



Kantonaler Teilrichtplan Velo Basel-Stadt, „Überarbeitung 2013“ * Bericht zur externen Vernehmlassung vom 14. Januar bis 15. März 2013

In Analogie zu §74 der Bau- und Planungsverordnung (BPV) vom 19. Dezember 2000 betreffend kantonaler Richtplan kann jedermann zum Teilrichtplan Anregungen unterbreiten. Zu Eingaben, die Belange der Richtplanung unmittelbar berühren, wird in einem Bericht Stellung genommen, der beim Amt für Mobilität eingesehen werden kann.

Stellungnahme zu den Anregungen, Bemerkungen und Anträgen aus der Bevölkerung, von Institutionen (inkl. eine Bundesstelle) und Interessenvertretern/-innen

1. September 2014

* Die „Überarbeitung 2013“ wurde vom Regierungsrat am XXXXXXXXXXXX erlassen.

Beteiligte der Mitwirkung

Die öffentliche Vernehmlassung hat sich an alle Personen, Institutionen und Fachstellen gerichtet. Auf das Mitwirkungsverfahren wurde mittels Inseraten im Kantonsblatt, mit einer Medienmitteilung sowie über das Vernehmlassungsportal des Kantons informiert.

Folgende Personen, Institutionen, Unternehmen, Parteien, in- und ausländische Gebietskörperschaften und Private haben Stellung genommen:

Eingabe von	Datum des Schreibens	Eingabe von	Datum des Schreibens
Allschwil	28.02.2013	Komitee Heb Sorg zum Glaibasel	14.03.2013
Baselland Transport AG (BLT)	18.02.2013	Landkreis Lörrach	04.03.2013
Basler FDP	15.03.2013	Lörrach	11.03.2013
Basler Verkehrsbetriebe (BVB)	12.03.2013	NQV Hirzbrunnen	28.02.2013
BastA!	13.03.2013	NQV St. Johann	15.03.2013
Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft	06.03.2013	Pro Natura Basel	11.03.2013
Bettingen	05.02.2013	Pro Velo beider Basel	15.03.2013
Birsfelden	06.02.2013	Reinach	04.03.2013
Bottmingen	15.03.2013	Riehen	13.03.2013
Bundesamt für Strassen (ASTRA)	15.03.2013	Schelble Hansruedi	15.03.2013
Bundeseisenbahnvermögen (BEV) / Deutsche Bahn AG (DB AG)	13.03.2013	SP Basel-Stadt	24.02.2013
Fussverkehr Region Basel	14.03.2013	Stadtteilsekretariat Basel-West	12.03.2013
Handelskammer beider Basel	15.03.2013	Stadtteilsekretariat Kleinbasel	14.03.2013
Inzlingen	06.03.2013	VCS beider Basel	14.03.2013
junges grünes bündnis nordwest	15.03.2013	Weil am Rhein	11.03.2013
		WWF Region Basel	15.03.2013

Beim Bund wurde das Bundesamt für Strassen (ASTRA) in die externe Vernehmlassung eingebunden, seine Rückmeldung datiert vom 15. März 2013.

Legende:

RP BS 2012	Richtplan Basel-Stadt, Anpassung 2012
TRP Velo	Teilrichtplan Velo Basel-Stadt
ERPI 12/2013	Entwicklungsrichtplan Innenstadt, Dez. 2013
VKI	Verkehrskonzept Innenstadt
USG BS	Umweltschutzgesetz des Kantons Basel-Stadt
BPG BS	Bau- und Planungsgesetz des Kantons Basel-Stadt

STS	Stadtteilsekretariat
nTRPr	nicht Inhalt des Teilrichtplans, keine Relevanz
z.K. genommen	zur Kenntnis genommen
s. Ziff. X	siehe Stellungnahme unter Ziffer X

Im ganzen Dokument gilt folgende Regel: ~~streichen~~ / ergänzen / *Text aus TRP*

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		Allgemeines		
1.	Allschwil	Der Gemeinderat befürwortet die Förderung des Veloverkehrs und die Überarbeitung des Veloroutennetzes. Mit der behördenverbindlichen Festlegung des Teilrichtplans Velo 2013 entsteht eine Planungssicherheit und die Anliegen des Veloverkehrs können in übergeordneten Planungen und Grossprojekten auch mittel- und langfristig sichergestellt werden.	z.K. genommen	
2.	ASTRA	Wir gehen davon aus, dass der gesamte Inhalt des TRP Velo integrierender Bestandteil des kantonalen Richtplans ist, und damit dieselbe Behördenverbindlichkeit aufweist wie dieser. Falls unsere Annahme nicht stimmen sollte, müsste sichergestellt werden, dass neben den Massnahmen, welche im kant. Richtplan erwähnt sind, auch das gesamte Netz behördenverbindlich verankert wird.	Hinweis	<p>Im RP BS 2012 integriert ist der Netzplan, Kernstück des TRP Velo. Der gesamte TRP Velo wird vom RR erlassen und ist damit behördenverbindlich. Ausführungen dazu in Kap.2.3.1.</p> <p>Ergänzung Titel und Text Kap. 1.4: „1.4 Zweck und Verbindlichkeit des Teilrichtplans Velo 2013 <u>Mit dem Erlass des Regierungsrates ist der kantonale Teilrichtplan Velo für alle kantonalen und kommunalen Behörden des Kantons Basel-Stadt, soweit sie sich mit raumwirksamen Aufgaben befassen, verbindlich. Für Private und für die Wirtschaft ist der Teilrichtplan nicht verbindlich. Er dient zur Information über die kantonalen räumlichen Absichten und Interessen; er beeinflusst dementsprechend alle wesentlichen räumlichen Vorhaben.</u> <u>Mit der Genehmigung durch den Bund wird der Teilrichtplan Velo für Behörden von Bund, anderen Kantonen und Gemeinden, aber auch für Zweckverbände, regionale Körperschaften und ähnliche Gebilde verbindlich.</u> <u>Für die Behörden verbindlich sind die Beschlussinhalte des TRP Velo. Diese sind:</u></p>

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
				<ul style="list-style-type: none"> - <u>die örtlichen Festlegungen in der Teilrichtplankarte, die die verbindlichen Aussagen des TRP Velo in ihrem räumlichen Zusammenhang darstellen und</u> - <u>die Abschnitte in den Richtplantexten zu</u> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Strategien und Grundsätze</u> - <u>Anforderungen Netzgestaltung für Basisrouten- und Pendlerrouthenetz</u> - <u>Qualitätsanforderungen an Veloparkieranlagen</u> <p><u>Die übrigen Bestandteile des TRP Velo gelten als Erläuterungen, so auch die informativen Inhalte in der Teilrichtplankarte</u></p>
3.	BastA!	BastA! begrüsst es, dass mit dem "Teilrichtplan Velo 2013" ein umfassendes und ganzheitliches Konzept für das Velo ausgearbeitet wurde und damit ein Instrument für eine nachhaltige Velopolitik vorliegt. Doch möchte BastA! darauf hinweisen, dass die vielen Schwach- und Gefahrenstellen im Basler Velonetz seit Jahren bekannt sind und BastA! deshalb zu einer raschen Umsetzung der im Teilrichtplan vorgesehenen Massnahmen plädiert.	z.K. genommen s. Ziff. 78 und 141	
4.	Bettingen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Der Gemeinderat dankt für die Möglichkeit, an der Vernehmlassung zum Teilrichtplan Velo 2013 teilnehmen zu können. 2. Seitens Bettingen sind keine Einwände anzubringen, zumal die bestehende Basisroute nicht von den Anpassungen tangiert ist. 	z.K. genommen	
5.	Birsfelden	Die Gemeinde Birsfelden hat die Unterlagen geprüft und hat keine Einwände.	z.K. genommen	
6.	Bottmingen	Vom Teilrichtplan Velo BS 2013 wird Kenntnis genommen.	z.K. genommen	
7.	Basler FDP	<p>FDP Die Liberalen Basel-Stadt begrüssen die Bestrebungen des Regierungsrates, den Veloverkehr zu fördern. Der Teilrichtplan Velo ist ein wichtiges Mittel um die Massnahmen nicht als Einzelflickwerk erscheinen zu lassen, sondern sie in ein grösseres Ganzes einzubetten.</p> <p>Generell ist die FDP Die Liberalen Basel-Stadt bestrebt Ansätze und Massnahmen zu unterstützen, die dem Veloverkehr nützen und stellt sich klar gegen Massnahmen, deren vornehmlicher Zweck die Behinderung des Individualverkehrs ist. Besser abzudecken ist die kantonsübergreifende Veloroutennetzplanung, welche im</p>	z.K. genommen z.K. genommen Hinweis	Abstimmung mit Veloroutennetz der Agglomeration ist erfolgt, Hinweis dazu ist in der Teilstrategie ST2 und ihren Grundsätzen in Kap. 4 enthalten.

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		vorliegenden Entwurf nicht erwähnt wird.		
8.	BLT	Wir begrüßen die Absicht, die Veloprojekte mit anderen baulichen Vorhaben abzustimmen und den Veloverkehr in den Planungen von Grossprojekten entsprechend den Vorgaben zu berücksichtigen.	z.K. genommen	
9.	Fussverkehr Region Basel	Fussverkehr Region Basel begrüsst den Ausbau und die Vervollständigung des Velowegnetzes auch im Interesse des Fussverkehrs. – Der Umsteigeeffekt vom motorisierten Individualverkehr auf das Velo, welcher durch eine verbesserte Veloinfrastruktur begünstigt wird, liegt aufgrund des tieferen Flächenbedarfs und der geringeren Fremdgefährdung durch den Veloverkehr auch im Interesse des Fussverkehrs. – Die Gefährdung und Belästigung von FussgängerInnen durch Velofahrende ist häufig durch objektiv unsichere oder umständliche Verkehrsführungen für Velofahrende verursacht. Deshalb entlasten ein sicheres Velobasisnetz und schnelle Pendler Routen auch die für den Fussverkehr vorgesehenen Verkehrsflächen.	z.K. genommen	
10.	Handelskammer beider Basel	Abschliessende Bemerkung: Die Handelskammer beider Basel lehnt den Teilrichtplan Velo 2013 in der vorliegenden Form ab.	z.K. genommen	
11.	Junges grünes Bündnis	Das jgb begrüsst es, dass mit dem "Teilrichtplan Velo 2013" ein umfassendes und ganzheitliches Konzept für das Velo ausgearbeitet wurde und damit ein Instrument für eine nachhaltige Velopolitik vorliegt. Doch möchte das jgb darauf hinweisen, dass die vielen Schwach- und Gefahrenstellen im Basler Velonetz seit Jahren bekannt sind und das jgb deshalb zu einer raschen Umsetzung der im Teilrichtplan vorgesehenen Massnahmen plädiert.	z.K. genommen s. Ziff. 3	
12.	Komitee Heb Sorg zum Glaibasel	Grundsätzlich begrüssen wir es, den Veloverkehr weiter zu fördern, auch wenn diese Förderung zu Lasten des motorisierten Verkehrs geht. Der Gegenvorschlag zur Städteinitiative verpflichtet Regierung und Verwaltung, den motorisierten Individualverkehr innerhalb der Stadt zu reduzieren. Die notwendigen Verbesserungen für den Veloverkehr lassen dieses Ziel realisierbar werden.	z.K. genommen	
13.	Lörrach	Die Stadt Lörrach ist mit dem Inhalt des Teilrichtplans einverstanden. Die Stadt sieht keine Verbesserungs- oder Änderungswünsche, die für Lörrach wichtig wären.	z.K. genommen	
14.	NQV St. Johann	Dem Inhalt des TRP Velo stimme ich grundsätzlich zu. Und die Charta für eine nachhaltige, städtische Mobilität ist zu begrüssen. Ein, in meinen Augen, Problem sind die Verkehrssitten der Velofahrern. Bei rot über die Kreuzung, Rücksichtslosigkeit gegenüber den Fussgängern und so weiter. Vorgemacht wird dies von den Fahrradkurieren. Die Fahrradkuriere haben eine grosse Vorbildfunktion bei den Velofahrern (Städtische Helden). Der Fahrradkurier verstösst	z.K. genommen nTRPr	

