

Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt *

Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008

Gemäss §74 der Bau- und Planungsverordnung (BPV) vom 19. Dezember 2000 kann jedermann zum Richtplan Anregungen unterbreiten.

Zu Eingaben, die Belange der Richtplanung unmittelbar berühren, wird in einem Bericht Stellung genommen, der beim Hochbau- und Planungsamt eingesehen werden kann.

Stellungnahme zu den Anregungen, Bemerkungen und Anträgen aus der Bevölkerung, von Institutionen und Interessenvertretern/-innen

1. TEIL: Vorbemerkungen bis ST6

* Der kantonale Richtplan wurde vom Regierungsrat am 20. Januar 2009 erlassen.

Im ganzen Dokument gilt folgende Regel: ~~streichen~~ / ergänzen

Verweise in der Form von „s. Ziff. 7 / 3. Teil“ beziehen sich auf die 5 Teile, in die der vorliegende Bericht unterteilt ist.

Vorbemerkungen	
E Einleitung	
E1 Zweck des kantonalen Richtplans	
E2 Anlass zur Revision	
E3 Bilanz des kantonalen Richtplans Basel-Stadt von 1986	
E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans	
E5 Form des kantonalen Richtplans	
E6 Verbindlichkeit des kantonalen Richtplans	
E7 Stand der Koordination	
E8 Änderung des kantonalen Richtplans	
E9 Zusammenarbeit	
E10 Mitwirkung	
E11 Finanzierung	
E12 Monitoring und Controlling	
ST Strategie	
ST1-3 Querschnittsthemen	
ST4-6 Siedlung – Wohnen	
ST7-8 Siedlung – Wirtschaft	
ST9-10 Natur und Landschaft	
ST11-12 Mobilität	
ST13 Ver- und Entsorgung	
K Konzeptkarten	
K1 Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Basel und Umgebung	
K2 Freiraumentwicklung und -vernetzung	
K3 Die Grundzüge der räumlichen Entwicklung (Synthese)	
S Siedlung	
Leitsätze Siedlung (1–30)	
S1 Siedlungsstruktur	
S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)	
S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung	
S1.3 Hochhäuser	
S1.4 Siedlungsgliedernde Freiräume	
S1.5 Fahrende	
S2 Wirtschaft im Siedlungsraum	
S2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete	
S3 Verkehrsintensive Einrichtungen	
S3.1 Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen	
S3.2 Freizeit- und Sportgebiet St.Jakob	
S4 Siedlungsqualität	
S4.1 Freiraum	
S4.2 Familiengärten	
S4.3 Innenstadtaufwertung – Qualität im Zentrum	
S4.4 «Aktionsraum Rhein»	
S4.5 Ortsbildschutz	
S4.6 Lärmschutz	
S4.7 Störfallvorsorge	
S5 Öffentliche Bauten und Anlagen	
S5.1 Bauten, Anlagen und Betrieb der Universität (Sachplanung Universität)	
S5.2 Schulräume aufgrund Schulraumplanung	
S5.3 Spitalbauten (Spitalleitbild)	
S5.4 Sport- und Freizeitanlagen (Sachplanung Sport)	
NL Natur und Landschaft	
Leitsätze Natur und Landschaft (31– 39)	
NL1 Natürliche Lebensgrundlagen	
NL1.1 Fließgewässer	
NL1.2 Naturgefahren (Gefahrengebiete)	
NL2 Land- und Waldwirtschaft	
NL2.1 Landwirtschaftsgebiet	
NL2.2 Fruchtfolgeflächen	
NL2.3 Waldwirtschaft	
NL3 Natur und Landschaftsschutz	
NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore	
NL3.2 Landschaftsschutz	
A Agglomeration	
A1 Agglomerationsprogramm	
M Mobilität	
Leitsätze Mobilität (40– 49)	
M1 Öffentlicher Verkehr	
M1.1 Schienenfernverkehr (Personen und Güter)	
M1.2 Regio-S-Bahn	
M1.3 Tram	
M2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	
M2.1 Nationalstrassen	
M2.2 Kantonsstrassen	
M3 Langsamverkehr	
M3.1 Fussverkehr	
M3.2 Veloverkehr	
M4 Luftverkehr	
M4.1 EuroAirport (EAP)	
M5 Schifffahrt	
M5.1 Hafenanlagen: Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehscheibe	
M6 Güterverkehr	
M6.1 Güterverkehrslogistik	
VE Ver- und Entsorgung Leitsätze Ver- und Entsorgung (50–66)	
VE1 Versorgung	
VE1.1 Trink- und Brauchwasser	
VE1.2 Energie	
VE2 Entsorgung	
VE2.1 Abwasserableitung, Abwasserreinigung	
VE2.2 Abfall	
VE2.3 Altlasten	
Anhang	
AI Information und Mitwirkung der Bevölkerung	
AM Materialien	
AV Verzeichnisse	
Karte	
Übrige Anmerkungen	

1. Teil

2. Teil

3. Teil

4. Teil

5. Teil

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	
Gesamtbeurteilungen / Grundsätzliches / Allgemeine Bemerkungen / Einleitungen / / Würdigungen			
1.	Bund (UVEK; ARE)	<p><i>Gesamtbeurteilung</i></p> <p>Der Bund begrüsst, dass der Kanton Basel-Stadt als ausschliesslicher Stadtkanton, für den viele Anliegen der Raumentwicklung im Rahmen des Agglomerationsprogrammes Siedlung und Verkehr, in der Nutzungsplanung der drei Gemeinden und in der Planung des trinationalen Eurodistricts geregelt werden können und müssen, seinen Richtplan dennoch gesamthaft überarbeitet und zu einem wertvollen Steuerungsinstrument weiterentwickelt hat, das die genannten Instrumente ergänzen und in ihrer Wirkung unterstützen wird.</p> <p>Mit der Strategie und den Konzeptkarten gibt sich der Kanton einen ausgezeichneten Rahmen für die Steuerung der räumlichen Entwicklung der nächsten 15-20 Jahre und damit auch für die aktuellen und kommenden Richtplaninhalte. Er geht damit bereits in Richtung des vom Bund im Rahmen der Weiterentwicklung der Richtplanung angestrebten, verbindlichen kantonalen Raumkonzepts.</p> <p>Der Bereich Siedlung ist im Richtplan - den speziellen Themen eines ausgesprochenen Stadtkantons angepasst - ausgezeichnet behandelt. Insbesondere die klare Strategie bezüglich Siedlungsentwicklung nach Innen, der sorgfältige Umgang mit gezielten Siedlungserweiterungen und die Beschäftigung mit Fragen der Siedlungsqualität vermögen zu überzeugen. Im Hinblick auf die Prüfung und Genehmigung durch den Bund noch ein Verbesserungsbedarf besteht hingegen bei den Festlegungen zu den verkehrsintensiven Einrichtungen.</p> <p>Im Bereich Natur und Landschaft entsprechen die Objektblätter zu den natürlichen Lebensgrundlagen (Fließgewässer, Naturgefahren) sowie zu Land- und Landwirtschaft sehr gut den Vorstellungen des Bundes. Noch zu unverbindlich hingegen sind aus Bundessicht die Richtplaninhalte zu Natur- und Landschaftsschutz. Hier besteht im Hinblick auf die Prüfung und Genehmigung noch ein Verbesserungsbedarf.</p> <p>Im Teil Mobilität sind die einzelnen Verkehrsträger umfassend und ausreichend behandelt. Insbesondere wird auch dem Langsamverkehr als stadtgerechter Mobilitätsform im Richtplan angemessene Bedeutung eingeräumt.</p> <p>Die Richtplaninhalte sind sehr sorgfältig erarbeitet und dargestellt.</p>	Z. K. genommen.
2.	Bund (UVEK; ARE)	<p><i>Thematische Vollständigkeit</i></p> <p>Der Kanton Basel-Stadt behandelt in seinem Richtplan die für ihn wichtigen raum- und richtplanrelevanten Themen.</p>	
3.	Bund	Es stellt sich aus Bundessicht einzig die Frage, ob die in Leitsatz 64 angespro-	Thematik der Altlasten wird neu im Objektblatt VE2.3 Alt-

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
	(UVEK; ARE)	chene wichtige Thematik der Altlasten, die dann in den Objektblättern nicht mehr aufgenommen und vertieft wird, ergänzt werden sollte. Möglich wäre hier - gerade im speziellen Fall des Stadtkantons -, die Problematik der belasteten Standorte und die Zielsetzungen des Kantons in diesem Bereich aufzuzeigen und die Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung darzulegen. Anstelle eines eigenständigen Kapitels im Rahmen der Entsorgung wäre auch eine indirekte Thematisierung im Rahmen der Planungsgrundsätze und Vorhaben im Siedlungsbereich denkbar.	lasten ausgeführt.
4.	Aargau, Kanton	Zu Ihren Entwicklungsabsichten haben wir aus kantonalen Sicht keine Differenzen.	Z. K. genommen.
5.	ACS beider Basel	Weil in der Region Basel sich einerseits die Bedürfnisse der sich strukturell wandelnden Wirtschaft an qualitativ attraktiven Flächen verändern, andererseits der Platz für solche Flächen zunehmend fehlt und weitere, nicht direkt mit der Wirtschaft zusammenhängende Nutzungsbedürfnisse bestehen, gewinnt die Planung der räumlichen Entwicklung des Kantons Basel-Stadt immer mehr an Bedeutung. Innerhalb der Raumplanung nimmt der Bereich Mobilität einen auch aus standortpolitischen Erwägungen zentralen Platz ein und steht deshalb im Mittelpunkt der Stellungnahme des ACS beider Basel zum Kantonalen Richtplan.	Z. K. genommen.
6.	Allschwil, Gemeinderat	Mit Genugtuung stellen wir fest, dass Ihre räumlichen Gedanken über die Stadtgrenze hinausgehen und Sie das Umland der Stadt eingehend analysierten. Wir bewerten ebenfalls positiv, dass Sie das Potential unseres Gewerbegebietes am Bachgraben aufgezeigt haben und Ihre planerischen Überlegungen innerhalb des Stadtperimeters eingeflossen sind.	Z. K. genommen.
7.	Baier Nico	Ich finde es gut, dass sich die Bevölkerung am Kantonalen Richtplan beteiligen kann.	Z. K. genommen.
8.	Basel- Landschaft, Kanton	Beim Richtplan handelt es sich grundsätzlich um das Ergebnis und die Darstellung innerkantonalen Planungsprozesse. Er weist auch Bezüge zu anderen Kantonen auf, und zwar insoweit, als die Notwendigkeit einer intensiven Zusammenarbeit besteht oder in Zukunft erforderlich ist.	Ausführungen zur Zusammenarbeit im Allgemeinen s. E9 Zusammenarbeit. Viele Hinweise vor allem zur <i>konkreten</i> Zusammenarbeit, aber auch einzelne Hinweise allgemeiner Natur zur Zusammenarbeit sind unter diversen Rubriken zu finden.
9.	BastA!	Der Richtplan ist ein wichtiges Instrument, um die nachhaltige (und ökologische) Entwicklung von Raum und Boden aufzuzeigen und zu lenken. Mit dem Richtplan sollen die Interessen des Kantons gegenüber dem Bund und den angrenzenden Kantonen und Nachbarländern formuliert und koordiniert werden. Der Richtplan	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		soll konkrete und behördenverbindliche Aussagen für den Zeithorizont seiner Geltungsdauer, dass heisst für die nächsten zehn Jahre, machen. Der Bund überprüft die Planungsaussagen nach deren Übereinstimmung mit dem eidgenössischen Raumplanungsgesetztes.	
10.	BastA!	In den Grundzügen ist der vorliegende Richtplan übersichtlich und anschaulich. In mehreren Punkten bleibt er jedoch unverbindlich und vage. Der vorliegende Richtplan legt den Schwerpunkt darauf aufzuzeigen, wo mögliche Siedlungsgebiete geschaffen werden können. Unter diesem Schwerpunkt leiden die übrigen Sachgebiete. Vor allem der Natur- und Landschaftsschutz wird nur oberflächlich behandelt. Bei der Mobilität vermissen wir innovative Vorschläge zur Entwicklung des öV und des Langsamverkehrs.	Der Schwerpunkt liegt in der Zusammenschau raumrelevanter Vorhaben und in der gegenseitigen Abstimmung. ÖV und LV sind breit abgehandelt. Siehe dazu auch die Einschätzung des Bundes (UVEK/ARE), u.a. Ziff. 1 / 1. Teil und in mehreren Rubriken unter Mobilität (4. Teil).
11.	Mieterinnen- und Mieterverband Basel	Der Mieterinnen- und Mieterverband Basel strebt Verbesserungen des Wohnungswesens in sozialer, wirtschaftlicher und technischer Hinsicht an und unterstützt Verbesserungen in Zusammenhang mit dem Wohnumfeld. Dieses Ziel ist durch eine ausgewogene (Raum- und Verkehrs-) Planung zu erreichen.	Z. K. genommen.
12.	BastA! / Mieterinnen- und Mieterverband Basel	Wir begrüssen es, dass rund 22 Jahre nach dem ersten Richtplan (1986) nun endlich ein neuer Richtplan vorliegt. Wie der Kanton selber einräumt, ist in der Vergangenheit der Richtplan als dynamisches Instrument zur Steuerung räumlicher Entwicklungen zu wenig benutzt worden (s. E2). Wir hoffen, dass das Instrument in Zukunft - auch durch häufigeres Controlling - besser eingesetzt wird und nicht ein (BastA!-zahnloser) Papiertiger bleibt.	Z. K. genommen.
13.	Bettingen, Gemeinderat	Der Gemeinderat ist beeindruckt vom umfangreichen Gesamtwerk. Er bedankt sich, dass der kommunale Richtplan der Gemeinde Bettingen berücksichtigt wurde.	Z. K. genommen.
14.	Binningen, Gemeinderat	Am 10. April 2008 hatten wir Gelegenheit, mit einer Delegation der Regierung von Basel-Stadt und den zuständigen Amtstellen diverse raumplanerische Anliegen zu besprechen und das weitere gemeinsame Vorgehen festzulegen. Wir verzichten deshalb auf eine detaillierte Vernehmlassung zum Richtplanentwurf zu diesen Themenbereichen und gehen davon aus, dass die gemeinsam vereinbarten Zielsetzungen, die mit den Strategien in den Konzeptplänen zur Siedlungsentwicklung sowie zur Freiraumentwicklung und -vernetzung des Richtplanes nicht übereinstimmen, im Sinne unseres Gespräch angepasst werden.	Die Beantwortung der Fragen, die den Bann Binningen betreffen, erfolgt im bilateralen Rahmen.
15.	BRB, Bauunternehmer Region Basel	In zahlreichen Gesprächen wurden die kritischen Punkte dieses Richtplanes hervorgehoben. In dieser Stellungnahme geht der BRB / Gewerbeverband / MMV / VBEI lediglich auf diese kritischen Punkte des neuen Kantonalen Richtplanes ein.	Z. K. genommen.

Stellungnahme

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
	/ Gewerbeverband Basel-Stadt / Malermeisterverband Basel-Stadt / Verband Basler E- lektro- Installations- firmen	Der gut gegliederte neue kantonale Richtplan weist jedoch bezüglich Detaillierungsgrad Mängel auf. So werden Strategien und Planungsgrundsätze aufgeführt, die keine Raumrelevanz aufweisen; für sozial-, umwelt- und gesundheitspolitische Anliegen ist der Richtplan nicht das geeignete Mittel.	Soweit sozial-, umwelt- und gesundheitspolitische Anliegen im Richtplan zum Ausdruck kommen, sind sie Folge der der Richtplanung obliegenden Aufgabe, die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abzustimmen.
16.	BSA, Bund Schweizer Architekten	Die unterschiedlichen Aspekte und planerischen Teilbereiche des komplexen Gesamtsystems Stadt im Hinblick auf die künftige Entwicklung unseres Kantons scheinen uns im Wesentlichen umfassend bearbeitet und gut zueinander in Beziehung gesetzt, bzw. überlagert.	Z. K. genommen.
17.	BVB	Die BVB begrüsst die Aktualisierung des zuletzt 1986 genehmigten kantonalen Richtplans. Es erscheint uns wichtig, nochmals darauf hinzuweisen, dass die BVB trotz Verselbständigung eine nach dem Eisenbahngesetz zu behandelnde Körperschaft öffentlichen Rechts ist. Aus diesem Grund bitten wir Sie, folgende Kommentare und Ergänzungen vonseiten der BVB zu berücksichtigen...	Z. K. genommen. Siehe ST Strategie und M Mobilität, insbesondere M1.3 Tram (4. Teil).
18.	Conseil Général Haut-Rhin	(Der kantonale Richtplan...) ... présente une frontière commune avec trois de nos communes seulement (Saint-Louis et Huningue, bi-pôle ayant statut de ville moyenne, et très ponctuellement Hégenheim), mais son devenir et le contenu de son projet de développement et d'aménagement sont susceptibles d'impacter fortement la vie et les possibilités des collectivités des Trois Frontières, voire du Sud Alsace.	Z. K. genommen.
19.	CVP BS CSN NWS	/ In zahlreichen Gesprächen wurden die ... kritischen Punkte dieses Richtplanes beleuchtet / hervorgehoben. Der gut gegliederte neue Kantonale Richtplan weist in der Detaillierung Mängel auf. So werden Strategien und Planungsgrundsätze aufgeführt die keine Raumrelevanz aufweisen. Für Sozial- und Gesundheitspolitischen Anliegen ist der Richtplan nicht das geeignete Mittel.	Z. K. genommen. S. zuvor, Ziff. 15 / 1. Teil
20.	CVP Riehen / Bettingen	Inhaltlich schliesst sich die CVP Riehen im Grundsatz der Stellungnahme des Gemeinderates Riehen an, wie er sie in seiner Medienmitteilung vom 9. April 2008	Z. K. genommen. Medienmitteilung s. Ziff. 59 / 1. Teil

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		zusammengefasst hat	
		Dies betrifft vor allem die Ausführungen zur baulichen Verdichtung in den bereits bestehenden Bauzonen und im Stettenfeld sowie die <i>Ablehnung der im Richtplan vorgesehenen Siedlungserweiterung im Oberfeld.</i>	S. S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet) im 2. Teil.
		Im Übrigen kann die CVP Riehen/Bettingen den im Richtplan enthaltenen Aussagen zur Siedlung, zur Mobilität, zu Natur- und Landschaftsschutz sowie zur Ver- und Entsorgung im Grossen und Ganzen beipflichten und sieht keinen Anlass, über die Stellungnahme der kantonalen CVP hinaus auf weitere Details einzugehen.	Z. K. genommen.
21.	CVP Riehen / Bettingen	Es sei folgende Bemerkung erlaubt: Die CVP Riehen/Bettingen stört sich daran, dass die Einwohnergemeinden Riehen und Bettingen im Richtplanentwurf nach wie vor etwas despektierlich als <i>Landgemeinden</i> bezeichnet werden (s. Siedlungsqualität Ziffer 13, S. 35; Ziffer S4.4 Ortsbildschutz, S. 78; Ziffer AM1.2.1 Siedlungsentwicklung, S. 174); dies ist nicht nur missverständlich, sondern irritiert zusätzlich, da es gemäss neuer Kantonsverfassung den Begriff „Landgemeinde“ nicht mehr gibt und er auch in der übrigen Schweiz nicht geläufig ist. Riehen und Bettingen sind zwei Einwohnergemeinden oder politische Gemeinden im Kanton Basel-Stadt. Die CVP <i>beantragt</i> in dieser Hinsicht, im ganzen Richtplan nur noch von <i>Einwohnergemeinden</i> zu reden resp. zu schreiben (siehe § 56 ff. der Kantonsverfassung, insbesondere § 57), so wie es im Richtplan auch in Bezug auf die Einwohnergemeinde Basel der Fall ist (s. Planungsgrundsätze Ziffer 2, S. 70).	Berücksichtigt.
22.	CVP BS CSN NWS	<i>Umwelt / Schwerpunkt</i> Priorität hat für die CVP / für den CSN eine Umweltpolitik in Verantwortung gegenüber kommender Generationen.	Z. K. genommen.
23.	CVP BS	<i>Umwelt / Schwerpunkt</i> Aus Verantwortung gegenüber der Schöpfung verpflichtet wir uns auf eine ökologisch nachhaltige Politik.	Z. K. genommen.
24.	espace.mobilité	espace.mobilité ist mit den Mitgliedern Coop, Ikea, Maus Frères, Migros, Möbel Pfister und dem Verband der Immobilien-Investoren (VIV) ein Zusammenschluss führender Schweizer Unternehmen des Detailhandels und der Immobilienwirtschaft. Themenfelder von espace.mobilité sind Raumplanung, Umwelt, Mobilität, Planen und Bauen. espace.mobilité verlangt eine Richtungsänderung in der Verkehrs-, Umwelt- und Raumplanungspolitik hin zu einem konsequent wirkungsorientierten, ganzheitlichen Ansatz.	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

In der Diskussion um Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) hat in jüngster Zeit ein grundlegender Richtungswechsel statt gefunden. Am 2. Juni 2006 haben die Bundesämter für Umwelt (BAFU) und Raumentwicklung (ARE) im Dialog mit Kantonen, Städten sowie den Grossverteilern Migros und Coop eine Empfehlung für Verkehrsintensive Einrichtungen wie Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen und Arbeitsschwerpunkte erarbeitet und diese zu Händen der Kantone publiziert.

Darin werden zentrale Aspekte und Fakten zur Rechtsordnung, zur Raumplanung und Luftreinhaltung sowie zu den Themen Wirtschaft, Mobilität und Einkaufsverkehr berücksichtigt bzw. richtig gestellt. So wird konkret die *ganzheitliche* Betrachtungsweise, die ausgewogene Berücksichtigung *aller* öffentlicher *und* privater Interessen, die lastengleiche Behandlung *aller* Emittenten (auch Pendler- und Freizeitverkehr), das Verhältnismässigkeitsprinzip, auch die *Nachteile* von Fahrten- und Fahrleistungsmodellen sowie die Überprüfung der Wirksamkeit der Massnahmen gefordert.

Diese Korrekturen stellen einen *Paradigmawechsel* in der Beurteilung und Behandlung von Verkehrsintensiven Einrichtungen dar. *Insbesondere wird Abstand genommen von der kritiklosen Befürwortung der Fahrten- und Fahrleistungsmodelle.*

Parallel dazu verfolgt das BAFU einen neuen Ansatz in der Umweltpolitik, der vermehrt auf die Wirkungseffizienz von Massnahmen zielt:

- Massnahmen zu Gunsten der Umwelt sind nicht per se gut; sie müssen dem Kriterium der Wirkungseffizienz genügen (Kosten-Nutzen-Verhältnis).
- Die Umweltpolitik soll sich vermehrt an wirtschaftlichen Prinzipien orientieren. Das heisst: Massnahmen zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen sollen so gestaltet werden, dass ein volkswirtschaftliches Optimum erreicht wird.

Da der vorgeschlagene kantonale Richtplan auch unsere Themenfelder behandelt, nehmen wir hiermit gerne zu folgenden Leitsätzen und Massnahmen Stellung:

1. Verkehrsintensive Einrichtungen: Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen (S3.1) und 2. Ver- und Entsorgung (VE): Energie (VE1.2), Abfall (VE2.2 & AM4.2.2)

Wir sind gerne bereit, unsere Argumente im Detail zu erklären und zu beweisen, aber auch unsere konstruktiven Lösungsansätze in einem Gespräch einzubringen. Solche zielführenden Gespräche haben bereits mit den Bundesbehörden BAFU und ARE sowie mit verschiedenen kantonalen Behörden, u.a. mit Regierungsrat P. Beyeler, Kanton Aargau, stattgefunden. Herr Beyeler wird Ihnen eine gute Referenz abgeben zur richtungsweisenden Zusammenarbeit zwischen dem BVU Kanton Aargau und espace.mobilité.

Einzelheiten zum überarbeiteten Objektblatt s. S3.1 Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen (3. Teil) und VE2.2 Abfall (5. Teil).

s. auch Kapitel „Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen (verkehrsintensive Einrichtungen)“ im Anhang AI Information und Mitwirkung der Bevölkerung.

Auch im Bereich Littering finden seit 2006 intensive und zielführende Gespräche mit dem Amt für Umwelt und Energie (AUE) in Basel statt, die Ende August 2007 in die Verabschiedung eines 5-Punkte-Massnahmenplanes mündeten. Neben Coop und Migros nahmen an diesen „Basler-Littering-Gesprächen“ auch Manor, McDonald's und der Gewerbeverband teil. Derzeit werden die verabschiedeten Massnahmen umgesetzt.

Neue Akzente zum Thema Littering und Abfall s. im Richtplan, Ver- und Entsorgung, Leitsätze und VE2.2 Abfall (im 5. Teil abgehandelt).

25.

FDP BS

Bereits vor einem Jahr hat die Basler FDP in einem Positionspapier die Forderungen an eine Richt- und Zonenplanung wie folgt umrissen:

Z. K. genommen.

Es ist sorgfältig darauf zu achten, dass die verschiedenen Wohnformen auch in Zukunft auf dem Kantonsgebiet möglich bleiben. Die baulichen Eigenheiten der Gemeinden und Quartiere sind zu erhalten und zu verstärken. Es muss in Basel-Stadt auch in Zukunft Einfamilienhauszonen wie auf dem Bruderholz oder in Riehen geben, genauso wie urban verdichtete Zonen entlang des City-Rings und anderer Verkehrsachsen. Die Quartiere aus der Gründerzeit gilt es teils in ihrer Eigenheit zu erhalten, etwa das Bachletten und das Gellert, teils weiterzuentwickeln, etwa das Gundeldingen oder das untere Kleinbasel. Gleichzeitig sollen die einzelnen Quartiere nicht entmischt werden. Die Forderung nach Erhalt der Quartiereigenheiten darf nicht zu einer segregierten Stadt führen. Die Basler FDP begrüsst deshalb die Öffnung unter anderem des Dreispitz-Areals, vermehrt auch der Innenstadt und mittelfristig der Hafenareale für Wohnnutzungen. Im Gegenzug darf das Gewerbe nicht aus den Quartieren verdrängt werden. Finden Wohnen, Arbeiten und Freizeit wieder näher beieinander statt, führt dies nicht nur zu Herausforderungen etwa beim Lärm, sondern bringt auch Vorteile wie die Reduktion des Verkehrs. Die neue Richt- und Zonenplanung soll dort neuen Raum vor allem durch Verdichtung erschliessen, wo Areale nicht oder schlecht genutzt werden. In Frage kommen ungenutzte Familiengärten oder Industriebrachen wie die Erlenmatt. Werden ausgewählte Zonen neu oder stärker überbaut, können gleichzeitig Flächen definiert werden, die es freizuhalten gilt.

Die Stellungnahme zum Richtplan erfolgt unter Berücksichtigung der im Positionspapier gemachten Aussagen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
26.	Freiwillige Basler Denkmalpflege	Die Freiwillige Basler Denkmalpflege ist bekanntlich ein Verein, der sich statuten-gemäss für die Erhaltung der historischen Bauten und Siedlungsstruktur einsetzt. Der neue Richtplan der Stadt Basel betrifft deshalb auch den Verein, da dieser dank seiner Einsprachelegitimation gemäss Denkmalschutzgesetz die Möglichkeit hat, Entscheide des Regierungsrates oder der Baubehörde anzufechten. Mit unserer Stellungnahme möchten wir deshalb frühzeitig auf gewisse Punkte hinweisen, die aus unserer Sicht korrigiert werden sollten. Damit möchten wir wo möglich verhindern, im konkreten Einzelfall ein aufwändiges Einspracheverfahren führen zu müssen. In einem Punkt sind wir strikte der Auffassung, dass das im Richtplan formulierte Ziel dem Gerichtsentscheid des Basler Verwaltungsgerichtes diametral widerspricht und deshalb zwingend geändert werden muss.	Z. K. genommen. Einzelheiten s. S4.4 Ortsbildschutz (3. Teil).
27.	Gesellschaft für Vogelkunde und Vogelschutz Riehen	<p data-bbox="584 571 763 593"><i>Grundsätzliches</i></p> <ol data-bbox="584 600 1469 1313" style="list-style-type: none"> 1. Die Gesellschaft für Vogelkunde und Vogelschutz Riehen wird im Folgenden nur in Bezug auf Riehen zum Kantonalen Richtplanentwurf Stellung nehmen. Als ortsansässiger Verein kennt die Gesellschaft für Vogelkunde und Vogelschutz die lokalen Gegebenheiten und ist vor allem an der Entwicklung von Riehen interessiert. 2. Der Verein beschränkt sich auf die natur- und landschaftsschutzrelevanten Themen. 3. Der Kantonale Richtplanentwurf ist schlecht mit demjenigen der Gemeinde Riehen abgestimmt. Entgegen den Aussagen im Kantonalen Richtplanentwurf wurden nicht alle Inhalte des Riehener Richtplanes aufgenommen. (Beispiele später) 4. Der Kantonale Richtplanentwurf zeigt einen Hauptkonflikt auf: Einerseits müsste man die letzten naturnahen Flächen des Kantons erhalten, andererseits besteht das Bedürfnis nach Siedlungserweiterung. Im Richtplan wird dieses Bedürfnis massiv überbewertet, und es werden unersetzliche Naturwerte dem Landhunger geopfert und untergeordnet. (siehe später) 5. Der Bedarf an Wohnraum sei gestiegen, führten Frau Barbara Schneider und Frau Dr. Maria Lezzi an der öffentlichen Orientierung in Riehen vom 28.2.2008 aus. Der Anspruch von <i>30 m² pro Person</i> ist aus heutiger Sicht grundsätzlich in Frage zu stellen. Die heutige Praxis orientiert sich an den individuellen Bedürfnissen und nicht an den vorhandenen Ressourcen. Wir leben demnach schon heute über unsere Verhältnisse, und es ist höchste Zeit umzudenken. 6. Der Wirtschaftsstandort Basel nehme an Bedeutung zu, hiess es an der Orientierung und es sei mit einer Zuwanderung von 10'000 Personen zu rechnen. Dies kann so nicht stimmen, denn die grossen Firmen lagern ganze Dienstleistungs- und Produktionsabteilungen ins Ausland aus. 	<p data-bbox="1491 571 1675 593">Z. K. genommen.</p> <p data-bbox="1491 791 2136 1201">ad 3. Selbst wenn der kommunale Richtplan Riehen für die Kantonsbehörden verbindlich wäre, bestände keine Pflicht des Kantons, <i>alle</i> Inhalte des Richtplans einer Gemeinde in seinen kantonalen Richtplan aufzunehmen. Eine entsprechende Selektion ergibt sich aus dem Unterschied der Planungsebenen bzw. aufgrund der unterschiedlichen Bedeutung für Gemeinde oder Kanton. Der Regierungsrat hat aber trotz Differenzen mit der Gemeinde in <i>einzelnen</i> Punkten (Bevölkerungsentwicklung, Siedlungsentwicklung, -gebiet) mit wenigen Ausnahmen die kantonal relevanten Richtplanvorhaben der Gemeinde in seinen Entwurf übernommen – dies nach positiven Gesprächen mit dem Gemeinderat. Die Gemeinde würdigt diesen Tatbestand auch ausdrücklich; s. Ziff. 59 / 1. Teil.</p>
		<p data-bbox="584 1345 1469 1452">Zitat von Mathis Wackernagel, 1962 in Basel geboren und aufgewachsen, 2007 Verleihung der Ehrendoktorwürde der Universität Bern: „<i>Wir haben nur eine einzige Erde, leben aber so, als stünden uns mehrere Planeten zur Verfügung.</i>“ Der Umweltwissenschaftler hat mit dem „ökologischen Fussabdruck“ ein Instrument entwi-</p>	

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		<p>ckelt, das den Umgang mit Ressourcen messbar macht. Der „ökologische Fussabdruck“ hilft, Raubbau am Naturkapital zu messen und für einen künftig schonungsvollen Umgang mit der Natur Verantwortung zu übernehmen. Wir würden es begrüßen, wenn der Kanton Basel-Stadt hier eine Vorreiterrolle übernehmen würde.</p> <p><i>Fazit:</i> <i>Zusammenfassend halten wir fest, dass der vorliegende Kantonale Richtplanentwurf einer nachhaltigen Entwicklung von Riechen in keiner Weise gerecht wird. Die bestehenden Landschaftsschutzgebiete und Grünzonen müssen erhalten bleiben. Unseres Erachtens müssen die bestehenden Quartiere aufgewertet und attraktiver gestaltet werden, anstatt durch Ausweitung des Siedlungsrandes neuen Wohnraum zu schaffen. Es ist unsere Aufgabe, zu unserer Natur und Umwelt Sorge zu tragen. Wir erwarten, dass die vom Volk gewählten politischen Vertreter den Mut haben, sich gegen die weitere Zersiedelung unserer Landschaft einzusetzen.</i></p>	<p>Der Zersiedelung unserer Landschaft – unter regionalem Gesichtswinkel - soll durch die Strategie des Richtplans begegnet werden; siehe die Ausführungen an den verschiedenen Stellen: Strategie, Konzeptkarten (Karte 3 Synthese), Siedlung, Natur und Landschaft.</p>
28.	Grenzach-Wyhlen, Gemeinde	<p>Von der Gemeinde Grenzach-Wyhlen werden die Entwicklungsperspektiven, die sich aus der Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt ergeben, grundsätzlich begrüsst.</p>	Z. K. genommen.
29.	Grüne Partei Basel-Stadt	<p>Wir anerkennen gerne, dass Sie mit dem Richtplan eine umfassende Studie über sämtliche raumrelevanten Interessen und Aktivitäten präsentiert haben. Wir teilen die Besorgnis, dass Raum aufgrund der allseits wachsenden Bedürfnisse immer knapper wird, namentlich Raum der nicht private sondern öffentliche Bedürfnisse abdeckt. Hinter der im Richtplan zum Ausdruck kommenden Raumplanung orten wir in letzter Instanz eine finanzpolitische Zielsetzung – die Wahrung des kantonalen Steuersubstrats. Dieses Ziel erachten wir als durchaus legitim, es darf schlussendlich jedoch nicht über die Ziele des nachhaltigen Umgangs mit den Ressourcen – namentlich Boden, Luft, Artenvielfalt und Wasser – und der Gewährleistung der Rahmenbedingungen für ein erspriessliches Zusammenleben aller Mitglieder unserer Gesellschaft gestellt werden .</p>	<p>Z. K. genommen.</p> <p>Die finanzpolitische Zielsetzung ist keineswegs die entscheidende Instanz der Raumplanung des Regierungsrates. Aber sie ist aus Nachhaltigkeitsgründen – entsprechend den drei Bereichen der Agenda 21: Ökologie, Ökonomie und Soziales – zweifellos eine wichtige Kategorie.</p>
30.	Grüne Partei Basel-Stadt	<p><i>Für eine Neuauflage des Richtplans ist es höchste Zeit</i> Die kantonalen Richtpläne sind in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft zu überprüfen und nötigenfalls zu überarbeiten. Der Richtplan des Kantons Basel-Stadt wird seit seinem ersten Erlass im Jahre 1988 mit der jetzt vorliegenden Ausgabe erstmals einer gesamthaften Prüfung unterzogen. In den dreissig Jahren zwischen der Erstauflage und heute sind diverse Raumvorhaben realisiert bzw. festgelegt worden, welche im Richtplan 1988 nicht vorgesehen waren, namentlich der erste Ausbau der Messe mit dem Messeturm, die Festsetzung der Bebauung Erlenmatt und des Anschlusses Rheinhafen Kleinhüningen.</p>	<p>Z. K. genommen.</p> <p><i>Red.: 1986</i> <i>Red.: 22 Jahren</i></p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
31.	Grüne Partei Basel-Stadt	<p>Das Fehlen einer Gesamtschau bei der Verabschiedung dieser Vorhaben hat sich verschiedentlich negativ ausgewirkt, namentlich indem bei der Bevölkerung der Eindruck einer Salamitaktik entstand. So fehlte in der Bevölkerung beispielsweise bei der Genehmigung des Messeturms das Bewusstsein, dass nur wenige Jahre später ein weiterer Ausbau der Messe folgen würde (Citylounge).</p> <p>Bei der Festsetzung des Anschlusses Rheinhafen Kleinhüningen begründete die Regierung die Notwendigkeit unter anderem mit der zu erwartenden Überlastung des Wiesekreisels nach Erstellung des Erlenmattquartiers; bei der Volksabstimmung über dieses Vorhaben hatte es indes noch keinerlei Hinweis auf diesen Konnex gegeben.</p> <p>Schliesslich wurde mit der Erstellung des Messeturms das Thema Hochhaus in Basel ohne jegliches Gesamtkonzept lanciert und es fehlen Kriterien zur Beurteilung neuer Vorhaben wie des „Rocheturms“ oder des „Wohnturms altes Warteck“. Mit diesen Beispielen sei gesagt, dass die im jetzigen Richtplan präsentierte Gesamtschau dringend erwünscht und nötig ist.</p>	<p>Für die jeweiligen Vorhaben wurden und werden die raumplanerischen Rahmenbedingungen und die städtebaulichen Zusammenhänge in der Regel verständlich kommuniziert.</p> <p>Generell ist zu erwarten, dass der grenzüberschreitende Verkehr (dessen Anteil im Bereich des Wiesekreisels hoch ist) überproportional ansteigt, so dass dort ein Verkehrswachstum eintreten wird. Neben der Entwicklung der Erlenmatt werden auch die Entwicklungen im Raum Stücki zu einem gewissen Verkehrszuwachs führen</p> <p>Das Thema „Hochhaus“ – von vielen Seiten angemahnt – hat Eingang gefunden in den Richtplan. S. neues Objektblatt S1.3 Hochhäuser.</p>
32.	Grüne Partei Basel-Stadt	<p><i>Fehlende Übersichtlichkeit des Richtplans</i></p> <p>Der präsentierte Richtplan ist sehr umfangreich. In seiner Präsentation im Internet nutzt der Richtplan die faszinierenden Möglichkeiten der Verlinkung. Inhaltlich finden sich darin Aussagen von unterschiedlichstem Konkretisierungs- und Detaillierungsgrad, die auf verschiedene Ebenen angesiedelt werden (strategische Entscheide, Leitsätze, Planungsgrundsätze).</p> <p>Durch die Fülle der Informationen wird die Lesbarkeit jedoch zuweilen erschwert, der Umfang der Dokumentation verhindert teilweise die Bildung eines Gesamteindrucks. Kaum erkennbar ist das Verhältnis der Aussagen auf den verschiedenen Ebenen untereinander.</p> <p>Was in welchem Konkretisierungsgrad und mit welcher Verbindlichkeit ausgesagt wird, scheint grossteils dem Zufall überlassen. Von den Leitsätzen Natur und Landschaftsschutz (S. 30) beispielsweise wird die Umsetzung des Leitsatzes 34 (Schutz der Fliessgewässer) detailliert erklärt sowie mit Planungsgrundsätzen und einer grossen Anzahl sehr konkreter Einzelmassnahmen dokumentiert. Bezüglich der Leitsätze 35 u. 36 (Landwirtschaftsflächen und Wald), werden immerhin Planungsgrundsätze/-anweisungen formuliert (aber keine Massnahmen); andere Leitsätze wiederum wie insbesondere der Leitsatz 32 betr. Durchlüftung der Siedlungsgebiete, finden im ganzen Kapitel NL keine weitere Erwähnung mehr und entbehren somit jeglicher Konkretisierung.</p> <p>Die teilweise fehlende Übersichtlichkeit und Systematik ist für die zur Vernehmlassung Eingeladenen Hindernis, wenn auch kein unüberwindbares. Der Richtplan</p>	<p>Z. K. genommen.</p> <p>Es gibt zu dem hier Ausgeführten ganz konträre Beurteilungen; so u. a. vom UVEK/ARE, von der Handelskammer, der IGG, vom Kt. Solothurn und weiteren.</p>

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

dient jedoch nicht nur der Meinungsbildung bei den Vernehmlassenden. Er ist die Grundlage für die nächsten 15 Jahre Raumplanung. Für alle in diesem Zeitraum mit der Planung befassten Mitarbeitenden muss der Inhalt dieses Richtplanes jederzeit greifbar und präsent sein. In dieser Hinsicht kommt der Benutzerfreundlichkeit ein hoher Stellenwert.

33.

Handelskammer
beider Basel*Einleitung*

Die Raumplanung gewinnt in unserer Region für die Wirtschaft immer mehr an Bedeutung. Einerseits werden qualitativ attraktive Flächen immer knapper und andererseits müssen vermehrt unterschiedlichste Bedürfnisse an den Raum miteinander koordiniert werden. Die Struktur der Wirtschaft verändert sich kontinuierlich und mit diesem Strukturwandel verändern sich auch die Flächenbedürfnisse der Wirtschaft.

Die Handelskammer beider Basel hat in einer umfassenden Umfrage die Flächenbedürfnisse der Wirtschaft zusammengetragen und veröffentlicht. Die im Bericht aufgeführten Forderungen ... bilden nun die Grundlage für die Beurteilung des zur Vernehmlassung vorliegenden Richtplanentwurfs des Kantons Basel-Stadt.

Der Richtplan legt einen wichtigen Grundstein für die Entwicklungsmöglichkeiten der ansässigen Unternehmen und derjenigen Unternehmen, die sich im Kanton Basel-Stadt in Zukunft niederlassen wollen. Die offenen und informativen Gespräche mit den Behörden im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens waren daher sehr wichtig. Wir gehen davon aus, dass wir diese weiterführen können, um die von uns in dieser Stellungnahme gestellten Änderungsvorschläge zu vertiefen, denn der Richtplan weist aus Sicht der Wirtschaft noch Mängel auf. Dieses Vorgehen ermöglicht uns, auch auf eine Rückweisung des Richtplans zu verzichten.

Z. K. genommen.

Auf die Einzelheiten wird in den folgenden Rubriken, zu denen sich die Handelskammer gesondert und umfassend äussert, eingegangen.

Z. K. genommen.

*Zusammenfassende Gesamtbeurteilung**Struktur und Aufbau:*

- Der Richtplan ist bezüglich Strategie, Konzeptkarten, Objektblätter gut aufgebaut und strukturiert. Er ist sehr umfangreich und damit aufwendig zu lesen. Zusammen mit den Informationen und der Präsentation im Lichthof konnten wir ein gutes Bild über die Absicht des Regierungsrates betreffend der räumlichen Entwicklung des Kantons Basel-Stadt gewinnen. Sehr hilfreich war auch der Internetauftritt.
- Der Detaillierungsgrad der Aussagen im Richtplan ist unterschiedlich. Während für gewisse Gebiete ganz konkrete Vorstellungen bestehen, wie sich der Raum entwickeln soll, bleiben die Aussagen in anderen Gebieten unscharf und geben kaum eine Richtung vor. Der Spielraum für Regierung und Verwaltung ist dadurch beträchtlich. Die für die Wirtschaft wichtige Planungssicherheit wird gefährdet. Ähnlich verhält es sich mit den aufgeführten Grundlagen.
- Der Bund schreibt vor, dass alle 10 Jahre der Richtplan revidiert werden muss oder wenn sich die Verhältnisse wesentlich geändert haben (Art. 9 Abs. 2 und 3 RPG). Das ist auch etwa der Zeithorizont, in welchem zuverlässige Aussagen gemacht werden können. Mit einem Zeithorizont von 15-20 Jahren geht

Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
34.	Handelskammer beider Basel	<p data-bbox="584 209 1473 260">(Beilage als integrierender Bestandteil der Stellungnahme:)</p> <p data-bbox="584 651 1473 702"><i>Im Bericht „Flächenbedürfnisse der Wirtschaft“ der Handelskammer beider Basel sind die folgenden richtplanrelevanten Forderungen formuliert worden:</i></p> <p data-bbox="584 735 1473 922">Die kantonale Richtplanung in den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt hat in erster Linie dafür zu sorgen, dass die von der Wirtschaft benötigten Flächen verfügbar sind. Dabei nimmt der Bedarf, wie die Umfrage gezeigt hat, der Industrie tendenziell ab und derjenige des Gewerbes und vor allem der Dienstleistungen zu. Diese Flächenbedürfnisse sind durch die Richt- und Nutzungsplanung bereit zu stellen. Für publikumsintensive Verkaufsflächen sind zusätzliche Standorte zu evaluieren.</p> <p data-bbox="584 930 1473 1090">Die Entwicklung soll in erster Linie entlang der Hauptachsen (siehe Abbildung 7) in und in der Nähe der Stadt Basel und den Subzentren ermöglicht werden, weil diese Standorte die <i>Qualitätsansprüche</i> (Verfügbarkeit von Parkplätzen, leistungsfähiger Telekom-Breitbandanschluss, Erschliessung durch Hauptstrassen, Zugang zu qualifiziertem Personal, Planungssicherheit) der Wirtschaft am besten erfüllen können.</p> <p data-bbox="584 1098 1473 1177">In der kantonalen Richtplanung sind speziell <i>Entwicklungsschwerpunkte (ESP) oder Arbeitsplatzgebiete kantonalen Bedeutung (AKB)</i> auszuscheiden, die den hohen Qualitätsansprüchen (siehe oben) der Wirtschaft genügen.</p> <p data-bbox="584 1185 1473 1452">Der Kanton hat in der Entwicklung der ESP bzw. AKB die <i>Federführung</i> zu übernehmen. Damit ist nicht gemeint, dass der Kanton immer eine aufwendige Arealplanung (wie Salina Raurica) vorzunehmen hat. Die <i>Flexibilität</i> soll gewahrt bleiben, und der Markt soll spielen können. Der Kanton hat die <i>Rahmenbedingungen und finanziellen Mittel</i> für eine nachhaltige Entwicklung sicherzustellen. Fallweise sind für die Entwicklung auch <i>Public Private Partnership-Modelle (PPP)</i> zu prüfen. I/G-Zonen sind mit dem <i>öV und MIV</i> gleichermassen zu erschliessen. Die <i>Pendlerströme</i> zwischen den Wohngebieten sollen möglichst kurz sein. Auf eine <i>Mischnutzung Wohnen-Arbeiten</i> ist in der Nutzungsplanung aufgrund des hohen Konfliktpotenzials zu verzichten.</p>	<p data-bbox="1491 264 1756 287">S. zuvor, Ziff. 15 / 1. Teil.</p> <p data-bbox="1491 596 1675 619">Z. K. genommen.</p> <p data-bbox="1491 651 2136 730">Auf die Einzelheiten wird in den folgenden Rubriken, zu denen sich die Handelskammer gesondert und umfassend äussert, eingegangen.</p> <p data-bbox="1491 1345 2136 1452">„Pendlerströme“ / Fehlinterpretation: zwischen Wohngebieten gibt es keine Pendlerströme (nur Freizeitverkehr); Pendlerströme gibt es zwischen Wohn- und Arbeitsgebieten. Die Hoffnung, dass Arbeitspendler von ihrem Wohnort aus in</p>

das ihnen nächstgelegene Arbeitsgebiet pendeln, ist aus ökologischer Sicht ein Wunschtraum.

Insbesondere in der Stadt Basel, aber auch in den engeren Agglomerationsgemeinden, ist durch eine „Aufzoning“ das vorhandene Verdichtungspotenzial zu öffnen.

Auf die in der Praxis nicht umsetzbaren, kostentreibenden und räumlich undifferenzierten „Marktwirtschaftlichen Instrumente“ ist zu verzichten. Vielmehr soll der haushälterische Umgang mit dem knappen Gut Boden durch Anreize (z.B. Steuererleichterungen) belohnt werden.

Brachflächen und untergenutzte I/G-Flächen (Leerstände) in den Kantonen sind rasch einer intensiveren Nutzung zuzuführen. Kanton und Gemeinden müssen gemeinsam Konzepte entwickeln. Auf Ebene Richtplanung sind *Entwicklungsziele* zu definieren und anschliessend auch zu erfüllen.

Die Führungsrolle der Kantone insbesondere bei den ESP bzw. AKB muss spürbar werden. Ein umfassendes *Monitoring- und Controllingsystem* mit Nachhaltigkeitscheck und Benchmarking in Ergänzung zum kantonalen Richtplan, welches die Inhalte und Massnahmen des Richtplans überprüft, kann dafür eine Basis sein. Wichtig ist, dass auf Systeme abgestützt wird, welche in der Praxis erprobt sind. Damit sollte auch die inhaltliche und zeitliche Koordination mit der kommunalen Nutzungsplanung gesichert werden können. Die Resultate der periodisch durchgeführten Umfrage der Handelskammer beider Basel sollten in das Monitoring einfließen.

Die Flexibilität in der Anpassung des Richtplans muss erhöht werden, weil der *Planungshorizont der Wirtschaft* kürzer als 15 Jahre ist. Das heisst, dass der *Überarbeitungszyklus* in kürzeren Intervallen erfolgen muss. Gleichzeitig müssen, und das macht die Planung anspruchsvoll, die *Planungs- und Investitionssicherheit* gewährleistet werden. Dazu braucht es für die Unternehmungen eine umfassende *Bestandesgarantie*.

Die Kleinräumigkeit und die Vernetztheit des Raumes verlangen eine intensive Koordination und einen *Abgleich der kantonalen Richtpläne*. Ein dafür geeignetes Gefäss wäre eine *interkantonale Trägerschaft* (Kantone, Gemeinden, Interessengruppen).

Mit einem *Objektblatt „Telekom“* im kantonalen Richtplan soll sichergestellt werden, dass die I/G-Zonen koordiniert und mit dem nötigen *Breitbandstandard* ausgerüstet werden können.

Im *Objektblatt „Energie“* im kantonalen Richtplan sind die räumlichen Voraussetzungen zu schaffen, um in der Region der Energieproduktion den nötigen Stellenwert zu geben.

Auf die Einzelheiten wird in den folgenden Rubriken, zu denen sich die Handelskammer gesondert und umfassend äussert, eingegangen.

„sind die räumlichen Voraussetzungen zu schaffen“ / Korrekt wohl: ...sind die räumlichen Voraussetzungen zu nennen...

Die räumlichen Voraussetzungen für die Energieproduktion im Kanton Basel-Stadt sind geschaffen.

Die Planungsverfahren auf Ebene Bund und Kanton sind vermehrt gemeinsam mit den Interessengruppen durchzuführen. Insbesondere ist die Wirtschaft frühzeitig in den Planungsprozess zu integrieren. Die *Verfahren und Prozesse* sind zudem zu *vereinheitlichen* und durch *E-Government-Transaktionen* zu beschleunigen.

Verfügbare I/G-Flächen sind in einer *Datenbank* zu katalogisieren und öffentlich zugänglich zu machen, um neue Unternehmungen anzuziehen.

35.

Hauseigen-
tümerverband
Basel-Stadt

... Wir hätten es allerdings begrüsst, wenn wir zur Vernehmlassung eingeladen worden wären - schliesslich sind die Grundeigentümer, deren Interessen wir vertreten, von den Auswirkungen des Richtplans massgeblich betroffen.

Dies geschah nicht absichtlich. Der Fehler sollte sich nicht wiederholen.

HEV als Interessenverband

Der HEV Basel-Stadt nimmt gemäss seinen Statuten die Interessen der privaten Haus- und Grundeigentümer im Kanton Basel-Stadt wahr. Diese Interessen müssen nicht zwingend deckungsgleich sein. So können Eigentümer von Einfamilienhäusern andere Präferenzen haben als Eigentümer von vermieteten Objekten. Der Wohnungsvermieter sieht seine Schwerpunkte anders als der Vermieter von Geschäftsräumlichkeiten. Wiederum setzen institutionelle Anleger andere Prioritäten als die privaten Vermieter. So nehmen wir die Gelegenheit gerne wahr, zum neuen Richtplan Stellungnahme zu beziehen, und werden unsere Beurteilungen unter dem Aspekt der divergierenden Interessen der Haus- und Grundeigentümer vornehmen.

Z. K. genommen.

Auf die Einzelheiten wird in den folgenden Rubriken, zu denen sich der HEV gesondert und umfassend äussert, eingegangen.

Aufgabe eines Richtplans

Aufgabe der Richtpläne ist es, die planerischen Grundsätze zu setzen, die für die zukünftige räumliche Entwicklung massgebend sein sollen. Ein Richtplan muss die raumwirksamen Tätigkeiten koordinieren. Mehr hat er nicht zu tun. Der vorliegende Richtplan geht jedoch zum Teil darüber hinaus. Dies gilt selbst für den zeitlichen Horizont: Gemäss dem eidgenössischen Raumplanungsgesetz sind Richtpläne alle zehn Jahre zu überarbeiten. Auch wenn dieser Zeithorizont als zu kurz erachtet werden kann, sollten Überlegungen, die aufgrund von rechtlichen Tatsachen innert den nächsten 20 Jahren nicht zu realisieren sind, keinen rechtsverbindlichen Platz im aktuellen Richtplan finden.

Das Wohnen resp. der Wohnraum nimmt im vorliegenden Richtplan eine zentrale Stellung ein. Hingegen äussert er sich nicht zur Struktur des Wohnraumes. Er zeichnet beispielsweise keine Gebiete aus, wo ein- bis zweigeschossige Wohngebäude oder wo mehrgeschossige Gebäude bis Hochhäuser vorherrschen sollen. Zwar ist es richtig, dass solche Spezifikationen in einem Richtplan nichts zu suchen haben, da dieser eben nur die Grundzüge regeln soll. Solche „Detail“-Ausführungen sollen dem Zonenplan vorbehalten bleiben. Dieser Argumentation können und wollen wir uns auch nicht entziehen. Doch sollte der Richtplan dann auch generell nur Richtlinien enthalten und nicht in anderen Punkten detaillierte Vorgaben an die Zonenpläne machen. So ist z.Bsp. unbestritten, dass der Stadt die Entdichtung gewisser Quartiere gut tut oder dass die Erstellung von Minergiebauten gefördert werden soll. Doch auch diesbezüglich hat der Richtplan nur Grundzüge zu enthalten und darf nicht entsprechende (politische) Forderungen aufnehmen und die Detailregelung der Zonenplanung vorwegnehmen, indem

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

entsprechende Gebiete bereits im Richtplan bezeichnet werden.

Schlussbemerkung

Wir stellen fest, dass der Regierungsrat mit seinem über 220-seitigen Richtplan wertvolle Arbeit geleistet hat und seine Zielsetzungen und Prioritäten klar formuliert hat. Die zum Teil sehr detaillierten Studien vermögen als Grundlage für die Entwicklung unseres Kantons dienen. Leider wurden - soweit wir dies beurteilen können- mit Ausnahme der Gebiete Gundeli, Matthäus und St. Johann keine bestehenden Wohnzonen hinterfragt. Dies hätte aus unserer Sicht Sinn gemacht. Vielleicht führten andere Überlegungen zum Schluss, die bestehenden Wohnzonen in ihrer Entwicklung und in ihrem Bestand nicht zu beeinflussen. Sollten solche Überlegungen stattgefunden haben, so fehlen entsprechende Passagen im Richtplan.

Zonenfragen sind nicht Angelegenheit eines kantonalen Richtplans, sondern der Nutzungs- bzw. Zonenplanung. Vorgaben des Richtplans fliessen u. a. in die kommenden Zonenplanrevision/en Basel und Riehen ein.

36.

IGG

Grundsätzlich bleibt festzuhalten, dass eine kurze Zusammenfassung mit den wichtigsten Aussagen im Richtplan fehlt, der Richtplan ansonsten aber übersichtlich ist; Gerne regen wir an, eine auf das BS-Kantonsgebiet bezogenen Konzeptkarte einzubeziehen.

Die Strategie mit den strategischen Entscheiden fasst Wesentliches zusammen.

Das Konzept ist bewusst grenzüberschreitend angelegt, dies wird vom Bund begrüsst (s. die entsprechenden Hinweise des UVEK/ARE, v. a. folgend, unter Ziff. 99 / 1. Teil).

Der Richtplan bleibt *in weiten Teilen sehr unverbindlich* (Innenstadt, Freiraum, verkehrsintensive Einrichtungen, Priorisierung Langsamverkehr, Gewerbezusammenhänge etc.), ansonsten entspricht er inhaltlich den Grundzügen den Bundesvorgaben und den Vorstellungen einer modernen Raumplanung.

Die Verbindlichkeit ist richtplanadäquat. Neue Verbindlichkeiten sind u. a. in den genannten Sachthemen hinzu gekommen (s. S3.1 Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen, vorliegend im 3. Teil, sowie M3 Langsamverkehr, vorliegend im 4. Teil).

Weil der Richtplan ein planerisches Instrument ist, sollen *konkrete und verbindliche Aussagen für den Zeithorizont der Geltungsdauer*, d.h. für die Umsetzungsfrist der nächsten zehn Jahre, gemacht werden.

Die Umsetzung erfolgt z. T. zügig (Zonenplanrevision), z. T. sind Abstimmungserfordernisse genannt, die sich zeitlich schwer bestimmen lassen. Es ist vorgesehen, den Richtplan aktiv zu bewirtschaften; damit fliessen sowohl die räumlichen als auch zeitlichen Veränderungen und neue Ansprüche ein. Der für einen Richtplan anzunehmende Zeithorizont (ca. 15 bis 20 Jahre) dürfte durch stete Anpassungen und Überarbeitungen erweiterbar sein.

Somit bleibt zu betonen, dass die Hautaufgabe des Richtplanes, als Querschnittsaufgabe die wichtigsten raumrelevanten Daten und Fakten und Massnahmen zusammenzutragen, nur teilweise erreicht wurde. Besonders im Zusammenwirken von Gewerbe, Siedlung und Verkehr sind Widersprüche unverkennbar. Hier kommt der Richtplan seiner Aufgabe als Koordinationsinstrument nicht nach. Dasselbe gilt für die Aussagen bezüglich Bevölkerung.

Zum Gewerbe siehe Ergänzungen in der Einleitung des Richtplans unter E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans und die Ausführungen unter Ziff. 1 / 3. Teil sowie spezifisch in den folgenden Rubriken.

Zusammenfassend beantragen wir eine weitergehende Diskussion zum Stadtteil Basel Süd und die Aufnahme als Schwerpunkt in den nächsten Politikplan. Die

Nicht berücksichtigt. In Bezug auf die hier vorliegende Revision des kantonalen Richtplans erübrigen sich weiter

IGG ist gerne bereit in weitergehenden Diskussionen mitzuwirken.

Allgemeines

Vor 22 Jahren im Juni 1986 wurde der Quartier-Richtplan Gundeldingen verbindlich für die Behörden in Kraft gesetzt. Ausgearbeitet wurde er in intensiver Beteiligung der Bevölkerung im Gundeli. Seit 2 Jahren ist der sog. Stadtteil-Richtplan Dreispitz in Arbeit, der das Gundeli ebenfalls sehr stark tangiert. Zu betonen bleibt, dass zum QRP Gundeldingen teilweise widersprüchliche Aussagen bestehen, wobei der Bevölkerung und den Gewerbevertretern des Gundeli bei jeder Nachfrage bestätigt wurde, dass der QRP samt seinen darin enthaltenen Zielsetzungen noch immer verbindlich sei.

Leitsätze

Die Leitsätze sind unterstützungswürdig. Allerdings braucht es auch brauchbare Rahmenbedingungen, insbesondere für das Gewerbe und deren Bedürfnisse. Der Richtplan sollte einen oder mehrere Leitsätze zu diesem Themenbereich beinhalten.

Eine funktionierende gewerbliche Struktur für die Versorgung der Bewohnerschaft mit täglichem Einkaufs- und Dienstleistungsbedarf ist ein Grundelement einer nachhaltigen Wohnqualität und Quartierentwicklung.

gehende Diskussionen zum Stadtteil Süd.

Berücksichtigt. Der behördenverbindliche Quartierrichtplan Gundeldingen wird jetzt themenbezogen erwähnt unter S4.1 Freiraum, a1) Gundeldingen und M2.2 Kantonsstrassen; er ist zudem unter AV Anhang Verzeichnisse unter AV2 Grundlagen für die Richtplanung aufgeführt.

Gewerbe: S. Bemerkungen zuvor. Auf einen weiteren Leitsatz wird verzichtet.

37.

IGG / NQV *Aussagen des Kantonalen Richtplanes über den Kantonsperimeter hinaus*
Gundeldingen Die räumliche Entwicklung des Kantons greift über das Kantonsgebiet hinaus und richtigerweise wird dies im Richtplan auch erwähnt, leider in unterschiedlicher Detaillierung. Sehr ausführlich sind die Aussagen im Bahnverkehr, absolut ungenügend die Aussagen zu Rheinufer und Rheinhäfen beider Basel.

Betreffend Rheinufer gibt es Aussagen in der Strategie, in den Konzeptkarten und in S4.4 „Aktionsraum Rhein“. Die Rheinhäfen werden aus verschiedener Optik beleuchtet, so u. a. spezifisch unter M5 Schifffahrt, auch in Bezug auf Güterverkehrslogistik (M6.1) sowie unter dem Aspekt einer langfristigen Umwandlung in Strategie ST 3 Aufwertung Rhein und Ufer sowie in ST 7 Raum für die Entwicklung der Wirtschaft, zudem auch in S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung, c) Schwerpunkte Mischgebiete.

Auch die Bedeutung der Südumfahrung für den Kanton Basel Stadt ist darzulegen selbst wenn sie etappenweise realisiert wird (Entlastung der Stadt durch Anschluss vorderes Leimental und Allschwil an die Nordtangente).

Südumfahrung: Das Gundeli würde davon kaum entlastet (Entlastungen in Basel West und Nordwest).

Auf die Fortschreibung des bereits im Richtplan von 1986 genannten Vorhabens «Zubringer Allschwil» verzichtet der Regierungsrat. Dafür soll gemeinsam mit den Nachbarn ein integrales Verkehrskonzept im Raum Basel West / Allschwil / Bourgfelden / Hégenheim erarbeitet werden, das die Verkehrspotenziale und Entlastungsmassnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung des Siedlungsgebietes aufzeigt; eine zu prüfende Massnahme wäre dabei der Zubringer Allschwil bzw. die Südumfahrung.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		Ähnliches gilt für die aufzuhebenden Rheinufer als Promenade und Standort für hochwertiges Wohnen.	Das Wohnen wird verschiedentlich thematisiert, betreffend Standort Rheinufer unter S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung c) Schwerpunkte Mischgebiete
		<i>Antrag:</i> Vermehrt gleichwertige Hinweise auf grenzüberschreitenden Raumplanungsmassnahmen und raumwirksame Tätigkeiten durch Pflege einer ‚raumplanerischen Aussenpolitik‘.	Grenzübergreifende, grossräumige Planungsfragen und –vorgänge werden zunehmend via Regionalplanung, Agglomerationsprogramm und der Planung des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB) koordiniert. Im Richtplan sind die notwendigen Anweisungen aufgeführt.
38.	IG Rheinbogen	<i>Intention</i> Die IG Rheinbogen sieht ihre Rolle darin, Anstösse zu verbesserten Angeboten zu geben und mit dem Knowhow ihrer speziell engagierten Mitglieder freiwillig vorzupfaden. Sie will auch der Bevölkerung neue Verbindungen zur Kenntnis bringen. Sie verfolgt keine kommerziellen Interessen und ist gerne bereit, mit Behörden, Institutionen und weiteren Kreisen zusammenzuwirken. Deshalb werden ihre Vorstellungen in diesem Rahmen zur Kenntnis gebracht.	Z. K. genommen.
39.	Kulturstadt Jetzt	Wir stellen fest, dass der Bericht «Entwurf für die öffentliche Mitwirkung» zum Kantonalen Richtplan grundsätzlich unübersichtlich ist. Eine Orientierung nach den wesentlichen Aussagen der Richtplanung ist nur schwer möglich, obschon die behördenverbindlichen Inhalte farblich hinterlegt sind. Wir erachten insbesondere die Durchdringung der eigentlichen Richtplanaussagen mit den überaus umfangreichen Zusatzerläuterungen als verwirrend, insbesondere da diese Texte quantitativ dominieren und es erschweren, eine Übersicht zu bewahren. Ungemein schwierig ist es auch, die Erläuterungen zum Plan im Bericht aufzufinden. Um ein Planungsinstrument wie den Richtplan in demokratischem Verständnis erarbeiten zu können, braucht es vorgängig breit abgestützte, konsensfähige Ziele, Leitbilder und Strategien, wohin und wie sich Kanton und Stadt entwickeln sollen. Der Regierungsrat verweist in seinem Bericht dazu auf die verbindlichen strategischen Entscheidungen (s. 17 ff.). Wir kritisieren, dass diese Strategien integraler Bestandteil des Richtplanes sind, obschon dafür keine demokratische Legitimation eingeholt worden ist. Sie spiegeln lediglich die Haltung des Regierungsrates und der Sachbearbeiter/innen in den involvierten Amtsstellen. Es wäre die Pflicht der Regierung gewesen, zunächst diese Strategien breit abzusichern.	Z. K. genommen. Es gibt zu dem hier Ausgeführten ganz konträre Beurteilungen; so u. a. vom UVEK/ARE, von der Handelskammer, der IGG, vom Kt. Solothurn und weiteren. Die Kritik, dass der Regierungsrat strategische Entscheide fälle, denen die „demokratische Legitimation“ fehle, verkennt, dass der Richtplan ein Planungsinstrument ist, das in Basel-Stadt gemäss § 94 Bau- und Planungsgesetz durch die Exekutive erlassen wird. Das Bundesrecht lässt offen, ob als beschliessende Instanz des kantonalen Richtplans die Exekutive oder die Legislative wirkt. Je nach Kanton gibt es auch Verfahren mit unterschiedlicher Beteiligung beider Organe. Einen kantonalen Richtplan als Planungsinstrument ausschliesslich der Regierung kennen neben Basel-Stadt die Kantone Bern, Uri, St. Gallen, Graubünden, Tessin und Neuenburg.
		Das aktuelle Mitwirkungsverfahren mit 3 Monaten Laufzeit kann eine solche Kon-	Das Mitwirkungsverfahren ist deutlich über das Minimum

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		sensfindung niemals ersetzen. Der Regierungsrat hat es betrüblicherweise versäumt, die Mitwirkung über das bundesrechtliche Minimalmass hinaus auszudehnen.	hinausgegangen.
		So kommt es vielleicht auch, dass Strategien und Planungsgrundsätze im allgemeinen, meist sehr unbestimmten Modus stecken bleiben. Wir vermissen klare Statements des Regierungsrates mit einer eindeutigen Positionierung.	Der Regierungsrat teilt diese Auffassung nicht. Es gibt viele „eindeutige Positionierungen“.
		Unbegreiflich ist die bevorzugte Berücksichtigung der wirtschaftlichen Aspekte in den Strategien gegenüber den (sozio-)kulturellen. Letztere haben erstens ebenso raumwirksame Folgen, und zweitens hat deren Einfluss als «weiche Faktoren» der Stadtentwicklung in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Sollte die Regierung der Meinung sein, solche Strategien wären in einem Richtplan fehl am Platz, müssten sie in einem parallelen strategischen Instrument erscheinen.	Die (sozio-)kulturellen Faktoren werden dort, wo dies nötig und einem kantonalen Richtplan angemessen ist, genannt. S. u. a. S4.3 Innenaufwertung – Qualität im Zentrum oder die Erläuterungen unter E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans: „Das Thema der <i>integralen Stadtentwicklung</i> ...“
40.	Landkreis Lörrach	Bedanken sich, dass die umliegenden Gebietskörperschaften auch im benachbarten Ausland in das Vernehmlassungsverfahren einbezogen werden. Der Kantonale Richtplan wurde im Landkreis Lörrach mit grossem Interesse zur Kenntnis genommen. Seitens des Landkreises werden im Wesentlichen zwei Punkte im kantonalen Richtplan mit Sorge gesehen. Dies betrifft die Punkte Parkraumbewirtschaftung im Basler Stadtgebiet und die geplante Nutzung der Hochrheinschiene für den Güterverkehr. Diese Massnahmen würden bei entsprechender Umsetzung erhebliche Auswirkungen auf die Gebiete des Landkreises im direkten Baseler Umland haben.	Z. K. genommen. Parkraumbewirtschaftung ist mittlerweile in jedem Agglomerationskern (hier: Basel) vorhanden; s. Ziff. 8 / 4. Teil. Hochrheinstrecke: Die Nutzung wird an Voraussetzungen gebunden [s. Planungsgrundsätze/-anweisungen in M1.1 Schienenfernverkehr (Personen und Güter)].
41.	LDP BS	Zunächst erachten wir das Vorhaben als richtig: Die Revision des Richtplanes von 1986 legt einen wichtigen Grundstein für die Entwicklungsmöglichkeiten des Kantons Basel-Stadt. <i>Gesamtbeurteilung</i> Das Gesamtwerk des Richtplans ist sehr umfangreich und dadurch aufwendig zu lesen. Anhand der Informationsveranstaltungen und durch den Internetauftritt konnten wir uns ein gutes Bild über die Absicht des Regierungsrates betreffend der räumlichen Entwicklung des Kantons Basel-Stadt machen. Ein Richtplan muss die raumwirksamen Tätigkeiten koordinieren. Mehr wird aber nicht verlangt. Der vorliegende Richtplan geht aber teilweise darüber hinaus. Dies gilt vor allem für den zeitlichen Horizont: Gemäss eidgenössischem Raumplanungsgesetz sind Richtpläne alle zehn Jahre zu überarbeiten.	Z. K. genommen. Gemäss eidgenössischem Raumplanungsgesetz sind Richtpläne <i>in der Regel</i> alle zehn Jahre gesamthaft zu <i>überprüfen</i> und <i>nötigenfalls zu überarbeiten</i> .
		Überlegungen, die aufgrund von rechtlichen Tatsachen innert den nächsten 20	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		<p>Jahren nicht zu realisieren sind, sollten keinen Platz im aktuellen Richtplan finden.</p> <p>Für gewisse Gebiete bestehen konkrete Vorstellungen, wie sich der Raum entwickeln soll. Die Aussagen in anderen Gebieten sind unscharf und geben kaum eine Richtung vor. Der Spielraum für Regierung und Verwaltung wird dadurch erweitert. Die für das Gewerbe, die Wirtschaft und Investoren wichtige Planungssicherheit ist dadurch nicht gewährleistet.</p>	
42.	Lörrach, Stadt	Die Stadt Lörrach dankt dem Kanton Basel-Stadt für die Gelegenheit zur Mitwirkung an der Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt.	Z. K. genommen.
43.	Merian Iselin Spital	Sowohl für eine Anpassung des Richtplanes als auch im Hinblick auf die laufende Zonenplanrevision ersuchen wir um ein Gespräch, an dem die uns betreffenden Themen (S5.3 und Leitsätze 22/25) mit den zuständigen Stellen diskutiert werden können.	Z. K. genommen.
44.	(Genossenschaft) Migros Basel, vertreten durch Neovius	<p>Weisen darauf hin, dass die Migros bekanntlich die führende Anbieterin im Detailhandel ist, daneben aber auch im Bereich der Kultur und Freizeit (Klubschule, Park im Grünen etc.) eine wesentliche Funktion übernimmt. Sie ist überdies die grösste Gastronomieketten der Schweiz.</p> <p><i>Detailhandel</i> Die Migros engagiert sich für einen starken Detailhandel auch im Zentrum der Stadt. Das im Umbau befindliche Drachen-Center ist das jüngste und prominenteste Beispiel. Daneben führt sie kleinere und grössere Geschäfte ausserhalb des Zentrums (M-Parc Dreispitz, künftig Stückli). Sie achtet bei jedem Standort auf die gute Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Langsamverkehr. Das Verkehrsverhalten der Kunden lässt sich aber nur beschränkt steuern, zumal der Kanton bekanntlich enge Grenzen hat. Für die Einzelheiten wird ... auf die Stellungnahme des Vereins „espace.mobilité“ verwiesen. Die Stellungnahme ist Bestandteil der vorliegenden Vernehmlassung.</p>	Z. K. genommen.
		Der Richtplanentwurf (s. Stellungnahmen zu S1.2 und VE2.2) ist im Sinne der geschilderten Einwände und im Sinne der Stellungnahme des Vereins „espace.mobilité“ zu korrigieren.	Einzelheiten s. unter den genannten Rubriken.
45.	Mobile Jugendarbeit Basel	Jugendliche Gruppierungen halten sich oft in ihrer Freizeit im öffentlichen Raum auf. Oft werden dazu Lärmemissionen, Littering und Unsicherheit von den Anwohnenden wahrgenommen. Die Mobile Jugendarbeit Basel ist daran interessiert, Konflikten vorzubeugen, leistet präventive Jugendarbeit und setzt sich ein für die Erhaltung von „Freiräumen für die Jugendlichen“, die ihnen gerade im urbanen	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>Raum immer wie mehr entzogen werden.</p> <p>Leider werden – gerade bei raumplanerischen Anliegen- die Anliegen von Jugendlichen oft nicht oder ungenügend berücksichtigt und damit wichtige Lernfelder entzogen.</p> <p>Da der Öffentliche Raum unterschiedlichen Anliegen (Mehrfachnutzung des Öffentlichen Raums) gerecht werden muss, sind Nutzungskonflikte Tatsache. Auch wir sind überzeugt, dass der öffentliche Raum erst dann gut funktioniert, wenn die teilweise gegensätzlichen Anforderungen und Anliegen aufeinander abgestimmt werden. Durch die Nähe zu den Jugendlichen kann die Mobile Jugendarbeit Basel die Rolle als Mittler zwischen Jugend und Verwaltung übernehmen und Betroffene zu Beteiligten werden lassen.</p> <p>In dem wir die Jugendlichen an solchen Prozessen beteiligen, erwerben diese die Fähigkeit, persönliche und soziale Beziehungen selber zu gestalten und erhalten dadurch mehr Selbstvertrauen. Sie entwickeln Fähigkeiten, welche sie zu vernünftigen Entscheiden und zur Mitsprache befähigen.</p>	
46.	Novartis	<p>Zusammenfassend sehen wir im Richtplanentwurf viele gute Ansätze, aber auch bedenkliche Entwicklungen.</p> <p>Es gilt fünf Hauptpunkte hervorzuheben.</p> <p>Novartis unterstützt</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Ausdehnung der Wohnnutzung auf siedlungsnahe Räume, die heute nicht als ökologisch wertvoll zu gelten haben sowie - die Öffnung der Hafengebiete für andere Nutzungen. <p>Novartis kritisiert</p> <ul style="list-style-type: none"> - die ungenügenden Entwicklungsmöglichkeiten der Wirtschaft, die durch die Verkleinerung der Industriegebiete im Klybeck und die gleichzeitige Beschränkung auf die Verdichtung bisheriger Areale nach innen resultiert und - die nicht visionäre und nur kurzfristig gültige Beschränkung der Entwicklung der S-Bahn auf das „Herzstück“. <p>Novartis bekämpft</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Eindämmung der Industriezone im St. Johann in östlicher Richtung über die Elsässerstrasse hinaus. 	<p>Z. K. genommen.</p> <p>Z. K. genommen. Einzelheiten s. unter den folgenden Rubriken.</p> <p>Die Kritik ist bezüglich des erlassenen Richtplans nicht mehr haltbar. Einzelheiten s. insbesondere unter Ziff. 1 / 3. Teil.</p> <p>Das „Herzstück“ bildet als zentraler Teil der S-Bahn die Voraussetzung für ein grenzüberschreitendes Netz, das mit einzelnen Ausnahmen die ganze Agglomeration erschliessen würde.</p> <p>Die Kritik ist bezüglich des erlassenen Richtplans nicht mehr haltbar. Einzelheiten s. insbesondere Ziff. 1 / 3. Teil.</p>
47.	Neutrale Quartiervereine Basel,	Wir gratulieren Ihnen zu diesem umfassenden Planwerk und haben dazu Anregungen und Bemerkungen (s. im Folgenden).	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
	Konferenz, Stadtvorstand	<i>Zusammenfassung</i> <i>Wir verweisen auf die detaillierteren Stellungnahmen einzelner NQV's, die sowohl quartierspezifische wie auch quartierübergreifende Aspekte engagiert vertreten!</i>	s. dort
48.	NQV Bachletten-Holbein	Als Quartierverein beschränken wir uns auf Themen, welche „unser“ Quartier betreffen. Als Quartier mit überwiegendem Wohncharakter sind uns zwei Themen wichtig: 1. der ausgewiesene 'Siedlungsgliedernder Freiraum' und 2. die Parkraumbewirtschaftung. Beide Themen sind in unserem Quartier in einem engen Zusammenhang zu sehen. Es geht um die Entwicklung des Zollis, der Planung des Grünraums bis zur Heuwaage und die entsprechenden verkehrstechnischen Massnahmen wie die Parkierungs-Möglichkeiten des Zollis.	Z. K. genommen. Mit der Planaufgabe „Nachtigallenwäldeli, Heuwaage“ vom 24. Sept. – 23. Okt. 2008 wurden die Planungsabsichten dem Publikum unterbreitet. Auch für die Parkierung besteht ein Konzept (Verlegung der Zoo-Parkplätze unter den Erdbeergraben). Wir verweisen auf das entsprechende Planverfahren.
49.	NQV Bruderholz	Zusammenfassend beantragen wir auf eine weitergehende Diskussion zum Stadtabschluss Süd zu verzichten. Im Gegenzug und in Zusammenarbeit mit den Naturschutz Organisationen möchten wir uns für eine optimale Umnutzung des Reservoir-Areals einsetzen. Aber vielleicht führen auch unsere visionären Ideen (s.) zu neuen Denkanstössen. Wir sind gerne bereit in weitergehenden Diskussionen mitzuwirken. Wir möchten uns, noch einmal für den offenen, sachlichen und konstruktiven Dialog herzlich bedanken und hoffen, dass die von uns vorgeschlagenen Änderungen im Richtplan aufgenommen respektive weiter untersucht werden.	Z. K. genommen.
50.	NQV Gundeldingen	Wir anerkennen die Übersichtlichkeit und Anschaulichkeit des Richtplanes. Es fehlt jedoch die kurze Zusammenfassung mit den wichtigsten Aussagen; zu empfehlen ist eine auf das BS-Kantonsgebiet bezogenen Konzeptkarte. Inhaltlich entspricht er in den Grundzügen den Bundesvorgaben und den Vorstellungen einer modernen Raumplanung, wenn er auch in zahlreichen Belangen (Freiraum, verkehrsintensive Einrichtungen, Priorisierung Langsamverkehr, Innenstadt) unnötig unverbindlich bleibt. Der Richtplan ist ein planerisches Instrument, welches konkrete und verbindliche Aussagen für den Zeithorizont der Geltungsdauer, d.h. für die Umsetzungsfrist der nächsten zehn Jahre, beinhalten soll. Kritikpunkt: die Hautaufgabe des Richtplanes, als Querschnittsaufgabe die wichtigsten raumrelevanten Daten und Fakten und Massnahmen zusammenzutragen, wurde nur teilweise erreicht. Besonders im Zusammenwirken von Siedlung und Verkehr sind Widersprüche unverkennbar. Hier kommt der Richtplan seiner Aufgabe als Koordinationsinstrument nicht nach. Dasselbe gilt für die Aussagen bezüg-	Z. K. genommen. Strategie / strategische Entscheide = Zusammenfassung des Wesentlichen („Essenz der Richtplanaussagen“). Trifft nicht zu. S. Stellungnahme UVEK/ARE. Ziff. 1 und 99 / 1. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		lich Bevölkerung.	
		Zusammenfassend beantragen wir eine weitergehende Diskussion zum Stadtteil Basel Süd und die Aufnahme als Schwerpunkt in den nächsten Politikplan. Wir sind gerne bereit in weitergehenden Diskussionen mitzuwirken.	Z. K. genommen.
51.	NQV Hirzbrunnen	Grundsätzlich haben wir keine Einwendungen; s aber S1.1.	Z. K. genommen.
52.	Ökostadt Basel	Zuerst danken wir für diese grosse und detaillierte Arbeit des Planungsamts und begrüßen die zahlreichen stadökologisch wirksamen Ansätze, die in diesem Werk einen gewichtigen Platz bekommen haben. Der Ökostadtrat (Vorstand von Ökostadt Basel) hat... bewusst und aus Kapazitätsgründen nicht alle stadökologischen Aspekte berücksichtigt.	Z. K. genommen.
		Um eine wirklich nachhaltige Entwicklung des Kantonsgebiets von Baselstadt und eine prägnante Verbesserung der Siedlungspolitik zu erreichen, müssen aber die Punkte Naturschutz, Freiraum- und Grünkonzept, Siedlungsentwicklung stadökologisch verbindlicher formuliert und durchgesetzt werden.	Einzelheiten s. unter den genannten Rubriken.
		<i>Dies könnte ein positives Markenzeichen der bis jetzt als ökologisch sehr fortschrittlich geltenden Stadt Basel werden .</i>	
53.	Pro Natura Basel	Pro Natura Basel – Basler Naturschutz ist eine Sektion von Pro Natura – Schweizerischer Bund für Naturschutz und bildet die Vereinigung der ca. 3700 Mitglieder von Pro Natura mit Wohnsitz im Kanton Basel-Stadt. Der Verein ist eine kantonale Naturschutzorganisation und widmet sich statutengemäss seit über fünf Jahrzehnten als juristische Person dem Natur- und Landschaftsschutz.	Z. K. genommen.
		Wir nehmen erfreut zur Kenntnis, dass der Schutz von Natur, Landschaft und Umwelt im Kantonalen Richtplanentwurf als wichtiges und eigenständiges Thema vertreten ist. Die lobenswerten verstärkten Bemühungen um den Naturschutz werden jedoch gleichzeitig durch die vorgeschlagenen Siedlungserweiterungen in landschaftlich und ökologisch wichtigen Arealen teilweise unterlaufen.	
		Unsere Stellungnahme ist gegliedert in einen ersten Teil, der allgemeine Überlegungen und übergeordnete Aspekte umfasst. Darauf folgt der detaillierte Kommentar zu einzelnen Abschnitten des Richtplanentwurfs. Abgeschlossen wird die Stellungnahme durch ein kurzes Fazit.	
		<i>Fazit</i> Der vorliegende Richtplanentwurf geht für uns generell in die richtige Richtung. Wir danken den kantonalen Stellen für die Erarbeitung dieser Grundlage. Sie	

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>weist im Bereich der Nachhaltigkeit sowie des Natur- und Landschaftsschutzes viele lobenswerte Punkte auf, die wir voll unterstützen können. Der Entwurf enthält jedoch mehrere Punkte, die unserer Ansicht nach geändert werden müssen. Unsere wichtigsten Forderungen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alle Vorschläge zur Siedlungserweiterung sind zu streichen. - Ersatzflächen für Landwirtschaft, Fruchtfolgeflächen und Familiengärten müssen ausgewiesen werden. - Naturschutzgebiete, Korridore und Landschaftsschutzgebiete müssen in die Kategorie „Festsetzung“ aufgenommen werden. - Landschaftsschutz muss auch im Wald gelten. - Der Schwerpunkt der Güterverkehrslogistik darf nicht auf dem ehemaligen Rangierbahnhof der Deutschen Bahn liegen. - Die Überbauung des Stettenfeldes soll zurückhaltend erfolgen. <p>Bei den Siedlungserweiterungsprojekten sowie beim Moostal behalten wir uns im Bedarfsfall den Einsatz politischer und rechtlicher Mittel vor, um eine Überbauung zu verhindern. Wir vertrauen jedoch darauf, dass der Kanton Basel-Stadt schon seit langem ein Pionier in der ökologischen Nachhaltigkeit ist. Aus Sicht der Nachhaltigkeit sind die genannten Überbauungsprojekte im Planungszeitraum des RPE nicht notwendig und daher fehl am Platz.</p>	Einzelheiten s. unter den entsprechenden Rubriken.
54.	Pro Velo	<p><i>Grundsätzliches</i> Für uns ist unklar, in welchem Verhältnis dieser Richtplan zum Verkehrsplan 2001 steht. Ersetzt er diesen? Wir vermissen in diesem Zusammenhang auch die klare Aussage zur angebotsorientierten Planung.</p>	<p>Z. K. genommen.</p> <p>Der verwaltungsverbindliche Verkehrsplan Basel von 2001 ist ein Teilrichtplan gemäss § 94 Ziff. 2 des Bau- und Planungsgesetzes vom 17. Nov. 1999; er weist einen grösseren Detaillierungsgrad auf als der kantonale Richtplan. Der kantonale Richtplan ersetzt den Verkehrsplan 2001 nicht, sondern übernimmt die aus kantonaler Sicht räumlich relevanten Vorhaben des Verkehrsplans, sofern diese noch auf dem aktuellen Stand sind.</p>
55.	Quartierkoordination Gundeldingen	<p>Vor 22 Jahren, im Juni 1986, wurde der Quartier-Richtplan Gundeldingen verbindlich für die Behörden in Kraft gesetzt, ausgearbeitet mit einer intensiven Beteiligung der Quartierbewohner. Seit 2 Jahren ist der Stadtteil-Richtplan Dreispitz, der uns ebenfalls stark berührt, in Arbeit. Diese beiden Richtpläne sind im vorgelegten Entwurf nirgends erwähnt. Zum Verständnis müsste ausgesagt werden, welche Verbindlichkeit diese Richtpläne noch haben werden. Zum QRP Gundeldingen bestehen teilweise widersprüchliche Zielsetzungen. Den Bewohnern des Gundeli wurde bei jeder Nachfrage versichert, dass der QRP (und damit auch die darin enthaltenen Zielsetzungen) noch immer verbindlich sei.</p>	Berücksichtigt. S. zuvor, Ziff. 36 / 1. Teil.
56.	Quartierkoor-	Zu den Leitsätzen	

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
	dination Gundeldingen	Die aufgeführten Leitsätze können wir durchwegs unterstützen. Für eine nachhaltige Entwicklung in den Quartieren braucht es aber auch Rahmenbedingungen für die Nutzung des öffentlichen Raums für gewerbliche und kulturelle Bedürfnisse. Der Richtplan sollte einen Leitsatz zu diesem Aspekt enthalten. Eine funktionsfähige gewerbliche Struktur für die Versorgung der Anwohner mit dem täglichen Bedarf ist ein wesentliches Element einer nachhaltigen Wohnqualität. Wir vermissen einen Leitsatz für neue Gewerbegebiete, die auf den Einfluss auf Nachbargebiete eingeht.	Zum Gewerbe siehe Ergänzungen in der Einleitung unter E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans und unter Ziff. 1 / 3. Teil sowie spezifisch in den folgenden Rubriken. Auf einen weiteren Leitsatz wird verzichtet.
57.	Regio liensis	Mit grossem Interesse haben wir von den Unterlagen Kenntnis genommen. Wir begrüßen es sehr, dass der Richtplan dem trinationalen Charakter der Agglomeration Basel und der Notwendigkeit der Zusammenarbeit mit unseren deutschen und französischen Partnern im Rahmen des Eurodistricts Basel Rechnung trägt. Die Zusammenarbeit über die Grenzen ist in diesem Bereich unerlässlich.	Z. K. genommen.
58.	Regionalver- band Hoch- rhein- Bodensee	Mit dem Richtplan wird die gewünschte räumliche Entwicklung des Kantons dargestellt. Die grenzüberschreitende Abstimmung wird von uns begrüßt. Wir bedanken uns für die gute Zusammenarbeit und die Informationen, die wir bereits im Vorfeld des nun vorliegendem Entwurfs erhalten haben. Wir wünschen der Revision des Richtplans einen erfolgreichen Abschluss.	Z. K. genommen.
59.	Riehen, Gemeinde	Wir begrüßen es sehr, dass der kantonale Richtplan von 1986 revidiert und an den aktuellen Stand der Entwicklungsabsichten angepasst werden soll. Gemäss Bundesgesetz über die Raumplanung ist es eine wichtige Aufgabe der kantonalen Richtplanung, die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abzustimmen. Erfreut haben wir festgestellt, dass in vielen Bereichen eine gute Übereinstimmung der kantonalen mit den kommunalen Entwicklungsabsichten festzustellen ist. Dies zeigt sich auch durch die zahlreichen Verweise auf unseren kommunalen Richtplan. Es würde uns freuen, wenn Sie unsere Anträge wohlwollend prüfen und die wesentlichen Unterschiede zwischen den kantonalen und kommunalen Entwicklungsabsichten in unserem Sinne bereinigen würden. Damit kann die Stellung der Gemeinde in den noch notwendigen Planungsverfahren, insbesondere bezüglich des Stettenfelds, wesentlich gestärkt werden. Medienmitteilung	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Der Gemeinderat Riehen sagt nein zu einer Siedlungserweiterung im Gebiet Oberfeld.

Der Gemeinderat lehnt die im Entwurf des kantonalen Richtplans vorgeschlagene Siedlungserweiterung im Oberfeld ab. Für die Siedlungsentwicklung der nächsten 10 bis 20 Jahre steht in Riehen das Stettenfeld sowie eine massvolle bauliche Verdichtung des bestehenden Baugebiets im Vordergrund. Bei den anderen Themen wie Mobilität, Natur- und Landschaftsschutz stimmt der Gemeinderat dem Richtplanentwurf weitgehend zu.

Der Entwurf des kantonalen Richtplans steht in vielen Bereichen mit den kommunalen Entwicklungsabsichten gemäss kommunalem Richtplan in Einklang. Eine wichtige Ausnahme bildet die Frage, ob auch Siedlungserweiterungen in landschaftlich wertvollen Gebieten am Fusse des Dinkelbergs angestrebt werden sollen, wie es die kantonalen Behörden vorschlagen. Der Gemeinderat lehnt dies ab. Wie im Moostal kommen im Oberfeld in den nächsten 10 bis 20 Jahren keine grosszügigen Siedlungserweiterungen in Frage. Die beiden Gebiete sind landschaftlich reizvoll und dienen der Bevölkerung als attraktive, gut erreichbare Naherholungsgebiete.

Der Gemeinderat möchte neuen Wohnraum in den nächsten Jahren vor allem innerhalb der bestehenden baureifen Bauzone durch eine massvolle und sorgfältige bauliche Verdichtung sowie im Gebiet Stettenfeld an der nördlichen Landesgrenze zur Verfügung stellen. Die Erstellung von zusätzlichem Wohnraum in Riehen ist nötig, um die Einwohnerzahl halten zu können. Mittel- bis langfristig ist auch eine Entwicklung der strategischen Reserve im Gebiet Landauer zu prüfen, allerdings sind dort die Möglichkeiten aufgrund der Bedeutung der ökologischen Vernetzung zwischen dem Landschaftsraum „Rhein“ und „Wiese“ eingeschränkt.

Abgelehnt wird vom Gemeinderat auch die auf Basler Stadtboden vorgesehene Siedlungserweiterung entlang der Allmendstrasse. Der gemeinsame, intakte Landschaftsraum rund um die Siedlung „Bäumlihofgut“ soll nicht beeinträchtigt werden.

Eine weitgehende Übereinstimmung mit dem Richtplanentwurf sieht der Gemeinderat bei den übrigen Aussagen zur Siedlung, zur Mobilität, zu Natur- und Landschaftsschutz sowie zur Ver- und Entsorgung. Eine erfreuliche Perspektive ist für Riehen die stärkere Einbindung des Stadtzentrums und der nördlichen Arbeitsgebiete ins Regio-S-Bahn-Netz. Dadurch würde eine schnelle Verbindung aus Riehen zu wichtigen Zielen in der Stadt und weiter zum Bahnhof SBB ermöglicht. Die zeitraubende Spitzkehre der Züge im Badischen Bahnhof würde wegfallen. Die Attraktivität der Linie S 6 aus dem Wiesental würde somit markant gesteigert, deshalb sollte in diesem Zusammenhang geprüft werden, ob eine Taktverdichtung ins Wiesental möglich ist und welche baulichen und betrieblichen Konsequenzen dies auf dem einspurigen Linienabschnitt im Bereich von Riehen hätte.

Riehen, 9. April 2008

Einzelheiten s. unter den entsprechenden Rubriken.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		<p>grosser Landflächen auf baselstädtischem Kantonsgebiet. Die Stellungnahmen der diversen Fachdienste wurden, soweit die teilweise divergierenden Interessen der einzelnen Divisionen dies zulassen, aufeinander abgestimmt.</p> <p>Wir bitten Sie, unsere Anregungen und Bemerkungen in die weitere Bearbeitung des kantonalen Richtplanes miteinfließen zu lassen und hoffen, mit unserer Mitwirkung zum Gelingen einer zukunftsorientierten Richtplanung beitragen zu können. Gerne sind wir bereit, Ihnen die obigen Punkte anlässlich einer Besprechung im Detail zu begründen.</p>	Einzelheiten s. unter den entsprechenden Rubriken.
61.	Solothurn, Kanton	<p>In einem ersten Teil unserer Stellungnahme möchten wir einige <i>allgemeine Bemerkungen</i> anbringen: Der Richtplan des Kantons Basel-Stadt ist gut verständlich, logisch aufgebaut und klar strukturiert. Erfreulich ist, dass das Controlling bereits im Richtplan verankert ist. Jährlich ein operatives Controlling durchzuführen, scheint uns sehr häufig, da in dieser kurzen Periode oftmals keine konkrete Wirkung ausgewiesen werden kann. Ausserdem zeigt unsere Erfahrung, dass die Durchführung eines Controllings relativ aufwändig ist. Der Kanton Solothurn führt alle zwei Jahre ein Vollzugscontrolling und alle vier Jahre ein umfassendes Richtplancontrolling durch. Der nächste Bericht über den Stand der kantonalen Richtplanung wird diesen Herbst dem Kantonsparlament vorgelegt.</p> <p>Wir möchten festhalten, dass die im Richtplan Basel-Stadt festgelegten Strategien und Leitsätze sinnvoll und zweckmässig sind. Sie folgen den in anderen Kantonen formulierten Stossrichtungen und sind auch mit den Zielen des Kantons Solothurn vereinbar.</p>	Z. K. genommen.
62.	SP Basel-Stadt	<p>Die SP Basel beschränkt sich in ihrer Stellungnahme auf das Stadtgebiet (Vgl. Stellungnahme der SP Riehen zum Gemeindegebiet von Riehen) und die Themen Siedlungsgebiete / Mobilität. Wo keine abweichenden Aussagen gemacht werden, unterstützt die SP die im Richtplanentwurf zu diesen Themen genannten Vorschläge.</p>	Z. K. genommen. Einzelheiten s. unter den entsprechenden Rubriken.
63.	SP Riehen	<p>Die SP Riehen lässt sich bei ihrer Stellungnahme leiten</p> <ul style="list-style-type: none"> - von der Bundesverfassung Art 75.1 wonach die Raumplanung der zweckmässigen und haushälterischen Nutzung des Bodens dient. - vom Leitbild der Gemeinde Riehen, gemäss dem zum „Grossen Grünen Dorf“ Sorge getragen werden soll. 	Z. K. genommen. Einzelheiten s. unter den entsprechenden Rubriken.
64.	Schweizerische Rheinschiff-	<p>Für die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) – als Rechtsnachfolgerin der Rhein-schiffahrtsgesellschaft Basel – ist der vorliegende Revisionsentwurf von grundlegen-</p>	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
häfen	der Bedeutung. Unsere Stellungnahme basiert auf dem Grundverständnis einer gezielten Abstimmung zwischen der Bedürfnissen der Hafenenwicklung einerseits und den Zielen der Stadtentwicklung anderseits.	<p><i>Generelle Bemerkungen</i></p> <p>Die Schweizerischen Rheinhäfen bilden die grösste Güterumschlagsdrehseibe der Schweiz. Auf keinem anderen Standort in der Schweiz wird auf engem Raum eine vergleichbar grosse Gütermenge umgeschlagen. Diese starke Bündelungsfähigkeit der Rheinhäfen für grosse Gütermengen auf nachhaltiger Basis der Haupttransportkette Schiff- Bahn ist auf nationaler Ebene für die Landesversorgung wie auch für die Verlagerungspolitik Strasse -> Schiene / Schiff von strategischer Bedeutung. Die Rheinhäfen bilden integrierter Teil des in der Schweiz führenden Logistikstandortes Nordwestschweiz. Als drittbedeutendste Branche bietet die Logistik der gesamten Wirtschaft und insbesondere auch den Schlüsselbranchen durch ihre multimodale und globale Vernetzung – im Vergleich zu den übrigen Wirtschaftsregionen der Schweiz – wesentliche Standortvorteile.</p> <p>Die entsprechende strategische Bedeutung der Rheinhäfen und deren Areale ist im Objektblatt ‚Mobilität M5 Schifffahrt‘ zwar positioniert, jedoch wird im gleichen Atemzug auf die räumlichen Konflikte mit städtebaulichen Interessen (z.B. Wohnaufwertung Kleinhüningens und des Klybeckquartiers, Rheinraum als attraktiver Wohn- und Erlebnisraum) hingewiesen. Die Schweizerischen Rheinhäfen sind sich dieser potenziellen Konfliktlage bewusst. Sie sind bereit, im Rahmen eines partnerschaftlichen Dialogs – wie er in den vergangenen zwei Jahren gestartet wurde – nach gemeinsamen Lösungen zu suchen, welche eine auf eine schrittweise Entschärfung hinzielen. Ein perspektivischer Ansatz dazu bildet das Vertiefen der trinationalen Kooperationspotenziale der Häfen im Dreiländereck. Entsprechende Kontakte auf Hafenebene sind angelaufen. Diese Stossrichtung erfordert erfahrungsgemäss viel Zeit und kann nur mit der Akzeptanz aller Beteiligten zum Erfolg geführt werden, ist jedoch gleichzeitig zwingende Voraussetzung, um mittel-/langfristig gegebenenfalls Raum für städtebauliche Nutzungen zu schaffen.</p> <p>Die Stellungnahme der SRH ist daher auch von dem Hintergrund dieser gegebenen strategischen Ausgangslage zu verstehen.</p>	Die Strategie bezüglich Hafenenwicklung ist deutlich platziert. Einzelheiten s. unter den entsprechenden Rubriken (ST 3 Aufwertung Rhein und Ufer, ST 7 Raum für die Entwicklung der Wirtschaft, M5.1 Hafenanlagen Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehseibe und S2.1 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung).
65.	Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft, SVS	<p>Als Vereinigung, welche die Interessen der Rheinschifffahrt und damit auch speziell diejenigen der in den Schweizerischen Rheinhäfen tätigen Unternehmen vertritt, nimmt die SVS in erster Linie zu Fragen dieser Thematik Stellung.</p> <p><i>Widersprüchliche Aussagen</i></p> <p>Mit Verwunderung registrieren wir beachtliche Diskrepanzen zwischen ... positiv zu beurteilenden Anerkennung der Bedeutung der Infrastrukturen für den Gütertransport und der in einigen Bereichen gemachten Aussagen zu den Hafenarealen.</p>	Z. K. genommen. S. zuvor, Ziff. 64 / 1. Teil.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme***Schlussfolgerungen und Zusammenfassung*

Wir begrüssen, dass die Bedeutung der Verkehrsinfrastrukturen im Richtplan anerkannt wird und der Wasserweg wie auch die dafür benötigten Flächen Anerkennung finden. Problematisch erscheint uns jedoch, dass einzelne Aussagen in den verschiedenen Bereichen diese grundsätzliche Anerkennung relativieren und damit die Gefahr von Zielkonflikten besteht.

Wir fordern, dass den Basler Häfen im Richtplan die ihnen zukommende Bedeutung eingeräumt wird, und zwar mittel- wie auch langfristig. Vor allem ist alles zu unterlassen, was die Planungs- und Investitionssicherheit der im Hafen tätigen Unternehmen mindert.

Dies erfordert, dass das Hafengebiet nicht einem diffus beschriebenen Mischgebiet zugeschrieben wird, sondern als Industrieareal oder als spezielles Hafengebiet definiert wird.

66.

Schweizerischer Verband für Wohnungswesen SVW

Als Nordwestschweizer Sektion des Schweizerischen Verbandes für Wohnungswesen SVW vertreten wir ca. 165 Wohngenossenschaften und gemeinnützige Bauträger mit insgesamt ca. 14'000 Wohnungen. Allein im Kanton BS haben wir 110 Mitglieder unterschiedlicher Grösse.

Z. K. genommen.

Die Genossenschaften und gemeinnützigen Bauträger bieten ca. 11% der Wohnungen im Kanton an. Mit ihren preiswerten Wohnungen und der überdurchschnittlich langen Mietdauern leisten sie einen wertvollen Beitrag für die Wohnenden, die Quartiere und die Stadt.

Wir möchten den Verfassern zum vorliegenden Entwurf zu einem neuen kantonalen Richtplan gratulieren. Die an sich abstrakte Richtplanebene ist sehr umfassend und nach einiger Auseinandersetzung mit der Materie schlüssig dargestellt.

Da der Regierungsrat und nicht die Legislative die Planung in Kraft setzt, bleibt die Legitimierung von künftigen auf den Richtplan gestützten Massnahmen voraussichtlich jedes Mal von neuem eine Herausforderung.

Die Basler Wohngenossenschaftswelt ist im Aufbruch. Unserer Einschätzung nach wächst sowohl bei unseren Mitgliedern wie auch bei Regierung und Verwaltung das gegenseitige Vertrauen und die Lust, künftig etwas zu bewegen.

Die Liste der Areale, welche für die Genossenschaften interessant sein könnten, wurde bereits einmal ausgetauscht. Sie ist allenfalls noch nicht vollständig und beinhaltet z.B. Schoren, Kinderspital, Rüchligweg, Altes Reservoir Bruderholz, Landhof, Augenspital, Maiengasse, Bachgraben, und einige der freiwerdenden Familiengartenareale. Die Stadt Zürich ist sehr gut gefahren mit der Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaus. Dies haben die letztjährigen 100-Jahr-

Einzelheiten s. unter den entsprechenden Rubriken.

Feierlichkeiten gezeigt. Wir sind überzeugt, die gemeinnützigen Bauträger können auch in Basel-Stadt weiterhin einen wichtigen Beitrag für die Stadt leisten. Sie sind nicht „schnelle“ und „meistbietende“ Investoren, dafür aber auf lange Sicht hin verlässliche Partner.

Viele im Richtplan festgehaltene Entwicklungsareale liegen in direkter Nachbarschaft zu Schwerpunkten genossenschaftlichen Wohnens. Wir freuen uns, auf eine partnerschaftliche Entwicklung.

67.

TCS

Der TCS beider Basel begrüsst es, dass der Entwurf zum «Kantonalen Richtplan Basel-Stadt» einer breiten Vernehmlassung unterzogen wird. Als anerkannter und breit abgestützter Interessenvertreter im Bereich Mobilität – die Sektion beider Basel umfasst über 90'000 Mitglieder – beteiligen wir uns gerne an diesem Vernehmlassungsprozess. Unsere Stellungnahme beschränkt sich auf den Bereich «Verkehr» und die damit zusammenhängenden Fragen einer weiter gefassten Mobilität.

Z. K. genommen.

Grundsätzliches

Seitens der verantwortlichen Stellen in Basel-Stadt wird bei jeder sich bietenden Gelegenheit betont, dass für die Entwicklung des Kantons und der lokalen Wirtschaft optimale Verkehrsverbindungen eine elementare Voraussetzung bilden. Diese löbliche Absichtserklärung und inhaltlich richtige Feststellung wird aber durch die tatsächlich stattfindende Politik laufend in Frage gestellt. Dies wird bereits beim «Strategischen Entscheid» (siehe Seite 24) mehr als deutlich: «Das Mobilitätsbedürfnis von Bevölkerung und Wirtschaft wird durch angebotsorientierte Verkehrsplanung befriedigt, damit keine zusätzlichen Belastungen ausgelöst werden.» Eine solche Verkehrspolitik ordnet sich ideologischen Leitlinien unter und missachtet dabei mutwillig die Erfordernisse einer modernen, bedürfnisgerechten Standortpolitik.

Einzelheiten s. v. a. unter den entsprechenden Rubriken.

Der TCS beider Basel plädiert vorbehaltlos für eine angemessene Befriedigung der bestehenden und absehbaren Mobilitätsbedürfnisse. Das heisst, alle Verkehrsträger sollen dort sinnvoll und nachhaltig ausgebaut werden, wo ein Bedarf gegeben ist. Nicht ein sich ständig reduzierendes Angebot, sondern wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedürfnisse sollen die Grundlage für die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur sein. Dabei ist von einer einseitigen Bevorzugung eines Verkehrsträgers abzusehen.

Moderne Standortpolitik: Angesichts kontinuierlich steigender Energiepreise sind langfristig diejenigen Standorte bzw. Städte im Vorteil, die auf wenig Energie verbrauchende Verkehrsträger setzen.

Öffentlicher Verkehr und Motorisierter Individualverkehr sind nicht gegeneinander auszuspielen, sondern vernünftig und vor allem bedürfnisgerecht in Einklang zu bringen.

Der Wunsch nach bedürfnisgerechtem Ausbau ist verständlich, zu fragen ist aber: 1) ob dies bezahlbar und 2) ob dies mit der Stadtstruktur und der Umwelt verträglich ist.

Der vorgelegte Richtplan reiht sich in seiner Grundausrichtung leider nahtlos in die bisher praktizierte, verfehlte Verkehrspolitik des Kantons Basel-Stadt ein. Am Strassenrückbau und der ersatzlosen Aufhebung von Parkflächen wird festgehal-

Der kantonale Richtplan spielt die Verkehrsträger nicht gegeneinander aus. Eine unbefangene Lektüre dürfte dies deutlich machen.

Parkierung an der Oberfläche konkurriert im engen Stadtgebiet mit anderen Nutzungen, die für das städtische Leben ihre Berechtigung haben. Private können ohne Hindernis in

ten.

Es ist ausserordentlich bedauerlich, dass auch der vorgelegte Richtplan die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse und die offenkundigen Bedürfnissen in diesem Zusammenhang negiert. Die immense Bedeutung der Mobilität – insbesondere auch der auto-mobilität – in unserer Gesellschaft wird praktisch ausgeblendet. Die strategischen Ziele im Bereich Mobilität entsprechen ideologischem Wunschdenken: Sie sind realitätsfremd und wirtschaftsfeindlich.

Insofern ist der Richtplan im Bereich Mobilität nicht brauchbar und müsste im Sinne einer anzustrebenden gleichwertigen Entwicklung der beiden Hauptverkehrsträger ÖV und MotIV grundlegend neu definiert werden. Die nachstehende, zusammenfassende Stellungnahme erfolgt ausdrücklich unter diesem Vorbehalt.

Schlussbemerkungen

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Kantonalen Richtplan sind wir dankbar und verbinden damit auch die Hoffnung, dass unsere Überlegungen bei der Formulierung des definitiven Konzeptes gebührende Berücksichtigung finden wird.

Die Mobilität stellt ein elementares Grundbedürfnis unserer Gesellschaft dar. Einer bedarfsgerechten Ausgestaltung des Verkehrsangebotes – sowohl für den Öffentlichen Verkehr als auch den Motorisierten Individualverkehr – kommt deshalb eine grosse Bedeutung zu.

Der Kantonale Richtplan stellt dabei ein wichtiges Instrument dar, um die notwendigen – idealerweise – optimalen Rahmenbedingungen zu schaffen, und somit der künftigen Entwicklung Rechnung zu tragen.

In Anbetracht der Bedeutung, welche dem Kantonalen Richtplan zukommt, ist der TCS beider Basel entschieden der Meinung, dass diese verkehrlichen Richtlinien – wie im Kanton Basel-Landschaft üblich – nicht einfach nur von der Regierung, sondern vom gesamten Parlament diskutiert und verabschiedet werden müssen.

Privatparkings investieren; dies dürfte sich bei wirtschaftlicher Betrachtung in Grenzen halten. Zur Parkraumbewirtschaftung s. unter Mobilität, Ziff. 8 / 4. Teil.

2/3 der Fahrten werden mit dem Auto zurückgelegt, d.h. dieser Verkehr wird keinesfalls negiert.

Auch „elementare“ Mobilitätsbedürfnisse haben ökologische, raum- und verkehrsplanerische, und nicht zuletzt auch finanzielle Grenzen zu berücksichtigen.

68.

TRUZ

Wir beschäftigen uns seit der Gründung des Trinationalen Umweltzentrums (TRUZ) 1995 mit der Landschaft am Rheinknie. Unser Ziel ist es, eine „Nachhaltige Entwicklung“ über die Landesgrenze hinweg anzustreben und den steigenden Landschaftsverbrauch zu verlangsamen. Wir müssen haushälterisch mit dieser beschränkten Ressource umgehen. Über drei Jahre haben wir die Landschaft am Rhein kartiert, in Wert- und Entwicklungsgebiete eingeteilt und eine Datensammlung über Tiere und Pflanzen angelegt. Unter dem Namen „Regiobogen“ ist ein Planungs- und Kartenwerk entstanden, in dem Freiräume für Mensch und Natur genannt und Massnahmen für Erhalt und Förderung der zur Verfügung stehenden Fläche am Hoch- und Oberrhein vorgeschlagen werden.

Z. K. genommen.

Es sind Stadt und Landschaft, die wir Menschen als Heimat begreifen und lieben.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
69.	Ueberwasser Heinrich, Dr.	<p>Es ist nicht das Häusermeer der Stadt, davon sind wir überzeugt. Die Entwicklung der Stadt Basel muss dies berücksichtigen. Wir haben jedoch den Eindruck, dass das im Kantonalen Richtplan anders gesehen wird und möchten Ihnen hier unsere Position darlegen.</p> <p>Folgende „Suchräume“ im Stadtgebiet des Kantons Basel sind vorgesehen:</p> <ol style="list-style-type: none"> Stadtabschluss Basel Süd Bäumlihof Basel Rheinacker Basel/Riehen Landauer Riehen Oberfeld Riehen <p>Wir möchten mit diesem Schreiben unsere Meinung zum Bäumlihof sowie Rheinacker Basel/Riehen abgeben, da uns diese Gebiete aus naturschutzfachlichen Gründen besonders am Herzen liegen.</p> <p>Die von Ihnen erstreckte Frist gibt mir Gelegenheit anhand der bereits bekannt gewordenen Reaktionen folgendes festzustellen:</p> <p><i>1) Dem Richtplan fehlt auch aufgrund raumplanerischer Mängel die nötige Akzeptanz. Ich gehe davon aus, dass das Baudepartement einen grundsätzlich erneuerten Richtplan erarbeiten muss und diesen erneut zur öffentlichen Mitwirkung auflegt.</i></p> <p>Die Reaktionen bei der öffentlichen Mitwirkung und die Frage, wie weit der Richtplan, der ja nur behördenverbindlich sein soll, eben doch schon die Nutzungsplanung (Zonenplanung, evtl. sogar Bebauungspläne usw.) vorprägt, zeigen:</p> <p><i>2) Es sind die nötigen gesetzgeberischen Schritte zu unternehmen, damit der Richtplan im Kanton durch den Grossen Rat beschlossen und dem Referendum unterstellt wird.</i></p> <p>Inhaltlich fallen folgende Hauptmängel auf (Pkte. 3 – 7) ...</p> <p>... Gerne kündige ich auch an, dass ich ergänzend auch die in Frage kommenden parlamentarischen Instrumente nutzen werde. Dies entbindet, schon aus verfahrensrechtlichen Gründen das Baudepartement und den Regierungsrat nicht, sich der Einwände bereits jetzt anzunehmen.</p>	<p>Einzelheiten s. unter den entsprechenden Rubriken.</p> <p>Auch wenn einzelne Vernehmlassende raumplanerische Mängel orten, sehen weder der Bund (UVEK; ARE) als Prüfungsinstanz noch viele Stellung nehmende Instanzen eine <i>grundsätzliche</i> Erneuerung des vorliegenden Entwurfs als notwendig. Mit den inzwischen vorgenommenen Änderungen, Ergänzungen und Detaillierungen nimmt der Regierungsrat viele der im Mitwirkungsverfahren eingegangenen <i>konstruktiven</i> Anregungen auf. Der Regierungsrat erachtet deshalb die nötige Akzeptanz des Richtplans als gegeben.</p> <p>Der Grosse Rat hat das Bau- und Planungsgesetz am 17. November 1999 beschlossen. Gemäss §94 erlässt der Regierungsrat den kantonalen Richtplan. Gesetzgeberische Schritte sind nicht Angelegenheit des Richtplanverfahrens.</p> <p>Einzelheiten s. unter den entsprechenden Rubriken.</p> <p>Z. K. genommen.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
70.	VCS	<p>Hauptziel unseres Umwelt- und Verkehrsverbandes ist eine menschen-, umwelt- und klimaverträgliche Mobilität. Unseren Mitwirkungsbeitrag fokussieren wir deshalb im Wesentlichen auf die Bereiche Siedlung, Agglomeration und Mobilität.</p> <p><i>Allgemein</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Unseres Erachtens ist der Aufbau des Richtplan-Entwurfes z.T. unklar strukturiert. - Die Titel der verschiedenen Ebenen sind nicht überall kohärent. So entspricht dem Titel „Freizeit, Erholung und Sport“ unter den Leitsätzen Siedlung kein eigener Übertitel unter den Objektblättern (sondern subsumiert unter „Öffentliche Bauten und Anlagen“, die aber ihrerseits bereits einen Titel unter den Leitsätzen haben.) Umgekehrt hat der Übertitel „Verkehrsintensive Einrichtungen“ unter den Objektblättern keine Entsprechung unter den Leitsätzen. - Die in den einzelnen Objektblättern zur Anwendung kommenden Strategien und Leitsätze sind z.T. nicht nachvollziehbar (z.B. inwiefern kommt die Strategie ST 5 bei EKZ und Fachmärkten zur Anwendung?). - Wichtige Hinweise und Absichtserklärungen im orientierenden Inhalt finden kein Pendant in den verbindlichen Textstellen (z.B. S. 134, S-Bahn-Varianten Ypsilon und Nordbogen sind in den Details erwähnt, finden sich aber nicht in den Örtlichen Festlegungen). 	<p>Z. K. genommen.</p> <p>Es gibt zu dem hier Ausgeführten ganz konträre Beurteilungen; so u. a. vom UVEK/ARE, von der Handelskammer, der IGG, vom Kt. Solothurn und weiteren.</p> <p>Einzelheiten s. unter den entsprechenden Rubriken.</p> <p>In der Gesamtkarte sind die Varianten ersichtlich.</p>
71.	VCS	<p><i>Verfahren</i></p> <p>Der kantonale Richtplan BS soll dem Grossen Rat zum Beschluss unterbreitet werden. Ein Planungsinstrument dieser Wichtigkeit und Tragweite soll referendumsfähig sein.</p>	S. Ausführungen zuvor unter Ziff. 39 und 69 / 1. Teil.
72.	Verkehrsliga beider Basel	<p>Die Verkehrsliga beider Basel ist die Dachorganisation der Verbände des privaten Motorfahrzeugsverkehrs in der Region Basel, die über ihre Mitgliederverbände in beiden Basel weit über 100'000 Mitglieder vertritt.</p> <p>Gemäss der Natur und dem Tätigkeitsfeld unserer Organisation konzentriert sich unser Vernehmlassungsbeitrag ausschliesslich auf den Bereich Verkehr und damit zusammenhängende Fragen einer weitergefassten Mobilität.</p> <p>Für die Berücksichtigung unserer Anliegen und Bemerkungen im Rahmen der Überarbeitung des Kantonalen Richtplans danken wir Ihnen im Voraus bestens. Gerne sind wir auch bereit, im Rahmen dieser Überarbeitung unsere Anliegen und Bedenken nochmals zu erläutern und zusammen mit den zuständigen Behörden zu vertiefen.</p>	Z. K. genommen.
		<p><i>Schlussbemerkungen</i></p> <p>Die Verkehrsliga beider Basel stellt mit Bedauern fest, dass der vorgelegte Kantonale Richtplan bezüglich Umgang mit der Mobilität weiterhin auf Ideologie baut und der bisherigen «Vogel-Strauss-Politik», welche sich den tatsächlich vorhandenen</p>	<p>S. Ausführungen zuvor unter Ziff. 67 / 1. Teil.</p> <p>Es sei erinnert, dass in den letzten Jahren Milliardenbeträge</p>

Problemen nicht stellt, sondern diese nur verdrängt und verlagert, weiterhin das Wort spricht.

Bedenklich an dieser Politik ist insbesondere auch die damit verbundene Nabelschau, welche die externen Effekte, welche sich aus der MotIV und damit auch wirtschaftsfeindlichen Grundhaltung ergeben, aus den Augen verliert.

Forderung

Die Verkehrsliga beider Basel erachtet die aufgeführten strategischen Ziele im Bereich der Mobilität als ideologisch, auto- und wirtschaftsfeindlich, und einer Stadt, die sich als Messemetropole, als Sport- und Kulturstadt bezeichnen will, nicht würdig.

Die Verkehrsliga beider Basel fordert die Regierung auf, dem MotIV in der Gesamtverkehrsplanung jenen Stellenwert einzuräumen, der ihm auf Grund seiner Verkehrsleitungen auch zusteht.

Das immer wieder aufgeführte Glaubensbekenntnis, durch die Förderung des Langsam- oder Veloverkehrs sei eine massgebliche «Entlastung von Strasse und Schiene» zu erwarten, muss als Wunschdenken weitab von den statistischen Realitäten bezeichnet werden.

Vielmehr müssen die relevanten Hauptverkehrsträger ÖV und MotIV besser auf einander abgestimmt und verknüpft werden – und dort, wo eine Nachfrage nachgewiesen ist, auch ausgebaut werden.

in Strassenbauvorhaben investiert wurden.

Die Beispiele betreffen v. a. Grossveranstaltungen, für die ÖV und LV geeignete Verkehrsmittel sind.

Einzelheiten s. unter den entsprechenden Rubriken (Mobilität, 4. Teil).

73.

Wanderwege beider Basel

Der kantonale Richtplan ist in verschiedener Hinsicht ein sehr komplexes Werk. Erstens beinhaltet er sämtliche Disziplinen der Raumplanung auf kantonalen Ebene. Zweitens hat er nach den Vorschriften des Bundesrechts und des kantonalen Bau- und Planungsgesetzes sowohl den aktuellen Stand wie auch die Entwicklung der räumlichen Ordnung aufzuzeigen. Und drittens kommt ihm die Aufgabe zu, alle diese Aussagen aufeinander abzustimmen. Wir meinen, den Verantwortlichen für den kantonalen Richtplan sei methodisch eine ausserordentlich gute Arbeit gelungen wozu ihnen auch zu gratulieren ist.

Als Fachorganisation für Wanderwege sehen wir unsere Aufgabe im Rahmen der Vernehmlassung darin, unsere fachspezifischen Interessen einzubringen. Wir äussern uns deshalb bewusst nicht zu siedlungs-, landschafts- und verkehrsplanerischen Aussagen im kantonalen Richtplan. Es ist anzunehmen, dass sich z.B. Pro Natura auch auf ihre Interessensgebiete beschränkt und sich kaum über Wanderwegfragen aufhalten wird. Der Sinn einer Vernehmlassung liegt ja eben darin, die vielen Einzelinteressen zu eruieren, abzuwägen, zu koordinieren und soweit wie möglich zu übernehmen.

Z. K. genommen.

74.

Weil am Rhein, Stadt

Zunächst einmal ist die breite Beteiligung der angrenzenden Gebietskörperschaften, insbesondere auch der Stadt Weil am Rhein, positiv zu vermerken. Angesichts der grundlegenden Kernaussagen dieses Planwerks, seiner Langfristigkeit und vor

Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		<p>allem des weiteren Zusammenwachsens in der TEB werden diese planerischen Abfragen auf Gegenseitigkeit die Regel werden. Die Stellungnahme der Stadt Weil am Rhein befasst sich insbesondere mit den Themen Mobilität und Nutzungszuordnung.</p>	Einzelheiten s. unter den entsprechenden Rubriken.
75.	Weil am Rhein, Stadt	<p>Es bleibt festzuhalten, dass in verschiedenen Abschnitten des kantonalen Richtplans als Anlass zur Revision auf die geänderte Raumstruktur im Hinblick auf die Trinationale Agglomeration im Eurodistrict Basel verwiesen wird. Es werden deshalb im kantonalen Richtplan auch Aussagen zugelassen, die zwar nicht explizit im rechtlichen Auftrag abgeleitet werden, wohl aber eine räumliche Wirkung entfalten können. Auswirkungen auf die kantonale Raumordnung haben aber auch Aspekte, die die unmittelbare Nachbarschaft im Ausland betreffen. In den Ausführungen des inhaltlichen Teils wird in einigen Abschnitten und Zielsetzungen bewusst der Einbezug der Region angesprochen und auch entsprechende Ziele werden abgeleitet. Der strategische Ansatz ST 1 „Regionale Sichtweise“ belegt diese Grundvoraussetzung der Berücksichtigung der Belange der Region. Diese sind dann allerdings konsequent zu benennen und sollten mit den Partnern abgestimmt durchaus Eingang in das Planwerk finden. Aus Sicht der Stadt Weil am Rhein wären dies beispielsweise Aussagen zu den Flächen südlich Otterbach, die der Kanton Basel besitzt, sich aber auf Gemarkung der Stadt Weil am Rhein befinden.</p>	<p>Z. K. genommen.</p> <p>Kann eine Stufe tiefer, im Rahmen des Landschaftsrichtplans „Landschaftspark Wiese“, geklärt werden.</p>
76.	Weiss René, Basel	<p>Ich wohne schon seit 40 Jahren im Kleinbasel und ich muss sagen es hat sich sehr gut entwickelt. Aber das sie jetzt plötzlich alles ändern wollen das der Richtplan so nicht mehr gut sein sollte das macht keinen Sinn. Wir als alte Kleinbasler wollen das die Idille so bleibt und das die Natur sich weiter Entwickeln kann. Das heisst also keinen neuen RICHTPLAN.</p>	Z. K. genommen.
77.	Wirtverband Basel-Stadt	<p>Die meisten Punkte der regierungsrätlichen Strategie werden wohl von einer Mehrheit der Bevölkerung getragen. Wir finden es aber störend, dass der Richtplan zahlreiche Inhalte enthält, die raumplanerisch kaum relevant sind. Der Richtplan ist unserer Meinung nach der falsche Ort, um Pflöcke für umwelt-, gesundheits- und sozialpolitische Anliegen einzuschlagen. Aus Sicht des Gastgewerbes und des Tourismus gibt es verschiedene Punkte im Richtplan, die uns stören. Wir gehen im folgenden fast ausschliesslich auf diese Punkte ein, unterstützen aber auch andere Anliegen der Wirtschaft, wie Sie zum Beispiel vom Gewerbeverband Basel-Stadt geäussert wurden.</p>	<p>Z. K. genommen.</p> <p>S. zuvor, Ziff. 15 / 1. Teil, und weitere Einzelheiten unter den entsprechenden Rubriken.</p>
78.	WWF	<p>Wir anerkennen die Anschaulichkeit des Richtplanes. Auch inhaltlich entspricht er in den Grundzügen den Bundesvorgaben und den Vorstellungen einer modernen Raumplanung, wenn er auch in zahlreichen Belangen (zum Beispiel Freiraum, Störfallvorsorge) und insbesondere bei den Leitsätzen unnötig unverbindlich bleibt.</p>	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Unverständlich ist etwa auch, weshalb Natur- und Landschaftsschutzgebiete nur als Zwischenergebnis aufgenommen und nicht festgesetzt werden. Wir hoffen, dass eine Überarbeitung die Möglichkeiten des planerischen Grundlageninstrumentes stärker nutzt.

Die Kritik ist bezüglich des erlassenen Richtplans nicht mehr haltbar. Einzelheiten s. insbesondere im Richtplan NL 3.1 und NL 3.2 sowie vorliegend im 3. Teil.

Gemäss Raumplanungsgesetz sind kantonale Richtpläne alle zehn Jahre zu überprüfen und nötigenfalls zu überarbeiten. Der geltende kantonale Richtplan Basel-Stadt wurde 1985 erlassen. Der Stadtkanton hinkt somit über zehn Jahre seiner Aufgabe hinterher, die raumplanerischen Eckpunkte festzusetzen. Da der Bundesrat den Richtplan zu genehmigen hat, war es somit dem Bund über zwanzig Jahre nicht möglich, die Raumplanung des Kantons Basel-Stadt in den Hauptstossrichtungen zu überprüfen. Angesichts der rasanten Entwicklung in den raumwirksamen Bereichen ist dieses Versäumnis unverständlich.

S. Stellungnahme UVEK/ARE. Ziff. 1, 79 und 99 / 1. Teil.

Gemäss § 94 Bau- und Planungsgesetz erlässt der Regierungsrat den kantonalen Richtplan. (S. 3; Seitenangaben in Klammern beziehen sich auf den Richtplanentwurf.) Aufgrund der planerischen Bedeutung und dem berechtigten Anspruch auf ein demokratisches Mitspracheverfahren, befürworten wir eine Behandlung des Richtplans durch den Grossen Rat mit einem referendumsfähigen Beschluss.

S. Ausführungen zuvor unter Ziff. 39 und 69 / 1. Teil.

Wir beantragen: Der kantonale Richtplan ist dem Grossen Rat zum Beschluss vorzulegen.

Ein Richtplan hat über das Kantonsgebiet hinaus die Koordination und Zusammenarbeit mit den Nachbarn aufzuzeigen. Basel ist mit verschiedenen Institutionen (Einwohnergemeinde, Bürgergemeinde, CMS usw.) einer der grossen Landbesitzer der Region.

Nicht berücksichtigt. Der kantonale Richtplan hat keine Richtplanaussagen in exterritorialem Gebiet zu machen (vorliegend ausgenommen ist die Schienenanbindung an den EAP). Dies ist allenfalls in gesonderten Konzepten angebracht oder in bewusst so aufgebauten Teilrichtplänen (Beispiel „Landschaftspark Wiese“).

Wir beantragen: In Koordination mit den Standortgemeinden sind die Zielsetzungen für den ausserkantonalen Grundbesitz festzulegen, insbesondere bezüglich Erholungs- und Grünraumplanung, Waldbewirtschaftung, Nutzung als Bauland. (Neues Objektblatt)

E Einleitung

79.

Bund
(UVEK;
ARE)

Gegenstand der Vorprüfung

Nach Art. 9 Abs. 3 des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (RPG; SR 700) sind die Richtpläne in der Regel alle 10 Jahre gesamthaft zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen. Im Lichte dieser Bestimmung hat der Kanton Basel-Stadt den geltenden, vom Bundesrat am 25. August 1986 genehmigten Richtplan gesamthaft überarbeitet und den Anforderungen an ein dynamisches Steuerungsinstrument für die räumliche Entwicklung sowie den aktuellen Herausforderungen angepasst.

Z. K. genommen.

Für die Vorprüfung massgebliche Bestimmungen

Gemäss Art. 10 Abs. 3 RPV kann der Kanton seinen Richtplan dem Bundesamt

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
80.	Bund (UVEK; ARE)	<p><i>Umsetzung, Bewirtschaftung und Wirkungskontrolle des Richtplans</i> Die Ausführungen des Richtplans zu Zweck, Inhalten, Form, Verbindlichkeit und Bewirtschaftung des Richtplans sind kurz, klar und aus Bundessicht korrekt.</p> <p>In den Ausführungen zu den Inhalten des kantonalen Richtplans wird festgehalten, dass das Bundesrecht den Kantonen keine konkreten Richtplaninhalte vorgibt. Dies stimmt zwar insofern, als RPG und RPV keine Auflistung der Richtplaninhalte enthalten. Die Aufzählung der wichtigen Grundlagen für die Richtplanung in Art. 6 RPG sowie die Ziele und Planungsgrundsätze von Art. 1 und 3 RPG geben aber dennoch einen Rahmen für die zu behandelnden Themen vor. Zudem wird in Art. 8 RPV auf technische Richtlinien und damit auf den Leitfaden für die Richtplanung aus dem Jahr 1997 des damaligen Bundesamtes für Raumplanung verwiesen, der immer noch Gültigkeit hat und die inhaltlichen Mindestanforderungen an die kantonalen Richtpläne ausführlich beschreibt. Ergänzend zum Leitfaden sind für verschiedene Themenbereiche (z.B. Naturgefahren, Störfallvorsorge, usw.) Arbeitshilfen erarbeitet worden, auf die der Kanton teilweise in den Objektblättern auch Bezug nimmt.</p> <p>Die gewählte Form einer Broschüre für dem Richtplan, die das Werk zwar sehr handlich macht, könnte sich erfahrungsgemäss bei der Bewirtschaftung des Richtplans eher als problematisch erweisen, da eine Nachführung der Richtplaninhalte nicht so einfach möglich ist wie bei der Ordnerform. Den Aspekten einer nachvollziehbaren und einfach überschaubaren Bewirtschaftung ist deshalb ein besonderes Augenmerk zu widmen. Einen wichtigen Beitrag können dazu sicher auch die Möglichkeiten des Internets und des GIS leisten.</p>	<p>Z. K. genommen.</p> <p>Materiell werden die Anforderungen erfüllt, wie das UVEK bestätigt. Die Ausführungen in der Einleitung werden entsprechend den Hinweisen des UVEK ergänzt.</p> <p>Es wäre zu ermitteln, ob die Aufwendungen für Objektblatt-Tausch und sonstigen Ersatz von Richtplanteilen (orientierende Textteile, Grundlagen-Hinweise etc.) sowie die Sicherung der Vollständigkeit der Ordner an allen bedienten Standorten diejenigen eines zweijährlich neuen Gesamtdruckes nicht aufwiegen. Zweifellos muss das System handhabbar und kostengünstig sein. Internet und GIS werden eingesetzt.</p>
81.	Handelskammer beider Basel	<p><i>Seite 3 - Aussage im Richtplan – „Soweit Verordnungen und Weisungen durch Änderungen des Richtplans aufgehoben oder angepasst werden müssen, erfolgt dies im Nachgang zu den Genehmigungen zum Richtplan.“</i></p> <p>Der aktuelle Richtplan stammt aus dem Jahre 1986 und ist über die Jahre mit zahlreichen Konzepten ergänzt worden. Es fällt schwer, die Übersicht zu bewah-</p>	Z. K. genommen.
E1 Zweck des kantonalen Richtplans			

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag**

ren. Welche Dokumente haben nach der Richtplanrevision noch Gültigkeit? Zudem ist schwer erklärbar, weshalb unmittelbar Verordnungen angepasst werden müssen. Der Richtplan ist rein behördenverbindlich, während Verordnungen Drittwirkung haben.

Fazit

Es ist eine transparente Dokumentenübersicht zu schaffen. Der Richtplan muss dabei das zentrale und gültige Instrument zur Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten darstellen. Im Richtplan ist aufzuführen, welche zusätzlichen Dokumente noch Gültigkeit haben. Wir gehen davon aus, dass ein Grossteil der zwischen 1986 und 2008 erarbeiteten Konzepte im Richtplan nun aufgearbeitet sind und damit obsolet werden.

E2 Anlass zur Revision

82. NQV Oberes Unter den neuen gesetzlichen Anforderungen ist die neue Kantonsverfassung zu berücksichtigen.
Kleinbasel erwähnen.

E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans

83. DSP Riehen / Was insgesamt und zu unserem grossen Bedauern fehlt, sind Bemerkungen und Beurteilungen über die sozialen Auswirkungen des Richtplans. Dem Entwurf des kantonalen Richtplanes begegnen wir deshalb sehr kritisch. Dadurch, dass der Richtplan die wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten transparent macht, in einen Zusammenhang stellt und sie, soweit möglich, aufeinander abstimmt, kann er dazu beitragen, die sozialen Auswirkungen von Projekten abzuschätzen.
- Entscheide dazu fallen mit entsprechenden Beschlussfassungen durch die Regierung, den Grossen Rat oder die Bevölkerung; hier ist genügend Raum für weitere Abwägungen und Auseinandersetzungen bezüglich sozialer Auswirkungen.
84. Handelskammer beider Basel *Seiten 7, 8 - Aussage im Richtplan – „Im Richtplan nicht in Form eines eigenen Objektblattes erfasst sind die Gebiete für Gewerbeentwicklung. ... Solche unternehmensbezogenen Dienste sollen sich, verträglich ins Umfeld eingepasst, entfalten können. ... Der Richtplan ist allerdings nicht das zentrale Planungsinstrument für die Entwicklung des Gewerbes; diese Ansprüche ... müssen und können direkt in die Nutzungsplanung (Zonenplanrevision) ohne „Umweg“ Richtplan berücksichtigt werden.... Trotzdem gibt es Inhalte des Richtplans, die das Gewerbe fördern, z.B. die Begünstigung von Mischnutzungen.“* Z. K. genommen.
Zum Gewerbe siehe Einleitung unter E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans sowie Ziff. 1 / 3. Teil und spezifisch in den folgenden Rubriken.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Die Umfrage der Handelskammer hat gezeigt, dass gerade das Gewerbe zusätzlichen Flächen nachfragt. Dieses Bedürfnis im Richtplan nicht konkret abzubilden, wäre falsch. Zudem bieten Mischzonen keine gleichwertige Alternative für die Wirtschaft. Das Konfliktpotenzial ist hoch und die Nutzungsmöglichkeiten eingeschränkt.

Aufgrund der Behördenverbindlichkeit des Richtplans ist davon auszugehen, dass Planungsgrundsätze, die nicht im Richtplan festgelegt werden, auch nicht im Zonenplan aufgenommen werden. Ansonsten verliert der Richtplan seine Aussagekraft.

Fazit

Im Richtplan Basel-Stadt sind für die gesamte Wirtschaft, inkl. Gewerbe, bedarfsgerechte Gebiete auszuscheiden. Diese haben den Qualitätsansprüchen der Wirtschaft zu genügen und sind auf die Leitbranchen der Region auszurichten. Dies verlangt auch das RPG (Art. 1 Abs1 lit. b), wonach die räumlichen Voraussetzungen für die Wirtschaft zu schaffen sind. Die Ausscheidung von „Wirtschaftlichen Schwerpunktgebieten“ ist dabei sinnvoll und wird von uns unterstützt. Nebst Industrie, Dienstleistung und Handel muss ein Teil des Gewerbes in den „Wirtschaftlichen Schwerpunktgebieten“ Entwicklungsmöglichkeiten finden. Die bewusste Zuteilung des Gewerbes auf Mischgebiete erachten wir als gefährlich. Insbesondere weil die im Richtplan vorgeschlagenen Mischgebiete bis heute reine I/G-Gebiete waren. Die Reduktion der Wirtschaftsflächen im vorgeschlagenen Ausmass ist für die Handelskammer beider Basel nicht tragbar.

E5 Form des kantonalen Richtplans

85.

Bund
(UVEK;
ARE)*Richtplantext*

Die Richtplaninhalte sind sehr sorgfältig erarbeitet und dargestellt. Der Richtplangentwurf folgt vom Aufbau her dem klassisch gewordenen Schema mit den Themenbereichen Siedlung, Landschaft, Verkehr sowie Ver- und Entsorgung. Die Objektblätter sind übersichtlich gestaltet und enthalten bei Vorhaben die notwendigen zusätzlichen Erläuterungen und Informationen. Die Richtplanbeschlüsse, bestehend aus Planungsgrundsätzen und -anweisungen sowie örtlichen Festlegungen, sind durch die farbliche Hinterlegung deutlich herausgehoben.

Z. K. genommen.

Erläuterungen

Die Erläuterungen, die teilweise in den Richtplantext integriert sind oder sich im Anhang befinden, sind knapp und informativ. Als wertvoll erachtet werden insbesondere die Erläuterungen zu einzelnen Richtplanvorhaben im Richtplantext.

Richtplankarte ...

S. Ziff. 51 / 5. Teil.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Die Verbindung von Richtplantext und Richtplankarte, wie sie Art. 6 Abs. 1 RPV verlangt, ist von beiden Seiten her gut gelöst.

E6 Verbindlichkeit des kantonalen Richtplans

86. DSP Riehen / Bettingen / Der Entwurf des kantonalen Richtplanes ist sehr umfassend. Für die Bevölkerung ist der Richtplan nicht einfach einzuordnen. Die „Behördenverbindlichkeit“ gibt immer wieder Anlass zu Diskussionen. Es bestehen unterschiedliche Meinungen, zu welchem Zeitpunkt die politischen und persönlichen Interessen vorgebracht werden müssen. Die Äusserungen zum Richtplan sind im Gegensatz zum Zonenplan rechtlich nicht verbindlich, was von Seiten der Politiker immer wieder betont wird.
- Z. K. genommen.
(Siehe Einleitung E6 bis E11, aber auch Passagen von E1 bis E5.)

E8 Änderung des kantonalen Richtplans

87. Handelskammer beider Basel / *Seite 12 - Aussage im Richtplan – „Richtplan wird ... als strategisches, handlungsorientiertes Planungsinstrument des Regierungsrates eingesetzt. Dazu muss der Richtplan anpassungsfähig sein. Alle durch ihn gebundenen Behörden können jederzeit die Überprüfung oder die Änderung des Richtplans anbegehren. Auch Private können beim Regierungsrat den Antrag stellen, den Richtplan zu überprüfen.“*
- Während in den meisten anderen Kantonen der Richtplan durch das Parlament verabschiedet wird, beschliesst im Kanton Basel-Stadt der Regierungsrat alleine über die strategischen Grundsätze der räumlichen Entwicklung und den Richtplan. Damit haben die Regierung und die Behörden sehr viel Macht. Umso wichtiger ist eine breit angelegte Vernehmlassung, die auch in der Aufbereitung der eingegangenen Stellungnahmen transparent und offen geführt wird. Der Richtplan soll Planungssicherheit schaffen und gleichzeitig auf veränderte Voraussetzungen flexibel reagieren können. Das ist eine schwierige Aufgabe. Der Bund schreibt vor, dass alle 10 Jahre der Richtplan revidiert werden muss oder wenn sich die Verhältnisse wesentlich geändert haben (Art. 9 Abs. 2 und 3 RPG). Das ist auch etwa der Zeithorizont, in welchem zuverlässige Aussagen gemacht werden können. Mit einem Zeithorizont von 15-20 Jahren geht der Richtplan des Kantons Basel-Stadt über diesen Wert hinaus. Die Zuverlässigkeit der Aussagen nimmt dabei ab.
- Fazit*
Es ist zwingend, dass die Regierung bei der Richtplanung eine Balance zwischen Anpassungsfähigkeit und Planungssicherheit findet. Durch ein effektives Monito-
- S. Ausführungen unter Ziff. 39 und 69 / 1. Teil.
- Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		ring und Controlling (E12) gilt es zu verhindern, dass der Richtplan willkürlich angepasst wird. Der Einbezug der Wirtschaft muss sichergestellt sein. Richtplanaussagen, die über den Zeithorizont von 15-20 Jahren hinausgehen, sind höchstens als Option/Vororientierung aufzunehmen.	
E9 Zusammenar- beit			
88.	Bund (UVEK; ARE)	<p><i>Zusammenarbeit mit dem Bund</i> Der Kanton hat zu Beginn seiner Richtplanüberarbeitung das ARE - wie in Art. 9 Abs. 2 RPV vorgesehen - über die geplanten Arbeiten informiert. Am 11. Juni 2003 hat ein sogenanntes Startgespräch mit den Bundesstellen stattgefunden. Im Rahmen der vom Kanton Basel-Stadt durchgeführten Nachbarschaftsgespräche hatte das ARE am 5. Juni 2007 zudem die Gelegenheit, sich aus seiner Sicht bereits zu den Stossrichtungen und Strategien des gesamthaft überarbeiteten Richtplans zu äussern. Mit der Einladung des Bundes zur Vorprüfung wird die gute Zusammenarbeit nun fortgesetzt.</p> <p><i>Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland</i> Als Grenzkanton und Teil des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB) pflegt der Kanton Basel-Stadt traditionell eine intensive Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland. Diese Partner werden im Rahmen des aktuell laufenden Mitwirkungs- und Vernehmlassungsverfahrens offiziell in die Richtplanerarbeitung miteinbezogen. Die Zusammenarbeit mit Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland kommt auch im Richtplan selber gut zum Ausdruck.</p>	Z. K. genommen.
89.	Aargau, Kanton	<p>Eine enge Zusammenarbeit im Gebiet der Agglomeration Basel ist auch aus der Sicht des Kantons Aargau erwünscht. Für die zukünftige Zusammenarbeit verweisen wir insbesondere auf das Agglomerationsprogramm Basel (Modul Verkehr und Siedlung). In diesem ist der Entwurf eines Staatsvertrags über die Gründung einer gemeinsamen Trägerschaft für die Agglomerationsplanung Basel enthalten. Diese Vereinbarung bezweckt vor allem die Umsetzung des Agglomerationsprogramms Basel, Modul Verkehr und Siedlung. Dieser Trägerschaft können aber auch weitere Aufgaben im Rahmen der Agglomerationsplanung übertragen werden (§ 1 Abs. 6 des Staatsvertragsentwurfs).</p> <p>Zusammenarbeit ist aus Sicht des Kantons Aargau in folgenden Bereichen des Richtplan-Revisionsentwurfs BS wichtig (s. jeweilige Rubriken).</p>	Z. K. genommen.
			Einzelheiten s. unter den entsprechenden Rubriken
90.	BSA, Bund Schweizer Architekten	Obwohl sich der Richtplan rechtlich auf den Kanton Basel-Stadt beschränken muss, soll dezidiert die Abstimmung mit den Planungen der angrenzenden Gemeinden, Kantonen und Landkreisen gesucht und als Ziel formuliert werden.	Z. K. genommen. Ist so weit möglich durchgeführt.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
91.	Deutsche Bahn AG	Der jetzt vorliegende Richtplan darf den geltenden (Staats-) Verträgen zwischen der Eidgenossenschaft bzw. dem Kanton Basel-Stadt und der Deutschen Bahn bzw. deren Funktionsvorgängern nicht widersprechen, allenfalls reichen wir Hand, wo der Richtplan Abweichungen vorsieht, die entsprechenden Verträge ausdrücklich anzupassen. Aus einer groben Sichtung wird derzeit für uns jedoch kein unmittelbarer Änderungsbedarf ersichtlich.	Z. K. genommen.
92.	DSP Riehen / Bettingen	<i>Trinationale Zusammenarbeit</i> In den Kapiteln Einleitung und Strategie wird festgehalten, dass der Kanton Basel-Stadt Kern einer trinationalen Agglomeration ist. Deshalb ist eine regionale Sichtweise und eine Koordination der räumlichen Entwicklung erforderlich. Bei dieser Erkenntnis ist der Regierungsrat denn auch zu behaften. Da wir die entsprechenden Planungsarbeiten der Region jedoch nicht kennen, ist es sehr schwer, die Aussagen des Regierungsrates zu überprüfen. Darauf wird noch zurückzukommen sein.	Z. K. genommen.
93.	EVP BS	<i>Gemeindeautonomie</i> Die Festlegung von Wachstumszielen zählt zu den grundlegenden Aufgaben und Kompetenzen einer politischen Gemeinde. Somit ist die Festlegung aller auf dieses Ziel hin ausgerichteten raumwirksamen Massnahmen Sache der Gemeinden. Die Kantonsverfassung (§ 59) gewährleistet denn auch den Gemeinden ihre Angelegenheiten selbst zu regeln. Wir fordern deshalb: <i>Der kantonale Richtplan hat sich an den Richtplänen der Gemeinden zu orientieren und nicht umgekehrt.</i>	Nicht berücksichtigt. Dies wäre eine Umkehrung des gesetzlichen Auftrags.
94.	Handelskammer beider Basel	<i>Seite 13 - Aussage im Richtplan – „Zusammenarbeit ist institutionalisiert.“</i> Die Richtplanung des Kantons Basel-Stadt hat wichtige Schnittstellen zur Raumplanung seiner Nachbarn. Die Abstimmung der grenzüberschreitenden raumwirksamen Tätigkeiten ist im Richtplan kaum dokumentiert. Die Struktur des Richtplans unterscheidet sich von demjenigen des Kantons Basel-Landschaft in den Aussagen zur Wirtschaft und in den Bezeichnungen der Gebiete. <i>Fazit</i> Die Zusammenarbeit und die Schnittstellen mit den Nachbarn müssen im Richtplan deutlicher aufgezeigt werden.	S. Ausführungen unter Ziff. 37 / 1. Teil. S. auch Ziff. 88 / 1. Teil. Die Zusammenarbeit ist ausreichend aufgezeigt; einer gemeinsamen Richtplanung stehen institutionelle und inhaltlich-strategische Hürden entgegen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		Wenn die Zusammenarbeit schon institutionalisiert ist, drängt sich in der Zukunft auch eine gemeinsame Richtplanung auf.	Die mehrfach geäusserte Idee, die Richtplanverfahren von Basel-Stadt und Basel-Landschaft direkt zu verknüpfen, um damit die Raumentwicklung übergeordnet steuern zu können, war, auch wenn die zeitliche Konkordanz der beiden Revisionsverfahren einen solchen Gedanken zeitweise attraktiv erscheinen liess, verfahrensmässig nicht machbar. Der Kanton BL begann früher und war u. a. auch deshalb im Januar 2009 noch nicht fertig, weil zwei Überarbeitungen erfolgten und weil vor allem das Parlament den Richtplan erlässt, der Planungsprozess deshalb naturgemäss länger dauert. Noch schwieriger ist die direkte Verknüpfung mit den ausländischen Nachbarn.
95.	Ueberwasser Heinrich, Dr.	<i>Zusätzlicher Mangel hinsichtlich der Landgemeinden Riehen und Bettingen:</i> Sie übersehen, dass die Gemeinden Riehen und Bettingen entsprechend ihrer Planungshoheit einen grossen planerischen Handlungsspielraum haben müssen.	Der planerische Handlungsspielraum ist gross. S die Würdigung des kantonalen Richtplans durch die Gemeinde Riehen unter Ziff. 59 / 1. Teil, s. aber auch zuvor, Ziff. 93 / 1. Teil.
E10 Mitwirkung			
96.	Bund (UVEK; ARE)	<i>Innerkantonale Zusammenarbeit sowie Information und Mitwirkung der Bevölkerung</i> Am 11. Dezember 2007 hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt beschlossen, den vorliegenden Entwurf in die öffentliche Mitwirkung und Vernehmlassung zu geben. Neben der öffentlichen Planaufgabe vom 31. Januar bis 30. April 2008 konnten die Vernehmlassungsunterlagen auch im Internet eingesehen werden. Zudem wurde neben sachspezifischen Veranstaltungen für verschiedene Interessengruppen auch eine spezielle Veranstaltung für die Öffentlichkeit durchgeführt. Eine angemessene Information und Mitwirkung der Bevölkerung sollte damit gewährleistet sein.	Z. K. genommen.
97.	Neutrale Quartiervereine Basel, Konferenz, Stadtvorstand	„In geeigneter Weise mitwirken“ soll die Bevölkerung gemäss Kantonsverfassung Basel-Stadt (§55) und der Verordnung über die Mitwirkung der Quartierbevölkerung vom 22. Mai 2007.	Grundsätzlich gilt RPG, das Verfahren wurde aber grosszügiger gehandhabt.
98.	NQV Oberes Kleinbasel	Ebenso ist die Mitwirkung gemäss Kantonsverfassung Basel-Stadt (§55) zu gewährleisten, sowie die Verordnung vom 22. Mai 2007 anzuwenden.	S. zuvor, Ziff. 97 / 1. Teil.

Stellungnahme

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Z. K. genommen.
Grundlagen der Richtplanung	Bund (UVEK; ARE)	<p><i>Grundzüge der angestrebten Entwicklung</i> Wird als Richtplaninhalt unter Raumkonzept (Strategie und Konzeptkarten) behandelt.</p> <p><i>Weitere Grundlagen</i> Für die Erarbeitung des Richtplans werden weitere Grundlagen, wie sie Art. 6 RPG aufgeführt sind, benötigt. Dazu gehören einerseits die Konzepte und Sachpläne des Bundes, die Richtpläne der Nachbarkantone sowie die Planungen des benachbarten Auslandes, andererseits aber auch die durch den Kanton erarbeiteten themenspezifischen Grundlagen. Mit Ausnahme des Sachplans Verkehr sind die für den Kanton Basel-Stadt relevanten Konzepte und Sachpläne des Bundes erwähnt (s. auch Kapitel Agglomeration und Mobilität dieses Berichts). Die Inhalte aller relevanten Konzepte und Sachpläne sind in den Richtplan übernommen worden. Die Übersicht über die kantonalen Grundlagen, wie dies der Leitfaden für die Richtplanung verlangt (BRP, 1997: Leitfaden für die Richtplanung, S. 20), ist im Anhang des Richtplans vorgesehen und wird bis zur Einreichung zur Genehmigung noch erstellt werden. Diese Liste sollte nicht mit "Grundlagen für den Bund" bezeichnet werden, da sie nicht Grundlagen für den Bund auflistet, sondern Grundlagen für die Richtplanung. Im Richtplantext ist die Verknüpfung mit den Grundlagen bereits sehr gut hergestellt, und die wichtigsten Inhalte der Grundlagen werden auf transparente Art und Weise in den Richtplan übernommen.</p>	<p>Z. K. genommen.</p> <p>Berücksichtigt. Der Hinweis zum Sachplan Verkehr erfolgt.</p> <p>Berücksichtigt. Die entsprechende Korrektur wurde vorgenommen.</p>
ST Strategie generell / kombiniert mit Konzeptkarten / mit speziellen Anliegen. Gesamtwertung / -schau / -beurteilung der Strategie	Bund (UVEK; ARE)	<p><i>Inhalt des Richtplans</i> <i>Raumkonzept (Strategie und Konzeptkarten)</i> Zentrale und unverzichtbare Grundlage, um überhaupt einen kantonalen Richtplan erarbeiten zu können, sind die Grundzüge der vom Kanton angestrebten räumlichen Entwicklung (Art. 6 RPG). Der Kanton Basel-Stadt geht mit seiner Strategie und den erläuternden Konzeptkarten noch einen Schritt weiter, in Richtung eines vom Bund im Rahmen der Weiterentwicklung der Richtplanung angestrebten kantonalen Raumkonzepts. Insbesondere wird von Bundesseite begrüsst, dass dieses Raumkonzept nicht "bloss" Grundlage ist, sondern explizit als wichtiger Inhalt des Richtplans bezeichnet wird und - zumindest, was die Strategie betrifft - auch behördenverbindlich ist.</p>	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Die Strategie besteht nicht einfach aus allgemein gültigen Leitsätzen oder abstrakten Zielen, sondern enthält klare strategische Entscheide für die räumliche Entwicklung des Kantons Basel-Stadt in den kommenden 15 - 20 Jahren. Zu überzeugen vermag insbesondere die regionale Sichtweise, die den Kanton als Kern einer trinationalen Agglomeration betrachtet und konsequenterweise klare Schwerpunkte bei der Siedlungsentwicklung, das heisst bei der Schaffung von Wohnraum und von Raum für die Entwicklung der Wirtschaft setzt. Die Strategien werden klar unter das Ziel der Siedlungsentwicklung nach Innen gestellt, wobei im speziellen Fall des Stadtkantons zu Recht auch Siedlungserweiterungen auf Kantonsgebiet als Innenentwicklung bezeichnet werden können, wenn man diese in einem regionalen Kontext betrachtet. Dass der notwendige Raum für die Entwicklung des Kantons und der Agglomeration aber vor allem auch durch die Nutzung von Potenzialen innerhalb des bereits überbauten Gebietes, durch Arealentwicklungen, die Nutzung von unternutzten Industrie- und Bahnarealen und durch Umzonungen innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes geschaffen werden soll, zeigt ein hohes Engagement des Kantons im Bereich der Siedlungsentwicklung nach Innen.

Bezüglich der in den Strategien 4 und 7 erwähnten höheren Ausnutzung von brachliegenden Verkehrsflächen bzw. extensiv genutzten Bahnarealen hält die SBB fest, dass auf solchen heute brachliegenden oder extensiv genutzten Flächen bahnspezifische Nutzungen Vorrang haben müssen, um auch langfristig optimale regionale, nationale und internationale Verkehrsanbindungen für den Personen- und Güterverkehr zu ermöglichen.

Dem klaren Schwerpunkt bei der Siedlungsentwicklung wird als ebenso klares Gegengewicht die Erhaltung und Vernetzung der Freiräume als Strategie gegenübergestellt. Die Unterscheidung von inneren und äusseren Landschaften - ebenfalls wieder im Rahmen einer regionalen Sichtweise - erscheint für den Kanton Basel-Stadt sehr treffend und zweckmässig. Dies gilt vor dem Hintergrund der speziellen Situation des Kantons ebenso für die multifunktionale Nutzung der Landwirtschafts- und Landschaftsräume.

Die gewählten Strategien ordnen sich aus heutiger Sicht gut in die Strategien des im Entstehen begriffenen Raumkonzepts Schweiz für den Metropolitanraum Basel ein. Dies gilt neben den beiden bereits erwähnten Schwerpunkten insbesondere auch für die Aufwertung des Rheins und seiner Ufer und für die Strategien im Verkehrsbereich (Schaffung von ausreichenden Kapazitäten des Verkehrssystems, klare Priorisierung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs, Bedeutung eines grenzüberschreitenden S-Bahn- und Tram-Systems, Stärkung der Logistikplattform in grenzüberschreitender Zusammenarbeit, usw.). Aus Sicht der SBB wird dem S-Bahn-Herzstück in Strategie 11 im Vergleich zu anderen Vorhaben, wie beispielsweise der Leistungssteigerung zwischen Basel SBB und Pratteln, ein zu hoher Stellenwert beigemessen.

Die erläuternden Konzeptkarten legen in eindrücklicher und einfacher Weise die

Berücksichtigt. In ST 4 wird die Formulierung folgendermassen ergänzt: „Zur Schaffung von Raum für neue Wohnungen werden ... und wo möglich langfristig brachliegende Verkehrsflächen verwendet.“ In ST 7 wird eine Intensivierung der wirtschaftlichen Nutzung von heute extensiv genutzten Bahnarealen durch die Formulierung „wo möglich“ eingeschränkt, hier ist keine Änderung nötig.

Berücksichtigt. In ST 11 wird die Formulierung folgendermassen ergänzt: „Die ÖV-Infrastruktur wird gezielt ausgebaut, ... (Ausbau Regio-S-Bahn inkl. S-Bahn-Herzstück und Leistungssteigerung zwischen Basel SBB und Pratteln, ...)“

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

beiden Schwerpunkte Siedlungsentwicklung und Freiraumentwicklung und -vernetzung noch einmal dar. In der Synthese wird klar, dass es sich dabei nicht um einen Widerspruch sondern um ein stimmiges Gesamtkonzept handelt, wenn auch durchaus im Einzelnen Konflikte (zum Beispiel zwischen Schaffung von Wohnraum und Familiengärten oder Landwirtschaftsgebiet) zu erwarten sind, die mit besonderer Rücksicht zu lösen sein werden. Keine Konzeptkarte gibt es zur ebenfalls für den Raum sehr wichtigen Verkehrsstrategie. Möglicherweise ist eine einfache Darstellung hier schwieriger, wäre aber trotzdem noch eine Prüfung wert. Sollten von der Bezeichnung des Areals Walkeweg/Lokdepot als städtischer Grün- und Freiraum Flächen der SBB betroffen sein, weist diese darauf hin, dass eine allfällige Erweiterung der Bahnanlagen durch eine solche Bezeichnung nicht gefährdet werden darf. Allenfalls muss die Darstellung angepasst werden. Die Siedlungsflächen sollten aufgrund der Hinweise und Vorbehalte der SBB im Kapitel Siedlung dieses Berichts noch überprüft und allenfalls angepasst werden. Sowohl bei der Strategie als auch bei den Karten ist die grenzüberschreitende Sichtweise und Zusammenarbeit stark verankert.

Der Kanton gibt sich mit der Strategie und den Konzeptkarten einen ausgezeichneten Rahmen für die Steuerung der räumlichen Entwicklung der nächsten 15-20 Jahre und damit auch für die aktuellen und kommenden Richtplaninhalte.

Berücksichtigt. Eine Konzeptkarte Verkehr wurde geprüft, auf deren Erstellung aber aufgrund der engen inhaltlichen Verknüpfung von Siedlungs- und Verkehrsstrategie verzichtet. Stattdessen wurde die Konzeptkarte Siedlung zur Karte „Dynamik der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Basel und Umgebung“ durch Darstellung der wesentlichen Richtplanvorhaben zum Verkehr weiterentwickelt.

Berücksichtigt. Die Überprüfung des Eintrags „städtischer Grün- und Freiraum“ beim Wolfgottesacker hat keinen Anpassungsbedarf ergeben. Der Eintrag „Schwerpunkt städtebaulicher Entwicklung“ im Bereich Wolf wurde verkleinert, s. Ausführungen zu ... (Aufhebung „Schwerpunktgebiet mit Planungsbedarf“).

100.

Aargau,
Kanton

Die Strategieentwicklung für die gesamte Stadtregion und die gegenseitige Abstimmung der Planungsinstrumente muss im Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) stattfinden. (Bezug zu S. 31. Die Grundzüge der räumlichen Entwicklung (Synthese), Karte 3)

Dies ist bereits so formuliert: „Die Strategieentwicklung für die gesamte Stadtregion und die gegenseitige Abstimmung der Planungsinstrumente findet im Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) statt.“

101.

ACS beider
Basel

Gesamtwertung aus Sicht des ACS beider Basel

Der ACS beider Basel ist mit den im Kantonalen Richtplan formulierten Grundzügen der räumlichen Entwicklung mehrheitlich einverstanden, hält aber die strategischen Ziele im Bereich der Mobilität als wirtschaftsfeindlich und für den Wirtschaftsstandort Basel als kontraproduktiv. Als wichtige Kriterien für einen attraktiven Standort gelten demgegenüber Verfügbarkeit von Parkplätzen und die Erschliessung durch Hauptstrassen. Auf die Mobilitätsbedürfnisse der Wirtschaft ist in der Strategie mit präzisen Aussagen einzugehen. Öffentlicher Verkehr (ÖV) und motorisierter Individualverkehr (MIV) sind gleichwertig zu entwickeln und gegenüber dem so genannten Langsamverkehr (LV) zu priorisieren, wobei sich sämtliche Verkehrsträger sinnvoll ergänzen sollen. Durch Entflechtung der Verkehrsträger sollen das Verkehrssystem als Ganzes gestärkt und die Kapazitäten erhöht werden. Den MIV ständig als Behinderer des ÖV zu bezeichnen, ist inakzeptabel, wie auch die Tatsache, den Langsamverkehr an die erste Stelle der Leitsätze zu setzen. Es passt ins Bild, dass das so genannte „Fussgänger Y“ ebenfalls in diese Leitsätze aufgenommen wurde.

In der Kernstadt konzentrieren sich die vielfältigsten Bedürfnisse auf engstem Raum – allein dadurch wird klar, dass der flächenintensive MIV hier nicht die primäre Rolle übernehmen kann. Aus dieser Sicht sind Überlegungen zum FG-Y und zum LV nicht nur berechtigt, sondern absolut notwendig.

Für MIV besteht im Kanton BS sowie in der Region ein Netz an HVS und HLS, das weiter gezielt auszubauen ist.

Der RR hält an seiner bereits mit dem Verkehrsplan 2001 definierten Strategie im Bereich Mobilität fest.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
102.	Baier Nico	<p>Was ich leider am Richtplan vermiss ist eine klare Aussage zur „Gesellschaftspyramide“. Ich lese vor allem von der Spitze der Pyramide, wie der Life-Science-Wirtschaft. Was mir fehlt ist der gesamte KMU Bereich, der nach meiner Ansicht das Rückrat unserer Gesellschaft bildet, oder zumindest bilden sollte. Es braucht den richtigen Mix aus den verschiedenen Wirtschaft und Bevölkerungsschichten damit, meiner Meinung nach jedenfalls, weiterhin erfolgreich sein kann. Es sollte weiterhin möglich sein als „Hinterhoffirma“ in Basel Arbeitsplätze anbieten zu können. Jede grosse Firma hat einmal klein angefangen, vielleicht entsteht ja aus einem „Garagenbetrieb“ der nächste „Google Konzern“</p> <p>Ich möchte darauf hinweisen das der Richtplan sich stärker auf einen guten mix aus vielen KMUs und einigen BigFirmen (Novartis, UBS etc), sowie auf eine Bevölkerung Mix, bestehend aus Arbeiter, Angestellten und einigen Topmanagern ausrichten soll.</p>	Z. K. genommen.
103.	Basel-Landschaft, Kanton	<p>Bei der Durchsicht des vorliegenden Richtplans stellen wir fest, dass der Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft je nach Bereich sehr unterschiedlich Rechnung getragen worden ist. Im Bereich Gesundheit (Objektblatt S 5.3) beispielsweise wird die enge Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft explizit hervorgehoben (der gemeinsame Betrieb des Universitätskinderspitals beider Basel wird erwähnt). Im Bereich Bildung (Objektblatt S 5.1) hingegen finden sich keine verbindlichen Aussagen über die Zusammenarbeit, ausser einem Hinweis, dass die „Partnerkantone neue attraktive Standorte finden“ müssen, um den zunehmenden Raumbedarf der Hochschulen abdecken zu können. Hier ist unklar, ob es sich um eine blosser Feststellung handelt oder ob damit eine gemeinsame Kultur der Planung und Zusammenarbeit vorgesehen ist.</p> <p>Auch im Interesse einer kohärenten Verkehrspolitik sollten aus unserer Sicht die strategischen Entscheide so ergänzt bzw. angepasst werden, dass Massnahmen und Entscheide, die übergeordnete regionale Interessen tangieren, sowohl beim Langsamverkehr und öffentlichen Verkehr als auch beim motorisierten Individualverkehr nur in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft sowie den angrenzenden Gemeinden getroffen werden.</p> <p>Erfreut stellen wir hingegen fest, dass der baselstädtische Richtplan der Nachhaltigen Entwicklung Beachtung schenkt, speziell in den Leitsätzen zur Ver- und Entsorgung bzw. in den Planungsgrundsätzen zur Energie. Bemerkenswert finden wir auch die mehrfache Erwähnung der Vision der 2000-Watt-Gesellschaft als Orientierung.</p>	<p>Berücksichtigt. Das Objektblatt wurde modifiziert bzw. neu akzentuiert. S. Ausführungen im 3. Teil unter Öffentliche Bauten.</p> <p>Ergänzung der Erläuterungen zu ST 1 „Regionale Sichtweise“ durch folgende Formulierung: <u>„Massnahmen und Entscheide, die übergeordnete regionale Interessen tangieren (z.B. in den Bereichen Siedlungs- und Landschaftsentwicklung, Verkehrssystem, Gesundheit, Bildung und Kultur) werden in enger Zusammenarbeit mit den Nachbarn, speziell mit dem Kanton Basel-Landschaft, getroffen.“</u></p> <p>Z. K. genommen.</p>
104.	Basel-Landschaft,	Hingegen wäre wünschenswert, analog zum Entwurf zum kantonalen Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), Abschätzungen der Auswirkungen der einzelnen Vorha-	Die systematische Aufzählung der Auswirkungen in Form von Stichworten - im Richtplan von BL in allen Objektblät-

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Kanton

ben auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt aufzuführen, da sie dazu zwingen, sich zu überlegen, welche Folgen die Festlegungen haben werden.

tern durchgeführt - erscheint in der Absicht als vorbildlich, in der Durchführung aber als nicht überzeugend. So ist unverkennbar, dass an mehreren Stellen Nullaussagen entstehen („keine Auswirkungen“), weil entweder die Zeit nicht hingereicht hat, die Auswirkungen wirklich zu erfassen, oder weil die Zusammenhänge nicht deutlich sind. Um dieses System zu etablieren, müsste ein beträchtlicher Aufwand geleistet werden, der der Sache nicht mehr angemessen ist.

Die Auswirkungen im vorliegenden Richtplan werden, soweit dies notwendig ist, genannt.

105.

BSA, Bund *Siedlung*Schweizer
Architekten

Seit Ende der Sechzigerjahre hat die Wohnbevölkerung des Kantons von knapp 240'000 Einwohner um rund 50'000 abgenommen aus den bekannten Gründen wie Stadtfucht und Verdrängung aufgrund wachsenden Wohnflächenansprüchen.

Der Richtplan geht davon aus, dass wenigstens der Bestand von heute 188'000 Einwohnern gehalten werden soll. Damit dieses Ziel in den nächsten 20 Jahren gehalten werden kann, muss Wohnfläche für 17'000 Einwohner, d.h. jährlich Wohnraum für ca. 1'000 Personen bereitgestellt werden. Bei einer durchschnittlichen Belegung von 1,8 Personen pro Haushalt sind dies rund 500 Wohnungen pro Jahr. Bereits das ist ein ehrgeiziges Ziel.

Weltweit ist ein Bewohnerwachstum in den Städten zu beobachten und alle diesbezüglichen Studien deuten eher noch auf eine Akzentuierung dieser Migrationen hin. Es sollte nicht ausgeschlossen werden, dass auch Basel-Stadt, trotz enger Grenzen, Möglichkeiten eines Bevölkerungswachstums erhält.

Da die im Richtplan vorgesehenen Strategien zur Bestandswahrung kaum zu 100 % durchgesetzt werden können, man denke nur an den Widerstand bei der „Ausdehnung des Siedlungsgebietes“ zu Lasten von Familiengärten, muss leider bereits mit diesem Richtplan von einem „geplanten“ Bevölkerungsrückgang gesprochen werden.

Wir sind der Meinung, dass das Ziel eines möglichen Bevölkerungswachstums des Kantons im Richtplan Eingang finden muss. Nebst den im Plan erwähnten Massnahmen kann dies nur mit einer zusätzlichen örtlichen Verdichtung erreicht werden. Diese verdichteten Gebiete zielen nicht auf Familien, sondern auf die Altersgruppe zwischen 15-30 Jahren, die einzige mit einem schon heute positiven Wanderungssaldo.

Die städtische Verwaltungsinfrastruktur ist für weit über 200'000 Einwohner ausgelegt.. Will man sie erhalten, braucht es mehr Steuerzahler. Hier kann die politische Argumentation gegen wahrscheinliche Widersacher jedwelcher Ausdehnung der Siedlungsbereiche oder Aufzonungen ansetzen.

Wir empfehlen dringend, in der folgenden Zonenplanrevision, Gebiete z.B. Strassenzüge für höhere Wohn- und Baudichte vorzusehen, dies nicht prioritär in den Quartieren unteres Kleinbasel oder Gundeli, die sich schon heute durch hohe

Z. K. genommen.

Angesichts der Bevölkerungsentwicklung der vergangenen Jahrzehnte ist bereits das Ziel, die Bevölkerung zu halten, als ehrgeizig zu bezeichnen.

