



## Fragebogen für die öffentliche Vernehmlassung

- **Kantonaler Richtplan, Anpassung Mobilität**
- **Teilrichtplan Velo, Anpassung 2018**
- **Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege, Erarbeitung 2018**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bitten Sie, Ihre Stellungnahme anhand des nachfolgenden Befragungsrasters auszufüllen und anschliessend elektronisch als Word-Dokument innerhalb der Vernehmlassungsfrist bis 30. November 2018 an die E-Mail-Adresse [planungsamt@bs.ch](mailto:planungsamt@bs.ch) zu senden. Dies erleichtert eine strukturierte Auswertung und erhöht damit die Aussagekraft der Vernehmlassungsergebnisse.

Falls Sie Ihre Stellungnahme lieber per Briefpost verschicken, können Sie diese an die folgende Adresse senden:

Bau- und Verkehrsdepartement  
Städtebau & Architektur  
Planungsamt  
Postfach  
4001 Basel.

### Angaben zur Vernehmlassungsadressatin / zum Vernehmlassungsadressaten

Institution	VCS beider Basel
Kontaktperson für Rückfragen	Stephanie Fuchs, Geschäftsführerin
Strasse, Nummer	Gellertstrasse 29
PLZ/Ort	4052 Basel
E-Mail	Info@vcs-blbs.ch
Telefon	061 311 11 77

## KANTONALER RICHTPLAN, ANPASSUNG MOBILITÄT

### A. ALLGEMEINES / ÜBERGEORDNETES

1. Stimmen Sie den Anpassungen des kantonalen Richtplans grundsätzlich zu?

Ja  Nein

Begründungen/Bemerkungen:

Formelles:

- Verwendete Abkürzungen: Agglomerationsprogram Basel AggloP, EuroAirport Basel-Mulhouse EAP, Erläuterungsbericht EB, Flankierende Massnahmen FlaMas, FussgängerInnen FG, Lichtsignalanlagen LSA, motorisierter Individualverkehr MIV, öffentlicher Verkehr ÖV, Parkplatz PP, Richtplan RP, Regierungsrat RR, Schweiz CH, Teilrichtplan TR, Stellungnahme SN.

- Die Darstellung der Anpassung ist unmöglich, lesehinderlich und erschwert – bewusst oder nicht – das Nachvollziehen der Änderungen. Aufgehobenen/ersetzte Passagen sollten wie die neu eingefügten direkt im Fliesstext als gestrichener Text erscheinen, nicht als Randnotizen.

Inhaltliches:

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

Vgl. auch Begründungen zu Frage 2.

- 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 absplitten, s. unten), Befreiung Begegnungszonen von PP, Ausweitung T30 auf innerorts.

2. Fehlen aus Ihrer Sicht Inhalte und/oder Massnahmen?

Ja  Nein

Begründungen/Bemerkungen:

1. - 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 Herausforderung – insbesondere 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 des schweizerischen Anteils am internationalen Flug- und Schiffsverkehr, entfallen in der Schweiz 38 % der Treibhausgas-Emissionen auf den Verkehr.<sup>1</sup> 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 CO<sub>2</sub>- 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.

<sup>1</sup> [https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/klima/fachinfo-daten/entwicklung\\_der\\_emissionenvontreibhausgasenseit1990april2016.xlsx.download.xlsx/entwicklung\\_der\\_emissionenvontreibhausgasenseit1990.xlsx](https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/klima/fachinfo-daten/entwicklung_der_emissionenvontreibhausgasenseit1990april2016.xlsx.download.xlsx/entwicklung_der_emissionenvontreibhausgasenseit1990.xlsx)

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).

- 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.

- 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.

## B. ERLÄUTERUNGSBERICHT

3. Haben Sie Anmerkungen zum Erläuterungsbericht?

Ja       Nein

Wenn ja, welche sind dies?

Nicht behördenverbindlich.

## C. RICHTPLANTEXT (OBJEKTBLÄTTER)

4. Stimmen Sie den Anpassungen der Strategie ST11 zu?

Ja       Nein

Begründungen/Bemerkungen:

- Im Titel fehlt umwelt- und klimaschonende Mobilität

### Erläuterungen:

- 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.

- Beim Reduktionsgebot von mind. -10% MIV fehlt folgender Hinweis: "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).

Strategischer Entscheid:

- Wir lehnen die Bahnanbindung des EAP als Flugverkehrs-Förderung dezidiert ab.
  - 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.
  - Wir lehnen jeden PP-Bau ohne mindestens 1:1-Kompensation ab.
  - 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."* Alle Aussagen im Richtplintext 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 wird.
  - Es fehlt die konkrete Priorisierung "Verkehrssicherheit vor Leistungsfähigkeit".
- Teile des strategischen Entscheides, die wir z.T. mit weitergehenden Forderungen unterstützen
- Das bestehende Strassennetz wird nach dem Prinzip der angebotsorientierten Verkehrsplanung bewirtschaftet.
  - Massiv ausgebautes, nutzergerechtes Fuss- und Veloverkehrswegenetz (Platz, Sicherheit, Betrieb/LSA).
  - 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.
  - Vermeidung von Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrs durch den fahrenden und stehenden motorisierten Individualverkehr.
  - Förderung Sharing-Systeme und weiterer innovativer 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.

