts des Verkehrswachstums illusorisch. Stattdessen ist eine bedarfsorientierte Zielsetzung einzufügen: «Auf öffentlichem Grund ist eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen für den Veloverkehr und den motorisierten Individualverkehr einzurichten. Die oberirdischen Parkierungsflächen auf Allmend sind wenn möglich beizubehalten. Falls Parkierungsflächen aufgehoben werden müssen, sind sie in einem Radius von 200 Metern qualitativ wie quantitativ gleichwertig zu ersetzen. Der Bau von	Nicht berücksichtigt. Eine rein nachfrageorientierte Planung ("ausreichende Kapazitäten für alle") lässt der enge Raum in Basel nicht zu. Entsprechend setzt der Richtplan auf platzsparende Verkehrsmittel. Eine ausreichende Parkplatzanzahl ist wichtig um unerwünschten Parksuchverkehr zu vermeiden. Parkplätze gehören aber primär in Tiefgaragen und nicht auf den wertvollen, eng begrenzten städtischen Strassenraum.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			Quartierparkings wird gefördert.» <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	
496	M2.2 Kantonsstrassen	Zielsetzungen	Der Aussage, in Zukunft gelte es insbesondere die Funktionsfähigkeit des übergeordneten Netzes mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen und Schwachstellen zu entschärfen, ist durchaus berechtigt. Die Funktionsfähigkeit eines Netzes kann bekanntermassen insbesondere mittels Kapazitätserhöhung verbessert werden, weshalb dieser Aspekt an erster Stelle vor dem weit weniger dafür tauglichen Ansatz des Verkehrsmanagements als Beispiel aufzuführen ist. <i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Das kantonale Strassennetz ist weitestgehend bestehendes Netz, bei dem es in erster Linie darum geht, die Funktionsfähigkeit aufrecht zu halten. Der Begriff beinhaltet implizit u.a. Kapazitäten und Erreichbarkeit. Eine gesonderte Nennung ist nicht notwendig.
497	M2.2 Kantonsstrassen	Zielsetzungen	Der Bau von unterirdischem Parkraum durch Private sollte künftig gefördert statt wie bisher behindert werden. <i>Eingabe von: LDP Basel-Stadt</i>	Der Regierungsrat setzt beim Bau von Quartierparkings primär auf private Initiativen.
498	M2.2 Kantonsstrassen	Zielsetzungen	"Die Nachfrage nach Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum soll so reduziert werden, dass die Parkplatzauslastung 90-95% nicht übersteigt." Momentan finden die Beratungen über die künftige Parkierungspolitik statt. Es ist deshalb unverständlich, warum im Richtplan schon Fakten geschaffen werden, welche vom Grossen Rat noch nicht beschlossen wurden. <i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	Der Richtplan ist ein Planungsinstrument des Regierungsrates. Er legt darin seine Planungsabsichten unabhängig von künftigen Beschlüssen des Grossen Rates dar. Selbstverständlich sind künftige, anderslautende Beschlüsse des Grossen Rates für den Regierungsrat verbindlich.
499	M2.2 Kantonsstrassen	Zielsetzungen	"Er verfolgt bei verkehrintensiven Einrichtungen Ansätze wie das Fahrtenmodell, die nicht die Anzahl der Parkplätze, sondern die Anzahl der jährlichen täglichen Fahrten beschränken." Das grosse Zeitintervall von einem Jahr lässt eine starke Fluktuationen bei der tatsächlichen Verkehrsbelastung zu. Mit der Festlegung eines kürzeren Zeitintervalls sollen die Anzahl erlaubter Fahrten enger mit dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen übereinstimmen. Zudem muss vereinbart werden, dass verkehrintensive Einrichtungen welche die zulässige Anzahl Fahrten überschreiten verpflichtet, den Velo- bzw. Fussverkehr mit entsprechender Infrastruktur (z. B. gedeckte Veloabstellplätze oder Ausschilderung der ÖV-Verbindungen) zu fördern. <i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Die Regelungen zum Fahrtenmodell sind in der Parkplatzverordnung sowie im Bau- und Planungsgesetz §75a ff enthalten. Das Fahrtenmodell legt die Zahl der zulässigen Fahrten pro Jahr fest.
500	M2.2 Kantonsstrassen	Zielsetzungen	Um die Strassen in den Wohngebieten (siedlungsorientierte Strassen)	Nicht berücksichtigt. Ein grundsätzliches Festlegen auf Tempo 50 im

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			weiterhin entlasten zu können, ist es zwingend notwendig, dass auf den verkehrsorientierten Strassen weiterhin mit Tempo 50 gefahren werden kann. Nur so kann eine kanalisierende Wirkung erzielt werden. Dies ist als Zielsetzung aufzunehmen. <i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>	kantonalen Richtplan ist nicht sinnvoll und auch nicht stufengerecht. Einzelfallweise kann aus verschiedenen Gründen (z.B. Lärmschutz, hohe Luftverschmutzung) eine Temporeduktion notwendig werden.
501	M2.2 Kantonsstrassen	Zielsetzungen	Durch die steigenden Bevölkerungszahlen steigt auch automatisch der Bedarf an Parkplätzen. Auf der Allmend sind daher mindestens die bestehenden Parkplätze zu erhalten, eher jedoch auszubauen. Parallel dazu sind Quartierparkings zu fördern. <i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>	Eine ausreichende Parkplatzzahl ist wichtig um unerwünschten Parksuchverkehr zu vermeiden. Parkplätze gehören aber primär in Tiefgaragen und nicht auf den wertvollen, eng begrenzten städtischen Strassenraum.
502	M2.2 Kantonsstrassen	Zielsetzungen	Zweiter Abschnitt: Ende ergänzen: ... sowie die Menge der Parkflächen auf Allmend soll sinken.» <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i>	Im Vergleich mit anderen Schweizer Städten hat Basel heute einen sehr hohen Anteil an öffentlichen Parkplätzen. Das Auslastungsziel impliziert daher auch, dass schlecht ausgelastete Parkplätze reduziert bzw. Strassenparkplätze in Quartierparkings verschoben werden (vgl. auch Planungsgrundsatz E).
503	M2.2 Kantonsstrassen	Zielsetzungen	Lärmsanierung fehlt, obwohl seit März 2018 die Sanierungsfrist nach 30 Jahren def. ausgelaufen ist. Es herrscht ein Vollzugsnotstand, für den der Kanton verantwortlich ist. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Das Thema Lärm wird im Objektblatt S1.7 Lärmschutz thematisiert.
504	M2.2 Kantonsstrassen	Zielsetzungen	- Luftreinhaltung fehlt, obwohl gerade entlang vielbefahrenen Kantonsstrassen die Grenzwerte für NOx und PM10 sowie PM2.5 und Ozon überschritten sind. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Luftreinhaltung ist ein Querschnittsthema im kantonalen Richtplan. Zur Verbesserung der Luftqualität trägt der Richtplan bei, indem er Aussagen zur Entwicklung des Raumes macht, das heisst, wie Siedlungs- und Verkehrsplanung im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung mit Umweltaspekten verknüpft sind (Bildung von Siedlungsschwerpunkten, Förderung des öffentlichen Verkehrs etc.). Die konkrete Belastung entlang von vielbefahrenen Strassen wird nicht über den kantonalen Richtplan geregelt sondern unmittelbar über den Vollzug z.B. mittels Fahrverboten bei Überschreitung von Grenzwerten.
505	M2.2 Kantonsstrassen	Zielsetzungen	- Es muss nicht bloss "die Nachfrage nach Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum [...] so reduziert werden, dass die Parkplatzauslastung 90-95% nicht übersteigt" sondern die Anzahl PP soll reduziert werden, was den Ziel- und Quellverkehr wirksam reduziert, wie das Beispiel der Stadt Zürich zeigt.	Im Vergleich mit anderen Schweizer Städten hat Basel heute einen sehr hohen Anteil an öffentlichen Parkplätzen. Das Auslastungsziel impliziert daher auch, dass schlecht ausgelastete Parkplätze reduziert bzw. Strassenparkplätze in Quartierparkings verschoben werden (vgl. auch Planungsgrundsatz E).

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>				
506	M2.2 Kantonsstrassen	Zielsetzungen	- Beim Fahrtenmodell sind die Überprüfung und Saktionierung von Fahrtenüberschreitungen zuverlässig und wirksam sicherzustellen. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. Die Regelungen zum Fahrtenmodell sind in der Parkplatzverordnung sowie im Bau- und Planungsgesetz §75a ff enthalten.
507	M2.2 Kantonsstrassen	Zielsetzungen	Auf öffentlichem Grund sind genügend Parkplätze zur Verfügung zu stellen und entsprechend auch der MIV zu berücksichtigen. Diese Zielsetzung gilt es daher zwingend aufzunehmen. <i>Eingabe von: SVP Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Eine ausreichende Parkplatzanzahl ist wichtig um unerwünschten Parksuchverkehr zu vermeiden. Parkplätze gehören aber primär in Tiefgaragen und nicht auf den wertvollen, eng begrenzten städtischen Strassenraum.
508	M2.2 Kantonsstrassen	Planungsgrundsatz	Neuer Planungsgrundsatz F: «Es findet keine weitere künstliche Verknappung der oberirdischen Parkierungsflächen statt. Es ist eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen einzurichten.» <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Parkplätze werden zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Sicherstellung anderer legitimer Bedürfnisse an den Strassenraum (Velomassnahmen, Baumreihe) aufgehoben. Eine Aufhebung auf Vorrat oder eine künstliche Verknappung findet nicht statt, vielmehr versucht der Regierungsrat geeignete private Projekte zur Kompensation von ohnehin wegfallenden Parkplätzen voranzutreiben.
509	M2.2 Kantonsstrassen	Planungsgrundsatz	Neuer Planungsgrundsatz G: «Bei Umgestaltungsprojekten von Kantonsstrassen sind die Interessen des rollenden und stehenden motorisierten Individualverkehrs zu berücksichtigen». Der Gewerbeverband Basel-Stadt lehnt Umgestaltungsprojekte ab, die einseitig darauf ausgerichtet sind, den MIV zu benachteiligen. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Bei Umgestaltungsprojekten werden die Bedürfnisse aller Verkehrsträger angemessen berücksichtigt. Eine rein nachfrageorientierte Planung ("ausreichende Kapazitäten für alle") lässt der enge Raum in Basel nicht zu. Entsprechend setzt der Richtplan auf platzsparende Verkehrsmittel.
510	M2.2 Kantonsstrassen	Planungsgrundsatz	Hingegen fordert er die Aufnahme von zwei weiteren Planungsgrundsätzen: 1) Bei Umgestaltungs- oder Bauprojekten sind die Anforderungen sämtlicher Verkehrsträger (ruhender und rollender Verkehr) angemessen zu berücksichtigen. 2) Der heute schon unzureichend vorhandene Parkraum für den MotIV darf nicht weiter verknappt oder verteuert werden. <i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Aussagen zur Erschliessung von neuen Arealen sind in den Objektblättern S2.1 bis S2.3 enthalten (siehe z.B. S2.1 Schwerpunkte Arbeiten, Planungsgrundsatz E "Zudem sind die Gebiete angemessen für den MIV und Lieferverkehr sowie sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr anzubinden"). Eine ausreichende Parkplatzanzahl ist wichtig um unerwünschten Parksuchverkehr zu vermeiden. Parkplätze gehören aber primär in Tiefgaragen und nicht auf den wertvollen, eng begrenzten städtischen Strassenraum.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
511 M2.2 Kantonsstrassen	Planungsgrundsatz		Zudem sind zwei neue Planungsgrundsätze aufzunehmen: - Bei Umgestaltungsprojekten sind alle Verkehrsträger zu berücksichtigen, nicht nur der Langsamverkehr. - Öffentliche Parkplätze dürfen nicht künstlich verknappt werden.	Nicht berücksichtigt. Bei Umgestaltungsprojekten werden die Bedürfnisse aller Verkehrsträger angemessen berücksichtigt. Eine rein nachfrageorientierte Planung ("ausreichende Kapazitäten für alle") lässt der enge Raum in Basel nicht zu. Entsprechend setzt der Richtplan auf platzsparende Verkehrsmittel. Parkplätze werden zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Sicherstellung anderer legitimer Bedürfnisse an den Strassenraum (Velomassnahmen, Baumreihe) aufgehoben. Eine Aufhebung auf Vorrat oder eine künstliche Verknappung findet nicht statt, vielmehr versucht der Regierungsrat geeignete private Projekte zur Kompensation von ohnehin wegfallenden Parkplätzen voranzutreiben.
			<i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>	
512 M2.2 Kantonsstrassen	Planungsgrundsatz		<u>F. Bei Umgestaltungsprojekten sind alle rollenden und stehenden Verkehrsträger zu berücksichtigen.</u>	Nicht berücksichtigt. Bei Umgestaltungsprojekten werden die Bedürfnisse aller Verkehrsträger angemessen berücksichtigt. Eine rein nachfrageorientierte Planung ("ausreichende Kapazitäten für alle") lässt der enge Raum in Basel nicht zu. Entsprechend setzt der Richtplan auf platzsparende Verkehrsmittel.
			<i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>	
513 M2.2 Kantonsstrassen	Planungsgrundsatz	A	Im Abschnitt A ist festzuhalten, dass ein hierarchisch gegliedertes Strassennetz von grösster Wichtigkeit ist: Einerseits, um eine wirtschaftliche und umweltgerechte Verkehrsabwicklung des Motiv auf dem Stadtstrassennetz gewährleisten zu können. Andererseits, um eine Sogwirkung vom untergeordneten auf das übergeordnete Netz sicherstellen zu können.	Teilweise berücksichtigt. Das Anliegen ist korrekt. Es ist aber in den Planungsgrundsätzen A und C bereits entsprechend enthalten. Zudem wird der Leitsatz 46 leicht umformuliert, damit das Anliegen klarer zum Ausdruck kommt. Leitsatz 46 wird wie folgt angepasst: "In den Wohngebieten ist der Verkehr im Hinblick auf eine hohe Wohnqualität zu beruhigen. Der quartierfremde Verkehr ist <u>von den Wohngebieten vom untergeordneten Strassennetz fernzuhalten und auf den übergeordneten Achsen zu kanalisieren.</u> und Die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs auf Kantonsgebiet soll bis zum Jahr 2020 um 10% gegenüber dem Zustand 2010 reduziert werden."
			<i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	
514 M2.2 Kantonsstrassen	Planungsgrundsatz	A	A. «Die Ortszentren sind <u>möglichst</u> verkehrsfrei, <u>die Quartierzentren möglichst verkehrsfrei</u> zu halten.»	Nicht berücksichtigt. Der kantonale Richtplan trifft keine Aussagen zu Quartierzentren. Dies erfolgt teilweise in Teilrichtplanungen.
			<i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehrR</i>	
515 M2.2 Kantonsstrassen	Planungsgrundsatz	A	Der motorisierte Individualverkehr (inkl. Lastwagenverkehr) wird auf den verkehrsorientierten Strassen kanalisiert. Die siedlungsorientierten Strassen <u>in Wohngebieten</u> sind von quartierfremdem Verkehr zu entlasten und zu beruhigen. Die Ortszentren sind möglichst verkehrsfrei	Nicht berücksichtigt. Es gibt auch untergeordnete Strassen in reinen Industrie- und Gewerbezone. Dort sind Verkehrsberuhigungsmassnahmen nicht zwingend bzw. aufgrund von hohen Lastwagenanteilen unter Umständen sogar ungeeignet.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			zu halten. <i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>	
516 M2.2 Kantonsstrassen	Planungsgrundsatz	B	Zum Planungsgrundsatz B: Kantonsstrassen sind für alle Verkehrsteilnehmer sicher zu gestalten. Auf die Eingrenzung «insbesondere den Fuss- und Veloverkehr» ist zu verzichten. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Mit der Nennung des Fuss- und Veloverkehrs im Bereich der Kantonsstrassen wird dem Grundsatz der stadtgerechten Mobilität (s. Strategie ST11) entsprochen, gemäss dem das Fuss- und Veloverkehrsnetz ausgebaut werden soll.
517 M2.2 Kantonsstrassen	Planungsgrundsatz	B	Abschnitt B ist zu streichen, weil er nicht hierher gehört (wir befinden uns beim Thema MotIV und Kantonsstrassennetz). <i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Die Kantonsstrassen dienen nicht nur dem MIV sondern auch anderen Verkehrsteilnehmenden.
518 M2.2 Kantonsstrassen	Planungsgrundsatz	B	Lit. B) „Fuss- und Velovekehr“ ist zu streichen. Grundsatz muss gleichwertig für alle Verkehrsteilnehmenden gelten. <i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Mit der Nennung des Fuss- und Veloverkehrs im Bereich der Kantonsstrassen wird dem Grundsatz der stadtgerechten Mobilität (s. Strategie ST11) entsprochen, gemäss dem das Fuss- und Veloverkehrsnetz ausgebaut werden soll.
519 M2.2 Kantonsstrassen	Planungsgrundsatz	C	Der ACS beider Basel lehnt verkehrslenkende Massnahmen auf dem übergeordneten Strassennetz gänzlich ab – und spricht sich deshalb für eine Streichung des gesamten Abschnitts C aus. <i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. Nicht berücksichtigt.
520 M2.2 Kantonsstrassen	Planungsgrundsatz	C	Lit. C) Die Löschung des Halbsatzes, „... bzw. es ist ein gezielter Ausbau zu prüfen, um das Überlaufen des Verkehrs von der Nationalstrasse auf städtische Strassen zu verhindern“ ist rückgängig zu machen. <i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Im Bereich der Kantonsstrassen sind keine weiteren Ausbauten geplant. Ein Ausbau des Nationalstrassennetzes, um u.a. negative Auswirkungen auf das nachgeordnete Strassennetz zu verhindern, ist vorgesehen. Dies wird entsprechend auch im Objektblatt M2.1 Nationalstrassen bei den Zielsetzungen dargelegt.
521 M2.2 Kantonsstrassen	Planungsgrundsatz	C	C. «Beim übergeordneten Netz sind im Hinblick auf ein optimales Ausschöpfen der Kapazität verkehrslenkende Massnahmen verstärkt zu prüfen und nach Möglichkeit einzuführen.» Verkehrslenkende Massnahmen sind im verkehrspolitischen Leitbild behördenverbindlich festgehalten, zudem ist der Regierungsrat per	Nicht berücksichtigt. Verkehrslenkende Massnahmen sind immer im Einzelfall zu prüfen. Solche Massnahmen müssen sorgfältig geplant und umgesetzt werden, damit sie nicht kontraproduktiv wirken (z.B. Behinderungen des ÖV oder unerwünschte Verlagerungen auf untergeordnete Strassen).