Das Thema Verdichtung im Bestand ist in ST 4 „Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner“ sowie im Objektblatt S1.1 „Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)“ ausreichend behandelt; die konkrete Umsetzung ist der Zonenplanrevision vorbehalten.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
<p>Dichte aber auch hohe urbane Qualitäten auszeichnen. Immerhin zeigt das Projekt „Warteck“ eine gute Möglichkeit einer solchen Verdichtung auf.</p> <p>Wir erachten den noch gültigen, undifferenzierten und flächendeckenden Zonenplänen von 1939 - trotz der Einführung von Schutz und Schonzonen- als vollständig revisionsbedürftig. Bei einer differenzierten Betrachtung jedes Strassenraumes könnten aufgrund des Bestandes Auf- resp. auch Abzonungen städtebaulich wünschbar und sinnvoll sein.</p> <p>Die heutige Regelung, Strassenbreite = max. Gebäudehöhe entspricht nicht den heutigen und zukünftigen Qualitätskriterien für Stadtraum und sollte gestrichen werden. Mit dieser Regel für damalige Aufzonungen hat stadtweit eine architektonische Zersetzung ganzer Quartiere stattgefunden. Es gibt grosse Gebiete, z.B. rund um die Heuwaage oder breite Strassenzüge wie die Ringstrassen oder Eckliegenschaften an Plätzen und Kreuzungen, die städtebaulich geradezu nach einem höheren Baubestand rufen. Viele dieser Gebiete zeichnen sich heute meist durch einen miserablen architektonische Bestand aus den 60iger bis 80iger-Jahren des letzten Jhdts. aus. Eine Auswechslung wäre wünschenswert. Nur mit örtlichen Aufzonungen kann dieser Prozess gefördert werden.</p>			
106.	BVB	<p>Allgemein fehlt eine Erläuterung der Strategie feste Anlagen für den ÖV. Unseres Erachtens sind zwei Gesichtspunkte von Bedeutung:</p> <p>1. Trasseesicherung Der ÖV spielt bei der Dimensionierung von Verkehrsflächen und insbesondere auch bei deren möglichen Reduktion eine nicht unerhebliche Rolle. Die Trassenfreihaltung stellt dabei eine unabdingbare Vorleistung für die weitere städtische Planung des ÖV dar. Wir weisen darauf hin, dass zwar die grenzüberschreitenden Schlüsselprojekte der Tramverbindungen oder ins Erlentamm und Dreispitz im Richtplan berücksichtigt sind, nicht aber eine potentielle Tramverlängerung nach Allschwil, auch wenn diese vor wenigen Jahren vorerst nicht genehmigt worden ist.</p> <p>2. Standorte und Betriebsstätten BVB Aus eisenbahnrechtlichen Gründen sind in den Richtplan aufzunehmen: Depots Wiesenplatz, Allschwilerstrasse (Morgartenring), Dreispitz und Hauptwerkstatt Klybeck, Aussenabstellanlage Eglisee; ferner Ausbaumöglichkeiten infolge Linienetzausbauten bei der Garage Rank sowie bei den Depots Morgartenring und Wiesenplatz. Ferner fehlt eine Aussage zum in das Güterbahnhof Wolf Areal zu verlegenden Areal unserer Infrastrukturabteilung Bau- und Unterhalt, was wiederum eine notwendige Vorbedingung für den weiteren Ausbau des Siedlungsschwerpunkts Dreispitz ist.</p>	<p>Verlängern der Linie 8 in Richtung Allschwil erscheint angesichts des hohen Potentials (viele Läden, Arbeitsplätze und Einwohner) als dringlich; das verkehrsplanerisch sinnvolle Projekt ist von BL aus verschiedenen Gründen bisher nicht in den Richtplan aufgenommen worden.</p> <p>Hier handelt es sich um Raummanagement, das der BVB obliegt.</p> <p>S. Ausführungen unter S2.1 Wirtschaftliche Schwerpunkgebiete, Massnahme h) Wolf.</p>
107.	Conseil Général	J'ai noté avec beaucoup d'intérêt et de satisfaction que le document présenté développait une stratégie transfrontalière pour l'agglomération de Bâle, considérée	

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Haut-Rhin

de fait comme trinationale, et exprimait la volonté d'une mise en relation urbaine et fonctionnelle avec les voisins français, allemands et suisses. Concernant notre territoire, j'ai relevé les potentialités suivantes qui s'inspirent largement des travaux d'études de l'association Agglomération Trinationale de Bâle, aujourd'hui Euro-district Trinationale de Bâle:

- Mise en œuvre d'une ZAE sur Hégenheim au droit de la zone d'Allschwil (le Richtplan Basel-Landschaft semblait moins explicite à ce sujet);
- Mise en exergue d'une zone de développement et de renouvellement urbain le long de la frontière depuis le canal déclassé de Huningue (Parc des eaux vives) avec un prolongement Nord jusqu'à l'échangeur autoroutier de l'EuroAirport. Des poches de densification sont mêmes évoquées graphiquement (Gare Ouest, site In den Rainen, site annoncé pour une cité des Affaires, il s'agit ici des points forts de l'étude Herzog & de Meuron). Par contre, rien n'est évoqué sur ou pour l'aéroport binational dans ces documents cartographiques (ex: synergies, connexions); cet aspect mériterait certainement d'être intégré également;
- Mise en valeur des berges du Rhin, y compris côté français à Huningue et Village-Neuf. L'idée, comme la nécessité de continuité et de cohérence, est à souligner (Huningue avec son projet VNF et son récent concours sur la Place Abattucci et son lien avec les bords du Rhin s'inscrit complètement dans cette démarche);
- Deux grands espaces verts ou «libres», notamment le site du golf et une grande aire comprise entre les limites des agglomérations de Saint-Louis Bourgfelden, Hégenheim (hors projet ZAE) et Hésingue avec des liens fonctionnels à préserver ou à construire. On retrouve là les idées de Herzog & de Meuron et de Feddersen & Klostermann de Zürich, ces derniers ayant également travaillé à différentes reprises pour ATB. A ce sujet, il convient de rappeler que ces projets ne sont pas inscrits dans nos documents de planification et qu'ils sont encore sujets à discussion, au sein des différentes communes concernées.

Parmi les principes qui structurent le projet il convient également de relever :

Dans le domaine de la protection de la nature et des paysages :

- La matérialisation de corridors écologiques le long du Rhin et/ou de corridors pour circulations douces depuis Saint-Louis en direction du NW de Bâle.

Dans le domaine de la mobilité, des transports et des infrastructures :

- Le constat de départ en matière de mobilité et de déplacements concernant la partie française d'ETB est le suivant: le trafic journalier automobile en 2003 de part et d'autres de la frontière avec Bâle s'élève 48000 déplacements / jour et à 7000 déplacements / jour en transports en commun. A l'horizon 2030, le premier chiffre sera augmenté de 19000 déplacements / jour et le second de 8000 déplacements / jour;
- Notons le besoin exprimé de mieux intégrer la région de Bâle au reste de la

Der Schienenanschluss des Flughafens ist neu in die Konzeptkarte aufgenommen.

Die Konzeptkarten zeigen – in allen Teilgebieten – nicht nur beschlossene Projekte. Sie sind als Gesamtschau der potenziellen Siedlungs- und Freiraumdynamik zu verstehen und wurden aus der TEB-Strategie abgeleitet.

Kapitel /Thema**Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Suisse et à l'Europe en matière de déplacements des personnes à longue distance. Un déficit est clairement mis en exergue sur ce point et il devra faire l'objet de choix difficiles car les réserves de capacité du réseau ferroviaire sont faibles et qu'il convient de prendre en compte la forte augmentation du trafic ferroviaire de marchandises et de ses propres besoins. Dans ce domaine essentiel, de nombreuses actions d'envergure sont annoncées et auront un impact local et international: Le projet «Herzstück» concerne très directement la partie française. Les options d'amélioration du réseau ferroviaire impacteront les évolutions des trafics TGV, TER 200, S-Bahn, Trains rapides internationaux.

- Le renforcement de l'irrigation de la ville et de son agglomération en matière de transports en commun en site propre (TCSP) et l'amélioration des lieux d'échanges intermodaux (tram-bus-cycles-parkings): Saint-Louis est directement concernée par ces projets d'extension du réseau de tramway, puisque le Richtplan inscrit de fait le projet de prolongation de la ligne n°3 vers Bourgfelden et l'arrière de la Gare, et évoque le projet de prolongation de ligne n°11;
- La nécessité de parfaire le réseau autoroutier qui doit répondre aux besoins de transit et aux besoins de déplacements internes à l'agglomération;
- En matière d'infrastructures routières majeures il convient de relever le projet de grand contournement routier Ouest et Sud de Bâle. Ce dernier touche le territoire français. En effet, cette nouvelle route aura un impact sur l'ensemble du système de circulation du secteur des Trois Frontières et devrait en partie être construite sur territoire français (commune de Hégenheim). Ce projet soulève donc les mêmes questions que celles que nous avons déjà fait valoir pour le Richtplan de Bâle Campagne: y-a-t-il eu des contacts préalables avec les élus et services techniques haut-rhinois concernés? Quelles seront les modalités de financement de cette infrastructure? Qui sera en charge des travaux sur sol français?
- Le développement de l'EuroAirport qui en tant qu'aéroport d'importance nationale suisse devrait pouvoir bénéficier d'infrastructures performantes et notamment d'un raccordement ferroviaire. Son développement devra tenir compte de la nécessaire maîtrise des nuisances pour la population et pour l'environnement;
- L'amélioration de l'usage et la gestion trinationale des infrastructures portuaires qui devra prendre en compte les nuisances, notamment les flux de camions supplémentaires en provenance et à destination de la Suisse;
- En matière de logistique, la place de Bâle est importante et reconnue, tant localement (agglomération) qu'internationalement, et la dynamique s'oriente au profit d'une plus grande concentration des sites logistiques.

Auf die Fortschreibung des bereits im Richtplan von 1986 genannten Vorhabens «Zubringer Allschwil» verzichtet der Regierungsrat. Dafür soll gemeinsam mit den Nachbarn ein integrales Verkehrskonzept im Raum Basel West / Allschwil / Bourgfelden / Hégenheim erarbeitet werden, das die Verkehrspotenziale und Entlastungsmassnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung des Siedlungsgebietes aufzeigt; eine zu prüfende Massnahme wäre dabei der Zubringer Allschwil bzw. die Südumfahrung.

En conclusion, je souhaiterais vous faire part de deux interrogations régulièrement soulevées par la population, les associations et les élus locaux français concernés:

- l'aménagement de la douane autoroutière (A35), notamment pour les poids

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>lourds, qui n'est pas abordé, alors qu'il avait été évoqué lors de concertations antérieures. Ce problème est d'importance pour la fluidité (voire la sécurité) du trafic autoroutier français puisque la trop faible capacité de parkings à la douane génère une congestion régulière et forte sur l'autoroute (bouchons fréquents de la douane jusqu'à l'EAP);</p> <ul style="list-style-type: none"> - la question des Park & Ride (P + R) sur sol français. Rien en effet n'est indiqué sur les besoins en P + R sur sol français, ni sur d'éventuels moyens de mise en œuvre. 	<p>Zollprobleme für LW am CH/F Zoll sind nicht Angelegenheit des kantonalen Richtplans.</p> <p>P+R siehe Ausführungen unter Ziff. 8 / 4. Teil.</p>
108.	Freiwillige Basler Denkmalpflege	<p>Zusammenfassend fordern wir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - klar definierte Zonen für Hochhäuser, - definierte Zonen für die Verdichtung des Siedlungsgebietes (nicht Altstadtbereich) - Erhalt des Bäumlhof Areals im heutigen Umfang als trennende Grünfläche zwischen dem Dorf Riehen und Basel - Erhalt des Grossbasler Rheinuferes zwischen Mittlerer Brücke und Wettstein Brücke im Status quo. Die Fussgänger- und Veloverbindung zwischen St. Albantal und Schifflande führt auch in Zukunft über den Münsterplatz 	Einzelheiten s. unter den entsprechenden Rubriken.
109.	Grüne Partei Riehen	<p><i>Allgemeines</i> Das Ziel „5000 neue Wohnungen“ erzeugt grossen Druck, viel und schnell zu überbauen. Mit Blick auf die Zukunft von mehr als 15 Jahren (d.h. über den neuen Richtplan hinaus) sehen wir andere Prioritäten: Lebensqualität und eine prosperierende Gesellschaft werden in Zukunft weniger über Anzahl Wohnungen, Grösse der Wohnung und Anzahl Einwohner/innen definiert werden. Freiräume/Grünzonen/Naturgebiete werden in Zukunft an Wichtigkeit gewinnen und stark die Lebensqualität beeinflussen. Deshalb sehen wir eine Richtungsänderung, welche von der „Entwicklung (endlichen) Baulandes“ in Richtung „Beibehaltung unversiegelter Flächen“ geht. Wir meinen, dass diesen Entwicklungen schon jetzt Rechnung getragen werden soll, damit auch in 20 - 50 Jahren genügend Entwicklungsraum besteht.</p> <p><i>Allgemeines zu Riehen</i> Laut Statistik, ist ein Drittel der Riehener/innen 60 und mehr Jahre alt. Dies bedeutet, dass in den nächsten 20 Jahren viel Wohnraum frei werden wird. Es soll deshalb eine Diskussion und eine Planung entstehen, wie mit dem in den nächsten 10-20 Jahren freiwerdenden Wohnraum umgegangen werden kann/soll. Zudem sehen wir das Umfeld S-Bahn Niederholz, Dorfzentrum und Lörracherstrasse prioritär als Entwicklungsraum der nächsten 10-15 Jahren. Es besteht somit kein Druck und kein öffentliches Interesse, schon jetzt weiteren Wohnraum auf der letzten Baureserve Stettenfeld zu erstellen. Das Moostal sehen wir im Gegensatz zum Stettenfeld nicht als Baulandreserve an.</p>	<p>Massvolle Siedlungsgebietserweiterungen und Sicherung von Landschaftsräumen sind Ergebnis sorgfältiger Abwägung unter Berücksichtigung der kantonalen wie der regionalen Ebene; Strategie wird beibehalten.</p> <p>Potenzial des freiwerdenden Wohnraums und der Verdichtung im Bestand in Riehen (Niederholz, Dorfzentrum, Lörracherstrasse) reicht nicht aus, um die Bevölkerungszahl in Riehen zu halten. An den Entwicklungsgebieten Stettenfeld und Landauer / Rheinacker wird festgehalten.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
110.	Grünliberale Partei Basel-Stadt	<p data-bbox="584 209 1115 231"><i>Belastung durch motorisierten Verkehr reduzieren</i></p> <p data-bbox="584 264 1469 424">Soll die Stadt als Wohnraum für Familien und für potente Steuerzahler, sowie als Einkaufs- und Gewerbestandort attraktiv bleiben, so ist konsequenter als bisher die Belastung der Wohnbevölkerung und der Umwelt durch den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Wir begrüssen die strategischen Ziele (ST 11 und 12) und im Grundsatz die Leitsätze Mobilität (38 bis 47). Sie sind weiter zu konkretisieren und energisch umzusetzen. Wir Grünliberale</p> <ul data-bbox="584 432 1469 1286" style="list-style-type: none"> - befürworten die Gewichtung des ÖV als vorrangig sowie das Ziel seines Ausbaus, insbesondere der Regio S-Bahn. - fordern die konsequente Anwendung verkehrslenkender Massnahmen und Anreize zur Reduktion des motorisierten Freizeitverkehrs sowie der motorisierten Pendlerströme in der Stadt. Eine blossе „Kanalisation des motorisierten Individualverkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz“ (ST 12) sowie lediglich die „Prüfung“ von marktwirtschaftlichen Ansätzen zur Verkehrslenkung (Leitsatz 45 Mobilität) greifen zu kurz. - befürworten den Ausschluss des motorisierten Verkehrs aus der Innenstadt (Leitsatz 39) und fordern echte Fussgängerzonen bzw. Zonen für Langsamverkehr ohne unsinnige Kompromisse an den motorisierten Verkehr. - Wir befürworten eine auf dieses Ziel ausgerichtete strikte Parkraumbewirtschaftung in der Stadt mit Park & Ride-Möglichkeiten in der Peripherie (Leitsätze 41 und 45). Wir begrüssen den kürzlichen diesbezüglichen Entscheid des Grossen Rats. - befürworten die Priorisierung des Langsamverkehrs, insbesondere des Veloverkehrs. Allerdings reichen dazu „gestalterische Massnahmen“ zur „Verbesserung der Attraktivität“ der Wege und Routen (Leitsatz 39) nicht aus <p data-bbox="584 1070 1397 1093">- das Velonetz insgesamt muss ausgebaut und sicherer gemacht werden.</p> <p data-bbox="584 1150 1469 1286">- fordern den Verzicht auf den Ausbau von Hochleistungsstrassen, entgegen den Formulierungen in ST11 und einzelnen Massnahmen des Richtplans. Das gilt insbesondere für die A2/Abschnitt 7 und den Zubringer Allschwil. Mehr Strassen generieren mehr Verkehr. Vielmehr ist das Umsteigen auf ÖV via Park & Ride zu fördern.</p>	<p data-bbox="1491 264 1809 287">Stützt grundsätzlich Strategie.</p> <p data-bbox="1491 488 2136 563">Marktwirtschaftliche Massnahmen wie Road Pricing können nicht isoliert durch einen Kanton eingerichtet werden, vielmehr gehört dies in die Kompetenz des Bundes.</p> <p data-bbox="1491 847 2136 1038">Der Leitsatz 41 (früher 39) gibt vor, sowohl die Sicherheit zu erhöhen als auch die Wege und Routen durch gestalterische Massnahmen attraktiver zu machen. Er wird wie folgt geändert: „...als auch die <u>(Benutzungs-)Attraktivität der Wege und Routen Netze und Verbindungen durch Ausbau, betriebliche und gestalterische Massnahmen zu verbessern erhöhen.</u>“</p> <p data-bbox="1491 1070 2136 1118">Mit dem Erlass des Richtplans wurden noch weitere Massnahmen aufgenommen.</p> <p data-bbox="1491 1150 2040 1173">Einzelheiten s. unter den entsprechenden Rubriken.</p> <p data-bbox="1491 1350 2136 1425">Z. K. genommen.. Stützt grundsätzlich die Strategie „urbane Qualitätsmaximierung“ mit ihrem Mix aus verschiedenen Massnahmen.</p>
		<i>Schaffung von Wohnraum mit massvollem Verlust von Grünflächen</i>	
		Wir begrüssen das Ziel, in Basel neuen attraktiven Wohnraum - insbesondere für Familien und gute Steuerzahler - zu schaffen. Grundsätzlich stimmen wir dem Szenario „Urbane Qualitätsmaximierung“ (ST 4) zu. Daraus darf sich aus unserer Sicht aber nicht zwingend im vorgesehenen Umfang Verlust von Freiraum und	

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Grünflächen ableiten. Es sollen durchaus noch unbebaute Flächen an attraktiver Lage (z.B. Rheinnähe) mit hochwertigem Wohnraum bebaut werden können, jedoch wird insgesamt im Richtplan zu sehr auf die Neubebauung von Freiflächen gesetzt. Zudem soll die Erschliessungsqualität (ST 6) bei einer Verdichtung oder Neuerschliessung von Siedlungsgebieten absolute Priorität haben. Wir fordern deshalb

- den Ausbau der ÖV Erschliessung, damit Quartiere dichter bebaut werden können. Die Folge sind weniger motorisierter Verkehr und mehr Grünflächen.
- dass zuerst die vorhandenen Potentiale ausgeschöpft werden sollen, bevor neue Siedlungsgebiete erschlossen werden. Kein Weiterführen des Flickenteppichs, sondern Transformation von Quartieren mit veralteter Bausubstanz (z. B. 50-iger Jahre Einfamilienhäuser).
- dass Bürogebäude mit höherer Ausnützungsziffer erstellt werden können als heute üblich, um damit Raum für Wohnflächen zu schaffen. Ausserdem ist darauf hinzuwirken, dass bei Mischnutzungen Wohnflächen zu bevorzugen sind (Umnutzung heutiger Büros zu Wohnungen in typischen Wohnquartieren).
- häuslicher Umgang mit der Ressource Boden im Sinne einer nachhaltigen, langfristigen Sichtweise.

Öko-Energiotechnologie als Zielbranche und ihre raumplanerische Förderung

Wir vermissen die Nennung der ökologisch nachhaltigen Energiotechnologie als „Zielbranche“ im Richtplan. Basel soll sich zur führenden Region der Energiotechnologie analog der heutigen Situation in den Life Sciences entwickeln.

Mögliche Synergiepotentiale der beiden Branchen sind zu prüfen. Dieses strategische Ziel der Stadtentwicklung soll der Richtplan aufgreifen und mittels raumplanerisch relevanten Vorgaben umsetzen. So z.B. im Bereich der Ansiedlung von Betrieben durch Einfordern von Mindeststandards der Energieeffizienz im Bauwesen im Rahmen der Strategie «Urbane Qualitätsmaximierung», oder im Bereich der Entsorgung durch die Umsetzung, und nicht nur Prüfung, der Vergärung von organischen Küchenabfällen aus Haushalten (siehe Vorreiterrolle der Gemeinde Riehen).

Z. K. genommen.

Wirtschafts- und energiepolitische, nicht primär raumplanerische Fragestellung.

111.

Handelskammer
beider Basel

Strategie

Die Strategie ist zentraler Bestandteil des Richtplans und gibt einen guten Einblick in die Absichten der Regierung betreffend räumlicher Entwicklung des Kantons Basel-Stadt. Die Strategie ist zusammen mit den Leitsätzen der Objektblätter mit dem KORE BL – Konzept räumliche Entwicklung Kanton Basel-Landschaft – zu vergleichen. Allerdings gilt es festzuhalten, dass im KORE den Wirtschaftsf lächen mehr Bedeutung beigemessen wird. Bereits die Struktur und die Gewichtung der einzelnen behördenverbindlichen Entscheide werden der grossen Bedeutung der Wirtschaft nicht gerecht. Als „Übergeordnete Aspekte“ werden die drei Bereiche „Regionale Sichtweise“, „Freiräume“ und die „Aufwertung Rhein und Ufer“ aufgeführt. Das kann nicht die Absicht der Regierung sein.

Als übergeordnete Bereiche müssen aus Sicht der Handelskammer beider Basel

Berücksichtigt. Mit "Übergeordnete Aspekte" war nicht intendiert, die zentralen Aussagen des Richtplans zu benennen. Vielmehr sind alle in der Strategie aufgeführten Themengruppen und Themen als gleichgewichtig anzusehen, die Reihenfolge ihrer Nennung ist nicht als Priorisierung zu verstehen.

die folgenden vier Bereiche aufgeführt werden:

1. Regionale Sichtweise
2. Wohnen
3. Wirtschaft
4. Mobilität

Anschliessend erfolgt die Vertiefung der einzelnen Themenbereiche. Die Struktur der Strategie ist entsprechend anzupassen.

Um diese Fehlinterpretation zu vermeiden, wird die bisherige Themengruppe „Übergeordnete Aspekte“ in „Querschnittsthemen“ umbenannt. Damit kommt zum Ausdruck, dass diese nicht einem der anderen Themengruppen zugeordnet werden können. Keine Anpassung der Struktur.

112.

Handelskammer
beider Basel

Strategie und Planungsgrundsätze

- Die Ausscheidung von „*Wirtschaftlichen Schwerpunktgebieten*“ begrüssen wir. Der Bedeutung der Leitbranchen wird damit Rechnung getragen. Die zahlreichen Auflagen, welche allerdings in diesen Gebieten erfüllt sein müssen, schiessen teilweise über das Ziel hinaus. Es ist den Unternehmungen bewusst, dass in einem städtischen Umfeld vertieft auf die unterschiedlichen Bedürfnisse eingegangen werden muss. Es gilt jedoch zu vermeiden, dass den Unternehmungen in den „Wirtschaftlichen Schwerpunktgebieten“ unnötige Auflagen gemacht werden. Zudem gilt es, die Gebiete nicht nur an den öV anzubinden, sondern auch angemessen mit dem MIV zu erschliessen und eine bedarfsgerechte Zahl von Parkplätzen zu ermöglichen. Es wäre wünschenswert, wenn analog zum Richtplan Kanton Basel-Landschaft, die „Wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete“ volumen- und flächenmässig nicht geschmälert werden dürfen. Diesen Planungsgrundsatz gilt es zu ergänzen. Es ist ein Konsens mit dem Kanton Basel-Landschaft zu finden.
- Im Richtplan Basel-Stadt sind für die gesamte Wirtschaft, inkl. Gewerbe, bedarfsgerechte Gebiete auszuscheiden. Diese haben den Qualitätsansprüchen der Wirtschaft zu genügen. Die bewusste Zuteilung des Gewerbes auf *Mischgebiete* erachten wir als nicht durchsetzbar. Mischgebiete mit Wohnanteil weisen ein hohes Konfliktpotenzial auf und werden von der Handelskammer beider Basel nicht unterstützt. Insbesondere weil die im Richtplan vorgeschlagenen Mischgebiete bis heute reine I/G-Gebiete waren. Die Reduktion der Wirtschaftsflächen im vorgeschlagenen Ausmass ist für die Handelskammer beider Basel nicht tragbar. Deshalb sind die folgenden Gebiete zusätzlich als „Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete“ aufzunehmen: das Hafengebiet, das Gebiet Äusserer St. Johann und das Dreispitzareal.
- Die Regierung hat mit der Definition der Strategie im Rahmen der Richtplanung die Verantwortung zu übernehmen, in welcher Art und Weise eine Transformation auf dem *Hafengebiet* eingeleitet wird. - Der Richtplan kann nur sehr beschränkt auf diesen Transformationsprozess Einfluss nehmen. Beispielsweise können mit einem Richtplan die Hürden für eine angestrebte trinationale Hafententwicklung (z.B. Fragen zu Steuern, Zoll, Mobilität, Investitionen, etc.) nicht überwunden werden. Die mehrfach erwähnten Umnutzungen der Hafensareale für städtebaulich erwünschte Nutzungen leisten dem Vorurteil der umliegenden Gebietskörperschaften Vorschub „Basel wolle seinen Dreck zu den Nachbarn verschieben“. Eine sinnvolle und u.a. von der Handelskammer bei-

Die „Wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete“ wurden erweitert. S. Richtplan S2.1 und vorliegend im 3. Teil.

Über die bedarfsgerechte Zahl lässt sich bekanntlich streiten; der Handelskammer dürfte auch bekannt sein, dass der Bedarf sich mit dem Preis steuern lässt. In allen Kernstädten ist die Anzahl zulässiger Parkplätze in zentralen Bereichen relativ gering (Gründe: Schutz der Anwohner, fehlende Kapazität des Strassennetzes und gut ausgebauter ÖV).

Es geht nicht um Vermischung, sondern um eine sinnvolle Kombination von Nutzungen. S. ergänzte Ausführungen unter E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans und Ziff. 1 / 3. Teil.

S. Bemerkungen zum Objektblatt S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung im 2. Teil.

Kapitel /Thema**Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

der Basel bereits eingeleitete Zusammenarbeit wird unnötig belastet. Umnutzungen kommen somit erst in Frage, wenn die trinationale Hafenplanung Früchte trägt und Alternativflächen zur Verfügung stehen. - Der von der Regierung getroffene Entscheid, das Klybeckquai und Rheinquai in eine Mischzone umzuwandeln, bezieht sich auf eine räumliche Entwicklung, die in 21 Jahren eingeleitet werden kann. Der Richtplan soll alle 10 Jahre überprüft werden. Diese Mischgebiete werden von uns somit nicht unterstützt. Sie sind insbesondere im Bereich c2) Gebiete Klybeckquai und Rheinquai zu streichen. In diesen Gebieten laufen bis 2029 und länger Baurechtsverträge. Eine verfrühte Umzonung auf Ebene der Nutzungsplanung schafft Planungs- und Investitionsunsicherheit. Man riskiert Konflikte mit ansässigen Unternehmungen. Auch in der bestehenden I/G-Zone können bereits heute erste Nutzungen (Dienstleistungen, Neugründungen Hightech, Touristische Nutzungen, etc.) realisiert werden, die im Sinne der angestrebten städtebaulichen Transformation liegen. Allenfalls wäre eine Option Mischgebiet/Vororientierung zu prüfen. Hingegen ist auf die Option c5) Gebiet Westquai (zu Hafenbecken 1) komplett zu verzichten. Damit würde auch das strategische Ziel „Konzentration der Hafentätigkeit auf die Hafenbecken 1 und 2“ unterlaufen. Die Flächen für Güterverkehrslogistik im Gebiet Kleinhüningen sind als Erweiterungsoption/ Vororientierung zum Hafengebiet zu schlagen.

- Wir begrüßen es sehr, dass trotz der engen räumlichen Verhältnisse *neue Siedlungsgebiete* gesucht und gefunden werden. Es ist auch für die Wirtschaft sehr wichtig, dass qualitativ guter *Wohnraum* in Basel entsteht. Die Siedlungsentwicklung nach Innen zur Schaffung von Wohnraum darf aber nicht auf Kosten bestehender I/G-Gebiete erfolgen. Die Sicherstellung der Bestandesgarantie für Unternehmen muss auf Ebene Strategie verankert werden. Die Strategie muss mit der Absicht zur Festlegung von Wohngebieten mit Aufzoningspotenzial, u.a. durch ein Hochhausgebiet, ergänzt werden. Wir erachten es als problematisch, das Gundeldingerquartier, welches durch seine Nähe zum Bahnhof einen sehr attraktiven Standort darstellt, durch Pocket Parks zu entdichten.
- Die *Schwerpunktgebiete mit Planungsbedarf* geben die Richtung nur sehr grob vor und können dadurch auch sehr verunsichern. Es ist zwingend, dass bei den drei Gebieten rasch fundiert abgeklärte und verbindliche Aussagen gemacht werden können. Insbesondere im Bereich b) Wolf ist für uns die Sachlage noch ungeklärt, was mit dem Güterumschlag geschieht. Für das Gebiet c) Äusseres St. Johann beantragen wir, dass dieses Gebiet als „Wirtschaftliches Schwerpunktgebiet“ ausgeschieden wird. Erstens sind dort zahlreiche grössere Unternehmungen angesiedelt und zweitens ist noch Platz für gewerbliche Nutzung vorhanden.
- Die strategischen Ziele im Bereich *Mobilität* sind nicht wirtschaftsfreundlich, sondern ideologisch geprägt. Die Wirtschaft fordert eine gleichwertige Entwicklung des öV und des MIV. Beide Verkehrsträger sind stärker zu gewichten als der Langsamverkehr. Die einzelnen Verkehrsträger sind nicht gegeneinander auszuspielen, sondern sollen sich sinnvoll ergänzen. Der MIV hat aus Sicht

Z. K. genommen.

Berücksichtigt. Hochhäuser sind neu thematisiert unter S1.3 Hochhäuser.

Berücksichtigt. „Schwerpunktgebiete mit Planungsbedarf“ wurden gestrichen, „Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete“ erweitert. S. Ausführungen unter Ziff. 1 / 3. Teil.

Es sei auf Strategie 11 verwiesen: „Das Verkehrssystem muss so optimiert und an sich verändernde Bedürfnisse angepasst werden, dass Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr sowie Güterverkehr und -logistik ausreichende Kapazitäten zur Verfügung

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

der Regierung offenbar nur negative Auswirkungen. Diese Sichtweise ist realitäts- und wirtschaftsfremd und kann in dieser Form nicht akzeptiert werden.

haben, wobei die Verkehrsnachfrage verstärkt durch Langsamverkehr und öffentlichen Verkehr befriedigt werden muss.“

- Ebenso werden die vorgeschlagenen monetären Verkehrslenkungsmassnahmen abgelehnt, denn es entstehen dabei weder zusätzliche Kapazitäten, noch zusätzlicher Nutzen. Fahrtenmodelle lehnen wir ab. Es fehlen Aussagen zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten Parkraums. - Die im Richtplan aufgeführten Projekte werden von uns unterstützt. Sie sind mit dem Agglomerationsprogramm abzustimmen. Priorität haben für uns dabei diejenigen Projekte, welche die Erreichbarkeit der „Wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete“ verbessern (z.B. S-Bahn Haltestelle Breite/Wettstein). Es ist auffällig, dass vor allem im Bereich des Velo- und Fussverkehrs der Planungsstand der einzelnen Projekte viel weiter fortgeschritten ist als beim MIV und öV. Diese Tendenz ist aktiv umzukehren. Es ist fundamental wichtig, dass die Projekte im öV und MIV rasch „Planungsreife“ erreichen.
- Die Vernetzung der *Grünflächen* sollte weniger hoch priorisiert werden, wie dies im Entwurf zum Richtplan der Fall ist, um städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklungen nicht zu verunmöglichen.
- Es ist zwingend, dass die Regierung bei der Richtplanung eine Balance zwischen Anpassungsfähigkeit und Planungssicherheit findet. Durch ein effektives *Monitoring und Controlling* gilt es zu verhindern, dass der Richtplan willkürlich angepasst wird. Der Einbezug der Wirtschaft wäre sinnvoll. Richtplanaussagen, die über den Zeithorizont von 15-20 Jahren hinausgehen, sind höchstens als Option/Vororientierung aufzunehmen.
- Die *Zusammenarbeit und die Schnittstellen* mit den Nachbarn müssen im Richtplan deutlicher aufgezeigt werden. Wenn die Zusammenarbeit schon institutionalisiert ist, drängt sich in der Zukunft auch eine gemeinsame Richtplanung auf.

Monetäre Verkehrslenkungsmassnahmen sind marktwirtschaftliche Instrumente.

Projekte im LV sind in Umfang, Aufwand und bezüglich Kosten meist kleiner als MIV- und ÖV-Projekte.

Nicht berücksichtigt. Freiraumanliegen wurden wie andererseits Wirtschaftsangelegenheiten mit dem ihnen jeweils angemessenen Gewicht in die Abwägungen zum Richtplan einbezogen.

Nicht berücksichtigt. Monitoring und Controlling sind vorgesehen (vgl. E 12). Dies ist Sache des RR, ein direkter Einbezug der Wirtschaft ist nicht vorgesehen.

S. Ausführungen unter Ziff. 37 / 1. Teil.
S. auch Ziff. 88 / 1. Teil.

Die Zusammenarbeit ist ausreichend aufgezeigt; einer gemeinsamen Richtplanung stehen institutionelle und inhaltlich-strategische Hürden entgegen. S. Ausführungen unter Ziff. 94 / 1. Teil.

113.

Hauseigen-
tümerverband
Basel-Stadt

Wohnen und Gewerbe

Der Wohnraum soll gegenüber anderen Nutzungsstrukturen gestärkt und gefördert werden. Dieses Ansinnen wird von uns begrüsst. Dabei sind wir uns allerdings auch bewusst, dass die Schaffung von attraktivem und lebendigen Wohnraum auch die Ausübung von Gewerbetätigkeiten voraussetzt, sei dies in Bezug auf die gleichgerichteten Interessen von Hauseigentümern und Gewerbetreibenden, am gleichen Ort wohnen und arbeiten zu können, sei dies aber auch in Bezug auf nahe und gut erschlossene Arbeitswege. Deshalb erkennen wir bei einer starken und zentralen Förderung des Wohnraumes zulasten der Gewerbebetriebe auch die

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Gefahr einer Verdrängung oder Trennung von gewachsenen Strukturen zwischen Wohnraum und Gewerbebereich, wie sie in einigen Quartieren heute anzutreffen sind.

Hingegen kann Wohnqualität u.E. nur erreicht werden, wenn das Wohnen nicht belastet wird mit Immissionen, welche von anderen Nutzungsarten und Nutzungsformen ausgehen. Aus diesem Grund stehen wir den im Richtplan vorgesehenen Mischzonen eher skeptisch gegenüber, da diese doch Konfliktpotential zwischen Wohnen einerseits und Gewerbe, Freizeit und Kultur andererseits bilden. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die Konflikte bei Veranstaltungen im öffentlichen Bereich hin. Aus Sicht des Haus- und Grundeigentums ist deshalb eine Nutzungsplanung wie folgt vorzuziehen:

- Mischzonen sollen dort gefördert werden, wo es sich um gewachsene Strukturen handelt. In jenen Quartieren, wo bereits heute Wohnen, Gewerbe und Freizeit problemlos nebeneinander bestehen, sollen geeignete Massnahmen zur Förderung und Erhalt dieser Strukturen ergriffen werden.
- Im Übrigen ist von weiteren Mischzonen abzugehen und dem Anliegen von Zonentrennungen zu folgen. In den vorgesehenen Gebieten Dreispitz, Hafensareale und in Riehen, sollen Zonen für Wohnen, für Gewerbe und für Freizeit und Kultur bereits auf Richtplanstufe getrennt und klar ausgedehnt werden.

S. Ausführungen zu Mischgebieten unter E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans.

Warum soll ein Prinzip, das sich in „gewachsenen Strukturen“ offensichtlich bewährt hat, nicht auch in Entwicklungs- oder Transformationsgebieten angewandt werden können? Die Argumentation ist nicht logisch. Und: Für die Zonierung innerhalb der Mischgebiete ist die Nutzungsplanung zuständig, der Massstab des Richtplans ist dafür ungeeignet. Ausnahme Dreispitz: Hier ist das Mischgebiet bereits nur ein Teil des Gesamtgebiets.

Wohnen und Verkehr

Die Förderung von Wohnraum ist unabdingbar geknüpft an die verkehrstechnische Erschliessung. Obwohl wir Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren durchaus begrüssen, lehnen wir eine Bevorzugung oder Förderung des öffentlichen Verkehrs wie auch Langsamverkehrs zugunsten des motorisierten Privatverkehrs ab. Die Attraktivität eines Wohnraums zeichnet sich nicht nur dadurch aus, dass dieser mit Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr zugänglich ist oder dass Einkaufsmöglichkeiten nur mit diesen Verkehrsmitteln erreicht werden können. Der Wohnraum wird erst dann attraktiv, wenn auch der motorisierte Privatverkehr seinen Platz findet und nicht verdrängt wird.

Erfahrungen zeigen, dass die Mieten dort hoch sind, wo die Belästigungen durch Verkehrslärm gering sind, weswegen diese Stellungnahme nicht ganz plausibel erscheint. Die PPV privilegiert Parkplätze bei Wohnungen, während sie bei Arbeitsplätzen - nicht zuletzt im Hinblick auf den Schutz der Anwohner - restriktiver ist. Eine weitere Massnahme zur Förderung des MIV in Wohngebieten ist die Parkkarte.

Wir werden nachstehend zu den strategischen Entscheiden Kritikpunkte, Bemerkungen oder Ergänzungen anführen, wo diese aus unserer Sicht entscheidend oder angebracht erscheinen. Dort, wo sich keine Ausführungen finden, darf von unserer Zustimmung resp. davon ausgegangen werden, dass der HEV Basel-Stadt darin keine wesentlichen Kritikpunkte sieht.

Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
115.	LDP BS	<p data-bbox="584 236 808 256"><i>Planungsgrundsätze</i></p> <p data-bbox="584 292 1469 400">Es ist begrenzt richtig, dass trotz engen räumlichen Verhältnissen neue Siedlungsgebiete gesucht und gefunden werden. In Basel muss qualitativ guter Wohnraum entstehen. Der Wohnraum soll gegenüber anderen Nutzungsstrukturen gestärkt gefördert werden.</p> <p data-bbox="584 432 1469 619">Die Schaffung von attraktivem und lebendigem Wohnraum setzt auch die Ausübung von Gewerbetätigkeiten voraus. Am gleichen Ort wohnen und arbeiten zu können, setzt nahe und gut erschlossene Arbeitswege voraus. Bei einer starken und zentralen Förderung des Wohnraumes zu lasten der Gewerbebetriebe besteht die Gefahr einer Verdrängung resp. Trennung von gewachsenen Strukturen zwischen Wohnraum und Gewerberaum (in bestehenden Quartieren vorhanden). Diese Mischform muss erhalten und gezielt gefördert werden.</p> <p data-bbox="584 651 1469 815">Bei der Thematik Wohnen und Verkehr hat die verkehrstechnische Erschliessung eine hohe Priorität. Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in Quartieren werden begrüsst - dürfen jedoch nicht zu einer einseitigen Bevorzugung oder Förderung des öffentlichen Verkehrs zulasten des motorisierten Privatverkehrs führen. Die einzelnen Verkehrsträger sind nicht gegeneinander auszuspielen, sondern sollen sich sinnvoll ergänzen.</p> <p data-bbox="584 847 1469 927">Die vorgeschlagenen Verkehrslenkungsmassnahmen führen zu keinen zusätzlichen Kapazitäten und haben keinen zusätzlichen Nutzen. Im Richtplan fehlen Aussagen zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten Parkraums.</p> <p data-bbox="584 959 1010 979"><i>Unklarheiten und Widersprüchlichkeiten</i></p> <p data-bbox="584 986 1469 1038">Im vorliegenden Entwurf des Richtplanes bestehen verschiedene unklare respektive widersprüchliche Aussagen.</p> <p data-bbox="584 1070 1469 1150">So werden zum einen die Infrastrukturflächen für den Güterverkehr als wichtig eingestuft. Weiter hinten werden aber diverse dieser Flächen, nicht zuletzt beträchtliche Teile des aktuellen Hafensareals zur Disposition gestellt.</p> <p data-bbox="584 1182 1469 1369">Ebenfalls nicht konsequent ist, dass verschiedene Industrieareale (richtigerweise) als „Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete“ ausgewiesen werden, andere - wie der Hafen Kleinhüningen - hingegen als «Mischgebiet», in denen die verschiedensten Nutzungen und nicht zuletzt auch «Wohnen» möglich sein sollen. Gebiete, in denen industrielle oder emissionsintensive gewerbliche Tätigkeiten ausgeübt werden, sollen konsequent als wirtschaftliche Schwerpunktgebiete respektive Industriegebiete definiert werden.</p> <p data-bbox="584 1401 1469 1452">Abzulehnen sind auch Aussagen im Richtplan-Entwurf, dass längerfristig Flächen in Basel-Stadt für Wohnen und Kultur freierwerden sollen, da die entsprechenden</p>	<p data-bbox="1491 432 2136 485">Z. K. genommen. s. Ausführungen unter E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans.</p> <p data-bbox="1491 651 1957 671">Siehe Bemerkungen unter Ziff. 113 / 1. Teil.</p> <p data-bbox="1491 847 1957 868">Siehe Bemerkungen unter Ziff. 112 / 1. Teil.</p> <p data-bbox="1491 1070 2136 1150">Flächen für Güterverkehr sind angesichts der Flächenknappheit in BS auch regional und grenzüberschreitend zu suchen.</p> <p data-bbox="1491 1182 2136 1315">Mit dem Erlass des Richtplans sind Klarstellungen erfolgt. S. Ausführungen zu Mischgebieten unter E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans, s. S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung, s. Erweiterung der wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete und s. Ziff. 1 / 3. Teil.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>heutigen Nutzungen im Sinne trinationaler Zusammenarbeit ins nahe Ausland verlagert würden. Zum einen ist hier erneut auf die zeitliche Geltungsdauer eines Richtplans zu verweisen: Aussagen, die sich auf einen Zeitraum von zwanzig Jahren und mehr beziehen, gehören nicht ins aktuelle Dokument. Zum anderen dürfen heutige Industrie- oder Gewerbeareale erst dann anders verplant werden, wenn an anderem Ort eine echte und machbare Alternative bereitsteht. Es entspricht nicht unserer Vorstellung von gutnachbarschaftlichem Verhalten, einfach davon auszugehen, dass man unliebsame Tätigkeiten irgendwann schon ins Ausland auslagern könne.</p> <p><i>Fazit</i> Wir fordern, dass der vorliegende Entwurf eines Richtplanes komplett erarbeitet wird. Ziel muss es dabei sein, weniger, aber klarere, kongruentere Aussagen in einem zeitlich korrekten Rahmen in den Richtplan hinein zu nehmen.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Richtpläne werden in der Regel alle 10 Jahre überprüft, was nicht heisst, dass ein Richtplan nicht Perspektiven für längere Zeiträume aufzeigen kann.</p> <p>Es ist eine Unterstellung, dass der Richtplan davon ausgehe, „dass man unliebsame Tätigkeiten irgendwann schon ins Ausland auslagern könne“. Vielmehr wird an mehreren Stellen im Richtplan, u.a. in ST 3 „Aufwertung Rhein und Ufer“, der Koordinationsbedarf mit den ausländischen Nachbarn betont.</p>
116.	Lörrach, Stadt	<p>Die Stadt Lörrach begrüsst die in den strategischen Entscheiden getroffenen Grundzüge der räumlichen Entwicklung. Dies gilt insbesondere für die Planinhalte entlang der Grenze zum Stadtgebiet Lörrach: Landschaftsschutzgebiet „Landschaftspark Wiese“, Siedlungsstruktureller Schwerpunkt mit neuer S-Bahn-Haltestelle in Grenznähe, Schwerpunkt Mischgebiet Stettenfeld sowie Siedlungsgebiet / optionaler Suchraum Oberfeld.</p>	Z. K. genommen.
117.	Mieterinnen- und Mieterverband Basel	<p><i>Schwerpunkt Wohnen/Siedlung</i> Einer der Schwerpunkte des vorliegenden Richtplanes ist die Festlegung von Bauland für Wohnzwecke. Aufgrund verschiedener Analysen geht der Kanton davon aus, dass zusätzliche 17'000 Wohnungen zu bauen sind, damit das Ziel erreicht werden kann, im Jahr 2030 die Einwohnerzahl von 188'000 (Stand 2005) zu erhalten. Dieser zusätzliche Wohnraum soll gemäss Richtplan in erster Linie Qualitäts- und Raumbedarfsansprüche befriedigen.</p> <p>Der Mieterinnen- und Mieterverband ist der Meinung, dass nicht nur nach Wohnraum-Grosszügigkeit, sondern auch nach Preissegmenten unterschieden werden muss. Mietzinse steigen stärker als der LIK, deshalb braucht es weiterhin bezahlbaren Wohnraum. In diesem Sinne sollte der Leitsatz 6 Siedlung geändert werden.</p> <p>Der grösste Teil dieses neuen Wohnraums soll dort entstehen, wo heute Familiengärten vorhanden sind, sowie an den Siedlungsgrenzen. Familiengärten und die näheren Naherholgebiete sind sehr beliebt und dienen dem Anspruch breiter Teile</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Der Richtplan kann nicht auf die Vermietungspolitik zukünftiger Investoren Einfluss nehmen.</p> <p>Berücksichtigt. S. neues Objektblatt S4.2 Familiengärten.</p>

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

der Bevölkerung nach „Grün“ und nach „Freifläche“. Es fehlt auch ein eigentliches Familien- resp. Freizeitgartenkonzept. Es ist daher zu betonen, dass ein Familiengartenkonzept erarbeitet werden soll. Auch fehlen ausgereifte Planungsgrundsätze im Natur- und Landschaftsschutzbereich. Es ist deshalb für uns nicht möglich, uns über den „Umtausch“ neue Siedlungsflächen gegen Freizeitgärten bzw. Landschaftsschutz zu äussern. Dies umso weniger, soweit lediglich kostspielige Mietwohnungen oder sogar Eigentumswohnungen vorgesehen sind.

Grundsätzlich fehlt ein Konzept zur Verdichtung nach Innen, also zur Verdichtung innerhalb der bereits bebauten Gebiete. Zur Flächengewinnung für Bauten und Grünzonen denkbar sind allenfalls Überbrückungen von Autobahnabschnitten beispielsweise im Gellert und von Bahnabschnitten zwischen Gundeldingerquartier und Innenstadt. Beim Schwerpunkt Wohnen bezieht der Richtplan leider nur zum quantitativen Aspekt Stellung. Umwelt- und Qualitätskriterien werden nicht diskutiert. Aussagen mit Bezug auf Verkehr, Lärm, Lufthygiene oder auch das öV-Angebot fehlen, obwohl auch diese qualitativen Faktoren zum Ziel, die Bevölkerungszahl zu stabilisieren, beitragen können.

Nicht berücksichtigt. Weiterverfolgung Idee „Central Park“ ist abhängig von Rahmenplanung SBB.

Nicht berücksichtigt. Die eingeforderten Aussagen fehlen keineswegs (vgl. ST 5 „Bessere Qualität für Einwohnerinnen und Einwohner“ und ST 6 „Erschliessungsqualität“).

118.

Münchenstein, Gemeinderat

Zur Strategie und zu den Konzeptkarten

Die Gemeinde begrüsst folgende raumwirksamen strategischen Ziele und Aussagen:

- Die Betonung der Wichtigkeit der Zusammenarbeit und Koordination der Entwicklung mit den Nachbargemeinden
- Die regionale Sichtweise (Basel als Kernstadt der trinationalen Agglomeration mit über 700'000 Einwohner)
- Die Strategie der Siedlungsentwicklung nach innen mit der Schaffung von Wohnraum mit guter Wohnumfeldqualität
- Die Schaffung von guter Wohnumfeldqualität und Aufwertung des öffentlichen Raums als Beitrag zur Verringerung des Siedlungsdrucks auf die umgebenden Landschaftsräume
- Der Schwerpunkt der städtebaulichen Entwicklung im Dreispitzareal
- Die Siedlungsschwerpunkte S-Bahnhaltestellen
- Die Einschätzung, dass die Entwicklungen entlang der verkehrstechnisch günstigen Lagen entlang der S-Bahnlinie (relevant für Münchenstein: Haltestellen Dreispitz und Münchenstein) stattfinden wird.
- Die Zielsetzung der Verbindung der Stadtlandschaft mit der umgebende Landschaft (im Speziellen aus Münchensteiner Sicht wichtig ist die Verbindung zur Brüglinger Ebene und zu den Freiräumen des Birstals als bis an die Stadt reichende Freiräume).

Z. K. genommen.

119.

Ökostadt Basel

*Mehr Wohnraum durch verdichtete Bauweise**Der Stadtraum ist begrenzt, dafür als Wohnraum um einige Faktoren interessanter*

Massvolle Siedlungsgebietserweiterungen und Sicherung

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

als die Agglomeration. Die notwendige Verdichtung Basels als Kernstadt darf nicht kontraproduktiv werden: Eine intensive Ausschöpfung der zulässigen und neu zu schaffenden baulichen Nutzungsmöglichkeiten ist in jedem Fall der voreiligen Umzonung wichtiger Freiräume wie Landhof und Bäumlhof vorzuziehen. Die in der Agglomeration zu beobachtende, ausufernde Überbauungstendenz darf in der Stadt nicht in gleichem Masse weitergehen, denn sie ist für beide Teile katastrophal! Stadtraum ist kostbar und muss sinnvoll genutzt, aber nicht zugunsten der Landschaft übernutzt werden.

von Landschaftsräumen sind Ergebnis sorgfältiger Abwägung unter Berücksichtigung der kantonalen wie der regionalen Ebene; Strategie wird beibehalten.

Diese Siedlungsentwicklung nach innen als neue städtische Qualität muss innovative Möglichkeiten und Anreize bringen, wie Dachstockausbauten, grössere Dachfenster, Aufstockung von halb genutzten Einfamilien-Häusern zwecks neuer Wohneinheiten realisiert werden können. Die vielen eher gesichtslosen Wohngemeinschaften sollen sinnvoll ausbauen können ohne durch merkwürdige „Ensemble-Schutzbestimmungen“ behindert zu werden.

Zonenvorschriften und gesetzliche Bestimmungen (Bau- und Planungsgesetz), die die Stockwerke festlegen, sind nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Der Richtplan macht Vorgaben an die Nutzungsplanung (u. a. Zonenplanrevision). Im Rahmen der Zonenplanrevision wird die Stockwerkszahl bzw. die richtige Zonenzuweisung der verschiedenen Stadtgebiete thematisiert; dies unter dem Vorzeichen der sowohl die Richt- als auch die Nutzungsplanung durchdringenden Strategie der „Siedlungsentwicklung nach innen“ (in regionaler Sichtweise), die auch Entdichtungen an geeigneten Orten umfasst. (S. Strategie: ST1, insbesondere in Verbindung mit ST 4 und ST5.)

Wir stimmen der Verdichtung der Kernstadt Basel nur unter Einbezug untenstehender Kriterien zu.

- Häuser aufstocken, ausbauen, innerhalb der bebauten Fläche optimieren
- Förderprogramme betr. Erweiterung von Einfamilienhäuser zu 2 Etagen-Wohnungen Trend lancieren zu Etagenwohnung statt Villa im Grünen !
- Keine neue Versiegelung von Stadtboden, eher Entsiegelung—z.B. von Hinterhöfen

Energiesanierungen und Verdichtung

Energiesanierungen mit Energie-Genossenschaften und nachhaltigem Ausbau sind zu verlangen und mit geeigneten Massnahmen zu fördern. Dies gilt auch für klassische Einfamilienhaus-Quartiere wie Neubad, Hirzbrunnen, Bruderholz, die im Richtplan betr. Verdichtung sehr geschont werden.

In dieser detaillierten Form nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

- Alle Renovierungen / Neubauten mit zwingenden ökologischen Vorgaben
- Dezentrale Energieversorgungen wie Wärmekraftkopplungen und immissionsarme Systeme verlangen, Energiegemeinschaften fördern

Verdichtung und Verkehr

Eine zu verdichtende Kernstadt verlangt ein kluges Verkehrskonzept, damit die Wohnqualität nicht unter der zunehmenden Einwohnerzahl leidet !

Keine Widersprüche zur Strategie Mobilität.

- Förderung des ÖV vor allem in Neubaugebiete am Stadtrand
- Weniger Stadtverkehr, bessere Routen planen
- Sichere Schulwege, mehr Velowege für Schüler

Mit Tempo 30 in den Wohnquartieren sind die Verhältnisse für den Veloverkehr – auch für Schüler auf dem Velo – gut. Damit solche Zonen funktionieren, sind keine Radwege sondern ist Mischverkehr nötig. Auf Strassen mit Tempo 50 dagegen wird wo immer möglich versucht, mit Radstreifen - oder in Ausnahmefällen Radwegen - sichere Verbindungen anzubieten.

- Ganz allgemein Vorrang dem Langsamverkehr
- Pendlerverkehr am Stadtrand (ev. auf billigerem grenznahen Ausland) in Grossparking einweisen und mit ÖV in die Stadt leiten – wie in etlichen ausländischen Städten...

Standort für Hochhäuser

Es fehlt im Richtplan ein klares Konzept betreffend geeigneter Standorte für Hochhäuser ! Hochhäuser sind zwar eine Möglichkeit der Verdichtung, beeinträchtigen aber oft ihre Nachbarschaft negativ (Schattenwurf, Schallverstärkung, zu grosser Bevölkerungsdruck). Basel darf keine Dutzendstadt werden, mit denselben langweiligen Hochhäusern, Ladenketten und gesichtslosen Grünanlagen!

Berücksichtigt. Hochhäuser sind neu thematisiert unter S1.3 Hochhäuser.

Mehr Natur im Siedlungsraum

Wir begrüssen den Vorsatz, das Wohnumfeld durch mehr Stadtgrün zu verbessern. Ökostadt wünscht sich dabei mehr naturnahe, erfrischende und vielfältige Grün-Gestaltung, die sowohl für Kinder (und Erwachsene) als auch für die notwendigen Vernetzungswege von Pflanzen und Tieren (Naturkorridore) interessanter sind als langweilig gestylte Monokulturen (Rabatten). Basel tut gut daran, Stadtnatur und Vorgärten zu fördern und Anreize zu schaffen, Boden zu entsiegeln und zu begrünen.

Ausgestaltung von Grünanlagen ist nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

Offene Böden schaffen in jeder Hinsicht ein besseres Stadtklima! Dies ist sowohl im privaten als auch im öffentlichen Raum anzustreben als Anregung zu besserer Wahrnehmung der Natur, auch wenn es „nur“ Stadtnatur ist. Das anhaltende Interesse an unseren Führungen im Rahmen des Exkursionsprogramms „Basel natürlich“ der Umweltverbände beweist, dass in dieser Hinsicht ein grosser Nachholbedarf besteht. Die vielen in letzter Zeit neu versiegelten privaten und öffentlichen Kleinräume (Vorgärten, Rabatten etc.) beweisen auch, dass der Wert der kleinen „grünen Lungen“ zu gering geschätzt wird und ein Umdenken dringend notwendig ist.

Wir verlangen deshalb, dass kein Stadtraum mehr versiegelt werden darf ohne an anderer Stelle sinnvoll zu kompensieren! Dies zwingt Bauherren und Stadtplanung, neue Lösungen zu finden, was zu ungeahnter Innovation in der Stadtgestaltung führen kann.

Ein attraktives Förderprogramm der Stadt wäre ein gutes Mittel dafür („der bessere Hinterhof, Vorgarten, Garagenplatz „). Es ist einfacher, bestehende Flächen aufzuwerten als teure, etwas gesuchte „Pocketparks“ zu konstruieren. Der Staat ist dabei in der Planung und der Pflege der grossen und kleinen grünen Freiräume sowohl positives wie negatives Vorbild. Lieblos kahl-gepflegte Rabatten z.B. sind keine besonders gute Visitenkarte der Stadt im Winter

- eine Stadt braucht genügend interessante Stadtnatur --- auch das vermindert den Ausflugsverkehr und die Flucht aus Land!
- naturnahe Aufwertung langweiliger Grünanlagen --- kein Alibigrün mehr !
- Schaffung interessanter anregender grüner Verbindungswege durch die Stadt

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

--- es braucht nicht immer eine Allee zu sein ...

- Diese Wege können auch der Naturvernetzung für Tiere und Pflanzen dienen

120.

Pro Natura
Basel*Übergeordnete Aspekte und Überlegungen**Nachhaltige Siedlungsentwicklung und Siedlungserweiterungen*

Nachhaltigkeit bedeutet, dass die Entscheidungsspielräume nachfolgender Generationen auch auf lange Frist möglichst wenig beeinträchtigt werden. In der „bereits stark überbauten Region Basel“ (RPE, S. 27) schränkt jede noch so kleine Neuüberbauung die Spielräume der nachfolgenden Generationen überproportional stark ein. Deshalb sollten Neuüberbauungen heutiger Freiflächen bereits jetzt vermieden werden. Die Ressource „Boden“ ist im Kanton Basel-Stadt äusserst knapp und bedarf daher einer besonderen Schonung.

Nach wie vor wird in der Schweiz pro Sekunde knapp ein Quadratmeter Fläche überbaut. Da die Bevölkerung und der Wohnbedarf in Quadratmetern pro Einwohner auch in den kommenden Jahrzehnten weiter zunehmen werden, ist ein Ende der Zersiedelung nicht abzusehen. Deshalb hat Pro Natura im Jahr 2006 mit Partnerorganisationen eine nationale Volksinitiative („Landschaftsinitiative“) lanciert, deren Ziel es ist, die bestehenden Bauzonen optimal auszunutzen und ein plan- und uferloses Bauen 2 zu verhindern. Die Initiative fordert unter anderem, dass innerhalb der nächsten 20 Jahre nach Annahme die Gesamtfläche der Bauzonen nicht zunehmen darf.

Wir sind aus Sicht der Nachhaltigkeit wie auch aus Sicht der Landschaftsinitiative generell gegen ALLE im RPE vorgeschlagenen Siedlungserweiterungen und behalten uns im Bedarfsfall den Einsatz politischer und rechtlicher Mittel vor, um die geplanten Siedlungserweiterungen zu verhindern.

Der RPE begründet die Siedlungserweiterung mit dem zunehmenden Wohnbedarf. Um die Einwohnerzahl bis zum Ende der Laufzeit des neuen Richtplanes auf 188'000 zu halten, „müssen“ Wohnungen für 17'000 Einwohner erstellt werden. Der bereitgestellte Wohnraum ist jedoch längst nicht das einzige Kriterium bei einem Entscheid pro oder contra Zuzug in bzw. Wegzug vom Kanton Basel-Stadt. Auch andere Kriterien wie Arbeit, Bildung, Freizeit, Kultur, Natur, Sport, ÖV-Verbindungen, Steuern und Gebühren sowie Versorgung mit täglichen Gütern usw. spielen bei solchen Entscheidungen ebenfalls eine sehr wichtige Rolle. Darauf nimmt der RPE aber zuwenig Bezug, der zunehmende Wohnbedarf wird vielmehr als das zentrale Kriterium verwendet, weshalb nun noch mehr Frei- und Grünräume überbaut werden sollen. Eine objektive Pro-Contra-Darstellung und v.a. eine Gesamtsicht wird im RPE leider zu wenig vorgenommen.

Wir begrüßen hingegen die Überlegungen des RPE was die gesamtökologische Sicht betrifft (RPE, S. 39) und unterstützen das Bestreben des RPE nach einer Siedlungsentwicklung nach innen. Dies wird aufgrund des beschränkten Platzes

Z. K. genommen.

Basel-Stadt ist gemäss aktueller Studie des Bundesamts für Raumentwicklung bezüglich Ausnutzung der bestehenden Bauzonen einsamer Spitzenreiter. Eine massvolle Erweiterung des Siedlungsgebiets in Basel-Stadt, wie es der Richtplan vorsieht, führt zu weiteren gut ausgenutzten Bauzonen in Basel-Stadt mit allen Vorteilen der kurzen Wege anstatt zu wenig haushalterischer Nutzung des Bodens im Umland.

Der Richtplan muss sich auf die raumrelevanten Aspekte der Bevölkerungsentwicklung beschränken, die allerdings gemäss Analysen wesentlich für den Entscheid für Zu- bzw. Wegzug sind.

Siedlungsentwicklung nach innen wird regional verstanden, darunter ist auch die massvolle Erweiterung des Siedlungsgebiets in Basel-Stadt zu subsumieren.

und aus Sicht der Nachhaltigkeit in Zukunft sowieso die einzige Möglichkeit der Entwicklung werden. Es ist für uns nicht verständlich, *weshalb nicht bereits jetzt nur noch eine Siedlungsentwicklung nach innen* vorgesehen ist, sondern stattdessen weitere Flächen ausserhalb des bisherigen Siedlungsgebietes überbaut werden sollen.

Was schlägt der RR vor, wenn auch in 20 Jahren der Wohnflächenbedarf und/oder die Einwohnerzahl immer noch steigen? Werden dann weitere Bauzonen dort geschaffen, wo im jetzigen RPE Landschaftsschutzgebiete verzeichnet sind, weil anderswo keine weiteren Bauzonen mehr möglich sind? Oder will man dann nur noch eine Siedlungsentwicklung nach innen zulassen? Wenn letzteres, weshalb nicht bereits jetzt? Es sein noch anzufügen, dass auch eine Entwicklung nach innen den Prinzipien der Nachhaltigkeit folgen muss.

Die Region Basel und insbesondere der Kanton Basel-Stadt sind hinsichtlich Nachhaltigkeit v.a. im Energiesektor teilweise weltweit Pioniere. Darüber sind wir ausserordentlich erfreut. Dieser Vorbildfunktion soll gemäss dem Gemeinderat von Riehen auch im neuen Siedlungsgebiet Stettenfeld nachgelebt werden, indem dort z.B. der Standard der 2000-Watt-Gesellschaft umgesetzt werden soll. Die Gemeinde Bettingen schreibt bereits jetzt für Neubauten Minergie-Standard vor. Wir nehmen diesen Ball gerne auf und fordern den Regierungsrat auf, den Standard der 2000-Watt-Gesellschaft – soweit technisch möglich – für alle grösseren Neubauprojekte vorzusehen (dies würde auch dem Leitsatz 4 auf S. 33 im RPE entsprechen), mindestens jedoch Minergie-Standard vorzuschreiben. Zudem sollten Architekten / Bauherrschaften im Rahmen von Bebauungsplänen oder mit Beratungsangeboten vermehrt zu nachhaltigem Bauen mit hoher Wohn- und Wohnumfeldqualität bewegt werden. Eine Zusammenstellung von kleinen bis, mit 15'000–25'000 Einwohnern sehr grossen nachhaltigen Siedlungsprojekten in ganz Europa, die als Anschauungsbeispiele dienen könnten, findet sich auf der folgenden Internetseite: <http://www.sustainable-settlements.net>.

Nachhaltiger Umgang mit Energie ist „in Mode“ und kann mit technischen und finanziellen Mitteln leichter realisiert werden, als nachhaltiger Umgang mit der Ressource Boden. Dieser ist viel schwieriger zu realisieren und weniger populär, da nachhaltiger Umgang mit dem Boden meist zu Einschränkungen im lukrativen Bausektor führt. Trotz dieser Schwierigkeiten fordern wir beim Bodenschutz den Mut, auch unpopuläre Massnahmen zu ergreifen, um für die nachfolgenden Generationen genügend Freiflächen zu erhalten. Was einmal bebaut ist, lässt sich kaum wieder entsiegeln .

Fehlende Behandlung von Nutzungskonflikten

Aus dem sehr beschränkten Platzangebot im Kanton ergibt sich zwingend eine Multifunktionalität der Räume. Dies führt jedoch immer mehr zu Nutzungskonflikten. Dabei ziehen die Freiflächen gegenüber anderen Nutzungen meist den Kürzeren. Doch auch innerhalb von Freiflächen konkurrenzieren sich bestimmte Nutzun-

Mit dem Richtplan und der folgenden Zonenplanrevision werden die Landschaftsschutzgebiete zonenrechtlich gesichert, womit eine zukünftige Inanspruchnahme für Wohnungsbau deutlich erschwert wird.

Nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

Nicht berücksichtigt. Auf Nutzungskonflikte wird in den Beschreibungen zu den einzelnen Richtplanvorhaben hingewiesen; deren Lösung muss in den nachgeordneten Planungsstufen erfolgen.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

gen, z.B. zwischen dem Ausscheiden von extensiven Naturschutzzonen und intensiv genutzten Flächen der Naherholung. Wir fordern den RR daher auf, bereits im Richtplan auf die Wichtigkeit der Nutzungskonflikte hinzuweisen und die Entwicklung von Lösungsstrategien, welche insbesondere Naturschutz- und Freiraumangelegenheiten betreffen, als Aufgabe in den RPE zu integrieren.

Ebenfalls fordern wir den RR auf, die Ersatzflächen für wegfallendes Landwirtschaftsgebiet, Fruchtfolgeflächen sowie Familiengartenareale im Richtplan anzugeben, falls unter Abwägung aller Interessen doch ein neues Siedlungsgebiet geplant werden soll.

Teilweise berücksichtigt. Landwirtschaftsgebiet muss nicht 1:1 ersetzt werden, bei den Fruchtfolgeflächen besteht ein gewisser Spielraum (s. Ausführungen im Objektblatt NL2.2) und bezüglich des Ersatzes von Familiengartenarealen s. das neue Objektblatt S4.2 Familiengärten.

Fehlende Nachhaltigkeit im Bereich der Natur

Während der Kanton im Bereich des Umweltschutzes (v.a. Energie, Mobilität) pionierhaft ist und grosse finanzielle Mittel bereitstellt, kann der Naturschutz aufgrund fehlender personeller und finanzieller Mittel zahlreiche, kantonale Naturschutzaufgaben nicht ordnungsgemäss erfüllen (z.B. Beachtung des Vogelschutzes bei verglasten Neubauten, Umsetzung naturschutzgerechter Pflegemassnahmen in Stadtpärken, Pflege in Naturschutz-Vorranggebieten, Artenschutzmassnahmen, Kontrolle der Naturschutzauflagen bei Bauprojekten). Dies, obwohl seit über zehn Jahren ein kantonales Naturschutzkonzept (s. auch RPE, S. 194) und eine Naturschutzfachstelle bestehen. Endlich ist der Kanton nun daran, ein Inventar der schutzwürdigen Naturobjekte zu erstellen. Pro Natura Basel hat bereits Mitte der 1980er Jahre auf privater Basis mit dem Basler Natur-Atlas ein ähnliches Inventar erhoben (RPE, S. 193f.). Das Schicksal der inventarisierten Objekte wurde bis Mitte der 90er Jahre weiter durch Freiwillige beobachtet. Es zeigte sich eine Abnahme um mehr als ein Drittel der Objekte¹. Nach neuen Objekten oder solchen, die Mitte der 80er Jahre übersehen wurden, konnte allerdings nicht gesucht werden. Man kann aber in städtischem Gebiet davon ausgehen, dass neue Objekte hinzugekommen sind. Insofern könnte die Bilanz nicht gar so schlecht sein. Dennoch geht die Entwicklung klar in Richtung Rückzug der Natur, dies trotz des kantonalen Naturschutzkonzepts und obwohl das Stichwort „Nachhaltigkeit“ in der kantonalen und kommunalen Politik und Verwaltung oft verwendet wird.

Z. K. genommen.

1: Wicki, C., 2006. Basler Natur-Atlas – Bilanz nach 20 Jahren. In: Regio Basiliensis 47(2): 133-140

Neben dem Vollzugsdefizit bei kantonalen Aufgaben wurde auch die Pflege national bedeutender Objekte (z.B. DB-Areal; Bord der Elsässer Bahn) vernachlässigt, was zu einem bedeutenden Verlust wertvoller Natursubstanz geführt hat.

Immer mehr Flächen werden überbaut, so selbst im wichtigsten Naturobjekt im Kanton, dem DB-Areal zwischen dem Badischen Bahnhof und der Landesgrenze, das auch als Naturschutz-Vorranggebiet im Naturschutzkonzept verzeichnet ist. Offene Ruderalflächen in Bahn-, Hafen- und Industriearealen erscheinen oftmals

Z. K. genommen.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

als „Niemandland“ und sind schlecht oder gar nicht geschützt. Ihr ökologischer Wert ist leider oft nur für Experten ersichtlich. Dieser Nachteil lädt zu Plänen ein, das Gelände „besser zu nutzen“ (scheint auch auf S. 176 im RPE anzuklingen). Durch Wohnüberbauungen, wie im Erlenmattareal oder durch die provisorisch erweiterte Zollanlage (PEZA) im DB-Rangierbahnhof werden bereits heute solche wichtigen Flächen immer mehr durch menschliche Nutzungen bedrängt, beschädigt oder gar zerstört.

Naturobjekte verlieren zudem an Wert, weil durch atmosphärischen Stickstoffeintrag seltene, auf magere Bedingungen angewiesene Arten wie z. B. Orchideen verschwinden und durch trivialere ersetzt werden oder weil invasive Neophyten einheimische Arten verdrängen. Die aus diesem Grund besonders wichtige und notwendige Pflege kann aber wegen des viel zu kleinen kantonalen Budgets für Pflegemassnahmen nicht ausgeführt werden. Dies führt seit Jahren zu einem schleichenden Verlust an seltenen und geschützten Arten.

Gemäss §18 NHG und §14 NHV sowie §9 NLG BS und §13 NLV BS sind Beeinträchtigungen von schützenswerten Naturobjekten ersatzpflichtig. Durch die starke Überbauung werden heute im Kanton Basel-Stadt aber bereits Ersatzstandorte selbst schon wieder überbaut. Es muss also bereits Ersatz für den Ersatz bereitgestellt werden, was zu einem steten Flächenverlust führt. Wenige positive Beispiele wie z.B. die Flächen in der Umgebung der Grundwasserbrunnen in den Langen Erlen, die naturnahe Bewirtschaftung der Wälder in Riehen oder die naturnahe Pflege von Teilen der öffentlichen Grünflächen (z.B. im Wenkenpark oder von Rabatten, usw.) vermögen diesen schleichenden Verlust auch beim besten Willen aller beim Schutz und Unterhalt Beteiligten bisher nicht zu kompensieren. Leider ist eine Verlangsamung dieser Entwicklung oder gar eine Umkehr auch im neuen RPE nicht erkennbar. Im Gegenteil: Weitere sensible Flächen sollen intensiver genutzt und bebaut werden! Ausserdem sind Naturschutzflächen nicht festgesetzt, sondern nur als „Zwischenergebnis“ kategorisiert.

Die Naturschutzfachstelle versucht, mit den Ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln, möglichst viel für den Naturschutz zu erreichen. Wie oben aufgeführt, blieben aber viele Aufgaben unerledigt. Solange wir keine Zeichen dafür sehen, dass der Kanton bereit ist, das Konzept der Erhaltung und Förderung der naturnahen Lebensräume und der Lebensräume besonders gefährdeter und schützenswerter Arten umzusetzen, z.B. durch strengere Bauauflagen oder durch eine Erhöhung des Naturschutzbudgets, können wir einer Ausdehnung des Siedlungsgebietes und des damit verbundenen Verlustes von Lebensräumen oder von Flächen mit ökologischem Potential nicht zustimmen. Naturschützerisch wertvolle Flächen werden ständig verkleinert und entwertet. Im Rahmen der Richtplanung wäre es ein gutes Zeichen für den Naturschutz, wenn der Kanton eine grosse Fläche als Lebensraum für bedrohte Tier- und Pflanzenarten zur Verfügung stellen würde (z.B. im Hafen, auf dem Güterbahnhof Wolf oder auf anderen extensiv genutzten Industrie- oder

Berücksichtigt. Die Naturschutzflächen sind unterdessen mehrheitlich festgesetzt. Siehe Ausführungen im 3. Teil und im Richtplan unter NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore.

Die Ausstattung der Naturschutzfachstelle ist nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

Nicht berücksichtigt. Die Freihaltung einer grossen Fläche ausschliesslich für Naturschutzzwecke ist aufgrund der Flächenknappheit und des entsprechend grossen Nutzungsdrucks nicht sinnvoll und politisch nicht durchsetzbar.

Bahnarealen).

Fehlende Nachhaltigkeit sehen wir auch beim Umgang mit Vernetzungskorridoren. So werden die für die für die Ausbreitung von Tier- und Pflanzenarten wichtigen Bahnlinien immer mehr durch Bauprojekte in ihrer Vernetzungsfunktion eingeschränkt. Es muss sichergestellt werden, dass sich Tier- und Pflanzenarten auch langfristig entlang von Bahnlinien ausbreiten können.

Unbefriedigend ist auch das Konzept der „Grünen Finger“. Pro Natura Basel hat in ihrem Positionspapier „Grüne Adern für Basel“, das im vergangenen Herbst auch an das Baudepartement gesandt wurde, bereits darauf hingewiesen, dass im Falle von Basel „Grüne Finger“ nicht genug sind: Insbesondere für Trockenheit und Wärme liebende Arten, für welche Basel aufgrund seiner Lage und seines Klimas eine besondere Verantwortung trägt, bilden „Grüne Finger“ nur Sackgassen. Gerade diese Arten sind auf durchgehende Korridore in den Talgebieten angewiesen, die umliegenden Hügelzonen und Wälder sind für sie nicht passierbar, wie auch der RPE richtigerweise darstellt (RPE, S. 193). Die Korridore müssen damit durch Basel hindurch- und nicht nur hineinreichen. Infolge der starken Stadtentwicklung im 19. Jahrhundert wurden die Korridore bereits damals stark eingeengt. Teilweise sind sie sogar seit vielen Jahrzehnten ganz unterbrochen, was zu isolierten Populationen geführt hat. Einige extreme Winter oder einige aufeinander folgende Jahre mit ungeeigneten Pflegemassnahmen reichen dann unter Umständen schon aus, um eine Art lokal aussterben zu lassen. Durch die Isolierung ist die Chance zur Wiederbesiedelung gering.

Zu geringe Partizipationsmöglichkeiten

Gemäss §94 Bau- & Planungsgesetz BS wird der kantonale Richtplan vom RR erlassen. In der Vision Basel 2020 findet sich folgender Satz: „Die Entwicklung dieser Region und seines Zentrums ist nur möglich durch eine intensive Zusammenarbeit, die getragen ist von einem Dialog aller Partner auf gleicher Augenhöhe.“. Insbesondere bei den im RPE genannten Siedlungserweiterungen und generellen Strategien hat die Bevölkerung jedoch nur spät und beschränkt Einflussmöglichkeiten. Erst wenn konkrete Zonenänderungen oder Bebauungspläne vorliegen, haben die Stimmberechtigten via Referendum die Möglichkeit, direkt Einfluss zu nehmen. Leider ist der erfolgreiche Weg der Partizipation, wie er beim LPW beschritten wurde, im Fall des RPE bislang nicht gewählt worden, was wir bedauern. Damit könnten zukünftige Schwierigkeiten leichter vermieden werden. In den Abstimmungen der letzten Jahrzehnte ist die Stimmbewölkerung der Überbauung von Freiräumen vielfach ablehnend gegenüber gestanden (Lange Erlen – bereits in den 1960er Jahren!, Bäumlhof, Heuwaage, Moostal, Bruderholz). Dies interpretieren wir als einen deutlichen Fingerzeig für die Zukunft. Der RPE nimmt diese Willenskundgebungen unverständlicherweise leider nicht auf.

Bahnlinien sind im Richtplan unter Naturschutz aufgenommen; die Nutzung der Bahnanlagen sind aber gewährleistet.

Berücksichtigt. Die im der Konzeptkarte 2 „Freiraumentwicklung und –vernetzung“ dargestellten Korridore zur Freiraumvernetzung durchqueren teilweise das Stadtgebiet und enden nicht alle als „Sackgassen“, insbesondere der Vernetzungskorridor entlang des Rheins.

Der Text zur Karte 2 wurde angepasst.

In Karte 3 ist der Vernetzungskorridor entlang des Rheins, der im Entwurf aus kartographischen Gründen weggelassen wurde, aufgenommen.

Richtplan ist gemäss Bau- und Planungsgesetz Instrument der Regierung, Mitwirkung ist sichergestellt.
S. Ausführungen u. a. unter Ziff. 39 u. 69 / 1. Teil.

Quartierver-
ein Riehen
Nord

Mit Befremden nehmen wir zur Kenntnis, dass der Regierungsrat mit seinen Aussagen zur Siedlungsentwicklung offensichtlich eine Verschlechterung der Wohnqualität in Kauf nimmt. Nur so ist es zu verstehen, dass vorhandene Grünflächen einem vermeintlichen Druck zur Erstellung neuer Wohnungen geopfert werden sollen.

Z. K. genommen. Quantitative und qualitative Siedlungsentwicklung sind nicht unvereinbar.

Dass vor allem Riehen Nord von diesen Plänen betroffen ist, können wir als direkt betroffener Quartierverein natürlich nicht akzeptieren.

Z. K. genommen.

Im Vordergrund steht aus unserer Sicht vielmehr das Problem, wie die bestehende – zum Teil alte und historische – Bausubstanz erhalten resp. erneuert werden kann, ohne dass dabei günstiger Wohnraum verloren geht. Hier braucht es ein entsprechendes Konzept, damit Gettos und eine Verslumung vermieden werden.

Nicht berücksichtigt. Nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob weitere Grossüberbauungen überhaupt nötig sind. Viel wichtiger, als neue Einwohner nach Basel zu locken, ist es doch, dass diejenigen Leute, die heute in Basel wohnen, auch in Zukunft hier bleiben und sich wohl fühlen können, und dies trotz der hohen Steuerlast und höherer Krankenkasensprämien.

Z. K. genommen.

Wenn nun noch die letzten Landreserven überbaut werden und zudem die Siedlungsdichte auf „Teufel komm raus“ erhöht wird, wird genau das Gegenteil erreicht.

Betreffend Siedlungsentwicklung s. die diversen Ausführungen in Strategie, S1.1 und vorliegend in Teil 2.

Viel wichtiger als eine möglichst hohe Einwohnerzahl ist aus unserer Sicht eine funktionierende Zusammenarbeit mit der Region. Die Verkehrswege (Öffentlicher- und Individualverkehr) müssen den Bedürfnissen entsprechend ausgebaut werden. Wichtig ist in diesem Zusammenhang ein verbessertes Angebot an Park-and-Ride Möglichkeiten. Hier muss der Kontakt mit den Nachbargemeinden gesucht werden. Es kann auch nicht sein, dass diese mit einem neuen Parkplatzregime und der Aufhebung von Parkplätzen vor vollendete Tatsachen gestellt werden.

S. Ausführungen unter Ziff. 8 / 4. Teil.

Einbezug der Bevölkerung und der Quartiere

Die Quartiervereine sind vermehrt in die Entscheidungsfindung mit einzubeziehen. Dies gilt insbesondere für jene in Riehen, da für die Riehener Quartiervereine die entsprechende Verordnung der Stadt keine Geltung hat. Nur mit dem Einbezug der politisch neutralen Quartiervereine kann gewährleistet werden, dass die berechtigten Anliegen der direkt betroffenen Bevölkerung best möglich berücksichtigt werden.

S. u. a. Stellungnahme der Einwohnergemeinde Riehen zuvor, Ziff. 59 / 1. Teil.

Als Zentrum einer trinationalen Agglomeration wird Basel-Stadt auch in Zukunft ein Ort mit vielen Arbeitsplätzen sein. Es gibt allerdings noch viel zu tun, wenn der Kanton auch als Wohnort für die Bevölkerung attraktiver werden soll. Um diese Aufgabe sollte sich die Regierung vermehrt kümmern.

Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
122.	Quartierkoordination Gundeldingen	Die aufgeführten Strategien und Entscheide können wir weitgehend unterstützen. Bemerkungen und Einwände haben wir zu den folgenden strategischen Entscheiden (s. im Folgenden)	Z. K. genommen.
123.	Regionalverband Hochrhein-Bodensee	Die formulierten strategischen Entscheide finden weitestgehend unsere Zustimmung. Sie tragen zu einer nachhaltigen Entwicklung des Kantons Basel und somit auch des Trinationalen Grenzraumes bei. Bezüglich der Förderung von optimalen regionalen, nationalen und internationalen Verkehrsverbindungen für den Personen- und Güterverkehr sowie der sich abzeichnenden Kapazitätsprobleme im Schienengüterverkehr (ST 8 bzw. ST 11) weisen wir darauf hin, dass dieses Thema trinational abgestimmt und unter Wahrung der Interessen der örtlichen Bevölkerung behandelt werden sollte. Die Plattform des Trinationalen Eurodistrikt Basel sollte hierfür genutzt werden.	Z. K. genommen. Berücksichtigt. Ergänzung in ST 11: „Die u.a. durch die Eröffnung der NEAT sich abzeichnenden Kapazitätsprobleme im Güterverkehr werden <u>trinational abgestimmt</u> gelöst, um Verschlechterungen im Personenverkehr zu verhindern.“
124.	Riehen, Gemeinde	Gemäss Richtplanstrategie wird aus einer regionalen Sichtweise heraus eine Siedlungsentwicklung nach innen angestrebt. Gemeint ist mit '„innen“ innerhalb des Kantonsgebiets und nicht an den ausserkantonalen Agglomerationsrändern. Zentrales Anliegen ist es, mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner im Kanton Basel-Stadt zu schaffen und so die Einwohnerzahl auf dem Stand von 2005 (EW 188'000) zu halten. Erreicht werden soll dies durch eine „urbane Qualitätsmaximierung“ oder konkret durch Ausnützen von Potenzialen im bestehenden Siedlungsgebiet, Arealentwicklungen, Umzonungen innerhalb des Siedlungsgebiets oder durch Siedlungsgebietserweiterungen. Als neue Siedlungsgebiete sind u. a. das Gebiet Rheinacker Basel / Riehen, Gebiet Landauer in Riehen sowie als optionaler Suchraum das Oberfeld in Riehen aufgelistet. Der Gemeinderat verfolgt eine ähnliche Siedlungsstrategie, aber mit wenigen wesentlichen Abweichungen: Auch in der Gemeinde Riehen soll gemäss Leitbild aus dem Jahr 2000 die Einwohnerzahl gehalten werden. Dafür muss aufgrund des nach wie vor steigenden Wohnflächenverbrauchs zusätzlicher Wohnraum geschaffen werden. Dies geschieht in Riehen einerseits durch eine sorgfältige Verdichtung in der bereits baureifen Bauzone, andererseits soll in den nächsten Jahren das Stettenfeld zur baureifen Bauzone entwickelt werden. Das Ziel wurde in den letzten 8 Jahren erreicht: durch den Bau von rund 400 Wohnungen blieb die Einwohnerzahl Riehens bei rund 20'500 stabil. Damit das Ziel auch in den nächsten Jahren erreicht werden kann, ist vor allem die Entwicklung des Stettenfelds von zentraler Bedeutung. Mittel- bis langfristig wird zudem die Entwicklung der strategischen Reserve im Gebiet Landauer unter Beachtung der ökologischen Vernetzung zwischen den Landschaftsräumen „Rhein“ und „Wiese“ angestrebt.	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Hingegen möchte der Gemeinderat landschaftlich wertvolle Gebiete am Fusse des Dinkelbergs im Wesentlichen von der Bebauung freihalten. Diese dienen der Bevölkerung schon heute als attraktive, gut erreichbare Naherholungsgebiete. Durch die angestrebte, bauliche Verdichtung der bestehenden Bauzone wird die Bedeutung dieser Naherholungsgebiete zukünftig noch zunehmen.

Der Gemeinderat sieht die Entwicklungsschwerpunkte der Gemeinde für die nächsten 10 bis 20 Jahre im bestehenden Siedlungsgebiet, im Stettenfeld und allenfalls im Gebiet Landauer. Eine wesentliche Erweiterung der Bauzone im Oberfeld kommt in diesem Zeitraum nicht in Frage. Auch die beiden Teilgebiete Mittelfeld und Langoldshalde im Moostal sollen mehrheitlich nicht überbaut werden. Das Verwaltungsgericht erachtet es gemäss Urteil vom August 2007 als zulässig, die beiden Gebiete aufgrund der landschaftlichen Qualitäten grösstenteils aus der Bauzone zu entlassen, allerdings nur im Rahmen einer Gesamtzonenplanrevision.

Der Gemeinderat beantragt aufgrund der obigen Ausführungen davon abzusehen, das Oberfeld als Suchraum für potentielles Siedlungsgebiet zu bezeichnen. Das Oberfeld soll weiterhin der Naherholung dienen und landwirtschaftlich genutzt werden.

Teilweise berücksichtigt. Oberfeld bleibt „Siedlungsgebiet (Baugebiet), optionaler Suchraum“. Die Gemeinde Riehen erhält neu die Chance, durch eine zeitlich vorgezogene Entwicklung im Bereich Rheinäcker/Landauer auf das Siedlungsgebiet Oberfeld zu verzichten.

125.

SIA Sektion
Basel

Innerhalb der gegebenen politischen Verhältnisse sind die im Richtplan dargestellten Massnahmen folgerichtig. Das Denken innerhalb dieses Rahmens stellt aber gleichzeitig die grosse Schwäche des Richtplans dar.

Ein Richtplan für einen Stadtkanton?

Ein Richtplan ist ein Planungsinstrument zur Lenkung der räumlichen Entwicklung eines Gebiets, das sich über einen ganzen Kanton erstreckt. Im Kanton Basel-Stadt aber verunmöglichen die engen politischen Landes- und Kantonsgrenzen eine über die einzelne Siedlung hinausgehende Planung. Die für den Kanton wesentlichen Entwicklungen wie z.B. eine sozial ausgewogene Bewohnerstruktur oder die Stärkung des Wirtschaftsstandorts sind aufgrund des beschränkten Wirkungsbereichs des kantonalen Richtplans schwer beeinflussbar. Im Gegenteil führen die politischen Rahmenbedingungen im vorgelegten Richtplan zu Massnahmen – wie z.B. die Bildung von Wohninseln in der Innerstadt oder die mittelfristige Verlegung eines funktionierenden Hafenstandorts - die nicht erstrebenswert sein können.

Wir erachten es für zwingend, dass die Metropolitan-Region Basel, oder zumindest die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, die strategische Stadt- und Regionalentwicklung stärker koordinieren. Wichtige Fragen, welche im vorliegenden Richtplan erwähnt sind, wie die überregionale Bedeutung der Siedlungsentwicklung oder des Güterverkehrs können heute nur regional und begrenzt auf die politische Kantonsgrenze definiert werden.

Regionale Koordination in der Richtplanung ist ein zentraler Aspekt der Strategie (vgl. ST 1).

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme***Ist eine einzig wohngerechte Stadt gewünscht?*

Der vorgelegte Richtplan stellt aus bekannten Gründen – veralteter Wohnungsbestand und fehlendes Angebot an familientauglichen Wohnungen im mittleren bis oberen Preissegment - das Thema Wohnen an oberste Stelle. Bei der Lektüre des Richtplans entsteht der Eindruck, dass unter der Priorität Wohnen alle anderen für die Vitalität einer Stadt notwendigen Aspekte leiden. Einschränkungen der Wirtschaft, des Gastgewerbes und der Kulturbetriebe werden für eine wohngerechte Stadt in Kauf genommen. Wir erkennen darin eine Gefahr für die Attraktivität Basels als lebendige, urbane und zukunfts offene Stadt. Wir vermissen daran die Anziehungskraft für neue Stadtbewohner und die Ausstrahlung ins Umland. Wir verstehen Urbanität nicht nur als gebaute Dichte sondern auch als eine Dichte verschiedenartigster Nutzungen und Angebote.

Die Regierung soll das entstehende Leitbild der „wohngerechten Stadt“ überdenken. In den nachgenannten Punkten sehen wir Wege, eine Antwort auf die Wohnungsfrage zu geben, ohne die urbane Attraktivität Basels aufzugeben.

Der SIA schlägt einen Strategiewechsel vor Auch der SIA Basel erkennt die Notwendigkeit und Dringlichkeit einer Lösung der Wohnungsfrage im Kanton Basel-Stadt. Anders als im vorgelegten Richtplanentwurf schlagen wir zwei neue Strategien vor, die die Vitalität der Kernstadt erhalten sollen:

Parallele Vernehmlassung der Richtpläne BS und BL: Die Chance

Die zweite Vernehmlassung des Richtplans des Kantons Basel-Landschaft wurde unter etlicher Kritik abgeschlossen und liegt derzeit, nach seiner Überarbeitung, beim Landrat zum Beschluss vor. Der Landratsbeschluss wurde noch nicht vollzogen. Dieser Sachverhalt eines Richtplans im Vernehmlassungsverfahren im Kanton Basel-Stadt und eines noch nicht beschlossenen Richtplans im Kanton Basel-Landschaft ist eine einmalige Chance, einen gemeinsamen Richtplan auszuarbeiten. Da für die Überarbeitung der bestehenden Richtpläne keine festen Fristen einzuhalten sind, wäre der Gewinn einer regionalen Richtplanung gegenüber einer zeitlichen Verzögerung von eventuell zwei Jahren höher zu werten.

Der Regierungsrat soll gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft einen Richtplan ausarbeiten und diesen mit den angrenzenden deutschen und französischen Gemeinden wesentlich enger abstimmen. Ziel muss eine koordinierte, visionäre Planung der trinationalen Agglomeration Basel sein.

Vertikale Entflechtung

Der SIA Basel unterstützt die Verdichtung der Stadt und Nutzbarmachung von zusätzlichen Baugebieten, in denen heute teilweise Familiengärten liegen. Allerdings äussert sich der Richtplanentwurf nicht zur möglichen Verdichtung des bestehenden Siedlungsgebiets. Angesichts der globalen Ressourcenknappheit und der lokalen Raumknappheit erachtet der SIA Basel das Hochhaus – als was alle Gebäude mit einer Höhe über 25 m gelten – als eine mehr denn je, gerade auch für Basel sinnvolle Bauweise, und zwar nicht nur für Geschäftsnutzungen sondern

Nicht berücksichtigt. Der sehr hohe Aufwand für einen gemeinsamen Richtplan wäre nicht gerechtfertigt, Abstimmung der Richtplanentwürfe BS und BL ist erfolgt. S. Ausführungen unter Ziff. 39, 69 und 94 / 1. Teil.

Berücksichtigt. Hochhäuser sind neu thematisiert unter S1.3 Hochhäuser.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

auch für Wohnungen. Der Verzicht auf die Ausweitung eines wenig dichten Siedlungsgebiets verringert die Infrastrukturkosten und bringt weniger Verkehr mit sich.

Höhere Gebäude – in klarer Unterscheidung zum Turm als Landmark oder als Branding- Instrument - bieten die Möglichkeit der vertikalen Entflechtung von Nutzungen und damit Tages-Nacht-Rhythmen und unterschiedlichen Ruheansprüchen. Vitale urbane Nutzungen auf Strassenniveau und attraktives Wohnen in der Höhe werden so kompatibel. Dies entspricht den Mechanismen und der Nachfrage des herrschenden Immobilienmarkts, dessen Preise nicht nur durch die Lage sondern auch durch das Geschoss bestimmt sind. Insofern die Platzierung von Gebieten zur Verdichtung in die Höhe und die Präzisierung von Höhen und Ausnützungsziffern entsprechend vorgenommen wird, stellt dies eine Bereicherung der Stadt dar.

Der SIA Basel unterstützt den Regierungsrat in seiner Absicht, Verdichtungen innerhalb des heutigen Siedlungsgebiets durch die Nutzbarmachung von Flächen zu ermöglichen, und fordert ihn auf, die Entwicklung von Hochhäuser zu unterstützen.

Berücksichtigt. Hochhäuser sind neu thematisiert unter S1.3 Hochhäuser.

Verkehr

Der strategische Entscheid, die ÖV - Infrastruktur auszubauen und der Anteil ÖV am Gesamtverkehr zu erhöhen, wird vom SIA als richtig angesehen: Eine andere Entscheidung würde sofort dem Postulat der Attraktivitätserhöhung für des Wohnen in der Stadt entgegenlaufen.

Richtigerweise wird festgestellt, dass die Angebotsverbesserungen im ÖV-Netz für den Regionalverkehr stark von den zunehmenden Belastungen des Schienennetzes durch den Transitverkehr (Verlagerungspolitik, NEAT-Eröffnung) abhängig sind. Im Richtplan fehlen entsprechende Angaben, wie und mit welchen Massnahmen die im Agglomerationsprogramm geforderte Trennung des Güterverkehrs auf der Schiene vom Regionalverkehr erreicht werden kann. Wie der Transit-Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse, der heute durch die Stadt geführt wird, durch alternative Strecken um Basel herum geleitet werden soll, müsste nach Meinung des SIA auf der Stufe Richtplanung aber ein Thema sein.

Problematik ist im Richtplan angesprochen [s. M1.1 Schienenfernverkehr (Personen und Güter)] Die entsprechenden Netzteile liegen hauptsächlich in benachbarten Kantonen sowie in D, können also im Richtplan nicht berücksichtigt werden. Koordination erfolgt auf übergeordneter trinationaler Ebene.

Personenverkehr

Der SIA stimmt der Kernaussage zu, die negativen Auswirkungen des MIV in der Stadt zu reduzieren. Allerdings stellt sich die Frage, in wie weit die zunehmende Überlastung der Osttangente, die mitten durch die Stadt führt, sich immer mehr negativ auf die benachbarten Siedlungsgebiete auswirkt. Sind die vorgesehen Ausbauten siedlungsverträglich oder wäre ein anderer Ansatz, nämlich die Stadt zu umfahren, nicht vordringlich?

Kapazitätserweiterung der Osttangente ist thematisiert unter M2.1 Nationalstrassen. Als Stadturnfahrung zwischen D und CH steht die A98 zur Verfügung.

Bei der Regio-S-Bahn wird mit den Netzergänzungen Durchmesserlinie und Nordbogen der Kern des Netzes vollständig umgestaltet. Inwiefern sich dieses neue Liniennetz mit der bestehenden Infrastruktur verträgt, wird mit Recht in Frage

Defizite werden anerkannt, im Richtplan wird ausgeführt, dass die Planungen zu vertiefen sind.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

gestellt. Auch hier wäre es wünschenswert, wenn die Abstimmung mit den benachbarten Körperschaften der Region in den Unterlagen besser zum Ausdruck kommen würde.

Mittelfristig wird eine Integration des EAP in das Regio -S-Bahn Netz erforderlich, auch weil der Bus vom Bahnhof SBB in Zukunft ein Kapazitäts- und ein Pünktlichkeitsdefizit in Spitzenzeiten haben wird.

Beim Veloverkehr sind zahlreiche neue Achsen vorgesehen. Die auszubauenden Velo- Verbindungen entlang der beiden Rheinufer sind zu begrüssen. Wir schlagen vor, diese Verbindungen durchgehend zu gestalten und auch eine Veloverbindung entlang des Rheines unter dem Münsterhügel vorzusehen.

Güterverkehr

Richtigerweise wird von einer wachsenden Bedeutung der Güterverkehr in der Region ausgegangen. Die Entwicklung im erweiterten Hafensareal Kleinhüningen und DB-Areale in Basel Nord ist bereits in vollem Gang: Es findet eine Entlastung der Flächen im Wolf und im Dreispitz von Logistikknutzungen und eine Konzentration in Basel-Nord statt.

So begrüssenswert die freiwerdenden Flächen im Wolf und im Dreispitz für die Neunutzung sind, umso mehr sollen die Flächen im Hafen Kleinhüningen für Logistik gesichert werden, um an der Schnittstelle Wasser/Schiene/Strasse genügend Flächen zu schaffen: Die heutigen Erfordernisse der Logistik sind flächenintensiver, da die Produktionstiefe wächst. Hafenbecken I und II sind von anderen Nutzungen auf allen Quailängen freigehalten. Eine Mischnutzung ist deshalb an den beiden Hafenbecken auszuschliessen.

Anders verhält es sich an den flussseitigen Quaianlagen. Dort lassen sich neben den Hafennutzungen auch weitere Nutzungen vorstellen. Im Zeithorizont für die Richtplanung kann aus finanziellen und politischen Gründen kein vollständiger Ersatz des Hafens im Kanton BL oder im benachbarten Ausland geschaffen werden. Es ist deshalb richtig, im Richtplan die Hafennutzungen beizubehalten.

Aus der bereits erwähnten Trennung des Güterverkehrs vom Personenverkehr auf der Schiene wird die Option für einen By Pass aus der Gruppe F, Rangierbahnhof Basel Bad Bahnhof aufzunehmen sein, auch wenn dies zu höheren Immissionen für die Wohngebiete führen könnte. Die Immissionen sind durch entsprechende planerische Vorgaben oder bautechnische Massnahmen zu reduzieren.

Unter M4.1 EuroAirport (EAP) wird die Schienenanbindung zum EAP unterstützt. Thema gehört zum Sachplan des Bundes und zu F.

Eine solche Veloverbindung macht verkehrsplanerisch sicher Sinn (Wegfall der Steigungen über den Münsterhügel), dürfte aber aus anderen Gründen nicht realistisch sein.

S. unter den entsprechenden Objektblättern M5.1 und M6.1.

Lösung der Problematik ist mit dem Bund abzustimmen.

126.

Schweizerischer Verband für Wohnungs- wesen SVW

Zur Strategie

Bei den übergeordneten Aspekten fehlt uns ein „über-übergeordneter“ Leitsatz, was eine Stadt überhaupt sein soll, in der Art: „Die Stadt ist Lebens- und Wirtschaftsraum für die Menschen. Ständige Veränderung ist Grundlage des Systems Stadt. Die Entwicklung muss nachhaltig erfolgen.“

Nicht berücksichtigt. Ein Leitsatz dieser Flughöhe ist nicht nötig.

127.

VCS

Zusammenfassung
Bereich Siedlung

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

- Wir unterstützen die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen in aller Form. Uns scheint jedoch, dass die Verdichtungs- und Umnutzungspotenziale unvollständig berücksichtigt sind. Wir fordern den Nachweis, dass diese wohnverträglich ausgeschöpft sind, bevor neues Bauland in Erwägung gezogen werden darf.
- Es fehlen klare Standortkriterien für Grössere Überbauungen und publikumsintensive Einrichtungen. Diese sollen zwingend nur an zentralen Standorten möglich sein, die bereits sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss-/Veloverkehr erschlossen sind oder zumindest zeitgleich mit der Inbetriebnahme der ersten Einheiten erschlossen sein werden.
- Die verkehrliche Definition von publikumsintensiven Einrichtungen lehnen wir entschieden ab. Wir legen dringend nahe, bereits Einrichtungen als PE zu definieren, die über 1500 tägliche Fahrten an über 100 Tagen im Jahr generieren.

Nachweis ist aufgrund der Berechnungen, die der Strategie „urbane Qualitätsmaximierung“ zugrunde liegen, erbracht.

Die Erschliessungsqualität von Wohngebieten ist in ST 6 thematisiert und wird in den entsprechenden Objektblättern weiter konkretisiert, die Standortkriterien für verkehrsintensive Einrichtungen sind im entsprechenden Objektblatt S3.1 aufgelistet.

S. Ausführungen zum Objektblatt S3.1 Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen.

Bereich Agglomeration

Wir unterstützen das Instrument des trinationalen Agglomerationsprogramms in aller Form und ebenso die Absicht, die Gemeinden verstärkt einzubeziehen. Wir fordern jedoch, dass die Priorisierung des ÖV und des LV als dringend notwendiger relevanter Inhalt des Agglomerationsprogramms im Richtplan explizit genannt wird.

S. Ausführungen unter Ziff. 1 ff / 4. Teil (A und M).

Bereich Mobilität

- Wir unterstützen die Absicht, den öffentlichen und den Langsamverkehr als klima- und umweltschonendste Verkehrsträger zu fördern. Trotzdem fehlen in verschiedenen Objektblättern die konsequente, explizite Priorisierung des ÖV und des Langsamverkehrs sowie zahlreiche dringende Projekte in den örtlichen Festlegungen.
- In der Strassen- bzw. MIV-Planung erkennen wir noch immer die überholte und einseitige nachfrageorientierte Verkehrsplanung. Es fehlt z.B. das Bekenntnis zu zwingenden flankierenden Massnahmen (Projektbestandteil) auf dem untergeordneten Strassennetz, die allfällige Erweiterungen auf den Hauptachsen kompensieren. Wir fordern die konsequente Sicht der angebotsorientierten Verkehrsplanung.

Viele dieser Projekte sind in den Teilrichtplänen enthalten.

Flankierende Massnahmen beziehen sich auf den Betrieb der Verkehrsinfrastruktur und gehören somit nicht in den Richtplan BS.

128.

Zentralverband der Basler Familiengärtnervereine

Der Zentralverband der Basler Familiengärtnervereine mit rund 6'000 Gärten in Basel und in der angrenzenden Agglomeration nimmt hiermit zu Ihrem Entwurf für den kantonalen Richtplan Stellung.

Wir weisen vorweg darauf hin, dass wir dem Regierungsrat am 2. April 2008 eine Petition mit 9'821 Unterschriften übergeben haben. Diese verlangt, dass im neuen Richtplan die Familiengärten zwischen Rhein, Rankhof und Grenzach im jetzigen Stand erhalten bleiben. Sie sind ein wichtiger Bestandteil der Grünzone Basels, sowie in der Freizeitgestaltung unserer Familien und sollten weiter am jetzigen Ort

Z. K. genommen.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

und im jetzigen Umfang erhalten bleiben.

Hätten wir gewusst, dass der Richtplanentwurf die Familiengärten im Kanton Basel-Stadt auf breiter Front in Frage stellt, so hätten wir die Petition auf die Forderung ausgedehnt, die wir hiermit zunächst in Form unserer Vernehmlassung vorbringen und uns alle geeigneten politischen und rechtlichen Schritte vorbehalten:

- *Alle Familiengartenareale und jeder einzelne im Kanton Basel-Stadt bestehenden Familiengarten (Freizeitgärten) sind am bisherigen Standort, im bisherigen Umfang und in bisheriger Form zu erhalten.*
- *Auf eine auch nur teilweise Verwendung von Flächen für Bauzonen und öffentlichen Freiraum ist zu verzichten. Auf eine „Durchgängigmachung“, eine Erweiterung von „öffentlichem Erholungsraum (Allmend)“ und sonstige Nutzungseinschränkungen oder Nutzungsänderungen in welcher Form und Umfang auch immer, ist zu verzichten.*
- *Familiengärten erfüllen auch eine städtebauliche Funktion, indem sie Grün- und Freiraum sichern. Über die Nutzerinnen und Nutzer der Familiengärten hinaus werden die jetzigen Standorte als unverzichtbar erachtet.*

Nicht berücksichtigt. S. neues Objektblatt S4.2 Familiengärten.

Z. K. genommen.

Diese Funktion ist durchaus anerkannt.

Der Richtplanentwurf, der an verschiedenen Stellen direkt die Familiengartenareale erwähnt oder Festsetzungen und Ausführungen enthält, die für die Forderungen relevant sind, ist entsprechend anzupassen.

ST1-3 Übergeordnete Aspekte

129.

Grüne Partei
Basel-Stadt

Zur Strategie

Verdichtung nach Innen nur bei gleichzeitig verbindlicher Sicherstellung von Grün- und Freiräumen in der angrenzenden Umgebung

Die strategischen Entscheide hinsichtlich der übergeordneten Aspekte unterstützen wir weitgehend. Siedlungsentwicklung nach Innen macht unter den Gesichtspunkten des häuslicherischen Umgangs mit dem Boden und der Einschränkung der Mobilität Sinn, allerdings nur unter zwei Bedingungen.

Erste Voraussetzung ist, dass bei aller Verdichtung die Wohnlichkeit in der Stadt erhalten und wenn möglich sogar verbessert wird, so dass die Stadt als attraktiver Wohnort mit der Agglomeration und dem Land mithalten kann. Das bedingt, dass die Stadt ihre Freiräume optimal nutzt, wobei eine wesentliche Verbesserung der Nutzung des Stadtbodens schon allein dadurch erzielt werden könnte, dass der dem MIV zur Verfügung stehende Strassenraum reduziert und dieser Raum anderen städtischen Bedürfnissen zur Verfügung gestellt wird. So lässt sich insbesondere ganz generell das Parkieren von PW auf der Allmend nicht mit den Grundsätzen eines häuslicherischen Umgangs mit dem Boden vereinbaren.

Zweite Voraussetzung ist, dass die bauliche Verdichtung auf Stadtgebiet in verbindlicher Weise an kompensatorische raumplanerische Massnahmen in der Region geknüpft ist (Beschränkung der Bauzonen in Gemeinden, Auszonung, Nichtein-

Wenn die aufgehobenen Parkplätze im Strassenraum durch Vorgartenparkplätze ersetzt würden, wäre dies ebenfalls kein Beitrag zur Verschönerung des Stadtraumes.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>zonung bzw. Unterschutzstellung von zusammenhängenden Naturschutz- bzw. Grünerholungsgebieten). Ohne verbindliche Abmachungen mit den andern Gemeinwesen in der Region kommt es zu einem fortlaufenden Wettbewerb der Verdichtung zwischen Stadt und Umland, der sich verheerend auswirkt. Bevor also im Kantonsgebiet BS verdichtet wird, muss der Freiraum in der Umgebung staatsvertraglich und unter Gewährung von Gegenleistungen des Stadtkantons gesichert sein. Vorbildcharakter hat der Staatsvertrag Landschaftspark Wiese. Solche Staatsverträge sind – so sich denn umliegende Gemeinwesen finden, die zu deren Abschluss bereit sind – mit ganz besonderer Sorgfalt von Seiten des Stadtkantons zu respektieren.</p> <p>Unter diesem Aspekt sei schon hier angemerkt, dass die Ausscheidung von einem Teil des Bäumlihof als neues Siedlungsgebiet in unseren Augen einen eigentlichen Sündenfall darstellt, zumal sich das ausgeschiedene Stück Land im Perimeter des Landschaftspark Wiese befindet und darin als Landschaftsförderungsgebiet bezeichnet wird. Wie will der Kanton BS, der selber am meisten auf Grünraum in der Umgebung angewiesen ist, von seinen Partnern die Einhaltung solcher Verträge verlangen, wenn er selber seinen Verpflichtungen schon wenigen Jahren nach Vertragsschluss nicht mehr nachzukommen gedenkt?</p>	<p>Ist z.T. richtig, aber mit unserem politischen System mit vielen teilweise sich konkurrierenden Kantonen nicht machbar.</p> <p>Berücksichtigt. Auf Bäumlihof wird verzichtet. Siehe Stellungnahme des Regierungsrates unter AI Information und Mitwirkung der Bevölkerung.</p>
130.	VCS	Wir unterstützen die Strategischen Entscheide 1 bis 3	Z. K. genommen.
ST1 Regionale Sichtweise			
131.	BSLA NWCH	<p>RG Basel hat sehr enge (politische) Grenzen, was aber andererseits zu kurzen (Fuss- und Velo-)Wegen führt. Wir begrüßen die Strategie der Siedlungsentwicklung nach innen, sofern sie mit einer <i>qualitativ hoch stehenden Entwicklung des Freiraums</i> einhergeht.</p> <p>Anregung zum strategischen Entscheid, 2. Satz kürzen: Diese Strategie des Kantons sowie den Organen des ..TEB <i>zusammen entwickelt</i>.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Eine gemeinsame verbindliche Raumentwicklungsstrategie für den TEB ist zwar wünschenswert. Da die planerischen und strategischen Aussagen des TEB aber keine Verbindlichkeit haben, kann es dort nur um die Koordination der teilregionalen Strategien gehen.</p>
132.	FDP BS	<p>Die regionale Sichtweise ist für die Basler FDP entscheidend, weshalb wir die Wichtigkeit einer Koordination unter den Nachbargemeinden hinsichtlich der räumlichen Entwicklung unterstreichen. Dazu gehört implizit auch die Forderung, dass sich der Kanton vermehrt um die entsprechenden Bundesmittel bemüht.</p>	<p>Der Kanton bemüht sich gemeinsam mit den Partnern in der Agglomeration um Bundesmittel aus dem Agglomerationsprogramm.</p>
133.	FDP Riehen	<p>Die regionale Sichtweise ist für die FDP Riehen entscheidend, weshalb wir die Wichtigkeit einer Koordination unter den Nachbargemeinden, insbesondere mit Lössach im Hinblick auf die Überbauung Stettenfeld, hinsichtlich der räumlichen</p>	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		Entwicklung unterstreichen.	
134.	Handelskammer beider Basel	<p>„Siedlungsentwicklung nach Innen“</p> <p>Wir unterstützen diese Strategie, die ja auch der Stossrichtung für die räumliche Entwicklung der Schweiz folgt. Wichtig zu bedenken ist, dass die Siedlungsentwicklung nach Innen im Bereich der Erschliessung und Versorgung ebenfalls zu höheren Anforderungen führt. Zudem wird das Konfliktpotenzial steigen. Eine differenzierte Nutzungsplanung wird immer wichtiger.</p> <p>-</p> <p>„Strategie mit Nachbarn koordiniert.“</p> <p>Koordination und Abstimmung sind fundamental wichtig. Basel-Stadt darf nicht isoliert betrachtet werden. Die Koordination ist offensichtlich sichergestellt. Allerdings ist im ganzen Richtplan nicht ersichtlich wie und wo.</p> <p><i>Fazit</i></p> <p>Aufgrund der Siedlungsentwicklung nach Innen ist eine differenzierte Nutzungsplanung zu verfolgen.</p> <p>Die Zusammenarbeit und die Schnittstellen mit den Nachbarn müssen im Richtplan deutlicher aufgezeigt werden. Wenn die Zusammenarbeit schon institutionalisiert ist, drängt sich in Zukunft auch eine gemeinsame Richtplanung auf.</p>	<p>Die differenzierte Nutzungsplanung erfolgt mit der Zonenplanrevision.</p> <p>Teilweise berücksichtigt. Ergänzung in ST 1 (Einzelheiten s. zuvor, Ziff. 103 / 1. Teil).</p> <p>Sicher wünschenswert (Zukunftsvision).</p>
135.	Novartis	<p>Das Prinzip der „Siedlungsentwicklung nach innen“ mag für Kantone zu überzeugen, in denen städtische Agglomerationen nicht durch Kantons- und Landesgrenzen, sondern höchstens durch Gemeindegrenzen durchschnitten werden. Der Kanton Basel-Stadt nimmt landesweit zusammen mit Genf eine Sonderstellung ein. Trotz aller politischer Hürden muss es ein Ziel bleiben, Strategien nicht nur mit den regionalen Partnern zu koordinieren, sondern mit ihnen gemeinsam zu entwickeln, da sie für den engen (basel-) städtischen Raum isoliert nicht durchgesetzt werden können.</p>	<p>Die Sonderstellung ist nicht zu bestreiten. Die „Siedlungsentwicklung nach innen“ wird im kantonalen Richtplan gerade deshalb unter <i>regionalen</i> Gesichtspunkten verfolgt. Eine gemeinsame Entwicklung regionaler Anliegen erfolgt in den entsprechenden Institutionen (Regionalplanung, TEB, weitere). Selbstverständlich benötigt die Durchsetzung gemeinsamer Interessen die grenzüberschreitende Einigkeit.</p>
136.	BSLA NWCH	<p>RG Die Definition einer inneren und äusseren Landschaft scheint uns überholt. Besser wäre es von urbaner, suburbaner und periurbaner Landschaft mit ihren spezifischen Freiräumen zu sprechen.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die Begriffe „urbane“, „suburbane“ und „periurbane Landschaft“ fokussieren, im Gegensatz zu „innerer“ und „äusserer Landschaft“, zu sehr auf die städtischen Funktionen der Freiräume, während die ökologischen und landschaftlichen Funktionen implizit geringer bewertet werden. Mit ST 2 soll aber ein Gleichgewicht der Funktionen angestrebt werden.</p>

ST2 Freiräume

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>Die Vernetzung dieser Freiräume scheint uns von zentraler Bedeutung. Wir regen daher an, die „Vernetzung der Freiräume und die generelle Durchlässigkeit“ der Stadt (nicht nur entlang des Rheins z.B.) stärker zu gewichten resp. nicht nur von deren Weiterentwicklung (Richtung zu unbestimmt) sondern auch von deren Vermehrung oder Verbesserung zu sprechen.</p> <p>Anregung zum strategischen Entscheid, 2. Satz kürzen: Die Vernetzung der Freiräume innerhalb von Basel-Stadt und in die umgebende Landschaft wird mit den Nachbargemeinden des ...TEB zusammen entwickelt.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Durch Vernetzung wird die Durchlässigkeit sichergestellt.</p> <p>Teilweise berücksichtigt. In ST 2 wird „entwickelt“ durch „verbessert“ ersetzt. Eine Vermehrung der Freiräume ist dagegen nicht realistisch.</p> <p>Nicht berücksichtigt. Koordination steht im Vordergrund, s. zuvor. Ziff. 131 / 1. Teil.</p>
137.	FDP BS / FDP Riehen	<p>Die Existenz von Freiräumen ist für eine Wohnattraktivität einer Stadt wesentlich. Die Definition derselben kann allerdings nur unter Voraussetzung erfolgen, wenn gleichzeitig in anderen dafür geeigneten Gebieten eine Verdichtung stattfinden kann.</p>	Z. K. genommen.
138.	Handels- kammer beider Basel	<p>„Gesicherte Vernetzung der Freiräume“</p> <p>Grünflächen sind in einer attraktiven Stadt wichtig und sollen gefördert werden. Die Gewichtung im Rahmen der Strategie (Übergeordnete Aspekte) ist zu hoch. Durch die Vernetzung der Grünflächen wird ein zu enges Korsett um die Stadt gelegt, wodurch möglicherweise sinnvolle städtebauliche Projekte verunmöglicht werden. Zudem ist man auf Grund der kurzen Wege sehr schnell in den Naherholungsgebieten der Agglomeration, was eine „gesicherte Vernetzung“ von Freiräumen nicht notwendig macht.</p> <p><i>Fazit</i></p> <p>Die Vernetzung der Grünflächen nicht so hoch priorisieren, um städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklungen nicht zu verunmöglichen. Aus der Liste der „Übergeordneten Aspekte“ streichen.</p>	Berücksichtigt. Umbenennung von „Übergeordnete Aspekte“ in „Querschnittsthemen“.
139.	Kulturstadt Jetzt	<p>Der Begriff Freiraum ist – nicht nur im Richtplan – ungenügend definiert. Er umfasst objektiv vom Naherholungsraum über den Quartierpark bis zum asphaltierten Stadtplatz die meisten Ausprägungen nicht überbauter Flächen. In ST 2 erscheinen aber praktisch nur Grünräume als Freiräume. Es fehlen Aussagen zur Bedeutung innerstädtischer Freiräume, insbesondere über die sozialräumlichen Qualitäten und über ein noch zu entwickelndes Management des öffentlichen Raums der Stadt. Wir gehen davon aus, dass auch diese Aspekte raumwirksam im Sinne des Richtplans sind.</p>	<p>Teilweise berücksichtigt. Unter ST 2 sind sämtliche Freiräume gemeint. Deren sozialräumliche Qualität ist wichtig. Deswegen die Ergänzung: „Aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse wird in den Freiräumen des Kantons Basel-Stadt, auch auf den land- und forstwirtschaftlichen Flächen, Funktionsvielfalt ermöglicht, das heisst Ökologie, Erholung, soziale und klimatische Funktion usw. existieren neben- und miteinander.“</p>
140.	Pro Basel	<p>Wir begrüßen die Erwähnung der Freiraum-Vernetzung zwischen der „inneren“ und der „äusseren“ Landschaft.</p>	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
ST3 Aufwertung Rhein und Ufer			
141.	Basel-Landschaft, Kanton	Gemäss Strategie ST3 (konkretisiert im Objektblatt S 1.2) sollen die Gebiete Klybeckquai und Rheinquai langfristig in Richtung eines urbanen Stadtteils transformiert werden. Ziel sei ein von Störungen und Immissionen unbeeinträchtigt nebeneinander von Wirtschaft, Gewerbe, Kultur, Freizeit und, soweit möglich, Wohnen (Mischgebiet). Nach der Aufgabe des Rheinhafens St. Johann stehen die Hafentreiber langfristig somit vor einer weiteren Einschränkung der Nutzungsmöglichkeiten (zu welchen nach der Fusion der Rheinhäfen auch der Kanton Basel-Landschaft gehört). Eine Öffnung der hafennahen Gebiete für Wohnnutzungen muss früher oder später zu Konflikten im Hinblick auf die hafennahen Immissionen führen, welche auch schon beim Birsfelder- bzw. beim Auhafen zu unerwünschten (grenzüberschreitenden) Problemen führen.	Z. K. genommen. Mögliche Konflikte sind bekannt und sollen vermieden werden.
142.	BRB, Bauunternehmer Region Basel / Gewerbeverband Basel-Stadt / Malermeisterverband Basel-Stadt / Verband Basler Elektro-Installationsfirmen	Das gesamte Hafengebiet wird als «Wirtschaftliches Schwerpunktgebiet» erklärt und erhält nicht die Bezeichnung «Mischgebiet». Begründung: Die Schweizerischen Häfen benötigen ein rein wirtschaftlich genutztes Hafengebiet; erst wenn ein gleichwertiger Ersatz unterhalb der mittleren Rheinbrücke bereit steht, kann eine Umnutzung des Hafens in ein Mischgebiet gesehen werden. Von Mischzonen ist grundsätzlich abzusehen.	Nicht berücksichtigt. S. Ausführungen zu Ziff. 1 / 3. Teil und Einleitung E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans.
143.	BSLA NWCH	RG Aussagen zum <i>Potential des Freiraumes und zur Erholung</i> fehlen.	Nicht berücksichtigt. Hier wird allgemein von „vielfältigerer und intensiverer Nutzung“ gesprochen, ohne diese zu konkretisieren.
144.	CMS	Die Christoph Merian Stiftung hat sich über Jahre um eine durchgehende Fussgängerverbindung entlang des Rheins eingesetzt. Wir begrüßen die Aufnahme dieses Anliegen im Richtplan.	Z. K. genommen.
145.	CVP BS / CSN NWS	<i>Rheinhafen</i> Zur Entwicklung des Hafens ist ein Masterplan zu erarbeiten. Als Grundlage für die langfristige Planung sind Areale für Gewerbe- und Mischnutzungen zonenmässig zu definieren, zeitgleich ist Realersatz zu planen / zeitgleich sind unterhalb	Nicht berücksichtigt. S. Ausführungen zu Ziff. 1 / 3. Teil und Einleitung E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		der mittleren Rheinbrücke Ersatzareale zu planen.	
		Bis diese zur Verfügung stehen, muss das Areal der schweizerischen Häfen erhalten bleiben.	
146.	FDP BS	Die Aufwertung von Rhein und Ufer steht im Einklang mit den Forderungen der Basler FDP. Insbesondere unterstützen wir die Öffnung der Hafenable für anderweitige Nutzungen. Diese kann allerdings erst erfolgen, wenn klare Ersatzlösungen gefunden sind.	Z. K. genommen.
147.	Grüne Partei Basel-Stadt	Der Rhein und seine Ufer sind schon unter Geltung des bisherigen Raumplanes ganz erheblich aufgewertet worden durch die Befreiung des unteren und des oberen Rheinweges vom motorisierten Individualverkehr – ein Modellbeispiel wie Raum, der früher fast ausschliesslich dem MIV zur Verfügung stand, für andere Bedürfnisse der Stadt genutzt werden konnte. Diese schon erfolgten Aufwertungsmaßnahmen haben die Bevölkerung die Attraktivität des Rheins erkennen und noch weitere Verbesserungswünsche aufkommen lassen. In der Tat kann diese Attraktivität mittels durchgehender <i>hindernisfreier</i> Verbindung für Velos und zu Fuss Gehende zwischen Huningue und dem St. Johans Park noch ganz erheblich gesteigert werden. Den höchsten Gewinn aus der Attraktivitätssteigerung von Rhein und Ufer wird dabei erzielt, wenn der Rheinhafen für neue Nutzungen geöffnet wird, und zwar auf den frühest möglichen Zeitpunkt.	Z. K. genommen.
148.	Handels- kammer beider Basel	Die Regierung hat mit der Definition der Strategie im Rahmen der Richtplanung die Verantwortung zu übernehmen, in welcher Art und Weise eine Transformation auf dem Hafengebiet eingeleitet werden kann. Der Richtplan als Instrument kann nur sehr beschränkt auf diesen Transformationsprozess Einfluss nehmen. Beispielsweise können mit einem Richtplan BS die Hürden für eine trinationale Hafenentwicklung (z.B. Fragen zu Steuern, Zoll, Mobilität, Investitionen, etc.) nicht überwunden werden. Ganz im Gegenteil: Mit der Formulierung im Richtplan wird dem Vorurteil „Basel will seinen Dreck zu den Nachbarn verschieben“ Vorschub geleistet. Die Zusammenarbeit wird unnötig belastet. Der von der Regierung getroffene Entscheid bezieht sich auf eine räumliche Entwicklung, welche in 21 Jahren eingeleitet werden kann. Bis ins Jahr 2029 laufen die geltenden Baurechtsverträge am Westquai. Konkrete Aussagen über die Nutzung des Gebiets über den Zeithorizont des Richtplans hinaus, sind zu streichen. <i>Fazit</i>	Nicht berücksichtigt. Die langfristige Perspektive muss schon heute formuliert werden, um rechtzeitig die nötigen Planungsschritte einleiten zu können.
		Das strategische Ziel ist wie folgt zu formulieren: „Die Rheinufer werden vermehrt zugänglich gemacht sowie einer vielfältigeren und intensiveren Nutzung zugeführt. Dabei wird die ökologische und nachhaltige Hafengewirtschaft in Basel-Stadt für den wasserseitigen Umschlag an den Hafenbecken 1 und 2 räumlich konzentriert. Im Rahmen einer trinationalen Hafenentwicklung	Teilweise berücksichtigt. Die Formulierung wird mit Ausnahme der Konkretisierung „wasserseitiger Umschlag“ (nicht nötig) übernommen, die Aussagen zum Westquai des Hafenbeckens 1 werden aber nicht gestrichen. Entspre-

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		sind dazu vorgängig Handlungsspielräume und zusätzliche Flächenpotenziale zu evaluieren und zu sichern, welche langfristig ermöglichen, dass das Rheinufer für andere Nutzungen schrittweise geöffnet werden kann. Auf beiden Seiten.....“	chend wird die Klybeckinsel ergänzt.
149.	Hauseigentümerverband Basel-Stadt	Den Überlegungen des Regierungsrates hinsichtlich einer Öffnung des Rheinufer für andere Nutzungen können wir uns anschliessen und erachten diese auch als sinnvoll. Allerdings bevorzugen wir die Öffnung zugunsten der Fussgänger als Erholungsraum und nicht zugunsten der Velofahrer als Verkehrsachse. Den Anliegen des Naturschutzes dürfte man dadurch mehr gerecht werden. Hinsichtlich der Nutzung des Westquais des Hafenbeckens 1 haben wir bereits in der Einleitung angedeutet, dass es aus unserer Sicht zumindest diskussionswürdig ist, ob solche Planungen bereits Eingang in den heutigen Richtplan finden sollen. Gemäss Raumplanungsgesetz sind Richtpläne in der Regel alle zehn Jahre zu überprüfen. Da anscheinend die bestehenden Baurechtsverträge frühestens 2029 auslaufen und zusätzlich andere Baurechtsverträge über dieses Datum hinaus bestehen, erachten wir es als sinnvoll, die diesbezügliche Nutzungsplanung bis zu jenem Termin auszusetzen, bis zu welchem auch die privatrechtlichen Voraussetzungen zur Nutzungsänderung geschaffen sind.	Ufernahe Verbindung für Veloverkehr, nicht zwingend ganz am Ufer (Münsterhügel, Schaffhauser Rheinweg etc.). Auch Velofahrende suchen Erholungsstrecken und nicht zwingend Verkehrsstrecken (Pendler). Nicht berücksichtigt. S. Ausführungen zuvor, Ziff. 148 / 1. Teil.
150.	IGG / NQV Gundeldingen	Zur Entwicklung des Hafenaquales ist ein Masterplan zu erarbeiten. Als Grundlage für die langfristige Planung sind Areale für Gewerbe- und Mischnutzungen zonenmässig auszuweisen. Zeitgleich sind unterhalb der mittleren Rheinbrücke Ersatzareale zu planen.	Z. K. genommen.
151.	Kulturstadt Jetzt	Aussagen über einen Zeitraum ab 2029 sind widersinnig, denn sie gehen weit über die Geltungsdauer des Richtplans hinaus. Andererseits hat die Regierung 2007 im Ratschlag «betreffend Investitionsbeitrag für die Restfinanzierung des Ersatzstandorts für den Hafen St. Johann im Rahmen des Projekts «Neunutzung Hafen St. Johann – Campus Plus»» – basierend auf dem Überprüfungsbericht der Rheinschiffahrtsgesellschaft (RSD) und des Hochbau- und Planungsamts (HPA) – erklärt, dass neue urbane Nutzungen sozusagen sofort erfolgen könnten. Wir erwarten Aussagen auch über die Entwicklungen der nahen Zukunft, denn wenn beim Objektblatt S1.2 zu lesen ist, dass «die bereits eingesetzte Entwicklung mit Gastronomie- und Kulturbetrieben gestärkt werden» soll (S. 51), sind auch zeitnahe Voraussetzungen zu schaffen.	Nicht berücksichtigt. S. Ausführungen zuvor, Ziff. 148 / 1. Teil. Nicht berücksichtigt. Nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.
152.	Novartis	Wir begrüßen die Entscheidung, die Hafenaquale schrittweise für andere Nutzungen zu öffnen. Eine Beschränkung dieser Öffnung auf das „Rheinufer“ erscheint uns indessen zu zurückhaltend. In Bezug auf die Klybeckinsel, von der wir annehmen, dass sie begrifflich nicht zum Westquai von Hafenbecken 1 gezählt wird, verweisen	Klybeckinsel besteht aus zwei Teilen: Auf der Westseite handelt es sich um den Rheinquai, auf der Ostseite (etwas

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		wir auf unsere Ausführungen weiter unten.	verwirrend) um den Westquai des Hafenbeckens 1.
153.	NQV Oberes Kleinbasel	Der geplante Badestrand am Schaffhauserrheinweg (als Projekt aus der Werkstatt Basel) ist hier zu erwähnen.	Nicht berücksichtigt. Nicht Ebene Strategie Richtplan.
154.	Pro Basel	Natura Wir begrüßen es sehr, dass der RPE bei der Aufwertung der Rheinufer die Berücksichtigung von Naturschutzanliegen als strategischen Entscheid festlegt.	Z. K. genommen.
155.	Schweizerische Rhein- hafen	ST 3 bzw. M3 ‚Langsamverkehr‘: Die SRH unterstützen die stadtseitigen Bestrebungen zur Öffnung des Rheinufer für den Fussgänger- und Veloverkehr unter Berücksichtigung der Sicherheitsanforderungen der Hafenaareale. Eine entsprechende Planung zur Öffnung des Klybeckquais wurde bereits eingeleitet. Den örtlichen Festlegungen in M3 (h und i - Vororientierung) wird zugestimmt. Andererseits erfordert der Einbezug des Westquais des Hafenbeckens I in die Überlegungen zur städtebaulichen Entwicklung nach 2029 die vorlaufende Konkretisierung von Ersatzalternativen, sowohl im Bereich der trinationalen Hafenplanung wie auch zum geplanten Güterlogistikareal im Raum Kleinhüningen als ‚Hafen-Logistik‘ (vgl. M6). <i>Antrag:</i> entsprechende Berücksichtigung im strategischen Entscheid.	Z. K. genommen. Berücksichtigt. S. Ausführungen zuvor, Ziff. 148 / 1. Teil.
156.	Schweizerische Vereinigung für Schiffahrt und Hafengewirtschaft, SVS	Speziell bedenklich erscheint uns der strategische Entscheid im Bereich «Übergeordnete Aspekte» unter «ST 3 Aufwertung Rhein und Ufer». Dass für den Hafen wichtige Flächen für die Zeit ab 2029 «in die laufenden Überlegungen zur städtebaulichen Entwicklung» einbezogen werden, läuft der für die im Hafen tätigen Unternehmungen wichtigen Planungssicherheit zuwider. Der Hafen benötigt auch über den erwähnten Zeithorizont hinaus genügende Flächen. Es besteht auch keinerlei Notwendigkeit, im hier zur Diskussion stehenden Richtplan-Entwurf bereits Aussagen über die Zeit nach 2029 zu machen. Laut Bundesrecht regelt ein Richtplan den Zeithorizont von 10-15 Jahren. Aussagen betreffend eine fernere Zukunft beschränken unnötig die spätere Handlungsfreiheit.	Nein. Diese Aussage verdeutlicht, dass über 2029 hinaus keine Planungssicherheit besteht und diese erst zu schaffen ist. Siehe auch Bemerkungen zuvor, Ziff. 148 / 1. Teil. Nicht berücksichtigt. S. Ausführungen zuvor, Ziff. 148 / 1. Teil.
157.	Stadtteilsekretariat Kleinbasel	<i>Anliegen:</i> Bei der Entwicklung des Hafenaareals darf die Hafenkernnutzung, solange bis ein alternativer Hafenstandort betriebsbereit ist, nicht durch hafen-fremde Nutzungen beeinträchtigt werden. Ausgenommen sind Hafenaareale mit sekundärer / hafenfremder Nutzung, z. B. auf dem Klybeckquai. <i>Begründung:</i> Wir unterstützen das Ziel der trinationalen Hafenentwicklung mit schrittweiser Öffnung des Basler Rheinufer für andere Nutzungen. Um den Hafen	Berücksichtigt. S. Ausführungen zuvor, Ziff. 148 / 1. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>in seiner Kernfunktion und die damit verbundenen Arbeitsplätze nicht zu gefährden, dürfen die neuen Nutzungen die Hafenkernnutzung nicht gefährden. Anders verhält es sich mit den hafenfremden Nutzungen im Bereich des Klybeckquai, die zugunsten einer Wohn-, Aufenthalts- und Langsamverkehrsnutzung zu transformieren sind. Die ufernahe Langsamverkehrsverbindung zwischen Dreirosenbrücke und Kleinhüningen ist rasch möglichst zu realisieren.</p>	
158.	Wirteverband Basel-Stadt	<p>Das Hafengebiet hat sicher ein riesiges Entwicklungspotential. Ganzheitlich betrachtet, halten wir es aber für gefährlich, eine Umnutzung ins Auge zu fassen, solange kein gleichwertiger Ersatz für den Hafen besteht.</p>	Berücksichtigt. S. Ausführungen zuvor, Ziff. 148 / 1. Teil.
		<p>ST4–6 Siedlung – Wohnen</p>	
159.	Solothurn, Kanton	<p>In den letzten Jahren verzeichnete der Kanton Basel-Stadt einen Bevölkerungsrückgang. Um die Einwohnerzahl zu stabilisieren, will der Kanton mehr Wohnraum schaffen. Die Bauzonen sind jedoch grösstenteils ausgeschöpft und neue Bauzonen stehen nur sehr beschränkt zur Verfügung.</p> <p>In der Strategie ST4 steht, dass mehr Wohnraum geschaffen werden soll, in Strategie ST5, dass die maximalen Dichten jedoch nicht ausgeschöpft werden sollen. Dies um eine hohe Siedlungsqualität zu ermöglichen. Angesichts der äusserst knappen Platzreserven im Kanton stellt sich die Frage, ob sich der Kanton eine solche Nicht-Ausnützung leisten kann bzw. ob dies nicht in Widerspruch zu ST4 steht. Eine höhere Dichte bedeutet zudem nicht zwingend eine schlechtere Siedlungsqualität.</p> <p>Als problematisch sehen wir auch die zur Diskussion stehende Einzonung von Landwirtschaftsland. Diesbezüglich wird eine umfassende Interessensabwägung notwendig sein, welche die Anliegen der Fruchtfolgefleichen und der Landschaft gleichberechtigt zur Wohnnutzung behandelt. Konflikte mit dem Landschaftsschutz treten unseres Erachtens insbesondere beim Siedlungsabschluss im Süden sowie im Gebiet Landauer (zwischen Basel und Riehen) auf, wo die letzte noch offene Biotopverbundachse zwischen dem Jura und dem Oberrhein bebaut werden soll.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die Strategie sucht den Ausgleich zwischen massvoller Dichte und Wohn(umfeld)qualität. Konsequenterweise können die maximal möglichen Dichten nicht überall ausgeschöpft werden. Übrigens: Im Vergleich zu allen anderen Kantonen weist BS eine sehr hohe Dichte an Einwohnern pro ha Bauzone auf (vgl. Studie ARE).</p> <p>Eine gleichberechtigte Behandlung von Fruchtfolgefleichen / Landwirtschaft und Wohnnutzung kann im engen Stadtkanton nicht erwartet werden. Der Kanton kommt seinen Verpflichtungen bzgl. Fruchtfolgefleichen nach (s. NL2.2). Im Gebiet Landauer wird bei der weiteren Planung auf den Erhalt der Biotopverbundachse geachtet.</p>
		<p>ST4 Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner</p>	
160.	IGG / NQV Gundeldingen / Quartierkoordination Gundeldingen	<p>Die Flächen von aufgehobenen Familiengärten müssen für Grün- und Freiraumflächen genutzt oder zu Gunsten von ebensolchen Flächen in zu dicht genutzten Quartieren umgelegt werden.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die aufzuhebenden Familiengartenareale werden zum Teil in öffentlich zugängliche Freiräume, zum Teil aber auch in Wohngebiete umgewandelt. S. Ausführungen unter S4.2 Familiengärten.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
161.	Baier Nico	Zum Beispiel bei ST4 soll „Ertragsschwache Gebiete optimiert werden“. Für mich tönt es das alle ohne dicke Brieftasche über die Klinge springen sollen. Familiengärten als Beispiel, dienen einer Bevölkerungsgruppe als Identitätsvermittelndes Umfeld. Wer ein Familiengarten hat, der braucht kein Haus mit Garten. Ein Familiengarten gibt ein Gefühl der unmittelbarer Verbundenheit. Wenn wie geplant Familiengärten aufgehoben, oder verschoben werden, wird Basel diese Besitzer zum Teil verlieren und in ihrem Umfeld eine negative Grundhaltung auslösen (als Beispiel die Diskussionen um die Aufhebung der Familiengärten im Umfeld der G80). Wer ein Familiengarten betreibt investiert zwangsläufig viel Freizeit in seinen Garten.	S. Ausführungen unter S4.2 Familiengärten.
162.	BastA!	<p><i>Schwerpunkt Wohnen/Siedlung</i></p> <p>Ein Schwerpunkt des vorliegenden Richtplanes ist die Festlegung von Bauland für Wohnzwecke. Aufgrund verschiedener Analysen geht der Kanton davon aus, dass, damit das Ziel erreicht wird, im Jahr 2030 die Einwohnerzahl von 188'000 (Stand 2005) zu erhalten, zusätzliche 17'000 Wohnungen zu bauen sind. Dieser zusätzliche Wohnraum soll in erster Linie Qualitäts- und Raumbedarfsansprüche befriedigen. Der grösste Teil dieses neuen Wohnraums soll dort entstehen, wo heute Familiengärten vorhanden sind, und an den Siedlungsgrenzen. Grundsätzlich fehlt aber ein Konzept zur Verdichtung nach Innen, zur Verdichtung innerhalb der bereits bebauten Gebiete. Denkbar sind zudem zwecks Flächengewinnung für Bauten und Grünzonen Überbrückungen von Autobahnabschnitten beispielsweise im Geliert und von Bahnabschnitten zwischen Gundeldingerquartier und Innenstadt etc.</p> <p>Es fehlt auch ein eigentliches Familien- resp. Freizeitgartenkonzept. Es bleibt bei der Aussage, dass ein Familiengartenkonzept erarbeitet werden soll.</p> <p>Auch fehlen ausgereifte Planungsgrundsätze im Natur- und Landschaftsschutzbereich.</p> <p>Beim Schwerpunkt Wohnen wird leider nur zum quantitativen Aspekt Stellung bezogen. Aussagen in Bezug auf Verkehr, Lärm, Lufthygiene, öV-Angebot etc. fehlen, obwohl auch diese qualitativen Faktoren zum Ziel, die Bevölkerungszahl zu stabilisieren, beitragen können. Doch unter diesem Aspekt werden Umwelt- und Qualitätskriterien leider nicht diskutiert.</p>	<p>Nein. Der grösste Teil soll durch Arealentwicklungen im heutigen Siedlungsgebiet sowie durch die Mobilisierung von Nutzungsreserven entstehen (vgl. „urbane Qualitätsmaximierung“).</p> <p>Berücksichtigt. S. Ausführungen unter S4.2 Familiengärten.</p> <p>Berücksichtigt. Koordinationsstand Naturschutzflächen jetzt mehrheitlich „Festsetzungen“, Einzelheiten s. NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore.</p> <p>Nein, in ST 5 „Bessere Qualität für Einwohnerinnen und Einwohner“ sowie in ST 6 „Erschliessungsqualität“ werden die qualitativen Aspekte behandelt.</p>
163.	BRB, Bauunternehmer Region Basel / Gewerbeverband Basel-Stadt /	Der Passus «wertschöpfungsschwaches, flächenintensives Gewerbe optimiert» ist zu streichen. Begründung: Das Schaffen von Wohnraum darf nicht auf Kosten von Gewerbe- oder Industrieflächen geschehen. Von Mischzonen ist grundsätzlich abzusehen.	Berücksichtigt. Der Passus wurde gestrichen. Neu wurde eingefügt: „Bei Arealentwicklungen werden soweit möglich Gewerbeflächen optimiert.“ Damit kommt die bereits heute gültige Praxis zum Ausdruck, dass auch das Potenzial in Gewerbeflächen zu flächensparender Nutzung ausgenutzt wird. Der vermeintliche Konflikt Gewerbe – Wohnen ist

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
	Malermeisterverband Basel-Stadt / Verband Basler E- lektro- Installations- firmen		damit entschärft.
164.	BSLA NWCH	RG Warum sollen für den Raum für neue Wohnungen nur Freiräume verwendet werden? Es ist auch denkbar Teile <i>bereits etablierter Wohnquartiere</i> zu <i>verdichten</i>	Berücksichtigt. Der strategische Entscheid in ST 4 wurde ergänzt: „Zur Schaffung von Raum für neue Wohnungen werden <u>Potenziale im bestehenden Siedlungsgebiet genutzt (u. a. Verdichtung in geeigneten Gebieten)</u> . Flächen für Familiengärten, Landwirtschaft optimiert ...“
165.	CMS	Die Strategie, Flächen für Familiengärten, Landwirtschaft und wertschöpfungs-schwaches, flächenintensives Gewerbe als Raum für Wohnungen zu verwenden tragen wir grundsätzlich mit. <i>Gleichzeitig bekennen wir uns, in den als Arbeitsgebiete vorgesehenen Gebieten auf dem Dreispitz, weiterhin Flächen für wertschöpfungs-schwaches, flächenintensives Gewerbe zur Verfügung zu halten.</i>	S. Ausführungen zuvor, Ziff. 163 / 1. Teil.
166.	CVP BS CSN NWS	/ Der wirtschaftlichen Entwicklung ist durch wirtschaftsfreundliche Rahmenbedingungen eine gute Ansiedlung von neuen Unternehmen zu bieten und ansässigen die Existenz ihrer Unternehmen zu sichern. Ein besonderes Augenmerk gilt KMU-Betrieben. Für KMU sind geeignete Areale auszuscheiden. Geeignet erscheinen das Gebiet nördlich des Bahnhof St. Johann, des Wolf und des Dreispitz. Das Schaffen von Wohnraum darf nicht auf Kosten von Gewerbe- und Industrienutzung geschehen.	S. Ausführungen zuvor, Ziff. 163 / 1. Teil.
167.	CVP BS CSN NWS	/ Zur Schaffung von Raum für neue Wohnungen werden Flächen für Familiengärten, Landwirtschaft und brachliegende Verkehrsflächen verwendet. Das Gewerbe hat auch in der Stadt seine Notwendigkeit, sonst wird diese eine langweilige Schlafstadt. Nicht nur für unsere Dienstleistungen brauchen wir das Gewerbe, sondern auch für die Arbeitsplätze und das Steuersubstrat. Das Gewerbe braucht Raum für Reparaturen, Konstruktionen, auch flächenintensive Lagermöglichkeiten und Ausbaumöglichkeiten auf wertschöpfungs-schwachem Raum für die Zukunft.	S. Ausführungen zuvor, Ziff. 163 / 1. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
168.	EVP BS	<p><i>Bevölkerungspolitik</i> Bevölkerungspolitik und Siedlungspolitik sind zwei eng miteinander verzahnte Problemfelder. Es ist richtig, alle Anstrengungen darauf zu verwenden, die gegenwärtige Bevölkerungszahl im Kantonsgebiet zu halten. Ein weiterer Bevölkerungsverlust bedeutet auch dass die städtische Infrastruktur von immer weniger Menschen zu tragen ist. Der gewählte Ansatz um die Bevölkerungszahl zu stabilisieren ist jedoch falsch. Die Feststellung, wonach der Wohnungszuwachs der letzten Jahrzehnte durch den gesteigerten Wohnflächenanspruch absorbiert wurde und weiterhin absorbiert werden wird, ist planungspolitischer Fatalismus.</p> <p>Wir fordern deshalb:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>den Wohnflächenbedarf mit fiskalischen Massnahmen zu steuern. (Bonus / Malussystem, Staatsquotenneutral)</i> - <i>auf jegliche Festlegung von Siedlungsgebiet in bisherigen Grün- und <Landwirtschaftsgebieten, mit eingeschlossen die Familiengärten, ist zu verzichten. Bei der Umsetzung des Richtplanes ist somit die Ausdehnung der Bauzonen in die aufgeführten Gebiete ausgeschlossen.</i> 	<p>Z. K. genommen.</p> <p>Nicht berücksichtigt. Die Steuerung des Wohnflächenbedarfs und damit der Bevölkerungszahl via fiskalische Massnahmen ist nachweislich nicht möglich (vgl. u.a. Ergebnis der Wanderungsbefragung).</p> <p>Nicht berücksichtigt. S. Ausführungen unter Siedlung, Teil 2.</p>
169.	FDP BS	<p><i>Zu Siedlung - Wohnen</i> Die Einwohnerzahl soll bei 188'000 stabilisiert werden. Ob diese Zielvorgabe realistisch und richtig ist, möchten wir offen lassen. Wesentlicher scheint uns allerdings eine heterogene und ausgewogene Struktur und Zusammensetzung der Bevölkerung. Die vorgesehenen Massnahmen im Richtplan können dabei nur einen Teil beitragen. Damit diese Zielvorgaben zum gewünschten und gesetzten Ergebnis führen, sind in anderen Politikbereichen (u.a. in der Steuer- und Sozialpolitik) zusätzliche und ergänzende Begleitmassnahmen zu treffen.</p>	Nicht Aufgabe des kantonalen Richtplans.
170.	FDP Riehen	<p><i>Zu Siedlung – Wohnen</i> Die Einwohnerzahl für den Kanton soll bei 188'000 stabilisiert werden. Für Riehen erachten wir eine Stabilisierung der Einwohnerzahl bei 20'500 als Mindestziel und streben eine Erhöhung an, indem die Wohnattraktivität insbesondere auch für junge Familien gesteigert werden soll.</p>	Z. K. genommen.
171.	FDP BS FDP Riehen	<p><i>Zu Siedlung - Wohnen</i> Die zentrale Zielsetzung „ Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner“ wird von uns unterstützt. In der Verwendung von Flächen, die bislang von Familiengärten und Landwirtschaft genutzt werden, sehen wir ein optimales Instrument für die Realisierung dieser Zielsetzung. Allerdings sollten für den Wegfall dieser Familiengärtenfläche/n geeignete Ersatzstandorte gesucht werden, da wir im Vorhanden-</p>	S. Ausführungen unter S4.2 Familiengärten und Ausführun-

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>sein dieses Angebots auch ein Argument für die Wohnattraktivität erkennen. Zurückhaltend beurteilen wir die Optimierung von Flächen „für wertschöpfungsschwaches, flächenintensives Gewerbe“. Dies darf keinesfalls zu einer Verdrängung des Gewerbes führen. Massgebend wird insbesondere auch die praktische Definition sein, was unter „wertschöpfungsschwaches“ Gewerbe fällt; die Definition darf nicht ausschliesslich aus der Sichtweise des Gemeinwesens erfolgen sondern muss die Interessen des Gewerbetreibenden sowie die wirtschaftliche Bedeutung des Betriebes für ihn angemessen berücksichtigen.</p>	gen zuvor, Ziff. 163 / 1. Teil .
172.	FDP BS	<p><i>Zu Siedlung - Wohnen</i> Die Basler FDP ist zudem der Meinung, dass Zonen zu schaffen sind, die für Einfamilienhäuser vorbehalten bleiben sollen. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der neu zu erschliessenden Siedlungsgebiete (Baugebiete). Dadurch wird der Zielsetzung der Vermehrung von attraktiven Wohnlagen Nachachtung geschafft.</p>	Z. K. genommen. Die Zonenordnung regelt die Nutzungsplanung (Zonenplanrevision im Gange).
173.	FDP BS	<p><i>Zu Siedlung - Wohnen</i> Zur Qualitätssteigerung für Einwohnerinnen und Einwohner sieht der Richtplan eine Entdichtung von bestehenden Quartieren und einen Verzicht auf die Ausnutzung der möglichen Dichten in den neuen Wohngebieten vor. Gleichzeitig sollen vom Verkehr belastete Wohngebiete entlastet werden. Diese Zielsetzungen enthalten durchaus positive Aspekte. Hingegen fehlt uns der Hinweis auf die Verdichtung. Wir sind der klaren Meinung, dass eine Entdichtung und die Freihaltung von noch nicht bebauten Gebieten in Anbetracht der beabsichtigten Wohnraumvermehrung nur möglich ist, wenn gleichzeitig in gewissen Gebieten eine Verdichtung als Ziel formuliert wird. Diese Ziele fehlen im vorliegenden Richtplan. Wir empfehlen, dass das verdichtete Bauen als Zielsetzung in den Richtplan für jene Quartiere aufgenommen wird, in welchen sich dies aufgrund der örtlichen Begebenheiten aufdrängt.</p>	Berücksichtigt. S. Ausführungen zuvor, Ziff. 164 / 1. Teil.
174.	FDP Riehen	<p><i>Zu Siedlung – Wohnen</i> Zur Qualitätssteigerung für Einwohnerinnen und Einwohner sieht der Richtplan neben einer Entdichtung von bestehenden Quartieren in der Stadt einen Verzicht auf die Ausnutzung der möglichen Dichten in den neuen Wohngebieten vor. Gleichzeitig sollen vom Verkehr belastete Wohngebiete entlastet werden. Diese Zielsetzungen enthalten durchaus positive Aspekte. Wir sind der klaren Meinung, dass ein Verzicht auf die Ausnutzung der möglichen Dichten und die Freihaltung von noch nicht bebauten Gebieten in Anbetracht der beabsichtigten Wohnraumvermehrung nur möglich ist, wenn gleichzeitig in gewissen Gebieten eine Ausnutzung der baurechtlichen Dichten als zulässig erachtet wird. Hier sprechen wir insbesondere das sich im Entwicklungsstadium befindende Gebiet Stettenfeld an. Wir treten für eine Freihaltung der dortigen Hanglagen ein, fordern im Gegenzug</p>	Berücksichtigt. S. Ausführungen zuvor, Ziff. 164 / 1. Teil. Mit „Schwerpunkte Mischgebiete“ entsprechend vorgesehen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		allerdings, dass in den für die Überbauung vorgesehenen Gebieten eine dichte Bauweise im Rahmen der Zonenvorschriften ermöglicht wird.	
175.	FDP BS FDP Riehen	Die Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschliessung ist auch aus unserer Sicht zwingend, damit die Zielvorgaben der Schaffung von attraktivem Wohnraum erfüllt werden können. Nicht zu vernachlässigen ist dennoch ein ausgewogenes Strassennetz für den motorisierten Individualverkehr.	Z. K. genommen.
176.	Fisch Thomas, Riehen	Dr. Wenn zur zahlenmässigen Erhaltung oder gar leichten Steigerung der bisherigen Wohnbevölkerung neuer Wohnraum geschaffen werden muss, dann muss dies nach meiner Überzeugung vorzugsweise in den bestehenden Baugebieten geschehen und bei der Erschliessung zusätzlicher Baugebiete grösste Zurückhaltung gelten. Es bleibt also eine Verdichtung gegen innen. Diese ist allerdings ein heikles Unterfangen und birgt ihrerseits die Gefahr einer Verschlechterung der Wohnqualität in den bestehenden Quartieren. Höhere Dichte kann mehr Lärm, die Überbauung von Gärten ein Verlust an Qualität und Erholungswert einer Wohnumgebung mit sich bringen. Ich plädiere daher für möglichst intelligente Lösungen. Besser als ausnahmslos überall ein wenig zu verdichten, sollte eher strategisch und gezielt vorgegangen werden. Hierfür sollte auch eine beschränkte Zahl an <i>Hochhäusern</i> als Wohngebäude in Erwägung gezogen werden. Gute Bauten am richtigen Platz können durchaus ästhetisch sein, gute Wohnqualität mit spezifischen Vorteilen bieten und für bestimmte Bevölkerungssegmente attraktiv sein.	Berücksichtigt. S. Ausführungen zuvor, Ziff. 164 / 1. Teil. Berücksichtigt. S. neues Objektblatt S1.3 Hochhäuser.
177.	Grüne Partei Basel-Stadt	<i>Mehr Wohnraum ja, aber nicht auf Kosten der Attraktivität des Kantons als Wohnort</i> Dem Ziel, die Einwohnerzahl des Kantons zu halten, widersetzen wir uns nicht, da - wie oben gesagt - Wohnen in der Stadt der Zersiedelung und der über Handnehmenden Mobilität Einhalt gebieten kann. Wir erkennen auch, dass die quantitativen Ansprüche an den Wohnraum gestiegen sind. Diesen quantitativen Ansprüchen kann jedoch nicht unbeschränkt nachgegeben werden. Es sei deshalb die Frage erlaubt, ob nicht auch Anreize zur haushälterischen Nutzung von Wohnraum geschaffen werden könnten (etwa da, wo ein/e veritwete/r Betagte/r allein ein Einfamilienhaus bewohnt). Mit der Schaffung neuen Wohnraums sind wir da einverstanden, wo Industrie- oder Gewerbebrachen umgenutzt werden. Wo es um die Schliessung von Baulücken geht, können wir – bei guter Erschliessung mit dem öV – in Quartieren mit bisher moderater Nutzungsziffer zustimmen, wenn der umliegende Wohnraum dadurch nicht wesentlich entwertet wird. Die Gewinnung von zusätzlichem Raum in der vertikalen Dimension (Wohntürme) setzt ein Konzept für das ganze Stadtgebiet voraus, welches die Kriterien für eine Bewilligung, unabhängig von einem konkre-	Schwierig - in einem freiheitlichen Rechtssystem. Berücksichtigt. S. neues Objektblatt S1.3 Hochhäuser.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>ten Projekt, generell festlegt. Der Schaffung von neuem Wohnraum durch Überbauung von bisher grösseren unüberbauten Flächen stehen wir generell skeptisch gegenüber, und zwar unabhängig davon, ob diese Flächen bis anhin einer privaten oder öffentlichen Nutzung dienen. Besonders kritisch werden wir Projekte begleiten, welche die Überbauung von Flächen, die sich am Siedlungsrand befinden, namentlich wenn sie die Funktion eines Siedlungstrenngürtels innehaben oder übernehmen können.</p>	Z. K. genommen.
178.	Handelskammer beider Basel	<p>„Zur Schaffung von mehr Raum für Wohnungen werden Flächen für Familiengärten, Landwirtschaft und wertschöpfungsschwaches, flächenintensives Gewerbe optimiert und brachliegende Verkehrsflächen verwendet.“</p>	Z. K. genommen.
		<p>Genügend und qualitativ guter Wohnraum ist für die Entwicklung der Stadt Basel entscheidend. Die Suche nach neuen Wohngebieten wird begrüsst. Eine Strategie zur Generierung von mehr Wohnraum darf allerdings nicht ausschliesslich auf der Verdrängung von bestehenden Nutzungen bestehen. Ein grosses Potenzial schlummert auch in der Verdichtung der bestehenden Wohnsubstanz durch Aufzoning. Dieser Aspekt fehlt in der Strategie des Regierungsrates. Es wird entgegen dem Grundsatz der Siedlungsentwicklung nach Innen partiell entdichtet. Siehe unten. <i>Fazit</i> Die Siedlungsentwicklung nach Innen zur Schaffung von Wohnraum darf nicht auf Kosten bestehender I/G-Gebiete erfolgen. Die Sicherstellung der Bestandesgarantie für Unternehmen muss auf Ebene Strategie verankert werden. Die Strategie muss mit der Absicht zur Festlegung von Wohngebieten mit Aufzoningspotenzial, u.a. durch ein Hochhausgebiet, ergänzt werden.</p>	Berücksichtigt. S. Ausführungen zuvor, Ziff. 164 / 1. Teil.
179.	Hauseigentümerverband Basel-Stadt	<p>Wir begrüssen es sehr, dass das Thema „Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner“ im Richtplan eine zentrale Stellung einnimmt. Ob die Stabilisierung der Einwohnerzahl bei 188'000 richtig ist, kann im Moment offen bleiben. Wichtig scheint uns vielmehr eine ausgewogene Zusammensetzung der Bevölkerungsstruktur, welche anzustreben ist. Die Realisierung dieses Zieles kann u.U. eine tiefere oder höhere Bevölkerungszahl bedingen.</p>	Z. K. genommen.
		<p>Zur Schaffung von neuem Wohnraum sollen Flächen für Familiengärten, Landwirtschaft und wertschöpfungsschwaches, flächenintensives Gewerbe optimiert und brachliegende Verkehrsflächen verwendet werden. Diesen strategischen Überlegungen halten wir keine grundlegende Opposition entgegen, geben allerdings zu bedenken, dass Familiengärten an geeigneten Standorten und in angemessener Anzahl auch ein Argument für attraktiven Wohnraum sein können. Die Führung eines Gewerbebetriebes in gewachsenen Strukturen sollte u.E. nicht verhindert werden. Aus diesem Grund ist die Bezeichnung von wertschöpfungsschwachem Gewerbe heikel, wenn sie ausschliesslich aus Sicht des Gemeinwesens erfolgt.</p>	

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Für den Gewerbetreibenden, der zugleich Eigentümer der Liegenschaft ist, in welcher das Gewerbe geführt wird, kann die Wertschöpfung aus seiner privaten Optik durchaus hoch sein. Der Begriff „brachliegende Verkehrsflächen“ ist aus heutiger Situation für uns schwer nachvollziehbar und widerspruchsvoll. Brachliegende Gebiete sind kaum Verkehrsfläche. Wir befürchten deshalb, dass durch die Einschränkung und Verdrängung des privaten motorisierten Verkehrs „brachliegende Verkehrsflächen“ geschaffen werden sollen. Dieser Entwicklung würden wir selbstverständlich entschieden entgegenreten. Denn die Möglichkeit, mit dem Privatwagen seine Wohnung oder Liegenschaft sowie Einkaufszentren und Gewerbebetriebe erreichen zu können, ist u.E. eine wesentliches Standort- und Wohnraumargument.

Es steht nirgends zur Diskussion, dass Parzellen nicht mehr für den MIV erreichbar sein sollen. Die Zufahrt mit dem privaten Auto in Wohngebiete ist nicht in Frage gestellt, vielmehr geht es um die Entlastung von Wohngebieten vom Durchgangsverkehr.

180.

IGG / NQV *Einwohnerzahl*

Gundeldingen

Die Bevölkerungszahl von 188'000 im Kanton soll gehalten oder gesteigert werden (Stadt ca. 167'000, Landgemeinden ca. 21'000). Richtig und konsequent wird der Zusatzbedarf für neuen Wohnraum begründet. Konsequenterweise werden für die dafür benötigten Baugebietserweiterungen die unternutzen und an siedlungstechnisch bester Lage befindlichen Familiengartenareale vorgeschlagen, nebst einigen andern Erweiterungen.

Leider fehlt (auch im Hinblick auf die politische Diskussion) der Nachweis, ob diese Einzonungen tatsächlich die Einwohnerzahl (und damit das Steuersubstrat) zu stabilisieren oder zu steigern vermögen. Die Prognose Wüest und Partner ist eine reine Nachfrageprognose für BS, das Wohnungsangebot und das Gewerbeangebot ist nicht berücksichtigt. Es ist anzunehmen, dass das Ziel nicht erreicht werden kann, zumal mehrmals erwähnt wird, dass für öffentliche Bauten und Anlagen sowie für die Bedürfnisse der Wirtschaft ebenfalls neue Flächen (= ehemalige Gewerbe- und/oder Wohnbauareale?) [NQV: (= ehemalige Wohnbauareale?)] geschaffen werden müssen.

Antrag: Nachweis erbringen.

IGG: Gemeinsam mit den umliegenden Partnern eine Siedlungs- und Gewerbe- (und Steuer-) politik entwickeln.

NQV: Gemeinsam mit den umliegenden Partnern eine Siedlungspolitik entwickeln.

IGG/NQV: Gezielte Ausrichtung der baselstädtischen Wohnbau- und Gewerbepolitik auf eine urbane Wohnbevölkerung.

Nein. In die Prognose sind zum Prognosezeitpunkt bekannte Entwicklungen bzgl. des Wohnungsangebots eingerechnet worden.

Nicht berücksichtigt. Der Nachweis ist im Objektblatt S1.1 erbracht.

Nicht berücksichtigt. Die Siedlungs- und Gewerbepolitik wird mit den Nachbarn koordiniert, beruht systemimmanent aber auch auf einer gewissen Konkurrenz. Steuerpolitik ist nicht Aufgabe des kantonalen Richtplans.

Nicht berücksichtigt. Die gezielte Ausrichtung auf eine bestimmte Zielgruppe (was ist eine „urbane Wohnbevölkerung“?) führt zu Verdrängung von Bevölkerungsgruppen und ist nicht nachhaltig.

181.

Novartis

ST 4 und ST 7

Wir stellen schon alleine aufgrund der gewählten Formulierungen fest, dass Einwohnerinnen und Einwohnern „mehr Raum“ und der Wirtschaft lediglich „Raum“ zur Verfügung gestellt werden soll.

Richtig. Der Raum für die Wirtschaft soll optimiert genutzt werden (wie z.B. auf dem Novartis-Areal), für die Einwohnerinnen und Einwohner muss neben dieser optimalen Raumausnutzung zusätzlicher Raum zur Verfügung gestellt werden.

In inhaltlicher Hinsicht hegen wir Zweifel an der Erklärung, dass der Rückgang der Einwohnerschaft - offenbar einzig - auf das Bedürfnis nach mehr Wohnraum pro Kopf zurückzuführen sei. Schenkt man den Aussagen verschiedener Experten Glauben, die sich insbesondere auch im Rahmen der durchgeführten Jurierung zum Areal Schoren zu Wort meldeten, so gründet der Abwärtstrend auf vielschichtigeren Problemen, die von der Bevölkerungszusammensetzung über die Steuerbelastung bis hin zum Schul- und Erziehungssystem reichen. Für unterstützenswert halten wir das Ansinnen, Siedlungserweiterungen und Umzonungen in siedlungsnahen Gebieten wie beispielsweise Riehen Landauer zu erwägen.

Z. K. genommen. Der Wohnflächenverbrauch (oder: -konsum) wird als zentrale, aber nicht als einzige Ursache des Bevölkerungsrückgangs bezeichnet.

In keiner Weise einverstanden sind wir mit dem Ansinnen, den Flächenbedürfnissen der Wirtschaft ausschliesslich durch höhere Ausnutzungen bestehender Areale zu begegnen. Es trifft mit Sicherheit nicht zu, dass „die qualitative und quantitative Expansion von Industrie und Gewerbe ... auf den vorhandenen Flächen durch Nutzungsoptimierung und Förderung raumsparender Nutzungen ermöglicht werden“ kann. Räumliche Expansionsmöglichkeiten und räumliche Reserven müssen unbedingt erhalten bleiben und gefördert werden. Der Regierungsrat würde sich ansonsten namentlich auch in Widerspruch zu seinen Aussagen zum Campus St. Johann unseres Unternehmens setzen. Er hat von der Masterplanung des Campus zustimmend Kenntnis genommen und unterstützt diese, obwohl die Ausnutzung ausserhalb der in Planung befindlichen Hochhauszone durch die Beschränkung der Traufhöhe auf rund 23 Meter und den grosszügigen Freiflächen deutlich unter dem in der Industriezone Möglichen bleibt. Wäre demgegenüber Expansion nur noch nach innen möglich, müsste der Masterplan in diesen beiden Punkten bereits wieder in Frage gestellt werden.

Die Aussage meint nicht, dass einzelne Betriebe nicht räumlich expandieren könnten. Vielmehr bedeutet sie, dass die heutigen Industriezonen nicht wesentlich erweitert werden können. Räumliche Reserven innerhalb bestehender Industriezonen können selbstverständlich genutzt werden (z. B. Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete: Hier sind die Bereiche mit dem Erlass des Richtplans ausgedehnt worden).

Bestehendes Industriegebiet mit seinen baulichen und immissionsmässigen Vorteilen darf nicht umgezont werden, solange nicht fest steht, dass benachbarte Betriebe mittel- und langfristig keine zusätzlichen Flächenbedürfnisse haben. Das im Richtplan angelegte Konkurrenzverhältnis zwischen Wohnnutzung und wirtschaftlicher Nutzung scheint uns grundsätzlich und konzeptionell falsch zu sein. Eine Zurückdrängung der Wirtschaftsareale dürfte nur dann in Frage kommen, wenn brachliegendes Industrieland vorhanden wäre. Dies stellt der Richtplanentwurf aber selbst in Abrede~ indem in ST 7 festgehalten wird, „in Basel-Stadt befinden sich aufgrund der Branchenstruktur der Wirtschaft kaum brachliegende oder brachfallende Industrie- und Gewerbeareale“. Eine - wenn auch implizite - verbindliche Anweisung an die nutzungsplanenden Behörden, Vergrösserungen der Industrieareale nicht zuzulassen, würde für den Wirtschaftsstandort Basel und für das Steueraufkommen fatale Folgen zeitigen.