5. Objektblatt A1 Agglomerationsprogramm: Sind Sie mit den Anpassungen einverstanden?

Ja       Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- AggloP sollen innerhalb NAF einen weit grösseren Finanzanteil von mind. 50% erhalten.</li> </ul>
--------------	---

Zielsetzungen	Die Anteile des Fuss-, des Velo- und des öffentlichen Verkehrs sollen nicht nur spürbar, sondern <u>massiv</u> erhöht werden. Umgekehrt besteht nicht bloss das Ziel, sondern die <u>gesetzliche Vorgabe</u> , nicht nur das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs deutlich zu bremsen, sondern ihn <u>auf BS-Gebiet bis 2020 um mindestens 10% gegenüber 2010 einzudämmen</u> .
Planungsgrundsatz	Der Kanton sorgt dafür, dass die Gemeinden, <u>Bevölkerung, Parteien und Organisationen eng einbezogen</u> werden.
Planungsanweisung	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....

Weitere Bemerkungen:

Folgende Projekte sind zu streichen:

- Ü7 Bahnanbindung EAP
- Ü19 Sanierung A2 (Osttangente). An Stelle: Kapazitätsreduktion und Verlegung in Untergrund bzw. Einhausung (z.B. analog Schwamendingen).
- 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

6. Stimmen Sie den Leitsätzen der Mobilität zu?

Ja       Nein

Wenn nein, welchen Leitsätzen / Aussagen stimmen Sie nicht zu?

40 - (...) Der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr – sind mit hoher Priorität zu fördern und der MIV zu reduzieren (§13 ff USG BS). (...) Eine optimale regionale, nationale und internationale Erreichbarkeit ist für den umwelt- und klimaschonenden Personen- und Güterverkehr sicherzustellen.

41 - Ergänzen: 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.

- Ergänzen: Fuss- und Veloverkehr werden gegenüber dem MIV bevorzugt (§ 13b, Abs. 3 USG BS).

42–44 - Der ÖV-Vorrang im Titel ist in den Leitsätzen nicht enthalten. Ergänzen: Der ÖV hat Vorrang vor dem MIV.

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.

46 - Erneut wird §13 USG BS weder vollständig noch korrekt wiedergegeben. (...) die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs auf Kantonsgebiet muss bis zum Jahr 2020 um mindestens 10% gegenüber dem Zustand 2010 reduziert werden. (...)

- Ergänzen: 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.

- 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 Dosieranlagen der Stadtbevölkerung nicht mehr Verkehr als verträglich zugemutet werden. Der Verkehr wird höchstens dort zurückgehalten, wo er auch verursacht wird, was verursachergerecht ist.

47 - Der Parkraum ist in der Stadt zu reduzieren und 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.

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.~~

49 - 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, solange dadurch der Anteil am umwelt- und klimaschonenden Güterverkehr markant gesteigert werden kann.

50 - Beim überregionalen Güterumschlag und dem landseitigen Transport sind prioritär bevorzugte Bedingungen für die Transportkette Schiff-Bahn gegenüber dem Lastwagenverkehr zu schaffen.

51 - Der städtische Güterverkehr ist räumlich und zeitlich stärker zu bündeln, vor allem um die Innenstadt und die Wohnquartiere sowie die Lärmsituation und Luftbelastung zu entlasten. Leerfahrten werden sanktioniert, eine erhöhte Fahrzeugauslastung sowie Optimierungen bei den Zustellungen sind anzustreben.

7. Objektblatt M1.1 Eisenbahn: Sind Sie mit den Anpassungen einverstanden?

Ja       Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

Ausgangslage	
Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ein zusätzlicher Juradurchstich ist zwingend, ohne diesen wird u.a. nicht die ganze (und kostspielige) Kapazität des Herzstückes nutzbar.</li> <li>- Der Bahnanschluss EAP ist zu streichen.</li> <li>- Es genügt nicht, den Schienengüterverkehr zu fördern (pull-Massnahme), parallel dazu ist der Transitgüterverkehr auf der Strasse aktiv und markant zu reduzieren (push-Massnahme).</li> </ul>
Planungsgrundsatz	
Planungsanweisung	Ergänzen: Die Planung eines neuen Juradurchstichs ist entschieden voranzutreiben.
Örtliche Festlegung	Streichen: Massnahme Ü7, Bahnanschluss EAP

Weitere Bemerkungen:

--

8. Objektblatt M1.2 Tram: Sind Sie mit den Anpassungen einverstanden?

Ja       Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

Ausgangslage	- Das Tramnetz ist der stadtgerechte ÖV für die Feinverteilung und daher das zentrale Rückgrat innerhalb der Stadt. Der Tramverkehr darf nicht aufgrund S-Bahn-Ausbau ausgedünnt werden.
Zielsetzungen	<p>- 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 einen Ort das Tramnetz am andern Ort auszubauen.</p> <p>- Die Innenstadt ist nicht primär vom Tramverkehr zu entlasten. Erstes Ziel muss die optimale Trammerschliessung der Innenstadt sein.</p> <p>- Pünktlichkeit (z.B. an den Bahnhöfen) ist über die Reisezeit zu setzen. Hauptziel ist, dass die Transportkette funktioniert.</p> <p>- Ebenso wichtig wie die Erschliessung künftiger Entwicklungsgebiete ist die Erschliessungsverbesserung bestehender Gebiete (vgl. unten zu Tram 30).</p> <p>- Es fehlt das Ziel, den Tramverkehr in die Citylogistik einzubeziehen (Güter-, Entsorgungstransport, etc.)</p>
Planungsgrundsatz	
Planungsanweisung	Es fehlt ein zeitlicher Realisierungshorizont. 2020 ist übermorgen.
Örtliche Festlegung	<p>b) Grenzachertram, Festsetzung</p> <p>e), f) Tram 30, Festsetzung</p> <p>h) Verlängerung Tram 11, Zwischenorientierung</p> <p>l) Tram Allschwil-Letten, Zwischenorientierung</p> <p>k) Tram Dreispitz, Zwischenorientierung</p>

Weitere Bemerkungen:

<p>- Es fehlt Konfliktvermeidung mit Veloverkehr durch Vermeidung Kap-Haltestellen und/oder mit velofreundlichen Trangleisen.</p> <p>- 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 Trangleis und Autotüren.</p>
---

9. Objektblatt M1.3 Car-Terminals: Sind Sie mit den Anpassungen einverstanden?

Ja       Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

Ausgangslage	- Es ist nicht nachvollziehbar, inwiefern Basel vom Fernlinien- und Reisebusnetz "profitieren" soll.  - Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb Car-Infrastrukturen in der Kernstadt "fehlen" sollen, sie gehören schlicht nicht hierhin, s. unten.
Zielsetzungen	Ablehnung.
Planungsgrundsatz	Ablehnung.
Planungsanweisung	Ablehnung.
Örtliche Festlegung	Ablehnung.

Weitere Bemerkungen:

- Es ist nicht Aufgabe der öffentlichen Hand, privaten Reisebussen auf öffentlichem Grund Parkraum zu schaffen. Wir lehnen alle entsprechenden Zielsetzungen und Planungen ab.  - 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.
---

10. Objektblatt M2.1 Nationalstrassen: Sind Sie mit den Anpassungen einverstanden?

Ja       Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

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.  - 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.
Zielsetzungen	Ablehnung.
Planungsgrundsatz	Ablehnung.
Planungsanweisung	Ablehnung.
Örtliche Festlegung	- Alle Projekte streichen.  - 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.  - Verlegung A2 (Osttangente) in den Untergrund, ohne Kapazitätserweiterung bzw. Einhausung (analog Schwamendingen).



Weitere Bemerkungen:

Wir lehnen jede Erhöhung der Kapazitäten auf Nationalstrassen ab und verlangen die Verlagerung eines Grossteils des Verkehrs auf klima- und umweltschonende Verkehrsträger.

11. Objektblatt M2.2 Kantonsstrassen: Sind Sie mit den Anpassungen einverstanden?

Ja           Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

Ausgangslage	
Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lärmsanierung fehlt, obwohl seit März 2018 die Sanierungsfrist nach 30 Jahren def. ausgelaufen ist. Es herrscht ein Vollzugsnotstand, für den der Kanton verantwortlich ist.</li> <li>- Luftreinhaltung fehlt, obwohl gerade entlang vielbefahrenen Kantonsstrassen die Grenzwerte für NOx und PM10 sowie PM2.5 und Ozon überschritten sind.</li> <li>- 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.</li> <li>- Beim Fahrtenmodell sind die Überprüfung und Sanktionierung von Fahrtenüberschreitungen zuverlässig und wirksam sicherzustellen.</li> </ul>
Planungsgrundsatz	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrslenkende Massnahmen sind zwingend, sowohl innerhalb des Kantonsgebietes wie auch auf den Einfallsachsen. Dosiersysteme müssen übermässigen Verkehr am Stadtrand regulieren.</li> <li>- Neue Entwicklungsgebiete sind optimal an das <u>Strassennetz</u> ÖV- und Velowegnetz anzubinden. <del>ohne die umliegenden Quartiere unnötig zu belasten.</del></li> <li>- Quartierparkings werden gefördert, <u>solange oberirdisch PP im Verhältnis mindestens 1:1 aufgehoben und die Parkings nicht der öffentlichen Nutzung freigegeben werden.</u></li> <li>- <u>Alle</u> öffentlichen Parkplätze <u>werden lenkungswirksam</u> bewirtschaftet.</li> </ul>
Örtliche Festlegung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wir lehnen jede Kapazitätserweiterung für den MIV (auch getarnt als Umgestaltung Strassenraum) ab. Wo Radstreifen fehlen, sind diese an Stelle von Längsparkierung zu markieren, dies insbesondere auch entlang Tramschienen.</li> <li>- f) Fortsetzung Veloverbesserungen bis Bf Basel SBB, in beide Richtungen</li> </ul>