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			Motion verpflichtet dazu. <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehR</i>	
522 M2.2 Kantonsstrassen	Planungsgrundsatz	C	Beim übergeordneten Netz sind im Hinblick auf ein optimales Ausschöpfen der Kapazität verkehrlenkende Massnahmen <u>verstärkt zu prüfen und nach Möglichkeit</u> einzuführen. Soweit erforderlich, wird die Verkehrlenkung mit dem Bund koordiniert. <u>Ein gezielter Ausbau ist voranzutreiben, um das Überlaufen des Verkehrs von der Nationalstrasse auf städtische Strassen zu verhindern.</u> <i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Im Bereich der Kantonsstrassen sind keine weiteren Ausbauten geplant. Ein Ausbau des Nationalstrassennetzes, um u.a. negative Auswirkungen auf das nachgeordnete Strassennetz zu verhindern, ist vorgesehen. Dies wird entsprechend auch im Objektblatt M2.1 Nationalstrassen bei den Zielsetzungen dargelegt.
523 M2.2 Kantonsstrassen	Planungsgrundsatz	C	- Verkehrlenkende Massnahmen sind zwingend, sowohl innerhalb des Kantonsgebietes wie auch auf den Einfallsachsen. Dosiersysteme müssen übermässigen Verkehr am Stadtrand regulieren. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Das Anliegen ist bereits berücksichtigt: sowohl in den Zielsetzungen ("...mit geeigneten Massnahmen, z.B. aus dem Bereich Verkehrsmanagement...") als auch im Planungsgrundsatz C ("..verkehrlenkende Massnahmen verstärkt zu prüfen und nach Möglichkeit einzuführen.....") ist die Notwendigkeit von verkehrlenkenden Massnahmen explizit benannt.
524 M2.2 Kantonsstrassen	Planungsgrundsatz	D	- Neue Entwicklungsgebiete sind optimal an das <u>Strassennetz</u> ÖV- und Velowegnetz anzubinden. ohne die umliegenden Quartiere unnötig zu belasten. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Neue Entwicklungsgebiete müssen strassenseitig erschlossen werden. In den Planungsgrundsätzen zu den Objektblättern S2.1 bis S2.3 (Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung) wird jeweils dargelegt, dass diese Gebiete sehr gut mit dem ÖV und mit dem Fuss- und Veloverkehr zu erschliessen sind.
525 M2.2 Kantonsstrassen	Planungsgrundsatz	E	"E. Quartierparkings werden gefördert und die öffentlichen Parkplätze <u>werden</u> bewirtschaftet." Der Begriff Quartierparkings wird momentan im Rahmen der Beratungen zur künftigen Parkierungspolitik neu definiert. Die SP Basel-Stadt kann dieser Formulierung nur zustimmen, wenn unter Quartierparkings ausschliesslich Parkplätze für Anwohnerinnen und Anwohner gemeint sind und diese im öffentlichen Raum entsprechend kompensiert werden. <i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Der Richtplan ist ein Planungsinstrument des Regierungsrates. Er legt darin seine Planungsabsichten, z.B. zu den Quartierparkings, unabhängig von künftigen Beschlüssen des Grossen Rates dar. Selbstverständlich sind künftige, anderslautende Beschlüsse des Grossen Rates für den Regierungsrat verbindlich. Ziel ist mit den Quartierparkings Parkraum im öffentlichen Raum zu kompensieren.
526 M2.2 Kantonsstrassen	Planungsgrundsatz	E	E. «Quartierparkings werden <u>nur insofern</u> gefördert, <u>in dem geschaffene Parkplätze in Quartierparkings im Minimum 1 :1 an der Oberfläche aufgehoben worden</u> , und die öffentlichen Parkplätze <u>lenkungswirksam</u> bewirtschaftet.	Nicht berücksichtigt. Die gewünschte Ergänzung ist zu konkret für den Richtplan. Aussagen zur Bewirtschaftung des Parkraums finden sich auf Stufe Verordnung.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme		
<i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehR</i>						
527	M2.2 Kantonsstrassen		Planungsgrundsatz	E	- Quartierparkings werden gefördert, <u>solange oberirdisch PP im Verhältnis mindestens 1:1 aufgehoben und die Parkings nicht der öffentlichen Nutzung frei gegeben werden.</u>	Nicht berücksichtigt. Die gewünschte Ergänzung ist zu konkret für den Richtplan. Aussagen zur Bewirtschaftung des Parkraums finden sich auf Stufe Verordnung.
<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>						
528	M2.2 Kantonsstrassen		Planungsgrundsatz	E	- <u>Alle</u> öffentlichen Parkplätze <u>werden lenkungswirksam</u> bewirtschaftet.	Nicht berücksichtigt. Die Förderung von Quartierparkings ist ein Ziel der Regierung, u.a. zur Reduktion von Parkraum an der Oberfläche und soll im Planungsgrundsatz konkret zum Ausdruck kommen. Die Aussage zur Bewirtschaftung der Parkplätze gilt, da im formulierten Grundsatz keine Einschränkung gemacht wird, für alle Parkplätze. Eine Bewirtschaftung von Parkplätzen ist grundsätzlich lenkungswirksam.
<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>						
529	M2.2 Kantonsstrassen		Örtliche Festlegung		Die hier im Kapitel «MotIV» aufgeführten «Verbesserungen» führen in Tat und Wahrheit zu einer Benachteiligung des MotIV. Der Begriff «Verbesserungen» ist aber nicht nur irreführend, sondern insbesondere auch nichtssagend. Der ACS fordert eine redlichere und auch trefflichere Umschreibung der Projekte.	Nicht berücksichtigt. Die aufgeführten örtlichen Festlegungen führen jeweils zu einer Verbesserung aller Verkehrsteilnehmenden. Grundsätzlich sei darauf hingewiesen, dass die Förderung von öffentlichem Verkehr und Fuss- und Veloverkehr in der Summe die Anzahl mit dem motorisierten Individualverkehr reduzieren. Dies führt entsprechend zu einer Entlastung der Strassen und kommt somit auch den motorisierten Verkehrsteilnehmenden zugute. Hinsichtlich der Namensgebung sei zudem darauf hingewiesen, dass diese der Namensgebung der Projekte im Agglomerationsprogramm entspricht.
<i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>						
530	M2.2 Kantonsstrassen		Örtliche Festlegung		Wir lehnen jede Kapazitätserweiterung für den MIV (auch getarnt als Umgestaltung Strassenraum) ab. Wo Radstreifen fehlen, sind dies an Stelle von Längsparkierung zu markieren, dies insbesondere auch entlang Tramschienen.	Nicht berücksichtigt. Bei den örtlichen Festlegungen wird jeweils geschaut, dass der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr gefördert wird. Die konkrete Projektausgestaltung erfolgt jedoch einzelfallweise.
<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>						
531	M2.2 Kantonsstrassen		Örtliche Festlegung		Auf weitergehende Tempo 30-Einführungen wie bspw. im Gundeli auf zentralen Achsen wie Dornacher- und Gundeldingerstrasse ist zu verzichten.	Nicht berücksichtigt. Die Reduktion der erlaubten Geschwindigkeit trägt zu einer Entlastung vom Durchgangsverkehr bei. Bei untergeordneten Strassen mit einem hohen MIV-Anteil trägt dies zu einer Verbesserung der Lebensqualität bei.
<i>Eingabe von: SVP Basel-Stadt</i>						

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
532 M2.2 Kantonsstrassen	Örtliche Festlegung	a	Unter dem Deckmantel der in a) umschriebenen, wenn auch hier einmal mehr nicht offen deklarierten «Verbesserungsmassnahmen Inzlingerstrasse Riehen» geht es bekanntermassen um die Einführung von Tempo 30 auf einer länderübergreifenden Hauptverkehrsachse. Dabei könnte das Sicherheitsmanko mit der Erstellung des fehlenden Trottoirs nachhaltiger behoben werden. Der ACS beider Basel spricht sich einmal mehr dafür aus, die wahren Absichten offenzulegen und die geplanten Massnahmen beim Namen zu nennen, respektive die Umschreibung entsprechend anzupassen.	Zur Kenntnis genommen. Die detaillierten Massnahmen werden im Zusammenhang mit dem Projekt jeweils kommuniziert. Der Richtplan umschreibt Massnahmen immer sehr kurz und geht nicht auf detaillierte Teilmassnahmen ein, die etwaig im Verlauf des Planungsprozesses noch geändert werden. Hinsichtlich der Inzlingerstrasse sieht der aktuelle Planungsstand folgendes vor: Die zwischenzeitlich erfolgte Einführung von Tempo 30 (seit April 2018 bis zur Grenze CH/D) soll auch nach der Umgestaltung beibehalten bleiben. Die Umgestaltung im Rahmen anstehender Sanierung soll in 2025-2026 umgesetzt werden. Dabei sollen aufgrund der schwierigen Topografie und engen Platzverhältnisse die Velos welche talwärts fahren die Fahrbahn (T30) nutzen. Für Velos welche Richtung Grenze CH/D fahren sind Velomassnahmen (Velostreifen) beabsichtigt. Gleichfalls ist auch ein einseitiges Trottoir vorgesehen.
			<i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	
533 M2.2 Kantonsstrassen	Örtliche Festlegung	c	Zur Massnahme c (Gundeldingen): Die Verkehrsverhältnisse sind nicht nur für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr sondern auch für den motorisierten Individualverkehr zu verbessern. Der Gewerbeverband Basel-Stadt lehnt jegliche Kapazitäts- und / oder Funktionalitätseinschränkungen auf den Längsachsen Dornacher- und Gundeldingerstrasse (zentrale Erschliessungsachsen des Gundeldingerquartiers) ab. Dies gilt im Besonderen für eine allfällige Einführung von Tempo 30 auf diesen Achsen.	Nicht berücksichtigt. Der Regierungsrat setzt auf platzsparende Verkehrsmittel zur Befriedigung der vorhandenen Mobilitätsbedürfnisse. Grundsätzlich sei darauf hingewiesen, dass die Förderung von öffentlichem Verkehr und Fuss- und Veloverkehr in der Summe die Anzahl mit dem motorisierten Individualverkehr reduzieren. Dies führt entsprechend zu einer Entlastung der Strassen und kommt somit auch den motorisierten Verkehrsteilnehmenden zugute.
			<i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	
534 M2.2 Kantonsstrassen	Örtliche Festlegung	c	Was den Abschnitt c) Verkehrsentlastung und -beruhigung Gundeldingen anbelangt, ist die Wahrung der Strassennetzhierarchie zu erwähnen, wie unter Planungsgrundsatz ausgeführt.	Nicht berücksichtigt. Die nochmalige Erwähnung der Strassennetzhierarchie ist nicht notwendig.
			<i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	
535 M2.2 Kantonsstrassen	Örtliche Festlegung	e	Seite 31 Buchstabe e: Der Text bedarf einer Ergänzung wie folgt: <u>"Die Massnahme ist rechtzeitig mit dem Bundeseisenbahnvermögen zu koordinieren, was die parallel verlaufende 132 kV-Bahnstromfernleitung sowie die bestehenden Unterführungen unter der Rheintalbahn sowie den z.Zt. ausser Betrieb befindlichen Güterumfahrungen Basel Bad Bf betrifft. Diese Bahnanlagen stehen ihrerseits aus Altersgründen in absehbarer Zeit zu einer Generalsanierung oder Erneuerung an."</u>	Teilweise berücksichtigt. Der Text zur örtlichen Festlegung e wird wie folgt ergänzt: <u>"...Diese Massnahme ist mit dem Nationalstrassenausbau (s. M2.1 a) Rheintunnel), der Hafentwicklung (s. M5.1 und M6.1) sowie mit den Infrastrukturen und Anliegen des Bundeseisenbahnvermögens zu koordinieren."</u>
			<i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i>	

<i>Thema / Objektblatt</i>	<i>Betreft</i>	<i>Nr.</i>	<i>Anregung, Bemerkung</i>	<i>Stellungnahme</i>
536 M2.2 Kantonsstrassen	Örtliche Festlegung	f	Sie hinterfragt allerdings, inwiefern die Achse Missionstrasse – Burgfelderstrasse tatsächlich im vorgesehenen Mass für den MIV behindernder gestaltet werden soll, da neben den Ringstrassen auch vereinzelte Stadtquerende Strassen verkehrsorientiert bleiben sollten, um Ausweichverkehr durch Quartierstrassen zu verhindern. <i>Eingabe von: EVP Basel-Stadt</i>	Die Achse Missionsstrasse-Burgfelderstrasse bleibt als verkehrsorientierte Achse bestehen.
537 M2.2 Kantonsstrassen	Örtliche Festlegung	f	Zur Massnahme f (Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt): Der Gewerbeverband Basel-Stadt lehnt das vorliegende Umgestaltungsprojekt in der jetzigen Form ab (u.a. Aufhebung von 90 oberirdischen Parkplätzen). <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen.
538 M2.2 Kantonsstrassen	Örtliche Festlegung	f	Das Umgestaltungsprojekt f) Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt und die geplante Aufhebung von 90 Parkplätzen lehnt der ACS beider Basel ab, verlangt dessen Streichung. <i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Der Platzbedarf für den rollenden und ruhenden Verkehr steigt gleichzeitig, weil Autos und Lastwagen immer breiter und höher werden. Neue Fahrzeugtypen wie etwa "40-Töner" bringen neue Erfordernisse für die Strassen. Beides hat zu angepassten Vorgaben für die Breite von Fahrspuren geführt, welche schweizweit umzusetzen sind. Hinzu gekommen sind Vorgaben, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. In Basel und der gesamten Schweiz sind in den letzten Jahren durch bereits realisierte Sicherheitsmassnahmen die Unfallzahlen und Unfallschwere signifikant gesenkt worden. Aktuell bestehen in der Burgfelderstrasse und der Missionsstrasse hohe Sicherheitsmängel wegen zu schmaler Fahrstreifen und fehlender Sichtweiten im Bereich von Strasseneinmündungen und Fussgängerstreifen. Zur Beseitigung dieser Mängel ist die Aufhebung von Parkplätzen erforderlich.
539 M2.2 Kantonsstrassen	Örtliche Festlegung	f	f: Ergänzung: bezüglich Velosicherheit muss die Verbindung auch weiter Richtung Bahnhof (Spalendor, Schützengraben, eingangs Steinengraben) in beide Richtungen verbessert werden. Z.B. dank separater Bus- und Velospur). <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i>	Nicht berücksichtigt. Velomassnahmen auf der Verbindung Spalendor bzw. Burgfelderplatz zum Bahnhof gehören nicht zum genannten Projekt Burgfelderstrasse/Missionsstrasse. Auf der Achse Spalendor wird zurzeit ein Vorprojekt mit verbesserten Velomassnahmen erarbeitet.
540 M2.2 Kantonsstrassen	Örtliche Festlegung	f	- f) Fortsetzung Veloverbesserungen bis Bf Basel SBB, in beide Richtungen <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Velomassnahmen auf der Verbindung Spalendor bzw. Burgfelderplatz zum Bahnhof gehören nicht zum genannten Projekt Burgfelderstrasse/Missionsstrasse. Auf der Achse Spalendor wird zurzeit ein Vorprojekt mit verbesserten Velomassnahmen erarbeitet.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
541 M2.2 Kantonsstrassen	Örtliche Festlegung	f	Ebenfalls lehnt die SVP den Parkplatzabbau bei der Burgfelderstrasse/Missionsstrasse ab. <i>Eingabe von: SVP Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Der Platzbedarf für den rollenden und ruhenden Verkehr steigt gleichzeitig, weil Autos und Lastwagen immer breiter und höher werden. Neue Fahrzeugtypen wie etwa "40-Töner" bringen neue Erfordernisse für die Strassen. Beides hat zu angepassten Vorgaben für die Breite von Fahrspuren geführt, welche schweizweit umzusetzen sind. Hinzu gekommen sind Vorgaben, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. In Basel und der gesamten Schweiz sind in den letzten Jahren durch bereits realisierte Sicherheitsmassnahmen die Unfallzahlen und Unfallschwere signifikant gesenkt worden. Aktuell bestehen in der Burgfelderstrasse und der Missionsstrasse hohe Sicherheitsmängel wegen zu schmaler Fahrstreifen und fehlender Sichtweiten im Bereich von Strasseneinmündungen und Fussgängerstreifen. Zur Beseitigung dieser Mängel ist die Aufhebung von Parkplätzen erforderlich.
542 M2.2 Kantonsstrassen	Örtliche Festlegung	g	Aeschenplatz Stellungnahme: Das derzeitige Projekt ist vielversprechend und lässt hoffen, dass wesentliche Verbesserungen möglich werden. <i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Alban-Gellert</i>	Zur Kenntnis genommen.
543 M2.2 Kantonsstrassen	Örtliche Festlegung	h	Zur Massnahme h (Verkehrerschliessung Hafen): «Da der Spielraum für zusätzlichen MIV sehr beschränkt ist, sollen die erforderlichen Kapazitäten im Netz durch Verlagerung heutiger Autofahrten auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr mittels einer «Push-und-Pull-Strategie» sichergestellt werden.» Es ist illusorisch zu meinen, ein neuer Stadtteil könne ohne oder nur mit stark eingeschränkter Zugänglichkeit für den MIV entwickelt werden. Auch bei der weiteren Entwicklung des Hafens sind die Interessen aller Verkehrsträger zu berücksichtigen. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen. Eine angemessene Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr wird berücksichtigt.
544 M2.2 Kantonsstrassen	Örtliche Festlegung	h	Der ACS beider Basel lehnt die im Abschnitt h) Verkehrerschliessung Hafen stipulierte Verlagerung des MotIV auf andere Verkehrsträger mittels «Push-und-Pull-Strategien» als inakzeptable und unnötige Bevormundung ab. Im Weiteren hält er fest, dass eine massgebliche Veränderung des Modalsplits – zumal es sich noch um ein Hafengebiet handelt – nichts weiter als ein weltfremder Wunschgedanke ist, der als Begründung der behördlichen Ideologie herhalten muss. <i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. In den Bereichen Klybeckquai, Westquai und Althreinweg sind Entwicklungsschwerpunkte für künftiges Arbeiten und Wohnen vorgesehen (s. Objektblatt A2 sowie Objektblatt S2.2). Bei der unter h) beschriebenen Verkehrerschliessung geht es um die Erschliessung dieser neuen Entwicklungsgebiete. Es handelt sich nicht um Aussagen zum Güterverkehr des Hafensbetriebs.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
545 M2.2 Kantonsstrassen	Örtliche Festlegung	h	Gezielte Anpassungen und Ergänzungen der heutigen Verkehrsinfrastruktur für den MIV, den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr schaffen die notwendigen Voraussetzungen für eine gemeinde- und länderübergreifende Entwicklung im gesamten Gebiet des «3Land». Da der Spielraum für zusätzlichen MIV sehr beschränkt ist, sollen die erforderlichen Kapazitäten im Netz durch Verlagerung heutiger Autofahrten auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr mittels einer «Push und Pull Strategie» sichergestellt werden (s. auch Objektblatt A2-3Land). <i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Die verkehrliche Erschliessung stellt in diesem Perimeter eine grosse Herausforderung dar. Daher ist der Verweis hierauf notwendig. Zudem bedarf die verkehrliche Entwicklung eine enge Zusammenarbeit mit den Partnern in Deutschland und Frankreich. Daher ist der Koordinationshinweis auf das Projekt 3Land wichtig und wird daher beibehalten.
546 M2.2 Kantonsstrassen	Örtliche Festlegung	i	Seite 31 Buchst. i, Seite 35 Buchst. h, Seite 36 Buchst. m und Seite 40 Buchst. j: Wie oben in Ziffer 2 schon generell angeführt, kommt weder für eine Verlegung Grenzacherstrasse noch für die gedachten Fuss- und Velowege eine Abgabe von BEV-eigenen Flächen in Frage. Insoweit widerspreche ich auch ausdrücklich den kartographischen Darstellungen. <i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i>	Teilweise berücksichtigt. Die Massnahmen befinden sich jeweils in einem frühen Projektstand. Sie weisen jeweils den Koordinationsstand "Vororientierung", die Massnahme "Fussverbindung Bäumlhofstrasse-Rankstrasse" (S. 36 Buchstabe m) "Zwischenergebnis", auf. Dies bedeutet, dass diese Massnahmen noch in einem sehr frühen Planungszeitpunkt stehen und der Koordinationsbedarf in der Regel noch gar nicht ermittelt wurde und der Streckenverlauf zumeist noch nicht genau festgelegt wurde. Bei den vier Massnahmen wird jeweils der Koordinationsbedarf mit dem Bundeseisenbahnvermögen genannt: <u>"Naturschutzanliegen und Anliegen des Bundeseisenbahnvermögens werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt."</u>
547 M2.2 Kantonsstrassen	Örtliche Festlegung	i	Zu streichen: Verlegung der Grenzacherstrasse. Es bestehen erhebliche Koordinationsfragen bezüglich Naturschutz. Darauf wird nicht eingegangen. Die Streckenführung ist abzulehnen. <i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>	Teilweise berücksichtigt. Der Massnahmenbeschrieb wird wie folgt ergänzt: <u>"Naturschutzanliegen und Anliegen des Bundeseisenbahnvermögens werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt."</u>
548 M3.1 Fussverkehr			8. Er setzt organisationale Massnahmen im Sinne der Priorisierung als Sofortmassnahmen um. a. Ampelschaltungen werden hinsichtlich der Grünphasen für FussgängerInnen geprüft und angepasst, um unnötige Wartezeiten zu beseitigen. b. Mit Ampelschaltungen werden Synergien im Sinne der Priorisierung geschaffen; sie werden verstärkt zur Reduktion der Einlassmenge genutzt (Nauenstrasse). <i>Eingabe von: BASTA!</i>	Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
549 M3.1 Fussverkehr		Trennung Velo und Fussgängerwege sooft wie möglich.	Zur Kenntnis genommen. Planungsgrundsatz D beinhaltet Führungsprinzip (kein Mischverkehr Fuss/Velo). Grundsätzlich soll der Veloverkehr nicht zusammen mit dem Fussverkehr auf einer Fläche geführt werden. Ausnahmen sind situativ und müssen gut begründet sein. Verkehrsrecht und Normen regeln den Handlungsspielraum.
		<i>Eingabe von: Quartierverein Lääbe in der Innerstadt</i>	
550 M3.1 Fussverkehr		<p>Beachtung Biotopverbund Konzept Basel-Stadt Viele Massnahmen betreffen ökologische Vernetzungskorridore, z.B. (Aufzählung illustrativ und nicht abschliessend!): M1.1 o Solitude M1.1 r Morgartenring M1.1 s Stettenfeld M1.1 t Wolf M3.1 b/M3.2 c Grienbodenweg M3.1 d & g Wolf Etc. Bei der Realisierung dieser Massnahmen ist es ökologisch sehr wichtig, dass keine neuen Hindernisse in den Vernetzungskorridoren geschaffen werden. Deshalb betonen wir an dieser Stelle besonders den <i>Einbezug des Biotopverbundkonzepts Kanton Basel-Stadt</i>.</p>	Zur Kenntnis genommen. Der Hinweis auf die Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes ist enthalten und erfolgt im Rahmen der Projekterarbeitung. Dies umfasst auch die Berücksichtigung des Biotopverbundkonzepts.
		<i>Eingabe von: Pro Natura Basel</i>	
551 M3.1 Fussverkehr		<p>Der kantonale Richtplan Mobilität stellt einen insgesamt guten und ausführlichen Plan dar. Hinsichtlich der Zielsetzungen begrüssen die Schweizer Wanderwege im Besonderen, dass die Anteile des Fussverkehrs spürbar erhöht werden sollen, dies gemäss dem aufgeführten Planungsgrundsatz, nach welchem der Kanton Basel-Stadt mit dem beauftragten Verein AggloBasel sowie den Kantonen Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn und den ausländischen Partnern des Agglomerationsprogramm Basel und unter angemessenem Einbezug der Gemeinden zusammenarbeitet. Für das Wanderwegnetz erachten wir eine gute Koordination hinsichtlich Planung, Anlage und Unterhalt der grenzüberschreitenden Wanderwege und Wanderland- Routen als besonders wichtig. Die Schweizer Wanderwege unterstützen zudem die Aufgabe der kantonalen Fachstelle für Fuss- und Wanderwege, Gemeinden und kantonale Ämter bei temporären und ersatzpflichtigen Eingriffen auf dem Fuss- und Wanderwegnetz (FWG Art. 7) Beratung und Unterstützung zu bieten.</p>	Zur Kenntnis genommen.
		<i>Eingabe von: Schweizer Wanderwege</i>	