Z. K. genommen.

Auch wenn die Vorgaben im kantonalen Richtplan für die Behörden verbindlich sind, können diese nicht direkt in der Nutzungsplanung umgesetzt werden. Im konkreten Fall muss jeweils eine Abwägung stattfinden, die bezüglich Abstimmung Wohnen / Arbeiten auch gesamtwirtschaftliche

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		Diese Position ist umso schwerer nachzuvollziehen, als benachbarte Wohngebiete aufgrund der technischen Entwicklung und der Auslagerung eigentlicher Produktionsanlagen immer weniger durch industrielle Immissionen wie Lärm, Rauch, Russ etc. belastet werden und sich deshalb der Nutzungskonflikt 'Industrie - Wohnen' entschärft hat und weiter entschärfen wird.	Überlegungen integrieren muss. Die Entscheidkompetenz liegt zudem beim Grossen Rat, Zonenänderungen unterstehen dem Referendum. Zu guter Letzt gibt es noch Rechtsmittel. Eine Entschärfung spricht ja für eine verstärkte Durchmischung von Wohnen und Arbeiten.
182.	NQV Oberes Kleinbasel	Das Landhofareal ist hier explizit zu erwähnen.	Nicht berücksichtigt. Hier werden nur die primär richtplanrelevanten Siedlungsgebietserweiterungen explizit genannt.
183.	Ökostadt Basel	Bäumlihof und Riehen Oberfeld sind als <i>Natur-Vernetzungskorridor</i> (Projekt Regiobogen, auch von Basel unterzeichnet !) und notwendigem Siedlungsgürtel nicht als mögliche Baugebiete auszuscheiden. Beim Bäumlihof hat sich die Bevölkerung in 2 Abstimmungen (auch 1995 Bäumlihof bleibt grün !) deutlich dagegen gewehrt . Ebenso braucht es im Gebiet Hörnli einen zusätzlichen Korridor als Fortsetzung des Hirtenwegs bis zum nahen Siedlungs-Freiraum.	Teilweise berücksichtigt. Auf Bäumlihof wird verzichtet. Siehe Stellungnahme des Regierungsrates unter AI Information und Mitwirkung der Bevölkerung. Oberfeld bleibt „Siedlungsgebiet (Baugebiet), optionaler Suchraum“. Die Gemeinde Riehen erhält neu die Chance, durch eine zeitlich vorgezogene Entwicklung im Bereich Rheinacker/Landauer auf das Siedlungsgebiet Oberfeld zu verzichten.
184.	Pro Natura Basel	Erweiterungen des Siedlungsgebietes sollen mit dem Landschaftsschutz abgestimmt werden. Leider widersprechen diese Siedlungserweiterungen direkt dem Landschaftsschutz.	Die Siedlungsgebietserweiterungen sowie die ausgewiesenen Landschaftsschutzgebiete sind das Ergebnis der Abwägung zusätzlicher Wohnraum - Landschaftsschutz.
185.	Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft, SVS	Im gleichen Zusammenhang lesen wir auch mit Beunruhigung im Bereich «Siedlung – Wohnen» (ST 4) vom strategischen Entscheid, für die Schaffung neuer Wohnungen «brachliegende Verkehrsflächen» zu verwenden. Tatsächlich hat es im Hafen zur Zeit Flächen, die im Moment nicht für den Güterumschlag verwendet werden. Zum einen sind aber Reserven frei zu halten. Zum anderen zeigen die aktuellen Konflikte zwischen dem Hafen Birsfelden und Grenzach, dass ein Nebeneinander von Hafentätigkeiten und Wohnen selbst bei relativ grosser Distanz äusserst problematisch ist.	Berücksichtigt. Formulierung wurde ergänzt: „... und <u>wo möglich langfristig</u> brachliegende Verkehrsflächen verwendet.“ Damit ist ausgeschlossen, dass mittelfristig notwendige Reserveflächen umgewidmet werden. Es besteht kein Zweifel, dass bei der vorhandenen Dichte an Nutzungen nicht neue Konflikte geschaffen, sondern vorhandene gelöst werden müssen.
186.	Schweizerischer Verband für Wohnungs-	Dieser strategische Ansatz erscheint uns für die Entwicklung des Kantons sehr wichtig. Wir können diese Absicht voll unterstützen. Ein Ausspielen von „Wohnen“ gegen „Gewerbe“ ist allenfalls problematisch und birgt einen gewissen Zündstoff.	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
	wesen SVW		
187.	Stadtteilsekretariat Kleinbasel	<p><i>Anliegen:</i> Die Schaffung von Raum für neue Wohnungen soll keine Nutzungseinschränkung von lokalem Gewerbe bewirken.</p> <p>Der strategische Entscheid ST 4 soll wie folgt ergänzt werden: „... Zur Schaffung von Raum ... optimiert und brachliegende Verkehrsflächen verwendet. <u>Die Schaffung von Raum für neue Wohnungen soll keine Nutzungseinschränkung von lokalem Gewerbe bewirken. ...</u></p> <p><i>Begründung:</i> Lokales Gewerbe und die damit zusammenhängenden Arbeitsplätze sollen erhalten bleiben. Zudem sind auf Stadtboden auch Räume für weniger wertschöpfungsstarke Nutzungen bereitzuhalten. Nähe und Schutz sind abzuwägen, sodass keine Verdrängung stattfindet.</p>	Nicht berücksichtigt. Im Einzelfall müssen Nutzungseinschränkungen von lokalem Gewerbe in Kauf genommen werden.
188.	VCS	<ul style="list-style-type: none"> - Der Strategische Entscheid ist u.E. zu pauschal und gibt damit keine Richtlinien vor. Er ist vielmehr ein Freipass zur Überbauung wichtiger Freiräume (Aufenthalt, Naherholung; Mikroklima) und widerspricht damit auch ST 5. - Für die Wohnqualität (und damit die Haltung der Einwohnerzahl) ist die Balance zwischen Siedlungsverdichtung und Freiräume innerhalb des Siedlungsgebietes von entscheidender Wichtigkeit. - Die Erweiterung des Siedlungsgebietes soll nur möglich sein, wenn der Nachweis erbracht ist, dass das wohnverträgliche Verdichtungspotenzial ausgeschöpft ist. <p>Hinweis Begriff: flächenextensives (statt –intensives) Gewerbe</p> <p><u>Strategischer Entscheid ergänzen:</u> „(...) <u>flächenextensives</u> Gewerbe optimiert und brachliegende <u>Industrie- und Verkehrsflächen</u> verwendet. <u>Für die Qualität und Identität der Wohngebiete wichtige Freiräume bleiben erhalten.</u> Erweiterungen des Siedlungsgebietes werden mit dem Landschaftsschutz abgestimmt <u>und bedürfen dem vorgängigen Nachweis, dass das wohnverträgliche Verdichtungspotenzial ausgeschöpft ist.</u>“</p>	<p>Z. K. genommen.</p> <p>Z. K. genommen.</p> <p>Nicht berücksichtigt. Die Ausschöpfung des Verdichtungspotenzials ist ein mittel- bis langfristiger, von vielen Einzelentscheiden abhängiger Prozess, dessen Abschluss nicht abgewartet werden kann. Nein. Flächen<i>intensiv</i> heisst, es wird viel Fläche für wenig Wertschöpfung verbraucht.</p>
189.	Wirteverband Basel-Stadt	Wohnraum sollte nicht auf Kosten von Gewerbe- oder Industrieflächen geschaffen werden. Mischzonen halten wir für problematisch.	S. Ausführungen zuvor, Ziff. 163 / 1. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
190.	BRB, Bauunternehmer Basel-Stadt / Malermeisterverband Basel-Stadt / Verband Basler Elektro-Installationsfirmen	Unterstützenswert findet der BRB / Gewerbeverband / MMV / VBEI das Ziel des Entdichtens in besonders dicht besiedelten Quartieren. Jedoch ist bei der Entdichtung von Siedlungsgebiet auf ein Einhergehen mit gleichzeitiger Verdichtung – höhere Stockwerkszahl – zu achten. Begründung: Der entdichtete Wohnraum muss entweder innerhalb des gleichen Quartiers oder an anderen Orten kompensiert werden. Da Landreserven kaum vorhanden sind, wäre eine höhere Stockwerkszahl eine Lösung. Ein Hochhauskonzept fehlt.	Zonenvorschriften und gesetzliche Bestimmungen (Bau- und Planungsgesetz), die die Stockwerke festlegen, sind nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Der Richtplan macht Vorgaben an die Nutzungsplanung (u. a. Zonenplanrevision). Im Rahmen der Zonenplanrevision wird die Stockwerkszahl bzw. die richtige Zonenzuweisung der verschiedenen Stadtgebiete thematisiert; dies unter dem Vorzeichen der sowohl die Richt- als auch die Nutzungsplanung durchdringenden Strategie der „Siedlungsentwicklung nach innen“ (in regionaler Sichtweise), die auch Entdichtungen an geeigneten Orten umfasst. (S. Strategie: ST1, insbesondere in Verbindung mit ST 4 und ST5.) Hochhäuser s. neues Objektblatt S1.3 Hochhäuser.
191.	BSLA NWCH	RG Warum „nur“ Pocket Parks? Mit dem Mehrwertfonds müssen auch <i>differenziertere urbane Freiräume</i> geschaffen werden können.	Berücksichtigt. Neue Formulierung: „In neuen Wohngebieten wird <u>mittels geeigneter Zonierung und durch Schaffung von Freiräumen eine optimale städtebauliche Qualität angestrebt.</u> “ Beschränkung auf Pocket Parks als Mittel der Entdichtung aufgehoben.
192.	CVP BS	Entdichten Wir unterstützen die Ziele des „Entdichtens“ in besonders eng besiedelten Quartieren. Dabei sind die Wohnsubstanz zu verbessern, die Nutzflächen zu erhalten oder zu steigern, z.B. durch Erhöhung der Stockwerkzahl.	S. Ausführungen zuvor, Ziff. 190 / 1. Teil.
193.	Handelskammer beider Basel	„Der öffentliche Raum wird weiter aufgewertet. In neuen Wohngebieten werden die maximal möglichen Dichten nicht ausgenutzt. Dicht bebaute Stadtgebiete werden punktuell durch die Schaffung von Pocket Parks – kleine öffentliche Flächen – entdichtet.“ Dieses Vorgehen widerspricht einer konsequenten Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach Innen. Siehe oben. Eine Entdichtung ist möglicherweise punktuell sinnvoll, um die Wohnqualität zu erhöhen. Allerdings wird dadurch die Nutzung auch eingeschränkt. Es findet unter Umständen auch eine Wertverminderung einer Liegenschaft statt. Der Entdichtungsprozess darf nur auf der Basis einer detaillierten Kosten – Nutzenanalyse, frei von ideologischen Ansätzen, erfolgen. Die Bestandesgarantie der Grundeigentümer muss gewahrt bleiben. <i>Fazit</i> Die Strategie für neue Wohngebiete sollte beinhalten, dass diese einen Beitrag zur	Wie der Entdichtungsprozess vorzunehmen ist, ist nicht Inhalt der Strategie.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		Siedlungsentwicklung nach Innen leisten können und dennoch einen hohen Qualitätsstandard erfüllen. Mit den heutigen architektonischen Möglichkeiten ist das umsetzbar. Zudem ist bei Entdichtungen (Pocket Parks) das Prinzip der Bestandesgarantie sicherzustellen. Entdichtungsmassnahmen müssen im gegenseitigen Einvernehmen mit dem Grundeigentümer vereinbart werden.	
194.	Hauseigentümerverband Basel-Stadt	Es ist unbestritten, dass einzelne Wohnquartiere einer Qualitätsaufwertung bedürfen. Dies wird bereits heute angestrebt und ist zum Teil auch erfolgreich realisiert worden. Diese Aufwertung unterstützen wir; sie ist jedoch kein neues Ziel oder eine neue Aufgabe des vorliegenden Richtplans. Der Regierungsrat strebt eine Entdichtung von dicht gebauten Stadtgebieten an. Zudem soll in den neu zu schaffenden Wohngebieten keine Ausnutzung der möglichen Dichten zulässig sein. Hinsichtlich Letzterem halten wir eindeutig fest, dass es nicht Sache der Richtplanung ist, die bauliche Ausnutzung zu regeln. Die entsprechenden Regelungen sind in den Zonenplänen zu erlassen. Obwohl eine Entdichtung in gewissen Stadtgebieten sinnvoll sein kann, erachten wir es als falsch, in den Überlegungen <i>die Verdichtung</i> von Stadtgebieten auch ausserhalb des Bahnhofsumfelds (vgl. ST 6) für die neuen Wohngebiete auszuschliessen. Einer Entlastung von verkehrsbelasteten Wohngebieten stimmen wir insoweit zu, als es sich dabei um den Schwerverkehr handelt. Eine generelle Verdrängung des motorisierten Privatverkehrs lehnen wir hingegen ab. Wie bereits angeführt, erachten wir die Ermöglichung der Zufahrt mit dem privaten Auto zu den Wohngebieten als zwingend, wobei wir allerdings verkehrsberuhigende Massnahme (Zone 30 und dgl.) durchaus unterstützen.	Der Richtplan formuliert nicht nur neue Ziele. Berücksichtigt. Neue Formulierung: „In neuen Wohngebieten wird <u>mittels geeigneter Zonierung und durch Schaffung von Freiräumen eine optimale städtebauliche Qualität angestrebt.</u> “ Es steht nirgends zur Diskussion, dass Parzellen nicht mehr für den MIV erreichbar sein sollen. Die Zufahrt mit dem privaten Auto in Wohngebiete ist nicht in Frage gestellt, vielmehr geht es um die Entlastung von Wohngebieten vom Durchgangsverkehr.
195.	IG Rheinbogen	Wohnumfeld-Qualitätsaufwertung Diese kann speziell in den übernutzten Quartieren in Basel Nord nicht bloss durch ‚Pocket Parks‘ sondern auch mit verbesserten Zugängen zu bestehenden Anlagen erreicht werden. Nebst kindersicheren (verkehrsberuhigten) Schulwegen und Promenaden, sind weiterführende Verbindungen zu grossartigen Erlebnisbereichen von Topbedeutung.	Z. K. genommen.
196.	Kulturstadt Jetzt	Wir vermissen Ausführungen, worin denn eine bessere Qualität besteht. Wir zählen auch die Sicherung einer vielfältigen Versorgung dazu, ebenso die Förderung von Orten und Einrichtungen mit Treffpunktqualitäten oder anderen Nischenangeboten.	Die genannten Qualitäten gehören sicher auch zur Wohnqualität; eine Aufzählung an dieser Stelle würde zu weit führen.
197.	Ökostadt Basel	Kindersichere (Schul-) Wege fehlen	Sicher ein wichtiger Aspekt der Wohnqualität, aber auf der Ebene Strategie Richtplan nicht relevant.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
198.	Pro Natura Basel	Wir halten die Verbesserung der Wohnqualität für sehr wichtig und begrüßen daher die Einrichtung von „Pocket Parks“, die aus unserer Sicht einen möglichst hohen Anteil an naturnahen Grünflächen aufweisen sollten. Dadurch können insbesondere Kinder und Jugendliche in der dicht bebauten Innerstadt wieder mehr mit der Natur in Kontakt kommen. Wenn Pocket Parks im Bereich von Grünverbindungen angelegt werden (Grüne Adern durch Basel, Kapitel 1.3), so sollten sie so gestaltet sein, dass sie auch der Vernetzung dienen können.	Z. K. genommen.
199.	Schweizerischer Verband für Wohnungswesen SVW	Das Ziel ist zu unterstützen. Die Formulierung würde u.E. eine Klärung verdienen: Die Bebauungsdichte an sich ist nicht das primäre Problem. Dass die maximal möglichen Dichten in neuen Wohngebieten nicht ausgenutzt werden sollen, erscheint uns als Aussage problematisch, denn dies kann als Vorwand gegen die notwendige bauliche Entwicklung (bei Neu- oder Ersatzbauten) missbraucht werden. In neuen Quartieren reicht es aus, mittels geeigneter Zonierung oder qualitätvollen Bebauungsplänen die geforderte Qualität zu sichern. Eine Entdichtung gewisser Quartiere kann u.E. nicht oberstes Ziel sein. Die bezeichneten Quartiere leiden nicht einfach an zu hoher Dichte. Die sichtbaren Erfolge des Programms „Integrale Aufwertung Kleinbasel“ hat gezeigt, dass Verbesserungen in diesen Quartieren realisierbar sind. Entdichtung muss bei einem übergeordneten Ziel „Mehr Raum für Einwohner“ die Ausnahme sein.	Berücksichtigt. Neue Formulierung: „In neuen Wohngebieten wird <u>mittels geeigneter Zonierung und durch Schaffung von Freiräumen eine optimale städtebauliche Qualität angestrebt.</u> “ Berücksichtigt. Formulierung wurde ergänzt: „ <u>Zu</u> dicht bebaute Stadtgebiete werden punktuell entdichtet.“
200.	Stadtteilsekretariat Kleinbasel	<i>Anliegen:</i> Der strategische Entscheid zur ST 5 ist wie folgt zu ergänzen: „Der öffentliche Raum ... entdichtet. <u>Die Vernetzung von Parkanlagen, Plätzen und wichtigen öffentlichen Einrichtungen (Schulen, Kindergärten, Tagesstätten, ...) durch sichere Wege für Alt und Jung, zu Fuss und per Velo, wird in Nahbereichen prioritär angestrebt.</u> Vom Verkehr stark belastete Wohngebiete werden durch neue Verkehrsanlagen entlastet, bei neuen Umfahrungen werden bestehende Strassen baulich angepasst.“ <i>Konkrete Massnahme:</i> Die „Prozessionsachse“ zwischen Clarakirche und Horburgpark (dem ehemaligen Horburg Friedhof), die in der Müllheimerstrasse noch als Allee besteht, soll konsequent den Bedürfnissen des Langsamverkehrs angepasst werden. Über diese „Freiraumachse“ werden wichtige öffentliche (Kinder-) Einrichtungen erschlossen, wie z. B. 7 Kindergärten, 2 Schulhäuser, 2 Kirchen, 2 Parkanlagen, Spielplätze und die AGB-Filiale Matthäus. <i>Begründung:</i> Besonders in den kinder- und verkehrsreichen Gebieten von Basel Nord, wird mit dem Hin- und Herkarren von Kindern während Stosszeiten zusätzlicher Stress und Verkehr verursacht. Fazit: Ab aufs Land?	Nicht berücksichtigt. Sicher ein wichtiger Aspekt der Wohnqualität, aber auf der Ebene Strategie Richtplan nicht relevant. Tempo 30 ist hier realisiert.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
201.	VCS	<ul style="list-style-type: none"> - Wir unterstützen den Strategischen Entscheid zur gezielten Schaffung von Freiraum. - Wir lehnen die undifferenzierte Massnahme ab, wonach stark verkehrsbelastete Wohngebiete „durch neue Verkehrsanlagen entlastet“ werden sollen. Hier ist u.E. unbedingt die Priorität des öffentlichen Verkehrs explizit zu nennen. - Bei allfälligen neuen Strassenanlagen sind die bestehenden Strassen zwingend rückzubauen, mindestens dürfen damit gesamthaft keine neuen Strassenkapazitäten resultieren. <p data-bbox="589 512 1469 651"><u>Strategischer Entscheid ergänzen: „Vom Verkehr stark belastete Wohngebiete werden in erster Priorität durch ein zusätzliches Angebot bzw. neue Infrastrukturen beim öffentlichen Verkehr entlastet. Bei allfälligen Strassenneubauten sind flankierende Massnahmen zwingend, damit gesamthaft mindestens keine zusätzlichen Strassenkapazitäten resultieren.“</u></p>	<p>Z. K. genommen.</p> <p>Die Mobilitätsstrategie ist austariert. Es sei auf Strategie 11 verwiesen: „Das Verkehrssystem muss so optimiert und an sich verändernde Bedürfnisse angepasst werden, dass Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr sowie Güterverkehr und -logistik ausreichende Kapazitäten zur Verfügung haben, wobei die Verkehrsnachfrage verstärkt durch Langsamverkehr und öffentlichen Verkehr befriedigt werden muss.“</p>
202.	Wirteverband Basel-Stadt	Den Wunsch, besonders dicht besiedelte Quartiere aufzulockern, verstehen wir. Es ist aber auf die Tatsache Rücksicht zu nehmen, dass Landreserven in unserem Kanton äusserst knapp sind. Höhere Stockwerkzahlen drängen sich auf.	Zonenvorschriften und gesetzliche Bestimmungen (Bau- und Planungsgesetz), die die Stockwerke festlegen, sind nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Der Richtplan macht Vorgaben an die Nutzungsplanung (u. a. Zonenplanrevision). Im Rahmen der Zonenplanrevision wird die Stockwerkszahl bzw. die richtige Zonenzuweisung der verschiedenen Stadtgebiete thematisiert; dies unter dem Vorzeichen der sowohl die Richt- als auch die Nutzungsplanung durchdringenden Strategie der „Siedlungsentwicklung nach innen“ (in regionaler Sichtweise), die auch Entdichtungen an geeigneten Orten umfasst. (S. Strategie: ST1, insbesondere in Verbindung mit ST 4 und ST5.)
203.	Kulturstadt Jetzt	Widerspruch ST 11 und ST 5 Die Aussagen «Vom Verkehr stark belastete Wohngebiete werden durch neue Verkehrsanlagen entlastet.» (ST 11) und «Das bestehende Strassennetz wird nur für Neuanlagen ausgebaut.» (ST 5) widersprechen sich diametral.	ST 11 ist nicht ganz richtig zitiert. Dort steht: „Bestehende oder sich abzeichnende Kapazitätsengpässe auf Hochleistungsstrassen werden beseitigt, um ein Ausweichen des motorisierten Individualverkehrs auf das Stadtstrassennetz zu verhindern. Ansonsten wird das bestehende Strassennetz nur für Neuerschliessungen ausgebaut.“ Die in ST 5 genannten „neuen Verkehrsanlagen“ sind genau die Kapazitätsausbauten von Hochleistungsstrassen (konkret A2 Abschnitt 7, Osttangente).

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
204.	Basel-Landschaft, Kanton	Der in ST 6 formulierte Entscheid (S. 20), dass die Siedlungsentwicklung und die ÖV-Erschliessung aufeinander abgestimmt werden sollen, ist begrüßenswert. Dies vor dem Hintergrund, dass viele Reisen zwischen Wohn- und Arbeitsort kantonsüberschreitend erfolgen. Eine auf den ÖV ausgerichtete Siedlungsentwicklung in Basel-Stadt ist somit ein wichtiges Element, um auch im Kanton Basel-Landschaft eine möglichst umweltverträgliche Mobilitätsabwicklung zu ermöglichen.	Z. K. genommen.
205.	BRB, Bauunternehmer Region Basel / Gewerbeverband Basel-Stadt / Malermeisterverband Basel-Stadt / Verband Basler Elektro-Installationsfirmen	Die Siedlungsentwicklung und öV-Erschliessung werden aufeinander abgestimmt. Das Umfeld der Bahnhöfe und S-Bahn wird zu Siedlungsschwerpunkten entwickelt. Der BRB / Gewerbeverband / MMV / VBEI unterstützt eine Koordination bei der Siedlungsentwicklung und öV-Erschliessung, jedoch wird eine einseitige öV-Strategie nicht unterstützt.	Z. K. genommen.
206.	CMS	Das Umfeld der Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen zu Siedlungsschwerpunkten zu entwickeln unterstützen wir.	Z. K. genommen.
207.	Handelskammer beider Basel	<p>„Die Siedlungsentwicklung und öV-Erschliessung werden aufeinander abgestimmt. Das Umfeld der Bahnhöfe und S-Bahn wird zu Siedlungsschwerpunkten entwickelt.“</p> <p>Mobilität ist ein Grundbedürfnis der heutigen Gesellschaft. Dieses Bedürfnis kann nur durch eine optimale Ausgestaltung sämtlicher Verkehrsträger befriedigt werden. Die einseitige Fokussierung auf den öV verschlechtert die Standortqualität. Die Entwicklung der Bahnhofgebiete wird unterstützt.</p> <p><i>Fazit</i></p> <p>Die Siedlungsentwicklung muss mit dem Verkehr (öV, MIV und LV) koordiniert werden. Eine einseitige öV-Strategie wird nicht unterstützt.</p>	Es geht vor allem darum, die Gebiete mit guter ÖV-Erschliessung aufzuwerten; dazu wird im Prinzip keine verbesserte MIV-Erschliessung notwendig.
208.	Hauseigentümerverband Basel-Stadt	Wir wiederholen unseren Standpunkt: Die optimale Erschliessung von Wohngebieten mit dem öffentlichen Verkehr ist anstrengenswert, darf aber nicht zulasten des motorisierten Privatverkehrs gehen.	Es steht nirgends zur Diskussion, dass Parzellen nicht mehr für den MIV erreichbar sein sollen. Die Zufahrt mit dem privaten Auto in Wohngebiete ist nicht in Frage gestellt,

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		Zur Erreichung obigen Zieles erachten wir es als sinnvoll, im Umfeld der Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen eine verdichtete Bauweise vorzusehen. Diese ist dann entsprechend in den Zonenplänen zu regeln. Wir gehen davon aus, dass es in diesen Gebieten möglich sein wird, Zonen mit Hochhäusern einzurichten.	vielmehr geht es um die Entlastung von Wohngebieten vom Durchgangsverkehr. Hochhäuser s. neues Objektblatt S1.3 Hochhäuser.
209.	VCS	Wir unterstützen den Strategischen Entscheid <i>mit nachstehender Änderung und Ergänzung:</i> „Die Siedlungsentwicklung und die <u>wird auf die bestehende ÖV-Erschliessung werden aufeinander und auf die Massnahmenplanung Luftreinhaltung</u> abgestimmt. Das Umfeld der Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen wird zu Siedlungsschwerpunkten entwickelt.“	Es bestehen Zielkonflikte zwischen Luftreinhaltung und Verdichtung im Bereich der Bahnhöfe, weil jede Verdichtung einerseits die Luftqualität örtlich verschlechtert und andererseits durch Modal-Split-Effekte andernorts zu einer Reduktion der Luftbelastung führt.
210.	Wirtverband Basel-Stadt	Eine einseitige öV-Strategie lehnen wir ab. Erst durch das Miteinander der verschiedenen Verkehrsmittel kann unsere Stadt ihr Potential ausschöpfen. Historisch gesehen, sind Zentren immer dort entstanden, wo die Erreichbarkeit gewährleistet war. Die Betriebe unserer Mitglieder sind auf günstige Parkplätze in kurzer Gehdistanz ebenso angewiesen wie auf Möglichkeiten zur Anlieferung.	Anlieferung geht überall; Qualität zentraler Lagen ist die Fussgängerzone, d.h. minimale Fusswege (zur Tramhaltestelle bzw. zum Parking) werden gerne akzeptiert.

Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt *

Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008

Gemäss §74 der Bau- und Planungsverordnung (BPV) vom 19. Dezember 2000 kann jedermann zum Richtplan Anregungen unterbreiten.

Zu Eingaben, die Belange der Richtplanung unmittelbar berühren, wird in einem Bericht Stellung genommen, der beim Hochbau- und Planungsamt eingesehen werden kann.

Stellungnahme zu den Anregungen, Bemerkungen und Anträgen aus der Bevölkerung, von Institutionen und Interessenvertretern/-innen

2. TEIL: ST7 bis S1.2

* Der kantonale Richtplan wurde vom Regierungsrat am 20. Januar 2009 erlassen.

Im ganzen Dokument gilt folgende Regel: **streichen** / **ergänzen**

Verweise in der Form von „s. Ziff. 7 / 3. Teil“ beziehen sich auf die 5 Teile, in die der vorliegende Bericht unterteilt ist.

Vorbemerkungen	
E Einleitung	
E1 Zweck des kantonalen Richtplans	
E2 Anlass zur Revision	
E3 Bilanz des kantonalen Richtplans Basel-Stadt von 1986	
E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans	
E5 Form des kantonalen Richtplans	
E6 Verbindlichkeit des kantonalen Richtplans	
E7 Stand der Koordination	
E8 Änderung des kantonalen Richtplans	
E9 Zusammenarbeit	
E10 Mitwirkung	
E11 Finanzierung	
E12 Monitoring und Controlling	
ST Strategie	
ST1-3 Querschnittsthemen	
ST4-6 Siedlung – Wohnen	
ST7-8 Siedlung – Wirtschaft	
ST9-10 Natur und Landschaft	
ST11-12 Mobilität	
ST13 Ver- und Entsorgung	
K Konzeptkarten	
K1 Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Basel und Umgebung	
K2 Freiraumentwicklung und -vernetzung	
K3 Die Grundzüge der räumlichen Entwicklung (Synthese)	
S Siedlung	
Leitsätze Siedlung (1-30)	
S1 Siedlungsstruktur	
S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)	
S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung	
S1.3 Hochhäuser	
S1.4 Siedlungsgliedernde Freiräume	
S1.5 Fahrende	
S2 Wirtschaft im Siedlungsraum	
S2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete	
S3 Verkehrsintensive Einrichtungen	
S3.1 Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen	
S3.2 Freizeit- und Sportgebiet St.Jakob	
S4 Siedlungsqualität	
S4.1 Freiraum	
S4.2 Familiengärten	
S4.3 Innenstadtaufwertung – Qualität im Zentrum	
S4.4 «Aktionsraum Rhein»	
S4.5 Ortsbildschutz	
S4.6 Lärmschutz	
S4.7 Störfallvorsorge	
S5 Öffentliche Bauten und Anlagen	
S5.1 Bauten, Anlagen und Betrieb der Universität (Sachplanung Universität)	
S5.2 Schulräume aufgrund Schulraumplanung	
S5.3 Spitalbauten (Spitalleitbild)	
S5.4 Sport- und Freizeitanlagen (Sachplanung Sport)	
NL Natur und Landschaft	
Leitsätze Natur und Landschaft (31- 39)	
NL1 Natürliche Lebensgrundlagen	
NL1.1 Fließgewässer	
NL1.2 Naturgefahren (Gefahrengebiete)	
NL2 Land- und Waldwirtschaft	
NL2.1 Landwirtschaftsgebiet	
NL2.2 Fruchtfolgeflächen	
NL2.3 Waldwirtschaft	
NL3 Natur und Landschaftsschutz	
NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore	
NL3.2 Landschaftsschutz	
A Agglomeration	
A1 Agglomerationsprogramm	
M Mobilität	
Leitsätze Mobilität (40- 49)	
M1 Öffentlicher Verkehr	
M1.1 Schienenfernverkehr (Personen und Güter)	
M1.2 Regio-S-Bahn	
M1.3 Tram	
M2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	
M2.1 Nationalstrassen	
M2.2 Kantonsstrassen	
M3 Langsamverkehr	
M3.1 Fussverkehr	
M3.2 Veloverkehr	
M4 Luftverkehr	
M4.1 EuroAirport (EAP)	
M5 Schifffahrt	
M5.1 Hafenanlagen: Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehscheibe	
M6 Güterverkehr	
M6.1 Güterverkehrslogistik	
VE Ver- und Entsorgung Leitsätze Ver- und Entsorgung (50-66)	
VE1 Versorgung	
VE1.1 Trink- und Brauchwasser	
VE1.2 Energie	
VE2 Entsorgung	
VE2.1 Abwasserableitung, Abwasserreinigung	
VE2.2 Abfall	
VE2.3 Altlasten	
Anhang	
AI Information und Mitwirkung der Bevölkerung	
AM Materialien	
AV Verzeichnisse	
Karte	
Übrige Anmerkungen	

1. Teil

2. Teil

3. Teil

4. Teil

5. Teil

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	
ST7–8 Siedlung – Wirtschaft			
1.	CVP BS CSN NWS	<i>Wirtschaftsstandort Schwerpunkt</i> Der wirtschaftlichen Entwicklung ist durch wirtschaftsfreundliche Rahmenbedingungen eine gute Ansiedlung von neuen Unternehmen zu bieten und ansässigen die Existenz ihrer Unternehmen zu sichern. Ein besonderes Augenmerk gilt KMU-Betrieben. Für KMU sind geeignete Areale auszuscheiden. Geeignet erscheinen das Gebiet nördlich des Bahnhof St. Johann, des Wolf-Areals und des Dreispitz.	Z. K. genommen. Berücksichtigt. Dreispitz (Teil), Wolf und Äusseres St. Johann neu als „Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete“ ausgewiesen. Auch Gebietserweiterung Chemieareale Klybeck.
2.	FDP BS	<i>Zu Siedlung - Wirtschaft</i> Die flächensparende Nutzung und höhere Ausnutzung auf Industrie- und Gewerbearealen soll unterstützt werden. Gleiches soll hinsichtlich der von Unternehmen in den Zielbranchen Life-Science-Wirtschaft, chemische Industrie, Finanzdienstleistungen und Logistik genutzt werden. Diese Zielvorgaben und Massnahmen decken sich mit unseren Forderungen. Hingegen sind wir allerdings auch der festen Überzeugung, dass dem Gewerbe und insbesondere auch dem Kleingewerbe der von ihm benötigte Raum für die wirtschaftliche Entwicklung oder Entfaltung zur Verfügung stehen muss. Diese Forderungen sind ebenso als Zielsetzung in den Richtplan aufzunehmen, damit der Gefahr einer Verdrängung der KMU-Betriebe entgegengewirkt werden kann. Die strategischen Überlegungen zur Qualität für Wirtschaft und Bildung unterstützen wir uneingeschränkt.	Z. K. genommen. Berücksichtigt. Ergänzung des Strategischen Entscheids ST7: „... einer intensiveren wirtschaftlichen Nutzung zugeführt. <u>Der Gefahr der Verdrängung von kleinen und mittleren Unternehmen wird durch Flächenmanagement entgegengewirkt.</u> Die höhere Ausnutzung ...“ Z. K. genommen.
3.	FDP Riehen	<i>Zu Siedlung - Wirtschaft</i> Die flächensparende Nutzung und höhere Ausnutzung von Gewerbearealen soll unterstützt werden. Hingegen sind wir aber auch der festen Überzeugung, dass dem Gewerbe und insbesondere auch dem Kleingewerbe der von ihm benötigte Raum für die wirtschaftliche Entwicklung oder Entfaltung zur Verfügung stehen muss. Diese Forderungen sind ebenso als Zielsetzung in den Richtplan aufzunehmen, damit der Gefahr einer Verdrängung der KMU-Betriebe entgegengewirkt werden kann.	Berücksichtigt. S. Ausführungen zuvor, Ziffer 2 / 2. Teil.
4.	Grüne Partei Basel-Stadt	<i>Siedlung und Wirtschaft</i> Die Intensivierung von wirtschaftlichen Nutzungen können wir dort akzeptieren, wo diese die Wohn- und Lebensqualität nicht beeinträchtigt. Nicht erwünscht ist in diesem Zusammenhang die Bildung bzw. Beibehaltung von eigentlichen Wissenschafts-, bzw. Wirtschaftsinsein, welche jegliche andere Nutzung ausschliessen.	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

So ist beispielsweise bei der Beurteilung der Pläne der Roche auf die Durchlässigkeit zu achten also darauf, dass der Durchgang für den Langsamverkehr vom Wettsteinquartier zum Rhein gewährleistet oder gar verbessert wird. Ebenso ist zu prüfen, ob für das bisher unzugängliche Rosentalgeviert eine Öffnung erwirkt werden könnte – sei es durch die Gewährleistung einer direkten öffentlichen Verbindung zwischen Jägerstrasse und Sandgrubenstrasse, sei es gar durch die Freilegung des bis heute eingedolten Riehenteichs.

Im Rahmen von Veränderungen und Nutzungsintensivierung der wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete bzw. Wirtschaftsareale setzen sich die planenden Instanzen dafür ein, dass LV-Verbindungen verbessert werden.

Wir teilen die Auffassung, dass die Wirtschaft regional, national und international optimal angebunden sein muss. Im Rahmen des strategischen Entscheids förderungswürdig erscheinen aber – unter Berücksichtigung der Klimawirkungen des Verkehrs – lediglich die *umweltverträglichen* Anbindungen.

Es sei auf Strategie 11 verwiesen: „Das Verkehrssystem muss so optimiert und an sich verändernde Bedürfnisse angepasst werden, dass Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr sowie Güterverkehr und -logistik ausreichende Kapazitäten zur Verfügung haben, wobei die Verkehrsnachfrage verstärkt durch Langsamverkehr und öffentlichen Verkehr befriedigt werden muss.“

ST7 Raum für die Entwicklung der Wirtschaft

5.

Handelskammer beider Basel

Wir begrüßen es sehr, dass die Regierung die Bedeutung der Leitbranchen in unserer Region erkannt hat und in der Richtplanung die nötigen Gebiete klar zuordnen will.

Z. K. genommen.

Kritisch beurteilen wir die generelle Überführung der extensiv genutzten Bahnareale. Die Verkehrsdrehscheibe Basel lebt u.a. durch die Multimodalität. Dazu zählen auch Anschluss- und Rangiergeleise, ohne diese, Umschlag nicht möglich ist.

Wie die im strategischen Entscheid bewusst vorgenommene Formulierung „wo möglich“ anzeigt, ist eine „generelle Überführung der extensiv genutzten Bahnareale“ nicht vorgesehen.

Logistik ist eine flächenintensive Branche. Das muss man akzeptieren und entsprechend in der Richtplanung berücksichtigen.

Transportgewerbe bringt je Flächeneinheit wenig Wertschöpfung (zudem viele Emissionen); so betrachtet ist die Förderung der anderen Betriebe durchaus verständlich. Beim Hafen geht es nicht darum, diesen aufzuheben, sondern über Jahrzehnte gewisse Nutzungsverschiebungen anzustreben.

Fazit

Zur Aufrechterhaltung der multimodalen Verkehrsdrehscheibe und als Beitrag zur schweizerischen Verkehrspolitik ist auf der Ebene der strategischen Ziele auf die Umnutzung von Bahnarealen zu verzichten. In der Aufzählung der Unternehmungen sind auch die Schweizerischen Rheinhäfen aufzuführen.

Teilweise berücksichtigt. Die Strategie zielt nicht auf eine generelle Umnutzung von Bahnarealen. Hafenable an den Hafenbecken 1 und 2 werden stellvertretend für die Logistikbranche in die Aufzählung aufgenommen (Unterstützung einer höheren Arealnutzung).

6.

Kulturstadt

Die Aussage, es fehlen in Basel brachliegende Areale, ist falsch. Wie der Branchen-

Woher stammt diese Zahl? Gemäss Bauzonenstatistik (ARE

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
Jetzt	bericht des Bundes von 2005 belegt, existieren im Kanton BS 1.122 Mio. qm Brachflächen, dies ist der grösste Anteil eines Kantons gemessen an der Fläche. Aus diesem Grund ist es fatal, in diesem Strategiepunkt keine Aussagen zum Umgang mit und zur Revitalisierung von Brachflächen zu machen. Insbesondere fehlt die Förderung von Zwischennutzungen auf diesen Arealen, denn diese kann auch anderen Entwicklungszielen dienlich sein (siehe z.B. Erlentmatt). Dies ist auch insofern bedeutsam, dass gemäss Richtplan der Kanton BS nur wirtschaftliche Schwerpunktgebiete für hohe Wertschöpfung vorsieht, es aber für die Entwicklung innovativer (Geschäfts-)Ideen immer auch Nischenangebote mit geringem Kostendruck braucht.	2008) gibt es in BS 25 ha (= 250'000 qm) unüberbaute Arbeitszonen, was einem Anteil von rund 12% aller Arbeitszonen entspricht. Dies ist der mit Abstand niedrigste Anteil aller Kantone. Nicht berücksichtigt. Brachen auf Industrie- und Gewerbearealen in BS werden aufgrund der Flächenknappheit meist bereits nach kurzer Zeit neu genutzt; ergibt sich z.B. aufgrund eines längeren Planungsverfahrens die Chance für eine Zwischennutzung, wird diese genutzt.	
7.	Novartis	s. ST 4	
8.	Pro Natura Basel	Als strategischer Entscheid wird die intensivere Nutzung von heute extensiv genutzten Bahnarealen aufgeführt. Hier wird verschwiegen, dass diese extensiv genutzten Bahnareale zu den hochwertigsten Naturobjekten gehören und alle als Vorranggebiete für den Naturschutz ausgewiesen sind. Wir fordern daher, bei der Umnutzung von Bahnanlagen die Berücksichtigung von Naturschutzanliegen als strategischen Entscheid aufzunehmen.	Nicht berücksichtigt. In der Formulierung „wo möglich“ (s. zuvor, Ziff. 5 / Teil 2) ist auch ein Vorbehalt aus naturschützerischen Gründen enthalten.
9.	SBB	Auch wir sind der Meinung, dass der für wirtschaftliche Aktivitäten nutzbare Boden optimal ausgenutzt werden soll und begrüssen Ihre Unterstützung von flächensparenden Nutzungen und höherer Ausnutzung. Um jedoch auch langfristig optimale regionale, nationale und internationale Verkehrsverbindungen für den Personen- und Güterverkehr zu ermöglichen, haben bahnspezifische Nutzungen auf heute brachliegenden und extensiv genutzten Bahnarealen Vorrang. Die SBB behält sich vor, innerhalb der Unternehmung zu entscheiden, welche dieser „brachliegenden“ Areale primär für bahnbetriebliche Nutzungen reserviert bleiben oder aber für verdichtete gewerbliche Nutzungen freigegeben werden können. <i>Antrag: Aussage ST 7 bezüglich Bahnareal ist zu relativieren. Dies gilt auch für die unter ST4 erwähnten Verkehrsflächen.</i>	S. Ausführungen zur Stellungnahme des Bundes, Ziff. 99 / 1. Teil. Die SBB soll diese Entscheide fällen.
10.	Schweizerische Rheinhäfen	Zu den im strategischen Entscheid genannten Zielbranchen ist auch die Logistik genannt, ohne jedoch entsprechende Areale aufzuführen wie im Bereich der Industrie. <i>Antrag: Ergänzung der Klammer: ‚(z.B. Areale von Novartis, Roche, Syngenta, Ciba, Messe Schweiz und Hafenable)‘. Die Hafenable (Hafenbecken I und II) sind im Richtplan analog den genannten Industriezonen als ‚wirtschaftliches Schwerpunktgebiet‘ auszuweisen.</i>	Teilweise berücksichtigt (Formulierung strategischer Entscheid, s. Ziff. 5 / 2. Teil). Zur Ausweisung der Hafenable s. Ausführungen zur Hafenthematik.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
11.	Schweizerischer Verband für Wohnungswesen SVW	Eine Stadt ist auch für die Wirtschaft da. Die Wohnenden schätzen die Möglichkeiten der kurzen Wege zum Arbeitsplatz oder zum Gewerbler. Dies ist eine Trumpfkarte, welche die Stadt nicht aus der Hand geben darf. Es gibt nicht nur die grossen, wertschöpfungsintensiven Branchen. Gewerbe und Dienstleistungen gilt es Sorge zu tragen. Dies wäre u.E. im Richtplan zu verankern.	Berücksichtigt. S. Ausführungen zu Ziff. 2 / 2. Teil.
12.	VCS	Wir unterstützen den Strategischen Entscheid.	Z. K. genommen.
ST8 Qualität für Wirtschaft und Bildung			
13.	Basel-Landschaft, Kanton	Eigentlich müsste der Titel der Strategie „Qualität für Wirtschaft, Bildung und Gesundheit“ lauten, handelt es sich hier insbesondere um die zentralen Themen, die partnerschaftlich angegangen werden müssen. Ein Alleingang von Basel-Stadt führt bei den aufgeführten Inhalten wohl kaum zum Ziel. Aus diesem Grunde sind wir auch der Auffassung, dass sich dies in der Formulierung des strategischen Entscheides niederschlagen müsste.	Berücksichtigt durch Ergänzung in ST 1. S. Ausführungen Ziff. 103 / 1. Teil.
14.	CMS	Entwicklungsräume für Universitäten und Fachhochschulen bereitzustellen begrüßen wir. <i>Dabei gehen wir davon aus, dass es nach wie vor Absicht des Regierungsrates ist, die Hochschule für Gestaltung und Kunst auf dem Gemeindegebiet Münchenstein (Kunsthochschule) zu erstellen, wie Seite 51 festgehalten.</i>	Z. K. genommen.
15.	Handelskammer beider Basel	„... Personen- und Güterverkehr wird gefördert. Die Infrastrukturen für die Güterlogistik ermöglichen optimale Transportflüsse. - Bildungseinrichtungen bereitstellen.“ Der zweite Satz ist inhaltlich richtig. Es fehlt aber die strategische Aussage dazu. Zudem greift der ganze Absatz unter dem Titel Qualität für Wirtschaft und Bildung etwas sehr kurz. In einer Befragung der Unternehmungen der Handelskammer beider Basel wurden die zwingenden Qualitätsmerkmale für einen Standort abgefragt. Es sind dies: Verfügbarkeit von Parkplätzen, leistungsfähiger Telekom-Breitbandanschluss, Erschliessung durch Hauptstrassen, Zugang zu qualifiziertem Personal, Planungssicherheit. <i>Fazit</i> Dem Qualitätsanspruch der Wirtschaft ist in der Strategie fundierter und umfassender zu begegnen. Insbesondere müssen die Resultate der Umfrage der Handelskammer beider Basel einfließen.	Nicht berücksichtigt. Mit dem strategischen Entscheid sind die wesentlichen für Basel-Stadt relevanten Qualitätsansprüche der Wirtschaft abgedeckt.
16.	Schweizeri-	Wir begrüßen, dass die Bedeutung des Güterverkehrs im Entwurf des Richtplans	

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>sche Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft, SVS anerkannt wird. Speziell begrüßen wir im Bereich «Siedlung – Wirtschaft» den strategischen Entscheid, «optimale regionale, nationale und internationale Verkehrsverbindungen für den Personen- und Güterverkehr» zu fördern. Wir gehen davon aus, dass zu den dort (ST 8) erwähnten «Infrastrukturen für die Güterlogistik» auch die Hafenanlagen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt gehören.</p>	Siehe Bemerkungen zuvor, Ziff. 10 / 2. Teil.
17.	VCS	<p><u>Strategischer Entscheid ändern und ergänzen:</u> „<u>Optimale umweltverträgliche Verkehrsverbindungen (...). Die Infrastrukturen für die Güterlogistik ermöglichen optimale und umweltschonende Transportflüsse. Dabei haben der öffentliche Personenverkehr und der schienen- und wassergebundene Güterverkehr erste Priorität.</u> (...)“</p>	Teilweise berücksichtigt. Formulierung wurde ergänzt: „Die Infrastrukturen für die Güterlogistik ermöglichen optimale und umweltschonende Transportflüsse.“ Die Mobilitätsstrategie wird unter ST 11 und 12 behandelt.
ST9 - 10 Natur und Landschaft			
18.	Grüne Partei Basel-Stadt	<p><u>Natur und Landschaft</u> Es ist evident, dass dem öffentlichen Interesse des Natur- und Landschaftsschutzes in einem Stadtkanton flächenmässig nicht dieselbe Bedeutung zukommen kann, wie z.B. in einem Alpenkanton. Dennoch sind auch in unserem Kanton alle Schutzmöglichkeiten auszuloten und wahrzunehmen. Dies umso mehr als der Natur und Landschaft im Kontext der Agglomeration die besondere Funktion zukommt, ein Übermass an Emissionen zu kompensieren und den gestressten Bewohnerinnen Erholung zu bieten.</p>	Z. K. genommen.
		<p>Ein wichtiger planerischer Schritt wurde diesbezüglich mit dem Abschluss des Landschaftspark Wiese im März 2001 vollzogen. Wir bemängeln, dass die dortigen Festlegungen im vorliegenden Richtplan nicht wirklich spürbar Eingang gefunden haben.</p>	Natur- und Landschaftsschutzvorgaben des Landschaftsparks Wiese haben sehr wohl – nach Prüfung auf Richtplanrelevanz – in den Richtplan Eingang gefunden und werden in der nachgeordneten Zonenplanrevision grundeigentümmerverbindlich verankert. Zudem wurde mit dem Erlass die Entwicklungsrichtung zusätzlich betont. S. AI Information und Mitwirkung der Bevölkerung.
		<p>Ausserdem hat der Landschaftspark Wiese für uns Modellcharakter und wir wünschten, dass im Richtplan behördenverbindlich festgelegt wird, für welche weiteren auf dem Kantonsgebiet und ausserhalb liegenden Gebiete analoge Staatsverträge angestrebt werden.</p>	Z. K. genommen.
19.	Solothurn, Kanton	<p>Wir stellen fest, dass die Landwirtschaft in diesen beiden Strategien nicht erwähnt wird. Das Kulturland ist ein wesentlicher Bestandteil der Landschaft. Wir würden es begrüßen, wenn die Strategie ST9 – insbesondere der strategische Entscheid – wie folgt ergänzt würde: „Dadurch wird in regionaler Sichtweise die Strategie der Siedlungsentwicklung nach innen verfolgt und der Druck auf die Landschaft <i>und</i></p>	Berücksichtigt. Die vorgeschlagenen Ergänzungen werden übernommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		<p>das Kulturland in der Region verringert. Durch die Schaffung von zusätzlichen und die Aufwertung von bestehendem attraktivem Wohnraum mit guter Wohnumfeldqualität in Basel-Stadt wird der Siedlungsdruck auf die Landschaft <i>und die Landwirtschaft</i> im Umland verringert und so ein Beitrag zum regionalen Landschaftsschutz <i>und zur Schonung des Kulturlands</i> geleistet.“</p> <p>Aufgrund der veränderten Agrarpolitik des Bundes hat die Bedeutung der Vernetzungsprojekte nach Öko-Qualitätsverordnung seit 1. Januar 2008 nochmals stark zugenommen. Wir möchten deshalb anregen, dieses Instrument für die im Richtplan erwähnten Vernetzungsbedürfnisse aufzuführen (z.B. in ST10).</p> <p>Die Landwirtschaft im Kanton Basel-Stadt ist von den speziellen Bedingungen der Nähe zur Stadt einerseits und zur Landesgrenze andererseits geprägt. Der Richtplan stellt die landschaftspflegerischen und edukativen Funktionen der Landwirtschaft in den Vordergrund, macht aber kaum Aussagen zur produzierenden Landwirtschaft. Vollständig ausgeblendet sind Betriebe mit Standort im Ausland, welche Flächen in Basel-Stadt bewirtschaften (z.B. Intensiv-Gemüsebau). In diesem Bereich sollte der Richtplan ergänzt werden.</p>	<p>Das Stichwort der Vernetzung ist im Strategischen Entscheid ST10 genannt. Ein Hinweis auf die ÖQV erscheint als nicht stufengerecht.</p> <p>In den Planungsgrundsätzen/ Planungsanweisungen zu NL 2.1 ist die Priorisierung klar festgehalten - im Sinn der Anregung: "Das Landwirtschaftsgebiet dient der Erzeugung von Nahrungsmitteln, der Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen, der Pflege der Kulturlandschaft, der ökologischen Vernetzung und – unter Gewährleistung der Produktionsfunktion – der Erholung in der offenen Landschaft."</p> <p>Unklar bleibt, welche Aussagen zum Intensiv-Gemüsebau angeregt werden.</p>
20.	Baier Nico	<p>ST9 Land- schaftsschutz regional</p> <p>Anderes Beispiel ST9, hier soll mittels „Luxuswohnungen“ das Umfeld von Basel geschützt werden. Basel kann aber nicht ein einziges Bruderholz oder Goldhügel werden. Es braucht den richtigen Wohnungsmix zu jedermanns Möglichkeiten. Basel besteht nicht nur aus Kader Personen (die nach ein Paar Jahren eh wieder versetzt werden und ihnen somit Basel relativ egal ist. So nach dem Motto: Basel, Bonn, Bratislava, Barcelona oder Brüssel ich wohnte irgend wo mit B...) sondern wie eingangs erwähnt aus normalen Lohnabhängigen, für die Basel ihr Leben ist. Somit braucht es eine klare Aussage zu zahlbaren Wohnung mit vernünftigen Ausstattung. Die ich im gesamten Richtplan vermisse. Ich lese vor allem von höheren Anforderung an die Wohnungen. Wer soll das bezahlen.</p> <p>Ich möchte dringend darauf hinweisen das Basel auch preiswerter Wohnraum, nicht Luxussaniert, braucht. Somit Schutz von billigem Wohnraum vor Abriss oder Luxussanierung. 4 Zimmerwohnung für 1600.- (100m2) und nicht 2 Zimmerwohnung für 3000.- (150m2). Die Arbeiter und Handwerker, Studenten und Familien die in Basel leben und Arbeiten wollen brauchen Wohnungen die sie sich auch leisten können.</p> <p>Bei Frage der Wohnraum Beschaffung (Preiswerter und gehobener Standart), könnte man auch vermehrt in Bettingen (Goldhügel) und Chrischona bauen und Altliegenschaften sanft sanieren.</p>	<p>Z. K. genommen. Es sind nicht nur Luxuswohnungen, sondern es ist ein zeitgemässes Wohnungsangebot allgemein gemeint. Der Wohnungsmix ist nicht Angelegenheit des kantonalen Richtplans.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
21.	BSLA NWCH	RG Strategischer Entscheid neu: <i>Schaffung</i> von zusätzlichem und <i>Aufwertung</i> von bestehendem attraktivem <i>Wohnraum mit guter Wohnumfeldqualität</i> in Basel-Stadt.	Dies ist die bisherige Formulierung.
22.	CMS	Wir teilen die Auffassung, dass die Schaffung von attraktivem Wohnraum innerhalb der Stadt den Druck auf das Landwirtschaftsgebiet im Umland wegnimmt und einen Beitrag zur Reduktion der Pendlerströme leisten kann. Eine Entwicklung im Bereich des Suchraumes Stadtabschluss Süd wird dieses Ziel unterstützen, auch wenn dadurch bestehendes Landwirtschaftsgebiet überbaut werden soll.	Z. K. genommen.
23.	FDP BS	<i>Zu Natur und Landschaft</i> Der Anspruch auf einen umfassenden Natur- und Landschaftsschutz kann in urbanen Gegenden nur beschränkt erfüllt werden. Die Basler FDP setzt die Priorität und den Schwerpunkt auf die qualitative und quantitative Erhöhung des Angebots an attraktivem Wohnraum sowie auf einen ausreichenden Bestand an Gewerbe- und Wirtschaftsflächen. Dazu gehört auch die Anbindung an ein attraktives Verkehrsnetz. Ein Natur- und Landschaftsschutz ist insoweit aktiv zu bestreiten, als dazu die räumlichen Landreserven im städtischen Umfeld zur Verfügung stehen. Im Übrigen hat der Regierungsrat in diesem Bereich mit geeigneten Mitteln und Massnahmen auf eine regionale Zusammenarbeit und Erfüllung der Ansprüche an einen Natur- und Landschaftsschutz in der Agglomeration hinzuwirken.	Z. K. genommen.
24.	FDP Riehen	<i>Zu Natur und Landschaft</i> Obwohl die FDP Riehen das Hinwirken auf einen umfassenden Natur- und Landschaftsschutz unterstützt, sieht sie andererseits auch die diesem entgegenstehenden Grenzen in urbanen Gegenden. Genau so wichtig ist uns, den Schwerpunkt auf die qualitative und quantitative Erhöhung des Angebots an attraktivem Wohnraum sowie auf einen ausreichenden Bestand an Gewerbeflächen für das Rieher Gewerbe zu setzen. Dazu gehört auch die Anbindung an ein attraktives Verkehrsnetz. Ein Natur- und Landschaftsschutz kann deshalb nur insoweit aktiv bestritten werden, als dazu die räumlichen Landreserven im Umfeld der Gemeinde zur Verfügung stehen.	Z. K. genommen.
25.	Ökostadt Basel	In erster Linie muss aber die Wohnqualität für die Stadt selber stimmen, auch im Sinne einer guten Agglomeration	Dies ist die Stossrichtung dieser Strategie: durch gute Wohn- und Wohnumfeldqualität in ausreichender Quantität den Druck auf die Landschaft zu verringern.
26.	Pro Basel	Natura Im Grundsatz stimmen wir den gemachten Aussagen zu, dass sich mit der Schaffung von zusätzlichem Wohnraum am Siedlungsrand und der Wohnumfeldaufwer-	

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme	
		<p>tion der Siedlungsdruck auf das Umland reduzieren lässt. Dies setzt jedoch voraus, dass die Umlandgemeinden gewillt sind, ihre Freiflächen dauerhaft der Bebauung zu entziehen. Solange diese gemeindeübergreifenden verbindlichen Landschaftsplanungen nicht existieren, muss der Kanton auf der eigenen Fläche für einen ausreichenden Landschaftsschutz sorgen. Wie das Beispiel Stetten-Süd mit der bis an die Landesgrenze gezogenen Bebauung zeigt, darf sich Basel nicht auf die Richtplanung der anderen Gemeinden verlassen. Der Kanton wird nicht die Probleme der anderen Gemeinden lösen können.</p>	<p>Die Richtplanstrategie argumentiert hier marktwirtschaftlich: zusätzliches Angebot in der Stadt verringert die Nachfrage auf dem Land.</p> <p>Der Richtplan macht bzgl. Landschaftsschutz auf Kantonsgebiet einen wichtigen Schritt.</p>	
27.	Stadtteilsekretariat Kleinbasel	<p><i>Anliegen:</i> Zur Reduktion des Siedlungsdruckes auf die Landschaft sind effektive Lenkungsinstrumente einzuführen, welche die Stadt für den MIV weniger gut erreichbar machen.</p> <p><i>Begründung:</i> Als wirksamstes Instrument zur Reduktion des Siedlungsdrucks auf das Land erachten wir nicht die „Verdichtung nach innen“, sondern die Etablierung von Lenkungsinstrumenten, welche die Stadt für den MIV weniger gut erreichbar machen. Dies im ureigensten Interesse der Wohnbevölkerung, um nicht vom MIV der Agglomeration erdrückt zu werden. Im Rahmen des TAB sind entsprechende Strategien und Massnahmen zu erarbeiten und umzusetzen. Zudem sollte Basel-Stadt im Interesse der verbesserten Nachbarschaftsbeziehungen aufhören, sich als exemplarisches Vorbild aufzuspielen.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die Einführung von verkehrslenkenden Massnahmen wie Road Pricing ist durch den Kanton Basel-Stadt nicht im Alleingang möglich. V.a. braucht es dazu auch eine entsprechende Absichtserklärung seitens des Bundes, die bisher nicht vorliegt. In Leitsatz 45 wird die Einführung solcher Massnahmen als langfristiges Ziel aber genannt.</p> <p>No comment.</p>	
ST10 Natur- und Landschaftsschutz auf Kantonsgebiet	28.	BSLA NWCH	<p>RG Natur- und Landschaftsschutz sind hier <i>klarer</i> voneinander <i>zu trennen</i>. Evtl. zwei Kapitel machen. Neu unter dem Kapitel Landschaftsschutz: Ortsspezifische <i>Freiräume</i> sind auch für <i>Freizeit</i> und Erholung <i>zu nutzen</i> und zu entwickeln. <i>Erholungsnutzung</i>. Der Richtplan als ganzes macht zuwenig Aussagen über die Naherholung.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Landschafts- und Naturschutz sind bewusst gemeinsam behandelt, um deren Zusammenhang zu unterstreichen. Teilweise berücksichtigt. Formulierung ergänzt: „Auch innerhalb des Siedlungsgebietes bestehen wertvolle Orte für Natur und Ökologie <u>sowie für die naturbezogene Erholung.</u>“</p>
	29.	Handelskammer beider Basel	<p>„Vernetzung von <innerer> und <äusserer> Landschaft“ Siehe Bemerkungen zu ST 2.</p>	
	30.	Hauseigentümerversand Basel-Stadt	<p>Dass der Natur- und Landschaftsschutz Platz in der Nutzungsplanung finden soll, ist unbestritten. Andererseits stehen die räumlichen Voraussetzungen in einer Stadt und insbesondere dem Stadtkanton Basel einem ausgedehnten Natur- und Landschaftsschutz entgegen. Diese Tatsachen müssen akzeptiert werden, sodass die entsprechenden Schutzmassnahmen hinsichtlich Natur und Landschaft nur</p>	

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>beschränkt möglich sind, wenn die anderen im Richtplan formulierten Ziele nicht relativiert werden sollen. Soll ein Stadtgebiet in der Grössenordnung von Basel für 188'000 Einwohnerinnen und Einwohner mit entsprechendem attraktivem Wohnungsangebot Platz finden, so sind die baulichen und verkehrstechnischen Voraussetzungen zu schaffen. Somit hat der Natur- und Landschaftsschutz auf dem Kantonsgebiet nur beschränkte Bedeutung. Vielmehr sind die Bemühungen für den Natur- und Landschaftsschutz regional zu verstärken, indem die Vorteile einer Stadt in der Grössenordnung von Basel für die Region herausgestrichen und vermehrt beworben werden. Zusammengefasst sind wir der Meinung, dass der Natur- und Landschaftsschutz zwar seinen Platz soll, aber im urbanen Bereich nicht prioritär behandelt werden kann. Er hat gegenüber den Schwerpunkten Wohnen und Wirtschaft zurückzutreten.</p>	<p>Wohnen ist im Richtplan klar als prioritärer Schwerpunkt deklariert; auch die Wirtschaft hat einen hohen Stellenwert.</p>
31.	Ökostadt Basel	<p><i>Natur- und Landschaftsschutz</i> ist sehr wichtig im Stadtgebiet, muss aber bei der Ausscheidung neuer Bebauungsgebiete Vorrang haben, wenn es keine leere Floskel bleiben soll !</p>	<p>Die Anliegen des Natur- und Landschaftsschutzes fliessen in die planerischen Abwägungen zu neuen Siedlungsgebieten ein.</p>
32.	Pro Natura Basel	<p>Wir begrüssen die gemachten Aussagen. Eine der Ursachen für die heutige Umweltproblematik ist die Trennung von Mensch und Natur. Jede Verkleinerung dieses Abstandes ist daher positiv. In ST 10 ist eine solche Verbindung zwischen Mensch und Natur angedeutet. Dies geht für uns in die richtige Richtung. Die Verbindung von Mensch und Natur kann aber unseres Erachtens noch deutlich stärker betont werden.</p>	<p>Z. K. genommen.</p>
33.	Grüne Partei Basel-Stadt	<p>ST11–12 Mobilität <i>Mobilität</i> Das Ziel der Umverteilung des Verkehrs zugunsten von Langsamverkehr und öV spricht uns aus dem Herzen und darf deshalb nicht zum Lippenbekenntnis verkommen. Im Rahmen des strategischen Entscheids sind konkrete Umlagerungsziele in Prozenten ebenso festzulegen wie die Äufnung eines öV-Fonds. Die Behinderungen des öV durch den MIV sind auszuräumen und nicht nur zu reduzieren. Zudem ist im ganzen Richtplan konsequent festzulegen, dass sämtliche Einrichtungen von überlokaler Bedeutung <i>sehr gut</i> mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sein müssen. Wo eine sehr gute Erschliessung fehlt, darf keine solche Einrichtung bewilligt werden.</p> <p>Eine Steigerung des Anteils des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr kann nur durch eine kontinuierliche Verbesserung der Attraktivität von Fussverdingungen sowie durch einen massiven Ausbau des Veloroutennetzes erreicht werden. Dazu müssen namentlich alle Sicherheitslücken geschlossen, für Fussgänger direkte Wege und eine konsequente Priorisierung an Verkehrsampeln und für Fahrräder auf allen Einfallsachsen bis in die Innenstadt durchgehende hindernisfreie Velowe-</p>	<p>ÖV-Fonds: kein Richtplan-Thema.</p> <p>Quantitative Aussagen würden im Richtplan zu weit führen, zudem sind sie politisch äusserst umstritten. S. entsprechende Objektblätter unter M3.</p> <p>Der Platz für hindernisfreie Velowege ist in einer gewachsenen Stadt beschränkt und finanziell nicht tragbar. Es werden</p>

Stellungnahme**Kapitel /Thema****Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag**

ge geschaffen werden. Durch die Steigerung des Langsamverkehrs kann u.a. auch der öV erheblich entlastet werden.

Engpässe auf den Hochleistungsstrassen sind durch betriebliche Massnahmen zu beheben, nicht durch zusätzliche Strassen oder deren Verbreiterung, führen solche doch automatisch zu einer erneuten Zunahme des MIV. Namentlich unverständlich sind angesichts des Ziels der Umlagerung die (kompensationslose) Erweiterung der Osttangente, das Festhalten an Vorhaben wie der Südumfahrung und der Allschwiler Zubringer sowie die Festsetzung des Grundsatzes, wonach Einkaufszentren möglichst in die Nähe von Hochgeschwindigkeitsstrassen zu legen sind.

auf den Routen möglichst Radstreifen markiert oder Routen durch Tempo 30-Zonen geführt.

Zusammengefasst:

Die in ST 11 und ST 12 formulierte Mobilitätsstrategie entspricht der bereits mit dem Verkehrsplan 2001 definierten Position des Regierungsrats. Die Stellungnahmen zum Richtplan zeigen die bekannten, sich diametral entgegengesetzten Positionen.

Der Regierungsrat ist der Auffassung, dass in Basel-Stadt vielfältige Nutzungen auf engstem Raum möglich sein müssen. Der flächenintensive motorisierte Individualverkehr kann nicht die Rolle spielen, die ihm Wirtschafts-, Gewerbe- und Verkehrsverbände für den MIV geben wollen. Andererseits ist der gezielte Ausbau des Strassennetzes, der von den Umweltschutzverbänden und -parteien stark kritisiert wird, auch im Interesse der Einwohnerschaft nötig. Die regierungsrätliche Strategie, die auf einer angebotsorientierten Verkehrsplanung beruht (Verkehrsplan Basel, 2001), ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Basel. Die hier formulierte Mobilitätsstrategie wird beibehalten.

ST11 Ausreichende Kapazitäten des Verkehrssystems

- | | | | |
|-----|--------------------------|---|--|
| 34. | Basel-Landschaft, Kanton | Der Ausbau des ÖV-Anteils an der Gesamtmobilität gemäss ST 11 (S. 23) wird begrüsst. Der geforderte Ausbau der Regio-S-Bahn Basel wird ebenfalls durch den Kanton Basel-Landschaft gewünscht und gefördert. Allerdings stellen wir auch fest, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) im gesamten Richtplan primär als störend, Umwelt beeinträchtigend und als Kostenfaktor wahrgenommen wird. Nach unserer Auffassung hat der MIV auch einen nicht zu vernachlässigenden volkswirtschaftlichen Nutzen, welcher nicht einfach negiert werden darf. Insbesondere sind die Strategien mit Blick auf das Agglomerationsprogramm mit den Nachbarkantonen abzustimmen | Nutzen des MIV wird nirgends bestritten.

Aggloprogramm ist von den Kantonen gemeinsam erarbeitet worden.

Berücksichtigt u. a. durch Ergänzung von ST 1. S. zudem Ausführungen unter Ziff. 103 / 1. Teil. |
| 35. | BastA! | Wir begrüssen es, dass im Richtplan dem Langsamverkehr ausreichend Raum zugebilligt wird. Weiter sollen die Behinderungen des öV durch den MIV reduziert werden. Auch freut es uns, dass der Modalsplit zugunsten des öV verbessert werden soll, obwohl wir klare quantitative Aussagen vermissen. Der strategische Entscheid (ST 11 a) beinhaltet nicht zwingend die Priorisierung des öffentlichen und des Langsamverkehrs. | Z. K. genommen. |

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
36.	BSLA NWCH	RG Aussagen zur <i>Qualität des Aussenraums</i> fehlen.	Nicht berücksichtigt. Wird an anderer Stelle thematisiert (v.a. in ST 5).
37.	FDP BS	<p><i>Zu Mobilität</i></p> <p>Der Regierungsrat will das Verkehrssystem optimieren und an die sich ändernden Bedürfnisse anpassen. Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierten Individualverkehr sowie Güterverkehr und -logistik sollen ausreichende Kapazitäten zur Verfügung haben. Diese an und für sich zu unterstützende Aussage wird relativiert durch die Feststellung, dass die Verkehrsnachfrage verstärkt durch Langsamverkehr und öffentlichen Verkehr befriedigt werden muss. Die Basler FDP bedauert das Ausspielen von individuellem und öffentlichem Verkehr. Sie tritt für eine nüchterne Betrachtung der Wahl der Verkehrsmittel ein. Es soll im Einzelfall geprüft werden, wo der öffentliche Verkehr und wo der Individualverkehr konkret aus- oder auch rückzubauen ist. vehement gegen den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und insbesondere des Langsamverkehrs ein, sofern dieser auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs oder des Güterverkehrs geht.</p> <p>Es ist nichts daran auszusetzen, dass dem Langsamverkehr ausreichend Raum zur Verfügung gestellt werden soll und dass die Behinderungen des öffentlichen Verkehrs durch den motorisierten Individualverkehrs reduziert werden soll. Allerdings müssen auch die nicht zu vernachlässigenden Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs erfüllt werden, weshalb auch das entsprechende Strassennetz zu unterhalten und auszubauen ist. Die Basler FDP kommt denn auch zum Schluss, dass beim privaten Verkehr in erster Linie der fahrende und nicht der ruhende Verkehr marktwirtschaftlich zu lenken ist. Deshalb sind wir der Meinung, dass die Strategie, insgesamt eine Umverteilung des Verkehrs zugunsten von Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr anzustreben, nochmals zu überdenken ist.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. S. Ausführungen zuvor, Ziff. 33 / 2. Teil.</p> <p>Z. K. genommen.</p>
38.	FDP Riehen	<p><i>Zu Mobilität</i></p> <p>Der Regierungsrat will das Verkehrssystem optimieren und an die sich ändernden Bedürfnisse anpassen. Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierten Individualverkehr sowie Güterverkehr und -logistik sollen ausreichende Kapazitäten zur Verfügung haben. Diese an und für sich zu unterstützende Aussage wird relativiert durch die Feststellung, dass die Verkehrsnachfrage verstärkt durch Langsamverkehr und öffentlichen Verkehr befriedigt werden muss. Die FDP Riehen bedauert das Ausspielen von individuellem und öffentlichem Verkehr. Vielmehr sollte im Einzelfall geprüft werden, wo der öffentliche Verkehr und wo der Individualverkehr konkret aus- oder auch rückzubauen ist. Deshalb lehnen wir die generelle Stossrichtung ab, wonach der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und insbesondere des Langsamverkehrs auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs gehen soll, falls dies nötig werden sollte. Wir betonen, dass nichts daran auszusetzen, wenn dem</p>	Nicht berücksichtigt. S. Ausführungen zuvor, Ziff. 33 / 2. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
39.	Handelskammer beider Basel	<p>Langsamverkehr ausreichend Raum zur Verfügung gestellt wird und wenn die Behinderungen des öffentlichen Verkehrs durch den motorisierten Individualverkehrs reduziert werden. Allerdings müssen auch die nicht zu vernachlässigenden Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs erfüllt werden, weshalb auch das entsprechende Strassennetz zu unterhalten und auszubauen ist.</p> <p><i>„Langsamverkehr wird ausreichend Raum zugebilligt. Die Behinderung des öffentlichen Verkehrs durch den motorisierten Individualverkehr wird reduziert... öV-Infrastruktur wird gezielt ausgebaut, ...bestehendes Strassennetz nur für Neuerschliessungen ausgebaut. Insgesamt wird eine Umverteilung des Verkehrs zugunsten von Langsamverkehr und öV angestrebt. ...sich abzeichnenden Kapazitätsprobleme im Güterverkehr werden gelöst, um Verschlechterungen im Personenverkehr zu verhindern. Die bestehenden Infrastrukturen zur Güterlogistik... In der Güterlogistik wird verstärkt mit den Nachbarn in der trinationalen Agglomeration kooperiert mit dem Ziel, in Basel Stadt andere Nutzungen zu ermöglichen.“</i></p> <p>Dieser Entscheid ist geprägt von ideologischen Vorstellungen, welche komplett an der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Realität vorbei zielen und den Standort langfristig gefährden.</p> <p>Der Langsamverkehr steht in der Metropolitanregion Basel an erster Stelle! Der MIV ist offensichtlich nur ein öV-Verhinderer und hat für die Stadt langfristig keinen Nutzen. Die Bereitstellung von Parkraum wird negiert.</p> <p>Der Güterverkehr und die Logistik erfüllen für Gesellschaft und Wirtschaft einen wichtigen Dienst, der aber in der Regierung des Kantons Basel-Stadt offensichtlich nicht wirklich erkannt wird. Glücklicherweise ist dies bei den anderen Leitbranchen nicht der Fall. Die Region Basel soll Logistikstandort Nr. 1 in der Schweiz bleiben. Dafür muss auf Richtplanebene im Kanton Basel-Stadt etwas getan werden und die Verantwortung nicht einfach an die Nachbarn delegiert werden.</p> <p><i>Fazit</i></p> <p>Die strategischen Ziele im Bereich Mobilität sind nicht wirtschaftsfreundlich, sondern ideologisch geprägt. Die Wirtschaft fordert eine gleichwertige Entwicklung der öV und des MIV. Beide Verkehrsträger sind stärker zu gewichten als der Langsamverkehr. Die einzelnen Verkehrsträger sind nicht gegeneinander auszuspielen, sondern sollen sich sinnvoll ergänzen. Güterverkehr und Güterlogistik sind im Rahmen einer Entwicklungsstrategie der Leitbranchen zu fördern. Auf die Mobilitätsbedürfnisse der Wirtschaft ist in der Strategie mit präzisen Aussagen einzugehen (u.a. Parkraum).</p>	Nicht berücksichtigt. S. Ausführungen zuvor, Ziff. 33 / 2. Teil.
40.	Hauseigentümerverband Basel-Stadt	Die Bestrebungen des Regierungsrats sind eindeutig: Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs sowie Einschränkung des privaten Individualverkehrs. Diese Zielvorgaben sollen durch ausreichenden Raum für den Langsamverkehr und den Ausbau der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur erreicht werden. Im	Nicht berücksichtigt. S. Ausführungen zuvor, Ziff. 33 / 2. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>Gegenzug findet ein Ausbau des Strassennetz für den motorisierten Individualverkehr nur für Neuerschliessungen statt. Der Ausbau resp. die Erneuerung des bestehenden Strassennetzes wird nicht geplant.</p> <p>Wir erachten die Stossrichtung in dieser Absolutheit als falsch. Es ist Tatsache und nicht zu leugnen, dass die Attraktivität von Wohnraum stark an die Attraktivität eines Strassennetzes gekoppelt ist. Ohne den Raumansprüchen des privaten Individualverkehrs gerecht zu werden, wird es nicht gelingen, den Wohnraum in Basel-Stadt derart zu gestalten, dass er für Bewohnerinnen und Bewohner wie auch Zuzügerinnen und Zuzüger attraktiv wird oder bleibt.</p>	
41.	IGG / NQV Gundeldingen	<p>Der Teilplan Verkehr des QRP Gundeldingen ist, auch 22 Jahre nach dessen Genehmigung, noch nicht umgesetzt! Die Ziele dieses Teilplans müssen im neuen Richtplan weiterhin festgehalten werden. (nur IGG:) ...und mit dem neu aufgelegten Stadtteil-Richtplan Dreispitz abgeglichen sein.</p>	<p>Anliegen Gundeli im Teil Mobilität berücksichtigt. Nationalstrassen: A2/Abschnitt 7; Gellertdreieck (St.Jakobs-Strasse – Margarethen, Umfahrung Gundeldingen; Kantonsstrassen: Verkehrsentlastung/-beruhigung Gundeldingen). Der behördenverbindliche Quartierrichtplan Gundeldingen wird jetzt themenbezogen erwähnt unter S4.1 Freiraum, a1) Gundeldingen und M2.2 Kantonsstrassen; er ist zudem unter AV Anhang Verzeichnisse unter AV2 Grundlagen für die Richtplanung aufgeführt.</p>
42.	Kulturstadt Jetzt	<p>Widerspruch ST 11 und ST 5 Die Aussagen «Vom Verkehr stark belastete Wohngebiete werden durch neue Verkehrsanlagen entlastet.» (ST 11) und «Das bestehende Strassennetz wird nur für Neuanlagen ausgebaut.» (ST 5) widersprechen sich diametral.</p>	<p>ST 11 ist nicht ganz richtig zitiert. Dort steht: „Bestehende oder sich abzeichnende Kapazitätsengpässe auf Hochleistungsstrassen werden beseitigt, um ein Ausweichen des motorisierten Individualverkehrs auf das Stadtstrassennetz zu verhindern. Ansonsten wird das bestehende Strassennetz nur für Neuerschliessungen ausgebaut.“ Die in ST 5 genannten „neuen Verkehrsanlagen“ sind genau die Kapazitätsausbauten von Hochleistungsstrassen (konkret A2 Abschnitt 7, Osttangente).</p>
43.	Mieterinnen- und Mieter- verband Basel	<p>Wir begrüßen es, dass im Richtplan dem Langsamverkehr ausreichend Raum zugewilligt wird. Weiter sollen die Behinderungen des öV durch den MiV reduziert werden. Auch freut es uns, dass der Modalsplit zugunsten des öV verbessert werden soll, obwohl wir klare quantitative Aussagen vermissen. Der strategische Entscheid (ST 11a) beinhaltet nicht zwingend die Priorisierung des öffentlichen und des Langsamverkehrs. Wir sind der festen Meinung, dass die Wohnqualität erheblich verbessert wird, wenn der MiV reduziert wird. Dieses Ziel (Reduktion MiV) ist unserer Meinung nach für das Stoppen von Abwanderungstrends mindestens so wichtig wie die Schaffung von neuem Wohnraum.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. S. Ausführungen zuvor, Ziff. 33 / 2. Teil.</p> <p>Verkehrslärm und hohe Steuern sind vielgenannte Abwanderungsgründe.</p>
44.	Quartierkoor- dination	<p>Aus der Formulierung des Strategischen Entscheids kann verstanden werden, dass die Umsetzung des Teilplans Verkehr des QRP Gundeldingen gar nicht mehr</p>	<p>S. Ausführungen zuvor, Ziff. 41 / 2. Teil.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
	Gundeldingen	stattfinden soll. Diese Interpretation können wir nicht akzeptieren	
45.	SBB	<p>Im Vergleich zu anderen Vorhaben (z.B. Leistungssteigerung zwischen Basel SBB Personenbahnhof und Pratteln) wird hier dem Regio-S-Bahn Innentunnel (Herzstück) ein zu hoher Stellenwert beigemessen.</p> <p><i>Antrag: Aufzählung ergänzen oder Herzstück weglassen.</i></p>	Berücksichtigt. Die Formulierung wird folgendermassen ergänzt: „Die ÖV-Infrastruktur wird gezielt ausgebaut, ... <u>(Ausbau Regio-S-Bahn inkl. S-Bahn-Herzstück und Leistungssteigerung zwischen Basel SBB und Pratteln, ...)</u> “
46.	Schweizerische Rhein-häfen	Die Aussage ‚In der Güterlogistik wird verstärkt mit den Nachbarn in der trinationalen Agglomeration kooperiert mit dem Ziel, in Basel-Stadt andere Nutzungen zu ermöglichen‘ muss u.E. mit Blick auf den Einbezug der Nachbarkörperschaften (Kt. BL, Landkreis Lörrach, Communauté des trois frontières) vorsichtiger formuliert werden, umso mehr als der Richtplan nicht mit diesen abgestimmt ist.	<p>Nicht berücksichtigt. Wurde von den genannten Nachbarkörperschaften nicht kritisiert.</p> <p>Diese haben zudem Gelegenheit zur Stellungnahme; ausserdem finden grenzüberschreitend bzgl. Häfen Gespräche statt.</p>
47.	Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft, SVS	<p>Mit Genugtuung entnehmen wir im weiteren dem Bereich «Mobilität» (ST 11) die Aussage, dass «die bestehenden Infrastrukturen zur Güterlogistik zur optimalen Verknüpfung der Verkehrsträger» genutzt werden sollen, und stellen befriedigt fest, dass dem Wasserweg als ökologisch sinnvollem Verkehrsträger mit (im Gegensatz zu Strasse und Schiene) noch beträchtlichen freien Kapazitäten die notwendige Bedeutung eingeräumt wird.</p> <p>Auch können wir uns der im selben Abschnitt geäusserten Absicht durchaus anschliessen, in der Güterlogistik verstärkt mit den Nachbarn in der trinationalen Agglomeration zu kooperieren.</p> <p>Fragwürdig erscheint uns dagegen das damit verknüpfte Ziel, «in Basel-Stadt andere Nutzungen zu ermöglichen». So hat etwa der Oberbürgermeister von Weil am Rhein bereits auf eine nur sehr oberflächliche Ideenskizze, auf der dortigen Gemarkung einen trinationalen Hafen zu errichten, begreiflicherweise äusserst heftig reagiert. Derartige Pläne, lärmige oder sonst umgebungsrelevante Nutzungen aus dem Kantonsgebiet auszulagern, um «schonendere» Nutzungen (z. B. Wohnen) zu ermöglichen, dürften auch in Zukunft auf Widerstand der betroffenen ausländischen Regionen stossen.</p> <p>Nicht übersehen werden dürfen auch die rechtlichen Probleme eines «Schweizer Hafens im Ausland». Da ein Beitritt der Schweiz zur EU wohl noch für Jahre nicht absehbar ist, würden Verzollung sowie die unterschiedlichen Vorschriften des Arbeits- und Steuerrecht zu schwer zu überwindenden administrativen Hindernissen führen.</p> <p>Ganz grundsätzlich fordern wir deshalb, dass eine Umwidmung bestehender Hafenflächen erst dann ins Auge gefasst wird, wenn eine trinationale Alternative auch tatsächlich besteht.</p>	<p>Z. K. genommen.</p> <p>Dürfte von der genauen Lage der Häfen im Ausland abhängen.</p> <p>Administrative Fragen sind langfristig lösbar und kein Thema für den Richtplan.</p> <p>Unter anderem kann oder darf ein Richtplan auch entwicklungsfördernde raumrelevante Ideen (Vororientierungen) aufzeigen.</p> <p>Berücksichtigt. Vgl. neue Formulierung in ST 3.</p> <p>Die langfristige Perspektive muss allerdings schon heute</p>

Stellungnahme

formuliert werden, um rechtzeitig die nötigen Planungsschritte einleiten zu können.

- | Kapitel /Thema | Eingabe von | Anregung, Bemerkung, Antrag | Stellungnahme |
|-----------------------|---------------------------|--|--|
| 48. | TCS | <p>Eine einseitige Förderung des ÖV und des Langsamverkehrs zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs ist nicht akzeptabel. Die verschiedenen Verkehrsträger müssen sich sinnvoll ergänzen. Insofern sollen allfällige Behinderungen des öffentlichen Verkehrs nur reduziert ,respektive aufgehoben werden, soweit die räumlichen Verhältnisse dies zulassen und keine weiteren Einschränkungen des MotIV entstehen.</p> | <p>Nicht berücksichtigt. S. Ausführungen zuvor, Ziff. 33 / 2. Teil.</p> <p>Ohne Nachteile für den MIV lassen sich kaum - Behinderungen aufheben. Mit diesen Bedingungen können Behinderungen des ÖV nicht mehr reduziert oder sogar aufgehoben werden.</p> |
| 49. | Verkehrsliga beider Basel | <p>In der Einleitung zu diesem Kapitel wird richtigerweise festgehalten: «Eine gut ausgebaute und effizient betriebene Verkehrsinfrastruktur ist eine Grundvoraussetzung für das Funktionieren von Gesellschaft und Wirtschaft». Weiter wird – ebenfalls zutreffend – auf Grund der einleitend gemachten Bemerkung der Schluss gezogen, dass demnach «das Verkehrssystem » – und hier wird zu Recht explizit ausgeführt, dass darunter alle Verkehrsträger vom Langsamverkehr, über den öffentlichen Verkehr (ÖV) zum motorisierten Individualverkehr (MotIV) bis zum Güterverkehr zu verstehen sind – «ausreichende Kapazitäten zur Verfügung haben» müssen.</p> <p>So trefflich die Analyse in den ersten zweieinhalb Sätzen zusammengefasst ist, so falsch und ideologisch verbrämt wird zum Schluss ohne jegliche Begründung behauptet – und fortan darauf aufgebaut – «die Verkehrsnachfrage » müsse «verstärkt durch Langsamverkehr und ÖV befriedigt werden».</p> <p>Die anschliessenden Strategischen Entscheide schliessen sich dann nahtlos an die bisherige Politik des Kantons Basel-Stadt (Verkehrsplan, Politikplan, etc.) an, die sich dadurch auszeichnet, dass alle Verkehrsträger gefördert werden sollen, mit Ausnahme des MotIV, dessen Umverteilung zugunsten von Langsamverkehr und ÖV angestrebt wird.</p> <p><i>Forderung</i></p> <p>Die Verkehrsliga beider Basel ist dezidiert der Meinung, dass dieser einäugige, allein auf der Verdrängung und Verminderung des MotIV basierende Ansatz weder einer vernünftigen Verkehrspolitik und noch viel weniger einer akzeptablen Wirtschaftspolitik entspricht. Sie fordert vielmehr eine ihrer Verkehrsleistung entsprechende Gleichbehandlung aller Verkehrsträger.</p> | <p>Nicht berücksichtigt. S. Ausführungen zuvor, Ziff. 33 / 2. Teil.</p> <p>Innerhalb der Stadt Basel hat der ÖV einen wesentlich höheren Verkehrsanteil als der MIV.</p> |
| 50. | VCS | <ul style="list-style-type: none"> - Wir unterstützen in aller Form, dass der emissionsarme Langsam- und öffentliche Verkehr verstärkt gefördert werden sollen. Dies nicht nur aus Platzmangel, sonder vor allem wegen der dringend notwendigen Luftreinhaltung und des Lärmschutzes. - Der Strategische Entscheid beinhaltet jedoch nicht die u.E. zwingende Priorisierung des öffentlichen und des Langsamverkehrs. | <p>Nicht berücksichtigt. S. Ausführungen zuvor, Ziff. 33 / 2. Teil.</p> |

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

- Indem wiederum die Erhöhung der Strassenkapazitäten als Massnahme aufgenommen wird, erfolgt eine parallele Förderung des MIV, was die (hier angestrebte) Umverteilung des Verkehrs (Umsteigeeffekt) nachweislich illusorisch macht (Beispiel Nordtangente: seit Eröffnung hat sich der Modalsplit zu Ungunsten des ÖV verschoben, das bedeutet: VCS beider Basel, Stellungnahme kant. Richtplan BS, Seite 5 Rückverlagerung auf die Strasse). Der Ausweichverkehr auf das Stadtstrassennetz ist nicht mit nachfrageorientierten Massnahmen, sondern mit angebotsorientierter Verkehrsplanung zu verhindern. Kapazitätsengpässe müssen in erster Linie mit betrieblichen Massnahmen entschärft werden.
- Beim Güterverkehr ist eine explizite Priorisierung der Verkehrsträger Schiene und Wasser aufzunehmen. Der Kanton verbessert die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr auf Schienen und Wasser (z.B. planerische Sicherstellung von Anschlussgleisen bei grossen Industrie- und Gewerbegebieten bzw. deren entsprechende Ansiedlung in Schienennähe).

Strategischer Entscheid ändern (u.a. Reihenfolge) und ergänzen:

„Insgesamt wird eine Umverteilung des Verkehrs zu Gunsten von Langsamverkehr und ÖV angestrebt. Dem Langsamverkehr wird ausreichend Raum und ein sicheres, direktes und dichtes Wegnetz zugewilligt. Die Behinderungen des ÖV durch den MIV werden ausgeräumt. Die ÖV-Infrastruktur wird prioritär ausgebaut, um den Anteil des ÖV (...) deutlich zu verbessern (S-Bahn-Herzstück, grenzüberschreitende Tramlinien). Bestehende oder sich abzeichnende Kapazitätsengpässe auf Hochleistungsstrassen werden beseitigt, um ein Ausweichen des motorisierten Individualverkehrs auf das Stadtstrassennetz zu verhindern. Ansonsten (...) für Neuerschliessungen ausgebaut. Beim privaten Verkehr verfolgt der Kanton eine angebotsorientierte Verkehrsplanung und reagiert auf Kapazitätsengpässe in erster Linie mit lenkungswirksamen betrieblichen Massnahmen.

(...) Die bestehenden Infrastrukturen zur Güterlogistik werden zur optimalen, umweltverträglichen (Luft, Lärm) Verknüpfung der Verkehrsträger (...) genutzt (vgl. ST8). Priorität haben Wasser und Schiene. (...). Der Kanton verbessert die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr auf Schiene und Wasser.“

Ergänzung i.O. ausser Wortwahl „Wegnetz“, zu ersetzen mit „Netz an Verbindungen“! Grund: beim Veloverkehr sind es nicht nur eigene Wege sondern v.a. Fahrstreifen oder Mischverkehr in verkehrsberuhigten Zonen.

Änderungswunsch politisch nicht realisierbar.

ST 12 Stadtvertrágliches Mobilitätsangebot mit hoher Qualität für Einwohner und Wirtschaft

- | | | | |
|-----|-------------------------------|---|-----------------|
| 51. | Handelskammer
beider Basel | Siehe Bemerkungen ST 11. | |
| 52. | Baier Nico | Beim Verkehr möchte ich auch auf einen Vernünftigen Mix der verschiedenen Verkehrsträger hinweisen. Was hier vermieden werden soll und kann ist der gesamte | Z. K. genommen. |

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>Transit Güterverkehr. Dieser Belastet nur unsere Verkehrsnetze ohne das es etwas für Basel bringt. Der Transit Güterverkehr gehört, soweit er sich nicht vermeiden lässt, auf die Schienen (Das Prinzip der Rollenden Lager sollte vermieden werden da er nur zu Lasten der Allgemeinheit verwirklicht werden kann). Beim Verkehr kann es nicht nur ein Verkehrsträger geben. ÖV und MIV dürfen nicht in Konkurrenz zu einander gesehen werden, sonder als Ergänzung. Auch hier sollte gelten das unnötige Transporte nach Möglichkeiten zu vermeiden sind. Stichwort dezentrale Strukturen soweit Sinnvoll.</p> <p>Beim Langsamverkehr ist zu bedenken das sich der ÖV und der langsam Verkehr sich nicht immer vertragen. Als Beispiel: die grün gelbe Wand am Nachmittag zwischen Schiffflände und Barfüsserplatz (es macht manchmal keinen Spass in der Stadt einzukaufen) oder die Problematik mit den Trangleisen und den Fahrrädern (Sturzfallen).</p>	
53.	Hauseigen-tümerverband Basel-Stadt	<p>Der Priorisierung von Langsamverkehr und ÖV können wir nicht zustimmen, wenn diese - wie bereits erwähnt - zulasten des motorisierten Individualverkehrs geht. Der Förderung des ÖV kann immerhin zugute gehalten werden, dass dadurch ein gewisses Mass an Attraktivitätssteigerung für das Wohnumfeld erreicht werden kann. Dies trifft hingegen nicht oder nur begrenzt auf den Langsamverkehr zu. Im Übrigen können wir auf unsere Ausführungen zu ST 11 verweisen.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. S. Ausführungen zuvor, Ziff. 33 / 2. Teil.</p> <p>Der gesamte Ausbau des MIV-Netzes ging zulasten des LV, womit beim heutigen hohen Anteil an LV-Etappen eine Verlagerung zulasten MIV nur gerechtfertigt ist.</p>
54.	Novartis	<p>ST 11 und ST 12</p> <p>Wir unterstützen die Absicht des Regierungsrats, das Verkehrssystem mit ausreichenden Kapazitäten auszustatten. Dabei müssen praktische Erkenntnisse und Erfahrungen gegenüber ideologischen Überlegungen Vorrang geniessen. Eine dosierte Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs kann nur durch einen vorbehaltlosen und prioritären Ausbau des S- Bahnnetzes ohne die zu kurz gegriffene und wenig visionäre Beschränkung auf das „Herzstück“ gewährleistet werden. Staus und anderweitige Verkehrsprobleme konzentrieren sich in Basel-Stadt nach unserem Wissen auf diejenigen Tageszeiten, zu denen sich die grössten Pendlerströme in die Stadt und wieder aus ihr hinaus bewegen. Eine einseitige angebotsorientierte Verkehrsplanung für den motorisierten Individualverkehr ohne gleichzeitige massive Verbesserung des Angebots und der Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs führt nicht zur erhofften Umverteilung, sondern wirkt sich auf den Unternehmensstandort Basel und generell auf die örtliche Volkswirtschaft kontraproduktiv aus. Die Parkplatzverordnung als überkommenes und auf Restriktion setzendes Planungsinstrument ist ausser Kraft zu setzen oder im Minimum den aktuellen Gegebenheiten bezüglich Quadratmeterzahl pro Arbeitsplatz anzupassen. Die historische Berechnungsgrösse von 30 m² pro Arbeitsplatz ist überaltert - kein privater Arbeitgeber kann derartige Arbeitsplätze anbieten. Es dürfen maximal 15 m² als Durchschnittswert veranschlagt werden.</p>	<p>Berücksichtigt. Formulierung in ST 11 wurde ergänzt: „Die ÖV-Infrastruktur wird gezielt ausgebaut, um den Anteil des ÖV am gesamten Transportaufkommen vor allem im Verkehr mit dem Umland zu verbessern (<u>Ausbau Regio-S-Bahn inkl. S-Bahn-Herzstück und Leistungssteigerung zwischen Basel SBB und Pratteln</u>, grenzüberschreitende Tramlinien).</p> <p>S. Ausführungen zuvor, Ziff. 33 / 2. Teil.</p> <p>Nicht berücksichtigt. Parkplatzverordnung ist nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.</p> <p>Es handelt sich nicht um die Bürofläche je Arbeitsplatz, sondern um die BGF (inkl. Gang, Treppenhäuser, Wände, WC, Kantine etc.).</p>

Auch im Wortlaut des strategischen Entscheids ST 11 fällt schliesslich wiederum

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		auf, dass sich die Ermöglichung anderer Nutzungen in Basel-Stadt auf ST 3 „Aufwertung Rhein und Ufer“ und auf ST 4 „Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner“ beschränkt; von der Wirtschaft ist nicht die Rede, obwohl gerade sie direkt und indirekt das steuerliche Rückgrat des Kantons bildet.	
55.	Stadtteilsekretariat Kleinbasel	<p><i>Anliegen 1:</i> Der Begriff „übergeordnetes Strassennetz“ und das Wort „kurze Wege“ sind generell zu streichen. Der Durchgangsverkehr ist konsequent über das Nationalstrassennetz zu führen. Der übrige Stadtverkehr ist nicht zu kanalisieren. Alle Stadtstrassen sind gleichwertig zu behandeln.</p> <p><i>Begründung:</i> Durch Kanalisierung des Stadtverkehrs werden bestimmte Wohnlagen abgewertet. Durch die Gleichwertigkeit aller Stadtstrassen wird die Verkehrslast auf das gesamte Stadtstrassennetz verteilt. Zudem kommt es nicht darauf an, ob ein Weg kurz ist, sondern, ob er all den allgemein beschriebenen Bedingungen entspricht.</p> <p><i>Anliegen 2:</i> Der „strategische Entscheid ST 12“ ist ferner wie folgt zu ergänzen: „... Der Erhöhung des Anteils ... eingeräumt. <u>Durch intelligente Verkehrskonzepte sind die Voraussetzungen zur Optimierung des Kundenkontakts für das Basler Gewerbe zu schaffen.</u>“</p>	<p>Erscheint nicht sinnvoll.</p> <p>Würde zu mehr Verkehr in den Quartieren führen.</p> <p>Die dadurch ausgelöste Verkehrsabnahme auf den Hauptverkehrsstrassen bringt wenige Vorteile, dafür tendenziell grössere Nachteile in den Quartierstrassen.</p> <p>Nicht berücksichtigt. S. Ausführungen zuvor, Ziff. 33 / 2. Teil. Solche Verkehrskonzepte gehören nicht in einen Richtplan.</p>
56.	TCS	<p>Obwohl die verkehrsgünstige Lage und ein gutes Mobilitätsangebot als wichtige Faktoren der Standortqualität anerkannt werden, widerspricht der «Strategische Entscheid» dieser richtigen Erkenntnis diametral.</p> <p>Wie bereits im Abschnitt «Grundsätzliches» festgehalten, bedarf es einer bedürfnisorientierten Verkehrsplanung. Sämtliche Verkehrsträger müssen deshalb optimal ausgestaltet werden. Die Kanalisierung des MotIV alleine «auf dem übergeordneten Strassennetz» ist schlicht nicht machbar und realitätsfremd. Es braucht auch innerstädtische, verkehrsorientierte Strassen, welche imstande sind, den Binnenverkehr zu bewältigen. Eine einseitige Fokussierung auf den ÖV und den Langsamverkehr löst bestehende Verkehrsprobleme nicht, sondern spitzt diese nur noch mehr zu. Die vorgesehene weitere, zum Teil massive Einschränkung des MotIV kommt darüber hinaus einer Bevormundung der Bevölkerung gleich und verschlechtert die propagierten Standortqualitäten erheblich.</p> <p>Wir fordern eine gleichwertige Entwicklung von ÖV und MotIV. Diese beiden Verkehrsträger sind deutlich stärker zu gewichten als der Langsamverkehr.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. S. Ausführungen zuvor, Ziff. 33 / 2. Teil.</p>
57.	VCS	<p>Wir unterstützen den Strategischen Entscheid <i>mit nachstehenden Änderungen und Ergänzungen:</i> „Das Mobilitätsbedürfnis (...) auf dem übergeordneten Strassennetz ermöglicht eine (...) Minimierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs. <u>Entlastete Strassenräume werden einer anderen Nutzung (Rückbau, Wohnumfeldaufwertung, wohnverträgliche Verkehrsregimes) zugeführt.</u> Eine bessere Verknüpfung</p>	<p>Nicht berücksichtigt. S. Ausführungen zuvor, Ziff. 33 / 2. Teil.</p>

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern wird prioritär angestrebt. Der Erhöhung des Anteils von Langsamverkehr und ÖV wird Priorität eingeräumt um 10 Prozentpunkte erhöht.

58.

Verkehrsliga
beider Basel

Auch in diesem Kapitel werden einleitend zutreffende Bemerkungen gemacht und festgehalten, dass «ein gutes Mobilitätsangebot innerhalb des Kantons, mit dem Umland sowie im überregionalen und internationalen Verkehr wichtige Faktoren der Standortqualität» seien.

Im Strategischen Entscheid zeigt sich dann allerdings das wahre Gesicht, die als sehr widersprüchlich, ja sogar als paradox zu bezeichnende Gesinnung hinter dem Richtplan, indem lapidar stipuliert wird: «Das Mobilitätsbedürfnis von Bevölkerung und Wirtschaft wird durch angebotsorientierte Verkehrsplanung befriedigt, damit keine zusätzlichen Belastungen ausgelöst werden.»

Dialektisch raffiniert wird der Eindruck erweckt, es gehe darum – wie in einer liberalen Gesellschaft üblich – «Bedürfnisse» zu befriedigen. Doch im gleichen Satz werden diese Hoffnungen zunichte gemacht und behauptet, die Mobilitätsbedürfnisse würden mit einer «angebotsorientierten Verkehrspolitik befriedigt». Diese im Kanton schon lange gepflegte, angebotsorientierte Verkehrspolitik zeichnet sich aber eben gerade dadurch aus, dass sie sich NICHT an Bedürfnissen ausrichtet, sondern ohne Berücksichtigung derselben einfach das Angebot definiert. Es ist demnach absolut irreführend zu behaupten, die zweifellos vorhandenen «Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft» würden «befriedigt».

Die ebenfalls im Strategischen Entscheid aufgeführten Bestrebungen für eine «bessere Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern » hingegen, unterstützt die Verkehrsliga beider Basel vollumfänglich.

Der «Kantonale Richtplan» stützt sich in seiner Ausrichtung einseitig auf die Verminderung des Motiv ab. Er vernachlässigt dabei die Bedürfnisse der Wirtschaft und breiter Bevölkerungskreise, die zur Erhaltung ihrer Berufs- und Einkommenschancen auf ein funktionierendes Strassenverkehrsnetz angewiesen sind. Die Prosperität des Wirtschaftsstandortes Basel und der damit verbundene Wohlstand für die Bevölkerung wird durch diese einseitige Optik gefährdet.

Forderung

Die Verkehrsliga beider Basel fordert eine Abkehr von der einäugigen «angebotsorientierten Verkehrspolitik», welche ausschliesslich darauf abzielt, den Motiv zu verdrängen und zu reduzieren.

Sie setzt sich vielmehr für eine Verkehrspolitik ein, welche die nachfolgenden Aspekte im Interesse der Nachhaltigkeit gleichermassen berücksichtigt

- Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Gesellschaft und der Wirtschaft durch Ausbau der Infrastruktur bei sämtlichen Verkehrsträger, wo eine Nachfrage nachgewiesen ist,
- Klare raumplanerische Definition, auf welchen innerstädtischen und stadtanrenzenden Verkehrsachsen welche Verkehrsträger wie priorisiert werden sol-

Nicht berücksichtigt. S. Ausführungen zuvor, Ziff. 33 / 2. Teil.

Da die Nachfrage, neben dem Preis, vom Angebot und dessen Qualität abhängt, kann die Nachfrage vorher nur abgeschätzt werden, wenn gewisse Angebotskonzepte unterstellt werden.

Da geht es z.T um betriebliche Fragen, die nicht Thema des Richtplans sind.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	
		len, - Förderung der Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger durch attraktive Angebote, welche das vielzitierte «Umsteigen» begünstigen.	Autofahrer/innen zum Umsteigen auf den ÖV zu bewegen, bedingt attraktive Umsteigepunkte, attraktive Verbindungen mit dem ÖV (schnell und pünktlich) sowie knappes bzw. teures Parkplatzangebot am Ziel.
ST13 Wasserversorgung			
59.	Basel-Landschaft, Kanton	Die Strategie 13 befasst sich nur mit der Trinkwasserversorgung und geht auf die Sicherung ausreichender Entsorgungsmöglichkeiten (vor allem im Bereich Aushub sowie Bauabfälle/Inertstoffe) mit keinem Wort ein. Gerade weil diese Aufgaben auf Kantonsgebiet Basel-Stadt nicht selbständig gelöst werden können, müsste der Sicherung angemessener Entsorgungsmöglichkeiten in enger Zusammenarbeit mit den Nachbarn mehr Stellenwert eingeräumt werden.	Berücksichtigt. Durch die ergänzte Formulierung in ST 1: <u>„Massnahmen und Entscheide, die übergeordnete regionale Interessen tangieren (z.B. in den Bereichen Siedlungs- und Landschaftsentwicklung, Verkehrssystem, Gesundheit, Bildung und Kultur) werden in enger Zusammenarbeit mit den Nachbarn, speziell mit dem Kanton Basel-Landschaft, getroffen.“</u> wird die regionale Dimension von Ver- und Entsorgung deutlich gemacht.
60.	Grüne Partei Basel-Stadt	<i>Ver- und Entsorgung</i> Hier fehlen strategische Entscheide zur umweltschonenden Entsorgung von Abfällen bzw. Recyclingmaterial durch Gemeinwesen und Private sowie zur umweltverträglichen Versorgung von Gewerbe und Industrie mit den von ihnen benötigten Waren. Letzteres Ziel ist durch Vereinbarungen mit der Privatwirtschaft anzustreben (z.B. Verpflichtung der Grossverteiler zur Ausrüstung aller anliefernden Lastwagen mit Partikelfiltern).	Nicht berücksichtigt. Fragen zur umweltschonenden Entsorgung werden nicht mit dem Raumplanungsinstrument Richtplan beantwortet.
61.	Ökostadt Basel	Wir schätzen die nachhaltige Form der Basler Trinkwassergewinnung sehr. Aber wir verlangen, dass die Kosten notwendiger teurer Filter durch die Verursacher der Verunreinigungen (meist die Betreiber von Deponien und deren Rechtsnachfolger) bezahlt werden und nicht auf die Konsumenten abgewälzt werden dürfen !	Z. K. genommen. Nicht Thema der Richtplan-Strategie.
62.	Pro Natura Basel	Das Bekenntnis des Kantons zur naturnahen Trinkwassergewinnung in den Langen Erlen und damit zum Erhalt der ökologisch wertvollen Wasserstellen begrüßen wir ebenfalls. Mit der Abstimmung zwischen Trinkwassergewinnung und ökologischer Aufwertung sind wir einverstanden. Ein auf wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhendes sachliches Vorgehen sollte, zusammen mit dem Verständnis der Beteiligten für die Bedürfnisse der jeweils anderen Seite, eine erfolgreiche Verbindung zwischen Naturschutz und Trinkwassergewinnung möglich machen.	Z. K. genommen.

Fehlende Strategien

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
63.	Kulturstadt Jetzt	<i>Stadtentwicklung</i> Wir vermissen bei den übergeordneten Aspekten eine grundsätzliche Aussage über eine Neuausrichtung der Stadt Basel vom heute monozentrischen Stadtmodell hin zu einem polyzentrischen resp. zu einem Modell mit Hauptzentrum und markanten Nebenzentren. Die Festlegung von siedlungsstrukturellen Schwerpunkten (an Bahnhöfen) kann nicht genügen.	Nicht berücksichtigt. Eine grundsätzliche Veränderung des heutigen funktionalen Gefüges in der Stadt wird nicht angestrebt.
64.	Kulturstadt Jetzt	<i>Quartierentwicklung</i> Die Bedeutung der Quartiere und die zu ergreifenden Entwicklungsschritte kommen in den Strategien und im Richtplan insgesamt zu kurz oder sind zu beliebig formuliert. Vergleichbar dem Stellenwert der Familie als «gesellschaftliche Zelle» ist die Bedeutung der Quartiere für die Stadt. Dass die anzustrebenden Qualitäten kaum in einem Plan 1:25'000 eingezeichnet werden können ist uns klar, doch wäre analog der Richtplanaussage «Vorzugsgebiete der Entdichtung» auch eine Festlegung möglich «Vorzugsgebiete mit sozialräumlichem Entwicklungsbedarf» oder «Quartiere mit Stabilisierungsbedarf».	Nicht berücksichtigt. Das Thema Quartierentwicklung wird neu in der Einleitung unter E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans („Das Thema der <i>integralen Stadtentwicklung...</i> “) und im Anhang AM Aktuelle Situation und Entwicklungstendenzen, AM1.5.3 Integrale Stadtentwicklung, behandelt.
K Konzeptkarten			
65.	Handelskammer beider Basel	Mit den Grundzügen der räumlichen Entwicklung sind wir mehrheitlich einverstanden. Allenfalls sind diejenigen Gebiete bei denen keine Entwicklung stattfinden soll, auch in der Legende zu erfassen. Es sind dann nicht einfach weisse Flecken. Positiv beurteilen wir den Einbezug des Umlandes.	Nicht berücksichtigt. Ein entsprechender Legendeneintrag erübrigt sich, da sich dazu im Text Erläuterungen finden.
66.	Regionalverband Hochrhein- Bodensee	Die Konzeptkarten geben einen sehr guten Überblick zur Freiraumentwicklung in enger Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung in Basel und Umgebung wieder. Bei der Umsetzung der Gebiete mit Entwicklungspotenzial sowie der Schwerpunkte städtebaulicher Entwicklung ist das räumliche Umfeld zu beachten (z.B. Entwicklung des Birsfelder Hafens in Nachbarschaft zur Wohnbebauung in Grenzach, Nutzungskonflikt Hafen Basel Nord zur Wohnbebauung in Weil am Rhein-Friedlingen).	Z. K. genommen.
K1 Dynamik der Siedlungsentwicklung in Basel und Umgebung			
67.	IGG / NQV Gundeldingen	Das Gebiet um den Bahnhof SBB ist als Schwerpunkt städtebaulicher Entwicklung und das gesamte Gundeldingerquartier als Gebiet mit (nur IGG: grossem wohnungsbaulichem wie auch gewerblichem) Entwicklungspotential zu kennzeichnen. Dreispitz und Areal Wolf sind Schwerpunkte der städtebaulichen Entwicklung, die im Gundeldingerquartier liegen oder unmittelbar daran angrenzen. Das übrige Gebiet des Gundeli ist von diesen Entwicklungen, die eine städtebauliche Dynamik	Titel neu: Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Basel und Umgebung Teilweise berücksichtigt. Der bahnhofsseitige Teil von Gundeldingen sowie Bahnhof SBB und Umgebung selbst wurden neu als „Gebiet mit Entwicklungspotenzial“ gekennzeichnet.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		bewirken, erheblich beeinflusst. Die Schwerpunkte Areal Wolf und Dreispitz haben direkten Einfluss auf die Entwicklung des Gundeldinger Quartiers, negative Auswirkungen lassen sich nur durch eine umsichtige Planung und planerische Vernetzung vermeiden. Mit der Aufnahme des Gebietes als Schwerpunktgebiet in den nächsten Politikplan kann dafür Rechnung getragen werden.	
68.	Novartis	Karte 1 und Karte 3 Unseres Erachtens sollte die „mögliche Verbindung öffentlicher Verkehr“ zwischen St. Johann und Kleinhüningen/Horburgquartier mit Blick auf den Planungshorizont eines Richtplans weiter nördlich eingezeichnet werden („Nordbogen“). Im Übrigen begrüßen wir es sehr, dass die raumplanerischen Überlegungen in diesem Punkt ausdrücklich nicht an den Kantons- und Landesgrenzen halt machen.	Berücksichtigt. Die Signatur „mögliche Verbindung öffentlicher Verkehr“ wurde ersetzt durch „Öffentlicher Verkehr: Kapazitätserweiterung“. Hier erscheinen auch die Varianten.
69.	Pro Natura Basel	Als Konsequenz aus unserer Ablehnung der neuen Siedlungsgebiete beantragen wir auch hier, diese Gebiete aus der Karte zu streichen.	Nicht berücksichtigt. S. Ausführungen zu neuen Siedlungsgebieten, v. a. ab S1.1.
70.	Quartierkoordination Gundeldingen	Die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof SBB mit neuen Bebauungsflächen ist im Entstehen. Dreispitz und Areal Wolf sind Schwerpunkte der städtebaulichen Entwicklung, die im Gundeldingerquartier liegen oder unmittelbar daran angrenzen. Das übrige Gebiet des Gundeli ist von diesen Entwicklungen, die eine städtebauliche Dynamik bewirken, erheblich beeinflusst. Das ganze Quartier ist als Gebiet mit Entwicklungspotential zu kennzeichnen. Es braucht vertiefte Untersuchungen für Massnahmen zum Vermeiden von negativen Auswirkungen der Entwicklungen im Dreispitz und dem Areal Wolf sowie Massnahmen für die Nutzung von Synergien für eine nachhaltige Steigerung der Lebens- und Wohnqualität im gesamten Gundeldingerquartier.	Teilweise berücksichtigt. S. Ausführungen zuvor, Ziff. 67 / 2. Teil.
71.	SBB	Basierend auf unserer Bemerkung zur ST 7 (Siedlung – Wirtschaft) sowie den Erläuterungen bei den einzelnen Objektblättern (siehe unten unter Punkt 3) ist auf die Kennzeichnung der Bahnbetriebsareale von Basel SBB GB als Schwerpunkt städtebaulicher Entwicklung zu verzichten. Mangels konkreter Planungen sind zumindest die Haltestelle Breite/Solitude, allenfalls auch Morgartenring lediglich als mögliche Vorhaben zu bezeichnen. Andererseits ist die Bedarfshaltestelle «Basel St. Jakob» nachzutragen. <i>Antrag: Karten bzw. deren Legenden entsprechend korrigieren.</i>	Teilweise berücksichtigt. Das Areal Güterbahnhof Wolf wurde von „Schwerpunkt städtebaulicher Entwicklung“ zu „Gebiet mit Entwicklungspotenzial“ zurückgestuft. Nicht berücksichtigt. „Vororientierung“ im Objektblatt gibt den Charakter wieder. Nicht berücksichtigt. Bedarfshaltestelle Basel St. Jakob ist nicht als vollwertige Haltestelle vorgesehen.

K2 Freiraumentwicklung und -vernetzung

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
72.	Basel-Landschaft, Kanton	Gemäss Freiraumkonzept Dreispitz sind innerhalb des Gebiets Dreispitz überörtliche Freiräume und Vernetzungachsen vorgesehen. Diese fehlen in der Karte.	Berücksichtigt. Vernetzungssachse in SW-NE-Richtung wurde eingetragen.
73.	BSLA NWCH	RG Der Siedlungsentwicklung (Karte1) wird eine mögliche Dynamik vorausgesagt. Diese <i>Dynamik</i> darf bei der <i>Freiraumentwicklung</i> keineswegs fehlen, weil sonst - wie satzsam bekannt - die Freiraumentwicklung der Siedlungsentwicklung hinterhinkt. Wir erachten den Ansatz als falsch, dem Freiraum kein Potential zuzuweisen. (z.B. Verbindung Bruderholz - Brüglingen)	Berücksichtigt. Nachdem „Dynamik“ und „Entwicklung“ Synonyme sind, ist „Dynamik der (Siedlungs- oder Freiraum)entwicklung“ eine unnötige Verdoppelung. Entsprechend wurde der Titel von Karte 1 in „Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Basel und Umgebung“ geändert.
74.	CVP BS IGG / NQV	/ Wesentliche Vernetzungskorridore fehlen in der Karte! So sind die Fliessgewässer Birsig, Bachgraben und Wiese wichtige Orte der Vernetzung und müssen mittelfristig geöffnet werden. Ebensolches gilt auch für die Bahnareale; bei diesen kann eine Freiraumentwicklung auch durch partielle Überdeckungen (CentralParkBasel) erfolgen.	Nicht berücksichtigt. Die Funktion von Birs und Wiese, der wesentlichen Vernetzungskorridore, ist durch Pfeile angedeutet. Der Birsig und der Bachgraben spielen im Stadtkanton als Vernetzungskorridore eine untergeordnete Rolle, weil sie mehrheitlich oder gar vollständig eingedolt sind. Insbesondere der Bachgraben kann höchstens innerhalb eines kleinen Bereichs offen geführt werden. Nicht berücksichtigt. Dies sind rein ökologische Vernetzungskorridore, in der Karte sollen aber Korridore ausgewiesen werden, die sowohl ökologisch als auch für die Erholung der Bevölkerung bedeutend sind (vgl. Text).
75.	IGG / NQV	Die Freiräume im Gundeldingerquartier entlang der Meret Oppenheim-Strasse sowie eine bessere Vernetzung der Fuss- und Veloverbindungen beidseits des Bahnhofareals fehlen in der Karte.	Nicht berücksichtigt. Die genannten Freiräume sind im Massstab der Konzeptkarten nicht darstellbar.
76.	IG Rheinbogen	<i>Korridore zur Freiraumvernetzung</i> Diese sind offenbar vorhanden, jedoch – speziell an Ufern nördlich der Dreirosenbrücke – noch kaum genutzt. Es fehlt gewiss an Attraktivität: sie sind zwar am Wasser, doch (zu)lang, schlecht signalisiert, in Sackgassen unterteilt (durch Hafeneinfahrt und Logistik-Areale); sie haben wenig Türen mit unsicheren Öffnungszeiten; sie werden folglich selten wiederholt genutzt und bleiben damit für die fluktuierende Bevölkerung von Basel Nord praktisch unbekannt. S. Pleite am 3Ländereck, <i>baz</i> vom 31. Jan. 2008 Die <i>IG Rheinbogen</i> will Hafen- und Zoll-Hindernisse mit Solarfähren umfahren sowie attraktive Punkte an Ufern der Regio zu Perlenketten verbinden und damit die Leute m Dreiland, samt deren Kultur-, Natur- und Wirtschaftsräume, einander näher bringen. Unser Verein hat letztes Jahr aus eigener Kraft einen sonntagnachmittäglichen Solar- Fährdienst zwischen dem Dreiländereck und der Dreiländerbrücke mit Erfolg betrieben.	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<i>Die IG Rheinbogen möchte diese Dienste dieses Jahr ausbauen, resp. weiterführen; sie ist dabei aber auf weitere Genehmigungen und Unterstützungen angewiesen.</i>	
77.	Novartis	Karte 2 und Karte 3 Der Park auf der Südseite des Campus-Areals St. Johann ist als Grün- und Freiraum gekennzeichnet. Es handelt sich indessen aktuell und künftig um Privatreal. Die Massstäblichkeit der Karte würde es unseres Erachtens auch erlauben, die zur Überbauung vorgesehene Fläche am Brückenkopf auszunehmen und nicht grün einzufärben.	Berücksichtigt. Der Park im Campus-Areal sowie der Brückenkopf sind nicht mehr als Grün- und Freiraum eingezeichnet.
78.	Pro Natura Basel	Karte 2 Wir begrüßen die Darstellung der Korridore zur Freiraumvernetzung generell sehr. Als Korridore sehr wichtig sind auch die Bahnlinien, sie sind in der Karte 2 jedoch nicht als Korridore ausgewiesen. Es ist zwischen „Korridor zur Freiraumvernetzung“ (RPE Karte 2, S. 28) und „Ökologischem Vernetzungskorridor“ (RPE, S. 118) zu unterscheiden. Wir beantragen daher, die ökologischen Vernetzungskorridore auch in Karte 2 sowie in der Gesamtkarte einzutragen. Auf der Karte 2 wurde der wichtige Vernetzungskorridor zwischen Tüllinger Berg und Dinkelberg nicht eingezeichnet. Wir beantragen daher, diesen Korridor in die Karte 2 aufzunehmen. Der in der Gesamtkarte eingezeichnete Siedlungstrenngürtel zwischen Riehen und Lössach-Stetten reicht hierfür nicht aus, da der Siedlungstrenngürtel, je nach seiner Nutzungsart, die Funktion eines Vernetzungskorridors nicht erfüllen kann. Im Text zur Karte 2 wird für die Vernetzung der Freiräume das Schlagwort der „Grünen Finger“ verwendet. Wie wir bereits in Kapitel 1.3 hingewiesen haben, sind „Grüne Finger“ nicht genug, da sie nur Sackgassen bilden. Tier- und Pflanzenarten müssen durch Basel hindurchwandern, sodass Pro Natura Basel das Konzept der „Grünen Adern durch Basel“ verfolgt und den RR auffordert, durchgehende Ausbreitungssachsen zu erhalten und neu zu schaffen. Im Freiraumkonzept Basel sind Vernetzungskorridore durch die Stadt aufgeführt. Dieses Konzept ist eine interne Weisung des Baudepartements mit dem Ziel, seine Aussagen in der Richt- und Zonenplanung umzusetzen. Wichtige Korridore im Freiraumkonzept (z.B. Birsig – Zolli – Elisabethenanlage – St. Alban – Rhein oder Dorenbach – Schützenmattpark – St. Johanns-Park) sind jedoch nicht in den Richtplan überführt worden. Wir beantragen daher, die Vernetzungskorridore aus dem Freiraumkonzept in den Richtplan zu überführen. Vernetzungskorridore durch die Stadt sind sicherzustellen. Wo öffentliche Frei- und Grünräume zur Vervollständigung der Korridore nicht zur Verfügung stehen, können Anreiz-Finanzierungen auch für privates Grün eine wichtige Hilfe sein.	Nicht berücksichtigt. In den Konzeptkarten geht es darum, ökologisch <u>und</u> erholungsrelevante Korridore zu bezeichnen. Berücksichtigt. Korridor wurde eingezeichnet. Berücksichtigt. Der Text zu Karte 2 wurde ergänzt: „...sind lebenswichtig für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten. Dabei reichen „Grüne Finger“, die in der Stadt enden, nicht aus; es müssen v.a. für Trockenheit und Wärme liebende Arten durchgehende Korridore durch das Stadtgebiet bestehen („grüne Adern“). ...“ Nicht berücksichtigt. In den Konzeptkarten zum Richtplan geht es v.a. darum, die Einbindung des Kantons in den regionalen Kontext zu illustrieren. Die Aussagen des Freiraumkonzepts als Instrument des Baudepartementes für die „Kommune“ Basel bleiben gültig. Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		Der Alleenplan ist ebenfalls in den Richtplan aufzunehmen. Seine Bäume bilden grüne Korridore durch die Stadt, zumindest für Vogelarten und gut flugfähige Insekten.	Nicht berücksichtigt. Alleenplan ist kommunales Planungsinstrument.
		Räume für die Freiraumvernetzung werden oft auch als ökologische Vernetzungskorridore bezeichnet. Das sind sie aber meist nicht. Ökologische Korridore müssen in der Lage sein, vielen Tier- und Pflanzenarten eine Wanderung zu ermöglichen. Dementsprechend muss der Korridor auch gestaltet sein. Das Pflanzen von Bäumen reicht nicht aus, damit eine Freiraumvernetzung auch die Funktion eines ökologischen Korridors übernimmt.	Z. K. genommen.
79.	Quartierkoordination Gundeldingen	In der Karte sind auch Potentiale für die zukünftige Entwicklung von Grün- und Freiräumen dargestellt. Im Gundeli sind die wichtigen Potentiale im Bereich des Bahnareals des Bahnhofs SBB weggelassen. Dies betrifft mögliche Grünanlagen auf einer partiellen Überdeckung der Bahnanlagen (z.B. Idee <i>CentralParkBasel</i>), die Freiräume entlang der Meret Oppenheim-Strasse sowie eine bessere Vernetzung der Fuss- und Veloverbindungen beidseits des Bahnhofareals.	Nicht berücksichtigt. Weiterverfolgung Idee „Central Park“ ist abhängig von Rahmenplanung SBB. Freiräume entlang der Meret Oppenheim-Strasse sind im Massstab der Konzeptkarten nicht darstellbar.
80.	SBB	Die Bezeichnung des Areals Walkeweg/Lokdepot als städtischen Grün- und Freiraum können wir nicht unterstützen. Aufgrund des Planmassstabes ist nicht festzustellen, ob effektiv Flächen der SBB von dieser planerischen Festsetzung betroffen sind. Eine allfällige Erweiterung der Bahnanlagen darf nicht gefährdet werden. <i>Antrag: Karten bzw. deren Legenden entsprechend korrigieren.</i>	SBB-Areal ist nicht betroffen.
K3 Die Grundzüge der räumlichen Entwicklung (Synthese)			
81.	IGG / NQV Gundeldingen	In dieser Karte werden die oben geschilderten Mängel nochmals besonders deutlich! In der Karte fehlen zudem Korridore für eine Vernetzung der Räume beidseitig des Bahnhofareals.	S. Bemerkungen zu den Konzeptkarten zuvor.
82.	Pro Basel	Die Karte 3 ist eine Synthese zwischen den Karten 1 und 2 und soll die Vereinbarkeit zwischen der städtebaulichen Entwicklung und dem Erhalt und der Verbesserung der Freiraumqualitäten zeigen. Dies trifft nur teilweise zu. Würde man unsere obigen Ergänzungsanträge (Korridore unter 2.2.2) beachten, ergäben sich Konflikte zwischen Bebauung und Freiräume. Diese Nutzungskonflikte sind jedoch sichtbar zu machen und nicht durch das Nichtaufnehmen von Konflikt verursachenden Korridoren zu verschweigen. Es sind Lösungen zu suchen, wie die Ansprüche von Siedlungsentwicklung und Freiräumen auch hier (Korridore entlang von Bahnanla-	Teilweise berücksichtigt. S. Ausführungen zuvor, Ziff. 78 / 2. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme	
		gen, Korridor zwischen Tüllinger und Dinkelberg, Grüne Achsen durch die Stadt) gleichermassen berücksichtigt werden können.		
83.	Quartierkoordination Gundeldingen	In der Karte fehlen Korridore für eine Vernetzung der Räume beidseitig des Bahnhofareals	S. Bemerkungen zu den Konzeptkarten zuvor.	
84.	Novartis	s. Karte 1 / s. Karte 2		
85.	SBB	Die zu den Konzeptkarten 1 und 2 gemachten Aussagen gelten sinngemäss auch für die Konzeptkarte 3. <i>Antrag: Karten bzw. deren Legenden entsprechend korrigieren.</i>	S. Bemerkungen zu den Konzeptkarten zuvor.	
86.	Stadtteilsekretariat Kleinbasel	<i>Anliegen:</i> Der Text ist wie folgt zu konkretisieren: „... Es bleibt Frei-Raum für ... lebenswichtige Elemente der Stadtlandschaft. <u>Die Vernetzung von Parkanlagen, Plätzen und wichtigen öffentlichen Einrichtungen (Schulen, Kindergärten, Tagesstätten, ...) durch sichere Wege für Alt und Jung, zu Fuss und per Velo, wird in Nahbereichen prioritär angestrebt. ...</u> <i>Begründung / wichtiger Grundsatz:</i> Es braucht Bewegungs- und Lernraum für Kinder in der Stadt (damit Wohnen in der Stadt die bessere Alternative für Familien ist). Kinder dürfen nicht in Hinterhofreservate eingesperrt werden. Siehe auch Nationalfondsstudie von Marco Hüttenmoser zum Thema: Die Entwicklung der Kinder wird nachhaltig beeinträchtigt, wenn sie den öffentlichen Raum nicht erkunden und erobern können.	Nicht berücksichtigt. Entspricht nicht dem Abstraktionsniveau der Konzeptkarten und der zugehörigen Texte.	
87.	Objektblätter S Siedlung Allgemeines Zusammenfassungen /	Bund (UVEK; ARE)	Der Bereich Siedlung ist im Richtplan - den speziellen Themen eines ausgesprochenen Stadtkantons angepasst - ausgezeichnet behandelt. Insbesondere die klare Strategie bezüglich Siedlungsentwicklung nach Innen, der sorgfältige Umgang mit gezielten Siedlungserweiterungen und die Beschäftigung mit Fragen der Siedlungsqualität vermögen zu überzeugen. Im Hinblick auf die Prüfung und Genehmigung durch den Bund noch ein Verbesserungsbedarf besteht hingegen bei den Festlegungen zu den verkehrsintensiven Einrichtungen. Im Zusammenhang mit den Arbeiten zur Aufhebung der Lex Koller hat eine vom Bundesamt für Wohnungswesen (BWO) in Auftrag gegebene Studie (Fahrländer	Z. K. genommen. S. S3.1 Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen Das Thema wurde anlässlich der Stellungnahme des Kantons zur Aufhebung der Lex Koller in Basel-Stadt erörtert.

Kapitel /Thema**Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag**

Partner, Aufhebung der Lex Koller: Analyse der Auswirkungen aus ökonomischer Sicht, März 2008, publiziert unter www.bwo.admin.ch, Dokumentation >> Publikationen >> Forschungsberichte) gezeigt, dass auch in den Kernstädten der grossen Agglomerationen ein gewisser Druck auf den Wohnungsmarkt durch die Zweitwohnungsnachfrage besteht. Aus Sicht des Bundes wäre es sehr interessant, wenn sich der Kanton Basel-Stadt dieser Thematik annehmen und einen möglichen Handlungsbedarf abklären würde, falls dies nicht schon geschehen ist (nicht zwingend im Richtplan im Hinblick auf die Prüfung und Genehmigung; dieser Abschnitt ist als Anregung zu verstehen).

Für städtische Gebiete wie den Kanton Basel-Stadt ist das Thema Zweitwohnungen unproblematisch, wie die Zahlen aus der Eidg. Volkszählung zeigen. Zur Festlegung, für welche Gebiete nach Art. 8 Abs. 2 (neu) RPG besondere Massnahmen ergriffen werden müssen, muss auf bestehende Datengrundlagen zurückgegriffen werden können. D.h. für diese Festlegung ist - zumindest für städtische Gebiete - die Genauigkeit der in der Eidg. Volkszählung erfassten Daten hinreichend."

88. ACS beider Die Planungsgrundsätze sind ohne Aussagen zu Energiestandards zu formulieren. Nicht berücksichtigt. 2000-Watt-Gesellschaft: Das Ziel entspricht der regierungsrätlichen Strategie zur Energieversorgung. S. Hinweise unter E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans.
Basel (betrifft auch VE1.2)

Themen / Objektblätter, fehlende oder unbehandelte

89. BastA! Familiengärten haben nicht mehr die gleiche Funktion wie früher. Heute werden Familiengärten häufig nicht mehr als Produktions- sondern als Freizeitgarten benutzt. Die Nachfrage nimmt ab, nicht mehr alle Familiengärten sind ausgelastet. Trotzdem gehen regelmässig die Emotionen hoch, wenn Familiengärten neuen Wohnungen Platz machen sollen. Die Abstimmung betr. Bruderholz zeigte dies exemplarisch. Familiengärten sind nicht nur für die NutzerInnen wichtig. Auch bei Nicht-NutzerInnen werden Familiengärten als „Grün“ erlebt. Grundsätzlich sind Familiengärten privat, d.h. sie sind nur für die jeweiligen NutzerInnen zugänglich. BastA! schliesst eine Umnutzung der Familiengartenareale nicht aus (BastA!) / Eine Umnutzung der Familiengärten soll nicht ausgeschlossen werden (MV Basel), wenn diese in Richtung Öffnung der Areale als Freizeit- und Naherholungsraum für die Bevölkerung zielt. Dies selbstverständlich in Einklang mit den jeweiligen NutzerInnen. Familiengartenareale dürfen nicht einfach nur als Baulandreserve betrachtet werden. Vielmehr ist sowohl für eine öffentliche Nutzung wie auch für eine Nutzung zu Wohnzwecken eine Gesamtschau zur Situation und Zukunft der Familiengartenareale mit entsprechenden Ersatzmassnahmen und auf dem Richtplan ersichtlichen Ersatzstandorten notwendig.
- (Nur: MieterInnen- und Mieterverband Basel:) Auch sind wir der Meinung, dass Familiengartenareale nicht zulasten von teuren Wohnobjekten geopfert werden können.
- Das Fehlen eines Familiengartenarealkonzepts macht die Beurteilung von neuen Baugebieten auf diesen Arealen schwierig bis unmöglich. Aus diesem Grund
- Berücksichtigt. S. das neue Objektblatt S4.2 Familiengärten.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		beantragen wir Streichung aller vorgesehenen Baugebiete, die sich auf jetzigen Familiengartenarealen befinden.	
90.	BastA! /Mieterinnen- und Mieter- verband Basel	Wir sind der Ansicht, dass der Luftreinhalteplan Bestandteil des Richtplans sein sollte. Viele Vorhaben sowohl im Bereich Siedlung wie auch im Bereich Mobilität tangieren direkt den Luftreinhalteplan.	Nicht berücksichtigt. S. Ausführungen unter E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans.
91.	BastA!	Das Baudepartement kennt ein verwaltungsinternes „Hoch-Häuser-Papier“. Dieses sollte in den Richtplan einfließen. Im Besonderen sind Gebiete explizit zu bezeichnen, in denen mit Hochhausbauten eine Verdichtung erfolgen soll.	Berücksichtigt. S das neue Objektblatt S1.3 Hochhäuser.
92.	BastA!	Es sind aus dem Richtplan keine Zonen für verdichtetes Bauen ersichtlich. Dies ist ein Manko. Die Schaffung zusätzlichen Wohnraums sollte nicht nur durch eine räumliche Ausdehnung des Siedlungsgebiets erfolgen, sondern auch durch eine „Verdichtung nach Innen“. Es wäre auch aufzuzeigen, wo Ersatzneubauten möglich wären. Damit meinen wir die Errichtung von Ersatzneubauten, wenn die bestehenden Bauten nicht mehr auf wirtschaftlich vertretbare Art und Weise erneuert werden können. Wir denken da vor allem an die Bauten aus den 50er, 60er und 70er Jahren. Ersatzneubauten sollen jedoch weiterhin günstige Mietzinsen ermöglichen.	Nicht berücksichtigt. Verdichtetes Bauen ist grundsätzlich Thema der Nutzungsplanung (Zonenplanung / Zonenplanrevision/en).
93.	BRB, Bauunternehmer Region Basel	Der BRB vermisst im Richtplan ein Hochhauskonzept.	Berücksichtigt. S das neue Objektblatt S1.3 Hochhäuser.
94.	CSN NWS	vermissen im Richtplan ein Hochhauskonzept.	Berücksichtigt. S das neue Objektblatt S1.3 Hochhäuser.
95.	CSN NWS	<p data-bbox="584 1118 730 1142"><i>Schwerpunkt</i></p> <p data-bbox="584 1150 1469 1342">Die Einwohnerzahl von ca. 190'000 soll in Basel-Stadt erhalten, bzw. angestrebt werden. Richtigerweise sollen die Areale Schoren, Landhof, Kinderspital, Felix-Platterspital, Bruderholz, Hafeneareal (Westquai nach 2029) für eine breite Bevölkerung, mit hochwertigen Wohnungen verschiedener Anspruchsklassen, erstellt werden. Es ist dabei auch Rechnung zu tragen, dass für auswärtige Zuzüger (Novartis Campus, Roche Hochhaus ...) entsprechender Wohnraum angeboten wird.</p> <p data-bbox="584 1350 1469 1430">Die Optimierung wertschöpfungsschwacher und flächenintensiver Gewerbenutzung darf nicht dazu führen, dass sich KMU-Betriebe nicht mehr in Basel-Stadt halten können.</p> <p data-bbox="584 1437 1424 1452">Auch muss die Zufahrt zur Gewerbenutzung in der Stadt gewährleistet werden.</p>	<p data-bbox="1491 1150 1671 1174">Z. K. genommen.</p> <p data-bbox="1491 1350 2136 1398">Gewerbe s. Ausführungen unter E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans und unter Ziff. 1 / 3. Teil.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
96.	CSN NWS	<p><i>Naturschutz</i> Zu einer lebenswerten Stadt gehört auch der Naturschutz. Jedoch wehrt sich der CSN Carrosserie Verband Sektion Nordwestschweiz gegen eine Unterstellung von temporär gering genutzten Flächen, da diese mit Vorteil für eine Planung für später erhalten bleiben sollten.</p>	Z. K. genommen. Konfliktflächen (wie z. B. Bahnareale) haben den Status „Zwischenergebnis“.
97.	CVP BS	Wir vermissen im Richtplan ein Hochhauskonzept, resp. ein Objektblatt Zonen für Hochhäuser.	Berücksichtigt. S das neue Objektblatt S1.3 Hochhäuser.
98.	CVP BS	<p><i>Siedlung</i> <i>Schwerpunkt Einwohnerzahl</i> Die Bevölkerungszahl von 188'000 im Kanton soll gehalten werden (Stadt ca. 167'000, Landgemeinden ca. 21'000). Richtig und konsequent wird der Zusatzbedarf für neuen Wohnraum begründet. Konsequenterweise werden für die dafür benötigten Baugebietserweiterungen die unternutzen und an siedlungstechnisch bester Lage befindlichen Familiengartenareale vorgeschlagen, nebst einigen andern Erweiterungen.</p> <p>Leider fehlt (auch im Hinblick auf die politische Diskussion) der Nachweis, ob diese Einzonungen tatsächlich die Einwohnerzahl zu stabilisieren vermögen. Die Prognose Wüest und Partner ist eine reine Nachfrageprognose für BS, das Wohnungsangebot ist nicht berücksichtigt. Es ist anzunehmen, dass das Ziel nicht erreicht werden kann, zumal mehrmals erwähnt wird, dass für öffentliche Bauten und Anlagen sowie für die Bedürfnisse der Wirtschaft ebenfalls neue Flächen (= ehemalige Wohnbauareale?) geschaffen werden müssen.</p> <p>Antrag: Nachweis erbringen. Gemeinsam mit den umliegenden Partnern eine Siedlungspolitik entwickeln. Gezielte Ausrichtung der baselstädtischen Wohnbaupolitik auf eine urbane Wohnbevölkerung. Auf den Arealen Schoren, Landhof, Kinderspital, Felix-Platterspital, Bruderholz, Hafenareal (Westquai nach 2029) sollen für eine breite Bevölkerung, mit hochwertigen Wohnungen verschiedener Anspruchsklassen, erstellt werden. Es ist dabei auch Rechnung zu tragen, dass für auswärtige Zuzüger (Novartis Campus, Roche Hochhaus ..) entsprechender Wohnraum angeboten wird. Die Optimierung wertschöpfungsschwacher und flächenintensiver Gewerbenutzungen darf nicht dazu führen, dass sich KMU-Betriebe nicht mehr in Basel-Stadt halten können.</p>	Z. K. genommen.. Nachweis ist aufgrund der Berechnungen, die der Strategie „urbane Qualitätsmaximierung“ zugrunde liegen, erbracht.
99.	CVP BS	<p>Es fehlt zudem ein Objektblatt Bahnareale</p> <p>Auf Kantonsgebiet befinden sich grosse Fläche wenig genutzter oder räumlich nur</p>	Die Bahnareale sind im kantonalen Richtplan thematisiert, v. a. via M1.1 Schienenfernverkehr (Personen und Güter), M1.2 Regio-S-Bahn, S4.6 Lärmschutz und NL3.1 Natur-

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		beschränkt benutzter Bahnareale. Diese bilden ein grosses Potential für die städtische Entwicklung (z.B. CentralParkBasel / Hafen Klybeck) und stellen zugleich ein grosses Naturreiservoir und wichtige Vernetzungsachsen dar. Der Kanton gibt in einem separaten Objektblatt Auskunft zu Planungsvorhaben für die nächsten zehn Jahre und zeigt dabei auf, wie die Areale genutzt werden können.	schutz und ökologische Korridore.
100.	CVP BS CSN NWS	/ <i>Mischgebiete</i> Die CVP unterstützt grundsätzlich Mischgebiete, legt aber Wert darauf, dass dem Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten Rechnung getragen wird.	Z. K. genommen.
101.	CVP BS	Familiengartenareale Die Familiengartenareale dürfen nur in Bauzonen umgewandelt werden, wenn dafür in Quartieren mit grosser Dichte oder einem Defizit an Freiraum Ersatzflächen mit Grünanlagen entstehen.	S. das neue Objektblatt S4.2 Familiengärten.
102.	DSP Riehen / Bettingen	<i>Wie viele Einwohner braucht Basel-Stadt?</i> Das Thema „Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner“ wird zentral behandelt. Der Regierungsrat geht davon aus, dass die aktuelle Bevölkerungszahl von 188'000 Einwohnern Seite 2 (2005) nur mit den vorgeschlagenen Massnahmen der Bauzonenerweiterung und einer baulichen Verdichtung gehalten werden kann. Die Frage, wie viele Einwohner der Kanton in Zukunft überhaupt haben soll, wird dagegen nicht diskutiert. Die Infrastruktur ist im Kanton Basel-Stadt auf 230'000 Einwohner ausgerichtet. Die Diskrepanz zu der im Richtplan angestrebten Zahl von 188'000 Einwohnern wird nicht begründet. Konsequenterweise müsste der Richtplan wohl eine Erhöhung der Bevölkerungszahl vorsehen. Eine entsprechende Vision fehlt jedoch! Wenn schon neue Siedlungsgebiete erschlossen werden sollen (bsp. Stettenfeld in Riehen), weshalb dann nicht mit Hochhäusern? Sind Hochhäuser für den Regierungsrat ein Tabuthema? <i>Der Schwerpunkt liegt beim Wohnen</i> Es wird wiederholt darauf hingewiesen, dass die Bevölkerung nach heutigem Standard mehr Wohnraum benötigt. Diese Aussage mag zum Teil zutreffen. Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass bereits heute die durchschnittliche Personenhaushaltsgrösse nur noch 1.8 Personen pro Haushalt beträgt und somit in Zukunft kaum weiter abnehmen wird. <i>Basel-Stadt ist fertig gebaut!</i> Die vorhandenen Baulandreserven sind marginal (0,7%). Mit den vorhandenen Freiflächen muss sorgfältig umgegangen werden. Sie werden zum grossen Teil von der Bevölkerung genutzt und sind wichtiger ein Teil der noch vorhandenen Wohn- und Lebensqualität. Diese gilt es vermehrt zu fördern! Mit der Erschliessung neuer Baugebiete (bsp. Oberfeld in Riehen) und der Aufhebung von Familiengär-	Z. K. genommen.
			Z. K. genommen.
			Z. K. genommen.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

ten wird genau das Gegenteil erreicht. Damit wird Lebensqualität fahrlässig zerstört. Viel wichtiger erscheint uns die Frage, wie die Erneuerung der bestehenden Bausubstanz „einwohnerverträglich“ erfolgen kann. Tatsache ist, dass es sich dabei zum grossen Teil um günstigen Wohnraum handelt und deshalb vor allem Familien mit Kindern und sozial schwächere Personen betroffen sind. Es erscheint uns fraglich, ob die im Richtplan vorgesehenen Projekte echte Alternativen dazu darstellen können. Was zudem fehlt ist eine Darstellung der heutigen Altersstruktur. Dieser Punkt muss zwingend in die Planung einbezogen werden. Durch die Tendenz der „Überalterung“ wird in Zukunft auch wieder Wohnraum frei. Wie ist damit umzugehen? Es fehlt auch eine Darstellung des in den letzten Jahren „zweckentfremdeten Wohnraums“. Auf der anderen Seite gibt es einen Überschuss an Büroräumlichkeiten. Wie kann diesem offensichtlichen Widerspruch entgegengetreten werden? Auch die Auswirkungen des Denkmalschutzes müssen in diesem Zusammenhang gegebenenfalls überdacht werden. Es kann doch nicht sein, dass eine kantonale Amtsstelle dauernd sinnvolle Projekte verhindert oder doch erschwert. „Bei der Siedlungserneuerung soll die Erstellung von Bauten mit grosszügigen Wohnungen Vorrang haben“. Dies ist eine klare Aussage zu der gewünschten Bevölkerungsstruktur. Dies wiederum steht jedoch quer zur Absicht, für Familien bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Wir sind der Auffassung, dass der Kanton familienfreundlicher werden muss. Aus diesem Grunde ist dieser Punkt nochmals zu analysieren. Allenfalls sind Wohnbaugenossenschaft besonders zu fördern. Zu überdenken sind sodann die gesetzlichen Voraussetzungen für verdichtetes Bauen. Dies erscheint uns unter dem Aspekt der knappen Ressourcen sehr nötig.

Gewerbe

Für das Gewerbe fehlen Nutzungsmöglichkeiten oder adäquater Ersatz weitgehend. Dadurch wird der Wirtschaftsraum stark vernachlässigt. Dies gilt vor allem für KMU's. Dem vermittelten Grundsatz „wohnen und arbeiten am gleichen Ort“ wird deshalb nicht nachgelebt. Dies wäre aber für die Vision einer 2000 Watt Gesellschaft vordringlich. Es darf nicht nur immer einseitig in die Industrie investiert werden. In dieser Beziehung besteht bereits heute ein beträchtliches Klumpenrisiko.

Gewerbe s. Ausführungen unter E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans und unter Ziff. 1 / 3. Teil.

Familiengärten / Freizeitnutzung

Der Richtplan lässt auch zahlreiche Familiengärten und Standorte von Kleintierzüchtern verschwinden. Dies können wir nicht hinnehmen. Mit dem Verschwinden solcher Anlagen wird ein starkes Zusammengehörigkeitsgefühl mit seinem sozialen Aspekt vernichtet. Zwar wird von Ersatz gesprochen, mit den knappen Landreserven ist dies auf dem Kantonsgebiet jedoch kaum möglich. Nicht nachvollziehbar ist zudem die Aussage, die Familiengärten aufzuheben und in frei zugänglichen Grünraum umzugestalten.

S. das neue Objektblatt S4.2 Familiengärten.

Freizeit und Sport

Hier muss der Kanton seine Haltung in Bezug auf mögliche Standorte nochmals überdenken. So ist es zum Beispiel nicht nachvollziehbar, weshalb die Grendel-

Die Sache wurde gründlich untersucht. Sportanlagen im Bereich Landschaftspark Wiese sind wegen des Vorrangs

matte in Riehen aus Gewässerschutzgründen nicht um zwei Fussballfelder erweitert werden darf.

der Wassergewinnung und des Landschaftsschutzes nur beschränkt möglich.

Zum Stettenfeld in Riehen

Die Planung und die Baulandumlegung für dieses Gebiet muss zurückgestellt werden. Zuerst müssen – wenn überhaupt – die anderen Möglichkeiten zur Schaffung von zusätzlichem Wohnraum ausgeschöpft sein. Dieses Thema wird somit frühestens im nächsten Richtplan wieder aktuell.

Die Federführung obliegt dem Gemeinderat Riehen. Der Kanton unterstützt die Planung.

Regio-S-Bahn

Viel wichtiger als die Realisierung des unterirdischen „Kernstückes“ durch die City, wäre unserer Ansicht nach eine ernsthafte Diskussion über eine Tieferlegung der Regio-S-Bahn in Riehen. Hier muss der Kanton aktiv werden und damit einen Beitrag für die kommenden Generationen leisten. Eventuell stehen dafür sogar Bundesmittel zur Verfügung. Als Alternative könnte für die Bettingerstrasse und Inzlingerstrasse auch die Möglichkeit von Strassenunterführungen geprüft werden. Aufgrund fehlender Ausweichstrecken ist es schliesslich fraglich, ob eine Haltestelle „Stettenfeld“ überhaupt realisierbar ist, ohne dass der Fahrplan an Attraktivität verliert.

Z. K. genommen.

Eine Tieferlegung der Regio-S-Bahn in Riehen müsste aktiv von Riehen verfolgt werden.

Eine umfassende Prüfung ist noch nicht erfolgt.

Regionale Planung

Wiederholt wird darauf hingewiesen, dass mit dem vorliegenden Richtplan der bestehende Siedlungsdruck im Umland abnehmen wird. Da Basel-Stadt – wie zurecht festgestellt wird – der Kern einer trinationalen Agglomeration (TEB über 829'000 Einwohner) mit entsprechender wirtschaftlicher Bedeutung und einer grossen Zahl von Arbeitsplätzen ist, wird es nie möglich sein, in dem nur 37 km² grossen Kantonsgebiet genügend Wohnraum für alle im Kanton arbeitenden Menschen zu finden. Dazu kommt, dass die umliegenden Gemeinden eine eigene Bevölkerungs- und Siedlungspolitik betreiben. Der Einfluss von Basel-Stadt ist beschränkt und nur über eine verbindliche regionale Planung denkbar, die es aber (noch) nicht gibt. Leider fehlen im Richtplan Hinweise, wie weit die Regierung entsprechende Schritte in diese Richtung unternehmen wird.

Hinweise finden sich unter E2 Anlass zur Revision, E9 Zusammenarbeit, vor allem aber in der Strategie.

Zusammenfassung

Wir stellen fest, dass der Kanton seine Planung auf den Rand des Kantonsgebietes verlegt, die Absichten in Riehen deuten klar darauf hin. Diese Strategie ist grundsätzlich falsch. Es Seite 4 sind zuerst die Möglichkeiten im bereits überbauten und erschlossenen Gebiet zu prüfen (Ausbau bestehender Häuser, Ersatz von Altbauten, Dachstockausbauten, verdichtete Bauweise usw.). Von innen nach aussen und nicht umgekehrt! Im Sinne der Gemeindeautonomie sind die nach Riehen gerichteten Planungsanweisungen und die dazugehörenden Aufträge undemokratisch. Insbesondere sind wir entschieden gegen die Planungserweiterung im Gebiet Oberfeld und Rheinacker. Die Stärkung der eigenen Identität der Landgemeinden wird dadurch zu einer leeren Aussage.

Z. K. genommen.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Wir fordern deshalb, dass im vorliegenden Richtplan vermehrt Massnahmen und Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie der Kanton für die heutigen Bewohnerinnen und Bewohner attraktiver werden kann. Aufgrund dieser Erkenntnisse ist der vorliegende Entwurf des Richtplanes vor allem hinsichtlich folgender Punkte nochmals eingehend zu überprüfen:

- Bauen von innen nach Aussen und nicht umgekehrt (Zuerst erschlossene Zonen bebauen)
- Prüfen der gesetzlichen Voraussetzungen für verdichtetes Bauen bei der Überarbeitung des Zonenplanes
- Ausarbeiten eines Konzeptes, wonach bezahlbarer Wohnraum für Familien trotz Erneuerung alter Bausubstanz erhalten bleiben kann
- Die tatsächliche Notwendigkeit von 5000 Wohnungen prüfen. Wie viele Einwohner braucht der Kanton?
- Analyse der Bevölkerungswanderung (v.a. Abwanderung in die Region)
- Analyse des Einflusses der Personenhaushaltgrösse auf das Wohnungsangebot
- Analyse des Einflusses der Alterstruktur auf die Siedlungsplanung □ Basel muss über genügend Parkraum verfügen.
- Raum für das Gewerbe (KMU's)

- Belassen der Familiengartenareale unter Beachtung der sozialen Bedeutung
- Regio-S-Bahn in Riehen (Tieferlegung oder Strassenunterführungen)

- Stärkung der regionalen Planung
- Verzicht auf weitere Planungen im Stettenfeld und im Oberfeld in Riehen

Nicht berücksichtigt. Ist in dieser detaillierten Form nicht Angelegenheit des kantonalen Richtplans.

Z. K. genommen.

S. unter den entsprechenden Rubriken. Die Grundlage des Richtplans basiert auf vertieften Untersuchungen, u. a. von Wüest & Partner.

Gewerbe s. Ausführungen unter E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans und unter Ziff. 1 / 3. Teil.

S. das neue Objektblatt S4.2 Familiengärten.

Eine Tieferlegung der Regio-S-Bahn in Riehen müsste aktiv von Riehen verfolgt werden.

Z. K. genommen.

Stettenfeld: Federführung in Riehen. Oberfeld: S- Modifikationen in den Planungsgrundsätzen / -anweisungen von S1.1.

103.

EVP BS

Stadtbild

Das durch das Mittelalter, den Barock und die Neuzeit geprägte Stadtbild bildet für die ansässige Bevölkerung einen Identitätsfaktor erster Ordnung. Zum unverwechselbaren Erscheinungsbild der Stadt zählen vorrangig die beiden Rheinufer mit ihren Gebäude-Silhouetten, die feinstrukturierte Innenstadt und die im 19. und 20. Jahrhundert organisch gewachsenen Aussenquartiere. Das durch Hochhäuser, Fabrikamine und Verkehrsanlagen geprägte Industriegebiet unterhalb der Dreirosenbrücke steht in einem spannungsvollen Verhältnis zur Kernstadt. Wenn nun Elemente dieser Industrielandschaft nach dem Zufallsprinzip im übrigen Stadtgebiet Einzug halten, wird Basels charakteristisches Erscheinungsbild zerstört.

Die jüngere Entwicklung zeigt, Hochhäuser werden nicht an Orten erstellt wo dies städtebaulich trag- und verantwortbar ist, sondern dort wo ein Investor bereitsteht. Mit jedem, den Massstab negierenden Neubau geht ein Stück baslerischer Identität verloren, ganz abgesehen davon, dass Hochhäuser von einer gewissen Stockwerkzahl an einen energetischen Nonsens darstellen.

Wir fordern deshalb:

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		<ul style="list-style-type: none"> - die Festlegung einer – nicht nur das historische Stadtbild, sondern auch die im 19. und 20. Jh. organisch gewachsenen Stadt schützende - hochhausfreie Zone. - den Erlass von Vorschriften zur Aussichtssicherung so wie sie im ehemaligen Hochbautengesetz (HBG Anh, § 32) Gültigkeit gehabt haben und dies in verschärfter Form. 	<p>S. das neue Objektblatt S1.3 Hochhäuser.</p> <p>„Verschärfte“ Gesetzgebung ist Aufgabe der Legislative.</p>
104.	Freiwillige Basler Denkmalpflege	Wir tragen die Vision des Regierungsrates mit, gemäss welcher Basel bis 2020 als urbanes Zentrum erscheinen soll, weisen jedoch mit Nachdruck darauf hin, dass der Weg dazu nicht über einen städtebaulichen Wildwuchs führen darf. Unter diesem Aspekt vermissen wir die klare Bezeichnung von Zonen, in welchen Hochhäuser nicht in Frage kommen. Zur Zeit ist der Bau von Hochhäusern auch in der Schweiz wieder „in“ und die Städte versuchen sich gegenseitig zu übertrumpfen. Bekanntlich müssen auf der bescheidenen Grundfläche der Stadt viele Bedürfnisse befriedigt werden und die Prosperität der Stadt basiert immer noch in erster Linie auf der Tatsache, dass wir das Hauptquartier von zwei Weltkonzernen sind. Umso wichtiger ist es deshalb, klar zu definieren, in welchen Bereichen der Stadt Hochhäuser tabu sind und wo sogenannte Cluster von Hochhäusern denkbar sind.	Berücksichtigt. S. das neue Objektblatt S1.3 Hochhäuser.
105.	Grüne Partei Basel-Stadt	<p><i>Zusätzliche Objektblätter</i></p> <p>Einerseits fehlt ein Objektblatt betr. Planung von <i>Hochhäusern</i> (Wohn- u/o Arbeitstürmen). So entsteht in der Bevölkerung der – unbedingt zu vermeidende - Eindruck, dass jeder mit der notwendigen Finanzkraft versehene Grundeigentümer einer grösseren Parzelle sich durch gewisse Zugeständnisse in architektonischer Hinsicht das Recht auf einen besonderen Bebauungsplan aushandeln kann. Andererseits sollte ein Objektblatt „<i>Alleen</i>“ im Themenbereich eingefügt werden, dies umso mehr als ja ein eigentlicher Alleenplan ohnehin schon existiert. Schliesslich sind wir der Auffassung, dass auch die <i>Familiengärten</i> eines eigenen Objektplans bedürfen, welches eine Gesamtplanung für alle Familiengartenareale sowie die Definition der Voraussetzungen und Bedingungen für eine allfällige Aufhebung enthalten muss.</p>	Berücksichtigt. S. das neue Objektblatt S1.3 Hochhäuser.
106.	Heimatschutz Basel	<p><i>Hochhaus - Planung</i></p> <p>Wir vermissen klare Aussagen zur Hochhausplanung. Die bisherigen Anläufe zeigen, dass eigentlich nur nach der jeweiligen wirtschaftlichen Situation gehandelt wird. Klare Richtlinien sind hier aus städtebaulicher Sicht unbedingt erforderlich.</p>	Berücksichtigt. S. das neue Objektblatt S1.3 Hochhäuser.
107.	IGG / NQV Gundeldingen	<p><i>Weitere Objektblätter</i></p> <p>Beantragen, den Richtplan durch weitere Objektblätter zu ergänzen:</p>	

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		<p><i>Neues Objektblatt Alleeanplan</i> Mit dem verwaltungsinternen Alleeanplan besteht ein angejhrtes und unverbindliches Instrument zur Sicherung und Erweiterung der Alleean. Der iberarbeitete Alleeanplan mit bestehenden und neu geplanten Alleean ist im Richtplan festzusetzen.</p>	Nicht bercksichtigt. Alleeanplan ist kommunales Planungsinstrument.
		<p><i>Neues Objektblatt Städtisches Grn, städtischer Wald</i> Insbesondere die Situation kleiner Waldflchen (Gundeldingerrain, Wolfsschlucht usw.) wird nicht behandelt. Unverstndlich ist uns, dass städtischer Wald im Richtplan als Siedlungsgebiet bezeichnet wird. Diese Wldchen sind auf ihre spezifisch stadtrumlich gestaltende Funktion hin zu behandeln, was hufig zu Konflikten gefhrt hat, da diesen speziellen Anforderungen nicht genugt wird. Baumfllungen sollen dem Baumgesetz unterstellt werden.</p>	Nicht bercksichtigt. Gehrt nicht in den kantonalen Richtplan, Detaillierungsgrad zu hoch.
		<p><i>Neues Objektblatt: ausserkantonaler Grundbesitz des Kantons bzw. verschiedener ffentlicher Institutionen</i> NQV: Ein Richtplan hat iber das Kantonsgebiet hinaus die Koordination und Zusammenarbeit mit den Nachbarn auszuzeigen.</p>	Nicht bercksichtigt. Der kantonale Richtplan hat keine Richtplanaussagen in exterritorialem Gebiet zu machen (vorliegend ausgenommen ist die Schienenanbindung an den EAP). Dies ist allenfalls in gesonderten Konzepten angebracht.
		<p>IGG/NQV: Basel ist mit verschiedenen Institutionen (Kanton, Einwohnergemeinde, Brgergemeinde, CMS usw.) einer der grossen Landbesitzer der Region. In einem Objektblatt sollen in Koordination mit den Standortgemeinden die Zielsetzungen fr den ausserkantonalen Grundbesitz festgesetzt werden, insbesondere bezuglich Erholungs- und Grnraumplanung, Waldbewirtschaftung, Nutzung als Bau- und Gewerbeland (IGG) / Nutzung als Bauland (NQV).</p>	do.
		<p><i>Neues Objektblatt: Zonen fr Hochhuser</i> Vollig ausser Acht gelassen wird die Frage der Verdichtung mit einer Entwicklung in die Hhe. Hierzu sind Ergnzungen notwendig, denn dafur bestehen verwaltungsintern konkrete Vorstellungen (Hochhauszonen). Die Zonen fr Hochhuser sollen im Richtplan verbindlich nach Gewerbe/Arbeit und Wohnen getrennt (IGG) / nach Arbeit und Wohnen getrennt (NQV) festgesetzt (werden). Diese sind bezuglich Anschluss OV, Frei- und Grnflchen, Schattenwurf, Beeintrchtigung der stdtischen Durchluftung zu evaluieren. Zumindest sind in einer Negativplanung diejenigen Gebiete zu bezeichnen, welche nicht fr Hochbauten genutzt werden sollen.</p>	Bercksichtigt. S. das neue Objektblatt S1.3 Hochhuser.
		<p><i>Neues Objektblatt: Bahnareale</i> Auf Kantonsgebiet befinden sich grosse Flche wenig genutzter Bahnareale. Diese bilden ein grosses Potential fr die stdtische Entwicklung (z.B. CentralParkBasel / Hafen Klybeck) und stellen zugleich ein grosses Naturreservoir und wichtige Vernetzungsachsen dar. Der Kanton gibt in einem separaten Objektblatt Auskunft zu</p>	Die Bahnareale sind im kantonalen Richtplan thematisiert, v. a. via M1.1 Schienenfernverkehr (Personen und Gter), M1.2 Regio-S-Bahn, S4.6 Lrmschutz und NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		Planungsvorhaben für die nächsten zehn Jahre und zeigt dabei auf, wie die Areale genutzt werden können.	
108.	Mieterinnen- und Mieterverband Basel	<i>Zonen für Hochhäuser:</i> Das Baudepartement kennt ein verwaltungsinternes „Hochhäuser-Papier“. Dieses sollte in den Richtplan einfließen. Im Besonderen sind Gebiete explizit zu bezeichnen, in denen mit Hochhausbauten eine Verdichtung erfolgen soll. Das Fehlen einer solchen Festlegung auf dem Plan verhindert eine Beurteilung einer möglichen Verdichtung.	Berücksichtigt. S. das neue Objektblatt S1.3 Hochhäuser.
109.	Mieterinnen- und Mieterverband Basel	Es sind im Richtplan keine Zonen für verdichtetes Bauen ersichtlich. Dies ist ein Manko. Die Schaffung zusätzlichen Wohnraums sollte nicht nur durch eine räumliche Ausdehnung des Siedlungsgebiets erfolgen, sondern auch durch eine „Verdichtung nach Innen“. Dass in dicht bewohnten Quartieren eine „Entdichtung“ durch Pocket-Parks erfolgen soll, können wir so nicht akzeptieren. Es fehlen Ersatzstandorte für günstiges Wohnen. In diesem Sinne ist auf Objektblatt S4.1.1 folgender Satz zu streichen: „...geeignete Grundstücke aus dem Mehrwertabgabefonds erworben und zu Parkanlagen (allenfalls Pocket-Parks) umgewandelt...“. In erster Linie sollen andere Massnahmen den Vorzug erhalten.	Nicht berücksichtigt. Verdichtetes Bauen ist grundsätzlich Thema der Nutzungsplanung (Zonenplanung / Zonenplanrevision/en).
110.	Novartis	Es kann grundsätzlich auf die Ausführungen zur Strategie verwiesen werden. Wir ergänzen und präzisieren diese nachstehend.	Z. K. genommen.
111.	Regionalverband Hochrhein-Bodensee	<i>Siedlung</i> Dem Anhang ist zu entnehmen, dass die Einwohnerzahl im Kanton Basel-Stadt von 1990 – 2005 um 4,5% gesunken ist, wobei die aktuelle Entwicklung wieder eine leichte Zunahme zeigt. Der politische Wille ist die aktuelle Bevölkerungszahl von ca. 188.000 Einwohner zu halten. Sowohl das Schweizerische Bundesamt für Statistik (BfS) als auch die Wüest und Partner, die im Auftrag des Kantons eine Bevölkerungsprognose erarbeitet haben, gehen in ihren Prognosen (jeweils mittleres Szenario) davon aus, dass die Bevölkerungszahlen weiter rückläufig sind (BfS prognostiziert eine Einwohnerzahl von ca. 175.000 EW bis 2030, Wüest & Partner ca. 180.000 EW bis 2030). Auf Grundlage dieser Prognosen sowie dem politischen Entschluss die Zahl der Einwohner halten zu wollen und dem Umstand, dass auch im Kanton Basel-Stadt der Wohnflächenbedarf pro Kopf weiter zunehmen wird, ist es zu begrüßen, dass seitens des Kantons der <i>Vorrang der Siedlungsentwicklung nach innen</i> Priorität besitzt. Den Unterlagen ist weiterhin zu entnehmen, dass eine intensive Auseinandersetzung mit den vorhandenen Baulandpotentialen stattgefunden hat, so dass auf Ebene des Richtplans nur eine moderate Ausweitung des Siedlungsgebietes geplant ist.	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
112.	SP Riehen	<p>Grundsätzlich unterstützt die SP Riehen die im kommunalen Richtplan aus dem Jahre 2003 festgelegten Ziele (zum Thema Siedlung).</p> <p>Wir äusserten uns damals dazu u.a. wie folgt:</p> <p>„Wir gehen mit dem Gemeinderat einig, dass die Zahl der in Riehen lebenden Menschen ungefähr so bleiben soll, wie sie heute ist (Z 21). In seiner Strategie (S 3) geht der Gemeinderat davon aus, dass für die Beibehaltung der heutigen Einwohnerzahl künftig eine bedeutend grössere Siedlungsfläche nötig sein wird (Nachverdichtung gegen innen, Überbauung Stettenfeld und strategischer Reserven in Riehen Süd).</p> <p>Dem halten wir entgegen, dass der zunehmende Wohnraumbedarf pro Person nicht zwangsläufig hingenommen werden muss. Wir erwarten vom Gemeinderat, dass er - bevor er weiteres Kulturland zur Überbauung freigibt - geeignete Massnahmen gegen die Unternutzung des bestehenden Wohnraums ergreift.</p> <p>Die geplante <i>Entlassung von Langoldshalde und des Mittelfelds aus der Bauzone (S 1)</i> unterstützen wir sehr.</p> <p>Für die SP hat das <i>behutsame Nachverdichten (S 3) klare Priorität</i> vor der Überbauung des Stettenfelds oder der Einzonung strategischer Reserven. Sowohl das Stettenfeld wie auch die als strategische Reserven bezeichneten Familiengartenareale in Riehen Süd sollten unseres Erachtens grundsätzlich als (Bau)Reserve für die nächste Generation frei gehalten werden. ...</p> <p>Wir wünschen ... eine <i>klare Aussage, welche Gebiete zuerst und in welchem Zeitraum zur Besiedelung</i> frei gegeben werden sollen. ...</p> <p>Sowohl das Stettenfeld als auch die Familiengartenareale in Riehen Süd haben die Funktion eines <i>Siedlungstrenngürtels</i>. Dieser muss unbedingt rund um den besiedelten Teil der Gemeinde erhalten bleiben. Wir wünschen uns deshalb explizit auch, dass ein solcher zwischen Riehen und Bettingen auf Bild 1 festgehalten wird.“</p> <p>Ein Vergleich des geltenden kommunalen Richtplans mit dem Entwurf des kantonalen Richtplans zeigt folgende Differenzen auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Moostal wird wieder als Siedlungsgebiet/Baugebiet ausgeschieden. - Die Familiengartenareal in Riehen Süd werden in einem erheblichen Mass als Siedlungsgebiet/Baugebiet ausgeschieden. - Das Oberfeld wird als Siedlungsgebiet/Baugebiet (Suchraum) ausgeschieden. 	<p>Z. K. genommen .</p> <p>Z. K. genommen.</p> <p>Z. K. genommen.</p> <p>Die Angaben im Richtplan gehen von einem Zeithorizont bis max. 20 Jahre aus. Eine genauere Terminierung ist im Rahmen der Zonenplanrevision/en möglich.</p> <p>S1.4 Siedlungsgliedernde Freiräume wurde modifiziert. Bereich Bäumlhof ist jetzt neu sehr breit gefasst, ebenfalls der Bereich zwischen Riehen und Bettingen.</p> <p>Am Status Baugebiet hat sich hier bis dato nichts geändert.</p> <p>Entspricht der Strategie der Gde. Riehen.</p> <p>Die Gemeinde Riehen erhält neu die Chance, durch eine</p>

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

- An der von Riehen aus sichtbaren Basler Allmendstrasse ist ein neues Siedlungsgebiet/Baugebiet vorgesehen.
- Es fehlt im Basler Richtplanentwurf jegliche Angabe zu ökologischen Vernetzungskorridoren.

zeitlich vorgezogene Entwicklung im Bereich Rhein-acker/Landauer auf das Siedlungsgebiet Oberfeld zu verzichten

Eine Bebauung des Bäumlhofareals würde keine Akzeptanz finden, daher wird darauf verzichtet. Siehe Ausführungen im Folgenden.

Angaben sind vorhanden unter NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore.