Weitere Bemerkungen:

12. Objektblatt M3.1 Fussverkehr: Sind Sie mit den Anpassungen einverstanden?

Ja                   Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

Ausgangslage	- 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.
Zielsetzungen	- Es fehlt ein quantitatives Modalspliz-Ziel. - Es fehlt Signalisation/Wegleitung der wichtigen Fusswege. - Aufenthaltsqualität im Strassenraum muss auch Sitzgelegenheiten beinhalten (insbesondere für SeniorInnen, schwangere Frauen, Kleinkinder mit Begleitung etc.).
Planungsgrundsatz	- Es fehlt die Vorgabe, dass das Fusswegnetz möglichst dicht sein muss.
Planungsanweisung	- Es fehlt eine Zeitvorgabe für das Umsetzungsprogramm. - Die Umsetzung muss regelmässig evaluiert werden.
Örtliche Festlegung	- Mehr Projekte müssen Festlegungen sein, um einen zügigen Ausbau des Fusswegnetzes zu gewährleisten.

Weitere Bemerkungen:

Vgl. unsere SN zu TR Fussverkehr.

13. Objektblatt M3.2 Veloverkehr: Sind Sie mit den Anpassungen einverstanden?

Ja                   Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

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.  - Innerorts ist das Velo <u>generell</u> das schnellste Verkehrsmittel.
Zielsetzungen	- Der Veloverkehr <del>soß</del> <u>wird</u> konsequent gefördert <del>werden sowie und muss</del> zur Reduktion des motorisierten Pendler- und Freizeitverkehrs <del>bei gleichzeitiger Erhöhung des Anteils des ÖV und des Fussverkehrs</del> beitragen.  - Verkehrsregime wie Velostrassen und Velobahnen sollen den Radius und den Verkehrsfluss des Veloverkehrs erweitern. - Die Anzahl Velounfälle muss massiv gesenkt werden. - Es fehlt ein quantitatives Modalsplit-Ziel. - Es fehlt Signalisation/Wegleitung der wichtigen Fusswege. - 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). - Die Veloinfrastruktur soll zu einer entspannten Verkehrssituation und -kultur beitragen.

Planungsgrundsatz	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- Konflikte mit dem Fussverkehr sollen gezielt vermieden werden.</li> <li>- Der Veloverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr <del>zugunsten sicherer und schneller Verbindungen</del> prioritär behandelt.</li> </ul>
Planungsanweisung	- Die Umsetzung muss regelmässig evaluiert werden.
Örtliche Festlegung	

Weitere Bemerkungen:

Vgl. unsere SN zum TR Velo.

14. Objektblatt M5.1 Hafenanlagen: Sind Sie mit den Anpassungen einverstanden?

Ja       Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

Ausgangslage	- Das Transportmittel Schiff ist derzeit noch keineswegs umweltfreundlich. Der Schadstoff-Ausstoss ist massiv. Es ist umweltfreundlicher als der reine Strassentransport.
Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ergänzen: Die Schifffahrt ist 2050 klimaneutral.</li> <li>- Das wirtschaftliche Interesse an der Stadtentwicklung auf Hafengebiet darf nicht Treiber suboptimaler Hafenlösungen sein.</li> </ul>
Planungsgrundsatz	
Planungsanweisung	
Örtliche Festlegung	

Weitere Bemerkungen:

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

**15. Objektblatt M6.1 Umschlagsanlagen: Sind Sie mit den Anpassungen einverstanden?**

Ja             Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

Ausgangslage	
Zielsetzungen	
Planungsgrundsatz	
Örtliche Festlegung	

Weitere Bemerkungen:

**16. Objektblatt VE1.2 Energie: Sind Sie mit den Anpassungen einverstanden?**

Ja             Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

Ausgangslage	
Planungsgrundsatz D	- Suffizienz fehlt.

Weitere Bemerkungen:

Zielsetzung (Frage fehlt oben):  
- Suffizienz als Ziel beim Energiverbrauch im Rahmen der Mobilität fehlt.

**D. RICHTPLANKARTE**

**17. Haben Sie Anmerkungen zur Richtplankarte?**

Ja             Nein

Wenn ja, welche sind dies?

- Die Richtplankarte ist schlecht lesbar.
- Die Signaturen sind schlecht, z.T. zu ähnlich.
- Überlappende Signaturen sind kaum mehr erkennbar.
- Die Projekte sind nicht nummeriert (z.B. analog AggloP).