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		in der Regel gegen die Verkehrsregeln um schneller an das Ziel zu kommen. Um dieses Problem in den Griff zu bekommen und somit mittelfristig die Verkehrsregeln bei den Velofahrern zu erhöhen schlage ich vor eine Kennzeichnungspflicht bei den Fahrradkurieren einzuführen. Auf der Dokumententasche eine gut sichtbare Kennzeichnung in der Form NXX anzubringen, (N steht als Buchstabe für den Betrieb, XX ist eine individuelle Nummer des Fahrradkuriers, zB. A33, das ist der Kurier Müller vom Betrieb A). Bei Verkehrsvergehen kann so die Polizei den betreffenden Kurier identifizieren. Im weiteren sollte jährlich ein Preis ausgerichtet werden das den Besten Kurierbetrieb ehrt. Diese Idee als ausbaubarer Vorschlag gedacht. Dieser Wettbewerb kann vom Betrieb als Marketing Massnahme verwendet werden. Nach meiner Auffassung kann so ein mittelfristiger Druck erzeugt werden, da die Verkehrsregeln für alle gelten.		
15.	Pro Natura Basel	Pro Natura Basel befürwortet im Prinzip alle Massnahmen, die den Fuss- und Veloverkehr fördern. Dies darf aber nicht ohne Berücksichtigung der Anliegen des Naturschutzes geschehen.	z.K. genommen s. Ziff. 151	Abwägung mit Naturschutzanliegen erfolgt in konkreter Planungsphase
16.	Reinach	Wir haben keine Einwendungen zur externen Vernehmlassung anzubringen.	z.K. genommen	
17.	SP Basel-Stadt	Grundsätzlich steht die SP Basel-Stadt positiv zum TRP Velo 2013. Der Plan anerkennt die Bedeutung des Velos, stellt die Ausgangslage fest und gibt den Zweck des TRP bekannt. Daraus werden die Ziele abgeleitet und der Inhalt des Plans, nämlich der Erläuterungsbericht einerseits und der Kartenteil andererseits, liegen vor. Wir möchten bemerken, dass wir auch die Vernehmlassungen der Pro Velo und des VCS voll unterstützen können und daher diese Punkte nicht extra hier nochmals erwähnen.	z.K. genommen z.K. genommen	
18.	STS Basel-West	Der beigelegte Stadtplan mit dem eingezeichneten Veloroutennetz ist leider sehr klein und kaum beschriftet und deshalb so gut wie nicht lesbar. Bei der nächsten Vernehmlassung sollte der Stadtplan eine bessere Qualität aufweisen	z.K. genommen	
19.	STS Kleinbasel	Wir begrüssen die Vervollständigung des Velowegenetzes und das Anliegen des Kantons sehr, mit dem vorliegenden Teilrichtplan den Fuss- und Veloverkehr in Basel weiter zu fördern, zu sichern und mit entsprechenden Massnahmen zu optimieren.	z.K. genommen	
20.	VCS beider Basel	b) Der Begriff Langsamverkehr soll konsequent durch Fuss- und Veloverkehr ersetzt werden, da diese beiden Verkehrsformen sehr unterschiedliche Bedürfnisse und Ansprüche haben.	wird tw. berücksichtigt	Langsamverkehr ist als Begriff in gewissen Zusammenhängen gesetzt, ansonsten wird zu Fuss-/ Veloverkehr geändert.

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
21.	WWF Region Basel	<p>Diesbezüglich hätten wir es begrüsst, wenn auch wir zur Vernehmlassung eingeladen worden wären, denn insbesondere die Vorhaben im Bereich der Bahndämme zwischen Badischer Bahnhof und Riehen beziehungsweise Grenzach sind bezüglich Naturschutz von einiger Tragweite. ...</p> <p>Wir können auch nicht beurteilen, ob die Fachstelle Naturschutz in die Ausarbeitung einbezogen wurde. Jedenfalls müssen wir schliessen, dass, falls sie Stellung genommen hat, dies in der Vernehmlassungsvorlage zu wenig zum Ausdruck kommt. Wir meinen auch, dass die Natur- und Landschaftsschutzkommission hätte einbezogen werden sollen.²</p> <p>Antrag 1 → Der Teilrichtplan Velo ist auf die mögliche Beeinträchtigung von Naturwerten zu überprüfen. Primär ist das bestehende Strassennetz zu nutzen. Neubauten sind mit den Anliegen des Naturschutzes abzustimmen. Die Stellungnahme der Fachstelle Naturschutz ist öffentlich zu machen.</p> <p>² NLG BS § 14</p>	<p>z.K. genommen Hinweis</p> <p>Hinweis</p> <p>nTRPr wird tw. berücksichtigt s. Ziff. 151 Hinweis</p>	<p>Die öffentliche Planaufgabe wurde, begleitet von einer Medienmitteilung, im Kantonsblatt publiziert. Die Stadtgärtnerei, wo der Naturschutz angesiedelt ist, war in interner Vernehmlassung miteinbezogen. Begehren nach allfälliger Öffentlichmachung ihrer Stellungnahme müssen bei ihr vorgebracht werden.</p> <p>Eine Abwägung mit Naturschutzanliegen hängt vom Koordinationsstand ab und erfolgt in der konkreten Planungsphase. Entsprechende Ergänzungen erfolgen im Massnahmen-Beschrieb.</p>
		Erläuterungsbericht		
		1. Einleitung		
22.	BLT	Der Vergleich des Modalsplits 2001-2007 zeigt eindeutig auf, dass neben dem Langsamverkehr der öffentliche Verkehr zu den wichtigsten Verkehrsträgern des Kantons Basel-Stadt zählt. Sowohl in der Kantonsverfassung als auch im Umweltschutzgesetz des Kantons Basel-Stadt sind die Grundlagen zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs festgelegt. Wir unterstützen die Anstrengungen, welche zur nachhaltigen Sicherung der städtischen Mobilität auf der Weiterführung dieser Strategie aufbauen.	z.K. genommen	
		1.1 Bedeutung		
23.	VCS beider Basel	a) Zentrales Argument für die Veloförderung ist gerade bei den engen Platzverhältnissen einer Stadt der geringe Platzbedarf des fahrenden Veloverkehrs und va. auch der parkierten Velos im Vergleich zum MIV. Die Ergänzung "Platz sparendes" entspricht auch den Leitsätzen des kant. Richtplanes. Ausserdem verlangt auch die massive Lärmproblematik nach leisen Verkehrsmitteln (in CH sind 1.2 Mio Men-	wird berücksichtigt	Anpassung Text Kap. 1.1: „...kostengünstiges, und flexibles, <u>leises</u> <u>und Platz sparendes</u> Verkehrsmittel...“

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		schen tags und 700'000 nachts übermässigem Strassenverkehrslärm ausgesetzt) ¹ . → <i>Das Velo hat als umweltschonendes, (...), kostengünstiges, flexibles, leises und Platz sparendes Verkehrsmittel eine grosse Bedeutung (...).</i> ¹ Quelle: Bundesamt für Umwelt BAFU, 2009		
		1.2 Anlass		
24.	NQV St. Johann	Im weiteren empfinde ich es problematisch das E-Bike dem Velo gleichzustellen. Für mich ist das E-Bike ein MIV Gerät, das es ein Motor hat und ihn auch braucht für das Fahren. Das kann als Mofa oder je nach Leistung als Scooter betrachtet werden, mit möglicherweise ökologischer Ansatz. Je nach Art der Energie Erzeugung.	z.K. genommen	E-Bikes sind auf Bundesebene gesetzlich geregelt.
		1.3 Ausgangslage		
25.	BastA!	Die unter 1.3. aufgeführten Zahlen zeigen, dass sich zwischen 2001 und 2007 nichts zugunsten der umweltgerechten Verkehrsmittel verändert hat. Der Veloanteil ist sogar um ein Prozent zurückgegangen. Bedauerlicherweise fehlen die Zahlen der letzten fünf Jahre. Es kann deshalb nicht abschliessend beurteilt werden, wie die neuere Entwicklung aussieht und ob die Umsetzung des Gegenvorschlages zur Städteinitiative bereits Auswirkungen zugunsten des Veloverkehrsanteils zeitigt. (http://www.mobiltaet.bs.ch/themenundprojekte/motorisierterverkehr/staedteinitiatve.htm)	z.K. genommen Hinweis	Ersatz Abbildung und Anpassung Legende in Kap. 1.3: „ <i>Modal Split-Vergleich der Wege der Einwohner/-innen von Basel und von anderen Schweizer Städten 2010, 2001–2007, socialdata, München</i> Quelle: <i>Städtevergleich Mobilität</i> , Neuere Erhebung mit anderer Datenbasis (Mikrozensus Verkehr 2010), kein Vergleich möglich. Der Veloanteil der letzten Jahre ist stabil.
26.	Junges grünes Bündnis	Die unter 1.3. aufgeführten Zahlen zeigen, dass sich zwischen 2001 und 2007 nichts zugunsten der umweltgerechten Verkehrsmittel verändert hat. Der Veloanteil ist sogar um ein Prozent zurückgegangen. Bedauerlicherweise fehlen die Zahlen der letzten fünf Jahre. Es kann deshalb nicht abschliessend beurteilt werden, wie die neuere Entwicklung aussieht und ob die Umsetzung des Gegenvorschlages zur Städteinitiative bereits Auswirkungen zugunsten des Veloverkehrsanteils zeitigt. (http://www.mobiltaet.bs.ch/themenundprojekte/motorisierterverkehr/staedteinitiatve.htm)	s. Ziff. 25	
27.	VCS beider Basel	a) Wie Abb. 1 zeigt, hat der Veloverkehr zwischen 2001 und 2007 abgenommen. Im soeben publizierten Städtevergleich Mobilität wird der Veloanteil für Basel noch mit 16% angegeben. Dieser Negativtrend soll explizit erwähnt werden und den dringenden Handlungsbedarf betonen.	s. Ziff. 25 wird nicht berücksichtigt	Erhebung 2010 Sozialdata mit gleichem Wert wie 2007; Zahlen aus Städtevergleich haben andere statistische Grundlage, sind aber besser mit Angaben aus anderen Städten zu vergleichen.