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
552 M3.1 Fussverkehr	Ausgangslage	Wie einleitend festgehalten, ist auf einen kantonalen Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege zu verzichten. Der zweite Abschnitt kann folglich ersatzlos gestrichen werden.	Nicht berücksichtigt. Die Teilrichtpläne sind die Grundlage und liefern den Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr für den kantonalen Richtplan. Ihre Erarbeitung ist deshalb notwendig. Zudem weisen sie deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der kantonale Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.
<i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>			
553 M3.1 Fussverkehr	Ausgangslage	Wie einleitend bemerkt, erachtet es der ACS beider Basel nicht als sinnvoll, mehrere Teilrichtpläne zu führen. Er beantragt deshalb, den entsprechenden Passus zu streichen.	Nicht berücksichtigt. Die Teilrichtpläne sind die Grundlage und liefern den Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr für den kantonalen Richtplan. Ihre Erarbeitung ist deshalb notwendig. Zudem weisen sie deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der kantonale Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.
<i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>			
554 M3.1 Fussverkehr	Ausgangslage	Da wie oben festgehalten auf einen Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege verzichtet werden kann, ist der zweite Abschnitt zu streichen.	Nicht berücksichtigt. Die Teilrichtpläne sind die Grundlage und liefern den Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr für den kantonalen Richtplan. Ihre Erarbeitung ist deshalb notwendig. Zudem weisen sie deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der kantonale Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.
<i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>			
555 M3.1 Fussverkehr	Ausgangslage	Die Aufzählung der rechtlichen Grundlagen im Richtplantext ist unvollständig. Die für den Velo- und Fussgängerverkehr wichtigsten Artikel des Strassenverkehrsgesetzes und der dazugehörigen Verordnungen VTS, SSV und VRV sind aufzuzählen, insbesondere: Definition e-Bikes: Art. 18 VTS: «Motorfahrräder» sind: a. einplätzig, einspurige Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 30 km/h, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 1,00 kW und einem Verbrennungsmotor mit einem Hubraum von höchstens 50 cm ³ , oder elektrischem Antrieb sowie einer allfälligen Tretunterstützung, die bis höchstens 45 km/h wirkt; (= e-Bikes mit gelbem Nummernschild) b. «Leicht-Motorfahrräder», das heisst Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 0,50 kW, einer	Nicht berücksichtigt. Es werden nur die wichtigsten übergeordneten Aussagen aus den Rechtsgrundlagen aufgeführt.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
		<p>bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis höchstens 25 km/h wirkt ... (= e-Bikes ohne Nummernschild)</p> <p>Definition Velos: Art. 24 Abs. 1 VTS Fahrräder: «Fahrräder» sind Fahrzeuge mit wenigstens zwei Rädern, die durch mechanische Vorrichtungen ausschliesslich mit der Kraft der sich darauf befindenden Personen fortbewegt werden.» (d.h. keine e-Bikes)</p> <p>- Vortrittsrecht der Fussgänger: Begegnungszone Art. 22b Abs.1 SSV: "[...] Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten [...] sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern"</p> <p>- Radweg, Fussweg Art. 33 SSV: «[...] z.B. Gemeinsamer Rad- und Fussweg 2.63.1 Rad- und Motorfahrradfahrer [...] haben auf Fussgänger Rücksicht zu nehmen und, wo die Sicherheit es erfordert, diese zu warnen sowie nötigenfalls anzuhalten»</p> <p><i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i></p>		
556	M3.1 Fussverkehr	Ausgangslage	<p>Der Beitrag gegen den Verkehrskollaps/volkswirtschaftlicher Nutzen/externer Nutzen des Fussverkehrs werden zu wenig gewürdigt. Sässen alle Fussgänger (allein) in einem Auto, würde der Verkehr im Kanton kollabieren.</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
557	M3.1 Fussverkehr	Zielsetzungen	<p>Analog zum Strategieteil (ST11) ist auch hier auf den Verweis auf das Reduktionsziel des motorisierten Individualverkehrs zu verzichten. Zum einen aus den bereits erwähnten Gründen. Zum anderen, weil das Fusswegnetz bedarfsorientiert und nicht aufgrund von Vorgaben im Bereich des motorisierten Individualverkehrs entwickelt werden soll.</p> <p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	Nicht berücksichtigt. Das Reduktionsziel stützt sich auf §13 des USG BS. Gemäss §13b Absatz 3 sorgen der Kanton und die Gemeinden 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.
558	M3.1 Fussverkehr	Zielsetzungen	<p>Sämtliche Zielsetzungen haben die auf Seite 7 unter den Planungsgrundsätzen beim Kantonsstrassennetz festgehaltene Wahrung der Strassennetzhierarchie zu berücksichtigen, was an dieser Stelle zu ergänzen ist. Eine einseitige Förderung des Fussverkehrs ist nicht sinnvoll.</p> <p><i>Eingabe von: ACS beider Basel</i></p>	Nicht berücksichtigt. Ist nicht relevant für die übergeordneten Zielsetzungen Fussverkehr. Die genannte Erhöhung der Sicherheit nimmt Rücksicht auf die Strassenfunktion.
559	M3.1 Fussverkehr	Zielsetzungen	<p>In Wohnquartieren muss die Priorität bei den Fussgängern gesetzt werden. Auch der Veloverkehr darf Fussgänger nicht behindern. Hier</p>	Zur Kenntnis genommen. Führungsprinzip siehe Planungsgrundsatz D. Die Schwachstellen werden im Rahmen des

<i>Thema / Objektblatt</i>	<i>Betreft</i>	<i>Nr.</i>	<i>Anregung, Bemerkung</i>	<i>Stellungnahme</i>
			braucht es grössere Anstrengungen als das Aufstellen von Plakaten mit Gartenzwergen und schriftlichen Hinweisen. Die zahlreichen Strassenabschnitte, wo Velo und Fussgänger nicht reibungslos aneinander vorbei kommen, müssen ermittelt werden. Es sind individuelle Lösungen zu finden. <i>Eingabe von: LDP Basel-Stadt</i>	Umsetzungsprogramms zum Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege ermittelt, welches nach Erlass des Teilrichtplans erarbeitet wird.
560	M3.1 Fussverkehr	Zielsetzungen	Es fehlt ein quantitatives Modalsplit-Ziel. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Der Richtplan verzichtet analog zum verkehrspolitischen Leitbild bewusst auf quantitative Modal Split Ziele für einzelne Verkehrsmittel. Es geht um ein insgesamt ausgewogenes Verkehrssystem mit einem hohen Anteil an umweltfreundlichen und flächensparenden Verkehrsmitteln. Der optimale Mix kann nicht generell festgelegt werden. Modal Split Ziele für einzelne Verkehrsmittel würden zu einem unerwünschten Konkurrenzdenken zwischen Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr führen.
561	M3.1 Fussverkehr	Zielsetzungen	- Es fehlt Signalisation/Wegleitung der wichtigen Fusswege. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Ist zu detailliert für die übergeordneten Zielsetzungen des kantonalen Richtplans. Dies ist in den Grundsätzen zu ST7 im Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege enthalten.
562	M3.1 Fussverkehr	Zielsetzungen	- Aufenthaltsqualität im Strassenraum muss auch Sitzgelegenheiten beinhalten (insbesondere für SeniorInnen, schwangere Frauen, Kleinkinder mit Begleitung etc.). <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Ist zu detailliert für den kantonalen Richtplan. Ist in der Strategie ST 6 des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege enthalten.
563	M3.1 Fussverkehr	Planungsgrundsatz	Sofern die Rheinfähren weiterhin als Bestandteil des Fusswegnetzes und nicht als ÖV behandelt werden, sind diesbezügliche Planungsgrundsätze zu formulieren. Beispielsweise muss festgehalten werden, dass die Benützung des Fusswegnetzes grundsätzlich gratis ist, dass aber auf den Rheinfähren Gebühren erhoben werden dürfen. <i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i>	Nicht berücksichtigt. Rheinfähren sind Teil des städtischen Fusswegnetzes. Für den kantonalen Richtplan nicht relevant. Rheinfähre wird im Text des Strategieberichts des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege ergänzt.
564	M3.1 Fussverkehr	Planungsgrundsatz	Es fehlt die Vorgabe, dass das Fusswegnetz möglichst dicht sein muss. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Zu detailliert für den kantonalen Richtplan. Aussagen zur Dichte sind im Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege zu den Qualitätsanforderungen enthalten.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
565 M3.1 Fussverkehr	Planungsgrundsatz	A	Im städtischen Strassenraum sind die Bedürfnisse aller Verkehrsträger ihrer verkehrlichen Bedeutung entsprechend zu berücksichtigen. Darum ist die unter A) gestellte Forderung nach «hindernisfreien» Fussverkehrsanlagen illusorisch, in der Praxis nicht erfüllbar – und demnach zu streichen. <i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Ist bundesrechtliche sowie kantonale gesetzliche Vorgabe.
566 M3.1 Fussverkehr	Planungsgrundsatz	A	A: „Alle Fussverkehrsanlagen sind für zu Fuss Gehende sicher und hindernisfrei (...)“. Empfehlung der Präzisierung, dass es sich dabei nicht generell um «Hindernisfreie Wege» handelt. <i>Eingabe von: Schweizer Wanderwege</i>	Nicht berücksichtigt. Ist bundesrechtliche sowie kantonale gesetzliche Vorgabe. Eine explizite Nennung ist daher nicht notwendig.
567 M3.1 Fussverkehr	Planungsgrundsatz	E	Zum Planungsgrundsatz E: Als schwächster Verkehrsteilnehmer benötigt der Fussverkehr speziellen Schutz gegenüber allen übrigen Verkehrsträgern (nicht nur dem MIV). Der Planungsgrundsatz ist daher wie folgt umzuformulieren: «Der Fussverkehr wird als schwächster Verkehrsteilnehmer nach Möglichkeit gegenüber allen anderen Verkehrsträgern zugunsten der Fussverkehrssicherheit sowie der Wohn- und Aufenthaltsqualität prioritär behandelt. Dies gilt insbesondere auf siedlungsorientierten Strassen in Wohnquartieren und in der Innenstadt.» <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Stützt sich auf §13b des USG BS. Gemäss Absatz 3 sorgen der Kanton und die Gemeinden 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.
568 M3.1 Fussverkehr	Planungsgrundsatz	E	Mit derselben Begründung, wie oben aufgeführt, ist die unter Absatz E) stipulierte Priorisierung des Fussverkehrs gegenüber dem MotIV nicht akzeptabel – und der Passus zu streichen. <i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Stützt sich auf §13b des USG BS. Gemäss Absatz 3 sorgen der Kanton und die Gemeinden 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.
569 M3.1 Fussverkehr	Planungsgrundsatz	E	Zu Lit. E) Die grösste Gefahr für Fussgänger resultiert nicht vom MotIV, sondern vielmehr vom Veloverkehr, insbesondere von denjenigen Velofahrern, die auf dem Troittoir fahren. Grundsatz E ist daher anzupassen. <i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Stützt sich auf §13b des USG BS. Die Veloführung ist grundsätzlich auf der Strasse vorgesehen.
570 M3.1 Fussverkehr	Planungsgrundsatz	E	Der Planungsgrundsatz E ist wie folgt zu ergänzen: Der Fussverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr <u>und dem</u>	Nicht berücksichtigt. Stützt sich auf §13b des USG BS. Gemäss Absatz 3 sorgen der Kanton und die Gemeinden dafür, dass

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
			<u>Veloverkehr</u> insbesondere in Wohnquartieren und in der Innenstadt zugunsten der Fussverkehrssicherheit sowie der Wohn- und Aufenthaltsqualität prioritär behandelt.	Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nicht motorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.	
			<i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i>		
571	M3.1 Fussverkehr	Planungsgrundsatz	E	Der Planungsgrundsatz E ist wie folgt zu ergänzen: Der Fussverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr und dem Veloverkehr insbesondere in Wohnquartieren und in der Innenstadt zugunsten der Fussverkehrssicherheit sowie der Wohn- und Aufenthaltsqualität prioritär behandelt.	Nicht berücksichtigt. Stützt sich auf §13b des USG BS. Gemäss Absatz 3 sorgen der Kanton und die Gemeinden 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.
			<i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>		
572	M3.1 Fussverkehr	Planungsgrundsatz	E	Der Fussverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr insbesondere in Wohnquartieren und in der Innenstadt zugunsten der Fussverkehrssicherheit sowie der Wohn- und Aufenthaltsqualität prioritär behandelt. <u>Fussgängerinnen und Fussgänger sind als schwächste Verkehrsteilnehmer gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmern nach Möglichkeit zu schützen.</u>	Nicht berücksichtigt. Stützt sich auf §13b des USG BS. Gemäss Absatz 3 sorgen der Kanton und die Gemeinden 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.
			<i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>		
573	M3.1 Fussverkehr	Planungsanweisung		Die Vortrittsberechtigungen des Fussverkehrs bzw. die Vortrittsberechtigungen anderer Verkehrsteilnehmenden sind verkehrsregelkonform (SSV) zu markieren und signalisieren. Begründung: In Konfliktzonen Fussgänger/Velos werden in Basel anstelle von SSV-konformen Verkehrsschildern Plakate mit Gartenzweigen aufgestellt, welche die Verkehrsteilnehmenden zur gegenseitigen Rücksicht auffordern. In der Praxis führt dies dazu, dass die Rücksichtslosen vortrittsberechtigt sind.	Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant. Verkehrsrecht und Normen sind geltende Grundlagen und müssen nicht separat erwähnt werden.
			<i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i>		
574	M3.1 Fussverkehr	Planungsanweisung		Die Vortrittsberechtigungen des Fussverkehrs bzw. die Vortrittsberechtigungen anderer Verkehrsteilnehmenden sind verkehrsregelkonform (SSV) zu markieren und signalisieren.	Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant. Verkehrsrecht und Normen sind geltende Grundlagen und müssen nicht separat erwähnt werden.
			<i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>		
575	M3.1 Fussverkehr	Planungsanweisung		Es fehlt eine Zeitvorgabe für das Umsetzungsprogramm. - Die Umsetzung muss regelmässig evaluiert werden.	Berücksichtigt. Die Planungsanweisung lautet neu wie folgt: <u>Der Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege wird vom Bau- und Verkehrsdepartement laufend bewirtschaftet. Ein Umsetzungsprogramm wird bis 2021 erstellt und danach laufend</u>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
				<u>bewirtschaftet.</u>	
				<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	
576	M3.1 Fussverkehr	Planungsanweisung	1	Ohne Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege ist die entsprechende Planungsanweisung obsolet.	Nicht berücksichtigt. Die Teilrichtpläne sind die Grundlage und liefern den Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr für den kantonalen Richtplan. Ihre Erarbeitung ist deshalb notwendig. Zudem weisen sie deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der kantonale Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.
				<i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	
577	M3.1 Fussverkehr	Planungsanweisung	1	Weil es der ACS beider Basel, wie bereits unter Zielsetzungen ausgeführt, nicht als sinnvoll erachtet, mehrere Teilrichtpläne zu führen und deren Integration in den Richtplan verlangt, erübrigt sich eine Planungsanweisung.	Nicht berücksichtigt. Die Teilrichtpläne sind die Grundlage und liefern den Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr für den kantonalen Richtplan. Ihre Erarbeitung ist deshalb notwendig. Zudem weisen sie deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der kantonale Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.
				<i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	
578	M3.1 Fussverkehr	Planungsanweisung	1	Die Planungsanweisung kann gestrichen werden.	Nicht berücksichtigt. Die Teilrichtpläne sind die Grundlage und liefern den Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr für den kantonalen Richtplan. Ihre Erarbeitung ist deshalb notwendig. Zudem weisen sie deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der kantonale Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.
				<i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>	
579	M3.1 Fussverkehr	Örtliche Festlegung		Hinweis: es fehlen in der Aufzählung (siehe Veloverkehr): - Gleisfeldquerung Ost am Bahnhof Basel SBB (Nauentor).	Nicht berücksichtigt. Gleisfeldquerung Ost am Bahnhof Basel SBB ist als städtische Massnahme s) im Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege enthalten.
				<i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Alban-Gellert</i>	
580	M3.1 Fussverkehr	Örtliche Festlegung		Mehr Projekte müssen Festlegungen sein, um einen zügigen Ausbau des Fusswegnetzes zu gewährleisten.	Nicht berücksichtigt. Der Richtplan definiert den Koordinationsstand von Massnahmen aufgrund des Stands der Abstimmung.
				<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	

<i>Thema / Objektblatt</i>	<i>Betreft</i>	<i>Nr.</i>	<i>Anregung, Bemerkung</i>	<i>Stellungnahme</i>
581 M3.1 Fussverkehr	Örtliche Festlegung	b	<p>Die Bahnunterführung muss dringend koordiniert werden mit der eventuell neuen Unterführung an der neuen S-Bahn Station Zollquartier bzw. mit der neuen Unterführung / Querungsmöglichkeit im Rahmen der Grünverbindung (Baustein Q des IBA Projekts Am Zoll Lörrach Riehen).</p> <p>Festzuhalten bleibt, dass es an dieser Stelle Querungsbedarf für die Erleichterung der Alltagsmobilität gibt. Der derzeitige Zustand ist suboptimal (vgl. Foto), bspw. Ist der Bahnübergang mit angekuppeltem (Kinder-) Fahrradanhänger nicht benutzbar.</p> <p><i>Eingabe von: Stadt Lörrach</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
582 M3.1 Fussverkehr	Örtliche Festlegung	d	<p>Fuss- und Velobrücke „Güterbahnhof Wolf“</p> <p>Stellungnahme: Diese Planungsmassnahmen für den Fussverkehr entsprechen unseren Vorstellungen fürs Quartier.</p> <p><i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Alban-Gellert</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
583 M3.1 Fussverkehr	Örtliche Festlegung	e	<p>Zu den Massnahmen e (Sevogelbrücke) und f (Zollibrücke): Diese beiden Projekte sind nach dem Nein zur Veloring-Initiative nicht mehr weiterzuverfolgen und folglich zu streichen. Hier gilt es, den Volkswillen zu respektieren.</p> <p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die beiden Brücken waren bereits vor der Veloring-Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltete die Kosten der Zollibrücke, nicht aber der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastrukturen erfüllen sie die Forderungen der Gegner des Velorings für die direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Zollibrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.</p>
584 M3.1 Fussverkehr	Örtliche Festlegung	e	<p>M3.1 Fussverkehr und M3.2 Veloverkehr e/f) Fuss- und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban - Wettstein) "Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem St. Alban-Quartier und dem Wettsteinquartier über den Rhein zur Schliessung einer grossräumigen Netzlücke. Naturschutzanliegen und die Anliegen der Rheinschiffahrt sind zu berücksichtigen." Antrag: Wir beantragen, diese Verbindung aus dem Richtplan zu streichen und nicht zu realisieren. In der Volksabstimmung zum Veloring wurde diese Brücke abgelehnt. Zudem würde ihr Bau in Naturschutzzonen des Rheins zu liegen kommen.</p> <p><i>Eingabe von: Pro Natura Basel</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Diese Brücke war bereits vor der Veloring-Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltete nicht die Kosten der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastruktur erfüllt sie die Forderung der Gegner des Velorings für direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projekterarbeitung berücksichtigt.</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
585 M3.1 Fussverkehr	Örtliche Festlegung	e	Sowohl die «Sevogelbrücke» als auch die «Zollbrücke» (Massnahmen e und f) waren Bestandteil der vom Volk mit aller Entschiedenheit abgelehnten Veloring-Initiative. Es darf deshalb davon ausgegangen werden, dass diese beiden Projekte nur versehentlich im KRIP aufgeführt wurden und dieser Fehler – dies ist jedenfalls die Forderung des ACS beider Basel – unter Achtung des gefällten Volksentscheides korrigiert wird. <i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Die beiden Brücken waren bereits vor der Veloring- Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltete die Kosten der Zollbrücke, nicht aber der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastrukturen erfüllen sie die Forderungen der Gegner des Velorings für die direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Zollbrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.
586 M3.1 Fussverkehr	Örtliche Festlegung	e	Fuss- und Velobrücke „Sevogelbrücke“ (St. Alban - Wettstein) Stellungnahme: Diese Planungsmassnahmen für den Fussverkehr entsprechen unseren Vorstellungen fürs Quartier. <i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Alban-Gellert</i>	Zur Kenntnis genommen.
587 M3.1 Fussverkehr	Örtliche Festlegung	e	Die Massnahme e) Fuss und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban - Wettstein) ist aus folgenden Gründen zu streichen: <ul style="list-style-type: none"> • Die Brücke würde den Rhein und dessen Ufer, welche in diesem Abschnitt auf beiden Seiten Naturschutzzonen sind und mit geschützten Baumbeständen und ISOS-Inventarobjekten umsäumt werden, erheblich beeinträchtigen. Gemäss Richtplan Objektblatt NL3 Natur- und Landschaftsschutz Planungsgrundsatz Nr. 3 sind ziefremde Bauten und Anlagen und technische Eingriffe in geschützte Biotope und Lebensräume zu vermeiden. Dieser Planungsgrundsatz des kantonalen Richtplans würde verletzt. • Die Verbindung würde den grosszügigen Rheinraum zwischen Schwarzwaldbrücke und Wettsteinbrücke optisch in zwei Teile zerschneiden, verbunden mit einer schwerwiegenden Beeinträchtigung des Stadtbildes. • Die schiefwinklige Verbindung steht im Gegensatz zu den anderen Rheinbrücken, welche alle rechtwinklig über den Rhein führen. Auch bei bestem architektonischem Design würde die Brücke einen unpassenden Fremdkörper bilden. • Es genügt nicht, Naturschutzanliegen und die Anliegen der Rheinschifffahrt zu berücksichtigen, wie im Massnahmentext erwähnt, sondern es müssen auch die Anliegen des Landschafts-, Stadtbild- und Denkmalschutzes einbezogen werden. Diese Anliegen würden verletzt, denn Landschaftsbild und Stadtbild (ISOS) würden mit der Brücke schwerwiegend beeinträchtigt. • Die Brücke ist unnötig. Für die Fussgänger besteht das Angebot der 	Nicht berücksichtigt. Die Sevogelbrücke schliesst eine Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr. Die Fähre ist nicht 24 Stunden in Betrieb und nicht als Veloverbindung geeignet. Genaue Lage und Ausgestaltung sind offen und im Abgleich mit diversen Schutzansprüchen zu definieren.