Die SP Riehen äussert sich deshalb zum kantonalen Richtplanentwurf wie folgt:

1. Wir halten nach wie vor fest, dass dem *zunehmenden Wohnraumbedarf* pro Person so weit wie möglich *entgegengewirkt werden muss* und dass ihm z.B. mit der Förderung von sog. „Stöckliwohnungen“ oder durch Schaffung von Begegnungszonen begegnet werden kann.
2. *Behutsames Nachverdichten in dafür geeigneten Gebieten* hat für uns gegenüber der Freigabe von weiterem Kulturland zur Bebauung klare *Priorität*.
3. Zur Grünhaltung des *Moostals* hat sich der Riehener Souverän klar geäussert. Die SP Riehen steht weiterhin zu diesem Volksentscheid.
4. Die Familiengartenareale haben eine grosse Bedeutung als ökologischer Ausgleich zu den dicht bebauten Gebieten. Sie bilden einen Teil eines noch un bebauten Korridors vom Hochrhein über die Langen Erlen zum Oberrhein, der unbedingt offen gehalten werden muss. Für die SP kommen deshalb nur die Teile des *Familiengartenareals in Riehen Süd* als Entwicklungsgebiete in Frage, die sich in der Nähe der S-Bahnhaltestelle Niederholz befinden. Für wegfallende Familiengartenareale sind zudem Ersatzstandorte auszuscheiden.
5. Wir weisen weiter daraufhin, dass im Bereich der Hörnliallee ein Konflikt besteht zwischen dem Ziel der Gemeinde, die dort eine *Gewerbezone* schaffen will, und dem Kanton, der Wohngebiete vorsieht.
6. Wo sich die SP Riehen der Erweiterung des Siedlungsraums nicht entgegenstellt, verlangt sie, dass die Erschliessung *zeitlich etappiert* erfolgt und für die Bebauung *ökologische Auflagen* gemacht werden.
7. Eine (auch nur teilweise) Überbauung des *Bäumlhofareals* hat der kantonale Souverän abgelehnt. Die SP steht auch zu diesem Volksentscheid und lehnt deshalb die an der Allmendstrasse vorgesehene Einzoning ab. Das Bäumlhofareal ist als Ganzes als Siedlungstrenngürtel zwischen Basel und Riehen zu erhalten.
8. Die SP Riehen sieht keinen Bedarf, das *Oberfeld* als Siedlungsgebiet – auch nicht als Suchraum – auszuscheiden und lehnt dies deshalb ab.
9. Die SP Riehen begrüsst die im Richtplanentwurf eingetragene geplante *Entlastung der Kantonsstrasse*. Sie verlangt, dass sich die flankierenden Massnahmen zur Zollfreistrasse verkehrsberuhigend auf das ganze Gemeindege-

Z. K. genommen. S. unter den entsprechenden Rubriken.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>biet auswirken, insbesondere dass die Entlastung nicht nur im Abschnitt Lör-racherstrasse, sondern auf der ganzen Strecke Lörracherstrasse-Baselstrasse-Aeuss.Baselstrasse, resp. Bäumlhofstrasse erfolgt.</p>	<p>Die stärkste Entlastung ist zwischen Weilstrasse und dem Zoll zu erwarten.</p>
		<p>10. Die SP Riehen erwartet, dass der Kanton in seinen Richtplan die <i>ökologischen Vernetzungskorridore</i> aus dem Riehener Richtplan übernimmt, ebenso die <i>Siedlungstrenngürtel</i> in ihrer ganzen Länge.</p>	<p>Der kantonale Richtplan übernimmt Vorhaben aus einem kommunalen Richtplan, soweit dies notwendig und zweck-dienlich ist. Zur Zusammenarbeit Kanton und Gemeinde s. die Ausführungen des Gemeinderates unter Ziff. 59 / 1. Teil.</p>
113.	Ueberwasser Heinrich, Dr.	<p>Inhaltlich fallen folgende Hauptmängel auf:</p> <p>3) <i>Sie dehnen das Siedlungsgebiet ohne Not auf bestehende Grüengebiete aus.</i></p> <p>4) <i>Sie nehmen Chancen nicht wahr, brachliegendes oder schlecht genutztes Land in der Bauzone, einschliesslich Industrie-, Bahn- und Hafentrealen modern zu nutzen und vermehrt qualitativ hochstehenden Wohnraum zu schaffen.</i> Sie über-sehen, dass aufgrund der Alterstruktur im Kanton in den nächsten Jahren und Jahrzehnten Wohnraum frei wird bzw. in der gleichen Wohnung mehr Personen als heute wohnen werden. Es findet also bereits ohne planerische Massnahmen eine Verdichtung statt. <i>Damit ist kein Bedarf nach Inanspruchnahme von Frei- und Grünflächen zur Überbauung nachgewiesen</i>, selbst wenn man das Ziel akzeptieren wollte, die Bevölkerungszahl halten zu müssen.</p> <p>5) <i>Sie ignorieren Volksabstimmungen mit langfristigem Signalcharakter für den Kanton</i> wie diejenige zur Freihaltung des Bäumlhofs oder zur Grünerhaltung des Moostals (Langoldshalde und Mittelfeld) sowie von Familiengärten.</p> <p>6) <i>Sie übersehen, dass Urbanität schweizerischer Prägung die Vielfalt städtischen Lebens zum Ausdruck bringen muss:</i> Zentrumsnahe Familiengärten, historische Bausubstanz in der Altstadt, ein neues Roche-Hochhaus in Altstadtnähe (sofern in der ersten präsentierten Form), ein aufgewertetes Rheinufer, die City Lounge usw. passen zueinander, auch und gerade weil sie spannende Unterschiede zum Aus-druck bringen.</p> <p>7) <i>Sie lassen nicht alle bestehenden Familiengartenareale unangetastet.</i> Sie miss-achten damit neben ökologischen, sozialen und integrationspolitischen Gründen also auch raumplanerische Anliegen.</p>	<p>Die „Not“ ist begründet. Siehe die verschiedenen Ausfüh-rungen unter Strategie und S1.1.</p> <p>Chancen werden wahrgenommen, die Strategie basiert auf einer Kombination an Massnahmen, einem Set an Entwick-lungsformen etc. (s. „Urbane Qualitätsmaximierung“ / Stra-tegie / S1.1 und weitere).</p> <p>Von Ignoranz kann nicht die Rede sein.</p> <p>Z. K. genommen.</p> <p>S. neues Objektblatt S4.2 Familiengärten.</p>
114.	ACS	<p>beider Fragezeichen werden hinter die Leitsätze zur „Siedlungsstruktur“ gesetzt. Zum</p>	<p>Z. K. genommen. Soweit sozial-, umwelt- und gesundheits-</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
	Basel	Beispiel Ziele zur „Sozialstruktur“ haben darin nichts zu suchen, da der Richtplan keinen Einfluss auf sie hat.	politische Anliegen im Richtplan zum Ausdruck kommen, sind sie Folge der der Richtplanung obliegenden Aufgabe, die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abzustimmen.
115.	ACS beider Basel	Bei den Leitsätzen zur Wirtschaft im Siedlungsraum fehlt die Zusage, dass für Unternehmen der Leitbranchen bedarfsgerechte Arbeitsplatzgebiete als Entwicklungsschwerpunkte bereitgestellt und durch den Kanton qualitativ hochwertig erschlossen werden. Es stellt sich auch die Frage, inwieweit wirtschaftliche Nutzungen stadtplanerisch überhaupt noch erwünscht sind, heisst es doch im Richtplan: „Der wirtschaftliche Strukturwandel und die Reorganisation öffentlicher Nutzungen sollen neuen wertschöpfungsintensiven und stadtplanerisch erwünschten Nutzungsformen zustatten kommen.“ Dabei bleibt offen, wer entscheidet, was erwünscht ist.	„Bedarfsgerecht“ können sie nur insoweit bereitgestellt werden, als der Raum vorhanden ist. S. Ausführungen zu Ziff. 1 / 3. Teil und E4 Einleitung Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans. Sehr erwünscht. Siehe die förderlichen Änderungen vom 1. zum 2. Entwurf.
116.	Basel- Landschaft, Kanton	<i>Leitsatz 3</i> Dieser Leitsatz mit dem Ziel, Stadt und umliegende Gemeinden als voneinander abgegrenzte Siedlungskörper erkennbar zu halten, kann Basel-Stadt nur für das eigene Kantonsgebiet formulieren. Der Leitsatz ist aber, wie ein Blick auf die Karte der Stadt mit Umgebung zeigt (u. a. Karte Seite 31), illusorisch, ist doch offensichtlich, dass die Stadt und die umliegenden BL-Gemeinden praktisch nahtlos, ohne erkennbare Abgrenzung, miteinander verbunden und ineinander verwachsen sind. Aus Optik Basel-Landschaft könnte dieser Leitsatz ersatzlos gestrichen werden oder aber in der Aussage darauf beschränkt werden, dass bestehende siedlungsgliedernde Freiräume in der Stadt und den umliegenden Gemeinden neben ihrer Funktion für Landwirtschaft und ökologische Vernetzung die Naherholung unterstützen sollen.	Nicht berücksichtigt. Die Formulierung „so weit möglich und städtebaulich sinnvoll“ zeigt auf, dass der Spielraum nicht gross sein kann.
117.	Basel- Landschaft, Kanton	<i>Leitsatz 22</i> Die in diesem Leitsatz stipulierte Erschliessung von öffentlichen Einrichtungen mit dem ÖV wird begrüsst. Dies ermöglicht auch vielen Baselbieter Nutzern die Erreichbarkeit mit dem ÖV. Dies wird mithelfen, das strassenseitige Verkehrsaufkommen in der Agglomeration und Beeinträchtigungen der Anwohner zu verringern.	Z. K. genommen.
118.	Grüne Partei Basel-Stadt	Wir können die meisten Leitsätze unterstützen. Unklar ist in Leitsatz 8 was mit „urbanen Sektor“ gemeint ist, bezügl. Leitsatz 9 und 12 ist bei Nutzungsintensivierungen in Arbeitsgebieten und bei den Infrastrukturanlagen der Güterlogistik auf die Einhaltung höchster Umweltstandards zu bestehen.	Urbane Sektor bezieht sich auf Dienstleistungsunternehmen. Umweltstandards sind im Richtplan generell implementiert, darüber hinaus gibt es aber die Gesetzgebung.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
119.	Handelskammer beider Basel	<p>„Erneuerung und Veränderung des Siedlungsraumes erfolgen insbesondere unter Beachtung optimaler baulicher Dichten und ausgewogener Sozialstruktur.“</p> <p>Der Richtplan hat keinen unmittelbaren Einfluss auf die Sozialstruktur und ist ganz sicher das falsche Instrument, dies zu versuchen.</p> <p>-</p> <p><i>Nachhaltige „Zukunftsquartiere“</i></p> <p>Was sind das für Quartiere?</p> <p>-</p> <p>„Der wirtschaftliche Strukturwandel und die Reorganisation öffentlicher Nutzungen sollen neuen wertschöpfungsintensiven und stadtplanerisch erwünschten Nutzungsformen zustatten kommen.“</p> <p>Es wird deutlich, dass zumindest ein Teil der wirtschaftlichen Nutzungen stadtplanerisch nicht mehr erwünscht ist. Doch wer entscheidet, was erwünscht ist oder nicht? Die Regierung? Das Baudepartement? Der Grundeigentümer? Der Investor?</p> <p>-</p> <p>„Bei der Siedlungserneuerung und –ergänzung hat die Erstellung von Bauten mit grosszügigen Wohnungen Vorrang.“</p> <p>Darauf kann der Richtplan kaum Einfluss nehmen, ausser es werden planwirtschaftliche Instrumente eingesetzt.</p> <p>-</p> <p><i>Fazit</i></p> <p>Die Leitsätze zur „Siedlungsstruktur“ sind unpräzise. Es werden Ziele formuliert (z.B. die Sozialstruktur), welche mit dem Richtplan nicht beeinflusst werden können. Diese Ziele sind zu streichen, denn der Richtplan wird dadurch unnötig belastet. Es wird deutlich, dass wirtschaftliche Nutzungen nur noch teilweise in das städtebauliche Bild der Regierung passen und Vorstellungen über „Zukunftsquartiere“ bestehen. Welche, ist unklar. Die Leitsätze sollten die Richtung (Richtplanung) vorgeben.</p>	<p>Soweit sozial-, umwelt- und gesundheitspolitische Anliegen im Richtplan zum Ausdruck kommen, sind sie Folge der der Richtplanung obliegenden Aufgabe, die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abzustimmen.</p> <p>Quartiere, in denen hohe Umweltstandards berücksichtigt werden.</p> <p>S. zuvor, Ziff. 115 / 2. Teil.</p> <p>So weit überhaupt ein regulatorischer Einfluss besteht – und er ist in diesem freiheitlich organisierten Staat bekanntlich klein –, sollte dies im Sinne des Standortmarketings genutzt werden.</p> <p>Nicht berücksichtigt. Strategie und Leitsätze sind aufeinander abgestimmt.</p>
120.	Handelskammer beider Basel	<p>„Die raumplanerischen Massnahmen für die Wirtschaft zielen in regionaler Zusammenarbeit prioritär auf hochwertige, wertschöpfungsintensive Wirtschaftsaktivitäten.“</p> <p>Wir gehen davon aus, dass die Logistik auch zu diesen Branchen zählt. Die Wert-</p>	Trifft zu.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

schöpfung ist in den vergangenen Jahren stetig gestiegen.

-

„Für den <urbanen Sektor> und für innovative Neugründungen sind ausreichende und siedlungsverträgliche Entwicklungsmöglichkeiten zu sichern.“

Raum für Neugründungen ist sehr wichtig. Der Richtplan kann dabei behilflich sein, indem genügend Arbeitsflächen bereitgestellt werden. Zu beeinflussen, ob es sich dabei um „innovative“ Neugründungen handelt, erscheint auf Richtplanebene etwas schwierig.

Z. K. genommen.

-

„Strukturwandel und Nutzungsintensivierungen auf Arbeitsgebieten sind zu unterstützen und mit Qualitätsverbesserungen im Städtebau zu begleiten.“

Die Wirtschaft ist sicherlich interessiert den ihr zur Verfügung stehenden Raum optimal auszunutzen. Etwas anderes kann sich die Wirtschaft aus ökonomischen Überlegungen nicht erlauben.

Z. K. genommen.

-

„Die verträgliche Mischung von Arbeiten, Wohnen und anderen Nutzungen ist in geeigneten Gebieten zu fördern.“

Mischgebiete weisen ein hohes Konfliktpotenzial aus und sind nicht auch noch zu fördern. Insbesondere dann nicht, wenn dabei klassische I/G Areale verloren gehen.

S. E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans.

Fazit

Die Leitsätze zur „Wirtschaft im Siedlungsraum“ haben einige wichtige Punkte angesprochen, wie die Produktions- und Forschungsbetriebe mit Störfallrisiken, Neugründungen, Güterlogistik. Allerdings fehlt uns hier die Zusage, dass für Unternehmen der Leitbranchen bedarfsgerechte Arbeitsplatzgebiete als Entwicklungsschwerpunkte bereitgestellt und durch den Kanton qualitativ hochwertig erschlossen werden. Vergleiche dazu Bericht „Flächenbedürfnisse der Wirtschaft“ der Handelskammer beider Basel.

S. zuvor, Ziff. 115 / 2. Teil.

121.

Merian Iselin Spital

Den uns betreffenden Leitsätzen 22 (Anbindung an das ÖV-Netz) und 25 (Räume für Spitäler etc.) können wir beipflichten.

Z. K. genommen.

Leitsatz 22 würden wir auch für uns gerne (noch) besser umsetzen. Es sind also Lösungen zu suchen, wie wir allenfalls mit Teilen unseres Tätigkeitsfeldes (z.B. Radiologie und Physiotherapie) näher an die vorgesehene S-Bahn-Station Morgartenring kommen könnten. Wo und wie kann der Wohnanteilplan aufgelockert werden? Kann in Zukunft das heutige Schulareal genutzt werden? Ist eine direkte

Die im Richtplan eingefügte S-Bahn-Station Morgartenring ist vorerst eine Idee (Vororientierung); Zweckmässigkeit und Machbarkeit sind noch keineswegs nachgewiesen. Die Umsetzung aller durch den Richtplan initiierten Aufgaben und Planungsmassnahmen, also auch die planerische

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		Fussgänger Verbindung realisierbar?	Vertiefung von Vororientierungen, erfolgt nach der Genehmigung des Richtplans durch den Bund. Die vom Merian Iselin Spital eingebrachten Fragen fliessen zum gegebenen Zeitpunkt in die weitere Prüfung ein.
122.	Novartis	Wir sind mit Leitsatz 6 und mithin dem einseitigen Vorrang der Wohnungsnutzung bei der Siedlungserneuerung und -ergänzung nicht einverstanden.	Z. K. genommen. Es ist dies Folge des Anspruchs, mehr Wohnraum zu erstellen (s. Strategie und S1.1).
123.	Novartis	In Leitsatz 8 vermissen wir die Sicherung der Entwicklungsmöglichkeiten für bestehende Wirtschaftsunternehmen, es sei denn, diese würden vom Begriff „urbaner Sektor“ erfasst; die Entwicklungsmöglichkeiten dürfen jedenfalls nicht nur „innovativen Neugründungen „ vorbehalten bleiben.	Hier geht es darum, dass Start-Ups auch Raum zu geben neben den <i>global players</i> .
124.	Neutrale Quartiervereine Basel, Konferenz, Stadtvorstand	<i>Leitsätze 2</i> Die Beachtung von „ausgewogener Sozialstruktur“ soll ein nachhaltiges und tolerantes Zusammenleben von Menschen aller Einkommensschichten ermöglichen.	Z. K. genommen.
125.	NQV Oberes Kleinbasel	Der Leitsatz 6, Seite 33 soll heissen: Bei der Siedlungserneuerung und – ergänzung hat die Erstellung von Bauten mit grosszügigen Wohnungen (für alle Einkommensschichten) Vorrang.	Nicht berücksichtigt. Ist intendiert.
126.	Pro Natura Basel	<i>Leitsatz 3 (RPE, S. 33):</i> Wir schlagen folgende Ergänzung vor: „...siedlungsgliedernde Freiräume sollen neben ihrer Funktion für Landwirtschaft und ökologische Vernetzung <i>auch als Lebensräume für Fauna und Flora dienen und die Naherholung unterstützen.</i> “ Siedlungstrenngürtel müssen aus unserer Sicht mindestens 100 m breit sein, sonst werden sie nicht mehr als solche wahrgenommen und sind, wenn sie nur der Erholung dienen, als ökologische Vernetzungsachsen ungenügend.	Mit der bestehenden Formulierung "ökologische Vernetzung" ist die Anregung ausreichend eingelöst.
127.	Schweizerischer Verband für Wohnungswesen SVW	Wir können die Leitsätze im Grundsatz unterstützen und möchten dazu folgende Bemerkungen festhalten: <i>Leitsatz 6 Siedlungsstruktur:</i> Die Formulierung „grosszügige“ Wohnungen scheint uns gut gewählt, gemeint sind nicht nur „grosse“ Wohnungen.	Z. K. genommen.
		<i>Leitsatz 10 Wirtschaft im Siedlungsraum:</i> U.E. ist eine Förderung der verträglichen Mischung von Wohnen und Arbeiten nicht grundsätzlich anzustreben. Es sollte	Zu „Mischgebiete“ s. E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		darum gehen, für Gebiete und Standorte, in welchen Wohnen im Erdgeschoss oder an lärmexponierten Lagen nicht funktioniert oder wo Versorgungsdienstleistungen bzw. Kleinstunternehmen ergänzend erwünscht sind, eine Mischung verträglich zu gestalten.	
128.	Stadtteilsekretariat Kleinbasel	<p><i>Wirtschaft im Siedlungsraum, Leitsatz 9</i></p> <p><i>Anliegen:</i> Der Leitsatz soll wie folgt ergänzt werden: <u>„Die Impropropriation von Allmend durch Privatisierung ist unzulässig, ausgenommen ausschliessliche Nutzungsrechte auf Zeit. Die gilt besonders für Verbindungsstrassen, welche beidseits von über sie hinweg ausgedehnten Arealen von expandierten / fusionierten Firmen weiterführen.“</u></p> <p><i>Begründung:</i> Durch Firmenfusionen entstehen riesige Komplexe, die z. T. nach kurzer Zeit wieder aufgesplittet werden (CIBA Klybeck, Geigy Rosental). Auf Allmend sind exklusive Nutzungsrechte nur auf Zeit zu gewähren. Ziel ist der Erhalt eines durchlässigen Stadtraumes.</p>	Ist nicht Angelegenheit des kantonalen Richtplans. Muss in rechtsstaatlichen Verfahren und politischen Prozessen geklärt werden.
129.	Stadtteilsekretariat Kleinbasel	<p><i>Wirtschaft im Siedlungsraum, Leitsatz 10</i></p> <p><i>Anliegen:</i> Der Leitsatz soll wie folgt ergänzt werden: <u>„Die verträgliche Mischung ... zu fördern ohne Vernachlässigung der Bedürfnisse des lokalen Gewerbes.“</u></p> <p><i>Begründung:</i> Das lokale Gewerbe soll nicht verdrängt werden.</p>	Nicht berücksichtigt. Der kantonale Richtplan ist nicht dazu da, die Gewerbefreiheit einzuschränken.
130.	Stadtteilsekretariat Kleinbasel	<p><i>Siedlungsqualität, Leitsatz 17</i></p> <p><i>Anliegen:</i> Der Leitsatz soll wie folgt umgestellt werden: <u>„Der öffentliche Raum ist sowohl als Aufenthalts-, Erlebnis- und Bewegungsraum als auch als Verkehrs-, Kultur- und Naturraum zu planen und gestalten.“</u></p> <p><i>Begründung:</i> Die Planungs- und Gestaltungspriorität soll durch Umstellung des Satzes akzentuiert werden.</p>	Nicht berücksichtigt. Umstellung ist nicht überzeugender.
131.	Stadtteilsekretariat Kleinbasel	<p><i>Öffentliche Bauten und Anlagen, Leitsatz 23</i></p> <p><i>Anliegen:</i> Der Leitsatz soll wie folgt ergänzt werden: <u>„Der Universität ... Entwicklungsräume bereitgestellt. Es soll darauf geachtet werden, dass diese gut erreichbar und vielfältig ins Stadtgebiet eingefügt werden.“</u></p> <p><i>Begründung:</i> Der Verlegung der Hochschule für Gestaltung vom Kleinbasel ins Dreispitzareal steht bevor. Es wäre wünschbar, dass universitäre Einrichtungen auch im Kleinbasel angesiedelt werden.</p>	Betrifft neu Leitsatz 24. Nicht berücksichtigt. Leitsatz 23 (neue Nummer) deckt dies ab.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
132.	VCS	<p>Leitsätze Siedlung 1 - 29</p> <p><i>Siedlungsstruktur</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Wir unterstützen die Leitsätze 1, 2, 4, 5. - Leitsatz 3: „So weit möglich und städtebaulich sinnvoll“ Passus streichen. - Leitsatz 6: Definition und Begründung von „grosszügig“? <p><i>Wirtschaft im Siedlungsraum</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Wir unterstützen – mit nachstehenden Korrekturen - insbesondere die Leitsätze 10 und 12. - Leitsatz 8: Definition von „urbaner Sektor“? - Leitsatz 9 ergänzen: „(...) und mit Qualitätsverbesserungen im Städtebau <u>und Umweltschutz</u> zu begleiten.“ - Leitsatz 12 ergänzen: „(...) Auslegung und Ausgestaltung der Infrastrukturanlagen sind <u>für eine umweltverträgliche Güterlogistik</u> zu optimieren.“ - NEU Leitsatz 12b: <u>„Die Ansiedlung von Verkehrsintensiven Einrichtungen wie Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen muss in Abstimmung mit dem Massnahmenplan Luftreinhaltung erfolgen.“</u> <p><i>Siedlungsqualität</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Wir unterstützen insbesondere die Leitsätze 15 – 18. - Leitsatz 19: ganz streichen. - Leitsatz 20 ändern: <u>„Lärmvermeidung an der Quelle hat erste Priorität. Wo dies nicht genügend möglich ist, sind die Einwirkungen (Immissionen) des Lärms zu minimieren.“</u> <p><i>Öffentliche Bauten und Anlagen inkl. Freizeit, Erholung und Sport</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Leitsatz 22 ergänzen: „Die öffentlichen, wenn möglich auch <u>und</u> die privat betriebenen Einrichtungen mit überlokaler Bedeutung sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln <u>sehr gut</u> zu erschliessen (...)“ 	<p>Nicht berücksichtigt. Der Passus ist bewusst gewählt, um in den flächenbeschränkten Verhältnissen Spielraum zu wahren.</p> <p>Bewusst gewählt.</p> <p>Z. K. genommen.</p> <p>S. zuvor.</p> <p>Neue Fassung: „Strukturwandel und Nutzungsintensivierungen auf Arbeitsgebieten sind zu unterstützen und mit Qualitätsverbesserungen im Städtebau, die der Nachhaltigkeit verpflichtet sind, zu begleiten.“</p> <p>Nicht berücksichtigt. Umweltverträglichkeit ist hier impliziert.</p> <p>Nicht in dieser Form berücksichtigt. S. neuer Leitsatz 13.</p> <p>Z. K. genommen. (Betrifft neu 20): Nicht berücksichtigt. S. neue Fassung des Leitsatzes und Ausführungen unter S4.2 Familiengärten.</p> <p>Nicht berücksichtigt. Keine wesentliche Änderung ersichtlich.</p> <p>(Betrifft neu 23): Berücksichtigt. Bessere Formulierung.</p>
133.	Bund (UVEK; ARE)	<p><i>Siedlungsentwicklung und Siedlungsgebiet</i></p> <p>Das im Richtplan 1986 bezeichnete Siedlungsgebiet (Baugebiet) ist - abgesehen von der Umsetzung der damals gleichzeitig festgesetzten Baugebietsveränderungen (hauptsächlich Reduktionen) - in seiner Ausdehnung unverändert geblieben. Im Entwurf des neuen Richtplans wird wiederum dasselbe Siedlungsgebiet als</p>	

S1 Siedlungsstruktur

Ausgangslage bezeichnet. Abgesehen von den fünf als Vorhaben enthaltenen Siedlungsgebietserweiterungen sind Neueinzonungen ausgeschlossen. Damit schafft der Kanton einen klaren Rahmen, was Neueinzonungen betrifft, was auch im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr der Agglomeration Basel wichtig ist.

Dieser wichtige im Richtplantext enthaltene Grundsatz sollte in den Richtplanbeschluss aufgenommen werden.

Die Begründung des Bedarfs an zusätzlichem Wohnraum ist angesichts der in Richtplantext und Anhang aufgezeigten äusserst kleinen Reserven, des aktuellen negativen Wanderungssaldos, dessen Analyse auf ein fehlendes Angebot von grösseren und qualitativ hochwertigen Wohnungen hinzuweisen scheint, nachvollziehbar. Der Kanton unterstützt für den Prognosehorizont 2030 ein Szenario "urbane Qualitätsmaximierung" gemäss Prognosen von Wüest und Partner, das davon ausgeht, bei steigendem Wohnflächenbedarf die Bevölkerungszahl zu halten. Dafür ist die Schaffung von Wohnflächen für rund 17'000 Einwohner in den nächsten 20 Jahren Voraussetzung. Gemäss Referenzszenario der Bevölkerungsprognosen des BFS würde die Bevölkerung um 9.6% abnehmen. Grundlage für die Begründung des Bedarfs an zusätzlichem Wohnraum ist also eine klare Politik des Kantons, die Wohnbevölkerung in der Kernstadt zu behalten. Diese Politik ist für das Kerngebiet eines Metropolitanraums, wie er im Entwurf zum Raumkonzept Schweiz enthalten ist, und angesichts des teilweise starken Zersiedlungsdrucks in den angrenzenden Kantonen und Regionen des benachbarten Auslands aus Bundessicht richtig. Das Bundesamt für Wohnungswesen (BWO) kann die Schwerpunktsetzung des Kantons bei der Schaffung von grosszügigen Wohnungen nachvollziehen, gibt aber zugleich zu bedenken, dass dies nicht unbedingt bedeuten muss, Wohnungen mit vielen Zimmern zu schaffen, sondern dass die Nachfrage im Moment vor dem Hintergrund des gesellschaftlichen Wandels der Haushalte eher wieder hin zu kleineren Wohnungen (Zwei- und Dreizimmerwohnungen) tendiert.

Die Strategie der "urbanen Qualitätsmaximierung" mit der Mobilisierung von inneren Nutzungsansprüchen und gezielten Siedlungserweiterungen in einem bereits äusserst dicht bebauten und genutzten Raum stellt sehr hohe Anforderungen an die Berücksichtigung der Siedlungsqualität, der Erhaltung und Schaffung von Freiräumen und auch der Integration und sozialen Durchmischung. Neben Arealentwicklungen und der Mobilisierung von inneren Nutzungsreserven können die gezielten Siedlungsgebietserweiterungen bei einer regionalen Sichtweise - wie bereits bei der Strategie erwähnt - tatsächlich als Siedlungsentwicklung nach innen betrachtet werden.

Planungsgrundsätze / -anweisungen wurden ergänzt: „Als Ausgangslage gilt das im kantonalen Richtplan von 1986 bezeichnete Siedlungsgebiet (Baugebiet) mit den damals festgesetzten Baugebietsveränderungen; abgesehen von den folgenden örtlichen Festlegungen a) bis d) sind Siedlungsgebietserweiterungen / Neueinzonungen ausgeschlossen.“

Über Grösse, Zimmeranzahl und Qualität der Wohnungen bestimmen letztlich die Anbieter – mit den üblichen Marktrisiken. Den Anbietern sind sowohl sie sozialen und familiären Veränderungen mit den Auswirkungen auf die Präferenzen im Wohnungsmarkt bekannt (Statistik, Immomonitoring etc.) als auch die Strategien der Regierung und die städtebaulichen Entwicklungen.

Verwaltung, Marktteilnehmer, Produzenten und Vertreter/innen der Konsumenten sind auch bezüglich der gegenseitigen Interessenlagen im Gespräch – permanent v. a. via das laufende Projekt Logis Bâle.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Bei den fünf Siedlungsgebietserweiterungen handelt es sich um klar abgegrenzte Gebiete und sogenannte Suchräume, die beide in den Kategorien Vororientierung oder Zwischenergebnis aufgenommen worden sind.

Bei einer späteren Festsetzung dieser neuen Siedlungsgebiete, die einer Anpassung des Richtplans und damit einer Genehmigung durch den Bund bedarf, wird es entscheidend sein, dass aufgezeigt werden kann, wie die in den Erläuterungen angetönten Konflikte mit dem Landschaftsschutz, dem Erhalt von landwirtschaftlichen Nutzflächen und Fruchtfolgeflächen gemäss Sachplan des Bundes sowie mit den Anliegen des Grundwasserschutzes, der Nachfrage nach Familiengärten und weiteren Interessen gelöst werden konnten.

Es wird begrüsst, dass der Kanton in seinem Richtplanbeschluss klare Vorgaben macht, welche Abklärungen und Regelungen vor bzw. während einer Umzonung im Rahmen der neuen Siedlungsgebiete vorzunehmen sind. Besonders wichtig aus Bundessicht erscheinen dabei die Ersatzmassnahmen für betroffenes Landwirtschaftsgebiet, für Fruchtfolgeflächen und für Natur- und Landschaftsschutz. Ebenfalls begrüsst wird, dass die neuen Siedlungsgebiete entweder bereits sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind oder eine solche Erschliessung Voraussetzung für eine Entwicklung bildet.

Z. K. genommen. Ist so vorgesehen.

Absicht ist, Bundesvorgaben zu erfüllen, Konflikte zu entschärfen und Interessen so weit möglich zu berücksichtigen.

Z. K. genommen.

134.

CMS

Dreispietz

Die Aussagen zum Dreispitz decken sich mit der Entwicklungsplanung Dreispitz, die von uns mitgetragen wird.

Z. K. genommen.

135.

Gesellschaft für Vogelkunde und Vogelschutz Riehen

Die lobenswerten Absichten im Bereich Natur- und Landschaftsschutz werden durch die geplanten Siedlungserweiterungen sofort wieder in Frage gestellt. So ist unter anderem festzustellen, dass die Landschaftsschutzzone von Riehen vor allem dort nicht aufgenommen wurde, wo eine Siedlungserweiterung, also Umzonung von Landwirtschaftsland in Bauland, geplant oder geprüft werden soll (Oberfeld).

Eine deutliche Zustimmung erfuhr der in regionaler Sichtweise formulierte strategische Ansatz der «Siedlungsentwicklung nach innen». Über die Umsetzung dieses zentralen raumplanerischen Postulates gibt es allerdings gegensätzliche Vorstellungen. Befürchtet werden Verdrängungen von Familiengärten, Frei- und Grünräumen und des Gewerbes, gefordert werden Verdichtungen im Bestand u. a. durch Aufzonung, Errichtung von Hochhäusern und Erneuerung schlechter Substanz. Insgesamt wird die Strategie des Regierungsrates aber bestätigt: Angemessene Siedlungsgebietserweiterungen – notabene weniger als 1% des Kantonsgebietes – sind deshalb vonnöten, weil im Bestand nur sorgfältig und rücksichtsvoll in Bezug auf die vielfältigen Nutzungsinteressen verdichtet werden kann. Die Siedlungserweiterungen leisten einen zwar insgesamt kleinen, aber unverzichtbaren Beitrag zur Wohnraumerweiterung.

Modifikationen bei den Siedlungsgebietserweiterungen
Eine Bebauung des Bäumlihofareals würde keine Akzep-

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
136.	Grüne Partei Basel-Stadt	Primär ist in bestehenden (und nicht in neuen) Siedlungsgebieten nach Raum zu suchen, wenn zusätzlicher Wohnraum erforderlich ist. Ausgenommen bleiben dabei Quartiere mit bestehender oder künftiger sehr intensiver Nutzung. So bedarf beispielsweise das Obere Kleinbasel angesichts der absehbaren Nutzungsintensivierung durch die Messe und Roche zwingend der Freihaltung des Landhofs.	Z. K. genommen. Nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.
137.	Münchenstein, Ge-meinderat	<i>Dreispitz und St. Jakob / Brüglinger Ebene</i> Die Richtplaninhalte zu den Gebieten Dreispitz und St. Jakob / Brüglinger Ebene entsprechen den Zielsetzungen der Gemeinde und werden zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Notwendigkeit der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit wird auch seitens Münchenstein als sehr wichtig betrachtet, insbesondere wird positiv zur Kenntnis genommen, dass die Nutzung der Sportanlagen St. Jakob / Brüglinger Ebene im Einvernehmen mit der Gemeinde erfolgen soll. Die Aussagen im RP zum Dreispitz sind in Übereinstimmung mit dem Entwurf Richtplan Dreispitz und dem Städtebaulichen Rahmenvertrag. Die Aussagen zum Freizeit- und Sportgebiet St. Jakob sind in Übereinstimmung mit den Zielen des Teilzonenplans Brüglinger Ebene.	Z. K. genommen.
S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)			
138.	BastA! Mieterinnen- und Mieter- verband	<i>/ Neue Siedlungs- und Baugebiete</i> Suchraum Stadtabschluss Basel Süd (Landschaftsschutzzone RP 1996, zum Teil Familiengärten). Es ist sehr schwer nachvollziehbar, weshalb ausgerechnet in der heutigen Landschaftsschutzzone gebaut werden soll.	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.
139.	Grüne Partei Basel-Stadt	Bezüglich der vorgeschlagenen neuen Siedlungsgebiete lehnen wir die Definition des Gebiets südlich der <i>Giornicostrasse</i> als Suchraum kategorisch ab. Dieses Gebiet, das zur Zeit keiner Zone zugewiesen ist, muss unseres Erachtens vielmehr der Grünzone zugewiesen werden. Entsprechendes gilt für das Gebiet <i>Bäumlihof</i> , weil die Vororientierung im Hinblick auf den Landschaftspark Wiese einen „Sün-	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		denfall“ darstellt (siehe oben).	
		<p>Bezüglich des Suchraums <i>Oberfeld</i> stellt sich die Frage, ob dieser künftig hinreichend mit dem öV erschlossen werden kann, zumal das Gebiet für den Langsamverkehr (Velo) schlecht erreichbar und damit absehbar ist, dass jede dort wohnende Familie mehr als 1 PW haben wird. Im Suchraum westlich von <i>Klosterfiechten</i> kann man unseres Erachtens eine Bebauung in Betracht ziehen, allerdings stellen sich hier bezüglich Erschliessung mit dem öV ähnliche Fragen wie beim Oberfeld. Bezüglich den Gebieten <i>Rheinacker</i> und <i>Landauer</i> sind wir skeptisch: der vorgesehene Siedlungstrenngürtel scheint uns eindeutig zu schmal; zu den Familiengarten-Arealen verlangen wir eine Gesamtplanung und ein besonderes Objektblatt (siehe unten). Ein ökologischer Vernetzungskorridor zum Dinkelberg ist ebenfalls zu berücksichtigen.</p>	
140.	Mieterinnen- und Mieterverband Basel	<p><i>Neue Siedlungs- und Baugebiete</i> Es eignen sich im Umfeld Bruderholz eher Gebiete, die heute brachliegen, aber nach Richtplan der Naturschutzzone zugewiesen werden sollen (z.B. Reservoirstrasse)</p>	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.
141.	BastA! Mieterinnen- und Mieterverband Basel	<p><i>Neue Siedlungs- und Baugebiete</i> Bäumlihof-Areal. Das Areal ist wichtig als siedlungsabgrenzender Raum zwischen Riehen und Basel, es muss aus dem Richtplan gestrichen werden. Gebiet Rheinacker: Fehlender Landschaftsschutz und fehlendes Familiengartenkonzept verunmöglichen eine Zusage. Streichen. Gebiet Landauer: Fehlender Landschaftsschutz und fehlendes Familiengartenkonzept verunmöglichen eine Zusage. Streichen. Optionaler Suchraum Oberfeld Riehen: streichen.</p>	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.
142.	Bettingen, Gemeinderat	<p>Mit Erschliessung von zusätzlichen Siedlungsräumen von Bettingen (z.B. Oberfeld) gerät das Naherholungsgebiet „St. Chrischona“ zusehends unter Druck - das Gebiet wird bereits heute intensiv genutzt.</p>	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.
143.	CMS	<p><i>Seite 41: Suchraum Stadtabschluss Basel Süd</i> Als Eigentümerin eines bedeutenden Anteils der dafür vorgesehenen Grundstücke unterstützen wir eine entsprechende Umzonung. <i>Entgegen der Signatur auf dem Übersichtsplan empfehlen wir, den Suchraum so zu wählen, dass ein sinnvoller Übergang aus dem Dreispitz (Broadway/ Wien-Strasse) in das neue Siedlungsge-</i></p>	Suchraum wurde verändert. S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<i>biet möglich wird. Dadurch würde sowohl die Absicht, auf dem Broadway einen bedeutenden Wohnanteil zu realisieren, als auch die Anbindung des neuen Siedlungsgebietes an die Stadt, gestützt.</i>	
144.	CVP Riehen/Bettingen	Die CVP Riehen/Bettingen <i>beantragt</i> , den „optionalen Suchraum Oberfeld Riehen“ (Bst. e, S. 44) aus der definitiven Fassung des Richtplans zu streichen und verweist auf die zutreffende Begründung des Gemeinderates Riehen.	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.
145.	CVP Riehen/Bettingen	Weiter <i>lehnt die CVP Riehen/Bettingen</i> – wie der Gemeinderat, aber noch eine Spur deutlicher – <i>jegliche Erweiterung der städtischen Siedlungsgrenze im Gebiet Bäumlhof entschieden ab</i> (Bst. b, S. 42). Besonders beunruhigend ist in diesem Zusammenhang, dass der Richtplan von einem „Wachstum der Stadt“ durch „Angliederung“ spricht und dabei das Wort „Jahrring“ verwendet. Immerhin zeigt dieser Begriff die offenbar bestehenden Absichten des Kantons deutlich auf, den Grüngürtel im Gebiet Bäumlhof nach und nach zu Baugebiet zu erklären und dem Stadtgebiet zuzuschlagen. Eine solche Entwicklung wird durch die CVP Riehen/Bettingen strikte abgelehnt. Nach dem Grundsatz „Wehret den Anfängen!“ ist jede weitere städtische Einverleibung dieses Gebiets zu unterlassen. Es geht nicht an, eine der letzten Grünzonen zwischen den Baugebieten Stück für Stück zum Verschwinden zu bringen, insbesondere da der Grüngürtel unbestritten ökologische Funktionen zwischen Landschaftspark Wiese und Rheinufer übernimmt. Daher wird auch ein erster „Jahrring“ im Sinne einer Bebauung der noch unbebauten Seite der Allmendstrasse zwischen Bäumlhofstrasse und Kleinriehe-Promenade durch die CVP Riehen/Bettingen kompromisslos verworfen. Es wird <i>beantragt</i> , die an jener Stelle im Richtplan vorgesehene Ausdehnung des Siedlungsgebietes ersatzlos aus dem Richtplan zu streichen.	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.
146.	CVP Riehen/Bettingen	Auch bezüglich der ins Auge gefassten <i>Siedlungserweiterungen im Gebiet Landauer</i> (Bst. d, S. 42; Bst. c4, S. 52) mahnt die CVP Riehen/Bettingen zur <i>Zurückhaltung</i> . Sie hat dies bereits in ihrer Vernehmlassung vom Januar 2003 zum Richtplan Riehen getan (Kopie der Vernehmlassung in der <i>Beilage</i> , siehe vor allem Ziffer 2, Bst. a, gelb markiert) und zu den einzelnen Familiengartengebieten differenziert Stellung genommen. Weshalb die Zurückhaltung? – Zum einen sind Familiengärten in der Bevölkerung beliebt und zur Naherholung wichtig, zum anderen ist die CVP der Auffassung, dass Riehen und insbesondere das am dichtesten besiedelte Niederholzquartier schon eng genug überbaut ist. Es darf nicht allein um Wohnraummaximierung gehen, Ziel ist die Maximierung der Lebensqualität, und dafür braucht es auch Grün- und Freiräume, mit denen das Niederholzquartier ohnehin nicht reichlich ausgestattet ist.	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.
147.	Marianne	Ich bin Eigentümerin der Parzelle Nr. 457 am Bischoffweg. Heute ist diese Parzelle	Z. K. genommen

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
	Fässler	<p>als „Fruchtfolgefläche“ ausgewiesen. Gleichzeitig wird sie in der Konzeptkarte „Dynamik der Siedlungsentwicklung“ als „Gebiete, in welchen mit einer städtebaulichen Dynamik unterschiedlicher Intensität zu rechnen ist“ beschrieben.</p> <p>In der Tat würde sich die Parzelle ausgezeichnet für Wohnraum eignen. Sie liegt etwas erhöht mit Sicht auf den Tülliger Hügel. In Anbetracht der enorm hohen Bautätigkeit im Stettenlochweg (ca. 50 m entfernt auf deutschem Boden) und der voraussichtlich hohen Bautätigkeit im Stettenfeld wäre die Ueberlegung die Bautätigkeit gegen Süden auszuweiten durchaus einsichtig. Es wäre sicher sinnvoll die Parzelle Nr. 457 in einem baulichen Gesamtkonzept zumindest in Betracht zu ziehen.</p> <p>Ich denke, gerade in Anbetracht der Siedlungsentwicklung wäre es sinnvoll zu überprüfen, ob diese Parzelle mit ihrem nicht zu unterschätzendem Siedlungsentwicklungspotential als „Fruchtfolgefläche“ richtig eingestuft ist. Aus meiner Sicht ist eine Umzonung in Bauzone ein wichtiger und richtiger Schritt um der baulichen Entwicklung Rechnung zu tragen. Ich bitte Sie deshalb eine Umzonung in Bauzone ernsthaft zu prüfen.</p>	
148.	FDP BS FDP Riehen	<p><i>Neues Siedlungsgebiet (Baugebiet)</i></p> <p>Die Basler FDP / FDP Riehen begrüsst, dass bei der Suche nach neuem Siedlungsgebiete auch Familiengartenareale in die Überlegungen miteinbezogen werden. Dies gilt insbesondere für das Gebiet Rheinäcker Basel / Riehen, wo mit der Anbindung zum Rheinufer optimale Voraussetzungen für attraktiven Wohnstandorte bestehen.</p>	Z. K. genommen
149.	FDP BS	<p><i>Neues Siedlungsgebiet (Baugebiet)</i></p> <p>Zurückhaltend sollte hingegen dort vorgegangen werden, wo bei der Bevölkerung oder der Gemeinde Riehen eine latente Abneigung gegen eine Überbauung besteht. Dies gilt hinsichtlich des Gebiets Bäumlhof Basel und Oberfeld Riehen.</p>	S. neues Objektblatt S4.2 Familiengärten.
150.	FDP Riehen	<p><i>Neues Siedlungsgebiet (Baugebiet)</i></p> <p>Von einer Siedlungserweiterung ist jedoch das Oberfeld auszunehmen. Dieses Gebiet eignet sich idealerweise für die Naherholung und soll deshalb für die entsprechende Nutzung freigehalten werden. Wie bereits erwähnt, betrachtet es die FDP Riehen im Gegenzug als selbstverständlich, dass eine bauliche Verdichtung in den dafür vorgesehenen Bauzonen ermöglicht und nicht beschränkt wird.</p>	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.
151.	Freiwillige Basler Denkmalpflege	<p>Die im Objektblatt Siedlungsentwicklung geforderte Nutzungsverdichtung ist angesichts des Spagates, ein urbanes Zentrum zu sein und gleichzeitig nur über beschränkte Baulandreserven zu verfügen, eine logische Schlussfolgerung. Wir</p>	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

ge fordern jedoch mit Nachdruck, dass solche Nutzungsverdichtungen nur gezielt und nicht zu Lasten der historischen Altstadt erfolgen dürfen. Bereits im 19. Jahrhundert stand Basel vor ähnlichen Fragestellungen, die man mittels Aufzonung der Kernstadt gelöst hat. Diese Aufzonungen hatten den Verlust von weiten Teilen der mittelalterlichen Stadt zur Folge, beispielsweise wurde die gesamte Freie Strasse ausgewechselt. Ganz offenbar sucht man im 21. Jahrhundert die Lösung in Hochhäusern. Wir sind nicht apriori gegen Hochhäuser, aber fordern eindeutig definierte Zonen.

Ebenfalls unter dem Aspekt des verdichteten Bauens ist die geplante Erschliessung des Bäumlhof-Areals zu sehen. Die Freiwillige Basler Denkmalpflege hat sich seinerzeit an vorderster Front für die Erhaltung des historischen Hofgutes, bei welchem bereits die Bagger aufgefahren waren, eingesetzt und damit erreicht, dass der Kanton für rund CHF 90 Mio den damaligen Eigentümern die Grünfläche abkaufte. Die Regierung argumentierte im damaligen Abstimmungskampf ausdrücklich, dass mit dem Kauf der Grünfläche die optische Grenze zwischen Basel und der Gemeinde Riehen erhalten werden soll. Beide Gemeinden sollten auch in Zukunft als eigenständige Einheiten wahrgenommen werden können. Der Souverän hat damals an einer Volksabstimmung den Kauf gutgeheissen; dieser Entscheid ist zu respektieren. Wir lehnen jede Überbauung des Bäumlhof-Areals ab.

152.

Gesellschaft für Vogelkunde und Vogelschutz Riehen

Im Kantonalen Richtplanentwurf sind diverse Siedlungserweiterungen festgelegt.

S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.

b) Gebiet Bäumlhof

- Das Gebiet Bäumlhof ist ein wichtiger Siedlungstrenngürtel zwischen der Stadt Basel und der Landgemeinde Riehen. Dieser Siedlungstrenngürtel soll nun durch einen „Siedlungsjahring“ angeknabbert werden.
- Dies ist unserer Ansicht nach im Sinne des Naturschutzes nicht tolerierbar, denn eine Überbauung widerspricht dem binationalen, behördenverbindlichen Richtplan „Landschaftspark Wiese“, der erst 2001 in Kraft gesetzt wurde.
- Die Allmendstrasse bildet bislang eine hervorragende Grenze zwischen dem bebauten Siedlungsraum der Stadt Basel und der Landgemeinde Riehen. Wird diese Grenze nur leicht überschritten (wie jetzt geplant), so ist eine weitere Ausdehnung vorprogrammiert, da die Hürde nun wesentlich tiefer liegt.
- Im Kantonalen Richtplanentwurf ist der Landschaftsraum Bäumlhof als Landschaftsschutzzone ausgeschieden. Es wäre sinnvoll, wenn das als ganzheitlich erkennbares Areal inklusive dem Perimeter der Siedlungserweiterung auch planerisch als solches ausgeschieden würde.

Aus diesen Gründen lehnen wir die geplante Siedlungserweiterung strikte ab und fordern eine unveränderte Landschaftsschutzzone.

c) Gebiet Rheinäcker Basel/Riehen

- Innerhalb der geplanten Siedlungserweiterung verlaufen drei ökologische Korridore (Rheinufer, Trasse Deutsche Bahn, Korridor Rheintal-Bäumlhof-

Wieseebene). Unter anderem kommt im Bereich des Bahndammes die national gefährdete Schlingnatter vor. Die Beibehaltung der Korridorfunktionen bei einer Überbauung ist unmöglich.

- Im Kantonalen Richtplanentwurf wird der Konflikt Siedlungserweiterung/ Naturschutz zwar erkannt aber in keiner Weise sind Lösungen erkennbar. Es ist zu befürchten, dass mit der Siedlungserweiterung die Naturwerte innerhalb der kleinstrukturreichen Familiengärten verschwinden werden.

Aus diesen Gründen begegnen wir dieser Siedlungserweiterung mit grosser Skepsis und lehnen sie deshalb ab.

d) Gebiet Landauer

- Innerhalb dieser strategischen Reserve verlaufen zwei ökologische Korridore (Deutsche Bahn, Korridor Rheintal-Bäumlihof-Wieseebene). Die Beibehaltung der Korridorfunktionen bei einer Überbauung ist unmöglich.
- Das Trinationale Umweltzentrum in Weil am Rhein (TRUZ) hat im Rahmen des Regiobogens in einer Untersuchung vom Jahre 2003 den Bestand der Brutvögel und Amphibien in den gesamten Familiengärten zwischen Riehen und Basel erhoben. Es wurden 21 Vogelarten festgestellt. Unter anderem Grünspecht und Gartenrotschwanz (Gartenrotschwanz siehe Artenförderungsprojekt SVS/Vogelwarte Sempach). Zudem fand man 12 rufende Geburtshelferkröten.
- Im Kantonalen Richtplanentwurf wird der Konflikt Siedlungserweiterung/ Naturschutz zwar erkannt aber in keiner Weise sind Lösungen erkennbar. Es ist zu befürchten, dass mit der Siedlungserweiterung die Naturwerte innerhalb der kleinstrukturreichen Familiengärten auch hier verschwinden werden.

Aus diesen Gründen lehnen wir die geplante Siedlungserweiterung strikte ab.

e) Optionaler Suchraum Oberfeld Riehen

- Die Ausweitung des Siedlungsgebietes Oberfeld ist unnötig.
- Der Siedlungstrenngürtel zu Lörrach ist unbedingt zu erhalten. Bereits heute grenzt die bebaute Fläche von Lörrach an die Landesgrenze.
- Das Gebiet Oberfeld ist im Richtplan von Riehen als Entwicklungsgebiet Natur ausgeschieden. Der Kantonale Richtplanentwurf setzt sich mit der geplanten Erweiterung über die Zielsetzungen der Gemeinde Riehen hinweg.
- Innerhalb des Suchraums verläuft der ökologische Korridor vom Dinkelberg zur DB-Linie. Die Beibehaltung der Korridorfunktionen bei einer Überbauung ist schwierig oder gar als unmöglich einzustufen.
- Das Oberfeld ist eine noch intakte Landschaftskammer mit vielen Kleinstrukturen und Hochstammobstbäumen. Das Gebiet wird relativ extensiv genutzt. Diese naturnahe Kammer muss unbedingt erhalten werden.

Aus diesen Gründen lehnen wir die geplante Siedlungserweiterung strikte ab.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
de und Vo- gelschutz Riehen	Richtplanentwurf aufgenommen werden muss.		
154.	Grenzach- Wyhlen, Gemeinde	<p data-bbox="584 320 1111 344"><i>Neues Siedlungsgebiet Rheinäcker Basel/Riehen</i></p> <p data-bbox="584 376 1469 485">Vor dem Hintergrund, den Richtplan um ein neues Siedlungsgebiet (Rheinäcker/Landauer) zu erweitern besteht die Notwendigkeit die bestehenden Lärmemissionen zu reduzieren. Die Option zur Verlegung der Grenzacherstraße ist deshalb wieder thematisiert.</p> <p data-bbox="584 517 1469 625">Um eine hochwertige Siedlungsentwicklung in bester Rheinlage «Wohnen am Rhein und beim Landschaftspark» nicht zu gefährden, ist auch auf die Entwicklung der Lärmemission der außerhalb des Kantonsgebiets gelegenen Birsfelder Hafenanlage Einfluss zu nehmen.</p> <p data-bbox="584 657 1469 766">Neben den, seit Jahren bestehenden Lärmemissionen aus dem Betrieb der veralteten Krananlage ist die Umwelt / Umgebung zusätzlich dadurch belastet, dass es im Birsfelder Hafen üblich ist, die Entladung der Brennstoffe und Öle mit schiffseigenen, lärmintensiven Druckpumpen durchzuführen.</p> <p data-bbox="584 798 1469 906">Zur Reduzierung der Lärmemissionen ist auf den Einsatz von umweltfreundlicheren, ortsfesten Ansaug-Elektropumpen hinzuwirken. Damit wird gleichzeitig vermieden, dass bei einer Undichtigkeit im Schlauchsystem ein größeres Unglück entsteht.</p> <p data-bbox="584 938 1469 984">Weitere Umgebungsbelastungen werden sich bei der Realisierung des geplanten Schrottplatz-Projektes im Hafenable Birsfelden ergeben.</p> <p data-bbox="584 1016 1469 1094">Hierzu wird neben der Lärmbelastung auf die Brandgefahren hingewiesen die das geplante Schrottplatz-Projekt birgt. In den letzten Jahren mehren sich Großbrände mit Katastrophen-Charakter in Metall-Recycling Anlagen.</p> <p data-bbox="584 1126 1469 1235">Dies wird negative Auswirkungen, auch auf die Wohn- und Wohnumfeldqualität eines geplanten hochwertigen Baugebietes im Bereich Rheinäcker / Landauer ergeben. Eine zusätzliche Umgebungsbelastung sollte deshalb mit Nachdruck verhindert werden.</p> <p data-bbox="584 1267 1469 1452">Auf deutscher Seite ist der Immobilienmarkt in der Nähe der Grenze durch die immer wieder ins Spiel gebrachten Bypass-Pläne der Bahnen sowie den beantragten Schrottplatz in Birsfelden völlig zum Erliegen gekommen. Wohnimmobilien jeder Art sind, wenn überhaupt, nur dramatisch unter Wert veräußerbar. Investoren für neue Vorhaben sind trotz der eigentlich idealen Lage nicht zu finden. Es steht zu erwarten, dass auch das Entwicklungsgebiet „Rheinäcker/Landauer“, das unmittelbar an die Grenze anschließt, bei Verwirklichung der Pläne in genau derselben</p>	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		Weise durch die addierten Belastungen multipler Lärmquellen betroffen sein wird und daher vom angestrebten hochwertigen Wohnungsmarktsegment abgelehnt wird.	
155.	Grüne Partei Riehen	<p data-bbox="584 347 927 371"><i>Neuralgische Punkte für Riehen</i></p> <p data-bbox="584 403 748 427"><i>Bäumlihofareal</i> Völlige Ablehnung, da dies Siedlungsrand ist und ein wichtiges Gebiet für die Freihaltung als Siedlungstrenngürtel. Zudem verletzt es unseres Erachtens direkt den behördenverbindlichen Richtplan Landschaftspark Wiese.</p> <p data-bbox="584 544 680 568"><i>Oberfeld</i> Völlige Ablehnung. Dies würde einer Siedlungserweiterung gleichkommen, zudem an einem entlegenen Ort. Es würde einen starken Eingriff in das Landschaftsbild geben und Grünflächen mit Vernetzungsaufgabe - auch für Bettingen und den ganzen Dinkelberg beeinträchtigen. Unseres Erachtens widerspricht diese Absicht auch dem RPG.</p> <p data-bbox="584 735 999 759"><i>Moostal (Mittelfeld und Langoldshalde)</i> Nach dem Gerichtsurteil scheint klar zu sein, dass auch in einer Gesamtsicht, das Moostal grün bleiben soll. Hier sollen zu grosse Bauzonen (von früher) korrigiert werden: So wie vom Volk beschlossen.</p>	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.
156.	Handelskammer beider Basel	<p data-bbox="584 903 1043 927"><i>Planungsgrundsätze / Planungsanweisung</i></p> <p data-bbox="584 927 1469 1015">Wir begrüssen es sehr, dass trotz der engen räumlichen Verhältnisse neue Siedlungsgebiete gesucht werden. Es ist auch für die Wirtschaft sehr wichtig, dass qualitativ guter Wohnraum in Basel entsteht.</p>	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.
157.	Heimatschutz Basel	<p data-bbox="584 1070 1133 1094"><i>Stadtabschluss Süd (Gebiet Klosterfiechten), S. 41</i></p> <p data-bbox="584 1094 1469 1318">Im Jahr 2006 hat die Basler Bevölkerung die Einzonung der Areale Reservoirstrasse und Oberer Batterieweg zu Wohnzwecken in einer Volksabstimmung mit grossem Mehr abgelehnt. Nun wird auf dem Bruderholz das Areal südlich der Giornicostrasse als Bauentwicklungsland vorgeschlagen. Aber auch über dieses Areal gab es bereits einmal eine Volkabstimmung, am 2. 12. 1984. Damals wurde eine geplante Wohnüberbauung durch die Christoph Merian Stiftung abgelehnt. Nach den Erfahrungen von Reservoirstrasse und Oberer Batterieweg von 2006 dürfte kaum zu erwarten sein, dass die öffentliche Meinung sich hier geändert hat.</p> <p data-bbox="584 1350 1469 1452">Auch hier gilt, dass ein klarer Trenngürtel zwischen Stadt und Land ein hohes Gut darstellt, das nicht durch eine neue Wohnzone beeinträchtigt werden darf. Im Übrigen verweisen wir auf die unter dem vorstehenden Kapitel „Bäumlihof/Einzonung Allmendstrasse“ gemachten Bemerkungen zu den Widersprüchen</p>	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

im Richtplan.

158.

Heimatschutz
Basel

Gebiet Bäumlhof Basel (Einzonung an der Allmendstrasse) (S. 42)

Das Bäumlhof-Areal wurde 1982 nach einer beispiellosen Volkabstimmung als freizuhaltender Grünraum zwischen Basel und Riehen bestimmt (Stimmenverhältnis knapp 2 :1). Die Einwohner des Kantons Basel-Stadt bezahlten damals den Landeigentümern die städtische Summe von 93 Millionen als Abgeltung. Die Anliegen von 1982 gelten auch heute noch. Ein klarer Trenngürtel zwischen Stadt und Land ist hier ein hohes Gut, das nicht durch eine neue Wohnzone beeinträchtigt werden darf. Die Bebauung der stadtauswärts gelegenen Seite der Allmendstrasse wird von uns strikt abgelehnt. Die vorgesehene Bauzone brächte ein paar Wohnungen mehr, weicht aber den heute klar definierten Grüngürtel auf, der für sehr viele Stadtbewohner Licht und Luft und Bewegungsfreiheit bedeutet.

Im übrigen widerspricht sich hier der Richtplan selbst. Auf Seite 7 steht: Für die Aufnahme eines Vorhabens in den Richtplan müssen „raumwirksame Bedeutung“ und „übergeordnetes Interesse“ vorhanden sein. Beides können wir für die Einzonung der Allmendstrasse nicht feststellen. Und unter „Leitsätze Siedlung“ auf S. 33 steht: „Sofern möglich und städtebaulich sinnvoll, sind Stadt und umliegende Gemeinden als voneinander abgegrenzte Siedlungskörper erkennbar zu halten; siedlungsgliedernde Freiräume sollen neben ihrer Funktion für Landwirtschaft und ökologische Vernetzung die Naherholung unterstützen.“ Auch das wird nicht eingehalten.

Wir schlagen vor, dass sich die Planer hier an ihre eigenen Vorgaben halten. Im übrigen finden wir es ausgesprochen störend, dass der äusserst klare Volksentscheid von 1982 nicht einmal eine Generation lang respektiert wird.

S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.

159.

Heimatschutz
Basel

Gebiet Rheinacker Basel/ Riehen - Landauer, S. 42/43

Die Schrebergärten zwischen der Siedlung Landauer und der Hörnliallee bzw. der Rauracherstrasse sollen zukünftig zu Bauland werden, das zu einer grösseren Bauzone an der Grenzacherstrasse gehören würde. In diesem Zusammenhang ist die Verlegung der Grenzacherstrasse an den Bahndamm vorgesehen, eine wirklich zukunftsweisende Idee. Hier könnte viel neuer interessanter Wohnraum an stadtnaher Lage geschaffen werden.

Das Gebiet westlich der Hörnliallee und der Rauracherstrasse und östlich der Riehener Gemeindegrenze, aber darf aus unserer Sicht nicht überbaut werden. Es muss aus den gleichen Gründen wie sie in den Leitsätzen S. 33 formuliert sind zur klaren Ausscheidung eines Trenngürtels zur Stadt frei bleiben. Wir verweisen dazu auch auf unsere Ausführungen weiter oben (Gebiet Bäumlhof). Überbauungen dürfen hier auch nicht die Sicht vom Zentralfriedhof auf die Stadt verstellen.

S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
160.	Heimatschutz Basel	<p><i>Oberfeld Riehen (Bischofshöhe)</i></p> <p>Die Einzonung als Landschaftsraum, die die Gemeinde Riehen im Jahr 2003 mit ihren eigenen Plänen vorgenommen hat, erscheint uns hier sinnvoll. Ein kleines Stück davon als Bauland freizugeben, stört den Landschaftszusammenhang beträchtlich und kann doch nicht wirklich die Wohnprobleme unseres Stadt-Kantons lösen.</p> <p>Die Freifläche markiert den Rand der Besiedlung. Wenn sie auch bebaut wird, dann bedeutet dies eine Erweiterung bis ganz nah an die Landesgrenze und ein weiterer Verlust an freier Feldfläche in Riehen.</p> <p>Die zukunftsorientierte Politik in Riehen sieht einen weiteren Zuwachs an Wohnraum nur in Form von Verdichtung und nicht durch Ausweitung des Siedlungsgebiets.</p>	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.
161.	IGG / NQV Gundeldingen	<p>IGG/NQV: Bemängelt werden Detailpunkte, etwa die wenig innovative Planung beim Dreispitz und die Frage des Anteils Freifläche. Das genannte Projekt folgt insgesamt der begrüssenswerten Praxis der vergangenen Jahren zur inneren Verdichtung (Erlenmatte, Novartis Campus, Roche-Areal, Messeturm, Pro Volta). Städtisches Wachstum ist durch Nutzungsintensivierung auch ohne Konsum von zusätzlichem Bauland möglich.</p> <p>NQV: Insbesondere bedauern wir, dass die Planung beim Grossraum Rheinhafen Kleinhüningen (Klybeck-, Rhein- und Westquai) nicht verbindlich eine Umnutzung vorsieht und dass Hafenalternativen nicht jetzt im Richtplan behandelt werden.</p> <p>IGG/NQV: Das Projekt für Wohnungen entlang des Rheins sollte nach unserer Auffassung mit Nachdruck verfolgt werden, und der Kanton hat dazu seine nicht zu unterschätzenden gestaltenden Möglichkeiten zu nutzen. Damit erhoffen wir uns auch eine Bereinigung bezüglich der Zugänglichkeit der Rheinufer, der dringenden Beseitigung von Tankanlagen und risikoreicher und emissionsstarker Anlagen (z.B. Sondermüllöfen RSMVA) aus dem Siedlungsgebiet.</p> <p>Wir befürworten die Prüfung möglicher Umnutzung auch von Familiengärten zu Wohnzwecken im Siedlungsgebiet (z.B. Wolf). Hierbei sind allerdings die Bedürfnisse der jetzigen Nutzer und die naturräumlichen Aspekte gebührend zu berücksichtigen. Dies muss mit einer Gesamtplanung insbesondere mit einem überzeugenden Naturschutz- und einem Familiengartenkonzept und mit Kompensationsmassnahmen sowie einem Fonds (fünf Prozent des Grundstückerlöses) sowie einer wesentlichen Verbesserung der öffentlichen Grünflächensituation erfolgen – ansonsten werden wir uns gegen die Umnutzung aussprechen.</p> <p>Beim sogenannten Suchraum Stadtabschluss Basel-Süd (Bruderholz) sind wir gegen eine Überprüfung als Bauzone beim grösseren östlichen Teil. Es handelt es</p>	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

sich um Landschaftsschutzzone (Richtplan 1996); zudem wurde eine Überbauung bereits in einer Volksabstimmung abgelehnt, was übrigens im Richtplan richtigerweise zu erwähnen wäre (IGG) / im Richtplan nicht erwähnt wird (NQV). Einer Prüfung des westlichen kleineren Bereichs können wir zustimmen. Dabei sind nicht nur die Erhaltung der Natur- und Erholungsfunktionen zu beachten, sondern in Absprache mit den anstossenden Gemeinden richtplanverbindlich Kompensationsmassnahmen (ca. fünf Prozent des Grundstückerlöses) zur Aufwertung des Bruderholz als Erholungs- und Naturraum festzusetzen und eine dauerhafte Sicherung des Freiraums zu garantieren.

162.

Klf Kloster-
fiechten
Kurt & Chris-
tine Jordi
Oberli, Basel

Der Landwirtschaftsbetrieb Klosterfiechten ist der Einzige auf Gemeindegebiet von Basel und einer von 6 verbliebenen aktiv bewirtschafteten Landwirtschaftsbetrieben im Kanton BS. Es werden 17 ha Ackerfläche bewirtschaftet. Um ein Überleben Des Betriebes zu sichern, darf diese Fläche unter keinen Umständen reduziert werden.

Dieser Landwirtschaftsbetrieb trennt sich durch seine optimale Lage ideal vom Wohngebiet, hat keine für die Anwohner störenden Immissionen. Die Tierhaltung (Kühe , Ziegen, Pferde, Hühner, Esel, Ponies, Gänse) wird von den vielen Spaziergängern sehr geschätzt. Rund 1500 Kinder kommen im Rahmen der schulischen Ausbildung jährlich auf den Hof. Teilnahme am Projekt „beim Bauer in die Schule“.

„Immobilien Basel-Stadt“ als Vertreterin der Eigentümerin des Hofes hat hier, im Gegensatz zum in Binningen gelegenen Margarethenhof, Investitionen für die Milchkuhhaltung verweigert. Diese wären aber dringend notwendig, verlangt dazu die Besitzerin (Immo.BS) vom Pächter die Bewirtschaftung nach den Bio-Richtlinien. Ohne bauliche Änderungen und Anpassungen ist das Bio-Knospe Label unzulässig.

Das Ausweichen auf die Pferdehaltung wird vom Kanton mit Zonenrechtlichen Scheinargumenten massiv erschwert. (Bau Reithalle).

Die vorgesehenen Bauzonen würden in diesem Südzipfel die fruchtbarsten Flächen beanspruchen und nur noch unproduktive Böschungen und wenig günstig gelegene Flächen zurücklassen.

Es ist unverständlich, dass das Baudepartement die Einzonung von Landwirtschaftsland vorschlägt, nachdem zuletzt im 2006 das Basler Volk die Einzonung auch kleiner Parzellen klar abgelehnt hat. Sämtliche Versuche der Verwaltung in den letzten Jahrzehnten zur Umwandlung von Landwirtschaftsland zu Bauland (z.B. Bäumlihof) wurden vom Volk verweigert.

Fruchtfolgefläche:

Die Fruchtfolgefläche (Seite 6) darf aufgrund von Bundesvorgaben nicht reduziert werden, da sie dauernd gesichert werden müssen.

Der Richtplanentwurf hat widersprüchliche Aussagen. Gemäss Seite 107 ist eine Umwandlung von Landwirtschaftsland zu Bauland auszuschliessen:

„Eine Zuweisung von neuen Flächen zur Landwirtschaft ist weder in der Zwischenzeit erfolgt, noch absehbar. Der Kanton wird die Gemeinden – nicht zuletzt im

S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Hinblick auf die Fruchtfolgeflächen – dazu anhalten, in ihren Zonenplanrevisionen das Landwirtschaftsgebiet zu erhalten. Ohne Weiterführung der landwirtschaftlichen Nutzung würden sich die Landwirtschaftsgebiete in intensiv genutzte Erholungslandschaften wandeln; dem Kanton ginge dabei ein wichtiger Teil seiner heutigen räumlichen Gestaltung verloren.“

Gemäss Karte Seite 111 ist das gesamte Gebiet Klosterfiechten, mit Ausnahme des Hofes selbst und Familiengärten in der Fruchtfolgefläche. Da damit gerechnet werden muss, dass auch an anderen Orten die Fruchtfolgefläche aus diversen Gründen reduziert werden könnte, darf auf diese Reserve nicht zurückgegriffen werden.

Der Absatz d2 Seite 72 widerspricht klar dem Absatz 33 Seite 98 über Natur und Landschaftsräume. Zudem ist die Klosterfiechten bestens erschlossen und kann überall begangen werden.

Das ganze Kantonsgebiet südlich der Giornicostrasse bildet ein hochwertiges landschaftliches Ensemble mit einmaligen Qualitäten und wird durch den OeV optimal erschlossen für die Quartierbewohner und für Auswärtige.

Anträge:

1. Auf die Umzonung im Bereich Klosterfiechten ist generell zu verzichten.
2. Bei der weiteren Planung für das Gebiet Klosterfiechten soll nicht nur die Verwaltung, vertreten durch „Immobilien Basel“ sondern auch der Pächter beigezogen werden.
3. Der Absatz d2 Seite 72 ist zu streichen.

163.

Münchenstein, Gemeinderat

„Suchraum Stadtabschluss Süd / Bruderholz“

Der beabsichtigte Ausdehnung des Siedlungsgebietes „Stadtabschluss Süd“ kann seitens der Gemeinde nicht zugestimmt werden. Die Gemeinde ist der Ansicht, dass mit einer Reduktion der Landwirtschaftszone auf dem Bruderholz wichtiger Raum als Naherholungsgebiet verloren geht. Der im Richtplan S. 108 festgesetzte Grundsatz, dass das Landwirtschaftsgebiet unter Gewährleistung der Produktionsfunktion der Erholung dient, sollte nach Ansicht der Gemeinde gerade im Naherholungsgebiet Bruderholz eine hohe Priorität zukommen. Die Ausdehnung des Siedlungsgebietes „Stadtabschluss Süd“ wird den Erholungsdruck auf die umgebende Landschaft, somit auch auf Münchenstein, zusätzlich verschärfen.

Da Münchenstein bereits mit den Erholungs- und Sportnutzungen in der Brüglinger Ebene einen wesentlichen Beitrag für die Naherholung der städtischen Bevölkerung auf dem Perimeter der Gemeinde leistet, werden raumwirksame Tätigkeiten von Basel-Stadt, welche den Nutzungsdruck auf Münchenstein weiter vergrössern, als kritisch betrachtet. Wir stellen deshalb den Antrag den Suchraum „Stadtabschluss Süd“ aus dem Richtplan zu streichen. Dies als Massnahme, um die beschränkten städtischen Erholungsräume auf dem Bruderholz nicht zu reduzieren.

S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
164.	Novartis	Wir unterstützen die Bestrebungen, im Gebiet Landauer neuen Siedlungsraum zu schaffen.	Z. K. genommen.
165.	Neutrale Quartiervereine Basel, Konferenz, Stadtvorstand	<p><i>Seite 41 a) Suchraum Stadtabschluss Basel Süd</i> Wir verstehen die Beweggründe der Regierung, die Machbarkeit einer teilweisen Überbauung als Stadtabschluss Süd zu prüfen. Auf Grund der vielen und zum Teil heftigen Reaktionen aus der Bevölkerung beantragen wir, dass die Idee wieder aus dem Richtplan gestrichen wird. Wir sind der Meinung, dass die bestehenden Landwirtschafts-, Wald, Grün- und Freiräume so, wie heute vorhanden, weiter bestehen sollten</p> <p><i>Seite 42 b) Gebiet Bäumlihof Basel</i> Im Richtplan ist eine teilweise Überbauung der seit einigen Jahren als Blumenfeld (Selbstpflückanlage) genutzten Freifläche nordöstlich der Allmendstrasse zwischen der Kleinrieden-Promenade und der Bäumlihofstrasse vorgemerkt (Siedlungsgebiet (Baugebiet)). Eine allfällige Wohnüberbauung sollte sinnvoller im Geviert Bäumlihofstrasse / Allmendstrasse / Zu den Drei Linden vorgesehen werden. An dieser Stelle würde das Siedlungsbild mit den bereits bestehenden Bebauungen längs der Allmendstrasse und Zu den Drei Linden eher abgerundet und die grosse, zusammenhängende Freifläche zwischen dem vorhandenen stadtseitigen Siedlungsrand und dem Bäumlihofgut unangetastet lassen.</p>	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.
166.	NQV Bruderholz	<p><i>Suchraum Stadtabschluss Basel Süd (Seite 41ff)</i> Wir verstehen die Beweggründe der Regierung, die Machbarkeit einer teilweisen Überbauung als Stadtabschluss Süd zu prüfen. Auf Grund der vielen und zum Teil heftigen Reaktionen aus der Bevölkerung beantragen wir, dass die Idee wieder aus dem Richtplan gestrichen wird.</p> <p>Mit Erstaunen stellen wir fest, dass die entsprechenden Ausführungen auf Seite 41ff bereits als „Zwischenergebnis“ qualifiziert werden, obwohl unseres Wissens noch keine entsprechende Diskussion stattgefunden hat. Richtigerweise sollte dies somit als „Vororientierung“ qualifiziert werden (siehe Tabelle Seite 11).</p> <p>Wir sind der Meinung, dass die bestehenden Landwirtschafts-, Wald, Grün- und Freiräume so, wie heute vorhanden, weiter bestehen sollten, und die Möglichkeit einer Bebauung aus dem Richtplan entfernt werden sollte. Gründe dafür sind:</p> <p>a) Es fördert die weitere Zersiedlung an den Rändern der Agglomeration und widerspricht somit der Strategieverbreiterung (Seite 39)</p> <p>b) Eine Überbauung würde die bessere Zugänglichkeit von Aussichtslagen und Erholungsnutzung beeinträchtigen und wäre im Widerspruch mit dem Pla-</p>	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>nungsgrundsatz 4 (Seite 70) bei dem das Gebiet Bruderholz (Klosterfiechten) speziell erwähnt ist</p> <p>c) Eine vollständige Umsetzung des angedachten Stadtabschlusses wird die Fruchtfolgefäche massiv reduzieren und dazu führen, dass einerseits die vom Bund geforderten 240 ha FFF nicht mehr erreicht werden. Andererseits müsste davon ausgegangen werden, dass die Betriebsfläche für einen der bestehenden Landwirtschaftsbetriebe auf dem Bruderholz zu klein würde und somit aufgegeben werden müsste.</p> <p>d) Ein gleichzeitiger Ausbau der Infrastruktur wie Schulen, die bereits heute zu klein sind, und öffentlicher Verkehr sind nicht vorgesehen</p> <p>e) Die geplante Bebauung durch den Stadtabschluss Süd steht ebenfalls im klaren Widerspruch mit dem ebenfalls geplanten Ökologiekorridor (Kapitel Landschaftsschutz, Seite 119). Es geht aus der Dokumentation nicht klar hervor, wie diese Gegensätze in Einklang gebracht werden können. Das eine schliesst das andere gemäss dem vorliegenden Plan aus.</p>	
167.	NQV Bruderholz	<p><i>Areal rund um das Reservoir (IWB-Areal)</i></p> <p>Die Anregungen, auch der direkten Anwohner, das Reservoir-Areal als Besiedlungsraum freizugeben, möchten wir aufnehmen und empfehlen die Umsetzung. Dies widerspiegelt eine Denkensänderung im Quartier. Selbstverständlich muss dabei eine Lösung für die schützenswerte Pflanzenwelt gefunden werden. Dies könnte entweder durch ein „Zügeln“ oder durch eine volle Integration in das Überbauungsprojekt realisiert werden (z.B. wieder auf den Dächern der zu erstellenden Gebäude).</p>	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.
168.	NQV Hirzbrunnen	<p>Folgender Punkt erscheint uns nicht ganz nachvollziehbar:</p> <p>Im Richtplan ist eine teilweise Überbauung der seit einigen Jahren als Blumenfeld (Selbstpflückeranlage) genutzten Freifläche nordöstlich der Allmendstrasse zwischen der Kleinriehen-Promenade und der Bäumlhofstrasse vorgemerkt (Siedlungsgebiet (Baugebiet)).</p> <p>Wir sind nicht grundsätzlich gegen eine Erweiterung des Siedlungsgebietes, stellen uns aber doch die Frage, ob eine allfällige Wohnüberbauung nicht sinnvoller im Geviert Bäumlhofstrasse / Allmendstrasse / Zu den drei Linden vorgesehen werden sollte (ehem. Standort „Botta-Zelt“, 1991, 500 Jahre Eidgenossenschaft): Eine allfällige Überbauung an dieser Stelle würde das Siedlungsbild mit den bereits bestehenden Bebauungen längs der Allmendstrasse und Zu den drei Linden eher abrunden und die grosse, zusammenhängende Freifläche zwischen dem vorhandenen stadtseitigen Siedlungsrand und dem Bäumlhofgut unangetastet lassen. Somit würde auch keine weitere, unerwünschte, wie Sie es nennen, Siedlungs-“Exklave“ entstehen.</p> <p>Wir schlagen dies vor, auch im Wissen, dass bei einer allfälligen baulichen Nut-</p>	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

zung in dem von uns vorgeschlagenen Geviert möglicherweise Probleme mit Altlasten entstehen könnten (ursprünglich vorgesehener Standort des OS-Drei-Linden-Schulhauses. ..) - doch diese dürfen nicht der Grund für die Verhinderung einer sinnvollen Siedlungsstruktur sein.

Kommt dazu, wie Sie im Richtplan vermerken, dass sich die bestehende Grundwasserschutzzone und Ihr vorgesehene Baugebiet im Bereich der Kleinriehen-Promenade überlappen. Mit der Verlegung des neuen Siedlungsgebietes an den von uns vorgeschlagenen Ort, würde dieser Konflikt gegenstandslos.

Im Weiteren erinnern wir an diverse politische Auseinandersetzungen der vergangenen Jahrzehnte betreffend einer Überbauung des Bäumlhofareals:

- Kantonale Volksabstimmung 1982 mit dem Resultat, dieses Areal der Bauzone zu entziehen.
- Mitte der 1990er-Jahre: Vorstoss des damaligen Baudirektors Dr. Chr. Stutz mit dem Ziel, doch einen Teil des Areals für Wohnbauten zu nutzen. Dies hatte die Einreichung der Initiative „Das Bäumlhof bleibt grün“ zur Folge (NR Hj. Weder), welche aufgrund des Versprechens des Baudirektors, „das Bäumlhofareal wird in der kommenden Generation (25 Jahre) nicht angetastet“, zurückgezogen.

Wir können uns vorstellen, dass nach wie vor gegenüber einer Bebauung kritisch gestimmte Bewohner unseres Quartiers, mit unserem vorliegenden Vorschlag eher „leben können“.

169.	NQV Oberes Kleinbasel	unter f) ist das Landhofareal zu erwähnen.	Landhof ist im bestehenden Siedlungsgebiet.
170.	Pro Natura Basel	Die im RPE auf S. 40 aufgeführten Planungsgrundsätze erachten wir im Prinzip als sehr sinnvoll. Wir stimmen zwar den Grundsätzen zu, mit Studien, Testplanungen und Konzepten Siedlungserweiterungen vorzubereiten, vor den Umzonungen Ersatzansprüche zu regeln und parallel zu Umzonungen Landschaftsräume und Fruchtfolgeflächen zu sichern. <i>Allerdings lehnen wir wie bereits in Kapitel 1.1 begründet alle Siedlungserweiterungsprojekte (RPE, S. 41-44) ab und behalten uns im Bedarfsfall den Einsatz politischer und rechtlicher Mittel vor, um die geplanten Siedlungserweiterungen zu verhindern.</i>	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.
		Zwar sollen laut RPE komplementär zu den Umzonungen auch anstossende Landschaftsräume als Landschaftsschutzzonen ausgewiesen werden. Wir sind aber skeptisch, ob dies auch umgesetzt wird. Unsere Skepsis begründen wir mit den Erfahrungen des Richtplans von 1986, als Landschaftsschutzgebiete festgesetzt, aber auf Nutzungsplanebene nicht umgesetzt wurden. Zusätzliche Skepsis erzeugt der RPE mit der Tatsache, dass die Landschaftsschutzgebiete nur in die Kategorie	Die Vorgaben zum Landschaftsschutz sind in den Zonenplanrevisionen von Basel und Riehen umzusetzen.

„Zwischenergebnis“ aufgenommen wurden. Wenn schon 1986 Landschaftsschutzgebiete als „Festsetzung“ nicht umgesetzt wurden, fehlt uns der Glaube, dass die nun nur als „Zwischenergebnis“ kategorisierten Landschaftsschutzgebiete durch die Nutzungsplanung eigentümergebunden geschützt werden sollen.

Wir betonen zudem, dass wir an der Freihaltung des Moostals (bzw. Mittelfeld und Langoldshalde) festhalten und uns gegen Überbauungsprojekte, die über den an der Abstimmung vom 28. November 2004 angenommenen Gegenvorschlag hinausgehen, nach Bedarf mit rechtlichen und politischen Mitteln wehren werden.

Im Folgenden legen wir noch zusätzlich zu den eher allgemeinen Gründen aus Kapitel 1.1 für jedes einzelne Projekt weitere Gründe für unsere ablehnende Haltung dar.

Massnahmen a) Suchraum Stadtabschluss Basel Süd (RPE S. 41)

- Schon im Richtplan von 1986 hat man den landschaftlichen Wert dieser Freifläche erkannt und wollte sie unter Landschaftsschutz stellen. Dieses Ziel wurde leider nicht umgesetzt. Aus Gründen des Landschaftsschutzes ist die für die Siedlungserweiterung vorgesehene Fläche noch immer absolut schützenswert.
- Spaziergänger auf der Giornicostrasse haben heute einen freien Blick nach Süden auf die Landschaft des Bruderholz. Dieses Panorama wird von den Spaziergängern als „erholsam“ betrachtet und ist ein wichtiger Standortvorteil für das Wohngebiet auf dem Bruderholz. Mit der Siedlungserweiterung würde die dortige Wohnqualität verkleinert.
- Das Gebiet ist gemäss kantonalem Natur- und Landschaftsschutzgesetz ein „schützenswertes Objekt“.
- Auf Seite 191 setzt sich der RPE das Ziel, die lokale Landwirtschaft zu erhalten. Dies ist jedoch nur möglich, wenn den Landwirten genügend grosse Flächen zur Verfügung stehen, um wirtschaftlich überleben zu können.
- Der Erhalt von genügend grossen Landwirtschaftsflächen ist eine wichtige Voraussetzung dafür, dass auch unsere Kinder und zukünftige Generationen noch mit eigenen Augen sehen können, was Landwirtschaft ist.
- Die Fläche ist im Naturschutzkonzept als „Entwicklungsgebiet des Naturschutzes“ ausgewiesen.

Massnahmen b) Gebiet Bäumlhof Basel (RPE S. 42)

- Das Bäumlhof-Areal wurde in einer Volksabstimmung 1982 für kommende Generationen als Raumreserve bestimmt und keiner Zone zugewiesen. Bereits nach Ablauf *einer* Generation will der RR von dieser Reserve zu zehren beginnen, obwohl keine wirkliche Notwendigkeit vorliegt.
- Das Bäumlhof-Areal ist als Siedlungstrenngürtel derzeit noch gut erkennbar. Durch das Anlegen von „Jahresringen“ (gemäss RPE bei der Allmendstrasse sowie gemäss Richtplan der Gemeinde Riehen beim Gotenweg) soll dieser

Bebauungsprojekte sind nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Es handelt sich beim Moostal (bzw. Mittelfeld und Langoldshalde) um ein hängiges Verfahren.

S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.

S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.

Trenngürtel von Ost und West her verkleinert werden. Dieses scheinbarweise Vorgehen entwertet den Landschaftsraum und Siedlungstrenngürtel schleichend und erleichtert durch die Macht des Faktischen zukünftig das Anlegen weiterer Jahresringe (die Hemmschwelle ist nicht mehr so gross), auch wenn an einer öffentlichen Veranstaltung vom 28.02.08 in Riehen Fr. Regierungsrätin Schneider erklärte, dass der Begriff „Jahring“ kein weiteres Wachstum impliziere und nach dieser Siedlungserweiterung keine weiteren Jahrringe folgen sollten. Der Versuch einer Entwertung des Raums wird ansatzweise im RPE bereits sichtbar, indem auf S. 42 „... nur bedingt von einem zusammenhängenden Landschaftsraum gesprochen ...“ wird.

- Das Areal ist Teil des binationalen, behördenverbindlichen Richtplans LPW, der erst 2001 in Kraft gesetzt worden ist. Die im RPE vorgeschlagene Siedlungserweiterung ist im LPW nicht enthalten und widerspricht ihm direkt. Sie widerspricht auch dem Sinn und Geist, in dem der LPW ausgestaltet wurde. Der RR schafft mit der nur nach kurzer Zeit erfolgten Änderung des LPW ein gefährliches Präjudiz für andere Gebiete im Raum des LPW diesseits und jenseits der Landesgrenze.
- Das Areal ist Teil des Landschaftsraumes Bäumlihof. Auf der Gesamtkarte des RPE ist dieser mit Ausnahme des Bäumlihofgutes und der angedachten Siedlungserweiterung selber als Landschaftsschutzgebiet ausgeschieden.
- Der neue Siedlungsstreifen würde sich optisch als grosser Fremdkörper präsentieren. Er passt überhaupt nicht an den vorgeschlagenen Ort. Dies würde wohl zukünftig als „Bau- und Planungssünde“ zu bezeichnen sein.
- Von der Allmendstrasse her bietet sich Richtung Riehen ein schönes, weitläufiges Panorama. Deshalb ist das Gebiet sehr beliebt für Spaziergänge. Dieses zurzeit von öffentlich begehbarem Grund sichtbare Panorama wird mit der Überbauung privatisiert. Nur noch die Bewohner der neuen Siedlung könnten es geniessen. Dies widerspricht direkt der Haltung des RR, der privat genutzte Familiengartenareale besser öffentlich nutzbar machen will (RPE, S. 69).
- Mit der jetzt nur einseitig bebauten Allmendstrasse ist durch die Strasse selbst ein klar sichtbarer Stadtrand gegeben. Diese Erkennbarkeit würde aufgelöst, der Siedlungsrand ausgefranst. Städtebaulich ist dieses Vorgehen weder erwünscht noch nachvollziehbar.
- Die Fläche ist im Naturschutzkonzept als „Entwicklungsgebiet des Naturschutzes“ ausgewiesen.

Statt einer Überbauung benötigt das stark ausgeräumte Bäumlihofareal eine ökologische Aufwertung (wie auch im Rahmen des Projektes Regiobogen angestrebt). Dies kann z.B. durch das Anlegen von Gebüschbereichen, Ruderalen Wiesen, Weihern sowie Stein-, Sand- und Holzhaufen erfolgen.

Massnahmen c) Gebiet Rheinäcker Basel/Riehen (RPE S. 42)

S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.

- Das Areal ist Teil des Regiobogens. Drei ökologische Korridore verlaufen durch dieses Gebiet (Rheinufer, Deutsche Bahn, Korridor Rheintal–Bäumlihof–

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Wieseebene). Diese Korridore werden durch die Überbauung in ihrer ökologischen Funktion beeinträchtigt. Beispielsweise wird die zu erwartende zunehmende Anzahl Hauskatzen zu einem Rückgang von Reptilien führen. Dies gilt v.a. für die Bereiche direkt entlang des Rheinbords und entlang der DB-Linie. Der DB-Bahndamm beherbergt z.B. die in Basel-Stadt vom Aussterben bedrohte und national gefährdete Schlingnatter.

- Durch das Verlegen der vielbefahrenen Grenzacherstrasse an den Bahndamm besteht die Gefahr, dass viel mehr Amphibien und Reptilien überfahren werden als bisher.
- Direkt angrenzend an das Gebiet Rheinacker befindet sich das Naturschutzgebiet Rheinhalde. Um Naturschutzgebiete vor schädlichen Einflüssen zu sichern und aufzuwerten, sollten sie von Pufferstreifen umgeben sein. Der RPE sieht jedoch das Gegenteil vor: Der geplante Siedlungsraum wird zu vermehrten Störungen im Naturschutzgebiet führen.
- Die Fläche ist im Naturschutzkonzept als „Entwicklungsgebiet des Naturschutzes“ ausgewiesen.

Die Familiengärten bieten wichtige Freiräume und sind für die Nutzer ein wichtiger Teil der Lebensqualität. Falls der RR das Siedlungsgebiet Rheinacker realisieren will, muss aus unserer Sicht für verlorene Flächen Ersatz geschaffen werden, soweit dafür Bedarf vorhanden ist. Dieser Ersatz darf aber keinesfalls auf Kosten von ökologisch wichtigen Flächen gehen!

Massnahmen d) Gebiet Landauer (strategische Reserve Riehen) (RPE S. 43)

S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.

- Dieses Gebiet beherbergt zwei ökologische Korridore (Deutsche Bahn, Korridor Rheintal– Bäumlihof–Wieseebene). Sie werden durch die Überbauung in ihrer ökologischen Funktion beeinträchtigt. Besonders der Korridor zur Wieseebene wird über eine lange Strecke stark eingeeengt.
- Die Ausweisung von neuen Baugebieten im Gebiet Landauer ist höchstens von kantonalem Interesse. Der Erhalt des Grüngürtels zwischen Wiese-Ebene bis zum Rhein ist jedoch von überregionalem Interesse und daher höher zu gewichten.
- Das Trinationale Umweltzentrum in Weil am Rhein (TRUZ) hat im Rahmen des Regiobogens in einer Untersuchung vom Jahr 2003 die Brutvögel und Amphibien in den gesamten Familiengärten zwischen Riehen und Basel (inkl. Bäumlihof und Rankhof) erhoben². Bei den Vögeln wurden 111 singende Männchen von 21 Arten festgestellt, darunter seltene wie der Grünspecht und der national und kantonal stark gefährdete Gartenrotschwanz. Bei den Amphibien wurden 12 rufende Geburtshelferkrötenmännchen angetroffen. Diese Art ist im Kanton Basel-Stadt vom Aussterben bedroht und national stark gefährdet. Dies zeigt die Wichtigkeit der Familiengärten in diesem Gebiet als Lebensraum für die einheimische Fauna.
- Der Korridor braucht über die ganze Strecke eine genügend grosse seitliche Ausdehnung. Insbesondere muss eine funktionierende Anbindung an den

Rhein wie auch an das Hörnli (und weiter Richtung Aussenberg–Dinkelberg) gewährleistet sein.

- Die Fläche ist im Naturschutzkonzept als „Entwicklungsgebiet des Naturschutzes“ ausgewiesen.

2 TRUZ, 2003. Familiengärten im Kanton Basel-Stadt als Refugium für Brutvögel und Amphibien. Unveröffentlichtes Manuskript. 1-6 + Kartenanhang.

Die Familiengärten bieten wichtige Freiräume und sind für die Nutzer ein wichtiger Teil der Lebensqualität. Falls der RR das Siedlungsgebiet Landauer realisieren will, muss aus unserer Sicht für verlorene Flächen Ersatz geschaffen werden, soweit dafür Bedarf da ist. Dieser Ersatz darf aber keinesfalls auf Kosten von ökologisch wichtigen Flächen gehen!

S. neues Objektblatt S4.2 Familiengärten.

Massnahmen e) Optionaler Suchraum Oberfeld Riehen (RPE S. 44)

S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.

- Die Gemeinde Riehen plant zurzeit die rasche Inwertsetzung des seit Jahrzehnten als Bauzone ausgewiesenen 20 ha grossen Stettenfelds unterhalb des Oberfelds (s. dazu auch Kap. 2.3.3, Massnahmen c3). Es ist aus unserer Sicht absehbar, dass das Stettenfeld aus rechtlichen, politischen und finanziellen Gründen aber erst im Laufe des gesamten Zeithorizontes des RPE überbaut wird. Eine noch weitergehende prophylaktische Ausweitung der Bauzonen nach Osten bereits zum heutigen Zeitpunkt ist aus unserer Sicht unnötig.
- Eine Überbauung dieses bisher zusammenhängenden Landschaftsraumes beeinträchtigt den ökologischen Korridor vom Dinkelberg zur DB-Linie und weiter bis in die Wieseebene. Dies können wir nicht hinnehmen, zumal dieser Korridor bereits heute mit der kompletten Überbauung des Stettenfeldes und des darüberliegenden Hanges bis fast zum Wald auf der deutschen Seite beeinträchtigt ist und mit der Überbauung des Stettenfelds auf Riehener Seite noch weiter eingeengt werden wird.
- Dass sich die Stadt Lörrach nicht an den Siedlungstrenngürtel hält, und der deutsche Teil des Stettenfelds und der darüberliegende Hang bis ganz an die Landesgrenze dicht überbaut wurde, kann kein Argument dafür sein, dass auf Riehener Seite genau das gleiche passieren soll. Mit der geplanten Ausweisung des neuen Siedlungsgebietes Oberfeld widerspricht der RPE seinen eigenen Strategischen Entscheid ST 9 (S. 22). Hier wird argumentiert, dass Siedlungserweiterungen am Siedlungsrand den Druck auf die Landschaft im Umland verringert. Würde diese Aussage auf die vor Jahren erfolgten Siedlungserweiterungen in Lörrach-Stetten angewendet werden, sollte Basel in diesem Landschaftsbereich auf Siedlungserweiterungen verzichten. Der Kanton wird nicht die Probleme der anderen Gemeinden lösen können, bzw. Basel darf sich nicht auf die Richtplanung der anderen Gemeinden verlassen.
- Das Gebiet ist gemäss kantonalem Natur- und Landschaftsschutzgesetz ein „schützenswertes Objekt“.
- Die Fläche ist im Naturschutzkonzept als „Entwicklungsgebiet des Naturschutzes“ ausgewiesen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
171.	Riehen, Gemeinde	Die auf Basler Stadtboden vorgesehene Siedlungserweiterung entlang der Allmendstrasse zwischen Kleinriehenpromenade und Bäumlhofstrasse würde den in diesem Bereich noch intakten Landschaftsraum zwischen der Stadt und Riehen mit dem Bäumlhofgut als Insel beeinträchtigen, was aus räumlicher Sicht sehr bedauerlich wäre. Deshalb wird beantragt, auf diese Siedlungserweiterung zu verzichten.	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.
172.	Riehen, Gemeinde	Detailbemerkung: bei den Planungsanweisungen zum Thema Siedlungsstruktur ist unter Punkt 4 „vor Umzonungen...“ ein vollwertiger Ersatz nicht nur der öffentlichen Sportplätze, sondern auch von Freizeitanlagen festzulegen.	Berücksichtigt.
173.	Schweizerischer Verband für Wohnungs-wesen SVW	Inhalt und Vorgehen möchten wir unterstützen. Sowohl der Grundsatz, neue Siedlungsgebiete zu schaffen, aber auch die gewählten Orte und das beschriebene Vorgehen, erachten wir als geeignet. Wichtig erscheint uns eine jeweils spezifische, klare und offene Kommunikationsstrategie. Die Akzeptanz für Veränderungen und neue Entwicklungsgebiete ist in den Quartieren zuerst zu schaffen. (Ergänzung in Planungsgrundsätzen / Planungsanweisungen). Gewisse politische Vorbehalte bei einigen der Suchräume aufgrund vergangener Abstimmungen stellen diesbezüglich sehr hohe Anforderungen.	Z. K. genommen.
174.	SP Basel-Stadt	<i>Zusätzliche Wohngebiete</i> Die SP lehnt das Gebiet <i>Bäumlhof</i> (Allmendstrasse) und den Suchraum Stadtabschluss Basel Süd (<i>Giornicostrasse, Predigerhofstrasse/ Klosterflichten</i>) als zusätzliche Wohngebiete ab. Beide Gebiete sollen für kommende Generationen als Raumreserven frei gehalten werden. Da die Belegung der Basler Familien Gärten rückläufig ist, ist eine künftige Nutzung der Gebiete <i>Rheinacker/Grenzacherstrasse</i> sowie <i>Burgfelderstrasse / Friedmatt</i> für die SP denkbar, falls gleichzeitig in den Quartieren <i>Matthäus</i> , respektive <i>St. Johann</i> die angestrebte Entdichtung (z.B. durch Entkernung von Hinterhöfen, Schaffen von sogenannten pocket parks) realisiert wird. Die Umnutzung der Areale soll dabei aber ohne Kündigungen erfolgen. Das heisst, dass nur durch natürliche Fluktuationen frei werdende Areale für eine Umzonung in Wohnzonen zur Verfügung stehen darf.	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.
175.	Stadtteilsekretariat Kleinbasel	<i>Anliegen:</i> Die Begriffe „Entdichtung“ und „Verdichtung“ sind unterdefiniert (Einwohner pro Wohnfläche? / Bruttogeschossfläche pro überbaute Fläche? / Einwohner pro überbaute Fläche?) und stehen im Gegensatz zur Realität. <i>Begründung:</i> Widersprüche z. B. Warteckhochhaus am Riehenring: Hier sollte sicher nicht verdichtet werden. Strategie verkommt zur nachträglichen Rechtfertigung.	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
176.	Stadtteilsekretariat Kleinbasel	<p><i>b) Gebiet Bäumlhof Basel</i></p> <p><i>Anliegen:</i> Verzicht auf die Wiedereinzonung des „Blumenfeldes“ entlang von Allmend- und Bäumlhofstrasse. Stattdessen ist die Einzonung und Bebauung des Gevierts Allmendstrasse –Bäumlhofstrasse - Zu den Drei Linden (Parzellen 1984, 1985, 1896) zu prüfen.</p> <p><i>Begründung:</i> Das Gebiet Bäumlhof wurde zwecks erlebbarem Übergang Stadt - Land 1982 per Volksinitiative ausgezont. Durch eine Bebauung längs der Allmendstrasse würde die Stadtgrenze privatisiert und damit nicht mehr wahrnehmbar. Die jetzige Situation ist städtebaulich ideal: Übergang Stadt - Land mit einer halböffentlichen, ideal erschlossenen Landwirtschaftsnutzung. Mit der Bebauung des Gevierts Allmendstrasse - Bäumlhofstrasse - Zu den Drei Linden würde der Siedlungsraum entlang der Bäumlhofstrasse sinnvoll arrondiert.</p>	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.
177.	Stadtteilsekretariat Kleinbasel	<p><i>c) Gebiet Rheinacker Basel / Riehen</i></p> <p><i>Anliegen:</i> Die Nutzungsplanung Rheinufer, sollte partizipativ angegangen werden, bevor die Grenzacherstrasse verlegt wird! Bei der Verlegung der Grenzacherstrasse sollen die bestehenden Sport- und Freizeitanlagen (Sportzentrum Rankhof, Sportplatz Novartis, Sportplatz Landauer, Sportplatz Hörnli und Robispielplatz Allmendstrasse), notfalls mit lokalem Realersatz, in vollem Umfang erhalten bleiben.</p> <p><i>Begründung:</i> Die städtebauliche Integration der Siedlung Rheinacker und die weiteren unter „Gebiet Rheinacker“ beschriebener Ziele / Massnahmen werden begrüsst. Angesichts der Tragweite und Dimension der Planung halten wir eine partizipative Nutzungsplanung für unumgänglich. Bei einer Verlegung der Grenzacherstrasse dürfen die bestehenden, rege genutzten Sport- und Freizeitanlagen nicht gefährdet werden.</p>	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.
178.	TRUZ	<p><i>Wir fordern Sie auf folgende Punkte zu berücksichtigen:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Das Bäumlhofareal ist als integraler Bestandteil des Grüngürtels zwischen Basel und Riehen und als Vernetzung zwischen Langen Erlen und Rhein vor einer Überbauung zu schützen! 2. Die Entwicklungsgebiete (nicht nur die Vorranggebiete) zum Schutz der Landschaft und zum Schutz seltener Pflanzen und Tiere müssen wieder in den Revidierten Kantonalen Richtplan aufgenommen werden. Sie wurden im Naturschutzkonzept aus dem Jahr 1996 genannt und in Karten ausgewiesen. Die Kennzeichnung der Entwicklungsgebiete fehlt im „Revidierten Kantonalen Richtplan 2008“. 3. Die Familiengärten müssen auf genügend grossen, zusammenhängenden 	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil. S. neues Objektblatt S4.2 Familiengärten.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Flächen für Bewohner des Kantons Basel-Stadt bereitstehen und als Lebensraum für seltene Tiere und Pflanzen erhalten bleiben.

4. Das Thema einer „Nachhaltigen Entwicklung“ des Kantons Basel-Stadt ist im Richtplan aufzunehmen. Die Bewohner der Stadt Basel aber auch der BUND sollen die Möglichkeit erhalten, abzuwägen, warum der Kanton die weitere Entwicklung in den letzten Freiflächen an der Peripherie sucht.

*Begründung unserer Forderungen:**1. Bäumlhof*

Die Fläche des Bäumlhofs gehört zum Bereich des Grüngürtels zwischen Basel und Riehen. Nicht umsonst haben die Basler in einer Volksabstimmung 1982 für die Freihaltung des Gebietes gestimmt. Die landwirtschaftlich genutzte Fläche hat eine hohe symbolische Bedeutung. Das Gebiet ist ein Teil der vertraglich festgelegten Fruchtfolgeflächen zwischen dem Bund und dem Kanton. 1993 erhielt der Regierungsrat auf das Gesuch, eine Reduktion der Fruchtfolgefläche von 240 auf 200 Hektar vorzunehmen, einen abschlägigen Bescheid der zuständigen Bundesbehörden. In der Zwischenzeit hat sich die Lage verschärft. Der Verlust an Ackerland ist beträchtlich. Biosprit verschärft zusätzlich die Situation. Der Gewinn liegt auf der Seite der Produktion von Nahrungsmitteln. Es ist nicht nachvollziehbar, dass der Kanton nun beim Bund vorstellig werden will, um die Fruchtfolgefläche zu verkleinern. Dies wäre ein kurzsichtiger Entscheid.

Für die Naturschutzverbände ist das Areal des Bäumlhofs ein wichtiger Wanderkorridor zwischen den Langen Erlen und dem Rhein. Das TRUZ beteiligt sich mit Massnahmen an der Vernetzung im Grüngürtel Basel-Riehen.

2. und 3. Familiengärten

Die Familiengärten sind Lebensraum für seltene Tiere und Pflanzen. Durch Lage, Grösse und Ausstattung bilden sie durch die Fortsetzung des Grüngürtels beim Bäumlhof den zweiten Teil des durchgehenden Wanderkorridors von den Schwarzwald-Vorbergen und über den Rhein weiter in den Jura.

Die Familiengärten bestehen aus den Arealen Bettinger Weg (349 Gärten), Hörnli (290), Landauer (189), Rankhof I,II,III (246), auf dem Stadtgebiet Dreihäuser Bruderholz (150) und Dreispitz (99). Etwa 1 300 Freizeitgärtner und ihre Familien allein im Stadtgebiet müssen damit rechnen, ihre Gärten zu verlieren. (Die Gartenverluste in Riehen sind hier nicht eingerechnet).

Aus der Sicht des Naturschutzes sind die Familiengärten strukturreich und bieten Lebensraum für seltene und landesweit geschützte Arten. Eine Zählung der Brutvögel durch das TRUZ 2003 ergab 21 Vogelarten (ohne Amseln und Sperlinge) mit 111 singenden Männchen im Gebiet des Rankhof I, II, III, Hörnli, Landauer, Rankhof und Bettingerweg. Dazu kamen Geburtshelferkröten und wärmeliebende Grillen der Art Weinhähnchen (*Oecanthus pelluscens*). In der Rote Liste ist das Wein-

hähnchen unter 3 als „gefährdet“ aufgeführt.

Der *Gartenrotschwanz (Rote Liste 2, stark gefährdet)* ist in den Familiengärten mit 6 Brutpaaren vertreten (Dreifachbeobachtung am gleichen Ort an mehreren Tagen). 1992 bis 1995 betrug der Bestand im Kanton Basel 20-50 Paare (Ornithologisches Inventar beider Basel, die Bandbreite zwischen 20 bis 50 Exemplaren ist das Ergebnis von Einzelbeobachtungen).

Von der *Geburtshelferkröte (Rote Liste 1 von Aussterben bedroht)* wurden 12 rufende Männchen gezählt. Ein weiteres Vorkommen befindet sich nur noch am Nollenweiher in Riehen.

Laut Naturschutzgesetz ist der Kanton verpflichtet, die heimische Tier- und Pflanzenwelt durch Erhaltung und Aufwertung ihrer Lebensräume zu schützen.

Zitate aus dem Richtplan 2008:

- „gefährdete Arten sollen zunehmen“
- „die Flächenbilanz der naturnahen Lebensraumtypen muss positiv sein“
- „bestehende Lebensraumverbundsysteme sollen erhalten und durch weitere ergänzt werden“
- „Lebensräume, in denen seltene oder bedrohte Arten gefördert oder wieder zur Besiedlung gebracht werden können, sind aufzuwerten“

Wir fordern daher, die Gebiete, durch die seltene Tier und Pflanzen geschützt und gefördert werden sollen, in den Richtplan 2008 aufzunehmen. Es muss aus den Karten ersichtlich sein, welche Flächen als Ersatzräume für das Überleben seltener Tiere vorgesehen sind. Verbale Aussagen allein klingen gut, bleiben aber letztlich unverbindlich. Letzte Details für die Ersatzräume müssen unserer Meinung nach noch nicht festgelegt werden. Die Lage dieser Ersatzräume, aber schon.

4. Entwicklung des Kantons Basel-Stadt

Der Richtplan hat das Ziel, eine Stadtentwicklung im Stadtkern zu verstärken und die Landschaft an der Peripherie zu erhalten.

Wir fragen uns, ob dies wirklich der Fall ist. Die Kantonspläne verlegen die zukünftige Stadtentwicklung an die Stadtgrenze in die letzten Landreserven. Beim Lesen des Richtplans entsteht der Eindruck, dass der Kanton Landreserven in den Nachbarländern und Kantonen im Auge hat. Auch geht der Trend zu bauen ungebrochen weiter.

Wenn es dem Kanton wirklich wichtig ist Freiflächen zu schützen und zu bewahren, sollte er auch im Richtplan auf die Entwicklung im Stadtkern selbst eingehen. Es fehlen grundsätzliche Visionen, wie eine Stadtentwicklung nach innen fortschreiten kann. Hierzu gibt es keine klaren Aussagen. Es ist nicht möglich abzuwägen, ob der Verlust an Freiflächen in dieser Form wirklich notwendig ist. Wir sehen auch nicht, wie der Bund in Bern den Richtplan gewichten soll, wenn Alternativen fehlen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>Es dürfte klar sein, dass die dem Stadtkanton zur Verfügung stehenden freien Flächen bald aufgebraucht sind. Spätestens dann werden wir gezwungen sein, „nachhaltig“ zu Gunsten von uns und unserer Landschaft zu denken.</p> <p>Wir möchten Sie mit diesem Schreiben anregen, den Kantonalen Richtplan und seine vorgeschlagenen Entwicklungen neu zu überdenken und dem Schutz und Erhalt der Freiflächen die Priorität zu geben, die notwendig ist auch zukünftigen Generationen eine lebenswerte und vielfältige Natur und Umwelt zu hinterlassen.</p>	
179.	VCS	<p><i>Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen ergänzen:</i></p> <p>„1. Im Rahmen der Zonenplanrevisionen (...) geschaffen werden kann. <u>Priorität hat die Umnutzung und Verdichtung des bestehenden Siedlungsgebietes. Bevor neues Siedlungsgebiet eingezont werden kann, muss die wohnverträgliche Ausschöpfung des Umnutzungs- und Verdichtungs-Potenzials nachgewiesen sein.</u></p> <p>2. anpassen gemäss 1.</p> <p>3. <u>Neue Siedlungsgebiete müssen mit dem ÖV bereits erschlossen sein (Siedlungsentwicklung entlang ÖV-Achsen)</u></p> <p><i>Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte) Neues Siedlungsgebiet (Baugebiet):</i> a), b) und e) streichen.</p>	<p>S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.</p> <p>ÖV teilweise schon vorhanden (Linie 31) oder in Planung (Erlenmatt).</p>
180.	Wohngenossenschaft 1943 Jakobsberg	<p>Wir unterstützen voll und ganz den am 16.4.08 von Grossrätin G. Stutz eingereichten Anzug, der wie folgt lautet (Zitat):</p> <p><i>Anzug betreffend Umzonung des Geländes der alten IWB-Filteranlage an der Reservoirstrasse als Wohnzone</i></p> <p>„Das Areal rund um die alte Filteranlage an der Reservoirstrasse liegt brach. Zurzeit bestehen äusserst umstrittene Pläne für eine Zwischennutzung. Im neuen Richtplan wird das Gelände als Naturschutzzone vorgesehen. Die Regierung hat vor ein paar Jahren eine Studie in Auftrag gegeben, die eine Nutzung als Wohnraum vorsieht, die aber nicht weiter verfolgt wurde. Anliegende Genossenschaften haben aktuell eine eigene Studie ausgearbeitet und der Regierung zukommen lassen. Auch von privater Seite bestehen Interessen an der Möglichkeit zum Wohnungsbau.</p> <p>Die Anlage liegt in der Zone für Gebäude im öffentlichen Interesse. Welcher Art diese Interessen sind und welche Absichten die Regierung mit dem Gelände hat, ist zurzeit nicht klar erkennbar.</p> <p>An bester Lage leistet sich die Stadt Basel ein brachliegendes Gelände und diskutiert gleichzeitig im neuen Richtplan, die Naherholungszone Klosterfiechten als „Suchraum für Siedlungsbau“. Wieso steht das Gelände der alten Filteranlage nicht mehr als Siedlungszone zur Debatte? Hier könnte im Sinne von „Verdichtung nach Innen“ Wohnraum entstehen, ohne dass Naherholungszone oder Landwirtschaftsfläche neu überbaut würden. Das Argument des Naturschutzes steht leer im</p>	<p>S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.</p> <p>Der bis anhin bestehende Konflikt «Naturschutz – bauliche Entwicklung» beim Reservoir IWB Bruderholz wird zugunsten einer angestrebten Wohnnutzung durch Entfernen der Signatur «Vorranggebiet für Naturförderung» im Naturschutzkonzept gelöst. Bei einer allfälligen Neubebauung in diesem Gebiet sind aber alle Massnahmen zu ergreifen, die mit vertretbarem Aufwand den Naturzusammenhang wahren und fördern.</p>

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Raum, bei einer Bebauung könnten z.B. Teile der Magerwiese stehengelassen oder „umgesiedelt“ werden (z.B. auf Flachdächer). Eine Bebauung beeinträchtigt auch den wichtigen „Grüngürtel“ welcher sich durch das Bruderholzquartier zieht nicht, weil das Gelände ausserhalb dieses Gürtels liegt.

Beim vorliegenden Gelände handelt es sich weder um Raum, welcher für die Öffentlichkeit zugänglich ist, noch um für Erholung wertvolle Familiengärten. Auch würde eine Bebauung des Geländes niemandem schaden, keine unmittelbaren Anlieger würden durch eine Besiedlung gestört und niemandem würde Raum weggenommen. Weiter ist festzuhalten, dass das Areal bestens durch den ÖV erschlossen ist. Unsere Stadt ist auf solchen attraktiven Wohnraum angewiesen, will man der Abwanderung wirkungsvoll entgegen wirken. Die Unterzeichnenden sind der Überzeugung, dass eine quartierkonforme Besiedlung auf dem Gelände der stillgelegten Filteranlage einen Gewinn für den Kanton darstellen würde.

Die Unterzeichnenden bitten deshalb den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten:

Ob eine Umzonung des Geländes der alten IWB-Filteranlage an der Reservoirstrasse in eine Wohnzone möglich ist.“

Der Unterzeichnende hat sich anlässlich Ihrer Orientierungsversammlung in gleichem Sinne Herren Schumacher gegenüber geäussert.

Wir bitten Sie, die im Anzug gestellten Fragen ernsthaft zu prüfen, in der Hoffnung, dass in Zukunft quartierkonformes Bauen auf dem Areal der stillgelegten Filteranlagen möglich sein wird.

- | | | | |
|------|-----------------------------|--|--------------------------------|
| 181. | Weiss-Kenel
J. P., Basel | <p>Einsprache gegen Richtplan im Gebiet Grenzacherstr. / Bäumlhof
Mit dem vorgelegten Richtplan bin ich nicht einverstanden. Die Verlegung der Grenzacherstrasse und die Zerstörung der Schrebergärten macht nur für Tee+Beton-Maffia sinn.
Auch eine Bebauung des Bäumlhofareals im Bereich der Blumenfelder ist zu verhindern.
Die Quartierbewohner haben sich schon vor Jahren gegen eine Überbauung ausgesprochen.
Auch in einer Stadt braucht es Freiräume wie Gärten + Blumenfelder.
Stossend ist auch, dass man mir Auflagen macht betr. Grundwasserschutzzone und jetzt in diese Zone Häuser stellen möchte.</p> | S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil. |
| 182. | WWF | <p><i>S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet) und
S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung</i>
Den Aussagen im Richtplan, dass auf Kantonsgebiet kaum mehr zusätzliches Bauland zu beschaffen ist, können wir natürlich zustimmen. Umso heikler ist die</p> | S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil. |

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Frage, ob und wo neuer Wohnraum beziehungsweise neues Bauland erschlossen werden soll. Der Kanton strebt dabei an, zusätzlichen Wohnraum für 17'000 Personen zu schaffen, um die Einwohnerzahl zu halten. Zielsetzung ist es offensichtlich, damit Einnahmenstabilität zu erreichen. Es stellt sich die Frage, ob dazu eine quantitative Bevölkerungsvorgabe ausreichend ist, und nicht ergänzend qualitative Aspekte definiert werden müssen. Nicht thematisiert wird, ob Veränderungen bei Steuern, Luftbelastung, Grünflächen, Verkehrslärm, öV-Angebot zielführender sein könnten.

Grundsätzlich befürworten wir die Prüfung von Umwandlungsvorhaben und Nutzungsverdichtungen zur Schaffung von Wohnraum im Siedlungsgebiet (Felix Platter, Dreispitz, Schoren (ausser Standort Hochhäuser); vgl. Plandarstellung S. 45); wir sind bezüglich der Umwandlung von Familiengartenarealen (etwa Wolf, Milchsuppe) abwartend-skeptisch und stehen einzelnen Erweiterungen der Bauzonen (Bäumlihof, Bruderholz Ost, Oberfeld) ablehnend gegenüber. Ausser Acht gelassen werden die Aspekte bauökologischer Vorgaben und die Fragen der Verdichtung mit einer Entwicklung in die Höhe – obwohl verwaltungsintern konkrete Vorstellungen für Hochhauszonen bestehen. Auf Kantonsgebiet befinden sich zudem grosse Flächen unternutzter Bahnareale. Diese bilden ein grosses Potential für die städtische Entwicklung und stellen zugleich ein bedeutendes Naturreservoir und wichtige Vernetzungsachsen dar.

Wir beantragen:

- Hochhauszonen sind mit dem Nutzungspotential getrennt nach Wohnen und Arbeit festzusetzen. (Neues Objektblatt)
- Die städtischen Durchlüftungsachsen sind zu bezeichnen und möglichst vor Hochbauten freizuhalten. (Neues Objektblatt)
- Der Kanton gibt Auskunft zum Potential und zu möglichen Entwicklungsvorhaben auf Bahnarealen und zeigt dabei auf, wie die Naturwerte erhalten und gefördert werden können. (Neues Objektblatt)
- Für Vorhaben gemäss dem Szenario „urbane Qualitätsmaximierung“ (S. 45) gilt der Minergie-P- oder ein vergleichbarer Standard. (Vgl. Luftreinhalteplan, Umsetzung und Weiterentwicklung 2007, S. 33)
- Der Kanton verfolgt die Realisierung sogenannter Öko-Quartiere, welche unter anderem keine Kohlendioxid-Emissionen und keinen Abfall verursachen. (Vgl. Konzept Nachhaltige Quartiere: One Planet Living, WWF/BioRegional)
- Bei Umwandlung in Bauzone sind mindestens fünf Prozent des Baulandwertes zur Aufwertung für Erholung und Natur zu reservieren.

S das neue Objektblatt S1.3 Hochhäuser.

Durchlüftungsachsen sind bekannt und werden in der Planung beachtet (s. z. B. Erlenmatt).

Soweit dies durch den Richtplan gesteuert werden kann, gibt der Richtplan Auskunft (s. Areal Wolf als „wirtschaftliches Schwerpunktgebiet“, S2.1, oder Rangierbahnhof der DB als „Güterlogistikareal“, M61, andererseits NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore).

2000-Watt-Gesellschaft: Das Ziel entspricht der regierungsrätlichen Strategie zur Energieversorgung. S. Hinweise unter E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans.

Nicht berücksichtigt.

Nicht berücksichtigt.

Stadtabschluss Nordwest gegen Burgfelden (Familiengärten Milchsuppe), Wolf (Familiengärten Dreispitz), Stadtabschluss Ost, Landauer, Rheinacker

Der WWF Region Basel wendet sich nicht grundsätzlich gegen die Prüfung möglicher Teilumnutzungen von Familiengartenarealen an wohnattraktiven und mit dem Tram erschlossenen Lagen innerhalb des Siedlungsgebietes. Familiengärten sind aber keine Baulandreserven. Die Nutzung ist allerdings einem Wandel unterworfen, und gemäss Kanton nimmt die Nachfrage ab; zudem ist die Fluktuation hoch. Familiengärten müssen auch als wichtiges Freizeitangebot und als Naturreservoir betrachtet werden. Nicht erwähnt wird im Richtplan, dass es sich beim Milchsuppenareal gänzlich und bei den Gebieten Landauer/Rheinäcker doch teilweise um Grünzone handelt.

Insgesamt glauben wir eine Fokussierung auf die Familiengartenareale feststellen zu können, während etwa ebenso attraktive unmittelbar benachbarte Areale nicht ins Blickfeld geraten: so werden beim Dreispitz Areale der Gewerbezone und der Bahn oder bei der Milchsuppe das Gebiet der PUK nicht betrachtet. Eine abschliessende Stellungnahme ist erst bei Vorliegen konkreter Aussagen sowie aufgrund eines Natur-, Familiengartenkonzepts möglich und ist für uns mit kompensatorischen Anforderungen verbunden.

S das neue Objektblatt S4.2 Familiengärten.

Wir beantragen:

- Umnutzung von Familiengartenarealen sind nur möglich, wenn die Ansprüche der Nutzer berücksichtigt werden, die öffentliche Grünraumsituation insgesamt verbessert wird und die Naturwerte erhalten bleiben.
- Es wird ein Familiengarten- und ein Naturschutzkonzept erstellt. Darin wird auch das Potential für Wohnraum und die Standortnotwendigkeit von Sportanlagen betrachtet.
- Familiengartenareale werden mit einer neuen „Familiengartenzone“ festgesetzt. (Neues Objektblatt)
- Das Vorhaben Stadtabschluss Ost (inkl. Landauer, Rheinäcker) ist aus dem Richtplan zu streichen. Eine Prüfung der Gebiete kann erst bei angemessener öV-Erschliessung (Tram in die Innerstadt) erfolgen. Dabei muss auch eine Garantie für die Unberührtheit der Rheinufer und eine ökologische Vernetzung zur Langen Erlen bestehen.
- Das Familiengartenareal Milchsuppe wird zusammen mit dem Gelände der Psychiatrischen Universitätsklinik und dem nördlichen WWB-Areal für eine Wohnumnutzung betrachtet.
- Die Familiengärten Dreispitz werden zusammen mit dem gesamten Wolf-Areal betrachtet. Allfällige Ansprüche des Denkmalschutzes auf einen integralen Erhalt von Friedhof und Grünfläche/Familiengärten haben Vorrang.

Landhofareal, Stadtabschluss Basel-Süd (Bruderholz) Da Verdichtungen die Frage von kompensatorischen Freiflächen aufwerfen, lehnen wir eine Überbauung des Landhofs angesichts der erfolgten und zukünftigen stärkeren Nutzung bei der Messe und dem Mangel an Freifläche ab. Dazu ist auch eine Volksinitiative hängig. Wir wenden uns auch gegen eine Überprüfung als Bauzone beim grösseren östlichen Teil des Stadtabschluss Basel-Süd entlang der Giornicostrasse. Es

Nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans, sondern der Nutzungsplanung (Zonenplan, Zonenplanrevision).

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

handelt es sich um Landschaftsschutzzone (Richtplan 1996). Zudem wurde eine Überbauung bereits in einer Volksabstimmung abgelehnt.

Wir beantragen:

- Das Landhofareal ist aus der Richtplandarstellung zu streichen.
- Der Suchraum Stadtabschluss Basel-Süd (Bruderholz) ist bis auf das kleinere, westliche Gebiet aus dem Richtplan zu streichen.
- In Absprache mit den anstossenden Gemeinden sind richtplanverbindlich Kompensationsmassnahmen zur Aufwertung des Bruderholz als Erholungs- und Naturraum festzusetzen und eine dauerhafte Sicherung des verbleibenden Freiraums als Grün- und Landschaftsschutzzone zu garantieren.

S. Bemerkung zuvor.

S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.

S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.

Landschaftsschutz wird angestrebt, s. NL3.2.

Bäumlihof, Oberfeld, Stettenfeld

Die Absicht, auf dem Bäumlihofareal neues Bauland zu erschliessen, lehnen wir kategorisch ab. 1982 haben die Basler Stimmberechtigten mit fast zwei Dritteln einer Freihaltung zugestimmt. Das Bäumlihofareal ist für die räumliche Gliederung des Kantons von erster Priorität und soll integral erhalten bleiben. Wir werden uns dafür – wie bereits früher – mit aller Kraft einsetzen. Gleichermassen lehnen wir – wie auch die Gemeinde Riehen – eine Baugebietserweiterung im Gebiet Oberfeld ab. In Riehen besteht mit dem Stettenfeld vorerst genügend Planungsraum.

Wir beantragen:

- Bäumlihof und Suchraum Oberfeld sind aus dem Richtplan zu streichen.

S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.

S1.2 Siedlungsschwerpunkte, Schwerpunktgebiete mit Planungsbedarf und S2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete

183.

Bund
(UVEK;
ARE)

Mit diesen Kapiteln und den entsprechenden Beschlüssen schafft der Kanton innerhalb des bestehenden und künftigen Siedlungsgebietes klare Schwerpunkte. Dies ist insbesondere auch für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr wichtig. Der Kanton kann mit dieser Festlegung der Schwerpunkte und mit der Förderung ihrer Entwicklung einen wesentlichen Beitrag zum Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr der Agglomeration Basel leisten.

Etwas schwierig ist auf den ersten Blick die "Gleichbehandlung" von eher punkthaften siedlungsstrukturellen Schwerpunkten einerseits und den flächenhaften Schwerpunkten Mischgebiete und Wohnen andererseits, die ja teilweise auch zusammenhängen. Auf den zweiten Blick ist aber die Unterscheidung von verschiedenen Typen von Schwerpunkten, die Hinweise zu den Nutzungen (bei den

Kapitel /Thema**Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Schwerpunkten Mischgebiete und Wohnen sowie den wirtschaftlichen Schwerpunktgebieten), der Erschliessungsgüte und Funktionalität (bei den siedlungsstrukturellen Schwerpunkten) und den zu lösenden Problemen und Konflikten (bei den Schwerpunktgebieten mit Planungsbedarf) geben, bestechend.

Grundsätzlich sind siedlungsstrukturelle Schwerpunkte an Bahnhöfen und S-Bahn-Haltestellen zu begrüssen. Es ist jedoch darauf zu achten, dass solche Vorhaben die eigentliche Kernfunktion der Bahnhöfe und Haltestellen als Verkehrs-drehscheiben in keiner Art und Weise beeinträchtigen.

Die offiziellen Bezeichnungen lauten Park+Rail (anstelle von Park and Ride) und Bike+Rail (anstelle von Bike and Ride).

Eine ausgezeichnete Idee mit Pioniercharakter in der Richtplanung ist aus Bundes-sicht die Bezeichnung von Schwerpunktgebieten mit Planungsbedarf. Sie erlauben, Gebiete mit siedlungsstrukturellen Defiziten oder einem aussergewöhnlich hohen Abstimmungsbedarf einer guten Lösung zuzuführen und längerfristig besser nutzen zu können und mit einer integralen Quartierentwicklung Verbesserungen der Siedlungsqualität zu erreichen.

Die verschiedenen Schwerpunkte gehören teilweise bereits der Ausgangslage an oder den Abstimmungsständen Vororientierung und Zwischenergebnis. Festgesetzt werden einzig der siedlungsstrukturelle Schwerpunkt Bahnhof St. Johann und der Schwerpunkt Mischgebiet Dreispitz.

Beim Vorhaben "Dreispitz, S-Bahnhaltestelle" wird die Funktion dieser Haltestelle als optimaler Zugang zum zu entwickelnden Gebiet Dreispitz erläutert. Die SBB weisen darauf hin, dass an der bestehenden Haltestelle keine Anpassungen vorgesehen sind. Eine Optimierung beschränkt sich deshalb auf allfällige Massnahmen bei der Anbindung von Bus und Tram.

Das Vorhaben Schwerpunkt mit Planungsbedarf "Wolf" fasst eine teilweise Auslagerung der Logistikfunktionen im Bereich von Basel SBB Güterbahnhof (Wolf) ins Auge, um Flächen für andere Nutzungen zu schaffen. Die SBB halten fest, dass bahnspezifische Nutzungen inkl. der Logistikfunktion auf diesem Areal Vorrang vor Wohn- und anderweitigen Nutzungen haben und durch diese nicht beeinträchtigt werden dürfen. Die Prüfung allfälliger Alternativstandorte muss durch die SBB nach unternehmerischen Grundsätzen erfolgen.

Auf den konkreten Hinweis zu möglichen Ersatzstandorten ist im Richtplan zu verzichten.

Eine Beeinträchtigung der Primär- und Kernfunktion der Bahnhöfe ist in keinem Interesse.

Die offiziellen Bezeichnungen werden übernommen, in der Schlussredaktion systematisch angepasst.

Auf das in Gewerbe- und Wirtschaftskreisen sehr kritisch aufgenommene Vorhaben «Schwerpunktgebiete mit Planungsbedarf» wird verzichtet. Es wurde befürchtet, dass die Entwicklungsmöglichkeiten für die Wirtschaft unnötig eingeschränkt und potenzielle Investoren abgeschreckt würden. Das Ziel, mit Planungsgrundsätzen eine Richtung vorzugeben, die die Abstimmung von wirtschaftlichen mit städte- und wohnbaulichen Interessen erleichtert, kann auf anderem Weg erreicht werden. Damit der Spielraum für die Wirtschaft gewahrt bleibt, wurden neu in weiteren Gebieten im Bereich heutiger Industriezonen und Bahnarealen «Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete» definiert.

Berücksichtigt. Wurde im Text korrigiert.

S. drei Abschnitte zuvor.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Bei den Vorhaben Schwerpunkt Mischgebiet "Dreispietz" und Schwerpunkt mit Planungsbedarf "Wolf" ist zu beachten, dass hier die 132 kV Übertragungsleitung Muttenz - Delémont verläuft. Bei Neueinzonungen ist die Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) einzuhalten. Konkret bedeutet dies, dass im Bereich des Anlagengrenzwerts der Übertragungsleitung keine neuen Standorte mit empfindlicher Nutzung entstehen dürfen.

Z. K. genommen.

Das Vorhaben Schwerpunkt mit Planungsbedarf "Äusseres St. Johann (Volta Nord)" wird von den SBB begrüsst. Dabei ist aber zu beachten, dass künftige Netzausbauten (Anbindung EuroAirport, Innenstadttunnel Regio-S-Bahn) nicht beeinträchtigt oder gar verunmöglicht werden.

S. fünf Abschnitte zuvor.

S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung

- | | | | | |
|------|--|--------|---|--|
| 184. | ACS
Basel | beider | Positiv bewertet wird die Absicht, das Umfeld der Bahnhöfe und der S-Bahn zu Siedlungsschwerpunkten zu entwickeln. Allerdings muss die Siedlungsentwicklung mit allen Verkehrsträgern abgestimmt werden. Eine einseitige ÖV-Strategie wird aus Sorge um die Standortqualität abgelehnt. | Ist so vorgesehen. |
| 185. | ACS
Basel | beider | Auf eine Mischnutzung Wohnen-Arbeiten ist in der Nutzungsplanung aufgrund des hohen Konfliktpotenzials zu verzichten. | S. E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans. |
| 186. | Basel-Landschaft,
Kanton | | Die in S1.2 (S. 47 ff) vorgesehene Siedlungsstruktur ist die logische Fortsetzung einer auf den ÖV ausgerichteten Strategie der Siedlungsentwicklung. Die attraktive Gestaltung des Hauptumsteigeknotens Basel SBB ist für den Kanton Basel-Landschaft von grosser Bedeutung. Für mehr als die Hälfte der Baselbieter Bevölkerung ist der Bahnhof Basel SBB ebenfalls der wichtigste Umsteigebahnhof. Der strategische Entscheid des Kantons Basel-Stadt zur Aufwertung dieses Knotens steht in Übereinstimmung mit der bestehenden Ausrichtung des ÖV-Netzes im unteren Baselbiet. Die zugleich vorgesehene, bessere Verknüpfung der siedlungsstrukturellen Schwerpunkte in Basel-Stadt durch den Bau eines Regio-S-Bahn Innenstadttunnels (Herzstück) bedeutet auch eine bessere Erreichbarkeit und Verknüpfung mit den Knotenbahnhöfen im Kanton Basel-Landschaft. | Z. K. genommen. |
| 187. | BastA!
Mieterinnen-
und Mieter-
verband | / | Grundsätzlich ist es sinnvoll, Siedlungsschwerpunkte an Umsteigeknoten zu setzen. Die Erreichbarkeit mit dem öV ist gegeben, das trägt zur Verringerung des MiV bei. | Z. K. genommen. |

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
	Basel	Schwerpunkt Mischgebiete. Dies ist auch sinnvoll. Beim Stettenfeld ist jedoch ein klarer Wohnanteil festzusetzen. Beim Gebiet Klybeckquai und Rheinquai darf die Freizeitfunktion nicht ausser Acht gelassen werden.	Detaillierung unter Federführung der Gde.
		Stadtabschluss Nordwest (Burgfelden): Fehlender Landschaftsschutz und fehlendes Familiengartenkonzept verunmöglichen eine Zusage. Streichen.	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.
		Stadtabschluss Ost (Teil Rheinacker, Sportgebiet). Dieses Gebiet soll stärker als „Freizeit“-Gebiet gewichtet werden und nicht als mögliches Bauland.	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.
188.	BastA!	Spitalareal Felix Platter. Dieses Areal eignet sich sehr gut für Wohnraum. Rheinhafen Kleinhüningen. Mittelfristig sollte dieses Gebiet für eine Mischnutzung (Kultur, Arbeit und Wohnen) vorgesehen werden. Der Landhof ist auf der Richtplankarte nicht markiert. Das ist gut so. Wir sind der Meinung, dass der Landhof weiterhin grün bleiben soll.	Z. K. genommen.
189.	BCO MANNIA Basel	ALE- Als jahrzehntelanger Mieter und Nutzer des Sportplatz Hörnli haben wir die Überlegungen der Behörden bezüglich dem <i>Schwerpunkt Wohnen</i> im Bereich «unserer» Sportanlage mit Bedauern und grosser Sorge zur Kenntnis genommen. im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung geben wir als betroffener Verein zu bedenken, dass der Sportplatz inmitten der Grünzone dem Zweck der sportlichen und gesellschaftlichen Erholung dient. Unser bald 90-jährige Verein umfasst aktuell ca. 130 Aktive und ca. 150 Junioren, die vorwiegend im anliegenden Hirzbrunnen-Quartier wohnhaft sind. Falls der Sportplatz Hörnli, unser Herzstück, verschwinden würde und wir keinen adäquaten Ersatz erhalten, wäre das mittelfristig sicherlich der Tod unseres traditionellen Basler-Vereins. Im Zusammenhang mit einer allfälligen Umnutzung dieses Gebietes erwarten wir darum eine adäquate Berücksichtigung unserer Interessen und damit der Interessen eines Teils der Basler Wohnbevölkerung.	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil. S. Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen S1.1
190.	FDP BS	<i>Schwerpunkte Mischgebiete:</i> Dreispitz, Gebiete Klybeckquai und Rheinquai sowie in Riehen Niederholz und Stettenfeld werden als Schwerpunkte Mischgebiet bezeichnet und der Wohnraumnutzung geöffnet. Dies haben wir selbst in unserem Positionspapier gefordert. Allerdings ist dabei darauf zu achten, dass dadurch – wie bereits festgestellt - eine Verdrängung des Gewerbes nicht stattfindet. Für Industrie, Gewerbe und Wirtschaft müssen genügend Flächen zur Verfügung stehen, damit eine wirtschaftliche Entwicklung möglich ist. Solange somit keine Ersatzgebiete oder allfällige Ersatzlösungen gefunden sind, muss die Öffnung für eine Wohnnutzung zurückhaltend durchgeführt werden. Dies gilt insbesondere auch für die Hafenable, wo in Anbetracht der bis mindestens 2029 laufenden	S. E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans S. Ziff. 1 / 3. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		Baurechtsverträge auch rechtliche Hindernisse bestehen. Beispiele in anderen Städten zeigen, dass zwar durchaus attraktiver Wohnraum in Hafengebieten geschaffen werden kann, dass aber zuerst Ersatzstandorte für die Hafenwirtschaft zu finden und einzurichten sind.	
191.	BRB, Bauunternehmer Region Basel / Gewerbeverband Basel-Stadt / Malermeisterverband Basel-Stadt / Verband Basler Elektro-Installationsfirmen	Mischgebiete bergen ein grosses Potential an Unsicherheit und Konflikten in den Bereichen Lärm, Geruch und Verkehr. Die unterschiedlichen Bedürfnisse von Anwohnern und Gewerbetreibenden lassen sich in nur ganz wenigen Fällen vereinbaren, sie schliessen sich meist gegenseitig aus. Deshalb ist der BRB / Gewerbeverband / MMV / VBEI der Meinung, von Mischzonen grundsätzlich abzusehen.	S. E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans S. Ziff. 1 / 3. Teil.
192.	FDP Riehen	<i>Schwerpunkte Mischgebiete:</i> Die Gebiete Niederholz und Stettenfeld werden in Ergänzung zum kommunalen Richtplan als Schwerpunkte Mischgebiet bezeichnet und der Wohnraumnutzung zugeführt. Dieser Zielsetzung können wir uns durchaus anschliessen. Allerdings ist dabei darauf zu achten, dass dadurch – wie bereits festgestellt - eine Verdrängung des Gewerbes nicht stattfindet. Für das Riehener Gewerbe müssen genügend Flächen zur Verfügung stehen, damit eine wirtschaftliche Entwicklung möglich ist. Solange somit keine Ersatzgebiete oder allfällige Ersatzlösungen gefunden sind, muss die Öffnung für eine Wohnnutzung zurückhaltend durchgeführt werden.	S. E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans S. Ziff. 1 / 3. Teil.
193.	Furger Louis	Als Mitglied eines Fussballvereins auf dem Sportplatz Hörnli habe ich die Überlegungen der Behörden bezüglich dem <i>Schwerpunkt Wohnen</i> im Bereich unserer Sportanlage zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung gebe ich als betroffenes Mitglied zu bedenken, dass der Sportplatz inmitten der Grünzone dem Zweck der sportlichen Erholung dient. Der Platz wird von verschiedenen Vereinen und Menschen mit Wohnsitz im Kleinbasel rege genützt. Im Zusammenhang mit einer allfälligen Umnutzung dieses Gebietes erwarte ich eine adäquate Berücksichtigung unserer Interessen und damit der Interessen eines Teils der Basler Wohnbevölkerung.	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil S. Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen S1.1
194.	Grüne Partei	Die Planung siedlungsstruktureller Schwerpunkte an Bahnhöfen ist begrüssens-	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Basel-Stadt wert.

Was das *Stettenfeld* anbelangt, so steht hier das Interesse an einer Überbauung im Konflikt mit dem von der Bundesgesetzgebung geforderten Siedlungstrenngürtel. Dabei müsste wohl – da es sich um eine historische Landesgrenze handelt – der Siedlungstrenngürtel hier auch noch besonders markant sein. Allerdings ist zuzugeben, dass das Stettenfeld in den letzten Jahren schleichend anderen Nutzungen zugänglich gemacht wurde. Es braucht im Richtplan diesbezüglich also einen strategischen Entscheid.

Bei den neuen „Schwerpunkten Wohnen“ kommt eine Erschliessung für den MIV nur soweit in Frage, als es sich um die Zufahrt zu einem zentralen Quartierparking handelt, im Übrigen sollen diese Quartiere autofrei sein.

Die Umnutzung des *Westquais* und des *Klybeckquais* begrüßen wir; wir sehen in diesem Gebiet jedoch vorzugsweise eine reine Wohnnutzung beantragen deshalb eine Einweisung ins S 1.1. Siedlungsgebiet. Im Rahmen der Nutzungsplanung wird dann sektoriell über Gewerbeerleichterungen zu entscheiden sein, denen wir uns nicht grundsätzlich widersetzen wollen. Wir wünschen uns durch diese Richtplanaussage auch eine Beschleunigung der dahingehenden Entwicklung.

Was den *Stadtabschluss Ost* betrifft, so verlangen wir eine Gesamtplanung. Die Verlegung der Grenzacherstrasse direkt an die Bahnlinie halten wir für durchaus erwägenswert, wobei eine Langsamverkehrsverbindung direkt am Rhein erhalten bleiben müsste. Von einer Prüfung nicht ausgenommen werden sollte die Möglichkeit, mittelfristig die Sportplätze Rankhof zu Gunsten der Schaffung von neuem attraktiven Wohnraum am Rhein an einen andern Ort zu verlegen.

S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil.

195.

Grüne Partei
Riehen*Neuralgische Punkte für Riehen**Rund um S-Bahn Station Niederholz*

Einer Entwicklung und Verdichtung in Massen, wenn z.B. auch Landauer (Freizeitzentrum mit Freiflächen) und die Natur davon profitiert. Sicher ist, dass diese Lage verkehrstechnisch viel besser liegt als das Stettenfeld und das Oberfeld. Grundsätzlich sehen wir hier auch eine Mischzone rund um Niederholz (und Hörnliareal) viel sinnvoller an als im Stettenfeld.

Z. K. genommen.

196.

Handels-
kammer
beider Basel

Planungsgrundsätze / Planungsanweisung

„...sind so zu entwickeln, dass... zu hochwertigem Lebens-, Wohn- und Wirtschaftsraum (u.a mit Orientierung an der 2000 Watt-Gesellschaft) führen. Durch Trägerschaften, an denen der Kanton lenkend partizipiert, oder durch PPP...“

Z. K. genommen.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Bei den Energiestandards handelt es sich nicht um eine raumwirksame Tätigkeit, die koordiniert werden müsste. Zudem erachten wir es als sehr problematisch auf Ebene Richtplanung behördenverbindliche Aussagen zu Energiestandards zu machen, die dann auf Ebene Zonenplanung zu zwingenden Auflagen (z.B. Zone mit Minergie P-Standard) führen.

Die Regierung übernimmt mit der Richtplanung bereits eine starke Führungsrolle. Das ist bis zu einem gewissen Mass auch erwünscht. Die Zonenplanung sollte aber so klar sein, dass ein lenkender Kanton nicht mehr nötig ist.

Die Planungssicherheit muss gegeben sein. Trägerschaften/PPP können dort Sinn machen, wo das Projekt auch staatliches Handeln voraussetzt (z.B. Erschliessung eines Areals).

-

„Siedlungsstrukturelle Schwerpunkte an Umsteigeknoten... - Untergeordnete siedlungsstrukturelle Schwerpunkte...“

Werden seitens der Wirtschaft vollumfänglich unterstützt.

-

„Schwerpunkte Mischgebiet sind mit Verdichtungen im Bereich wirtschaftlicher Aktivitäten und beispielhaften städtebaulichen Gestaltungen als integrale Stadtteile zu entwickeln; Wirtschaft, Gewerbe, Wohnen, Kultur und Freizeit sollen sich dabei gegenseitig unterstützen und Immissionen wenig beeinträchtigen. ...“

S. E4 Zu den Inhalt4en des kantonalen Richtplans.
S. Ziff. 1 / 3. Teil.

Mischgebiete Arbeiten-Wohnen werden von uns nicht unterstützt, weil das Konfliktpotenzial zu gross ist und Streitigkeiten meist zu Ungunsten der Wirtschaft ausfallen. Insbesondere dort, wo Mischgebiete bestehende I/G-Gebiete verdrängen sollen, gehen Wirtschaftsflächen verloren. Wir befürworten Transformationsprozesse. Diese sollten aber wirtschaftsfreundlich, auf der Basis einer differenzierten Nutzungszuteilung erfolgen. Die Wege zwischen den verschiedenen Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Kultur und Freizeit bleiben in dem kleinen Kanton immer kurz. Es muss nicht alles gemischt werden. Im Dreispitzareal sind differenzierte Lösungen nach unserer Intervention ja bereits teilweise angegangen worden. Die Berücksichtigung unseres Anliegens auf Ebene Richtplanung wurde von uns positiv registriert.

-

„Schwerpunktgebiete Wohnen“

Werden von uns unterstützt.

-

Fazit

Die Planungsgrundsätze sind ohne Aussagen zu Energiestandards zu formulieren 2000-Watt-Gesellschaft: Das Ziel entspricht der regierungs-

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

und die Partizipation des Kantons an einzelnen Projekten soll nicht lenkenden Charakter, sondern unterstützenden Charakter haben.

Die Mischgebiete werden von uns nicht unterstützt. Sie sind insbesondere im Bereich c2) Gebiete Klybeckquai und Rheinquai zu streichen. In diesen Gebieten laufen bis 2029 und länger Baurechtsverträge. Eine verfrühte Umzonung auf Ebene der Nutzungsplanung schafft Planungs- und Investitionsunsicherheit. Man riskiert Konflikte mit ansässigen Unternehmungen. Auch in der bestehenden I/G-Zone können bereits heute erste Nutzungen (Dienstleistungen, Neugründungen Hightech, Touristische Nutzungen, etc.) realisiert werden, die im Sinne der angestrebten städtebaulichen Transformation sind. Allenfalls wäre eine Option Mischgebiet /Vororientierung zu prüfen. Hingeben ist auf die Option c5) Gebiet Westquai (zu Hafengebäude 1) zu streichen. Damit wird auch der Strategie ST 3 „Konzentration auf die Hafengebäude 1 und 2“ unterlaufen.

rätlichen Strategie zur Energieversorgung. S. Hinweise unter E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans.

S. E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans
S. Ziff. 1 / 3. Teil.

197.

Hauseigentümerverband
Basel-Stadt

Soweit nachstehend keine Kritikpunkte angebracht werden, können wir uns den Planungsgrundsätzen des Regierungsrates anschliessen.

Kritik bringen wir allerdings an Punkt 1 der Planungsgrundsätze/Planungsanweisungen an: Gemäss der Ansicht des Regierungsrates sind die Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung so zu entwickeln, dass sie unter Wahrung historischer und kultureller Werte und Bestände zu hochwertigem Lebens-, Wohn- und Wirtschaftsraum (*u.a. mit Orientierung an der 2000-Watt-Gesellschaft*) führen. Unsere Kritik richtet sich gegen die Klammerbemerkung. Zum einen sind wir der Ansicht, dass es Sache des Zonenplans sein muss, die entsprechenden energetischen Detailvorgaben zu machen. Der Richtplan sollte keine Bestimmungen vorsehen, die den Spielraum bei der Erarbeitung des Zonenplans einengen und gewisse Fragen von grundsätzlicher Tragweite dem Referendum entziehen. Zum anderen darf es nicht sein, dass Wohnzonen nach ihrem energetischen Standard definiert werden. Auch wenn die Zielsetzungen der 2000-W-G. unterstützungswert sind, so können die diesbezüglichen Vorgaben nicht für ein Wohngebiet zur generellen Anwendbarkeit erklärt werden, schon gar nicht im Richtplan. Wir befürchten die Gefahr einer Sanierungswelle, der sich die „kleinen“ Hauseigentümer kaum entziehen können. Wollen sie mit ihren Altwohnungen marktkonform bleiben, müssen sie nachziehen und den entsprechenden Standard einführen. Die dadurch entstehenden Kosten dürften kaum vollumfänglich auf den Mietzins überwältigt werden können, wollen sie nicht in eine Mietzinsdimension abgleiten, die auf dem Markt nicht standhalten kann. Unter Respektierung der Interessen der vielen „kleinen“ Hauseigentümer sind Vorgaben in Bezug auf die 2000-W-Gesellschaft im Zonenplan festzulegen und auf die der Wohnnutzung neu zugeführten Gebiete zu beschränken.

2000-Watt-Gesellschaft: Das Ziel entspricht der regierungsrätlichen Strategie zur Energieversorgung. S. Hinweise unter E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
198.	Hauseigentümerverband Basel-Stadt	<p data-bbox="584 209 887 236"><i>Schwerpunkte Mischgebiete</i></p> <p data-bbox="584 264 1469 371">Die Gebiete Dreispitz, Klybeckquai und Rheinquai sowie in Riehen Stettenfeld und Niederholz werden zu Mischgebieten erklärt, „die aufgrund ihrer zum Teil extensiven Nutzung das Potenzial aufweisen für eine sich gegenseitig stützende Entwicklung von Wirtschaft, Gewerbe, Wohnen, Kultur und Freizeit“.</p> <p data-bbox="584 403 1469 786">Wie bereits ausgeführt erkennen wir in der Durchmischung von Quartieren ein Konfliktpotential. Dies gilt insbesondere in den für die Mischzonen vorgesehenen neuen Gebieten Dreispitz und Hafenbecken. Es handelt sich hier um Zonen, die bisher und aufgrund ihrer Anbindung an Verkehrsachsen und räumlichen Lage ausschliesslich industriell und gewerblich genutzt wurden. Eine Infrastruktur für eine Wohnraumnutzung ist kaum oder nur rudimentär vorhanden und muss deshalb aufgebaut werden resp. wachsen. Eine Aufwertung des Wohnraumangebotes durch Erweiterung des Siedlungsgebietes in die der Wohnnutzung bisherig vorenthaltenen Gebiete begrüssen wir grundsätzlich. Allerdings sind in diesen Gebieten nicht Mischzonen vorzusehen. Vielmehr soll eine klare Abtrennung der Zonen für Wohnen gegenüber den übrigen Nutzungsarten Wirtschaft, Gewerbe, Freizeit und Kultur stattfinden. Denn nur durch die Schatzung von reinen Wohnzonen kann man dem Anliegen der Wohnaufwertung und Schaffung von neuer Wohnqualität gerecht werden.</p> <p data-bbox="584 818 1469 1153">Aber auch aus Sicht der Wirtschaft und des Gewerbes macht eine Trennung der Nutzungszonen durchaus Sinn. Diese können sich wirtschaftlich nur entwickeln, wenn die dafür notwendigen Rahmenbedingungen gegeben sind. Dies bedingt auch ein Umfeld, in welchem man nicht Rücksicht auf andere Nutzungsformen und insbesondere auf die speziellen Anliegen der Wohnenden nehmen muss. Auch wenn die Aufwertung des Wohnraumangebots in unserer Stadtkanton zu begrüssen ist, so darf dies nicht generell und in allen Gebieten zulasten der Wirtschaft, Industrie und des Gewerbes gehen. So sind auch die Hauseigentümer darauf angewiesen, dass die von ihnen beanspruchten Handwerksbetriebe in nächster Umgebung beigezogen werden können, weshalb es auch im Interesse der Hauseigentümer ist, dass dem Gewerbe, der Wirtschaft und der Industrie Platz eingeräumt wird, wo sie sich ungehindert entfalten und entwickeln können.</p> <p data-bbox="584 1185 1469 1452">Bei den Schwerpunktgebieten mit Planungsbedarf werden selbst vom Regierungsrat die Nutzungskonflikte zwischen Wohnen und Arbeiten angesprochen und die Entschärfung als Planungsziel postuliert. Gerade wegen dieser Nutzungskonflikte erachten wir es als ratsam, Mischgebiete dort zu fördern, wo gewachsene Strukturen vorhanden sind und dort darauf zu verzichten, wo bislang die gewerbliche, wirtschaftliche und industrielle Nutzung im Vordergrund stand. Wir sind der klaren Auffassung, dass es im Falle von Nutzungskonflikten zu einer Verdrängung des Gewerbes und insbesondere des Kleingewerbes kommen wird. Die eindeutige postulierte Förderung des Wohnens im Richtplan und die gesetzlichen, insbesondere mietrechtlichen, Rahmenbedingungen stärken die Wohnnutzung gegenüber</p>	S. E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans. S. Ziff. 1 / 3. Teil.

der gewerblichen Nutzung und schützen die Interessen der Mietenden gegenüber jenen der Gewerbetreibenden. Es dürfte auch für den Investor kaum von Interesse sein, in einem Gebiet zu investieren, wo Nutzungskonflikte latent sind. Wir sind der Meinung, dass das Gewerbe und die Wirtschaft ihren Platz im Kantonsgebiet haben müssen, wo sie ihrer Tätigkeit ungestört und ohne Beschränkung nachgehen können.

Deshalb bevorzugen wir aus Sicht der Grundeigentümer die Schaffung von getrennten Zonen, die einerseits dem Wohnen und andererseits der Wirtschaft und dem Gewerbe vorbehalten bleiben.

Das *Dreispitzareal* ist für Gewerbe, Wirtschaft und Industrie ein idealer Standort und sollte u.E. dieser entsprechenden Nutzung vorbehalten bleiben. Die Bedürfnisse der Hauseigentümer zielen wie erwähnt auf den Beizug eines möglichst nahegelegenen Gewerbebetriebs sowie auf die Führung des eigenen Gewerbebetriebs in naher Umgebung.

Hinsichtlich der *Hafenbeckenareale Klybeckquai und Rheinquai* werden die positiven Beispiele anderer Hafenstädte, in welchen Hafenareale einer Wohnnutzung zugänglich gemacht wurden und dadurch attraktive und begehrte Wohnlagen geschaffen wurden, durchaus zur Kenntnis genommen und akzeptiert. Unsere Kritik richtet denn auch nicht grundsätzlich gegen die Absicht, das Hafenareal der Wohnnutzung zur Verfügung zu stellen. Kritisiert werden das Vorgehen und der eingeschlagene Weg. Unseres Wissens wurden in jenen Städten für die wegfallende Hafennutzung zuerst Ersatzstandorte gesucht, um dadurch eine Verdrängung der Hafen- und Schiffwirtschaft aus dem Staatsgebiet zu verhindern. Im vorliegenden Richtplan sind keine Ersatzstandorte definiert. In Anbetracht der fehlenden Alternativen und in Anbetracht der Tatsache, dass die vorgesehenen Hafengebiete bis mindestens 2029 mit Baurechtsverträgen belegt sind, erachten wir die Zuweisung dieses Gebiets in die Nutzungs-Kategorie Schwerpunkt Mischgebiete als heikel. Der Regierungsrat will hier der Zonenplanung vorgreifen, was wir als nicht gerechtfertigt erachten. Sollte die Regierung an der Nutzungsplanung wie im Richtplan vorgesehen festhalten, so ersuchen wir sie in Anbetracht der erwähnten Konfliktpotentiale die Option zu prüfen, lediglich den unteren Bereich des ausgeschiedenen Gebiets als Mischzone zu bezeichnen und den Rest als Industriegebiet zu belassen.

In Riehen sind die Gebiete *Stettenfeld und Niederholz* als Mischgebiete vorgesehen. Für das Niederholz erachten wir die Nutzung Wohnen und Gewerbe als richtig, obwohl die gewerbliche Nutzung schon heute marginal ist und kaum an Bedeutung gewinnen wird. Auch das Niederholz dürfte inskünftig vor allem für die Wohnnutzung interessant und insbesondere für Familien attraktiv bleiben oder vermehrt werden. Diese Annahme gründet auch auf finanziellen Aspekten: Das Kleingewerbe dürfte sich die steigenden Boden- und Mietpreise für Geschäftsflächen kaum mehr leisten dürfen. Das Stettenfeld befindet sich in Entwicklungsstadium und

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
199.	IGG / NQV Gundeldingen	<p>bietet Möglichkeit, ein attraktives Wohnquartier entstehen zu lassen. Ob es sinnvoll ist, dieses Gebiet für eine Mischnutzung zugänglich zu machen möchten wir bezweifeln, da eine verkehrstechnische Infrastruktur dafür zu sorgen hat, dass vorgelegerte Wohnquartiere nicht belastet werden. Immerhin ist festzustellen, dass die Gemeinde Riehen in ihrem kommunalen Richtplan das Stettenfeld als Mischgebiet vorgesehen hat. Überrascht sind wir hingegen über die Erwähnung resp. den Hinweis auf die 2000-W-Gesellschaft. (vgl. dazu auch unsere generelle vorstehende Kritik zum Hinweis auf 2000-Watt-Gesellschaft).</p> <p>Zu „Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte), Koordinationsstand“ Seite 49</p> <p>IGG: Die Entwicklungsziele des Quartierrichtplans Gundeldingen 1986 sind zwingend, soweit sie nach 22 Jahren immer noch nicht erreicht sind, zu übertragen. Obwohl der Bahnhof SBB als wirtschaftlicher Impulsgeber genannt ist, wird das Gundeldinger Quartier als Schwerpunkt der Stadtentwicklung schlichtweg vergessen.</p> <p>NQV: Die Entwicklungsziele des Quartierrichtplans Gundeldingen 1986 müssen, soweit sie nach 22 Jahren immer noch nicht erreicht sind, übernommen werden. Obwohl der Bahnhof SBB als wirtschaftlicher Impulsgeber genannt ist, wird das Gundeldinger Quartier als Schwerpunkt der Stadtentwicklung vergessen.</p> <p>IGG/NQV: Zu „Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen“ Seite 50 und 51</p> <p>a1) Beim Hauptbahnhof SBB wird die Südseite vergessen! Sie ist jedoch zum Umsteigen auf alle Verkehrsmittel ebenso betroffen und hat einen erheblichen Publikumsverkehr aus dem Birsigtal, welcher sich in naher Zukunft noch bedeutend vergrössern wird.</p> <p>c1) Die angestrebte wesentliche Verdichtung wird einen wesentlichen Einfluss auf die angrenzenden Quartiere haben. Ob dieser positiv oder negativ ausfallen wird, hängt von einer vorausschauenden Planung ab, welche nicht allein dem wirtschaftlichen Druck folgt. Leitplanken für eine Entwicklung mit hoher städtebaulicher Qualität müssen im Richtplan festgelegt werden. Eine detaillierte Untersuchung der notwendigen Massnahmen ist dringlich, damit die Infrastruktur für die Erschliessung, die Vernetzung der quartierinternen Verkehrsverbindungen, sozialen Einrichtungen usw. den Leitsätzen des Richtplans entsprechen können.</p>	<p>Berücksichtigt. Der Quartier-Richtplan Gundeldingen wird jetzt themenbezogen erwähnt unter S4.1 Freiraum und M2.2 Kantonsstrassen; und er ist unter AV Anhang Verzeichnisse unter AV2 Grundlagen für die Richtplanung aufgeführt.</p> <p>Kein Thema für den Richtplan; Angelegenheit der SBB .</p> <p>Z. K. genommen.</p>
200.	IGG / NQV Gundeldingen	<p>Verbindung Bahnhof SBB-Innenstadt</p> <p>In keiner Schweizer Stadt liegt der Hauptbahnhof (in Basel = Bahnhof SBB) derart abseits des Zentrums. Ursache sind die von der alten Stadtbefestigung stammenden Parkanlagen und die sich daran anschliessenden Schulhausareale. Eine städtebauliche Verbindung ist sicherzustellen. Die Option der Verlegung der Schulbauten im Zuge der Schulraumplanung ist deshalb zu prüfen.</p>	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
201.	Kulturstadt Jetzt	<p><i>Fehlende Aussagen zu Volta-Ost</i></p> <p>Im Sinne einer kontinuierlich attraktiven neuen Stadtachse Basel-Nord darf die erste Gebäudetiefe des Stadtraums zwischen Voltaplatz und Dreirosenbrücke nicht ohne Aussage belassen werden, zumal es sich um einen Strassenraum im ungewissen Umbruch handelt. Der Bereich zwischen der Richtplanfestlegung Novartis Campus und der Wasserstrasse muss publikumsintensive Nutzungen ermöglichen, er eignet sich auch hervorragend als Nutzungsmischgebiet. Mit Wohnen, Creative Industries, Gastronomie, Bildung und Kultur hat dieser Bereich das Potenzial als eigentlicher Brennpunkt für die Entwicklung eines städtischen Nebenzentrums.</p>	Angelegenheit der Nutzungsplanung.
202.	Lötliger Hans- peter	<p>Das Projekt Logis Bäle, mit dem Ziel ca. 5000 neue Wohnungen innert 10 Jahren zu bauen, ist für die Stadtentwicklung im Kanton Basel-Stadt gut ! Aber nicht für uns Sportler auf dem Gebiet der Sportanlagen Rankhof, Landauer, Hörnli etc., welche eventuell dieser Stadt-Entwicklung weichen müssen. Ich bin Mitglied (seit ca. 25 Jahren) des Fussballverein BCO Alemannia Basel, welcher auf dem Sportplatz Hörnli, sein Domizil hat. Wir sind ein Basler-Stadtverein, welcher im Jahre 1919 im Gebiet Wettstein (Alemannenweg) gegründet wurde. Seit einigen Jahren haben wir auch eine Juniorenabteilung (ca.100 Aktive). Wir haben Mitglieder, die teilweise über 50 Jahre mit diesem Verein verbunden sind und immer noch zu den Spielen der 1.Mannschaft auf den Sportplatz Hörnli wandern.</p> <p>Wir können es nun nicht verstehen, dass der Kanton Basel-Stadt Ihre Siedlungspolitik, genau auf dem Gebiet der Sportanlagen realisieren will. Meiner Meinung hat es im Kanton Basel-Stadt genügend Wohnraum, aber nicht für Familien mit einem mittleren Einkommen. Es werden heute zuviele Neubau-Wohnungen erstellt, welche für den Normalverdiener, nicht mehr bezahlbar sind.</p> <p>Deshalb wandern die meisten Familien in andere günstigere Kantone (BL / AG etc) ab und die alten bzw. ausländische Bewohner bleiben in der Stadt. Man sollte die Kantons-Steuern und die Beiträge an die Krankenkassen <i>massiv</i> senken, dann wird auch der Kanton BS für diese Leute wieder attraktiver. Ich bin mir sicher, dass im neuen Richtzonenplan vom Gebiet Landauer / Rheinacker, nur teure Wohnungen erstellt werden. Welcher Normal-Bürger oder Buezer, kann sich eine Neubau-Wohnung mit Sicht auf den Rhein leisten oder sogar kaufen ?</p> <p>In der Siedlungsstruktur S1 vom Kanton Basel-Stadt, steht unter den Planungsgrundsätzen Pos. 4 Umzonungen geschrieben, dass <i>der vollwertige Ersatz von beanspruchten öffentlichen Sportplätzen festzulegen ist</i> und im Richtplan Gebiet Landauer steht, dass <i>öffentliche Sportanlagen gegebenenfalls zu reorganisieren, aber nicht zu reduzieren sind</i> ! Ich hoffe, dass der Kanton Basel-Stadt diese Sätze auch respektiert bzw. realisiert und dass alle Sportvereine auf diesen Anlagen Ihre Meisterschaftsspiele weiter austragen und Ihre soziale Aufgabe mit den Junioren-</p>	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil S. Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen S.1.1.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Mannschaften, auch noch Aufrecht halten können. Bis jetzt hat es keinerlei Beschwerden von Anwohner gegeben, wenn Sportler und Anhang (Fan's) mit dem Auto zum Sportplatz Hörnli gekommen sind. Beim Landauer-Sportplatz ist es etwas problematischer ! Wie wird dann das Parkplatzproblem und Zufahrt zu den Sportplätzen geregelt, wenn dann die Neubau-Wohnungen gebaut und bezogen wurden ? Was passiert mit den Lärmmissionen, wenn z.B. ein Verein sein Turnier oder Sommernachtsfest abhalten will ? Die Vereine sind auf solche Veranstaltungen angewiesen, dass Geld in die Vereinskassen fliesst.

Da kann es zu Einschränkungen kommen, wenn Anwohner von teuren Wohnungen reklamieren und wegen dem Lärm, dann die Polizei rufen. Ich kenne diese Probleme noch von der Zeit, als ich beim FC Riehen war und auf der Grendelmatte gespielt wurde. Da haben die Anwohner immer über den Lärm reklamiert. Das wird dann im Gebiet Landauer bzw. Rheinäcker, nicht anders werden. Deshalb kann der Verein BCO Alemannia, meine Person und all die anderen Vereine die Umnützung im Gebiet Landauer und Rheinäcker mit dem Schwerpunkt " Wohnen am Rhein", nicht unterstützen. Ich hoffe, Sie haben meinen Brief ganz durch gelesen und haben für unsere Situation auf dem Sportplatz Hörnli, ein bisschen Verständnis. Sie sollten einmal im Sommer auf den Sportplatz Hörnli kommen und unter den Kastanienbäumen sich ein kühles Bier gönnen und von unserer Wirtin einen Wurst-Käse-Salat servieren lassen. Das "Hörnli" ist für uns Alemannen und mich, einfach ein " Bijou" unter den Sportplätzen in der Region Basel.

203. Mieterinnen- und Mieterverband Basel Spitalareal Felix Platter. Dieses Areal eignet sich sehr gut für Wohnraum. Dabei ist aber auf die Quartierstruktur Rücksicht zunehmen. Z. K. genommen.
- Rheinhafen Kleinhüningen. Neben Arbeit und Kultur soll in diesem Gebiet mittelfristig auch ein Wohnanteil vorgesehen werden. Der Zeithorizont von 2030 ist für uns zu langfristig.
- Der Landhof ist auf der Richtplankarte nicht markiert. Das ist gut so. Wir sind der Meinung, dass der Landhof weiterhin grün bleiben soll und bei der Zonenplanrevision als Grünzone auszuscheiden ist.
204. (Genossenschaft) Migros Basel, vertreten durch Neovius *Dreispietz* Das Dreispitzgebiet ist für die Migros von besonderer Bedeutung. Sie ist hier seit Jahrzehnten präsent, hat langfristige Verträge mit der CMS und sehr erhebliche Investitionen getätigt. Überdies handelt es sich beim M-Parc um den mit Abstand grössten Laden der Genossenschaft Migros Basel. Sie verfolgt die planerische Entwicklung daher mit grossem Interesse. Z. K. genommen.

Kapitel /Thema Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag**Stellungnahme**

205.

I. (Punkt 21)

Das Dreispitzareal zählt im Richtplan zu den Schwerpunkten „Mischgebiet“. Der Koordinationsstand wird mit „Festsetzung“ beschrieben (Seite 49). Das würde – gemäss E 7 (Seite 11) - voraussetzen, dass „die Koordination angesichts der zu erwartenden nachgeordneten Planungen und Entscheiden sichergestellt ist, dass die grobe Machbarkeit nachgewiesen ist und dass die Zusammenarbeit im Konsens abgeschlossen“ ist.

Die Migros weiss nicht, worauf sich diese Aussagen stützen. Bekanntlich wurde vor einigen Jahren der „Richtplan Dreispitz“ lanciert. Die Migros liess sich dazu am 28. Dezember 2005 vernehmen. Der Richtplan Dreispitz war als gemeinsames Werk der beiden Basler Kantone, der CMS und der Gemeinde Münchenstein konzipiert und hätte erfordert, dass die involvierten Partner der Richtplanung zustimmten. Der Richtplan Münchenstein wurde von der Bevölkerung in der Abstimmung vom 11. März 2007 aber abgelehnt. Nach der richtigen Darstellung der Gemeinde Münchenstein ist damit „auch der Teil-Richtplan Dreispitz gegenstandslos geworden“ (www.muenchensteinplant.ch). Offenbar wurde dies als das Ende des Richtplanes Dreispitz betrachtet. In der Homepage des HPA heisst es jedenfalls: „Der angestrebte Richtplan Dreispitz wurde jedoch aufgrund des Referendums gegen den kommunalen Richtplan Münchenstein nicht behördenverbindlich“.

Weiter heisst es an derselben Stelle: „Die in der Richtplanung definierten Ziele sollen mittels der Nutzungsplanung (...) umgesetzt werden“.

Parallel dazu suchte man offenbar noch einen anderen Weg, nämlich jenen des „städtebaulichen Rahmenvertrags“. Dabei handelt es sich nicht um ein gesetzlich vorgesehenes Mittel der Raumplanung. Zwischen den vorgenannten Partnern wurde anfangs März 2008 ein solcher Vertrag „über die Entwicklung des Dreispitz“ unterzeichnet. Mangels gesetzlicher Grundlage lässt sich nicht erkennen, welche Rechtswirkung der Vertrag hat. Gewiss kann er aber einen Richtplan weder ersetzen noch inhaltlich vorbestimmen. Es kann sich bestenfalls um eine gemeinsame Festlegung gewünschter Ziele und beabsichtigter Mittel handeln. Mehr als eine Absichtserklärung kann es nicht sein, ansonsten ein Verstoß gegen die Vorschriften von Art. 4 Abs. 2 RPG vorliegt. Gleichwohl wird auf Seite 51 des Richtplanentwurfs auf den sog. städtebaulichen Rahmenvertrag Bezug genommen.

Der rechtlich verbindliche Stand der Planung ist unklar. Soweit ersichtlich wurde der Richtplan Dreispitz bis heute nie förmlich als gegenstandslos erklärt. Obwohl der Richtplan Dreispitz wohl als gescheitert betrachtet werden muss, wird auf Seite 51 des nun vorliegenden Richtplans auf den „Entwurf des Teilrichtplans Dreispitz“ Bezug genommen. Es ist daher unsicher, was zu gelten hat. Der Richtplan Dreispitz weicht in einigen Punkten vom nun aufgelegten Richtplan Basel-Stadt ab. Beispielsweise sind auf der Karte auf Seite 70 des „Richtplan Dreispitz“ verschiedene Entwicklungs- und Arbeitsgebiete vorgesehen, während im nun vorliegenden Richtplan Basel-Stadt (Seite 51 und Plankarte) weite Teile des Dreispitzareals

Der Richtplan Dreispitz ist durch die Abstimmung in Münchenstein auch in BS nicht behördenverbindlich geworden. Dem Festhalten der Ziele des Teilrichtplans im kantonalen Richtplan steht jedoch nichts im Wege.

Der 'Städtebauliche Rahmenvertrag' ist nicht ein anderer Weg, um den Richtplan Dreispitz festzulegen. Denn der Vertrag war bereits im Richtplan Dreispitz vorgesehen, um dessen Ziele auch für die Christoph Merian Stiftung verbindlich zu machen. Der Richtplan wäre - analog zum kantonalen Richtplan BS - für sie als Eigentümerin nicht verbindlich gewesen. Der Vertrag wurde nach der Ablehnung des Richtplans Dreispitz in Münchenstein in der Struktur belassen und der veränderten Situation angepasst. Die Feststellung zur Verbindlichkeit des Rahmenvertrags ist korrekt.

Verbindlichkeit der Planung: Der Richtplan Dreispitz muss nicht förmlich als gegenstandslos erklärt werden, da er nie den Status der Behördenverbindlichkeit erreicht hat. Er gilt demnach als verwaltungsinternes Konzept, auf dessen Grundlage die weiteren Schritte (Nutzungsplanung) folgen.

Ziel des kantonalen Richtplan BS ist es, die wichtigsten Aussagen dieser Planung zu integrieren. Er bezeichnet zwar - wie richtig zitiert - den Dreispitz als Ganzes als Schwerpunkt städtebaulicher Entwicklung. Dies wird in den weiteren Planung auch weiter so verfolgt. Als Festsetzung wird aber nur die einschneidendste Aussage der Planung, die Ausscheidung der im Entwurf Richtplan Dreispitz ausgewiesenen Entwicklungsgebiete, auf die höhere Ebene übernommen. Das bedeutet für den Dreispitz nicht eine "Entfernung aus der Planung".

In der Stellungnahme der Migros zum Entwurf des Richtplans Dreispitz wurde die "Herauslösung" aus dem Genehmigungsprozess des kantonalen Richtplans kritisiert. Daher erscheint es unverständlich, wenn die Migros nun die Abstimmung des kantonalen Richtplans mit den Inhalten aus dem Entwurf zum Richtplan Dreispitz bemängelt.

Bitte beachten:

Im Erlass ist der bisher nicht bezeichnete Teil des Areals Dreispitz nun als „wirtschaftliches Schwerpunktgebiet“

quasi aus der Planung entfernt wurden und „als reine Arbeitsgebiete mit den bestehenden Nutzungen erhalten und teilweise verdichtet“ werden sollen. Offenbar handelt es sich somit doch nicht um ein Mischgebiet. Der auf Seiten 26/27 grossflächig bezeichnete Bereich als Schwerpunkt städtebaulicher Entwicklung und Gebiet mit Entwicklungspotenzial bezeichnete Bereich ist demnach wesentlich kleiner, als es die Grafik glauben macht.

bezeichnet.

206.

II. (Punkt 22)

Die Migros ist überrascht und verunsichert. Im Wesentlichen beschränkt sich der „Schwerpunkt Mischgebiet“ – jedenfalls im Norden – auf das Gebiet nördlich der Dornacherstrasse. Dieses ist praktisch identisch mit dem mehr als 47'000 m² grossen Grundstück der Migros! Es handelt sich um ein Unterbaurechtsgrundstück, dessen am 25. Oktober 2004 (!) geschlossener Vertrag am 31. Dezember 2053 ausläuft. Das Unterbaurecht wurde explizit „für den Bau und Betrieb von Verkaufs-, Gewerbe- und Lagerräumlichkeiten samt Parking eingeräumt“. Just in diesem Gebiet will man einen „deutlichen Wohnanteil“ schaffen, wobei im Nutzungsmix, der auf Seite 51 beschrieben wird, nur von Wohnen, Arbeit, Kultur und Bildung die Rede ist, nicht aber von Handel, Verkauf oder Freizeit.

Als gäbe es das Grundstück der Migros und deren Betrieb nicht, werden Achsen des Langsamverkehrs durch dieses Gebiet gezogen (M 3.1 und 3.2 m).

Der Schwerpunkt Mischgebiet ist deckungsgleich mit dem im Entwurf zum Richtplan Dreispitz (dort: in BS Entwicklungsgebiete E1/E2). Im Mitwirkungsbericht, der der Migros zur Verfügung steht, sind die hier aufgeführten Unsicherheiten der Migros bereits ausführlich behandelt. Im Folgenden einige der wichtigsten Aussagen auszugsweise:

* Der Bestand ist durch den Richtplan nicht betroffen und gemäss Gesetz geschützt.

* Der Richtplan hat vor einer Änderung der Nutzungsplanung keine Rechtswirkung nach aussen.

* Der Dreispitz hat mit dem bestehenden Einkaufszentrum (M-Parc, Obi) im Norden bereits heute eine grossflächige publikumsintensive Einrichtung. Diese wird durch den Entwurf des Richtplans weder kurz- noch langfristig in Frage gestellt, da sie von der Lage in der Agglomeration und bezüglich der Erschliessung gut gelegen ist. Neue Nutzungen auf dem Gebiet der Nordspitze („Manhattan“) erscheinen langfristig zusätzlich oder mit einer veränderten Form der bestehenden Nutzung durchaus denkbar.