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		1.4 Zweck des Teilrichtplans Velo		
28.	VCS beider Basel	<p>a) Der TRP Velo soll die Veloförderung nicht nur mittel- und langfristig sicherstellen. Er soll zusätzlich auch schnell wirksame Massnahmen ermöglichen.</p> <p>b) Es soll eine konkrete Frist für die vollständige Umsetzung des TRP Velo genannt werden. Der Kanton BL hält beispielsweise fest, dass die kantonalen Radrouten bis spätestens 2020 fertigzustellen sind.</p>	<p>wird nicht berücksichtigt</p> <p>wird nicht berücksichtigt</p>	<p>Kurzfristige Umsetzungen zu ermöglichen ist nicht Aufgabe des TRP Velo.</p> <p>Umsetzung wird tw. koordiniert mit oder ist abhängig von anderen langfristigen Vorhaben, deren Umsetzungstermin noch nicht bekannt ist.</p> <p>Ergänzung Text Kap. 1.4: <u>„Ob und wann ein Projekt realisiert wird, ist nicht Angelegenheit des Teilrichtplans. Der TRP Velo muss im nachgeordneten Verfahren (Studien und generelle Projekte) konkretisiert werden.“</u></p>
		1.5 Ziele des Teilrichtplans Velo		
29.	BastA!	Die unter 1.5. genannten Ziele des Teilrichtung sind zu vage, da es an einer messbaren Grösse fehlt. Es genügt nicht, nur eine Erhöhung des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr anzustreben. Sondern es braucht ein konkret messbares Ziel. BastA! regt daher an, den Veloverkehrsanteil von 30 Prozent als übergeordnetes Ziel festzuhalten. Nur so kann endlich ein Quantensprung in der Förderung des Veloverkehrs erreicht werden.	wird nicht berücksichtigt	Im USG ist Reduktion der Verkehrsleistung des MIV festgehalten. Mit welchem Wachstum dies in ÖV, Fuss- und Veloverkehr erreicht werden soll, kann nicht genau beziffert werden (Gesamtwirkung).
30.	Junges grünes Bündnis	Die unter 1.5. genannten Ziele des Teilrichtung sind zu vage, da es an einer messbaren Grösse fehlt. Es genügt nicht, nur eine Erhöhung des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr anzustreben. Sondern es braucht ein konkret messbares Ziel. Das jgb regt daher an, den Veloverkehrsanteil von 30 Prozent als übergeordnetes Ziel festzuhalten. Nur so kann endlich ein Quantensprung in der Förderung des Veloverkehrs erreicht werden.	s. Ziff. 29	
31.	Riehen	Der Gemeinderat begrüsst und unterstützt die im Teilrichtplan festgeschriebenen Ziele, welche eine Veloförderung mittels angemessener Infrastruktur sicherstellt. Zu den „Grundlagen“, zur „Strategie“ und zum „Konzept“ des Teilrichtplans sowie zu den geplanten Veloparkierungsanlagen gibt es von Seiten des Gemeinderates keine Bemerkungen.	z.K. genommen	
32.	STS Basel-West	„Erhöhung des Veloverkehranteils am Gesamtverkehr“: Es soll erläutert werden wie hoch der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr heute ist und wie hoch der Anteil in 10 Jahren sein soll.	s. Ziff. 29	Anteil Velo am Gesamtverkehr 2010 siehe Kap. 1.3, Ausgangslage

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		„Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr“: Es soll erläutert werden, wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit für RadfahrerInnen erreicht werden soll und welche finanziellen Ressourcen für diese Massnahmen in den nächsten 10 Jahren bereitstehen. „Reduktion der negativen Umwelteinflüsse der Mobilität“: Es soll erläutert werden, wie stark die Emissionen in den nächsten 10 Jahren verringert werden sollen und mit welchen Massnahmen man dies zu erreichen gedenkt.	nTRPr s. Ziff. 147 und 183 wird nicht berücksichtigt	Finanzielle Ressourcen siehe Kap. 6.2 Emissionsreduktion ist nicht bezifferbar und nicht Aufgabe des TRP
33.	VCS beider Basel	a) Wir stimmen grundsätzlich mit den Zielen überein. Die Erhöhung des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr soll jedoch konkret festgelegt werden. Nur so ist die Veloförderung überprüfbar (s. auch Anregung zu Kapitel 6.3. Controlling). Wir schlagen vor: → <u>Erhöhung Verdoppelung des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr auf mind. 30%</u> b) → <u>Stärkung der kombinierten Mobilität ÖV - Veloverkehr</u>	s. Ziff. 29 wird tw. berücksichtigt	Ergänzung Text Kap. 1.5: „ <u>Stärkung der kombinierten Mobilität, insbesondere ÖV – Veloverkehr</u> “ MIV (z.B. Carsharing oder Transportkette MIV-ÖV-Velo) soll nicht ausgeschlossen sein
34.	WWF Region Basel	Gerne nehmen wir im Rahmen der Vernehmlassung zum Teilrichtplan Velo 2013 Stellung. Unsere knappe Antwort bezieht sich nicht auf die Ziele und Absichten für eine Verbesserung der Velosituation, welche wir natürlich, unter anderem aus luft-hygienischen Gründen, grundsätzlich unterstützen 1, sondern auf raumwirksame Fragen, die insbesondere mit der Errichtung neuer Velorouten entstehen. Anregen möchten wir einerseits die Festlegung einer konkreten Frist für die vollständige Umsetzung des TRP Velo sowie eine Zielvorgabe für die Erhöhung des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr.	s. Ziff. 28 und 29	
		1.6 Inhalt des Teilrichtplans Velo		
35.	VCS beider Basel	a) Wir schlagen die Ergänzung nachstehenden Satzes vor: → <u>Die Routen bilden ein flächendeckendes, dichtes und lückenloses Netz.</u>	wird tw. berücksichtigt	Ergänzung Text Kap. 1.6: „ <u>Die Routen bilden ein flächendeckendes, zusammenhängendes Netz</u> “

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		b) Für die Veloparkierung, die direkt Bauten und Anlagen zuzuordnen sind, ist die Bauherrschaft zuständig. Die Charta für eine nachhaltige, städtische Mobilität (Kap. 2.1.2) verlangt aber auch für private Anlagen genügend und gut erreichbare Veloabstellplätze. → Wird das entsprechend im Bau- und Planungsgesetz verankert?	nTRPr Hinweis	Private Veloparkierung ist bereits in § 73, BPG BS verankert. Eine Verschärfung wird voraussichtlich im Herbst 2014 vom Grossen Rat beschlossen. Die Erarbeitung einer Veloabstellplatzverordnung wird aufgrund dieses Beschlusses in Angriff genommen.
		2. Grundlagen und Rahmenbedingungen		
36.	SP Basel-Stadt	Die verkehrspolitischen Grundlagen und Rahmenbedingungen (Städteinitiative und GGV, die Charta für eine nachhaltige, städtische Mobilität und die politischen Vorstösse) werden genannt. Rechtliche und richtplanerische Grundlagen sind aufgeführt, das Verkehrskonzept Innenstadt und die BVD-Förderungsstrategie Velo-/Fussverkehr liegen vor.	z.K. genommen	
		2.1 Verkehrspolitische Rahmenbedingungen		
37.	BastA!	Leider geht die Behebung der durch das junge grüne Bündnis Nordwest zusammengetragenen Veloärgernisse nur schleppend voran. Damit die Ziele des Gegenvorschlages der Städteinitiative bis 2020 erreicht werden können und die vorgesehenen Massnahmen greifen, müssen die längst bekannten Schwachstellen jetzt angegangen werden (2.1.1). Die gesammelten Veloärgernisse: http://www.jgb.cyrillbolliger.ch/fileadmin/media/Dokumente/umfrage_veloargernisse_antworten_01.pdf	nTRPr	
38.	Junges grünes Bündnis	Das jgb ist erfreut, dass die Liste der Veloärgernisse, die das jgb zusammengetragen und eingereicht hat, zur Kenntnis genommen wurde (2.1.3). Leider geht die Umsetzung nur schleppend voran. Damit die Ziele des Gegenvorschlags der Städteinitiative bis 2020 erreicht werden können und die vorgesehenen Massnahmen greifen, müssen die längst bekannten Schwachstellen jetzt angegangen werden (2.1.1). Zusammengefasste Ergebnisse der Veloärgernisse: http://www.jgb.cyrillbolliger.ch/fileadmin/media/Dokumente/umfrage_veloargernisse_ergebnis.pdf Alle Ergebnisse: http://www.jgb.cyrillbolliger.ch/fileadmin/media/Dokumente/umfrage_veloargernisse_antworten_01.pdf	nTRPr s. Ziff. 37	
		2.2 Rechtliche Grundlagen		
		2.3 Planungsgrundlagen		