**E. WEITERE BEMERKUNGEN**

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 Planungsgrundsätze ab.

- Wir verlangen die Plafonierung der Flugbewegungen maximal auf dem heutigen Stand, eine Nachtflugsperrung von 22 bis 06 Uhr, die streng kontrolliert und sanktioniert wird.

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Besten Dank für Ihre Bemühungen.

## TEILRICHTPLAN VELO, ANPASSUNG 2018

### A. ALLGEMEINES / ÜBERGEORDNETES

1. Stimmen Sie den Anpassungen des TRP Velo grundsätzlich zu?

Ja           Nein

Begründungen/Bemerkungen:

- Wegen Mängel wie nachstehend ausgeführt.

2. Fehlen aus Ihrer Sicht Inhalte und/oder Massnahmen?

Ja           Nein

Begründungen/Bemerkungen:

- Definition der Nutzergruppen fehlt, sie muss Fahrvermögen, Fahrzeugtyp, Fahrgeschwindigkeit einbeziehen.

- Es fehlen konkrete Qualitätskriterien für Basis- und Pendlerrouen und Zielvorgaben für die zeitliche Umsetzung.

- Es fehlen Erklärungen zu diversen Begrifflichkeiten (Velo, E-Bike, FäG, usw.).

- Zudem fehlen Angaben, wie die verschiedenen Formen von E-Bikes und FäGs in den Strassenverkehr integriert werden und wo diese Fahrzeuge verkehren sollen.

- Auch ist zu erklären, welchen Stellenwert FäGs im Kontext anderer Verkehrsarten haben sollen und wie sich Basel den Umgang mit FäGs auf Fussverkehrsflächen vorstellt.

- Es ist darzulegen, unter welchen Umständen und wie der Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen/Wegen mit dem Fussverkehr zu führen ist.

- Aufgrund des Verdrängungskampfes im Strassenverkehr ist die Versuchung gross, Fussverkehrsflächen für den Veloverkehr freizugeben. Das dient weder den FG noch den Velofahrenden. Velofahrenden ist grundsätzlich ein sicherer Platz auf der Strasse oder auf eigenen Velowegen zu reservieren.

- Es sind Kampagnen zu lancieren oder unterstützen, welche eine freundliche Verkehrskultur zwischen FG und Velofahrenden fördern.

### B. STRATEGIE- UND MASSNAHMENBERICHT TRP VELO

3. Strategie: Stimmen Sie den Anpassungen in Kapitel 3 sowie der Zusammenführung von Strategie und Grundsätzen in einem Kapitel zu?

Ja           Nein

Begründungen/Bemerkungen:

**ST 1 Sicheres Velofahren auf allen Strassen**

- Das bestehende Veloroutennetz soll an die Bedürfnisse aller Benutzergruppen (unsichere, schnelle, mit Cargo Bike, etc.) angepasst werden.

- Anerkannte Gefahrenstellen sind zügig umgehend zu sanieren.

**ST 2 Direkte Erreichbarkeit wichtiger Ziele**

- Anschlüsse an die offiziellen Routen des Kantons Basel-Landschaft sowie an die Routen der Nachbargemeinden in der Schweiz, in Frankreich und Deutschland sind direkt, sicher und attraktiv gewährleistet.

**ST 3 Abdeckung verschiedener Zielgruppen**

- Das Veloroutennetz bietet allen Nutzergruppen geeignete Verbindungen und genügend Platz.

**ST 4 Führungsprinzip**

- Der Veloverkehr wird im Sinne einer städtischen Mobilitätskultur in der Regel gemeinsam mit dem fahrenden motorisierten Verkehr auf einem sicheren Platz auf der Fahrbahn oder auf separaten Velowegen geführt.  
 - Auf bestimmten Abschnitten des dem Veloroutennetz ist eine bauliche Trennung zwischen Velofahrenden und motorisiertem Verkehr wenn immer möglich umzusetzen. ~~Dies betrifft bei: (...)~~

**ST 5 Priorisierung der Veloinfrastruktur**

- Der Veloverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr ~~zugunsten sicherer und schneller Verbindungen~~ zugunsten sicherer und schneller Verbindungen prioritär behandelt.  
 - Die Planung und Umsetzung der Infrastruktur für den Individualverkehr auf dem Veloroutennetz berücksichtigt die Bedürfnisse der verschiedenen Velofahrenden.

**ST 6 Gute und genügende Abstellanlagen**

- Spezialvelos (z.B. Cargo Bikes, Liegevelos) und Velos mit Anhängern sind ausreichend zu berücksichtigen.