* Die Richtplanung Dreispitz zielt darauf, bei möglichen einschneidenden Veränderungen im Entwicklungsgebiet E2 die Strategie für eine neue Entwicklung zu definieren. Das bestehende Einkaufszentrum kann dabei künftig durchaus mit weiteren Nutzungen kombiniert werden. Der heutige Bestand ist durch das Gesetz geschützt, eine Vergrösserung des Einkaufszentrums aufgrund der verkehrlichen Auswirkungen für den Dreispitz und das Gundeldinger Quartier allerdings nicht möglich.

Ergänzend dazu kann vermerkt werden, dass die vermisste Kategorie "Handel und Verkauf" unter die Kategorie Arbeitsnutzungen fällt. Der kantonale Richtplan trifft hier keine detaillierteren Unterscheidungen.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

207.

III. (Punkt 23)

In diesem Zusammenhang bemerkenswert sind die auf Seite 66 dargelegten Planungsgrundsätze für Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen. Dort steht unter anderem zu lesen, Einkaufszentren etc. sollten

- a. im Einzugsbereich von Anschlüssen an Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen liegen,
- b. mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar und
- c. mit dem Langsamverkehr erschlossen sein, sowie
- d. Wohngebiete nicht mit grösserem zusätzlichem motorisierten Individualverkehr belasten.

Die Anforderungen sind in Bezug auf das Grundstück der Migros geradezu vorbildlich erfüllt. Es ist daher unverständlich und widersprüchlich, dass die Planung – erstaunlicherweise mit aktiver Unterstützung der Baurechtsgeberin - nun seit Jahren darauf aus ist, den Standort der Migros im Dreispitz-Areal in eine für die Ländennutzung untaugliche Transformation zu versetzen.

Ebenso unverständlich und widersprüchlich ist, dass zwar der öffentliche Verkehr gefördert werden soll, umgekehrt aber die Versorgung des M-Parc mit der Eisenbahn durch das Abkoppeln des Schienenverkehrs und die Entfernung der Gleisanlagen vollständig auf den Lastwagen verlagert wird.

208.

IV. (Punkt 24)

Es ist mehr als verständlich, dass die Planung Sorgen bereitet und viele offene Fragen auslöst. Diese sind im Wesentlichen identisch mit jenen, welche die Migros bereits am 28. Dezember 2005 geäussert hatte. Die seinerzeitige Stellungnahme gilt daher als Bestandteil der vorliegenden Vernehmlassung (Beilage 3).

Die Befürchtungen der Migros sind umso begründeter und berechtigter, als die Planung ja innert 25 Jahren umgesetzt werden soll, also offensichtlich während der Dauer des Baurechtsvertrags der Migros.

Dem kantonalen Richtplan BS steht es als strategisches Planungsinstrument offen, mit einer neuen Langsamverkehrsachse auch Ziele zu verfolgen, die rechtlich noch nicht gesichert sind. Das Anliegen einer Langsamverkehrsverbindung durch das Areal der Migros ist zudem nicht neu, sondern wurde bereits beim Bewilligungsverfahren eingebracht. Dies ist mit ein Grund für die Anordnung der vorhandenen Gebäude.

Standort M-Parc: siehe Antwort zuvor.

Das Ziel der Entwicklungsplanung Dreispitz ist keinesfalls das Abkoppeln des M-Parc vom Schienenverkehr. Dazu die Antwort aus dem Mitwirkungsbericht zum Entwurf Richtplan Dreispitz:

Die Güterbahn ist für die Erschliessung des Dreispitz' ein wichtiger Bestandteil, da sie den ansässigen Firmen einen ökologischen Transport von Gütern ermöglicht und somit im Interesse aller die Strassen von Schwerlastverkehr entlastet. Mit dem direkten Anschluss im Bereich des Freilagers an den Rangierbahnhof Muttentz im Jahr 1996 wurde die Güterbahn mit öffentlichen Mitteln wesentlich aufgewertet. Sie soll deshalb auch auf absehbare Zeit weiter betrieben werden und kann durchaus eine langfristige Perspektive haben. Eine Überprüfung ihrer Funktion und Wirtschaftlichkeit nach einer ersten Entwicklungsphase ist jedoch sinnvoll. Die Finanzierung des Betriebs ist privat zu sichern.

Im Projekt Dreispitz wird immer davon ausgegangen, dass Migros per Bahn bedient werden kann.

Die Entwicklungsplanung Dreispitz geht davon aus, dass sich der Dreispitz in den nächsten 25-30 Jahren wesentlich verändern wird. Diese Entwicklung soll so gesteuert werden, dass die Ziele umgesetzt werden können. Es ist jedoch nicht vorgesehen, dass die öffentliche Hand auf privaten (Unterbaurechts-) Parzellen selber eine Entwicklung durchführt. Wenn jedoch eine Entwicklung auf dem Areal des M-Parc durch die Eigentümerin vorgesehen wird, dann soll sie den Anforderungen der Planung genügen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>Zusätzlich macht sich die Migros Sorgen, weil die Planung immer wieder geändert wird. Nach dem impliziten Scheitern des Richtplanes Dreispitz wurde der direkte Übergang zur Nutzungsplanung angekündigt, statt dessen aber ein sog. städtebaulicher Rahmenvertrag mit unklaren Wirkungen geschlossen. Der nun im Entwurf vorliegende Richtplan für den ganzen Kanton Basel-Stadt soll diesen Weg offenbar ergänzen oder ihm zu einer Grundlage verhelfen. Vom Stadium der „Festsetzung“ kann angesichts dessen nach Meinung der Migros keine Rede sein.</p>	<p>Die Planung wird nicht ständig geändert. Die Inhalte der Planung wurden jedoch im Rahmen der Mitwirkung zum Richtplan Dreispitz soweit angepasst, wie dies aufgrund der erhaltenen Stellungnahmen eingeflossen ist. Richtig ist, dass der Richtplan Dreispitz nicht wie vorgesehen behördenverbindlich werden konnte. Die Planungen werden aber trotzdem fortgeführt und sollen direkt in die nächste Stufe der Nutzungsplanung einfließen.</p>
		<p>V. Im Übrigen wird auf die Stellungnahme des Vereins „espace.mobilité“ verwiesen, der sich die Migros anschliesst.</p>	
		<p>Der Richtplanentwurf ist im Sinne der geschilderten Einwände und im Sinne der Stellungnahme des Vereins „espace.mobilité“ zu korrigieren.</p>	
209.	Novartis	<p>Wir vertreten die Auffassung, dass die Verknüpfung der siedlungsstrukturellen Schwerpunkte mit einer Beschränkung auf das S-Bahn „Herzstück“ nicht ausreichend gewährleistet werden kann, weil insbesondere die Entwicklungsgebiete im Norden Basels ausgeklammert bleiben. Im definierten Planungshorizont von 15 bis 20 Jahren (Siehe S1.1 Seite 38) muss der „Nordbogen „ unbedingt Platz finden, wenn den anderen Richtplananliegen und insbesondere der Veränderung des Modalsplits Nachachtung verschafft werden soll.</p>	<p>Die Planungen zum Regio-S-Bahn Innenstadttunnel (Herzstück) werden z. Zt. vertieft.</p>
210.	Novartis	<p>Der Schwerpunkt Mischgebiet Klybeckquai bzw. Rheinquai (mit Klybeckinsel) wird begrüsst. Wichtig scheint uns, dass der Wohnanteil auf adäquatem Niveau gehalten wird und intakte Entfaltungsmöglichkeiten für immissionsarme gewerbliche I wirtschaftliche Nutzungen gewährleistet sind.</p>	<p>Z. K. genommen.</p>
211.	Novartis	<p>Wir schlagen im übrigen vor, um bestehende Industriegebiete generell Mischzongürtel vorzusehen. Dies würde ein abruptes Aufeinandertreffen verschiedener Zonen verhindern und böte Flexibilität zur Sicherstellung der Entfaltungsmöglichkeiten der Wirtschaft über die Industrieareale hinaus.</p>	<p>Zu „Mischzongürtel“ s. E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans.</p>
212.	NQV Bruderholz	<p><i>Gewerbe- und Begegnungszentrum im Quartier</i> Uns fehlt im Richtplan die Erwähnung dieses für unser Quartier sehr grossen Anliegens. Wir beantragen, dass im Richtplan auch die Erwähnung eines Einkaufs- und Begegnungszentrum entlang der 15/16er Achse im zentralen Teil des Bruderholzes, als langfristige Chance für das Gewerbe im Quartier aufgenommen wird. Dies ist für die nachhaltige Entwicklung des Quartiers von besonderer Bedeutung.</p>	<p>Nicht Angelegenheit des kantonalen Richtplans.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
213.	NQV Hirzbrunnen	Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen Ziff. 2 b) Im zustimmenden Sinne nehmen wir Kenntnis von den Ausführungen betreffend der „Entwicklung Badischer Bahnhof“.	Z. K. genommen.
214.	NQV Oberes Kleinbasel	unter d) Schwerpunkte Wohnen ist das Kinderspitalareal zu erwähnen.	Nicht Angelegenheit des kantonalen Richtplans, da die Spitalnutzung aufgegeben wird. (Kein überörtlicher Zusammenhang.)
215.	Pro Natura Basel	<p><i>Planungsgrundsatz 1 (RPE S. 48)</i> Angesichts der Gefahren des Klimawandels muss mit allen Mitteln versucht werden, neue Baugebiete möglichst ökologisch zu realisieren. Ein wichtiges Hilfsmittel sind hierbei die Grundsätze der 2000- Watt-Gesellschaft. Diese sind so weit als möglich umzusetzen. Es genügt daher nicht, wie im RPE vorgesehen, hochwertigen Lebens-, Wohn- und Wirtschaftsraum an der 2000-Watt-Gesellschaft nur zu orientieren. Wir beantragen daher eine verbindlichere Formulierung in dem Sinne, dass bei Neubauten die Grundsätze der 2000-Watt-Gesellschaft nach Möglichkeit umgesetzt werden, mindestens jedoch der Minergie-Standard.</p> <p><i>Planungsgrundsatz 5 (RPE S. 48)</i> Bei der Schaffung von neuem Wohnraum sind für Pächter, die ihre Familiengartenareale verlieren, frühzeitig Ersatzangebote zu sichern. Wir beantragen eine Textänderung in dem Sinne, dass bei der Suche von Ersatzangeboten, die Anliegen des Natur- und Landschaftsschutzes angemessen berücksichtigt werden müssen.</p> <p><i>Massnahmen b4) Stettenfeld Nord, Riehen Nord, S-Bahn-Haltestelle (RPE S. 51)</i> Um den ökologischen Korridor im Stettenfeld nicht noch weiter zu schmälern, soll die S-Bahn- Haltestelle auf deutscher Seite zu liegen kommen. Dies gilt entsprechend für die Massnahmen e) im Objektblatt Mobilität M1.2 Regio S-Bahn (RPE, S. 135).</p> <p><i>Massnahmen c2) Gebiete Klybeckquai und Rheinquai (RPE S. 51)</i> Die Hafengebiete Klybeckquai und Rheinquai sind Vorranggebiete des Naturschutzes. Zahlreiche wertvolle Lebensräume mit Tier- und Pflanzenarten der Roten Liste liegen hier. Dies muss bei der zukünftigen Planung beachtet werden. Im Text listet der RPE zahlreiche mögliche Nutzungen auf, vergisst aber, auf die Berücksichtigung der Naturschutzanliegen hinzuweisen. Dieser Hinweis ist daher im Text aufzunehmen.</p> <p><i>Massnahmen c3) Stettenfeld Riehen (RPE S. 52)</i> Wir verweisen generell auf unsere Stellungnahme zur Überbauung des Stettenfelds an den Riehener Gemeinderat. Darin lehnen wir die Überbauung des Stettenfeldes zum heutigen Zeitpunkt ab. Ein weiterer Verbrauch von Land für Wohnungen ist aufgrund des grossen Leerwohnungsbestandes und der gleichzeitig sin-</p>	Nicht berücksichtigt. Die Formulierungen sind verbindlich genug, behördenverbindlich.
			S. neues Objektblatt S4.2 Familiengärten.
			Lage der Haltestelle noch nicht definiert.
			Die Naturschutzanliegen werden im Rahmen des gesetzlichen Auftrags berücksichtigt.
			Federführung Gde. Riehen.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

kenden Wohnbevölkerung nicht notwendig. Wir sind strikte gegen einen unnötig beschleunigten Ausbau des Stettenfelds wie er derzeit vom Gemeinderat Riehen vorangetrieben wird. Wir sind zwar nicht prinzipiell gegen die Überbauung, doch sollte die Bauzone eher der nächsten Generation überlassen werden. Hingegen sind wir über die Idee des Riehener Gemeinderates, hier ein Modellgebiet im Sinne der 2000-W-Gesellschaft zu schaffen, sehr erfreut. Der Text im RPE muss hier allerdings verbindlicher gehalten sein (Vermeidung von „allenfalls“ und „anbieten“). Das Bekenntnis zum ökologischen Vernetzungskorridor freut uns.

Massnahmen c5) Gebiet Westquai (zu Hafengebieten 1), (RPE S. 52)

Das Gebiet des Westquais ist Vorranggebiet des Naturschutzes. Zahlreiche wertvolle Lebensräume mit Tier- und Pflanzenarten der Roten Liste liegen hier. Dies muss bei der zukünftigen Planung beachtet werden. Im Text listet der RPE zahlreiche mögliche Nutzungen auf, vergisst aber, auf die Berücksichtigung der Naturschutzanliegen hinzuweisen. Dieser Hinweis ist daher im Text aufzunehmen.

Der Naturschutz ist via Eintrag der Wiese-Vorländer verankert.

Massnahmen d) Schwerpunkte Wohnen (RPE S. 53)

Wir begrüßen die Aussagen des RPE, dass besonders in Randlagen des Siedlungsgebietes die Einbettung der Bauten in das Landschaftsbild beachtet werden muss. Hierbei ist jedoch anzumerken, dass sich auch die Umgebungsgestaltung an die Landschaftsbild anpassen muss. Was nützen angepasste Bauten, wenn gleichzeitig die Bepflanzung nicht mit der umgebenden Landschaft harmonisiert. Wir beantragen eine entsprechende Textergänzung. Zudem sollte der Kanton auch bei der Umgebungsgestaltung vermehrt Einfluss nehmen, indem er Gärtnereien, Bauherren und Bewohner verstärkt über naturnahe Gestaltungsmöglichkeiten mit standortheimischen Pflanzen aktiv informiert und berät.

Z. K. genommen. Der Richtplan macht genügend Vorgaben. Die detaillierten Ausformungen sind nicht mehr Sache dieses Planungsinstrumentes.

216.

Quartierkoordination

Zu „Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte), Koordinationsstand“ Seite 49

Gundeldingen

Das Gundeli ist nicht aufgeführt, obwohl der Hauptbahnhof SBB als wirtschaftlicher Impulsgeber genannt ist, den es zu nutzen gelte. Dies betrifft auch die Südseite des Bahnhofs. Unklar ist die Verbindlichkeit des Quartierrichtplans Gundeldingen, der beim Koordinationsstand auch nicht erwähnt wird.

Der Quartier-Richtplan Gundeldingen wird jetzt themenbezogen erwähnt unter S4.1 Freiraum und M2.2 Kantonsstrassen; und er ist unter AV Anhang Verzeichnisse unter AV2 Grundlagen für die Richtplanung aufgeführt.

Zu „Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen“ Seite 50 und 51

a1) Beim Hauptbahnhof SBB ist nur die Nordseite erwähnt. Die Südseite ist jedoch zum Umsteigen auf alle Verkehrsmittel ebenso betroffen und hat einen erheblichen Publikumsverkehr aus dem Birsigtal.

LV ist aber südseits nicht mangelhaft angebunden.

c1) Die Entwicklungen auf dem Dreispitzareal haben einen noch ungeklärten Einfluss auf das Gundeldingerquartier. Eine vertiefte Untersuchung für die notwendigen Massnahmen ist dringlich, damit die Infrastruktur für die Erschliessung, die Vernetzung der quartierinternen Verkehrsverbindungen, sozialen Einrichtungen usw. den Leitsätzen des Richtplans entsprechen können. Es braucht einen Leitsatz

Zur Entwicklungsplanung Dreispitz s. Ziff. 205 ff / 2. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		für neue Gewerbegebiete, die auf den Einfluss auf Nachbargebiete eingeht.	
217.	Riehen, Gemeinde	Das Stettenfeld ist als Mischgebiet Wohnen und Arbeiten bezeichnet. Gemäss kommunalem Richtplan strebt der Gemeinderat aber' auch Freizeiteinrichtungen an. Es wird beantragt, dass Freizeitnutzungen im Zusammenhang mit dem Stettenfeld ebenfalls zu erwähnen sind. Beim siedlungsgliedernden Freiraum entlang der Landesgrenze soll nicht die Trennwirkung im Vordergrund stehen. Vielmehr soll im Sinne des Trinationalen Eurodistricts ein siedlungsverbindender Freiraum angestrebt werden, in welchem Freizeitanlagen möglich sind, welcher aber auch ökologische Funktionen zu erfüllen hat. Es wird beantragt, die Planungsanweisung dementsprechend zu korrigieren.	Berücksichtigt. Es ist nicht klar, wo dies geortet wird. Die „Trennwirkung“ ist nicht speziell gesucht.
218.	SBB	Grundsätzlich sind siedlungsstrukturelle Schwerpunkte an Bahnhöfen (Umsteigeknoten) und S-Bahn-Haltestellen zu begrüssen. Diesbezügliche Vorhaben dürfen jedoch die eigentliche Kernfunktion als Verkehrsdrehscheibe in keiner Art und Weise beeinträchtigen. Die offiziellen Bezeichnungen lauten Park+Rail bzw Bike+Rail. Die im Entwurf verwendeten Begriffe Park and Ride bzw Bike and Ride sind durch die offizielle Bezeichnungen zu ersetzen. <i>Antrag: mit entsprechendem Hinweis ergänzen sowie die Bezeichnung berichtigen.</i> Bezüglich der S-Bahn-Haltestelle Dreispitz weisen wir darauf hin, dass diese erstellt ist und keine Anpassungen an der Haltestelle vorgesehen sind. Eine allfällige Optimierung der Haltestelle beschränkt sich auf allfällige Massnahmen bei der Anbindung von Bus und Tram. Beim Dreispitzareal [Schwerpunkt Mischgebiet c1] ist zu beachten, dass hier die 132 kV Übertragungsleitung Muttenz – Delémont verläuft. Bei Neueinzonungen ist die Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) unbedingt einzuhalten. Konkret heisst dies, dass im Bereich des Anlagengrenzwertes der bestehenden Übertragungsleitung keine neuen Orte mit empfindlicher Nutzung entstehen dürfen. <i>Antrag: mit entsprechendem Hinweis (allenfalls auf Karten) ergänzen.</i>	Ist in den Planungsgrundsätzen genügend bezeichnet. Berücksichtigt. Wird angepasst. Wurde korrigiert. S. zuvor, Ziff. 183 / 2. Teil.
219.	SP Stadt	Basel- <i>Siedlungsmischgebiete</i> Die SP unterstützt die Entwicklung der <i>Hafenareale</i> (Klybeckquai /Rheinquai und Westquai) zu Siedlungsmischgebieten. Die Entwicklung des <i>Dreispitzareals</i> zu einem Siedlungsmischgebiet kann sich die SP vorstellen. Die SP schlägt weiter vor, in der <i>Rosenau</i> (im Dreieck Flughafenstrasse-Schlachthofstrasse-Neudorfstrasse) ein Gebiet für (klein-)gewerbliche Nutzung vorzusehen.	Z. K. genommen. Nicht Angelegenheit des kantonalen Richtplans.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
220.	Sportplatz Genossenschaft Hörnli	<p>Als Pächter und Betreiber des Sportplatz Hörnli haben wir die Überlegungen der Behörden bezüglich dem Schwerpunkt Wohnen im Bereich unserer Sportanlage zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung geben wir als betroffene Organisation zu bedenken, dass der Sportplatz inmitten der Grünzone dem Zweck der sportlichen Erholung dient. Der Platz wird von verschiedenen Vereinen und Menschen mit Wohnsitz im Kleinbasel rege genutzt.</p> <p>Im Zusammenhang mit einer allfälligen Umnutzung dieses Gebietes erwarten wir eine adäquate Berücksichtigung unserer Interessen und damit der Interessen eines Teils der Basler Wohnbevölkerung.</p>	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil. S. Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen S1.1.
221.	Schweizerische Rhein- häfen	<p><i>Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen</i> <i>c) Schwerpunkt Mischgebiete / c2) Gebiete Klybeckquai und Rheinquai:</i> Die Festlegung einer Zonenänderung für den Klybeckquai kommt aufgrund der nicht kongruenten Zeitachsen der gültigen Baurechtsverträge (alle bis 2049) und der Wirkung des Richtplans (bis 2015/20) zu früh. Ebenso erfordert eine allfällige Durchmischung von Hafen- /Logistikaktivitäten mit einer Freizeit- und ggfs. Wohnnutzung eine vertiefte Planungs- und Vorbereitungsphase. Wohnnutzung ist aus Sicht der SRH noch für eine längere Periode nicht mit den heutigen Logistikaktivitäten sowie dem Bahn- und Lkw-Verkehr kompatibel. Die SRH sind jedoch bereit, mit der Stadt partnerschaftliche Planungsperspektiven zu erarbeiten. Dies kann und wird auch ohne kurzfristige Zonenänderung geschehen. <i>Antrag:</i> Umwandlung von ‚c2) Gebiete Klybeckquai und Rheinquai‘ in eine <u>Option</u> (analog ‚c5) Gebiet Westquai‘) im Sinne einer <u>Vororientierung</u>.</p> <p>Mit der Option c5) Gebiet Westquai (zu Hafenbecken I) sind wir einverstanden.</p>	Tatsache ist, dass der Richtplan nur beschränkt auf den intendierten Transformationsprozess Einfluss nehmen kann. Trotz des Zeithorizonts ist das Vorhaben aber zu integrieren, da es nicht nur um die Geltungsdauer des Richtplans geht, die offen ist, sondern um prospektive Handlungsmaximen. Da die Konkretisierung eines trinationalen Hafens das Bestreben aller ist und die wirtschaftliche Entwicklung nicht beeinträchtigt werden darf, scheinen die Aussichten gut, dass die Gunst der Lage am Rhein auch einer nachhaltigen Stadtentwicklung zugute kommt. Indem die heutige Vertragssituation in der Ausgangslage abgebildet wird, kann das Bekenntnis zur gegenwärtigen Hauptnutzung in den Richtplan einfließen. – Zweifellos ist es in diesem Zusammenhang richtig, zugunsten des Anliegens aus Wirtschafts-, Gewerbe und Schifffahrtskreisen den vorgesehenen „Güterlogistikstandort im Raum Kleinhüningen“ der Hafenlogistik vorzubehalten (aus „L“ in der Karte wurde neu „L ^H “).
222.	Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft, SVS	<p><i>Falsche Zuordnung der Hafenaerale</i> Dem Kapitel des Richtplans «Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung» entnehmen wir im oben erwähnten Zusammenhang mit grosser Besorgnis, dass die Areale des Hafens Kleinhüningen als «Schwerpunkte Mischgebiete» gelten sollen und damit als Gebiete, die das Potenzial aufweisen «für eine sich gegenseitig stützende Entwicklung von Wirtschaft, Gewerbe, Wohnen, Kultur und Freizeit».</p> <p>Eine Durchmischung von Hafentätigkeiten und Wohnen/Freizeit ist unseres Erachtens kategorisch auszuschliessen. Verwiesen werden kann auf die Beispiele des Flughafens Zürich-Kloten oder des Schiessplatzes Allschwilerweiher. In beiden Fällen ist «Wohnen» - notabene in Kenntnis der problematischen Nachbarschaft –</p>	S. zuvor, Ziff. 221 / 2. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>immer näher an lärmintensive Tätigkeitsgebiete herangerückt, bis letztere nach umfangreichen gerichtlichen Abklärungen Einschränkungen oder gar die Aufgabe des Standortes hinzunehmen hatten. Wie bereits oben ausgeführt wurde, lässt sich ein Hafen aber noch weniger einfach an einen anderen Standort verschieben als ein Schiessplatz.</p> <p>Auch wenn die alternativen Nutzungsperspektiven erst für einen späteren Zeithorizont in Betracht gezogen werden, ist doch darauf hinzuweisen, dass der Richtplan nach der Verabschiedung sofort behördenverbindlich wird. Die nachfolgenden Entscheide – etwa bei der Zoneneinteilung – dürfen also den strategischen Entscheidungen des Richtplans nicht widersprechen. Damit würden also schon innert kürzester Zeit Entscheide getroffen werden müssen, welche den Interessen eines funktionierenden und auch in Zukunft prosperierenden Hafens diametral entgegenstehen.</p> <p>Wir fordern deshalb, dass die Hafenareale nicht einem Mischgebiet zugeteilt werden, sondern klar als Industriegebiet ausgewiesen oder noch besser als eigentliches Hafengebiet definiert werden.</p>	
223.	Schweizerischer Verband für Wohnungswesen SVW	<p>In die Verfahren der formulierten Qualitätssicherungsprozesse sind neben den Behörden, Unternehmen und Grundeigentümer auch die Nutzer und je nach Tragweite auch die Quartiere in geeigneter Weise bei zu ziehen. (Ergänzung in Planungsgrundsätzen / Planungsanweisungen)</p> <p><i>Bemerkung: Die „Suchräume“ wie die „Schwerpunkte Wohnen“ liegen in direkter Nachbarschaft von Schwerpunkten des genossenschaftlichen Wohnens.</i></p>	Der Einbezug solcher Partizipanten ist durch die vorgegebene Formulierung nicht verunmöglicht.
224.	Stadtteilsekretariat Kleinbasel	<p><i>Mischzonen: Grundsätzliche Überlegungen</i></p> <p>z. B. Betr. S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung (S.46) und c5 Gebiet Westquai (zu Hafenbecken 1) (S.52)</p> <p><i>Anliegen:</i> Bei der Beplanung von „Zielkonfliktgebieten“ sind Transformationsstrategien zu erarbeiten.</p> <p><i>Begründung:</i> Mischen ist noch kein Konzept: Es kommt auf die Körnung an: Die Qualität der Stadt ist die Nähe unterschiedlicher Nutzungen und Angebote zueinander (Gehdistanzen, Erlebnisdichte), aber es müssen auch klar definierte Nischen für Gewerbe und Freizeitnutzungen ausgewiesen werden, sonst verdrängt das (für alle berechnete) Ruhebedürfnis der Wohnenden diese.</p>	S. E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans.
225.	Turnverein St. Josef	<p>Als Genossenschaftsverein des Sportplatz Hörnli haben wir die Überlegungen der Behörden bezüglich des Schwerpunkts Wohnen im Bereich unserer Sportanlage mit grossem Interesse zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung geben wir als betroffener Verein zu beden-</p>	S. zuvor, Ziff. 135 / 2. Teil. S. Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen S1.1.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
226.	VCS	<p>ken, dass der Sportplatz inmitten der Grünzone dem Zweck der sportlichen Erholung dient. Unsere Vereinsmitglieder nutzen den Platz rege und mit grosser Freude. Man könnte sogar sagen, dass er für viele eine Art zweiter Heimat ist.</p> <p>Bei der Festlegung einer allfälligen Umnutzung dieses Gebiets möchten wir gerne darauf vertrauen, dass unsere und damit die Interessen eines Teils der Basler Wohnbevölkerung adäquat berücksichtigt werden.</p> <p><i>Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen ändern:</i> „5. Schwerpunkte Wohnen sind - (...) wo nötig ausreichend mit dem ÖV <u>und</u> für den LV <u>und für den MIV</u> sehr gut zu erschliessen.“</p>	Nicht berücksichtigt. In diesem Zusammenhang ist die gefundene Formel noch MIV-verträglich, ohne aber „feindlich“ zu sein gegenüber ÖV und LV.
227.	WWF	<p><i>Rheinhafen Kleinhüningen (Klybeck-, Rhein- und Westquai)</i> Wir bedauern, dass nicht verbindlich eine Umnutzung der Areale beim Rhein zu Wohnzwecken vorgesehen ist und dass keine Hafenalternativen im Richtplan behandelt werden. Das Projekt für Wohnungen entlang des Rheins sollte mit Nachdruck verfolgt werden, und der Kanton hat dazu seine nicht zu unterschätzenden gestaltenden Möglichkeiten zu nutzen. Damit erhoffen wir uns auch eine Bereinigung bezüglich der Zugänglichkeit der Rheinufer und der Beseitigung risikoreicher Anlagen aus dem Wohngebiet (z.B. Tankanlagen, Sondermüllöfen).</p> <p><i>Wir beantragen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Planungen zum Wohnungsbau entlang des Rheins sind als Vororientierung aufzunehmen. - Tankanlagen und risikoreiche Anlagen sind aus dem Siedlungsgebiet zu entfernen. - Hafenalternativvarianten sind vorzulegen. 	Nicht berücksichtigt. S. zuvor, Ziff. 221 / 2. Teil.

Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt *

Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008

Gemäss §74 der Bau- und Planungsverordnung (BPV) vom 19. Dezember 2000 kann jedermann zum Richtplan Anregungen unterbreiten.

Zu Eingaben, die Belange der Richtplanung unmittelbar berühren, wird in einem Bericht Stellung genommen, der beim Hochbau- und Planungsamt eingesehen werden kann.

Stellungnahme zu den Anregungen, Bemerkungen und Anträgen aus der Bevölkerung, von Institutionen und Interessenvertretern/-innen

3. TEIL: S1.3 bis NL

* Der kantonale Richtplan wurde vom Regierungsrat am 20. Januar 2009 erlassen.

Im ganzen Dokument gilt folgende Regel: ~~streichen~~ / ergänzen

Verweise in der Form von „s. Ziff. 7 / 3. Teil“ beziehen sich auf die 5 Teile, in die der vorliegende Bericht unterteilt ist.

Vorbemerkungen	
E Einleitung	
E1 Zweck des kantonalen Richtplans	
E2 Anlass zur Revision	
E3 Bilanz des kantonalen Richtplans Basel-Stadt von 1986	
E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans	
E5 Form des kantonalen Richtplans	
E6 Verbindlichkeit des kantonalen Richtplans	
E7 Stand der Koordination	
E8 Änderung des kantonalen Richtplans	
E9 Zusammenarbeit	
E10 Mitwirkung	
E11 Finanzierung	
E12 Monitoring und Controlling	
ST Strategie	
ST1-3 Querschnittsthemen	
ST4-6 Siedlung – Wohnen	
ST7-8 Siedlung – Wirtschaft	
ST9-10 Natur und Landschaft	
ST11-12 Mobilität 25	
ST13 Ver- und Entsorgung	
K Konzeptkarten	
K1 Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Basel und Umgebung	
K2 Freiraumentwicklung und -vernetzung	
K3 Die Grundzüge der räumlichen Entwicklung (Synthese)	
S Siedlung	
Leitsätze Siedlung (1–30)	
S1 Siedlungsstruktur	
S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)	
S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung	
S1.3 Hochhäuser	
S1.4 Siedlungsgliedernde Freiräume	
S1.5 Fahrende	
S2 Wirtschaft im Siedlungsraum	
S2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete	
S3 Verkehrsintensive Einrichtungen	
S3.1 Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen	
S3.2 Freizeit- und Sportgebiet St.Jakob	
S4 Siedlungsqualität	
S4.1 Freiraum	
S4.2 Familiengärten	
S4.3 Innenstadtaufwertung – Qualität im Zentrum	
S4.4 «Aktionsraum Rhein»	
S4.5 Ortsbildschutz	
S4.6 Lärmschutz	
S4.7 Störfallvorsorge	
S5 Öffentliche Bauten und Anlagen	
S5.1 Bauten, Anlagen und Betrieb der Universität (Sachplanung Universität)	
S5.2 Schulräume aufgrund Schulraumplanung	
S5.3 Spitalbauten (Spitalleitbild)	
S5.4 Sport- und Freizeitanlagen (Sachplanung Sport)	
NL Natur und Landschaft	
Leitsätze Natur und Landschaft (31– 39)	
NL1 Natürliche Lebensgrundlagen	
NL1.1 Fließgewässer	
NL1.2 Naturgefahren (Gefahrengebiete)	
NL2 Land- und Waldwirtschaft	
NL2.1 Landwirtschaftsgebiet	
NL2.2 Fruchtfolgeflächen	
NL2.3 Waldwirtschaft	
NL3 Natur und Landschaftsschutz	
NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore	
NL3.2 Landschaftsschutz	
A Agglomeration	
A1 Agglomerationsprogramm	
M Mobilität	
Leitsätze Mobilität (40– 49)	
M1 Öffentlicher Verkehr	
M1.1 Schienenfernverkehr (Personen und Güter)	
M1.2 Regio-S-Bahn	
M1.3 Tram	
M2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	
M2.1 Nationalstrassen	
M2.2 Kantonsstrassen	
M3 Langsamverkehr	
M3.1 Fussverkehr	
M3.2 Veloverkehr	
M4 Luftverkehr	
M4.1 EuroAirport (EAP)	
M5 Schifffahrt	
M5.1 Hafenanlagen: Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehscheibe	
M6 Güterverkehr	
M6.1 Güterverkehrslogistik	
VE Ver- und Entsorgung Leitsätze Ver- und Entsorgung (50–66)	
VE1 Versorgung	
VE1.1 Trink- und Brauchwasser	
VE1.2 Energie	
VE2 Entsorgung	
VE2.1 Abwasserableitung, Abwasserreinigung	
VE2.2 Abfall	
VE2.3 Altlasten	
Anhang	
A1 Information und Mitwirkung der Bevölkerung	
AM Materialien	
AV Verzeichnisse	
Karte	
Übrige Anmerkungen	

1. Teil

2. Teil

3. Teil

4. Teil

5. Teil

Stellungnahme

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag
S1.3 Schwer- punktgebiete mit Planungsbedarf		
1.	-	Aufhebung des Objektblattes

Auf das in Gewerbe- und Wirtschaftskreisen sehr kritisch aufgenommene Vorhaben «Schwerpunktgebiete mit Planungsbedarf» wird verzichtet. Es wurde befürchtet, dass die Entwicklungsmöglichkeiten für die Wirtschaft unnötig eingeschränkt und potenzielle Investoren abgeschreckt würden. Das Ziel, mit Planungsgrundsätzen eine Richtung vorzugeben, die die Abstimmung von wirtschaftlichen mit städte- und wohnbaulichen Interessen erleichtert, kann auf anderem Weg erreicht werden. Damit der Spielraum für die Wirtschaft gewahrt bleibt, wurden neu in verschiedenen Gebieten im Bereich heutiger Industriezonen «Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete» (s. S2.1) definiert.

Im kantonalen Richtplan nicht in Form eines eigenen Objektblattes erfasst sind die Gebiete für Gewerbeentwicklung. Die wertschöpfungsintensiven Arbeitsnutzungen in den Bereichen Management, Forschung und Entwicklung («Zielbranchen» > ST7 Raum für die Entwicklung der Wirtschaft) sind auf Betriebe des Gewerbes (des «urbanen Sektors») mit den entsprechenden Angeboten an Service, Reparatur und Handwerk und auf intensive Kundenbeziehungen angewiesen. Solche unternehmensbezogenen Dienste sollen sich, verträglich ins Umfeld eingepasst, entfalten können; dies auch zum Vorteil der Bevölkerung.

Ohne Zweifel steht das Gewerbe in Konkurrenz mit Dienstleistungsnutzungen und muss sich auf dem freien Markt behaupten. Nicht zu verkennen ist, dass das Gewerbe Möglichkeiten hat, Flächen, die bereit stehen oder bereitgestellt werden können, zu nutzen (z. B. Erlenmatt / Vivico, Dreispitz, Gemeinde Riehen, gegebenenfalls Wolf, auch ausserkantonale: Allschwil).

Dazu kommt, dass in Basel-Stadt die Regelung für das Gewerbe grosszügig ist, indem Wohnzonen je nach Lage mehr oder weniger Anteile an Arbeitsnutzung aufweisen dürfen. Auf ausgedehnte Vorzugsgebiete für das Gewerbe muss der Kanton aber vor allem aufgrund seines eingeschränkten Flächenangebotes verzichten.

Der Richtplan ist allerdings nicht das zentrale Planungsinstrument für die Entfaltung des Gewerbes; diese Ansprüche

Kapitel /Thema**Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

(ausreichende und siedlungsverträgliche Entwicklungsmöglichkeiten) müssen vor allem in der Nutzungsplanung (Zonenplanrevision) berücksichtigt werden. Gewerbliche Nutzungen, in Abstimmung mit anderen Nutzungen, sind gemäss Richtplan insbesondere im Bereich «Schwerpunkte Mischgebiete» und in ausgewählten wirtschaftlichen Schwerpunktgebieten erwünscht (> Objektblätter S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung, S2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete und S4.3 Innenstadtaufwertung – Qualität im Zentrum).

Die Tatsache, dass aufgrund des Mitwirkungsverfahrens zum Entwurf des kantonalen Richtplans hinsichtlich der Sicherung des Raumes für die Wirtschaft neu in den Gebieten Güterbahnhof Wolf, Äusseres St. Johann und Dreispitz sowie erweitert im Gebiet Klybeck «Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete» bezeichnet sind, begünstigt auch die Entwicklung des Gewerbes.

Vgl. E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans (ergänzte Fassung), die neue Fassung des Objektblattes S2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete sowie Anhang Materialien AM 1.5.3 Integrale Stadtentwicklung; hier finden sich insbesondere Erläuterungen zur notwendigen Abstimmung zwischen Kantons- und Stadtplanung (Bau- und Verkehrsdepartement) und Kantons- und Stadtentwicklung (Präsidialdepartement); dies betrifft einige Fragestellungen, die auch mit dem Planungsvorhaben Schwerpunktgebiete mit Planungsbedarf verknüpft gewesen sind.

- | | | | |
|----|---|---|---|
| 2. | BastA!
Mieterinnen-
und Mieter-
verband
Basel | / Es ist durchaus so, dass das Klybeck ein Schwerpunktgebiet mit Planungsbedarf ist. Die Planungsgrundsätze bleiben aber zu vage. Dabei wäre vor allem an die bessere räumliche Anbindung an die Innenstadt und an verkehrsberuhigende Massnahmen zu denken. Mehr als in anderen Quartieren stehen Arbeit (vor allem Chemische Industrie und Hafen) und Wohnen im Klybeck sehr eng nebeneinander. Besondere Beachtung sollte der Wohnqualität geschenkt werden. | Z. K. genommen. |
| 3. | BRB, Bauun-
ternehmer
Region Basel
/
Gewerbe-
verband
Basel-Stadt / | Die Gebiete Klybeck, Wolf und äusseres St. Johann (VoltaNord) werden zu «Wirtschaftliches Schwerpunktgebiet» erklärt.

Begründung: Diese reinen Gewerbe- oder Industriegebiete haben ein erhebliches Entwicklungspotential. Eine Bezeichnung «Schwerpunktgebiete mit Planungsbedarf» verunsichern jedoch Investoren und könnten selbst ansässige Gewerbetrei- | Berücksichtigt.
S. zuvor, Ziff. 1 / 3. Teil. |

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
	Malermeisterverband Basel-Stadt / Verband Basler Elektro- Installations- firmen	bende verunsichern. Von Mischzonen ist grundsätzlich abzusehen.	
4.	Bürgergemeinde der Stadt Basel	<i>Inselstrasse</i> (Parz. Nr. VII 3201): Im Richtplan liegt diese Liegenschaft in einem Gebiet mit dem Schwerpunkt Planungsbedarf, wie praktisch das gesamte Quartier Kleinhüningen, wobei die Liegenschaft der Bürgergemeinde langfristig davon profitieren könnte, solange dadurch keine Einschränkungen der Grundeigentümerschaft entstehen.	S. zuvor, Ziff. 1 / 3. Teil. Die Bürgergemeinde als Grundeigentümerin wird im Rahmen von eigentümergebundnen Planungen angehört und verfügt über alle Rechtsmittel.
5.	Familiengärtner-Verein Dreispitz / vertreten durch R. Brigger	<p><i>Ziele und „Inhalte“ des Richtplanentwurfs v.a. im Bereich Dreispitz/Wolf</i></p> <p>a) Der Kanton Basel bezweckt in dieser Richtplanrevision u.a. gemäss dem strategischen Entscheid unter „Siedlung-Wohnen“ (dort ST 4) „Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner“ zu schaffen (als „zentrales Thema“), wofür „Flächen für Familiengärten, Landwirtschaft und wertschöpfungsschwaches, flächenintensives Gewerbe optimiert und brachliegende Verkehrsflächen verwendet“ werden. Daraus wird für den hier interessierenden Perimeter im Richtplanentwurf als „<i>Schwerpunktgebiet mit Planungsbedarf</i>“ auch das Gebiet umrissen (als „Wolf“ bezeichnet), in welchem die Freizeitgärten des Familiengärtner-Vereins seit Jahrzehnten liegen. Jedenfalls ist das Freizeitgartenareal Dreispitz vollständig Teil des violett umrandeten grösseren Gebietes, welches sich bis über das nördliche Geleisfeld hinaus erstreckt. Das Freizeitgartenareal (als kleiner Teil dieser Fläche) „lappt“ im südlichen Teil dieses Planperimeters am Wolf-Gottesacker vorbei Richtung Süden. Unter S1.3 wird dieses Schwerpunktgebiet mit Planungsbedarf in einem „Planerdeutsch“ näher zu erläutern versucht. Es wird nicht klar, welche Begriffe resp. Erklärungen für die erwünschte Wohnnutzung (Logistiknutzung?) im Perimeter der dortigen Freizeitgärten zutreffen bzw. zutreffen sollen.</p> <p>b) Weiter unter S1.3 unter „Planungsgrundsätze/Planungsanweisungen“ werden die Planer dort unter Ziff. 3. „Wolf“ etwas konkreter: „Im Rahmen der Zonenrevision ist die Dislokation der Logistiknutzung und die schrittweise Umnutzung des Areals zu prüfen“. Unter „Massnahmen/Details zu den örtlichen Festlegungen“ wird (immer unter S1.3) unter lit. b das Familiengartenareal (recte neu: Freizeitgartenareal) konkret erwähnt. Dort wird ausgeführt, dass „die Nutzungsverträge für die Familiengartenareale östlich des Wolf-Gottesacker im Jahre 2010 auslaufen“ (was, wie nachfolgend dargelegt, unrichtig ist). Dort in Absatz 2 werden weiter „Begleitmassnahmen für betroffene Familiengartenareale“ erwähnt. Meines Wissens handelt es sich in diesem Perimeter nur um ein Freizeitgartenareal (Singular). Immerhin ist somit klar (bzw. soweit das Planerdeutsch verständlich zumindest impliziert), dass</p>	S. zuvor, Ziff. 1 / 3. Teil. Planungsgebiet ist in diesem Teil neu als „Schwerpunkt Mischgebiet / Standort Bernoulli-Walkeweg“ bezeichnet. Betrifft auch die FG-Anlage. Das Potenzial des „untergeordneten siedlungsstrukturellen Schwerpunkts“ Dreispitz liegt in der Kombination von Wohn- und Arbeitsnutzungen in Verbindung mit den Verkehrsträgern am Dreispitz; um dieses Potenzial zu eruieren, sind qualitative städtebauliche Verfahren wie Ideenwettbewerbe u. ä. durchzuführen. Die Umnutzung der Familiengärten erfolgt dabei entsprechend den Vorgaben (s. das neue Objektblatt S4.2 Familiengärten), die Umsetzung durch nutzungsplanerische Verfahren.

damit die Urheberschaft des Richtplanentwurfs davon ausgehen, dass dieses Areal einer andern Nutzung zugeführt werden soll. In vorliegender Vernehmlassung wird aufgezeigt, dass dieses Ansinnen, wenn auch nur in der (nur) behördenverbindlichen Form des Richtplanes, nach RPG und auch politisch nicht durchdacht, widersprüchlich, planungswidrig und nicht durchsetzbar ist.

Freizeitgartenareal Dreispitz

Nachfolgend wird dargelegt, wie das Freizeitgartenareal Dreispitz sich planerisch darstellt (korrekte Historie) und inwiefern der Richtplanentwurf relevante Punkte ausblendet resp. unrichtig/unlogisch/widersprüchlich darstellt:

a) Das hier diskutierte Freizeitgartenareal war schon historisch Ziel von gar konkreten Umnutzungsversuchen auf Nutzungsplanebene, die sich aus verständlichen Gründen nicht realisiert haben, betroffen. So hat am 26.05.1992 der Regierungsrat beschlossen, ein Projekt einer Überbauung des Freizeitgartenareals weiterverfolgen zu lassen. BVB und Coop planten in der Folge ein neues Tramdepot und ein Einkaufszentrum (mit ca. 800 PP). Der Familiengärtner-Verein Dreispitz haben in der Folge mit viel politischem Sukkurs eine *Initiative zur „Grünerhaltung des Familiengarten-Areals Dreispitz“* lanciert. Diese Initiative (Auszonung) kam mit 9505 Unterschriften zustande. In der Folge fand ein Rückzug der Initiative statt, da die Regierung im Form einer Vereinbarung (20.06.1996) eine *Mindest-Nutzungsgarantie* ausstellte (bis Ende 2010). Damit war klar, dass vor 2011 zonenrechtlich/baulich keine Änderung eintritt, wobei diese Mindestgarantie *nicht als einer Befristung* gedeutet werden darf. Von einem Auslaufen der Nutzungsverträge per Ende 2010 kann nicht ausgegangen werden.

Im übrigen hat die Coop das Projekt schon vorher fallen lassen und das BVB-Tramdepot musste nicht für ca. 70 Mio. ausgebaut werden, da die BLT die Linie 11 übernahm und im Ruchfeld ein eigenes Depot betreibt.

Beweis: - Im Bestreitungsfall vorbehalten

b) Der vorgelegte Richtplan missachtet die Grundprinzipien der Stadtgärtnerei Basel-Stadt, welche in der Vergangenheit ausdrücklich auf deren Homepage genannt wurden, wonach Familiengärten keine stillen Baulandreserven darstellen.

Beweis: - Im Bestreitungsfall vorbehalten

c) Im Ratschlag vom 14.09.2004 betr. Teilrevision des Zonenplanes (vom Grossen Rat gutgeheissen und rechtskräftig) ist grundsätzlich vorgesehen, die Familiengartennutzungen als *Bestandteil des Stadtgefüges weitgehend zu erhalten*. Ein *Entwicklungskonzept* soll als langfristige Perspektive eine Planungssicherheit für alle Betroffenen schaffen. Die grosse Bedeutung der Familiengärten als „städtisches Erholungsangebot“ wird dort betont. Der nun wenige Jahre später aufgelegte Richtplanentwurf darf diese planerischen Vorgaben nicht verletzen resp. kein Widerspruch aufkommen lassen (Verstoss gegen das Prinzip der Planabstim-

mungspflicht gemäss Art. 2 Abs. 1 RPG).

Jedenfalls kann bereits hier auf die Studie des Zentralverbandes der Familiengartenvereine des Jahres 1996 verwiesen werden („Zukunft und Sicherung der Basler Familiengärten“). Dort wird klar nachgewiesen, dass allein in den Jahren 1960 bis 1989 1709 Gärten verloren gingen (bei lediglich 986 neu erstellten). Diese Entwicklung hat sich seitdem eher noch beschleunigt.

Beweis: - Zukunft und Sicherung der Basler Familiengärten, P. EGLOFF, 1996, *Beilage 2*

d) Im unter vorne lit. c. erwähnten Ratschlag wird das rückläufige Interesse an der Gartennutzung dargelegt. Dies mag im Total stimmen und wird durch die Abnahme der zur Verfügung stehenden Freizeitgärten längstens kompensiert. Beim hier vorliegenden Areal Dreispitz, welches durch den Familiengärtner-Verein Dreispitz seit Jahrzehnten professionell betreut ist, trifft dies jedoch nicht zu. Es besteht ständig eine Warteliste mit über 10 InteressentInnen. Auch geht die Bedeutung des Familiengartens (neue Bezeichnung: Freizeitgarten) über den Aspekt der Freizeit-erholung hinaus. Es kann hier auch auf die homepage www.freizeitgarten.ch verwiesen werden. Wie die meisten Freizeitgärten leistet hier der FGV Dreispitz eine beträchtliche Integrationsarbeit (hoher Anteil ausländischer oder ausländischstämmiger MitbürgerInnen). Der FGV Dreispitz ist hier sogar als Pionier zu bezeichnen. Seit 2007 läuft unter der Leitung der HEKS das Projekt „Neue Gärten“ (Familiengärten für Flüchtlingsfrauen). Das Projekt fand ein grosses Medieninteresse und hat sich äusserst positiv entwickelt. Die Weiterentwicklung ist nur möglich mit einer gewissen Planungssicherheit, welche durch vorliegenden Richtplanentwurf eben nicht gegeben wird.

Beweis: - Zeitungsartikel, Projekt-Konzept, Brief Regierungsrat an EDA etc. bez.. „Neue Gärten“ Projekt mit HEKS, *Sammelbeilage 3*

e) Bis heute fehlt das spätestens mit Ratschlag des Jahres 2004 angekündigte „Entwicklungskonzept Familiengartenareale“. Der Richtplanentwurf müsste dies ebenengerecht aufnehmen. Dies ist nicht geschehen, was als grossen Mangel und Lücke kritisiert werden muss (unter S4 auf S. 72 dort lit. b „Entwicklung Familiengartenareale (Konzept)“ wird zwar auf ein noch zu erstellendes Konzept als langfristiges Ziel verweisen). Partielle Umnutzungen von Arealen sind kein Konzept, sondern ein unkoordiniertes Flickwerk. Wenn schon müsste im Richtplanentwurf abgewogen werden, welche Areale mit welcher Qualität zu erhalten sind. Klare Vorgaben fehlen resp. werden implizit beim vorliegenden Areal (fälschlicherweise) verneint (dabei ist hier die allg. geforderte besondere Attraktivität gegeben, liegt ein besonderes Potential für Erholung und Grünvernetzung vor etc. wie in vorliegender Vernehmlassung dargelegt wird). Gemäss Art. 2 RPG besteht auch für den Bereich Freizeitgärten eine Planungspflicht. Es ist jedoch, wie nachfolgend dargelegt, planerisch nicht nachvollziehbar, wieso gerade das Areal des FGV Dreispitz, umgenutzt werden soll (resp. ein Schwerpunktgebiet mit Planungsbedarf werden soll).

Die Planungsgrundsätze gemäss Art. 3 RPG sowie Art. 4 ff. RPV sind diesbezüglich nicht erkennbar resp. nicht nachvollziehbar. Grundlage für eine notwendige Mitplanung der Freizeitgärten wäre neben einer Bestandesanalyse auch die Nachfrage und v.a. die Qualität der Areale nach den Prinzipien der Richtplanung. Nicht gewichtet werden z.B. Prinzipien der Raumplanung wie Art. 3 Abs. 2 lit. d RPG (*Erhaltung Erholungsräume*). Die konkrete Umsetzung hat zwar in der Nutzungsplanung zu erfolgen. Jedenfalls müssen die Grundlagen hiezu gemäss Art. 4 ff. RPV Inhalt des Richtplanes werden. Die Planung muss eben koordinierend wirken und allen Beteiligten eine Plansicherheit geben. Vorliegender Richtplanentwurf ist im Bereich Freizeitgärten nicht fundiert, sondern es wird einzelfallbezogen im Planerdeutsch von unklaren Umnutzungsplänen gesprochen. Vor allem gibt der vorliegende Richtplanentwurf der raumwirksamen Tätigkeit des FGV Dreispitz keinerlei Plansicherheit noch sind die vagen Aussagen umfassend erhoben und v.a. nicht mit andern (zeitlich fast parallelen) Planungen/Ausführungen des (gleichen!) Planungsträger koordiniert. Nachfolgend wird dargestellt, dass selbst die anderen Nutzungsinteressen hier räumlich unrichtig auf dieses Areal fokussiert werden (eigentliches Entwicklungsgebiet ist das Dreispitz gerade für die Logistik, Nähe zum denkmalgeschützten Gottesacker etc.).

f) Das Areal des FGV Dreispitz erfüllt für das Gundeli eine wichtige Erholungsfunktion. Im Gundeli sind bei ca. 20'000 Einwohner in dieser Nähe keine grösseren Areale an Freizeitgärten vorhanden. Zudem wird gerade die Wohnqualität im Quartier durch das Freizeitgartenangebot aufgewertet. So hat z.B. der Präsident des FGV Dreispitz, auch aufgrund der Gartennähe, eine Wohnung in der neuen Überbauung Falkensteinerpark gekauft (Rudolf Krieg, Arlesheimerstrasse 45, 4053 Basel). Die meisten PächterInnen haben Wohnsitz in Laufdistanz zum Areal. Im übrigen kann bezüglich Erholungswert auf die Studie gemäss Beilage 2 und die homepage www.freizeitgarten.ch verwiesen werden.

Beweis: - vorerwähnte Studie, *Beilage 2*

- Edition der Wohnadressen der einzelnen PächterInnen

im Bestreitungsfall vorbehalten

g) Relevant und vom hier kritisierten Richtplanentwurf vollkommen verkannt ist der Umstand, dass die Freizeitgärten Dreispitz gemeinsam mit dem denkmalgeschützten Naherholungsgebiet *Wolf-Gottesacker eine Einheit resp. zumindest eine sinnvolle Ergänzung*, bilden (wobei die Gärten eine Schutzfunktion wahrnehmen). Der nach Süden *hinauslappende Zipfel* im Richtplanentwurf (violett) müsste jedenfalls *gestrichen* werden, um den Gottesacker und seiner Funktion Genüge zu tun. Die Gärten grenzen den Wolf-Gottesacker von der Industriezone des Dreispitzareals ab und verhindern die Abwertung dieser Naherholungszone durch die Industrie. Eine getrennte Betrachtungsweise des Gebietes Wolf-Gottesacker und Freizeitgärten ist somit nicht angebracht und darf nicht weiter verfolgt werden. Zumal der Wolf-Gottesacker eindeutig aus dem Richtplan ausgeschlossen ist, dürfen auch die Freizeitgärten Dreispitz nicht einbezogen werden. Gleicher Meinung ist auch der

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

WWF in seiner umfassenden Vernehmlassung, was aus deren Stellungnahme zum Richtplan ersichtlich wird.

h) Als Ziel des Richtplanes wurde aufgeführt, flächenintensives Gebiet zu optimieren. In Anbetracht des zu verdichteten Dreispitzareals (Schwerpunkt Mischgebiet) erscheint es als stossend, dass die benachbarten schützenswerten Freizeitgärten betroffen sind. Jenes Gebiet (Dreispitz i.e.S.) ist sehr flächenintensiv und bietet um einiges mehr und besseren potentiellen Wohnraum als die Freizeitgärten.

i) Wenn schon hätte das Areal des FGV Dreispitz in die Richtplanung Dreispitz einbezogen werden müssen. Die planerische Aussage hätte dann wahrscheinlich gelautet, dass dieses Gebiet als Abgrenzung mit der bisherigen Nutzung weiter bestehen soll. Wenn schon Planungs- und Änderungsbedarf besteht, dann trifft dies für die langgezogenen Tramdepots (inkl. Geleisfelder) der BVB zu, die sich z.T. vor den Freizeitgärten an der Münchensteinerstrasse bis fast zum Walkenweg hinziehen. Dieses Areal ist aber nicht vom violett umrandeten Gebiet „Schwerpunktgebiet mit Planungsbedarf“ umfasst. Aufgrund der kürzlich beschlossenen Ausgliederung der BVB und des fraglichen Bedarfs dieses Depots wäre, wenn schon, dort ein Richtplanungsbedarf vorhanden. Es macht keinen Sinn und ist auch auf der Ebene des Richtplanes nicht nachvollziehbar, wieso dieser nach Süden lappende Zipfel des Areals des FGV Dreispitz einbezogen wird (und zum eigentlichen Gebiet des Wolfs mit seinem Geleisfeld inkl. bahnahe Gebäude planerisch „hinzugezogen“ wird), die unmittelbar folgenden Gebäude weiter südlich an der Münchensteinerstrasse jedoch nicht als Schwerpunkt mit Planungsbedarf betitelt werden (durch qualifiziertes Schweigen). Auch aus diesem Grund ist das Freizeitgartenareal aus diesem Schwerpunktgebiet mit Planungsbedarf zu entfernen und dieser planerisch nicht gerechtfertigte Lappen nach Süden zu begradigen. Jedenfalls besteht erstens ein sinnvolles Entwicklungsgebiet im Dreispitz und zweitens im Bereich Wolf erst ab dem Perimeter, bei welchem heute eine bahnähnliche Nutzung vorherrscht. Der Einbezug des dortigen Freizeitgartenareals ist auch auf der Ebene des Richtplanes daher nicht verständlich, unkoordiniert und schlichtweg unrichtig.

j) Das Areal FGV Dreispitz ist Teil des Grüngürtels St. Jakob/Botanischer Garten – Wolf-Gottesacker – Bruderholz rund um das Dreispitzareal. Dieser Grüngürtel wäre bei einer Umnutzung durchbrochen. Auch diese Grüngürtelfunktion wird im Richtplanentwurf nicht erwähnt resp. gar positiv bewertet.

Freizeitgärten allgemein

a) Das Vorhaben Freizeitgärten für neue Wohnzonen zu opfern, muss zudem aus grundlegenden Überlegungen verworfen werden. Die Städteplaner vergessen bei ihrem Vorhaben die Wichtigkeit von Freizeitgärten in unserer Gesellschaft. Währendem bei vorliegender Planung mehr Wohnraum geschaffen werden soll, vernachlässigen die Planer die besondere Erforderlichkeit der Naherholungsgebiet

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

und Grünflächen. Insbesondere in urbanen Regionen ist es nur wenigen Bürgern möglich in ihrem Wohnraum die Natur aktiv zu erleben. Die meisten Baslerinnen und Basler verfügen über keine angemessene Möglichkeit zu Hause der Gartenarbeit nachzukommen. Die Freizeitgartenareale ermöglichen den Bürgern, welche in den Stadtgebieten keinen Gartenzugang haben, einen Rückzug aus dem städtischen hektischen Alltag.

b) Der Staat muss im Rahmen des Rechtsgleichheitsgebotes sein Handeln entsprechend den Interessen der Bürgerinnen und Bürgern ausrichten und Rücksicht auf die schützenswerten Bevölkerungsgruppen nehmen. Finanzstarke Einwohner und Einwohnerinnen werden üblicherweise kein grosses Interesse an den Freizeitgärten zeigen, zumal jene die Möglichkeit haben eine Liegenschaft mit entsprechenden privaten Gartenanlagen zu erwerben. Jedoch besonders den finanziell schwächeren Bevölkerungsgruppen, welche dies nicht erreichen können, ist der Zugang zur Natur und der Gartenarbeit nur innerhalb der Freizeitgärten möglich. Eine Schliessung der Freizeitgartenanlage führte dazu, dass viele Gartenfreunde keine Möglichkeit mehr zum gärtnern hätten. Dies führte zu einer Benachteiligung eines grossen Bevölkerungsteils des Kantons Basel-Stadt und muss deshalb zwingend verhindert werden.

c) Freizeitgärten haben vielfältige Funktionen, welche allen Bürgern zu Gute kommen. Insbesondere ist die integrative Wirkung der Gartenanlagen als ein Begegnungsort hervorzuheben. Verschiedenste Kulturen treffen in diesen Anlagen aufeinander und schaffen Respekt und Toleranz. Schweizer, wie auch Ausländer nutzen die Möglichkeit der Freizeitgartenanlagen, wobei durch gegenseitige Unterstützung und Toleranz eine neue Ebene von interkulturellem Verständnis geschaffen wird. Freizeitgärten fördern die Integration, ohne dass ein staatliches kostenintensives Förderungsprogramm notwendig ist.

d) Zudem stellt die Betätigung in einem Familiengarten oder ganz allgemein die Gartenarbeit eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung dar. Die Arbeit an der frischen Luft und die Bewegung leistet einen wesentlich Beitrag an die Volksgesundheit. Die Garteneinrichtungen sind vor allem für die etwas ältere Bevölkerungsschicht eine herausfordernde und sportliche Betätigung. Für jüngere Bevölkerungsgruppen werden vom Staat teure Sportanlagen geschaffen und Freizeitzentren unterhalten. Die Familiengartenanlagen haben für die älteren Generationen eine ähnliche Bedeutung, jedoch belasten diese die Staatskasse nicht, sondern werden von den Benutzern bewirtschaftet.

Auch für die jüngeren Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons Basel-Stadt stellen die Familiengartenanlagen eine besondere Chance und Herausforderung dar. So können beispielsweise Enkelkinder mit ihren Grosseltern im Familiengarten eine Beziehung zur Natur, zu Pflanzen und schlussendlich auch einen Bezug zur Nahrung entwickeln. Viele Stadtkinder kennen die Herkunft von Gemüse und Früchten nicht mehr. Der pädagogische Wert einer Gartenanlage darf deshalb nicht unterschätzt werden.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

e) Die hier aufgeführten div. Bedeutungen der Freizeitgartenanlage Dreispitz und die Anbindung an den Wolf-Gottesacker kann mit Worten nicht deutlich genug hervorgehoben werden. Deshalb werden die Autoren des Richtplanentwurfes und weitere Interessenten herzlich zu einer Besichtigung der Anlage eingeladen. Dies wäre eine gute Gelegenheit den Wert einer solchen Anlage zu verdeutlichen. Nach Lektüre des Richtplanentwurfs bleibt jedenfalls das ungute Gefühl, dass die Planverantwortlichen diese Bedeutung nicht kennen resp. verkennen. Ein guter und umfassender Richtplan lässt sich nicht nur vom Schreibtisch aus mit Kartenmaterial und Fotos erarbeiten, sondern benötigt eben auch vertiefte Kenntnisse der aktuellen Nutzung. Dies ist jedoch nur vor Ort mit Kontakt möglich.

Beweis: - Augenschein

Zusammenfassung und Anträge

Namens und im Auftrag meiner Mandanten fordere ich deshalb die Neubeurteilung und eine umfassende Gesamtbeurteilung des Freizeitgartenareals Dreispitz. Konkret ist folgendes zwingend, bevor der Richtplanentwurf definitiv verabschiedet wird:

1. *Südzipfel Wolf soll kein Schwerpunktgebiet mit Planungsbedarf darstellen (entsprechende Planbereinigung im Bereich Wolf, Streichung des Südzipfels).*
2. *Entwicklungskonzept Freizeitgärten als erster Schritt. Dann erst Einbezug in Richtplan.*
3. *Akzept des Areals als Erholungszone*
4. *Vorgaben für Nutzungsplan i.S. Neuschaffung von spez. Freizeitgartenzonen (inkl. Areal im Dreispitz/Wolf)*
5. *Realistische Richtplanung in diesem Bereich: Wenn schon eine Grünerhaltungsinitiative überzeugend zustande kam, so hat dies die Richtplanung entsprechend zu berücksichtigen (Schwerpunktgebiet für Erholungszone resp. Freizeitgartenzone).*

- | | | | |
|----|------------------------------------|---|------------------------------|
| 6. | Grüne Partei
Basel-Stadt | Was die Schwerpunktgebiete mit Planungsbedarf (Klybeck, Wolf und Äusseres St. Johann) anbelangt, so sei hier darauf hingewiesen, dass es sich durchwegs um Gebiete mit direktem Bahnanschlüssen handelt, und sich deshalb eine genaue Prüfung aufdrängt, ob diese Anschlüsse nicht auch künftig dienlich sein könnten, bevor man den Schienenverkehr auf diesen Arealen unwiderruflich verunmöglicht. Dies gilt im Übrigen auch für das Dreispitzareal. | S. zuvor, Ziff. 1 / 3. Teil. |
| 7. | Handels-
kammer
beider Basel | Planungsgrundsätze / Planungsanweisung

„...Chance zur integrierten Quartierplanung, zur Sicherung wirtschaftlicher Aktivitä- | S. zuvor, Ziff. 1 / 3. Teil. |

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

ten ...“

Wie erwähnt, begrüssen wir Transformationen grundsätzlich. Doch der Prozess muss wirtschaftsfreundlich ausfallen. Dies wird ja in diesen Gebieten glücklicherweise garantiert.

Fazit

Die Schwerpunktgebiete mit Planungsbedarf geben die Richtung nur sehr grob vor und können auch verunsichern. Es ist zwingend, dass bei den drei Gebieten rasch fundiert abgeklärte und verbindliche Aussagen gemacht werden können. Insbesondere im Bereich b) Wolf ist für uns die Sachlage noch ungeklärt, was mit dem Güterumschlag geschieht. Für das Gebiet c) Äusseres St. Johann schlagen wir vor, dass dieses Gebiet als „Wirtschaftliches Schwerpunktgebiet“ ausgeschieden wird. Erstens hat es dort zahlreiche grössere Unternehmungen und es besteht auch noch Platz für gewerbliche Nutzung. Aufgrund der Lage des Areals stören dort lärmintensive Nutzungen nicht.

- | | | | |
|----|---------------------------|---|--|
| 8. | IGG / NQV
Gundeldingen | Begrüssen die planerisch-vorausschauende Sicht des Objektblattes. Allerdings wünschen wir uns klarere Aussagen zu möglichen Vorstellungen bezüglich Entwicklung Klybeck, Wolf, äusseres St. Johann. Es sind weitere Gebiet als Planungsschwerpunkte aufzunehmen. | S. zuvor, Ziff. 1 / 3. Teil. |
| | | <ul style="list-style-type: none"> - Bahnhofareal und Gleisareal um den Badischen Bahnhof (Lange Erlen bis Rhein) - <i>Gleisareal bei Bahnhof SBB (Umsetzung CentralParkBasel)</i> - Gebiet nördlich Hochbergerstrasse bis Hafenbecken 2 mit Beurteilung Standortnotwendigkeit Sondermüllöfen - <i>Gundeldingerquartier: es ist nicht aufgeführt.</i> Das Planungsziel „Klärung der Infrastrukturverbesserung im Verkehr“ steht bei der Bewohnerschaft seit Jahrzehnten zuoberst auf der Prioritätenliste. Die Umsetzung des Teilplans Verkehr aus dem QRP 1986 ist noch immer ausstehend. Die Entwicklungen auf dem Dreispitzareal und dem Areal Wolf werden die Rahmenbedingungen verändern. <i>Für das Gundeli sind Planungsgrundsätze und -anweisungen auszuarbeiten, die den strategischen Zielen und Entscheiden entsprechen.</i> | Nicht berücksichtigt. Das Planungsvorhaben S1.3 wird nicht mehr aufgegriffen. Die hier angemahnten Planungsbedarfe werden im kantonalen Richtplan nicht abgehandelt. |
| 9. | Nestlé | Unser Fabrikgelände an der Horburgstrasse 105 befindet sich im Gebiet Klybeck und damit in einem violett / rot markierten „Schwerpunktgebiet mit Planungsbedarf“.
Basel ist der Ursprung der Marke THOMY welche für die Nestlé Schweiz eine wichtige Säule darstellt. Wir haben verschiedene Projekte in Planung die auch für die Anrainer von grossem Interesse sein können, wie z.B. ein Nestlé Shop. Dieser wird nicht nur von den Mitarbeitern sondern von der gesamten Bevölkerung genutzt werden können. Ziel dieser Projekte ist es den Anwohnern die Möglichkeit zu | S. zuvor, Ziff. 1 / 3. Teil. |

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	
		<p>geben eine engere Beziehung zu unserem Standort und der Marke THOMY aufzubauen. Ausserdem werden wir zukünftig auf die Verarbeitung von bereits gerösteter Zichorie umstellen, was sich positiv auf unsere Emissionen auswirken wird. Wir haben verschiedene weitere Projekte in der Pipeline, über die wir Sie gerne zu einem späteren Zeitpunkt informieren werden.</p> <p>Gemäss dem Grundsatz auf Seite 55 (Punkt 2) möchten wir unsere aktive Mitarbeit anbieten. Gleichzeitig bitten wir Sie, uns über für uns relevante Planungen auf dem Laufenden zu halten.</p>	
10.	Novartis	<p>Klybeck</p> <p>Wir halten zunächst fest, dass neben den Firmen Ciba und Huntsmann auch Novartis Grundeigentümerin und Wirtschaftstreibende im Gebiet Klybeck ist, was unter Ziffer 2 der Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen unerwähnt bleibt. Eine längerfristige Konzentration der verstreuten industriellen Nutzungen im Gebiet Klybeck auf kleinerem Raum kann unter Umständen sinnvoll sein, wenn die umliegenden Areale als Mischgebiete definiert werden. Nicht mehr verständlich erscheint die Zurückdrängung der Industriezone Klybeck dann allerdings im richtplanerischen Gesamtkontext. Denn - wie wir bereits oben zu ST4 und ST7 festgehalten - werden die Gebiete, die der Wirtschaft zur uneingeschränkten Entwicklung zur Verfügung stehen sollen, unter dem Strich reduziert. Diesem Ansinnen bleibt unsere Unterstützung versagt. Sollten wir andernorts und insbesondere im Bereich St. Johann in unserer Entwicklung eingeschränkt werden, wird es auch nicht zur angestrebten Konzentration der Industriezone im Klybeck kommen können.</p>	S. zuvor, Ziff. 1 / 3. Teil.
11.	Novartis	<p>Äusseres St. Johann</p> <p>Zur Sicherung der weiteren Entwicklung unseres Firmenareals St. Johann haben wir den SBB gegenüber bereits Interesse am Beibehalt der Industrie- und Gewerbegebiete nördlich des Bahnhofs St. Johann signalisiert. Die beabsichtigte Qualifikation als Schwerpunktgebiet mit Planungsbedarf durchkreuzt unsere Bestrebungen schon aufgrund des erheblichen Zeitbedarfs für die vorgesehenen Planungsprozesse. Essenziell scheint uns, dass das Gebiet den erwähnten höherwertigen Arbeitsnutzungen vorbehalten bleibt und mit keinem Wohnanteil belastet wird.</p>	S. zuvor, Ziff. 1 / 3. Teil.
12.	Pro Natura Basel	<p>In den Planungsgrundsätzen zum Gebiet „Wolf“ wird explizit auf den unter Denkmalschutz gestellten „Wolfgottesacker“ hingewiesen. Grosse Teile des Gebietes sind jedoch auch Vorranggebiete des Naturschutzes. Dieser Hinweis fehlt und ist im Sinne einer Gleichbehandlung ebenfalls aufzunehmen.</p> <p><i>Massnahmen a) Klybeck, b) Wolf, c) Äusseres St. Johann (RPE S. 56)</i></p> <p>In den Beschreibungen zu den drei Schwerpunktgebieten werden zahlreiche Nutzungsmöglichkeiten und Konfliktpotentiale aufgeführt, Hinweise zum Naturschutz fehlen jedoch. Wir beantragen entsprechende Textergänzungen.</p>	S. zuvor, Ziff. 1 / 3. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
13.	Quartierkoordination Gundeldingen	<p>Das Gundeldingerquartier ist nicht aufgeführt. Das Planungsziel „Klärung der Infrastrukturverbesserung im Verkehr“ steht bei der Bewohnerschaft seit Jahrzehnten zuoberst auf der Prioritätenliste. Die Umsetzung des Teilplans Verkehr aus dem QRP 1986 ist noch immer ausstehend. Die Entwicklungen auf dem Dreispitzareal und dem Areal Wolf werden die Rahmenbedingungen verändern. Wir haben allen Grund anzunehmen, dass der strategische Entscheid ST5 im Gundeli nicht eingehalten wird und dass sogar das Gegenteil eintritt.</p> <p>Für das Gundeli sind Planungsgrundsätze und -anweisungen auszuarbeiten, die den strategischen Zielen und Entscheiden entsprechen. Die Relevanz des QRP Gundeldingen von 1986 ist aufzuführen.</p>	S. zuvor, Ziff. 1 / 3. Teil und Ziff. 8 / 3. Teil.
14.	SBB	<p>Der Richtplan strebt eine (Teil-)Auslagerung von Logistikfunktionen im Bereich von Basel SBB Güterbahnhof (Wolf) an, damit Flächen für neue Nutzungen frei werden. Um auch langfristig optimale regionale, nationale und internationale Verkehrsverbindungen für den Personen- und Güterverkehr zu ermöglichen, haben bahnspezifische Nutzungen inkl. der Logistikfunktionen Vorrang vor Wohn- und anderweitigen Nutzungen und dürfen durch diese nicht beeinträchtigt werden. Die Prüfung allfälliger Alternativstandorte hat nach unternehmerischen Grundsätzen und nicht nach örtlichen Festlegungen im kantonalen Richtplan zu erfolgen.</p> <p><i>Antrag: Aussagen betreffend (Planungs-)Gebiet Wolf sind zu relativieren. Auf einen Hinweis über mögliche Ersatzstandorte ist zu verzichten.</i></p> <p>Beim (Planungs-)Gebiet Wolf ist zusätzlich zu beachten, dass auch hier die 132 kV Übertragungsleitung Muttenz – Delémont verläuft. Bei Neueinzonungen ist die Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) unbedingt einzuhalten. Konkret heisst dies, dass im Bereich des Anlagengrenzwertes der bestehenden Übertragungsleitung keine neuen Orte mit empfindlicher Nutzung entstehen dürfen.</p> <p><i>Antrag: mit entsprechendem Hinweis (allenfalls auf Karten) ergänzen.</i></p> <p>Bezüglich Äusseres St. Johann (Volta Nord) ist eine bessere Nutzung durchaus begrüssenswert. Dabei ist aber zu beachten, dass künftige Netzausbauten (Anbindung EuroAirport, Innenstadttunnel Regio-S-Bahn) nicht beeinträchtigt oder gar verunmöglicht werden.</p> <p><i>Antrag: mit entsprechendem Hinweis ergänzen.</i></p>	S. zuvor, Ziff. 1 / 3. Teil.
15.	Stadtteilsekretariat Kleinbasel	<p>a) <i>Klybeck</i></p> <p><i>Anliegen:</i> Die Horburgstrasse soll herabgestuft werden. Bei der Beplanung des Chemieareals Klybeck entlang der Mauerstrasse, die den lokalen Durchgangsverkehr und den bei Autobahnschliessungen entstehenden Mehrverkehr aufnehmen sollte, sind entsprechend verkehrsunempfindliche Nutzungen vorzusehen.</p>	S. zuvor, Ziff. 1 / 3. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p><i>Begründung:</i> Das Klybeckareal ist richtigerweise als städtebaulicher Schwerpunkt erkannt. Nur wurde verpasst, sich der mit der Nordtangente versprochenen Entlastung und Rückstufung der Horburgstrasse zu erinnern: Die Mauerstrasse soll stattdessen bei Autobahnsperrungen als kaum bewohnte Verbindungsstrasse genutzt werden. Dies ist bei einer Beplanung des Chemieareals Klybeck zu berücksichtigen (z. B. Dienstleistungen oder Freizeitnutzungen entlang der Mauerstrasse).</p>	
16.	Weil am Rhein, Stadt	Die Verlegung des Umschlagbahnhofs Wolf auf entsprechende Bahnflächen im Rangierbahnhof Kleinhüningen / Weil am Rhein wird städtebaulich mit der Stärkung des zentralen Bereichs um den Güterbahnhof Wolf begründet. In den Texten taucht dieses Ziel an verschiedenen Stellen auf, wird aber räumlich teilweise mit und teilweise ohne Einbezug der Bahnflächen in Weil am Rhein bezeichnet. Hier ist aus Sicht der Stadt Weil am Rhein eine Klarstellung erforderlich.	S. zuvor, Ziff. 1 / 3. Teil.
17.	Wirteverband Basel-Stadt	Wir unterstützen die Haltung des Gewerbeverbands Basel-Stadt.	S. zuvor, Ziff. 1 / 3. Teil.
18.	WWF	Wir begrüßen die planerisch-vorausschauende Sicht des Objektblattes. Allerdings wünschen wir uns klarere Aussagen zu möglichen Vorstellungen bezüglich Entwicklung Klybeck, Wolf, äusseres St. Johann.	S. zuvor, Ziff. 1 / 3. Teil und Ziff. 8 / 3. Teil.
		<p><i>Wir beantragen:</i> Es sind weitere Gebiet als Planungsschwerpunkte aufzunehmen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bahnhofareal und Gleisareal um den Badischen Bahnhof (Lange Erlen bis Rhein) - Gleisareal beim Bahnhof SBB (z.B. Umsetzung CentralParkBasel) - Gebiet nördlich Hochbergerstrasse bis Hafenbecken 2 mit Beurteilung Standortnotwendigkeit Sondermüllöfen - Gebiet gegen Burgfelden (FGV Milchsuppe, Rehab, WWB, PUK) 	
		<p>S1.4 Siedlungsgliedernde Freiräume</p>	
19.	Bund (UVEK; ARE)	Der Bund begrüsst die Festsetzung von Siedlungstrenngürteln im Richtplan und die grundsätzliche Absicht des Kantons, diese vor Überbauung zu sichern. Diese Massnahme hat sich in verschiedenen Kantonen bereits als wirksames Instrument für eine grossräumige - vor allem auch visuelle - Gliederung der Siedlungsgebiete sowie als wertvoller Beitrag zur angestrebten Siedlungsbegrenzung und zur langfristigen Sicherung von Landwirtschaftsflächen, Lebensräumen für Tiere und Pflanzen und Freiräumen für die siedlungsnahe Erholung erwiesen.	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
20.	Basel-Landschaft, Kanton	Gemäss den strategischen Aussagen im Richtplan BS sind Grünzäsuren zwischen den Ortschaften zu erhalten. In der Richtplankarte und in den Objektblättern 1.1 und 1.4 wird vorgesehen, dass Gebiet zwischen Rheinufer und Bäumlhofstrasse zu überbauen. Damit widersprechen sich strategische Ziele und konkrete Festlegung im Richtplan BS. Der Grüngürtel zwischen Basel und Riehen ist der einzige noch bestehende Grüngürtel in Stadtnähe. Grüngürtel verursachen keine lokalen Emissionen, ermöglichen ungehinderte Durchlüftung und vermindern die thermische Überwärmung im Siedlungsgebiet. Aus lufthygienischer Sicht wird deshalb der Antrag gestellt, den Grüngürtel zwischen Riehen und Basel im Abschnitt Rheinufer - Bäumlhofstrasse mit einer Breite von mindestens 100m zu erhalten (thermisch wirksam sind erst Flächen ab 1ha).	Teilweise berücksichtigt. Der siedlungsgliedernde Freiraum ist jetzt breiter gefasst. Allerdings kann er aufgrund des Erfordernisses nach neuem Wohnraum im südlichen Teil (Rheinacker, Landauer) nicht unbebaut belassen werden. Ziel ist eine Vereinbarkeit von Nutzung und Schutz.
21.	EVP BS	<p><i>Regionale Vernetzung</i></p> <p>Trotz der Fülle von Institutionen, Behördendelegation und Amtsstellen, die sich der regionalen Zusammenarbeit verschrieben haben, ist das Ergebnis der grenzüberschreitenden Planung mehr als dürftig. Das zeigt sich z.B. im nördlichen Grenzbe- reich, wo die Stadt Lörrach ihre Siedlungen rücksichtslos bis hart an die Landes- und Kantongrenze ausgedehnt hat.</p> <p>Wir fordern deshalb: <i>Es sind verbindliche Vereinbarungen zu treffen, mit denen sichergestellt wird, dass beidseits der Kantons- und Landesgrenzen Freihaltgürtel angemessener Breite ausgeschieden werden.</i></p>	<p>Z. K. genommen.</p> <p>Nicht berücksichtigt. Das berechnigte Anliegen muss im Rahmen regionalplanerischer Tätigkeiten aufgegriffen werden.</p>
22.	Grüne Partei Basel-Stadt	<p>Das Objektblatt „<i>siedlungsgliedernde Freiräume</i>“ ist äusserst mager ausgefallen. Abgesehen vom Zolli ist hier fast ausschliesslich von Freiräumen auf dem Gebiet der Landgemeinden die Rede und auch da handelt es sich beim Stettenfeld im Übrigen gar nicht um die Planung von Freiraum sondern um die mehrheitliche Überbauung.</p> <p>Auf diesem Objektblatt braucht es klare strategische Entscheide</p> <ul style="list-style-type: none"> - zur Erhaltung des schützenswerten Objekts im Gebiet Stadtabschluss Süd, sowie aller weiteren schützenswerten Objekte im Kanton; - zur Wahrung von Siedlungstrenngürtel, welche diesen Namen auch verdienen, - zur Wahrung, Optimierung und – wo möglich und sinnvoll – auch Vergrösserung der städtischen und stadtnahen Grün- und Freiräume inklusive Einfall- und Vernetzungskorridore wie z.B. der Wolfschlucht <p>In diesem Objektblatt ist zudem verbindlich festzulegen, für welche umliegenden Gebiete die Behörden mittels Staatsverträgen die Grünerhaltung, Freihaltung und</p>	<p>S. zuvor, Ziff. 20 / 3. Teil.</p> <p>Stadtabschluss Süd: Der Perimeter wurde verkleinert, der Landschaftsschutz vergrössert. S. Ziff. 135 / 2. Teil.</p> <p>Der Begriff „Siedlungstrenngürtel“ wird nicht mehr verwendet.</p> <p>Dies ist dem Massstab des kantonalen Richtplans nicht mehr adäquat.</p> <p>Ist nicht unmittelbare Angelegenheit des kantonalen Richtplans.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		möglichst naturnahe Nutzung anzustreben haben.	
23.	Grüne Partei Riehen	<p><i>Neuralgische Punkte für Riehen Vernetzungskorridore</i></p> <p>Stettenfeld: Bei Stettenfeld sind wir kritisch, ob die geplanten Korridore (Bahndamm und Streifen an Landesgrenze) überhaupt genügen werden.</p> <p><i>Vernetzungskorridor Landauer, Hörnli an den Rhein</i></p> <p>Hier befürchten wir, da Durchmischung mit Wohnen gedacht ist, dass der Korridor zu schwach sein wird. Vorschlag: Teil der Familiengärten statt Siedlungsraum als Freiraum/Vernetzungskorridor brauchen. Und: Verbreitern und via Hörnli / Grenzach zum Vernetzungskorridor zum Dinkelberg/Ausserberg Unterberg ergänzen. Der Korridor muss nördlich der Bahnlinie verlaufen (Hirtenweg), da der südliche Teil zu stark bebaut ist, und das Naturschutzgebiet auf Deutscher Seite mit dem Nord-Süd-Korridor verbinden. Die neu geplante Bauzone erfährt dadurch eine minime Verkleinerung.</p> <p><i>Uns fehlt:</i></p> <p>Vernetzungskorridor durch Gemeinde Lange Erlen - Wenkenpark - Ausserberg. Uns ist bewusst, dass dies Gemeindeauftrag ist und schwierig zu realisieren, da dies via private Gärten (Villenviertel) versucht werden muss.</p>	<p>Z. K. genommen.</p> <p>Z. K. genommen.</p> <p>Nicht berücksichtigt. Angelegenheit des kommunalen Richtplans Riehen.</p>
24.	IGG / NQV Gundeldingen	<p>Es ist auszuweisen und zu begründen, welche Siedlungstrenngürtel aus dem Richtplan 1986 nicht als siedlungsgliedernde Freiräume aufgenommen wurden. Siedlungsgliedernde Freiräume stellen auch kleinere Waldgebiete (z.B. Wolfsschlucht, Gundeldingerrain) dar. Diese sind (wieder) aufzunehmen. Die Freiräume sind zusätzlich als Landschaftsschutzgebiete auszuweisen, falls dies nicht bereits der Fall ist. Die Achse Landschaftspark Wiese – Rhein ist ohne Einschränkungen, ökologisch und gestalterisch aufzuwerten, zu sichern und als ökologische Vernetzungssachse mit einem grossen Anteil an Naturschutzgebieten auszugestalten.</p>	<p>Ein Grossteil der hier angesprochenen Gebiete wird jetzt via Landschaftsschutz gesichert. Im Übrigen s. zuvor, Ziff. 20 / 3. Teil.</p>
25.	NQV Bachlet- ten-Holbein	<p><i>d) Zolli</i></p> <p>Im entsprechenden Kapitel sind die Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen definiert. Im Speziellen ist der Punkt 2. für dieses Gebiet zu offen formuliert. („Bestand und angemessene Erweiterung bestehender Bauten bleiben gewährleistet.“)</p> <p>Der heutige Zustand ist nebst älteren Gebäuden auch von ‘Provisorien’ wie der Kuppel oder temporären Restaurants wie ‘Baracca’ geprägt. Die Erhaltung sämtlicher heutiger Bauten steht im Widerspruch zur Zielsetzung des Kapitels. Zudem muss die Nutzung zonenkonform definiert werden können. Der heutige Zustand ist ungenügend und Verbesserungen sind angebracht und erwünscht.</p>	<p>Teilweise berücksichtigt. Neue Fassung des Planungsgrundsatzes „Siedlungsgliedernde Freiräume sind von Bauten und Anlagen grundsätzlich freizuhalten. Der Bestand und die angemessene Erweiterung bestehender Bauten sind - unter Wahrung der übergeordneten Interessen - zu gewährleisten“.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		Diese Forderung wird zusätzlich durch die Festsetzung im Kapitel NL 1.1 Fließgewässer Nr. BS -11 (Revitalisierung des Birsig) unterstützt	
		<i>Wir regen deshalb an, das Kapitel d) Zolli mit folgender Stossrichtung zu ergänzen: Der gesamte Freiraum ist - unter Berücksichtigung angemessener Ausnahmen- als Grünfläche auszubilden.</i>	Nicht berücksichtigt. Mit der Planaufgabe „Nachtigallenwäldli, Heuwaage“ vom 24. Sept. – 23. Okt. 2008 wurden die Planungsabsichten für den hier angesprochenen Bereich dem Publikum unterbreitet.
26.	Ökostadt Basel	<i>S 1.4a) Siedlungsgliedernde Freiräume:</i> Die Achse Landschaftspark Wiese - Rhein ist gerade im Gebiet Bäumlhof sehr wichtig (s.oben). c) ebenfalls im Gebiet Stettenfeld/ Oberfeld in Riehen ist ein grösserer Vernetzungskorridor nötig, um die Verbindung zwischen Dinkelberg und Tüllinger Berg via Schlipf zu festigen. Auch hier ist die Bebauungszone einzuschränken.	Z. K. genommen.
27.	Pro Natura Basel	<i>Massnahmen a-d (RPE S. 59)</i> Wir begrüßen die gemachten Aussagen. Wir beantragen, die Waldbereiche auf dem Bruderholz im Bereich der Wolfsschlucht als weiteren siedlungsgliedernden Freiraum aufzunehmen. Siedlungstrenngürtel müssen aus unserer Sicht dort, wo sie heute noch nicht durch Bebauung schmaler sind, mindestens 100 m breit sein, sonst werden sie nicht mehr als solche wahrgenommen und sind, wenn sie nur der Erholung dienen, als ökologische Vernetzungsachsen ungenügend.	S. zuvor, Ziff. 22 / 3. Teil. S. zuvor, Ziff. 20 / 3. Teil.
28.	WWF	Es ist auszuweisen und zu begründen, welche Siedlungstrenngürtel aus dem Richtplan 1986 nicht als siedlungsgliedernde Freiräume aufgenommen wurden. Insbesondere die Situation kleiner Waldflächen (Gundeldingerrain, Wolfsschlucht usw.) wird nicht beachtet. Diese Wäldchen sind auf ihre spezifisch stadträumlich gestaltende Funktion hin zu unterhalten, was verschiedentlich zu Konflikten geführt hat, da diesen Anforderungen nicht genügt wird. <i>Wir beantragen:</i> - Siedlungstrenngürtel aus dem Richtplan 1986 sind als siedlungsgliedernde Freiräume aufzunehmen. - Die Freiräume sind als Landschaftsschutzgebiet auszuweisen, falls dies nicht bereits der Fall ist. - Die Achse „Landschaftspark Wiese“ – Rhein ist ohne Einschränkungen, ökologisch und gestalterisch aufzuwerten, zu sichern und als ökologische Vernetzungsachse mit einem grossen Anteil an Naturschutzgebieten auszugestalten. Als siedlungsgliedernde Freiräume sind unter anderem auch kleine Waldgebiete (z.B. Wolfsschlucht, Gundeldingerrain) auszuweisen.	S. zuvor, Ziff. 20 / 3. Teil. S. Erläuterungen im Objektblatt S1.4, 2. Absatz.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
S1.5 Fahrende			
29.	Bund (UVEK; ARE)	Die Behandlung des Themas im kantonalen Richtplan wird vom Bund erwartet und begrüsst. Der zitierte Bericht des Bundesrats über die Situation der Fahrenden in der Schweiz ist inzwischen abgeschlossen und publiziert. Was den einleitenden Satz des Objektblattes betrifft, prüft der Bund in Übereinstimmung mit dem BGE 129 III 321 aber auf Grundlage des RPG die Behandlung der Anliegen der Fahrenden in der Richtplanung. Der Kanton gibt sich im Richtplanbeschluss den Auftrag auf die Sicherung eines noch fehlenden Standplatzes für Fahrende hinzuwirken. Zudem will er den Kontakt zwischen Privaten und Fahrenden fördern, um provisorische oder zeitlich begrenzte Standplätze einrichten zu können, und bezeichnet eine Koordinationsstelle. Der Kanton zeigt damit, dass er sich den Anliegen der Fahrenden annimmt.	Z. K. genommen.
S2 Wirtschaft im Siedlungsraum			
30.	BRB, Bauunternehmer Region Basel / Gewerbeverband Basel-Stadt / Malermeisterverband Basel-Stadt / Verband Basler Elektro-Installationsfirmen	Der BRB / Gewerbeverband / MMV / VBEI begrüsst das Hervorheben von «Wirtschaftlichen Schwerpunktgebieten», jedoch dürfen sich diese nicht nur auf bestehende Firmenareale beschränken; Gebiete für die gewerbliche Entwicklung auf bestehenden Gewerbegebieten sind unabdingbar. Daher schlägt der BRB / Gewerbeverband / MMV / VBEI vor, dass die Gebiete zu „Wirtschaftlichen Schwerpunktgebieten“ erklärt werden.	Berücksichtigt. S. zuvor, Ziff. 1 / 3. Teil.
31.	FDP BS	Die Wirtschaft im Siedlungsraum wird lediglich unter dem Aspekt der wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete abgehandelt. Diese umfassen Novartis Campus, F. Hoffmann-La Roche, Messe Basel, Rosental-Anlage und Chemieareale Klybeck. Standorte, wo Gewerbe und Kleingewerbe, gleich welcher Art, ihren Platz finden sollen, werden zumindest nicht unter dem Aspekt der Wirtschaft im Siedlungsraum behandelt. Sie finden ihren Platz im Richtplan dort, wo neu Mischgebiete vorgesehen sind. Der Richtplan weist somit den KMU keine ausschliesslichen Gebiete zu, wo sie sich wirtschaftlich ungehindert entwickeln und entfalten dürfen. Wir befürchten sehr, dass durch diese Marginalisierung des Gewerbes im vorliegenden Richtplan die KMU-Betriebe einem Verdrängungseffekt ausgesetzt werden. Sie geraten unter Druck, einerseits durch die von uns durchaus auch begrüsst Öffnung für die Wohnnutzung, andererseits aber durch die klare Ausscheidung von wirtschaftlichen Schwerpunktgebieten, wo sie kaum Platz finden werden. Die Basler FDP ist der	Berücksichtigt. S. zuvor, Ziff. 1 / 3. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		Meinung, dass im Richtplan auch Schwerpunktgebiete Gewerbe vorzusehen sind und ersucht den Regierungsrat, eine entsprechende Ergänzung vorzunehmen.	
32.	FDP Riehen	Die Wirtschaft im Siedlungsraum wird lediglich unter dem Aspekt der wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete abgehandelt. Standorte, wo Gewerbe und Kleingewerbe, gleich welcher Art, ihren Platz finden sollen, werden zumindest nicht unter dem Aspekt der Wirtschaft im Siedlungsraum behandelt. Sie finden ihren Platz im Richtplan dort, wo neu Mischgebiete vorgesehen sind. Der Richtplan weist somit den KMU keine ausschliesslichen Gebiete zu, wo sie sich wirtschaftlich ungehindert entwickeln und entfalten dürfen. Wir befürchten sehr, dass durch diese Marginalisierung des Gewerbes im vorliegenden Richtplan die KMU-Betriebe einem Verdrängungseffekt ausgesetzt werden. Sie geraten unter Druck, einerseits durch die von uns durchaus auch begrüßte Öffnung für die Wohnnutzung, andererseits aber durch die dadurch einhergehende Verteuerung der Boden- und Mietpreise. Die FDP Riehen ist der Meinung, dass im Richtplan auch auf dem Gemeindegebiet Riehen Schwerpunktgebiete Gewerbe auszuscheiden sind, damit das Riehener Gewerbe zumindest Überlebenschance oder allenfalls Entwicklungsmöglichkeiten hat.	Berücksichtigt. S. zuvor, Ziff. 1 / 3. Teil.
S2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete			
33.	Aargau, Kanton	Der Kanton Aargau wird im Fricktal wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) mit einem Nutzungsprofil festlegen. Eine Koordination der wirtschaftlichen Entwicklungsabsichten in den wirtschaftlichen Schwerpunktgebieten des Agglomerationsraums Basel ist angezeigt, z. B. hinsichtlich der Zulassung von Betrieben der Güterlogistik und der verkehrsintensiven Einrichtungen.	Unterstützen, dass der Kanton Aargau dies in den regionalplanerischen Gremien anregt.
34.	ACS beider Basel	Der ACS beider Basel stellt mit Genugtuung fest, dass die Regierung die Bedeutung der Leitbranchen erkannt hat und die nötigen Gebiete klar zuordnen will.	Z. K. genommen.
35.	ACS Basel	Die Ausscheidung von „Wirtschaftlichen Schwerpunktgebieten“ und Projekte zur Verbesserung von deren Erreichbarkeit werden vom ACS beider Basel begrüsst. Zusätzlich müssten das Hafengebiet (inklusive dem Gebiet Kleinhüningen als Erweiterungsoption), das Gebiet Äusseres St. Johann und das Dreispitzareal, als wirtschaftliche Schwerpunktgebiete in der Richtplankarte dargestellt werden. Allerdings müssen diese Gebiete nicht nur an den ÖV angebunden, sondern auch adäquat mit dem MIV erschlossen werden, was im Richtplan unterschlagen wird. Gleichzeitig muss ausreichend Parkraum geschaffen werden. Die Pendlerströme zwischen den Wohngebieten sollen möglichst kurz sein.	Berücksichtigt. S. zuvor, Ziff. 1 / 3. Teil. Betreffend Hafengebiete s. Ziff. 221 / 2. Teil. Die Ausgangslage (Staatsvertrag) fand Eingang in die Gesamtkarte, die Güterlogistik wurde differenziert (s. M6.1).

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
36.	Bürgergemeinde der Stadt Basel	<i>Bleichestrasse 7 (Parz. Nr. VII 719⁵):</i> Die Liegenschaft könnte angrenzen an das Gebiet der Messe, welches im Richtplanentwurf als Entwicklungsgebiet (Schwerpunkt Mischgebiet (Option)) und als Schwerpunkt städtebaulicher Entwicklung ausgewiesen wird, wobei aus heutiger Sicht nicht ganz klar ist, ob sich dies voroder nachteilig auf die genannte Liegenschaft auswirken kann.	Die Bürgergemeinde als Grundeigentümerin wird im Rahmen von eigentümergebundenen Planungen angehört und verfügt über alle Rechtsmittel.
37.	CMS	<i>Dreispietz</i> Der Dreispitz bietet hervorragende Möglichkeiten zur Ansiedelung von Unternehmen unterschiedlicher Branchen. <i>Wir beantragen daher, auch die innerhalb der Entwicklungsplanung Dreispitz als Arbeitsgebiet definierten Flächen als wirtschaftliche Schwerpunktgebiete zu bezeichnen.</i>	Berücksichtigt. S. zuvor, Ziff. 1 / 3. Teil, s. Objektblatt S2.1 und S1.2, Dreispitz.
38.	CVP BS / CSN NWS	Planungsgrundsätze Die CVP / CSN NWS sieht als wirtschaftliche Schwerpunktgebiete mit Planungsbedarf das Klybeck, das Wolf-Areal, den Dreispitz sowie das äussere St. Johann (VoltaNord).	Berücksichtigt. S. zuvor, Ziff. 1 / 3. Teil.
39.	Grüne Partei Basel-Stadt	Bezüglich der wirtschaftlichen Schwerpunkte ist durchwegs eine sehr gute (und nicht nur eine gute) Anschliessung an den öV verbindlich vorzuschreiben und ohnehin ein konsequentes Mobilitätsmanagement – unter Einbezug des Langsamverkehrs – zu verlangen. Die Integration der wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete in den städtischen Kontext setzt die Durchgängig- und Durchlässigkeit für die Öffentlichkeit voraus und zwar nicht nur an strategisch wichtigen Orten, sondern überall, wo durch die Isolierung von wirtschaftlichen Schwerpunktgebieten für den Langsamverkehr wesentliche Verlängerungen der Wegstrecken entstehen.	Berücksichtigt. Siehe Planungsgrundsätze / - anweisungen von S2.1. Soweit die Planungsinstanzen darauf Einfluss haben, wird dieser Anspruch geltend gemacht.
40.	Handelskammer beider Basel	Planungsgrundsätze / Planungsanweisung <i>„Der Kanton wirkt darauf hin, dass im Bereich der wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete eine Nutzungsintensivierung zur Entfaltung der wirtschaftlichen Aktivitäten erfolgen kann.“</i> Die Fördertätigkeit des Kantons im Bereich Wirtschaft darf sich nicht nur auf die Nutzungsintensivierung beschränken. Vielmehr gilt es die Gebiete angemessen zu erschliessen und im benachbarten Umfeld Nutzungskonflikte zu vermeiden. - <i>„Dabei ist zu beachten, dass - in Verantwortung für Gesellschaft und Umwelt und unter Berücksichtigung historischer und kultureller Bestände hochwertiges Wachstum erfolgt. ...“</i> Ist der Wirtschaft bewusst.	Der Richtplan ist hinsichtlich dieses Erfordernisses ausgerichtet.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		- „...- die Transformationsprozesse wenn möglich Qualitätsverbesserungen im Städtebau zur Folge haben.“	
		In diesem Gebiet müssen die wirtschaftlichen Interessen Vorrang haben. -	Wirtschaftliche Interessen und städtebauliche Ansprüche lassen sich vereinbaren
		„...- die Gebiete gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sind.“	
		Es fehlt der MIV. -	Mit dem MIV sind sie schon sehr gut erreichbar.
		„...- die durch die Entwicklung hervorgerufenen Verkehrszunahmen mit wenig Beeinträchtigungen des Lebensraumes und der Umwelt kanalisiert werden können.“	
		Ist der Wirtschaft bewusst. -	Z. K. genommen.
		„...- die Integration in den städtischen Kontext gesichert wird (Durchgängigkeit / Durchlässigkeit an strategisch wichtigen Orten, u.a. Rheinufer).“	
		Unternehmerische Bedürfnisse stehen im Vordergrund. -	Z. K. genommen.
		„...- Planungsprozesse – wo sinnvoll verstärkt werden durch die Bildung von Trägerschaften, an denen der Kanton partizipiert (z.B. PPP).“	
		Vergleiche S 1.2 -	-
		„...- die Zielsetzungen durch nutzungsplanerische Massnahmen und Projektvereinbarungen gesichert werden.“	
		Nicht raumrelevant. Wird abgelehnt.	Nicht berücksichtigt. Vorgehen entspricht der Planungspraxis.
		Fazit Die Ausscheidung von „Wirtschaftlichen Schwerpunktgebieten“ begrüssen wir. Der Bedeutung der Leitbranchen wird damit Rechnung getragen. Die zahlreichen Auflagen, welche allerdings in diesem Gebieten erfüllt sein müssen, schiessen teilweise über das Ziel hinaus. Es ist den Unternehmungen klar, dass in einem städtischen Raum auf die verschiedenen Bedürfnisse eingegangen werden muss. Es gilt zu vermeiden, dass den Unternehmungen in den „Wirtschaftlichen Schwerpunkt-	Berücksichtigt. S. zuvor, Ziff. 1 / 3. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		<p>gebieten“ unnötige Auflagen gemacht werden. Zudem gilt es die Gebiete auch angemessen mit dem MIV zu erschliessen und eine bedarfsgerechte Zahl von Parkplätzen zu ermöglichen. Es wäre wünschenswert, wenn analog zum Richtplan Kanton Basel- Landschaft, die „Wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete“ volumen- und flächenmässig nicht geschmälert würden. Diesen Planungsgrundsatz gilt es zu ergänzen. Ebenso sind zu den aufgeführten Gebieten zusätzlich das Hafengebiet, das Gebiet Äusserer St. Johann und das Dreispitzareal aufzunehmen.</p> <p>Projektträgervereinbarungen werden von uns grundsätzlich abgelehnt, weil diese die Rechtsordnung gefährden.</p>	<p>Life Sciences Gebiete sind über OT und NT bestens mit dem MIV erschlossen. Die PPV stützt sich auf das USG und gilt für alle.</p> <p>Berücksichtigt. S. zuvor, Ziff. 1 / 3. Teil.</p> <p>Projektträgervereinbarungen sind unter den Beteiligten auszuhandeln.</p>
41.	Novartis	<p>Campus St. Johann Es ist bereits ausgeführt worden, dass eine Weiterentwicklung der Unternehmen, die sich lediglich auf die bereits bestehenden Gebiete beschränkt, nicht denkbar ist. Es erscheint uns gerade in Anbetracht der im Richtplan beschriebenen Attraktivität des Standorts Basel für weltweit agierende Unternehmen äusserst heikel, ausschliesslich auf eine Nutzungsintensivierung nach innen zu setzen.</p>	<p>Berücksichtigt. S. zuvor, Ziff. 1 / 3. Teil.</p>
42.	Novartis	<p>Klybeck Es kann auf die Ausführungen zu S1.3 verwiesen werden.</p>	-
43.	Neutrale Quartierver-eine Basel, Konferenz, Stadtvorstand	<p><i>Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen</i> Bei der „Nutzungsintensivierung“ ist auch zu beachten, dass die Überbauung oder Benützung der Allmend unter Mitwirkung der betroffenen Quartierbevölkerung (§55) erfolgt.</p>	Z. K. genommen.
44.	NQV Oberes Kleinbasel	<p>Planungsgrundsätze /Planungsanweisungen / Punkt 2. Dabei ist zu beachten, dass - bei der Überbauung oder der Benützung der Allmend es zwingend ist, die Mitwirkung gemäss §55 der Kantonsverfassung zu gewährleisten.</p>	Z. K. genommen.
45.	Schweizerischer Verband für Wohnungswesen SVW	vgl. unsere Aussagen zu Leitsätzen und Strategie betreffend Gewerbe.	s. dort
46.	VCS	<p><i>Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen ändern und ergänzen:</i> „2. Dabei ist zu beachten dass - (...) - (...)</p>	

Stellungnahme

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
S3 Verkehrsintensive Einrichtungen	Bund (UVEK; ARE)	<ul style="list-style-type: none"> - die Gebiete <u>sehr</u> gut mit dem öffentlichen Verkehr <u>und dem Langsamverkehr</u> erreichbar sind. - die (...) Verkehrszunahme mit wenig Beeinträchtigung des Lebensraumes und der Umwelt kanalisiert werden können durch ÖV und LV aufgefangen wird. - die Integration in den städtischen Kontext und die Durchgängigkeit/Durchlässigkeit für den LV <u>an strategisch wichtigen Orten</u> gesichert wird (u.a. Rheinufer). - Planungsprozesse we sinnvoll verstärkt werden (...). - (...).“ 	<p>Berücksichtigt.</p> <p>Nicht berücksichtigt, da kaum tragfähig; vermutlich wird sich das über hohe Energiepreise regulieren.</p> <p>Berücksichtigt. Bessere Formulierung.</p> <p>Nicht berücksichtigt. Hier handelt es sich um eine einschränkende Formel (mit Rücksicht auf das Augenmass), da, wie Ziff. 40 / 3. Teil verdeutlicht, dass einzelne sich grundsätzlich gegen partizipative Ansätze wehren.</p>
47.	Bund (UVEK; ARE)	<p>Aus Sicht des Bundes wird die Absicht des Kantons, verkehrsintensive Einrichtungen an geeignete, gut erschlossene Standorte zu lenken, im Richtplan noch zu wenig ersichtlich. Dies umso mehr, als im Kapitel Innenstadtaufwertung explizit auf den Kundenschwund und die Gefahr des Bedeutungs- und Funktionsverlusts der Innenstadt hingewiesen wird. So fällt beispielsweise auf, dass ein Leitsatz zur Thematik der verkehrsintensiven Einrichtungen fehlt. Im Richtplantext wird in den Vordergrund gestellt, dass günstige Voraussetzungen für die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen geschaffen werden sollen; der explizite Hinweis auf geeignete und gut erschlossene Standorte als Grundsatz fehlt.</p> <p><i>Der Kanton wird eingeladen die Aufnahme eines Leitsatzes zur Lenkung der verkehrsintensiven Einrichtungen an geeignete, gut erschlossene Standorte und eines entsprechenden Grundsatzes im Objektblatt zu prüfen.</i></p> <p>Gemäss den Empfehlungen zur Standortplanung von verkehrsintensiven Einrichtungen im kantonalen Richtplan (BAFU/ARE, 2006) ist die Festsetzung von geeigneten Standorten im Richtplan zwar vorzuziehen. Sie kann aber auch durch geeignete, präzise Kriterien umschrieben werden. Für den flächenmässig kleinen Kanton Basel-Stadt müsste aus Bundessicht zumindest eine Übersicht über die bestehenden Einrichtungen und deren Erweiterungsmöglichkeiten sowie die geplanten Einrichtungen, verbunden mit einer Beurteilung der Situation und erwarteten Entwicklung der Verkehrskapazitäten möglich sein.</p> <p><i>Der Kanton wird eingeladen, im Rahmen des Richtplans eine Übersicht zu geben über die bestehenden Einrichtungen und deren Erweiterungsmöglichkeiten sowie die geplanten Einrichtungen, verbunden mit einer Beurteilung der Situation und erwarteten Entwicklung der Verkehrskapazitäten.</i></p> <p>Wenn der Kanton im Richtplan auf eine räumliche Festsetzung von Standorten verzichtet, sind geeignete, präzise Kriterien unabdingbar. Die in Planungsgrund-</p>	<p>Berücksichtigt.</p> <p>Das Objektblatt S3.1 Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen wurde einer totalen Revision unterworfen und hat eine insgesamt neue, den Erfordernissen des UVEK/ARE entsprechende Fassung.</p> <p>So existiert jetzt ein Leitsatz (13) für VE. Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen gelten als verkehrsintensiv, wenn sie mehr als 2'000 Fahrten des motorisierten Individualverkehrs pro Tag erzeugen (vorher 4'000); sie sind im Siedlungsgebiet anzuordnen, dürfen hochwertige Wohnzonen nicht beeinträchtigen, müssen im Einzugsgebiet des ÖV der Güteklasse A und von Knoten der Hochleistungsstrassen (Radius 750 m) sowie an Hauptverkehrsstrassen liegen; die Gefahren von benachbarten Anlagen u. Betrieben, die ein Störfallrisiko aufweisen, müssen gebannt sein. Zwei mögliche neue Standorte für VE werden im Umfeld des Badischen Bahnhofs sowie des Bahnhofs St. Johann genannt. Die bestehenden Einrichtungen sind unter Ausgangslage eingetragen.</p> <p>Details s. Objektblatt S3.1 Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen.</p>

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

satz 2 an erster Stelle genannte Lage im Einzugsbereich von Anschlüssen an Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen widerspricht in vielen Fällen dem Ziel von siedlungsnahen bzw. in die Siedlung integrierten Standortplanungen und ist zu relativieren. Die an zweiter Stelle angeführte gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr wird nicht näher umschrieben. Eine Präzisierung bezüglich Erschliessungsgüte bzw. Distanzen zu den Haltestellen und Takt würde das Kriterium griffiger machen.

Der Kanton wird eingeladen, die Anforderungen an die Festsetzung von Standorten für verkehrsintensive Einrichtungen präziser und griffiger zu formulieren.

Begrüsst wird von Bundesseite wiederum die Forderung nach einer Integration von Fahrtenmodellen (Fahrtenbeschränkungen) in die Bebauungspläne. Damit kann auch die Koordination mit dem Massnahmenplan Luftreinhaltung sichergestellt werden.

Ebenfalls besonders zu beachten bei der Standortplanung von verkehrsintensiven Einrichtungen ist die Störfallvorsorge. Nutzungsverdichtungen im Nahbereich wichtiger Güterverkehrsanlagen führen zu einer Erhöhung des Risikos.

Die Definition der verkehrsintensiven Einrichtungen (analog zum Entwurf des Richtplans Basel-Landschaft) mit 2000 Hin- und 2000 Rückfahrten, was eigentlich 4000 Fahrten entspricht, scheint aus Bundessicht auch - oder gerade - für einen städtischen Kanton sehr hoch. Im Vergleich dazu gehen Solothurn von 1500, Bern von 2000 und Zürich von 3000 Fahrten aus.

Der Kanton wird eingeladen die Definition einer verkehrsintensiven Einrichtung mit einer Schwelle von 4000 Fahrten zu überprüfen. Allenfalls könnte je nach Lage der Einrichtung auch eine Differenzierung vorgenommen werden.

48. Aargau, Kanton Die Standortplanung der verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) bedarf einer. Verkehrsintensive Einrichtungen müssen auf die Verkehrskapazitäten abgestimmt und im Falle von Einkaufszentren im Hinblick auf die Gefährdung der Attraktivität der gewachsenen Zentren beurteilt werden. Z. K. genommen. Im Bedarfsfall werden die planenden Instanzen die Instrumente der Regionalplanung nutzen und die notwendige Koordination durchführen.
49. Grüne Partei Basel-Stadt *S3 Verkehrsintensive Einrichtungen* Als solche sind Anlagen zu definieren, die an über 100 Tagen mehr als 1'500 Fahrten (750 Hin- u. 750 Rückfahrten) erzeugen. Deren Ansiedlung ist zwingend nach den Kriterien gemäss Luftreinhalteplan zu richten. Auch hier ist verbindlich eine sehr gute Erschliessung durch den öV zu verlangen. Auf das Kriterium der Platzierung dieser Anlagen im Einzugsbereich von Anschlüssen an Hochleistungs- u. Hauptverkehrsstrassen ist zu verzichten, da damit die Anfahrt zu diesen Anlagen im eigenen MFZ gefördert und Kapazitätsengpässe auf diesen Strassen vorprogrammiert sind. Werden Parkplätze errichtet, so ist deren Verkehrspotential mittels Fahrtenmodell zu begrenzen. S. zuvor, Ziff. 47 / 3. Teil.

Auch beim Sportgebiet St. Jakob muss die Anschlussqualität an den öV dem Prä-

dikat sehr gut genügen. Das auf Seite S. 67 postulierte Prinzip, wonach künftige Nutzungen nur zugelassen werden, wenn dies kein zusätzliches Aufkommen an MIV erzeugt, muss zum verbindlichen strategischen Entscheid erhoben werden.

S3.1 Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen

50. Basel-Landschaft, Kanton
- Es kann positiv festgestellt werden, dass die Anzahl Fahrten bzw. der Schwellenwert für verkehrsintensive Einrichtungen gleich definiert ist wie im KRIP (2'000 Fahrten = 2'000 Hin- und 2'000 Rückfahrten). Die in den Planungsgrundsätzen zu S3.1 (S. 65 f) festgelegte Erreichbarkeit von grossen Einkaufszentren mit dem ÖV wird ausdrücklich begrüsst. Viele dieser Zentren werden auch von Menschen aus dem Kanton Basel-Landschaft aufgesucht und verursachen in der Agglomeration entsprechenden Verkehr. Eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖV ermöglicht einerseits eine Reduktion des Individualverkehrs und verstärkt andererseits durch die Nachfragebündelung die Attraktivität dieser Zentren zusätzlich. Allerdings können durch die Platzierung solcher Objekte entlang von wesentlichen Verkehrsachsen durch den Gefahrgüterverkehr hohe Risiken entstehen. Dieser Aspekt sollte in diesem Kapitel auch erwähnt sein, damit mögliche Risiken frühzeitig erkannt und geeignete Massnahmen bei der Planung berücksichtigt werden können. Generell erlauben wir uns die Bemerkung, dass wir die Einschränkungen zu diesen verkehrsintensiven Einrichtungen als zu rigoros erachten, um interessierte Investoren zu motivieren, auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt entsprechende Grossinvestitionen zu tätigen. Insbesondere die geplanten Fahrtenbeschränkungen könnten eine abschreckende Wirkung haben.
- S. zuvor, Ziff. 47 / 3. Teil.
51. BastA! / Mieterinnen- und Mieterverband Basel
- Wir beantragen klarere oder abgeänderte Planungsaussagen:* Wir sind der Meinung, dass die Planungsgrundsätze zu diesem Punkt unzureichend und nicht bundeskonform sind. Gemäss den Vorgaben des Bundes „Verkehrsintensive Einrichtungen im kantonalen Richtplan“ (BAFU, ARE 2006) müssen verkehrsintensive Einrichtungen aufgrund ausreichend präziser Kriterien im kantonalen Richtplan abschliessend festgelegt werden und mit der Luftreinhalteverordnung abgestimmt sein. Die Abstimmung mit dem Luftreinhalteplan fehlt jedoch im vorliegenden Richtplan. *Es sind im Richtplan Gebiete festzulegen, auf denen VE geplant werden können.* Die fehlende Festlegung solcher Gebiete steht in Widerspruch mit dem Vorhaben „Innenstadt – Qualität im Zentrum“. *Weiter beharren wir darauf, dass Einrichtungen, die mehr als 750 Fahrten pro Tag generieren, als verkehrsintensiv deklariert werden.* 4000 Fahrten pro Tag als Definition für VE sind schweizweit ein Unikum. Weiter ist die Gütebezeichnung der Erschliessung mit öV und Langsamverkehr ungenügend: beide müssen u.E. *sehr gut* sein. Die Pla-
- S. zuvor, Ziff. 47 / 3. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	
52.	COOP	<p>nungsgrundsätze zum VE im Richtplan können wir aus den erwähnten Gründen nicht akzeptieren.</p> <p>Der vorgeschlagene Richtplan enthält eine sonderbare Mischung aus ‚laisser-faire‘ (keine Positiv-/Negativplanung, sondern offen umschriebene Standortanforderungen) und harter Restriktion (Fahrtenmodell zwingend in den Bebauungsplan).</p> <p>Coop setzt sich für eine Positivplanung ein und wehrt sich aus folgenden Gründen entschieden gegen die vorgeschlagene Einführung von Fahrtenbeschränkungen für verkehrsentensive Einrichtungen.</p> <p><i>Reine Symptombekämpfung</i> Solche Massnahmen sind reine Symptombekämpfungen, weil davon nicht die eigentlichen Verursacher (die Autofahrer) sondern die Betreiber von verkehrsentensiven Einrichtungen (VE) betroffen sind, welche - realistisch betrachtet - kaum einen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Kunden haben. Dies steht im völligen Widerspruch zum Verursacherprinzip. Die Fahrtenzahl setzt - im Gegensatz zum Nutzungsmass - ganz am Schluss eines Prozesses an und ist eine rein rechnerische Grosse, die im Voraus abgeschätzt werden muss und damit immer auch Unsicherheiten beinhaltet. Falls sich beim Betrieb herausstellt, dass die Fahrtenzahl nicht eingehalten werden kann, ist es für eine Korrektur zu spät, weil das Umsteigepotenzial der Auto-Kunden auf den ÖV/LV erwiesenermassen sehr gering ist. Es drohen nicht rentable Investitionen mit den bekannten negativen Effekten für die öffentliche Hand und die Betreiber (Arbeitsplatzverluste, Steuerausfälle).</p> <p><i>Rechtliche Probleme</i> Fahrtenmodelle tangieren das verfassungsmässig geschützte Grundrecht auf Eigentumsgarantie und Wirtschaftsfreiheit (Art. 26 und 27 BV) erheblich. Diese Grundrechte dürfen gemäss Art. 36 BV nur unter ganz restriktiven Voraussetzungen eingeschränkt werden.</p> <p><i>Bestrafung von wirtschaftlichem Erfolg</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrtenmodelle begrenzen die vom Investor und Betreiber erwünschte Geschäftsentwicklung und „bestrafen“ faktisch den wirtschaftlichen Erfolg. Sie erhöhen dadurch das Risiko von Fehlinvestitionen. - Das Fahrtenmodell trifft den Business-Case von Einkaufszentren und Fachmärkten direkt an ihrer Hauptschlagader, am Kundenstrom. Die direkte Folge der Restriktionsmassnahmen sind Umsatz- und Gewinnrückgang. Rentabilität und Payback sind in Frage gestellt. - Durch die Einführung eines Plafonds für erlaubte Fahrten wird wirtschaftlicher Erfolg bestraft. Eine Limitierung der Auto-Kundschaft kommt faktisch einer Limitierung der Anzahl Kunden gleich. Das Potential an ÖV- und LV-Kunden (resp. an Umsteigern) ist bei jeder Verkaufsstelle (auch in der Stadt) begrenzt. 	S. zuvor, Ziff. 47 / 3. Teil.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme***Wettbewerbsverzerrung*

Fahrtenmodelle sind wettbewerbsverzerrend und diskriminierend, weil sie vorwiegend verkehrsentensive Nutzungen betreffen, welche insgesamt nur einen kleinen Verkehrsanteil verursachen.

„Schwarzpeter-Spiel“ produziert vor allem Verlierer

Durch Fahrtenmodelle entsteht ein „Schwarzpeter-Spiel“ unter Investoren, Betreibern und Mietern von VE. Bei der Realisierung und beim Betrieb von VE ist eine ganze Kette von Risikoträgern beteiligt: Promotoren, Investoren, Generalunternehmer, Betreiber, Generalmieter und Mieter. Die bei einem Fahrtenmodell eingegangenen Verpflichtungen, die von den ersteren Risikoträgern der Realisierungsphase akzeptiert werden, werden häufig auf die Risikoträger der Betriebsphase überwältigt, zu denen der Detailhandel gehört. Die damit zusammenhängenden Risiken und Nachteile von Fahrtenmodellen für die Betreiber und Mieter sind klar zu gross.

Mangelnde Erfahrung - kontraproduktive Wirkung

Zu Fahrtenmodellen fehlen bis heute konkrete Erfahrungen über die langfristige Wirksamkeit. Es ist mit unerwünschten Verkehrsverlagerungen und anderen negativen Nebeneffekten zu rechnen. Ausserdem besteht erhebliche Rechtsunsicherheit im Falle einer tatsächlichen Überschreitung der Anzahl Fahrten.

Mangelnde Wirkungseffizienz

Restriktionsmassnahmen bei Einkaufs- und Fachmarktzentren ändern nichts an den eigentlichen Beweggründen für die Wahl des Autos als Verkehrsmittel zum Einkaufen (Einkaufsmenge, Distanz, schlechte ÖV-Qualität am Wohnort.¹ Diese Wahl findet am Wohnort statt und zieht nur sekundär die Erschliessung am Zielort mit ein. Die Restriktionsmassnahmen- und damit auch die Fahrten- und Fahrleistungsmodelle - ändern somit nichts an den Ursachen und erzielen deshalb bei Weitem nicht die angestrebte Wirkung.

Komplexe Gesamtsysteme

Fahrtenmodelle sind ein Instrument, das in ein bestehendes, komplexes System eingreift. Das System besteht aus wirtschaftlichen, gesellschaftlichen, umweltspezifischen und rechtlichen Teilkomponenten, die über komplexe Wirkungszusammenhänge untereinander interagieren. Regulative Eingriffe in solche komplexe Systeme haben immer diverse, zum Teil unberechenbare Nebeneffekte zur Folge. Diese sind - bevor überhaupt eine Einführung diskutiert werden kann - vorgängig zu klären und einer wissenschaftlich fundierten Kosten/Nutzen-Analyse zu unterziehen.

Einkaufen = Waretransport

Bei Einkäufen am Wochenende tragen über 80% der Befragten 2 oder mehr Einkaufstaschen aus dem Laden. 40% schleppen 3 oder mehr Einkaufstaschen. Trotz Reduktion von Parkplätzen in Einkaufszentren sagen 84%, sie würden trotzdem

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

auch weiterhin mit dem Auto einkaufen gehen.²

(Fussnoten: 1 Studie „Neue Ergebnisse zur Wirkung von Parkgebühren bei Einkaufszentren“, JEKO AG, Oktober 2007, Beilage 3. 2 Primärforschung zum Thema „Wirkung von Parkplatzbeschränkungen im Einkaufsverkehr“, KONSO, September 2005, Beilage.)

Coop ist deshalb der Meinung, dass die rechtlichen Voraussetzungen für ein Fahrtenmodell nicht erfüllt sind, dass die erhoffte Wirkung nicht eintreten wird und dass die negativen Auswirkungen einer integralen Kosten/ Nutzen-Analyse nicht standhalten. Deshalb lehnen wird die Verankerung eines Fahrtenmodells im Rahmen des neuen Richtplans für den Kanton Basel-Stadt entschieden ab.

Antrag

Planungsgrundsätze

Streichung des Fahrtenmodells im zweiten Aufzählungspunkt: (... Bebauungspläne mit Fahrtenmodell (Fahrtenbeschränkungen) zeigen u. a. auf, wie ..

53. CVP BS / Bei der Revision der Nutzungsplanung ist zu prüfen, ob durch die Zonenzuteilung S. zuvor, Ziff. 47 / 3. Teil.
CSN NWS die Anforderungen für die Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen detailliert erfasst werden können, gegebenenfalls ist das Bau- und Planungsgesetz anzupassen.
54. espa- Der vorgeschlagene Richtplan enthält eine sonderbare Mischung aus ‚laisser-faire‘ S. zuvor, Ziff. 47 / 3. Teil.
ce.mobilité (keine Positiv-/Negativplanung, sondern offen umschriebene Standortanforderungen) und harter Restriktion (Fahrtenmodell zwingend in den Bebauungsplan).
- espace.mobilité setzt sich für eine Positivplanung ein (entspricht der Variante 1 der BAFU/ ARE-Empfehlungen für die Standortplanung von VE im kantonalen Richtplan) und wehrt sich aus folgenden Gründen entschieden gegen die vorgeschlagene Einführung von Fahrtenbeschränkungen für verkehrintensiv Einrichtungen.
- Reine Symptombekämpfung*
Solche Massnahmen sind reine Symptombekämpfungen, weil davon nicht die eigentlichen Verursacher (die Autofahrer) sondern die Betreiber von verkehrintensiven Einrichtungen (VE) betroffen sind, welche – realistisch betrachtet – kaum einen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Kunden haben. Dies steht im völligen Widerspruch zum Verursacherprinzip (Beilage 3).
- Die Fahrtenzahl setzt – im Gegensatz zum Nutzungsmass – ganz am Schluss eines Prozesses an und ist eine rein rechnerische Grösse, die im Voraus abgeschätzt werden muss und damit immer auch Unsicherheiten beinhaltet. Falls sich beim Betrieb herausstellt, dass die Fahrtenzahl nicht eingehalten werden kann, ist

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

es für eine Korrektur zu spät, weil das Umsteigepotenzial der Auto-Kunden auf den ÖV/LV erwiesenermassen sehr gering ist. Es drohen nicht rentable Investitionen mit den bekannten negativen Effekten für die öffentliche Hand und die Betreiber (Arbeitsplatzverluste, Steuerausfälle). Wie auf solche nicht zu Ende gedachten Fehlplanungen die Betreiber, die Kunden und die Öffentlichkeit reagieren werden, kann heute niemand voraussehen.

Fehlende gesetzliche Grundlage für ein Fahrtenmodell

Die Forderung, wonach in Bebauungsplänen ein Fahrtenmodell vorgeschrieben werden muss, entbehrt der nötigen gesetzlichen Grundlage. Der Richtplan als behördenverbindliches Instrument kann keine Massnahmen wie ein Fahrtenmodell in grundeigentümerverbindlichen Erlassen wie Bebauungsplänen vorsehen, ohne dass dafür im übergeordneten Recht (z.B. Baugesetz) eine entsprechende Grundlage existiert.

Weitere rechtliche Probleme

Selbst bei Vorliegen einer gesetzlichen Grundlage, stellen sich weitere rechtliche Probleme. Fahrtenmodelle tangieren das verfassungsmässig geschützte Grundrecht auf Eigentumsgarantie und Wirtschaftsfreiheit (Art. 26 und 27 BV) erheblich. Diese Grundrechte dürfen gemäss Art. 36 BV nur unter ganz restriktiven Voraussetzungen eingeschränkt werden. Diese Voraussetzungen sind nicht erfüllt (Beilage 4).

Bestrafung von wirtschaftlichem Erfolg

Fahrtenmodelle begrenzen die vom Investor und Betreiber erwünschte Geschäftsentwicklung und „bestrafen“ faktisch den wirtschaftlichen Erfolg. Sie erhöhen dadurch das Risiko von Fehlinvestitionen.

Das Fahrtenmodell trifft den Business-Case von Einkaufszentren und Fachmärkten direkt an ihrer Hauptschlagader, am Kundenstrom. Die direkte Folge der Restriktionsmassnahmen sind Umsatz- und Gewinnrückgang. Rentabilität und Payback sind in Frage gestellt.

Durch die Einführung eines Plafonds für erlaubte Fahrten wird wirtschaftlicher Erfolg bestraft. Eine Limitierung der Auto-Kundschaft kommt faktisch einer Limitierung der Anzahl Kunden gleich. Das Potential an ÖV- und LV-Kunden (resp. an Umsteigern) ist bei jeder Verkaufsstelle (auch in der Stadt) begrenzt.

Wettbewerbsverzerrung

Fahrtenmodelle sind wettbewerbsverzerrend und diskriminierend, weil sie vorwiegend verkehrsintensive Nutzungen betreffen, welche insgesamt nur einen kleinen Verkehrsanteil verursachen (3% VE-Einkaufsverkehr gegenüber 37% Freizeit- und 34% Pendlerverkehr, Beilage 5).

„Schwarzpeter-Spiel“ produziert vor allem Verlierer

Durch Fahrtenmodelle entsteht ein „Schwarzpeter-Spiel“ unter Investoren, Betreibern und Mietern von VE. Bei der Realisierung und beim Betrieb von VE ist eine

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

ganze Kette von Risikoträgern beteiligt: Promotoren, Investoren, Generalunternehmer, Betreiber, Generalmieter und Mieter. Die bei einem Fahrtenmodell eingegangenen Verpflichtungen, die von den ersteren Risikoträgern der Realisierungsphase akzeptiert werden, werden häufig auf die Risikoträger der Betriebsphase überwältigt, zu denen der Detailhandel gehört. Die damit zusammenhängenden Risiken und Nachteile von Fahrtenmodellen für die Betreiber und Mieter sind klar zu gross. Diese Zusammenhänge führen zu nicht nachhaltigen Investitionen in nicht rentable Bauten. Eine solche, völlig unerwünschte Entwicklung zu fördern, kann keinesfalls im Interesse der Politik und des Kantons liegen!

Mangelnde Erfahrung – kontraproduktive Wirkung

Zu Fahrtenmodellen fehlen bis heute konkrete Erfahrungen über die langfristige Wirksamkeit. Es ist mit unerwünschten Verkehrsverlagerungen und anderen negativen Nebeneffekten zu rechnen. Ausserdem besteht erhebliche Rechtsunsicherheit im Falle einer tatsächlichen Überschreitung der Anzahl Fahrten.

Mangelnde Wirkungseffizienz

Restriktionsmassnahmen bei Einkaufs- und Fachmarktzentren ändern nichts an den eigentlichen Beweggründen für die Wahl des Autos als Verkehrsmittel zum Einkaufen (Einkaufsmenge, Distanz, schlechte ÖV-Qualität am Wohnort (v.a. ausserhalb der Stadt Basel), en-passant-Fahrt, Kinder dabei, Beilagen 6 und 7)).¹ Diese Wahl findet am Wohnort statt und zieht nur sekundär die Erschliessung am Zielort mit ein. Die Restriktionsmassnahmen- und damit auch die Fahrten- und Fahrleistungsmodelle – ändern somit nichts an den Ursachen und erzielen deshalb bei Weitem nicht die angestrebte Wirkung.

1 Studie „Neue Ergebnisse zur Wirkung von Parkgebühren bei Einkaufszentren“, JEKO AG, Oktober 2007, Beilage 3.

Quantité négligeable

Der durch die UVP-pflichtigen Einkaufs- und Fachmarktzentren induzierte PW-Verkehr beträgt lediglich 3% des gesamten PW-Verkehrs. Dies entspricht einem Schadstoff-Anteil von weniger als 1% gemessen an den Gesamtemissionen aller Schadstoffemittenten. Da der Umsteigeeffekt erwiesenermassen höchstens 10% beträgt, liegt das ökologische Einsparpotential bei *weniger als 1%o* ! (vgl. Beilage 5). Diese durch diverse Studien einwandfrei belegten Fakten und Zusammenhänge zeigen in aller Deutlichkeit, dass Fahrtenmodelle und andere objektfokussierte Restriktionsmassnahmen weder das Kriterium der Wirkungseffizienz, der Zweckmässigkeit noch der Verhältnismässigkeit erfüllen.

Komplexe Gesamtsysteme

Fahrtenmodelle sind ein Instrument, das in ein bestehendes, komplexes System eingreift. Das System besteht aus wirtschaftlichen, gesellschaftlichen, umweltspezifischen und rechtlichen Teilkomponenten, die über komplexe Wirkungszusammenhänge untereinander interagieren. Regulative Eingriffe in solche komplexe Systeme

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

haben immer diverse, zum Teil unberechenbare Nebeneffekte zur Folge. Diese sind – bevor überhaupt eine Einführung diskutiert werden kann – vorgängig zu klären und einer wissenschaftlich fundierten Kosten/Nutzen-Analyse zu unterziehen.

Einkaufen = Waretransport

Bei Einkäufen am Wochenende tragen über 80% der Befragten 2 oder mehr Einkaufstaschen aus dem Laden. 40% schleppen 3 oder mehr Einkaufstaschen. Trotz Reduktion von Parkplätzen in Einkaufszentren sagen 84%, sie würden trotzdem auch weiterhin mit dem Auto einkaufen gehen (Beilage 8).²

² Primärforschung zum Thema „Wirkung von Parkplatzbeschränkungen im Einkaufsverkehr“, KONSO, September 2005, Beilage.

Richtungsweisender Raumplanungsansatz bei der Aargauer Baugesetzrevision Die Aargauer Behörden nehmen bei der grundlegenden Überarbeitung des neuen, zukunftsgerichteten Baugesetzes klar und explizit Abstand von Restriktionsmassnahmen bei Einkaufs- und Fachmarktzentren, weil sie erkannt haben, dass objekt-fokussierte Massnahmen nicht die erwünschte Wirkung haben. Sie verfolgen dafür ganzheitliche, räumliche Strategien, die alle Verkehrsarten lastengleich mit einbeziehen. Die Einführung von Fahrtenmodellen steht für den Kanton Aargau ausser Frage.

Weitere wichtige Argumente

- Das Fahrtenmodell löst den Widerspruch zwischen RPG und USG nicht und verlagert die Diskussion von den Parkplätzen hin zu den Fahrten, ohne die Probleme zu lösen.
- Ein Fahrtenmodell in einer Stadt wie Basel fördert die peripheren Standorte von VEs.
- Das Fahrtenmodell schafft falsche Anreize, greift in den Bodenmarkt ein und führt zu einer ineffizienten Allokation von Ressourcen. Es gibt bereits Fälle, wo Investoren mehr Land als benötigt erworben haben, damit genügend Fahrten zur Verfügung stehen. Die Folge davon ist ein erhöhter Landverbrauch, der dem Grundsatz der Raumplanung (haushälterischer Umgang mit dem Boden) diametral widerspricht.

Fazit

- *Die rechtlichen Voraussetzungen für ein Fahrtenmodell sind nicht erfüllt.*
- *Die erhoffte Gesamtwirkung wird nicht eintreten, womit das (von Art. 170 BV geforderte) Prinzip der Wirkungseffizienz nicht erfüllt ist.*
- *Die negativen Auswirkungen überwiegen und halten einer integralen Kosten/Nutzen- Analyse nicht stand. Damit ist das (von Art. 5 Abs. 2 BV geforderte) Prinzip der Verhältnismässigkeit nicht erfüllt.*

Aus all diesen Gründen lehnt space.mobilité die Verankerung eines Fahrtenmo-

dells im Rahmen des neuen Richtplans für den Kanton Basel-Stadt entschieden ab.

Antrag

Planungsgrundsätze

Streichung des Fahrtenmodells im zweiten Aufzählungspunkt: (... Bebauungspläne mit Fahrtenmodell (Fahrtenbeschränkungen) zeigen u. a. auf, wie ..

55. Handelskammer beider Basel
Planungsgrundsätze / Planungsanweisung
S. zuvor, Ziff. 47 / 3. Teil.
„Wohngebiete nicht mit grösserem zusätzlichem motorisiertem Individualverkehr belasten. *Bebauungspläne mit Fahrtenmodell (Fahrtenbeschränkungen) zeigen... - Anpassung des Bau – und Planungsgesetzes...*“

Fahrtenmodelle werden seitens der Wirtschaft abgelehnt. Zudem ist der Richtplan das falsche Instrument, um solche Massnahmen behördenverbindlich festzulegen. Die Ankündigung der Anpassung des Bau- und Planungsgesetzes ist zu streichen, weil es sich wirklich nicht um eine raumwirksame Tätigkeit handelt, die durch Planungsgrundsätze koordiniert werden müsste.

56. IGG / NQV Gundeldingen
Ungenügend und nicht bundeskonform sind die Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen (z.B. Einkaufszentren) geregelt. Gemäss „Verkehrsintensive Einrichtungen im Kantonalen Richtplan“ (BAFU, ARE 2006) müssen verkehrsintensive Einrichtungen aufgrund von ausreichend präzisen Kriterien im kantonalen Richtplan abschliessend festgelegt werden und mit der Luftreinhaltung abgestimmt sein. Zudem muss eine Festlegung des Nutzungspotentials erfolgen. Eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist dabei Voraussetzung. Mit dem aktuellen Richtplanentwurf wird es möglich, praktisch auf dem gesamten Kantonsgebiet verkehrsintensive Einrichtungen zu erstellen. Dies ist eine Aushebelung der planerischen Verantwortung. Völlig fehlt auch eine Abstimmung mit der Luftreinhaltung. Bezüglich der Luftreinhaltung gilt nicht Freiwilligkeit bei der Einhaltung der Luftgrenzwerte (etwa mit Fahrtenmodellen), sondern eine gesetzliche Pflicht.
- S. zuvor, Ziff. 47 / 3. Teil.

Kritisieren, dass Basel-Stadt die Grenze für verkehrsintensive Einrichtung erst bei 2000 Fahrten (2000 Hin- und 2000 Rückfahrten) ansetzt. Dies stellt das höchste Niveau der Schweiz dar. Angesichts der städtischen Situation, in der jede verkehrsintensive Einrichtung eine Zusatzbelastung für Wohngebiete mit sich bringt, bestehen wir auf 750 Fahrten.

Zudem fehlt uns im Richtplan das klare Bekenntnis des Kantons zum ‚Einkaufszentrum‘ Innerstadt und zu den dezentralen Einkaufs- und Gewerbestrukturen (IGG) / Einkaufsstrukturen (NQV) in den Quartieren, obwohl dies gerade eine spezielle Qualität der lebendigen Quartiere wie dem Gundeli ist.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	
		<p><i>Antrag:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Mögliche Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen sind mit ihrem Nutzungspotential verbindlich im Richtplan festzulegen. - Die Standortevaluation erfolgt aufgrund definierter und transparenter Kriterien (inkl. Sanierung Luftgrenzwertüberschreitungen innert 5 Jahren) - Einrichtungen, die mehr als 750 Fahrten pro Tag (je 750 hin und zurück) generieren, gelten als verkehrsintensiv. - Die Innerstadt und die Quartiere werden als Einkaufs- und Gewerberäume (IGG) / als Einkaufsräume (NQV) gestärkt. 	
57.	IGÖV	Kap. AM: Wir erachten es für dringend, dass Gebiete mit sehr guter öV-Erschliessung bezeichnet werden, wo Nutzungen mit intensivem Publikumsverkehr angesiedelt werden sollen. Dies gibt auch Investoren Leitlinien und Sicherheit.	S. zuvor, Ziff. 47 / 3. Teil.
58.	Manor	<p>Der vorgeschlagene Richtplan enthält weit reichende Anforderungen an einen Bebauungsplan. So wird insbesondere eine Fahrtenbeschränkung (Fahrtenmodell) verlangt.</p> <p>Manor stellt sich aus folgenden Gründen gegen die Integration von Fahrtenmodellen in einen Richtplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grundsätzlich gibt es keine Erfahrungen über die langfristige Wirksamkeit von Fahrtenmodellen. - Fahrtenmodelle widersprechen dem Grundrecht auf Eigentumsgarantie und Wirtschaftsfreiheit. - Fahrtenmodelle sind wettbewerbsverzerrend, da sie lediglich verkehrsintensive Nutzungen betreffen. - Fahrtenmodelle betreffen nicht die Verursacher (Autofahrer), sondern den Betreiber von verkehrsintensiven Anlagen. - Der wirtschaftliche Erfolg von Einkaufszentren und Fachmärkten wird bestraft, da die Beschränkung von Autofahrten einer Limitierung der Anzahl Kunden entspricht. - Die Kunden lassen sich durch Fahrtenmodelle vom Einkaufen mit dem Auto nicht abbringen. Sie sind jedoch bereit längere Anfahrtswege für ein mit dem Auto einfaches Einkaufen auf sich zu nehmen, was unerwünschte Verkehrsverlagerungen mit sich zieht. - Es besteht eine Rechtsunsicherheit im Falle einer tatsächlichen Überschreitung der Anzahl Fahrten. 	S. zuvor, Ziff. 47 / 3. Teil.
59.	Solothurn, Kanton	Der Verzicht auf eine Standortfestlegung von verkehrsintensiven Einrichtungen scheint auf Grund der knappen Platzverhältnisse und der schwierig zu prognostizierenden Entwicklung sinnvoll. Die im Richtplan festgesetzten Standortkriterien	S. zuvor, Ziff. 47 / 3. Teil.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

entsprechen etwa jenen des Kantons Solothurn. Die Definition von 2000 täglichen Fahrten für verkehrsintensive Einrichtungen liegt etwas höher als die 1500 Fahrten im Kanton Solothurn.

60. TCS Die stipulierte Einführung von Fahrtenbeschränkungen für verkehrsintensive Einrichtungen ist nicht akzeptabel und wettbewerbsverzerrend. Eine Limitierung von zulässigen Fahrten kommt letztlich einer Limitierung der Kundenanzahl gleich. Abgesehen davon, dass Fahrtenmodelle das verfassungsmässig geschützte Grundrecht auf Eigentum und Wirtschaftsfreiheit tangiert und insofern keine rechtliche Grundlage für eine solch diskriminierende Massnahme gegeben ist. S. zuvor, Ziff. 47 / 3. Teil.
61. VCS
- Wir lehnen die hier vorgeschlagene Regelung (Definition, Rahmenbedingungen, fehlende Standortbezeichnung) zu den Einkaufszentren (nachstehend EKZ), Fachmärkten und Freizeiteinrichtungen (nachstehend verkehrsintensive Einrichtungen VE) als absolut ungenügend, nicht bundeskonform und den hier festgehaltenen Strategischen Entscheiden widersprechend ab.
 - Betreffend EKZ und Fachmärkten können wir nicht nachvollziehen, inwiefern hier die Strategie ST 5 zur Anwendung kommt.
 - Die 4000 täglichen Fahrten (2000 Hin- + 2000 Rückfahrten) als Definition für VE sind schweizweit absolut unüblich (nur noch BL, s. Tabelle unten). Ein Vergleich mit den neuen Richtplänen AG und SO zeigt, dass bereits VEs mit deutlich geringerer Fahrtenzahl erhebliche räumliche und Umweltauswirkungen erzeugen. Gemäss untenstehender Zusammenstellung fordern wir eine Korrektur der Definition: VE = über 1500 PW-Fahrten (750 Hin- + 750 Rückfahrten) an mehr als 100 Tagen im Jahr. S. zuvor, Ziff. 47 / 3. Teil.

Zusammenstellung Schwellenwerte für VE (bzw. PE) in verschiedenen Kantonen.

Kanton	Rechtsdokument	Schwellenwerte
Aargau	Richtlinie zur Ermittlung des Angebots an Parkfeldern für Personenwagen bei verkehrsintensiven Nutzungen	- Vereinfachtes Verfahren für VE mit weniger als 150 Parkfeldern und 500 Fahrten pro Tag - Detailliertes Verfahren gemäss VSS-Norm 640 281, wenn 150 Parkfelder und 500 Fahrten pro Tag überschritten werden
Solothurn	Kant. Richtplan	PE = mehr als 1500 tägliche PW-Fahrten
Uri	Weisung zu verkehrsintensiven Einrichtungen	- 80 Parkplätze - Mehr als 1500 Fahrten an mehr als 100 Tagen pro Jahr

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Schwyz	Weisung zu verkehrintensiven Einrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> - Einrichtungen mit räumlich oder erschliessungstechnisch zusammenhängenden Anlagen, welche zusammen die Werte [300 Parkplätze, 5000 m2 Ladenfläche] übertreffen - Einrichtungen, welche an hundert Tagen pro Jahr mehr als 1500 Fahrten erzeugen
--------	--	--

- Der zentrale Standort ist das wichtigste Kriterium für umweltverträgliche VEs. Im Siedlungszentrum ist eine PE optimal mit dem bestehenden ÖV, per Velo und zu Fuss erreichbar (Beispiel Migros Marktgasse Bern: zu 100% mit ÖV und Langsamverkehr erschlossen, OPP). Mit dem Kriterium eines leistungsfähigen Strassenanschlusses wird ausgerechnet der optimalste Standort ausgeschlossen und neue ÖV-Erschliessungen werden nötig. Die Gütebezeichnung der Erschliessung mit ÖV und dem Langsamverkehr ist ungenügend: beide müssen u.E. sehr gut sein. Ohne genauere Umschreibung und damit äusserst vage bleibt auch, was darunter zu verstehen ist, wenn PEs Wohngebiete „nicht mit grösserem zusätzlichem“ MIV belasten „sollten“.
- Wir erwarten, dass der neue Richtplan die geeigneten Standorte für VEs inklusive Nutzungspotenzial in Abstimmung mit dem Massnahmenplan Luftreinhaltung örtlich festlegt.

Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen ändern und ergänzen:

„1. Als Einkaufszentren (...), die mehr als 1500 PW-Fahrten (750 Hin- + 750 Rückfahrten) an über 100 Tagen im Jahr erzeugen.“

„2. Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen ~~sollen im Einzugsgebiet von Anschlüssen an Hochleistungs- und Hauptverkehrsachsen~~ sind auf sehr gut mit dem öffentlichen und dem Langsamverkehr (sichere, direkte Wege) erschlossene Gebiete an zentraler Lage zu beschränken. Die Standortwahl muss in Abstimmung mit dem Massnahmenplan Luftreinhaltung erfolgen. Wohngebiete dürfen nicht mit zusätzlichem MIV belastet werden. ~~Bebauungspläne mit Fahrtenmodell (Fahrtenbeschränkungen) zeigen u.a. auf, wie die Einrichtungen mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Um einen hohen Anteil des umweltschonenden Kundenverkehrs (ÖV und LV) zu erreichen, werden die Parkplätze lenkungswirksam bewirtschaftet. Das Fahrtenpotenzial der Parkplätze wird mit einem Fahrtenmodell beschränkt.“~~

62.

Verkehrsliga
beider Basel

In den letzten Jahren – so wird korrekterweise eingangs dieses Kapitels festgehalten – sind grossflächige Einkaufszentren und Fachmärkte an der städtischen Peripherie entstanden. Und weiter: Die Entwicklung in diesem Bereich sei sehr dynamisch. Bedauerlicherweise wird aber auch hier nicht eine Strategie favorisiert, welche auf Bedürfnisbefriedigung ausgerichtet ist, also das mit solchen Einrichtungen verbun-

S. zuvor, Ziff. 47 / 3. Teil.

dene Verkehrsvolumen – insbesondere im Motiv – zu bewältigen versucht, sondern stattdessen mittels Fahrtenmodell die Kundennachfrage lenken will.

Dabei bleiben allerdings wesentliche Fakten unberücksichtigt:

- Aus welchen Beweggründen auch immer: Das Auto ist und bleibt für eine grosse Mehrheit der Kunden unentbehrlich und ist daher in 85 bis 90% aller Fälle das Einkaufs-Verkehrsmittel der ersten Wahl.
- Weil es primär um Warentransport geht, vermag auch ein bestens ausgebautes ÖV den Motorisierungsgrad der Kunden nicht wesentlich zu beeinflussen.
- Ein Fahrtenmodell ist ein umwelt- und verkehrspolitischer Eingriff ins Verkehrsgeschehen, der primär Ausweichverkehr mit sich bringt und deshalb nicht den anvisierten Umweltnutzen mit sich bringt. Weil das Auto fürs Einkaufen nämlich das zeitsparendste und praktischste Verkehrsmittel ist, wird vielmehr das nächste (weiter entfernte) Einkaufszentrum angefahren, welches die Kundschaft mit offenen Armen empfängt.

Forderung

Für die Verkehrsliga beider Basel stellt das propagierte Fahrtenmodell nicht nur einen unhaltbaren Eingriff in die freie Marktwirtschaft, sondern vor allem auch ein umweltpolitischer Unsinn dar.

Sie fordert deshalb dazu auf, die entsprechenden Bestimmungen (Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen) anzupassen.

- | | | | |
|-----|----------------------|--|-------------------------------|
| 63. | Weil am Rhein, Stadt | Unter dem Stichwort Einkaufsstadt fehlt aus Sicht der Stadt Weil am Rhein eine Aussage zum „Stückiareal“. | S. zuvor, Ziff. 47 / 3. Teil. |
| 64. | WWF | <p>Ungenügend und nicht bundeskonform sind die Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen (z. B. Einkaufszentren) geregelt. Gemäss „Verkehrsintensive Einrichtungen im Kantonalen Richtplan“ (BAFU, ARE 2006) müssen verkehrsintensive Einrichtungen aufgrund von ausreichend präzisen Kriterien im kantonalen Richtplan abschliessend festgelegt werden und mit der Luftreinhaltung abgestimmt sein. Zudem muss eine Festlegung des Nutzungspotentials erfolgen. Eine optimale Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist dabei Voraussetzung.</p> <p>Basel-Stadt wählt dagegen ein Alternativszenario, mit dem nicht Standorte, sondern Kriterien für mögliche Standorte definiert werden. Die Sollen-Kriterien im Richtplan sind jedoch völlig unverbindlich. Zudem müssen gemäss ARE-Praxis – falls keine Festlegung erfolgt – mit einer Negativplanung mindestens diejenigen Gebiete festgesetzt werden, welche für verkehrsintensive Einrichtungen nicht geeignet sind. (Vgl. Prüfungsbericht ARE, OW, 2008) Auch dies wird im Richtplan nicht vorgenommen. Mit dem aktuellen Richtplanentwurf wird es möglich, praktisch auf dem gesamten Kantonsgebiet verkehrsintensive Einrichtungen zu erstellen. Dies ist eine Aushebelung der planerischen Verantwortung.</p> | S. zuvor, Ziff. 47 / 3. Teil. |

Völlig fehlt auch eine Abstimmung mit der Luftreinhaltung. Bezüglich der Luftreinhaltung gilt nicht Freiwilligkeit bei der Einhaltung der Luftgrenzwerte (etwa mit Fahrtenmodellen), sondern eine gesetzliche Pflicht. Falls die Grenzwerte der Luftreinhaltungsverordnung bei publikumsintensiven Einrichtungen bzw. deren Zufahrachsen überschritten werden, sind Teilmassnahmenpläne vorzulegen, die aufzeigen, wie die gesetzlichen Grenzwerte innert fünf Jahren erreicht werden können. (Art. 31 ff. LRV) Überlegungen dazu müssen Bestandteil einer Standortevaluation sein. Es benötigt „eine Koordination der kantonalen Luftreinhalt-Massnahmenplanung mit der kantonalen Richtplanung. Ziel der Koordination ist es, mit Massnahmen der Raumplanung und der Luftreinhaltung raumplanerische Standortfestlegungen ohne Überschreitungen der zulässigen Belastung in Bezug auf Luft und Lärm zu treffen.“ (Prüfungsbericht ARE, SZ, 2004)

Weiter müssen wir kritisieren, dass Basel-Stadt – offenbar im Gefolge von Basel-land – die Grenze für verkehrsintensive Einrichtung erst bei 2000 Fahrten (2000 Hin- und 2000 Rückfahrten) ansetzt. Dies stellt das höchste Niveau der Schweiz dar. Angesichts der städtischen Situation, in der jede verkehrsintensive Einrichtung eine Zusatzbelastung für Wohngebiete mit sich bringt, beharren wir auf 750 Fahrten.

Wir beantragen:

- Mögliche Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen sind abschliessend mit ihrem Nutzungspotential im Richtplan festzusetzen.
- Die Standortevaluation erfolgt aufgrund definierter und transparenter Kriterien (inkl. Sanierung Luftgrenzwertüberschreitungen innert 5 Jahren)
- Einrichtungen, die mehr als 750 Fahrten pro Tag (je 750 hin und zurück) generieren, gelten als verkehrsintensiv.
- Die Innerstadt und die Quartierzentren werden als Einkaufsräume gestärkt.

S3.2 Freizeit- und Sportgebiet St. Jakob

- | | | | |
|-----|--------------------------|---|-----------------------------|
| 65. | Basel-Landschaft, Kanton | Die Aussagen zum grenzüberschreitenden Freizeit- und Sportgebiet sind gut mit den Aussagen im KRIP koordiniert. Die gute Erreichbarkeit des Freizeit- und Sportgebiets St. Jakob mit dem ÖV ist auch für den Kanton Basel-Landschaft von grosser Bedeutung. Eine partnerschaftliche Weiterentwicklung des Angebots wird von unserer Seite her unterstützt (vgl. dazu auch unsere Bemerkungen zu Objektblatt M 1.2). | Z. K. genommen. |
| | | Gemäss Rauminventar umfasst die St. Jakobshalle 9000 Sitzplätze und nicht nur 7000 (S. 67, 1. Absatz), wie im Richtplanentwurf umschrieben. | Z. K. genommen. Korrigiert. |
| 66. | CMS | Mit dem Bestreben das Gebiet St. Jakob als Sportgebiet zu stützen, erklären wir uns einverstanden. | Z. K. genommen. |

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<i>Wir erachten allerdings die Anbindung des Gebietes St. Jakob an das Naherholungsgebiet Brüglinger Ebene (und weiter in den Dreispitz) für den Langsamverkehr als unbefriedigend. Die Absicht, diese Verbindung zu verbessern bzw. zu schaffen, ist in der Richtplankarte einzutragen.</i>	Nicht berücksichtigt. Auf einen exterritorialen Eintrag für eine LV-Verbindung im kantonalen Richtplan BS muss verzichtet werden.
67.	IGG / NQV Gundeldingen	Das Gebiet St. Jakob wird im Baselbieter Richtplanentwurf als zukünftiger Standort für publikumsintensive Einrichtungen bezeichnet. Auch der städtische Richtplanentwurf taxiert die bestehenden Anlagen als „verkehrsintensive Einrichtungen“ (S. 67). Dies bedingt einen optimalen Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Es bestehen jedoch bereits heute grosse Verkehrsprobleme, von denen auch die umliegenden Wohnquartiere bis hinauf ins Gundeli betroffen sind. Es besteht vor allem im regionalen und überregionalen Bereich ein Nachholbedarf beim öV-Anschluss. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs für das Gebiet St. Jakob ist deshalb in Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft vordringlich anzugehen. Das Gebiet ist mit einer direkten Tramlinie an den Bahnhof SBB anzuschliessen, die Verbindung zum Dreispitz ist auszubauen. Der Einbezug ins S-Bahn-Netz ist voranzutreiben.	Nicht berücksichtigt. Betriebliche Probleme des Verkehrs während einiger Grossveranstaltungen können nicht Thema des kantonalen Richtplans sein. Bezüglich ÖV: Es handelt sich um vorwiegend betriebliche Fragen.
68.	Ökostadt Basel	Sichere und gut markierte Velowege für Schüler zu ihren Sportanlagen fehlen vor allem in der Verbindung Bahnhofplatz – St.Jakob und Gundeli – St.Jakob.	Siehe M 3.2 d) / d) Fuss- und Veloverbindung Bahnhof Ost Wichtige Achse zwischen Bahnhof SBB und Münchensteinerbrücke entlang dem Peter Merian- und dem Jakob Burckhardt-Haus; verbessert die Verbindungen Richtung St. Jakob und Münchenstein.
69.	SBB	Das Areal St. Jakob grenzt an Bahnareal. Die angrenzenden Grundeigentümer sind rechtzeitig in die Planungsschritte miteinzubeziehen.	Z. K. genommen.
70.	TCS	Die Auflage, dass Nutzungen des Freizeit- und Sportgebiets St. Jakob nur noch zugelassen werden können, «wenn diese kein zusätzliches Verkehrsaufkommen an motorisiertem Individualverkehr erzeugen.», ist unrealistisch und in ihrer Absolutheit weder umsetzbar noch akzeptabel. Vielmehr bedarf es der Ausdehnung von Parkflächen und eines sinnvollen Verkehrsleitsystems. Insofern kann sich die Optimierung der verkehrlichen Anbindung nicht nur auf den ÖV beschränken, sondern muss den MotIV vollumfänglich einschliessen (siehe Planungsgrundsätze, Planungsanweisungen).	Nicht berücksichtigt. Die Infrastruktur an Strassen, Parkplätzen etc. kann nicht auf seltene Grossveranstaltungen ausgerichtet werden. Die Erfahrung zeigt, dass bei attraktiven Angeboten (Sport, Fasnacht etc.) die Anzahl der Besucher trotz nicht „bedarfsgerechter“ Parkplatzzahl immer sehr hoch ist.
71.	VCS	<ul style="list-style-type: none"> - Wir unterstützen den Grundsatz, im Freizeit- und Sportgebiet St. Jakob künftige Nutzungen nur zuzulassen, wenn sie keinen zusätzlichen MIV erzeugen. - U.E. ist bereits das aktuelle Verkehrsaufkommen hauptsächlich auf den öffent- 	

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>lichen Verkehr umzulenken. Entsprechend unseren Forderungen zu den VEs, ist lokal, regional und überregional eine sehr gute ÖV- -Erschliessung sicher zu stellen. Gleiches gilt für den Langsamverkehr, denn die HPM (human powered mobility) drängt sich bei der Erschliessung eines Sportgebietes geradezu auf.</p> <p><i>Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen ergänzen:</i></p> <p>„1. Der Kanton Basel-Stadt (...) zu einem attraktiven, vorwiegend mit dem ÖV <u>und dem Langsamverkehr sehr gut erschlossenen</u> Sportzentrum von nationaler Bedeutung aufwertet (...).“</p> <p>„2. Die verkehrliche Anbindung ist (...) zu optimieren, <u>wobei ÖV und Langsamverkehr prioritär sind und den Hauptanteil des Verkehrs bewältigen sollen.</u></p> <p>„NEU 3. <u>Künftige Nutzungen sollen nur zugelassen werden, wenn diese kein zusätzliches Verkehrsaufkommen an MIV erzeugen.</u>“</p>	<p>Auch der ÖV hat bei Spitzen Probleme, den Verkehr zu bewältigen, weshalb auch für den LV Verbesserungen notwendig sind.</p> <p>Berücksichtigt.</p> <p>Berücksichtigt.</p> <p>Nicht berücksichtigt. Wird durch den ergänzten Punkt 2 erfasst.</p>
72.	Verkehrsliga beider Basel	<p>Einmal mehr ist die Analyse, wonach sich das Verkehrs- und Parkierungsproblem «mit der Inbetriebnahme der Sportanlagen St. Jakob-Park und St. Jakob-Arena sowie mit der Zunahme an Veranstaltungen» verschärft habe, korrekt. Inakzeptabel und weltfremd bezeichnet muss hingegen die einmal mehr auf Verdrängung statt auf Bewältigung basierende Vorgabe, wonach künftige Nutzungen nur dann zugelassen werden sollen, wenn sie kein zusätzliches Aufkommen an MotIV erzeugen. Mit diesem Prinzip lassen sich keine Probleme lösen – schon gar nicht die seit langem absehbaren bzw. bekannten. Im Gegenteil: Die offensichtlichen Unterlassungs-Sünden der Vergangenheit mit der inexistenten Verkehrs- und Parking-Planung im Gebiet St. Jakob haben die alten Probleme nicht gelöst, sondern einerseits nur verschärft und andererseits eine Vielzahl neuer Probleme geschaffen.</p> <p><i>Forderung</i></p> <p>Die Verkehrs- und Parkier-Problematik im Gebiet St. Jakob besteht seit Jahrzehnten. Die bisher verfolgte Verdrängungsstrategie hat nachweislich nicht zum erwünschten Erfolg geführt, sondern die Situation insgesamt nur verschlechtert. Darum ruft die Verkehrsliga beider Basel ihre bereits mehrfach gestellte Forderung in Erinnerung, im Raum St. Jakob möglichst rasch zusätzlichen und punkto Kapazitäten ausreichenden Parkierraum zu realisieren, der zu einer spürbaren Entlastung des Lokalstrassennetzes und der angrenzenden Wohnquartiere führen wird.</p>	<p>Z. K. genommen. Siehe Ausführungen unter Strategie und Mobilität.</p> <p>Die Frage sei erlaubt: Warum sind keine privat finanzierten Parkings gebaut worden?</p> <p>Nicht berücksichtigt. Parkplätze mit schlechter oder auch mittlerer Auslastung sind unwirtschaftlich und stellen eine indirekte Subventionierung des MIV dar.</p>
73.	WWF	<p>Das Gebiet St. Jakob wird im Baselbieter Richtplanentwurf als zukünftiger Standort für publikumsintensive Einrichtungen bezeichnet. Auch der städtische Richtplanentwurf taxiert die bestehenden Anlagen als „verkehrsintensive Einrichtungen“ (S. 67). Dies bedingt einen optimalen Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Es bestehen jedoch bereits heute Verkehrsprobleme, von denen auch die umliegenden Wohnquartiere betroffen sind.</p> <p><i>Wir beantragen:</i></p>	Tramlinien s. Ausführungen unter M3.1 Tram.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<ul style="list-style-type: none"> - Das Gebiet St. Jakob ist mit einer direkten Tramlinie an den Bahnhof SBB anzuschliessen, eine Verbindung zum Dreispitz ist zu evaluieren. Der Einbezug ins S-Bahn-Netz ist voranzutreiben. 	
S4 Siedlungsqualität			
74.	Bund (UVEK; ARE)	<p><i>Siedlungsqualität (Freiraum und Innentadtaufwertung)</i> Das Kapitel Siedlungsqualität, insbesondere die Objektblätter Freiraum und Innentadtaufwertung, sind aus Bundessicht sehr interessant. Dem Thema der Siedlungsqualität ist in den Richtplänen bisher eher wenig Beachtung geschenkt wurden. Sie ist aber gerade im städtischen Gebiet im Rahmen der Siedlungsentwicklung nach Innen ein sehr wichtiger Aspekt. (Rest s. S4.1)</p>	Z. K. genommen.
75.	EVP BS	<p><i>Stadtbild-Reparaturen</i> Sogenannte Korrektionslinien in der Clarastrasse, in der Feldbergstrasse, in der Theaterstrasse und an andern Orten, haben dazu geführt, dass diese Strassenzüge verstümmelte Baufluchten aufweisen und damit an den stecken gebliebenen Wiederaufbau kriegszerstörter Städte erinnern. Im Richtplan fehlen Aussagen darüber, wie dieses Ärgernis zu beseitigen sei. Wir fordern deshalb: <i>die durch die Linienlegung provozierte Ausweitung des Strassenraumes innert eines bestimmten Zeitraumes durchgehend zu realisieren und als Erlebnisraum zu nutzen, was z.B. die Clarastrasse zu einer echten Flaniermeile aufwerten würde.</i> <i>oder aber</i> <i>die entstandenen Baulücken mit Hilfe der öffentlichen Hand zu schliessen und die Baulinien wieder auf die Fassadenfluchten der stehen gebliebenen Häuser zu legen.</i></p>	Nicht berücksichtigt. Nicht Angelegenheit des kantonalen Richtplans, sondern der Nutzungsplanung.
76.	Ruggaber André	<p><i>LICHTIMMISSIONEN</i> Wünschbar ist, im Richtplan die Beleuchtung des öffentlichen Raumes anzusprechen, z.B. indem man die „Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtimmissionen“ des BUWAL (Bestellnummer VU-8010) als Ziel vorsieht.</p> <p>Insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Strassenbeleuchtung ist nicht gezielt genug auf die Strassen gerichtet. Beispiel: die Strassenlampen an der St. Alban-Anlage sind auf Höhe des 3. Stockwerks installiert. Deren Lichtstrahl reicht aber deutlich in die Räume des 5. Stockwerks. Es sollte doch möglich sein, besser gerichtete Lampen zu installieren. - private Beleuchtungen sollten auf den privaten Bereich begrenzt bleiben, Leuchtschilder von Geschäftshäusern, von Kranausleger, etc. sollten nicht ei- 	Nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>nen nächtlichen Lichterwald erzeugen. Beispiele: an der St. Alban-Anlage 23 bin ich dauernd daran „Lichtangriffe“ (im Laufe der Zeit durch UBS, Bank Universal, HELVETIA, Orange, etc.) abzuwehren. Es ist schon vorgekommen, dass Scheinwerfer direkt auf die Fassaden der Nachbarshäuser gerichtet wurden. Zur Zeit ist die HELVETIA-Lichtpollution akut.</p>	
S4.1 Freiraum			
77.	Bund (UVEK; ARE)	<p>Zu bestechen vermögen vor allem die Bezeichnung von Vorzugsgebieten der Entdichtung und die Idee, geeignete Grundstücke aus dem Mehrwertabgabefonds zu erwerben und zu Parkanlagen umzuwandeln.</p> <p><i>Bei den Vorhaben zur Freiraumerweiterung stellt sich die Frage, warum diese nicht wie die Vorzugsgebiete Entdichtung und andere Festlegungen als Beschluss mit Koordinationsstand aufgenommen und nicht in der Karte dargestellt sind.</i></p>	Berücksichtigt. S. neue Einträge in Karte.
78.	BastA!	<p><i>Wir beantragen klarere oder abgeänderte Planungsaussagen:</i></p> <p>Die Stadt Basel benötigt zusätzliche Frei- und Grünflächen von rund dreissig Hektaren, was etwa drei Parkanlagen in der Grösse des Kannenfeldparks entspricht (Freiraumkonzept BS 2004). Im Richtplan wird trotz dieses Mangels kein einziger zusätzlicher Freiraum bezeichnet. Wir beantragen daher, im Richtplan mit Flächenzielen festzusetzen oder orientierend aufzunehmen, wo für die Geltungsdauer des Richtplans zumindest für die Freiraumproblemquartiere Gundeldingen, Matthäus, St. Johann sogenannte Pocketparks oder andere Frei- bzw. Grünflächen geschaffen werden sollen. Dazu dient ja der Richtplan. Eine reine Absichtserklärung genügt nicht. Offensichtlich besteht das Vorhaben, mit Mitteln des Mehrwertabgabefonds Grundstücke zu erwerben und damit Freiflächen zu schaffen. Wir unterstützen dieses Vorgehen, auch wenn die diesbezüglichen Formulierungen noch sehr vage sind. <i>Mögliche Standorte für Freiflächen sollen auf dem Richtplan als Zwischenergebnis aufgenommen werden.</i></p> <p>Für die Bevölkerung nutzbarer Raum findet sich jedoch vor allem auch in den Bereichen Strasse und Allmend (öffentliche Plätze), die ja bereits im Besitz der öffentlichen Hand sind. <i>Im Richtplan sollten deshalb diejenigen Strassen und Plätze bezeichnet werden, welche in einer ersten Phase oberflächlich umgenutzt werden sollen.</i> Spezifisch für das Gundeli ist der Vorschlag <i>eines CentralParkBasel über den Schienen als Vororientierung aufzunehmen.</i></p> <p>Eine wesentliche Aufwertung der Wohnquartiere wird im Übrigen dadurch erreicht, dass der Durchgangsverkehr konsequent auf die Umfahrungsstrassen, d.h. insbesondere auf die Ost-, und Nordtangente sowie auf die Bruderholzstrasse umgelenkt wird. Der Durchgangsverkehr muss konsequent aus den Wohnquartieren verbannt werden.</p>	Nicht berücksichtigt. Nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.
79.	BRB, Bauunternehmer	<p>Unterstützenswert findet der BRB / Gewerbeverband / MMV / VBEI das Ziel des Entdichtens in besonders dicht besiedelten Quartieren. Jedoch ist bei der Entdich-</p>	Zonenvorschriften und gesetzliche Bestimmungen (Bau- und Planungsgesetz), die die Stockwerke festlegen, sind

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
	Region Basel / Gewerbeverband Basel-Stadt / Malermeisterverband Basel-Stadt / Verband Basler Elektro-Installationsfirmen	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. tung von Siedlungsgebiet auf ein Einhergehen mit gleichzeitiger Verdichtung – höhere Stockwerkszahl – zu achten.	Nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Der Richtplan macht Vorgaben an die Nutzungsplanung (u. a. Zonenplanrevision). Im Rahmen der Zonenplanrevision wird die Stockwerkszahl bzw. die richtige Zonenzuweisung der verschiedenen Stadtgebiete thematisiert; dies unter dem Vorzeichen der sowohl die Richt- als auch die Nutzungsplanung durchdringenden Strategie der „Siedlungsentwicklung nach innen“ (in regionaler Sichtweise), die auch Entdichtungen an geeigneten Orten umfasst. (S. Strategie: ST1, insbesondere in Verbindung mit ST 4 und ST5.)
80.	BSLA NWCH	RG Bewegung und Sport: Wie schon bereits erwähnt, hat Basel kurze Fuss- und Velowege. Wichtiger als eine „neue“ Sportpolitik, ist das Garantieren der Durchlässigkeit der Stadt und <i>Steigerung der Attraktivität der Strassenzüge als Bewegungsraum für Fussgänger und Velofahrer.</i>	Nicht berücksichtigt. Nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.
81.	BSLA NWCH	RG Der erste Punkt ist u. E. zu lang: Wir schlagen vor neu als 1. „Die verantwortlichen Instanzen wirken darauf hin, dass ... <i>die Freiraumqualitäten erhöht werden.</i>	Nicht berücksichtigt. Die Vorgabe würde zu unklar.
82.	Bürgergemeinde der Stadt Basel	<i>Frobenstrasse 8/10</i> (Parz. Nr. III 986 ¹ und ²) sowie <i>Neuensteinerstrasse 30</i> (Parz. Nr. IV 1451 ¹): Das Gebiet um diese Liegenschaften herum wird im Richtplan als Vorzugsgebiet Entdichtung ausgewiesen. Davon und von der damit wohl verbundenen Zielsetzung der Aufwertung des gesamten Gundeldinger Quartiers könnten die Liegenschaften der Bürgergemeinde, sofern dabei keine Lasten oder anderen Einschränkungen auf der eigenen Liegenschaft entstehen, ebenfalls profitieren.	Die Bürgergemeinde als Grundeigentümerin wird im Rahmen von eigentümerverbindlichen Planungen angehört und verfügt über alle Rechtsmittel.
83.	CMS	<i>Entdichtung</i> Der Richtplan bezeichnet Gebiete in den Quartieren Gundeldingen, Matthäus und St. Johann als Vorzugsgebiete der Entdichtung. Auf dem Dreispitz sollen entsprechend der Entwicklungsplanung rund 70'000m ² zusätzlicher Frei- und Grünraum entstehen. Gegenüber der heute zulässigen Bebauung bedeutet dies eine markante Entdichtung. <i>Wir erwarten eine Gleichbehandlung aller von der Entdichtung betroffenen Gebiete, so auch für den Dreispitz. Dies betrifft insbesondere die Seite 70, Ziff. 1. beschriebene Unterstützung durch den Mehrwertabgabefonds bei der Schaffung von Pocket Parks.</i>	Nicht berücksichtigt. Die BGF wird um ca. 50% erhöht. Komplementär muss Freiraum geschaffen werden, um zu kompensieren. Vom heutigen Status aus betrachtet, findet nachweislich keine <i>Entdichtung</i> statt, sondern eine <i>Verdichtung</i> . Die Verfahren betreffend Mehrwertabgabefond finden im Rahmen der Projektentwicklung Dreispitz statt und werden, so weit möglich, unterstützt.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
84.	CMS	Dass das St. Johann-Quartier als Vorzugsgebiet der Entdichtung bezeichnet ist nehmen wir gerne zur Kenntnis. <i>Lücken im Wegnetz zu den Grünanlagen bestehen aber nicht nur zum Kannenfeldpark, sondern auch zum St. Johannis-Park (S. 71).</i>	Z. K. genommen.
85.	CVP BS	Die CVP begrüsst eine intensive und nachhaltige Bewegungspolitik. Indoor- und Outdoor-Aktivitäten führen nicht nur zu einer besseren Gesundheit und Fitness, sie fördern auch das friedliche Nebeneinander und die Integration der Migranten.	Z. K. genommen.
86.	FDP BS	<p><i>Entdichtung:</i> Der Richtplan enthält als Zielsetzung die Entdichtung von Stadtteilen, wo die Freiraumversorgung schwach ist. Als Vorzugsgebiete werden Gündelungen, Matthäus und St. Johann bezeichnet. Vor allem hier sollen bei sich bietenden Gelegenheiten, vermutlich bei (Um)Bauvorhaben, Freiräume in Form von sog. Pocketparks errichtet werden, die als kleine öffentliche Grünanlagen den Anwohnern zur Naherholung dienen sollen. Gegen das Vorhaben, einzelne Stadtgebiete zum Zwecke der Aufwertung zu entdichten, ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Allerdings müssen dazu die Voraussetzungen und Grundlagen klar definiert werden: Wann bietet sich die Gelegenheit an? Wer richtet die Pocketparks ein und wie ist deren Unterhalt, Betreuung (Überwachung) gewährleistet, etc.? Nur bei der Definition von klaren Vorgaben kann die Aufwertung des Quartiers gesichert werden und besteht nicht die Gefahr, dass solche Freiräume zu einer Belastung des Quartiers führen. Das Bedürfnis einer Entdichtung sieht die FDP vor allem in den Quartieren Matthäus und St. Johann; hingegen erachten das Gundeli mit den diversen Parks und Grünflächen als genügend durchgrünt und entdichtet.</p> <p><i>Verdichtung:</i> Eine Entdichtung ist nur möglich, wenn gleichzeitig andernorts eine Verdichtung stattfinden kann. Das Bauen in die Höhe muss ermöglicht werden. Wie bereits festgestellt, fehlt im vorliegenden Richtplan die Zielsetzung einer verdichteten Bauweise. Es werden zum Beispiel keine Gebiete als Hochhaus-Zonen bezeichnet. Da der vorliegende Richtplan in vielen Bereichen über blosse Grundsatzregelungen hinausgeht, wäre es durchaus sinnvoll gewesen, auch auf Gebiete hinzuweisen, wo das Bauen in die Höhe vorstellbar ist. Wir ersuchen den Regierungsrat, die Verdichtung analog zur Entdichtung als Zielsetzung in den Richtplan aufzunehmen und gleichzeitig Hinweise auf möglich Stadtgebiet zu geben, wo eine entsprechende Bauweise denkbar wäre.</p>	Z. K. genommen.
87.	Grüne Partei Basel-Stadt	<p>Es ist eindeutig zu definieren, was unter hochwertigem Frei- u. Grünraum und unter Pocketparks zu verstehen ist.</p> <p>Im Rahmen der Planungsgrundsätze ist festzuhalten, dass pro Einwohner in jedem Quartier mind. 6 m² hochwertige Frei-/Grünfläche anzustreben sind. Je nach Anzahl im Quartier befindlicher Arbeitsplätze ist diese Mindestfläche angemessen zu erhöhen.</p>	<p>Es werden nicht nur Pocketparks vorgeschlagen, deren Grösse gewiss bedarfsgerecht sein muss.</p> <p>Nicht berücksichtigt. Die generelle Ausrichtung ohne Mindestzahlen genügt.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		Den Planungsgrundsatz betreffend Familiengärten unterstützen wir und sehen damit unsere Auffassung, wonach Familiengärten in Quartiersnähe einen Faktor guter Wohnqualität darstellen können, bestätigt.	Familiengärten: S. das neue Objektblatt S4.2 Familiengärten.
		Ein weiterer strategischer Entscheid muss dahin gehen, wo möglich öffentlichen Grund, der allein dem MIV zur Verfügung steht (z.B. Parkplätze auf Allmend), für andere Bedürfnisse der Öffentlichkeit umzunutzen.	Nicht berücksichtigt. Nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.
		Ein zentraler Faktor der Siedlungsqualität ist die Begrünung der Allmend. Pflege der bisherigen und Anlage neuer Alleen und weiteren Begrünungen (wie z.B. Glyzinien in der Feldbergstrasse) sind als zusätzlicher strategischer Entscheid aufzunehmen.	Nicht berücksichtigt. Nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.
88.	Grüne Partei Riehen	<i>Familiengärten allgemein</i> Eine Entwicklung der Familiengärten können wir nachvollziehen, wobei wir das angeschlagene Tempo für die nächsten 10-15 als sehr hoch erachten. Wir sehen dabei vor allem Veränderungen Richtung öffentlicher Raum/Freiraum mit Möglichkeiten teilweise Wohnraum schaffen (soll auch späteren Generationen überlassen werden).	S. das neue Objektblatt S4.2 Familiengärten.
89.	Handelskammer beider Basel	Planungsgrundsätze / Planungsanweisung Wir erachten es als problematisch das Gundeldingerquartier, welches durch seine Nähe zum Bahnhof einen sehr attraktiven Standort darstellt, durch Pocket Parks zu entdichten.	Z. K. genommen.
90.	Hauseigentümerverband Basel-Stadt	<i>Entdichtung und Verdichtung</i> Gemäss den Planungsgrundsätzen soll darauf hingewirkt werden, dass bei Erneuerung von bestehenden Bauten und Anlagen und bei der Planung von Neubauten die Freiraumqualitäten erhalten oder, soweit möglich, erhöht werden. Zudem sollen im Stadtgebiet von Basel, speziell aber in den als „Vorzugsgebiete der Entdichtung“ bezeichneten Gebieten, geeignete Grundstücke aus dem Mehrwertabgabefonds erworben und zu Parkanlagen (allenfalls Pocketparks) umgewandelt oder durch andere Massnahmen öffentliche und qualitativ hochwertige Frei- und Grünräume geschaffen werden. Bei den Vorzugsgebieten handelt es sich um Gundeldingen, Matthäus und St. Johann.	Z. K. genommen.
		Zwar wird an diversen Stellen von Verdichtungspotential gesprochen, jedoch ist das Verdichten entgegen dem Entdichten nicht als Ziel formuliert. Das Entdichten, die Schaffung von Freiräumen und die Einrichtung von Pocketparks stehen klar im Vordergrund und werden mit Qualität der Bauweise und Qualität der Wohnnutzung gleichgesetzt.	Verdichtungen sind Thema der Zonenplanrevision. Siehe dazu die Ausführungen verschiedenorts unter Strategie und in S1.1. Hochhäuser s. neues Objektblatt S1.3.