Thema / Objektblatt	Betrefi	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
			<p>St. Alban-Fähre. Die Fähre dürfte durch die Sevogelbrücke redundant oder gar aufgegeben werden, was einen grossen Verlust für die Stadt bedeutete. Auf der Richtplankarte TRP FW wird am gleichen Ort die Fähre als Teil des Fusswegnetzes gezeigt. Die Begründung, dass eine grossräumige Netzlücke geschlossen werden muss, ist deshalb falsch.</p> <p><i>Eingabe von: Stiftung Landschaftsschutz Schweiz</i></p>		
588	M3.1 Fussverkehr	Örtliche Festlegung	e	<p>Massnahmen e) und f) In der Abstimmung vom 21. Mai 2017 betreffend Veloring hat der Souverän die Sevogelbrücke und die Zollbrücke deutlich abgelehnt. Beide sind somit zu streichen.</p> <p><i>Eingabe von: TCS beider Basel</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die beiden Brücken waren bereits vor der Veloring- Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltet die Kosten der Zollbrücke, nicht aber der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastrukturen erfüllen sie die Forderungen der Gegner des Velorings für die direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Zollbrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.</p>
589	M3.1 Fussverkehr	Örtliche Festlegung	e	<p>Die Massnahme e) Fuss und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban - Wettstein) ist aus folgenden Gründen zu streichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Brücke ist unnötig. Für die Fussgänger besteht das Angebot der St. Alban-Fähre. Die Fähre dürfte durch die Sevogelbrücke redundant oder gar aufgegeben werden, was einen grossen Verlust für die Stadt bedeutete. Auf der Richtplankarte TRP FW wird am gleichen Ort die Fähre als Teil des Fusswegnetzes gezeigt. Die Begründung, dass eine grossräumige Netzlücke geschlossen werden muss, ist deshalb falsch. • Wegen des Schiffsprofils benötigt die Brücke eine Höhe, welche über derjenigen der beidseitigen Uferstrassen liegt und es wären beidseitig Rampenbauwerke notwendig. • Die Brücke und ihre Rampen würde den Rhein und dessen Ufer, welche in diesem Abschnitt auf beiden Seiten Naturschutzzonen sind und mit geschützten Baumbeständen und ISOS-Inventarobjekten umsäumt werden, erheblich beeinträchtigen. Gemäss Richtplan Objektblatt NL3 Natur- und Landschaftsschutz Planungsgrundsatz Nr. 3 sind zielfremde Bauten und Anlagen und technische Eingriffe in geschützte Biotop und Lebensräume zu vermeiden. Dieser Planungsgrundsatz des kantonalen Richtplans würde verletzt. • Die Verbindung würde den grosszügigen Rheinraum zwischen Schwarzwaldbrücke und Wettsteinbrücke optisch in zwei Teile zerschneiden, verbunden mit einer schwerwiegenden Beeinträchtigung des Stadtbildes. 	<p>Nicht berücksichtigt. Die Sevogelbrücke schliesst eine Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr. Die Fähre ist nicht 24 Stunden in Betrieb und nicht als Veloverbindung geeignet. Genaue Lage und Ausgestaltung sind offen und im Abgleich mit diversen Schutzansprüchen zu definieren.</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<ul style="list-style-type: none"> • Der Eintrag der Verbindung im Richtplan als schiefwinklige Brücke suggeriert, dass die Verbindung zwischen Roche und Kunstmuseum kürzer wäre als via Wettsteinbrücke. Die schiefwinklige Verbindung stünde jedoch im Gegensatz zu den anderen Rheinbrücken, welche alle rechtwinklig über den Rhein führen. Auch bei bestem architektonischem Design würde die Brücke einen unpassenden Fremdkörper bilden. Würde die Verbindung jedoch als rechtwinklige Brücke ausgebildet, würde sie erst recht unnötig, weil der Zeitgewinn gegenüber den Routen über die bestehenden Brücken nur auf ganz wenige Ziel-/Quellverbindungen beschränkt wäre. • Es genügt nicht, Naturschutzanliegen und die Anliegen der Rheinschifffahrt zu berücksichtigen, wie im Massnahmentext erwähnt, sondern es müssen auch die Anliegen des Landschafts-, Stadtbild- und Denkmalschutzes einbezogen werden. Diese Anliegen würden verletzt, denn Landschaftsbild und Stadtbild (ISOS) würden mit der Brücke schwerwiegend beeinträchtigt. <p><i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i></p>	
590 M3.1 Fussverkehr	Örtliche Festlegung	<p>e) Fuss- und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban – Wettstein) Der Bau wäre mit erheblichen Eingriffen in die geschützte Uferböschungen und das Stadtbild verbunden. Es besteht mit der Fähre eine Verbindung, die bei einem Brückenbau wohl obsolet würde. Antrag: Streichen.</p> <p><i>Eingabe von: WWF Region Basel</i></p>	Nicht berücksichtigt. Die Sevogelbrücke schliesst eine Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr. Die Fähre ist nicht 24 Stunden in Betrieb und nicht als Veloverbindung geeignet. Genaue Lage und Ausgestaltung sind offen und im Abgleich mit diversen Schutzansprüchen zu definieren.
591 M3.1 Fussverkehr	Örtliche Festlegung	<p>e Die Massnahmen «Sevogelbrücke» und «Zollibrücke» sind zu streichen. Diese wurden mit dem Nein zum Veloring vom Volk gebodigt. Volksentscheide haben auch die Verantwortlichen im BVD zu akzeptieren – auch wenn sie ihnen nicht passen.</p> <p><i>Eingabe von: SVP Basel-Stadt</i></p>	Nicht berücksichtigt. Die beiden Brücken waren bereits vor der Veloring- Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltete die Kosten der Zollibrücke, nicht aber der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastrukturen erfüllen sie die Forderungen der Gegner des Velorings für die direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Zollibrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.
592 M3.1 Fussverkehr	Örtliche Festlegung	<p>f Zu den Massnahmen e (Sevogelbrücke) und f (Zollibrücke): Diese beiden Projekte sind nach dem Nein zur Veloring-Initiative nicht mehr weiterzuverfolgen und folglich zu streichen. Hier gilt es, den Volkswillen zu respektieren.</p>	Nicht berücksichtigt. Die beiden Brücken waren bereits vor der Veloring- Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltete die Kosten der Zollibrücke,

nicht aber der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastrukturen erfüllen sie die Forderungen der Gegner des Veloring für die direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Zollibrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.

Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt

593 M3.1 Fussverkehr

Örtliche Festlegung

f

M3.1 Fussverkehr und M3.2 Veloverkehr
e/f) Fuss- und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban - Wettstein)
"Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem St. Alban-Quartier und dem Wettsteinquartier über den Rhein zur Schliessung einer grossräumigen Netzlücke. Naturschutzanliegen und die Anliegen der Rheinschiffahrt sind zu berücksichtigen."
Antrag: Wir beantragen, diese Verbindung aus dem Richtplan zu streichen und nicht zu realisieren. In der Volksabstimmung zum Veloring wurde diese Brücke abgelehnt. Zudem würde ihr Bau in Naturschonzonen des Rheins zu liegen kommen.

Nicht berücksichtigt. Diese Brücke war bereits vor der Veloring-Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltet nicht die Kosten der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastruktur erfüllt sie die Forderung der Gegner des Veloring für direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projekterarbeitung berücksichtigt.

Eingabe von: Pro Natura Basel

594 M3.1 Fussverkehr

Örtliche Festlegung

f

Sowohl die «Sevogelbrücke» als auch die «Zollibrücke» (Massnahmen e und f) waren Bestandteil der vom Volk mit aller Entschiedenheit abgelehnten Veloring-Initiative. Es darf deshalb davon ausgegangen werden, dass diese beiden Projekte nur versehentlich im KRIP aufgeführt wurden und dieser Fehler – dies ist jedenfalls die Forderung des ACS beider Basel – unter Achtung des gefällten Volksentscheides korrigiert wird.

Nicht berücksichtigt. Die beiden Brücken waren bereits vor der Veloring-Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltet die Kosten der Zollibrücke, nicht aber der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastrukturen erfüllen sie die Forderungen der Gegner des Veloring für die direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Zollibrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.

Eingabe von: ACS beider Basel

595 M3.1 Fussverkehr

Örtliche Festlegung

f

Massnahmen e) und f)
In der Abstimmung vom 21. Mai 2017 betreffend Veloring hat der Soverän die Sevogelbrücke und die Zollibrücke deutlich abgelehnt. Beide sind somit zu streichen.

Nicht berücksichtigt. Die beiden Brücken waren bereits vor der Veloring-Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltet die Kosten der Zollibrücke, nicht aber der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastrukturen erfüllen sie die Forderungen der Gegner des Veloring für die direkte, sichere

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
				und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Zollbrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.
			<i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>	
596	M3.1 Fussverkehr	Örtliche Festlegung	f Die Routenwahl bezüglich f) Fuss- und Velobrücke «Zollbrücke» können wir nicht unterstützen und bitten darum, naturverträgliche Varianten zu evaluieren. <i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>	Die kartographische Darstellung ist schematisch. Die genaue Lage und Ausgestaltung sind offen und im Abgleich mit diversen Schutzansprüchen in der Projekterarbeitung zu definieren.
597	M3.1 Fussverkehr	Örtliche Festlegung	f Die Massnahmen «Sevogelbrücke» und «Zollbrücke» sind zu streichen. Diese wurden mit dem Nein zum Veloring vom Volk gebodigt. Volksentscheide haben auch die Verantwortlichen im BVD zu akzeptieren – auch wenn sie ihnen nicht passen. <i>Eingabe von: SVP Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Die beiden Brücken waren bereits vor der Veloring- Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltet die Kosten der Zollbrücke, nicht aber der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastrukturen erfüllen sie die Forderungen der Gegner des Velorings für die direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Zollbrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.
598	M3.1 Fussverkehr	Örtliche Festlegung	g Fuss- und Velopasserelle Wolf - St. Alban Stellungnahme: Diese Planungsmassnahmen für den Fussverkehr entsprechen unseren Vorstellungen fürs Quartier. <i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Alban-Gellert</i>	Zur Kenntnis genommen.
599	M3.1 Fussverkehr	Örtliche Festlegung	h Seite 31 Buchst. i, Seite 35 Buchst. h, Seite 36 Buchst. m und Seite 40 Buchst. j: Wie oben in Ziffer 2 schon generell angeführt, kommt weder für eine Verlegung Grenzacherstrasse noch für die gedachten Fuss- und Velowege eine Abgabe von BEV-eigenen Flächen in Frage. Insoweit widerspreche ich auch ausdrücklich den kartographischen Darstellungen.	Teilweise berücksichtigt. Die Massnahmen befinden sich jeweils in einem frühen Projektstand. Sie weisen jeweils den Koordinationsstand "Vororientierung", die Massnahme "Fussverbindung Bäumlilhofstrasse-Rankstrasse" (S. 36 Buchstabe m) "Zwischenergebnis", auf. Dies bedeutet, dass diese Massnahmen noch in einem sehr frühen Planungszeitpunkt stehen und der Koordinationsbedarf in der Regel noch gar nicht ermittelt wurde und der Streckenverlauf zumeist noch nicht genau festgelegt wurde. Bei den vier Massnahmen wird jeweils der Koordinationsbedarf mit dem Bundeseisenbahnvermögen genannt. Bei der Massnahme h)

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			<i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i>	Fuss- und Veloverbindung Bad. Bahnhof - Grenzach-Wyhlen ist bereits folgender Satz enthalten: " <u>Die langfristige Option ist mit den Anliegen bzw. den Interessen der Bahnentwicklung abzustimmen.</u> "
600	M3.1 Fussverkehr	Örtliche Festlegung	h h/j) Fuss- und Veloverbindung Bad. Bahnhof - Grenzach-Wyhlen . "Neue Fuss- u.nd Veloverbindung zwischen Bad. Bahnhof und Grenzach-Wyhlen im Korridor der sich zurzeit ausser Betrieb befindlichen Gütergleise zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Bad. Bahnhofs und diverser Sportplätze. Die langfristige Option ist mit den Anliegen bzw. den Interessen der Bahnentwicklung abzustimmen. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt." Antrag: Wie bereits in der Stellungnahme vom März 2013 ausgeführt, beantragen wir, diese Verbindung aus dem Richtplan zu streichen und nicht zu realisieren. <i>Eingabe von: Pro Natura Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Der aktuelle Stand ohne genaue Linienführung erlaubt noch keine abschliessende Abschätzung der Auswirkungen auf die Natur. Die Verbindung würde einen wesentlichen Beitrag leisten den motorisierten Pendlerverkehr von Deutschland her zu reduzieren.
601	M3.1 Fussverkehr	Örtliche Festlegung	h h) Fuss- und Veloverbindung Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen ist zu streichen. Östlich der Allmendstrasse im Bereich der Bahngleise und des Bäumlhof-Gymnasiums existiert die grösste Population der Geburtshelferkröte im Kanton. Während sie durch Spaziergänger nicht gefährdet wurde, kann die Öffnung für den Veloverkehr zu einer Beeinträchtigung führen. <i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Der aktuelle Stand ohne genaue Linienführung erlaubt noch keine abschliessende Abschätzung der Auswirkungen auf die Natur. Die Verbindung würde einen wesentlichen Beitrag leisten den motorisierten Pendlerverkehr von Deutschland her zu reduzieren.
602	M3.1 Fussverkehr	Örtliche Festlegung	j Zur Massnahme j (Dreispietz Süd): Im Rahmen der Projektierung dieser Langsamverkehrsverbindung gilt es nicht nur Naturschutzanliegen, sondern auch die Interessen des örtlichen Gewerbes als Hauptnutzer des Areals zu berücksichtigen. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen.
603	M3.1 Fussverkehr	Örtliche Festlegung	k Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein - St. Jakob Stellungnahme: Diese Planungsmassnahmen für den Fussverkehr entsprechen unseren Vorstellungen fürs Quartier. <i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Alban-Gellert</i>	Zur Kenntnis genommen.
604	M3.1 Fussverkehr	Örtliche Festlegung	m M3.1 Fussverkehr m) Fussverbindung Bäumlhofstrasse - Rankstrasse "Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen Bäumlhofstrasse und Rankstrasse entlang der Bahngleise zur Lückenschliessung mittels Öffnung des Freizeitgartenareals. Naturschutzanliegen werden im	Teilweise berücksichtigt. Die Stellungnahme zum TRP Velo 2013 wurde insoweit berücksichtigt, dass keine Veloroute mehr vorgesehen ist, sondern nur noch ein Fussweg. Dieser besteht bereits, es geht um die Öffnung des Freizeitgartenareals.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
			Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt" Antrag: Wie bereits in der Stellungnahme vom März 2013 ausgeführt, beantragen wir, diese Verbindung aus dem Richtplan zu streichen und nicht zu realisieren. <i>Eingabe von: Pro Natura Basel</i>		
605	M3.1 Fussverkehr	Örtliche Festlegung	q	q) Rheinbrücke Hafen – Hüningen Süd Unklar bleibt, welchen konkreten Nutzen diese teure Verbindung bringen soll. Antrag: <i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>	Nicht berücksichtigt. In der Verkehrsstudie zum 3land wurde nachgewiesen, dass diese Verbindung eine massgebende Bedeutung für eine umweltgerechte Mobilität im Dreiland hat. Kosten-Nutzen-Betrachtung folgt.
606	M3.1 Fussverkehr	Örtliche Festlegung	s	Fussweg Bachgraben-Parc des Carrieres wird begrüsst und soll in enger Abstimmung mit Allschwil und den anderen Planungspartnern des Parks zeitnah umgesetzt werden. <i>Eingabe von: Gemeinde Allschwil</i>	Zur Kenntnis genommen.
607	M3.1 Fussverkehr	Örtliche Festlegung	t	Seite 36, Buchstabe t: Aus der gewählten Formulierung schliesse ich, dass seitens des Kantons nurmehr weiterhin beabsichtigt, die südliche Perronunterführung auf die Ostseite der Bahnanlagen zum Quartier Hirzbrunnen hin zu verlängern. Falls ich dies fehlinterpretiere und auch ein (baulich denkbarer) "Durchstich" der Hauptunterführung in Richtung Schorenmatten weiter verfolgt wird, sollte dies wohl hier vermerkt werden. <i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i>	Der Hinweis auf die Verlängerung der beiden Unterführungen als Zugänge vom Hirzbrunnenquartier zum Bad Bf ist korrekt. Aktuell sind beide Varianten in Diskussion und von einem Entscheid des BAV zur Finanzierung der Planungsarbeiten abhängig. Eine definitive Zusage ist noch offen. Hinweis: Die Unterführung Richtung Schorenmatten ist ebenfalls im Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege enthalten. Diese Unterführung hat nur eine städtische Bedeutung, deshalb ist sie nicht im Kantonalen Richtplan aufgeführt, sondern nur im Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege.
608	M3.2 Veloverkehr		d. Er fördert die Velofreundlichkeit der Verkehrswege. e. In Trambereichen dürfen Velofahrende auch in der Schienenmitte fahren. Entsprechende Signalisation soll alle Verkehrsteilnehmer darauf hinweisen. <i>Eingabe von: BASTA!</i>	d) Entspricht den Strategien (insbesondere ST 1) e) Nicht richtplanrelevant.	
609	M3.2 Veloverkehr		Es fehlt die Nennung des so genannten „Radwegs rechts der Wiese“ (LV 78) aus dem AP 3. Dieser entfaltet eine grenzüberschreitende Dimension (Anschluss Richtung Naturbad Riehen).	Die Verbindung hat keine kantonale Bedeutung. Sie ist im Teilrichtplan Velo als kommunale Verbindung der Gemeinde Riehen bis zur Grenze eingetragen.	

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
<i>Eingabe von: Stadt Lörrach</i>				
610	M3.2 Veloverkehr		d) Hinsichtlich der Velofreundlichkeit aller Massnahmen wird künftig verstärkt die Fahrdynamik von Velofahrenden berücksichtigt, so dass Velofahrende nicht unnötig enge Radien & Bögen schlagen müssen, wie heute auch bei Neuplanungen z.T. der Fall <i>Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt! Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. Normen regeln technische Details.
611	M3.2 Veloverkehr		e) Attraktivierung Veloverkehr: Sicherheitsrelevanz von Velomarkierungen: - Velospuren werden systematisch auf ihr Potenzial geprüft, Velofahrende zu gefährden (Bsp. für Sofortmassnahme: Anpassung der verschwenkenden Velogeradeausspur in der Klybeckstrasse (nördlich Dreirosenbrücke)) - Velofahrenden wird im Zweifelsfall mehr Platz eingeräumt (Bsp.: In Trambereichen ist Autofahrenden klar zu signalisieren, dass Velofahrende auch in der Schienenmitte fahren dürfen, und nicht zwischen parkenden Autos und BehiG-Tramhaltestellen das Gleis ständig kreuzen müssen). <i>Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt! Basel</i>	Nicht richtplanrelevant. Im Rahmen des Umsetzungsprogramms des TRP Velo wird geprüft ob Handlungsbedarf besteht. Bei Bedarf werden Massnahmen im Rahmen von Erhaltungsprojekten oder eigenständige Projekte umgesetzt. Hinweis zum Trambereich: Nicht richtplanrelevant.
612	M3.2 Veloverkehr	Ausgangslage	Wie einleitend festgehalten, ist auf einen kantonalen Teilrichtplan Velo zu verzichten. Der zweite Abschnitt kann folglich ersatzlos gestrichen werden. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Die Teilrichtpläne sind die Grundlage und liefern den Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr für den Richtplan. Ihre Erarbeitung ist deshalb notwendig. Zudem weisen sie deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.
613	M3.2 Veloverkehr	Ausgangslage	Wie einleitend bemerkt, erachtet es der ACS beider Basel nicht als sinnvoll, mehrere Teilrichtpläne zu führen. Er beantragt deshalb, den entsprechenden Passus zu streichen. <i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Die Teilrichtpläne sind die Grundlage und liefern den Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr für den Richtplan. Ihre Erarbeitung ist deshalb notwendig. Zudem weisen sie deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.
614	M3.2 Veloverkehr	Ausgangslage	Der zweite Absatz kann gestrichen werden, da, wie oben bereits festgehalten, auf einen Teilrichtplan Velo zu verzichten ist.	Nicht berücksichtigt. Die Teilrichtpläne sind die Grundlage und liefern