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		2.3.1 Kantonaler Richtplan Basel 2009		
39.	Handelskammer bei der Basel	<p>Verhältnis zum kantonalen Richtplan: Der Teilrichtplan Velo 2013 soll in den (neuen) kantonalen Richtplan (KRIP) einfließen, dessen Vernehmlassung Ende Januar 2013 ablief. Im KRIP wird dem Veloverkehr eine klare Favoritenrolle in der Stadtmobilität zugestanden. In unserer damaligen Stellungnahme haben wir dies schon bemängelt. Der Teilrichtplan Velo 2013 geht nun einen Schritt weiter und zielt sogar auf die Priorisierung des Veloverkehrs gegenüber dem MIV. Damit wird einmal mehr die bestehende Realität des motorisierten (Pendler-) Verkehrs im Kanton verkannt. Unternehmen beobachten diese Entwicklung mit wachsender Sorge .</p> <p>► Die Abstimmung zwischen thematisch zusammenhängenden Vorlagen ist zukünftig besser und transparenter zu bewerkstelligen.</p>	<p>Hinweis</p> <p>Wird tw. übernommen</p>	<p>Priorisierung ÖV, Fuss- und Veloverkehr gegenüber MIV ist in §13, USG BS verankert.</p> <p>Anpassung Text Kap. 1.2: „Aufgrund obiger Erläuterungen wurde der Teilplan Velo/Mofa in enger Abstimmung mit der Anpassung 2012 des Richtplans Basel-Stadt (RP BS 2012) zum vorliegenden Teilrichtplan Velo 2013 überarbeitet.“</p> <p>Anpassung Titel und Text Kap. 2.3.1: „2.3.1 Kantonaler Richtplan Basel-Stadt 2009, Anpassung 2012 <u>Die Anpassung 2012 des RP BS und die Überarbeitung 2013 des TRP Velo wurden aufeinander abgestimmt. Der TRP Velo konkretisiert den RP BS in Bezug auf den Veloverkehr.</u>“</p>
40.	STS Basel-West	<p>Planungsgrundsatz 4: „Es sind genügend und qualitativ gute Veloabstellplätze anzubieten (vor allem an den Bahnhöfen und in der Innenstadt).“ Ergänzend: An frequenzstarken Punkten wie Museen oder andere Kultureinrichtungen, aber auch an Freizeiteinrichtungen und Schulen sind genügend Veloabstellplätze anzubieten. Im Besonderen auch an Park- und Grünanlagen des Kantons.</p> <p>Planungsgrundsatz 5: „Es sind begleitend zu den baulichen und betrieblichen Massnahmen auch Massnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit zu treffen, welche die Förderung des Veloverkehrs unterstützen.“ Ergänzend: Es sind nicht nur im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs zu treffen, sondern auch im Bildungsbereich. Das bedeutet, dass Schulen und ausserschulischen Institutionen bereits in einem frühen Stadium Kinder und Jugendliche für eine umweltbewusste Mobilität zu schulen sol-</p>	<p>nTRPr Hinweis</p> <p>nTRPr Hinweis</p>	<p>Diese und folgende Anträge und Bemerkungen zeigen den Bedarf auf, einleitend Sinn und Zweck des Kapitels 2.3 Planungsgrundlagen zu erläutern, denn dessen Inhalt stand nicht zur Vernehmlassung.</p> <p>Ergänzung Text Kap. 2.3: „<u>Nachfolgend sind die für den TRP Velo massgebenden Planungsgrundlagen erläutert. Sie bildeten den Rahmen bei der Erarbeitung</u>“</p> <p>Die Planungsgrundsätze sind aus dem RP BS entnommen und kön-</p>

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		len resp. diese Zielgruppen zu unterrichten sind. Zudem kann in Zusammenarbeit mit verschiedenen städtischen Akteuren wie „Gsünder Basel“ oder weiteren, die gesundheitsförderlichen Aspekte des Velofahrens thematisiert werden (d.h. nicht ausschliesslich auf den ökologischen Benefit fokussieren).		nen deshalb nicht verändert werden. Mit der Anpassung 2012 sind auch die Planungsgrundsätze angepasst worden. Der aktuellste Stand wird in den TRP übernommen.
41.	VCS beider Basel	a) Die Vernehmlassung zum kant. Richtplan 2013 wurde vor kurzem abgeschlossen. Wie kann die Koordination mit den dortigen Formulierung gewährleistet werden, wenn hier noch der kant. Richtplan 2009 Bezugsgrösse ist?	s. Ziff. 39	TRP Velo und RP, Anpassung 2012 wurden parallel erarbeitet und nach externer Vernehmlassung aufeinander abgestimmt überarbeitet.
		2.3.2 Strassennetzhierarchie		
42.	BastA!	Die in 2.3.2 genannte Strassenhierarchie steht im Widerspruch zu den Anliegen des Gegenvorschlages der Städteinitiative. Es wird damit suggeriert, dass der motorisierte Verkehr unantastbar sei und stets Priorisierung genieesse. Dies kann lediglich für Autobahnen gelten. In einer Stadt steht jedoch die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden über dem flüssigen motorisierten Verkehr, weshalb in der Stadt der umweltschonende Verkehr (Velo-, Fuss- und öffentlicher Verkehr) als prioritär zu gelten hat. BastA! lehnt dieses Verständnis der Strassenhierarchie deshalb ab und regt an auf diese Formulierung zu verzichten.	nTRPr	Planungsgrundsätze wurden vom Regierungsrat genehmigt als Basis für Tempo 30 Konzept, das der GR am 9.1.2013 beschlossen hat.
43.	Junges grünes Bündnis	Die in 2.3.2 genannte Strassenhierarchie steht im Widerspruch zu den Anliegen des Gegenvorschlages der Städteinitiative. Es wird damit suggeriert, dass der motorisierte Verkehr unantastbar sei und stets Priorisierung genieesse. Dies kann lediglich für Autobahnen gelten. In einer Stadt steht jedoch die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden über dem flüssigen motorisierten Verkehr, weshalb in der Stadt der umweltschonende Verkehr (Velo-, Fuss- und öffentlicher Verkehr) als prioritär zu gelten hat. Das jgb lehnt dieses Verständnis der Strassenhierarchie deshalb ab und regt an auf diese Formulierung zu verzichten.	s. Ziff. 42	
44.	VCS beider Basel	a) Wir lehnen die Definition der verkehrsorientierten Strassen ab. Ein "möglichst flüssiger Verkehrsablauf" ist nicht von hoher Geschwindigkeit (über Tempo 30) abhängig.	s. Ziff. 43	Definition entspricht geltenden Normen, bundesrechtliche Gesetzgebung zu Tempo 30 gilt.
		2.3.3 Verkehrskonzept Innenstadt		
45.	VCS beider Basel	a) Das Verkehrskonzept Innenstadt ist sistiert, solange die dazugehörige Verordnung nicht rechtskräftig ist. Wir regen dringend an, diese Zeit zu nützen, um noch	nTRPr s. Ziff. P016	GRB zum Verkehrskonzept liegt vor, verkehrsrechtliche Massnah-

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		<p>einmal die Details der Velosituation in der Freien Strasse zu prüfen. → Die Verbindung vom Barfüsserplatz zum Münsterplatz wird unnötig gekappt. Die Velorampe am Barfüsserplatz vor dem Historischen Museum (Foto S. 4 links) ermöglicht die Route durch die Barfüssergasse-Bäumleingasse. Dabei wird die Freie Strasse lediglich gequert. Zum Erhalt dieser von jeher bestehenden Route ist es erforderlich, dass Radfahren durch Barfüssergasse und Bäumleingasse bergwärts auch zukünftig erlaubt bleibt. (In der Gegenrichtung ist der Umweg über Bankenplatz-Steinenberg eher in Kauf zu nehmen, weil dabei kein Linksabbiegen nötig wird.) → Das Veloverbot durch die Freie Strasse während den fussgängerintensiven Zeiten zwischen 11.00Uhr und ca. 19.00Uhr ist nachvollziehbar. Vorher und insbesondere nach Ladenschluss ist das Veloverbot aber unverhältnismässig. Die Freie Strasse ist dann schwach gegangen (Foto rechts). Velofahrende würden diese sichere, direkte Verbindung nach der Mittleren Brücke abends und nachts sehr schätzen. → Zudem soll die bewährte und viel genutzte Velozufahrt auf den Rümelinsplatz via Spiegelgasse - Schneidergasse - Hutgasse bestehen bleiben. Auch soll eine Verbindung via Grünpfahlgasse wohlwollend geprüft werden.</p>	und P017	men sind publiziert, Umsetzung steht bevor.
		2.3.4 BVD-Strategie Förderung Velo- und Fussverkehr		
		2.3.5 Veloklimatest 2010 der Pro Velo Schweiz		
46.	BastA!	Zu 2.3.5: Die Stadt will sich als Velostadt bewerben und sich damit profilieren, obwohl sie nur die Note „genügend“ erhalten hat. Sollte eine erneute Kandidatur in Betracht gezogen werden, braucht es Taten und eine vorherige Benotung beim nächsten Test von mindestens der Note 5 und dann Note 6.	nTRPr	
47.	Junges grünes Bündnis	Wie in 2.3.5 gezeigt, will sich die Stadt Basel als Velostadt bewerben und sich damit profilieren, obwohl sie nur die Note „genügend“ erhalten hat. Sollte eine erneute Kandidatur in Betracht gezogen werden, braucht es Taten und eine vorherige Benotung beim nächsten Test von mindestens der Note 5. Langfristig muss eine Note 6 angestrebt werden.	s. Ziff. 46	
		3. Strategie		
48.	STS Kleinbasel	Strategische Ausrichtung, ... werden von uns befürwortet und unterstützt.	z.K. genommen	
49.	VCS	Grundsätzlich unterstützen wir die Teilstrategien sehr. Insbesondere anerkennen	z.K.	

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		wir, dass nun auch die Veloparkierung Teil des TRP Velo ist.	genommen	
		St 1		
50.	BastA!	BastA! begrüsst die Verfolgung der acht genannten Strategien, macht jedoch folgende Änderungsvorschläge und Anmerkungen geltend: ST 1: Diese wichtige Teilstrategie muss umgesetzt werden.	z.K. genommen z.K. genommen	
51.	Junges grünes Bündnis	Das jgb begrüsst die Verfolgung der acht genannten Strategien, macht jedoch folgende Änderungsvorschläge und Anmerkungen geltend: ST 1: Diese wichtige Teilstrategie muss umgesetzt werden.	z.K. genommen s. Ziff. 50	
52.	STS Basel-West	ST 1 „Velo fahren ist auf sämtlichen für den Veloverkehr geöffneten Strassen sicher. Gefährliche Stellen müssen saniert.... werden“ Fragen: 1. Wie wird die Sicherheit definiert? Wann ist eine Strasse sicher und wann nicht? 2. Wodurch ist eine gefährliche Stelle definiert, mit welchen Massnahmen will man gefährliche Stellen sicher machen? 3. Der für den Velopendlerverkehr geöffneten Strassen führen an Orten vorbei, die gemäss Unfallstatistik als (sehr) gefährlich gelten. So sind in unseren Augen auch für geübte RadfahrerInnen folgende Orte zu gefährlich, als dass sie in das Veloroutennetz aufgenommen werden können: 1. Kreuzung Voltaplatz 2. Kreuzung Johanniterbrücke und St. Johanssvorstand 3. Spitalstrasse 4. Kreuzung Schiffflände 5. Strecke Mittlere Brücke bis Claraplatz (Tramgeleise und wenig Platz) 6. Luzernerring/Wasgenring 7. Wielandplatz 8. Feldbergstrasse	nTRPr nTRPr nicht berücksichtigt s. Ziff. P004	Sicherheitsanforderungen gemäss Normen und gesetzlichen Grundlagen. Der TRP Velo definiert mit dem Netz den gewünschten künftigen Zustand, der nichts mit der heutigen Qualität des Routennetzes zu tun hat. Für Velofahrende steht der Velostadtplan zur Verfügung.
		St 2		
53.	STS Basel-West	ST 2: Direkte Erreichbarkeit wichtiger Ziele „Anschlüsse an die offiziellen Routen des Kantons Basel-Landschaft sowie an die Routen in Frankreich und Deutschland sind gewährleistet.“ a) Anmerkung: Es reicht aus unserer Sicht nicht, nur einen Anschluss an das Velosystem im trinationalen Raum (baulich) zu fördern, sondern auch ein Ausbau einer trinationalen Strategie zur Förderung des Langsamverkehrs wie sie die Mobilitätswoche im Dreiland leistet, ist nötig. b) Die Förderung von betrieblichen Mobilitätsmanagementsystemen sind prioritär und ggf. durch diverse kantonale Anreizsysteme zu fördern. Mögliche Massnahmen und Ideen wie sie aus privater Initiative mittels des Pendlerfonds finanzierbar sind, sollen	nTRPr Hinweis nTRPr	Velostrategie ist Gegenstand des trinationalen Agglomerationsprogramms Basel.