**ST 7 Betrieb und Unterhalt**

- Die Veloinfrastruktur wird entsprechend ihrer Bedeutung analog zu den Verkehrsinfrastrukturen des übrigen Strassenverkehrs unterhalten und betrieben. Beim Winterdienst werden die Pendler Routen gegenüber dem MIV bevorzugt geräumt.  
 - Baustellenbedingte Umleitungen und Sperrungen für den Veloverkehr sind wenn immer möglich nach Möglichkeit zu vermeiden. Die Verkehrsführung bei zwingenden Umleitungen ist sorgfältig zu planen, nachvollziehbar umzusetzen und sie weist keine Sicherheitsdefizite auf. Eine frühzeitige Signalisation ist sicherzustellen.  
 - Es werden ausschliesslich velotaugliche Stahlplatten verlegt, was nachts extrem relevant ist (verlässliche Anrampung, kein Teergebröckel)

Weitere Bemerkungen:

**4. Konzept: Sind Sie mit den Anpassungen in Kapitel 4 einverstanden?**

Ja       Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

4.1 Veloroutennetz	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die LSA müssen auf die Velo-Geschwindigkeit abgestimmt sein (grüne Welle fürs Velo).</li> <li>- Es sind auf Velorouten <u>keine</u> Gefahrenstellen akzeptabel.</li> <li>- Velostrassen und Velobahnen sollen das Nebeneinanderfahren und Überholen erleichtern.</li> <li>- Es fehlen weiterhin konkrete Qualitätsstandards für Velorouten. Wir verweisen dazu auf die SN von Pro Velo, Kap. 4.1.3.</li> </ul>
4.2 Veloparkieranlage	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ebenerdige Abstellanlagen sind Doppelparkern vorzuziehen.</li> <li>- Velo-PP müssen stets fahrend erreichbar sein. Ein Schieben über Treppenschienen ist nur im Ausnahmefall zulässig (Negativbeispiel Velo-PP Bf Basel SBB Ostseite).</li> <li>- Wetterschutz ist wo immer möglich zu gewährleisten.</li> </ul>

Weitere Bemerkungen:

- Titel Konzept ändern: Anforderungen an Routennetz und Veloparkierung
- Wie erwähnt fehlen immer noch messbare Qualitätskriterien und Umsetzungsfristen für das Routennetz.

**5. Massnahmen: Sind Sie mit den Anpassungen in Kapitel 5 einverstanden?**

Ja             Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

5.1 Veloroutennetz	- s. weitere Bemerkungen, da hier nur eine Zeile einfüllbar.
5.2 Veloparkieranlage	- s. weitere Bemerkungen, da hier nur eine Zeile einfüllbar.

Weitere Bemerkungen:

<p><u>Veloroutennetz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Verbindung Bettingen - Grenzach.</li><li>- mind. Velostreifen auf allen Ringstrassen, allenfalls Umwidmung MIV-Fahrspur. Grüne Welle für Velofahrende.</li><li>- Öffnung Wolfsschlucht-Promenade bergwärts für Velos und langsame E-Velos (Kindertransport in Veloanhänger).</li><li>- Verbindung Rhein - Birsstrasse (Birkopfweglein)</li><li>- Zufahrt Rümelinsplatz via Spiegelgasse - Schneidergasse - Hutgasse. Auch via Grünpfahlgasse prüfen.</li><li>- Fahrdynamik von Velofahrenden (keine engen Radien und Bögen, keine kleinwinklige Querung Tramschienen) muss berücksichtigt werden (quasi analog Schleppkurven LKW).</li><li>- Vermeiden Kap-Haltestellen und/oder velofreundliche Tramgleise</li></ul> <p><u>Veloparkieranlagen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Bestehende Auto-Parkings (teilweise) in Veloparkings umwidmen.</li><li>- Leere EG-Flächen in Veloparkings umwidmen (analog Haarlem, Utrecht/NL).</li><li>- Es fehlen Angaben zu Velo-Verleihstationen.</li></ul>
--

**6. Umsetzung**

Haben Sie Anmerkungen zu den Anpassungen in diesem Kapitel?

Ja             Nein

Wenn ja, welche sind dies?

<ul style="list-style-type: none"><li>- Auch viele einzelne Verbesserungen über die Stadt verteilt werden kaum wahrgenommen. Gezielte Verbesserungen jeweils entlang der gleichen Route haben sofort einen spürbaren Effekt, zumindest auf der betreffenden Route.</li><li>- Fehlende Umsetzungsfristen für den TR Velo, Zeitplan ist nun definitiv dringend.</li><li>- Bisherige Präsentationen der Umsetzungspläne wirkten mutlos und zögerlich.</li></ul>
--

**C. KARTE TRP VELO**

**7. Haben Sie grundsätzlich Anmerkungen zur Karte des TRP Velo?**

Ja             Nein

Wenn ja, welche sind dies?

<ul style="list-style-type: none"><li>- Die Standorte von Velostationen und Bike&amp;Ride-Anlagen sind im Plan deutlicher darzustellen.</li></ul>
---



- Zudem ist im Plan besser darzustellen, wenn Strassenabschnitte sowohl Basisrouten wie auch Pendlerrouten sind.