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
			den Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr für den Richtplan. Ihre Erarbeitung ist deshalb notwendig. Zudem weisen sie deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.	
		<i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>		
615	M3.2 Veloverkehr	Ausgangslage	Es fehlt eine Differenzierung (Art. 18 VTS) zwischen E-Bikes (Höchstgeschwindigkeit 30 km/h), E-Bikes mit gelbem Nummernschild (45 km/h), Leicht-Motorfahrräder (20 km/h) und Velos. Wir würden uns hierzu nicht nur eine Differenzierung bezüglich Pendler- und Basisroute, die wir begrüssen, wünschen, sondern auch Betrachtungen bezüglich der verschiedenen Veloarten. Insbesondere bei gefährlichen bzw. engen Verhältnissen müsste die Lage differenziert beurteilt werden. <i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Übergeordnete Gesetze regeln wo mit welcher Veloart (je nach Motorisierungsgrad) gefahren werden darf. Dies ist nicht Aufgabe eines Kantonalen Richtplans bzw. Teilrichtplans. Erläuterungen zu den verschiedenen Fahrzeugkategorien werden im Kapitel 4 des Teilrichtplans Velo ergänzt.
616	M3.2 Veloverkehr	Ausgangslage	Der Beitrag gegen den Verkehrskollaps/volkswirtschaftlicher Nutzen/externer Nutzen des Veloverkers werden massiv unterschätzt. Sässen alle Velofahrenden (allein) in einem Auto, würde der Verkehr im Kanton und regional kollabieren. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen.
617	M3.2 Veloverkehr	Ausgangslage	- Innerorts ist das Velo <u>generell</u> das schnellste Verkehrsmittel. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen.
618	M3.2 Veloverkehr	Zielsetzungen	Analog zum Strategieteil (ST11) ist auch hier auf den Verweis auf das Reduktionsziel des motorisierten Individualverkehrs zu verzichten. Zum einen aus den bereits erwähnten Gründen. Zum anderen, weil das Velonetz bedarfsorientiert und nicht aufgrund von Vorgaben im Bereich des motorisierten Individualverkehrs entwickelt werden soll. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Das Reduktionsziel stützt sich auf §13 des USG BS. Gemäss §13b Absatz 3 sorgen der Kanton und die Gemeinden 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.
619	M3.2 Veloverkehr	Zielsetzungen	Sämtliche Zielsetzungen haben die auf Seite 7 unter den Planungsgrundsätzen beim Kantonsstrassennetz festgehaltene Wahrung der Strassennethierarchie zu berücksichtigen, was an dieser Stelle zu ergänzen ist. Eine einseitige Förderung des Veloverkehrs ist nicht sinnvoll.	Nicht berücksichtigt. Ist nicht relevant für die übergeordneten Zielsetzungen Veloverkehr. Die genannte Erhöhung der Sicherheit nimmt Rücksicht auf die Strassenfunktion.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
<i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>			
620	M3.2 Veloverkehr	Zielsetzungen	<p>Auch von den Gedanken des vom Volk abgelehnten Velorings muss man sich verabschieden. Es geht nicht an, Teile aus diesem zu teuren und zu dominanten Projekt zu „retten“.</p> <p>Nicht berücksichtigt. Die beiden Brücken waren bereits vor der Veloring- Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltet die Kosten der Zollibrücke, nicht aber der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastrukturen erfüllen sie die Forderungen der Gegner des Velorings für die direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Zollibrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.</p>
<i>Eingabe von: LDP Basel-Stadt</i>			
621	M3.2 Veloverkehr	Zielsetzungen	<p>Dort, wo einst ausschliesslich Fussgängerverkehr vorgesehen war und im Laufe der Zeit Velos zugelassen wurden, hat eine Verdrängung stattgefunden, eine Verdrängung der Fussgänger. Es muss korrigiert werden, zum Beispiel in der Solitude-Anlage und auf der Brücke parallel zur Eisenbahnbrücke. Die für Fussgänger gefährliche Situation muss behoben werden. Insbesondere die Elektro-Velos stellen eine Gefahr dar. Hier und an anderen Orten muss eine Priorisierung des Fussgängerverkehrs erfolgen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen. Die genannten Anlagen wurden auf politischen Druck hin für den Veloverkehr geöffnet. Die Problematik ist bekannt, weshalb Verbesserungen und Alternativen geprüft werden. Der Planungsgrundsatz D sieht die Trennung von Fuss- und Veloverkehr entsprechend vor. Das Bundesrecht regelt, wo welche Fahrzeugkategorie verkehren darf. Der Regierungsrat hat sich im Rahmen der aktuellen Vernehmlassung zu Änderungen des Verkehrsrechts für geeignetere Vorschriften betreffend E-Bike auf Veloinfrastrukturen geäussert.</p>
<i>Eingabe von: LDP Basel-Stadt</i>			
622	M3.2 Veloverkehr	Zielsetzungen	<p>Auch zu regeln sind die Verhältnisse vor Lichtsignalanlagen, wo es beim Rechtsabbiegen leider immer wieder zu schweren Unfällen gekommen ist. Es könnte zum Beispiel bei der Gesetzgebung darauf hingewirkt werden, dass Lastwagen von Velos bei Kreuzungen nicht rechts überholt werden dürfen. Sicher würde ein solches Anliegen auch von anderen Städten unterstützt.</p> <p>Es muss eine Lösung gefunden werden, die verschiedenen Kategorien von Elektro-Velos separat zu behandeln, sie stellen für Fussgänger und andere Verkehrsteilnehmer eine Gefahr dar.</p> <p>zu Rechtsabbiegen an Lichtsignalanlagen: Nicht richtplanrelevant.</p> <p>zu E-Bike: Um der E-Bike-Thematik gerecht zu werden, ist das Netz in Basis und Pendlerrouen unterteilt. Sofern Alternativen bestehen, wird versucht auf Mischverkehr (Fuss / Velo) zu verzichten. Das Bundesrecht regelt, wo welche Fahrzeugkategorie verkehren darf. Der Kanton wirkt deshalb auf Bundesebene darauf hin, dass die E-Bike-Problematik angemessen im Verkehrsrecht Berücksichtigung findet.</p>
<i>Eingabe von: LDP Basel-Stadt</i>			
623	M3.2 Veloverkehr	Zielsetzungen	<p>«Der Veloverkehr soß muss konsequent gefördert werden sowie zur Reduktion des motorisierten Pendler- und Freizeitverkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung des Anteils des ÖV und des Fussverkehrs beitragen.»</p> <p>Berücksichtigt. Der Satz lautet neu wie folgt: "Der Veloverkehr soß wird konsequent gefördert werden und trägt somit zur Reduktion des motorisierten Pendler- und Freizeitverkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung des Anteils an ÖV und des Fussverkehrs beitragen."</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
<i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehR</i>				
624	M3.2 Veloverkehr	Zielsetzungen	- Der Veloverkehr so <u>wird</u> konsequent gefördert werden sowie und muss zur Reduktion des motorisierten Pendler- und Freizeitverkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung des Anteils des ÖV und des Fussverkehrs beitragen.	Teilweise berücksichtigt. Der Satz lautet neu wie folgt: "Der Veloverkehr <u>so</u> <u>wird</u> konsequent gefördert <u>werden</u> und trägt somit zur Reduktion des motorisierten Pendler- und Freizeitverkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung des Anteils an ÖV und des Fussverkehrs <u>beitragen</u> ."
<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>				
625	M3.2 Veloverkehr	Zielsetzungen	- Verkehrsregime wie Velostrassen, Velobahnen sollen den Radius und den Verkehrsfluss des Veloverkehrs erweitern.	Zur Kenntnis genommen. Es liegt noch kein Bundesbeschluss zu den Velostrassen vor. Der Kanton setzt sich dafür ein.
<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>				
626	M3.2 Veloverkehr	Zielsetzungen	- Die Anzahl Velounfälle müssen massiv gesenkt werden.	Zur Kenntnis genommen. Die Velounfälle sind trotz starker Zunahme des Veloverkehrs in den letzten Jahren gleichbleibend, was einer relativen Abnahme entspricht. Dank der Einführung Tempo 30 konnten auch die Unfallfolgen stark reduziert werden.
<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>				
627	M3.2 Veloverkehr	Zielsetzungen	- Es fehlt ein quantitatives Modalsplit-Ziel.	Nicht berücksichtigt. Der Richtplan verzichtet analog zum verkehrspolitischen Leitbild bewusst auf quantitative Modal Split Ziele für einzelne Verkehrsmittel. Es geht um ein insgesamt ausgewogenes Verkehrssystem mit einem hohen Anteil an umweltfreundlichen und flächensparenden Verkehrsmitteln. Der optimale Mix kann nicht generell festgelegt werden. Modal Split Ziele für einzelne Verkehrsmittel würden zu einem unerwünschten Konkurrenzdenken zwischen Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr führen.
<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>				
628	M3.2 Veloverkehr	Zielsetzungen	- Es fehlt Signalisation/Wegleitung der wichtigen Fusswege.	Nicht berücksichtigt. Ist zu detailliert für die übergeordneten Zielsetzungen. Ist in den Grundsätzen zu ST 7 im TRP Velo enthalten.
<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>				
629	M3.2 Veloverkehr	Zielsetzungen	- Es fehlen wertschätzende Einrichtungen wie öffentliche Velopumpen, Velo-Abfallkübel, Haltegeländer, LSA-Extrasteuerung bei Regen, weitere Velobarometer (die Velofahrende nicht nur zählen, sondern auch wertschätzen, analog z.B. Uppsala/Schweden).	Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>				
630	M3.2 Veloverkehr	Zielsetzungen	- Die Veloinfrastruktur soll zu einer entspannten Verkehrssituation und -kultur beitragen. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen.
631	M3.2 Veloverkehr	Zielsetzungen	- Velos sind als rollender Verkehr auf einem sicheren Platz auf der Strasse oder auf separaten Velowegen zu führen. Nur in Ausnahmen oder bei geringem Fussgängeraufkommen auf gemischten Flächen mit dem Fussverkehr. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. Führungsprinzipien sind in Planungsgrundsatz D festgehalten. Grundsätzlich soll der Veloverkehr nicht zusammen mit dem Fussverkehr auf einer Fläche geführt werden. Ausnahmen sind situativ und müssen gut begründet sein. Verkehrsrecht und Normen regeln den Handlungsspielraum.
632	M3.2 Veloverkehr	Zielsetzungen	- Konflikte mit dem Fussverkehr sollen gezielt vermieden werden. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. Planungsgrundsatz D beinhaltet die entsprechenden Führungsprinzipien (kein Mischverkehr Fuss/Velo). Grundsätzlich soll der Veloverkehr nicht zusammen mit dem Fussverkehr auf einer Fläche geführt werden. Ausnahmen sind situativ und müssen gut begründet sein. Verkehrsrecht und Normen regeln den Handlungsspielraum.
633	M3.2 Veloverkehr	Zielsetzungen	- Der Veloverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zugunsten sicherer und schneller Verbindungen prioritär behandelt. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Priorisierung muss auch einen Zweck haben.
634	M3.2 Veloverkehr	Planungsgrundsatz	Es ist ein weiterer Planungsgrundsatz aufzunehmen, wie folgt: «Bei der Planung und Umsetzung des Veloroutennetzes sind Konflikte mit dem Fussgängernetz zu vermeiden. Strecken, auf denen sich Fussgänger und Velofahrende nicht vertikal oder horizontal trennen lassen, sind als gemeinsamer Rad- und Fussweg (Signal 2.63.1 SSV) auszubilden und auszuschildern. Ist dies aus Platzgründen nicht möglich, ist auf diesen Strecken auf den Veloverkehr zu verzichten.» Begründung: Am Beispiel der Solitude-Promenade zeigt sich, dass ein schmaler Fussweg, der lediglich mit dem Zusatzschild «Velos gestattet» (SSV Signal 5.31) versehen ist, sicherheitsmässig zu unhaltbaren Zuständen führt. Solche Situationen sind zu vermeiden. Auf gemeinsamen Rad- und Fusswegen muss genügend Platz vorhanden sein. Fussgänger haben dort von Gesetzes wegen Vortritt und die Velos müssen Rücksicht nehmen und nötigenfalls anhalten. <i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i>	Nicht berücksichtigt. Signalisation nicht richtplanrelevant. Führungsprinzip siehe Planungsgrundsatz D.

<i>Thema / Objektblatt</i>	<i>Betreft</i>	<i>Nr.</i>	<i>Anregung, Bemerkung</i>	<i>Stellungnahme</i>
635 M3.2 Veloverkehr	Planungsgrundsatz	A	Die Planungsgrundsätze A und D dürfen nicht dogmatisch interpretiert werden. Im Sinne einer räumlichen Entflechtung der Verkehrsträger kann es sinnvoll sein, einzelne Strassen auf die Bedürfnisse des Veloverkehrs auszurichten und andere, möglicherweise benachbarte Strassenzüge, für den MIV zu priorisieren. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen. Zu detailliert für den kantonalen Richtplan. Die Ausführungen zu Strategie ST4 Führungsprinzip im Teilrichtplan Velo kommen dem Anliegen entgegen.
636 M3.2 Veloverkehr	Planungsgrundsatz	A	Einmal mehr ist festzuhalten, dass im städtischen Strassenraum die Bedürfnisse aller Verkehrsträger ihrer verkehrlichen Bedeutung entsprechend zu berücksichtigen sind. Darum sind die unter A) und B) gestellten Forderungen, einerseits das Veloroutennetz «den Bedürfnissen der Benutzenden anzupassen», andererseits «durchgehende und direkte Routen» zu realisieren illusorisch, in der Praxis nicht erfüllbar – und demnach zu streichen. <i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Dem MIV stehen auch durchgehende, nach Funktion unterschiedene Strassen zur Verfügung, das gleiche Recht hat der Veloverkehr.
637 M3.2 Veloverkehr	Planungsgrundsatz	A	Zu Lit. A und D: Aus Gründen der Verkehrssicherheit braucht es, wo immer möglich, eine Entflechtung zwischen MotIV und Veloverkehr. <i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Velo ist fahrender Verkehr und gehört auf die Strasse, wenn nötig mit eigenen Radstreifen. Die gemeinsame Führung, insbesondere in Tempo 30-Zonen, zielt auf eine Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme.
638 M3.2 Veloverkehr	Planungsgrundsatz	A	Velo fahren ist auf sämtlichen für den Veloverkehr geöffneten Strassen sicher und das bestehende Veloroutennetz ist an die Bedürfnisse der Benutzenden <u>aller Verkehrsteilnehmenden</u> anzupassen. <i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Velorouten dienen dem Veloverkehr.
639 M3.2 Veloverkehr	Planungsgrundsatz	C	«C.Bei der Planung und Umsetzung des Veloroutennetzes werden die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen berücksichtigt und abgedeckt.» <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehR</i>	Nicht berücksichtigt. Ergänzung bringt keinen Mehrwert.
640 M3.2 Veloverkehr	Planungsgrundsatz	D	Grundsatz D, Velos i.d.R. mit dem MIV zu führen, ist zu hinterfragen. Beispiele aus dem Ausland zeigen, dass höhere Veloanteile am Gesamtverkehr nur zu erreichen sind, wenn Velos separat geführt werden. Auch konnten im letzten Jahrzehnt die Unfallzahlen beim	Nicht berücksichtigt. Velo ist fahrender Verkehr und gehört auf die Strasse, wenn nötig mit eigenen Radstreifen. Die gemeinsame Führung, insbesondere in Tempo 30- Zonen, zielt auf eine Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme. Die

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
			<p>Veloverkehr nicht mehr weiter gesenkt werden. Der Velo-Masterplan in Bern bezieht diese Erkenntnisse mit ein und sieht nach Möglichkeit eine separate Führung vor.</p> <p><i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i></p>	<p>Unfallentwicklung seit der Einführung Tempo 30 spricht für die Sicherheit (Unfälle und Unfallfolgen konnten reduziert werden). Die Platzverhältnisse in Basel sind nicht vergleichbar mit denjenigen z.B. von Kopenhagen und lassen durchgehend getrennte Infrastrukturen gar nicht erst zu.</p>	
641	M3.2 Veloverkehr	Planungsgrundsatz	D	<p>Der ACS beider Basel setzt sich aus Gründen der Verkehrssicherheit für eine Entflechtung der einzelnen Verkehrsträger ein, erachtet es als sinnvoll, wenn der MotIV und der Veloverkehr wo immer möglich auf separierten Spuren geführt wird. Er beantragt deshalb die Streichung des unter D) stipulierten Planungsgrundsatzes mit der «städtischen Verkehrskultur».</p> <p><i>Eingabe von: ACS beider Basel</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Veloverkehr ist fahrender Verkehr und gehört auf die Strasse, wenn nötig mit eigenen Radstreifen. Die gemeinsame Führung, insbesondere in Tempo 30-Zonen, zielt auf eine Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme.</p>
642	M3.2 Veloverkehr	Planungsgrundsatz	D	<p>D. „Der Veloverkehr wird im Sinne einer städtischen Mobilitätskultur in der Regel gemeinsam mit dem fahrenden motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn geführt.“ Empfehlung eines Zusatzes, dass bei allfälliger gemeinsamer Führung mit dem Fussverkehr besondere Sicherheitsmassnahmen zugunsten der zu Fuss Gehenden durchgeführt werden; bspw. durch Lenkung zwecks Geschwindigkeitsreduzierung, Hinweise zur Rücksichtnahme, angemessene Sichtweiten und Abstände, Ausweichmöglichkeiten, etc.</p> <p><i>Eingabe von: Schweizer Wanderwege</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant. Hinweis: In Grundsätzen zu ST 4 TRP FW bereits festgehalten.</p>
643	M3.2 Veloverkehr	Planungsgrundsatz	D	<p>«D. Der Veloverkehr wird im Sinne einer städtischen Mobilitätskultur in der Regel gemeinsam mit dem fahrenden motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn geführt, wenn immer möglich mit eigenem Velostreifen.»</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Bei Tempo 30-Zonen wird in der Regel kein Velostreifen markiert. Auf übergeordneten Strassen wird wenn immer möglich mindestens ein Velostreifen angeboten. Siehe auch Strategiebericht TRP Velo ST 1 Sicheres Velofahren auf allen Strassen.</p>
644	M3.2 Veloverkehr	Planungsgrundsatz	D	<p>Der Veloverkehr wird im Sinne einer städtischen Mobilitätskultur in der Regel gemeinsam mit dem fahrenden motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Der Veloverkehr wird, wann immer möglich, vom motorisierten Individualverkehr getrennt geführt.</p> <p><i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Velo ist fahrender Verkehr und gehört auf die Strasse, insbesondere in Tempo 30-Zonen. Ausnahmen sind explizit vorgesehen. Die gemeinsame Führung zielt auf eine Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme.</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
645 M3.2 Veloverkehr	Planungsgrundsatz	E	Zum Planungsgrundsatz E («Der Veloverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zugunsten sicherer und schneller Verbindung prioritär behandelt.»): Wie bereits einleitend festgehalten, steht der Gewerbeverband Basel-Stadt für eine Verkehrspolitik des Ausgleichs, welche die Interessen der einzelnen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielt, sondern gleichermassen berücksichtigt. In diesem Sinn ist der Planungsgrundsatz E ersatzlos zu streichen. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Stützt sich auf §13b des USG BS.
646 M3.2 Veloverkehr	Planungsgrundsatz	E	Weil im städtischen Strassenraum die Bedürfnisse aller Verkehrsträger ihrer verkehrlichen Bedeutung entsprechend zu berücksichtigen sind, ist der Planungsgrundsatz E), der eine Priorisierung des Veloverkehrs gegenüber dem Motiv postuliert, nicht akzeptabel und deshalb zu streichen. <i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Stützt sich auf §13b des USG BS.
647 M3.2 Veloverkehr	Planungsgrundsatz	E	Zu Lit. E: Ist zu streichen. Die einzelnen Verkehrsträger dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. <i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Stützt sich auf §13b des USG BS.
648 M3.2 Veloverkehr	Planungsgrundsatz	E	«E. Der Veloverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zugunsten sicherer und schneller Verbindungen prioritär behandelt.» <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i>	Nicht berücksichtigt. Priorisierung muss auch einen Zweck haben.
649 M3.2 Veloverkehr	Planungsgrundsatz	E	E. Der Veloverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zugunsten sicherer und schneller Verbindungen prioritär behandelt. ((Ersatzlos streichen.)) <i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Stützt sich auf §13b des USG BS.
650 M3.2 Veloverkehr	Planungsanweisung		Die Vortrittsberechtigungen des Veloverkehrs bzw. die Vortrittsberechtigungen anderer Verkehrsteilnehmenden sind verkehrsregelkonform (SSV) zu markieren und signalisieren. Begründung: siehe Ziff. 12 <i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i>	Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant. Verkehrsrecht und Normen sind geltende Grundlagen und müssen nicht separat erwähnt werden.
651 M3.2 Veloverkehr	Planungsanweisung		Es fehlen Aussagen zu: Sanierung Veloverbindung und Installation Schnellveloverbindung zwischen Wettsteinplatz und	Nicht richtplanrelevant. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projekterarbeitung berücksichtigt. Grenzacherstrasse ist als