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		und müssen besser kommuniziert werden. c) Elektronische Mittel wie eine trinationale App (IBA Projekt) tragen der Kommunikation über trinationale Radwege Rechnung.	nTRPr	
		St 3		
54.	STS Basel-West	ST 3 „Bei der Planung und Umsetzung des Veloroutennetzes werden die Bedürfnisse der verschiedenen Zielgruppen abgedeckt“ 1. Es soll näher erläutert werden, welche Zielgruppen unterschieden werden und was die jeweiligen Bedürfnisse dieser Gruppen sind.	Hinweis	Siehe Kap. 4.1.3
		St 4		
55.	BastA!	ST 4: Dem Grundsatz der gemeinsamen Führung von motorisiertem und Veloverkehr sind explizit genannte Ausnahmen entgegen zu stellen: Auf Strassen mit viel und schnellem Verkehr, Lastwagen und Parkplätzen (Gefahr von geöffneten Türen) und bei gefährlichem Kreisverkehr ist eine eigene Velospur nötig. Diese ist nötigenfalls horizontal von der motorisierten Verkehrsspur zu trennen“ Begründung: Damit kann verhindert werden, dass auf Velostreifen parkierte Autos das Durchkommen behindern oder versperren.	Wird tw. berücksichtigt Hinweis	Ausnahmen sind definiert in Grundsätzen zu ST 4, Kap. 4.1.1. Eine eigene Velospur (i.S. Radstreifen) ist mit diesem Grundsatz nicht ausgeschlossen.
56.	Junges grünes Bündnis	ST 4: Dem Grundsatz der gemeinsamen Führung von motorisiertem und Veloverkehr sind explizit genannte Ausnahmen gegenüber zu stellen: Auf Strassen mit viel und schnellem Verkehr, Lastwagen und Parkplätzen (Gefahr vor geöffneten Türen) und bei gefährlichem Kreisverkehr ist eine eigene Velospur nötig. Diese ist nötigenfalls horizontal von der motorisierten Verkehrsspur getrennt. Damit kann verhindert werden, dass auf Velostreifen parkierte Autos das Durchkommen behindern oder versperren, wie dies heute leider oft festzustellen ist.	s. Ziff. 55	
57.	STS Basel-West	ST 4 „Der Veloverkehr wird im Sinne einer städtischen Mobilitätskultur in der Regel gemeinsam mit dem fahrenden motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn geführt. 1. Haben wir eine städtische Mobilitätskultur? Diese basiert auf der Annahme der gegenseitigen Rücksichtnahme, die aber teilweise nur durch Sanktionen herzustellen ist, d.h. ggf. bräuchte es auch gesetzliche Anpassungen und Bussen, um die gewünschte Mobilitätskultur zu erreichen. 2. Forderung: Um die Sicherheit für RadfahrerInnen zu gewährleisten, braucht es auf verkehrsreichen Strassen - wo immer möglich – zumindest eine eigene Velofahrs pur. Wo immer möglich sollen Velowege auf den Gehsteig verlegt werden.	nTRPr wird nicht berücksichtigt Hinweis	Eigene Velospuren (i.S. Radstreifen) sind mit diesem Grundsatz nicht ausgeschlossen. Velowege auf Gehwegen sind zugunsten der Sicherheit des Fussverkehrs zu vermeiden, getrennte Velowege sind in Ausnahmen (siehe Kap. 4.1.1) sinnvoll.
		St 5		

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
58.	Basta!	ST 5: Wir regen an, dass die Teilstrategie derart umformuliert wird, dass Velos nicht nur „in der Regel“ sondern „immer prioritär“ behandelt werden.	wird tw. berücksichtigt s. Ziff. 88	Anpassung Text Kap. 3: „ST 5... wird der Veloverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr in der Regel wenn immer möglich prioritär; mindestens aber gleichwertig behandelt. Der Fussverkehr darf dabei grundsätzlich keine Beeinträchtigung erfahren.“ Grundsatz ist prioritäre Behandlung, es gibt aber auch Ausnahmen falls negative Auswirkungen überwiegen (Sicherheit, Schleichverkehr o.ä.). Der zweite Teil wird zu den Grundsätzen in Kap.4.1.1 verschoben
59.	Basler FDP	ST5: Die Strategie ist im Grundsatz richtig. Allerdings muss bereits bei der Planung des Basis- und vor allem des Pendlernetzes geprüft werden, ob der motorisierte Verkehr auf den verkehrsorientierten Strassen bei Umsetzung von Massnahmen mit Priorisierung des Veloverkehrs noch fliessen kann. Allenfalls sind alternative Routen oder andere Massnahmen für einen der beiden Verkehrsarten zu prüfen	z.K. genommen	
60.	Fussverkehr Region Basel	- Ausbaustandards von Velowegen - Im Interesse der zu Fuss Gehenden sind Mischverkehrszonen mit Velo- und Fussverkehr (auch zulasten von Autoparkplätzen und MIV) genügend grosszügig zu bemessen, um den Velofahrenden ausreichend Platz zum Ausweichen der FussgängerInnen zu gewähren. Dies ist insbesondere entlang dem ganzen Kleinbasler Rheinufer unbedingt notwendig.	z.K. genommen Hinweis	Mischflächen mit dem Fussverkehr werden grundsätzlich vermieden. Bei Trennung des Veloverkehrs vom MIV streben wir getrennte Velowege an.
61.	Handelskammer bei der Basel	Zur Strategie und zum Konzept des Veloroutennetzes: Die zentrale Aussage des Teilrichtplans ist unter ST 5 festgehalten, laut welchem bei Planung und Projektierung von Infrastrukturen der Veloverkehr gegenüber dem motorisierten Verkehr grundsätzlich priorisiert wird. Damit wird der Weg für den Rückbau bestehender Fahrspuren des MIV zugunsten des Veloverkehrs zementiert. Das wird auch damit verdeutlicht, dass der Fussverkehr vom Veloverkehr keine Beeinträchtigung erfahren darf und letzterer laut ST 4 gemeinsam mit dem fahrenden motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn geführt werden muss. ► Konfliktsituationen mit dem MIV sind nicht durch Verdrängung sondern Entflechtung von den anderen Verkehrsmodi zu lösen.	z.K. genommen Hinweis	Priorisierung ist politischer Entscheidung und gesetzlich in §13 USG BS verankert. Das Velo ist ein Fahrzeug und gehört damit auf die Fahrbahn, zusammen mit dem motorisierten Verkehr. Konfliktsituationen sind situativ zu lösen.
62.	Junges grünes Bündnis	ST 5: Wir regen an, dass die Teilstrategie derart umformuliert wird, dass Velos nicht nur „in der Regel“ sondern „immer prioritär“ behandelt werden.	s. Ziff. 58	

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
63.	VCS beider Basel	a) ST 5: Gemäss § 13b, Abs. 3 ist der nicht motorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr zu bevorzugen. Die Relativierung in ST 5 (und mehr noch in den Grundsätzen zu dieser Teilstrategie, s. Kap. 4.1.1) ist unsers Erachtens nicht konform. → <i>Bei der Planung und Projektierung der Infrastruktur für den Individualverkehr wird der Veloverkehr gegenüber dem motorisierten Verkehr in der Regel prioritär, mindestens aber gleichwertig behandelt.</i>	s. Ziff. 58	
		St 7		
64.	BastA!	ST 7: Die Räumung von Schnee und Eis muss auf allen Velospuren bedingungslos durchgeführt werden.	wird nicht berücksichtigt	Nicht mit verhältnismässigem Aufwand leistbar.
65.	Junges grünes Bündnis	ST 7: Die Räumung von Schnee und Eis muss auf allen Velospuren bedingungslos durchgeführt werden.	s. Ziff. 64	
		St 8		
66.	BastA!	ST 8: Als Teilstrategie der Öffentlichkeitsarbeit ist die Einführung von mindestens einem autofreien Werktag pro Jahr festzuhalten. Zudem soll durch eine neue Infrastruktur, insbesondere mit Verkehrsänderungsschildern, die Öffentlichkeit auf die neue Velostrategie aufmerksam gemacht werden.	nTRPr Hinweis	Ist in den Grundsätzen zu ST 8 enthalten.
67.	Junges grünes Bündnis	ST 8: Als Teilstrategie der Öffentlichkeitsarbeit ist die Einführung von mindestens einem autofreien Werktag pro Jahr festzuhalten. Zudem soll durch eine neue Infrastruktur, insbesondere mit Verkehrsänderungsschildern, die Öffentlichkeit auf die neue Velostrategie aufmerksam gemacht werden.	s. Ziff. 66	
68.	VCS beider Basel	b) ST 8: Wir unterstützen jede Öffentlichkeitsarbeit für die Bekanntmachung der baulichen und betrieblichen Massnahmen für den Veloverkehr. Zusätzlich sollen Öffentlichkeits-Kampagnen auch das Velofahren als klimafreundlichen, urbanen Lifestyle portieren.	z.K. genommen	
		St 9 (NEU)		
69.	BastA!	BastA! regt eine weitere, zusätzliche Strategie an: <i>Neu:</i> ST9 „Zonenplanänderungen, die den Bau neuer Quartiere ermöglichen, sind autofrei zu planen und auf Velo- und Fussverkehr sowie ÖV auszurichten.“	nTRPr	Zonenplanänderungen sind nicht Angelegenheit dieses TRP
70.	BLT	Damit das Zusammenspiel zwischen Velo und ÖV bereits in der Strategie berücksichtigt wird, empfehlen wir das Kapitel 3 im Erläuterungsbericht mit einem neunten Punkt wie folgt zu ergänzen: <i>„Bei der Planung und Projektierung der Infrastruktur für den Veloverkehr wird der öf-</i>	wird tw. berücksichtigt s. Ziff. 88	Der Umweltverbund darf nicht gegeneinander ausgespielt werden. ST 1 berücksichtigt bereits den Aspekt Sicherheit. Grundsätze zu ST5