Wir wehren uns gegen diese Entwicklung, soweit aus der Richtplanung zu folgern ist, dass das verdichtete Bauen als Negativum erscheint. Über viele Jahre hinweg wurde die verdichtete Bauweise gefördert und ihr in keiner Weise eine erhöhte Wohn- und Lebensqualität abgesprochen. Es gibt durchaus Gebiete, in welchen eine verdichtete Bauweise im Sinne des Bauens in die Höhe, Sinn macht und deswegen als Zielsetzung in den Richtplan aufzunehmen ist. Wir denken dabei insbesondere an die Gebiete, welche im Richtplan als siedlungsstrukturelle Schwerpunkte an Umsteigeknoten (Bahnhöfe) bezeichnet werden. Das ausgesprochene Ziel ist es, in diesen Gebieten Zentrumsfunktion zu stärken. Ein Mittel dazu wäre das verdichtete Bauen. U.E. wurde es versäumt, an diesen Stellen entsprechende Hinweise in den Richtplan aufzunehmen und die Gebiete um Bahnhof SBB, Badischer Bahnhof und Bahnhof St. Johann als geeignete Standorte für Hochhäuser zu bezeichnen. Uns ist durchaus klar, dass die Definition der Geschosshöhe Sache der Zonenplanung ist. Wie wir allerdings auch festgestellt haben, wurden auch in anderen Bereichen Zielsetzungen in den Richtplan aufgenommen, die eindeutig zonenplanerisch zu bezeichnen sind.

Eine Entdichtung von einzelnen Gebieten wird von uns begrüsst. Sollen heute stark verdichtete Wohngebiete entdichtet werden, so ist dies nicht ohne die entsprechende Entschädigung der betroffenen Hauseigentümer zu erreichen. Die Entschädigungshöhe hat sich dabei an dem Markt sowie an den bisherigen baugesetzlichen Möglichkeiten zu orientieren. Bei den Pocketparks, die sich gemäss unserem Verständnis inmitten von Wohnhäusern befinden, ist eine klare gesetzliche Regelung betreffend Unterhalt, Nutzung und Betrieb vorzusehen. Nur dann wird es gelingen, dass die Pocketparks tatsächlich zu einer Aufwertung des Wohnumfelds beitragen und sich nicht vielmehr zu einer Belastung entwickeln.

- | | | | |
|-----|---------------------------|--|--|
| 91. | IGG / NQV
Gundeldingen | IGG/NQV: Die Stadt Basel benötigt zusätzliche Frei- und Grünflächen von rund dreissig Hektaren, was etwa drei Parkanlagen der Grösse des Kannenfeldparkes entspricht (Freiraumkonzept BS 2004). Im Richtplan wird trotz dieses Mangels, der sicher auch einer der Gründe für die Abwanderung aus der Stadt ist, kein einziger zusätzlicher Freiraum bezeichnet. Es ist nun mit Flächenzielen festzusetzen oder zumindest orientierend aufzunehmen, wo für die Geltungsdauer des Richtplans zumindest für die Freiraumproblemquartiere Gundeldingen, Matthäus, St. Johann sogenannte Pocketparks oder andere Frei- bzw. Grünräume geschaffen werden sollen. Dies hat der Richtplan festzulegen (IGG) / Dazu dient ja der Richtplan (NQV). Eine reine Absichtserklärung genügt nicht. Offensichtlich besteht das Vorhaben, mit Mitteln des Mehrwertabgabefonds Grundstücke zu erwerben und damit Freiflächen zu schaffen. Wir können dieses allerdings noch vage Vorgehen unterstützen. Für die Bevölkerung nutzbarer Raum bietet sich jedoch zuerst im Strassenraum an, der ja bereits im Besitz der öffentlichen Hand ist. Im Richtplan sollten deshalb diejenigen Strassen und Plätze bezeichnet werden, welche in einer ersten Phase oberflächlich umgenutzt werden sollen. Begleitend sind die Errichtung von | S. zuvor, Ziff. 87 / 3. Teil.
Parkraumbewirtschaftung s. Ziff. 8 / 4. Teil. |
|-----|---------------------------|--|--|

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		kompensatorischen Quartierparkings auszuweisen. Die Mittel für die Parkings stammen aus der Zweckbindung der Parkraumbewirtschaftung.	
		<i>IGG: Spezifisch und verbindlich für das Gundeli ist der Vorschlag eines CentralParkBasel über den Schienen als Vororientierung aufzunehmen.</i> <i>NQV: Spezifisch für das Gundeli ist der Vorschlag eines CentralParkBasel über den Schienen als Vororientierung aufzunehmen.</i>	Nicht berücksichtigt. Weiterverfolgung Idee „Central Park“ ist abhängig von Rahmenplanung SBB.
		IGG/NQV: Die Familiengartenareale dürfen nur in Bauzonen umgewandelt werden, wenn dafür in Quartieren mit grosser Dichte oder einem Defizit an Freiraum Ersatzflächen mit Grünanlagen entstehen.	S. das neue Objektblatt S4.2 Familiengärten.
		Eine wesentliche Aufwertung der Wohnquartiere wird im übrigen dadurch erreicht, dass der Durchgangsverkehr (nicht der Einkaufsverkehr)* konsequent auf die Umfahrungsstrassen d.h. insbesondere Ost-, Nordtangente und Bruderholzstrasse umgelenkt wird. * Klammerbemerkung nur IGG	Siehe M2.2 Kantonsstrassen, Verkehrsentlastung Kleinhüningen, und M2.1 Nationalstrassen, A2/Abschnitt 7 Gellert-dreieck.
		zu „Massnahmen / Details“ Seite 71 a1) Die Potentiale rund um den Bahnhof (CentralParkBasel, Freiräume entlang der Meret Oppenheim-Strasse) sind vergessen worden.	Nicht berücksichtigt. Nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.
		Zu beachten ist auch der Teilplan Freiraum des QRP 1986.	Der behördenverbindliche Quartierrichtplan Gundeldingen wird jetzt themenbezogen erwähnt unter S4.1 Freiraum, a1) Gundeldingen und M2.2 Kantonsstrassen; er ist zudem unter AV Anhang Verzeichnisse unter AV2 Grundlagen für die Richtplanung aufgeführt.
		Ein Konzept Pocket Parks ist zu erarbeiten, darin soll festgelegt werden, wie die Schaffung von zusätzlichen Pocket Parks (analog Falkensteinerpark, die Nutzung belegt das gute Konzept!) gefördert werden kann.	Nicht berücksichtigt. Nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.
92.	Mieterinnen- und Mieterverband Basel	Für die Bevölkerung nutzbarer Raum findet sich jedoch vor allem auch in den Bereichen Strasse und Allmend (öffentliche Plätze), die ja bereits im Besitz der öffentlichen Hand sind. <i>Im Richtplan sollten deshalb diejenigen Strassen und Plätze bezeichnet werden, welche in einer ersten Phase oberflächlich umgenutzt werden sollen.</i> Spezifisch für das Gundeli ist der Vorschlag eines „CentralParkBasel“ über den Schienen als Vororientierung aufzunehmen. Eine wesentliche Aufwertung der Wohnquartiere wird im Übrigen dadurch erreicht, dass der Durchgangsverkehr konsequent auf die Umfahrungsstrassen, d.h. insbesondere auf die Ost-, und Nordtangente sowie auf die Bruderholzstrasse umgelenkt wird. <i>Der Durchgangsverkehr muss konsequent aus den Wohnquartieren verbannt werden.</i>	S. zuvor, Ziff. 87 / 3. Teil. Parkraumbewirtschaftung s. Ziff. 8 / 4. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
93.	NQV Oberes Kleinbasel	sollte unter d3) der geplante Badestrand am Schaffhauser Rheinweg erwähnt werden.	Unklar, wo dies stehen sollte.
94.	Ökostadt Basel	<p><i>Uns fehlen klare Angaben, wo die zusätzlich benötigten Frei- und Grünflächen des Freiraumkonzepts BS 04 festgelegt werden sollen.</i></p> <p>Dazu gehören soll dringend der Landhof, der im immer mehr verdichteten Gebiet um die Messe Basel zu einem kindergerechten und grosszügigen Spiel-Raum mit ungeahnten Möglichkeiten gewachsen ist (dank privater Initiative).</p> <p>Es ist sinnvoller, bestehende, gewachsene Grünflächen aufzuwerten und für das ganze Quartier als Spiel- und Freiflächen zur Verfügung zu stellen als mit grossem Aufwand neue Anlagen zu schaffen: Einen so schönen Freiraum wie den Landhof gibt es nirgends in Basel!</p> <p>In kinderreichen Quartieren ist bei Bedarf unkompliziert (mit vereinfachtem Verfahren) eine <i>Spielstrasse auf Zeit</i> zu bewilligen, die bei Nichtbedarf später wieder aufgehoben werden kann.</p> <p><i>In freiraumarmen Quartieren sind dringend Parkplätze auf Allmend in Quartierparkings zu verlegen, damit der gewonnene Platz vom Quartier sinnvoller genutzt werden kann als ev begrünter Spiel- und Aufenthaltsort !</i></p>	S. zuvor, Ziff. 87 / 3. Teil. Parkraumbewirtschaftung s. Ziff. 8 / 4. Teil.
95.	Pro Natura Basel	<p>Die Freiräume spielen nicht nur als ökologische Vernetzungskorridore und Lebensräume von Pflanzen und Tieren eine Rolle, sondern sind ein wichtiger Faktor für die Lebensqualität der Einwohner, was auf S. 69 anerkannt wird. Dies ist auch im ökonomischen Sinn ein Kapital, mit dem sehr verantwortungsvoll umgegangen werden muss. Die vorgeschlagenen fünf neuen Siedlungsgebiete wären hier kontraproduktiv.</p> <p>Wir stimmen allen Aussagen zu.</p>	S. neues Objektblatt S4.2 Familiengärten.
96.	Quartierkoordination Gundeldingen	Familiengartenareale dürfen nur in Bauzonen umgewandelt werden, wenn dafür in Quartieren mit einem Defizit an Freiraum Ersatzflächen mit Grünanlagen entstehen.	S. neues Objektblatt S4.2 Familiengärten.
97.	Quartierkoordination Gundeldingen	<p>Zu „Massnahmen / Details“ Seite 71</p> <p>a1) Gundeldingen</p> <p>Die wichtigen Potentiale im Bereich des Bahnareals des Bahnhofs SBB sind eben-</p>	S. zuvor, Ziff. 8 / 3. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
	gen	falls aufzunehmen. Dies betrifft mögliche Grünanlagen auf einer partiellen Überdeckung der Bahnanlagen (z.B. Projekt <i>CentralParkBasel</i>), die Freiräume entlang der Meret Oppenheim-Strasse sowie eine bessere Vernetzung der Fuss- und Veloverbindungen beidseits des Bahnhofareals. Zu beachten ist auch der Teilplan Freiraum des QRP 1986.	
98.	Schweizerischer Verband für Wohnungswesen SVW	Entsprechend unseren Aussagen zu den „Vorzugsgebieten Entdichtung“ sollten die Planungsgrundsätze /Planungsanweisungen überarbeitet werden.	Nicht berücksichtigt. Entdichtung und Verdichtung sind konzeptionell aufeinander abgestimmt.
99.	Stadtteilsekretariat Kleinbasel	<i>Anliegen:</i> Im ersten Absatz soll vor dem 3. Abschnitt folgender Einschub erfolgen: <u>Dabei ist die Vernetzung von verschiedensten bestehenden und neuen Freiräumen (vom Kleinsten bis zu den Grössten) prioritär zu verwirklichen.</u> <i>Begründung:</i> Durch Vernetzung mit angenehmen Wegen werden Freiraumqualitäten potenziert. (> Siehe auch ST5 und Konzeptkarte 3)	In diesem Detaillierungsgrad nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.
100.	VCS	<ul style="list-style-type: none"> - Wir unterstützen die Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen. Eine hohe Freiraumqualität bietet Naherholung mit wenig Mobilitätsaufwand. - Wir beantragen jedoch, dass bei Neubauten/Neuüberbauungen eine Erhöhung der Freiraumqualitäten zwingend ist. - Wir erachten die vorgeschlagenen Freiräume als ungenügend. Zusätzlich aufzunehmen sind: <i>Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen ändern und ergänzen:</i> „1. Die verantwortlichen Instanzen wirken darauf hin, dass - bei Erneuerungen von bestehenden Bauten und Anlagen und bei der Planung von Neubauten die Freiraumqualitäten erhalten oder, soweit möglich, erhöht werden. - NEU: <u>bei der Planung von Neubauten die Freiraumqualitäten zwingend erhöht werden.</u> - (...).“ 	Nicht berücksichtigt. Der „Zwang“ hat im kantonalen Richtplan nichts verloren. Es geht hier um stadtverträgliche Kombinationen von verschiedenen Nutzungsansprüchen.
101.	WWF	Die Stadt Basel benötigt zusätzliche Frei- und Grünflächen von rund dreissig Hektaren, was etwa drei Parkanlagen der Grösse des Kannenfeldparkes entspricht (Freiraumkonzept BS 2004). Es ist nun mit Flächenzielen zumindest orientierend aufzunehmen, wo für die Geltungsdauer des Richtplans insbesondere für die Freiraumproblemquartiere Gundeldingen, Matthäus, St. Johann sogenannte Pocketparks oder andere Frei- bzw. Grünräume geschaffen werden sollen. Es besteht das Vorhaben, mit Mitteln des Mehrwertabgabefonds Grundstücke zu erwerben und damit Freiflächen zu schaffen. Wir können dieses noch vage Vorgehen unterstützen. Für die Bevölkerung nutzbarer Raum bietet sich jedoch zuerst auf dem Strassenraum an, der ja bereits im Besitz der öffentlichen Hand ist. Im	

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Richtplan sollten deshalb diejenigen Strassen und Plätze bezeichnet werden, welche in einer ersten Phase oberflächlich umgenutzt werden. Begleitend ist die Errichtung von Quartierparkings auszuweisen. Die Mittel dafür stammen aus der Zweckbindung der Parkraumbewirtschaftung.

Wir beantragen:

- Zusätzliche Freiflächen in den Problemquartieren werden als Vororientierung aufgenommen.
- Die aufzuwertenden Zugangsachsen zu den Erholungsgebieten werden mit dem Handlungsbedarf bezeichnet.

- Der Durchgangsverkehr wird konsequent aus den Wohnquartieren auf die Umfahrungsstrassen verlagert.

- Der bestehende Alleenplan wird überarbeitet und in den Richtplan aufgenommen. (Neues Objektblatt)
- Die Vorschläge „CentralParkBasel“ und „Naturpark Allschwiler Weiher“ sind aufzunehmen.
- Naherholungsfreiräume sind auch ausserkantonale und im Ausland zu betrachten. In Koordination mit den Nachbarn werden mögliche Entwicklungen vorbereitet. (Z.B. Bruderholz, Grün 80, Allschwiler Wald und Hardwald, Birs, Mattfeld, Tüllinger Hügel, La Vignette) (Neues Objektblatt)

Nicht berücksichtigt. Die Forderungen entsprechen dem Programm eines kommunalen Richtplans. Der kantonale Richtplan würde durch die Aufnahme dieser - teils berechtigten - kommunalen Anliegen ins Unüberschaubare aufgebläht.

Gemeint ist wohl das Kanalisieren auf den HVS, was ja im Gange ist.

Nicht berücksichtigt. Nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

Nicht berücksichtigt. Nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

Nicht berücksichtigt. Nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

Der übernationale „Landschaftspark Wiese“ mit dem Kerngebiet der Langen Erlen ist für die Erholung im Kanton, für die Natur und die ökologische Vernetzung von zentraler Bedeutung, nicht nur für die Trinkwassergewinnung. Es ist nicht einsichtig, weshalb der „Landschaftspark Wiese“ behördenverbindlich ist, aber nicht im Richtplan mit einem eigenen Objektblatt in allen richtplanrelevanten Details festgesetzt wird. Nach der Annahme der „Wiese-Initiative“ ist der Kanton zudem verpflichtet, das Gebiet für die Erholungsnutzung und die Natur aufzuwerten.

Wir beantragen:

- Der „Landschaftspark Wiese“ wird mit der Vernetzungsachse zum Rhein im Richtplan festgesetzt. (Neues Objektblatt)
- Die räumlichen Konsequenzen aus der „Wiese-Initiative“ werden als Vororientierung aufgenommen.
- Baumfällungen im Landschaftspark sind dem Basler Baumgesetz zu unterstellen.

Teilweise berücksichtigt. Im Zusammenhang mit der Umsetzung der unformulierten Initiative «Zum Schutz der Naturgebiete entlang des Flusslaufs der Wiese als Lebensraum wildlebender Pflanzen und Tiere sowie als Naherholungsraum» bat der Grosse Rat den Regierungsrat, den «Landschaftsrichtplan Landschaftspark Wiese» integral, mit den Entwicklungsabsichten, im kantonalen Richtplan festzusetzen. Obschon eine integrale Übernahme der aus Sicht eines kantonalen Richtplans wesentlichen Inhalte des seit 2001 behördenverbindlichen Teilrichtplans «Landschaftspark Wiese» bereits Tatsache war, werden im Richtplan die Schutzanliegen in diesem Gebiet in ihrer Entwicklungsrichtung jetzt deutlicher herausgehoben (Vermerk in der Strategie und im Objektblatt).

**S4.2 Innenstadt-
aufwertung –
Qualität im Zentrum**

102.

Basel-

Die Basler Innenstadt ist für die gesamte Agglomeration von grosser Bedeutung.

Z. K. genommen. Im Raum Aeschen ist ein weiteres Parking

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
Landschaft, Kanton	Dies nicht nur wegen dem kulturellen Angebot, sondern auch wegen dem Detailhandel. Dieser wird sich aber in der Innenstadt nur dann in hoher Qualität halten können, wenn die Erreichbarkeit der Innenstadt auch für die umliegenden Bewohner attraktiv ist. Hier darf nicht nur einseitig auf einen weiteren ÖV-Ausbau gesetzt werden, sondern es sind auch für den motorisierten Individualverkehr am Rand der Innenstadt genügend Parkierungsmöglichkeiten erforderlich („park and ride“), damit der Detailhandel in der Innenstadt erhalten bzw. gefördert und damit die angestrebte Innenstadtaufwertung erfolgen kann.	geplant. Die Idee von „Park and Ride“ allerdings ist, den MIV bereits weiter ausserhalb an gut erreichbaren ÖV-Haltestellen abzufangen. D.h. für „Park and Ride“ müssten an Haltestellen in der Agglomeration, also v.a. im Kanton Basel-Landschaft, zusätzliche Parkiermöglichkeiten geschaffen werden. Parkraumbewirtschaftung s. auch Ziff. 8 / 4. Teil.	
103.	Bettingen, Gemeinderat	<i>Zentrumsfunktion Bettingen</i> Die Erhaltung sowie Aufwertung der Qualität des Bettinger Dorfzentrums ist im Bericht nicht erwähnt. Der Gemeinderat strebt jedoch an, den Erhalt der historischen Bausubstanz voranzutreiben und den Erhalt der zentrumsbildenden Nutzungen (Integration von Arbeit und Wohnen, Grünräume sowie Raum für Freizeit und Kultur) zu gewährleisten. Die erwünschte Wirkung ist, dass eine anregende Mischung aus Dorfcharakter, Läden und Gastronomie sowie Freizeiteinrichtungen (z.B. Gartenbad) die Attraktivität von Bettingen wesentlich mitbestimmt. Ein Sichern und Aufwerten der Wohnfunktion in Bettingen ist auch für den Kanton Basel-Stadt von Bedeutung, zumal die Anbindung des Langsamverkehrs und das Naherholungsgebiet „St. Chrischona“ allseits geschätzt wird.	Berücksichtigt. Ortszentrum von Bettingen in Objektblatt und Richtplankarte aufgenommen.
104.	BSA, Bund Schweizer Architekten	Die hier formulierten Ziele sind zu wenig ambitiös für das Kerngebiet nicht nur der Stadt Basel, sondern einer postulierten Metropolitanregion mit 900'000 Einwohnern. Mit der Feststellung eines „Kulturzentrums von europäischen Niveau“ ohne die das Zentrum entscheidend stärkenden Massnahmen ist es nicht getan. Mittelfristig prioritär ist die Erschliessung mit der Regio-S-Bahn, die Stärkung der Kultur- und Bildungsinstitutionen (gerade oder trotz der Ablehnung des Hadid-Baus) so wie ein attraktiver Detailhandel.	Z. K. genommen. Im Richtplan muss es bei Feststellungen und den entsprechenden Planungsgrundsätzen bleiben. Die konkrete Ausformulierung der Ziele und der entsprechenden Massnahmen erfolgt im Projekt „Innenstadt – Qualität im Zentrum“.
105.	Bürgergemeinde der Stadt Basel	<i>Beim Letziturm 6 und 8</i> (Parz. Nr. V 3025/500): Von einer im Richtplan für dieses Gebiet geplanten Innenstadtaufwertung (Qualität im Zentrum) kann die vorgenannte Liegenschaft eigentlich auch nur profitieren, solange dadurch der Bürgergemeinde als Eigentümerin nicht irgendwelche Lasten oder Einschränkungen entstehen.	Die Bürgergemeinde als Grundeigentümerin wird im Rahmen von eigentümergebundenen Planungen angehört und verfügt über alle Rechtsmittel.
106.	Grüne Partei Basel-Stadt	Was die <i>Innenstadtaufwertung</i> anbelangt, so gilt die Diagnose eines bedauernden Bedeutungs- u. Funktionsverlustes unseres Erachtens nur bezüglich der Funktion der Innenstadt als Einkaufsort. Unvermindert stark oder gar erstarkt erscheint uns demgegenüber die Funktion als Arbeits- und Ausbildungsort sowie als Ort, wo man die Freizeit verbringt (Restauration, Kino, Anlässe auf öffentlichen Plätzen, Flanieren am Rheinufer).	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>Wir teilen die Auffassung, wonach im öffentlichen Raum gestalterische Verbesserungen möglich sind, durch die auch die Qualität als Einkaufsort verbessert werden kann. Qualitätsverbesserungen (wenn auch nicht im Zusammenhang mit dem Einkaufen) haben die Neugestaltungen von Erasmusplatz und Wettsteinplatz gebracht. Krass misslungen sind demgegenüber die Boulevards, namentlich die Clarastrasse und die Güterstrasse. Dies namentlich, weil den kurzfristigen engstirnigen Anliegen des Gewerbes und Kleinhandels nachgegeben und dadurch auf eine grundlegende Verbesserung des Erscheinungsbildes und der Aufenthaltsqualität verzichtet wurde. Es ist denn auch nicht ersichtlich, inwieweit die Planungsgrundsätze 1 – 3 (Stärkung der Finanzkraft, Zentrumsfunktion u. Funktionsvielfalt der Stadt Basel) etwas zur Innentadtaufwertung beitragen könnten. Wer einkauft, will zu Fuss von Laden zu Laden gehen. Somit ist die Aufenthaltsqualität klar aus der Optik des zu Fuss Gehenden zu verbessern. Dass mit dieser Optik die Nutzung der Innenstadt auch durch den Velo- und den öffentlichen Verkehr durchaus vereinbar ist, zeigen Städte wie Freiburg, Strassburg etc.</p>	<p>Planungsgrundsätze sind hier Ziele, die mit der Innenstadt-aufwertung erreicht werden sollen, nicht Massnahmen. Die konkrete Ausformulierung der Ziele und der entsprechenden Massnahmen erfolgt im Projekt „Innenstadt – Qualität im Zentrum“.</p>
107.	IGG / NQV Gundeldinge n	<p>Es ist nicht nachvollziehbar (IGG) / einsichtig (NQV), weshalb dieses Objektblatt geschaffen wurde, wenn in den Planungsgrundsätzen doch keine relevante Aussage enthalten ist.</p> <p>Wir teilen die Einschätzung im Richtplan, dass die Innerstadt auch durch die peripheren Einkaufszentren einen Bedeutungsverlust erfahren hat, und dass der Unterhalt und die Aufwertung in den letzten Jahrzehnten (!) vernachlässigt wurde. Wir sehen die rasche Umsetzung des Fussgänger-Y und eine Fussgänger-Verbesserung an der Elisabethenstrasse mit Zugang zum Bahnhof, als dringlich an, aber nur als Teil eines Pakets von Massnahmen zur Aufwertung der Innerstadt.</p> <p>Relevant sind bereichs- bzw. nutzungsspezifische (historische Altstadt, Einkaufsstrassen, Kinostrasse, Museumsbereich) Massnahmen etwa bei Raumgestaltung, Bodenbelag, Beleuchtung oder (touristische) Besucherlenkung. In diesem Zusammenhang möchten wir auch darauf hinweisen, dass nicht ein möglicher Mangel an Parkhäusern Grund für den Bedeutungsverlust der Innerstadt ist. Das Parkplatzangebot ist angemessen. Im Raum Aeschen sperren wir uns nicht gegen ein neues Parking, falls dabei kompensatorisch wesentliche Verbesserungen bezüglich Fussgängerzonen und Aufwertungen insbesondere im Bereich der historischen Altstadt erfolgen (z.B. St. Alban-Vorstadt).</p>	S. zuvor. Ziff. 106 / 3. Teil.
108.	Kulturstadt Jetzt	<p>Wir erkennen, dass die Ziele der Planungsgrundsätze für jede Stadt auf der Welt gelten könnten. Die formulierten Details nennen primär gestalterische Massnahmen. U.E. leidet das Stadtzentrum aber v.a. an seiner Eingeengtheit und der beschränkten räumlichen Ausdehnungsmöglichkeiten für Detailhandel, Gastronomie und Kultur. Wünschenswert wären mehr und vielfältigere Angebote. Wir postulieren deshalb, dass auch nutzungsorientierte Aussagen in die Planungsgrundsätze</p>	S. zuvor. Ziff. 106 / 3. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		aufzunehmen sind, welche dann via Zonenplanrevision und flankierende Unterstützungsmassnahmen gefunden werden müssen (z.B. differenzierte Zulässigkeit/Wünschbarkeit von Nutzungen).	
109.	Ökostadt Basel	<i>Innerstadt-Aufwertung</i> ist wünschenswert. Die Gestaltungsmassnahmen dürfen aber <i>nicht in musealen Historizismus</i> führen, teure „Bsetzisteine“ am Spalenberg z.B. sind weder attraktiv noch praktisch (Rutschgefahr bei Regen)...	Z. K. genommen.
110.	Quartierverein „Lääbe in der Inner- stadt“	<i>Qualität im Zentrum</i> Mehr als ein Jahr hat die UVEK über dem gleichnamigen Ratschlag gebrütet und das neue Verkehrsregime Innerstadt als ungenügend und untauglich an die Regierung zurückgewiesen. Die „Leitplanken“ welche die UVEK zu Händen der Regierung ausgearbeitet hat, decken sich weitgehend mit unseren Ideen, die wir schon seit mehr als zehn Jahren propagieren. Bis spätestens Mitte 2009 soll ein neuer Ratschlag der Regierung vorliegen. Ob das Gewerbe den politisch ausgewogenen Ideen der UVEK folgen wird bleibt nur zu hoffen. <i>Fazit: Von einer tatsächlichen Innerstadtaufwertung darf im Richtplan erst gesprochen werden, wenn auch die konkreten politischen und planerischen Lösungen vom Parlament abgesegnet sind und eine echte Chance auf eine speditive Umsetzung gegeben ist. Das kann jedoch noch dauern. Der Begriff „Qualität im Zentrum“ wäre dann eher als eine Zielvorgabe zu verstehen. Der Ist-Zustand hat jedenfalls mit innerstädtischer Qualität wenig zu tun, sondern ist eben der Mangel, den es zu beheben gilt.</i> <i>Dezentralisierung der Zentralität</i> Diese spezielle Wortschöpfung beschreibt zu Recht die konkrete Gefahr eines Bedeutungs- und Funktionsverlustes der Innerstadt durch Auszug des Detailhandels in die Peripherie. Nicht nur aus diesem Grunde sind die 2500 BewohnerInnen der Innerstadt ein bedeutender Faktor für eine nachhaltig lebendige Innerstadt. Die Wohnlichkeit der Innerstadt muss mit allen Mitteln erhalten werden. Die Innerstädte sind nicht einfach nur Partyräume; sie sind und bleiben immer auch noch Wohnräume. <i>Fazit: Wir verurteilen die Idee in der Innerstadt „Wohninseln“ zu schaffen aufs Schärfste. Wir können es uns nicht leisten gewisse Innerstadt-Zonen aufzugeben und gleichzeitig privilegierte Wohnzonen zu schaffen, wo „Leben“ noch möglich ist. In der ganzen Innerstadt muss die Wohnlichkeit gewährleistet bleiben. Mit Koordinationsmassnahmen und verbindlichen Beispielungsplänen müssen die Auswüchse der „Spassgesellschaft“ eingeschränkt werden.</i>	S. zuvor. Ziff. 106 / 3. Teil.
			Abstimmung Wohnen – Nutzung des öffentlichen Raumes wird Thema im Projekt „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ sein.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p><i>Gesamtkonzept für die Gestaltung des öffentlichen Raumes</i></p> <p>Im öffentlichen Raum der Innenstadt besteht gestalterisch dringender Handlungsbedarf, darin sind wir mit den Verfassern des Richtplans einer Meinung. Nur über das „Wie“ scheiden sich die Geister. Das Mitwirkungsverfahren, das in Zusammenhang mit dem Ratschlag „Qualität im Zentrum“ in Aussicht gestellt wird, ist sicher ein geeignetes Instrument zur Lösung der Probleme.</p> <p><i>Fazit: An einem Runden Tisch mit Vertretern des Baudepartementes, des Detailhandels, des Gastgewerbes, der BewohnerInnen, der Denkmalpflege, der Stadtbild-Kommission, der Pro Infirmis etc. sollte nach konsensfähigen Gestaltungslösungen gesucht werden, um in dieser wichtigen Angelegenheit endlich vorwärts zu machen.</i></p>	Das ist im Projekt „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ so vorgesehen.
111.	Solothurn, Kanton	Wir begrüßen, dass die Stärkung der Innenstadt in einem eigenen Objektblatt aufgenommen ist. Für das Ziel: „Förderung einer stadtgerechten Mobilität“ besteht unseres Erachtens Erklärungsbedarf, da dieser Begriff nicht eindeutig Mobilitätsformen zugewiesen werden kann. Wir sind der Meinung, dass aufgrund der kurzen Distanzen insbesondere der Langsamverkehr von Bedeutung ist.	Im einleitenden Text ist ausgeführt, dass es um „gute Erreichbarkeit einerseits, geringe verkehrsbedingte Gefahren und Belastungen andererseits“ geht, die in einen sinnvollen Ausgleich gebracht werden. Es ist bewusst keine Festlegung auf bestimmte Mobilitätsformen vorgenommen worden, wobei die in der Strategie erläuterte Mobilitätsstrategie mit dem hohen Stellenwert für Langsam- und öffentlichen Verkehr auch für die Innenstadt gilt.
112.	Stadtteilsekretariat Kleinbasel	<p><i>Planungsziele (erwünschte Wirkung)</i></p> <p><i>Anliegen:</i> Der 2. Punkt der Planungsziele ist wie folgt zu ergänzen: „Ausdehnung und Verknüpfung der Fussgängerzonen und Velowege, <u>unter Optimierung der Zugänglichkeit für Lieferungen und Erbringen von Dienstleistungen.</u>“</p>	Nicht berücksichtigt. Die Anlieferung in der gesamten Innenstadt ist sichergestellt; eine allfällige Aufhebung der Sperrzeiten aufgrund der mit der Anlieferung verbundenen Belastungen nicht möglich. Wenn das heisst, dass es keine Sperrzeiten für die Anlieferung geben soll (in allen anderen Städten üblich), so kann diese Forderung nicht berücksichtigt werden.
113.	TCS	Die Basler Innenstadt ist nicht nur ein attraktiver Wohn- und Kulturraum, sondern auch Arbeits- und Dienstleistungsort. Als dominierendes Element der Innenstadt wird richtigerweise der Detailhandel deklariert. Der Detailhandel kann heute aber nur funktionieren, wenn entsprechende Verkehrsanbindungen und vor allem ausreichend Parkflächen zur Verfügung stehen. Die absolute Verdrängung des MotIV aus der Innenstadt ist wirtschaftsfeindlich und kontraproduktiv. Gerade der Detailhandel in der Innenstadt braucht auch MotIV-Kunden. Die Förderung «einer stadtgerechten Mobilität» (siehe Planungsgrundsätze/ Planungsanweisung) muss sich also auf alle Verkehrsträger beziehen und kann sich nicht nur auf ÖV und Langsamverkehr beschränken.	Die „stadtgerechte Mobilität“ sucht einen sinnvollen Ausgleich zwischen guter Erreichbarkeit einerseits und möglichst geringen, verkehrsbedingten Gefahren und Belastungen andererseits. Der MIV ist Teil dieses Ausgleichs.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
114.	VCS	<p>Wir unterstützen die Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen. Hohe Priorität sehen wir in der Förderung einer umweltgerechten urbanen Mobilität.</p> <p><i>Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen ergänzen:</i> „2. für die Basler Innenstadt (...) - (...) - Förderung einer stadtgerechten <u>und umweltschonenden</u> Mobilität, wobei LV und ÖV höchste Priorität eingeräumt wird.“</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Im Begriff „stadtgerechte Mobilität“ ist ein sinnvoller Ausgleich zwischen Erreichbarkeit einerseits und Belastungen und Gefahren andererseits enthalten; die Priorisierung einzelner Verkehrsträger ist die Folge dieses Ausgleichs.</p>
115.	Verkehrsliga beider Basel	<p>Zur Frage der Innentstadtaufwertung hat die Verkehrsliga beider Basel bereits im Rahmen der parlamentarischen Behandlung des Ratschlags Nr. 05.0865.01 ausführlich Stellung bezogen.</p> <p>Dennoch sei an dieser Stelle das Grundproblem nochmals festgehalten: Nur alleine mit einem gut ausgebautem ÖV sowie mit attraktivem Angebot für den Langsamverkehr lassen sich die Bedürfnisse der so zahlreich erwünschten Stadtbesucher nicht befriedigen. Denn gerade im überregionalen Verkehr dominiert der MotIV seit Jahrzehnten, weshalb auch für diesen Verkehrsträger eine entsprechende Infrastruktur zur Verfügung zu stellen ist.</p> <p><i>Forderung</i> Die Verkehrsliga beider Basel ist überzeugt davon, dass es für die Verwirklichung eines fussgängerfreundlichen Stadt-Zentrums zwingend einer leistungsfähigen Umfahrung sowie ausreichenden Parkiertraums am Rande der Innenstadt (so wie dies beispielsweise Freiburg i. Br. vorbildlich realisiert hat) bedarf.</p>	<p>S. Ausführungen zu Ziffer 113 / 3. Teil.</p> <p>Cityring mit den entsprechenden Parkings existiert bereits. Im Raum Aeschen ist neues Parking geplant.</p>
116.	WWF	<p>Es ist nicht einsichtig, weshalb dieses Objektblatt geschaffen wurde, wenn in den Planungsgrundsätzen doch keine relevante Aussage enthalten ist. Wir teilen die Einschätzung, dass die Innenstadt durch die peripheren Einkaufszentren einen Bedeutungsverlust erfahren hat und dass der Unterhalt und die Aufwertung vernachlässigt wurde. Wir sehen die Notwendigkeit eines Bündels an Massnahmen.</p> <p>In diesem Zusammenhang möchten wir auch darauf hinweisen, dass nicht ein möglicher Mangel an Parkhäusern Grund für den Bedeutungsverlust der Innenstadt darstellt. Das Parkplatzangebot ist angemessen. Im Raum Aeschen sperren wir uns nicht gegen ein neues Parking, falls dabei kompensatorisch wesentliche Verbesserungen bezüglich Fussgängerzonen und Aufwertungen insbesondere im Bereich der (historischen) Altstadt erfolgen (St. Alban-Vorstadt, ‚Museums-Meile‘).</p> <p><i>Wir beantragen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Fussgänger-Y und eine Fussgänger-Verbesserung mit Zugang zum Bahnhof wird dringlich umgesetzt. - Bereichs- bzw. nutzungsspezifisch (historische Altstadt, Einkaufsstrassen, Kinostrasse, Museumsbereich) werden Massnahmen bei Raumgestaltung, Bodenbelag, Beleuchtung oder (touristische) Besucherlenkung ergriffen. 	<p>S. Ausführungen zu Ziffer 106 / 3. Teil.</p> <p>Nicht berücksichtigt. Konkrete Massnahmen werden im Projekt „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ beschlossen.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
S4.3 «Aktionsraum Rhein»			
117.	Aargau, Kanton	Der Rhein mit seinen Ufern muss als Erholungsraum, als Lebensraum für Flora und Fauna und als Vernetzungskorridor grenzüberschreitend aufgewertet werden.	Berücksichtigt. Die Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen werden wie folgt geändert: 1. Unter Berücksichtigung der Ansprüche der Güterschifffahrt ist das Rheinufer <u>der Rhein mit seinen Ufern</u> als Erholungsgebiet, und als Lebensraum für Flora und Fauna <u>und als Vernetzungskorridor</u> wenn immer möglich <u>grenzüberschreitend</u> zu stärken. 2. Massnahmen der Stadtentwicklung, die der Aufwertung der Rheinufer dienen, sind in Rücksicht auf Wirtschaft und Natur auszuführen 3. Erholungsbezogene Aufwertungen und Revitalisierungen der Rheinufer sollen in gegenseitiger Abstimmung entwickelt werden – unter Gewährleistung der wirtschaftlichen Funktionen des Flussraums.
118.	BastA!	<i>Wir beantragen klarere oder abgeänderte Planungsaussagen:</i> Die Aufwertung der Rheinufer ist unbestritten. Die Planungsgrundsätze beinhalten jedoch keine relevanten Aussagen.	Nicht berücksichtigt. Die Relevanz wird wenig bestritten.
119.	CVP BS / IGG / NQV Gundeldingen	Die Aufwertung der Rheinufer für die Erholung und die natürliche Vernetzung ist un widersprochen. Der Aktionsraum Rhein soll der ganzen städtischen Bevölkerung von Basel für Freizeit und Erholung dienen. Die Infrastruktur (z.B. zum Baden) für Bewohner aus nicht unmittelbar anliegenden Wohngebieten muss ausgebaut werden. CVP BS: Die Rheinwege sind nach Möglichkeit für die Erholung freizugeben und wo sinnvoll und angemessen, von Parkplätzen und vom motorisierten Verkehr zu befreien. Die Rheinuferböschungen sind soweit möglich naturnah zu begrünen. IGG / NQV Gundeldingen: Die Rheinwege sind für die Erholung freizugeben und gesamthaft von Parkplätzen und vom motorisierten Verkehr zu befreien. Die Rheinuferböschungen sind aufzulockern und naturnah zu begrünen.	Die detaillierte Ausformung der Richtplanvorgaben erfolgt in der Nutzungsplanung. Als Kompensationsmassnahme für P-Aeschen denkbar. S. zuvor.
120.	Freiwillige Basler Denkmalpflege	Die von der Regierung propagierte Aufwertung der Rheinufer können wir unterstützen, allerdings müssen wir mit Nachdruck darauf hinweisen, dass der Entscheid des Verwaltungsgerichtes aus dem Jahr 2001 betreffend Rheinuferweg zwischen Wettsteinbrücke und Pfalz respektiert werden muss. Die Freiwillige Basler Denkmalpflege hat seinerzeit gegen den Ausbau des vorhandenen Bermenweges gekämpft und musste dafür dreimal vor Verwaltungsgericht, jedes Mal siegreich. Das oberste Basler Gericht hat festgehalten, dass die heutige Situation zu den bedeu-	Ein Fussweg kann vermutlich architektonisch akzeptabel in

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>tendsten Ansichten der Stadt Basel zählt und für das Stadtbild prägend sei. Jede Veränderung wurde ausdrücklich untersagt. Der Richtplan muss deshalb zwingend korrigiert werden: die Fussgänger- und Veloverbindung zwischen St. Albantal und Schifflande existiert und führt über den Münsterplatz.</p>	<p>diesen empfindlichen Raum eingefügt werden. Verbleibt im Richtplan.</p>
121.	IG Rheinufer	<p>Als Verein, der zum Ziel hat, die hohe Lebensqualität an beiden Rheinufern zu bewahren und zu fördern, möchten wir zum Kapitel S 4 „Siedlungsqualität“ und speziell zu Punkt S 4.3 „Aktionsraum Rhein“ nachfolgende Bemerkungen einbringen: In diesem Kapitel wird der Aktionsraum Rhein nur aus den drei Gesichtspunkten 1. Wirtschafts- und Verkehrsraum, 2. Freiraum und Erholungsraum, 3. Lebensraum für Flora und Fauna definiert. In die Betrachtung ist unbedingt einzubeziehen, dass die beidseitigen Uferzonen Wohn- und Lebensraum hoher Qualität darstellen, dessen Entwicklung ja ein erklärtes Ziel der Regierung ist. Die auf Seite 77 genannten Planungsgrundsätze/Planungsanweisungen sind aus unserer Sicht absolut ungenügend, denn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Rheinufer sind nicht nur Lebensraum für Flora und Fauna, sondern auch für die zahlreichen in Ufernähe wohnenden Menschen. 2. Bei der Aufwertung der Rheinufer ist nicht nur auf Wirtschaft und Natur Rücksicht zu nehmen sondern auch auf die direkt und indirekt betroffenen Anwohner. 3. Die erholungsbezogene Aufwertung der Rheinufer kann nicht nur auf die wirtschaftlichen Funktionen des Flussraumes ausgerichtet werden, sondern muss auch die Bedürfnisse der Bewohner in Ufernähe berücksichtigen. <p>Wir möchten in diesem Zusammenhang daran erinnern, dass die Rheinufer vom Regierungsrat in die Lärmempfindlichkeitsstufe II eingestuft worden sind und dass das Urteil des Bundesgerichts vom 11.10.2004 (Kulturfluss) ausdrücklich darauf hingewiesen hat, „dass die Zuordnung zur ES II (Lärmempfindlichkeitsstufe II) nicht nur im Hinblick auf den Gewerbelärm sondern auch zur Bewahrung der Wohnqualität des Rheinufer vor Veranstaltungslärm erfolgt ist“.</p>	Teilweise berücksichtigt. S. überarbeitete Version.
122.	Neutrale Quartiervereine Basel, Konferenz, Stadtvorstand	Seite 76: „Entwicklungsbedürftig“ ist ebenfalls die Vernetzung der Freiräume auf dem Wasserweg.	Ist impliziert.
123.	NQV Oberes Kleinbasel	Unter Freiraum / Erholungsraum sollte der Badestrand am Schaffhauserrheinweg erwähnt werden. Auch sollte die Vernetzung der Freiräume auf dem Wasserweg gewährleistet werden.	Ist impliziert. Schaffhauserrheinweg wird durch die Ausführungen nicht negiert.
124.	Ökostadt Basel	Wir begrüßen die Öffnung neuer Rheinuferwege und verlangen vor allem im Klybeck-Hafen und am Münsterhügel zwischen Pfalz und Wettsteinbrücke die	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>notwendige Durchlässigkeit. Keine Spezial- und Privatinteressen dürfen an diesen Orten eine einvernehmliche Lösung behindern. Ausserdem unterstützen wir die Planungsgrundsätze, dass die Rheinufer als Lebens- und Vernetzungsraum für Flora und Fauna vorrangig zu stärken sind.</p>	
125.	Pro Natura Basel	Den Schutz der Rheinufer und der am und im Wasser lebenden Pflanzen und Tiere sowie ihre nachhaltige Förderung begrüessen wir sehr.	Z. K. genommen.
126.	Quartierkoor- dination Gundeldin- gen	Es kommt zu wenig zum Ausdruck, dass der Aktionsraum Rhein der ganzen städtischen Bevölkerung von Basel für Freizeit und Erholung dienen muss. Entwicklungsbedürftig ist auch eine Infrastruktur (z.B. zum Baden) für Bewohner aus nicht unmittelbar anliegenden Wohngebieten.	Z. K. genommen.
127.	Stadtteilsek- retariat Klein- basel	<p><i>Anliegen:</i> Der Absatz „Wirtschafts- und Verkehrsraum“ soll wie folgt ergänzt werden: <u>„Zusätzliche Fährdienste zwischen dem Dreiländereck und der Dreiländerbrücke verkürzen die Verbindung des freiflächenmangelnden Kleinbasel mit Erholungsbereichen nördlich von unserem Kanton.“</u></p> <p><i>Begründung:</i> Die anvisierte Brücke zum Zoll ist weder attraktiv (bequem) noch finanzierbar. (Siehe auch unter: S.146/M3.1 und S.149/M3.2)</p>	Betriebliche Massnahme, gehört nicht in Richtplan.
128.	Stadtteilsek- retariat Klein- basel	<p><i>Anliegen:</i> „... In den letzten Jahren wurde ... die Umgebung der Rheinufer aufgewertet; weitere ... stehen an (z.B. Sanierung Kleinbasler Rheinufer). <u>Die Nutzungsplanung soll, inklusive den vorgesehenen Strandanlagen am Schaffhauserrheinweg, partizipativ angegangen werden.</u></p> <p><i>Begründung:</i> Der Einbezug von AnwohnerInnen und lokalen InteressenvertreterInnen ist aus unserer Sicht Voraussetzung für eine optimierte und breit abgestützte Planung und Projektrealisierung.</p>	Nicht berücksichtigt. Diese Vorgabe macht wenig Sinn. Die Planung wird nicht ohne Kooperationen durchgeführt werden. Ist Praxis.
129.	WWF	<p>Es ist nicht einsichtig, weshalb dieses Objektblatt geschaffen wurde, wenn in den Planungsgrundsätzen doch keine relevante Aussage enthalten ist.</p> <p><i>Wir beantragen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Rheinwege sind für die Erholungsnutzung und den Langsamverkehr freizugeben und von Parkplätzen und motorisiertem Verkehr zu befreien. - Die Rheinuferböschungen sind aufzulockern und naturnah zu begrünen. 	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
schutz			
130.	Bund (UVEK; ARE)	<p>In Richtplantext und Richtplanbeschluss wird das Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS) als Planungsgrundlage anerkannt. Mit dem Grundsatz zur Pflege und Erhaltung der typischen Ortsbilder, der Denkmäler und Kulturgüter sowie der historischen Verkehrswege zeigt der Kanton, dass er den rücksichtsvollen Umgang mit ISOS-Objekten und mit Objekten des Inventars der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) zur Sache des Kantons macht. Für die Erreichung der Ziele von ISOS und IVS ist dies sehr wichtig.</p> <p>In den Leitsätzen 13 und 14 und bei verschiedenen Objektblättern zu Siedlungsschwerpunkten sind Stadtentwicklung und Berücksichtigung des historischen Charakters bzw. Beachtung des historischen Gefüges gleichermaßen erwähnt. Bei Widersprüchen wird es Aufgabe der planenden Behörde sein, die jeweiligen Vorgaben im Detail zu analysieren und vor der Entscheidung gegeneinander abzuwägen. Insbesondere sind Konflikte dort zu erwarten, wo im ISOS Gebiete oder Baugruppen mit dem Erhaltungsziel A, d.h. mit der Empfehlung zur integralen Erhaltung, oder Umgebungen mit Schutzziel a ausgeschieden sind. Dies dürfte beispielsweise für den Suchraum "Stadtabschluss Basel Süd" bei Klosterfiechten und bei der geplanten Verlängerung der Tramlinie 8 der Fall sein.</p> <p><i>Vor der Festsetzung von Richtplanvorhaben, die in Konflikt mit dem ISOS stehen, sollte der Kontakt zur kantonalen Fachstelle für Heimatschutz und Denkmalpflege hergestellt werden, um mögliche Lösungen und Massnahmen für die nachgeordnete Planung und Umsetzung abzuklären.</i></p> <p>Die ENHK weist darauf hin, dass dem ISOS bei der Erfüllung delegierter Bundesaufgaben nach Art. 2 des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG), wie Ausnahmegewilligungen für das Bauen ausserhalb der Bauzone, die Erteilung von Rodungsbewilligungen oder Bewilligungen von Mobilfunkanlagen eine spezielle Bedeutung zukommt.</p> <p><i>Die ENHK empfiehlt, im Richtplan einen erläuternden Hinweis auf die in Art. 7 NHG festgelegte Begutachtungspflicht durch die ENHK und/oder die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege EKD sowie auf die durch die kantonale Fachstelle für Heimatschutz und Denkmalpflege vorzunehmende Triage aufzunehmen.</i></p>	<p>Klosterfiechten: Muss sich im gegebenen Fall noch erweisen. Zur Zeit offen.</p> <p>Tramlinie 8: Nicht zutreffend, zudem obsolet (Bund finanziert bereits). Sachlich: ISOS-Ansprüche nicht tangiert (Hafen wird dadurch als Einheit nicht verunstaltet).</p>
			Ist – leicht umformuliert - als Planungsgrundsatz 3 in das Objektblatt S4.5 Ortsbildschutz implementiert.
			Erläuternder Hinweis im Vorspann des Objektblattes S4.5 Ortsbildschutz ist erfolgt.
131.	Freiwillige Basler Denkmalpflege	Wir stellen zwar fest, dass der Richtplan eindeutig festhält, dass das Denkmalschutzgesetz zu respektieren sei, gleichzeitig bezieht er sich bei der Definition des Ortsbildschutzes lediglich auf das wenig aussagekräftige ISOS Inventar. Insbesondere die Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts verdient besseren Schutz. Die staatliche Denkmalpflege hat ausführliche Inventare zu den entsprechenden Quartieren erstellt, diese sollten mindestens in allgemeiner Form im Richtplan Eingang	Nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		finden.	
132.	IGG / NQV Gundeldingen	Der Bezug des Richtplans auf das ISOS-Inventar bleibt wenig aussagekräftig. Der Kanton hat insbesondere bezüglich der profanen Architektur des 20. Jahrhunderts seine Schutzaufgabe verstärkt wahrzunehmen. Aus der Anfangszeit des letzten Jahrhunderts bestehen ausser im Paulus-Quartier kaum mehr zusammenhängende Strassenzüge. Im Gundeldingerquartier bestehen einige hervorragende Ensembles, aber vieles wird nach und nach zerstört und bleibt allenfalls als Fragment erhalten. Die Anstrengungen des Schutzes des historischen Bauerbes müssen im Richtplan Ausdruck finden (IGG) / hat nun im Richtplan Ausdruck zu finden (NQV).	Nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.
133.	WWF	Der Kanton hat insbesondere bezüglich der Architektur des 20. Jahrhunderts seine Schutzaufgabe verstärkt wahrzunehmen. Aus der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts bestehen ausser im Paulus-Quartier kaum mehr zusammenhängende Strassenzüge. <i>Wir beantragen:</i> Der Kanton erstellt ein Schutzkonzept für Bauten des 20. Jahrhunderts.	Nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.
134.	Bund (UVEK; ARE)	<p>Lärmschutz, Luftreinhaltung und Störfallvorsorge</p> <p>Der Bereich Lärmschutz wird im Richtplan abgehandelt, und der Problemdruck wird geschildert. Eindeckungen von trennenden und lärmigen nationalen Infrastrukturen werden angedacht und gegenüber dem Bund vertreten. Die Lärmsanierung Bahn wird nach geltendem Bundesrecht vollzogen. Die SBB weisen darauf hin, dass die im Richtplan angestrebten Überdeckungen von Bahnstrecken, welche in Tiefenlage verlaufen, in der Regel wirtschaftlich nicht tragbar sind und den Interessen der SBB (z.B. Tunnelsicherheit) entgegenlaufen. Die Motivation zu einer Überdeckung müsste ohnehin aus städtebaulicher Sicht (Mehrnutzen) erfolgen und von den Investoren vollumfänglich, d.h. inklusive der dadurch entstehenden Mehraufwendungen für Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen finanziert werden.</p> <p>Auch für die Nationalstrassen liegt seit dem 1.1.2008 die Vollzugskompetenz im Bereich Lärmschutz beim Bund. Hinsichtlich der als Zwischenergebnis aufgenommenen Überdeckungen der Nationalstrasse bei "Gellert" und "Breite" ist anzumerken, dass der Bund bei Lärmschutzmassnahmen nur die Kosten des gesetzlichen Mindestschutzes übernimmt.</p>	Z. K. genommen.
		Bewusst verzichtet hat der Kanton auf das Zuweisen von Gebieten, in denen sich	Zu „Gewerbe“ siehe die zusätzlichen, neuen Ausführungen

**Lärmschutz,
Luftreinhaltung
und Störfallvor-
sorge**

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

das Gewerbe entwickeln soll, was aus Sicht Lärmschutz ebenfalls interessant wäre.

unter Einleitung E 4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans und vorliegend, Ziff. 1 / 3. Teil.

Auch im Zusammenhang mit Lärmschutz und Luftreinhaltung positiv zu bewerten ist das Aktivieren von Bauland auf Kantonsgebiet. Kernstadtnahe Wohnsiedlungen sind vergleichsweise verkehrsarm und werden so unterdurchschnittlich zur Verlärmung des Raumes und zur Luftbelastung beitragen.

Z. K. genommen.

Der Richtplan scheint im Allgemeinen gut mit dem Massnahmenplan Luftreinhaltung koordiniert. Dazu trägt insbesondere auch die wiederholte Anforderung einer guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr und einer guten Erschliessung für den Langsamverkehr für unterschiedlichste Vorhaben des Richtplans bei.

Die Anliegen der Störfallvorsorge finden bei der Strategie und in den Leitsätzen Beachtung und werden im Objektblatt „S4.6 Störfallvorsorge“ behandelt. In einem Grundsatz des Richtplanbeschlusses werden Erkennung, Analyse und Entscheidung von Konflikten zwischen bestehenden Störfallrisiken und neuen Nutzungsplanungen nach einem zwischen den Fachstellen Raumplanung und Störfallvorsorge zu vereinbarenden Verfahren gefordert, was von Bundesseite begrüsst wird. Als methodische Grundlage wird im Richtplan zudem auf die Planungshilfe A-RE/BAFU "Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge" verwiesen, die im Herbst publiziert werden soll.

S4.5 Lärmschutz

- | | | | |
|------|--------------------------|--|--|
| 135. | ACS beider Basel | Keinen Eingang in den Kantonalen Richtplan darf das Thema „Lärm“ im Zusammenhang mit dem Flugverkehr, beziehungsweise dem EuroAirport finden. Das Thema „Lärm“ unterliegt gesetzlichen Vorgaben, die de iure über dem Richtplan stehen. | Nicht berücksichtigt. Der kantonale Richtplan gibt mit seiner Strategie und seinen Planungsgrundätzen und – anweisungen vor, wie behördenverbindlich zu wirken ist. Dabei muss er räumliche Zusammenhänge und Koordinationsbedarfe berücksichtigen und nennen. Auch dort, wo er zweifellos gesetzlichen Vorgaben unterliegt, soll er im Sinne einer Gesamtschau das raumwirksam Wesentliche bezeichnen. |
| 136. | Basel-Landschaft, Kanton | Unseres Erachtens ist der Planungsgrundsatz unter Ziffer 1, wonach durch planerische und ökonomische Instrumente eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs anzustreben ist, beim Lärmschutz falsch angesiedelt. U.E. richtiger wäre es, dies bei der Mobilität einzufügen, geht es doch nur am Rande um den Lärm, primär aber um die Eindämmung des MIV aus anderen Motiven. | Nicht berücksichtigt. Planungsgrundsatz / -anweisung Ziff. 1 beschränkt sich nicht nur auf die Aussage, es sei anzustreben, den MIV zu reduzieren; hier sind die vordringlichsten Anliegen aus Sicht Lärmschutz und unter dem Aspekt der Raumwirksamkeit zusammengefasst. Sowohl die Strategie (ST11 und 12) als auch die Objektblätter der Mobilität und das überarbeitete Objektblatt zu den verkehrsintensiven Einrichtungen (S3.1) verweisen auf die Grenzen (und die Spielräume) für den MIV.
Die Mobilität an sich ist nichts Negatives. Negative Auswirkungen der Mobilität mit dem MIV bestehen aber überwie- |

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
137.	Bürgergemeinde der Stadt Basel	<i>Blochmonterstrasse 17/19</i> (Parz. Nr. III 2339 ⁶): Im Richtplan liegt für das an diese Liegenschaft angrenzende Gebiet der zukünftige Schwerpunkt beim Lärmschutz, Naturschutz (wahrscheinlich betroffen davon die Böschung am Bahngleis) und bei der Beibehaltung und Entwicklung der Korridor-Funktion der bestehenden Eisenbahnlinien. Von Lärm- und Naturschutzmassnahmen kann vorgenannte Liegenschaft wahrscheinlich nur profitieren, auch wenn die Korridorfunktion der bestehenden Eisenbahnlinie beibehalten oder sogar weiter entwickelt würde.	gend auf die Umwelt. Luftverschmutzung, Energieverbrauch, Klimawandel (CO ₂ -Produktion) und Lärm. Mit Ausnahme des Lärms könnten die übrigen Emissionen durch eine verbesserte, geänderte oder sparsamere Technologie weitestgehend eingedämmt werden, ohne dass die Mobilität massiv reduziert werden müsste. Bei den Lärmemissionen ist das damit aber nur marginal möglich. Wahrnehmbare Lärmreduktionen sind praktisch nur über deutliche Reduktionen der Anzahl Fahrten zu erreichen. Darum geht es - sollten die übrigen Emissionen wirkungsvoll eingedämmt werden können - eben Primär "nur" noch um den Lärm. Die Bürgergemeinde als Grundeigentümerin wird im Rahmen von eigentümergeleiteten Planungen angehört und verfügt über alle Rechtsmittel.
138.	Grüne Partei Basel-Stadt	<i>Lärm</i> ist an der Quelle zu vermeiden oder einzudämmen. Soweit dieser durch unmittelbar klimawirksame Verkehrsmittel (MFZ u. Flugzeuge) verursacht wird, ist deren Anteil am Gesamtverkehr ohnehin zu verringern. Auch bei der Bahn ist allerdings die konsequente Lärmvermeidung – durch Optimierung des Rollmaterials – zu verlangen. Wirtschaftliche Nutzung entlang von Bahnlinien und Autobahnen sollen zudem der Lärmdämpfung gegenüber Wohnquartieren dienen.	Ganz im Sinne auch der planenden Instanzen des Kantons Basel-Stadt. Die Optimierung des Rollmaterials, eine wünschbare betriebliche Massnahme, ist nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Wird aber durch die Umsetzung der Lärmsanierung der Bahnen bereits durch den Bund konsequent vorangetrieben. Bis ins Jahr 2009 (im Moment leicht verzögert) soll die Rollmaterialsanierung abgeschlossen sein. Die Lärmschutzmassnahmen (Lärmschutzwände) auf Kantonsgebiet sind voraussichtlich bis 2010 errichtet. Als Beispiel für die Forderung von lärmabschirmenden, lärmunempfindlichen Nutzungen kann der Bebauungsplan Erlenmatt gelten.
139.	Handelskammer beider Basel	Planungsgrundsätze / Planungsanweisung „Planerische und ökonomische Instrumente... - Fluglärm vermieden...“ Dazu gibt es gesetzliche Vorschriften. Eine lenkende Regierung über den Richtplan ist obsolet. „...Lärmintensives Gewerbe...“ Es fehlt die räumliche Festlegung für diese Gebiete.	S. zuvor, Ziff. 136 / 3. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p><i>Fazit</i> Für lärmintensives Gewerbe eignet sich das Gebiet Äusserer St. Johann.</p>	S. zuvor, Ziff. 1 / 3. Teil.
140.	IGG / NQV Gundeldingen	Bezüglich Lärmschutz bestehen die Bundesvorgaben mit den entsprechenden Sanierungsvorschriften. Dies ist auch für den Kanton Basel-Stadt verbindlich. Entsprechend sind die Richtplanaussagen zu definieren.	S. zuvor, Ziff. 137 / 3. Teil.
141.	Kulturstadt Jetzt	Wir begrüßen den Planungsgrundsatz 6, wonach kulturelle Interessen – wir gehen davon aus, dass damit auch die gastrokulturellen Nutzungen gemeint sind – auch an Zentrumsanlagen einen Platz finden sollen. Wenn Zentrumsanlagen hier als Gegensatz zur Peripherie erwähnt sind, so möchten wir darauf hinweisen, dass es im Kanton keine periphere Lage mehr gibt, welche nicht von der Dauerproblematik «Belebung vs. Ruhebedürfnis» betroffen wäre. Der Planungsgrundsatz 6 müsste also nicht nur die Zentrumsanlagen für Gastrokultur nennen, sondern alle städtischen Gebiete.	Nicht berücksichtigt. Es werden auch Stadtgebiete (Gebiete mit vorwiegender Wohnnutzung) benötigt, die vor übermäßigem Lärm durch Events und 24-Stundengastronomie geschützt bleiben.
142.	Kulturstadt Jetzt	Dass dieser Grundsatz über die Nutzungsplanung geregelt werden soll, leuchtet ein (z.B. Anpassung des LESP). Hingegen weisen wir die Formulierung zurück, dass dies auch über die Allmendverwaltung geschehen soll, denn es handelt sich um eine vollziehende Amtsstelle und nicht um ein normierendes Instrument. Wir vermissen hier eine qualitative Aussage, nach welchen Kriterien die Interessenabwägung erfolgen soll – Aufrechterhaltung des Schutzprivilegs für einige wenige Partikulärinteressen oder Förderung der Stadt zu einem belebten und beliebten Aufenthaltsort auch zu späteren Stunden.	Berücksichtigt. „Allmendverwaltung“ wird durch "Allmendgesetzgebung" ersetzt.
143.	Neutrale Quartierver- eine Basel, Konferenz, Stadtvorstand	<p><i>Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen</i></p> <p>1. Als „Massnahme an der Quelle“ soll auch konsequent leises Rollmaterial eingesetzt werden.</p> <p>2. Im Zusammenhang mit baulichen Veränderungen müssen gleichzeitig auch Lärmschutzbauten realisiert werden, so z.B. an der gesamten Strecke der Osttangente.</p>	Lärmschutz entlang der Osttangente s. M2.1 Nationalstrassen, a) Kapazitätserweiterung Osttangente.
144.	NQV Oberes Kleinbasel	Es sollte leises Rollmaterial eingesetzt werden. Im Zusammenhang mit baulichen Veränderungen müssen gleichzeitig auch Lärmschutzbauten realisiert werden so z.B. an der gesamten Strecke der Osttangente.	S. zuvor, Ziff.138 / 3. Teil.
145.	Ökostadt Basel	<p><i>Fluglärm</i></p> <p>Zum Schutz der Wohngebiete in Basel-West verlangen wir dringend, dass das</p>	Es liegt im vorrangigen Interesse von Basel-Stadt, den

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>Nachtflugverbot von 23h – 6h bestehen bleiben muss. Die neuen bodennahen Süd-Anflüge belasten diese Quartiere schon zusätzlich. <i>Es ist sinnlos, Wohnumfeldverbesserungen und bessere Wohnungen für Basel zu planen und zuzulassen, wie gute Wohnlagen wegen Flugimmissionen massiv geschädigt werden und an Attraktivität verlieren !</i> Die Planungsgrundsätze betr. Euroairport sind allzu vage und entsprechen in keiner Weise dem nachhaltigen Energiestandart von Basel ! <i>Wir fordern eine stärkere Einflussnahme seitens der Basler Regierung betreffend der dringend notwendigen Plafonierung des Flugverkehrs! Grenzenloses Wachstum mit grenzenlosen Immissionen schaden dem Wohnstandort Basel mehr als es dem Wirtschaftsstandort nützen kann ...</i></p>	<p>EuroAirport als konkurrenzfähigen Flughafen mit einem nachfragegerechten, auf die Bedürfnisse der Region ausgerichteten Luftverkehrsangebot zu erhalten und weiterzuentwickeln. Zur Lärmproblematik siehe die rektifizierten Ausführungen im Anhang (AM3.2.4 Luftverkehr, EuroAirport).</p>
146.	Pro Natura Basel	<p><i>Massnahmen Begleitung Lärmsanierung Bahn (RPE S. 83)</i> Hier ist insbesondere zu beachten, dass die meisten Bahnareale in Basel wichtige Korridore für Trockenheit und Wärme liebende Tiere sind. Lärmschutzwände dürfen den Lebensraum dieser Tiere und ihre Wanderungsmöglichkeiten nicht beeinträchtigen.</p>	<p>Die geplanten und mittlerweile bewilligten Lärmschutzbauten entlang der Bahnen werden diese Anforderungen erfüllen.</p>
147.	SBB	<p>Der Richtplan wünscht die Erarbeitung von Konzepten zur Überdeckung von Verkehrsträgern insbesondere der Bahnstrecken, welche in Tieflage verlaufen. Wir weisen darauf hin, dass die Lärmsanierung Bahn nach geltendem Bundesrecht vollzogen wird. Überdeckungen von Bahnstrecken sind in der Regel wirtschaftlich nicht tragbar und laufen anderen Interessen der SBB (z.B. Tunnelsicherheit) entgegen. Die Motivation dazu müsste deshalb aus städtebaulicher Sicht (Mehrnutzen) erfolgen und von den Investoren vollumfänglich, das heisst inklusive der dadurch entstehenden Mehraufwendungen für Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen finanziert werden. <i>Antrag: Massnahmen sind im Objektblatt bzw. auf der Gesamtkarte zu streichen.</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Aus Sicht des Kantons stellen die Überdeckungen eine Massnahme dar, mit der der Frei- und Erholungsraum (bei gleichzeitiger Eliminierung des Lärmproblems) in den dichtbesiedelten Gebieten erweitert werden kann. Der Richtplan sagt nichts darüber aus, wer diese Überdeckungen finanzieren muss. Es ist unbestritten, dass mit der bewilligten Lärmsanierung der Bahnen auf Kantonsgebiet die bundesrechtlich verankerte Sanierungspflicht durch die Bahnen erfüllt wird. Das heisst aber nicht, dass der Kanton - prioritär aus anderen Gründen - den Lärmschutz als Nebeneffekt nicht noch weiter z.B. durch Überdeckungen verbessern kann und will und diese Absicht im Richtplan verankert.</p>
148.	Stadtteilsekretariat Kleinbasel	<p><i>Planungsgrundsätze</i> <i>Anliegen 1:</i> Der Planungsgrundsatz 1. soll wie folgt ergänzt werden: „1. Um die Lärmbelastung ... Quelle zu treffen. <u>Neunutzungen dürfen nicht zu einer einseitigen Beeinträchtigung des lokalen Gewerbes führen.</u> ... „ <i>Begründung:</i> Keine Verdrängung des lokalen Gewerbes. <i>Anliegen 2:</i> Der Planungsgrundsatz 5. soll wie folgt ergänzt werden: „Lärmintensives Gewerbe soll in geeigneten Gebieten <u>innerhalb des Kantons</u> einen Standort finden.“</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Konkurrenz belebt. Auch der Richtplan muss die Gewerbefreiheit berücksichtigen.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<i>Begründung:</i> Keine Verdrängung des lokalen Gewerbes auf die Landschaft.	do.
149.	TCS	Die Behauptung, dass die Lärm-Hauptquelle der motorisierte Individualverkehr darstellt, ist falsch und tendenziös. Verschiedene Studien belegen klar, dass auch der ÖV ein grösserer Lärm-Versucher ist. Planerische und ökonomische Instrumente zur einseitigen Reduktion des MotIV sind deshalb strikte abzulehnen. Sie widersprechend einer ausgewogenen Förderung und Verkehrsentwicklung. Schlicht unrealistisch ist die Planvorgabe, dass verkehrsintensive Anlagen mehrheitlich nur durch den öffentlichen Verkehr erreicht werden können. Von isolierten dirigistischen und zum Teil diskriminierenden Massnahmen wie Roadpricing und Fahrtenmodell ist deshalb abzusehen.	Nicht berücksichtigt. Anerkannte Publikationen des Bundesamts für Umwelt (BAFU) widerlegen die Auffassung des TCS (Umwelt Schweiz 2007, Seite 16). Für den Kanton Basel-Stadt treffen die Feststellungen des BAFU noch in vermehrtem Masse zu, nämlich, dass der MIV grösster Lärmverursacher ist. Der Kanton weist über 30 km Strassen mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen durch den MIV auf, an denen rund 30'000 Personen leben (Quelle: http://www.aue.bs.ch/fachbereiche/laerm/laermstrassen.htm). Demgegenüber leben nach der Bahnlärmsanierung (bis 2010) lediglich noch 735 Personen an Bahnstrecken mit übermässigem Lärm und diese werden erst noch uneingeschränkt durch Schallschutzfenster geschützt (Quelle: Umweltbericht beider Basel 2007). Zu verkehrsintensiven Einrichtungen: Siehe das überarbeitete Objektblatt S3.1.
150.	Verkehrsliga beider Basel	«Unterschiedliche Quellen belasten das Siedlungsgebiet des Kantons Basel-Stadt mit Lärm», wird im einleitenden Satz festgehalten. In den Planungsgrundsätzen selbst wird dann allerdings nur noch der MotIV erwähnt (wie wenn dies die einzige Lärmquelle wäre), der «durch planerische und ökonomische Instrumente» reduziert werden soll. <i>Forderung</i> Auf die auch in diesen Planungsgrundsätzen spürbare auto- und damit wirtschaftsfeindliche Haltung ist zu verzichten. Sämtliche Emissionsquellen sind unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit zu reduzieren. Die stipulierte Reduktion des MotIV ist unhaltbar: Vielmehr sind dessen Rahmenbedingungen derart auszugestalten, dass ein flüssige und entsprechend wenig lärmende Abwicklung gewährleistet werden kann.	S. Strategie (ST 11 und 12) sowie der gesamte Sachbereich Mobilität. Nicht berücksichtigt. Stimmt eben nicht. Je flüssiger der Verkehr ist, desto höher sind die Lärmemissionen (mehr Fahrzeuge pro Zeiteinheit, höhere Fahrgeräusche).
151.	Weil am Rhein, Stadt	Im Abschnitt S 4.5 „Lärmschutz“ fehlen die Häfen als potentielle Lärmquelle. Gerade aber von der Hafennutzung bzw. in Kumulation mit dem Schiengüter- und Schwerlastverkehr entstehen erhebliche Lärmauswirkungen, insbesondere auch auf den Stadtteil Weil am Rhein-Friedlingen.	Kein Handlungsbedarf. Die Lärmproblematik wird dort, wo nötig, durch ordentliche Sanierungsmassnahmen gelöst. Neue Betriebe müssen zusammen mit den bestehenden Betrieben die lärmrechtlichen Vorgaben einhalten, was durch die zuständigen Vollzugsbehörden mit Hilfe eines Hafenlärmkatasters sichergestellt wird.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
152.	WWF	Bezüglich Lärmschutz bestehen die Bundesvorgaben mit den entsprechenden Sanierungsvorschriften. Entsprechend sind die Richtplanaussagen zu definieren. <i>Wir beantragen:</i> Die Überdeckung der Elsässerbahn ist zu streichen. Diesem Vorhaben stehen naturschützerische Überlegungen entgegen.	Nicht berücksichtigt. Dem Naturschutz muss via Ausgleichsmassnahmen Rechnung getragen werden.
S4.6 Störfallvorsorge			
153.	Grüne Partei Basel-Stadt	Das Objektblatt betreffend <i>Störfallvorsorge</i> ist nicht klar ungenügend. Im Richtplan sind die Standorte und Verkehrsstrecken mit Störfallrisiko zu bezeichnen.	Im Objektblatt Störfallvorsorge wird ausgeführt, dass die <i>stationären</i> Objekte im ‚Verzeichnis der Gefahrenquellen‘ erfasst und als Spezialkarte ‚Gefahrenkataster‘ auch via Internet öffentlich einsehbar sind. Da diese Karte periodisch aktualisiert wird, macht es wenig Sinn, die gleiche Karte separat in den Richtplan zu integrieren. Was die <i>Verkehrswege und Umschlagstellen</i> mit relevanten Mengen an Gefahrgut angeht, so enthält der Richtplan die gewünschten Angaben im Objektblatt. Er bezeichnet alle relevanten Bahngüterstrecken im Kanton und nennt die Autobahnstrecken auf dem Kantonsgebiet sowie die wichtigen Umschlagsstellen mit Gefahrgütern. Gegenwärtig noch in Arbeit ist die Erfassung der kantonalen Strassen mit relevanten Mengen an gefährlichen Gütern.
154.	Grüne Partei Basel-Stadt	Es sind zu den relevanten Objekten die geplanten Massnahmen für die Richtplandauer darzustellen.	Aussagen zu planerischen Grundsätzen und Anweisungen im Zusammenhang mit störfallrelevanten Objekten und Verkehrswegen finden sich bei den entsprechenden Objektblättern, z.B. in M1 (Öffentlicher Verkehr) oder M6 (Güterverkehr).
155.	Grüne Partei Basel-Stadt	Zudem erwarten wir im Richtplan einen verbindlichen Entscheid dahingehend, dass die Tanklager auf Stadtgebiet innerhalb der nächsten 15 Jahre aufgehoben werden.	Für einen solchen Entscheid besteht keine Rechtsgrundlage.
156.	Solothurn, Kanton	Das Objektblatt Störfallvorsorge betont, wie wichtig der Einbezug von bestehenden Störfallrisiken (Betriebe, Eisenbahnlinien, Verkehrsachsen, Gashochdruckleitungen) in die Raumplanung ist. Als Planungsgrundsatz wird festgehalten, dass der kantonale Gefahrenkataster bei Planungsentscheiden berücksichtigt werden muss. Konflikte zwischen bestehenden Störfallrisiken und neuen Nutzungsplanungen sollen die Fachstellen für Raumplanung und Störfallvorsorge auf der Basis des vom Bundesamt für Raumentwicklung ausgearbeiteten Vorschlags „Planungshilfe Raumplanung und Störfallvorsorge“ lösen.	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		Die Kantone Basel-Stadt und Solothurn sind räumlich mehr als 3.5 km getrennt. Bei Störfällen sind keine grösseren Interaktionen zu erwarten.	
157.	Weil am Rhein, Stadt	Im Abschnitt S 4.6 „Störfallvorsorge“ kann unter dem Stichwort „Naturgefahren“ ein Hinweis auf das Deutsche Kartenwerk zur Erdbebengefährdung gegeben werden. Dieses Kartenwerk liegt für die Städte Weil am Rhein und Lörrach vor.	Z. K. genommen.
158.	WWF	Dass die Störfallvorsorge eines der wesentlichen Probleme des Stadtkantons mit verschiedenen risikohaften Betrieben, bsp. Tankanlagen im und Gefahrguttransporten durch Siedlungsgebiet, betrifft, ist bekannt. Dass im Richtplan dazu keine relevanten Aussagen gemacht werden ist bedauerlich. <i>Wir beantragen:</i> Im Richtplan werden die Standorte und Verkehrsstrecken mit Störfallrisiko zu bezeichnen. Es sind zu den relevanten Objekten die geplanten Massnahmen für die Richtplandauer darzustellen.	S. zuvor. Ziff. 153 / 3. Teil.
S5 Öffentliche Bauten und Anlagen			
159.	Bund (UVEK; ARE)	Öffentliche Bauten und Anlagen interessieren aus Bundessicht vor allem unter dem Gesichtspunkt spezieller Siedlungsschwerpunkte, die insbesondere auch eine wichtige Rolle bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr spielen. Aus dieser Sicht werden insbesondere die Objektblätter Bauten der Universität und Spitalbauten begrüsst, die den Grundsatz enthalten, die entsprechenden Bauten an möglichst wenigen Standorten zu konzentrieren und eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr zu gewährleisten.	Z. K. genommen. In allen Planungsgrundätzen von S5 wird jetzt eine <i>sehr gute</i> Anbindung an ÖV und LV vorgegeben.
160.	BastA!	<i>Wir beantragen klarere oder abgeänderte Planungsaussagen:</i> 5 5.1/5 5.2/5 5.3/5 5.4 Öffentliche Bauten: Universität, Schulräume, Spitalbauten, Sport- und Freizeitanlagen. Alle diese öffentlichen Anlagen müssen <i>sehr</i> gut mit dem öffentlichen Verkehr und mit dem Langsamverkehr erreichbar sein. Die Planungsgrundsätze sind in diesem Sinne zu ergänzen	Berücksichtigt.
161.	Grüne Partei Basel-Stadt	Für alle öffentlichen Bauten und Anlagen sind eine sehr gute Erschliessung mit dem öV und möglichst direkte lückenlose Zufahrts-/Zugangswege für den Langsamverkehr vorausgesetzt. Bei der Planung von Ausbildungsstätten und anderen Zentrumsfunktionen ist neben dem berechtigten Anliegen der örtlichen Konzentration der – damit oft einhergehenden - Gefahr der Anonymisierung Beachtung zu schenken.	Berücksichtigt. Hinweise zu einer <i>qualitativen</i> Weiterentwicklung finden sich in 5.1 (3. Planungsgrundsatz) und 5.3 (4. Planungsgrundsatz). Bei 5.2 wird z. Zt. nicht an eine bauliche Erweiterung

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
S5.1 Bauten, Anlagen und Betrieb der Universität (Sachplanung Universität)			
162.	Basel-Landschaft, Kanton	Hier wird unter dem Titel „Erwünschte Wirkung“ davon gesprochen, dass die Partnerkantone für die Hochschulen neue attraktive Standorte finden müssen, bei den Planungsgrundsätzen fehlt aber jeder Hinweis auf den Einbezug der Partnerkantone. Hier wäre es aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft wünschenswert, bei den Planungsgrundsätzen den Partnerschaftsgedanken bezüglich Standortwahl einfließen zu lassen.	Berücksichtigt. S. das überarbeitete Objektblatt.
163.	Handelskammer beider Basel	Planungsgrundsätze / Planungsanweisung Die Wirtschaft unterstützt bedarfsgerechte und konzentrierte Gebiete für universitäre Nutzungen.	Z. K. genommen.
164.	Kulturstadt Jetzt	Wir begrüßen grundsätzlich das Konzept der räumlichen Konzentration, allerdings zweifeln wir am Projekt Campus Schällemätteli. Die Idee ist aufgrund der Verfügbarkeit des Bodens verständlich, doch müssten vor dieser Festlegung im Richtplan auch alternative Eignungen dieses Areals abgeklärt werden, weil noch mehr bauliche Grossstrukturen in diesem Stadtteil die Barrierewirkung vergrössern und somit die Chance der besseren Anbindung des St. Johannquartiers verhindern würden. Anders sieht es aus, wenn der Begriff Campus angelsächsisch verstanden wird, und auch Wohnen und Infrastruktur für studentische Alltagsbedürfnisse einschliessen würde.	Das Areal ist für Bauten und Anlagen der Universität vorgesehen. Die „Bildungsmeile“ muss Durchgängigkeit bzw. Durchlässigkeit aufweisen und dadurch auch die Anbindung des St. Johannquartiers unterstützen. Wohnen und Infrastruktur für studentische Alltagsbedürfnisse ist in diesem Bereich nicht vorgesehen.
165.	Novartis	Wir begrüßen die Kernaussagen zu den Standorten der Universität und der Ern-Institute an den Standorten Campus Brückenkopf Volta, Schällemätteli und Petersplatz. Eine neue Allokation der Flächen an diesen drei Standorten unter Freigabe der historischen Bausubstanz in der Altstadt - und Nutzung als gesuchten hochwertigen Wohnraum - ist anzustreben und umzusetzen.	Z. K. genommen.
166.	Pro Natura Basel	<i>Massnahmen Campus Petersplatz (RPE S. 89)</i> Die Geistes- und Kulturwissenschaften sollen in der Nähe des Petersplatzes konzentriert werden, wofür Arealentwicklungen vorgesehen sind. Es ist jedoch auszu-	Die Ausbildung des Standortes <i>Campus Petersplatz</i> ist noch nicht spruchreif. Eine allfällige Verwendung von Flächen heutiger Grünzonen oder von Grünanlagen in andern

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		schliessen, dass hierfür die Grünanlagen Petersplatz und Botanischer Garten verkleinert oder entwertet werden.	Zonen (z. B. Nöl) müsste dem Grossen Rat zum Beschluss vorgelegt werden.
167.	VCS	<i>Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen ergänzen:</i> „6. Universitäre Einrichtungen müssen <u>sehr</u> gut mit dem öffentlichen Verkehr <u>sowie mit dem LV</u> erreichbar sein.“	Berücksichtigt.
S5.2 Schulräume aufgrund Schulraumplanung			
168.	IGG / NQV Gundeldingen	Wenn es im Dreispitzareal zu einer Mischnutzung kommt, wird hier wesentliche Infrastruktur fehlen. Hier fehlen konkrete Aussagen, wie und wo diese geschaffen werden soll.	Die Infrastrukturplanung geht parallel mit der übrigen Planung.
169.	NQV Bruderholz	Bereits heute ist das Schulraum-Angebot auf dem Bruderholz zu klein. Der Richtplan geht jedoch nicht darauf ein, wie sich die Schulen entwickeln, wenn die zu erwartenden Schülerzahlen eintreten sollten, dies ganz speziell, wenn der Stadtabschluss Süd realisiert werden sollte.	In einem fortgeschrittenen Planungsstadium (bei einer allfälligen Festsetzung des Baugebietes Stadtabschluss Süd) muss der Richtplan auch Auskunft geben über die zu erwartenden Schülerzahlen bzw. über allfällige bauliche Konsequenzen im Bereich Bruderholz-Schulhaus.
170.	VCS	<i>Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen ergänzen:</i> „2. Schulen müssen <u>sehr</u> gut mit dem öffentlichen Verkehr <u>sowie mit dem LV</u> erreichbar sein.“	Berücksichtigt.
S5.3 Spitalbauten (Spitalleitbild)			
171.	St. Claraspital	« <i>Erwünschte Wirkung</i> »: ... Die weiteren Spitäler bleiben an ihren Standorten erhalten. Sie haben genügend Potenzial für die Weiterentwicklung. Grundsätzlich will das Claraspital am Standort Hirzbrunnenquartier festhalten; es muss aber in Zukunft möglich sein, sich über die heutigen Arealgrenzen hinaus zu entwickeln. In diesem Sinne ist die im Richtplan aufgeführte Einschränkung nicht plausibel.	Die Entwicklungsabsichten sind einzelfallweise zu prüfen.
172.	Merian Spital Iselin	Wir finden es richtig, dass unter S5.3 die privaten Spitäler mit Leistungsaufträgen in die Betrachtung einbezogen werden.	Z. K. genommen.
		Die mit dem zweiten Satz auf Seite 92 formulierte Feststellung „...Sie (die vorher	Die Entwicklungsabsichten sind anlässlich der Zonenplan-

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>nicht genannten Spitäler) haben genügend Potenzial für die Weiterentwicklung.“ trifft jedoch mindestens für unser Spital nicht zu! Nachdem wir in den letzten Jahren auch die letzte unterirdische Reserve zwischen dem Gebäude und dem Trottoir ausgenutzt haben, können wir uns räumlich gar nicht mehr weiter ausdehnen. Wir bitten Sie, unter der Rubrik „Geplante Veränderungen“ auf Seite 91 einen Hinweis auf das Entwicklungsbedürfnis des Merian Iselin Spitals aufzunehmen. Damit wäre auch eine Grundlage für entsprechende Vorkehrungen in der laufenden Zonenplanrevision vorhanden.</p>	revision zu prüfen.
173.	NQV Bruderholz	<p>Auf S. 91 wird bei der Spitalplanung davon ausgegangen, dass die Geriatrie ins Bethesda Spital kommt und der Vorschlag, dass sie ins Bruderholzspital komme, als Wunsch des Kantons Basel-Land dargestellt. Sollte sich die Meinung durchsetzen, dass beide Kantone eine entsprechende Dienstleistung anbieten sollten, dann würden wir es begrüßen, wenn die Einwohner unseres Quartiers die Wahlfreiheit hätten.</p>	<p>Die Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben beschlossen, ein gemeinsames geriatriisches Kompetenzzentrum auf dem Areal Bruderholz zu errichten. Dort werden die bisherigen Geriatrie- und Rehabilitationsbetten des Felix Platter-Spitals und des Kantonsspitals Bruderholz zusammengezogen. Aufgrund der Bedarfsplanung in den beiden Kantonen entsteht auf diese Weise ein Komplex mit 436 Betten.</p>
174.	VCS	<p><i>Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen ergänzen:</i> „6. Spitäler müssen <u>sehr</u> gut mit dem öffentlichen Verkehr <u>sowie mit dem LV</u> erreichbar sein.“</p>	Berücksichtigt.
S5.4 Sport- und Freizeitanlagen (Sachplanung Sport)			
175.	Basel-Landschaft, Kanton	<p>In den Planungsgrundsätzen / Planungsanweisungen ist unter Ziffer 4. aufgeführt, dass die Nutzung der Sportanlagen St. Jakob / Brüglinger Ebene im Einvernehmen mit dem Amt für Raumplanung Basel-Landschaft und der Gemeinde Münchenstein erfolgt. Wir weisen darauf hin, dass primär die Gemeinden für die Nutzungsplanung zuständig sind, weshalb diese auch an erster Stelle genannt werden sollten.</p> <p>Neben Münchenstein sollten zudem die weiteren Gemeinden im Kanton Basel-Landschaft und in Frankreich genannt werden, mit welchen die planerische Koordination zu erfolgen hat. Es ist eine abstrahierte Formulierung denkbar: „Die Nutzung der in den basellandschaftlichen und französischen Nachbargemeinden liegenden Sportanlagen erfolgt im Einvernehmen mit den zuständigen Gebietskörperschaften (Mitwirkung bei der Nutzungsplanung“).</p>	Berücksichtigt.
			<p>Nicht berücksichtigt. Für die Sportanlage St. Jakob / Brüglinger Ebene ist das Notwendige unter S3.2 Freizeit- und Sportgebiet St.Jakob benannt. Unterstützen, dass der Kanton Basel-Landschaft die vorgeschlagene Formulierung – wohl für alle Sportstätten in der Region gedacht – in den regionalplanerischen Gremien anregt.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
176.	NQV Bruderholz	<p><i>Kunsteisbahn Margarethen</i> Auf S. 95 wird relativ vage über eine Neukonzeption der Kunsteisbahn Margarethen gesprochen – als Anwohner würden wir es begrüßen, wenn diese Infrastruktur – im Winter als Eisbahn und im Sommer mit entsprechendem Angebot für die Jugendlichen – erhalten werden könnte.</p>	Mit der Neukonzeption ist keine grundlegende Änderung des Angebotes vorgesehen. Es geht darum, die Anlage und ihre Infrastruktur den aktuellen Gegebenheiten anzupassen und zu modernisieren.
177.	VCS	<p><i>Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen ergänzen:</i> „3. Sport- und Freizeitanlagen müssen <u>sehr</u> gut mit dem öffentlichen Verkehr <u>sowie</u> mit dem <u>LV</u> erreichbar sein.“</p>	Berücksichtigt.
178.	WWF	<p><i>Wir beantragen:</i> Im Rahmen einer Prüfung der Nutzungsverdichtung im überbauten Raum sind Sportanlagen an für Wohnungen geeigneten Lagen auf ihre Standortnotwendigkeit hin zu überprüfen.</p>	Erfolgt im Rahmen der Zonenplanrevision.
NL Natur und Landschaft Allgemeines / Zusammenfassungen			
179.	BSLA NWCH	<p>RG Das ganze Kapitel ist von einem sehr konservierenden, nostalgisch-romantisierenden Verständnis der (Stadt-)landschaft geprägt. Es geht nicht in erster Linie um die Sicherung letzter kleiner Flecken „Natur in der Stadt“, die Alibifunktion haben, sondern um das offensive und vorausschauende <i>Entwickeln von Freiräumen für Menschen, Tiere und Pflanzen</i>. Hier hat der Mut zur dynamischen Entwicklung offenbar gänzlich gefehlt.</p>	<p>Die Dynamik im Bereich der Vorranggebiete für Natur- und Landschaftsschutz (hier auch mit Waldgebieten überlagert) wird geprägt durch spontanen Wuchs und durch so weit wie möglich unbeeinträchtigte Fortpflanzung von Flora und Fauna. Die Freiräume für Menschen können in diesen Bereichen nur dann erweitert werden, wenn dies ohne nennenswerte Beeinträchtigung der Biodiversität möglich ist. Die Verantwortung der planenden Instanzen besteht darin, die verschiedenen Dynamiken aufeinander abzustimmen. Beispielhaft wird dies im Bereich des Landschaftsparks Wiese mit grossem Konsens unter den Akteuren und mit Zustimmung in breiten Kreisen durchgeführt. Selbstverständlich ist die Verwaltung offen, konkrete Vorschläge des BSLA, die die Dynamik insgesamt bereichern, entgegenzunehmen und zu prüfen.</p>
		Insbesondere vermissen wir Aussagen zur Erholung...	Die Erholungsnutzung ist im Richtplan nicht detaillierter zu konkretisieren.
		...und Zeugen unserer (Stadt-) Kultur (z. B. Dych, Wässermatten etc.)	S. den behördenverbindlichen Landschaftsrichtplan „Landschaftspark Wiese“

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
180.	NQV Breite-Lehenmatt	Fliessgewässer (54.3, NL 1.1) und Naturschutz (NL3.1) Die unser Quartier betreffenden Aussagen des Richtplans zu Fliessgewässern und Naturschutz nehmen wir zustimmend zur Kenntnis.	Z. K. genommen.
181.	Riehen, Gemeinde	Die Aussagen im kantonalen Richtplan unter dem Thema Natur- und Landschaft sind auf den kommunalen Richtplan abgestimmt und werden unterstützt.	Z. K. genommen.
		Einzige Ausnahme bildet die Aussage auf Seite 107, dass Riehen für seinen grossen östlichen Landschaftsraum ein Landschaftsentwicklungskonzept plant. Diese aus dem kommunalen Richtplan entnommene Aussage muss aus folgenden Gründen differenziert werden: Wir haben inzwischen festgestellt, dass das Landschaftsentwicklungskonzept Dinkelberg eine regionale, grenzüberschreitende Perspektive haben muss und deshalb mit den anderen betroffenen Gemeinden koordiniert angegangen werden sollte. Deshalb kann die Federführung nicht mehr bei der Gemeinde Riehen liegen, sondern sollte durch eine regional tätige Raumplanungsbehörde wahrgenommen werden. Es wird beantragt, die Aussage dementsprechend zu korrigieren.	Berücksichtigt.
Leitsätze			
182.	Solethurn, Kanton	Leitsatz 31 Aus Sicht der Landwirtschaft und des Bodenschutzes möchten wir anregen, den Leitsatz 31 wie folgt zu ergänzen: „Die Bodenfruchtbarkeit ist langfristig zu erhalten. Bei der Nutzung sowie bei Bauarbeiten und anderen Eingriffen sind die Vorgaben zum Bodenschutz einzuhalten.“	Berücksichtigt - mit der Ergänzung "...sind zu vermeiden. Die Bodenfruchtbarkeit ist langfristig zu erhalten". Der angeregte Satzteil mit Hinweis auf die Vorgaben des Bodenschutzes ist nicht stufengerecht und inhaltlich bereits abgedeckt ("belastende Nutzungen und Stoffeinträge sind zu vermeiden").
183.	Grüne Partei Basel-Stadt	Leitsatz 32 Der Leitsatz der Durchlüftung ist nirgends konkretisiert, weshalb wir dazu ein eigenes Objektblatt verlangen.	Nicht berücksichtigt. Zur Lufthygiene als Querschnittsthema s. die Ausführungen unter E4 Zu den Inhalten des kantonalen.
184.	Pro Natura Basel	Der Leitsatz 34 „Fliessgewässer“ muss in dem Sinne ergänzt werden, dass die Räume für die Fliessgewässer <u>naturnah gestaltet</u> werden müssen.	Berücksichtigt. Der Leitsatz 36 (früher 34) wird wie folgt umformuliert: „Den Fliessgewässern ist – in Abstimmung mit den Nutzungsansprüchen im angrenzenden Gebiet sowie mit den stadtgestalterischen Anliegen – genügend Raum zu geben, der möglichst naturnah gestaltet wird.“

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		Der Leitsatz 37 „Wald“ muss in dem Sinne ergänzt werden, dass der Wald auch als Lebensraum dienen muss (wie es richtigerweise in den Planungsgrundsätzen auf S. 113 erwähnt ist).	Nicht berücksichtigt. Als Leitsatz genügt diese Definition.
		In den Leitsätzen fehlen Aussagen zum „Artenschutz“. Wir schlagen daher den neuen Leitsatz vor: „Es dürfen keine weiteren Tier- und Pflanzenarten mehr aussterben. Die Bestände und Vorkommen der gefährdeten Arten sollen zunehmen.“	Siehe neuer Leitsatz 34: „Dem Verschwinden standortheimischer Tier- und Pflanzenarten ist mit entsprechenden Massnahmen vorzubeugen.“
		Mit den anderen Leitsätzen sind wir einverstanden.	
NL1 Natürliche Lebensgrundlagen NL1.1 Fliessgewässer			
185.	Bund (UVEK; ARE)	Der Kanton Basel-Stadt ist ein urbaner Kanton, und entsprechend gering ist sein Handlungsspielraum bezüglich naturnaher Gestaltung seiner Fliessgewässer. Der Kanton hat sich dennoch dem Prinzip der Nachhaltigkeit und damit den Grundsätzen des „Leitbildes Fliessgewässer Schweiz“ verschrieben. Die Grundsätze sind in den neuen Richtplan eingeflossen und werden im Rahmen des Entwicklungskonzepts Fliessgewässer Basel-Stadt umgesetzt. Der Bund unterstützt die im Richtplan festgelegten Planungsgrundsätze und -anweisungen voll und ganz.	Z. K. genommen.
186.	Basel-Landschaft, Kanton	Insgesamt wird im baselstädtischen Richtplan dem Lebensraum Fliessgewässer ein hoher Stellenwert eingeräumt. Die Wichtigkeit naturnaher und für die Tiere durchgängiger Bäche mit Wasser von guter Qualität wird betont. Im Kapitel NL 3.1 wird auch auf die Bedeutung der Gewässer als Wanderkorridore und Vernetzungsachsen hingewiesen. Erfreulicherweise werden sehr viele Gewässerabschnitte benannt, welche revitalisiert oder ausgedolt werden sollen. Auch wird dem Raumbedarf der Fliessgewässer Rechnung getragen, indem in unbesiedelten Gebieten die „Biodiversitätskurve zur Ermittlung des Raumbedarfs“ angewendet werden soll. Richtigerweise wird darauf hingewiesen, dass bei Zielkonflikten (z.B. Grundwasserschutz) integrierende Lösungen angestrebt werden sollen. Die vorgesehenen Massnahmen stehen in Einklang mit der Baselbieter Richtplanung.	Z. K. genommen.
187.	CMS	<i>Seite 102: St. Alban-Teich</i> Der St. Alban-Teich wird in der Liste der „aufzuwertenden Fliessgewässerabschnitte“ (Seite 102) und in der Karte „aufzuwertenden Fliessgewässerabschnitte“ (Seite 104) aufgeführt. Grundsätzlich können wir diesem Zwischenergebnis zustimmen. <i>Bei der Revitalisierung ist auf die Tatsache Rücksicht zu nehmen, dass es sich hierbei um einen Industriekanal von historischer Bedeutung und nicht um ein natürliches Gewässer handelt.</i>	Z. K. genommen. Ist bekannt und wird bei der Umsetzung beachtet.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
188.	Gesellschaft für Vogelkunde und Vogelschutz Riehen	<p>Grundsätzlich gut. Besser wäre es, die aufzuwertenden Fließgewässerabschnitte im Kantonalen Richtplanentwurf festzusetzen und nicht nur als Zwischenergebnis aufzuführen (R-5 Bettingerbach Ausdolung und Revitalisierung) bzw. als Vororientierung (R-6 Bettingerbach Uferschutzstreifen/R-7 Wassergräben auf dem Brühl, Eisfeld) aufzunehmen.</p> <p>Begründung: Die raumwirksamen Tätigkeiten und die möglichen Konflikte sind aufgrund des Entwicklungskonzeptes Fließgewässer von 2002 bekannt. Mit der klaren örtlichen Festlegung im Plan könnten die Ziele des Konzeptes mit einer grösseren Planungssicherheit umgesetzt werden.</p>	<p>Teilweise berücksichtigt.</p> <p>Die Anregenden haben übersehen, dass im Entwurf bereits 10 von 29 Abschnitten den Koordinationsstand „Festsetzung“ aufweisen. Unterdessen ermöglicht die neuerliche Überprüfung aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstandes drei Abschnitte zusätzlich zu „Festsetzung“ höherzustufen: BS-6, BS-10, BS-14.</p> <p>R-7 konnte zudem auf „Zwischenergebnis“ hinaufgestuft werden.</p>
189.	Grüne Partei Basel-Stadt	<p>Der Detaillierungsgrad dieses Objektblatts ist erfreulich hoch. Darüber hinaus verlangen wir, dass mit der notwendigen Verbindlichkeit festgehalten wird, dass die grosse Anzahl geplanter Massnahmen auch im Planungshorizont des vorliegenden Richtplanes realisiert und dazu die erforderlichen Mittel bereit gestellt werden.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Es liegt nicht allein in der Macht der Richtplanung, geplante Massnahmen im Planungshorizont zu realisieren. Die erforderlichen Mittel müssen projektbezogen beantragt werden.</p>
190.	Korporation für die Nutzung des St. Alban-Teiches (TK)	<p>Generell</p> <p>Der St. Alban-Teich wurde als Industriekanal konzipiert und erbaut. Vor dessen Erbauung gab es kein Fließgewässer an dieser Stelle. Der industrielle Charakter des Teiches muss erhalten bleiben.</p> <p>Revitalisierung oder Renaturierung</p> <p>Renaturierung oder Revitalisierung impliziert, dass ein früherer Zustand wieder hergestellt werden soll, der natürlicher oder belebter war. Dies trifft auf den St. Alban-Teich nicht zu. Eine Verpflichtung oder Zwang zu ökologischen Massnahmen am St. Alban-Teich, die dessen Charakter verändern, kann daher auch nicht durch den Richtplan abgeleitet werden.</p> <p>Historische Verbauungsweise</p> <p>Wir setzen uns dafür ein, dass der industrielle Charakter des Teiches gewahrt bleibt. Dies darf aber nicht zu einer Verpflichtung führen, den Teich und dessen Bauweise oder Materialien stur im heutigen Zustand und Erscheinungsbild zu erhalten oder gar einen früheren Zustand wieder herzustellen. Der Charakter des Industriekanal leitet sich dadurch ab, dass Ausbesserungen und Veränderungen Zeit seines Bestehens mit den dazumal üblichen Materialien und Bauweisen vorgenommen wurden. So finden sich Bauweisen und Materialien aus unterschiedlichsten Epochen bis zum heutigen Tag. Die Nutzung neuer Materialien und Verfahren muss auch in Zukunft möglich sein, damit die Geschichte des Kanals weiter geschrieben werden kann.</p> <p>Allfällige Kostenfolgen</p> <p>Wir gehen aus oben dargelegten Gründen davon aus, dass der kantonale Richt-</p>	<p>Wie die übrigen ehemaligen Gewerbekanäle im Kanton ist auch der St. Alban-Teich ein Gewässer, das bundesrechtlich geschützt ist. Er bietet zahlreichen Tier- und Pflanzenarten Lebensraum und wird seit vielen Jahren für die Fischezucht genutzt. Künftige Sanierungs- und Unterhaltsarbeiten sind deshalb möglichst naturnah auszuführen. Der kulturhistorisch wertvolle Charakter des St. Alban-Teiches ist sehr wohl bekannt. In diesem Sinne erinnern wir an die Zusage der Teichkorporation zu punktuellen, ökologischen Massnahmen innerhalb des Gerinnes, das bei der Begehung mit dem AUE und Fischereiverantwortlichen gemacht wurde.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		plan keinerlei Auswirkungen auf den Unterhalt, die Nutzung oder Bewirtschaftung des St. Alban- Teiches haben wird. Die TK wäre finanziell auch gar nicht in der Lage, allfällige durch den Richtplan verursachte oder davon abgeleitete Auflagen des Kantons zu erfüllen. Sollten solche Auflagen wider Erwarten gemacht werden, müsste der Kanton für die daraus entstehenden Mehrkosten aufkommen.	
191.	NQV Oberes Kleinbasel	Aufzuwertende Fliessgewässerabschnitte. BS-1: Der Bereich Schaffhauserrheinweg ist als naturnaher Badestrand z.T. bis zur Strassenebene aufzuwerten und mit entsprechenden Benützungsbauten auszustatten. In diesem Bereich dürfen keine Bootsplätze bestehen. Für diesen Bereich ist ein separater Abschnitt auszuweisen.	Nicht berücksichtigt. Die Massnahme BS-1 betrifft alle künftig zu sanierenden Rheinuferabschnitte in Gross- und Kleinbasel. Die Arbeiten werden entsprechend dem Alter des Bauwerks etappenweise und im Rahmen ordentlicher Bewilligungsverfahren erfolgen. Der heutige Stand der Koordination erlaubt keine detaillierteren Aussagen über allfällige neue Infrastrukturen.
192.	Ökostadt Basel	Diese Planungsgrundsätze sind uns sehr wichtig. Wir wünschen deshalb die Öffnung des Birsig im Bereich des Birsigparkplatzes hinter der Steinen und Umgestaltung des Areals in einen attraktiven städtischen grünen Freiraum in bester Innerstadtlage.	In der Massnahmentabelle wird unter BS-10 nur die Öffnung des Birsig entlang des Lohwegs aufgeführt. Mittlerweile ist die Planung im Rahmen des Nachtigallenwäldelis weiter fortgeschritten, so dass der Koordinationsstand neu 'festgesetzt' werden kann. Weitere Ausdolungen in Richtung Schifflande haben aufgrund des engen städtischen Umfelds und des Kosten-Nutzen-Verhältnisses wenig Realisierungschancen.
193.	Pro Natura Basel	Wir begrüssen die gemachten Aussagen, schlagen aber folgende Umformulierung des Textes im letzten Abschnitt vor: „... In extensiv genutzten, unbesiedelten Gebieten <u>soll der dem Fliessgewässer zur Verfügung gestellte Raum mindestens</u> der vom Bund empfohlenen Biodiversitätskurve entsprechen“.	Nicht berücksichtigt. Die Formulierung bleibt bestehen, da sie sinngemäss dem Wortlaut des CH Leitbild Fliessgewässer entspricht. Der Raumbedarf, der über die Biodiversitätskurve hinaus geht, entspricht der Pendelbandbreite und ist bei Inventarobjekten von nationaler Bedeutung (z.B. Auen) anzustreben.
		<p><i>Karte Gewässerzustand der Rieheener Gewässer (RPE S. 104)</i> Der Aubach zwischen Riehen und Mühleleichen ist im Bereich Bachtelenweg als „künstlich“ kategorisiert. Das stimmt nicht. Er wurde 2006 von IWB, Gemeinde Riehen und Pro Natura Basel naturnah gestaltet. Die Karte sollte aktualisiert werden.</p>	Die Aktualisierung der ökomorphologischen Grundlagen ist beim Aubach erfolgt. Die Anpassung der Karte ist vorgesehen.
194.	WWF	Die im Richtplan gemachten Aussagen sind seit dem Entwicklungskonzept Fliessgewässer von 2002 bekannt. Allerdings hat sich bisher, abgesehen von der Revitalisierung an der Birs, wenig getan. Es sind nun konkrete Handlungen gefragt. Speziell bedauern wir, dass auf den Bau eines Umgehungsgewässers beim Kraftwerk Birsfelden verzichtet wurde. Es ist auch nicht einsichtig, weshalb zahlreiche	

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Vorhaben nur als Vororientierung aufgenommen sind. Die raumwirksamen Tätigkeiten sind bekannt, Konflikte lokalisiert, Koordinationsgrundlagen und ein verwaltungsinternes Koordinationsgremium bestehen.

Wir beantragen:

- Die aufzuwertenden Gewässerabschnitte und die Massnahmen zur Realisierung der Fischdurchgängigkeit sind festzusetzen oder als Zwischenergebnis aufzunehmen. Sie sind im Zeitraum der Richtplandauer von zehn Jahren umzusetzen.
- Es wird ein Revitalisierungsfonds geüfnet oder eine zweckgebundene Finanzierung festgelegt.
- Der Raumbedarf der Gewässer ist als örtliche Festlegung auszuweisen.
- Der Kanton setzt sich – auch bei den Nachbarn – für die Verbesserung der Gewässerqualität, insbesondere der Wiese, ein.
- Die Konsequenzen aus der „Wiese-Initiative“ für den „Landschaftspark Wiese“ werden speziell dargestellt.
- (Neues Objektblatt „Landschaftspark Wiese“)

Teilweise berücksichtigt. S. zuvor, Ziff. 188 / 3. Teil. Der Realisierungshorizont erfolgt im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und der Prioritätensetzung.

Nicht berücksichtigt. Kann zum heutigen Zeitpunkt nicht entsprochen werden. Es bedarf vorgängig verschiedener Abklärungen.

Raumbedarf kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht örtlich festgelegt werden.

S. Ausführungen unter VE1.1.

Teilweise berücksichtigt. S. zuvor. Ziff. 101 / 3. Teil.

Nicht berücksichtigt. Nicht nötig. Der Landschaftsrichtplan ist ein hinreichendes, behördenverbindliches Planwerk, dessen (Schutz- und Nutzungs-) Vorgaben u. a. an die Nutzungsplanung bedeuten, dass anlässlich der Zonenplanrevision/en (Basel und Riehen) eigentümerverbindliche Ausscheidungen vorgeschlagen werden.

195.

Weil am Rhein, Stadt

Bei den vorgeschlagenen Massnahmen für Fließgewässer auf den Seiten 102 ff. sind die Interessenlagen des Landschafts- und Wasserschutzes des Mattfeld zu prüfen. Grundsätzlich werden die vorgeschlagenen Massnahmen für den Raum des Landschaftspark Wiese von der Stadt Weil am Rhein begrüßt.

Geschieht im Rahmen der grenzüberschreitend koordinierten Planung zum Landschaftspark Wiese.

NL1.2 Naturgefahren (Gefahrengebiete)

196.

Bund (UVEK; ARE)

Dieses Objektblatt, das neben dem Grundsatz des integralen Risikomanagements insbesondere den Auftrag enthält, Gefahrenkarten zu erarbeiten, scheint uns - bezogen auf den aktuellen Stand der Arbeiten im Kanton - gut und zweckmässig zu sein. Die Kantone sind aufgefordert, die Gefahrenkartierung bis 2011 abzuschliessen. Positiv hervorzuheben sind auch die Erwähnung der Erdbebengefahr und der Hinweis auf die bereits vorliegende Mikrozonierungskarte und die ent-

Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>sprechenden Massnahmen. <i>Spätestens wenn die Gefahrenkarten vorhanden sind, sollte der Richtplan mit einem Auftrag an den Kanton und die Gemeinden ergänzt werden, in ihren Zonenplänen die nötigen Gefahrenzonen auszuscheiden. Dazu sind Vorgaben des Kantons in einer geeigneten Form (Richtplaninhalt, Richtlinie, Planungs- und Baugesetz oder ähnliche) notwendig.</i></p>	
197.	Grüne Partei Basel-Stadt	<p>Im Zusammenhang mit der Erdbebengefahr sind die Gebiete auszuweisen, in welchen aufgrund besonders ungünstigen Verhaltens des Baugrundes spezielle Bauvorschriften erlassen werden müssen.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die Erfordernisse betreffend erdbebensicheres Bauen werden via SIA-Normen geregelt. Die Durchsetzung obliegt dem Bauinspektorat BS. Der kantonale Richtplan muss die Unterscheidungen nicht vornehmen.</p>
198.	NQV Breite- Lehenmatt	<p><i>Gravitative Naturgefahren</i> Wir stellen fest, dass weite Teile unseres Quartiers in der Richtplankarte mit der Signatur „Ausgangslage Naturgefahr“ belegt sind. Unseres Wissens wird mit diesem im Richtplan versteckten Hinweis, die Quartierbevölkerung zum ersten Mal von behördlicher Seite über die mögliche Gefährdung durch Naturgefahren (wir nehmen an Überschwemmungsgefahr durch den Rhein) „informiert“. Das im Richtplantext aufgeführte Planungsziel „Überblick über Gefahrengebiete (Gefahrenkarte für gravitative Naturgefahren)“, mit dem detaillierte Erkenntnisse zur Naturgefahrensituation angestrebt werden, begrüßen wir sehr. Wir fordern, dass die zuständigen Behörden die betroffene Bevölkerung über die Resultate der Naturgefahrenabklärungen aktiv informieren. Insbesondere erwarten wir, dass die Bevölkerung regelmässig mit geeigneten Mitteln informiert wird, mit welchen Gefährdungen zu rechnen ist, welche diesbezüglichen Schutzmassnahmen der Kanton trifft, und mit welchen Mitteln, sich die Bevölkerung selber vor Naturgefahren schützen kann. Die Gefahrenkarte gravitative Naturgefahren ist im öffentlichen GeoPortal des Kantons zu publizieren. Der Richtplantext ist entsprechend zu ergänzen.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. s. zuvor, Ziff. 197 / 3. Teil.</p> <p>GeoPortal: Anregung wird geprüft.</p> <p>Ergänzung des Richtplantextes zur Zeit nicht nötig.</p>
199.	NQV Breite- Lehenmatt	<p><i>Erdbeben</i> Wir nehmen zur Kenntnis, dass (über das gesamte Kantonsgebiet?) eine Mikrozonierungskarte betreffend Erdbebeneinwirkung existiert. Soweit wir informiert sind, ist diese Karte der Bevölkerung nicht bekannt. Wir fordern, die Karte im öffentlichen GeoPortal des Kantons zu publizieren. Der Richtplantext ist entsprechend zu ergänzen.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. S. zuvor, Ziff. 197 u. 198 / 3. Teil.</p>
200.	Solothurn, Kanton	<p>Die Planungsgrundsätze für die gravitativen Naturgefahren (Hochwasser, Rutschungen) sind sinnvoll. Aus unserer Sicht sollte der Zusammenhang zwischen Naturgefahren (NL 1.2 Erdbeben) und der Nutzung von Erdwärme (VE 1.2 Energie, Planungsgrundsatz 2, Massnahme a) Deep Heat Mining) aufgezeigt werden. Wie die Ereignisse vom Dezember 2006 / Januar 2007 (Erdbeben ausgelöst durch die geothermische Bohrung) zeigten, treten Naturgefahren nicht nur „natürlich“ und</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die Studie, die sich mit dem Zusammenhang von Naturgefahren und der Nutzung von Erdwärme befasst, ist z. Zt. in Arbeit.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>spontan auf, sondern können auch durch menschliche Aktivitäten ausgelöst werden. Sie wirken sich bis in die Nachbarkantone aus. Deshalb möchten wir anregen, dass in den Anhängen AM4.1.4 Energie und AM2.1.2 Schutz vor Naturgefahren der Zusammenhang zwischen Energiegewinnung und Naturgefahren hergestellt wird. Eine zentrale Frage für den Kanton Solothurn ist, wie man in Zukunft mit solchen Projekten umgehen will (z.B. Einbezug der Nachbarkantone bei Projekten, die überkantonale Auswirkungen haben können).</p>	
201.	Weil am Rhein, Stadt	<p>Es ist unklar, warum der Hafen Basel-Nord in der Planzeichnung als Gebiet für „Naturgefahren“ dargestellt ist? Bezieht sich dies auf die Hochwassergefahr? Hierzu ist eine klarstellende Antwort erforderlich.</p>	Dies bezieht sich auf die bekannten Hochwassergefahren (Ausgangslage).
202.	WWF	<p>Das Kantonsgebiet ist Erdbebengefährdungszone. <i>Wir beantragen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Es sind Aussagen zu möglichen Erdbebenrisiken zu machen. - Besonders risikoreiche Objekte bzw. Gebiete werden bezeichnet. 	Nicht berücksichtigt. S. zuvor, Ziff. 197 u. 198 / 3. Teil.
203.	Bund (UVEK; ARE)	<p><i>Landwirtschaftsgebiet und Fruchtfolgeflächen</i> Der Bund begrüsst die klare Sicherung der Landwirtschaftsgebiete und der Fruchtfolgeflächen (FFF) mittels Grundsätzen und in der Richtplankarte. Der Kanton weist einen Bestand von 250 ha FFF aus und kann damit den im Sachplan Fruchtfolgeflächen des Bundes bezeichneten Mindestumfang von 240 ha sichern. Dass der Kanton die Sicherung von Fruchtfolgeflächen trotz der beschränkten Möglichkeiten eines Stadtkantons ernst nimmt, zeigen die beiden als Vororientierungen aufgenommenen neuen Flächen. Für aus gesamtplanerischer Sicht zweckmässige Siedlungserweiterungen, für welche landwirtschaftliches Gebiet oder gar FFF beansprucht werden, will der Kanton Ersatz schaffen.</p>	<p>Trifft nicht ganz zu. Bei NL2.1 LWG heisst es unter Ziff. 2 der Planungsgrundsätze: „...soweit möglich...“ Bei NL2.2 FFF heisst es in den Planungsgrundsätzen Ziff. 1: „Der Flächenbestand der FFF von 240 ha ist zu sichern.“ Unter 2. steht: „adäquate Ersatzflächen“ Gemeint war, diese würden <i>unter der Prämisse des Erhalts von 240 ha</i> ausgeschieden, da der Kanton nicht verpflichtet ist, 250 ha auszuweisen. Die Formulierung wurde deshalb angepasst, s. Objektblatt.</p>

Die Erarbeitung einer Gesamtübersicht der vorhandenen geeigneten Flächen im

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Rahmen der Zonenplanrevision erscheint dazu zweckmässig. Im Falle von Fruchtfolgeflächen wird richtigerweise darauf hingewiesen, dass die Flächen eine qualitative Eignung gemäss Bundesvorgaben erfüllen müssen. Im Richtplanbeschluss ist vorgesehen, dass die adäquate Ausscheidung von Ersatzflächen für beanspruchte Fruchtfolgeflächen in Abstimmung mit dem Bund zu erfolgen hat.

Der Kanton wird eingeladen, bei allfälligen Ersatzausscheidungen von FFF und für die geplante Festlegung von neuen Flächen frühzeitig mit der interdepartementalen Arbeitsgruppe Fruchtfolgeflächen des Bundes Kontakt aufzunehmen.

Während die quantitative Sicherung der Landwirtschafts- und Fruchtfolgeflächen im Richtplan klar geregelt ist, fehlt eine Aussage zur Qualität und damit zu den Anforderungen an die Bewirtschaftung von Landwirtschaftsflächen.

Das BAFU schlägt vor, die Aufnahme eines Grundsatzes mit folgendem Wortlaut zu prüfen: "Die Landwirtschaftsflächen sind so zu bewirtschaften, dass ihre Böden nicht geschädigt werden und ihre Fruchtbarkeit langfristig erhalten bleibt".

Auftrag an die Umsetzung/Bewirtschaftung des Richtplans. Dem ist mit der Bezeichnung in den Planungsgrundsätzen Ziff. 2 „in Abstimmung mit dem Bund“ Rechnung getragen.

Verordnung über die Direktzahlungen an die Landwirtschaft (Direktzahlungsverordnung, DZV) regelt den Anspruch auf Direktzahlungen. Bezüglich Boden stehen Art. 8 und 9 im Vordergrund. ... die Ansprüche der Landwirte werden darin direkt angesprochen.

Berücksichtigt mit Ergänzung von Leitsatz 32.

NL2.1 Landwirtschaftsgebiet

204. BSLA NWCH RG Landwirtschaftsgebiete erfüllen einen Bedarf, aber sie haben auch ein grosses Potential für die Erholungsnutzung. Daher sollten sie auch dahingehend entwickelt werden können.
- Das Anliegen von Erholungsnutzungen in Landwirtschaftsgebieten ist in den Planungsgrundsätzen/ Planungsanweisungen zu NL 2.1 bereits aufgenommen, wenn auch nicht an erster Stelle. Ein spezielles Hervorheben des Entwicklungspotenzials für Erholungsnutzungen würde die bewusst gewählte Priorisierung wieder umkehren.
205. Pro Natura Basel Im Kanton Basel-Stadt wird eine Fläche von 387 ha (12% des Kantonsgebiets) durch neun Haupterwerbsbetriebe und zwei Nebenerwerbsbetriebe landwirtschaftlich genutzt. Eine sehr kleine Personengruppe hat damit mit ihren privaten Entscheidungen einen grossen Einfluss auf den ökologischen Wert eines substantiellen Teils der Kantonsfläche. Von den 11 Betrieben sind nach Angaben der Bio13 Suisse³ sieben Biobetriebe [hier besteht eine Differenz zu den Angaben im RPE, S. 191]. Wir begrüßen zwar die landwirtschaftliche Nutzung aus den gleichen Gründen wie im RPE dargelegt, sind jedoch der Meinung, dass aus Gründen der Nachhaltigkeit eine vollständig biologische Bewirtschaftung notwendig ist. Wir fordern den Kanton deshalb auf, bei Pachtwechselln bzw. Erneuerung der Pachtverträge eine Umstellung der restlichen Betriebe auf biologische Bewirtschaftung zu verlangen. Konventionelle und IP-Bewirtschaftung sind nicht nachhaltig und deshalb abzulehnen.
- Es besteht eine Differenz zwischen den kantonalen Angaben und denjenigen von Bio-Suisse, wobei letztere nicht zutreffend sind. Eine entsprechende Rückmeldung an Bio-Suisse ist im Frühjahr 2008 erfolgt. Es ist nicht am Kanton Basel-Stadt, einseitig eine Umstellung aller Betriebe auf Biobetrieb zu verlangen: Dieser Entscheid wird in erster Linie auf unternehmerischer Basis zusammen mit dem Verpächter getroffen. Alle baselstädtischen Landwirtschaftsbetriebe halten die Vorgaben der IP-Bewirtschaftung ein.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		3 http://www.bio-suisse.ch/media/de/pdf2006/d_grafiken_bio_suisse_07.pdf	
206.	WWF	<p>Unklar ist, um welche neu als Landwirtschaftsland aufgenommene Fläche es sich im Bereich Bäumlhof handelt.</p> <p><i>Wir beantragen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Auf Kantonsgebiet erfolgt die landwirtschaftliche Produktion nach biologischen Kriterien. - Die Errichtung von Bauten zur Intensivlandwirtschaft (Spezialzonen Art. 16 a RPG) ist nicht zulässig. - Im Landwirtschaftgebiet ist den Erholungsansprüchen und der natürlichen Aufwertung entgegen zu kommen. 	<p>Es ist nicht am Kanton Basel-Stadt, einseitig eine Umstellung aller Betriebe auf Biobetrieb zu verlangen: Dieser Entscheid wird in erster Linie auf unternehmerischer Basis zusammen mit dem Verpächter getroffen. Alle baselstädtischen Landwirtschaftsbetriebe halten die Vorgaben der IP-Bewirtschaftung ein. Ein Zehntel der Landwirtschaftsflächen sind Ausgleichsflächen gemäss Ökoqualitätsverordnung bzw. Naturschutzprogrammen.</p> <p>Der Begriff "Intensivlandwirtschaft" ist nicht klar verständlich, auch ein nach Bio-Vorgaben produzierender Betrieb kann Intensivlandwirtschaft betreiben. Vermutlich zielt die Anregung dahin, keine Zonen für Bauten und Anlagen vorzusehen, welche über die innere Aufstockung eines Landwirtschafts- oder Gartenbetriebs hinausgehen (s. RPG 16a Abs.4).</p> <p>Erholungsansprüche sind nicht immer deckungsgleich mit den Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung. Der Richtplanentwurf räumt im Landwirtschaftsgebiet der landwirtschaftlichen Nutzung die Priorität ein. Dies mit der Überlegung, dass bei einer Aufgabe der landwirtschaftlichen Nutzung die Landwirtschaftsgebiete sich in intensiv genutzte Erholungslandschaften wandeln würden und dem Kanton damit ein wichtiger Teil seiner heutigen räumlichen Gestaltung verloren ginge.</p>
207.	Grüne Partei Basel-Stadt	<p>Als örtliche Festlegung wird eine neue Fläche von 3,5 ha im Gebiet Bäumlhof genannt, es ist klar darzulegen, was dies zu bedeuten hat.</p>	<p>Die Signatur ist unterdessen aus dem Richtplan entfernt worden, da im Bäumlhof Erholungs- und Landschaftsrauminteressen überwiegen und es genügend Reserven an FFF gibt, um den Anspruch, der sich durch die unterdessen im Ausmass verringerten Siedlungsgebietserweiterungen ergibt, auszugleichen.</p>
		<p>Mangels besonderer Ausweisung von Spezialzonen gemäss Art. 16a RPG gehen wir davon aus, dass die Errichtung von Bauten zur Intensivlandwirtschaft auf dem Kantonsgebiet nicht zugelassen ist.</p>	<p>"Intensivlandwirtschaft" s. zuvor, Ziff. 206 / 3. Teil.</p>
208.	<p>NL2.3 Waldwirtschaft Bund (UVEK; ARE)</p>	<p>Der Bund begrüsst die Abstimmung zwischen kantonalem Richtplan und Waldentwicklungsplan im vorliegenden Richtplanentwurf. Die im Richtplan aufgeführten Planungsziele sind konform mit dem Waldgesetz</p>	<p>Z. K. genommen.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		und dem Waldprogramm Schweiz (WAP-CH). Einen interessanten Lösungsansatz stellt die sektorübergreifende Formulierung von Strategien und Leitsätzen dar. Dadurch wird der Wald nicht isoliert, sondern als vernetzender Teil der Landschaft betrachtet.	
209.	BSLA NWCH	RG „Wald“ ist ein zu übergeordneter Begriff und ist zu differenzieren. Die einzelnen ortsspezifischen <i>Waldgesellschaften</i> sind sowohl bezüglich ihres ökologischen Werts als auch bezüglich ihrer Funktion als Erholungsorte in ihrer Entwicklung zu fördern.	Ist im WEP intendiert.
210.	Grüne Partei Basel-Stadt	Bei den Funktionen des Waldes fehlt die wesentliche Funktion als „Lunge“ des lokalen Klimas. Diese muss in unserem Kanton klar Vorrang gegenüber den ökonomischen Funktionen des Waldes haben. Entsprechend braucht es konkretisierende Planungsgrundsätze und -anweisungen, wie der ‚Lungenfunktion‘ Nachachtung verschafft werden soll. Sodann fehlt als Planungsgrundsatz der Bestandeschutz aller Waldflächen auf dem Kantonsgebiet und deren Ausweisung auf einer verbindlichen Karte.	Die vielfältigen Funktionen von Wald sind im Richtplan zutreffend abgebildet.
211.	Pro Basel	Natura Wir begrüßen die vorgeschlagenen Ziele. Wir regen jedoch folgende Verbesserungen an: <ul style="list-style-type: none"> - Zur naturnahen Waldbewirtschaftung soll die Einhaltung des FSC-Labels gesamtkantonal als Minimum-Standard verlangt werden. - Wird der Holzvorrat genutzt, ist er weg und braucht Jahrzehnte bis er wieder aufgebaut ist. Deshalb ist der Vorrat langsam und nachhaltig zu nutzen. Die Nutzung ist auch aus dem Gesichtspunkt des Waldes als CO2-Senke zu berücksichtigen. - Ein genügend grosser Altholzanteil ist zu erhalten. - Die Totholzcharta ist umzusetzen. - Der WEP ist zwingend einzuhalten. - Die Wälder sollen nicht flächig in Dauerwald umgewandelt werden. Mosaikartige Bestände und Sonderstandorte sind aus ökologischer Sicht sehr wichtig und müssen auch bei einer verstärkten Nutzung des Vorrats erhalten bleiben. - Landschaftsschutzzonen müssen auch im Wald gelten (siehe Kapitel 2.4.6). 	Nicht berücksichtigt. Alle hier vorgeschlagenen Differenzierungen können nicht Angelegenheit des kantonalen Richtplans sein. Der WEP bildet die Grundlage der Planung. Nicht berücksichtigt. Der Landschaftsschutz im Wald muss im Richtplan nicht speziell genannt werden: Die Regelungsdichte für das Waldareal ist auf Stufe Bundesgesetz bereits höher, als dies beim Richtplan erreicht wird. Das Bundesgesetz über den Wald (WaG, SR 921) vom 4. Oktober 1991 hat gemäss Art. 1 den Zweck, den Wald in seiner Fläche und in seiner räumlichen Verteilung zu erhalten, ihn als naturnahe Lebensgemeinschaft zu schützen und dafür zu sorgen, dass der Wald seine Funktionen (namentlich

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Schutz-, Wohlfahrts- und Nutzfunktion) erfüllen kann.

212. WWF Der Planungsgrundsatz ist nicht richtplantauglich. Ja, die Ausführungen in zwei knappen Sätzen ohne Ausweisung der bestehenden Vorrangflächen und ohne örtliche Festlegungen stellen geradezu einen Affront dar. Auch das Forstamt und andere Waldbewirtschafter haben sich den übergeordneten planerischen Regelungen im Rahmen einer Richtplanung zu unterziehen, den Bestand auszuweisen und Zielvorgaben zu formulieren. Im Stadtkanton, mit immerhin zwölf Prozent Waldfläche, davon gegen achtzig Prozent in öffentlich-rechtlichem Eigentum, hat der Wald – entgegen der waldbewirtschaftlichen Auffassung, die im Richtplan zum Ausdruck kommt – prioritär Erholungs- und ökologische Funktionen.

Nicht berücksichtigt. S. zuvor, Ziff. 211 / 3. Teil.

Wir beantragen:

- Vorrangflächen wie Waldreservate, Totalreservate, aufzuwertende Waldränder sind festzusetzen.
- Waldreservate und Totalschutzgebiete sind mit der Zielgrösse gemäss nationalen Vorgaben von achtzehn Prozent der Waldfläche – davon die Hälfte als Naturwaldreservat – festzusetzen
- Der Wald auf Kantonsgebiet hat an erster Stelle Erholungs- und ökologische Funktionen. Die Bewirtschaftung hat sich unterzuordnen.
- Schutzflächen im Wald, innerstädtische Waldflächen sowie das schweizerische Waldgebiet des „Landschaftsparks Wiese“ sind dem Baumschutzgesetz zu unterstellen. Baumfällungen sind bewilligungspflichtig und vorgängig zu publizieren.
- Für Landschaftsschutzgebiete im Wald sind besondere Bewirtschaftungsbedingungen festzulegen.

NL3 Natur und Landschaftsschutz

213. BastA! / NL 3.1 und NL 3.2 Naturschutz und Landschaftsschutz.

Mieterinnen- und Mieterverband Basel
Wir beantragen klarere oder abgeänderte Planungsaussagen:

Die Feststellung, dass der Kanton Naturschutz- und Landschaftsschutz zonen beziehungsweise Landschaftsschutz zonen langfristig errichten und sichern will, findet im Richtplan keinen Niederschlag. Es darf aber nicht bei der Absichtserklärung bleiben. Vor allem dann nicht, wenn nicht nur die Siedlungsränder als neues Bauland vorgesehen sind, sondern auch bestehende Landschaftsschutz zonen (Stadtabschluss Süd). Es fehlen aussagekräftige Planungsgrundsätze zum langfristigen Erhalt von Natur- und Landschaftsschutz zonen.

Sie fehlen keineswegs. Zudem wurden sie verstärkt. S. überarbeiteten Fassungen von NL3.1 und NL3.2.

214. Gesellschaft für Vogelkunde In den Grundzügen sind die vorgeschlagenen Planungsinhalte, Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen zu begrüssen. Trotzdem sind einige Vorbehalte

Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		de und Vo- anzubringen. gelschutz Riehen	
215.	Grüne Partei Basel-Stadt	<p>Beim Studieren der Karte S. 117 kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass einfach nur jene Flächen, die ohnehin nicht mehr überbaubar oder in anderer Weise nutzbar sind, zu Vorranggebieten des Naturschutzes im Kanton erklärt werden. Es fehlen jegliche Ausführungen, wo und inwiefern aus Sicht des Naturschutzes die Einbeziehung zusätzlicher (allenfalls heute noch ökonomisch genutzter) Flächen erforderlich wäre und wie eine solche Einbeziehung im Planungshorizont des Richtplans erreicht werden könnte.</p> <p>Inakzeptabel ist darüber hinaus, dass in den vorliegenden Richtplan nicht alle bestehenden richtplanverbindlichen Schutzgebiete übernommen worden sind (S. 120). Zudem bemängeln wir, dass im Richtplan 1986 bezeichnete Landschaftsschutz-zonen noch immer nicht im Zonenplan ausgewiesen und damit eigentümerverbindlich sind. Bei einer Zeitspanne von mehr als zwanzig Jahren ist dieses Versäumnis beim Landschaftsschutz unverständlich.</p> <p>Auffallend ist hier, dass - im Gegensatz z.B. zum Themenbereich Fliessgewässer - keinerlei konkrete Massnahmen genannt werden. Wir verlangen diesbezüglich eine Vervollständigung des Richtplans (inkl. Zeitplan für die Umsetzung).</p> <p>Für den <i>Landschaftspark Wiese</i> braucht es überdies ein eigenes Objektblatt, welches alle richtplanrelevanten Elemente dieses Staatsvertrags enthält, sowie Planungsanweisungen, wie das Gebiet – im Sinne der vom Volk angenommenen Wiese-Initiative – für die Erholungsnutzung und die Natur aufgewertet werden kann.</p> <p>Sodann ist zu prüfen, ob der Landschaftspark als Parkprojekt im Sinne der eidgenössischen Pärkeverordnung beim Bund eingegeben werden könnte.</p>	<p>Z. K. genommen.</p> <p>S. überarbeiteten Fassungen von NL3.1 und NL3.2. Der Richtplan muss keinen Zeitplan beinhalten.</p> <p>Teilweise berücksichtigt. S. zuvor. Ziff. 194 / 3. Teil.</p> <p>Prüfung hat ergeben, dass der Landschaftspark zu klein ist.</p>
	NL3.1 Natur- schutz und öko- logische Korridore		
216.	Bund (UVEK; ARE)	<p>Der Kanton formuliert in Strategie und Leitsätzen den Willen, die Natur- und Landschaftsräume zu erhalten und zu entwickeln sowie die Vernetzung dieser Räume zu sichern und zu verbessern. Konkret werden im Richtplan Naturschutzgebiete und -objekte in der Karte bezeichnet, ein Grundsatz zur Erhaltung, Erweiterung und Vernetzung dieser Räume formuliert sowie ein entsprechender Auftrag an Kanton und Gemeinden zur Umsetzung in der Nutzungsplanung erteilt. Diese Richtplaninhalte werden von Bundesseite begrüsst.</p> <p>Dass sowohl für den Schutz als auch für die Umsetzung die Einschränkung gemacht wird "soweit die raumrelevanten Interessen von Bund, Kanton und Bahnbetrieben dies zulassen", scheint aus Bundessicht gefährlich. Diese Formulierung</p>	<p>Mit Festsetzungen für die Bereiche des Natur- und Landschaftsschutzes räumt der Regierungsrat im Mitwirkungsverfahren fälschlicherweise entstandene Zweifel über die</p>

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

nimmt den an und für sich guten Festlegungen einen Grossteil ihrer Verbindlichkeit. Dasselbe gilt für die Wahl des Koordinationsstandes Zwischenergebnis. Auch wenn bei Richtplanvorhaben, beispielsweise für die gezielte Erweiterung des Siedlungsgebietes, eine Interessenabwägung stattfinden wird, sollte der Kanton im Richtplan einen klaren Rahmen für die Bereiche Natur- und Landschaftsschutz schaffen, wie er das ja auch in seiner Strategie vorsieht.

In den Planungsgrundsätzen und -anweisungen 2 und 3 sollten die Einschränkungen "soweit die raumrelevanten Interessen von Bund, Kanton und Bahnbetrieben dies zulassen" bzw. "soweit die anderen raumrelevanten Interessen dies zulassen" gestrichen werden. Zudem sollte geprüft werden, ob für die Naturschutzgebiete und -objekte nicht eine Festsetzung vorgenommen werden kann - zumindest für einen Teil davon.

Vorranggebiete des Naturschutzes, insbesondere auch die ökologischen Korridore und Bewegungsachsen, verlaufen teilweise auf Bahnareal. Die vorgesehene ökologische Aufwertung und allfällige Erweiterung dieser Gebiete dürfen die Sicherheit, Verfügbarkeit, Ausbauten und Umnutzung von Bahnanlagen nicht beeinträchtigen oder gar behindern.

Ein entsprechender Vorbehalt ist in den Richtplan aufzunehmen.

Auf dem Kantonsgebiet befinden sich die 2 Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung Nr. BS 4 „Eisweiher und Wiesenmatten“ sowie Nr. BS 10 „Aupal“. Diese beiden Objekte werden im Richtplan nicht erwähnt. Die an den beiden Standorten vorgesehenen Perimeter „Naturschutz“ gemäss Gesamtkarte 1:25'000 decken die beiden Inventarperimeter nicht voll ab.

Die beiden im Bereich der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung befindlichen Naturschutz-Perimeter sind zu überprüfen.

Des Weiteren befinden sich 8 Objekte des Bundesinventares der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung innerhalb des Kantonsgebietes. Im erläuternden Richtplantext wird darauf hingewiesen, dass die entsprechenden Flächen in den bezeichneten Naturschutzgebieten enthalten sind. Aus Sicht des BAFU zeichnet sich ein Konflikt zwischen dem Schutz des Objektes Nr. 232 „Badischer Bahnhof“ und dem vorgesehenen Raum für Güterlogistik ab, der sich auch auf der Richtplankarte zeigt. Bis zum Inkrafttreten der entsprechenden Bundesverordnung hat der Kanton gemäss Art. 29 der Natur- und Heimatschutzverordnung (NHV) dafür zu sorgen, dass sich der Zustand der Biotope nicht verschlechtert. Bei einer möglichen Beeinträchtigung müssten die Zielkonflikte im Rahmen der Richtplanung aufgezeigt und die nationalen Interessen an den TWW mit den Interessen am Vorhaben abgewogen und gegebenenfalls gleichwertige Wiederherstellungs- oder Ersatzmassnahmen aufgezeigt werden.

Ernsthaftigkeit der Vorgaben aus. Es wurde von verschiedenen Seiten angeregt, die «Zwischenergebnisse» so weit möglich in «Festsetzungen» höherzustufen. Dies ist erfolgt.

Der bis anhin bestehende Konflikt «Naturschutz – bauliche Entwicklung» beim Reservoir IWB Bruderholz wird zugunsten einer angestrebten Wohnnutzung durch Entfernen der Signatur «Vorranggebiet für Naturförderung» im Naturschutzkonzept gelöst. Bei einer allfälligen Neubebauung in diesem Gebiet sind aber alle Massnahmen zu ergreifen, die mit vertretbarem Aufwand den Naturzusammenhang wahren und fördern.

S. zuvor

Werden jetzt im erläuternden Text von NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore genannt, auch bei der Spezifizierung nach den Planungsgrundsätzen / -anweisungen.

Wurden überprüft und entsprechend korrigiert.

Der Kanton sorgt dafür, dass die Biotope sich nicht verschlechtern. – Gehen davon aus, dass dies vor Ort auch so ist.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
217.	BRB, Bauunternehmer Region Basel / Gewerbeverband Basel-Stadt / Malermeisterverband Basel-Stadt / Verband Basler Elektro-Installationsfirmen	Zu einer lebenswerten Stadt gehört auch der Naturschutz. Jedoch wehrt sich der BRB / Gewerbeverband / MMV / VBEI gegen eine Unterschutzstellung von temporär gering genutzten Flächen.	Z. K. genommen.
218.	Basel-Landschaft, Kanton	Dem Objektblatt bzw. der Karte (S. 117) kann entnommen werden, dass auch ein Grossteil der Basler Rangierbahnhöfe sowie die Basler Rheinhäfen in Kleinhüningen als Vorranggebiete des Naturschutzes im Kanton Basel-Stadt definiert sind. Wir sind der Auffassung, dass in diesen Gebieten eine industrielle und gewerbliche Nutzung Vorrang haben sollte. Weiter stellen wir fest, dass einige der TWW-Objekte nicht als Vorranggebiete Naturschutz aufgeführt werden (z.B. Objekt längs Brüglingerstrasse / Bahndamm als Fortsetzung des Streifens auf Münchensteiner Gebiet).	„Vorranggebiet“ nicht ausschliesslich für Naturschutz, sondern auch für Bahnnutzungen und Güterlogistik. Naturschutz gemäss NL3.1 bezüglich Bahnnutzung nachrangig. Wurde nachgeführt.
219.	Bürgergemeinde der Stadt Basel	<i>Waldparzelle auf der St. Chrischona</i> (Grundbuch Bettingen Parz. Nr. 1235): Ein Teil der Parzelle, nahe der deutschen Landesgrenze soll laut Richtplan zukünftig als Naturschutzgebiet ausgewiesen werden. Für dieses Gebiet bestehen schon heute Einschränkungen bei der forstwirtschaftlichen Nutzungen, indem das Forstamt beider Basel in diesem Gebiet das Vorkommen seltener und schützenswerter Pflanzen-, insbesondere Orchideenarten bereits festgestellt hat. Dem trägt die Bürgergemeinde als Eigentümerin also schon heute bei der forstwirtschaftlichen Nutzung Rechnung, weshalb die Bürgergemeinde bezweifelt, ob es die zusätzliche raumplanerische Deklaration als Naturschutzgebiet überhaupt braucht. Sollten aber durch die Ausweisung als Naturschutzgebiet der Eigentümerin irgendwelche Nutzungseinschränkungen und wirtschaftlichen Nachteile entstehen, ist dafür eine Entschädigung in noch offenem Umfang zu entrichten. Die Bürgergemeinde wird weiterhin versuchen, sämtliche in ihrem Eigentum stehenden Waldparzellen möglichst nachhaltig und nicht defizitär zu nutzen und wird dabei gleichzeitig dem bereits heute vorgegebenen mehr oder weniger engen Rahmen des geltenden Natur- und Landschaftsschutzes Rechnung tragen. Ganz grundsätzlich stellt sich die Bürgergemeinde deshalb gegen eine zusätzliche raumplanerische Deklaration	Die Bürgergemeinde als Grundeigentümerin wird im Rahmen von eigentümergeleiteten Planungen angehört und verfügt über alle Rechtsmittel.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		dieses Gebietes auf der vorgenannten Bettinger Waldparzelle an der deutschen Landesgrenze als Naturschutzgebiet.	
220.	CMS	<i>Allgemein</i> Verwirrend ist, dass die Richtplankarte Naturschutzgebiete ausweist, nicht aber Vorranggebiete des Naturschutzes (Seite 117), welche als Grundlage für Planung und Entwicklungskonzept bezeichnet wird.	Hier handelt sich um zwei verschiedene „Sprachen“.
221.	Gesellschaft für Vogelkunde und Vogelschutz Riehen	<ul style="list-style-type: none"> - Die Naturschutzgebiete und Korridore sollen nur als Zwischenergebnis in den Kantonalen Richtplanentwurf aufgenommen werden. - Die ökologischen Korridore im Richtplan Riehen sind vollumfänglich zu übernehmen. Insbesondere müssen auch die Siedlungsgebiete miteinbezogen werden (wie beim Richtplan Riehen). Hier müssen Strategien im Bereich Ökologie im Siedlungsgebiet erarbeitet werden. <p><i>Antrag: Bestehende Naturschutzgebiete und ökologische Korridore nicht als Zwischenergebnis sondern als Festlegung in den Kantonalen Richtplanentwurf aufnehmen. Abstimmung mit dem Richtplan Riehen.</i></p>	S. zuvor, Ziff. 216 / 3. Teil.
222.	IGG / NQV Gundeldingen	<p>Es ist nicht verständlich und wird auch nicht begründet, weshalb die Naturschutzgebiete nur als Zwischenergebnis statt als Festsetzung aufgenommen sind, womit unnötige Zweideutigkeit geschaffen wird. Bestehende Naturschutzgebiete und ökologische Korridore sind im Richtplan integral (nur IGG: und verbindlich) festzusetzen.</p> <p>Im Richtplan fehlt zudem der klare Wille und die Zielsetzung, Naturschutzflächen zu erweitern. Wir befürworten, dass sich der Kanton Flächenziele gibt.</p> <p>Karte a) Vorranggebiete des Naturschutzes im Kanton Basel-Stadt auf Seite 117</p> <p>Wie oben angeführt, sollen sowohl Fliesgewässer als auch Bahnareale als Verknüpfungskorridore genutzt werden. Entlang des Areals Bahnhof SBB soll ein grüner Korridor festgelegt werden. <i>Dies entspricht dem QRP Gundeldingen 1986 und den Möglichkeiten mit partiellen Überdeckungen (CentralParkBasel).</i> Damit wird ein räumliches Gitter mit durchgehenden ökologischen Korridoren gewährleistet.</p>	S. zuvor, Ziff. 216 / 3. Teil.
223.	NQV Bruderholz	<p>Wir möchten vorschlagen, dass ein Teil der Landwirtschaftszone auf dem Bruderholz dem Landschaftsschutz zugeführt wird, mit dem Auftrag Blumenwiesen, Hochstamm-Obstbäume und Wässermatten anzulegen.</p> <p>Dem geplanten ökologischen Korridor zwischen den Fruchtfolgeflächen im Raume Klosterfiechten und dem zentralen Bruderholz widerspricht der geplante Stadtab-</p>	<p>Mit 21 ha ist der Betrieb Klosterfiechten der flächenmässig kleinste im Kanton Basel-Stadt. Der Bewirtschafter produziert nach Bio-Vorgaben. Er bewirtschaftet bereits heute 58 Hochstammobstbäume (Stand 2008). Mit den beantragten Bewirtschaftungsvorschlägen würde der unternehmerische Weiterbestand des Betriebs in Frage gestellt.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		schluss Süd. Die beiden Räume überschneiden sich, und es ist nicht ersichtlich, wie dies realisiert werden sollte.	
224.	Ökostadt Basel	Die Karte der ökologischen Bewegungsachsen und Korridore (S.118) zeigt deutlich die mangelhafte Vernetzung in Grossbasel. Die Aufwertung der Achse des Birsig ist deshalb vorrangig anzugehen. (vgl. auch oben). Aber auch andere Korridore sind neu zu schaffen. Mehr Vernetzungswege durch die Stadt, die bewusst naturnah und vielseitig geplant und gepflegt werden sollen, sind sowohl für StadtbewohnerInnen als auch für Pflanzen und Tiere interessant und können ein weiteres Markenzeichen von Basel werden !	Z. K. genommen.
225.	Pro Natura Basel	Den genannten Punkten können wir uns voll anschliessen, betonen aber noch einmal, dass trotz des bereits seit über 10 Jahren geltenden Naturschutzkonzeptes, das die genannten Punkte bereits enthält, nach wie vor ein Flächen- und Wertverlust der Naturwerte festzustellen ist (s. Kap. 1.2). Auch die Tatsache, dass mit dem Kantonalen Inventar erst 12 Jahre nach Inkrafttreten des Naturschutzgesetzes begonnen worden ist, zeigt, welchen geringen Stellenwert der Naturschutz im Kanton zu haben scheint. Wir sind daher skeptisch, ob mit der Verabschiedung des Richtplans eine positive Entwicklung im Natur- und Landschaftsschutz einsetzen wird. Im Text werden öfters die im Naturschutzkonzept festgelegten Entwicklungsgebiete erwähnt. Im Gegensatz zu den Vorranggebieten des Naturschutzes ist die Karte der „Entwicklungsgebiete des Naturschutzes“ nicht im RPE zu finden. Wir beantragen, die Karte der Entwicklungsgebiete ebenfalls in den Richtplan aufzunehmen. <i>Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)</i> Bei der Überprüfung der Naturschutzflächen in der Richtplankarte ist uns aufgefallen, dass zumindest die durch Regierungsratsbeschluss geschützte Hecke an der Baiergasse in Bettingen und das geschützte Wäldchen im Bereich Hardrain/Gellertstrasse (Bethesda-Wäldchen) nicht in der Karte verzeichnet sind. Wir beantragen daher, diese Flächen ebenfalls einzuzeichnen und die Vollständigkeit der anderen, bereits durch entsprechende Beschlüsse geschützten Flächen zu überprüfen. Das Rheinufer der Grossbasler Seite zwischen Mittlerer Brücke und Wettsteinbrücke besitzt einen grossen naturschützerischen Wert. Das Ufer ist als Naturschutzgebiet auszuweisen. Auf die Weiterführung des Fussweges unterhalb der Pfalz ist zu verzichten.	S. zuvor, Ziff. 216 / 3. Teil. Nicht berücksichtigt. Das Konzept wird ausführlich genannt, die Abbildung hat illustrativen Charakter. Die im kantonalen Richtplan ausgeschiedenen Gebiete „Naturschutz“ beziehen sich auf die Vorranggebiete. Wurde korrigiert. Nicht berücksichtigt. In diesem städtisch-urbanen Teil würde die Abwägung zulasten des Erholungsanspruches gehen. Nicht berücksichtigt. Wird beibehalten. Naturschutz ist zu berücksichtigen.
		Im Rahmen der Richtplanung wäre es ein gutes Zeichen für den Naturschutz, bzw.	Das Flächenangebot im Kanton Basel-Stadt ist bekanntlich

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>ein Beweis für die guten Vorsätze, wenn der Kanton eine grosse Fläche als Lebensraum für bedrohte Tier- und Pflanzenarten zur Verfügung stellen würde (z.B. im Hafen, auf dem Güterbahnhof Wolf oder auf anderen extensiv genutzten Industrie- oder Bahnarealen) und damit einmal der Natur eindeutigen Vorrang vor anderen wirtschaftlich orientierten Nutzungen geben würde. Meist sind die Flächen klein oder der Naturschutz muss für sich negative Kompromisse mit anderen Nutzungen eingehen.</p> <p>Die ökologischen Korridore und Freiraumvernetzungen sind nicht in der Richtplankarte verzeichnet, sondern nur auf gesonderten Karten im RPE (S. 28, S. 118). Falls diese Korridore nicht in der Richtplankarte eingezeichnet werden können, ist sicherzustellen, dass sie dennoch den gleichen verbindlichen Status haben, wie die anderen örtlichen Festlegungen auf der Richtplankarte.</p> <p><i>Koordinationsstand</i> Die Naturschutzflächen und ökologische Korridore sind nicht nur als Zwischenergebnis zu kategorisieren, sondern als „Festsetzung“.</p> <p><i>Karte b) Ökologische Korridore und Bewegungsachsen (RPE S. 118)</i> Der auf der Karte 2 (RPE S. 28) verzeichnete Vernetzungskorridor entlang des Rheins ist auch auf dieser Karte einzuzeichnen. Ebenso fehlen die Vernetzungskorridore durch die Stadt, die das Freiraumkonzept aufführt (siehe unsere Anmerkungen in Kapitel 2.2.2).</p>	<p>minimal. Allenfalls als Pilotprojekt eines Private-Public-Partnership-Modells durch Pro Natura prüfenswert.</p> <p>Nicht berücksichtigt. Die Verbindlichkeit ökologischer Korridore verbleibt in Form der generellen Planungsgrundsätze / -anweisungen. Die beigelegte Karte vermittelt aber die von den Behörden anerkannten Korridore.</p> <p>S. zuvor, Ziff. 216 / 3. Teil.</p> <p>Nicht berücksichtigt. s. Bemerkungen zwei Absätze zuvor.</p>
226.	Quartierkoordination Gundeldingen	<p><i>Karte a) Vorranggebiete des Naturschutzes im Kanton Basel-Stadt auf Seite 117</i> Entlang des Areals Bahnhof SBB soll zwischen der Bahnbrücke über den Birsig und der Merianbrücke ein grüner Korridor aufgenommen werden. Dies entspricht dem QRP Gundeldingen 1986 und den Möglichkeiten mit partiellen Überdeckungen. Damit wird zwischen der Landesgrenze zum Elsass bis in den Raum St. Jakob ein durchgehender ökologischer Korridor gewährleistet.</p>	Z. K. genommen. Müsste im Rahmenplan SBB erscheinen.
227.	SBB	<p>Vorranggebiete des Naturschutzes, insbesondere auch die ökologische Korridore und Bewegungsachsen verlaufen teilweise auf Bahnareal. Die vorgesehene ökologische Aufwertung und allfällige Erweiterung dieser Gebiete dürfen die Sicherheit, Verfügbarkeit, Ausbauten und Umnutzungen von Bahnanlagen nicht beeinträchtigen oder gar verhindern.</p> <p><i>Antrag: Aussagen bezüglich Bahnareal sind zwingend zu relativieren.</i></p>	<p>Die Relativierung ist in den Planungsgrundsätzen / -anweisungen einbezogen. Die Bahnnutzung bzw. Infrastrukturerweiterungen bleiben durch die Relativierung möglich. Die Konflikte TWW / Bahnen sind aber transparent zu halten (Zwischenergebnis).</p>
228.	WWF	<p>Gemäss mündlicher Auskunft des Baudepartements wurden alle bestehenden Naturschutzgebiete in den Richtplan übernommen. Es ist jedoch unverständlich und wird auch nicht begründet, weshalb die Naturschutzgebiete nur als Zwischenergebnis statt als Festsetzung aufgenommen sind. Im Richtplan fehlt zudem der</p>	S. zuvor, Ziff. 216 und 225 / 3. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		klare Wille und die Zielsetzung, die Naturschutzfläche zu erweitern.	
		<p><i>Wir beantragen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Bestehende Naturschutzgebiete und ökologische Korridore sind im Richtplan festzusetzen. - Der Kanton definiert Flächenziele zur Erweiterung der Naturschutzgebiete für die Richtplandauer. - Die Konsequenzen aus der „Wiese-Initiative“ sind im Richtplan festzusetzen. (Neues Objektblatt „Landschaftspark Wiese“) - Für die Elsässer-Bahn und das DB-Areal sind naturschützerische Zielsetzungen zu formulieren. 	
NL3.2 Landschaftsschutz			
229.	Bund (UVEK; ARE)	<p>Der Kanton formuliert in Strategie und Leitsätzen den Willen, die Natur- und Landschaftsräume zu erhalten und zu entwickeln sowie die Vernetzung dieser Räume zu sichern und zu verbessern. Konkret werden im Richtplan Landschaftsschutzgebiete in der Karte bezeichnet, ein Grundsatz zur Erhaltung und Aufwertung dieser Räume formuliert und ein entsprechender Auftrag an Kanton und Gemeinden zur Umsetzung in der Nutzungsplanung erteilt. Diese Richtplaninhalte werden von Bundesseite begrüsst. Den Anliegen des Bundes entspricht auch der explizite Auftrag, die bestehende landwirtschaftliche Nutzung dieser Gebiete zu gewährleisten.</p> <p>Es stellt sich auch bei den Landschaftsschutzgebieten die Frage, warum diese nur im Koordinationsstand Zwischenergebnis aufgenommen worden sind. Zumindest für die im erläuternden Bericht erwähnten, in der Nutzungsplanung umgesetzten Vorranggebiete Landschaft der Gemeinden Riehen und Bettingen und für den in einem Landschaftsrichtplan gesicherten Landschaftspark Wiesen ist das aus Bundessicht nicht nachvollziehbar.</p> <p><i>Es sollte geprüft werden, ob für die Landschaftsschutzgebiete nicht eine Festsetzung vorgenommen werden kann - zumindest für die in der Nutzungsplanung umgesetzten Vorranggebiete Landschaft der Gemeinden Riehen und Bettingen und für den in einem Landschaftsrichtplan gesicherten Landschaftspark Wiesen.</i></p>	Berücksichtigt. S. überarbeitete Fassung von NL3.2.
230.	Gesellschaft für Vogelkunde und Vogelschutz Riehen	<ul style="list-style-type: none"> - Der Perimeter der Landschaftsschutzgebiete ist mit dem Richtplan Riehen abzustimmen. Dies betrifft unter anderem die Gebiete Oberfeld, Moostal (bzw. Mittelfeld und Langoldshalde), welche gegen weitere Überbauungsprojekte geschützt werden müssen. - Im Kantonalen Richtplanentwurf wird das Landschaftsentwicklungskonzept „Dinkelberg“ nicht erwähnt (siehe Richtplan Riehen). Zwar ist im Kantonalen Richtplanentwurf das Gebiet als Landschaftsschutzzone ausgeschieden (ausser Gebiet Oberfeld), aber es soll nur als Zwischenergebnis in den Kantonalen 	S. zuvor, Ziff. 229 / 3. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>Richtplanentwurf einfließen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - In der Landschaftsschutzzone sollen nur standortbedingte Bauten, wie landwirtschaftliche Ökonomiegebäude zugelassen werden. Anlagen für die Erholungsnutzung, Mobilfunkantennen, überirdische Leitungen usw. sollten nicht erlaubt sein. <p><i>Antrag: Der Perimeter der Landschaftsschutzzone ist mit dem Richtplan Riehen abzustimmen. Die Landschaftsschutzgebiete sind nicht als Zwischenergebnis, sondern als Festsetzung in den Kantonalen Richtplanentwurf aufzunehmen. In der Landschaftsschutzzone dürfen nur standortgebundene Anlagen gebaut werden.</i></p>	
231.	Pro Natura Basel	<p>Auch hier begrüßen wir die gemachten Aussagen sehr, müssen aber feststellen, dass diese im RPE durch die Siedlungserweiterungsvorschläge gleich wieder unterhöhlt werden (v.a. im Bäumlhof-Areal).</p> <p>In den Planungsgrundsätzen wird festgehalten, dass Landschaftsschutzgebiete nicht für den Wald gelten sollen. Dies lehnen wir ab. Schutz und Schonzone müssen auch für den Wald gelten. Es ist nicht nachvollziehbar, warum hier keine einheitliche Regelung erfolgen soll. Der Anteil der geschützten Flächen im Wald ist viel geringer als derjenige im Offenland. Dies zeigt, dass der Waldentwicklungsplan WEP bisher nicht für ausreichend grosse Schutzzone gesorgt hat</p>	S. zuvor, Ziff. 229 / 3. Teil.
232.	WWF	<p>Offensichtlich werden mit dem Richtplan nicht alle bestehenden Schutzgebiete übernommen (S. 120). Solche Abweichungen sind auszuweisen und zu begründen.</p> <p><i>Wir beantragen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die bestehenden Landschaftsschutzgebiete sind integral festzusetzen (nicht: Zwischenergebnis). - Vorranggebiete Landschaft sollen von neuen Bauten und Anlagen grundsätzlich freigehalten werden. Ausgenommen sind lediglich standortbedingte Bauten und Anlagen, wenn die Schutzziele nicht beeinträchtigt werden (Nachweispflicht). Explizit ausgeschlossen sind: Freizeitanlagen, freistehende (Mobilfunk-) Antennen und oberirdische elektrische Übertragungsleitungen. - Für Landschaftsschutzgebiete im Wald sind spezifische Vorschriften zu erlassen. 	<p>S. zuvor, Ziff. 229 / 3. Teil.</p> <p>Nicht berücksichtigt. Die vorgeschlagene Formulierung „Für standortgebundene Bauten, Anlagen, Infrastrukturen und Terrainveränderungen sind hohe Anforderungen zu stellen.“ entspricht der Anforderung an den Richtplan.</p> <p>S. zuvor, Ziff. 229 / 3. Teil.</p>
233.	Anregung für neue Objektblätter Natur und Landschaft	<p><i>Umwelt</i></p> <p>In diesem Bereich fehlen zwei Objektblätter:</p> <p>Neues Objektblatt Alleeanplan Mit dem verwaltungsinternen Alleeanplan besteht ein angejhrtes und unverbindliches Instrument zur Sicherung und Erweiterung der Alleean. Der überarbeitete</p>	Nicht Berücksichtigt. Beim Alleeanplan handelt es sich um ein kommunales Planungsinstrument.

Kapitel /Thema

Eingabe von

Anregung, Bemerkung, Antrag

Stellungnahme

Alleenplan mit bestehenden und neu geplanten Alleen ist im Richtplan festzusetzen.

Neues Objektblatt Städtisches Grün, städtischer Wald

Insbesondere die Situation kleiner Waldflächen (Gundeldingerrain, Wolfsschlucht usw.) wird nicht behandelt. Unverständlich ist uns, dass städtischer Wald im Richtplan als Siedlungsgebiet bezeichnet wird. Diese Wäldchen sind auf ihre spezifisch stadträumlich gestaltende Funktion hin zu behandeln, was häufig zu Konflikten geführt hat, da diesen speziellen Anforderungen nicht genügt wird. Baumfällungen sollen dem Baumgesetz unterstellt werden.

do.

Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt *

Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008

Gemäss §74 der Bau- und Planungsverordnung (BPV) vom 19. Dezember 2000 kann jedermann zum Richtplan Anregungen unterbreiten.

Zu Eingaben, die Belange der Richtplanung unmittelbar berühren, wird in einem Bericht Stellung genommen, der beim Hochbau- und Planungsamt eingesehen werden kann.

Stellungnahme zu den Anregungen, Bemerkungen und Anträgen aus der Bevölkerung, von Institutionen und Interessenvertretern/-innen

4. TEIL: A und M

* Der kantonale Richtplan wurde vom Regierungsrat am 20. Januar 2009 erlassen.

Im ganzen Dokument gilt folgende Regel: **streichen** / **ergänzen**

Verweise in der Form von „s. Ziff. 7 / 3. Teil“ beziehen sich auf die 5 Teile, in die der vorliegende Bericht unterteilt ist.