**8. Veloroutennetz**

a) Fehlen aus Ihrer Sicht Verbindungen im Basis- oder Pendlerroutennetz?

Ja       Nein

Wenn ja, welche Verbindung fehlt?

Basisroute	- Verbindung Barfüsser- bis Münsterplatz.
Pendlerroute	- St. Galler-Ring - Strassburgerallee - Mühlhauserstasse

Weitere Bemerkungen:

s. sep. Dokument

b) Fehlen aus Ihrer Sicht kantonale Veloparkieranlagen?

Ja       Nein

Wenn ja, welche Anlage fehlt?

Velostation	
Bike&Ride-Anlage	

Weitere Bemerkungen:

**D. ERLÄUTERUNGSBERICHT TRP VELO**

9. Haben Sie Anmerkungen zum Erläuterungsbericht des TRP Velo?

Ja       Nein

Wenn ja, welche sind dies?

Nicht behördenverbindlich.

**E. WEITERE BEMERKUNGEN**

Besten Dank für Ihre Bemühungen.

## TEILRICHTPLAN FUSS- UND WANDERWEGE, ERARBEITUNG 2018

### A. ALLGEMEINES / ÜBERGEORDNETES

1. Sind Sie mit den Grundzügen / generellen Zielsetzungen des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege einverstanden?

Ja       Nein

Begründungen/Bemerkungen:

2. Fehlen aus Ihrer Sicht Inhalte und/oder gibt es Themen, die zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja       Nein

Begründungen/Bemerkungen:

- Es fehlen Erklärungen zu diversen Begrifflichkeiten (Fusswegnetz, übrige Fussverkehrsverbindungen, Stadtnetz, kantonales Netz, usw.).
  - Eine Unterteilung in ein kantonales und städtisches Fusswegnetz macht dann Sinn, wenn eine klare Differenzierung erkennbar ist. Die im TRP FW aufgezeigte Differenzierung ist noch zu vage. In der Strategie ST3 (Nutzergruppe) wird eine Differenzierung nach Personengruppen (Kinder, ältere Menschen sowie Personen im Alltag, in der Freizeit und auf dem Arbeitsweg und als Tourist) gemacht. Letztendlich sind aber alle Fussverkehrsflächen (ob kantonales und städtisches Fusswegnetz) sicher, direkt und komfortabel auszugestalten. Dem schmalen Trottoir ist es egal, wieviele Fussgänger es benutzen, dem Fussgänger ist es aber nicht egal, wie schmal und unsicher ein Trottoir ist.
  - Ein wesentliches Unterscheidungskriterium ist aber die Quartierbezogenheit des Routennetzes. Ein kantonales Fusswegnetz weist quartierübergreifende Verbindungen auf, während das städtische Fusswegnetz primär quartierbezogene Verbindungen beinhaltet. Die entsprechenden Texte sind analog anzupassen.
  - Wir anerkennen, dass die kant. Fachstelle für Fuss- und Wanderwege zur Planung, Erstellung und Erhaltung von Fuss- und Wanderwegnetzen geeignete Fachorganisationen beziehen und ihnen mittels Leistungsvereinbarungen konkrete Aufgaben übertragen kann.

### B. STRATEGIE- UND MASSNAHMENBERICHT TRP FW

3. Strategie:

- a) Sind Sie mit den Teilstrategien ST1–ST8 und Grundsätzen des Fusswegnetzes einverstanden?

Ja       Nein

Begründungen/Bemerkungen:

- ST 2 Direkte Erreichbarkeit wichtiger Ziele**

  - Es fehlen qualitative Angaben zu Komfort und Aufenthaltsqualität.
  - Es fehlen Aussagen zur Dichte des Netzes.
  - Es fehlen Angaben zur sozialen Sicherheit der Wege, Beleuchtung, Belebtheit etc.

**ST 3 Abdeckung verschiedener Nutzergruppen**

  - Es fehlen Definitionen zu den Nutzergruppen.

**ST 4 Führungsprinzip**

- Der Fussverkehr wird ~~in der Regel~~ getrennt vom rollenden Verkehr entlang von Strassen und auf Wegen geführt.
- Die Koexistenz verschiedener Verkehrsmittel darf kein Vorwand sein, dem Fussverkehr die nötige separate Verkehrsfläche nicht zur Verfügung zu stellen.
- Auf gemeinsamen Flächen mit dem Autoverkehr z.B. in Begegnungszonen wird der Fussgängervortritt konsequent durchgesetzt. Der Autoverkehr wird entsprechend geschult und gegebenenfalls sanktioniert.

**ST 5 Priorisierung der Fussverkehrsinfrastruktur**

- Der Fussverkehr wird gegenüber dem fahrenden und stehenden motorisierten Individualverkehr ~~insbesondere in Wohnquartieren und in der Innenstadt~~ zugunsten der Fussverkehrssicherheit, des Gehflusses sowie der Wohn- und Aufenthaltsqualität prioritär behandelt.