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		<i>fentliche Verkehr gegenüber dem Veloverkehr prioritär behandelt. Dem Aspekt der Sicherheit und den geltenden Vortrittsregelungen muss grösstmögliche Aufmerksamkeit zugemessen werden.“</i>		werden ergänzt.
71.	Basler FDP	Vermisst wird eine Strategie zu organisatorischen Massnahmen wie die Durchführung von Pilotversuchen (analog Velolabor Zürich) oder der Begleitung von Anpassungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen auf nationaler Ebene.	nTRPr	
72.	Junges grünes Bündnis	Das jgb regt eine weitere, zusätzliche Strategie an: <i>Neu:</i> ST9 „Zonenplanänderungen, durch welche neue Quartiere gebaut werden, sind autofrei zu planen und auf Velo-, Fussverkehr und ÖV auszurichten.“	s. Ziff. 69	
73.	NQV St. Johann	Es sollte eine Hierarchie der Verkehrsmittel auch zwischen den Verkehrsteilnehmern Velo, Fussgänger und Tram, Bus, Zug (ÖV) erstellt werden. Die Abstufung sollte auf einem breiten politischem Konsens erfolgen, ansonsten bringt diese „feinpriorisierung“ nichts. Die momentane Situation das die erwähnten Verkehrsteilnehmer gleichwertig behandelt werden ist für mich problematisch. Da Aufgrund ihrer speziellen Eigenschaften zwischen ihnen zu Konfliktsituationen kommt. Als Beispiel sei das Tram mit seiner Schieneninfrastruktur und den Velofahrern genant. Dieses Problem wird auf Seite 15 in der Fussnote 1 kurz erwähnt. Auf diese Konfliktsituation muss vermehrt das Augenmerk gesetzt werden. Stürze von Velofahrern aufgrund von Tramschienen, besonders im Bereich von Weichen von vielen Schienen, kommen häufig vor. Ich denke jeder Velofahrer kann ein Lied davon singen und kennt sicher mehrere Personen die infolge einer Tramschiene gestürzt sind, vor allem bei schlechtem Wetter. Nach meiner Meinung sollte in der Stadt Basel das Velo prioritär auch gegenüber dem ÖV behandelt werden. Unter anderem auch aus Umwelt und Energiepolitischen Gründen! Der ÖV, insbesondere das Tram belastet die Umwelt infolge des Stromverbrauchs. Solange das Tram keinen eigene getrennte, aus erneuerbaren Energiequellen stammende Stromversorgung hat, ist die Stromversorgung als typischer Schweizer Strommix zu betrachten. Bestehend aus grosser Anteil Atomstrom und indirektem Kohlestrom via Pumpspeicherkraftwerken (Bandenergie). Das Velo verbraucht nur Energie bei der Herstellung, Entsorgung und Reparatur. Der CO2 Ausstoss ist begrenzt auf den Verbrauch des Fahrradfahrers.	nTRPr wird nicht berücksichtigt	In §13, USG ist in die Priorisierung des Fuss-, Velo- und öff. Verkehrs gegenüber dem MIV verankert. Eine weitergehende Regelung ist nicht generell möglich. Jedes Verkehrsmittel hat seine spezifischen Stärken und Schwächen. Die Prioritäten können deshalb nur am konkreten Projekt ausgehandelt werden.
74.	VCS beider Basel	c) ST 9 Neu: Es fehlt eine Strategie zur Signalisation der Velorouten. Velorouten dürfen nicht nur auf dem Stadtplan erkennbar sein, sondern müssen vor Ort selbst erklärend signalisiert und markiert werden. Velorouten sollen gut und von weitem sichtbar sein, Signalisation analog zu MIV. Abzweigungen sollen zudem farblich am Boden markiert werden.	wird tw. berücksichtigt	Normgerechte Signalisierung von übergeordneten regionalen Zielen ist sinnvoll, jedoch nicht das ganze Veloroutennetz (Schilderwald aufgrund x-beliebiger Fahrbeziehungen)

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
				gen). Ergänzung Text Kap. 3: „ST 2 Wichtige <u>Die wichtigsten Ziele</u> <u>des Veloverkehrs sind aus allen Quar-</u> <u>tieren und umliegenden Gemeinden,</u> <u>Kantonen und Ländern auf durchgehen-</u> <u>den und direkten Routen erreichbar.</u> <u>Verbindungen zwischen regionalen Zie-</u> <u>len werden mit Wegweisung signali-</u> <u>siert.“</u>
		4. Konzept		
75.	SP Basel-Stadt	Acht strategische Vorgaben führen zum Konzept des Veloroutennetzes.	z.K. genommen	
76.	STS Kleinbasel	Strategische Ausrichtung, das Konzept zum Veloroutennetz und auch die Darlegung der Netzdefinition und –ausgestaltung werden von uns befürwortet und unterstützt.	z.K. genommen	
		4.1 Veloroutennetz		
77.	Bau- und Umwelt- schutzdirek- tion BL	Im Gegensatz zur Anpassung 2012 des kantonalen Richtplans (Objektblatt M3.2 Veloverkehr) wird in der Vorlage nirgends auf die Notwendigkeit der funktionalen Verknüpfung zwischen dem Veloroutennetz BS und dem Radroutennetz BL hingewiesen.	Hinweis wird tw. berücksichtigt	In „ <i>Grundsätze zu Teilstrategie ST 2</i> “ enthalten. Ergänzung Text Kap. 4.1.1: „ST 2: <i>Direkte Erreichbarkeit wichtiger Ziele</i> - <i>Anschlüsse an die offiziellen Routen der Gemeinden und des Kantons Basel-Landschaft sowie...</i> “
		4.1.1 Grundsätze zu den Teilstrategien		
78.	VCS beider Basel	a) Wir erachten die Grundsätze mehrheitlich als sehr geeignet. Insbesondere anerkennen wir, dass die Velosicherheit sich nicht nur auf die Velorouten beschränken darf. Auch unterstützen wir das Konzept mit den beiden Routennetzen (BRt und PRt). Hingegen bleibt zur Zeit noch unklar, welche neuen Qualitäten die Routen gegenüber dem normalen Strassennetz bringen. Die Qualität und Zumutbarkeit der Routennetze steht und fällt mit der Umsetzung geeigneter VMa. Wichtig wäre deshalb, die Art solcher VMa zu kennen. Wir erlauben uns, einen Katalog von zu realisierenden VMa aufzuzählen (siehe ganz am Schluss: Anforderungen an die VMa). Anforderungen an die VMa: BRt: • Sollen überall fahrbar sein.	z.K. genommen s. Ziff. 107 nTRPr	Grundsätzlich gelten die VSS-Normen, es werden tw. erhöhte Ansprüche an geeignete Massnahmen auf Velorouten gestellt. Ein Massnahmenkatalog kann weder abschliessend sein noch ist er situativ optimiert.

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		<ul style="list-style-type: none"> • BRT entlang von Strassen mit einem grösseren DTW der Tempo 50 verfügen über separate Velowege oder rot hervorgehobenen Velostreifen mit mind. 2m Breite (bei Steigung mehr), welche auch leichte bis mittlere Schwankbewegungen bspw. von Kindern erlauben. • Schwerpunkt Kreuzungen: Hier muss besonders auf die Sicherheit und Veloführung geachtet werden. Velostreifen werden über die Kreuzung geführt und rot markiert. Es bestehen genügend grosse Velo(links)abbiegespuren für mindestens 4 Velos oder 2 Velos mit Anhänger in alle Richtungen. • Aufhebung von Quer- und Schrägparkierungen sowie Güterumschlag, falls die Sicherheit beeinträchtigt ist. Auf Längsparkierungen ist zu verzichten, falls neben dem Parkfeld kein Sicherheitsstreifen von der Breite einer Autotür eingerichtet werden kann (d.h. Verbreiterung der Velospur um eine Autotür-Breite). • Bei Kap-Haltestellen sind Massnahmen zur Verbesserung der Velosicherheit einzurichten. <p>PRt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die PRt orientieren sich an der Best-Practice aus dem In- und Ausland. Insbesondere können die Schnellstrassen für Radfahrer in Kopenhagen als Vorbild genommen werden. • Velos werden bei LSA u.a. durch ausgeweitete und vorgezogene Radstreifen über die gesamte MIV-Spurbreite und durch Ermöglichung des Rechtsabbiegens bei MIV-Rot gefördert. • Velospuren mit einer Mindestbreite von 2m ermöglichen das schnelle Vorwärtskommen auch bei MIV-Stau. Wo BRT und PRt der gleichen Strasse entlang führen, müssen Überholmöglichkeiten geschaffen werden. Z.B. flächendeckende oder punktuelle Verbreiterung der Velospur. • Aufhebung von Quer- und Schrägparkierungen sowie für Güterumschlag, falls die Sicherheit oder der Fahrfluss beeinträchtigt ist. D.h. insbesondere entlang Tramlinien. Auf Längsparkierung ist, aufgrund der Gefahr plötzlich geöffneter Türen, in jedem Fall zu verzichten. • Verzicht auf Verkehrsberuhigungsmassnahmen, die den Fahrfluss der Velofahrenden behindern. D.h. z.B Bäume, an denen die Velos vorbei fahren können, statt Parkplätze. Auf PRt ist auf Trottoirüberfahrten zu verzichten (PRt dürfen keine Trottoirüberfahrten kreuzen, entlang der PRt sind solche aber möglich). • PRt führen nicht durch Fussgänger-, Begegnungs- und Velofahrverbotsbereiche. Sie sind überall fahrbar. 		
		St 1		

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
79.	BastA!	ST 1, <i>neuer Absatz</i> : Die heute existierenden Gefahren müssen sofort behoben werden (siehe Veloärgernisse vom jgb, der TagesWoche und etlicher parlamentarischer Vorstösse).	wird tw. berücksichtigt	Ergänzung Text Kap. 4.1.1: „ST 1: <i>Sicheres Velofahren auf allen Strassen</i> - <i>Anerkannte Gefahrenstellen sind zügig zu sanieren.</i> “
80.	Junges grünes Bündnis	ST 1, <i>neuer Absatz</i> : Die heute existierenden Gefahren müssen sofort behoben werden (siehe Veloärgernisse vom jgb und parlamentarische Vorstösse).	s. Ziff. 79	
		St 2		
81.	VCS beider Basel	→ ST 2: Direkte Erreichbarkeit wichtiger Ziele. Diese sollen nicht eingeschränkt werden, wichtige Ziele sind für alle Verkehrsformen die gleichen. Es ist neben dem Bf SBB mindestens der Bad Bf, zukünftig aber auch Bf St. Johann hervorzuheben. - <i>Wichtige Ziele des Veloverkehrs sind gut durch das Veloroutennetz erschlossen.</i> - <i>Aus jedem Quartier führt (...) zum Bahnhof SBB, <u>Bad Bf und Bahnhof St. Johann.</u></i>	wird berücksichtigt wird tw. berücksichtigt	Anpassung und Ergänzung Text Kap. 4.1.1: „ST 2: <i>Direkte Erreichbarkeit wichtiger Ziele</i> - <i>Wichtige Ziele des Veloverkehrs sind gut durch das Veloroutennetz erschlossen</i> “ - <i>Aus jedem Quartier (...) Innenstadt, und zum Bahnhof SBB <u>und zum Badischen Bahnhof.</u></i> Der Bhf. St. Johann ist nicht für alle Quartiere gleich bedeutend wie der Bhf. SBB und Bad. Bahnhof.
		St 3		
82.	BastA!	ST 3: <i>Änderung</i> : Nicht „schwächste“ sondern „verletzlichste“ Verkehrsteilnehmende. Velofahrende oder FussgängerInnen als "schwache" Verkehrsteilnehmende zu bezeichnen, suggeriert deren Positionierung am Ende der Verkehrshierarchie.	wird tw. berücksichtigt	Anpassung Text Kap. 4.1.1: „ST 3: <i>Abdeckung verschiedener Zielgruppen</i> ... <i>am Fahrkönnen der schwächsten Verkehrsteilnehmenden im Veloverkehr mit erhöhten Sicherheitsansprüchen.</i> “
83.	Junges grünes Bündnis	ST 3: <i>Änderung</i> : Die Formulierung „schwächste Verkehrsteilnehmende“ ist durch „verletzlichste Verkehrsteilnehmende“ zu ersetzen. Velofahrende oder Fussgängerinnen als „schwache“ Verkehrsteilnehmende zu bezeichnen, suggeriert deren Positionierung am Ende der Verkehrshierarchie, die vom jgb abgelehnt wird.	S. Ziff. 82	
		St 4		
84.	BastA!	<i>Änderung</i> : „Auf bestimmten Abschnitten des Veloroutennetzes ist eine horizontale Trennung zwischen Velofahrenden und motorisiertem Verkehr zu prüfen und wo nö-	wird tw. berücksichtigt	Formulierung wird anderweitig angepasst.