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
			Schwarzwaldbrücke auf Kleinbasler Seite durch Sanierung Grenzacherstrasse, Zufahrt Schwarzwaldbrücke und Entlastung Solitude-Park. Bekanntlich lehnt der WWF Region Basel einen Eingriff in das Naturschutz- und -schonareal der Rheinböschung unterhalb Roche und Solitude sowie einen möglichen Eingriff in den Solitude-Park auch zu Gunsten des Veloverkehrs ab. <i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>	Pendlerroute im TRP Velo enthalten.	
652	M3.2 Veloverkehr		Planungsanweisung	Die Umsetzung muss regelmässig evaluiert werden. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Berücksichtigt. Die Planungsanweisung lautet neu wie folgt: <u>Der Teilrichtplan Velo wird vom Bau- und Verkehrsdepartement laufend bewirtschaftet. Ein Umsetzungsprogramm wird bis 2021 erstellt und danach laufend bewirtschaftet.</u>
653	M3.2 Veloverkehr		Planungsanweisung	1 Ohne Teilrichtplan Velo ist die entsprechende Planungsanweisung obsolet <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Die Teilrichtpläne sind die Grundlage und liefern den Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr für den kantonalen Richtplan. Ihre Erarbeitung ist deshalb notwendig. Zudem weisen sie deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der kantonale Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.
654	M3.2 Veloverkehr		Planungsanweisung	1 Der ACS beider Basel erachtet, wie bereits mehrfach ausgeführt, Teilrichtpläne als nicht notwendig – und damit wird die Planungsanweisung obsolet. <i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Die Teilrichtpläne sind die Grundlage und liefern den Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr für den kantonalen Richtplan. Ihre Erarbeitung ist deshalb notwendig. Zudem weisen sie deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der kantonale Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.
655	M3.2 Veloverkehr		Planungsanweisung	1 Ist zu streichen, da kein Teilrichtplan Velo benötigt.	Nicht berücksichtigt. Die Teilrichtpläne sind die Grundlage und liefern den Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr für den kantonalen Richtplan. Ihre Erarbeitung ist deshalb notwendig. Zudem weisen sie deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der kantonale Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
<i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>					
656	M3.2 Veloverkehr		1	«Der Teilrichtplan Velo wird vom Bau- und Verkehrsdepartement laufend bewirtschaftet, und das Umsetzungsprogramm ausgeführt <u>und regelmässig evaluiert.</u> »	Berücksichtigt. Die Planungsanweisung lautet neu wie folgt: <u>Der Teilrichtplan Velo wird vom Bau- und Verkehrsdepartement laufend bewirtschaftet. Ein Umsetzungsprogramm wird bis 2021 erstellt und danach laufend bewirtschaftet.</u>
<i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i>					
657	M3.2 Veloverkehr	Örtliche Festlegung		Empfehlung: Eine Velostation im Zentrum des Wolfareals wäre zu prüfen. <i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Alban-Gellert</i>	Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant. Velostationen in Arealen ist Sache der Investoren bzw. Grundeigentümer.
658	M3.2 Veloverkehr	Örtliche Festlegung	e	Fuss- und Velobrücke „Güterbahnhof Wolf“ Stellungnahme: Diese Planungsmassnahmen für den Veloverkehr entsprechen unseren Vorstellungen fürs Quartier. <i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Alban-Gellert</i>	Zur Kenntnis genommen.
659	M3.2 Veloverkehr	Örtliche Festlegung	f	Punkt f) Fuss- und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban – Wettstein) und Punkt g) Fuss- und Velobrücke «Zollibrücke»: Die CVP erachtet die Schaffung dieser Velobrücken als unnötig und überflüssig. Diese werden überdies auch in den jeweiligen Quartieren bekämpft. <i>Eingabe von: CVP Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Die Schliessung der Netzlücken ist wesentlich für ein durchgängiges und sicheres Netz. Die Zollibrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.
660	M3.2 Veloverkehr	Örtliche Festlegung	f	Zu den Massnahmen f (Sevogelbrücke) und g (Zollibrücke): Diese beiden Projekte sind nach dem Nein zur Veloring-Initiative nicht mehr weiterzuverfolgen und folglich zu streichen. Hier gilt es, den Volkswillen zu respektieren. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Die beiden Brücken waren bereits vor der Veloring-Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltete die Kosten der Zollibrücke, nicht aber der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastrukturen erfüllen sie die Forderungen der Gegner des Velorings für die direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Zollibrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.
661	M3.2 Veloverkehr	Örtliche Festlegung	f	Sowohl die «Sevogelbrücke» als auch die «Zollibrücke» (Massnahmen e und f) waren Bestandteil der vom Volk mit aller Entschiedenheit	Nicht berücksichtigt. Die beiden Brücken waren bereits vor der Veloring- Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
			<p>abgelehnten Veloring-Initiative. Es darf deshalb davon ausgegangen werden, dass diese beiden Projekte nur versehentlich im KRIP aufgeführt wurden und dieser Fehler – dies ist jedenfalls die Forderung des ACS beider Basel – unter Achtung des gefällten Volksentscheides korrigiert wird.</p> <p><i>Eingabe von: ACS beider Basel</i></p>	<p>Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltete die Kosten der Zollbrücke, nicht aber der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastrukturen erfüllen sie die Forderungen der Gegner des Velorings für die direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Zollbrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.</p>	
662	M3.2 Veloverkehr	Örtliche Festlegung	f	<p>Die LDP unterstützt Bemühungen, den Veloverkehr zu fördern. Es ist aber eine Frage des Masses. Die einst geplante Velobrücke zwischen Wettsteinbrücke und Schwarzwaldbrücke muss ersatzlos gestrichen werden. Es darf nicht sein, dass das St. Alban-Tal mit seiner geschützten historischen Bausubstanz überbrückt wird.</p> <p><i>Eingabe von: LDP Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Diese Brücke war bereits vor der Veloring-Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltete nicht die Kosten der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastruktur erfüllt sie die Forderung der Gegner des Velorings für direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Genaue Lage und Ausgestaltung sind offen und im Abgleich mit diversen Schutzansprüchen zu definieren.</p>
663	M3.2 Veloverkehr	Örtliche Festlegung	f	<p>Fuss- und Velobrücke „Sevogelbrücke“ (St. Alban - Wettstein) Stellungnahme: Diese Planungsmassnahmen für den Veloverkehr entsprechen unseren Vorstellungen fürs Quartier.</p> <p><i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Alban-Gellert</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
664	M3.2 Veloverkehr	Örtliche Festlegung	f	<p>Die Massnahme f) Fuss und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban - Wettstein) ist zu streichen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Brücke würde den Rhein und dessen Ufer, welche in diesem Abschnitt auf beiden Seiten Naturschutzzonen sind und mit geschützten Baumbeständen und ISOS-Inventarobjekten umsäumt werden, erheblich beeinträchtigen. Gemäss Richtplan Objektblatt NL3 Natur- und Landschaftsschutz Planungsgrundsatz Nr. 3 sind ziefremde Bauten und Anlagen und technische Eingriffe in geschützte Biotope und Lebensräume zu vermeiden. Dieser Planungsgrundsatz des kantonalen Richtplans würde verletzt. • Die Verbindung würde den grosszügigen Rheinraum zwischen Schwarzwaldbrücke und Wettsteinbrücke optisch in zwei Teile zerschneiden, verbunden mit einer schwerwiegenden Beeinträchtigung des Stadtbildes. • Die schiefwinklige Verbindung steht im Gegensatz zu den anderen 	<p>Nicht berücksichtigt. Die Sevogelbrücke schliesst eine Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr. Die Fähre ist nicht 24 Stunden in Betrieb und nicht als Veloverbindung geeignet. Genaue Lage und Ausgestaltung sind offen und im Abgleich mit diversen Schutzansprüchen zu definieren.</p>

Rheinbrücken, welche alle rechtwinklig über den Rhein führen. Auch bei bestem architektonischem Design würde die Brücke einen unpassenden Fremdkörper bilden.

- Es genügt nicht, Naturschutzanliegen und die Anliegen der Rheinschifffahrt zu berücksichtigen, wie im Massnahmentext erwähnt, sondern es müssen auch die Anliegen des Landschafts-, Stadtbild- und Denkmalschutzes einbezogen werden. Diese Anliegen würden verletzt, denn Landschaftsbild und Stadtbild (ISOS) würden mit der Brücke schwerwiegend beeinträchtigt.

- Die Brücke ist unnötig. Für die Fussgänger besteht das Angebot der St. Alban-Fähre. Die Fähre dürfte durch die Sevogelbrücke redundant oder gar aufgegeben werden, was einen grossen Verlust für die Stadt bedeutete. Auf der Richtplankarte TRP FW wird am gleichen Ort die Fähre als Teil des Fusswegnetzes gezeigt. Die Begründung, dass eine grossräumige Netzlücke geschlossen werden muss, ist deshalb falsch.

Eingabe von: Stiftung Landschaftsschutz Schweiz

665 M3.2 Veloverkehr

Örtliche Festlegung

f

f) und g) sind zu streichen, da in der Veloringabstimmung abgelehnt.

Nicht berücksichtigt. Die beiden Brücken waren bereits vor der Veloring-Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltete die Kosten der Zollbrücke, nicht aber der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastrukturen erfüllen sie die Forderungen der Gegner des Velorings für die direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Zollbrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.

Eingabe von: TCS beider Basel

666 M3.2 Veloverkehr

Örtliche Festlegung

f

Die Massnahme f) Fuss und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban - Wettstein) ist zu streichen. Die Gründe sind dieselben wie Ziff. 12. Ausserdem widerspricht die Verbindung dem Volksentscheid zum Veloring vom 21.05.2017. Im Text des Grossratsbeschlusses zum Veloring war dessen Linienverlauf beschrieben inklusive Sevogelbrücke als direkte Verbindung zwischen St. Alban-Tor und Wettstein (Roche). Dass die Sevogelbrücke im zugehörigen Kreditbeschluss nicht enthalten war, ist unerheblich. Sie war Bestandteil des grossrätlichen Linienführungsbeschlusses und wurde somit von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern abgelehnt.

Nicht berücksichtigt. Die Sevogelbrücke schliesst eine Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr. Die Fähre ist nicht 24 Stunden in Betrieb und nicht als Veloverbindung geeignet. Genaue Lage und Ausgestaltung sind offen und im Abgleich mit diversen Schutzansprüchen zu definieren.

Diese Brücke war bereits vor der Veloring-Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltete nicht die Kosten der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastruktur erfüllt sie die Forderung der Gegner des Velorings für direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen.

Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)

<i>Thema / Objektblatt</i>	<i>Betreft</i>	<i>Nr.</i>	<i>Anregung, Bemerkung</i>	<i>Stellungnahme</i>
667 M3.2 Veloverkehr	Örtliche Festlegung	f	Die Massnahmen «Sevogelbrücke» und «Zollbrücke» sind zu streichen. Diese wurden mit dem Nein zum Veloring vom Volk gebodigt. Volksentscheide haben auch die Verantwortlichen im BVD zu akzeptieren – auch wenn sie ihnen nicht passen.	Nicht berücksichtigt. Die beiden Brücken waren bereits vor der Veloring-Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltete die Kosten der Zollbrücke, nicht aber der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastrukturen erfüllen sie die Forderungen der Gegner des Velorings für die direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Zollbrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.
<i>Eingabe von: SVP Basel-Stadt</i>				
668 M3.2 Veloverkehr	Örtliche Festlegung	g	Punkt f) Fuss- und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban – Wettstein) und Punkt g) Fuss- und Velobrücke «Zollbrücke»: Die CVP erachtet die Schaffung dieser Velobrücken als unnötig und überflüssig. Diese werden überdies auch in den jeweiligen Quartieren bekämpft.	Nicht berücksichtigt. Die Schliessung der Netzlücken ist wesentlich für ein durchgängiges und sicheres Netz. Die Zollbrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.
<i>Eingabe von: CVP Basel-Stadt</i>				
669 M3.2 Veloverkehr	Örtliche Festlegung	g	Bezüglich Aufnahme in das Basisroutennetz sind nicht alle vorgeschlagenen Erweiterungen mit gleicher Priorität zu verfolgen. Während z.B. zwischen Bahnhof SBB und St. Jakob tatsächlich Lücken bestehen, zu denen auch keine sinnvolle einigermaßen direkte und sichere Alternative besteht, ist die Zollbrücke in dieser Hinsicht weniger relevant.	Die Schliessung der Netzlücken ist mit anderen Planungen abzustimmen (Abhängigkeit zu Dritten ist sehr gross, z.B. Zolli, SBB). Über die Priorität gibt das Umsetzungsprogramm zum TRP Velo Auskunft. Die Zollbrücke ist bezüglich Erhöhung Verkehrssicherheit, Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West - Bahnhof SBB) und Nutzungspotenzial relevant.
<i>Eingabe von: EVP Basel-Stadt</i>				
670 M3.2 Veloverkehr	Örtliche Festlegung	g	Zu den Massnahmen f (Sevogelbrücke) und g (Zollbrücke): Diese beiden Projekte sind nach dem Nein zur Veloring-Initiative nicht mehr weiterzuverfolgen und folglich zu streichen. Hier gilt es, den Volkswillen zu respektieren.	Nicht berücksichtigt. Die beiden Brücken waren bereits vor der Veloring- Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltete die Kosten der Zollbrücke, nicht aber der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastrukturen erfüllen sie die Forderungen der Gegner des Velorings für die direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Zollbrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.

<i>Thema / Objektblatt</i>	<i>Betreft</i>	<i>Nr.</i>	<i>Anregung, Bemerkung</i>	<i>Stellungnahme</i>	
<i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>					
671	M3.2 Veloverkehr	Örtliche Festlegung	g	<p>Sowohl die «Sevogelbrücke» als auch die «Zollibrücke» (Massnahmen e und f) waren Bestandteil der vom Volk mit aller Entschiedenheit abgelehnten Veloring-Initiative. Es darf deshalb davon ausgegangen werden, dass diese beiden Projekte nur versehentlich im KRIP aufgeführt wurden und dieser Fehler – dies ist jedenfalls die Forderung des ACS beider Basel – unter Achtung des gefällten Volksentscheides korrigiert wird.</p> <p style="text-align: center;"><i>Eingabe von: ACS beider Basel</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die beiden Brücken waren bereits vor der Veloring- Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltete die Kosten der Zollibrücke, nicht aber der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastrukturen erfüllen sie die Forderungen der Gegner des Velorings für die direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Zollibrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.</p>
672	M3.2 Veloverkehr	Örtliche Festlegung	g	<p>f) und g) sind zu streichen, da in der Veloringabstimmung abgelehnt.</p> <p style="text-align: center;"><i>Eingabe von: TCS beider Basel</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die beiden Brücken waren bereits vor der Veloring- Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltete die Kosten der Zollibrücke, nicht aber der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastrukturen erfüllen sie die Forderungen der Gegner des Velorings für die direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Zollibrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.</p>
673	M3.2 Veloverkehr	Örtliche Festlegung	g	<p>Die Massnahmen «Sevogelbrücke» und «Zollibrücke» sind zu streichen. Diese wurden mit dem Nein zum Veloring vom Volk gebodigt. Volksentscheide haben auch die Verantwortlichen im BVD zu akzeptieren – auch wenn sie ihnen nicht passen.</p> <p style="text-align: center;"><i>Eingabe von: SVP Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die beiden Brücken waren bereits vor der Veloring- Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltete die Kosten der Zollibrücke, nicht aber der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastrukturen erfüllen sie die Forderungen der Gegner des Velorings für die direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Zollibrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
674 M3.2 Veloverkehr	Örtliche Festlegung	i	Fuss- und Velopasserelle Wolf- St. Alban Stellungnahme: Diese Planungsmassnahmen für den Veloverkehr entsprechen unseren Vorstellungen fürs Quartier. <i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Alban-Gellert</i>	Zur Kenntnis genommen.
675 M3.2 Veloverkehr	Örtliche Festlegung	j	Seite 31 Buchst. i, Seite 35 Buchst. h, Seite 36 Buchst. m und Seite 40 Buchst. j: Wie oben in Ziffer 2 schon generell angeführt, kommt weder für eine Verlegung Grenzacherstrasse noch für die gedachten Fuss- und Velowege eine Abgabe von BEV-eigenen Flächen in Frage. Insoweit widerspreche ich auch ausdrücklich den kartographischen Darstellungen. <i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i>	Zur Kenntnis genommen. Die kartographische Darstellung ist schematisch.
676 M3.2 Veloverkehr	Örtliche Festlegung	j	h/j) Fuss- und Veloverbindung Bad. Bahnhof - Grenzach-Wyhlen . "Neue Fuss- u.nd Veloverbindung zwischen Bad. Bahnhof und Grenzach-Wyhlen im Korridor der sich zurzeit ausser Betrieb befindlichen Gütergleise zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Bad. Bahnhofs und diverser Sportplätze. Die langfristige Option ist mit den Anliegen bzw. den Interessen der Bahnentwicklung abzustimmen. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt." Antrag: Wie bereits in der Stellungnahme vom März 2013 ausgeführt, beantragen wir, diese Verbindung aus dem Richtplan zu streichen und nicht zu realisieren. <i>Eingabe von: Pro Natura Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Der aktuelle Stand ohne genaue Linienführung erlaubt noch keine abschliessende Abschätzung der Auswirkungen auf die Natur. Die Verbindung würde einen wesentlichen Beitrag leisten den motorisierten Pendlerverkehr von Deutschland her zu reduzieren.
677 M3.2 Veloverkehr	Örtliche Festlegung	l	Zur Massnahme l (Dreispietz Süd): Im Rahmen der Projektierung dieser Langsamverkehrsverbindung gilt es nicht nur Naturschutzanliegen, sondern auch die Interessen des örtlichen Gewerbes als Hauptnutzer des Areals zu berücksichtigen. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen.
678 M3.2 Veloverkehr	Örtliche Festlegung	n	Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein - St. Jakob Stellungnahme: Diese Planungsmassnahmen für den Veloverkehr entsprechen unseren Vorstellungen fürs Quartier. <i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Alban-Gellert</i>	Zur Kenntnis genommen.
679 M3.2 Veloverkehr	Örtliche Festlegung	p	Zu den Massnahmen p (Lysbüchel) und v (Bhf. St. Johann – Saint Louis): Der Gewerbeverband Basel-Stadt setzt sich auf dem Lysbüchel-Areal für die Beibehaltung eines «schützenden Riegels» zwischen der	Nicht berücksichtigt. Gemäss Abstimmung zum Bebauungsplan VoltaNord vom 25. November 2018.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
			(lauten) Gewerbenutzung im Norden und dem Wohngebiet im Süden ein. Für eine durchgängige und durchlässige Öffnung inkl. Veloverbindung nach St. Louis eignet sich das Gewerbegebiet allerdings nicht. Auf diese Massnahmen ist folglich zu verzichten. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>		
680	M3.2 Veloverkehr	Örtliche Festlegung	q	Fuss- und Veloverbindung Wolf - Zeughaus Stellungnahme: Diese Planungsmassnahmen für den Veloverkehr entsprechen unseren Vorstellungen fürs Quartier. <i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Alban-Gellert</i>	Zur Kenntnis genommen.
681	M3.2 Veloverkehr	Örtliche Festlegung	s	Gleisfeldquerung Ost am Bahnhof Basel SBB (Nauentor) Hinweis: Es geht hier nicht nur um eine bessere Anbindung des Gundeldinger Quartiers an die Innenstadt sondern auch um eine Verbesserung der Fuss- und Velowegbeziehungen zwischen dem St. Alban- und dem Gundeldingerquartier, wie auch um eine zusätzlich Verbesserung der Erschliessung der Perrons des Bahnhofs für beide Quartiere. Stellungnahme: Diese Planungsmassnahmen für den Veloverkehr entsprechen unseren Vorstellungen fürs Quartier. <i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Alban-Gellert</i>	Wird berücksichtigt. Bedeutung Gleisfeldquerung Ost für St. Alban wird ergänzt. s) Gleisfeldquerung Ost am Bahnhof Basel SBB Neue Veloverbindung sowie Ergänzung des städtischen Fusswegnetzes über das Gleisfeld zwischen Passerelle und Peter Merian-Brücke zur Verbesserung der Querungssituation für den Fuss- und Veloverkehr <u>zwischen den Quartieren Gundeldingen und St. Alban und damit sowie</u> zur besseren Anbindung des Gundeldinger Quartiers an die Innenstadt. Die Verbindung ist mit den Vorhaben zum Ausbau der Bahninfrastruktur und städtebaulichen Entwicklungen um den Bahnhof Basel SBB (Nauentor u.w.) zu koordinieren.
682	M3.2 Veloverkehr	Örtliche Festlegung	v	Zu den Massnahmen p (Lysbüchel) und v (Bhf. St. Johann – Saint Louis): Der Gewerbeverband Basel-Stadt setzt sich auf dem Lysbüchel-Areal für die Beibehaltung eines «schützenden Riegels» zwischen der (lauten) Gewerbenutzung im Norden und dem Wohngebiet im Süden ein. Für eine durchgängige und durchlässige Öffnung inkl. Veloverbindung nach St. Louis eignet sich das Gewerbegebiet allerdings nicht. Auf diese Massnahmen ist folglich zu verzichten. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Gemäss Abstimmung zum Bebauungsplan VoltaNord vom 25. November 2018.
683	M3.2 Veloverkehr	Örtliche Festlegung	x1	Seite 41, Buchstabe x1): Dem Text muss nachgestellt werden: "Die Massnahme muss im Rohbau fertig gestellt sein, bevor die BEV-eigene Grundstücksteilfläche DB-seitig als Montageplatz für den Vierspuranschluss Basel Bad Bf benötigt wird." <i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i>	Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant.