Vorbemerkungen	
E Einleitung	
E1 Zweck des kantonalen Richtplans	
E2 Anlass zur Revision	
E3 Bilanz des kantonalen Richtplans Basel-Stadt von 1986	
E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans	
E5 Form des kantonalen Richtplans	
E6 Verbindlichkeit des kantonalen Richtplans	
E7 Stand der Koordination	
E8 Änderung des kantonalen Richtplans	
E9 Zusammenarbeit	
E10 Mitwirkung	
E11 Finanzierung	
E12 Monitoring und Controlling	
ST Strategie	
ST1-3 Querschnittsthemen	
ST4-6 Siedlung – Wohnen	
ST7-8 Siedlung – Wirtschaft	
ST9-10 Natur und Landschaft	
ST11-12 Mobilität	
ST13 Ver- und Entsorgung	
K Konzeptkarten	
K1 Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Basel und Umgebung	
K2 Freiraumentwicklung und -vernetzung	
K3 Die Grundzüge der räumlichen Entwicklung (Synthese)	
S Siedlung	
Leitsätze Siedlung (1-30)	
S1 Siedlungsstruktur	
S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)	
S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung	
S1.3 Hochhäuser	
S1.4 Siedlungsgliedernde Freiräume	
S1.5 Fahrende	
S2 Wirtschaft im Siedlungsraum	
S2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete	
S3 Verkehrsintensive Einrichtungen	
S3.1 Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen	
S3.2 Freizeit- und Sportgebiet St.Jakob	
S4 Siedlungsqualität	
S4.1 Freiraum	
S4.2 Familiengärten	
S4.3 Innenstadtaufwertung – Qualität im Zentrum	
S4.4 «Aktionsraum Rhein»	
S4.5 Ortsbildschutz	
S4.6 Lärmschutz	
S4.7 Störfallvorsorge	
S5 Öffentliche Bauten und Anlagen	
S5.1 Bauten, Anlagen und Betrieb der Universität (Sachplanung Universität)	
S5.2 Schulräume aufgrund Schulraumplanung	
S5.3 Spitalbauten (Spitalleitbild)	
S5.4 Sport- und Freizeitanlagen (Sachplanung Sport)	
NL Natur und Landschaft	
Leitsätze Natur und Landschaft (31- 39)	
NL1 Natürliche Lebensgrundlagen	
NL1.1 Fließgewässer	
NL1.2 Naturgefahren (Gefahrengebiete)	
NL2 Land- und Waldwirtschaft	
NL2.1 Landwirtschaftsgebiet	
NL2.2 Fruchtfolgeflächen	
NL2.3 Waldwirtschaft	
NL3 Natur und Landschaftsschutz	
NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore	
NL3.2 Landschaftsschutz	
A Agglomeration	
A1 Agglomerationsprogramm	
M Mobilität	
Leitsätze Mobilität (40- 49)	
M1 Öffentlicher Verkehr	
M1.1 Schienenfernverkehr (Personen und Güter)	
M1.2 Regio-S-Bahn	
M1.3 Tram	
M2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	
M2.1 Nationalstrassen	
M2.2 Kantonsstrassen	
M3 Langsamverkehr	
M3.1 Fussverkehr	
M3.2 Veloverkehr	
M4 Luftverkehr	
M4.1 EuroAirport (EAP)	
M5 Schifffahrt	
M5.1 Hafenanlagen: Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehscheibe	
M6 Güterverkehr	
M6.1 Güterverkehrslogistik	
VE Ver- und Entsorgung Leitsätze Ver- und Entsorgung (50-66)	
VE1 Versorgung	
VE1.1 Trink- und Brauchwasser	
VE1.2 Energie	
VE2 Entsorgung	
VE2.1 Abwasserableitung, Abwasserreinigung	
VE2.2 Abfall	
VE2.3 Altlasten	
Anhang	
AI Information und Mitwirkung der Bevölkerung	
AM Materialien	
AV Verzeichnisse	
Karte	
Übrige Anmerkungen	

1. Teil

2. Teil

3. Teil

4. Teil

5. Teil

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
A Agglomeration			
A1 Agglomerationsprogramm			
1.	Bund (UVEK; ARE)	Mit diesem Objektblatt verankert der Kanton das grenzüberschreitend erarbeitete Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr der Agglomeration Basel im Richtplan. Der im Richtplanbeschluss enthaltene Auftrag, die Gemeinden bei der weiteren Bearbeitung des Agglomerationsprogramms noch verstärkt einzubeziehen, wird von Bundesseite begrüsst.	Z. K. genommen.
2.	Aargau, Kanton	Die Fricktaler Gemeinden sind in die weitere Bearbeitung des Agglomerationsprogramms Basel einzubeziehen.	Berücksichtigt. Der Planungsgrundsatz wird wie folgt ergänzt: „... Die Gemeinden <u>im Agglomerationsperimeter</u> sind in der weiteren Bearbeitung verstärkt einzubeziehen.“
3.	Regionalverband Hochrhein-Bodensee	Der Regionalverband wurde am Agglomerationsprogramm beteiligt. Für die sehr gute Zusammenarbeit danken wir nochmals.	Z. K. genommen.
4.	Solothurn, Kanton	Wir sind erfreut, dass das Agglomerationsprogramm als eigenes Kapitel in die Objektblätter aufgenommen wurde. Im Gegensatz zu den anderen Themenbereichen gibt es für den Bereich Agglomeration keine eigenen Leitsätze, es wird lediglich auf andere Leitsätze verwiesen. In Anbetracht der zunehmenden Wichtigkeit der Agglomerationen ist zu überlegen, die Stossrichtung der Agglomeration ebenfalls in eigenen Leitsätzen zu formulieren. Im Objektblatt Agglomeration ist festgehalten, dass mit der Aufnahme des Agglomerationsprogramms in den kantonalen Richtplan die Verbindlichkeit für Bundesbehörden und Nachbarkantone gewährleistet ist. Die Verbindlichkeit gilt allerdings in erster Linie für den Kanton selbst sowie für seine Gemeinden. Dies kommt mit der vorliegenden Formulierung nicht zum Ausdruck.	Auf die Formulierung eines weiteren Leitsatzes wird verzichtet. Die Sache ist bereits gut etabliert. Berücksichtigt. Der Text (Unter „Verhältnis Agglomerationsprogramm und Richtplanung“) wird entsprechend modifiziert. Neu heisst es: „Die verbindliche Wirkung des Agglomerationsprogramms für Bundesbehörden, Nachbarkantone sowie den Kanton Basel-Stadt...“
5.	VCS	<i>Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen ergänzen:</i> „Der Kanton bearbeitet (...) verstärkt einzubeziehen. <u>Der Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) als umweltgerechte und effiziente Mobilität in der Agglomeration ist im Agglomerationsprogramm als gleichberechtigte 3. Säule des Verkehrs zu berücksichtigen. Die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern, insbesondere zwischen LV und ÖV sind sicher und attraktiv zu gestalten.</u> “	Nicht berücksichtigt. Die 3. Säule ist im Agglomerationsprogramm verankert.
6.	WWF	s. Mobilität	-

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
Agglomeration und Mobilität			
7.	Bund (UVEK; ARE)	<p><i>Agglomeration und Mobilität</i> Die einzelnen Verkehrsträger sind umfassend und ausreichend behandelt. Die Strategien zur Mobilität sind aus Sicht des Bundes zweckmässig.</p> <p>Im Gegensatz zu den weiteren für den Kanton relevanten Sachplanungen des Bundes ist der Sachplan Verkehr, Programmteil (vom Bundesrat am 26.04.2006 beschlossen) im Richtplan, Kapitel Mobilität, nicht als Grundlage erwähnt. Der Programmteil des Sachplans Verkehr legt Ziele, Grundsätze und Prioritäten des Bundes für die Verkehrsinfrastrukturen von gesamtschweizerischer Bedeutung sowie Handlungsgrundsätze für den Metropolitanraum Basel fest. Auf der strategischen Zielebene stimmt der Richtplanentwurf mit dem Sachplan Verkehr überein.</p> <p><i>Der Sachplan Verkehr, Teil Programm ist als wichtige Grundlage des Bundes in den Richtplantext der Objektblätter Nationalstrassen, Schienenfernverkehr und Regio-S-Bahn aufzunehmen.</i></p> <p><i>Die Beurteilung und der Entscheid über die Mitfinanzierung durch den Bund von einzelnen im Kapitel Mobilität des Richtplanentwurfs richtigerweise enthaltenen Vorhaben des Agglomerationsverkehrs bleiben der aktuell laufenden Beurteilung des Agglomerationsprogramms Basel durch den Bund und dem entsprechenden Verfahren vorbehalten.</i></p>	<p>Z. K. genommen.</p> <p>Berücksichtigt. Sachplan Verkehr, Teil Programm, wird neu als Grundlage sowohl in den genannten Objektblättern als auch im Verzeichnis erwähnt.</p> <p>Z. K. genommen.</p>
M Mobilität Allgemeines Zusammenfassungen			
8.	ACS beider Basel	<p>Der ACS beider Basel stellt fest, dass im Kantonalen Richtplan keine relevanten Ansätze zur Realisierung von bedarfsgerechtem Parkraum zu erkennen sind. Generell fehlt ein Parkraumkonzept in diesem Richtplan, welches mit den angrenzenden Gemeinden koordiniert ist, ...</p>	<p>Die Parkraumbewirtschaftung ist in der Tat nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Der Regierungsrat erarbeitet zur Zeit aber einen Ratschlag zur Parkraumbewirtschaftung der Stadt Basel.</p> <p>Zur Erhellung der Ausgangslage und der Absichten sei hier festgehalten:</p> <p>Auf Stadtgebiet gibt es heute insgesamt rund 100'000 Parkiermöglichkeiten. Fast zwei Drittel davon fallen auf ober- oder unterirdische Privatparkplätze. Nur gut ein Drittel ist öffentlich zugänglich. Von diesen rund 36'000 Parkplätzen befinden sich rund 31'000 auf Allmend und 5'000 in Parkhäusern. Von Parkplätzen in Parkhäusern sind rund 2'000 in Kantonsbesitz und werden vom Kanton verwaltet (4 Parkhäuser). Der Rest ist in Privatbesitz und wird privat</p>

Kapitel /Thema**Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

verwaltet.

Damit können rund 33'000 Parkplätze oder ein Drittel aller auf Stadtgebiet verfügbaren Parkplätze vom Kanton bewirtschaftet werden.

Gegenstand der Parkraumbewirtschaftung Basel bildet der Parkraum auf städtischer Allmend (d.h. exkl. Gemeinden Riehen und Bettingen). Nicht Gegenstand der Parkraumbewirtschaftung Basel bilden somit der private Parkraum sowie die öffentlich zugänglichen Parkhäuser.

Allenfalls ergeben sich aus dem Konzept Parkraumbewirtschaftung auch neue Anforderungen an die Bewirtschaftung der vom Kanton Basel-Stadt verwalteten Parkhäuser.

Zukünftige Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung in der Nachbarschaft

Es kann allgemein erwartet werden, dass der Parkraumbewirtschaftung auch in der Nachbarregion Basels eine zunehmend wichtigere Rolle zukommen wird.

Es besteht die Absicht, das Basler System interoperabel auszugestalten, so dass es für eine Partizipation benachbarter Gemeinden offen ist.

Die Umsetzung des Parkraumbewirtschaftungssystems – abgesehen von der bereits bestehenden Anwohnerparkierung – soll diskriminierungsfrei erfolgen. Insbesondere bestehen keinerlei Einschränkungen für Bewohner der Nachbargemeinden für den Bezug von Stadtparkkarten, Gewerbeparkkarten oder Besucherparkkarten.

Mit den aus der Parkraumbewirtschaftung Basel generierten Einnahmen sollen die Park-and-Ride-Standorte am Stadtrand realisiert werden.

Nach USG BS kann der Kanton P+R auch ausserhalb seines Territoriums finanziell unterstützen.

9. ACS beider Basel ...und der ACS beider Basel wehrt sich gegen die insinuirende Art und Weise, wie die Regierung den MIV negativ besetzt. Dahinter steckt offenbar, wengleich realitätsfernes, System. Nicht anders ist so zum Beispiel zu erklären, dass die Planung einzelner Projekte im Bereich des Velo- und Fussgängerverkehrs weiter fortgeschritten ist als beim ÖV und MIV.

Der MIV wird keineswegs „negativ besetzt“. Das Verkehrssystem muss so optimiert und an sich verändernde Bedürfnisse angepasst werden, dass Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr sowie Güterverkehr und -logistik ausreichende Kapazitäten zur Verfügung haben, wobei die Verkehrsnachfrage verstärkt durch Langsamverkehr und öffentlichen Verkehr befriedigt werden muss. Projekte im LV sind in Umfang, Aufwand und in den Kosten kleiner als MIV- und ÖV-Projekte.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
10.	ACS beider Basel	Mangels erkennbarem Nutzen, beziehungsweise weil keine zusätzlichen Kapazitäten entstehen, werden monetäre Verkehrslenkungsmassnahmen, wie zum Beispiel „road-pricing“ ebenso strikt abgelehnt, wie so genannte Fahrtenmodelle (Fahrtenbeschränkungen).	Es wird mittlerweile anerkannt, dass Fahrtenmodelle dazu beitragen können, in einem verkehrlich stark belasteten Gebiet den zusätzlichen Verkehr, der durch neue Nutzungen erzeugt wird, zu dosieren. Dies liegt auch im Interesse der Vertreter des MIV, weil dadurch der Verkehrsfluss gewährleistet und grössere Stausituationen vermieden werden können.
11.	CSN NWS	<i>Schwerpunkt</i> Der CSN unterstützt sowohl den Ausbau und die Förderung des Öffentlichen Verkehrs sowie die Förderung des umwelt- und gesundheitsfördernden Langsamverkehrs.	Z. K. genommen.
12.	CVP BS	<i>Schwerpunkt</i> Priorität hat für die CVP der Ausbau und die Förderung des Öffentlichen Verkehrs sowie die Förderung des umwelt- und gesundheitsfördernden Langsamverkehrs.	Z. K. genommen.
13.	CSN NWS / CVP BS	<i>Schwerpunkt</i> Für Fussgänger und Velofahrer soll die Sicherheit erhöht werden mit attraktiven Wegen und Routen, durch gestalterische Massnahmen, soweit möglich, getrennt vom motorisierten Individualverkehr.	In einer Stadt mit beschränkten Platzverhältnissen und in Wohnquartieren mit flächendeckender Verkehrsberuhigung ist die Forderung nach Verkehrstrennung nicht konsequent umsetzbar. Eigene Velospuren sind nur bei 50km/h- Strassen sinnvoll. Selbst Velopendler bevorzugen die direkten, wenig attraktiven Verbindungen (auch über Hauptverkehrsstrassen) als die Umwege über ruhigere Quartierstrassen. Es braucht also beide Angebote im Routennetz.
14.	CSN NWS	<i>Schwerpunkt</i> Wir sind gegen eine Sperrung der Mittleren Brücke für den Individualverkehr, da dies dem ansässigen Gewerbe schadet und den Zubringerdienst mit weiten Umwegen auf die stark befahrenen Wettstein- und Johanniterbrücken verteilt. Zudem ändert sich nach den Plänen wenig an der Mittleren Brücke für die Fussgänger, solange das Tram sowie Fahrzeuge mit Sondergenehmigungen trotzdem ihre Fahrspur beanspruchen.	Inbezug auf Langsamverkehr, M3.1 Fussverkehr Massnahme a) Fussgängerzonen und -achsen in der Innenstadt (Fussgänger-Y) ist weder von einer „Sperrung der Mittleren Brücke für den Individualverkehr“ noch von einer Verhinderung des Zubringerdienstes die Rede.
15.	Heimatschutz Basel	<i>Verkehrsregime / Regio-S-Bahn</i> Wir haben schon mehrfach mitgeteilt, dass wir einen Tunnel unter der Innenstadt hindurch konsequent ablehnen.	Z. K. genommen.
		Die Basler Innenstadt ist heute mit dem öffentlichen Verkehr perfekt erschlossen.	Zu Novartis: Die Planungen zum Regio-S-Bahn Innenstadt-

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
16.	IGG / NQV Gundeldingen	<p><i>Stadtstruktur und Regio-S-Bahn, bzw. Verkehrsnetz allgemein</i></p> <p>Die im Richtplan vorgeschlagene Stadtstruktur zeigt die in Umwandlung und Aufwertung befindlichen Gebiete im Norden und Osten der Stadt. Der Richtplan zeigt ebenfalls die Bedeutung des HLS-Nationalstrassenringes um die Stadt herum.</p> <p>Der Ausbau der S-Bahn ist ein Jahrhundertbauwerk und übersteigt die finanziellen Möglichkeiten des Stadtkantons. Es ist deshalb nicht einzusehen, dass in dieser Frage der Übereinstimmung zwischen Siedlung und Verkehr der Kantonale Richtplan zwei Optionen, nämlich Herzstück und Nordbogen, gleichwertig offenlässt.</p> <p>Die Aussagen in den beiden Teilbereichen Siedlung und Verkehr sind nicht aufeinander abgestimmt, teilweise sogar widersprüchlich. Die siedlungsplanerische Vision (dargestellt in der Karte ‚Grundzüge der räumlichen Entwicklung‘) mit den Aufwertungsgebieten der Stadt und den Überdeckungen der Bahnareale (Elsäserbahn, Osttangente) ist nur erfolgreich, wenn die S-Bahn mit der Variante Nordbogen diese Struktur aufnimmt und die dort neu entstehenden Schwerpunkte erschliesst. Die Variante Herzstück mit der Innenstadt-Unterfahrung erschliesst kein neues Aufwertungspotenzial.</p> <p><i>Antrag:</i> Klare Aussagen und konsequenterweise Favorisierung des Nordbogens. Im Gegenzug die heutige Innenstadt mit dem Fussgänger-Y konsequenterweise weiterentwickeln (mit einer neuen Haltestelle Marktplatz als Teil des Nordbogens); der südliche Abschluss bildet die Gabel Heuwaage-Bahnhof SBB-Aeschenplatz, einschliesslich besserer Verknüpfung Innenstadt Bahnhof SBB (siehe unten).</p>	<p>tunnel (Herzstück) werden z. Zt. vertieft. Für Roche gibt es neue Optionen (z. B. S-Bahn-Haltestelle Breite / Wettstein).</p> <p>Siehe Strategien ST 11 und 12 und den Stellenwert von ÖV und LV im kantonalen Richtplan. Der Regierungsrat ist der Auffassung, dass in Basel-Stadt vielfältige Nutzungen auf engstem Raum möglich sein müssen. Auch der gezielte Ausbau des Strassennetzes ist im Interesse der Einwohnerschaft nötig. Die regierungsrätliche Strategie, die auf einer angebotsorientierten Verkehrsplanung beruht (Verkehrsplan Basel, 2001), ist im abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Basel.</p> <p>Die Planungen zum Regio-S-Bahn Innentunnel (Herzstück) werden z. Zt. vertieft.</p> <p>Die ÖV-Erschliessung zumindest aus der Region wird aber deutlich verbessert, wodurch die Konkurrenzfähigkeit der Basler Innenstadt gewinnen würde.</p> <p>Nicht berücksichtigt. Die Aussagen sind richtplanadäquat.</p>
17.	Novartis	<p>Objektblätter Mobilität</p> <p>Die Ausführungen zur Erschliessung des Euroairport mit der Bahn; zum Ausbau des Streckenabschnittes Basel SNCF - ST. Johann sowie der Strecke Karlsruhe - Basel der DB auf 4 Gleise und zum Bau der 2. Rheinbrücke finden unsere volle</p>	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		Unterstützung. Zur Frage des 'Herzstückes' und der Regio-S-Bahn haben wir uns bereits oben geäußert.	
18.	Münchenstein, Gemeinderat	Die Richtplanaussagen sind mit den Zielen von Münchenstein kompatibel. (Details s. im Folgenden)	Z. K. genommen.
19.	NQV Bachletten-Holbein	<i>Zur Parkraumbewirtschaftung</i> Der bisherige Entwurf macht wenig Aussagen zu diesem Thema. Trotzdem sind wir der Meinung, dass diese Anliegen in einem Richtplan durchaus ihren Platz haben.	S. zuvor, Ziff. 8 / 4. Teil.
20.	NQV Bachletten-Holbein	Im Kapitel S3 werden verkehrsintensive Einrichtungen benannt und im Kapitel S3.2 wird das Freizeit- und Sportgebiet St. Jakob speziell behandelt.	
		Anfangs Februar 2008 hat der Zolli seine Besuchszahlen veröffentlicht. Im Jahre 2007 wurden 1,6 Mio. BesucherInnen verzeichnet. (An Wochenenden bis zu 5'000 BesucherInnen.) Gemäss eigenen Aussagen des Zollis reisen rund 70% davon mit dem Auto an. Diese Dimensionen kommen nahe an die Definition einer 'verkehrsintensiven Einrichtung' heran. Die Kapazitäten des heutigen Zolliparkplatz reichen längst nicht für diesen Ansturm aus. Insbesondere an den Wochenenden dienen alle Quartierstrassen in der näheren Umgebung des Zollis als 'Parkfläche' des Zollis mit den entsprechenden Verkehrsbewegungen. Dieses Phänomen ist übrigens auch an speziellen Einkaufstagen (Samstage, Sonntagsverkauf vor Weihnachten) festzustellen, da das Quartier in Gehdistanz zur Innerstadt liegt.	
		Bei den anstehenden Planungen (Grünraumerweiterung) wird die Aufhebung des heutigen Zolliparkplatz diskutiert und ein Ersatz unter dem Erdbeergraben evaluiert.	
		<i>Wir regen deshalb an, dass die verkehrstechnische Erschliessung und die Parkierung des Zollis, ebenfalls in den Richtplan aufgenommen und die Rahmenbedingungen (raum- und umweltrelevante Belange) festgeschrieben werden. Ein besonderes Anliegen ist uns die Festschreibung einer Parkraumbewirtschaftung, welche die Belastung des Quartiers als 'Gratisparking' v. a. an den Wochenenden ausschliesst.</i>	Wir bereits unter Ziff. 48 / 1. Teil ausgeführt: Die Parkraumsituation im Bereich Zolli wird bei Annahme des Bebauungsplanes verändert. Mit der Planaufgabe „Nachtigallenwäldli, Heuwaage“ vom 24. Sept. – 23. Okt. 2008 wurden die Planungsabsichten dem Publikum unterbreitet. Auch für die Parkierung besteht ein Konzept (Verlegung der Zoolparkplätze unter den Erdbeergraben). Wir verweisen auf das entsprechende Planverfahren.
21.	Schweizer Wanderwege	Wir stellen fest, dass das Wanderwegnetz im Richtplanentwurf nicht enthalten ist. Gemäss Art. 4 FWG sorgen die Kantone dafür, dass bestehende und vorgesehene Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festgehalten werden. In diesem Sinne bitten	Das Fuss- und Wanderwegnetz wird nicht in der Richtplangesamtkarte abgebildet, dies würde zu einer Überfrachtung der Aussagen und zur Unlesbarkeit der Karte führen. Das

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		wir Sie, das Wanderwegnetz getrennt vom Fusswegnetz in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.	Fuss- und Wanderwegnetz ist hingegen im Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege festgehalten; allerdings nicht getrennt, sondern nur grafisch unterscheidbar dargestellt. Eine Trennung in unterschiedliche Pläne ist nach FWG nicht nötig, lediglich die Unterscheidung. In den Objektblättern M3 erfolgt jeweils ein Hinweis auf die in den Teilrichtplänen festgehaltenen Netze, bei M3.1 Fussverkehr auf die Karte Fusswegnetz / Wanderwegnetz. Diese werden unter AM Anhang Materialien analog zum ÖV und den Strassentypen abgebildet. Unter Planungsgrundsätze Ziff. 1 heisst es neu: „Es ist ein dichtes, sicheres, direktes und attraktives Fusswegnetz zu den wichtigen Zielen und Quellen im Siedlungsgebiet sowie ein abwechslungsreiches und sicheres Wanderwegnetz ausserhalb des Siedlungsgebietes sicherzustellen.“ Die Leitsätze sind bezüglich des Fussverkehrs modifiziert worden.
22.	Wanderwege beider Basel	<p>Unter dem Titel Mobilität findet sich die Kategorie Langsamverkehr. Diese Kategorie nimmt sich insbesondere dem zu Fuss gehen und dem Velofahren an. Der diesbezügliche Leitsatz lautet: <i>Mehr Platz für die Fussgänger und Förderung des Veloverkehrs</i>. Die Langsamverkehrsart Wandern findet an diesem Ort keine Erwähnung. Lediglich in der Einleitung zum Objektblatt M3.1 heisst es: <i>Das klare Ziel ist die Förderung des Fussverkehrs mittels Bereitstellung eines attraktiven und direkten Fuss- und Wanderwegnetzes sowie sicherer Wohnquartiere</i>. Dass dem Wandern im Richtplan Basel-Stadt keine Beachtung geschenkt wird bedauern wir ausserordentlich, umso mehr als das Wanderwegnetz im ganzen Kanton immerhin 111 km ausmacht.</p> <p>Im Nachbarkanton Basel-Landschaft, wo wir zur Vernehmlassung zum kantonalen Richtplan eingeladen wurden, wird das dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege unterstehende Wanderwegnetz als eigenständiges Objekt abgehandelt. Dies entspricht im Übrigen auch Art. 4 des Bundesgesetzes nach dem bestehende und vorgesehene Fuss- und Wanderwege in Plänen festzuhalten sind.</p> <p><i>Antrag</i> <i>Das offizielle Wanderwegnetz ist im kantonalen Richtplan zu würdigen und als eigenständiges Objekt aufzunehmen.</i></p>	<p>S. zuvor, Ziff. 21 / 4. Teil.</p> <p>Nicht berücksichtigt. Es gibt keine separate Würdigung des Wanderns, da Wandern kein eigenes Verkehrsmittel ist (ähnlich wie das Skaten und Mountainbiken), sondern subsumiert unter dem Fussverkehr.</p>
23.	WWF	A Agglomeration A1 Agglomerationsprogramm M Mobilität	

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Zum Bereich Verkehr erlauben wir uns summarische Bemerkungen, wie wir sie bereits zum Agglomerationsprogramm und zu den drei Richtplänenentwürfen des Kantons Basel-Landschaft eingebracht haben. Wir vermissen einen politischen Gestaltungswillen mit einer Prioritätensetzung auf eine nachhaltige Mobilität. Den Ausführungen zum Verkehr fehlen deutliche Aussagen zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs und quantitative Stellungnahmen bezüglich Modalsplit und mengenmässige Begrenzung des Motorfahrzeugverkehrs. Besonders wichtig scheint uns der Ausbau des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs (Tram, Schienennetzergänzungen für S-Bahn).

Die Wertschätzung von ÖV und LV ist sowohl der Strategie als auch den Objektblättern zu entnehmen.
Modalsplit: Siehe Materialien, AM3 Mobilität.

Wir möchten hier festhalten, dass das Tramnetz seit Jahrzehnten nicht mehr erweitert wurde und die Ansätze zu einem S-Bahn-System noch immer mit dem Mangel von drei verschiedenen Teilsystemen (CH, D, F) behaftet sind, welche nur über den Bahnhof SBB untereinander verbunden werden. Insbesondere der Einbezug des Badischen Bahnhofs ist nun rasch zu realisieren. Wir begrüßen die Konzeption eines Innerstadt-S-Bahn-Tunnels und wünschen uns eine rasche Umsetzung.

Das Tramnetz wurde erweitert: L10/11 Münchensteinerbrücke – Bahnhof SBB.

Dazu kommen einige ansehnliche Tramvorhaben (s. leicht ergänztes Objektblatt M1.3 Tram).

Infrastrukturbauten für den öffentlichen Verkehr – insbesondere für den schienengebundenen – müssen nun mit dem Richtplan bezeichnet werden. Dass hierzu nur wenig konkrete Projekte vorliegen ist einer der Mängel im Richtplan. Hingegen sind regional gesehen die Projekte des Strassenbaus in einem konkreteren Stadium. Bedauerlich scheint auch, dass Entwicklungsgebiete wie Erlenmatte und Stücki für den individuellen Motorfahrzeugverkehr zwar optimal erschlossen sind oder nächstens werden, jedoch die Anbindung mit dem Tram erst im Nachhinein und nur aufgrund von öffentlichem Druck erfolgen soll.

Innenstadttunnel ist nicht wenig!

Die Tramanschlüsse Dreispitz, Stücki, Wolf/Miba mit Direktlinie Bahnhof – St. Jakob sind umgehend anzugehen. Und das Roche-Areal ist nun mit allfälliger Verlängerung zum Rankhof ans Tram anzuschliessen. Verbindungen über die Johanniter- und Schwarzwaldbrücke sind zu prüfen.

Auch bei Rollmaterial, Priorisierung und Angebotserweiterungen besteht Nachholbedarf, der nun im Richtplan dargelegt werden sollten. Weiter fehlen auch Äusserungen zu betrieblichen bzw. Managementmassnahmen zur Bewältigung des Privatverkehrs (Roadpricing usw.).

Material und Betriebsplanung sind nicht Gegenstand des Richtplanes.

Grundsätzlich meinen wir, dass der Ausbau des schienengebundenen Verkehrs der wirtschaftlichen Entwicklung hinterher hinkt. Der öffentliche Verkehr muss jedoch nicht nur die Dynamik aufnehmen, sondern kann selbst zum Motor der Entwicklung werden. Dies hat das Zürcher S-Bahn-System gezeigt. Leider vermissen wir den politischen Gestaltungswillen, das Wachstum in unserer Region mit einer nachhaltigen Mobilitätskonzeption zu verbinden und zu fördern. Dies äussert sich auch im Planungsgrundsatz, dass die Traminfrastruktur nur erweitert werden soll, wenn dies die Nachfrage erfordert – wir meinen im Gegenteil: Die bessere

„Motor der Entwicklung“ ist z. B. die Tramlinienverlängerung nach Weil am Rhein.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag**

Erschliessung mit dem öV ist ein wesentlicher Impulsgeber und ein wirksames Instrument zur Steuerung der Stadtentwicklung.

Der Innentunnel kann solche Impulse geben.

Es wird in Zukunft kaum möglich sein, speziell auch wegen der zu erwartenden Zunahme des Transitverkehrs und der gewählten Konzeption, diesen auf die städtische Erschliessungsautobahn zu leiten, eine permanente Erreichbarkeit der Stadt Basel mit dem motorisierten Verkehrsmittel zu gewährleisten. Deshalb sollten heute im Richtplan die Weichen gestellt werden, mit welchen Projekten in zehn oder zwanzig Jahren ein reibungsloser Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr garantiert werden kann. Dabei gilt es auch neue Wege zu gehen und Fragen bezüglich einer Entlastung der Stadt vom Transitverkehr auf der Schiene und der Strasse mit Alternativinfrastrukturanlagen aufzuwerfen oder eine Verlagerung des Lastwagentransitverkehrs auf Umfahrungen zu prüfen.

Prognosen zeigen, dass das Verkehrswachstum bis 2030 verkraftbar ist.

Z. K. genommen.

Verkehrsfragen stehen in direktem Zusammenhang mit der Luftreinhaltung. Wir haben uns zur Problemsituation der grossflächigen Grenzwertüberschreitung weitere Aufschlüsse aus dem ergänzten Luftreinhalteplan erwartet. Leider hat er in keiner Weise diese Erwartungen erfüllt. Es müssen nun diejenigen Strassenteile bezeichnet werden, bei welchen die Grenzwerte der Luftreinhaltung überschritten werden und wo Sanierungsmassnahmen notwendig sind. Entlang dieser Strecken müsste das öffentliche Verkehrsmittel ausgebaut werden, damit eine Verlagerung erreicht werden kann. Die gleiche Vorgabe gilt für staugefährdete Strassen. Im innerstädtischen Bereich ist der Verkehr auf stark belasteten Strassen in bevölkerungsreichen Wohngebieten (z.B. Feldbergstrasse) konsequent auf die Umfahrungenstrassen zu verlagern.

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr, zentral im kantonalen Richtplan - und in Basel-Stadt auch in Übereinstimmung mit den Grundsätzen der Raumplanung -, führt tendenziell zu einer Abnahme der Belastungen. Siehe u. a. die Stellungnahme des UVEK/ARE, v. a. Ziff. 99 / 1. Teil.

Leitsätze Mobilität (38–47)

- | | | | |
|-----|--------------------------|---|---|
| 24. | Basel-Landschaft, Kanton | <p><i>Leitsatz 38</i>
Der Ausdruck „stadtgerechter Verkehr“ wird sicher kontrovers diskutiert und jede Interessengruppe subsumiert seine Interessen darunter. Vielleicht kann der Ausdruck „stadtgerecht“ einfach weggelassen werden; so wäre die zu fördernde bzw. prioritäre Mobilität bezogen auf den Stadtkanton Basel gemäss dem Leitsatz 38 gleichzeitig auch eindeutig(er) definiert.</p> | Nicht berücksichtigt. Die Begriffe „Stadt“, „städtisch“ oder „stadtgerecht“ sind für Basel-Stadt durchaus vertretbar. |
| 25. | Basel-Landschaft, Kanton | <p><i>Leitsätze 40 - 42</i>
Alle zum ÖV formulierten Leitsätze im Bereich Mobilität werden unterstützt. Aufgrund der grossen nationalen und internationalen Bedeutung der Bahnhöfe auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt unterstützt der Kanton Basel-Landschaft insbesondere die im Leitsatz 40 sowie im Abschnitt M1.1 gewünschte Verbesserung der Anbindung an das Fernverkehrsnetz. Diese Verbesserung kommt auch der Baselbieter Bevölkerung direkt zugute. Im Rahmen der partnerschaftlichen Möglichkeiten unterstützt der Kanton Basel-Landschaft den Kanton Basel-Stadt in</p> | Z. K. genommen. |

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		den entsprechenden Bemühungen.	
26.	Basel-Landschaft, Kanton	<p><i>Leitsatz 45</i> Das jetzige Modell der Parkraumbewirtschaftung im Kanton Basel-Stadt bevorzugt mit den Gewerbekarten, die offenbar nur für in Basel-Stadt immatrikulierte Fahrzeuge erworben werden können, das städtische Gewerbe ganz klar zum Nachteil des Gewerbes der Agglomeration. Die Bevorzugung beschränkt sich somit auf die Anwohner und das baselstädtische Gewerbe. Es wird von Seiten des Kantons Basel-Landschaft sehr begrüsst, wenn die einseitige Bevorzugung des städtischen Gewerbes im Rahmen des binnenwirtschaftlichen Gedankens eliminiert und eine Gleichstellung des Gewerbes der Agglomeration herbeigeführt wird.</p>	S. zuvor, Ziff. 8 / 4. Teil.
27.	BRB, Bauunternehmer Region Basel / Gewerbeverband Basel-Stadt / Malermeisterverband Basel-Stadt / Verband Basler Elektro-Installationsfirmen	<p><i>Leitsatz 45</i> Der BRB / Gewerbeverband / MMV / VBEI lehnt Mobility Pricing oder neue Planungsansätze (Fahrtenmodell) strikte ab. Begründung: Nur eine bedürfnisgerechte Mobilität sorgt für eine nachhaltige Entwicklung des Kantons Basel-Stadt.</p>	S. zuvor, Ziff. 10 / 4. Teil.
28.	Grüne Partei Basel-Stadt	<p>Wir befürworten die Förderung einer stadtgerechten Mobilität gemäss Leitsatz 38 und weisen mit Nachdruck darauf hin, dass eine gemeinsame Nutzung der autofreien Flächen (Y) durch zu Fuss Gehende und Velo Fahrende möglich erscheint. Da uns auch eine sehr gute Fussverbindung zwischen der Innenstadt und den siedlungsstrukturellen Schwerpunkten an den Bahnhöfen (insbes. SBB) unerlässlich erscheint, ist das Y entsprechend zu erweitern (Stichwort „autofreie Elisabethenstrasse). ...</p>	Es ist geplant, sie abwärts zu sperren. Es handelt sich dann allerdings nach wie vor um keine Fussgängerzone. Die Sache selbst ist mit dem Richtplanvorhaben S4.3 Innenstadtaufwertung – Qualität im Zentrum“ verknüpft. Die Problemstellung berührt insbesondere auch die Thematik einer verbesserten Anbindung des Bahnhofs SBB an die Innenstadt.
29.	Grüne Partei Basel-Stadt	<p>... Auf dem übrigen Kantonsgebiet sind lückenlose sichere Velowege zu erstellen, will man nicht, dass sich in absehbarer Zeit nur noch ein paar waghalsige Velokuriere auf die Strassen getrauen.</p> <p>Im öffentlichen Verkehr auf Stadtgebiet sind alle Umsteigesituationen durch bauliche und betriebliche Massnahmen zu optimieren. Hingegen erübrigen sich Park- and Ride-Anlagen auf dem Gebiet unseres kleinen Stadtkantons, solche sind</p>	Thema „Velowege“ siehe M3 und verstreute Hinweise im 4. Teil.
			Umsteigesituationen sind in Basel-Stadt zu einem beträchtlichen Teil optimiert.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		<p>vielmehr an den Bahnhöfen der Gemeinden in der Region zu betreiben.</p> <p>Wo immer die Grenzwerte des Luftreinhalteplans überschritten sind, ist eine Abkehr vom MIV und eine Umsattelung auf den öffentlichen und den Langsamverkehr unausweichlich. Übergeordnetes Leitmotiv muss sein, in Sachen öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr europaweit den Status einer Vorzeigeregion zu erlangen. Um dieses Ziel zu erreichen, muss eine enge langfristige und intensive Zusammenarbeit mit allen umliegenden Gebietshoheiten angestrebt werden.</p> <p>Die nationale und internationale Verkehrsanbindung hat auf dem Schienennetz zu erfolgen. Der Luftverkehr ist angesichts seiner negativen Auswirkungen zu plafonieren.</p> <p>Aus dem gleichen Grund ist beim MIV auf eine infrastrukturelle Kapazitätserweiterung zu verzichten, Engpässe sind durch Verkehrslenkungsmassnahmen zu beseitigen.</p>	<p>Park an Ride s. zuvor, Ziff. 8 / 4. Teil.</p> <p>S. zuvor, Ziff. 23 / 4. Teil.</p> <p>Es liegt im vorrangigen Interesse von Basel-Stadt, den EuroAirport als konkurrenzfähigen Flughafen mit einem nachfragegerechten, auf die Bedürfnisse der Region ausgerichteten Luftverkehrsangebot zu erhalten und weiterzuentwickeln. Zur Lärmproblematik siehe die rektifizierten Ausführungen im Anhang (AM3.2.4 Luftverkehr, EuroAirport).</p> <p>Siehe Strategie 11. Ohne gezielte Kapazitätserweiterungen besteht Gefahr, dass der Verkehr von den HLS auf städtische Strassen ausweicht und damit die Wohnqualität reduziert. Verkehrslenkungsmassnahmen sind kein Thema des kantonalen Richtplans.</p>
30.	Handelskammer beider Basel	<p>Übergeordnete Aspekte Seite 125 „...hohe Priorität für den öffentlichen Verkehr“,</p> <p>Die Mobilitätsbedürfnisse können nur ausreichend befriedigt werden, wenn öV und MIV gleichwertig entwickelt werden.</p> <p><i>Fazit</i> Die Wirtschaft fordert eine gesamtheitliche Verkehrspolitik, welche alle Verkehrsträger gleichwertig miteinbezieht. Der Begriff „stadtgerechte Mobilität“ ist weder definiert noch sagt er viel aus.</p>	<p>Der kantonale Richtplan – wie grundsätzlich die angebotsorientierte Verkehrspolitik des Kantons – berücksichtigt die Mobilitätsbedürfnisse ausgewogen.</p> <p>„stadtgerechte Mobilität“: s. zuvor, Ziff 24 / 4. Teil.</p>
31.	Handelskammer beider Basel	<p>Langsamverkehr Seite 125 „...gesundheitsfördernden Langsamverkehr... Fussgängerbereich „Fussgänger Y“</p> <p>Den Langsamverkehr an erster Stelle der Leitsätze zu setzen, macht die Absicht deutlich. Sogar die Gesundheitspolitik wird noch ins Spiel gebracht!!</p>	<p>Die Gesundheitsförderung durch den LV ist nicht ohne Weitsicht.</p> <p>Der LV ist im Gesamtsystem Verkehr stadtgerecht eingeordnet. Der LV ist Teil eines Gesamtsystems mit MIV und ÖV und deshalb gleichberechtigt mit diesen zu behandeln, nicht untergeordnet. MIV und ÖV können ohne LV gar nicht funktionieren.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		Auf Ebene der Leitsätze ist das „Fussgänger Y“ nicht erwähnt. Es gehört ins Konzept „Qualität Innenstadt“.	Zudem weist der LV den grössten Anteil an Wegetappen in Basel auf, das liesse sogar eine Priorisierung zu.
		<p><i>Fazit</i> Der Langsamverkehr soll sich in ein Gesamtsystem einordnen. Dem öV und dem MIV ist im Richtplan eine höhere Priorität einzuräumen. Lösungen für den Langsamverkehr können auf Projektebene effektiver einbezogen werden (z.B. Qualität Innenstadt).</p>	s. zuvor
32.	Handelskammer beider Basel	<p>Öffentlicher Verkehr Seite 126 „Vorrang für den öffentlichen Verkehr ...behinderungsfrei - Pünktlichkeit und Regelmässigkeit...“ Die Wirtschaft wünscht sich eine Gleichbehandlung von öV und MIV. Vor diesem Hintergrund darf eine Entflechtung von Strasse und Schiene nicht auf Kosten des MIV gehen. Beide müssen profitieren können. Auf den Betrieb des öV kann der Richtplan nicht Einfluss nehmen.</p>	Auch wenn der Raum äusserst knapp ist, besteht der Anspruch, win-win-Situationen zu schaffen.
		<p><i>Fazit</i> Durch Entflechtung der Verkehrsträger soll das Verkehrssystem als Ganzes gestärkt und die Kapazitäten erhöht werden.</p>	Ziel der marktwirtschaftlichen Ansätze ist es, die vorhandene Kapazität besser auszunützen und damit einen teuren und zumeist nicht stadtverträglichen Ausbau für Spitzenstunden zu verhindern. Notwendige Kapazitätserhöhungen sind allerdings für alle Verkehrsträger vorgesehen, wie der kantonale Richtplan belegt.
33.	Handelskammer beider Basel	<p>Motorisierter Individualverkehr Seite 127 „Negative Auswirkungen des Motorfahrzeugverkehrs reduzieren. - In den Wohngebieten... zu beruhigen... Lastwagenverkehr fernhalten. - ...marktwirtschaftliche Ansätze...“ Der MIV hat für die Stadt auch einen Nutzen. In einem Richtplan nur von den „negativen Auswirkungen“ zu sprechen, ist realitätsfremd. Auf die Entwicklung der Autobahn hat der kantonale Richtplan seit dem 1.1.2008 nur noch bedingt Einfluss. Bau, Betrieb und Unterhalt der Bundesstrassen liegen in der Kompetenz des Bundes. Die formulierte Absicht betreffend Autobahnen wird aber 14 unterstützt. Wohngebiete sollen von den Immissionen des Verkehrs (inkl. LkW) geschützt werden. Mischgebiete laufen dieser Absicht entgegen! Die Handelskammer beider Basel unterstützt nur marktwirtschaftliche Ansätze die</p>	

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	
		auch einen Nutzen bringen und die Kapazitäten erhöhen. <i>Fazit</i> Der MIV hat aus Sicht der Regierung nur negative Auswirkungen. Diese Sichtweise ist wirtschaftsfremd und kann nicht akzeptiert werden. Ebenso werden die monetären Verkehrslenkungsmassnahmen in dieser Form abgelehnt, denn es entstehen dabei keine zusätzlichen Kapazitäten, kein zusätzlicher Nutzen. Ein Fahrtenmodell lehnen wir ab. Es fehlen Aussagen zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten Parkraums.	S. zuvor, Ziff. 32 / 4. Teil.
34.	Handelskammer beider Basel	Luftverkehr Seite 128 „...direkten Flugverbindungen... - ...Einhaltung der Lärmgrenzwerte...“ Dies entscheidet der Markt. Das Thema „Lärm“ muss hier nicht erwähnt werden, weil dafür gesetzliche Vorgaben bestehen, welche über dem Richtplan stehen. <i>Fazit</i> Der Richtplan kann keinen Einfluss auf das Angebot am EAP haben. Wichtig und richtig ist hingegen der Bahnanschluss EAP. Dieser ist raumwirksam.	Nicht berücksichtigt. Der kantonale Richtplan gibt mit seiner Strategie und seinen Planungsgrundsätzen / –anweisungen vor, wie behördenverbindlich zu wirken ist. Dabei muss er räumliche Zusammenhänge und Koordinationsbedarfe berücksichtigen und nennen. Auch dort, wo er zweifellos gesetzlichen Vorgaben unterliegt, soll er im Sinne einer Gesamtschau das raumwirksam Wesentliche bezeichnen.
35.	Handelskammer beider Basel	Schifffahrt Seite 128 „Eine optimale Nutzung, Zusammenarbeit und Funktionsabstimmung der Häfen... ...Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft fördern;... Transportkette Schiff – Bahn“ Einverstanden	Z. K. genommen.
36.	IGG / NQV Gundeldingen	<i>Langsamverkehr</i> Fuss- und Veloverkehr sollten in verschiedenen Abschnitten behandelt werden, da es sehr unterschiedliche Verkehrsarten sind und sie auch sehr unterschiedliche Bedürfnisse aufweisen. Wenn man den Fuss- und Veloverkehr fördern will, dann muss man ihm nicht nur auf der Strasse, sondern schon auf dem Papier entsprechend Raum geben (siehe auch M3 Langsamverkehr). Die Parkierung ist für den Veloverkehr genauso wichtig, wie für den Autoverkehr. Entsprechend sollte ein Abschnitt diesem Thema gewidmet sein. Innovative Ideen (wie zum Beispiel die erfolgreichen Stadtvelos in Paris, Ravenna) fehlen; hier ist bei der Überarbeitung eine positiv engagierte Einbringung der Behörden gefragt.	Auf Stufe Leitsätze gibt es keine Probleme, wenn sie gemeinsam behandelt werden. Es gibt drei gleichwertige Säulen im Privatverkehr: MIV, ÖV und LV, also keine Trennung Velo/ Fussgänger. Im Richtplan gibt es Raum für vieles. Der LV hat seinen Stellenwert. In M3.2 Veloverkehr / Planungsgrundsätze ist die Parkierung für Velos vorhanden. Systeme wie die Stadtvelos in Paris sind nicht eins zu eins übertragbar, sowohl aufgrund der räumlichen Verhältnisse als auch aufgrund völlig anderer Mobilitätskultur (Paris hat

Stellungnahme

kaum Velonutzung und Velobesitz im Gegensatz zu Basel). Somit ist das kein RP-Thema, sondern es gehört eher unter Öffentlichkeitsarbeit (5. Planungsgrundsatz).

Angepasst wird der Text unter M3.2: Er heisst jetzt:

„Es sind begleitend zu den baulichen und betrieblichen Massnahmen auch Massnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit zu treffen, welche die Förderung des Veloverkehrs unterstützen.“

- | | | | |
|-----|-------------------|---|--|
| 37. | IGÖV | Mit den Leitsätzen zur Mobilität sind wir einverstanden. | Z. K. genommen. |
| 38. | IG Rheinbogen | <p><i>38 – 41 / umweltfreundlichere Mobilität</i></p> <p>Der aus verschiedenen Gründen zunehmende Pendelverkehr zwischen Wohnorten und Arbeitsplätzen stört die Lebensqualität in den durchquerten Siedlungsbereichen. Dies speziell, weil während den Stosszeiten auch die Kinder zur Schule gehen – oder (sicherheitshalber) von ihren Eltern hin- und her gefahren werden. Wenn beinahe alle im gleichen Zeitraum unterwegs sind, entstehen Probleme. Selbst wenn z.B. hoffentlich bald in Weil in Trams (um-)gestiegen werden kann, belasten parkierte Autos den Siedlungskern und MIV und ÖV werden sich zu Hauptverkehrszeiten an Knotenpunkten gegenseitig behindern. Zu wesentlichen Entlastungen in Stosszeiten könnten neue Schnittstellen MIV-ÖV-Veloverkehr führen. Von weiter nördlich kommende Autos sollten ausserhalb von Siedlungsgebiet parkiert werden können. Doch dorthin kann keine Tramlinie führen. Dieses Problem wäre wie folgt zu lösen: Bei der Palmrainbrücke gibt es noch unbewohnte Gebiete mit Strassenanschluss, Platz für Parking und nahem Rheinufer. Dort könnte in Solarfähren umgestiegen werden, die leise und umweltfreundlich zu Basler Arbeitsplätzen in Rheinnähe führen. Längerfristig kann ein Rhy-Trämli als Längsfähre, resp. Sunline 21, auch als ergänzende und attraktive ÖV-Durchmesserlinie, Verkehrsprobleme entschärfen und auch tagsüber erholsame Fahrten auf dem Rhein anbieten.</p> | <p>Z. K. genommen.</p> <p>Interessante Idee, Potential unbekannt.</p> |
| 39. | Landkreis Lörrach | <p>Die von Basler Seite geplante Parkraumbewirtschaftung (Leitsatz 45) wird zu einer Zurückdrängung des motorisierten Individualverkehrs auf die umliegenden Gemeinden führen, welche die Fahrzeuge, die in Basel nicht mehr parken können und somit auch gar nicht mehr in die Stadt einfahren werden, auffangen müssen. Dies wird zu schweren Belastungen auch auf der deutschen Seite führen. Dar Kanton Basel-Stadt muss daher sicherstellen, dass die durch die Parkraumbewirtschaftung hervorgerufenen Belastungen für die Gemeinden auf deutscher Seite so gering als möglich gehalten werden. Dies liesse sich durch die Schaffung einer ausreichenden Anzahl an attraktiven Parkflächen (Parkhäuser usw.) auf Basler Gemarkung bewerkstelligen.</p> | <p>In Basel besteht wenig Platz für P-Gemarkungen. Angesprochen ist das Thema P+R, für das auch ausserhalb des Kantons Basel-Stadt sicher Potentiale bestehen.</p> <p>Zur Parkraumbewirtschaftung vgl. zuvor, Ziff. 8 / 4. Teil.</p> |

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
40.	Münchenstein, Gemeinderat	<i>Leitsatz 45</i> wird einen direkten Einfluss auf Münchenstein haben. Wenn wie im Richtplan erwähnt, ein Mobility Pricing zur Anwendung kommt, dann wird an den Schnittstellen der Gebiete z. B. Grenze Basel / Münchenstein eine grosse Verdrängung des motorisierten Verkehrs stattfinden. Ähnlich wie bei der Parkraumbewirtschaftung wird es Münchenstein überlassen sein, wie sie dieses Problem von Ausweichverkehr lösen kann. Basel wird die Einnahmen für Ihre Bedürfnisse einsetzen.	Der Satz besagt, Mobility Pricing soll geprüft werden. Parkraumbewirtschaftung s. zuvor, Ziff. 8 / 4. Teil. Basel-Stadt ist offen für partnerschaftlichen Austausch von Planungs- und Bewirtschaftungsfragen.
41.	Neutrale Quartiervereine Basel, Konferenz, Stadtvorstand	<i>Leitsätze</i> <i>Wir verweisen auf die Stellungnahme der Verkehrskommission der NQV's in Basel.</i>	Z. K. genommen.
42.	Neutrale Quartiervereine Basel, Konferenz, Stadtvorstand	<i>Schiffahrt Leitsatz 48 (neu)</i> Zur Verminderung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von nördlich der Nachbargemeinden Huningue und Weil soll – vorerst zu Stosszeiten – die „Sunline 21“ als Durchmesserlinie auf dem Rhein eingeführt werden.	S. zuvor, Ziff. 38 / 4. Teil.
43.	Pro Velo	<i>Leitsatz 39</i> Es ist äusserst fraglich den Fuss- und Veloverkehr zusammen in einem einzigen Leitsatz abzuhandeln. Die Bedürfnisse der FussgängerInnen und der Velofahrenden sind häufig sehr unterschiedlich. Das zeigt sich auch in der Formulierung „durch gestalterische Massnahmen“. Die Gestaltung des Raums hat für die zu Fuss Gehenden einen deutlich grösseren Stellenwert als für den Velofahrenden. Wir fordern darum einen eigenen Leitsatz für den Veloverkehr, der das Bedürfnis der Velofahrenden zusammenfasst: Sicher, schnell, bequem.	S. zuvor, Ziff. 36 / 4. Teil. Leitsatz 41 (früher 39) heisst jetzt neu: „Um den Platz sparenden, umwelt- und gesundheitsfördernden Langsamverkehr zu fördern, sind für Fussgänger und Velofahrer sowohl die Sicherheit als auch die (Benutzungs-)Attraktivität der Netze und Verbindungen durch Ausbau, betriebliche und gestalterische Massnahmen zu erhöhen; die Innenstadt ist mit einem zusammenhängenden Fussgängerbereich (Fussgänger «Y») aufzuwerten.“
44.	Pro Velo	<i>Leitsatz 41</i> Es ist für uns unverständlich, dass nur die Schnittstelle ÖV – motorisierter Individualverkehr verbessert werden soll. Wir fordern eine Verbesserung der Schnittstelle ÖV – Individualverkehr (Fuss-, Velo- und motorisierter Verkehr).	Berücksichtigt.
45.	Stadtteilsekretariat Kleinbasel	<i>Leitsatz 39</i> <i>Anliegen:</i> Der Leitsatz zum Langsamverkehr soll wie folgt ergänzt werden: „Um den umwelt- und gesundheitsfördernden Langsamverkehr ... Fussengerbereich (Fussgänger „Y“) aufzuwerten, <u>unter Optimierung der Zugänglichkeit für Lieferungen und Erbringen von Dienstleistungen.</u> “	Nicht berücksichtigt. Zulieferverkehr ist nicht betroffen.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Begründung: Keine Verdrängung von Gewerbe.

Leitsatz 44

Anliegen: „In den Wohnbereichen ... zu beruhigen; der Lastwagendurchgangsverkehr ist, ~~so weit möglich~~, von den Wohngebieten fernzuhalten.“

Berücksichtigt, Fassung aber wie folgt: „...zu beruhigen; der quartierfremde Verkehr ist von den Wohngebieten fernzuhalten.“

46.

TCS

Leitsätze Mobilität

In Anknüpfung an die bereits getroffenen Feststellungen erachten wir es verkehrspolitisch als falsch, wenn dem öffentlichen Verkehr auf sämtlichen Achsen vorbehaltlos Priorität eingeräumt wird. Denn dies setzte automatisch eine weitere Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs voraus, was unrealistisch ist, insbesondere aber auch die heutigen und absehbaren Mobilitätsbedürfnisse der Gesellschaft nicht zu befriedigen vermag. Insofern bedarf der im Richtplan wiederholt festgehaltene Begriff «Stadtgerechte Mobilität» der Erklärung und darf nicht als Freibrief für eine ungehinderte Einschränkung des MotIV gelten. Hinsichtlich der Notwendigkeit einer gleichwertigen Entwicklung der verschiedenen Verkehrsträger verweisen wir auf die bereits gemachten Äusserungen; sie gelten sinngemäss für die «Leitsätze Mobilität».

Es ist höchst bedauerlich und für die Tauglichkeit des vorgelegten Richtplans sehr einschränkend, wenn «negative Auswirkungen» respektive ein Einschränkungspotential (Rückbau von Strassen, Abbau von Parkraum) ausschliesslich beim motorisierten Individualverkehr gesehen wird. Eine solche Sichtweise ist realitätsfremd und sowohl wirtschafts- als auch entwicklungsfeindlich.

Die einzigen positiven Aussagen zum MotIV beschränken sich signifikanterweise auf Bereiche, welche nicht mehr oder nicht alleine in der Zuständigkeit von Basel-Stadt liegen: Nationalstrassenetz, Allschwiler Zubringer.

Im Einzelnen, d.h. über die bereits getroffenen grundsätzlichen Feststellungen und Vorbehalte hinausreichend, beziehen wir wie folgt Position:

Z. K. genommen.

Der MIV wird im kantonalen Richtplan nicht dämonisiert. Er hat seinen Stellenwert. Es werden aber auch die Grenzen aufgezeigt und als Planungsgrundsätze verankert.

An der Mobilitäts-Strategie ändert der Regierungsrat nichts.

47.

VCS

*Leitsätze Mobilität 38 - 47**Übergeordnete Aspekte*

- Wir unterstützen den Leitsatz 38 mit folgender Ergänzung: „Stadtgerechte Mobilität mit hoher Priorität für den Platz sparenden und umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr, Fuss- und Veloverkehr sowie die optimale (...)“

Dieser Leitsatz alleine genügt jedoch u.E. in keiner Weise, um die übergeordneten Aspekte zu fassen. Nachstehend schlagen wir weitere Leitsätze vor:

- NEU Leitsatz 38a: „Der Kanton betreibt eine angebotsorientierte Verkehrsplanung, welche auf einer Gesamtverkehrsbetrachtung beruht und sicher stellt, dass an jedem Ort das effizienteste und umweltverträglichste Verkehrsmittel eingesetzt wird.“

- NEU Leitsatz 38b: „Der Kanton verfolgt eine Verkehrs- und Siedlungspolitik,

Berücksichtigt, aber zusammengefasst: Langsamverkehr.

Nicht berücksichtigt, zu dirigistisch.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

die auf die Massnahmenplanung Luftreinhaltung abgestimmt ist, langfristig die natürlichen Ressourcen schont, Mensch und Umwelt vor negativen Auswirkungen schützt und die Kostenwahrheit im Verkehr sicher stellt.“

- NEU Leitsatz 38c: „Für den kombinierten Personenverkehr werden optimale Rahmenbedingungen an den Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sicher gestellt, insbesondere zwischen dem öffentlichem und dem Fuss-/Veloverkehr.“

- *Langsamverkehr (FussgängerInnen und Velo)*

- Leitsatz 39 unterstützen wir in aller Form, bevorzugen jedoch eine Bezeichnung des „Fussgängerbereiches“, der Velos nicht grundsätzlich ausschliesst:“(…); die Innenstadt ist mit einem zusammenhängenden autofreien Bereich (sog. autofreies „Ypsilon“) aufzuwerten.

Öffentlicher Verkehr

- Leitsatz 40 unterstützen wir.
- Leitsatz 41 ergänzen: „Die Attraktivität des ÖV (...) sowie die Schnittstellen der Mobilitätsketten zwischen ÖV und Fuss-/Veloverkehr sowie zwischen ÖV und MIV sind zu verbessern; ...

- ... an den Haltestellen des ÖV sind gute räumliche und zeitliche Umsteigebeziehungen sicher zu stellen.“

- Leitsatz 42 unterstützen wir in aller Form.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Leitsatz 43 lehnen wir als überholte, nachfrageorientierte Verkehrsplanung und in sich widersprüchlich ab. An Stelle schlagen wir NEU vor: „Der Kanton befolgt beim MIV eine angebotsorientierte Verkehrsplanung und reagiert auf Kapazitätsengpässe der Strassen mit Verkehrslenkungsmassnahmen, die in Übereinstimmung mit dem Massnahmenplan Luftreinhaltung stehen.“

- NEU Leitsatz 43a: „Kapazitätserweiterungen auf dem übergeordneten Strassennetz bedingen flankierende Massnahmen/Rückbau auf dem übrigen Strassennetz, damit gesamthaft keine Kapazitätssteigerung der Strasse erfolgt; frei gewordene Verkehrsflächen werden dem Fuss-/Veloverkehr und der Wohnumfeldaufwertung zugewiesen.“

- Leitsatz 44 unterstützen wir mit folgender Ergänzung: „(…); der Lastwagenverkehr sowie quartierfremder Verkehr sind so weit möglich von den Wohngebieten fern zu halten.“

Nicht berücksichtigt, weil politisch nicht umsetzbar.

In dieser Form nicht berücksichtigt, aber durch mehrere Modifikationen an den Leitsätzen teilweise berücksichtigt.

Nicht berücksichtigt. Fussgängerbereich schliesst Velos nicht zwingend aus (FG-Zone wäre schlechter), der Bereich sollte aber nur für FG zusammenhängend sein, nicht für Velos! Kompromiss: autofreies Fussgänger Y.

Begriff „Mobilitätsketten“: Nicht berücksichtigt.

Teilweise berücksichtigt. Leitsatz 43 (früher 41) lautet aufgrund des Hinweises von ProVelo wie folgt: „Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und in der Agglomeration Basel sowie die Schnittstellen der Transportkette zwischen ÖV und Individualverkehr (Fuss-, Velo- und motorisierter Verkehr) sind zu verbessern.“

Nicht berücksichtigt. Gute räumliche und zeitliche Umsteigebeziehungen sind in Basel-Stadt in der Regel gesichert. Schwachstellen werden verbessert.

Z. K. genommen.

Berücksichtigt. „...ist mit flankierende Massnahmen auf dem Stadtnetz zu begleiten“ wurde ergänzt im Sinne ST 11 und 12.

s. zuvor

Berücksichtigt. Ergänzung berechtigt.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		<ul style="list-style-type: none"> - Leitsatz 45 unterstützen wir mit folgender Änderung und Ergänzung: „Der Parkraum in der Stadt ist <u>lenkungswirksam</u> zu bewirtschaften <u>und dem reduzierten Bedarf (eingeschränkter NutzerInnenkreis) anzupassen</u>. Dabei sind die AnwohnerInnen, das Gewerbe und die Besucher/Kunden bevorzugt zu behandeln (...).“ <p><i>NEU: Güterverkehr</i> Wir vermissen Leitsätze zum Güterverkehr. Obwohl die Einflussnahme der Kantone beschränkt ist (verkehrspolitische Vorgaben des Bundes), erwarten wir Aussagen im Rahmen der kantonalen Möglichkeiten.</p> <ul style="list-style-type: none"> - NEU Leitsatz 45a: <u>„Der Kanton verbessert prioritär die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr auf der Schiene und auf dem Wasser sowie für den kombinierten Verkehr.“</u> - NEU Leitsatz 45b: <u>„Grosse Industrie-/Gewerbegebiete werden bei bestehenden Anschlussgleisen angesiedelt, bzw. diese planerisch sicher gestellt.“</u> - NEU Leitsatz 45c: <u>„Beim Aufbau des nationalen Systems für den kombinierten Verkehr werden die kantonalen Interesse frühzeitig eingebracht.“</u> <p><i>Luftverkehr</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Leitsatz 46 ändern: <u>„Die Flugbewegungen sind höchstens auf dem heutigen Stand zu plafonieren. Bodenseitig ist der EAP mit der S-Bahn zu erschliessen.“</u> <p><i>Schifffahrt</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Leitsatz 47 unterstützen wir, insbesondere die Schaffung von günstigen Rahmenbedingungen für die umweltschonende Transportkette Schiff-Bahn: „(...) dem landseitigen Transport sind <u>prioritär</u> günstige Bedingungen (...).“ 	<p>Nicht berücksichtigt. Unterdessen modifizierte Leitsätze genügen den Ansprüchen von LV. Parkraumbewirtschaftung s. Ziff. 8 / 4. Teil.</p> <p>Nicht berücksichtigt. Ist Angelegenheit des Bundes.</p> <p>Nicht berücksichtigt. Ist mehrheitlich der Fall. Neue „grosse“ Industrie- und Gewerbegebiete können in BS zudem nicht ausgeschieden werden.</p> <p>Nicht berücksichtigt. Es liegt im vorrangigen Interesse von Basel-Stadt, den EuroAirport als konkurrenzfähigen Flughafen mit einem nachfragegerechten, auf die Bedürfnisse der Region ausgerichteten Luftverkehrsangebot zu erhalten und weiterzuentwickeln.</p> <p>Berücksichtigt.</p>
48.	Weil am Rhein, Stadt	Auf Seite 126 wird als Maßnahme 41 die Verbesserung der Schnittstellen zwischen Öffentlichem Personennahverkehr und motorisiertem Individualverkehr in der Agglomeration angesprochen. Das Stichwort Förderung von Park & Ride-Anlagen wäre hilfreich und sicherlich zielführend.	S. zuvor, Ziff. 8 / 4. Teil.
49.	Wirtverband Basel-Stadt	<i>Leitsatz 45</i> Road Pricing und sogenannte Fahrtenmodelle lehnen wir strikt ab. Nur eine bedürfnisgerechte Mobilität sorgen für eine nachhaltige Entwicklung unseres Kantons. Wir wünschen uns eine Verkehrspolitik, die sich an den Bedürfnissen von Gewerbetreibenden, Besuchern und Anwohner orientiert und nicht an autofeindlichen Ideologien.	S. zuvor, Ziff. 10 / 4. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
M1 Öffentlicher Verkehr	Bund (UVEK; ARE)	<p>Die Leitsätze, die eine Attraktivitätssteigerung der Bahn, günstige Bedingungen für die Transportkette Schiff - Bahn und die Anbindung des EuroAirports mit dem öV vorsehen, werden begrüsst. Die SBB weisen darauf hin, dass in diesem Rahmen auch der Ausbau des Korridors Richtung St. Louis zu nennen wäre. Im Richtplantext und in den Planungsgrundsätzen wird zentral die Thematik der Kapazitätsengpässe des Schienenverkehrs in Basel angesprochen. Das BAV hält in diesem Zusammenhang fest, dass nach den Erkenntnissen der Arbeitsgruppe "Trinationale Langfristplanung Knoten Basel" (TLB) die Bedürfnisse und Probleme auf Schweizer Seite weiter bearbeitet und einer Lösung zugeführt werden müssen.</p> <p><i>Bei den Planungsgrundsätzen und -anweisungen 2 und 3 sollte darauf geachtet werden, dass die Kompetenzen korrekt dargestellt werden. Der Bund empfiehlt, hierzu die Formulierung "Der Kanton setzt sich dafür ein, dass..." zu verwenden.</i></p> <p>Die SBB finden den die Deutsche Bahn betreffenden Hinweis auf eine Tieflage für den Abschnitt Basel Badischer Bahnhof - Grenzach - Wyhlen bei den Planungsgrundsätzen unverhältnismässig.</p> <p>Bei den im Richtplan erwähnten Massnahmen zur Kapazität des Schienennetzes wird in Klammer auch der neue Juradurchstich angetönt. Es fehlt aber aus Sicht des BAV im vorliegenden Richtplan eine Aussage dazu. Der neue Juradurchstich ist als Vororientierung im Sachplan AlpTransit enthalten. Dieser Eintrag behält seine Verbindlichkeit, auch wenn in der aktuellen Gesetzesvorlage zur "Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur" (ZEB) kein Juradurchstich vorgesehen ist.</p> <p>Die Vorhaben zum Schienenfernverkehr und zur Regio-S-Bahn sind mit den Ergebnissen der laufenden Überarbeitung des Rahmenplans SBB (Abschluss per 2009 vorgesehen) noch definitiv abzustimmen.</p> <p>Das Vorhaben "Schienenanbindung Flughafen EuroAirport" zählt zu jenen Vorhaben, deren Finanzierung im "Bundesgesetz über den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz" geregelt ist. Aus den dem BAV zur Verfügung stehenden Informationen geht aber hervor, dass die ursprünglich geplanten Investitionskosten bei den derzeitigen Umsetzungsarbeiten deutlich überschritten werden, wodurch die Realisierung der Variante "Vollanschluss" kurzfristig eher fraglich erscheint.</p> <p><i>Das BAV rät deshalb, den Aspekt der Wirtschaftlichkeit im Richtplan zu erwähnen und darauf zu achten, dass nur aufwärtskompatible Übergangslösungen gesucht werden.</i></p> <p>Zu den weiteren Vorhaben der Objektblätter Schienenfernverkehr, Regio-S-Bahn</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Dies würde die Leitsätze unnötig aufblähen.</p> <p>Z. K. genommen.</p> <p>Berücksichtigt.</p> <p>Z. K. genommen.</p> <p>Berücksichtigt. S. Vorspann in M1.1.</p> <p>Z. K. genommen. Ist entsprechend zu traktandieren. „Definitive“ Abstimmung allenfalls in der Genehmigungsphase möglich.</p> <p>Berücksichtigt. Formulierungen wurden entsprechend umgestellt.</p> <p>Wird übernommen (in der Schlussredaktion).</p>

50.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

und Tram machen das das BAV und die SBB folgende Hinweise:

- Generell sind die offiziellen Bahnhofsbezeichnungen (Basel SBB Personenbahnhof, Basel SBB Güterbahnhof, usw.) zu verwenden.

Schienerfernverkehr:

- Leistungssteigerung zwischen Bahnhof SBB und Pratteln: Vorfeld Ost durch Weichenfeld Ost zu ersetzen. Berücksichtigt.
- Ausbau der Perronanlagen Bahnhof SBB, Seite Gundelfingen: Es ist lediglich ein Ausbau der Perronanlagen ohne konkrete Anzahl der Perrons und Geleise aufzuführen und auf eine Verknüpfung mit dem allenfalls aufzuhebenden Elsässerbahnhof zu verzichten. Die übrigen Hinweise sind unbedingt zu belassen. Berücksichtigt.
- Aufheben von Umschlagsanlagen im Bereich des Güterbahnhofs Wolf: Der Bedarf ist nebst lokalem Güterverkehr auch mit Abstellungen und Unterhalt im Reisezugsverkehr sowie Erhaltung der örtlichen Bahnanlagen zu ergänzen. Berücksichtigt.
- Ausbau Abschnitt Badischer Bahnhof bis Landesgrenze CH/D: Der Koordinationsstand Zwischenergebnis ist korrekt, da das Plangenehmigungsverfahren von der DB noch nicht eingeleitet worden ist. Jedoch ist die Formulierung im zugehörigen Richtplantext irreführend, indem davon gesprochen wird, dass für den letzten, im Kanton Basel-Stadt liegenden Abschnitt ein Projekt aufliegt, obwohl noch kein Gesuch der DB besteht. Das BAV empfiehlt deshalb, den Abschnitt entsprechend zu korrigieren und zu erwähnen, dass für den besagten Abschnitt kein Projekt öffentlich aufliegt. Berücksichtigt.
- Bau der 2. Rheinbrücke: Der Plangenehmigung ist inzwischen (Mitte März) Rechtskraft erwachsen (Rückzug der Beschwerde). Beachtet.
- Die Vorhaben der Objektblätter Schienerfernverkehr b-e sind dem BAV nicht bekannt. Z. K. genommen.

Regio-S-Bahn:

- Regio-S-Bahn Innentunnel: Nebst Vertiefung der Planung und Offenhaltung von Optionen sind auch allfällige Alternativen auszuloten. „Alternativen“ sind mit der Zweckmäßigkeitprüfung zum Herzstück Regio-S-Bahn Basel „ausgelotet“ worden. – Kein weiterer Bedarf.
- Bei neuen S-Bahn-Haltestellen sind nebst Potenzialstudien auch die Zweckmässigkeit sowie die bauliche und betriebliche Machbarkeit zu prüfen. Berücksichtigt. Ist rektifiziert.
- S-Bahn-Haltestelle Breite / Wettstein: Die Realisierung dieser Haltestelle ist aus Sicht SBB wohl kaum realistisch. Es besteht zudem ein gewisser Widerspruch zum Regio-S-Bahn Innentunnel. Widerspruch bekannt. Position Haltestelle leicht verschoben (an Grossbasler Ufer). Kein Widerspruch zum Innentunnel, da eine Linie die Verbindungsbahn benutzen wird.
- S-Bahn-Haltestelle Morgarten: Die Kompatibilität einer Haltestelle Morgarten mit einem möglichen Vierspurausbau zwischen Basel SBB Personenbahnhof und Basel St. Johann dürfte laut SBB kritisch sein. Es besteht zudem ein gewisser Widerspruch zum Regio-S-Bahn Innentunnel. Widerspruch bekannt. Widerspruch aber nicht bei der Variante Innentunnel, Schwierigkeiten bekannt. Beibehalten.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		<ul style="list-style-type: none"> - S-Bahn-Haltestelle Wolf: Eine mögliche Haltestelle im Raum Wolf ist noch völlig offen, da diese direkt von den Leistungssteigerungsmassnahmen zwischen Basel SBB Personenbahnhof und Pratteln abhängt. 	Obsolet. Das Objektblatt S1.3 Schwerpunktgebiete mit Planungsbedarf wird aufgegeben. Dementsprechend auch vorerst eine mögliche Haltestelle im Raum Wolf.
		<ul style="list-style-type: none"> - Die Vorhaben der Objektblätter Region S-Bahn a-e sind dem BAV nicht bekannt. 	Z. K. genommen.
		<u>Tram:</u>	
		<ul style="list-style-type: none"> - Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein: Das Plangenehmigungsverfahren ist hängig (Infrastrukturfonds). 	Auf Kantonsgebiet BS Ausgangslage? Pfeil über Grenze als Richtplanaussage.
		<ul style="list-style-type: none"> - Verlängerungen der Tramlinien 3 und 11 nach Saint-Louis: Es sind noch keine Plangenehmigungsverfahren im Gang. 	Z. K. genommen.
		<ul style="list-style-type: none"> - Die Vorhaben der Objektblätter Tram b1-h sind dem BAV nicht bekannt. 	Z. K. genommen.
		<p>Das BAV geht davon aus, dass mit den beschriebenen Massnahmen im öV ein Ausbau des Angebots vorgesehen ist. Es erinnert daran, dass der Bund sich nur an Angebotsausbauten im Regionalpersonenverkehr finanziell beteiligen kann, soweit der dem Kanton zugeteilte Plafond dafür ausreichend ist und die bestellten Angebote den Vorschriften der Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz (ADFE) entsprechen. In diesem Zusammenhang weist das BAV darauf hin, dass der Kanton Basel-Stadt seine Kantonsquote schon jetzt völlig ausschöpft und die finanziellen Auswirkungen im regionalen Personenverkehr selber übernehmen müsste.</p>	Z. K. genommen.
51.	BVB	<p>Wünschenswert wäre ein Objektblatt M1.4 zum Bus (strassengebundener ÖV). Begründung: Hier sollten als Massnahmen Kreuzungsmöglichkeiten und Busspuren aufgeführt werden, wo Problemschwerpunkte bestehen (z.B. entlang den Linien 30, 36, usw.). Übereinstimmung mit der in Vorbereitung befindlichen Dokumentation ist wünschenswert.</p>	Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant. In erster Linie betriebliche Frage.
52.	IGG / NQV Gundeldingen	<p>Es fehlt weitgehend die ÖV-Anbindung des grenznahen ausländischen Umfeldes. Hier gilt es aufzuzeigen, welche Möglichkeiten bestehen und welche Massnahmen in Planung sind, resp. welche Vorgaben berücksichtigt werden müssen.</p>	Z. K. genommen. Sind enthalten.
53.	IGG / NQV Gundeldingen	<p><i>(neues) KAPITEL M1.4 Schifffahrt</i> Es fehlt eine „ÖV-Linie Rhein“. Der Rhein muss als „Rückgrat“ von Basel auch als ÖV-Verbindung dienen, dafür ist ein Korridor im Richtplan vorzusehen. (Die unterhalb der Hiltalingerbrücke eingezeichnete Fähre existiert im übrigen nicht mehr...)</p>	S. zuvor, Ziff. 38 / 4. Teil.
54.	Grüne Partei	Überdies regen wir an zu prüfen, ob nicht am Rhein liegende Quartiere durch ein	s. zuvor, Ziff. 38 / 4. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
	Basel-Stadt	öffentliches (allenfalls solar betriebenes) Verkehrsmittel auf dem Wasser direkt und schnell verbunden werden könnten.	
55.	IGÖV	Wir begrüßen die im Richtplan vorgesehenen Ergänzungen der öV-Netze.	Z. K. genommen.
56.	Ökostadt Basel	<i>M1.2/1.3</i> Der <i>Ausbau des ÖV in neue Gebiete</i> , vor allem Stücki-Areal, ist sehr zu begrüßen.	Z. K. genommen.
57.	Riehen, Gemeinde	Erstaunlicherweise ist das Busliniennetz im kantonalen Richtplan kein Thema. Das Busliniennetz hat eine wesentlich grössere räumliche Auswirkung, als manch anderes im Richtplan behandelte Thema. Es wird deshalb beantragt, dass auch das Busliniennetz thematisiert wird. Als Planungsgrundsatz soll beispielsweise aufgenommen werden, dass das Busliniennetz auf die wichtigen öffentlichen Ziele - auch grenzüberschreitend - abgestimmt wird.	Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant. In erster Linie betriebliche Frage.
58.	Stadtteilsekretariat Kleinbasel	<i>neuer Leitsatz M1.4: Längsfähre auf dem Rhein (unter: Öffentlicher Verkehr)</i> <i>Anliegen:</i> Es ist ein neuer Leitsatz M1.4, Längsfähre auf dem Rhein, mit folgendem Wortlaut einzuführen: Zur Verminderung des MIV Stossverkehrs von nördlich der Nachbargemeinden Huningue und Weil, sowie zu deren Schutz vor abgestellten Autos wird – vorerst zu Stosszeiten – die „Sunline 21“ (als Durchmesserlinie auf dem Rhein) eingeführt. <i>Begründung:</i> Der MIV-Berufspendelverkehr stört just dann speziell, wenn viele Nichtmotorisierte und Kinder in dichtbesiedelten Quartieren von Basel Nord unterwegs sind. Und sobald das Fremdparkieren in den Quartieren weiter erschwert wird, sind auch die Automobilen froh um jede Entlastung von Vehikeln ihrer Spezies. Auch Weil sollte entlastet werden von den Autos der von weiter im Norden Zugefahrenen. Relativ rasche Erleichterung werden Park&Ride-Anlagen am Rhein mit Umsteigen auf Solarboote der Sunline21 bringen, die sie zu Velostationen und/oder direkt zu ihren Arbeitsplätzen (und zurück) bringen. Solche P&R-PP sind in beschränkter (aber nützlicher!) Zahl bei Autobahnausfahrten ganz nahe beim Rhein leicht einzurichten, resp. mit Doppelnutzung von PP bei Freizeitanlagen schon da. Auch Trasses für neue „Wasserdrämlis“ existieren schon – seit Jahrtausenden. Es braucht nur noch Anlegestellen, Boote und die Integration in Betriebe und den Tarifverbund. Die Sunline 21 wird die erweiterte Tramlinie 8 nicht konkurrieren, sondern in Stosszeiten leicht – und Weil ganztags von hingestellten Autos – entlasten.	S. zuvor, Ziff. 38 / 4. Teil.
59.	VCS	<i>M1.0 Umsteigebeziehungen (räumlich und zeitlich)</i>	

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<ul style="list-style-type: none"> - Die Nutzung des ÖV ist nicht zuletzt abhängig von der Attraktivität und Sicherheit (verkehrlich und sozial) der Haltestellen sowie der Fahrplangestaltung. - Attraktive Haltestellen des ÖV brauchen hindernisfreie, direkte und sichere Fuss- und Velozugänge, genügend sichere und gedeckte Veloabstellplätze und zeitlich schlanke Umsteigebeziehungen. <p><i>NEU: Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen ergänzen:</i></p> <p><u>„1. Die Schnittstellen zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln sowie zwischen den Verkehrsträgern ÖV und LV werden optimiert (bike&ride, Veloparkings, Velotransport im ÖV).</u></p> <p><u>2. Der Kanton erhebt dazu die Schwachstellen in den Mobilitätsketten und intensiviert die Koordination der Beteiligten und der Massnahmen.</u></p> <p><u>3. Der Kanton setzt sich ein für die Fahrplanoptimierung und die Bildung eines trinationalen Verkehrsverbundes.“</u></p>	<p>Nicht berücksichtigt. In erster Linie Betriebsfragen.</p> <p>S. auch zuvor, Ziff. 47 / 4. Teil</p>
60.	Verkehrsliga beider Basel	<p>Die Verkehrsliga beider Basel verzichtet darauf, zu den unter «M1.1. Schienenverkehr», «M1.2. Regio-S-Bahn» sowie «M1.3 Tram» aufgeführten Einzelprojekten Stellung zu beziehen, sondern hält an dieser Stelle fest, dass sie jeglichen Infrastrukturausbau – auch beim ÖV – unter zwei Voraussetzungen gut heisst: Erstens muss ein entsprechender Bedarf nachgewiesen sein – verbunden mit einer mutmasslichen künftigen Auslastung, sowie zweitens die Finanzierung sichergestellt sein.</p>	Z. K. genommen.
		M1.1 Schienenfernverkehr (Personen und Güter)	
61.	Grüne Partei Basel-Stadt	<p><i>Bahnverkehr</i></p> <p>Unter den Planungsgrundsätzen zentral erscheint die Behebung von Kapazitätsengpässen im regionalen Schienennetz. Nach dem oben Gesagten erscheint bedenkenswert, ob nicht die Bedürfnisse des Kantons an ausserkantonalen Grün- und Freiflächen im Rahmen staatsvertraglicher Vereinbarung durch eine finanzielle Beteiligung des Stadtkantons an der Behebung vorgenannter Engpässe abgegolten werden könnten.</p>	Z. K. genommen.
		<p>Die Schienenanbindung des Euro-Airport möchten wir kritisch hinterfragen: Betrachtet man eine solche nämlich im Gesamtkontext, so ist evident, dass diese eine Attraktivitätssteigerung des Flugverkehrs bewirkt und somit dem Flugverkehr gegenüber der Bahn auf europäischen Strecken einen Wettbewerbsvorteil bringt. Dies ist umso fragwürdiger, als der Flugverkehr seine Leistungen gegenüber der Bahn ohnehin schon unverschämte billig anbieten kann, und vorliegend die doch ziemlich erheblichen Erstellungskosten des Flughafenanschlusses erneut der Bahn und nicht dem Flugverkehr angelastet werden.</p>	<p>Z. K. genommen.</p> <p>Es liegt im vorrangigen Interesse von Basel-Stadt, den EuroAirport als konkurrenzfähigen Flughafen mit einem nachfragegerechten, auf die Bedürfnisse der Region ausgerichteten Luftverkehrsangebot zu erhalten und weiterzuentwickeln.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		<p>Was das Herzstück anbelangt, so sind wir einerseits der Meinung, dass sich eine bessere Verbindung der S-Bahnlagen aufdrängt, andererseits aber eine Erschliessung der Innenstadt durch die S-Bahn nicht vordringlich ist. Soll das Projekt Herzstück weiter verfolgt werden, so legen wir Wert darauf, dass die Streckenführung erneut evaluiert wird und dass langfristig die Gelder für Betrieb und Infrastruktur des lokalen öffentlichen Verkehrs zumindest im heutigen Umfang gesichert und nicht zugunsten des regionalen öffentlichen Verkehrs reduziert werden.</p>	<p>Alternativen sind mit der Zweckmässigkeitsprüfung zum Herzstück Regio-S-Bahn Basel ausgelotet worden.</p>
		<p>Die übrigen Ausbauvorhaben gemäss S. 130 unterstützen wir.</p>	<p>Z. K. genommen.</p>
		<p>Was die neuen S-Bahn-Haltestellen anbelangt verlangen wir zur Haltestelle auf der Eisenbahnbrücke eine fundierte Prüfung der Frage, wie sich die nicht unerheblichen Gehdistanzen auf die Nutzungsfrequenz auswirken wird.</p>	<p>Berücksichtigt. S. die entsprechenden Modifikationen in M1.2 Regio-S-Bahn.</p>
62.	Aargau, Kanton	<p>Planungsgrundsatz 3 Die Art der Engpassbeseitigung auf der Schiene im Raum Basel ist mit den Nachbarn des Kantons Basel-Stadt eng zu koordinieren.</p>	<p>Die Koordination obliegt den Bundesstellen.</p>
63.	Basel-Landschaft, Kanton	<p>Die örtlichen Festlegungen stehen weder im Widerspruch zum KRIP noch zum Agglomerationsprogramm Basel.</p>	<p>Z. K. genommen.</p>
64.	Deutsche Bahn AG	<p>Die bereits bekannten Funktionsanpassungen im Strassenraum an der Grenzachstrasse (siehe beigefügte Stellungnahme des Bundeseisenbahnvermögens vom 7.03.08 an das Baudep. Kanton Basel-Stadt) als Massnahme der Firma Hoffmann-La Roche sind zu berücksichtigen.</p>	<p>Z. K. genommen Ist nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Wird aber weitervermittelt.</p>
65.	Grenzach-Wyhlen, Gemeinde	<p><i>Öffentlicher Verkehr-Schienerfernverkehr</i> Eine Nutzung der Hochrheinstrecke für Güterzüge des Nord-Süd-Verkehrs (Bypass Hochrhein) wird seitens der Gemeinde Grenzach-Wyhlen aus den bekannten Gründen abgelehnt. Grenzach-Wyhlen kann keine zusätzliche Lärmbelastung und keine zusätzlichen Unfallrisiken verkraften.</p>	<p>Planungsgrundsatz /-anweisung 2 formuliert klare Bedingungen, die zwingend einzuhalten sind, falls die Nutzung in dieser Form kommen sollte.</p>
		<p>Bevor Überlegungen zur Verlagerung von Güterverkehr überhaupt weiter verfolgt werden könnten, muss die intensive grenzüberschreitende Prüfung und Abstimmung in den entsprechenden trinationalen Gremien, wie sie von den drei Nationen vereinbart wurde, abgeschlossen sein. Um dem Geist dieser Vereinbarung gerecht zu werden, sollen bis dahin keine Fakten geschaffen werden, die geeignet sind, den Ausbau des Hochrhein-Bypasses zu präjudizieren.</p>	

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
66.	Handels- kammer beider Basel	Planungsgrundsätze / Planungsanweisung „e) <i>Aufhebung von Umschlagsanlagen im Bereich des Güterbahnhofs Wolf</i> “ Vergleiche S1.3 Die Planungsgrundsätze zum Schienenfernverkehr werden seitens der Wirtschaft unterstützt. Die Situation „Wolf“ ist im Sinne eines wirtschaftsfreundlichen Transformationsprozesses zu klären.	Obsolet. Das Objektblatt S1.3 Schwerpunktgebiete mit Planungsbedarf wird aufgegeben. S. aber S2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete. Z. K. genommen.
67.	IGG / NQV Gundeldin- gen	Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen In den Planungsgrundsätzen muss aufgenommen werden, wie auf das enorme Gefahrenpotential der Schienen-Gütertransporte durch Wohnquartiere reagiert wird. Im Katastrophenfall sind Verhaltensmassnahmen zu planen und bekannt zu geben. Für die langfristige Planung ist möglichst bald eine alternative Route vorzusehen.	Störfälle, auch den Zusammenhang mit Schienenverkehr, s. S 4.6 Störfallvorsorge.
68.	IG Osttan- genten- Ausbau Nein – Lärmschutz jetzt!	<i>Bau der 2. Rheinbrücke (M1.1, S4.5)</i> Die Festsetzung der 2. Rheinbrücke im Richtplan nehmen wir zur Kenntnis. Im Richtplan fordern wir Ergänzungen betreffend Lärmschutz, wie oben im Abschnitt „Nationalstrasse“ dargelegt. Betreffend Eisenbahn zu ergänzen ist, dass wir neben Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg (Überdeckung / Einhausung / Lärmschutzwände) im Bereich Schwarzwaldbrücke auch Massnahmen an der Quelle verlangen. Erstens ist die bestehende Stahlbrücke lärmtechnisch zu sanieren und zweitens ist zu gewährleisten, dass nach Vollendung der 2. Rheinbrücke die lärmintensiven Güterzüge (zumindest nachts) ausschliesslich über die neue, weniger lärm erzeugende Brücke geführt werden. Der Richtplantext ist entsprechend zu ergänzen.	Der Richtplan ist nicht Grundlage für Sanierungsmassnahmen, soweit diese notwendig sind. Siehe auch Hinweise zu Objektblatt S4.5 Lärmschutz (neu: 4.6).
69.	Landkreis Lörrach	Unter den Planungsgrundsätzen / Planungsanweisungen, Ziff. 3, wird die Nutzung der Hochrheinstrecke für den Güterverkehr angesprochen (sog. <i>Bypass</i>). Der Landkreis Lörrach lehnt den Bypass für zusätzlichen Güterverkehr über deutsches Gebiet strikt ab.	S. zuvor, Ziff. 65 / 4. Teil.
70.	NQV Breite- Lehenmatt	<i>Bau der 2. Rheinbrücke (M1.1, 54.5)</i> Die Aufnahme der 2. Rheinbrücke im Richtplan nehmen wir zur Kenntnis. Im Richtplan fordern wir Ergänzungen betreffend Lärmschutz, wie oben im Abschnitt „Nationalstrasse“ dargelegt. Betreffend Eisenbahn zu ergänzen ist, dass wir neben Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg (Überdeckung / Einhausung / Lärmschutzwände) im Bereich Schwarzwaldbrücke auch Massnahmen an der Schallquelle verlangen. Erstens ist die bestehende Stahlbrücke lärmtechnisch zu sanieren und zweitens ist zu gewährleisten, dass nach Vollendung der 2. Rheinbrücke die lärmintensiven Güterzüge (zumindest nachts) ausschliesslich über die neue, weniger lärm erzeugende Brücke geführt werden. Der Richtplantext ist entspre-	S. zuvor, Ziff. 68 / 4. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	
		chend zu ergänzen.	
71.	NQV Hirzbrunnen	Im zustimmenden Sinne nehmen wir Kenntnis von den Ausführungen betreffend „Die allfällige Nutzung der Hochrheinstrecke für Güterzüge des Nord-Süd-Verkehrs“.	Z. K. genommen.
72.	Pro Natura Basel	Das Schienennetz dient nicht nur dem Personen und Güterverkehr, sondern die Gleisanlagen sind auch wichtige Lebensräume und Wanderkorridore für Trockenheit liebende Tier- und Pflanzenarten. Viele renommierte Ökologen weisen Bahnanlagen einen sehr hohen naturschützerischen Wert zu. Auf die Wichtigkeit der Bahnanlagen für den Naturschutz weist auch der RPE wiederholt hin. Im Kapitel M1.1 werden die Abstimmungen mit dem Naturschutz jedoch nicht konsequent gefordert. Auf Naturschutzanliegen wird nur bei der Hochrheinstrecke (Planungsgrundsatz 3) und der Bahnlinie SNCF-St. Johann (Massnahme b) aufmerksam gemacht. In Anbetracht der sehr wichtigen naturschützerischen Bedeutung von Bahnanlagen fordern wir, dass die Beachtung der Naturschutzanliegen als eine allgemeine Planungsgrundlage aufgenommen wird. Unterstützt wird diese Forderung durch das Nationale Inventar der Trockenwiesen- und -weiden (TWW), das auch Flächen an der Elsässerbahn und auf dem ehemaligen Rangierbahnhof der Deutschen Bahn ausweist.	In NL 3.1 heisst es neu: „Naturschutzgebiete und -objekte erfordern einen umfassenden, ihrem Charakter entsprechenden Schutz und sind – unter der Prämisse einer gesicherten Wasserversorgung und in Abstimmung mit den übergeordneten Vorhaben in Bahnarealbereichen – in ihrer Ausdehnung zu erhalten, wo nötig und möglich zu erweitern, untereinander zu vernetzen und ökologisch aufzuwerten. Sie sind vor schädlichen Einwirkungen zu bewahren; ein angemessener Umgebungsschutz ist einzubeziehen.“ Bei dieser Formulierung ist der Anspruch des Bundes betreffend öffentlichem Verkehr implementiert. Der Ausbau der Bahn muss möglich bleiben.
73.	Quartierkoordination Gundeldingen	Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen Es fehlt eine Anweisung für die Gefahrenminderung. Die Route der Güterzüge führt unmittelbar entlang des Gundeldingerquartiers und den Wohnhäusern an der Hochstrasse (aber auch durch die Wohngebiete von Basel West). Die Ereignisse in den letzten Jahren haben gezeigt, dass die Gefahren enorm sind. Da jede Nacht unendlich lange Züge mit gefährlichen Gütern durchfahren, sind für den Fall einer Katastrophe Verhaltensmassnahmen bekannt zu geben. Für die langfristige Planung ist eine alternative Route vorzusehen.	Störfälle, auch den Zusammenhang mit Schienenverkehr, s. S 4.6 Störfallvorsorge.
74.	Regionalverband Hochrhein- Bodensee	Eine Nutzung der Hochrheinstrecke für Güterzüge des Nord-Süd-Verkehrs (Bypass Hochrhein) wird seitens des Regionalverbands abgelehnt.	Z. K. genommen.
75.	SBB	Die günstigen Bedingungen für die Transportkette Schiff – Bahn, die Anbindung des EuroAirports mit dem ÖV und die Attraktivitätssteigerung der Bahn ist zu begrüssen. Jedoch fehlt in der Einleitung der Hinweis auf den ebenfalls auszubauenden Korridor Richtung St. Louis.	Nicht berücksichtigt. Dies würde die Leitsätze unnötig aufblähen.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Antrag: mit entsprechender Aussage ergänzen.

Zudem finden wir die Erwähnung einer Tieflage für den Abschnitt Basel Bad Bahnhof – Grenzach-Wyhlen bei den Planungsgrundsätzen / Planungsanweisungen, wenn auch die DB Netz AG betreffend, als unverhältnismässig.

Antrag: entsprechender Vermerk weglassen.

Z. K. genommen.

Bei den Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen a) – f) ist darauf hinzuweisen, dass diese mit den Ergebnissen der laufenden Überarbeitung des Rahmenplans SBB (Abschluss per 2009 vorgesehen) noch definitiv abzustimmen sind. In der vorliegenden Fassung sind aber bereits heute einzelne Berichtigungen / Anpassungen vorzunehmen:

Z. K. genommen.

Generell sind die offiziellen Bahnhofsbezeichnungen (Basel SBB Personenbahnhof, Basel SBB Güterbahnhof, etc.) zu verwenden. Bei Punkt c) ist Vorfeld Ost durch Weichenfeld Ost zu ersetzen. Unter Punkt d) ist lediglich ein Ausbau der Perronanlagen ohne konkrete Anzahl der Perron und Gleise aufzuführen und auf eine Verknüpfung mit dem allenfalls aufzuhebenden Elsässerbahnhof zu verzichten. Die übrigen Hinweise sind jedoch unbedingt zu belassen. Bei Punkt e) ist der Bedarf nebst lokalem Güterverkehr mit Abstellungen und Unterhalt im Reisezugsverkehr sowie Erhaltung der örtlichen Bahnanlagen zu ergänzen. Für die Massnahme g) 2. Rheinbrücke liegt seit Mitte März 2008 eine rechtskräftige Plangenehmigungsverfügung vor.

Formulierungen werden übernommen.

Antrag: entsprechende Berichtigungen / Ergänzungen vornehmen.

76.

VCS

- U.E. ist nicht nachvollziehbar, warum und wie genau das Thema Güterverkehr auf die Kapitel M1 und M6 aufgeteilt ist. Damit kann die gerade auch im Raum Basel dringend notwendige Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene nicht explizit thematisiert werden. Ausserdem ist Güterverkehr nicht eigentlich öffentlicher Verkehr.
- Die Punkte 4 und 5 sind nicht dem Fern-, sondern dem regionalen öffentlichen Verkehr zuzuordnen. Der Schienenfernverkehr muss u.E. nur den Bhf. Basel SBB und Badischer Bhf. bedienen. Insbesondere eine Erschliessung des EAP macht nur mit der S-Bahn Sinn.

Struktur Richtplan ist verkehrsmittelbezogen und gliedert sich nicht nach Verkehrsarten (PV; GV).

GV ist ÖV und MIV

Infrastrukturmässig lässt sich RV und FV nicht immer trennen, da die gleichen Geleise beiden dienen - betriebliche Frage (TER 200 Züge sollten EAP auch bedienen).

Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen ergänzen und teilweise „verschieben“:

„1. (...)

neu 1b. Im internationalen Hochgeschwindigkeitsverkehr setzt sich der Kanton besonders für Tagesrandverbindungen für den Geschäftsverkehr mit Reisedistanzen bis etwa 500km und Gesamtreisezeiten von ca. 6 bis 8 Stunden ein.

Nicht berücksichtigt. Zu dirigistisch.

2. Der Personenfernverkehr geniesst Priorität vor dem Schienengüterverkehr, er darf nicht eingeschränkt werden. (Rest siehe M6 bzw. M1.2).“

Nein: die Kapazität ist so auszubauen, dass beides möglich ist.

3. siehe M6

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		4. und 5. siehe M1.2 und M1.3	
		Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte) a) streichen	Nicht berücksichtigt. Es liegt im vorrangigen Interesse von Basel-Stadt, den EuroAirport als konkurrenzfähigen Flughafen mit einem nachfragegerechten, auf die Bedürfnisse der Region ausgerichteten Luftverkehrsangebot zu erhalten und weiterzuentwickeln. Dazu gehört auch ein guter ÖV-Anschluss.
		b) bis g) Unterstützung	Z. K. genommen.
77.	Weil am Rhein, Stadt	Aus der Konzentration der Bahnumschlagflächen auf den Rangierbahnhof Kleinhüningen / Weil am Rhein wird indirekt auch die Verlagerung der Güterverkehrsströme angedeutet. Auf Seite 129 wird bei den Planungsanweisungen unter Ziffer 3 die Aktivierung der Hochrheinstrecke Badischer Bahnhof – Landesgrenze nach Grenzach-Wyhlen für Güterzüge des Nord-Süd-Verkehrs festgelegt und damit der Bypass „reaktiviert“, auch wenn bei den entsprechenden Textausführungen für den Bahnhof SBB bzw. die Bahnstrecke Richtung Frankreich keine Verlegung der Güterzugstrecken angesprochen wird.	In den Planungsgrundsätzen sind Bedingungen formuliert, es wird nicht „reaktiviert“. Die Bedingungen sind deutlich.
78.	Weil am Rhein, Stadt	Im Kantonalen Richtplan bleiben die Ausführungen für die Gleiserweiterung auf der Strecke der SBB Richtung Frankreich recht vage. Es muss im Rahmen des Kantonalen Richtplans dargelegt werden, welche Steckenfunktionen auf den Gleisen beabsichtigt sind (siehe Seite 131).	Funktionen sind genannt.
M1.2 Bahn	Regio-S-		
79.	ACS beider Basel	Der ACS beider Basel vermisst Aussagen betreffend S-Bahn-Erschliessung in Basel-Nord, einem der grössten Entwicklungsgebiete. Im Sinne der kombinierten Mobilität ist zudem ein Konzept für Park&Ride-Anlagen in Zusammenarbeit mit den Nachbarn zu entwickeln und sind die entsprechenden Gebiete rechtzeitig zu sichern.	Zur Variantenwahl ist alles Nötige im kantonalen Richtplan ausgeführt.
80.	Allschwil, Gemeinderat	<i>S-Bahn-Haltestelle Morgarten</i> Antrag: Die S-Bahn-Haltestelle Morgarten ist zwingend als „untergeordneter siedlungsstruktureller Schwerpunkt“ einzustufen. Begründung: Allschwil als grösste Gemeinde des Kantons Basel-Landschaft verfügt über keinen direkten Zugang zum SBB-Netz. Auch auf Seite 135 des Richtplans wird erwähnt, dass diese Haltestelle ein grosses Gebiet erschliessen würde. Zwar ist ein Anschluss an den Bahnhof SBB mittels einer Buslinie zurzeit in Abklä-	Nicht berücksichtigt. Ist zur Zeit noch keine Option. Allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt. Der Richtplan kann laufend angepasst werden.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		<p>rung, aber die Realisierung einer S-Bahn-Haltestelle an der Tramlinie 6 würde ein bedeutend grösseres Einzugsgebiet in Allschwil abdecken und eine viel höhere Transportkapazität zum Bahnanschluss ermöglichen. Zudem ist nicht einzusehen, warum die S-Bahn-Haltestelle Stetten in Lörrach als untergeordneter siedlungsstruktureller Schwerpunkt eingestuft ist, die Haltestelle Morgarten jedoch nicht.</p>	
81.	Basel-Landschaft, Kanton	<p>Der Feststellung, wonach die Regio-S-Bahn Basel das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs darstellt, kann sich der Kanton Basel-Landschaft anschliessen.</p>	Z. K. genommen.
82.	Basel-Landschaft, Kanton	<p>Die örtlichen Festlegungen stehen nicht im Widerspruch zum KRIP BL (Version 26. Juni 2007), aber auch nicht zum Agglomerationsprogramm Basel. Einzig die als Vororientierung im baselstädtischen Richtplan aufgeführte neue „S-Bahn-Haltestelle Breite / Wettstein (auf der neuen Eisenbahnbrücke)“ ist im KRIP BL nicht aufgeführt. Diese neue S-Bahn-Haltestelle wird u. a. auch der Gemeinde Birsfelden dienen.</p>	Z. K. genommen.
83.	Basel-Landschaft, Kanton	<p>Auch in der hohen Bedeutung eines zukünftigen Innentunnels sind sich beide Kantone einig. Der Kanton Basel-Landschaft hat schon im Rahmen der Variantenuntersuchungen zu diesem Bauwerk den Kanton Basel-Stadt aktiv unterstützt. Die Unterstützung wird auch bei den weiteren Schritten auf dem Weg zur Realisierung zugesichert.</p>	Z. K. genommen.
84.	Basel-Landschaft, Kanton	<p>Ergänzend dazu und mit wahrscheinlich kürzerem Realisierungshorizont wird die Einrichtung einer Haltestelle „Morgartenring“ geplant. Diese Planung ist für den Kanton Basel-Landschaft von grosser Bedeutung, da die Erreichbarkeit der Gemeinde Allschwil (Umsteigen von der Linie 6) deutlich verbessert werden könnte. Dieses Erschliessungspotenzial kann aber erst genutzt werden, wenn das Betriebskonzept der Regio-S-Bahn eine direkte Verbindung von der Elsässerbahn in Richtung Schweiz ermöglicht. Entsprechende Abklärungen sollten einer Potenzialabschätzung vorausgehen und bald begonnen werden. Der Kanton Basel-Landschaft wird sich daran beteiligen.</p>	Z. K. genommen.
85.	Basel-Landschaft, Kanton	<p>Zudem ist die Bedarfshaltestelle „St. Jakob“ weder im Plan noch in einem Objektblatt aufgeführt. Auch werden keine Aussagen über einen allfälligen künftigen Ausbau gemacht. Aus unserer Sicht wäre es angesichts der vorgesehenen <i>neuen</i> Nutzungen (neue personen- und verkehrsintensive Einrichtungen im Raum St. Jakobpark) zweckmässig, zumindest einen Ausbau der Haltestelle bzw. eine Integration der Haltestelle in den ordentlichen Regio S-Bahn Betrieb <i>nochmals</i> zu prüfen, möglicherweise im Zusammenhang mit dem Bau der Entflechtungsbauwerke Muttenz und Pratteln. Wir sind der Auffassung, dass die Bedarfs-Haltestelle zumin-</p>	S 1.2 umfasst ÖV-Priorisierung (Haltestelle nur als Bedarfshaltestelle bei Grossveranstaltungen). Basel-Stadt ist z. Zt. nicht an einer S-Bahn-Haltestelle St. Jakob interessiert.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		dest eine Erwähnung im Richtplan finden sollte.	
86.	BastA!	Zur S-Bahn möchten wir folgendes bemerken: Wir sind erfreut, dass im Richtplan nicht nur der Korridor für das S-Bahn-Herzstück, sondern auch für den Nordbogen festgesetzt wird. Da wir aber für die Entwicklung unserer Stadt die Nordvariante als die sinnvollere betrachten, beantragen wir die Streichung des „Herzstücks“ aus dem Richtplans.	Zur Variantenwahl ist alles Nötige im kantonalen Richtplan ausgeführt.
87.	BRB, Bauunternehmer Region Basel / Gewerbeverband Basel-Stadt / Malermeisterverband Basel-Stadt / Verband Basler Elektro-Installationsfirmen	<i>S-Bahn-Haltestelle Breite / Wettstein (auf der neuen Eisenbahnbrücke)</i> Eine S-Bahn-Haltestelle auf der neuen Eisenbahnbrücke hält der BRB / Gewerbeverband / MMV / VBEI für ungeeignet und schlägt daher eine Haltestelle auf Kleinbasler Seite vor.	Nicht berücksichtigt. Zu nahe beim Bad. Bhf. Unterdessen ist die Position sogar auf der Grossbasler Seite.
88.	BSA, Bund Schweizer Architekten	<i>Zusammen mit M1.3 Tram</i> Die u.a unter diesen Titeln auch im Agglomerationsprogramm enthaltenen Projekte sind sicher zu begrüßen. Das Herzstück der S-Bahn wird nur in einem Satz und erst noch im Konjunktiv abgehandelt. Das darf nicht stehen gelassen werden. Die Planung müsste unverzüglich mit hoher Priorität vorangetrieben werden. Sollen Tram und Regio-S-Bahn und Fernbahn wirklich dereinst aufeinander abgestimmt und koordiniert funktionieren, kann dies nur im Rahmen eines kantons- und länderübergreifenden Verkehrsverbundes im gesamten Raum geschehen. Diesen Begriff haben wir nirgends gefunden. Der Badische Bahnhof dürfte infolge Entfallen der „Zollschranken“ (Schengen-Abkommen) verkehrstechnischen Aufschwung erhalten und zum Motor für die Entwicklung der Quartiere Rosental und Hirzbrunnen werden. Dieses Potenzial sollte im Richtplan deutlich aufgezeigt werden.	Nein, keineswegs „nur in einem Satz“. Ist der Fall. Z. K. genommen.
89.	Bürgergemeinde der Stadt Basel	<i>Schneidergasse 8 und 10 (Parz Nr. II 5¹) Stadthausgasse 15 und 13 (Parz Nr. I 1784² und Parz. Nr. I 92³):</i> Für diese Parzellen ist im Richtplan eine (wohl unterirdische) Korridorfunktion mit Schiene/Normalspur ausgewiesen worden. Es geht hierbei wohl um die unterirdische Verbindung von Bahnhof SBB über die Innenstadt zum Badischen Bahnhof. Ob, und wenn ja, wie genau die genannten Liegen-	Die Bürgergemeinde als Grundeigentümerin wird im Rahmen von eigentümergebundnen Planungen angehört und verfügt über alle Rechtsmittel.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	
		<p>schaften durch unterirdische Arbeiten betroffen wären, ist heute unklar. Der genaue Streckenverlauf ist ebenfalls noch nicht bekannt, es stehen noch verschiedene Varianten zur Diskussion. Es sei hier einfach der Hinweis gemacht, dass ein solches Projekt äusserst heikel und in einem noch nicht absehbarem Umfang problematisch ist, dass bei der Realisierung dieses Projekts denkmalgeschützte Bauten betroffen sein könnten, die sensibel auf Erschütterungen im Zuge von unterirdischen Bautätigkeiten reagieren könnten, was wiederum kostspielige Haftpflichtfolgen auslösen könnte. Daneben stellen sich noch weitere heute noch völlig offene Fragen, wie bspw. zu möglichen Abgeltungstatbeständen, Entschädigungen, etc.</p>	
90.	BVB	<p>d) S-Bahn-Haltestelle Morgarten Ergänzend wünschen wir den Hinweis, Synergieeffekte mit der allfälligen Erweiterung des Tramdepots Morgartenring zu nutzen.</p>	Berücksichtigt. Text wurde ergänzt.
91.	CSN NWS	<p>Der Entscheid des Regierungsrates für die Variante Herzstück (Markplatz) soll erst mit einer weiteren Projektbearbeitung gefällt werden. Mit Bundesgeldern wünscht sich der CSN NWS die Realisierung von beiden Varianten mit gleichzeitiger Planung und gestufter Bauausführung. S-Bahn-Haltestelle sieht der CSN NWS auf der Kleinbasler Seite bei der Roche. Im Grossbasel wünscht sich der CSN NWS, dass eine spätere S-Bahnhaltestelle beim „Campus“ Novartis eingeplant wird.</p>	Nicht berücksichtigt. Ergibt viel zu lange Tunnelstrecken, unbezahlbar.
92.	CVP BS	<p>Die im Richtplan vorgeschlagene Stadtstruktur zeigt die in Umwandlung und Aufwertung befindlichen Gebiete im Norden und Osten der Stadt. Der Entscheid des Regierungsrates für die Variante Herzstück (Markplatz) soll erst mit einer weiteren Projektbearbeitung gefällt werden. Mit Bundesgeldern wünscht sich die CVP BS die Realisierung von beiden Varianten mit gleichzeitiger Planung und gestufter Bauausführung. S-Bahn- Haltestellen sieht die CVP auf der Kleinbasler Seite bei der Roche. Im Grossbasel wünscht sich die CVP, dass eine spätere S-Bahnhaltestelle beim „Campus“ Novartis eingeplant wird.</p> <p>Die SBB-Haltestelle Basel St. Jakob soll vollwertig in das S-Bahn-Netz integriert werden. Die Sport-, Einkaufs- und Erholungsstätten erfreuen sich eines grossen Ausbaues und auch Beliebtheit. Dieser Aspekt bzw. diese Gebiet kommt sowieso irgendwie zu kurz in der verkehrstechnischen Abhandlung.</p> <p>Publikumsverkehr beim Bahnhof SBB: Mit dem Ausbau des Bahnhofes SBB (zusätzliche Perrons) wird die Kapazitätsgrenze auf der Passerelle bald einmal erreicht. Eine zusätzliche Erschliessung von Seite Nord (als Gegenpol zu Seite West bei der Post) müsste doch ebenfalls mittel- bis langfristig in Betracht gezogen werden.</p> <p>Die Erstellung der S-Bahnhaltestelle „Roche“ sehen wir gleichzeitig mit der Erstel-</p>	<p>Zur Variantenwahl ist alles Nötige im kantonalen Richtplan ausgeführt.</p> <p>S. zuvor, Ziff. 85 / 4. Teil.</p> <p>Es ist richtig, dass die Passerelle an Kapazitätsgrenzen stossen wird, sie ist aber nicht Thema des kantonalen Richtplans.</p> <p>Unterdessen ist die Position sogar auf der Grossbasler</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		lung der neuen Eisenbahnbrücke.	Seite.
93.	Deutsche Bahn AG	Eine weitere bereits bekannte Planungsmassnahme im Bereich des Badischen Bahnhofs, auf die im revidierten kantonalen Richtplan auf S. 134 hingewiesen wird, ist das Sichern der Option für den Innenstadttunnel der Regio-S-Bahn (Herzstück). Auswirkungen auf das Bahnareal der DB werden derzeit untersucht.	Z. K. genommen.
94.	Deutsche Bahn AG	Neu für uns und bislang als Massnahme unbekannt ist die angedachte S-Bahn-Haltestelle Breite/Wettstein (S. 135) auf der neuen Eisenbahnbrücke der SBB. Hierzu ist eine gesonderte Stellungnahme der SBB erforderlich. Aus unserer Sicht ist anzumerken, dass eine solche Haltestelle erhebliche und kostspielige Änderungen an den Betriebsanlagen (Oberbau, Weichen, Signale usw.) zur Folge hätte. Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Strecke sind aufgrund der jetzigen Aussagen nicht abschätzbar.	Z. K. genommen. Ist erst Vororientierung.
95.	Grüne Partei Riehen	<p><i>S-Bahn Station Stettenfeld</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Haltestelle Stettenfeld der S-Bahn soll keinesfalls auf Schweizer Boden erstellt werden. Auch bei Festhaltung an einer Vollbebauung des Stettenfeldes in den nächsten 10 - 20 Jahren, werden in den nächsten 20 Jahren nur die Bewohner/innen in Stetten/D profitieren können. Zudem ist zu bedenken, dass für einen Grossteil der zukünftigen Bewohner/innen des Stettenfeldes die S-Bahn-Haltestelle im Dorf auch sehr gut erreichbar ist. Das knappe Gut an Boden soll deshalb klar von Deutscher Seite zur Verfügung gestellt werden - dort wo auch gebaut wurde und die Bewohner/innen das Angebot nutzen würden. Aus Riehener Sicht besteht kein öffentliches Interesse daran. - Weiter ist zu vermeiden, dass ein Schleichweg für Autofahrten von Stetten nach Riehen/Basel entstehen kann. 	Je nach Überbauungsform, Nutzungsart und Ausschöpfung der Potentiale des Stettenfeldes kann der Standort bestimmt werden; vorerst Vororientierung.
96.	Handelskammer beider Basel	<p>Planungsgrundsätze / Planungsanweisung <i>„...erweitern ...in Bezug auf die Entwicklungsgebiete...“</i></p> <p>Welche sind damit konkret gemeint? Wir gehen davon aus, dass Basel Nord dazu gehört.</p> <p>- <i>„...Verknüpfung Tram und Bus...“</i></p> <p>Die Vorteile der kombinierten Mobilität (Park&Ride) fehlen. Vergleiche Park&Ride Initiativen.</p> <p><i>Fazit</i> Basel Nord ist eines der grössten Entwicklungsgebiete. Betreffend S-Bahn-</p>	Sicher. P+R kann nur zusammen mit BL/AG sowie D+F erarbeitet werden, in BS selber kein Platz und zudem zu nahe am Ziel. S. zuvor, Ziff. 8 / 4. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>Erschliessung fehlt jedoch eine Aussage im Richtplan für dieses Gebiet. Im Sinne der kombinierten Mobilität ist ein Konzept für Park&Ride-Anlagen in Zusammenarbeit mit den Nachbarn zu entwickeln und die Gebiete rechtzeitig zu sichern. Ansonsten sind wir einverstanden</p>	
97.	IGÖV	<p>Wir begrüßen die zusätzlichen Haltepunkte der S-Bahn. Besonders die Haltestelle Solitude-Breite dürfte ein grosses Potential aufweisen.</p>	<p>Unterdessen ist die Position auf der Grossbasler Seite.</p>
		<p>Kap. M1.2: Wir schlagen vor als weitere Ergänzung einen <i>Korridor für eine S-Bahnlinie in Richtung Leimental</i> vorzusehen. Das Leimental als sehr dicht besiedeltes Gebiet ist mit einer einzigen Tramstrecke nicht adäquat erschlossen. Eine Verbesserung liegt auch im Interesse Basels.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Idee ist im Zusammenhang mit ÖV-Alternativen für die Südumfahrung betrachtet worden und hat relativ schlecht abgeschnitten. Wenn überhaupt, müsste der Bund diese sehr langfristige Option (auch bessere Erschliessung des Kantons JU) verlangen.</p>
98.	<p>IG Osttan- genten- Ausbau Nein – Lärmschutz jetzt!</p>	<p>Die Aufnahme einer S-Bahn-Haltestelle Breite/Wettstein in den Richtplan begrüßen wir sehr. Wir verweisen auf die Petition „Direkte öV Verbindungen zwischen Birsfelden, Breite, Lehenmatt und dem Bahnhof Basel SBB“, die Ende April 2008 mit voraussichtlich über 2'000 Unterschriften eingereicht wird. Die S-Bahn-Haltestelle ist in die weitere Planung und Realisierung der 2. Rheinbrücke einzubeziehen. Der Richtplantext ist entsprechend zu ergänzen (auch im Objektblatt M1.1, vgl. oben).</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Dies ist verfahrensmässig nicht möglich.</p>
99.	<p>Landkreis Lörrach</p>	<p>Übereinstimmend wird die Bedeutung der Regio-S-Bahn für die Region wahrgenommen. Zu Recht wird die besondere Rolle der Regio-S-Bahn für den öffentlichen Personennahverkehr im Trinationalen Eurodistrict Basel angesprochen. Aus Sicht des Landkreises Lörrach wird es erforderlich sein, die Taktfrequenzen auf der Ober- und der Hochrheinstrecke in den kommenden Jahren zu verbessern, um so die Attraktivität der Regio-S-Bahn zu erhöhen. Da die Ober- und die Hochrheinstrecke am Badischen Bahnhof in Basel zusammenlaufen und beide Strecken somit eine Zubringerfunktion nach Basel aufweisen, sollte dieser Ausbau der Ober- und der Hochrheinstrecke in enger Abstimmung erfolgen.</p>	<p>Frage, die die DB zu lösen hat; Bad. Bhf. hat ausreichend Kapazität.</p>
100.	<p>Mieterinnen- und Mieter- verband Basel</p>	<p>Wir sind erfreut, dass im Richtplan nebst dem Korridor für das S-Bahn-Herzstück auch jenes für den Nordbogen festgesetzt wird. Da wir aber für die Entwicklung unserer Stadt die Nordvariante als die sinnvollere Variante betrachten, beantragen wir die Streichung des „Herzstücks“ aus dem Richtplans.</p>	<p>Zur Variantenwahl ist alles Nötige im kantonalen Richtplan ausgeführt.</p>
101.	<p>NQV Breite- Lehenmatt</p>	<p>Die Aufnahme einer S-Bahn-Haltestelle Breite/Wettstein in den Richtplan begrüßen wir sehr. Die S-Bahn-Haltestelle ist in die weitere Planung (und die Realisierung) der 2. Rheinbrücke einzubeziehen. Der Richtplantext ist entsprechend zu</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Dies ist verfahrensmässig nicht möglich.</p>

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

ergänzen (auch im Objektblatt M1.1, vgl. oben).

102. Petitionskomitee
„Direkte öV-Verbindungen zwischen Birsfelden, Breite, Lehenmatt und dem Bahnhof Basel SBB“ im Sinne einer Eingabe zu M1.2 b, S-Bahn-Haltestelle Breite / Wettstein zu berücksichtigen:
- Birsfelden,
Breite, Lehenmatt und Bhf Basel SBB“
- Das Petitionskomitee bittet darum, im laufenden Richtplanverfahren die von 2'000 Personen unterschriebene, per Ende April 2008 eingereichte Petition „Direkte öV-Verbindungen zwischen Birsfelden, Breite, Lehenmatt und dem Bahnhof Basel SBB“ im Sinne einer Eingabe zu M1.2 b, S-Bahn-Haltestelle Breite / Wettstein zu berücksichtigen:
- „An die Parlamente und Regierungen beider Basel.
Sehr geehrte Damen und Herren.
Die unterzeichnenden Personen bitten Sie, darauf hinzuwirken, dass die Gemeinde Birsfelden sowie die Quartiere Lehenmatt und Breite der Stadt Basel mit direkten Linien des öffentlichen Nahverkehrs an den Bahnhof Basel SBB angebunden werden.
Konkret fordern wir folgende Massnahmen:
1. Verlängerung der Buslinien 70 und 80 bis zum Bahnhof Basel SBB
 2. Bau und Betrieb einer S-Bahn Haltestelle „Breite“ im Bereich Zürcherstrasse / Lehenmattstrasse
- Begründung: Das bestehende Netz des öffentlichen Nahverkehrs bietet keine einzige direkte Verbindung zwischen Bahnhof Basel SBB und dem Raum Breite-Lehenmatt-Birsfelden. Täglich sind Hunderte von Fahrgästen von und nach dem Bahnhof SBB deshalb gezwungen, am Aeschenplatz umzusteigen. Umsteigefreie Verbindungen steigern die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs massiv. Die vorgeschlagenen Massnahmen verbessern das Angebot des öffentlichen Verkehrs kostengünstig und effizient für grosse und dicht genutzte Wohn- und Arbeitsgebiete im Osten der Stadt Basel.
Das Anliegen der Buslinien-Verlängerung findet sich bereits in einem vom Landrat des Kantons Basel-Landschaft überwiesenen Postulat aus dem Jahre 1983. Auf die konkrete Umsetzung wartet die betroffene Bevölkerung nun seit 25 Jahren!
- Nicht Thema des kantonalen Richtplans. Es ergeben sich Kapazitätsprobleme am Bhf. SBB, wenn die Buslinie dorthin verlängert wird. Zudem sind die zu erwartenden Belastungen nur gering.
- Ist als Vororientierung im kantonalen Richtplan.
103. Riehen, Gemeinde
- Eine erfreuliche Perspektive ist für Riehen die stärkere Einbindung des Stadtzentrums und der nördlichen Arbeitsgebiete ins Regio-S-Bahn-Netz. Dadurch würde eine schnelle Verbindung aus Riehen zu wichtigen Zielen in der Stadt und weiter zum Bahnhof SBB ermöglicht. Die zeitraubende Spitzkehre der Züge im Badischen Bahnhof würde wegfallen. Die Attraktivität der Linie S6 aus dem Wiesental würde somit markant gesteigert, deshalb sollte in diesem Zusammenhang geprüft werden, ob eine Taktverdichtung ins Wiesental möglich ist und welche räumlichen, bauli-
- Nicht berücksichtigt. Taktverdichtung keine Thema für Richtplan.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>chen und betrieblichen Konsequenzen dies auf dem einspurigen Linienabschnitt im Bereich von Riehen hätte. Zudem sind allfällige Konflikte aufzuzeigen, wie zum Beispiel das Thema Bahnübergänge im Bereich des Dorfzentrums. Es wird deshalb beantragt, als Planungsanweisung auf dieser Linie ins Wiesental eine Taktverdichtung und deren räumliche, bauliche und betriebliche Konsequenzen zu prüfen.</p>	
104.	Riehen, Gemeinde	<p>Wir würden es im Weiteren begrüßen, wenn die Regio-S-Bahnlinie S6 sobald wie möglich als Durchmesserlinie bis nach Liestal weitergeführt wird. Es wird deshalb beantragt, dass die Frage der Durchmesserlinien unter den Massnahmen zur 2. Planungsanweisung zum Thema Regio-S-Bahn aufgeführt wird.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Ist betriebliche Frage; geht heute nicht wegen Kapazitätsproblemen am Bhf. SBB und weil der Ergolztalet mit dem Laufental verbunden ist.</p>
105.	SBB	<p>Auch bei den Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen a) – e) ist darauf hinzuweisen, dass diese mit den Ergebnissen der laufenden Überarbeitung des Rahmenplans SBB (Abschluss per 2009 vorgesehen) noch definitiv abzustimmen sind. In der vorliegenden Fassung sind aber bereits heute einzelne Berichtigungen / Anpassungen vorzunehmen:</p>	s. zuvor
		<p>Beim Regio-S-Bahn Innentadtunnel (Herzstück) sind nebst Vertiefung der Planung und Offenhaltung von Optionen auch allfällige Alternativen auszuloten.</p>	<p>„Alternativen“ sind mit der Zweckmäßigkeitprüfung zum Herzstück Regio-S-Bahn Basel „ausgelotet“ worden. – Kein weiterer Bedarf.</p>
		<p>Bei neuen S-Bahn-Haltestellen sind nebst Potenzialstudien auch die Zweckmässigkeit sowie die bauliche und betriebliche Machbarkeit zu prüfen.</p>	Berücksichtigt. Wurde entsprechend rektifiziert.
		<p>So ist die Realisierung der Haltestelle Breite / Wettstein (bzw. Solitude?) auf der gerade erst plangenehmigten 2. Rheinbrücke wohl kaum realistisch.</p>	<p>Widerspruch bekannt. Position Haltestelle leicht verschoben (an Grossbasler Ufer). Kein Widerspruch zum Innentadtunnel, da eine Linie die Verbindungsbahn benutzen wird.</p>
		<p>Ebenfalls kritisch dürfte die Kompatibilität einer Haltestelle Morgarten mit einem möglichen Vierspurausbau zwischen Basel SBB Personenbahnhof und Basel St. Johann sein. Zudem besteht bei beiden Haltestellen auch ein gewisser Widerspruch zum Regio-S-Bahn Innentadtunnel (Herzstück).</p>	<p>Widerspruch bekannt. Widerspruch aber nicht bei der Variante Innentadt, Schwierigkeiten bekannt. Beibehalten.</p>
		<p>Noch völlig offen ist eine mögliche S-Bahn-Haltestelle im Raum Wolf, da diese direkt von den Leistungssteigerungsmassnahmen zwischen Basel SBB Personenbahnhof und Pratteln abhängt. <i>Antrag: die Aussagen sind entsprechend zu ergänzen bzw. zu relativieren.</i></p>	<p>Obsolet. Das Objektblatt S1.3 Schwerpunktgebiete mit Planungsbedarf wird aufgegeben. S. aber S2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete.</p>
106.	SP Basel-Stadt	<p>Der vorgeschlagene Ausbau der Regio-S-Bahn steigert deren Attraktivität als Zubringer zur Innentadt und hilft so, die Nationalstrassen als Zubringer zu entlasten. Die SP begrüsst deshalb die Aufnahme des Regio-S-Bahn-Innentadtunnels</p>	

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>(Herzstück) in den Richtplan. Priorität hat für sie aber die Erstellung des Abschnittes Bahnhof St. Johann – Basel Nord - Bad. Bahnhof über/unter dem Gebiet Novartis/Rheinhäfen. Denn die Untertunnelung der Innenstadt wird kaum einen Umsteigeeffekt von Autofahrern hin zum öffentlichen Verkehr erzielen, während der Nordbogen massiv zur Erschliessung der betreffenden Gebiete (<i>Novartis Campus, Life Science Korridor der Universität, VoltaNord sowie Vorzugsgebiet Entdichtung St. Johann</i>) beiträgt und somit die Chance bietet, drohendes verstärktes Aufkommen an motorisiertem Individualverkehr zumindest teilweise abzuwenden. Der Bau des Nordbogens sollte sofort in Angriff genommen werden.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. GVM-Berechnungen zeigen ein anderes Bild.</p> <p>Der Nordast liegt parallel zur NT und wird durch diese konkurrenziert, beim Innenstadttast besteht dagegen keine Strassenkonkurrenz.</p>
107.	Stadtteilsekretariat Kleinbasel	<p><i>Anliegen:</i> Anstelle des S-Bahn-Innenstadttunnels (Herzstück) ist die Variante „Nordbogen“ zu priorisieren.</p> <p><i>Begründung:</i> Die öV-Erschliessung erhöht die Standortgunst. Dies ist im Norden erwünscht, um in diesem Entwicklungsgebiet Investitionen auszulösen. Weiter werden bestehende und neue Arbeitsplätze, Freizeitanlagen und Wohnungen erschlossen. Das Herzstück hingegen erhöht die innerstädtischen Landwerte und verdrängt damit das letzte Basler Gewerbe zugunsten von internationalen Ladenketten und Bankfilialen. Weiter belastet ein Umsteigebahnhof Barfi die innerstädtische Tramachse zusätzlich.</p>	<p>Zur Variantenwahl ist alles Nötige im kantonalen Richtplan ausgeführt.</p> <p>Landwertproblematik dürfte richtig sein (gleicher Effekt würde aber auch in Basel Nord auftreten). GVM zeigt, dass Innerstadtttram nicht zusätzlich belastet werden.</p>
108.	Stadtteilsekretariat Kleinbasel	<p><i>Anliegen:</i> Die S-Bahn-Haltestelle Breite / Wettstein (auf der neuen Eisenbahnbrücke) ist prioritär zu erstellen.</p> <p><i>Begründung:</i> Die neuen Roche-Arbeitsplätze sollen zeitgleich mit dem öV erschlossen werden.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Dies ist verfahrensmässig nicht möglich.</p>
109.	VCS	<p><i>Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen ändern und/oder ergänzen:</i></p> <p>„1. Die Schieneninfrastruktur wird erweitert, wenn es die Nachfrage (insbesondere in bezug auf die Entwicklungsgebiete) erfordert und/oder damit die Netzwirkung verbessert werden kann. <u>In Entwicklungsgebieten, um eine attraktive, umweltgerechte Erschliessung frühzeitig sicher zu stellen.</u></p> <p>2. unterstützen wir in aller Form</p> <p>3. Die Planungen zum Regio-S-Bahn Innenstadttunnel (Herzstück) <u>sowie zu den Varianten Ypsilon und Nordbogen</u> sind zu vertiefen.“</p> <p><i>Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)</i></p> <p>Neu f) Regio-S-Bahn Variante Ypsilon Vororientierung</p> <p>Neu g) Regio-S-Bahn Nordbogen Vororientierung</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Planungsgrundsatz / -anweisung ist modifiziert, Entwicklungsgebiete sind speziell zu beachten. Die Ergänzungen sind unnötige Zusätze.</p> <p>Berücksichtigt.</p> <p>Zur Variantenwahl ist alles Nötige im kantonalen Richtplan ausgeführt.</p>
110.	Weil am Rhein, Stadt	<p>Im Abschnitt Regio S-Bahn fehlen Hinweise auf die notwendige Verdichtung der Regio S-Bahn Zulaufstrecken vom Oberrhein und Hochrhein.</p>	<p>Berücksichtigt. Mit zusätzlichem Satz beschreiben, dass Projekt dazu dient, regionale Durchmesserlinien zu schaffen</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
			und den Takt auf den Aussenästen zu verdichten.
111.	Wirtverband Basel-Stadt	Wir teilen die Ansicht des Gewerbeverbands, dass eine S-Bahn-Haltestelle auf der neuen Eisenbahnbrücke ungeeignet ist.	Z. K. genommen.
M1.3 Tram			
112.	Basel- Landschaft, Kanton	Die Weiterentwicklung des Tramnetzes wird begrüsst. Um eine gute Erreichbarkeit der Stadt aus den zentrumsnahen Gemeinden weiterhin zu gewährleisten, unterstützt der Kanton Basel-Landschaft namentlich die Bemühungen um die Minimierung der Behinderungen des ÖV.	Z. K. genommen.
113.	Basel- Landschaft, Kanton	Der Kanton Basel-Landschaft nimmt erfreut zur Kenntnis, dass die Tramstrecke Margarethenstich den Koordinationsstand einer „Festsetzung“ erhalten hat. Dies bedeutet, dass der Kanton Basel-Stadt davon ausgeht, dass dieses Projekt neben der allfälligen Verlängerung der „A2 / Abschnitt 7 Gellertdreieck (St. Jakobsstrasse) - Margarethen, Umfahrung Gundeldingen“ realisierbar ist.	Z. K. genommen.
114.	Basel- Landschaft, Kanton	<p>Koordinationsbedarf besteht hingegen noch beim Projekt einer neuen Tramverbindung durch das Areal „Dreispietz“, welches im Richtplan Basel-Stadt als „Zwischenergebnis“ eingetragen ist und wie folgt beschrieben wird: „Diese Variante ist im Rahmen der Entwicklungsplanung Dreispitz geprüft worden und wird zurzeit weiterverfolgt; aus Sicht ÖV ist eine reine Stichlinie betrieblich und finanziell unattraktiv, weshalb die Verlängerung via Motorfahrzeugprüfstation bis Heiligholz (Anschlüsse an die Linie 11) erforderlich ist.“</p> <p>Die betriebliche und finanzielle Attraktivität (Potential) ist für den auf basellandschaftlichem Gebiet liegenden Teil (Gemeinde Münchenstein) noch in keiner Art und Weise nachgewiesen worden. Dies um so mehr, als entlang der alten Reinacherstrasse (Verlängerung via Motorfahrzeugprüfstation bis Heiligholz) zumindest auf der Westseite in Bezug auf die Investitionen kein Potential vorhanden ist. Dieses Potential müsste also von den Gemeinden Reinach und Aesch generiert werden. Eine entsprechende Potentialabklärung liegt jedoch aktuell noch nicht vor. Insofern ist der Ausdruck „erforderlich“ derzeit irreführend und kann falsch interpretiert werden.</p> <p>Das Projekt der neuen Tramlinie Dreispitz ist im Entwurf des KRIP BL nicht enthalten ist, und die Gemeinde Münchenstein lehnt sie ab, letztmals im Rahmen der Vernehmlassung zum Gesamtverkehrsmodell Dreispitz, Stand 23. Januar 2008. Folglich ist auch die Einstufung Zwischenergebnis nicht richtig. Das Projekt hat u. E. keinen anderen Status wie beispielsweise der „Zubringer Allschwil“, welcher im Richtplanentwurf Basel-Stadt richtigerweise als Vororientierung eingestuft ist.</p> <p>Der öffentliche Verkehr spielt für die Erschliessung des transformierten Dreispitzes aber zugegebenermassen eine zentrale Rolle, wenn die Dichten und Nutzungen</p>	Bleibt „Zwischenergebnis“, abgestimmt mit Agglomerationsprogramm Basel.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

gemäss Richtplan beim angestrebten Modal-Split von maximal 60 % motorisiertem Individualverkehr realisierbar sein sollen. Dabei muss man sich bewusst sein, dass die ÖV-Erschliessung ein sehr wichtiger Impulsgeber für die Transformierung ist. Im Sinne eines Vorläuferbetriebs ist vorerst eine Buslinie angedacht; danach folgt - als Rückgrat für die ÖV-Erschliessung - eine neue Tramlinie im mittleren Broadway. Dieser Sachverhalt ist im baselstädtischen Richtplan entsprechend darzustellen bzw. auszuführen.

Wir bitten Sie, die Beschreibung des Projekts im Richtplan gemäss den vorangehenden Ausführungen (zuerst Busbetrieb und erst danach möglicherweise Umstellung auf Tram) anzupassen und den Ausdruck „erforderlich“ wegzulassen. Ausserdem soll das Projekt als Vororientierung eingestuft werden.

- | | | | |
|------|---|---|--|
| 115. | BastA!
Mieterinnen-
und Mieter-
verband
Basel | / Bei den Ausführungen zum Langsamverkehr und zum öV stellt man fest, dass die Planung der öV-Infrastruktur der formulierten Strategie nicht gerecht wird. Vor allem die Traminfrastruktur und die Erweiterung des Tramnetzes sind in den letzten Jahrzehnten vernachlässigt worden. Die Neuauflage des Richtplans ist eine gute Gelegenheit, neue Projekte anzudenken. Dies ist unseres Erachtens zu wenig geschehen. Wir beantragen daher folgende Ergänzungen: <ul style="list-style-type: none"> - Tramstrecke Innerer Stadtring-Johanniterbrücke-Badischer Bahnhof (Korridor) als Vororientierung aufzunehmen. - Für den Standort Hoffman-La Roche ist der Anschluss ans Tramsystem (Korridor) als Vororientierung aufzunehmen. - Die Verbesserung der öV-Erschliessung im Raum Stücki-Areal führt zu wenig weit (längerer Korridor). - Tramverlängerung nach Allschwil - Trammerschliessung im Raum Wolf | Nach Prüfung aller vorgeschlagenen Alternativen wurde das Objektblatt 1.3 Tram modifiziert.

Neu aus Massnahme e) Verbessern der ÖV-Erschliessung im Raum Stücki-Areal (Hochbergerstrasse) wird jetzt e) Tramstrecke Erlenmatt – Stücki-Areal – Kleinhüningen mit klarer Streckenführung (Achtung: physische Karte zeigt eine falsche Lage, südseits der Wiese anstatt nordseits).

Gelöscht wird die Altlast b2) Dreispitz Option: Tramstrecke Leimgrubenweg.

Zudem werden die in der Vernehmlassung mehrfach genannten Varianten jetzt im Vorspann kurz aufgeführt (ohne damit schon „Massnahmen“ zu sein), dafür bewirkt Ziff. 2 Planungsgrundsatz / -anweisung eine entsprechende Umsetzung (Prüfung etc.). |
| 116. | BRB, Bauunternehmer
Region Basel
/ Gewerbeverband
Basel-Stadt /
Malermeisterverband
Basel-Stadt /
Verband
Basler E-
lektro-
Installations- | <i>Behinderungen des öffentlichen Verkehrs durch den motorisierten Individualverkehr sind zu minimieren.</i>
Eine einseitige Priorisierung des öV ist abzulehnen.
Begründung: Die Mobilitätsbedürfnisse können nur ausreichend befriedigt werden, wenn öV und MIV gleichwertig entwickelt werden. | S. Hinweise unter Strategie. |

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		firmen	
117.	BVB	Allgemein (S. 136) Die Trasseesicherung Tram sollte möglichst bereits bei der Festlegung von Entwicklungsgebieten im Richtplan, spätestens aber bei der Festlegung von Bebauungsplänen erfolgen, da nachträgliche Festlegungen immer schwierig sind. Daher schlagen wir folgende Ergänzung am Ende des 2. Absatzes vor: „Bei allen Planungsarbeiten sollte die Trasseesicherung für das Tram frühzeitig erfolgen.“	Berücksichtigt.
118.	BVB	Planungsgrundsätze (S. 136) Neuer zusätzlicher Planungsgrundsatz: „Die Trasseesicherung erfolgt gleichzeitig mit der Festlegung der Entwicklungsgebiete, vor der Festlegung der Bebauung.“	Berücksichtigt, neu als Ergänzung zu Ziff 1.
119.	BVB	Örtliche Festlegungen (S. 137) c) ÖV-Verbesserung im Raum Wolf Wie eingangs unter der Strategie erwähnt, ist zugunsten einer höherwertigen Nutzung des Areals unserer Infrastrukturabteilung Bahnbau- und Unterhalt eine Verlegung vom Dreispitz in das Güterbahnhof Wolf Areal notwendig. Wir beantragen im Bereich Wolf eine entsprechende Ausweisung weiterhin als Bahnareal.	Obsolet. Das Objektblatt S1.3 Schwerpunktgebiete mit Planungsbedarf wird aufgegeben. Damit auch ÖV-Verbesserung im Raum Wolf.
120.	BVB	e) Tramerschliessung Erlenmatt - Stückiareal - Kleinhüningen: Festsetzung (statt Vororientierung); Begründung: Trasseesicherung	Wurde modifiziert. S. M1.3 Tram.
121.	BVB	i) Linie 8 ab Neuweilerstrasse in Richtung Allschwil: Festlegung (neu) Begründung: Selbst wenn die Verlängerung der Linie 8 bis Allschwil Dorf zurückgestellt ist, sollte gerade im Hinblick auf die wachsenden verkehrlichen Probleme des MIV in der Binningerstrasse eine Verlängerung zumindest bis Paradies als Option erhalten bleiben (BVB hat dies beim Kanton BL beantragt).	S. Ziff. 115 / 4. Teil.
122.	BVB	j) Tramanschluss Roche-Areal: Vororientierung (neu) Begründung: Mit dem bewilligten Ausbau des Roche-Areals sollte ein allfälliges Tramtrasse identifiziert und gesichert werden.	S. Ziff. 115 / 4. Teil.
123.	BVB	k) ÖV-Erschliessung (auch Tram) Bachgraben: Vororientierung (neu) Begründung: Das Gewerbegebiet Bachgraben ist ein hochwertiges Entwicklungsgebiet; die MIV-Erschliessung ist ebenfalls hochwertig geplant (Autobahnanschluss). Eine adäquate urbane ÖV-Erschliessung ist sicherzustellen.	S. Ziff. 115 / 4. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
124.	BVB	l) Querung Nauenstrasse am Bahnhof SBB: Vororientierung (neu) Begründung: Der ÖV-Zu-/Abbringerverkehr zum/vom Bahnhof SBB wächst stetig. Die Querung der Nauenstrasse stellt in Zukunft ein Nadelöhr dar.	S. Ziff. 115 / 4. Teil.
125.	BVB	m) Haltestelle Aeschenplatz aus Richtung Bahnhof SBB: Vororientierung (neu) Begründung: Diese Haltestelle ist völlig ungenügend, sowohl im Hinblick auf die Verkehrsentwicklung als auch im Hinblick auf Sicherheit, Komfort und Behinderten-tauglichkeit.	S. Ziff. 115 / 4. Teil. Zudem kein Richtplanthema.
126.	BVB	n) Ausbau von Garage Rank und Depot Morgartenring (neu) Begründung: Flächensicherung fester Anlagen des ÖV. Die Garage Rank muss im Zuge der Umstellung auf Erdgasbetankung der Busflotte aus feuerpolizeilichen Gründen oberirdisch entlang des bestehenden DB-Gleistrassees vergrössert werden. Mit einer Erweiterung des Basler Tramnetzes ist auch der Ausbau des Depots Morgartenring notwendig. Hier ist auf den Synergieeffekt mit dem Neubau der S-Bahn-Haltestelle sowie der Tramhaltestelle Morgartenring hinzuweisen.	S. Ziff. 115 / 4. Teil.
127.	BVB	l) Tramverbindung vom Riehenring nach Bahnhof SBB via Johanniterbrücke (neu) Begründung: Langfristige Trasseesicherung der Direktverbindung zum Bahnhof SBB. Mit dem weiteren geplanten Ausbau der Universität um 20-40% Studierende wird die derzeitige Buslinie 30 in absehbarer Zeit an die Kapazitätsgrenzen stossen, da sie bereits heute in den Spitzenstunden überlastet ist.	S. Ziff. 115 / 4. Teil.
128.	CMS	<i>Dreispietz: Tramverbindung durch Wien-Strasse zur Reinacherstrasse (Seite 137/138 b1)</i> Die örtliche Festlegung dieser Verbindung steht im Einklang mit der Entwicklungsplanerung Dreispitz und wird von uns unterstützt. <i>Wichtig scheint uns aber, dass diese Tramlinie nicht wie als Planungsgrundsatz (Seite 136) festgehalten, erst erweitert wird, wenn es die Nachfrage erfordert, sondern angebotsorientiert als Vorleistung die Entwicklung Dreispitz stützt.</i>	Z. K. genommen. S. auch Ziff. 114 / 4. Teil.
129.	CMS	<i>Dreispietz Option: Tramstrecke Leimgrubenweg (Seite 137/138 b2)</i> Die Trassesicherung als Option unterstützen wir.	S. Ziff. 115 / 4. Teil.
130.	CSN NWS	Das Tramnetz ist mit Anbindung der Agglomeration den Bedürfnissen der Bürger anzupassen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Frequenz der Tramzüge einer	Betriebliche Frage.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		wohnlischen und kaufattraktiven Stadt gerecht werden.	
131.	CVP BS	Das Tramnetz ist mit Anbindung der Agglomeration den Bedürfnissen der Bürger anzupassen. Es fehlt weitgehend die ÖV-Anbindung des grenznahen ausländischen Umfeldes. Hier gilt es aufzuzeigen, welche Möglichkeiten bestehen und welche Massnahmen in Planung sind, resp. welche Vorgaben berücksichtigt werden müssen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Frequenzen der Tramzüge einer wohnlichen und kaufattraktiven Stadt gerecht werden.	L 3 und L11 in Richtung Frankreich sind aufgezeigt!
132.	Grüne Partei Basel-Stadt	Das Tram ist im Rahmen des stadtgerechten Verkehrs das Mittel der Wahl. Wo der MIV den Tramverkehr beeinträchtigt, ist er zu unterbinden (es genügt nicht, die Behinderungen zu minimieren). An Umsteigeknoten ist den Umsteigenden gegenüber dem Individualverkehr Priorität einzuräumen. Wir teilen die Einschätzung, wonach der Flaschenhals Innenstadt dem Tramverkehr Grenzen setzt. Tramlinienführungen, welche diesbezüglich eine Entlastung bringen könnten, sind deshalb vordringlich zu evaluieren (z.B. Petersgraben). Auch sämtliche weiteren örtlichen Festlegungen unterstützen wir, namentlich die schnelle Realisierung der Tramlinie nach Weil, sowie des Margarethenstichs. Auch die Verlängerung der Linie 8 nach Allschwil darf nicht fallen gelassen werden; vielmehr sind die Behörden diesbezüglich zu verpflichten, bei der Gemeinde Allschwil erneut auf die Realisierung zu drängen (sollte der Autobahnzubringer Allschwil sich schlussendlich als unumgänglich erweisen, so soll sich der Kanton BS höchstens darauf einlassen, wenn im Gegenzug die Linie 8 verlängert wird). Unbedingt in die örtlichen Festlegungen aufzunehmen ist zudem die Tramstrecke Grenzacherstrasse, welche die Roche und den Rankhof erschliessen soll.	Betriebsfrage. S. Ziff. 115 / 4. Teil.
133.	Handels- kammer beider Basel	Planungsgrundsätze / Planungsanweisung „...Entwicklungsgebiete.. - Behinderungen des öV...“ Vergleiche M 1.2 und Leitsätze öV	Z. K. genommen.
134.	IGG / NQV Gundeldin- gen	Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen auf Seite 136 IGG/NQV: <i>Die ÖV- Verbindungen innerhalb des Gundeli sind zu verbessern. Das Areal Dreispitz muss vom Gundeli direkt, ohne Umsteigevorgang erreichbar sein.</i> Dies ist sowohl wirtschaftlich (NQV) / wirtschaftlich/gewerblich (IGG) also auch gesellschaftlich von (IGG: sehr) grosser Bedeutung. IGG: Eine Abwanderung von Wohnraum und Gewerbe ins Dreispitzareal vom Gundeli weg wäre fatal (Wohnqualität, Gewerbe, Steuersubstrat, etc.).	S. Ziff. 115 / 4. Teil. Bus 36 erfüllt Anliegen!

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

IGG/NQV: Die Grundsätze sind um die Anweisung, die sozial und wirtschaftlich zusammenhängenden Gebiete zu vernetzen, zu erweitern.

Örtliche Festlegungen, Seite 137 und Massnahmen Seite 138

Die uns bisher bekannten Festlegungen b1) und b2) für die Erschliessung des Dreispitz-Areals sind für die Vernetzung mit dem Gundeli ungeeignet (NQV) / ungeeignet und ungenügend (IGG). Die unbefriedigende bestehende Situation wird mit der Lösung b1) in keiner Weise verbessert. Mit der Lösung b2) entfällt die wichtige Verbindung zum Bruderholz.

135.

Münchenstein, Gemeinderat

Die örtliche Festlegung b1 Tramverbindung durch Wien-Strasse zur Reinacherstrasse (Kantonsgrnze BS / BL) hat einen direkten Einfluss auf Münchenstein. Die Haltung der Gemeinde Münchenstein wurde im Protokoll der Projektsteuerung vom 2. Juli 2006 dargelegt und basiert auf dem Gemeinderatsbeschluss vom 19. Juni 2006. An dieser Position hat sich seither nichts geändert.

Z. K. genommen.

Ergänzung des Gemeinderates vom 22. April 2008:

Beschluss des Gemeinderates

1. Der Gemeinderat nimmt zur ÖV-Erschliessung Dreispitzareal aktuell wie folgt Stellung:

A. Die Gemeinde Münchenstein erkennt, dass nach eingehender Prüfung keine Tramvariante für Münchenstein optimal ist.

B. Eine neue Tramlinie auf der Reinacherstrasse muss detailliert untersucht werden. Ein städtebaulicher Gewinn muss für Münchenstein resultieren und nachgewiesen werden.

C. Im Dreispitz ist im zukünftigen „Broadway“ (Wienstrasse) das Trasse für einen konventionellen ÖV-Betrieb freizuhalten. Der People Mover erscheint zwar interessant, die Umsteigepflicht wirkt sich aber als Nachteil aus. Als kleinräumig angelegtes System beschränkt sich die Erschliessung ausschliesslich intern auf das Dreispitzareal.

Das Interesse für einen People Mover müsste eher bei der CMS liegen.

In BL wird demnächst eine grössere Machbarkeitsstudie zum Tram begonnen werden.

136.

NQV Bruderholz

Öffentlicher Verkehr

Gemäss Richtplan (Seite 138) besteht trotz diversen anderweitigen Aussagen (z.B. Dreispitz Begleitkommission) immer noch die Möglichkeit, dass das Tram 16 nicht mehr vom Gundeli direkt ins *Bruderholz geführt wird sondern via Dreispitz* fahren soll. Die Verlängerung der Strecke würde für die heutigen Benutzer des Trams 16 vom Bruderholz zu einer wesentlich längeren Reisezeit führen.

S. Ziff. 115 / 4. Teil.

Bereits an unserer Veranstaltung vom 2.4. haben Sie darauf hingewiesen, dass für die Tramlinie 15 und 16 keine Änderungen geplant sind. Wir bitten Sie dies im Richtplan entsprechend zu korrigieren.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>Sollte trotz unserem Widerstand die Idee Stadtabschluss Süd umgesetzt werden, vermissen wir im Plan die entsprechende verbesserte Anbindung an den öffentlichen Verkehr, was einerseits in den Planungsgrundsätzen Seite 40 aber auch im Richtplan Seite 41 ausgeführt wird. Eine Überprüfung der <i>Routenführung des Busses 37</i> sowie die Anbindung an das Tramnetz drängten sich auf.</p> <p>Tramstrecke <i>Margarethenstich</i>: Im Richtplan wird eine Option Tunnel bis Wolfsschlucht (Seite 139) als Variante aufgenommen. Was jedoch fehlt ist die Darstellung der Weiterführung einerseits an den Bahnhof und andererseits direkt in die Stadt. Das Projekt betreffend Linienführung „Margarethenstich“ wird auf Seite 137 als „Festsetzung“ qualifiziert, dies bedeutet, dass bereits ein Konsens zu diesem Vorhaben besteht. Wir möchten hiermit feststellen, dass Auswirkungen auf das Bruderholz bei der Tunnel-Variante im positiven wie negativen Sinne noch nicht umfänglich geklärt sind und somit die Diskussion noch nicht abgeschlossen sein kann.</p> <p>Gemäss den Aussagen des BD an unserer Veranstaltung vom 2.4. ist eine Tunnel-Variante Bottmingen – Bruderholzspital – Wolfsschlucht nicht mehr geplant. Wir bitten Sie dies im Richtplan entsprechend zu korrigieren.</p>	Wurde korrigiert.
137.	NQV Oberes Kleinbasel	f) Tramstrecke Claragraben Keine neuen Tramlinien in der Stadt	S. Ziff. 115 / 4. Teil.
138.	Quartierkoordination Gundeldingen	<p><i>Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen auf Seite 136</i> Die ÖV- Verbindungen innerhalb des Gundeli sind zu verbessern. Der Quartierteil im Dreispitz ist von allen Tramlinien im Gundeli ohne direkte Umsteigemöglichkeit abgekoppelt. Sowohl für gewerbliche wie auch soziale Beziehungen ist dies behindernd. Die Grundsätze sind um die Anweisung, die sozial und wirtschaftlich zusammenhängenden Gebiete zu vernetzen, zu erweitern.</p> <p><i>Örtliche Festlegungen, Seite 137 und Massnahmen Seite 138</i> Die uns bisher bekannten Festlegungen b1) und b2) für die Erschliessung des Dreispitz-Areals sind für die Vernetzung mit dem Gundeli ungeeignet. Die unbefriedigende bestehende Situation wird mit der Lösung b1) in keiner Weise verbessert. Mit der Lösung b2) entfällt die wichtige Verbindung zum Bruderholz.</p>	S. Ziff. 115 / 4. Teil. L10/11 haben auch Haltstelle Münchensteinerbrücke, zu dem verkehrt auch der Bus 36.
139.	Ruggaber André	<p>Das Objektblatt erwähnt die Entlastung der Grossbasler Innenstadt. Dies ist ein wichtiger Aspekt, wird aber durch die wenigen Festlegungen ungenügend erreicht. Insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Müssen so viele Tramlinien durch die Innerstadt. Besser wäre noch mehr Linien tangential zu führen, als in den Festlegungen vorgesehen? - Eine neue Gestaltung der Tramstationen, derart dass die Stationen nicht mehr 	S. Ziff. 115 / 4. Teil. Nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
140.	Ruggaber André	<p data-bbox="584 209 1473 341">Inseln innerhalb des Verkehrs sind, sondern am Trottoir anschliessen (so wie vorgesehen am Karl Barth Platz) würde viel Sicherheit und Verkehrsentflechtung bringen. Z. B. könnte man die ganze Aeschenvorstadt für den Durchgangsverkehr sperren und damit dem Fussgänger direkten Zugang zum Tram geben.</p> <ul data-bbox="584 347 1473 480" style="list-style-type: none"> - Die Traminseln sind teilweise gefährlich eng, es entstehen gefährliche Gedränge wenn zwei lange Tramzüge hintereinander anhalten sind die Benützer gezwungen einen langen weg auf der Insel abzulegen (Beispiel Bankenplatz). - Es sollte möglich sein, Fahrplan und Verkehrsleitung so zu gestalten, dass jeweils nur ein Tramzug aufs mal an der Station hält. <p data-bbox="584 539 1473 815"><i>Aeschenplatz</i> Auf dem Aeschenplatz sind die Haltestellen von Strassenbahn und Busse auf verschiedenen Inseln und Strassenseiten verteilt. Die Ströme von Fussgängern, die an Spitzenzeiten von einer Haltestelle zur andern wandern, behindern die übrigen Verkehrsströme wesentlich. Die Beobachtung zeigt, dass die überwiegende Mehrheit der Benützer der Trams und Busse entweder auf dem Platz auf eine andere Linie wechseln oder in Richtung Innerstadt gehen. Zur Verbesserung könnte man die Anordnung der Haltestellen umorganisieren (ich bin mir bewusst, dass dies viele Überlegungen und Studien bedeutet, aber eine Verbesserung ist dringend nötig), insbesondere:</p> <ul data-bbox="584 842 1473 1091" style="list-style-type: none"> - Verlegen der Haltestellen der Busse nach Bottmingen und nach Reigoldswil auf Seite Innerstadt - Verlegen der Haltestellen der Linien 3, 14, 8, 10, 11, 15 an den Beginn der Aeschenvorstadt, Absperren des ersten Abschnittes der Aeschenvorstadt für den Autoverkehr, damit würde eine grosszügige Haltestelle entstehen. - Vermindern der Anzahl Linien über den Aeschenplatz. Braucht es den Bus nach Bottmingen, genügt nicht wie früher der Kleinbus zum Bethesda Spital? Könnte der Bus nach Reigoldswil nicht erst aber Endstation von Tram 3 starten? Etc. Etc. 	S. zuvor, Ziff. 139 / 4. Teil.
141.	SP Basel- Stadt	<p data-bbox="584 1150 1473 1203">Die <i>Tramlinienverlängerungen nach Weil, St. Louis und Burgfelden</i> werden von der SP unterstützt. Die SP verlangt zusätzlich</p> <ul data-bbox="584 1230 1473 1283" style="list-style-type: none"> - die <i>Verlängerung der Tramlinie 8</i> nach Allschwil, wobei die Option einer Verlängerung nach Hégenheim im Hinterkopf zu behalten ist. <p data-bbox="584 1310 1473 1362">Im Stadtgebiet verlangt die SP, dass folgende <i>zusätzliche Tramverbindungen</i> im Richtplan festgelegt werden:</p> <ul data-bbox="584 1369 1473 1452" style="list-style-type: none"> - Wettsteinplatz – Grenzacherstrasse (Roche) – Schwarzwaldallee – Bad. Bahnhof und Weiterführung in der Grenzacherstrasse in die neuen optionalen Siedlungsgebiete Rheinacker 	S. Ziff. 115 / 4. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<ul style="list-style-type: none"> - Münchensteinerstrasse – Güterstrasse (über Areal Migros Dreispitz – Heiliggeistkirche – Bahnhofseingang Passarelle Gundeldingen). - Erlenmatt – Hochbergerstrasse / Kleinhüningen (Erschliessung Stücki mit dem Tram. - Bad. Bahnhof – Bahnhof SBB (via Feldbergstrasse – Johanniterbrücke) 	
142.	Stadtteilsekretariat Kleinasel	<p>d) <u>Tramerschliessung Erlenmatt</u> <i>Anliegen:</i> Die Tramerschliessung Erlenmatt ist nach Kleinhüningen weiterzuführen. <i>Begründung:</i> Keine Endhaltestellen auf Stadtgebiet! Linien müssen vernetzt werden (Netzeffekt), sonst sind sie ineffizient.</p>	Berücksichtigt.
143.	VCS	<p><i>Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen ändern und/oder ergänzen:</i> „1. Die Traminfrastruktur wird erweitert, wenn es die Nachfrage (insbesondere in bezug auf die Entwicklungsgebiete) erfordert und/oder damit die Netzwirkung verbessert werden kann. <u>In Entwicklungsgebieten, um eine attraktive, umweltgerechte Erschliessung frühzeitig sicher zu stellen.</u> 2. und 3. Unterstützung. 4. Der Verkehrsfluss des öffentlichen Verkehrs Tramverkehrs v.a. in der Innenstadt ist zu verbessern.</p> <p><i>Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)</i> Neu a4) <u>Verlängerung Tramlinie 8 von Weil am Rhein nach Riehen</u> c) <u>Tramerschliessung im Raum Wolf</u> e) <u>Tramerschliessung im Raum Stücki-Areal (Hochbergerstrasse) bis Hochbergerplatz</u> Neu i) <u>Tramerschliessung Fa. Roche (Grenzacherstrasse)</u> Neu j) <u>Tram Bad. Bhf – Bhf Basel SBB via Feldbergstrasse – Johanniterbrücke</u> Neu k) <u>Tramverlängerung nach Allschwil M 2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)</u></p>	<p>Formulierungsvorschlag BVB erfüllt dies teilweise, Rest ist Redundanz. Nicht berücksichtigt.</p> <p>S. Ziff. 115 / 4. Teil.</p>
144.	Wirtverband Basel-Stadt	Tram Wir lehnen die einseitige Priorisierung des öffentlichen Verkehrs ab.	Z. K. genommen.
145.	WWF	<p><i>Wir beantragen:</i> Für den Standort Hoffmann-La Roche ist der Anschluss ans Tramsystem als Vororientierung aufzunehmen.</p>	S. Ziff. 115 / 4. Teil.
146.	Bund	Nationalstrassen, Kantonsstrassen	

M2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
	(UVEK; ARE)	<p>Leitsatz 43 zu den Nationalstrassen hält fest, dass die Autobahnen in der Lage sein sollen, sowohl den Agglomerationsverkehr als auch den internationalen Personen- und Güterverkehr bewältigen zu können. Das ASTRA hält fest, dass die Priorität aus Sicht Bund gerade umgekehrt formuliert sein müsste. Zudem könnte die Aussage, dass der Netzausbau mit dem Bund zu koordinieren ist, den Eindruck erwecken, dass diese Aufgabe in der Zuständigkeit des Kantons liegt. Seit 2008 ist aber der Bund allein für das Nationalstrassennetz zuständig und legt insbesondere das Bauprogramm fest. Der Kanton kann seine Anliegen formulieren, die dann durch das ASTRA nach netzweit objektiveren Kriterien priorisiert werden.</p> <p>Was das künftige Nationalstrassennetz betrifft, wird gestützt auf die Kriterien des Sachplans Verkehr, Teil Programm der neue Netzbeschluss durch das Parlament definitiv gefasst werden. Erst mit dem Bauprogramm wird die zeitliche Abfolge festgelegt. Mit dem Projekt WEN (Weiterentwicklung Nationalstrassennetz) ermöglicht das ASTRA eine Gesamtsicht über die vorhandenen Entwicklungsprojekte, insbesondere im Hinblick auf die Ergänzung des Netzbeschlusses Nationalstrassen und die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz im Rahmen des Bundesgesetzes vom 6. Oktober 2006 über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG; AS 2007 6017).</p> <p>Betreffend Vorhaben "A2/Abschnitt 7 Gellertdreick - Margarethen", das allerdings nur als Vororientierung aufgenommen ist, ist keine Zustimmung SBB erfolgt. Eine Abstimmung der Linienführung mit der laufenden Überarbeitung des Rahmenplans SBB (Abschluss per 2009 vorgesehen) ist zwingend erforderlich. Für die Massnahme "Anschluss Rheinhafen an die A2" könnte ergänzt werden, dass das generelle Projekt durch den Bundesrat genehmigt ist.</p>	<p>„...sowohl...als auch...“ impliziert keine Priorität. Trotzdem wurde der Text optimiert.</p>
			Ist so vorgesehen. Im Text eingefügt.
			Ergänzung ist vorgenommen.
147.	IGG / NQV Gundeldingen	Es sind nur diejenigen Strassen zu bezeichnen, welche verkehrsberuhigt werden sollen.	Z. K. genommen.
M2.1 Nationalstrassen	Allschwil, Gemeinderat	Allschwil begrüsst die Beibehaltung des Zubringer Allschwils im Kantonalen Richtplan, welcher eine wichtige Voraussetzung für die Erstellung der Südumfahrung darstellt.	Auf die Fortschreibung des bereits im Richtplan von 1986 genannten Vorhabens «Zubringer Allschwil» verzichtet der Regierungsrat. Dafür soll gemeinsam mit den Nachbarn ein integrales Verkehrskonzept im Raum Basel West / Allschwil / Bourgfelden / Hégenheim erarbeitet werden, das die Verkehrspotenziale und Entlastungsmassnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung des Siedlungsgebietes aufzeigt; eine zu prüfende Massnahme wäre dabei der Zubrin-
148.			

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
			ger Allschwil bzw. die Südumfahrung.
149.	Basel-Landschaft, Kanton	Angesichts der politischen Diskussionen im Kanton Basel-Landschaft betreffend Süd-Umfahrung erscheint es als richtig, den Zubringer Allschwil vororientierend aufzuführen.	S. zuvor, Ziff. 148 / 4. Teil.
150.	BastA!	<p>Nicht begrüssenswert ist, dass die anvisierten Massnahmen zur Vermeidung von Engpässen auf dem nationalen bzw. kantonalen Strassen netz weiterhin auf Kapazitätserhöhungen statt auf Lenkungs- und Kanalisierungsmassnahmen ausgerichtet sind. Dabei ist bekannt, dass z.B. durch eine Spurenerweiterung die Stauprobleme nicht gelöst werden können.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die im Richtplan festgesetzte Kapazitätserweiterung Osttangente soll gestrichen werden. - Ebenfalls aus dem Richtplan gestrichen werden soll die Verlängerung der Autobahn durch das Gundeli (Umfahrung Gundeli). Diese finden wir aus luft-hygienischen und verkehrstechnischen Gründen falsch. - Die Südumfahrung in unserem Nachbarkanton ist stark umstritten. Ausserdem ist dieser Teilabschnitt erst in 15-20 Jahren wirklich aktuell, und auch dann nur, wenn die Südumfahrung vom Bund in das nationale Strassen netz aufgenommen wird, was heute noch nicht der Fall ist. Aus diesen Gründen ist die Zubringerstrasse aus dem Richtplan zu streichen. - Ebenfalls zu streichen ist die Verlagerung der Grenzacherstrasse. 	<p>Nicht berücksichtigt.</p> <p>Die in ST 11 und ST 12 formulierte Mobilitätsstrategie entspricht der bereits mit dem Verkehrsplan 2001 definierten Position des Regierungsrats. Die Stellungnahmen zum Richtplan zeigen die bekannten, sich diametral entgegenstehenden Positionen.</p> <p>Der Regierungsrat ist der Auffassung, dass in Basel-Stadt vielfältige Nutzungen auf engstem Raum möglich sein müssen. Der flächenintensive motorisierte Individualverkehr kann nicht die Rolle spielen, die ihm Wirtschafts-, Gewerbe- und Verkehrsverbände für den MIV geben wollen. Andererseits ist der gezielte Ausbau des Strassennetzes, der von den Umweltschutzverbänden und -parteien stark kritisiert wird, auch im Interesse der Einwohnerschaft nötig. Die regierungsrätliche Strategie, die auf einer angebotsorientierten Verkehrsplanung beruht (Verkehrsplan Basel, 2001), ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Basel. Die hier formulierte Mobilitätsstrategie wird beibehalten.</p>
			<p>Dies betrifft auch notwendige Ergänzungen im Bereich der Nationalstrassen. Bestehende oder sich abzeichnende Kapazitätsengpässe auf Hochleistungsstrassen werden beseitigt, um ein Ausweichen des motorisierten Individualverkehrs auf das Stadtstrassennetz zu verhindern. Ansonsten wird das bestehende Strassennetz nur für Neuerschliessungen ausgebaut.</p>
151.	Binningen, Gemeinderat	Wir lehnen die geplante Umfahrungstrasse A2 Abschnitt 7 Gundelingen ab. Diese Planung ist aus heutiger Sicht fachlich und inhaltlich nicht mehr tragbar und bringt Mehrverkehr ins Leimental. Die Abstimmung des Verkehrs zwischen Basel Süd und Leimental fehlt.	S. zuvor, Ziff. 150 / 4. Teil.
152.	BRB, Bauunternehmer	Der BRB / Gewerbeverband / MMV / VBEI unterstützt die vorgeschlagenen Massnahmen und setzt sich für eine Priorisierung der Strassen « A2 / Abschnitt 7 Gel-	Z. K. genommen. Zubringer Allschwil s. zuvor, Ziff. 148 / 4. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
Region Basel / Gewerbe- verband Basel-Stadt / Malermeis- terverband Basel-Stadt / Verband Basler E- lektro- Installations- firmen	Iertdreieck (St. Jakobsstrasse) – Margarethen, Umfahrung Gundeldingen» und «Zubringer Allschwil» ein.		
153.	CMS	<i>Seite 141 c): Abschnitt 7 Gellertdreieck (St. Jakobstrasse) – Margarethen, Umfahrung Gundeldingen</i> <i>Bei der Ausführungsplanung ist ein sinnvoller Anschluss an den Dreispitz vorzusehen.</i>	Prüfungswert, variantenabhängig.
154.	CMS	<i>Seite 141 d): Zubringer Allschwil</i> Die Christoph Merian Stiftung unterstützt die Südumfahrung Basel <i>nicht</i> und damit auch <i>nicht</i> den Zubringer Allschwil. Damit wird keineswegs bestritten, dass in der Agglomeration Basel Verkehrsprobleme bestehen. <i>Zu deren Lösung müssten an Stelle der Südumfahrung alle anderen kurzfristiger realisierbaren Möglichkeiten ernsthaft geprüft und ausgeschöpft werden (z.B. städtischer / stadtnaher Wohnraum → vgl. Bemerkung zu S. 22; Optimierung des bestehenden Verkehrsnetzes MIV, öV, Langsamverkehr; attraktive öV-Erschliessung der Entwicklungsgebiete → vgl. Bemerkung zu M 1.3 Tram)</i>	Z. K. genommen. S. zuvor, Ziff. 148 und 150 / 4. Teil.
155.	CVP BS / CSN NWS	Abschnitt 7 Für den Zubringer Gellertdreieck und den Zubringer Allschwil soll eine verkehrstechnisch effiziente, unter Berücksichtigung der umweltrelevanten Kriterien vertretbare Lösung gesucht werden.	S. zuvor, Ziff. 148 und 150 / 4. Teil.
156.	Grüne Partei Basel-Stadt	Wir befürworten fraglos die Überdeckung bestehender Nationalstrassen zur Lärmdämmung. Demgegenüber wehren wir uns gegen jeglichen Ausbau der Nationalstrassen auf dem Kantonsgebiet. Angesichts der massiven Klimawirksamkeit des MIV sowie der absehbaren Verknappung des Treibstoffs ist eine Erweiterung der Infrastruktur nicht mehr zeitgemäss. Engpässe sind durch Verkehrlenkungsmaßnahmen (z.B. Roadpricing) zu beheben. Wo dennoch Nationalstrassen ausgebaut werden, ist dies auf dem kantonalen Strassennetz dergestalt zu kompensieren, dass die Strassenkapazität für MIV auf dem Kantonsgebiet insgesamt nicht erhöht wird (z.B. Reduktion von vierspurigen Strassen auf zwei Spuren unter Schaffung	S. zuvor, Ziff. 150 / 4. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		separater Bus-, Velo- u/o Tramspuren).	
157.	Handels- kammer beider Basel	Planungsgrundsätze / Planungsanweisung „... Standort Lastwagenstauraum...“ Wichtiger Punkt. Leider fehlt die räumliche Festlegung. <i>Fazit</i> Vergleiche Leitsätze MIV.	Wurde noch nicht lokalisiert.
158.	IGG / NQV Gundeldin- gen	Massnahmen b) Die städtebaulich unerwünschte Trennwirkung muss auch <i>räumlich</i> aufgehoben werden, dh mittels Eindeckung und Begrünung. c) A2 / Abschnitt 7 Gellertdreieck – Margarethen, Umfahrung Gundeldingen Die Erschliessung des Dreispitz-Areals ist eine wesentliche Funktion dieser Strasse. Der Verkehr aus Basel Nord/ Elsass/ Deutschland muss das Dreispitzareal erreichen ohne das Gundeli durchfahren zu müssen.	Z. K. genommen. Ist variantenabhängig.
159.	IGÖV	Wir möchten nicht verschweigen, dass wir den Ausbauten des Strassennetzes - insbesondere den vorgesehenen Ergänzungen des Nationalstrassennetzes - kritisch gegenüberstehen.	S. zuvor, Ziff. 150 / 4. Teil.
160.	IG Osttan- genten- Ausbau Nein – Lärmschutz jetzt!	<i>Kapazitätserweiterung Osttangente (M2.1)</i> Es ist erfreulich und richtig, dass die Lärmmissionen der Nationalstrassen weiter reduziert und die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Quartiere mit diversen Massnahmen minimiert werden sollen. Die Aussage, dass die Strassen in erster Linie auf die Anforderungen des fliessenden Verkehrs auszurichten sei, ist jedoch zweideutig. Sicher darf das nicht heissen, dass der prognostizierte Verkehrszuwachs als gottgegeben betrachtet wird und in der Folge die Osttangente zwingend verbreitert werden muss. Das vergrösserte Angebot an Strassenraum schafft automatisch Mehrverkehr und damit wird die Wachstumsprognose nachträglich natürlich erreicht. Ausserdem betrachten wir diese Entwicklungspolitik als zu teuer und ungesund und in Zeiten des Klimawandels und Klimaschutzes als völlig absurd. Bei Verkehrsprognosen müssen auch Komponenten wie Benzinpreiserhöhung und kommende Bevölkerungsstagnation einbezogen werden. Zudem sind aktive Massnahmen wie der massive Ausbau der Regio-S-Bahn, die Förderung des Langsamverkehrs und griffige Lenkungsinstrumente zwingend. In diesem Sinn ist der Passus zu ergänzen bzw. anzupassen. Im Richtplan-Entwurf ist eine mögliche Kapazitätserweiterung der Osttangente als Vororientierung vermerkt. In den uns zugänglichen Unterlagen wird nicht schlüssig dargelegt, dass die Kapazitätserweiterung zwingend notwendig ist und dass dazu keine Alternativen (Kapazitätssteigerung anderer Verkehrsträger, grossräumige	S. zuvor, Ziff. 150 / 4. Teil.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Umleitung des motorisierten Individualverkehrs) bestehen. Weiter stehen die mit der Kapazitätserweiterung unvermeidbar verbundenen Mehrbelastungen unserer Quartiere durch Lärm, Luftschadstoffe, Gefahrguttransporte und siedlungstrennende Barriere

im krassen Gegensatz zu der auch im Richtplanentwurf an verschiedener Stelle zitierten Verpflichtung der Behörden, in Wohnquartieren eine hohe Lebensqualität zu gewährleisten und schädliche (Verkehrs)immissionen möglichst zu vermeiden. Aus diesen Gründen lehnen wir die Aufnahme der Kapazitätserweiterung Osttangente in den Richtplan grundsätzlich ab.