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		<p>ig und möglich umzusetzen"</p> <p><i>Ergänzung:</i> "Verkehrsorientierte Strassen ohne Fluchtraum (Brücken, Tunnel, Über- und Unterführungen, <i>ergänzen:</i> Längsparkierungen, Tramschienen)"</p>	s. Ziff. 86. wird nicht berücksichtigt Hinweis	Ergänzung Text Kap. 4.1.1: „ST 4: Führungsprinzip - <i>Verkehrsorientierte Strassen mit hohem LkW-Anteil</i> “
85.	Junges grünes Bündnis	<p><i>Änderung:</i> „Auf bestimmten Abschnitten des Veloroutennetzes ist eine horizontale Trennung zwischen Velofahrenden und motorisiertem Verkehr zu prüfen und wo nötig und möglich umzusetzen“</p> <p><i>Ergänzung:</i> "Verkehrsorientierte Strassen ohne Fluchtraum (Brücken, Tunnel, Über- und Unterführungen, <i>ergänzen:</i> Längsparkierungen, Tramschienen)"</p>	s. Ziff. 84	
86.	STS Basel-West	<p>ST 4: Führungsprinzip</p> <p>1. Der Satz „auf bestimmten Abschnitten des Veloroutennetzes ist eine horizontale Trennung zwischen Velofahrenden und motorisiertem Verkehr zu prüfen und wo nötig und möglich umzusetzen“ soll umformuliert werden in „ auf bestimmten Abschnitten des Veloroutennetzes ist eine horizontale oder vertikale Trennung zwischen Velofahrenden und motorisiertem Verkehr zu prüfen und wo immer möglich umzusetzen. Dies betrifft verkehrsorientierte Strassen mit Geschwindigkeiten über 30km/h (statt 50km/h)</p>	wird tw. berücksichtigt	Anpassung Text Kap. 4.1.1: „ST 4: Führungsprinzip ...des Veloroutennetzes ist eine horizontale oder vertikale Trennung zwischen Velofahrenden und motorisiertem Verkehr zu prüfen und wo nötig und <u>wenn immer möglich</u> umzusetzen.“ Trennung dort, wo nötig und nicht überall dort, wo möglich.
87.	VCS beider Basel	<p>→ ST 4: Führungsprinzip. Basisrouten auf verkehrsorientierten Strassen sollen grundsätzlich eine horizontale Trennung (Veloweg) erhalten, unabhängig vom Verkehrsaufkommen. Entscheidend ist das Tempo, das tendenziell gerade bei geringem Verkehrsaufkommen sogar überschritten wird. Zumindest müsste die hohe Verkehrsbelastung konkret definiert werden (ab welchem DTW). Auch Abschnitte von verkehrsorientierten Strassen im Umfeld von Autobahnausfahrten sollen eine horizontale Trennung erhalten. Die "grosse Steigung" soll konkretisiert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsorientierte Strassen mit einer hohen Verkehrsbelastung auf Basisrouten. - Abschnitte von Basisrouten im direkten Umfeld von Autobahnausfahrten - Abschnitte von Basisrouten mit engem Strassenraum und grosser Steigung (ab XY%) 	wird tw. berücksichtigt	Anpassung Text Kap. 4.1.1: „ST 4: Führungsprinzip - Abschnitte von Basisrouten im direkten Umfeld von Autobahnausfahrten “ DTV und Steigung sollen nicht festgelegt werden, um flexibler auf die einzelne Situation eingehen zu können
		St 5		
88.	BastA!	<p>ST 5: <i>Änderung:</i> „Der Veloverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr mind. gleichwertig und wo möglich prioritär behandelt.“</p>	wird tw. berücksichtigt s. Ziff. 58	Anpassung und Ergänzung Text Kap. 4.1.1: „ST 5: Priorisierung der Veloinfrastruktur - Der Veloverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr mind.

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
				<u>gleichwertig und wo wenn immer möglich prioritär behandelt. Der Fussverkehr und der öffentliche Verkehr dürfen dabei grundsätzlich keine Beeinträchtigung erfahren.</u>
89.	Junges grünes Bündnis	ST 5: Änderung: „Der Veloverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr mind. gleichwertig und wo möglich prioritär behandelt. “	s. Ziff. 88	
90.	Handelskammer beider Basel	Zur Strategie und zum Konzept des Veloroutennetzes: Die zentrale Aussage des Teilrichtplans ist unter ST 5 festgehalten, laut welchem bei Planung und Projektierung von Infrastrukturen der Veloverkehr gegenüber dem motorisierten Verkehr grundsätzlich priorisiert wird. Damit wird der Weg für den Rückbau bestehender Fahrspuren des MIV zugunsten des Veloverkehrs zementiert. Das wird auch damit verdeutlicht, dass der Fussverkehr vom Veloverkehr keine Beeinträchtigung erfahren darf und letzterer laut ST 4 gemeinsam mit dem fahrenden motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn geführt werden muss. ► Konfliktsituationen mit dem MIV sind nicht durch Verdrängung sondern Entflechtung von den anderen Verkehrsmodi zu lösen.	s. Ziff. 61	
91.	VCS beider Basel	→ ST 5: Priorisierung der Veloinfrastruktur. Wir erachten den Grundsatz als nicht konform mit § 13b USG, siehe 3a). - Der Veloverkehr wird gegenüber dem motorisierten Verkehr mind. gleichwertig und wo möglich prioritär behandelt.	s. Ziff. 88	
		St 6		
92.	Basler FDP	ST6: Die FDP Die Liberalen Basel-Stadt bezweifeln den generellen Bedarf nach B&R-Stationen bei Knotenpunkten und an den Endstationen. Wenn jemand schon auf dem Velo sitzt, wird er tendenziell eher direkt zu einer S-Bahn-Station fahren anstatt, nochmal umzusteigen. Deswegen sehen wir Bedarf bei allen S-Bahn-Haltestellen und an einigen Stationen entlang langer Tramlinien, insbesondere in den Landgemeinden. Jedenfalls sollten gut ausgebaute B&R-Stationen nachfrageorientiert erstellt werden, insbesondere dort wo heute schon ein solcher Bedarf besteht. Der Schwerpunkt sollte mehr auf den kleineren, qualitativ guten und sicheren Abstellplätzen in den Quartieren und in den Gebieten mit Arbeitsplätzen liegen.	z.K. genommen	Kleinere Abstellanlagen sind ein wichtiger Punkt gemäss ST 6.
93.	BastA!	ST 6: Änderung: „Über die ganze Stadt verteilt sind nachfrageorientiert kleinere, qualitativ gute und sichere Abstellplätze einzurichten. Neu: Jeder 6. Parkplatz wird zu einem Veloparkplatz umgewandelt.“	wird tw. berücksichtigt	Anpassung Text Kap. 4.1.1: „ST 6: gute und genügende Abstellanlagen - Über die ganze Stadt das ganze Kantonsgebiet verteilt sind nachfrageori-

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
				entw <u>entw</u> <u>zielgerichtet</u> kleinere, qualitativ gute und sichere Abstellplätze einzurichten. Jeden 6. Parkplatz umzuwandeln ist nicht zielführend und dogmatisch.
94.	Junges grünes Bündnis	ST 6: <i>Änderung:</i> „Über die ganze Stadt verteilt sind nachfrageorientiert kleinere, qualitativ gute und sichere Abstellplätze einzurichten. <i>Neu:</i> Jeder 6. Parkplatz wird zu einem Veloparkplatz umgewandelt.“	s. Ziff. 93	
95.	VCS beider Basel	→ ST 6: gute und genügende Abstellanlagen. Unter den publikumsintensiven Orten sollen insbesondere auch die öffentlichen Sport- und Freizeitanlagen (Stichwort: Freizeitverkehr) erwähnt werden. <i>- Publikumsintensive Orte, insbesondere an den Bahnhöfen und in der Innenstadt, sowie öffentliche Sport- und Freizeitanlagen sind mit (...).</i>	wird nicht berücksichtigt Hinweis	Anpassung Text Kap. 4.1.1 (gemäss RP BS): „ST 6: gute und genügende Abstellanlagen - ...ausgestattet. <u>Diese sind gut zugänglich und befinden sich in der Nähe der Hauptziele (z.B. Perrons).</u> “ Sport- und Freizeitanlagen fallen unter die Erstellungspflicht gemäss BPG.
		St 7		
96.	Basler FDP	ST 7: Die absolute Gleichbehandlung im Winterdienst ist zu hinterfragen und die Folgekosten auszuweisen. Oberste Priorität muss jeweils die Verkehrssicherheit haben. Da nur begrenzte Mittel zur Schneeräumung vorhanden sind, müssen dort Prioritäten gesetzt werden. Wichtig ist vielmehr, dass die Ausführung der Schneeräumung jeweils „velotauglich“ ausgeführt wird und Schneehaufen beispielsweise nicht auf Velostreifen geschoben werden.	z.K. genommen	Ein Konzept zur Schneeräumung inkl. Priorisierung ist in Erarbeitung, dabei kommt dem Aspekt der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung zu.
97.	BastA!	ST 7: <i>Änderung:</i> „ Wichtige <i>neu:</i> Alle Velorouten werden in Bezug auf Betrieb und Unterhalt gleichwertig zu den Hauptverkehrsachsen für den MIV behandelt.“ ST 7: <i>Ergänzung:</i> Gleich grosse Beschilderung analog Autoverkehrstafeln (Pendlerstrecken und Basisrouten verschiedene Farben), Quartiere, Agglogemeinden und wichtige Ziele anschreiben.	wird nicht berücksichtigt s. Ziff. 96 wird tw. berücksichtigt	Anpassung Text Kap. 3: „ST7... <u>Verbindungen zwischen regionalen Zielen werden mit Wegweisung signalisiert.</u> “ Ergänzung Text Kap. 4.1.1: „ST 7: <i>Betrieb und Unterhalt</i> - <u>Die Velowegweisung umfasst die wichtigen regionalen Ziele und muss gut erkennbar sein.</u> “