	<i>Thema / Objektblatt</i>	<i>Betreft</i>	<i>Nr. Anregung, Bemerkung</i>	<i>Stellungnahme</i>
684	M4.1 EuroAirport		Der EuroAirport ist wichtig für die wirtschaftliche Prosperität der Region. Er darf in seiner Tätigkeit nicht noch mehr eingeschränkt werden. <i>Eingabe von: FDP Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen.
685	M4.1 EuroAirport		Als nächstes müsste es in diesem Fragebogen an dieser Stelle mit «M4.1 Luftverkehr» weitergehen. Dieser Abschnitt fehlt jedoch. <i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Zum Objektblatt M4.1 EuroAirport ist im Fragebogen kein Frageblock enthalten, da das Objektblatt inhaltlich nicht geändert wurde. Eine Auflage dieses Objektblattes war daher eigentlich nicht notwendig. Es wurde aber mit aufgelegt, um den Sachbereich Mobilität in Gänze abzubilden. Selbstverständlich werden aber alle Stellungnahmen zum Objektblatt berücksichtigt.
686	M4.1 EuroAirport		Ein Objektblatt für den Luftverkehr ist zwar vorhanden, jedoch kann dazu im vorliegenden Fragebogen, im Gegensatz zu allen anderen Objektblättern, keine Stellung genommen werden, da bedauerlicherweise kein Fragenblock dazu aufgenommen wurde. <i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>	Zum Objektblatt M4.1 EuroAirport ist im Fragebogen kein Frageblock enthalten, da das Objektblatt inhaltlich nicht geändert wurde. Eine Auflage dieses Objektblattes war daher eigentlich nicht notwendig. Es wurde aber mit aufgelegt, um den Sachbereich Mobilität in Gänze abzubilden. Selbstverständlich werden aber alle Stellungnahmen zum Objektblatt berücksichtigt.
687	M4.1 EuroAirport		M4 bzw. M4.1: Es fehlen alle Fragen zum Luftverkehr. . Wir lehnen Einschätzung der Ausgangslage (einseitige Gewichtung dieses Verkehrsträgers hinsichtlich "Arbeitsmarkteffekt"), Zielsetzung (inkl. Bahnanschluss EAP) und Plaungsgrundsätze ab. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. Zum Objektblatt M4.1 EuroAirport ist im Fragebogen kein Frageblock enthalten, da das Objektblatt inhaltlich nicht geändert wurde. Eine Auflage dieses Objektblattes war daher eigentlich nicht notwendig. Es wurde aber mit aufgelegt, um den Sachbereich Mobilität in Gänze abzubilden. Selbstverständlich werden aber alle Stellungnahmen zum Objektblatt berücksichtigt.
688	M4.1 EuroAirport		- Wir verlangen die Plafonierung der Flugbewegungen maximal auf dem heutigen Stand, eine Nachtflugsperrre von 22 bis 06 Uhr, die streng kontrolliert und sanktioniert wird. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. Nicht richtplanrelevant. Die Anzahl an Flugbewegungen sowie das Nachtflugverbot werden vertraglich mit dem EuroAirport geregelt.
689	M4.1 EuroAirport		a) Er setzt sich für gezielte Massnahmen zur Kapazitätsreduktionen des EuroAirports Basel Mulhouse Freiburg ein, da massentauglicher Flugverkehr prinzipiell nicht fossilfrei möglich ist. In jedem Fall wirkt er darauf hin, dass aufgezeigt wird, wie die Emissionen des Flugverkehrs im Rahmen der Umsetzung des bindenden Völkerrechts möglich sind. <i>Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt ! Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. Nicht richtplanrelevant. Die Anzahl an Flugbewegungen werden vertraglich mit dem EuroAirport geregelt.
690	M4.1 EuroAirport	Ausgangslage	"In seinen heutigen Dimensionen und mit einem Heimmarkt von rund	Nicht berücksichtigt. Die Angaben sind relevant zur Beschreibung der

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<p>zwei Mio. Menschen innerhalb eines Einzugsgebiets von 45 Minuten Fahrzeit generiert der EAP einen Arbeitmarkteffekt von etwa 15'000 bis 20'000 induzierten Stellen. Es kann von einer entsprechend hohen Wertschöpfung ausgegangen werden.» Diese Erläuterungen gehören nicht in einen Richtplan, müsste man sonst auch bei den anderen Objektblättern jeweils die induzierten Stellen eines Verkehrsträgers schätzen.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehrR</i></p>	Ausgangslage.
691	M4.1 EuroAirport	Zielsetzungen	
		<p>Objektblatt M4.1 EuroAirport ist ebenfalls Teil der Vernehmlassung. Leider wurde im Formular keine Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben. Gerne möchten wir dazu wie folgt Stellung nehmen:</p> <p>Zielsetzungen</p> <p>"Die Entwicklung des EAP muss in Zusammenarbeit und Partnerschaft mit allen Trägern des Flughafens und in Berücksichtigung mit der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung (Frankreich, Schweiz, Kanton Basel-Landschaft) erfolgen."</p> <p>Bei der Entwicklung des Flughafens sind auch die Auswirkungen auf die betroffene Bevölkerung zu berücksichtigen.</p> <p><i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i></p>	Nicht berücksichtigt. Der Hinweis auf die Berücksichtigung der Interessen vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung ist im darauffolgenden Absatz enthalten.
692	M4.1 EuroAirport	Zielsetzungen	
		<p>«Der EAP als einer der drei Landesflughäfen der Schweiz ist für die trinationale Region von hoher wirtschaftlicher Bedeutung und ist insbesondere im Europaverkehr konkurrenzfähig» Siehe auch C6, 6.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehrR</i></p>	Nicht berücksichtigt.
693	M4.1 EuroAirport	Zielsetzungen	
		<p>«Für den EAP ist der Anschluss an das Schienennetz anzustreben.»</p>	Nicht berücksichtigt. Hierzu ist festzustellen, dass der Bahnanschluss des EuroAirport als Vorhaben des öffentlichen Verkehrs konzipiert wird. Die Flugpassagiere (8,6 Mio. im Jahr 2018) und Mitarbeitenden am Flughafen (ca. 6'500 Personen) sollen mit dem Schienenanschluss ein schnelles und zuverlässiges öffentliches Verkehrsmittel als Alternative zum Privatverkehr erhalten. Die Projektplanungen gehen davon aus, dass bei Inbetriebnahme rund 5,8 Mio. Fahrgäste (Ein- und Ausstiege) die Bahnhaltestelle am EuroAirport nutzen werden. Für das ganze Einzugsgebiet in Frankreich, Deutschland und der Schweiz wird ein Anteil des Zugverkehrs an den Fahrten zum und vom Flughafen von 33% geschätzt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (Bus und Zug) aus der Schweiz erreicht damit 47%. Insgesamt können jährlich Emissionen in der Grössenordnung von 1'500 Tonnen CO2 vermieden werden. Der Zusatzeffekt auf das Fluggastaufkommen wird mit 4% abgeschätzt, was rund 460'000 Passagieren entspricht.

Der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ist ein zentrales Element in den generellen Entwicklungsplanungen des EuroAirport, für das sich der Kanton Basel-Stadt als Träger des Flughafens einsetzt. Im Konzeptteil des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ist festgesetzt, dass der Flughafen Basel-Mulhouse an das Schienennetz anzuschliessen ist (Teil III B1, Grundsatz 9). Der Schweizer Bund hat in seiner Vorlage zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 einen finanziellen Beitrag an die Realisierung des Projekts eingestellt.

Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr

694 M4.1 EuroAirport

Zielsetzungen

«Den Interessen der Anwohnerschaft an Wohnqualität und Lärmschutz ist **möglichst gut** Rechnung zu tragen.»

Nicht berücksichtigt. Ein Weglassen des Zusatzes "möglichst gut" ist inhaltlich möglich. Allerdings wurde mit dem Zusatz die hohe Bedeutung der Interessen der Anwohnerschaft an Wohnqualität und Lärmschutz betont. Dies soll auch nach wie vor inhaltlich zur Geltung kommen.

Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr

695 M4.1 EuroAirport

Zielsetzungen

Im SIL Konzeptteil wie auch im Objektblatt wird der Flughafen Basel als Landesflughafen «Basel-Mulhouse» aufgeführt. Neben den Festlegungen des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) vom 18.10.2000, also des Konzeptteils des SIL, sind auch diejenigen Festlegungen des Objektblattes des Landesflughafens «Basel-Mulhouse» vom 15.05.2013 zu berücksichtigen. Dies gilt sowohl für die Zielsetzungen als auch für den Planungsgrundsatz A. Anstelle des in den Zielsetzungen genannten «Luftfahrtpolitischen Berichts des Bundes » von 2004 ist auf den «Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz» (Lupo 2016) zu referenzieren. Entsprechend sind auch dessen Inhalte bezüglich der Landesflughäfen bzw. des Flughafens Basel-Mulhouse zu übernehmen. Neben Vertretern aus Frankreich und der Schweiz sind offenbar auch deutsche Stellen im Verwaltungsrat (wenngleich ohne Stimmrecht) vertreten. überdies wird im SIL Objektblatt der Kanton Solothurn als betroffener Kanton aufgeführt. Folgender Satz ist deshalb zu ergänzen: «Die Entwicklung des EAP muss in Zusammenarbeit und Partnerschaft mit allen Trägern *und Betroffenen* (Frankreich, Schweiz, *Deutschland*, Kantone Basel-Landschaft und *Solothurn*) erfolgen».

Berücksichtigt. Das Objektblatt wird umbenannt (neu: Landesflughafen Basel-Mulhouse (EuroAirport)). Die Ausgangslage, Zielsetzungen und der Planungsgrundsatz A werden entsprechend den Hinweisen auf den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt und den Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz ergänzt und aktualisiert.

Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE

696 M4.1 EuroAirport

Planungsgrundsatz

«E. Der Kanton Basel-Stadt setzt sich für eine Deckelung der monatlichen Flugbewegungen ein. Die slots sollen u. A. unter standortsförderungstechnischen und ökologischen Gesichtspunkten versteigert werden.»

Zur Kenntnis genommen. Nicht richtplanrelevant. Die Anzahl an Flugbewegungen werden vertraglich mit dem EuroAirport geregelt.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
<i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehrR</i>					
697	M4.1 EuroAirport		A	A. ... <u>Der Kanton Basel-Stadt setzt sich dabei für einen Rückgang der Flugbewegungen ein.</u> » <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehrR</i>	Zur Kenntnis genommen. Nicht richtplanrelevant. Die Anzahl an Flugbewegungen werden vertraglich mit dem EuroAirport geregelt.
698	M4.1 EuroAirport		B	B <u>Die Interessen des Gesundheits- und Umweltschutz sind zu berücksichtigen.</u> » <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehrR</i>	Nicht berücksichtigt. Diese Interessen strebt der Kanton in Abwägung mit anderen Interessen grundsätzlich an. So wird in den Zielsetzungen die Optimierung der Infrastrukturen unter räumlichen, ökonomischen, sozialen und auch ökologischen Kriterien genannt. Zudem wird in den Zielsetzungen und im Planungsgrundsatz C der Lärmschutz explizit hervorgehoben. Eine Ergänzung des Planungsgrundsatzes B ist daher nicht notwendig.
699	M4.1 EuroAirport		D	D: streichen.	Nicht berücksichtigt. Hierzu ist festzustellen, dass der Bahnanschluss des EuroAirport als Vorhaben des öffentlichen Verkehrs konzipiert wird. Die Flugpassagiere (8,6 Mio. im Jahr 2018) und Mitarbeitenden am Flughafen (ca. 6'500 Personen) sollen mit dem Schienenanschluss ein schnelles und zuverlässiges öffentliches Verkehrsmittel als Alternative zum Privatverkehr erhalten. Die Projektplanungen gehen davon aus, dass bei Inbetriebnahme rund 5,8 Mio. Fahrgäste (Ein- und Ausstiege) die Bahnhaltestelle am EuroAirport nutzen werden. Für das ganze Einzugsgebiet in Frankreich, Deutschland und der Schweiz wird ein Anteil des Zugverkehrs an den Fahrten zum und vom Flughafen von 33% geschätzt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (Bus und Zug) aus der Schweiz erreicht damit 47%. Insgesamt können jährlich Emissionen in der Grössenordnung von 1'500 Tonnen CO2 vermieden werden. Der Zusatzeffekt auf das Fluggastaufkommen wird mit 4% abgeschätzt, was rund 460'000 Passagieren entspricht. Der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ist ein zentrales Element in den generellen Entwicklungsplanungen des EuroAirport, für das sich der Kanton Basel-Stadt als Träger des Flughafens einsetzt. Im Konzeptteil des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ist festgesetzt, dass der Flughafen Basel-Mulhouse an das Schienennetz anzuschliessen ist (Teil IIIB1, Grundsatz 9). Der Schweizer Bund hat in seiner Vorlage zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 einen finanziellen Beitrag an die Realisierung des Projekts eingestellt.
<i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehrR</i>					
700	M5.1 Hafenanlagen		d.	Der Regierungsrat überprüft die Zukunftsfähigkeit des Hafenausbaus zu	d: Hinsichtlich niedriger Wasserspiegel aufgrund des

hinsichtlich der langfristigen Zukunftsfähigkeit der Rheinschifffahrt aufgrund a) niedriger Wasserspiegel bei anhaltend heissen und noch heisseren Sommern sowie b) der Abhängigkeit der Güterschifffahrt von fossilem Treibstoff.

e. „umweltfreundlich“ ist bezüglich dem „Transportmittel Schiff“ (M5.1) zu streichen, da Schiffsfernverkehre fossil betrieben sind und zu hohen lokalen Emissionen beitragen (Schadstoffe, Staub, Gestank).

Klimawandels haben die Schweizerischen Rheinhäfen gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt bereits reagiert. Auf Grundlage des Berichts zum Klimawandel des Bundesrates ist in Zusammenarbeit zwischen Schweizerischen Rheinhäfen und dem Tiefbauamt des Kantons Basel-Stadt eine Erhöhung der Mindestfahrrinntiefe um 30 cm realisiert worden. Das Projekt des Aktionsplans Schifffahrt der Schweizerischen Rheinhäfen ist dabei eine von mehreren Massnahmen zur Sicherung der Leistungsfähigkeit und Erhöhung der Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt als nachhaltiger Verkehrsträger zur Versorgung der Schweiz. Zudem wurde im April 2018 die Hochrheinpolizeiverordnung angepasst, so dass abhängig von den Wasserständen längere Schiffseinheiten die südlichen Häfen in Baselland anfahren können. International findet am Mittelrhein ebenfalls eine Optimierung der Mindestfahrrinntiefe statt, so dass die Auswirkungen von Niedrigwasserperioden verringert werden.
zu e: Nicht berücksichtigt. Insgesamt verursacht die Binnenschifffahrt im Vergleich mit dem Gütertransport auf der Strasse oder auf der Schiene die geringsten Klimagas-, Luftschadstoff-, Unfall-, und Lärmkosten (=externe Kosten). Im Schnitt verbraucht der Gütertransport per Binnenschiff 67 % weniger Energie als der Transport per LKW und 35 % weniger als der Transport per Bahn.

Eingabe von: BASTA!

701 M5.1 Hafenanlagen

Die CVP begrüsst es, dass Wasserwege in Basel gefördert werden und somit an Wichtigkeit gewinnen.

Zur Kenntnis genommen.

Eingabe von: CVP Basel-Stadt

702 M5.1 Hafenanlagen

Schifffahrt: Wie wird mit der sich verschärfenden Problematik der Klimaerwärmung (Niedrigwasser) umgegangen? Wird dieses Risiko auch bei den geplanten Investitionen berücksichtigt?

Hinsichtlich niedriger Wasserspiegel aufgrund des Klimawandels haben die Schweizerischen Rheinhäfen gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt bereits reagiert. Auf Grundlage des Berichts zum Klimawandel des Bundesrates ist in Zusammenarbeit zwischen Schweizerischen Rheinhäfen und dem Tiefbauamt des Kantons Basel-Stadt eine Erhöhung der Mindestfahrrinntiefe um 30 cm realisiert worden. Das Projekt des Aktionsplans Schifffahrt der Schweizerischen Rheinhäfen ist dabei eine von mehreren Massnahmen zur Sicherung der Leistungsfähigkeit und Erhöhung der Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt als nachhaltiger Verkehrsträger zur Versorgung der Schweiz. Zudem wurde im April 2018 die Hochrheinpolizeiverordnung angepasst, so dass abhängig von den Wasserständen längere Schiffseinheiten die südlichen Häfen in Baselland anfahren können. International findet am Mittelrhein ebenfalls eine Optimierung der Mindestfahrrinntiefe statt, so dass

die Auswirkungen von Niedrigwasserperioden verringert werden.

Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehR

703 M5.1 Hafenanlagen

Bei der Rheinschifffahrt werden nur die Rheinhäfen und die Güterschifffahrt erwähnt. Es fehlt die planerische Verankerung der anderen Ausprägungen der Rheinschifffahrt (Personenschifffahrt, Rheinfähren etc.).

Nicht berücksichtigt. Im kantonalen Richtplan werden im Bereich der Schifffahrt die räumlich kantonal relevanten Infrastrukturanlagen behandelt. Die weitere Schifffahrt wird über Gesetze und Verordnungen geregelt. Eine generelle Behandlung im kantonalen Richtplan ist aufgrund der bislang geringen räumlichen Auswirkungen nicht notwendig.

Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)

704 M5.1 Hafenanlagen

M5 Schifffahrt: Bei der Schifffahrt gibt es nur das Kapitel M5.1 Hafenanlagen, und dieses beschränkt sich inhaltlich auf die Anlagen für die Güterschifffahrt. Die zunehmende Bedeutung der Kreuzfahrt-Hotelschiffe und die dazugehörigen Terminalanlagen bleiben unerwähnt. Ebenso fehlen die regionale Personenschifffahrt und die Privatboote. Die Rheinfähren figurieren auf der Richtplankarte als Fusswege im Fusswegnetz Stadt Basel, werden aber abgesehen von der Richtplankarte TRP FW nirgends planerisch verankert.

Nicht berücksichtigt. Im kantonalen Richtplan werden im Bereich der Schifffahrt die räumlich kantonal relevanten Infrastrukturanlagen behandelt. Die weitere Schifffahrt wird über Gesetze und Verordnungen geregelt.

Wir beantragen deshalb die Aufnahme von vier weiteren Themen unter M5:

M5.2 Hotelschifffahrt, mit Aussagen zu Standorten und Anforderungen an die Terminals

M5.3 Regionale Personenschifffahrt, mit Aussagen zu Standort der Anlegestellen und Verhaltensregeln (z.B. Partyschiffe)

M5.4 Rheinfähren, mit Aussagen zu ihrer Funktion und Eingliederung ins Fusswegnetz (siehe unten)

M5.5 Privatboote, Yachting, mit Aussagen zu Standorten von Bojenfeldern und Verhaltensregeln

Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)

705 M5.1 Hafenanlagen

- Es fehlen alle klimabezogenen Aussagen, Niedrigwasser im Rhein, das die Schifffahrt behindert, ist ein Szenario der Klimaerwärmung und hier mit keinem Wort erwähnt.

Nicht berücksichtigt. Thematik betrifft den Betrieb und ist daher nicht richtplanrelevant. Hinsichtlich niedriger Wasserspiegel aufgrund des Klimawandels haben die Schweizerischen Rheinhäfen gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt bereits reagiert. Auf Grundlage des Berichts zum Klimawandel des Bundesrates ist in Zusammenarbeit zwischen Schweizerischen Rheinhäfen und dem Tiefbauamt des Kantons Basel-Stadt eine Erhöhung der Mindestfahrhahntiefe um 30 cm realisiert worden. Das Projekt des Aktionsplans Schifffahrt der Schweizerischen Rheinhäfen ist dabei eine von mehreren Massnahmen zur Sicherung der Leistungsfähigkeit und Erhöhung der Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt als nachhaltiger Verkehrsträger zur Versorgung der Schweiz. Zudem wurde im April 2018 die

Hochrheinpolizeiverordnung angepasst, so dass abhängig von den Wasserständen längere Schiffseinheiten die südlichen Häfen in Baselland anfahren können. International findet am Mittelrhein ebenfalls eine Optimierung der Mindestfahrrinntiefe statt, so dass die Auswirkungen von Niedrigwasserperioden verringert werden.

Eingabe von: VCS beider Basel

706 M5.1 Hafenanlagen

f) Der Regierungsrat überprüft die Zukunftsfähigkeit des Hafenausbaus hinsichtlich der langfristigen Zukunftsfähigkeit der Rheinschifffahrt aufgrund a) niedriger Wasserspiegel bei anhaltend heissen und noch heisseren Sommern sowie b) der Ölgebundenheit der Güterschifffahrt, resp. dem Umstand, dass Schifffahrt nicht CO2-frei darstellbar ist.

Nicht berücksichtigt. Thematik betrifft den Betrieb und ist daher nicht richtplanrelevant. Hinsichtlich niedriger Wasserspiegel aufgrund des Klimawandels haben die Schweizerischen Rheinhäfen gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt bereits reagiert. Auf Grundlage des Berichts zum Klimawandel des Bundesrates ist in Zusammenarbeit zwischen Schweizerischen Rheinhäfen und dem Tiefbauamt des Kantons Basel-Stadt eine Erhöhung der Mindestfahrrinntiefe um 30 cm realisiert worden. Das Projekt des Aktionsplans Schifffahrt der Schweizerischen Rheinhäfen ist dabei eine von mehreren Massnahmen zur Sicherung der Leistungsfähigkeit und Erhöhung der Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt als nachhaltiger Verkehrsträger zur Versorgung der Schweiz. Zudem wurde im April 2018 die Hochrheinpolizeiverordnung angepasst, so dass abhängig von den Wasserständen längere Schiffseinheiten die südlichen Häfen in Baselland anfahren können. International findet am Mittelrhein ebenfalls eine Optimierung der Mindestfahrrinntiefe statt, so dass die Auswirkungen von Niedrigwasserperioden verringert werden.

Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt! Basel

707 M5.1 Hafenanlagen

Ausgangslage

Angesichts des enormen Treibstoffverbrauchs der Rheinschiffe (Schweröl) ist es verfehlt, hierbei von einem «umweltfreundlichen» Transportmittel zu sprechen – gerade auch im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr. Die Qualität der Rheinschifffahrt liegt vielmehr darin, dass sie die übrigen Verkehrswege auf Schiene und Strasse entlastet.

Nicht berücksichtigt. Insgesamt verursacht die Binnenschifffahrt im Vergleich mit dem Gütertransport auf der Strasse oder auf der Schiene die geringsten Klimagas-, Luftschadstoff-, Unfall-, und Lärmkosten (=externe Kosten). Im Schnitt verbraucht der Gütertransport per Binnenschiff 67 % weniger Energie als der Transport per LKW und 35 % weniger als der Transport per Bahn. Hinweis: Binnenschiffe fahren nicht mit Schweröl.

Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt

708 M5.1 Hafenanlagen

Ausgangslage

Unter Berücksichtigung des enormen Treibstoffverbrauchs der Rheinschifffahrt ist die Aussage, es handle sich um ein «umweltfreundliches» Transportmittel, zu hinterfragen.

Nicht berücksichtigt. Insgesamt verursacht die Binnenschifffahrt im Vergleich mit dem Gütertransport auf der Strasse oder auf der Schiene die geringsten Klimagas-, Luftschadstoff-, Unfall-, und Lärmkosten (=externe Kosten). Im Schnitt verbraucht der Gütertransport per Binnenschiff 67 % weniger Energie als der Transport per LKW und 35 % weniger als der Transport per Bahn.