Unabhängig davon, ob die Kapazitätserweiterung Osttangente im Richtplan aufgeführt wird, fordern wir betreffend Nationalstrasse zwingend folgende Ergänzungen:

Lärmschutz: Die örtliche Festlegung „Lärmschutz“ ist auszudehnen. Im Süden ist die Kennzeichnung in der Karte (ca. bis Emanuel Büchelstrasse 45) auf die Aussage im Text (Prattelerstrasse, S. 82 der Broschüre) anzupassen. Es ist zu gewährleisten, dass die neue Überdeckung im Süden lückenlos an die bestehenden Tunnels anschliesst. Im Norden ist die örtliche Festlegung „Lärmschutz“ bis und mit Schwarzwaldtunnel auszudehnen. Der Lärmschutz ist über den gesamten Abschnitt inkl. Vollanschluss Breite und Schwarzwaldtunnel mittels einer Einhausung zu gewährleisten. Die Lärmschutzmassnahmen sind so zu gestalten, dass sie west- und ostseitig auch vor den Belastungen durch den Eisenbahnverkehr (gesamter Abschnitt), vor den Immissionen der Auf- und Abfahrten der Nationalstrasse (Vollanschluss Breite) und vor denjenigen der Kantonsstrasse zwischen Grenzacher- und Zürcherstrasse (Schwarzwaldbrücke) schützen. Anmerkung: Im vorliegenden Richtplan-Entwurf entspricht die „Lärmschutz“ Kennzeichnung in der Karte (ca. Wildensteinerstrasse 12) auch im Norden nicht der Aussage im Text (Zürcherstrasse, S. 82 der Broschüre).

Luftschadstoffe: Die Abluft der eingehausten bzw. überdeckten Abschnitte der Osttangente hat gefiltert über Kamine (und nicht ungefiltert über die Portale) in die Umgebung zu gelangen. Der Richtplan ist entsprechend zu ergänzen.

Siedlungstrennende Wirkung, Überdeckung: Die Aufnahme der Überdeckung Gellert und Einhausung im Bereich Breite in den Richtplan begrüssen wir. Auf die gleichzeitige Realisierung der Kapazitätserweiterung Osttangente ist jedoch wie oben dargelegt zu verzichten, die Verknüpfung der beiden Vorhaben (Richtplan S. 141) ist deshalb zu streichen.

161.

Mieterinnen-
und Mieter-
verband
Basel

Nicht begrüssenswert ist, dass die anvisierten Massnahmen zur Vermeidung von Engpässen auf dem nationalen bzw. kantonalen Strassennetz weiterhin auf Kapazitätserhöhungen statt auf Lenkungs- und Kanalisierungsmassnahmen ausgerichtet sind. Dabei ist bekannt, dass z.B. durch eine Spurenerweiterung die Stauprob-

S. zuvor, Ziff. 150 / 4. Teil.

leme nicht gelöst werden können.

- Die im Richtplan festgesetzte Kapazitätserweiterung Osttangente soll gestrichen werden.
- Ebenfalls aus dem Richtplan gestrichen werden soll die Verlängerung der Autobahn durch das Gundeli (Umfahrung Gundeli). Diese finden wir aus luft-hygienischen und verkehrstechnischen Gründen falsch. Eine Verkehrsreduktion im Quartier ist auch nicht zu erwarten, da jede Kapazitätserweiterung mehr Verkehr mit sich bringt. Dies ist der Wohnqualität im Quartier nicht förderlich.
- Die Südumfahrung in unserem Nachbarkanton ist stark umstritten. Ausserdem ist dieser Teilabschnitt erst in 15 bis 20 Jahren wirklich aktuell, und auch dann nur, sofern die Südumfahrung vom Bund in das nationale Strassennetz aufgenommen würde, was heute noch nicht der Fall ist. Darüber hinaus bringt diese Umfahrungstrasse mehr Verkehr im Nordwesten Basels mit sich. Aus diesen Gründen ist die Zubringerstrasse aus dem Richtplan zu streichen.
- Ebenfalls zu streichen ist die Verlegung der Grenzacherstrasse.

162.

NQV Breite-
Lehenmatt

Kapazitätserweiterung Osttangente (M2.1, S4.5)

Im Richtplan-Entwurf ist eine mögliche Kapazitätserweiterung der Osttangente als Vororientierung vermerkt. In den uns zugänglichen Unterlagen wird nicht schlüssig dargelegt, dass die Kapazitätserweiterung zwingend notwendig ist und dass dazu keine Alternativen (Kapazitätssteigerung anderer Verkehrsträger, grossräumige Umleitung des motorisierten Individualverkehrs) bestehen. Weiter stehen die mit der Kapazitätserweiterung unvermeidbar verbundenen Mehrbelastungen unseres Quartiers durch Lärm, Luftschadstoffe, Gefahrguttransporte und siedlungstrennende Barriere im krassen Gegensatz zu der auch im Richtplanentwurf an verschiedener Stelle zitierten Verpflichtung der Behörden, in Wohnquartieren eine hohe Lebensqualität zu gewährleisten und schädliche (Verkehrs)immissionen möglichst zu vermeiden. Aus diesen Gründen lehnen wir die Aufnahme der Kapazitätserweiterung Osttangente in den Richtplan grundsätzlich ab.

S. zuvor, Ziff. 150 / 4. Teil.

Unabhängig davon, ob die Kapazitätserweiterung Osttangente im Richtplan aufgeführt wird, fordern wir betreffend Nationalstrasse zwingend folgende Ergänzungen:

Lärmschutz: Die örtliche Festlegung „Lärmschutz“ ist auszudehnen. Im Süden ist die Kennzeichnung in der Karte (ca. bis Emanuel Büchelstrasse 45) an die Aussage im Text (Prattelerstrasse, S. 82 der Broschüre) anzupassen. Es ist zu gewährleisten, dass die neue Überdeckung im Süden lückenlos an die bestehenden Tunnels anschliesst. Im Norden ist die örtliche Festlegung „Lärmschutz“ bis und mit Schwarzwaldbrücke auszudehnen. Der Lärmschutz ist über den gesamten Abschnitt inkl. Vollanschluss Breite und Schwarzwaldbrücke mittels einer Überdeckung oder zumindest beidseitigen, sowie entlang der Richtungstrennung verlaufenden mind. 4m hohen Lärmschutzwänden zu gewährleisten. Die Lärmschutzmassnahmen sind so zu gestalten, dass sie west-

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>und ostseitig auch vor den Belastungen durch den Eisenbahnverkehr (gesamter Abschnitt), vor den Immissionen der Auf- und Abfahrten der Nationalstrasse (Vollanschluss Breite) und vor denjenigen der Kantonsstrasse zwischen Grenzachstrasse und Zürcherstrasse (Schwarzwaldbrücke) schützen. Anmerkung: Im vorliegenden Richtplan-Entwurf entspricht die „Lärmschutz“ Kennzeichnung in der Karte (ca. Wildensteinerstrasse 12) auch im Norden nicht der Aussage im Text (Zürcherstrasse, S. 82 der Broschüre).</p> <p><i>Luftschadstoffe:</i> Die Abluft der eingehausten bzw. überdeckten Abschnitte der Osttangente hat gefiltert über Kamine (und nicht ungefiltert über die Portale) in die Umgebung zu gelangen. Der Richtplan (mind. Textteil) ist entsprechend zu ergänzen.</p> <p><i>Siedlungstrennende Wirkung, Überdeckung:</i> Die Aufnahme der Überdeckung Geliert in den Richtplan begrüssen wir. Auf die gleichzeitige Realisierung der Kapazitätserweiterung Osttangente ist jedoch wie oben dargelegt zu verzichten, die Verknüpfung der beiden Vorhaben im Textteil des Richtplans (S. 141) ist deshalb zu streichen.</p> <p><i>Siedlungstrennende Wirkung, Langsamverkehr:</i> Bereits im heutigen Zustand, wie auch nach Realisierung von umfassenden Lärmschutzmassnahmen (vgl. oben) und insbesondere bei allfälliger Kapazitätserweiterung der Osttangente ist die auf der Schwarzwaldbrücke verlaufende Fussgänger- und Veloverbindung zwischen Zürcherstrasse und Grenzachstrasse äusserst unattraktiv und gefährlich. Im Richtplan ist eine von den übrigen Verkehrsträgern deutlich getrennte Langsamverkehrsverbindung (separate Brücke) zwischen Zürcherstrasse und Grenzachstrasse bzw. zwischen C.I. Loos-Anlage und Solitudepark aufzunehmen.</p>	
163.	Ökostadt Basel	Der <i>Zubringer Allschwil</i> (d) ist äusserst problematisch, da Basel in keiner Weise die umstrittene Südumfahrung fördern darf, die wertvolles Gebiet für Landwirtschaft und Naherholung auch für uns StädterInnen zerstört ! Sie würde ausserdem nur mehr Verkehr anziehen statt zu vermindern	S. zuvor, Ziff. 148 / 4. Teil.
164.	Quartierkoordination Gundeldingen	<i>Massnahmen c) A2 / Abschnitt 7 Gellertdreieck – Margarethen, Umfahrung Gundeldingen</i> Eine wesentliche Funktion dieser Strasse ist auch die Erschliessung des Dreispitz-Areals. Der Verkehr aus Basel Nord/ Elsass/ Deutschland muss das Dreispitz erreichen ohne das Gundeli durchfahren zu müssen.	S. zuvor, Ziff. 150 / 4. Teil.
165.	SBB	Betreffend Abschnitt 7 Gellertdreieck (St. Jakobsstrasse) – Margarethen, Umfahrung Gundeldingen ist bis heute keine Zustimmung seitens SBB erfolgt. Eine Abstimmung der Linienführung mit der laufenden Überarbeitung des Rahmenplans	Berücksichtigt.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		SBB (Abschluss per 2009 vorgesehen) ist zwingend erforderlich. <i>Antrag: ein entsprechender Vorbehalt ist anzufügen.</i>	
166.	SP Basel-Stadt	Die SP verlangt die Streichung des <i>Zubringer Allschwil</i> sowie der <i>Umfahrung Gundeli</i> aus dem Richtplan. Weiter verlangt die SP, dass die Formulierung „Derzeit werden Lösungskonzepte zur Verbesserung der Situation erarbeitet.“, die im Zusammenhang mit Kapazitätsengpässen auf der Osttangente (Nationalstrasse) auftaucht, ergänzt wird mit dem Zusatz „Dabei haben primär Entlastungsmöglichkeiten berücksichtigt zu werden. Der Bau weiterer Fahrspuren ist nicht vorgesehen.“ Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass Massnahmen wie der vorgeschlagene Ausbau des ÖV im Zusammenhang mit Kapazitätsengpässen zu Umsteigeffekten und somit zu einer teilweisen Selbstregulierung und einer Entlastung führen können.	S. zuvor, Ziff. 150 / 4. Teil.
167.	Stadtteilsekretariat Kleinbasel	<p><i>b) Überdeckung A2 ...</i> <i>Anliegen:</i> Falls die Osttangente ausgebaut wird, muss die Kapazitätserweiterung zwingend mit einer MIV-Entlastung der Schwarzwaldallee einhergehen. Die A2 soll, analog zur Breite, bis zum Bad. Bahnhof eingehaust werden, um die Landnutzung zu optimieren.</p> <p><i>Begründung:</i> Eine Entlastung des Schwarzwaldallee wirkt sich positiv auf die Wohnqualität, die Verkehrssicherheit und die Erreichbarkeit des Badischen Bahnhofs durch den Langsamverkehr aus. Die Einhausung der A2 bis zum Badischen Bahnhof schafft weitere Nutzflächen.</p>	S. zuvor, Ziff. 150 / 4. Teil.
168.	VCS	<p>Kapazitätserweiterungen auf den Strassen lösen keine Stauprobleme sondern ziehen zusätzlich neuen Verkehr an und verlagern die Probleme bloss. Punktueller Strassenausbau muss zwingend mit flankierenden Massnahmen (Projektbestandteil) auf dem untergeordneten Strassennetz kompensiert werden, damit keine zusätzlichen Kapazitäten entstehen.</p> <p><i>Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen ändern und/oder ergänzen:</i> „2. Durch Verkehrsmanagement <u>und verkehrlenkende Massnahmen</u> soll die Kapazität der Nationalstrassen möglichst optimal ausgeschöpft werden <u>nicht erweitert werden.</u> 3. Der gezielte ein allfälliger Ausbau des Autobahnnetzes —(—) ist <u>durch flankierende Massnahmen (Projektbestandteil) auf dem untergeordneten Strassennetz zu kompensieren und</u> mit dem Bund, den berührten Kantonen und dem Ausland abzustimmen.“</p> <p><i>Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)</i> a), c) und d) sind ersatzlos aus dem Richtplan zu streichen und die entsprechen-</p>	<p>S. zuvor, Ziff. 150 / 4. Teil.</p> <p>Begrifflich kaum unterschiedlich zum Bestehenden.</p> <p>„Gezielter“ Ausbau ist die Richtplanstrategie.</p> <p>Nicht berücksichtigt. „Gezielter“ Ausbau impliziert dies, zumal bei der formulierten Strategie (s. ST 11 und 12).</p>
		S. zuvor, Ziff. 150 / 4. Teil.	

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		den Planungen einzustellen.	
169.	Verkehrsliga beider Basel	Die Verkehrsliga beider Basel begrüsst ausdrücklich sämtliche der unter «Örtliche Festlegungen» aufgeführten Projekte, wobei der «Überdeckung der A2 im Bereich Gellert/Einhausung im Bereich Breite» nicht die selbe Bedeutung zukommt, wie allen anderen Bauvorhaben.	Z. K. genommen.
170.	Wirteverband Basel-Stadt	Wir unterstützen die vorgeschlagenen Massnahmen und setzen uns für eine Priorisierung des Gellert- Dreiecks, der Gundeli-Umfahrung und des „Zubringers Allschwil“ ein.	Z. K. genommen.
171.	WWF	<p><i>Kapazitätserweiterung Osttangente</i></p> <p>Stauprobleme werden bekanntlich nicht durch Kapazitätserweiterungen gelöst. Insbesondere kann eine Spurerweiterung keine Lösung angesichts der erwarteten Zunahme des Transitverkehrs bringen. Die Stadt Basel hat sich von der Konzeption zu verabschieden, möglichst viel Transitverkehr mit den Folgen der Lärm- und Luftbelastung durch die Wohnquartiere zu schleusen bzw. mit einer Kapazitätserhöhung noch zusätzlichen anzuziehen. Weshalb die Überdeckung der A2 als Lärmschutzmassnahme an eine Erweiterung der Osttangente gekoppelt sein soll, ist unverständlich.</p> <p><i>Wir beantragen:</i> Die Kapazitätserweiterung Osttangente ist aus dem Richtplan zu streichen, die Planungen sind einzustellen.</p>	S. zuvor, Ziff. 150 / 4. Teil.
172.	WWF	<p><i>Umfahrung Gundeli</i></p> <p>Die Verlängerung der Autobahn durch Wohngebiet ist lufthygienisch und verkehrstechnisch unsinnig. Mit der Verbindungsstrasse über das Bruderholz besteht ein angemessenes Umfahrungsangebot für das Gundeli.</p> <p><i>Wir beantragen:</i> Die Umfahrung Gundeli wird aus dem Richtplan gestrichen; Planungen sind einzustellen.</p>	S. zuvor, Ziff. 150 / 4. Teil.
173.	WWF	<p><i>Zubringer Allschwil</i></p> <p>Da die Südumfahrung im Landkanton politisch umstritten ist, ist diese Zubringerstrasse aus dem Richtplan zu streichen. Auch falls die Südumfahrung gebaut würde, wäre ein Zubringer von der französischen Autobahn durch Siedlungsgebiet unsinnig.</p> <p><i>Wir beantragen:</i> Der Zubringer Allschwil wird aus dem Richtplan gestrichen; Planungen sind einzustellen.</p>	S. zuvor, Ziff. 148 / 4. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
strassen	174. CVP BS / CSN NWS	Die Verlegung der Grenzacherstrasse erlaubt eine qualitativ hochwertige Wohnnutzung am Rhein. Es ist darauf zu achten, dass die Verlegung unter Schonung der Sportanlagen erfolgt. In Anbetracht der heutigen Situation, bei welcher sich die ÖV Busse an gewissen Stellen nicht kreuzen können und vor dem Zoll die Einmündung ohne Vortritt für den ÖV erfolgt, sollte das Strassenprojekt prioritär vor der weiteren Quartierentwicklung in Angriff genommen werden.	Z. K. genommen.
		(nur CSN NWS:) Die Zufahrt zu den Gewerbegebieten und Orten mit Gewerbebenutzung in der Stadt soll gewährleistet werden.	Sind nicht in Frage gestellt.
		CVP / CSN: Der vom Bundesamt geforderte Ausbau der A2 auf 3 Fahrspuren sollte mit der Auflage der Überdeckung/Lärmschutz für IV und ÖV (Eisenbahn) bei dieser vielbefahrenen Stelle am Rheinübergang verbunden werden.	S. zuvor, Ziff. 150 / 4. Teil.
175.	CVP Riehen/Bettingen	Ob die vorgeschlagene <i>Verlegung der Grenzacherstrasse</i> (Bst. c, S. 143) den gewünschten Nutzen bringt, insbesondere für das Riehener Niederholzquartier (Bst. c4, S. 52), bleibe dahingestellt. Immerhin wirft die Planung einige Fragen auf: Die Verlegung würde zwar eine neue, qualitativ hochwertige Wohnnutzung am Rhein erlauben. Allerdings ist daran zu erinnern, dass eine ähnliche Strassenführung bereits vor Jahren vorgeschlagen, im Jahre 1999 aber wieder aus dem kantonalen Richtplan gestrichen worden war, worauf der Kanton dort, wo die geplante Strasse durchgeführt hätte, die Sportanlagen erstellt hat. Und nun kommt der gleiche Vorschlag wieder aufs Tapet, was in planerischer Hinsicht etwas die nötige Konsistenz vermissen lässt. Eine Verlegung der Strasse, hätte jedenfalls unter grösstmöglicher Schonung der Sportanlagen und anderer privater und öffentlicher Anlagen zu erfolgen, die der Strasse „in die Quere“ kommen.	Z. K. genommen.
176.	Grenzach-Wyhlen, Gemeinde	<i>Verlegung der Grenzacherstrasse nach Norden</i> Im Zusammenhang mit der Option zur Verlegung der Grenzacherstrasse nach Norden entlang der Bahnlinie weisen wir darauf hin, dass ein Weiterführen dieser Trasse auf der Gemarkung Grenzach-Wyhlen entlang der Bahnlinie nicht möglich ist. Während in früheren Richtplänen eine Verlegung der Grenzacherstrasse vorgesehen war, wurde im derzeitig gültigen Kantonalen Richtplan auf diese Option verzichtet. Die Gemeinde Grenzach-Wyhlen hat im Vertrauen darauf ihre bauliche Entwicklung so vorangetrieben, dass zwischen der existierenden Bebauung und der Bahnlinie im Norden kein Platz mehr für eine Weiterführung der Straße auf deutschem Gebiet als Bundesstrasse B 34 mehr vorhanden ist.	Z. K. genommen.
177.	Grüne Partei Basel-Stadt	Auf den Kantonsstrassen ist die Einführung von Verkehrslenkungsmassnahmen zu prüfen, wie z.B. Roadpricing oder Zulassungsbeschränkungen in Abhängigkeit der Schadstoffemissionen der Fahrzeuge.	Nicht Gegenstände des kantonalen Richtplans.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		Der Lastwagenverkehr ist auf dem ganzen Kantonsgebiet auf den Zubringerdienst zu beschränken. Im Transitgüterverkehr sind mit dem Bund Ziele für die Verlagerung auf die Bahn festzulegen.	
178.	Handelskammer beider Basel	Planungsgrundsätze / Planungsanweisung „...Parkplätze integral bewirtschaftet - Verkehrslenkende Massnahmen...“ Eine undifferenzierte, flächendeckende Bewirtschaftung wird nicht unterstützt. Es fehlt ein Parkraumkonzept. Man beachte, dass neue Veloparkings bereits räumlich festgelegt werden! <i>Fazit</i> Vergleiche Leitsätze MIV. Es fehlt ein Parkraumkonzept in diesem Richtplan, welches mit den angrenzenden Gemeinden koordiniert ist.	S. zuvor, Ziff. 8 / 4. Teil.
179.	IGG / NQV Gundeldingen	Örtliche Festlegungen d), Seite 142 und Massnahmen Seite 143 Knoten Anpassungen, wenn diese nicht zur Reduktion des Individualverkehrs auf den Gundeldinger Strassen führen, lehnen wir kategorisch ab. Die Knotenanpassungen für die Erschliessung des Dreispitzareals dienen der Leistungserhöhung für die Vernetzung mit dem bestehenden Strassennetz. Die Folgen sind somit Mehrverkehr in den angeschlossenen Strassen des Wohnquartiers Gundeldingen. Diese Massnahme widerspricht dem vorgängig postulierten Leitsatz und ist aus diesen Gründen zu eliminieren.	Nein: Knotenanpassungen dienen auch der Verbesserung für den LV (Sicherheit) und führen nicht unbedingt zu einer Erhöhung des Verkehrs im Gundeli.
180.	Münchenstein, Ge-meinderat	Beim Objektblatt Kantonsstrassen (RP M2.2, S. 142) steht die Massnahme d) Dreispitz, Knotenanpassungen im Zusammenhang mit Münchenstein. Es wird angestrebt, die Leistungsfähigkeit an diesen Knoten zu erhöhen. Dies ist für Münchenstein wichtig, damit der durch die Dreispitzentwicklung erzeugter Mehrverkehr nicht einseitig auf Münchensteinergebiet ausweicht, da hier Kapazitätsreserven vorhanden sind.	Z. K. genommen. Knotenanpassungen dienen auch der Verbesserung für den LV (Sicherheit) und führen nicht unbedingt zu einer Erhöhung des Verkehrs in Münchenstein.
181.	NQV Breite-Lehenmatt	Angrenzende Quartiere(M2:2, E3) Die Nicht-Wiederaufnahme der „Rheinüberquerung Kraftwerkinsel“ in den Richtplan begrüßen wir. Die Vororientierung über die „Verlegung der Grenzacherstrasse“ nehmen wir zustimmend zur Kenntnis, unter der Voraussetzung, dass mit der Verlegung an die Eisenbahnlinie, die bestehende Strasse entlang des Rheins zu einer Quartierstrasse (oder tiefere Ordnung) mit Priorität für den Langsamverkehr zurückgebaut wird. Mit dem Verzicht auf die „Rheinüberquerung Kraftwerkinsel“ bzw. mit der „Verlegung der Grenzacherstrasse“ wird ein für unser Quartier wichtiges Naherholungsgebiet bewahrt bzw. aufgewertet	Z. K. genommen.
182.	Pro	Natura Massnahme e) Verbesserungsmassnahme Inzlingerstrasse Riehen (RPE S. 143)	

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
	Basel	Auf der Inzlingerstrasse wird ein stark ansteigender Verkehr prognostiziert. Stehen an der Strasse Baumassnahmen an, ist der Bau eines Amphibientunnels zu prüfen, damit die vom Maienbühl in den Autorialweiher wandernden Amphibien die Strasse gefahrlos unterqueren können.	Ist beim allfälligen Bauprojekt zu berücksichtigen.
183.	Quartierkoordination Gundeldingen	<p><i>Örtliche Festlegungen d), Seite 142 und Massnahmen Seite 143</i></p> <p>Die Knotenanpassungen für die Erschliessung des Dreispitzareals dienen der Leistungserhöhung für die Vernetzung mit dem bestehenden Strassennetz. Die Folgen sind somit Mehrverkehr in den angeschlossenen Strassen des Wohnquartiers Gundeldingen. Diese Massnahme widerspricht diametral dem vorgängig postulierten Leitsatz 44 wie auch dem behördenverbindlichen QRP Gundeldingen 1986. Da die Lage dieser Knotenanpassungen nicht aufgezeigt wird, können wir diese Massnahme nur pauschal und vehement ablehnen.</p>	S. zuvor, Ziff. 179 / 4. Teil.
184.	Regionalverband Hochrhein- Bodensee	Generell wird eine Bündelung von Verkehrsstrassen begrüßt. Die Verlegung der Grenzacherstrasse dürfte sich aus heutiger Sicht als sehr schwierig erweisen (fehlender ‚Anschluss‘ der Trasse auf deutscher Seite).	Z. K. genommen.
185.	Ruggaber André	<p><i>Verkehrsberuhigung</i></p> <p>Die Massnahmen zur Verkehrsberuhigung erweisen sich oft lediglich als Massnahmen zur Verkehrsbehinderung. Insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bei hohem Verkehrsaufkommen sollten die Strassen nicht künstlich verengt werden (Parkplätze quer, etc.). Die Übersichtlichkeit wird vermindert. „Schwellen“ wären besser. - 30 km/h sollte ruhigen Wohnquartieren vorbehalten sein. 30 km/h bedingt dass die Fahrer oft den Geschwindigkeitszeiger prüfen, ein guter Fahrer schaut auf die Strasse, nicht auf seinen Geschwindigkeitszeiger. 30 km/h kann eine Verminderung der Sicherheit bedeuten. 30 km/h wird schlecht eingehalten, sogar durch Busse nicht. <p>Beispiel für eine unglückliche Verkehrsberuhigung ist die Engelgasse, durch welche Busse geschleust werden. Die Verkehrsströme behindern sich gegenseitig. Entweder die Busse durch breitere Strassen führen, oder Platz schaffen, z.B. durch Verminderung der Anzahl Parkfelder und Entfernung der künstlichen Verengungen.</p>	Z. K. genommen. Alles Betrieb.
186.	SP Basel-Stadt	Die Achse <i>Feldbergstrasse – Johanniterbrücke – Klingelbergstrasse</i> ist von einer Kantons- zu einer Quartiersammelstrasse (mit Tram) zurückzustufen. Allfälliger Zuwachs beim motorisierten Verkehr ist konsequent durch flankierende Massnahmen auf das Hochleistungs-Strassennetz Osttangente / Nordtangente zu lenken/kanalisieren. Daneben wird das gebiet „Innenstadtaufwertung – Qualität im	Heute ist HVS immer noch richtig, Falls Tram kommen sollte, evtl. prüfen.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Zentrum bis zu einem nördlichen Eckpunkt an der Kreuzung Feldbergstrasse/Riehenring erweitert.

187.

TCS

Die politische Diskussion zu den Parkplätzen und zur Verkehrsbewältigung steckt aufgrund des ideologisch motivierten einseitigen Ansatzes (Verdrängung des MotIV, Abbau von Parkflächen) in einer Sackgasse. Es ist höchst bedauerlich, dass der Kanton mit einem Fahrtenmodell die offenkundig verfehlt und absolut bedürfnisfeindliche Politik noch mehr zementieren will. Wie bereits mehrfach in dieser Stellungnahme erwähnt, wenden wir uns vehement gegen solche dirigistischen Massnahmen und werden uns mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln gegen eine solche bevormundende Verkehrspolitik zur Wehr setzen.

Eine Kanalisierung des MotIV (inkl. Lastwagenverkehr) auf die verkehrsorientierten Hauptachsen (gemäss Planungsgrundsatz/Planungsanweisung) ist grundsätzlich richtig. Doch diese Kanalisierung kann nur dann funktionieren, wenn diese Achsen über eine vernünftige und im Besonderen eine genügende Kapazität verfügen. Kommt hinzu, dass sie gegenüber den anderen Verkehrsträgern klar bevorzugt werden müssten.

Der Planungsgrundsatz, wonach das übergeordnete Netz einen solchen Ausbaugrad aufweist, wonach das Ausweichen von der Nationalstrasse auf städtische Strassen uninteressant wird und sich praktisch erübrigt, erachten wir uneingeschränkt als unterstützungswürdig. In diesem Sinne befürwortet der TCS beider Basel ausdrücklich auch die unter Punkt M2.1. aufgeführten Projekte.

Der Grundsatz, dass neue Entwicklungsgebiete optimal an das Strassennetz angebunden werden sollen, ist ebenfalls unbestritten. Wir hoffen, dass diese Planungsanweisung dann durch die tatsächlich praktizierte Politik auch wirklich umgesetzt wird und es nicht einfach eine löbliche Absicht bleibt, die durch die Tagespolitik letztlich Lügen gestraft wird.

Die so genannt integrale Parkplatz-Bewirtschaftung, die aufgrund der bisher schon geübten Praxis letztendlich nur auf eine Verdrängung von Pendlern, Kunden und Gewerbetreibenden hinausläuft, lehnen wir strikte ab. Ebenso verkehrslenkenden Massnahmen wie Fahrtenmodelle oder Mobility Pricing, mit denen die baselstädtische Verkehrspolitik nur vollends Schiffbruch erleiden und in einem totalen Fiasko enden würde.

Zu den «örtlichen Festlegungen» in der Richtplankarte fügen wir folgende kurze Bemerkungen an:

Verkehrsberuhigung Riehen: Eine Umgestaltung der Lörracherstrasse (= Rückbau) und eine entsprechende Verkehrsberuhigung ist u.E. nicht notwendig. Z. K. genommen.

Verkehrsentlastung Kleinhüningen: Die angestrebte Verbindung der Hiltalingerstrasse mit der Südquaistrasse erachten wir als sinnvoll. Entschieden wenden wir uns aber gegen allfällige Strassenrückbau- Massnahme unter dem Titel «Entlastung des Quartiers sowie Verbesserung des Wohnumfeldes». Solche zwar noch Z. K. genommen.

Z. K. genommen.

S. zuvor, Ziff. 8 / 4. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		nicht offen gelegten, schliesslich aber offensichtlichen Projekte sind nicht bedürfnisgerecht und laufen wiederum auf eine schlichte Verdrängungspolitik hinaus.	
		<i>Dreispietz Knotenanpassung:</i> Ein erfolgreicher Ausbau und eine dannzumal sinnvolle sowie optimale Nutzung des Dreispitzareals wird nur möglich sein, wenn auch im Bereich des MotIV die Kapazitäten bedürfnisgerecht erweitert werden.	Z. K. genommen.
188.	VCS	<p><i>Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen ändern und/oder ergänzen:</i></p> <p>„1. Der MIV (inkl. Lastwagenverkehr) <u>wird durch eine konsequente Gesamtverkehrsplanung zu grossen Teilen auf den ÖV/LV bzw. auf die Schiene verlagert. Der verbleibende Verkehr</u> wird auf den verkehrsorientierten Hauptachsen kanalisiert, die Wohngebiete im Bereich der nutzungsorientierten Strassen sind soweit möglich von quartierfremdem Verkehr zu entlasten.</p> <p>2. Beim übergeordneten Netz sind im Hinblick auf ein optimales Ausschöpfen der Kapazität verkehrslenkende Massnahmen einzuführen bzw. ein gezielter Ausbau zu prüfen, um <u>Kapazitätsengpässe zu vermeiden und</u> das Überlaufen des Verkehrs von der Nationalstrasse auf städtische Strassen zu verhindern.</p> <p>3. Neue Entwicklungsgebiete sind <u>sehr gut an den ÖV und den LV anzubinden, damit diese Verkehrsträger den Mehrverkehr grösstenteils auffangen können.</u></p> <p>4. In der Stadt Basel sollen alle Parkplätze (...) prioritär für AnwohnerInnen und Gewerbe bestimmt.</p> <p>5. Verkehrslenkende Massnahmen (...) sollen je nach Entwicklungsstand <u>gemäss angebotsorientiert Verkehrsplanung</u> geprüft bzw. angewendet werden.</p> <p><i>Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)</i> <u>Neu f) Flankierende Massnahmen zur Nordtangente sollen schnell umgesetzt werden.</u></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Zu dirigistisch.</p> <p>s. zuvor</p> <p>Nicht berücksichtigt. Zu dirigistisch.</p> <p>Z. K. genommen.</p> <p>Ausgangslage.</p>
189.	Verkehrsliga beider Basel	<p>Zu Recht wird festgehalten, dass sich die politische Diskussion betreffend Parkplätze und Verkehrsbewältigung publikumsintensiver Nutzungen verschärft hat, was aus Sicht der Verkehrsliga beider Basel darauf zurückzuführen ist, dass die damit verbunden Probleme nicht gelöst, sondern nur – im eigentlichen Sinne des Wortes – verdrängt wurden.</p> <p>Eine zentrale Rolle dabei spielen dabei die vom Kanton favorisierten Ansätze wie das Fahrtenmodell, welches nicht mehr die Anzahl der Parkplätze, sondern die Anzahl der jährlichen Fahrten beschränken will. Dieser Ansatz wird aus Sicht der Verkehrsliga als untauglich erachtet (beachten Sie auch unsere Bemerkungen unter 2.1.).</p> <p>Zu den einzelnen Planungsgrundsätzen und -anweisungen nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Interesse der Entlastung der Quartiere und einer flüssigen, möglichst emissions- und geräuscharmen Verkehrsabwicklung, befürwortet die Verkehrsliga 	S. zuvor, Ziff. 187 / 4. Teil.

beider Basel grundsätzlich eine Kanalisierung des Motiv auf verkehrsorientierten, klar ausgewiesenen Hauptachsen, wie beispielsweise City-Ring oder Äusserer Ring. Sie hält gleichzeitig aber auch fest, dass es für das Funktionieren dieses Systems unumgänglich ist, dass diese Achsen einerseits ausreichende Kapazität aufweisen, andererseits gegenüber allen anderen Verkehrsträgern priorisiert werden.

- Die als zweiter Planungsgrundsatz stipulierte Zielsetzung, mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen, dass das übergeordnete Nationalstrassennetz seiner Hauptfunktionalität der Durchleitung gerecht werden kann, heisst die Verkehrsliga beider Basel gut – und begrüsst deshalb auch die unter M2.1. aufgeführten Projekte.
- Dem dritten Planungsgrundsatz, dass neue Entwicklungsgebiete optimal an das Strassennetz anzubinden sind, ist nichts anzufügen.
- Die Verkehrsliga beider Basel hat sich zur geplanten, integralen Parkraumbewirtschaftung in der Stadt bereits vernehmen lassen – und diesen Ansatz, der primär auf der Verdrängung der Pendler basiert – abgelehnt
- Verkehrslenkende Massnahmen, wie die das beispielhaft aufgeführte Fahrtenmodell oder das Mobility Pricing lehnt die Verkehrsliga beider Basel ab.

Zu den einzelnen Festlegungen in der Richtplankarte nimmt die Verkehrsliga beider Basel wie folgt Stellung:

- *Verkehrsberuhigung Riehen*: So sehr die Verkehrsliga beider Basel den Bau der Zollfreistrasse begrüsst, so wenig erachtet sie es als notwendig, die Lörcherstrasse zurückzubauen und zu verkehrsberuhigen.
- *Verkehrsentlastung Kleinhüningen*: Die geplante Verknüpfung der Hiltalingerstrassen mit der Südquaistrasse wird gutgeheissen. Die weiteren Projekte zur angeblichen «Verbesserung der verkehrlichen Situation» sind derzeit noch nicht bekannt und können deshalb auch nicht beurteilt werden. Falls unter «Entlastung des Quartiers sowie Verbesserung des Wohnumfeldes» Strassenrückbau gemeint ist, lehnt die Verkehrsliga diesen ab.
- *Verlegung der Grenzacherstrasse*: Die Verkehrsliga erachtet es als sinnvoll, derzeit die Option für eine allfällige Verlegung dieser Strasse offen zu halten – um einem Entscheid nach Vorliegen der Prüfungsergebnisse jetzt keine Steine in den Weg zu legen.
- *Dreispitz Knotenanpassung*: Im Rahmen der Weiterentwicklung und des Ausbaus des Dreispitzareals werden Kapazitätserweiterungen, insbesondere auch für den Motiv, unumgänglich sein.
- *Verbesserungsmassnahmen Inzlingerstrasse Riehen*: Der Nutzen dieser «Verbesserungen» für den Motiv sind auf Grund des vorliegenden Beschriebs nicht ersichtlich und können deshalb auch nicht beurteilt werden.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
(UVEK; ARE)	Dem Langsamverkehr als stadtgerechter Mobilitätsform wird im Richtplan angemessene Bedeutung eingeräumt. Positiv zu werten sind aus Bundessicht insbesondere die beiden Strategien zur Mobilität, in denen dem Langsamverkehr und seinen Anliegen eine wichtige Stellung eingeräumt wird. Bei den Siedlungsstrategien könnte die später in den entsprechenden Objektblättern gut verankerte Abstimmung mit einer guten Erschliessung für den Langsamverkehr noch ergänzt werden.	Die Objektblätter Fussverkehr und Veloverkehr enthalten gute und griffige Planungsgrundsätze und -anweisungen zur Förderung des Langsamverkehrs. In beiden Bereichen sind zahlreiche Vorhaben zur Ergänzung und Verbesserung des Netzes enthalten, die teilweise auch in der Richtplankarte dargestellt sind (ohne Veloparkieranlagen). Diese Massnahmen werden vom Bund begrüsst und leisten einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms Basel.	Berücksichtigt. Ist erfolgt. S. ST6.
		Das ASTRA vermisst die Darstellung des gesamten LV-Netzes (analog öV und MIV) zwecks Verdeutlichung seiner Funktion für die Siedlungsentwicklung und das gesamte Nahverkehrssystem, äussert aber gleichzeitig auch Verständnis für die Problematik einer Darstellung in der Richtplankarte. Es stellt sich die Frage, ob mit einer Grundlagenkarte im Richtplantext oder im Anhang diesem Anliegen Rechnung getragen werden könnte.	Grosse Veloparkieranlagen oder –konzepte (BadBhf, Innenstadt, St. Jakob) sind im Richtplan jetzt aufgenommen.
		Gemäss der Anforderung von Art. 4 des Bundesgesetzes über die Fuss- und Wanderwege (FWG) hat der Kanton 2005 einen Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege erlassen. Aus dem Richtplantext sollte hervorgehen, welche Bedeutung diesem Teilrichtplan zukommt und in welchem Verhältnis er zum kantonalen Richtplan steht.	Die Netze des Velo- und Fussverkehrs werden dargestellt. (unter AM Materialien).
		Die Anliegen des Langsamverkehrs sind auch in den Objektblättern zum Bereich Siedlung sehr gut eingebunden.	In den Objektblättern erfolgt ein Hinweis auf die in den Teilrichtplänen „Velo“ sowie „Fuss- und Wanderwege“ festgehaltenen Netze. Ein Teilrichtplan wird in Basel-Stadt gemäss § 94 Abs. 2 BPG vom Regierungsrat oder von Gemeindebehörden erlassen. Die Vorschriften des Bundesrechts über die Verbindlichkeit und Anpassung des kantonalen Richtplans gelten sinngemäss.
		<i>Analog der guten Formulierung der Anliegen des LV bei den Siedlungsschwerpunkte sollte auch für die wirtschaftlichen Schwerpunkte eine gute Erreichbarkeit nicht nur mit dem öffentlichen Verkehr sondern auch für den Langsamverkehr gefordert werden.</i>	Berücksichtigt.
		Eine besser Verknüpfung könnte allenfalls noch mit den Objektblättern Öffentlicher Verkehr (Zubringerfunktion des LV) und Motorisierter Individualverkehr (Sicherheit LV) erfolgen:	Berücksichtigt.
		<i>In Leitsatz 41 bei der Verbesserung der Schnittstellen der Transportkette zwischen öV und motorisiertem Individualverkehr auch der Langsamverkehr miteinbezogen werden.</i>	Berücksichtigt.
		<i>Bei den Planungsgrundsätzen zum öffentlichen Verkehr sollte die Verknüpfung mit dem Langsamverkehr erwähnt werden (z.B. Regio-S-Bahn Planungsgrundsatz 2).</i>	Berücksichtigt.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Bei den Planungsgrundsätzen zu den Kantonsstrassen sollte ein Punkt zur Sicherheit des Langsamverkehrs aufgenommen werden, beispielsweise "... sind für den Veloverkehr sicher zu gestalten."

Berücksichtigt.

Das Vorhaben Fuss- und Velobrücke SNCF (sowohl im Objektblatt Fussverkehr als auch Veloverkehr enthalten) ist noch nicht auf einen allfälligen Ausbau der Linie Basel SBB Personenbahnhof - Basel St. Johann auf vier Gleise abgestimmt. Es erfüllt deshalb die Anforderungen an eine Festsetzung noch nicht.

Das Vorhaben Fuss- und Velobrücke SNCF ist auf ein Zwischenergebnis zurückzustufen.

Berücksichtigt.

Das Vorhaben Fuss- und Velopasserelle Dreispitz - Güterbahnhof Wolf wird aus Sicht SBB als eher kritisch erachtet, weshalb vor wenigen Jahren die bestehende, erneuerungsbedürftige SBB-Passerelle auch nach Rücksprache mit dem Kanton Basel-Stadt ersatzlos abgebrochen wurde.

Z. K. genommen. Vorhaben ist im kantonalen Plan als zu schliessende Lücke enthalten.

191.

CMS

Verbindung Dreispitz – Brüglinger Ebene

Hier vermissen wir eine Aussage zur Verbindung Dreispitz – Brüglinger Ebene. *Wir beantragen im Richtplan einen Fuss- und Veloweg als Verbindung des Dreispitz (Kunsthofstrasse/ Wienstrasse) in die Brüglinger Ebene einzutragen und die Abstimmung mit den Behörden in Münchenstein und des Kantons Basel-Landschaft anzugehen.*

Nicht berücksichtigt. Hier handelt es sich um eine exterritoriale Verbindung.

192.

Grüne Partei
Basel-Stadt

Velo- und Fussverkehr funktionieren ohne jegliche Beeinträchtigung der Umwelt. Die Steigerung dieser Fortbewegungsmethoden bringt Entlastung sowohl für den öV (mehr Sitzplätze im Tram) wie für MIV (kürzere Warteschlangen an Ampeln, weniger Staus). Ausserdem bringen beide Methoden Vorteile für die Gesundheit. Sie sind deshalb bedingungslos zu fördern.

Sowohl für den Velo- als auch für den Fussverkehr ist ein flächendeckendes dichtes Netz zu schaffen bzw. auszubauen, unter Anwendung der Grundsätze der grösstmöglichen Sicherheit, der kurzen Wege sowie der Priorisierung gegenüber dem MIV.

Dabei ist ein verträgliches ‚Zusammenleben‘ von Velofahrenden und zu Fuss Gehenden anzustreben und ein ‚gegen einander Ausspielen‘ zu vermeiden.

Entspricht den Intentionen des kantonalen Richtplans.

Die vorgeschlagenen Massnahmen für den Fussverkehr werden vollumfänglich unterstützt unter Hinweis darauf, dass unserer Ansicht nach das „Fussgänger Y“ auch dem Veloverkehr uneingeschränkt zur Verfügung stehen muss, weshalb wir es vorziehen, vom „autofreien Y“ zu sprechen. Wie erwähnt ist das Y dergestalt zu erweitern, dass die Innenstadt für zu Fuss Gehende optimal an die Bahnhöfe, insbes. SBB, angeschlossen sind (autofreie Elisabethenstrasse).

Siehe zuvor: zu FG-Bereich Innenstadt und Elisabethen als Anbindung Bhf. SBB.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>Über die im Richtplan vorgeschlagenen Massnahmen hinaus möchten wir die Prüfung anregen, ob nicht bestehende private Servituten in Innenhöfen oder Gärten, dort wo dies erhebliche Wegkürzungen ermöglichen würde, nach dem Vorbild von Graz oder Barcelona für den öffentlichen Langsamverkehr oder evtl. auch nur den Fussverkehr geöffnet werden könnten.</p> <p>Für den Veloverkehr sind Verbesserungen im Hinblick auf die Sicherheit – gerade heute, wo jeder zweite beim Autofahren mit dem Handy telefoniert – vordringlich. Im Minimum sind durchgehend mittels Velostreifen markierte Fahrbahnen auf allen Einfallstrassen ins Zentrum (z.B. St. Jakobstr., Riehenstr., Zürcherstrasse) als Planungsgrundsatz festzulegen. Wünschenswert wären an sich baulich abgetrennte Velospuren (wie z.B. auf der Wettsteinbrücke). Die Verbannung der Velorouten in Tempo 30 Zonen ist demgegenüber eher zu vermeiden, da die dort parkierten Autos, der Such- und Parkverkehr sowie die massiv reduzierte Aufmerksamkeit der zu Fuss Gehenden für die Velo Fahrenden nicht zu vernachlässigende Gefahren bergen.</p> <p>Velo- und Tramrouten sind dort, wo dies ohne erhebliche Verlängerung der Wege für die Velo Fahrenden möglich ist, zu entflechten. Wo Velorouten entlang Tramlinien führen, sind sämtliche parallel zum Tram stehenden Autoparkplätze aus Sicherheitsgründen (abrupt geöffnete Autotüren) aufzuheben.</p>	<p>Gute Idee, es gibt in der Tat sehr schöne Innenhöfe, dürfte aber angesichts zu befürchtender Schmierereien, Lärm und sonstigen unerfreulichen Begleitumständen kaum von privater Seite akzeptiert werden.</p> <p>Z. K. genommen.</p> <p>Keine abgetrennten Wege, da Verschlechterung für Veloverkehr betreffend Abbiegebeziehungen, berg- und Talfahrt bei Knoten, damit grössere Gefährdung durch abbiegende Fzg. Es braucht zudem beides: Verbindungen auf Hauptstrassen für Pendler und durch T30-Zonen für Schüler und interne Quartierbeziehungen.</p> <p>Interessante Anregung. Wäre gleichzeitig eine Massnahme zur Reduktion der Behinderungen des ÖV. In ZH in allen Tramstrassen konsequent Parkierungsverbot neben dem Tram.- Aber nicht richtplanrelevant.</p>
193.	Handelskammer beider Basel	<p>Planungsgrundsätze / Planungsanweisung „Fussgängerzonen und –achsen in der Innenstadt /Festsetzung“</p> <p>Besser wäre im Rahmen des Projekts „Qualität Innenstadt“, den Verlauf der Fussgängerzonen definitiv zu evaluieren.</p> <p>- „Betriebliche Massnahmen“ Es fällt auf, dass die Zahl der Vorhaben grösser und der Planungsstand reifer ist als bei den andern Verkehrsträgern.</p> <p><i>Fazit</i> Die Gewichtung des Fuss- und Veloverkehrs fällt im Richtplan sehr stark aus. Dies widerspiegelt sich deutlich in der Zahl der Projekte und dem entsprechenden Planungsstand. Hier muss die Regierung die Verantwortung übernehmen und eine realistische Gewichtung herbeiführen.</p>	Y erscheint unbestritten, es wird eher noch mehr verlangt.
194.	IGG / NQV Gundeldingen	<p>Die Reihenfolge der Objektblätter scheint (IGG) / ist (NQV) falsch. Wenn dem stadt- und umweltverträglichen Verkehr Gewicht gegeben werden soll, gehört es auch vor den MIV.</p> <p>Dem Langsamverkehr kommt innerhalb der Quartiere absolute Priorität und auf der</p>	Für flexibles Velo werden kleine Massnahmen notwendig; bei einer Betrachtung nach den Ausgaben bzw. Investitionskosten, dürften Massnahmen für den MIV gegen 50% ausmachen(dann Innentunnel und der Rest von <5% ist für LV.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		Strasse Priorisierung zu. Dies kommt im Richtplan nicht genügend zur Geltung. Bei übergeordneten Verbindungen ist darauf zu achten, dass dem Veloverkehr genügend Sicherheit und Komfort geboten wird.	
		„Qualität im Zentrum“ – wir befinden uns zwar kurz vor der Umsetzung, aber das Konzept harrt noch der Detailplanung. Deshalb ist es wichtig, auch hier die vom GR und der UVEK festgelegten Rahmenbedingungen im Richtplan festlegen. Dies sind im Bereich Verkehr: Schliessung der Mittleren Brücke für den MIV, Schaffung einer ausgedehnten Klein- und Grossbasler Fussgängerzone, und grundsätzlich einer autofreien Innenstadt (mit Zeitfenster für Anlieferung).	Ist alles Betrieb.
		<i>Örtliche Festlegungen</i>	
		Eine Fussgängerverbindung Innenstadt - Bahnhof SBB durch eine verkehrsberuhigte Elisabethenstrasse fehlt.	Elisabethen ist in Innenstadt-Aufwertung in RP-Karte integriert. Das reicht, da es nicht um eine Vollsperrung geht bzw. Ausdehnung des im RP genannten FG-Bereichs.
		Ebenso fehlt eine (attraktive!) Fuss- und Veloverbindung im Gebiet Centralbahnplatz-Heuwaage-Markthalle. An diesem Un-Ort ist nebst den wichtigen Langsamverkehrsverbindungen aber auch eine städtebauliche Aufwertung gefragt.	Kommt mit Markthalle.
195.	Münchenstein, Gemeinderat	Beim Objektblatt Fussverkehr (RP M3.1, S. 144) und Veloverkehr (RP M3.2, S. 147) ist das Projekt I) Fuss- und Velopassarelle Dreispitz - Güterbahnhof Wolf für Münchenstein wichtig. Es wird eine grossräumige Lücke im auf Distanzen sensible Langsamverkehrsnetz geschlossen. Die Knotenanpassungen im Dreispitz sind ebenfalls für den Langsamverkehr optimal zu gestalten.	Z. K. genommen.
196.	NQV Breite-Lehenmatt	<i>Angrenzende Quartiere (M3.1, M3.2)</i> Die Aufnahme der „Fusswegverbindung Rheinsprung-Pfalz-St.Alban-Rheinweg“ in den Richtplan begrünnen wir sehr. Eine direkte Fussgängerverbindung entlang des Rheins zum Fischmarkt (und weiter ins St.Johann) wertet auch unser Quartier auf. Die Festsetzung des „Fuss- und Velowegs Grenzacherstrasse“ nehmen wir zustimmend zur Kenntnis. Von der Sicherung dieser Langsamverkehr-Verbindung an attraktiver Lage profitiert auch unser Quartier.	Z. K. genommen.
197.	Ökostadt Basel	Wir begrünnen generell alle Massnahmen zur Förderung von Fussgänger- und Veloverkehr, die zusammen mit einer Verringerung städtischer Lärm- und Abgas-Immissionen massgeblich zu einem attraktiven Wohnort Basel beitragen.	
		<i>Wir verlangen sichere und gut markierte Velowege</i> von div. Quartieren, spez. von den Schulstandorten Gundeldingen, Bahnhofplatz und Sevogel/Karl Barth-Platz zu den Sportanlagen in St.Jakob. Für viele SchülerInnen sind die von vielen grossen	Z. K. genommen Im Veloroutennetz sind solche Verbindungen vorgesehen Massnahmen fehlen noch, aber Strassen bestehen, also

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		Lastwagen befahrenen Zugangsstrassen Leimgrubenweg, Brüglingerstrasse, Nauen- und Zeughausstrasse eine unzumutbare Gefahrenquelle.	keine Netzlücken für RP-Eintrag. Richtplanrelevanz noch offen.
198.	SBB	Eine Fuss- und Velobrücke SNCF ist auf einen allfälligen Ausbau der Linie Basel SBB Personenbahnhof – Basel St. Johann auf vier Gleise [gemäss M 1.1b] abzustimmen. Da bis heute keine Zustimmung seitens SBB erfolgt ist, ist das Vorhaben als Vororientierung (anstatt Festsetzung) aufzuführen. <i>Antrag: die Aussage ist entsprechend zu berichtigen bzw. zu ergänzen.</i>	Berücksichtigt.
		Eine Fuss- und Velopasserelle im Bereich Dreispitz – Güterbahnhof Wolf wird aus unserer Sicht als eher kritisch erachtet, weshalb vor wenigen Jahren die bestehende, erneuerungsbedürftige SBB-Passerelle auch nach Rücksprache mit dem Kanton Basel-Stadt ersatzlos abgebrochen wurde. <i>Antrag: Massnahme ist im Objektblatt bzw. auf der Gesamtkarte zu streichen.</i>	Nicht berücksichtigt. Mittel- bis langfristiges Interesse.
199.	SP Stadt	Folgende zusätzliche <i>Velo/Fussgängerverbindungen</i> sind in den Richtplan aufzunehmen: <ul style="list-style-type: none"> - Neue Velo/Fussgängerbrücke auf der Höhe des Tinguely-Museums parallel zur Schwarzwaldbrücke unterwasserseitig. - Getrennte Velo/Fussgängerverbindung Eisenbahnweg – Schaffhauser Rheinweg unter der Autobahn und durch Solitudepark/Solitudepromenade. - Getrennte Velo/Fussgängerverbindung Bäumlhofstrasse – Rankstrasse - Bäumlhofstrasse in Fortsetzung des Gotenweglis entlang der Eisenbahnlinie. - Direkte kreuzungsfreie Veloverbindung vom Gundeli unter/über dem Bahnhof SBB durch Richtung Innenstadt/Aeschenplatz. - Direkte, sichere und attraktive Verbindungen zum Sport- und Naherholungszentrum St. Jakob aus den Quartieren Innenstadt, Gellert, Breite und Gundelingen/Bruderholz. 	Berücksichtigt. Nicht berücksichtigt. Kein Raum. Berücksichtigt. Unterführung, die heute als Postpassage dient, steht nicht zur Verfügung. Im Veloroutennetz sind solche Verbindungen vorgesehen, Massnahmen fehlen noch, aber Strassen bestehen, also keine Netzlücken für RP-Eintrag. Richtplanrelevanz noch offen.
200.	Weil am Rhein, Stadt	Positiv zu vermerken sind die Planaussagen zum Thema Langsamverkehr. Hier sind die vorgeschlagenen Wegekonzepte zur Dreiländerbrücke auf der französischen Seite und in der Schweizer Nachbarschaft auf der Ost-Seite des Rheins zu begrüßen.	Z. K. genommen.
M3.1 Fussverkehr			
201.	Basel-Landschaft, Kanton	Die örtlichen Festlegungen stehen nicht im Widerspruch zum KRIP oder zum Agglomerationsprogramm Basel.	Z. K. genommen.
202.	Basel-	Aspekte des Naturschutzes und der kantonalen Denkmalpflege sind bei der Lang-	Z. K. genommen

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
	Landschaft, Kanton	samverkehrs-Anbindung des Dreispitzareals an das Naherholungsgebiet „Brügglingerfeld / St. Jakob“ zwingend zu berücksichtigen.	
203.	Basel-Landschaft, Kanton	Zwischen der S-Bahn-Haltestelle Dreispitz und den Sportstätten St. Jakob (Stadion, Hallen) bestehen Fusswegverbindungen, die unseres Erachtens attraktiver gestaltet werden sollten. Wir ersuchen Sie deshalb, Buchstabe m) Fuss- und Velowege Dreispitz zu ergänzen mit „St. Jakob“.	Keine Netzlücken, sondern fehlende Massnahmen auf bestehenden Strassen, damit kein RP-Eintrag.
204.	BRB, Bauunternehmer Region Basel / Gewerbeverband Basel-Stadt / Malermeisterverband Basel-Stadt / Verband Basler Elektro-Installationsfirmen	<p><i>Der Verkehr ist in Wohnquartieren, insbesondere zugunsten der Fussverkehrssicherheit und der Wohnqualität, zu beruhigen und auf ein Minimum zu reduzieren.</i></p> <p>Der BRB / Gewerbeverband / MMV / VBEI ist gegen eine weitere Reduktion des MIV in den Wohnquartieren. Ein Fussgänger-Y zwischen dem Aeschenplatz resp. der Heuwaage und dem Messeplatz lehnt der BRB / Gewerbeverband / MMV / VBEI ab.</p>	Z. K. genommen.
205.	Heimatschutz Basel	<p><i>Fusswegverbindung Rheinsprung-Pfalz-St.Alban</i></p> <p>Das Verwaltungsgericht des Kantons Basel-Stadt hat am 19. Oktober 2001 gegen eine Fussgängerverbindung Pfalz-St.Alban entschieden, weil sie „ausserordentlich beeinträchtigend“ wirken würde. Somit ist der Feststellung „Fehlendes Teilstück entlang des Rheins auf Grossbasler Seite“ auf Seite 145 des Richtplans nur hinzuzufügen, dass dieses Teilstück auch weiterhin fehlen darf.</p>	Ein Fussweg kann vermutlich architektonisch akzeptabel in diesen empfindlichen Raum eingefügt werden. Verbleibt im Richtplan.
206.	Pro Natura Basel	<p><i>Örtliche Festlegung c) Fusswegverbindung Rheinsprung – Pfalz – St. Alban-Rheinweg</i></p> <p>Diese Fusswegverbindung würde das bisher weitgehend ungestörte Rheinufer empfindlich stören und seinen ökologischen Wert negativ beeinflussen. Die Fusswegverbindung sei aus dem Richtplan zu streichen. Über den Münsterplatz ist ein akzeptabler Umweg vorhanden.</p>	S. zuvor, Ziff. 205 / 4. Teil.
207.	Ruggaber André	<p>Im Objektblatt wird die Sicherheit der Fussgänger betont. Daneben sind auch die Kürze, Behinderungsfreiheit und bessere Entflechtung von Velo- und Fussverkehr wünschbar.</p> <p>Zur Zeit sind dem Fussverkehr oft Umwege um die direkten Wege des motorisier-</p>	Z. K. genommen. Kommt leider vor.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>ten Verkehrs auferlegt, Behinderung durch Lichtsignale die nur ganz kurz grün sind, die den Fussgänger zwingen in zwei Etappen über Strassen zu gehen, etc. etc.</p> <p>Die „Tramwände“ in der Innerstadt sind für Fussgänger ein grosse Behinderung.</p>	Siehe NOPTS, Tram Petersgraben.
208.	VCS	<p>Wir unterstützen in aller Form die konsequente Förderung des Fussverkehrs als emissionsfreie, effiziente Mobilitätsform. Die Verlagerung der zahlreichen kurzen Autofahrten (jede achte ist kürzer als 1km = 10 Min. Gehdistanz) auf „die Füsse“ soll jedoch nicht nur der Entlastung der Strassen und damit der Förderung des Wirtschaftsverkehrs zu Gute kommen, sondern wiederum direkt dem umweltschonenden Fussverkehr durch attraktive Erweiterung seiner Verkehrs- und Aufenthaltsflächen.</p> <p><i>Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen ändern und/oder ergänzen:</i></p> <p>„1. Es ist ein dichtes, <u>sicheres, direktes</u> und attraktives Netz für den Fussverkehr (...).</p> <p>Neu 1a. <u>Für die Sicherheit und Aufenthaltsqualität des Fussverkehrs sind insbesondere Begegnungszonen zu fördern.</u></p> <p>2. Fussgängerquerungen (...) sind sicher <u>und direkt</u> zu gestalten.</p> <p>4. Schulwege und Zugänge zu <u>öffentlichen Bauten sowie</u> Park- und Grünanlagen sind <u>besonders</u> sicher zu gestalten.</p> <p>5. Verkehrslenkende Massnahmen (...) sollen <u>je nach Entwicklungsstand gemäss</u> angebotsorientierter Verkehrsplanung geprüft bzw. angewendet werden.</p> <p><i>Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)</i></p> <p>a) ergänzen: Fussgängerzonen und -achsen in der Innenstadt <u>inkl. autofreies „Ypsilon“</u></p> <p>Neu n) <u>„Tinguely-Fuss/Velobrücke“ parallel zur Schwarzwaldbrücke mit Anbindung Solitude bzw. St. Alban-Rheinweg.</u></p> <p>Neu o) <u>Fuss/Veloweg zwischen Wiesentalstrasse/D und Schwarzwaldallee/CH benutzerfreundlicher und sicherer gestalten</u></p> <p>Neu p) <u>Verlängerung Friedrich Miescher-Strasse als Fuss-/Veloweg nach Theodor Herzl- Strasse</u></p> <p>Neu q) <u>Die Schnittstellen zum ÖV (Haltestellenbereiche) sind sicher und sowohl räumlich (direkte Fusswege) wie auch zeitlich (LSA-Betrieb) optimal zu gestalten.</u></p>	<p>Berücksichtigt.</p> <p>Berücksichtigt.</p> <p>Berücksichtigt.</p> <p>Nicht berücksichtigt, zu dirigistisch.</p> <p>In Karte vorhanden.</p> <p>Berücksichtigt.</p> <p>Keine Netzlücken, sondern fehlende Massnahmen auf bestehenden Strassen, damit kein RP-Eintrag.</p> <p>Berücksichtigt.</p> <p>Betrieb.</p>
209.	Wirtverband Basel-Stadt	Wir sind gegen eine weitere Reduktion des motorisierten Individualverkehrs in den Wohnquartieren. Ein Fussgänger-Y zwischen Aeschenplatz, Heuwaage und Messeplatz lehnen wir ab. Eine solche Fussgängerzone wäre für Basel völlig überdimensioniert.	Z. K. genommen.
210.	WWF	Fusswegverbindung Rheinsprung–Pfalz–St. Alban ist aus denkmalschützerischen	Höhenunterschied zwischen St. Alban-Rheinweg und Schiff-

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		Gründen zu streichen. Es besteht kein fehlendes Teilstück: Der Weg führt über den Münsterplatz.	lände ist gross, v.a für Gehbehinderte, und führt über wenig attraktiven Knoten Kunstmuseum.
M3.2 Veloverkehr			
211.	BastA! Mieterinnen- und Mieter- verband Basel	/ Wir beantragen die Aufnahme weiterer Velorouten in den Richtplan: - Gundeli – Aeschenplatz über Bahnhof SBB; - neue „Tinguely-Brücke“ als Veloverbindung anstelle der gefährlichen Schwarzwaldbrücke; - schnellere Route Riehen-Basel; - Bessere Verbindungen/Brücke für das Hafenaerial/Dreiländereck mit velogerechter Anbindung an die Fahrradbrücke D-F; - Einbindung des Gundeldingerquartiers durch eine Fussgänger-/Fahrradquerung über den Bahnhof	S. zuvor, Ziff. 199 und 208 / 4. Teil.
212.	Novartis	Wie schon im Rahmen unserer Zusammenarbeit mit dem Kanton i.S. Campus Sr. Johann unterstützen wir die Fuss- und Velowegverbindung St. Johannspark - Huningue gemäss M3.2 Veloverkehr lit. f intensiv.	Z. K. genommen.
213.	Pro Velo	Wir fordern die Aufnahme aller Velorouten aus dem Verkehrsplan 2001, insbesondere auch die direkte Verbindung Badischer Bahnhof – Mittlere Brücke.	Berücksichtigt, Veloroutennetz wird separat dargestellt in Materialien und mit Verweis auf M3.
214.	Pro Velo	Wo wird das Veloroutennetz gemäss Verkehrsplan 2001 festgesetzt? Wir fordern die Übernahme der Routen in den Richtplan inkl. Massnahmen der im Verkehrsplan vorgesehenen Massnahmen. <i>Planungsgrundsätze</i> Die Planungsgrundsätze sollen ergänzt werden mit einem neuen Punkt, der sicherstellt, dass auch bei Um- oder Neubauten der Langsamverkehr nicht behindert wird. Wir beantragen darum einen neuen Punkt 6: Neu 6. Durchfahrten müssen immer gewährleistet sein, auch beim Baustellen. <i>Fehlende örtliche Festlegungen</i> Auf dem Objektblatt fehlen aus unserer Sicht einige örtliche Festlegungen. Wir bitten Sie, diese aufzunehmen: - Veloparking Innenstadt - Direkte Verbindung Mittlere Brücke Badischer Bahnhof (Verkehrsplan 2001) - Hirzbrunnenpromenade als schnelle Verbindung Riehen-Basel (Verkehrsplan 2001) - Querung beim Bahnhof SBB vom Gundeli zum Aeschenplatz - Tinguely-Brücke als Ersatz für gefährliche Schwarzwaldbrücke	Berücksichtigt, Veloroutennetz wird separat dargestellt in Materialien und mit Verweis auf M3. Ist angesichts unserer beengten Verhältnisse unrealistisch und sogar kontraproduktiv. Wo MIV durchfahren kann bei Baustellen, da kann erst recht LV berücksichtigt werden. Insbesondere da Umwege dem LV mehr weh tun als dem MIV! Veloparkingidee kann örtlich nicht definiert werden kann... Direkte Verbindung ist in Verkehrsplan und damit Routennetz drin Berücksichtigt. Nicht berücksichtigt. S. zuvor. Berücksichtigt.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
215.	Pro Velo	Zu den einzelnen Massnahmen Wir begrüssen die Aufnahme der Veloprojekte und erwarten die Realisation aller Projekte innerhalb der „Richtplan-Frist“, also innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre.	Z. K. genommen.
216.	Riehen, Gemeinde	Es wird beantragt, dass als zusätzliche Veloverbindung die Verlängerung des Velowegs entlang der Bahnlinie ab der Schulanlage Bäumlhof bis zur Bäumlhofstrasse über die Hirzbrunnenpromenade im kantonalen Richtplan aufgenommen wird.	Berücksichtigt.
217.	SP Stadt	<p>Basel- Im Richtplan ist ein Veloparking Innenstadt festzusetzen.</p> <p>Es sind in den Gründerquartieren der Stadt gedeckte Veloabstellplätze im Allmendbereich, in Zusammenarbeit mit den Hausbesitzern, zu ermöglichen.</p>	<p>Veloparkingidee kann örtlich nicht definiert werden kann...</p> <p>Ist von verschiedener Seite abgelehnt worden (Stadtbild, Unterhalt, Verkehrssicherheit bzw. Abstand zur Strasse, hohe Kosten ...).</p>
218.	VCS	<p>Wir unterstützen in aller Form die konsequente Förderung des Veloverkehrs als emissionsfreie, effiziente Mobilitätsform. Die Verlagerung der zahlreichen kurzen Autofahrten (jede zweite ist kürzer als 5km = 10 Min. Velofahrt) aufs Zweirad soll jedoch nicht nur der Entlastung der Strassen und damit der Förderung des Wirtschaftsverkehrs zu Gute kommen, sondern wiederum direkt dem umweltschonenden Veloverkehr durch attraktive Erweiterung seiner Verkehrs- und Abstellflächen.</p> <p><i>Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen ändern und/oder ergänzen:</i></p> <p>„Neu 1a. Der Kanton fördert den Veloverkehr konsequent und strebt eine Erhöhung seines Verkehrsanteils in den nächsten 10 Jahren um 10 Prozentpunkte an.“</p> <p>1b. Es ist ein dichtes, <u>sicheres, direktes</u> und attraktives Netz für den Veloverkehr zu den wichtigen Zeilen und Quellen <u>des Arbeits-, Freizeits- und Tourismusverkehrs</u> sicherzustellen.</p> <p>Neu 1c. Für die Sicherheit des Veloverkehrs sind insbesondere <u>Begegnungszonen und Tempo 30-Zonen zu fördern.</u></p> <p>2. Auf Hauptverkehrsstrassen und an Knoten sind <u>alle notwendigen</u> wo notwendig Massnahmen zu Gunsten der Sicherheit des Veloverkehrs zu treffen.</p> <p>4. Es sind genügend und qualitativ gute Veloabstellplätze (<u>sicher und gedeckt</u>) anzubieten (vor allem an den Bahnhöfen <u>und Haltestellen, bei öffentlichen Bauten und Anlagen, Freizeit- und Einkaufszentren, grossen Arbeitsplatzgebieten und Wohnnutzungen</u> und in der Innenstadt).</p> <p><i>Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)</i></p> <p>Neu n) <u>Veloachsen in der Innenstadt inkl. autofreies „Ypsilon“</u></p> <p>Neu o) <u>„Tinquely-Fuss/Velobrücke“ parallel zur Schwarzwaldbrücke mit Anbindung</u></p>	<p>Teilweise berücksichtigt. „...dichtes, sicheres, direktes und attraktives Netz für den Veloverkehr zu den wichtigen Zielen und Quellen in Alltag und Freizeit...“.</p> <p>S. alle zuvor, 190, 199 und 208 / 4. Teil.</p> <p>Die übrigen würden den Richtplan überladen oder wären nicht zweckdienlich.</p>

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

Solitude bzw. St. Alban-Rheinweg.

Neu p) Fuss/Veloweg zwischen Wiesentalstrasse/D und Schwarzwaldallee/CH benutzerfreundlicher und sicherer gestalten

Neu q) Verlängerung Friedrich Miescher-Strasse als Fuss-/Veloweg nach Theodor Herzl-Strasse

Neu r) Sichere Veloverbindung Nauenstrasse – Heuwaage

Neu s) Verbindungsachse Centralbahnstrasse – Güterstrasse/Gempenstrasse durch alte SBB-Unterführung od. Überführung.

Neu t) Veloverbindung Höhenweg – Schönstattstrasse

Neu u) Fortsetzung Veloroute von Bäumlihofgymnasium entlang Bahndamm (Wiesentalbahn) bis Bäumlihofstrasse

Neu v) Velolift Bruderholz, entlang Unt. Batterieweg/Eisweglein bis Amselstrasse.

M4 Luftverkehr
M4.1 EuroAirport
(EAP)

219.

Bund
 (UVEK;
 ARE)

Das Objektblatt EuroAirport ist gut auf die Planungen und Interessen des Bundes in diesem Bereich abgestimmt. Das BAZL hält präzisierend und ergänzend fest, dass das SIL-Objektblatt zum Flughafen Basel-Mulhouse, das im ersten Planungsgrundsatz als Rahmen für die raumplanerische Entwicklung bezeichnet wird, lediglich die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Flughafens festlegt und dessen Auswirkungen auf den Raum zeigt (beschränkt auf das schweizerische Hoheitsgebiet). Die Vorgaben zur Raumentwicklung macht der kantonale Richtplan. Die beiden Instrumente sind, wie dies im zweiten Planungsgrundsatz richtig festgehalten ist, aufeinander abzustimmen. Die erforderliche Koordination zwischen den Behörden des Bundes und der betroffenen Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft ist aus Bundessicht sichergestellt.

Inhaltlich umfasst die räumliche Abstimmung zwischen SIL-Objektblatt und Richtplan die Gebiete mit Lärmbelastung und Hindernisbegrenzung:

- Das Gebiet mit Lärmbelastung definiert den Spielraum für die Entwicklung des Flugbetriebs. Es basiert auf den in der Lärmschutzverordnung festgelegten Grenzwerten. Nach heutigem Kenntnisstand wird der Kanton Basel-Stadt nicht davon betroffen sein. Gemäss Einschätzung des BAZL wird der dritte Planungsgrundsatz deshalb nicht zu einem unmittelbaren Handlungsbedarf in der Nutzungsplanung führen.
- Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung umschliesst den Luftraum, der zum Schutz der An- und Abflugverfahren von Hindernissen frei zu halten ist. Mit dem Sicherheitszonenplan von 1989 ist die Hindernisbegrenzung bereits grundeigentümerverschrieben festgesetzt. Das BAZL geht davon aus, dass die Nutzungsplanung der basel-städtischen Gemeinden darauf abgestimmt ist. Es ist vorgesehen, den Sicherheitszonenplan aufgrund des aktuellen Flugbetriebssystems noch einmal zu überprüfen.

Die Förderung der Anbindung des EuroAirports ans Schienennetz in Planungsgrundsatz 4 und als entsprechendes Vorhaben des Schienenfernverkehrs wird

Unabhängig von der Nutzungsplanung ist, wie die aktuellen Diskussionen zum ILS zeigen, der Lärmfrage bzw. dem Nachtflugverbot und dem Anteil von Süden landender Flüge eine grosse Beachtung zu schenken.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
		aus Bundessicht begrüsst. Dieser Anschluss ist auch bereits im Konzeptteil des SIL vom 18. Oktober 2000 als Grundsatz festgehalten.	
220.	Aargau, Kanton	Planungsgrundsatz 4 Wir unterstützen eine Schienenanbindung des Flughafens EuroAirport.	Z. K. genommen.
221.	ACS beider Basel	Keinen Eingang in den Kantonalen Richtplan darf das Thema „Lärm“ im Zusammenhang mit dem Flugverkehr, beziehungsweise dem EuroAirport finden. Das Thema „Lärm“ unterliegt gesetzlichen Vorgaben, die de iure über dem Richtplan stehen. Ebenso wenig hat sich der Richtplan zum Angebot des EuroAirports zu äussern, weil dies eine Frage von Angebot und Nachfrage ist und vom Markt entschieden wird. Begrüsst wird die raumwirksame Aufnahme der Bahnanbindung des EuroAirports. Ebenfalls richtig ist die Erkenntnis einer optimalen Nutzung, Zusammenarbeit und Funktionsabstimmung der Häfen und einer funktionierenden Transportkette Schiff – Bahn, um die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft zu fördern.	Nicht berücksichtigt. Der kantonale Richtplan gibt mit seiner Strategie und seinen Planungsgrundsätzen und – anweisungen vor, wie behördenverbindlich zu wirken ist. Dabei muss er räumliche Zusammenhänge und Koordinationsbedarfe berücksichtigen und nennen. Auch dort, wo er zweifellos gesetzlichen Vorgaben unterliegt, soll er im Sinne einer Gesamtschau das raumwirksam Wesentliche bezeichnen.
222.	Grüne Partei Basel-Stadt	Angesichts der massiven Klimawirksamkeit des Luftverkehrs ist hinsichtlich dieses Verkehrsmittels Zurückhaltung geboten. Bei der internationalen Anbindung unserer Stadt und Region geben wir dem Schienenverkehr klar den Vorzug. Vorkehren, welche dem Luftverkehr zusätzliche Wettbewerbsvorteile bringen, sind zu vermeiden.	Es liegt im vorrangigen Interesse von Basel-Stadt, den EuroAirport als konkurrenzfähigen Flughafen mit einem nachfragegerechten, auf die Bedürfnisse der Region ausgerichteten Luftverkehrsangebot zu erhalten und weiterzuentwickeln. Zur Lärmproblematik siehe die rektifizierten Ausführungen im Anhang (AM3.2.4 Luftverkehr, EuroAirport).
223.	IGG / NQV Gundeldingen	<i>Flughafen und Fluglärm:</i> Notwendig sind für eine gutes Zusammenwirken von Siedlung und Luftverkehr verbindliche Regelungen über Art und Betrieb der Flugbewegungen, und nicht umgekehrt: Konsequente Anpassungen der Siedlungspolitik an den Flughafenbetrieb.	S. zuvor, Ziff. 222 / 4. Teil.
224.	NQV Bruderholz	Wir würden eine stärkere Formulierung begrüssen. Dass den Interessen der Anwohnerschaft möglichst gut Rechnung getragen wird, ist zwar dankenswert, eine Festlegung, dass die heutige Menge nicht wesentlich verändert wird, hätte mehr Verbindlichkeit.	S. zuvor, Ziff. 222 / 4. Teil.
225.	VCS	Es kann nicht Aufgabe des Kantons sein, die innereuropäische rein private Bedarfsfliegerei zu fördern. Wie beim MIV sind auch beim umweltbelastenden Flugverkehr möglichst viele Bewegungen auf den Schienenverkehr zu verlagern. Die erfreulichen Verlagerungen auf den TGV dürfen nicht durch eine zusätzliche Attrak-	S. zuvor, Ziff. 222 / 4. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>tivierung des Flugverkehrs kompensiert werden. Einer attraktiven Erschliessung des EAP durch den ÖV kann unser Verband nur zustimmen, wenn gleichzeitig die Flugbewegungen plafoniert werden und damit keine Attraktivierung des Flugverkehrs resultiert.</p> <p><i>Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen ändern und/oder ergänzen:</i> <u>„Neu 1. Die Flugbewegungen auf dem EAP werden maximal auf dem heutigen Stand plafoniert. Der Kanton fördert die Verlagerung grosser Teile des Flugverkehrs auf den Schienenfernverkehr.“</u> 3. Bei der Umsetzung der Nutzungsplanung sind die Lärmgrenzwerte (...) zu berücksichtigen. <u>Es gilt ein Nachtflugverbot von 22h bis 7h.</u> 4. Die Anbindung des EAP ab den Schienenverkehr wird <u>unter zwingender Bedingung einer Plafonierung der aktuellen Flugbewegungen</u> unterstützt und aktiv vorangetrieben.</p>	
226.	M5 Schifffahrt	<p>Grüne Partei Basel-Stadt</p> <p>Ohne die Güterschifffahrt schmälern zu wollen, verlangen wir, dass Teile der Hafentätigkeiten mindestens mittelfristig ausserhalb des Stadtgebietes angesiedelt und das Westquai sowie das Klybeckquai der Wohnnutzung zugänglich gemacht werden.</p>	Z. K. genommen.
227.	M5.1 Hafenanlagen: Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehscheibe	<p>Handelskammer beider Basel</p> <p>Planungsgrundsätze / Planungsanweisung <u>„Güterverkehrsdrehscheibe...unter Berücksichtigung der Umnutzungsansprüche sichern.“</u> Das ist schon fast ein Widerspruch. Auf der einen Seite sichern und auf der anderen Seite umnutzen! - <u>„Stadtentwicklungsplanung und die Entwicklungsplanung der Rheinhäfen beider Basel ...abzustimmen.“</u> Die Koordination wird unterstützt: Allerdings mit den Schweizerischen Rheinhäfen (Zusammenschluss seit 1.1.08!) - Vergleiche ST 3.</p>	Es soll das gesichert werden, was der Drehscheibe effektiv nutzt und auch finanziell etwas bringt.
		<p><i>Fazit</i> Die Grundsätze kommen sehr unpräzise daher. Die Entwicklung des Hafengebiets findet keine wirkliche Unterstützung im Richtplan. Das kommt auch zum Ausdruck, indem keine räumliche Festlegung im Richtplan vorgenommen wird. Wir fordern daher, dass das Hafengebiet als wirtschaftliches Schwerpunktgebiet in der Richt-</p>	Trifft nicht zu. Der Hafen ist zwar in bezug auf die Wertschöpfung (insbesondere wenn die Einnahmen je Flächeneinheit betrachtet werden) kein Schwerpunkt, trotzdem wird er im Richtplan gebührend berücksichtigt. Mit der Überarbei-

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		plankarte dargestellt wird.	tung sind zudem wichtige Anliegen aus Wirtschafts- und Gewerbekreisen eingeflossen (Staatsvertrag als Ausgangslage Hafen verdeutlicht und Hafenlogistik spezifiziert).
228.	Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft, SVS	<p><i>Bedeutung der Rheinschifffahrt</i> Die Güterschifffahrt auf dem Rhein – und damit die Schweizerischen Rheinhäfen – haben für die Versorgung des Landes schon heute eine unschätzbare Bedeutung. In den Schweizer Rheinhäfen werden zwischen 7 und 8 Mio. t pro Jahr umgeschlagen, d.h. 13-15% aller Importe unseres Landes. Bei den Treibstoffen sind es gar 35%.</p> <p>Gut 70% davon werden mit der Bahn weiterbefördert. Die Transportleistung der Rheinschifffahrt beträgt gut 5 Mia. t/km, also in etwa die Hälfte der Gütertransportleistung der SBB.</p> <p>Die Bedeutung wird angesichts der Probleme der anderen Verkehrsträger noch steigen. Während die Strassenachsen schon heute chronisch überlastet sind und der Güterverkehr auf der Schiene mit dem stetig ausgebauten Personenverkehr um die knappen Ressourcen kämpfen muss, verfügt die Rheinschifffahrt über ausreichende Kapazitäten auch für die fernere Zukunft.</p> <p>Schliesslich wird der Transport per Binnenschiff auch im Zusammenhang mit der Klimadebatte an Bedeutung gewinnen, lassen sich doch Güter kaum ökologischer transportieren als auf dem Rhein: Ein Liter Diesel transportiert eine Tonne Fracht im Schiff über 100 km, auf der Bahn 66 km und per Lkw 20 km.</p>	Z. K. genommen.
229.	VCS	<ul style="list-style-type: none"> - Die Rheinhäfen sind Teil der Verlagerungspolitik des Güterverkehrs auf die Schiene, denn der grösste Teil (70%) der auf dem Wasserweg eingeführten Güter wird per Bahn weiter transportiert. - In der Diskussion ums Güterverkehrsverlagerungsgesetzes ist deshalb dringend eine verkehrsträgerübergreifende Optik Schiff/Schiene nötig. <p><i>Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen ändern und/oder ergänzen:</i> <u>„Neu 0. Der Kanton setzt sich im Rahmen des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes dafür ein, dass auch der Gütertransport per Schiff mit Bundesmitteln gefördert wird.“</u></p>	Nicht richtplanrelevant. Gesetzgebungsverfahren.
230.	ACS beider Basel	Der ACS kritisiert die Überführung extensiv genutzter Bahnareale, weil diese, insbesondere Rangier- und Anschlussgeleise, für den Umschlag unentbehrlich sind	Der Richtplan fördert Güterverkehr, zudem werden keine Bahnareale tel quel „überführt“.
M6 Güterverkehr M6.1 Güterverkehrslogistik			

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>und von der Logistikbranche genutzt werden müssen, damit Basel weiterhin der führende Logistikstandort der Schweiz bleibt. Insgesamt sind also Güterverkehr und Güterlogistik im Rahmen einer Entwicklungsstrategie der Leitbranchen zu fördern.</p>	
231.	Grüne Partei Basel-Stadt	<p>Wie schon erwähnt, warnen wir vor einer vorschnellen Umnutzung von Logistikarealen, welche die darin vorhandenen Bahnanschlüsse künftig definitiv unbrauchbar machen könnte.</p> <p>Wir schlagen vor, dass der Lastwagenverkehr auf dem kantonalen Strassennetz auf den Zubringerdienst beschränkt wird, und dass hinsichtlich Transitverkehr mit dem Bund Ziele für die Verlagerung auf die Bahn festgelegt werden.</p>	<p>Z. K. genommen. Bahnanliegen werden weiterhin berücksichtigt.</p> <p>Z. K. genommen.</p>
232.	Handels- kammer beider Basel	<p>Planungsgrundsätze / Planungsanweisung</p> <p>„Güterlogistikareal im Raum Kleinhüningen / Vororientierung“</p> <p>Als Erweiterungsoption oder als Ersatzstandorte für langfristige städtebauliche Umnutzungen würde sich dieses Areal sehr gut eignen als Hafelogistikgebiet. Das Gebiet ist präzise zu bezeichnen. Ein „L“ reicht da nicht aus.</p> <p><i>Fazit</i></p> <p>Das Gebiet Kleinhüningen ist als Erweiterungsoption/Vororientierung Hafengebiet zu definieren.</p>	Berücksichtigt. Siehe neue Fassung von M6.1 Güterverkehrslogistik und den veränderten Richtplaneintrag.
233.	Pro Basel	<p>Natura Die Güterverkehrslogistik soll sich auch auf dem Rangierbahnhof der DB konzentrieren. Dies lehnen wir ab. Das Areal ist von ausserordentlich hoher Bedeutung für den internationalen Naturschutz. Gewisse güterverkehrslogistische Nutzungen erachten wir als möglich, aber sie müssen im Einklang mit den Anliegen des Naturschutzes stehen. Dass der Konflikt zwischen Güterverkehrslogistik und Naturschutz mit keinem Wort erwähnt ist, erachten wir als einen sehr grossen Mangel des RPE.</p>	<p>Die Güterverkehrslogistik konzentriert sich nicht allein auf den Rangierbahnhof der DB.</p> <p>Aus Sicht des BAFU zeichnet sich, wie das UVEK vermerkt, ein Konflikt zwischen dem Schutz des Objektes Nr. 232 „Badischer Bahnhof“ und dem vorgesehenen Raum für Güterlogistik ab, der sich auch auf der Richtplankarte zeigt.</p> <p>Bis zum Inkrafttreten der entsprechenden Bundesverordnung hat der Kanton gemäss Art. 29 der Natur- und Heimatschutzverordnung (NHV) dafür zu sorgen, dass sich der Zustand der Biotope nicht verschlechtert. (s. Ausführungen unter NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore).</p>
234.	SBB	<p>Gegen die Aufhebung der SBB-Umschlagsareale in Basel St. Johann haben wir nichts einzuwenden. Zur Sicherstellung des lokalen Güterverkehrs im Raum Basel benötigt die SBB aber weiterhin netzeigene Anlagen, so dass Basel SBB Güterbahnhof (Wolf) als Güterlogistikareal beizubehalten ist. Ferner verweisen wir auf die unter Punkt Schwerpunktgebiete mit Planungsbedarf [S 1.3] gemachten Bemerkungen.</p>	Obsolet. S1.3 Schwerpunktgebiete mit Planungsbedarf ist aufgegeben. S. aber S2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
<i>Antrag: Massnahme ist im Objektblatt bzw. auf der Gesamtkarte zu ergänzen.</i>			
235.	Schweizerische Rhein-häfen	<p><i>Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen</i></p> <p>Das mit ‚L‘ bezeichnete Güterlogistikareal im Raum Kleinhüningen muss aufgrund der mittel- und langfristig räumlichen Konzentration der Hafensareale (inkl. Aufgabe Hafen St. Johann) auf die Hafenbecken I und II der Hafenlogistik zugeführt werden (vgl. Ausführungen unter ST3). Das Areal liegt in geeigneter ‚Hinterland‘-Distanz zum Hafenbecken II und kann aufgrund des Bedarfs seitens der Hafenvirtschaft bereits kurz-/mittelfristig einer langfristigen Hafennutzung zugeführt werden.</p> <p><i>Antrag:</i> Das Güterlogistikareal ‚L‘ im Raum Kleinhüningen ist zur gezielten Förderung der abgestimmten Hafen- und Stadtentwicklungsplanung für die Hafenlogistik zu priorisieren.</p>	Berücksichtigt. S. zuvor, Ziff 232 / 4. Teil.
236.	Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenvirtschaft, SVS	<p>Weiter sind zwei Bereiche im Entwurf mit einem ‚L‘ für Logistik bezeichnet. Wir würden uns wünschen, dass vor allem das Gebiet südlich des Hafens Kleinhüningen klarer definiert wird, nämlich als „Option Hafengebiet“.</p> <p>Analog den Industriegebieten sollen die Hafensareale als „Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete“ ausgewiesen werden.</p>	Berücksichtigt. S. zuvor, Ziff 232 / 4. Teil. Nicht berücksichtigt. S. E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans und Ziff. 1 / 3. Teil.
237.	VCS	<p>Grundsätzlich sind wir skeptisch gegenüber Güterlogistikarealen in den engen Raumverhältnissen des Kantons. Der Rangierbahnhof der DB ist ausserdem Naturschutzgebiet und steht damit für diese Nutzung nicht zur Verfügung.</p> <p><i>Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen ändern und/oder ergänzen:</i></p> <p>„1. Durch frühzeitige Koordination (...); dabei ist die Nutzungsverträglichkeit mit dem Umfeld <u>und die Abstimmung mit dem Massnahmenplan Luftreinhaltung</u> frühzeitig abzusichern, (...).</p> <p><i>Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)</i></p> <p>Streichen: Güterlogistikareal auf dem Rangierbahnhof DB.</p>	S. zuvor, Ziff 233 / 4. Teil.
238.	WWF	<p>Das Güterlogistikareal auf dem Rangierbahnhof der DB ist zu streichen. Hier handelt es sich um ein Naturschutzgebiet von nationaler Bedeutung. Es stellt sich grundsätzlich die Frage, ob der Kanton mit seinen engen Raumverhältnissen Stauraum zur Verfügung stellen soll.</p>	S. zuvor, Ziff 233 / 4. Teil.

Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt *

Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008

Gemäss §74 der Bau- und Planungsverordnung (BPV) vom 19. Dezember 2000 kann jedermann zum Richtplan Anregungen unterbreiten.

Zu Eingaben, die Belange der Richtplanung unmittelbar berühren, wird in einem Bericht Stellung genommen, der beim Hochbau- und Planungsamt eingesehen werden kann.

Stellungnahme zu den Anregungen, Bemerkungen und Anträgen aus der Bevölkerung, von Institutionen und Interessenvertretern/-innen

5. TEIL: VE, Karte, übrige Anregungen

* Der kantonale Richtplan wurde vom Regierungsrat am 20. Januar 2009 erlassen.

Im ganzen Dokument gilt folgende Regel: ~~streichen~~ / ergänzen

Verweise in der Form von „s. Ziff. 7 / 3. Teil“ beziehen sich auf die 5 Teile, in die der vorliegende Bericht unterteilt ist.

Vorbemerkungen	
E Einleitung	
E1 Zweck des kantonalen Richtplans	
E2 Anlass zur Revision	
E3 Bilanz des kantonalen Richtplans Basel-Stadt von 1986	
E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans	
E5 Form des kantonalen Richtplans	
E6 Verbindlichkeit des kantonalen Richtplans	
E7 Stand der Koordination	
E8 Änderung des kantonalen Richtplans	
E9 Zusammenarbeit	
E10 Mitwirkung	
E11 Finanzierung	
E12 Monitoring und Controlling	
ST Strategie	
ST1-3 Querschnittsthemen	
ST4-6 Siedlung – Wohnen	
ST7-8 Siedlung – Wirtschaft	
ST9-10 Natur und Landschaft	
ST11-12 Mobilität	
ST13 Ver- und Entsorgung	
K Konzeptkarten	
K1 Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Basel und Umgebung	
K2 Freiraumentwicklung und -vernetzung	
K3 Die Grundzüge der räumlichen Entwicklung (Synthese)	
S Siedlung	
Leitsätze Siedlung (1–30)	
S1 Siedlungsstruktur	
S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)	
S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung	
S1.3 Hochhäuser	
S1.4 Siedlungsgliedernde Freiräume	
S1.5 Fahrende	
S2 Wirtschaft im Siedlungsraum	
S2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete	
S3 Verkehrsintensive Einrichtungen	
S3.1 Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen	
S3.2 Freizeit- und Sportgebiet St.Jakob	
S4 Siedlungsqualität	
S4.1 Freiraum	
S4.2 Familiengärten	
S4.3 Innenstadtaufwertung – Qualität im Zentrum	
S4.4 «Aktionsraum Rhein»	
S4.5 Ortsbildschutz	
S4.6 Lärmschutz	
S4.7 Störfallvorsorge	
S5 Öffentliche Bauten und Anlagen	
S5.1 Bauten, Anlagen und Betrieb der Universität (Sachplanung Universität)	
S5.2 Schulräume aufgrund Schulraumplanung	
S5.3 Spitalbauten (Spitaleitbild)	
S5.4 Sport- und Freizeitanlagen (Sachplanung Sport)	
NL Natur und Landschaft	
Leitsätze Natur und Landschaft (31– 39)	
NL1 Natürliche Lebensgrundlagen	
NL1.1 Fließgewässer	
NL1.2 Naturgefahren (Gefahrengebiete)	
NL2 Land- und Waldwirtschaft	
NL2.1 Landwirtschaftsgebiet	
NL2.2 Fruchtfolgeflächen	
NL2.3 Waldwirtschaft	
NL3 Natur und Landschaftsschutz	
NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore	
NL3.2 Landschaftsschutz	
A Agglomeration	
A1 Agglomerationsprogramm	
M Mobilität	
Leitsätze Mobilität (40– 49)	
M1 Öffentlicher Verkehr	
M1.1 Schienenfernverkehr (Personen und Güter)	
M1.2 Regio-S-Bahn	
M1.3 Tram	
M2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	
M2.1 Nationalstrassen	
M2.2 Kantonsstrassen	
M3 Langsamverkehr	
M3.1 Fussverkehr	
M3.2 Veloverkehr	
M4 Luftverkehr	
M4.1 EuroAirport (EAP)	
M5 Schifffahrt	
M5.1 Hafenanlagen: Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehscheibe	
M6 Güterverkehr	
M6.1 Güterverkehrslogistik	
VE Ver- und Entsorgung Leitsätze Ver- und Entsorgung (50–66)	
VE1 Versorgung	
VE1.1 Trink- und Brauchwasser	
VE1.2 Energie	
VE2 Entsorgung	
VE2.1 Abwasserableitung, Abwasserreinigung	
VE2.2 Abfall	
VE2.3 Altlasten	
Anhang	
AI Information und Mitwirkung der Bevölkerung	
AM Materialien	
AV Verzeichnisse	
Karte	
Übrige Anmerkungen	

1. Teil

2. Teil

3. Teil

4. Teil

5. Teil

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
VE Ver- und Entsorgung Allgemeines / Zusammenfassungen			
1.	COOP espace.mobilité	/ Im vorliegenden Entwurf des kantonalen Richtplans werden viele Aspekte, insbesondere Massnahmen zu Grossveranstaltungen und Littering aufgenommen, die aus Sicht von Coop/espace.mobilité kein Bestandteil eines übergeordneten, längerfristigen Richtplans sein dürfen.	Nicht berücksichtigt. Trifft nicht zu, Littering ist raumrelevant und wird es noch lange bleiben.
2.	COOP	<p>Die Leitsätze und ausführenden Erläuterungen sind sehr einschränkend und vielfach diskriminierend auf die Situation von Grossverteiler hin formuliert. Auch kleinere Detailhandelsketten/Verkaufsstellen, Verteiler von Gratiszeitungen und Hundebesitzer müssten wenn schon in Sachen Littering in die Pflicht genommen werden.</p> <p>Zudem ist Coop erstaunt, dass die bestehenden politischen Prozesse, wie die Basler-Littering-Gespräche, und die aus diesen Prozessen ausgearbeiteten Grundsätze im bestehenden Richtplan nicht einbezogen wurden. Als Resultat der Basler-Littering-Gespräche hielt man zum Beispiel fest, dass alle wichtigen Akteure in die Littering- und Entsorgungsproblematik einzubeziehen sind, wie auch der Gewerbeverband, alle Take-Away- Anbieter (McDonald's, Bäckereien, Metzgereien, Kebab- und Pizza-Stände etc.) sowie Herausgeber von (Gratis-)Zeitungen und die Tabakindustrie. Im Rahmen dieser Gespräche wurde a) ein 5- Punkte-Programm ausgearbeitet und b) ein Stillhalteabkommen abgeschlossen, in der sich die Politik verpflichtet hat, während die Gespräche laufen und die Massnahmen umgesetzt werden, auf neue gesetzliche Einschränkungen zu verzichten. Wir fühlen uns mit dem Entwurf des neuen Richtplans, aber auch die Standesinitiative zur Einführung einer nationalen Pfandlösung auf Getränkeverpackungen diesbezüglich vor den Kopf gestossen.</p> <p>Auch möchten wir daran erinnern, dass erst in den letzten paar Monaten zwei politische Eingaben von SR Anita Fetz und von NR Rudolf Rechsteiner, welche ähnliche Forderungen gestellt haben, keine Mehrheit in den jeweiligen Kammern gefunden haben.</p>	Teilweise berücksichtigt. In den Richtplan ist jetzt aufgenommen, dass der Kanton Basel-Stadt mit den Grossverteilern, McDonalds und dem Gewerbeverband BS Litteringgespräche führt und in diesem Gremium ein 5-Punkte-Programm gegen das Littering ausgearbeitet hat.
3.	WWF	Die Ausführungen zum Bereich Ver- und Entsorgung bleiben summarisch. Unsere Antwort beschränkt sich ebenso auf einige Teilaspekte.	Z. K. genommen.
4.	WWF	<i>Wir beantragen:</i> Entgegen den Ausführungen (S. 210) sind nach unserer Auffassung der Bereich Mobiltelefonie und die entsprechenden Belastungsfragen durchaus richtplanrelevant. Sie sind aufzunehmen. (Neues Objektblatt)	Nicht berücksichtigt. Die Abklärungen darüber haben stattgefunden. S. Ausführungen unter E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
5.	WWF	<p>Ende 2003 ist der Termin des Bundes zur Erstellung eines Katasters der belasteten Standorte abgelaufen. Ebenso liess der Kanton den zweiten Termin 2006 verstreichen. Es ist damit zu rechnen, dass das Katasters erst 2010 abgeschlossen ist. Der kleine Stadtkanton gehört damit zu den Schlusslichtern.</p> <p><i>Wir beantragen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Richtplan sind die problematischen und/oder sanierungsbedürftigen Standorte und die geplanten Massnahmen mit allfälligem Sanierungszeitplan zu bezeichnen. (Neues Objektblatt) - Die Frage der Finanzierung notwendiger Sanierungen ist zu regeln. - Das Kataster der belasteten Standorte ist unverzüglich abzuschliessen. 	Teilweise berücksichtigt. S. das neue Objektblatt VE2.3 Altlasten.
Leitsätze			
6.	Handelskammer beider Basel	<p>Die Leitsätze VE sprechen wichtige Themen an. Allerdings wird der Richtplan kaum ein hilfreiches Instrument dazu sein, weil es sich nicht direkt um raumwirksame Tätigkeiten handelt, welche koordiniert werden müssen. Hingegen fehlt eine Aussage zur Telekommunikation (Breitbandversorgung, WLAN), die für die Wirtschaft von zentraler Wichtigkeit ist.</p> <p><i>Fazit</i></p> <p>Die Leitsätze „Ver- und Entsorgung“ sind zu überarbeiten und auf „raumrelevante Inhalte“ zu beschränken. Ein Kapitel Telekommunikation ist zu ergänzen.</p>	Die Raumwirksamkeit sowie die Raum- und Richtplanrelevanz werden aufgrund der geschilderten Zusammenhänge deutlich. Nicht berücksichtigt. Die Leitsätze sind noch einmal überprüft worden. Ein Kapitel Telekommunikation wird nicht eingefügt.
7.	COOP	<p><i>Leitsatz 60</i></p> <p>Aus Sicht von Coop ist der Leitsatz wettbewerbsverzerrend, zu einschränkend und wirtschaftsfeindlich. Die meisten Lebensmittelverpackungen der Detailhändler sind Einwegverpackungen, die aber meistens über gut funktionierende und bestehende Separatsammlungen ressourcenschonend dem Stoffkreislauf wieder übergeben werden. Coop selbst nimmt eine wichtige Rolle in diesen Separatsammlungen ein. Coop teilt die Ansicht, dass rezyklierfähige Verpackungen gefördert werden sollen. Die obige Formulierung ist so aber nicht klar und lässt viel Interpretationsspielraum offen.</p> <p>Wir möchten nochmals daran erinnern, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Recyclingquoten in der Schweiz zu den weltweit höchsten zählen - die in der Verordnung über Getränkeverpackungen (VGV) postulierten Sammelziele regelmässig (und unter grossen gemeinsamen Anstrengungen) erreicht werden - in Deutschland die Sammelquote nach der Einführung eines Pfandes von über 60% auf knapp 50% gefallen ist 	

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

- das BAFU mehrfach gezeigt hat, dass Pfandlösungen volkswirtschaftlich ineffizient sind
- von den Take-Away Produkten, die im Detailhandel verkauft werden, rund 85% zu Hause oder am Arbeitsplatz verzehrt werden und damit überhaupt nicht litteringrelevant sind.

Ein Mehrwegsystem für einen grossen Teil der Lebensmittelverpackungen aufzubauen, ist absolut unrealistisch und ineffizient. Mehrwegsysteme sind allenfalls eine Massnahme für Grossveranstaltungen, die als zeitlich begrenzte Ereignisse kein Bestandteil eines Richtplans sein können.

Littering hat nichts zu tun mit der Organisation der Abfallwirtschaft, sondern mit den veränderten gesellschaftlichen Werten. Nahrungsmittel und Getränkeverpackungen machen nur einen kleinen Teil der Littering-Problematik aus. Ungefähr die Hälfte der liegen gelassenen Abfälle stammt nämlich von Gratiszeitungen, Zigaretten, Flyern usw. Littering ist von Raum, Saison und Witterung abhängig und hat daher keine Berechtigung in einem statischen Richtplan abgehandelt zu werden.

Antrag*Streichung 2. Satz, Ersatz durch neuen Satz*

60 „Die Abfallwirtschaft ist so zu organisieren, dass Abfälle primär vermieden werden. ~~Der ressourcenintensiven Anwendung von Einweg-Nahrungsmittel- und Getränkeverpackungen und dem damit verbundenen Littering ist Einhalt zu gebieten. Verpackungen, die über gut funktionierende und bestehende Separatsammlungen ressourcenschonend dem Stoffkreislauf wieder übergeben werden können, sollen gefördert werden.~~

Teilweise Berücksichtigt. Leitsatz 62 (früher: 60) lautet neu wie folgt:

„Die Abfallwirtschaft ist so zu organisieren, dass Abfälle primär vermieden werden. Der ressourcenintensiven Anwendung von Einwegverpackungen und –gebinden aller Art und dem damit verbundenen Littering ist Einhalt zu gebieten.“

8.

espace.mobilité

Leitsatz 60

espace.mobilité betrachtet den Leitsatz Nummer 60 als wettbewerbsverzerrend, zu einschränkend und wirtschaftsfeindlich. Der Detailhandel selbst nimmt eine wichtige Rolle in den Separatsammlungen der ressourcenschonenden Recyclingsysteme ein. espace.mobilité teilt zwar die Ansicht, dass rezyklierfähige Verpackungen gefördert werden sollen. Die Formulierung dieses Leitsatzes ist so aber nicht klar und lässt viel Interpretationsspielraum offen.

Teilweise Berücksichtigt. s. zuvor, Ziff. 7 / 5. Teil.

Ein Mehrwegsystem für einen grossen Teil der Lebensmittelverpackungen aufzubauen, ist absolut unrealistisch und ineffizient. Mehrwegsysteme sind allenfalls eine Massnahme für Grossveranstaltungen, die als zeitlich begrenzte Ereignisse kein Bestandteil eines Richtplans sein können.

Littering hat nichts zu tun mit der Organisation der Abfallwirtschaft, sondern mit den veränderten gesellschaftlichen Werten. Nahrungsmittel- und Getränkeverpackungen machen nur einen Teil der Littering-Problematik aus. Nicht zu vergessen ist aber, dass ungefähr die Hälfte der liegengelassenen Abfälle von Gratiszeitungen,

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		Zigaretten, Flyern etc. stammt. Littering ist von Standort, Saison und Witterung abhängig und hat daher keine Berechtigung in einem übergeordneten Richtplan abgehandelt zu werden.	
		Antrag <i>Streichung 2. Satz, Ersatz durch neuen Satz</i> 60 „Die Abfallwirtschaft ist so zu organisieren, dass Abfälle primär vermieden werden. Der ressourcenintensiven Anwendung von Einweg-Nahrungsmittel- und Getränkeverpackungen und dem damit verbundenen Littering ist Einhalt zu gebieten. Verpackungen, die über gut funktionierende und bestehende Separatsammlungen ressourcenschonend dem Stoffkreislauf wieder übergeben werden können, sollen gefördert werden.	
9.	Basel-Landschaft, Kanton	<i>Leitsätze 61 - 63</i> In den Leitsätzen 61 - 63 kommt in keiner Weise zum Ausdruck, dass der Kanton Basel-Stadt bei der Aufbereitung von Bauabfällen weitgehend, und bei der Deponierung vollumfänglich von den Nachbarregionen abhängig ist. Dementsprechend wird lediglich von „Kooperationslösungen“ (Aufbereitung von Bauabfällen) oder von „Koordination“ (Deponiebedarf) gesprochen. Dies wird dem Sachverhalt nicht gerecht und trägt auch einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit unzureichend Rechnung.	Berücksichtigt. Siehe die neuen Fassungen der Leitsätze 63 – 65 (früher: 61 – 63).
VE1 Versorgung			
10.	Riehen, Gemeinde	Es wird beantragt, dass als Planungsanweisung auch die Prüfung der Geothermie--Nutzung aufgenommen wird. Eine solche Anlage wird in Riehen bekanntlich bereits betrieben.	Berücksichtigt. Siehe die neue Fassung von VE1.2 Energie.
11.	Solothurn, Kanton	Wir bedauern, dass der Leitsatz zu den Rohstoffen „Zum Schutz von nicht erneuerbaren Rohstoffen wie Kies, Sand oder Steine ist vermehrt Recyclingmaterial zu verwenden.“ in keinem Objektblatt konkretisiert ist.	Nicht berücksichtigt. Aufgrund der Tatsache, dass Basel-Stadt über keine Abbaugebiete verfügt, erübrigt sich ein Objektblatt.
12.	BastA!	<i>Klarere oder abgeänderte Planungsaussagen beantragen wir bei folgendem Punkt:</i> Obwohl im Leitsatz 64 anerkannt wird, dass Altlasten dauerhaft und nach Prioritäten zu sanieren sind, werden diesbezüglich keine verbindlichen Aussagen gemacht. Auch die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen für die Gesamtsanierung der Altlasten- und Chemiemülldeponien wird mit keinem Wort erwähnt. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.	Berücksichtigt. Siehe neues Objektblatt VE2.3 Altlasten.

VE1.1 Trink- und Brauchwasser

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
13.	Bund (UVEK; ARE)	<p><i>Grundwasserschutz (Trink- und Brauchwasser)</i></p> <p>Die wichtigen Aspekte bezüglich Grundwasserschutz sind aus Sicht des zuständigen BAFU im Richtplanentwurf behandelt. Besonders begrüsst wird, dass in der Richtplankarte eine Grundwasserschutzzone bezeichnet ist, die die Schutzzonen S1 und S2 umfasst. Da im Richtplan die verschiedenen Schutzzonen nicht unterschieden werden, wäre ein expliziter Verweis auf die Gewässerschutzkarte wichtig, die die verschiedenen Zonen, Bereiche und Gebiete aufzeigt und auch detaillierte Informationen im Hinblick auf raumplanerische Aufgaben und Massnahmen enthält.</p> <p><i>Auf die Gewässerschutzkarte als wichtige Grundlage sollte im Richtplan explizit hingewiesen werden.</i></p>	<p>Berücksichtigt.</p> <p>Im Objektblatt (und unter AV Anhang Verzeichnisse Verzeichnis Grundlagen für die Richtplanung) erfolgt der Hinweis auf die Karte "Grundwasserschutzzonen Kanton Basel-Stadt", Stand August 2007.</p>
14.	Pro Natura Basel	<p>Die häusliche und nachhaltige Nutzung der Ressource Grundwasser begrüssen wir sehr. Mit den Planungsgrundsätzen (RPE, S. 163) sind wir einverstanden. Punkt 5 sollte aber wie folgt ergänzt werden: „... und, <u>wo nötig</u>, ein wirkungsvoller Hochwasserschutz gewährleistet ist; ...“.</p> <p>Wir regen zudem an, die vermehrte Nutzung von Trinkwasser zu Kühlzwecken von Arbeitsräumen zur Diskussion zu stellen (s. auch RPE, S. 208).</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Der Hochwasserschutz wird nur dort erfolgen, wo er nötig ist; dies gebieten Landschaftsschutz, aber auch die Ressourcen.</p> <p>Z. K. genommen. S. folgende Ziff. 15 / 5. Teil.</p>
15.	WWF	<p>Die Frage, wie weit die Produktion von Trinkwasser zu Kühlzwecken die gleich hohen Prioritäten, wie für Trinkwasser selbst haben soll, ist zu klären. Dies betrifft insbesondere das Gebiet der Langen Erlen, wo leider ein Gegensatz zwischen der Trinkwasserproduktion und der Aufwertung für Erholung und Natur geschaffen wird. Der Kanton hat insbesondere auch seine Möglichkeiten zu nutzen, die Qualität des Wiese- Wassers zu verbessern, damit bezüglich Gewässerrevitalisierungen keine Einwände erhoben werden können. Leider nicht thematisiert wird die Grundbelastung des Trinkwassers und die Frage von Mikroverunreinigungen. Zudem werden Fragen der Reduktion des Wasserverbrauchs oder einer Trennung zwischen privatem Brauch- und Trinkwasser nicht betrachtet.</p>	<p>Bei der Abwägung der Nutzung von Grundwasser als Trinkwasser bzw. Brauchwasser hat die Verwendung als Trinkwasser Priorität. Dies kommt in Leitsatz 52 zum Ausdruck. In diesem Zusammenhang ist auch zu beachten, dass in der Verfassung des Kantons Basel-Stadt in §32 Abs. 1 steht, dass auf eine sparsame Verwendung des Brauchwassers geachtet werden muss.</p> <p>Im Richtplan wird kein Gegensatz zwischen der Trinkwasserproduktion und der Aufwertung für Erholung und Natur geschaffen. Die Ausdehnung von Flächen für den Grundwasserschutz, auf denen nur eingeschränkte Nutzungen möglich sind, ist nicht vorgesehen. Der im Rahmen der Landschaftsplanung grenzüberschreitend entwickelte Landschaftsrichtplan "Landschaftspark Wiese" wird zudem die Wiese-Ebene als naturnahe, grenzüberschreitende Erholungslandschaft unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Trinkwassergewinnung erhalten und fördern.</p> <p>Das Problem mit der Belastung der Wiese ist bekannt und wird mit deutschen Partnern in den nächsten Monaten thematisiert (integrales Gewässerplanungsprojekt). Zudem plant das AUE mit einem Masterplan konkret darzulegen, in welchem Umfang und mit welchen Massnahmen die Wiese</p>

Stellungnahme**Kapitel /Thema****Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag**

bis zum Jahr 2020 revitalisiert werden kann.

Das Thema Grundbelastung des Trinkwassers und die Frage von Mikroverunreinigungen kann nicht Bestandteil des Richtplanes sein. Der planerische Schutz des Grundwassers ist hingegen im Richtplan dargelegt.

Die Reduktion des Wasserverbrauchs wird im Richtplan berücksichtigt.

- VE1.2 Energie**
16. Bund (UVEK; ARE) Das Objektblatt Energie mit seinen Grundsätzen zu einem sparsamen Energieverbrauch und zur Förderung von erneuerbaren Energien wird begrüsst. Erwähnt sei insbesondere die Absicht des Kantons, im baulichen Bereich zusätzliche Anstrengungen zu prüfen (Förderung von wärmetechnische Sanierungen, fortschrittlichen Energiestandards, usw.). Z. K. genommen.
17. BRB, Bauunternehmer Region Basel / Gewerbeverband Basel-Stadt / Malermeisterverband Basel-Stadt / Basler Elektro-Installationsfirmen
 - ...
 - *fortschrittlicher Energiestandards in Bebauungsplänen (ausgerichtet z. B. an der 2000-Watt-Gesellschaft).*
 - *einer Begrenzung des zulässigen Glasanteils für klimatisierte Gebäude.*
 - *der periodischen Optimierung des Energiegesetzes nach dem Stand der Technik und mit Blick auf die 2000-Watt-Gesellschaft.*
 Der BRB / Gewerbeverband / MMV / VBEI ist gegen die Aufnahme von Energiestandards oder Bauverordnungen in den Kantonalen Richtplan. Daher sind die drei oben erwähnten Punkte zu streichen.
 Begründung: Ein Kantonaler Richtplan soll nicht die Aufgaben eines Baugesetzes übernehmen. Nicht berücksichtigt.
 2000-Watt-Gesellschaft: Das Ziel entspricht der regierungsrätlichen Strategie zur Energieversorgung. S. Hinweise unter E4 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans.
 Glasanteil: Die Prüfung der Förderung einer Begrenzung ist das Mindeste, das stattfinden soll.
 Energiegesetz: Bei der „periodischen Optimierung des Energiegesetzes nach dem Stand der Technik und mit Blick auf die 2000-Watt-Gesellschaft“ kommt ein genereller Planungsansatz zum Ausdruck.
18. COOP espace.mobilité / COOP / espace.mobilité begrüsst die Förderung von innovativen Massnahmen zur Verminderung des Energieverbrauchs durch Steigerung der Energieeffizienz. Z. K. genommen.
19. CVP BS CSN NWS / Der Kanton prüft die Förderung fortschrittlicher Energiestandards in Bebauungsplänen, ausgerichtet z.B. nach der neuen 1t - Co2 Gesellschaft mit der periodischen Optimierung des Energiegesetzes nach dem Stand der Technik. Wir befürworten flexibel gestalte Vorgaben, damit nach dem neuesten Stand der Technik optimiert werden kann. Nicht berücksichtigt.
 S. zuvor, Ziff. 17 / 5. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
20.	Grüne Partei Basel-Stadt	Im Rahmen der Planungsgrundsätze ist zwingend festzuhalten, dass der Kanton Basel-Stadt auch in der nächsten Planungsperiode auf jegliche Energie, welche aus Kernspaltung erzielt wird, verzichtet.	Nicht berücksichtigt; siehe §31 Abs. 3 der Kantonsverfassung: „... (Der Staat)...wendet sich gegen die Nutzung von Kernenergie...“
21.	Novartis	Der Verzicht auf Kernenergie ist eine politische Frage, zu der Novartis trotz eigener Meinung keine Stellung nehmen will, solange der Kanton die Energieversorgung auf andere Weise sicherzustellen vermag. Dass wir grossen Aufwand betreiben) um den Energieverbrauch durch Effizienzsteigerungen wie auch sorgsamem Umgang mit den Ressourcen zu senken~ stellen wir im Rahmen unserer Tätigkeit laufend unter Beweis. Dennoch dürfte der absolute Verbrauch durch die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze und Infrastrukturen weiterhin ansteigen.	Z. K. genommen.
22.	Pro Natura Basel	<i>Massnahmen f) Glasanteil für klimatisierte Gebäude (RPE S. 167)</i> Der Glasanteil ist nicht zuletzt auch wegen des Vogelschlages zu überprüfen. Wir regen deshalb folgende Ergänzung an: „Der Kanton bietet zur Vermeidung des Vogelschlages Architekten und Bauherrschaften Beratung bei der Gestaltung von Glasfassaden an“. Diese wird zwar heute bereits durchgeführt, sie sollte aber intensiviert werden. Zudem sollte auch die Ausführung kontrolliert werden.	Nicht berücksichtigt. S. zuvor, Ziff. 17 / 5. Teil.
23.	WWF	Die Planungsgrundsätze bleiben, geprägt von der Formulierung „der Kanton prüft“ unverbindlich. Gemäss Aussage von Regierungsseite soll noch vor den Sommerferien ein revidiertes Energiegesetz vorgestellt werden, mit dem der Stadtkanton seine „frühere energiepolitische Vorreiterrolle“ wieder zurückgewinnen will. Wir werden uns dazu äussern. <i>Wir beantragen:</i> - In den Planungsgrundsätzen ist die ablehnende Haltung des Kantons zum Atomstrom aufzunehmen. - Optimale ökologische Anforderungen stellt der Kanton auch an die zuliefernden Kraftwerke (Kembs, KW Birsfelden, andere)	S. zuvor, Ziff. 20 / 5. Teil. Nicht berücksichtigt. Allfällige Vertragsbedingungen sind nicht Gegenstand eines kantonalen Richtplans.
24.	Schweizerischer Verband für Wohnungswesen SVW	Gegen Förderung von energiesparendem Bauen ist nichts einzuwenden. Die Förderung von energiesparender Bauweise in Bebauungspläne und Anpassungen im Energiegesetz darf nicht dazu führen, dass Neubauten übermässig verteuert werden. Hier gilt es im Sinne der Nachhaltigkeit, eine Balance zwischen Energieeffizienz, sozialen und wirtschaftlichen Aspekten zu finden. Schlimm wäre eine Situation, in der es noch uninteressanter wird, Wohnraum zu erneuern bzw. ersetzen.	Die generalisierte Ausdrucksweise im kantonalen Richtplan wird nicht zu „übermässigen“ Verteuerungen führen. Es geht um eine Ausrichtung, nicht um doktrinäres Vorschreiben.
25.	Stadtteilsek-	<i>Planungsgrundsatz 3</i>	

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
retariat Klein-basel	<p data-bbox="589 209 1473 316"><i>Anliegen:</i> Beim 3. Planungsgrundsatz „Der Kanton prüft die Förderung“ ist der Punkt „Der Kanton prüft die Förderung einer Begrenzung des zulässigen Glasanteils für klimatisierte Gebäude“ und die dazugehörige Massnahme (Seite 167, Massnahme f) Glasanteil für klimatisierte Gebäude) ersatzlos zu streichen.</p> <p data-bbox="589 347 1473 400"><i>Begründung:</i> Energieverbrauchsvorgaben sind notwendig, die Vorgaben zu deren Umsetzung sind aber unnötig einschränkend.</p>	Nicht berücksichtigt. S. zuvor, Ziff. 17 / 5. Teil.	
26.	Wirteverband Basel-Stadt	Wir sind gegen die Aufnahme von Energiestandards oder Bauverordnungen in den Richtplan.	Nicht berücksichtigt. S. zuvor, Ziff. 17 / 5. Teil.
VE2 Entsorgung			
27.	Basel-Landschaft, Kanton	<p data-bbox="589 600 1473 679">Der baselstädtische Richtplan widerspiegelt im Bereich Entsorgung sehr stark die bisherige Problemsicht der Stadt, wonach die in den Nachbarregionen verfügbaren Entsorgungsmöglichkeiten als selbstverständlich vorausgesetzt werden.</p> <p data-bbox="589 711 1473 871">Wir erachten es deshalb als nötig, den Richtplan Basel-Stadt im Bereich der Entsorgung zu überarbeiten. Dabei muss zum Ausdruck gebracht werden, dass die Sicherung der Entsorgung für Basel-Stadt eine enge Zusammenarbeit mit den Nachbarn in verschiedenen Bereichen bedingt. Diese Zusammenarbeit muss auf partnerschaftlicher Ebene erfolgen, da die Entsorgungsaufgaben in der Region nur gemeinsam gelöst werden können.</p>	Teilweise berücksichtigt. Siehe die neuen Fassungen der Leitsätze 63 – 65 (früher: 61 – 63) sowie von VE2.2 Abfall.
VE2.1 Abwasserableitung, Abwasserreinigung			
28.	WWF	Gemäss den Ausführung werden die gesetzlichen Vorgaben nicht eingehalten und die ARA Basel entspricht nicht dem Stand der Technik: „Die ARA Basel“ (S. 168) Im Richtplan ist auszuweisen, wie der Stand der Technik erreicht werden kann. Es sind Massnahmen auszuweisen, wie die Trennung von verunreinigtem Abwasser und Regenabwasser wirkungsorientiert und flächenhaft umgesetzt werden kann. Dabei sind Zielsetzungen mit einem generelle Entwässerungsplanung zu formulieren.	Teilweise berücksichtigt. Im erläuternden Text des Objektblattes wird hinzugefügt: „Durch die Inbetriebnahme des Mischwasser- und Havarierückhaltebeckens ist es gelungen, einen Grossteil des belasteten Mischwasser bei einem Regenereignis zwischenzustapeln und nach dem Regenereignis zu reinigen, wenn wieder genügend Kapazitäten in der ARA zur Verfügung stehen. Die technische Verbesserung und die Aufrüstung der ARA-Basel durch eine Stickstoffeliminationsanlage befinden sich in der Vorplanung. Das grosse Projekt bedingt eine sorgfältige Datenbeschaffung und eine umsichtige Planung.“
VE2.2 Abfall			
29.	Bund	Das Objektblatt Abfall, das die Abfallvermeidung und -verwertung ins Zentrum	Berücksichtigt. S. neue Gesamtkarte.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
	(UVEK; ARE)	setzt, wird von Bundesseite begrüsst. Die vier im Anhang aufgeführten Abfallverbrennungsanlagen des Kantons könnten zwecks Vollständigkeit auch in der Richtplankarte gezeigt werden (Ausgangslage).	Es sind drei Abfallverbrennungsanlagen in der Ausgangslage dargestellt: <ul style="list-style-type: none"> - die <i>KVA Basel</i> (Kapazität 190'000 t/a), - die <i>Klärschlammverbrennung</i> der Pro Rheno AG (Kapazität 20'000 t/a), - der <i>Regionale Sondermüllofen</i> (RSMVA) der Veolia AG (Kapazität 16'000 t/a). <p>Nicht dargestellt aufgrund ihrer geringen Dimension ist die <i>Verbrennungsanlage für Tierkadaver</i> der Novartis AG (Kapazität 500 t/a).</p>
30.	Aargau, Kanton	Planungsgrundsatz 2 Die gewünschte Koordination im Bereich der kantonalen Abfallplanung (inkl. Depo- nieplanung) nehmen wir zur Kenntnis.	Z. K. genommen.
31.	Basel- Landschaft, Kanton	Die unverbindlichen Aussagen zur Entsorgungsproblematik in den Leitsätzen werden auch im Objektblatt Abfall nicht konkretisiert. Der Bereich der Bauabfall-Aufbereitung (welche sich weitgehend auf die Infrastruktur im Kanton Basel-Landschaft abstützt) wird mit keinem Wort erwähnt und bei der Sicherung von Ablagerungsmöglichkeiten wird lediglich von „Koordination“ mit den Behörden der benachbarten Gebietskörperschaften gesprochen. Weiter ist anzumerken, dass in den Materialien (AM4.2.2 Abfall) erklärt wird, dass Basel-Stadt bei der Abfallverbrennung „autonom“ sei, obwohl jede Verbrennungsanlage ohne Entsorgungsmöglichkeiten für die Verbrennungsrückstände nach wenigen Tagen stillgelegt werden müsste. Ebenso nicht korrekt ist die Aussage „Alle diese Entsorgungswege können dank ausreichender Kapazität langfristig frequentiert werden“ (S. 213). Beim Transport der brennbaren Abfälle aus Basel-Landschaft zur KVA Basel wird im VE2.2 zwar ein „unausgeschöpftes Potential“ für die Verlagerung auf die Bahn ausgemacht, doch werden dabei sowohl die Anlieferungen aus dem Landkreis Lörrach (keine Bahntransporte) als auch die ungleich grösseren Mengen an Depo-niematerial aus dem städtischen Gebiet ausgeblendet, welche durchwegs auf dem Strassennetz transportiert werden.	Teilweise berücksichtigt. Siehe die neuen Fassungen der Leitsätze 63 – 65 (früher: 61 – 63) sowie von VE2.2 Abfall.
32.	BRB, Bauunternehmer / Region Basel / Gewerbeverband Basel-Stadt / Malermeisterverband	Der Kanton wirkt darauf hin, - ... - mit einer Richtlinie für kantonale Bauvorhaben (inkl. Tiefbau) das Recycling zu regeln bzw. vorzusehen! (Derzeit ist die Verwendung ja gar nicht erlaubt..!) . - organische Abfälle aus der Nahrungsmittelbranche und Restaurantküchen soweit möglich in die neuen Vergärungsanlagen umzuleiten. - für organische Küchenabfälle aus Haushalten die Sammlung und Vergärung unter ökologischen Gesichtspunkten im Vergleich zur dezentralen Kompostie-	Nicht berücksichtigt. Richtplanrelevant. Der Richtplan übernimmt nicht die Aufgabe eines Abfallgesetzes, macht aber raumwirksame Vorgaben.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag
	Basel-Stadt / Verband	rung zu prüfen.
	Basler E- lektro- Installations- firmen	Der BRB / Gewerbeverband / MMV / VBEL ist gegen die Aufnahme von Abfall- oder Entsorgungskonzepten in den Kantonalen Richtplan. Daher sind die drei oben erwähnten Punkte zu streichen. Begründung: Ein Kantonaler Richtplan soll nicht die Aufgaben eines Abfallgesetzes übernehmen.
33.	COOP	<i>zusammen mit AM4.2.2 Abfall (S.211)</i> <i>Abfallvermeidung und Ressourcenschonung</i> Nahrungsmittelverpackungen sind nur ein Teil des Litteringgutes (siehe oben). Auch hier wird aus Sicht von Coop wieder eine sehr einseitige Betrachtung des Problems skizziert. Basel- Stadt hat eigene Ansatzmöglichkeiten, um dem Littering auf öffentlichem Grund Herr zu werden. Zum Beispiel kann die Stadt die Bewilligungen von Veranstaltungen auf öffentlichem Grund von Mehrweggebinden abhängig machen; dies wird aber heute noch nicht immer konsequent umgesetzt. Aus diesem Grund ist dieser Abschnitt nicht notwendig, da die Stadt bereits über die notwendigen gesetzlichen Grundlagen und geeignete Instrumente verfügt, die bei einer konsequenten Umsetzung auch die gewünschte Wirkung erzielen können. Zusätzlich werden im Entwurf zum Richtplan Basel-Stadt Massnahmen genannt, ohne den spezifischen Adressaten zu erwähnen. Sinnvolle Massnahmen für Grossveranstaltungen unterscheiden sich signifikant von solchen, die in gewöhnlichen Verkaufsstellen oder spezifischen Take-Away-Verkaufsstellen angebracht sind. Die gewählte Formulierung lässt zuviel Interpretationsspielraum offen. <i>Erfassung und Nutzung der Wertstoffe: Massnahmen / Erläuterungen (S.171)</i> Grossverteiler übernehmen heute schon eine bedeutende Rolle bei den Separatsammlungen und dem damit verbundenen Recycling. Insbesondere bei den Getränkeverpackungen sind die Sammelleistungen der Grossverteiler in den eigenen Verkaufsstellen sehr hoch. Die Finanzierung der Sammlung im öffentlichen Raum („Service Public“) erfolgt auch durch die Detailhändler und Abfüller, da für jede verkaufte Getränkeverpackung (PET, Alu, Glas) ein vorgezogener Recycling-Beitrag abgeliefert wird. Mitglieder der IG DHS beteiligen sich darüber hinaus an der Finanzierung der IGSU (Interessengemeinschaft Saubere Umwelt), die u.a. mit Littering- Botschafter arbeitet, die auch in Basel am berühmten Rheinbord zum Einsatz kommen. Die Rückführung und Bündelung der in den Verkaufsstellen gesammelten Abfallfraktionen PET und PE wird über bestehende Transportkapazitäten des Detailhandels abgewickelt und belastet die Umwelt nicht zusätzlich. Auch bei der Rückwärtslogistik werden die Kapazitäten heute erreicht. Ein Ausbau, der bei der Einrichtung

Teilweise Berücksichtigt. S. zuvor, Ziff. 7 / 5. Teil.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>von grösseren Recyclinghöfen etc. unabdingbar wäre, würde zu Mehrfahrten nur für die Entsorgung führen und wäre nicht mehr umweltfreundlich. Es muss ausdrücklich betont werden, dass die Grossverteiler insbesondere Versorger und keine Entsorger sind. Grossverteiler leisten bereits heute schon einen grossen Beitrag durch den Unterhalt von Recyclingecken in ihren Verkaufsstellen, wo vielfach auch Hausrat und Siedlungsabfall deponiert werden, der hohen Reinigungsaufwand bedeutet und auf Kosten des Detailhandels abgeführt werden muss.</p> <p>Wenn auch hier nur die Grossverteiler in die Pflicht genommen werden sollten, muss man gegenüber kleineren Verkaufsstellen und Ketten ganz klar von einer wettbewerbsverzerrenden Diskriminierung sprechen, die den aufgezeigten Vorleistungen nicht gerecht wird.</p>	
34.	CSN BS	<p>Der Abfall wie die Entsorgung ist vielfach ein gesellschaftliches Problem. In den Schulen / Erziehung soll vermehrt mit Verhaltensregeln darauf aufmerksam gemacht und Verhaltensregeln erzieherisch vermittelt werden.</p>	Z. K. genommen.
35.	CVP BS	<p>Der Abfall wie die Entsorgung ist vielfach ein gesellschaftliches Problem. In den Schulen / Erziehung soll vermehrt mit Verhaltensregeln darauf aufmerksam gemacht werden.</p>	Z. K. genommen.
36.	CVP BS CSN NWS	<p>/ Der Kanton wirkt darauf hin, mit einer Richtlinie und Empfehlungen das Recycling zu regeln. Er stellt ein Entsorgungskonzept auf und erstellt die Möglichkeiten zur Entsorgung der diversen anfallenden Abfälle nach Menge und Gefahrgut.</p>	Nicht berücksichtigt. Nicht Angelegenheit des kantonalen Richtplans.
37.	espa- ce.mobilité	<p><i>Abfallvermeidung und Ressourcenschonung</i> Auch hier wird aus Sicht von espace.mobilité wieder eine sehr einseitige Betrachtung des Problems skizziert. Dieser Abschnitt ist nicht notwendig, weil die Stadt bereits über die notwendigen gesetzlichen Grundlagen und geeignete Instrumente verfügt, die bei einer konsequenten Umsetzung auch die gewünschte Wirkung erzielen können.</p>	Teilweise Berücksichtigt. s. zuvor, Ziff. 7 / 5. Teil. S. auch neue Fassung VE2.2 Abfall.
		<p><i>Erfassung und Nutzung der Wertstoffe mit Massnahmen / Erläuterungen (S.170/171)</i> Grossverteiler übernehmen heute schon eine bedeutende Rolle bei den Separatsammlungen und dem damit verbundenen Recycling. Die Finanzierung der Sammlung im öffentlichen Raum („Service Public“) erfolgt auch durch die Detailhändler und Abfüller, da für jede verkaufte Getränkeverpackung (PET, Alu, Glas) ein vorgezogener Recycling-Beitrag abgeliefert wird.</p>	
		Die Rückführung und Bündelung der in den Verkaufsstellen gesammelten Abfall-	

fraktionen PET und PE wird über bestehende Transportkapazitäten des Detailhandels abgewickelt und belastet die Umwelt nicht zusätzlich. Ein Ausbau, der bei der Einrichtung von grösseren Recyclinghöfen etc. unabdingbar wäre, würde zu Mehrfahrten nur für die Entsorgung führen und wäre nicht mehr umweltfreundlich.

Wenn auch hier nur die Grossverteiler in die Pflicht genommen werden sollten, muss man gegenüber kleineren Verkaufsstellen und Ketten ganz klar von einer wettbewerbsverzerrenden Diskriminierung sprechen, die den aufgezeigten Vorleistungen nicht gerecht wird.

Fazit

- Die Littering-Problematik hat keine Berechtigung in einem übergeordneten Richtplan abgehandelt zu werden.
- Grossverteiler übernehmen schon heute eine bedeutende Rolle bei den Separatsammlungen. Zukünftig sind auch kleinere Verkaufsstellen und Ketten in die Pflicht zu nehmen. Einseitige Formulierungen sind zu vermeiden.

38.

COOP
espa-
ce.mobilité

/ Anträge

Umformulierung und Streichung

„Der Kanton Basel-Stadt fördert die Abfallvermeidung und den effizienten Umgang mit Ressourcen in allen Bereichen durch spezifische Projekte (u.a. <Mehrweg ist Mehrwert>). ~~Er beugt den durch Einweg-Getränke- und Nahrungsmittelverpackungen verursachten Litteringproblemen mit spezifischen Projekten vor (u.a. <Mehrweg ist Mehrwert>).~~“

Teilweise Berücksichtigt. s. zuvor, Ziff. 7 / 5. Teil.

S. auch neue Fassung VE2.2 Abfall.

Erfassung und Nutzung der Wertstoffe, Umformulierung 2. Satz

„Der Kanton betreibt einen Recyclingpark, in welchem Abfälle und Wertstoffe im Bringsystem entgegengenommen werden. Im Bestreben, die Recyclingmengen weiter zu erhöhen, soll dieses System in Zukunft, u.a. auch in Koordination mit ~~Grossverteilern~~ den Verkaufsstellen, ausgebaut werden. Als Option besteht die Möglichkeit, mobile Recyclingparks zu betreiben.“

Berücksichtigt.

*Massnahmen / Erläuterungen (S. 171); Streichung und Umformulierung*2. Der Kanton wirkt [unter anderem] darauf hin,

- ~~Streichung: „mittels Änderung der kantonalen Abfallverordnung und anderen Massnahmen das Littering einzudämmen.“~~
- „die Bereitstellung von Recyclinghöfen eventuell zusammen mit ~~Grossverteilern~~ den Verkaufsstellen zu koordinieren - gegebenenfalls unter Verwendung mobiler Systeme.“
- „organische Abfälle aus der Nahrungsmittelbranche und Restaurantküchen soweit wie möglich in die neuen Vergärungsanlagen umzuleiten.“

Nicht berücksichtigt. Satz wird beibehalten.

Berücksichtigt.

39.

Manor

Littering

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
40.	(Genossenschaft) Migros Basel, vertreten durch Neovius	<p>In Ihrem Richtplan werden Massnahmen bezüglich Abfall und Littering aufgeführt welche ausschliesslich auf Grossverteiler des Detailhandels zielen. Littering muss jedoch aus globaler Sicht betrachtet werden und da zeigt es sich, dass Lebensmittelverpackungen und Getränkeflaschen nur einen kleinen Teil der Problematik ausmachen. So stammen beispielsweise ein bedeutenderer Anteil der Abfälle im öffentlichen Raum von Gratiszeitungen und Zigaretten.</p> <p>Ein Mehrwegsystem für einen grossen Teil von Lebensmittelpackungen aufzubauen ist unrealistisch und aus volkswirtschaftlicher Sicht absolut ineffizient.</p> <p>Zudem liegen die Ursachen von Littering in veränderten gesellschaftlichen Werten und hat nichts mit der Organisation von Abfallwirtschaft zu tun. In diesem Sinne darf Littering auch nicht Bestandteil eines kantonalen Richtplans sein.</p> <p>Auf Seite 170 wird einleitend festgelegt, es solle den durch Einweg-Getränke- und Nahrungsmittelverpackungen verursachten Litteringproblemen mit spezifischen Projekten vorgebeugt werden. Als Planungsgrundsatz wird auf Seite 171 statuiert, mittels Änderung der kantonalen Abfallverordnung und anderen Massnahmen sei das Littering einzudämmen.</p> <p>Die Vermeidung des Littering liegt selbstverständlich auch im Interesse der Migros. Indessen ist das Thema im kantonalen Richtplan fehl am Platz. Welche Verpackungen zu verwenden sind, ist keine Frage der Raumplanung und kann nicht Gegenstand des Richtplans sein. Im Übrigen ist es auch nicht Sache der kantonalen Abfallverordnung, die Art und Weise von Verpackungen zu regeln. Hiefür ist ausschliesslich das Bundesrecht zuständig.</p> <p>Auf Seite 171 wird der Planungsgrundsatz erstellt, dass „organische Abfälle aus der Nahrungsmittelbranche und Restaurantküchen soweit möglich in die neuen Vergärungsanlagen umzuleiten“ seien. Dieser Grundsatz ist zweifelhaft. Die Frage, welches die intelligenteste Art der Entsorgung solcher Abfälle ist, wird im Verlauf der Zeit immer wieder anders beantwortet. Beispielsweise ist die Verwertung zu Tierfutter im Zusammenhang mit der BSE-Thematik zwar in Verruf geraten, aber immer noch legal und wird in jüngerer Zeit wieder vermehrt als sinnvoll und unproblematisch betrachtet. Was man in 5 Jahren als richtig erachtet, weiss heute niemand. In jedem Fall dürfte die Thematik keine raumplanungsrechtliche sein, und sie ist im Richtplan schon alleine wegen des unzutreffenden zeitlichen Horizonts fehl am Platz. Im Übrigen wird unnötigerweise in den Wettbewerb der Abfallbranche eingegriffen.</p> <p>Im Übrigen wird auf die Stellungnahme des Vereins „espace.mobilité“ verwiesen, der sich die Migros anschliesst.</p> <p>Der Richtplanentwurf ist im Sinne der geschilderten Einwände und im Sinne der</p>	<p>Teilweise Berücksichtigt. S. zuvor, Ziff. 38 / 5. Teil.</p> <p>S. auch neue Fassung VE2.2 Abfall.</p> <p>Teilweise Berücksichtigt. S. zuvor, Ziff. 38 / 5. Teil.</p> <p>S. auch neue Fassung VE2.2 Abfall.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		Stellungnahme des Vereins „espace.mobilité“ zu korrigieren.	
41.	Solothurn, Kanton	Die Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen des Kantons Basel-Stadt decken sich weitgehend mit jenen des Kantons Solothurn. Betreffend Abfallplanung beansprucht der Kanton Solothurn Verbrennungskapazität der KVA Basel für Abfälle der Bezirke Dorneck und Thierstein. Die Koordination der Verbrennungskapazitäten erfolgte im Rahmen der Erarbeitung der Abfallplanung des Kantons Solothurn im Bereich brennbarer Abfälle. Die Deponieplanung wird zurzeit in Absprache mit dem Kanton Basel-Landschaft überarbeitet. Im Rahmen dieser Arbeiten soll auch der Kanton Basel-Stadt einbezogen werden. Der Koordinationsbedarf der Deponieplanung der Nordwestschweizer Kantone (Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern, Solothurn) wird im Rahmen einer jährlichen Sitzung abgesprochen.	Z. K. genommen.
42.	Wirteverband Basel-Stadt	Wir sind gegen die Aufnahme von Abfall- oder Entsorgungskonzepten in den Richtplan. Insbesondere lehnen wir es ab, Küchenabfälle nur noch in Vergärungsanlagen zu entsorgen. Wir setzen uns dafür ein, dass in der Schweiz auch weiterhin die Entsorgung als „Schweinesuppe“ möglich bleibt.	Nicht berücksichtigt. Die Entsorgung der Speisereste über die Schweinemast ist auch weiterhin möglich. Vergärung ist besser und soll deshalb gefördert werden.
43.	WWF	Auch die Beiträge zum Thema Abfall zeigen ein schwaches Abbild früherer Ambitionen. Dass der „Kanton darauf hinwirkt“, im Abfallbereich etwas anzustreben, ist an sich wenig beachtlich. Der Abfallbereich besteht zudem aus mehr als Littering-Fragen und dem Mehrwegbecher. Zentral verlangt sind nun Aussagen dazu, wie die Abfallmengen reduziert und die Abfalltrennung optimiert werden können. <i>Wir beantragen:</i> - Das Objektblatt ist grundsätzlich zu überarbeiten. Es ist festzulegen, in welchen Grössenordnungen eine Reduktion und Separation der Abfallmenge für den Geltungsbereiches des Richtplanes angestrebt wird. - Die Nutzung der Bioabfälle und von Kunststoffen (ausser Pet) ist darzustellen.	Nicht berücksichtigt. Das Objektblatt wird zwar in Einzelheiten modifiziert, aber nicht grundsätzlich überarbeitet.
44.	BVB	Liniennetzübersicht TNW (S. 199) Wir bitten Sie freundlichst, den aktuellen Liniennetzplan des TNW für 2008 zu verwenden.	Berücksichtigt. Wird kurz vor Drucklegung aktualisiert.

**Anhang
AM Materialien
Allgemeines
Zusammenfassungen** /

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
45.	Pro Natura Basel	<p>AM2.3 Natur- und Landschaftsschutz (RPE S. 193)</p> <p>Den genannten Punkten können wir uns voll anschliessen, betonen aber noch einmal, dass trotz des bereits seit über 10 Jahren geltenden Naturschutzkonzeptes, das die genannten Punkte bereits enthält, nach wie vor ein Flächen- und Wertverlust der Naturwerte festzustellen ist (s. Kap. 1.2). Auch die Tatsache, dass mit dem Kantonalen Inventar erst 12 Jahre nach Inkrafttreten des Naturschutzgesetzes begonnen worden ist, zeigt, welchen geringen Stellenwert der Naturschutz im Kanton zu haben scheint. Wir sind daher skeptisch, ob mit der Verabschiedung des Richtplans eine positive Entwicklung im Natur- und Landschaftsschutz einsetzen wird.</p>	Der Natur- und Landschaftsschutz muss sich zweifellos behaupten. Im kantonalen Richtplan sind aber die diesem Instrument entsprechenden Aussagen erarbeitet und in der Folge der Mitwirkung auch abgeändert worden (Zwischenergebnisse sind jetzt mehrheitlich Festsetzungen).
46.	AM3 Mobilität IGG / NQV Gundeldingen	<p>Der innerstädtische Transit- und Pendlerverkehr soll grundsätzlich auf die Umfahrungsstrassen verlagert werden. Mit dieser Funktion wurde deren Bau unter anderem auch begründet.</p> <p><i>KAPITEL AM3.2.2 Strassenverkehr - Kantonsstrassen, Seite 201</i></p> <p>Auf dem Plan „Zuordnung Strassentypen 2030“ sind im Gundeldingerquartier die Dornacher- und die Gundeldingerstrasse als Hauptverkehrsstrassen HVS eingezeichnet. Beide Strassen sollen in Zukunft die Funktion von Hauptsammelstrassen HSS übernehmen und damit keine Aufgaben für die Verbindungen von Quartieren haben. <i>Seit 22 Jahren wartet die Einwohnerschaft und das Gewerbe* des Gundeli auf die Umsetzung der behördlich beschlossenen und versprochenen Strategie.</i> Wir fordern auch für diese beiden Strassen eine Tempo 30 Zone (Im Verkehrskonzept der Stadt Basel wird immer von Tempo 30-Zellen gesprochen, nur die Querstrassen im Gundeli bilden noch keine Zellen, sondern sind Einzelstrassen!) und eine zeitliche Ausdehnung des Nachtfahrverbotes.</p> <p>* „und das Gewerbe“ nur IGG</p> <p>Ein Hauptproblem bildet seit Jahren die mangelhafte Verkehrserschliessung des Gesamt-Areals Dreispitz. Die Auswirkungen des individuellen Motorfahrzeugverkehrs sind im angrenzenden Wohngebiet bereits heute verheerend. <i>Die Planungen für die Verkehrsentslastung Gundeldingen, Dreispitzerschliessung und Anbindung der A2 sollten dringend koordiniert werden.</i> Ohne eine konzeptionelle Lösung dieser stark miteinander verbundenen Elemente wird die intensivere Nutzung des Dreispitz-Areals nur noch mehr Verkehrsprobleme in den Wohn- und Gewerbegebieten (IGG) / in den Wohngebieten (NQV) des Gundeli verursachen. Das Gundeli wird damit nachhaltig abgewertet. Wir würden eine solche Entwicklung vehement und mit allen Mitteln bekämpfen.</p> <p>Am 5. März 2002 hat der Regierungsrat mit einer Pressemitteilung bekannt gegeben, dass mit der durchgehenden Eröffnung der Nordtangente eine Reduktion des Durchgangsverkehrs in der Dornacher- und der Gundeldingerstrasse um 25% zu erwarten sei. Im Juni 2008 wird dies soweit sein. Mit Spannung erwarten wir jetzt</p>	<p>Z. K. genommen.</p> <p>Umsetzung Quartierrichtplan ist nicht Angelegenheit des vorliegenden Planungsinstrumentes. Der Quartierrichtplan wird jetzt aber an den entsprechenden Stellen genannt. S. Ziff. 36 / 1. Teil.</p> <p>Wird im Projekt Dreispitz behandelt.</p> <p>Z. K. genommen.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		die Bekanntgabe von begleitenden Massnahmen zum Verhindern eines erneuten Auffüllens der frei werdenden Kapazitäten.	
47.	Quartierkoordination Gundeldingen	<p data-bbox="584 320 1263 339"><i>KAPITEL AM3.2.2 Strassenverkehr Kantonsstrassen, Seite 201</i></p> <p data-bbox="584 376 1473 564">Auf dem Plan „Zuordnung Strassentypen 2030“ sind im Gundeldingerquartier die Dornacher- und die Gundeldingerstrasse als Hauptverkehrsstrassen HVS eingezeichnet. Dies entspricht keineswegs dem Inhalt des behördenverbindlichen QRP Gundeldingen von 1986. Beide Strassen sollen in Zukunft die Funktion von Haupt-sammelstrassen HSS übernehmen und damit keine Aufgaben für die Verbindungen von Quartieren haben. Seit 22 Jahren wartet die Einwohnerschaft des Gundeli auf die Umsetzung der behördlich beschlossenen und versprochenen Strategie.</p> <p data-bbox="584 600 1473 815">Ein Hauptproblem bildet seit Jahren die mangelhafte Verkehrserschliessung des Gesamt-Areals Dreispitz. Die Auswirkungen des individuellen Motorfahrzeugverkehrs sind im angrenzenden Wohngebiet bereits heute verheerend. Die Planungen für die Verkehrsentslastung Gundeldingen, Dreispitzerschliessung und Anbindung der A2 sollten dringend koordiniert werden. Ohne eine konzeptionelle Lösung dieser stark miteinander verbundenen Elemente wird die intensivere Nutzung des Dreispitz- Areals nur noch mehr Verkehrsproblemen in den Wohngebieten des Gundeli verursachen. Das Gundeli wird damit nachhaltig abgewertet.</p> <p data-bbox="584 850 1473 1010">Am 5. März 2002 hat der Regierungsrat mit einer Pressemitteilung bekannt gegeben, dass mit der durchgehenden Eröffnung der Nordtangente eine Reduktion des Durchgangsverkehrs in der Dornacher- und der Gundeldingestrasse um 25% zu erwarten sei. Im Juni 2008 wird dies soweit sein. Mit Spannung erwarten wir jetzt die Bekanntgabe von begleitenden Massnahmen zum Verhindern, dass die frei-werdende Kapazität wieder mit neuen Fahrzeugen auf(ge)füllt wird.</p>	<p data-bbox="1491 376 1771 395">S. zuvor, Ziff. 46 / 5. Teil.</p> <p data-bbox="1491 600 1771 619">S. zuvor, Ziff. 46 / 5. Teil.</p> <p data-bbox="1491 850 1675 869">Z. K. genommen.</p>
48.	SBB	<p data-bbox="584 1070 1473 1286"><i>Bemerkungen und Anregungen zum Richtplantext; Anhang:</i> ad Verkehrspolitische Rahmenbedingungen und Ziele [AM 3.1] Erwähnt werden die Ausbauten ZEB für die Nordwestschweiz: kreuzungsfreie Einführung des Adlertunnels nördlich von Liestal sowie Entflechtungsmassnahmen zwischen Basel SBB Personenbahnhof und Pratteln. Wir halten fest, dass die Entflechtungsmassnahmen nicht Bestandteil des Kernangebotes ZEB sind, sondern zu den ausserhalb des Finanzrahmens ZEB liegenden Ergänzungsoptionen gehören. <i>Antrag: die Aussage ist entsprechend zu berichtigen.</i></p> <p data-bbox="584 1350 1473 1453">ad Schiene [AM 3.2.1] Infrastruktur ist als separates Kapitel zu behandeln (statt Unterkapitel zum Fernverkehr). <i>Antrag: die Gliederung ist entsprechend zu berichtigen.</i></p>	<p data-bbox="1491 1294 2056 1313">Berücksichtigt. S. zusätzlichen Hinweis in Klammer.</p> <p data-bbox="1491 1430 2056 1449">Nicht berücksichtigt. Die Gliederung wird beibehalten.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>Im Vergleich zu anderen Vorhaben (z.B. Leistungssteigerung zwischen Basel SBB Personenbahnhof und Pratteln) wird hier beim Regional- und Lokalverkehr dem Regio-S-Bahn Innenstadttunnel (Herzstück) ein zu hoher Stellenwert beigemessen.</p> <p>Zudem fehlen auf der Abbildung auf Seite 198 im Vergleich zu Riehen Niederholz die im Bau befindlichen S-Bahn Haltestellen Pratteln Salina Raurica und Rheinfelden Augarten.</p> <p><i>Antrag: Aufzählung der Massnahmen und Abbildung entsprechend ergänzen.</i></p>	<p>Z. K. genommen.</p> <p>Nicht berücksichtigt. Es werden nur Massnahmen des Kantons BS genannt.</p> <p>Berücksichtigt. Die Abbildung wird kurz vor Drucklegung aktualisiert.</p>
49.	COOP espace.mobilité	<p>/ AM4.2.2 Abfall (S.211) Antrag Streichung Abschnitt: Abfallvermeidung und Ressourcenschonung</p>	
AV 2 Grundlagen für den Bund			
50.	Bund (UVEK; ARE)	<p><i>Weitere Grundlagen</i></p> <p>Für die Erarbeitung des Richtplans werden weitere Grundlagen, wie sie Art. 6 RPG aufgeführt sind, benötigt. Dazu gehören einerseits die Konzepte und Sachpläne des Bundes, die Richtpläne der Nachbarkantone sowie die Planungen des benachbarten Auslandes, andererseits aber auch die durch den Kanton erarbeiteten themenspezifischen Grundlagen.</p> <p>Mit Ausnahme des Sachplans Verkehr sind die für den Kanton Basel-Stadt relevanten Konzepte und Sachpläne des Bundes erwähnt (s. auch Kapitel Agglomeration und Mobilität dieses Berichts). Die Inhalte aller relevanten Konzepte und Sachpläne sind in den Richtplan übernommen worden.</p> <p>Die Übersicht über die kantonalen Grundlagen, wie dies der Leitfaden für die Richtplanung verlangt (BRP, 1997: Leitfaden für die Richtplanung, S. 20), ist im Anhang des Richtplans vorgesehen und wird bis zur Einreichung zur Genehmigung noch erstellt werden. Diese Liste sollte nicht mit "Grundlagen für den Bund" bezeichnet werden, da sie nicht Grundlagen für den Bund auflistet, sondern Grundlagen für die Richtplanung. Im Richtplantext ist die Verknüpfung mit den Grundlagen bereits sehr gut hergestellt, und die wichtigsten Inhalte der Grundlagen werden auf transparente Art und Weise in den Richtplan übernommen.</p>	<p>Berücksichtigt. Neu heisst es: AV 2 Grundlagen für den Bund <u>die Richtplanung</u>.</p>
Karte			
51.	Bund (UVEK; ARE)	<p>Die Richtplankarte im Massstab 1:25'000 ist umfassend und dennoch gut lesbar. Die darstellerische Problematik eines Stadtkantons, bei dem die Siedlungsfläche einen Grossteil der Kantonsfläche einnehmen muss und auf dessen Gebiet zahl-</p>	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>reiche Verkehrsinfrastrukturen zusammentreffen, ist aus Bundessicht ausgezeichnet gelöst. Der Unterschied zwischen Ausgangslage und Richtplaninhalt ist sowohl in der Legende als auch in der Karte deutlich sichtbar. Positiv hervorzuheben ist auch die Darstellung von wichtigen Infrastrukturvorhaben im angrenzenden Gebiet der Nachbarkantone und des benachbarten Auslandes.</p> <p>Nach wie vor wünschenswert wäre aus Bundessicht die grenzüberschreitende Darstellung weiterer Elemente, beispielsweise des Siedlungsgebietes, was aber gerade für den Kanton Basel-Stadt mit den Teilen des grenznahen Auslandes schwierig sein dürfte. Der Kanton gibt aber in seinen Konzeptkarten des Teils Strategie eine ausgezeichnete grenzüberschreitende Sicht für die Bereiche Siedlung und Natur und Landschaft.</p>	
52.	Basel-Landschaft, Kanton	<p>Wir beantragen eine Änderung der Richtplankarte in folgenden Punkten:</p> <p><i>Areal Dreispitz:</i> Der Schwerpunkt Mischgebiet Dreispitz liegt teils auf Stadtgebiet und teils auf Münchensteiner Gemeindegebiet. In der Richtplankarte wird die Signatur auf Münchensteiner Gebiet ausgedehnt. Hier darf die Signatur lediglich orientierend eingetragen werden und nicht als Richtplanaussage.</p> <p><i>A2-Zubringer Schänzli:</i> Der Anschluss Muttenz-Nord besteht aus einem Halbanschluss an die St. Jakobsstrasse (im Vernehmlassungsexemplar dargestellt) und einem für die Gegenrichtung aus einem zweiten Halbanschluss an die Birsfelderstrasse. Letzterer muss in der Richtplan Gesamtkarte noch eingetragen werden.</p> <p><i>Kantonsstrassen Netz BL:</i> Das Kantonsstrassennetz BL ist nicht in allen Teilen richtig dargestellt. Wir ersuchen sie, dieses aus dem KRIP zu übernehmen (Kontaktperson: Simone Jegerlehner, 061 925 54 58)</p> <p><i>Radrouten Netz BL:</i> Die Anschlüsse an das Radroutennetz BL ist nicht in allen Teilen richtig dargestellt. Wir ersuchen sie, diese aus dem KRIP zu übernehmen (Kontaktperson: Rolf Wild, 061 925 54 55)</p>	<p>Berücksichtigt.</p> <p>Nicht berücksichtigt. Kartographische Differenzierung nicht sinnvoll.</p> <p>Berücksichtigt.</p> <p>Berücksichtigt.</p>
53.	CMS	<p><i>Richtplankarte</i> Im Bereich St. Jakob/Walkeweg ist die Signatur Naturschutz für die Länge von geschätzten ca. 100m eingetragen. Wir können in dieser geringen Fläche keinen Beitrag an die ökologische Vernetzung erkennen und beantragen daher die Signatur aus dem Plan zu entfernen.</p>	Berücksichtigt.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt. Anregung, Bemerkung, Antrag	Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 31. Januar bis 30. April 2008 Stellungnahme
54.	EVP BS	<i>Darstellung / Lesbarkeit</i> Die Verordnung zum Bundesgesetz über die Raumplanung empfiehlt, die kantonalen Richtpläne im Massstab 1:50'000 zur Darstellung zu bringen. Der Kanton Basel-Stadt hat für seinen Richtplan den Massstab 1:25'000 gewählt. In Anbetracht der Dichte und Vielfalt an Signaturen wäre es im Interesse der Lesbarkeit, einen noch grösseren Massstab zu wählen. Dies auch deshalb, weil der kantonale Richtplan gleichzeitig den kommunalen Richtplan der Stadt Basel darstellt mit einem Anspruch auf zusätzliche Informationen. Wir fordern deshalb: <i>der Richtplan ist im Massstab 1: 12'500 oder im Massstab 1:10'000 aufzulegen.</i>	Nicht berücksichtigt. S. Stellungnahme UVEK/ARE zuvor, Ziff. 51 / 5. Teil.
55.	Novartis	Wir stellen fest, dass das Bell-Areal und das Areal der ehemaligen „Papageienhäuser“ sowie unser Gebäude WSJ-386 nicht zur Industriezone zählen. Sofern es sich hier nicht um einen Fehler handelt, müssen wir uns mit allen Mitteln dagegen zur Wehr setzen. Wir bitten hier so rasch als möglich um klärende Aussagen.	Berücksichtigt. Korrekturen in der Gesamtkarte sind erfolgt.
56.	Novartis	Im Sinne einer visionären und räumlich sinnvollen Arealallokation und Zonenplanung muss zudem erwogen werden, den durch Lichtstrasse, Kraftstrasse, Hünningerstrasse und Elsässerstrasse begrenzten Raum der Industriezone zuzuschlagen. Es dürfte Sinn machen, die Zonengrenze generell auf die Achse der Elsässerstrasse zu legen.	Nicht berücksichtigt. Ggf. kann dies anlässlich der Zonenplanrevision geprüft werden.
57.	SBB	Da entsprechende Bemerkungen /Korrekturen bereits bei den einzelnen Objektblättern aufgeführt sind, wird auf eine erneute Auflistung verzichtet. <i>Antrag: Die Gesamtkarte ist entsprechend nachzuführen.</i>	Berücksichtigt. S. Gesamtkarte.
Formale Elemente			
58.	NQV Bruderholz	Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie bei der Publikation der nächsten Version des Richtplanes zusätzlich eine elektronische Version auf dem Internet publizieren könnten, bei dem die Textänderungen ersichtlich sind (redlining mode). Dies würde die Nachvollziehbarkeit der Änderungen massiv verbessern. Besten Dank im Voraus.	Darauf müssen wir aus Kapazitätsgründen verzichten.
59.	Wanderwege beider Basel	Mit Schreiben vom 28. Januar 2008 hat das Baudepartement des Kantons Basel-Stadt die Öffentliche Mitwirkung und Vernehmlassung zum kantonalen Richtplan eröffnet. Eingeladen wurden Bundesstellen, das grenznahe Ausland, alle Nachbarkantone, alle Nachbargemeinden, sämtliche Parteien, alle Departemente sowie Verbände und Interessengruppen bis hin zu den neutralen Quartiervereinen. Leider blieben dabei die Wanderwege beider Basel als anerkannte kantonale Fachorgani-	Berücksichtigt. Als Fachorganisation in den Verteiler aufgenommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>sation vergessen. Wir erlauben uns dennoch eine Stellungnahme zu dem auch für uns mit grossem Interesse verfolgten Planungswerk abzugeben. Der Mangel im Verteiler der Vernehmlassung veranlasst uns bereits an dieser Stelle einen ersten Antrag zu stellen:</p> <p><i>Antrag</i> <i>Die Wanderwege beider Basel sind als anerkannte kantonale Fachorganisation in den offiziellen Verteiler des Kantonalen Richtplans aufzunehmen. Damit soll die Mitsprachemöglichkeit der Wanderwege beider Basel bei Änderungen am Richtplan sichergestellt werden.</i></p>	
Textkorrekturvorschläge			
60.	Christian Vontobel	<p>S. 62 Messe Basel sollte Messe Schweiz lauten S. 130 Schienenanbindung sollte Schienenanbindung lauten S. 205 Gleicher Titel für zwei Karten (die Erklärung steht zwar direkt daneben) S. 206 Gleicher Titel für zwei Karten (die Erklärung steht zwar direkt daneben) S. 213 Reinigungsleitung sollte wohl Reinigungsleistung lauten</p>	Die Korrekturhinweise sind eingeflossen. Danke für die Aufmerksamkeit.
Nicht den kantonalen Richtplan betreffende Anregungen			
61.	Konzerthaus am Rhein Courvoisier Andreas	<p><i>Ausgangslage</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Hochwertige Veranstaltungsräume sind in Basel rar, viele davon sind sanierungsbedürftig (Stadtcasino, St. Jakob-Halle, Volkshaus). Neu ist im Messezentrum Basel eine Event-Halle geplant. - Die offizielle Politik besteht in Basel zurzeit darin, sich auf die Sanierung der bestehenden bzw. auf den Bau des neuen Veranstaltungsraums zu konzentrieren. Längerfristig wird diese Strategie im internationalen Standortwettbewerb aber kaum zum Ziel führen: Luzern zieht mit dem KKL wichtige Anlässe an, Zürich baut wahrscheinlich ein neues Kongresszentrum am See, Montreux' Säle bestechen durch Berg- und Seeblick... Basels Veranstaltungsorte verströmen dagegen keine Weltläufigkeit, kein internationales Flair. <p><i>Konzerthaus am Rhein</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Mit dem „Rhyark“ im St. Johann besitzt der Kanton ein prominent gelegenes Grundstück direkt am Rhein. Heute ist der „Rhyark“ eher ein Unort, den meisten unbekannt. Die heutige Nutzung vermag nicht zu überzeugen, mittel- bis längerfristig sollte deshalb durch Immobilien Basel-Stadt eine neue Nutzung ins Auge gefasst werden. - Die Idee besteht darin, den „Rhyark“ in 10 bis 15 Jahren abzureissen und durch ein Architekturwahrzeichen am und über dem Rhein zu ersetzen. Mit ei- 	Nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Würden empfehlen, dass die Initianten beim Bau- und Verkehrsdepartement in der Sache vorstellig werden.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

ner Ausstrahlung, wie sie das KKL in Luzern oder die im Bau befindliche Elbphilharmonie in Hamburg erzielen. Gleichzeitig soll auf dem heutigen Parkplatz direkt hinter dem neuen Gebäude ein Wohnhochhaus entstehen – als Pendant zu den auf dem Areal „Campus Plus“ geplanten Hochschulbauten. Das Hochhaus hilft, das neue „Konzerthaus am Rhein“ zu finanzieren.

- Ob „Konzerthaus“ die richtige Bezeichnung bzw. die richtige Nutzung ist, ist zu diskutieren. Zum jetzigen Zeitpunkt ist lediglich wichtig, den Standort für eine hochwertige, weit über die Region ausstrahlende Nutzung zu reservieren. Zumal das Gelände eines der wenigen, wenn nicht das einzige zwischen Dreirosen- und Schwarzwaldbrücke ist, auf dem ein Neubau in der beschriebenen Art in den nächsten Jahrzehnten überhaupt möglich ist.

Die Vorteile

- Standort im aufstrebenden Basler Norden, direkt am / über dem Rhein, Land im Kantonsbesitz
- Gebäude von weither sichtbar (Wahrzeichencharakter)
- Erstklassiger Blick vom Konzerthaus auf Rhein, Innerstadt und Jura (vgl. beiliegendes Foto)
- Gut erreichbar mit Tram, S-Bahn und Auto (auch via Autobahn, Autoeinstellhalle im Bereich des neuen Unistandorts „Brückenkopf Volta“ denkbar), „Rheinshuttle“ vor und nach den Veranstaltungen
- Public Private Partnership ist realistisch, da Projekt über das „gewisse Etwas“ verfügt
- Quersubventionierung durch Wohnhochhaus an bester Lage möglich

62. Alternative / NQV Bruder-
visionäre Ideen holz
zum Bruderholz

Oder aber... - alternative / visionäre Ideen – für die Verwaltung zur Prüfung

Nein! allein der Gedanke, dass sich die Verwaltung Gedanken zur Stadtentwicklung macht soll nicht nur neben einem absoluten Nein auch zu einem gut möglichen Ja führen. Dies hat uns zu folgender *Vision „Campus der Generationen“* getrieben.

Was wollen wir bei einem Ja?

Eine Überbauung mit Einfamilienhäusern/Mehrfamilienhäusern à la SonVida (alle gleich, während Jahren ohne Geschichte wie ein *Retortenquartier* - nur noch grösser). Familien mit Kindern, die *nicht* wissen, wo Sie in die Schule gehen können, weil jetzt schon *kein Platz* mehr auf dem Bruderholz vorhanden ist. Privatgrundstücke, welche die Verbindung zur Grünzone und den Blick auf den Gempfen usw. *stark kanalisieren* und damit *einschränken* werden. Immer noch *keine* Quartier verbindende Begegnungsoase

oder ?

können wir unserer „älteren“ geistig und physisch mobilen wie auch immobilen Bevölkerung ein neues Zuhause mit Qualität = *Seniorenresidenz* (in Verbindung zu

Nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Würden empfehlen, dass der NQV beim Bau- und Verkehrsdepartement in der Sache vorstellig wird.

Kapitel /Thema**Eingabe von****Anregung, Bemerkung, Antrag****Stellungnahme**

AH zum Wasserturm) zur Verfügung stellen, welches sie tendenziell ermuntert, ihre grossen Häuser früher zu verlassen, um sie den „jungen“ Familien oder gut situierten Käufern zu überlassen (wahrscheinlich bringt das insgesamt mehr Steuern!)

können wir unserer *Jugend* (Basel-Ost/Süd, Bruderholz, Gundeldingen, neues Dreispitzareal) ein neues Zuhause für ihre *Ausbildung* (Primarschule? noch OS? Gymnasium?) aufbauen und somit, das in die Jahre gekommene und zu klein gewordene Alte inkl. Bereich altes Reservoir (soweit nicht Naturschutzgebiet?!), in neuen auf dem Bruderholz eingebetteten Wohnraum umwandeln mit zusätzlichen Steuereinnahmen!

können wir eine öffentliche „*Quartier/Kanton*“ *Begegnungszone* mit einer *natürlichen* Parkumgebung einrichten, welche folgende Bedürfnisse abdeckt:

die <i>ausbildnerische</i>	Schulen (Primar, „Ex“ OS/WBS, Gymnasium)
die <i>botanische</i>	NaturPark mit „Eisweiher“, Botanischer Garten, usw.
die <i>gesellige</i>	Feste, Vernissagen, Märkte, Turniere usw.
Die <i>gesundheitsspezifische</i>	med. Ambulatorium, Physiotherapie, Fitnesscenter, Hippotherapie
die <i>kulturelle</i>	Theater, Kino Openair, Ausstellungen, Astronomie, Meteorologie, Landwirtschaft usw.
die <i>politische</i>	Information, Podiumsgespräche, Vermittlung von Kontakt Verwaltung zu BS usw.
die <i>soziale</i>	Mütter/Väter Beratungen, Weiterbildungsangebote, Vernetzung im Quartier usw.
die <i>sportliche</i>	Sportplatz, Schwimmbad/Halle, Minigolf, Bocciabahn Finnenbahn, ausgiebige Wander- und Velowege auf dem Bruderholzrücken usw.
Die <i>umweltschonende</i>	erneuerbare Energien, Natur-, Landschafts- & Lärmschutz, Minergie, usw.
die <i>wohnliche</i>	Seniorenresidenz

Inhalte miteinander in entspannender Atmosphäre verknüpft.

Mögliche Standorte um solche Ideen umsetzen zu können, gäbe es mehrere im Quartier – auch ohne Ausweitung der Siedlungsfläche nach Süden. Denken wir an zentrale Standorte entlang der Tramlinie im Quartier, das aktuelle Schulareal, das Reservoir-Areal. Diese Gedanken könnten auch eine Antwort auf die Frage sein „wie und wohin entwickelt sich das Radio Studio Basel“.

63. NQV
Hirzbrunnen
- Betreffend der anstehenden baulichen Veränderungen des „Schoren-Areal“ der Novartis erlauben wir uns auf unsere Vorstellungen, welche wir anlässlich der Anhörung vom 5. März 2008 im Rahmen des Mitwirkungsprozesses gemäss § 55 der neuen Kantonsverfassung den Behördevertretern und Vertretern der Firma
- Nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

Novartis vorgetragen haben, zu verweisen.

64. Wanderwege Gleichzeitig möchten wir auch an dieser Stelle unsere Bereitschaft bekräftigen, die Besten Dank. Nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.
beider Basel Signalisationsarbeiten an den Wanderwegen im Kanton Basel-Stadt weiterhin
effizient, kompetent und leistungsorientiert auszuführen.