**ST 6 Gute Ausgestaltung und Möblierung**

- Alle ÖV-Haltestellen verfügen über einen Wetterschutz.
- **Alle ÖV-Haltestellen mit mehreren Haltekanten verfügen über leicht lesbare Wegweisung.**

b) Sind Sie mit den Teilstrategien ST9–ST15 und Grundsätzen des Wanderwegnetzes einverstanden?

Ja       Nein

Begründungen/Bemerkungen:

--

**4. Konzept:**

Sind Sie mit den Inhalten dieses Kapitels einverstanden?

Ja       Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

4.1 Fusswegnetz	
4.2 Wanderwegnetz	

Weitere Bemerkungen:

- Bei der Abwägung FGS oder flächiges Queren sind die Bedürfnisse von unsicheren, sehr jungen oder betagten, geh- und sehbehinderter Menschen stark zu gewichten. Sie sind auf genug Querungszeit und also den Fussgängervortritt am FGS angewiesen. Sie haben keinen Vorteil vom flächigen Queren, das für fitte erwachsene FussgängerInnen gedacht ist, die mitten im Verkehr den Überblick behalten.
- T30 generell innerorts – auch auf vielbefahrenen Strassen – ist die wirkungsvollste Massnahme für Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr.

**5. Massnahmen:**

a) Sind Sie mit den örtlichen Festlegungen des Fusswegnetzes einverstanden?

Ja       Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

Kantonales Fusswegnetz	
------------------------	--

Städtisches Fusswegnetz	
-------------------------	--

Weitere Bemerkungen:

--

b) Sind Sie mit den örtlichen Festlegungen des Wanderwegnetzes einverstanden?

Ja       Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

Kantonales Wanderwegnetz	Nicht beurteilt.
--------------------------	------------------

Weitere Bemerkungen:

--

## 6. Umsetzung

Haben Sie Anmerkungen zu diesem Kapitel?

Ja X      Nein

Wenn ja, welche sind dies?

- Es fehlt jeder Zeithorizont für die Umsetzung. - Es fehlt die Priorisierung.
---

## C. KARTE TRP FW

### 7. Allgemeines zur Karte

a) Haben Sie grundsätzlich Anmerkungen zur Karte des TRP Fuss- und Wanderwege?

Ja X      Nein

Wenn ja, welche sind dies?

- Bessere Darstellung, wenn kantonale Wanderwege und städtische Fusswege die selbe Verbindung benutzen. - Überlagerungen kant. Netz/Stadtnetz unklar: Grenzacherstrasse, Hegenheimerstrasse, Birsstrasse - Die Punkte mit den öV-Haltestellen sind grösser darzustellen.
--

**8. Fuss- und Wanderwegnetz**

a) Fehlen aus Ihrer Sicht Verbindungen im kantonalen oder städtischen Fusswegnetz?

Ja             Nein

Wenn ja, welche Verbindung fehlt?

Kantonales Fusswegnetz	
Städtisches Fusswegnetz	

Weitere Bemerkungen:

In Anlehnung SN Fussverkehr Region Basel:  
Kant. Netz: Zu den drei Linden, da Zugang zu weiterführender Schule  
Kant. Netz: Hirzbrunnenallee, da Zugang zum St. Clara Spital  
Kant. Netz: Eichenstrasse, da Zugang zum Merian Iselin Spital  
Kant. Netz: Wasgenring–Morgartenring–Laupenring–Holeestr., da quartierverbindend  
Kant. Netz: Gotthardstrasse, da Verbindung mit Nachbargemeinde Allschwil  
Kant. Netz: St. Johannis-Ring (Vogesenstr. – Burgfelderplatz), da quartierverbindend  
Kant. Netz: Schäferstrasse–Gstaltenrainweg, da quartierverbindend  
Stadtnetz: Gotenstrasse/Gotenwegli: Verbindung Rauracherstrasse – Rauracherwegli  
Stadtnetz: Anbindung Sportplatz Rankhof-Areal ab Hirzbrunnenstrasse u. Rankstrasse  
Stadtnetz: Wielandplatz: Verbindung Blauenstrasse – General Guisan-Strasse  
Stadtnetz: Im langen Loh, da quartierbezogen  
Stadtnetz: Dorenbachstrasse, da quartierbezogen

b) Fehlen aus Ihrer Sicht Verbindungen im kantonalen Wanderwegnetz?

Ja             Nein

Wenn ja, welche Verbindung fehlt?

Kantonales Wanderwegnetz	Nicht beurteilt.
--------------------------	------------------

Weitere Bemerkungen:

**D. ERLÄUTERUNGSBERICHT TRP FW**

9. Haben Sie Anmerkungen zum Erläuterungsbericht des TRP FW?

Ja             Nein

Wenn ja, welche sind dies?

Nicht behördenverbindlich.

**E. WEITERE BEMERKUNGEN**

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Danke für die Einladung zur Vernehmlassung.

Besten Dank für Ihre Bemühungen.