Eingabe von: ACS beider Basel

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
709 M5.1 Hafenanlagen	Ausgangslage	Es ist sehr irritierend bei einem Schiff von einem umweltfreundlichen Transportmittel zu sprechen. Es ist bekannt, dass Schiffe ein Mehrfaches an CO2 ausstossen im Vergleich zum MotIV. Die Entlastung der Strasse durch den Schiffsverkehr ist aber unbestritten. <i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Insgesamt verursacht die Binnenschifffahrt im Vergleich mit dem Gütertransport auf der Strasse oder auf der Schiene die geringsten Klimagas-, Luftschadstoff-, Unfall-, und Lärmkosten (=externe Kosten). Im Schnitt verbraucht der Gütertransport per Binnenschiff 67 % weniger Energie als der Transport per LKW und 35 % weniger als der Transport per Bahn.
710 M5.1 Hafenanlagen	Ausgangslage	Das Transportmittel Schiff ist derzeit noch keineswegs umweltfreundlich. Der Schadstoff-Ausstoss ist massiv. Es ist umweltfreundlicher als der reine Strassentransport. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Insgesamt verursacht die Binnenschifffahrt im Vergleich mit dem Gütertransport auf der Strasse oder auf der Schiene die geringsten Klimagas-, Luftschadstoff-, Unfall-, und Lärmkosten (=externe Kosten). Im Schnitt verbraucht der Gütertransport per Binnenschiff 67 % weniger Energie als der Transport per LKW und 35 % weniger als der Transport per Bahn.
711 M5.1 Hafenanlagen	Ausgangslage	g) Jedenfalls ist „umweltfreundlich“ bezüglich dem „Transportmittel Schiff“ (M5.1) zu streichen, da Schiffsfernverkehre fossilistisch betrieben sind und zu hohen lokalen Emissionen beitragen (Schadstoffe, Staub, Gestank). <i>Eingabe von: KlimaVerantwortungJetzt! Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Insgesamt verursacht die Binnenschifffahrt im Vergleich mit dem Gütertransport auf der Strasse oder auf der Schiene die geringsten Klimagas-, Luftschadstoff-, Unfall-, und Lärmkosten (=externe Kosten). Im Schnitt verbraucht der Gütertransport per Binnenschiff 67 % weniger Energie als der Transport per LKW und 35 % weniger als der Transport per Bahn.
712 M5.1 Hafenanlagen	Zielsetzungen	Hinsichtlich der potenziellen Stadtentwicklung im Bereich des heutigen Hafens ist der Grundsatz «Hafen- vor Stadtentwicklung» eine Grundbedingung. Der Hafenwirtschaft muss in jeglicher Hinsicht Priorität eingeräumt werden. Dies gilt auch für die Platzierung von zusätzlichem Wohnraum in Hafennähe. Eine Wohnnutzung auf der Westquaiinsel sowie in unmittelbarer Nähe zur Hafenbahn lehnt der Gewerbeverband Basel-Stadt dezidiert ab. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Der Regierungsrat verfolgt im Bereich der Westquaiinsel eine städtebauliche Entwicklung. Hierzu liegt seit Juli 2018 eine Grundsatzvereinbarung zwischen den Schweizerischen Rheinhäfen und dem Kanton Basel-Stadt vor. Zudem hat das Parlament im Januar 2018 die Motion Tonja Zürcher und Konsorten betreffend Angleichung der Baurechtsdauer im Hafen Kleinhüningen zu gut 80% abgelehnt und somit den Weg für städtebauliche Überlegungen frei gemacht.
713 M5.1 Hafenanlagen	Zielsetzungen	Zu ergänzen: <u>«Die Schifffahrt (Güter und Personen) ist bis 2050 zu 100% klimaneutral.»</u> <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i>	Nicht berücksichtigt. Ein entsprechendes Ziel wird bereits in der Mannheimer Erklärung durch die Zentralkommission Rhein formuliert, dass die Treibhausgase und andere Schadstoffe bis 2050 weitgehend zu beseitigen sind. (Völkerrechtliche Erklärung von der Schweiz anlässlich 150 Jahre Mannheimer Akte vom 17.10.2018 gezeichnet).

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
714 M5.1 Hafenanlagen	Planungsgrundsatz	B	Zum Planungsgrundsatz B: Hier ist der oben genannte Grundsatz «Hafen- vor Stadtentwicklung» zu ergänzen.	Nicht berücksichtigt. Der Regierungsrat verfolgt im Bereich der Westquaiinsel eine städtebauliche Entwicklung. Hierzu liegt seit Juli 2018 eine Grundsatzvereinbarung zwischen den Schweizerischen Rheinhäfen und dem Kanton Basel-Stadt vor. Zudem hat das Parlament im Januar 2018 die Motion Tonja Zürcher und Konsorten betreffend Angleichung der Baurechtsdauer im Hafen Kleinhüningen zu gut 80% abgelehnt und somit den Weg für städtebauliche Überlegungen frei gemacht.
<i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>				
715 M5.1 Hafenanlagen	Planungsgrundsatz	B	Stadtentwicklungsplanungen und die Entwicklungsplanung der Schweizerischen Rheinhäfen sind gegenseitig aufeinander abzustimmen. <u>Die Hafennutzung hat dabei Vorrang.</u>	Nicht berücksichtigt. Der Regierungsrat verfolgt im Bereich der Westquaiinsel eine städtebauliche Entwicklung. Hierzu liegt seit Juli 2018 eine Grundsatzvereinbarung zwischen den Schweizerischen Rheinhäfen und dem Kanton Basel-Stadt vor. Zudem hat das Parlament im Januar 2018 die Motion Tonja Zürcher und Konsorten betreffend Angleichung der Baurechtsdauer im Hafen Kleinhüningen zu gut 80% abgelehnt und somit den Weg für städtebauliche Überlegungen frei gemacht.
<i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>				
716 M5.1 Hafenanlagen	Örtliche Festlegung	a	Gateway-Hafen (3. Hafenbecken) kann nicht als Festsetzung aufgenommen werden, da noch wesentlicher Koordinationsbedarf besteht (Naturanliegen, Finanzierung, Bedarf).	Nicht berücksichtigt. Im Erläuterungsbericht wird ausführlich dargelegt, dass der Stand der Koordination zu den Vorhaben im Zusammenhang mit dem Trimodalen Terminal Basel Nord bereits weit vorangeschritten ist und der Koordinationsstand "Festsetzung" daher angemessen ist. Der Vorprüfungsbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (28.05.2019) stützt diese Einschätzung. Bei Vorlage der für die Bauvorhaben erforderlichen Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen hat eine zeitnahe Anpassung des Objektblatts NL3.1 "Naturschutz und ökologische Korridore" zu erfolgen.
<i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>				
717 M6.1 Umschlagsanlagen	Ausgangslage		Seite 48, linke Spalte: Der Text ist um einen vierten Absatz wie folgt zu ergänzen: "Als dritte Anlage des kombinierten Verkehrs betreibt die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) GmbH den grenzüberschreitenden Umschlagbahnhof Basel-Weil auf deutschen und schweizerischen Teilflächen des Bahnhofs Basel Badischer Rangierbahnhof. Bei allen Massnahmen im Areal des Badischen Rangierbahnhofs und in dessen Umgriff ist durch entsprechende Koordination sicherzustellen, dass deren Erweiterungsabsichten für zusätzliche Umschlaggleise sowie für eine Gleisanbindung nach Süden nicht baulich verunmöglicht werden und zudem die strassenseitige	Teilweise berücksichtigt. Gemäss Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des BAV von 2017 ist der Umschlagbahnhof Basel-Weil kein schweizerisches Terminal. Der Text zur Ausgangslage wird wie folgt ergänzt: <u>"An der Grenze zu Basel in Weil am Rhein betreibt die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Strasse (DUSS) GmbH den Umschlagbahnhof Basel-Weil als weitere bedeutende Umschlagsanlage mit verkehrlicher Anbindung in die Schweiz."</u> Der Text zur Zielsetzung wird wie folgt ergänzt: <u>"Die Koordination mit allen Ausbauprojekten im Bereich des Basel Badischen Rangierbahnhofs ist sicherzustellen."</u>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			Anbindung an die Neuhausstrasse einen gleichwertigen Ersatz erhält." <i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i>	
718	M6.1 Umschlagsanlagen	Zielsetzungen	Seite 48, rechte Spalte: Folgender weiterer Absatz ist vor dem Schlussabsatz einzufügen: "Die für den konventionellen Eisenbahn-Güterverkehr in Einzelwagen, Wagengruppen und Ganzzügen erforderlichen schienen- und strassenseitigen Infrastrukturen (Freiverladegleise, Gleisanschlüsse; Ladestrassen und -rampen) sind im künftig nötigen Umfang beizubehalten bzw. zu verlagern. Dabei ist Bedacht zu nehmen auf die gemeinschaftliche Zollzone des Güterverkehrs gemäss Vereinbarung SR 0.631.252.913.693.1. <i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i>	Teilweise berücksichtigt. Gemäss Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des BAV von 2017 ist der Freiverlad (Lagerbahnhof) nicht aufgeführt. Der Text zur Zielsetzung wird wie folgt ergänzt: " <u>Die Koordination mit allen Ausbauprojekten im Bereich des Basel Badischen Rangierbahnhofs ist sicherzustellen.</u> " Die Thematik zur gemeinschaftlichen Zollzone konnte zwischenzeitlich mit den Bundesstellen geklärt werden.
719	M6.1 Umschlagsanlagen	Zielsetzungen	Der Passus «Bezüglich der Wohnlichkeit der Quartiere ist es notwendig, den Durchgangsverkehr zu reduzieren» wirkt im Zusammenhang mit Logistik- / Umschlagsanlagen völlig deplatziert und ist folglich zu streichen. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Es ist anzustreben, dass die Zuwegungen zum Hafen und zum Güterbahnhof Wolf möglichst direkt sind und Wohngebiete weitgehend vermieden werden.
720	M6.1 Umschlagsanlagen	Zielsetzungen	Die abschliessende Aussage, «bezüglich Wohnlichkeit der Quartiere ist es notwendig, den Durchgangsverkehr zu reduzieren» ist an dieser Stelle, wo es um Güterverkehr geht, fehl am Platz, respektive zu streichen. <i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Es ist anzustreben, dass die Zuwegungen zum Hafen und zum Güterbahnhof Wolf möglichst direkt sind und Wohngebiete weitgehend vermieden werden.
721	M6.1 Umschlagsanlagen	Zielsetzungen	Der letzte Satz macht hier keinen Sinn. <i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Es ist anzustreben, dass die Zuwegungen zum Hafen und zum Güterbahnhof Wolf möglichst direkt sind und Wohngebiete weitgehend vermieden werden.
722	M6.1 Umschlagsanlagen	Zielsetzungen	Streichen: «Bezüglich der Wohnlichkeit der Quartiere ist es notwendig, den Durchgangsverkehr zu reduzieren». <i>Eingabe von: SVP Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Es ist anzustreben, dass die Zuwegungen zum Hafen und zum Güterbahnhof Wolf möglichst direkt sind und Wohngebiete weitgehend vermieden werden.
723	M6.1 Umschlagsanlagen	Planungsgrundsatz	Neu Panungsgrundsatz F.: Die Anliegen des Umwelt- und Naturschutzes sind mit der Planung zu berücksichtigen. Ebenso gilt es Anliegen der Störfallvorsorge zu beachten.	Nicht berücksichtigt. Die Berücksichtigung der Anliegen des Umwelt- und Naturschutzes sowie der Störfallvorsorge sind in der Zielsetzung bereits enthalten.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
<i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>					
724	M6.1 Umschlagsanlagen	Örtliche Festlegung	a	Zur Massnahme a (Trimodaler Terminal Basel Nord): Die effektive Realisierung eines Modal-Splits von 50% Schienenverkehr auf dem neuen Terminal gilt es kritisch zu hinterfragen.	Zur Kenntnis genommen. Der Zielwert eines Modal Split von 50 Prozent Schiene ist eine Vorgabe des Bundes. Bei Verfehlen der Zielvorgabe kann der Bund eine Teilrückzahlung von Bundesmitteln einfordern.
<i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>					
725	M6.1 Umschlagsanlagen	Örtliche Festlegung	a	Der unter a) Trimodaler Terminal Basel Nord stipulierte Modalsplit von 50 Prozent entspricht reinem Wunschenken und ist durch ein realistisches Ziel zu ersetzen.	Zur Kenntnis genommen. Der Zielwert eines Modal Split von 50 Prozent Schiene ist eine Vorgabe des Bundes. Bei Verfehlen der Zielvorgabe kann der Bund eine Teilrückzahlung von Bundesmitteln einfordern.
<i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>					
726	M6.1 Umschlagsanlagen	Örtliche Festlegung	a	Hafen-/Umschlagsanlagen Die Planung zum Gateway Basel Nord wird vom Regionalverband grundsätzlich begrüßt: Eine effiziente zentrale Umschlaganlage trägt dazu bei, dass die Bahn gegenüber der Straße im Hinblick auf den Containerumschlag konkurrenzfähiger und letztere zudem entlastet wird. Bezüglich allfälliger Nutzungskonflikte werden im Richtplandtext lediglich die Belange des Naturschutzes genannt. Da aber auf dt. Seite vor allem kommunale bzw. lokale Auswirkungen - insbesondere Lärm - im Zusammenhang mit dem geplanten Vorhaben zu erwarten sind, bitten wir diese ebenso zu berücksichtigen.	Berücksichtigt. Der letzte Satz im ersten Abschnitt wird wie folgt geändert: "Hierbei sind der Ausbau der Bahnschiene Rheintal, <u>und die Anliegen des Naturschutzes sowie des Lärmschutzes</u> zu berücksichtigen."
<i>Eingabe von: Regionalverband Hochrhein-Bodensee</i>					
727	M6.1 Umschlagsanlagen	Örtliche Festlegung	a	Der Trimodale Terminal Gateway Nord kann nicht als Festsetzung aufgenommen werden, da wesentlicher Koordinationsbedarf besteht.	Nicht berücksichtigt. Im Erläuterungsbericht wird ausführlich dargelegt, dass der Stand der Koordination zu den Vorhaben im Zusammenhang mit dem Trimodalen Terminal Basel Nord bereits weit vorangeschritten ist und der Koordinationsstand "Festsetzung" daher angemessen ist. Der Vorprüfungsbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (28.05.2019) stützt diese Einschätzung. Bei Vorlage der für die Bauvorhaben erforderlichen Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen hat eine zeitnahe Anpassung des Objektblatts NL3.1 "Naturschutz und ökologische Korridore" zu erfolgen.
<i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>					
728	M6.1 Umschlagsanlagen	Örtliche Festlegung	a	Die Aussagen zum trimodalen Terminal wurden aktualisiert, und aufgrund des Projektfortschritts - so die Erläuterungen zur Anpassung - wird der Koordinationsstand auf «Festsetzung» angehoben.	Berücksichtigt. Der Kanton Basel-Stadt begrüsst die Einschätzung des Bundes zum Vorhaben Trimodaler Terminal. Eine Anpassung des Objektblatts NL3.1 wird bei Vorlage der Ersatzflächen im

[...]

Das ARE beurteilt die vom Kanton Basel-Stadt vorgenommene Interessenabwägung auf Stufe Richtplan als genügend. Im Rahmen des ihm zustehenden Beurteilungsspielraums darf der Kanton bei der Interessenabwägung zulässigerweise zum Schluss gelangen, dass das öffentliche Interesse an der Weiterentwicklung des ehemaligen Rangierbahnhofs zu einem Terminal Basel Nord gegenüber der gebotenen ungeschmäleren Erhaltung im Sinne des NHG höher zu gewichten sei. Ein solcher Schluss ist auch nach Massgabe von Artikel 6 Absatz 2 NHG zulässig, zumal die infrage stehenden Interessen von nationaler Bedeutung gegenüber dem Interesse an der ungeschmäleren Erhaltung im Sinne der TwwV mindestens gleichwertig sind. Auf Stufe des kantonalen Richtplans stehen bei der stufengerechten Interessenabwägung der Standort und die grundsätzliche Machbarkeit unter Einhaltung des Bundesrechts im Vordergrund. Diesbezüglich ist auch auf die im Erläuterungsbericht der Anpassung Mobilität genannte gemeinsame Absichtserklärung zwischen Bund, Kanton Basel-Stadt und Schweizerischen Rheinhäfen vom September 2017 hinzuweisen. In dieser sind das dritte Hafenbecken und der Terminal Basel Nord enthalten.

Im Rahmen des laufenden Plangenehmigungsverfahrens sind Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen für die beeinträchtigten Naturwerte nachzuweisen. Im Richtplan werden unter „Massnahmen/Details zu den örtlichen Festlegungen“ auf die erforderliche Abstimmung mit dem Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden (Objekt-Nr. 232 „Badischer Bahnhof“), dem kantonalen Inventar der schützenswerten Naturobjekte (ID-Nr. Naturobjekte 359+362+363+ 369 + 371 Alter Badischer Rangierbahnhof, südlich und nördlich Neuhausstrasse), dem im Richtplan verzeichneten Naturschutzobjekt (s. NL3.1, Naturschutzobjekt NBa02 „Ehemaliger Badischer Rangierbahnhof“) sowie der wichtigen, länderübergreifenden Biotopverbundachse hingewiesen und Vorgaben gemacht.

Mit diesen Festlegungen hat der Kanton im Richtplan stufengerechte Vorgaben für die im Plangenehmigungsverfahren vorzunehmende Interessenabwägung geschaffen. Die im Richtplan festgelegten Grundsätze und Vorgaben zur Weiterentwicklung des Areals des ehemaligen badischen Güterbahnhofs berücksichtigen alle relevanten räumlichen Interessen.

Die für das Bauvorhaben erforderlichen Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen inklusive deren rechtliche Sicherung haben nach Auffassung des Kantons eine zeitnahe Anpassung des Objektblatts NL3.1 «Naturschutz und ökologische Korridore» zur Folge. Diese Einschätzung deckt sich mit der Bundessicht.

Auftrag für eine nächste Anpassung des Richtplans: Das Objektblatt NL 3.1 ist gemäss dem aktuellen Planungsstand zum

Rahmen einer nächsten Anpassung vorgenommen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			Terminal Basel Nord und den nötigen Ersatzflächen für das Objekt NBa02 abzustimmen bzw. zu aktualisieren <i>Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE</i>	
729 M6.1 Umschlagsanlagen	Örtliche Festlegung	b	Umschlagsanlage Basel SBB GB (Wolf-Nord) Stellungnahme: Die Beibehaltung der City-Logistik am Standort Wolf nehmen wir (ohne Begeisterung) zur Kenntnis. <i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Alban-Gellert</i>	Zur Kenntnis genommen.
730 VE1.2 Energie			Mit Inkrafttreten des revidierten kantonalen Energiegesetzes im Oktober 2017 soll die erfolgreiche und ambitionierte kantonale Energiepolitik fortgesetzt werden. Im Fokus der neuen kantonalen Energiegesetzgebung steht die Reduktion der CO2-Emissionen. Entsprechend muss auch das Objektblatt VE1.2 Energie ergänzt werden. Die Ausgangslage muss zwingend die neuen nationalen (Energiestrategie 2050) und kantonalen Energieziele aufnehmen. Die Zielsetzung ist entsprechend mit den angestrebten Reduktionszielen für CO2-Emissionen zu ergänzen. Um diese Ziele zu erreichen, ist deshalb auch eine Strategie mit entsprechenden Leitsätzen notwendig. Die Massnahmen sind folgendermassen zu ergänzen: h) Neue Zielwerte für Pro-Kopf-CO2-Ausstoss <i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Es stimmt, dass die Aussagen im Objektblatt inzwischen teilweise überholt sind. Eine Überarbeitung der Inhalte wird im Rahmen einer nächsten Anpassung erfolgen.
731 VE1.2 Energie			Die unter Massnahme F aufgeführte Tendenz zu einer Glasarchitektur ist auch für das Stadtbild, Stadtklima und die Akustik schädlich, dies wären somit weitere Gründe zur Überprüfung des Bau- und Planungsgesetzes zu dieser Thematik. <i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein St. Johann</i>	Zur Kenntnis genommen.
732 VE1.2 Energie			Dieses Objektblatt ist hier systemfremd. <i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>	Die Anpassung des Objektblatts VE1.2 Energie wurde aufgrund dem baldigen Wegfall einer provisorischen Festlegung nötig. Ein inhaltlicher Zusammenhang zur Anpassung Mobilität liegt nicht vor.
733 VE1.2 Energie			Neues kantonales Energiegesetz und die nationale Energiestrategie muss sich niederschlagen. g <u>und CO2-Ausstoss.</u> <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt, umverkehr</i>	Nicht berücksichtigt. Es stimmt, dass die Aussagen im Objektblatt inzwischen teilweise überholt sind. Eine Überarbeitung der Inhalte wird im Rahmen einer nächsten Anpassung erfolgen.
734 VE1.2 Energie			Wir fragen uns, weshalb dieses Objektblatt hier erscheint.	Die Anpassung des Objektblatts VE1.2 Energie wurde aufgrund dem

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
				baldigen Wegfall einer provisorischen Festlegung nötig. Ein inhaltlicher Zusammenhang zur Anpassung Mobilität liegt nicht vor.
			<i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>	
735	VE1.2 Energie		Zielsetzung (Frage fehlt oben): - Suffizienz als Ziel beim Energiverbrauch im Rahmen der Mobilität fehlt.	Nicht berücksichtigt. Die Aussagen im Objektblatt sind inzwischen teilweise überholt. Eine Überarbeitung der Inhalte wird im Rahmen einer nächsten Anpassung erfolgen. Die Aufnahme der Thematik "Suffizienz" wird dann zumal geprüft.
			<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	
736	VE1.2 Energie		Im neu eingefügten Abschnitt zur Baubewilligungspflicht für Solaranlagen wird mit Verweis auf Artikel 18a RPG ausgeführt, dass die Baubewilligungspflicht für Solaranlagen auf Kulturdenkmälern von kantonaler oder nationaler Bedeutung beibehalten wurde. Dazu wird auf das basel-städtische Denkmalverzeichnis vom 23. Juni 1981 verwiesen, das die vom Bund als Kulturdenkmäler bezeichneten Bauten und Anlagen umfasse. Gemäss dem neu eingeführten Planungsgrundsatz D bedürfen demnach Solaranlagen auf Bauten und Anlagen, die im kantonalen Denkmalverzeichnis vom 23. Juni 1981 eingetragen sind, stets einer Baubewilligung. Diese Ausführungen und Vorgaben sind nach Auffassung des Bundes unvollständig; Gemäss Artikel 32b Buchstabe a-f RPV umfasst der Begriff «Kulturdenkmäler von kantonaler oder nationaler Bedeutung» eine Reihe von weiteren Objekten, insbesondere auch Gebiete, Baugruppen und Einzelelemente gemäss ISOS mit Erhaltungsziel A. Auftrag für die Überarbeitung: Der Kanton wird aufgefordert, das Objektblatt VE1.2 hinsichtlich der Baubewilligungspflicht für Solaranlagen gemäss Art. 32b Buchstabe. a-f RPV zu ergänzen, ebenso der neue Planungsgrundsatz D.	Berücksichtigt. Das Objektblatt VE1.2 Energie wird gemäss den Anforderungen geändert.
			<i>Eingabe von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE</i>	
737	VE1.2 Energie	Planungsgrundsatz	D Suffizienz fehlt.	Nicht berücksichtigt. Die Aussagen im Objektblatt sind inzwischen teilweise überholt. Eine Überarbeitung der Inhalte wird im Rahmen einer nächsten Anpassung erfolgen. Die Aufnahme der Thematik "Suffizienz" wird dann zumal geprüft.
			<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	