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
				Gleich grosse Beschilderung sowie Farbunterscheidung widersprechen verbindlicher Norm zu Wegweisung Langsamverkehr.
98.	Junges grünes Bündnis	ST 7: Änderung: <i>Wichtige neu: Alle Velorouten werden in Bezug auf Betrieb und Unterhalt gleichwertig zu den Hauptverkehrsachsen für den MIV behandelt.</i> ST 7: <i>Ergänzung:</i> Mit einer gut sichtbaren Beschilderungen analog Autoverkehrstafeln sind Quartiere, Agglomerationsgemeinden und wichtige Ziele anzuschreiben (Pendlerstrecken und Basisrouten verschiedene Farben).	s. Ziff. 97	
99.	SP Basel-Stadt	Hier ergänzt die SP, dass unter ST 7 auf wichtigen Velorouten bei der Schneeräumung der Vorgabe "Gleichbehandlung" Nachachtung verschafft wird. Konsequentes Freiräumen der Radwege, Radstreifen sowie der Basis- und Pendlerrouen.	z.K. genommen s. Ziff. 96 und 100	
100.	VCS beider Basel	→ ST 7: Betrieb und Unterhalt. Eine Unterscheidung des Betriebs und Unterhalts bei Alltags- und Pendlerverkehr ist nicht nachvollziehbar. Pendlerverkehr ist auch Alltagsverkehr. Velorouten müssen analog übrige Verkehrsinfrastruktur verfügbar sein. - Das Veloroutennetz wird analog zu den Verkehrsinfrastrukturen des übrigen Strassenverkehrs entsprechend seiner Bedeutung für den Alltags- und Pendlerverkehr unterhalten und betrieben.	wird tw. berücksichtigt	Hinweis korrekt, Pendlerverkehr ist Alltagsverkehr Anpassung und Ergänzung Text Kap. 4.1.1: „ST 7: Betrieb und Unterhalt - <u>Das Veloroutennetz wird entsprechend seiner Bedeutung für den Alltags- und Pendlerverkehr analog zu den Verkehrsinfrastrukturen des übrigen Strassenverkehrs unterhalten und betrieben.</u> - <u>Baustelleneinrichtungen auf Velorouten sind veloverkehrsfreundlich umzusetzen. Baustellenbedingte Sperungen für den Veloverkehr sind zu vermeiden. Der Verzicht auf Sperungen und die Direktheit allfälliger Umleitungen sind beim Veloverkehr höher zu gewichten als beim motorisierten Individualverkehr.</u> - <u>Die Verkehrsführung bei zwingenden Umleitungen ist nachvollziehbar und grossräumig signalisiert; sie weist keine grossen Umwege oder Sicherheitsdefizite auf.</u> “

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		St 8		
101.	BastA!	ST8: <i>Ergänzung:</i> Einführung eines autofreien Werktages pro Jahr (siehe oben). <i>Änderung:</i> " Das Veloroutennetz kann gut kommuniziert werden. " Dieser Satz ist zu streichen, da er zu unbestimmt und wenig aussagekräftig ist. <i>Alternative Änderung:</i> kommuniziert <i>neu:</i> umgesetzt	s. Ziff. 66 wird tw. berücksichtigt	Anpassung Text Kap. 4.1.1: „ST 8: Öffentlichkeitsarbeit - Das <u>Angebot des Veloroutennetzes</u> <u>wird kann gut mit geeigneten Medien</u> <u>adressatengerecht kommuniziert</u> <u>werden.</u> “
102.	Junges grünes Bündnis	ST8: <i>Ergänzung:</i> Einführung eines autofreien Werktages pro Jahr (siehe oben). <i>Änderung:</i> "Das Veloroutennetz kann gut kommuniziert werden." Dieser Satz ist zu streichen, da er zu unbestimmt und wenig aussagekräftig ist. <i>Alternative Änderung:</i> kommuniziert <i>neu:</i> umgesetzt	s. Ziff. 66 s. Ziff. 101	
103.	STS Basel-West	ST 8: Öffentlichkeitsarbeit – „Die Definition der Netze ist für Velofahrende verständlich. – Das Veloroutennetz kann gut kommuniziert werden.“ Anmerkung entsprechend der heterogenen Kultur- und Sprachzusammensetzung der Basler Bevölkerung ist prioritär mit Piktogrammen, also generell mit Symbol – und Zeichensprache zu arbeiten.	z.K. genommen	
104.	VCS beider Basel	→ ST 8: Öffentlichkeitsarbeit. Die Veloroutennetze müssen auch vor Ort auf der Strasse verständlich sein. Entsprechend ist die Signalisation und Markierung zu gestalten. Auch soll die Öffentlichkeitsarbeit Kampagnen zur eigentlichen Nutzung des Velos umfassen.	s. Ziff. 97 nTRPr	Kampagnen sind nicht Gegenstand dieses TRP, gehören aber zur allg. Öffentlichkeitsarbeit.
		St 9 (NEU)		
105.	BastA!	ST9: <i>Neu:</i> "Durch Zonenplanänderungen ausgeschiedene Neubauquartiere und grössere neue Überbauungen sind generell autofrei. In bestehenden Quartieren sind autofreie Wohnformen zu fördern und stetig Parkplätze zu reduzieren."	nTRPr s. Ziff. 69	
106.	Junges grünes Bündnis	ST 9: <i>Neu:</i> „Durch Zonenplanänderungen ausgeschiedene Neubauquartiere und grössere neue Überbauungen sind generell autofrei. In bestehende Quartiere sind autofreie Wohnformen zu fördern und stetig Parkplätze zu reduzieren.“	s. Ziff. 105	
		4.1.2 Qualitätsanforderungen		
107.	BastA!	BastA! begrüsst grundsätzlich, dass die Qualitätsanforderungen, denen das Velonetz zu genügen hat, festgehalten werden. BastA! fordert jedoch weiter gehende Qualitätsstandards wie folgt: • Fahrfluss: „Unterbrechungen des Fahrflusses sind zu minimieren“ ist zu streichen <i>Neu:</i> „Die Grüne Welle ist auf allen Strassen auf Velofahrende auszurichten.“	wird nicht berücksichtigt	Die Verfassung des Kantons Basel-Stadt enthält die ÖV-Priorisierung, der Antrag steht im Widerspruch dazu. Deshalb werden in Basel tendenziell Grüne Wellen durch voll-

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		Leider schweigt sich der Teilrichtplan darüber aus, mit welchen konkreten Massnahmen die Qualitätsanforderungen zu erreichen sind. BastA! regt daher an, an geeigneter Stelle die möglichen Velomassnahmen (VMa) explizit aufzuführen: Velomassnahmen (VMa) sind insbesondere erhöhte Velowege, Grünstreifen zw. Velo- und Autostrassen, Beschilderung, Aufhebung von Parkplätzen, extra Veloampeln, Rechtsabbiegen auch bei Rot möglich, Durchgehende Velowege über Kreuzungen, Velosack bei Kreuzungen (Veloaufreihung), Grüne Welle für Velofahrende (auf Fahrradgeschwindigkeit der Velofahrenden eingestellt).	wird nicht berücksichtigt	verkehrsabhängige Lichtsignalanlagen ersetzt. Zusätzliche Anmelde-detektoren für Velos und neue Steuerungen sorgen für einen besseren Verkehrsfluss für Velofahrende. Konkrete Massnahmen sind nicht Angelegenheit des TRP Velo. Genannte Massnahmen sind neben weiteren allesamt als Velomassnahmen denkbar. Geeignete Massnahmen sind situativ und projektspezifisch zu definieren.
108.	Junges grünes Bündnis	Das jgb begrüsst grundsätzlich, dass die Qualitätsanforderungen, denen das Velonetz zu genügen hat, festgehalten werden. Das jgb fordert jedoch weitergehende Qualitätsstandards wie folgt: -Fahrfluss: Änderung: „Unterbrechungen des Fahrflusses sind zu minimieren.“ ist zu streichen. <i>Neu:</i> „Die Grüne Welle ist auf allen Strassen auf Velofahrende auszurichten.“ Leider schweigt sich der Teilrichtplan darüber aus, mit welchen konkreten Massnahmen die Qualitätsanforderungen zu erreichen sind. Das jgb regt daher an, an geeigneter Stelle die möglichen Velomassnahmen (VMa) explizit aufzuführen: Velomassnahmen (VMa) sind insbesondere <ul style="list-style-type: none"> • erhöhte Velowege • Grünstreifen zw. Velo- und Autostrassen • Beschilderung • Aufhebung von Parkplätzen • extra Veloampeln • Rechtsabbiegen auch bei Rot möglich • Durchgehende Velowege über Kreuzungen • Velosack bei Kreuzungen (Veloaufreihung) • Grüne Welle für Velofahrende (auf Fahrradgeschwindigkeit der Velofahrenden eingestellt). 	s. Ziff. 107 s. Ziff. 107	
109.	Pro Velo beider Basel	<ul style="list-style-type: none"> • Die Wegweisung (Signalisierung) ist im TRP nicht geregelt. Es fehlt zumindest ein Hinweis auf eine Regelung. 	s. Ziff. 97	

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		<ul style="list-style-type: none"> Die Qualitätsanforderungen sind nur sehr allgemein formuliert. Es fehlt ein Verweis auf konkretere Anforderungen, bspw. betreffend Breite der Velostreifen/-wege und den Winterdienst. 	nTRPr s. Ziff. 96, 97 und 99	Abmessungen von Veloinfrastrukturen sind nicht Gegenstand dieses TRP.
110.	SP Basel-Stadt	<p>Zum Kästchen Fahrfluss möchte die SP den Anspruch "Fahrkomfort erhöhen" beifügen.</p> <p>Im weiteren möchten wir auf den Grossratsbericht 12.0788.02 (Seite 6) Kapitel 2.8 Leitsätze hinweisen, die der Grosse Rat mit Beschluss zur weiteren Umsetzung von Tempo-30 Zonen am 09.01.2013 gefasst hat.</p> <p>Darin wird unter 3. festgehalten, dass auf Velorouten auf das Schaffen von Engpässen und baulichen Hindernissen sowie Trottoirüberfahrten zu verzichten sei. Die SP erwartet, dass diesem Grossratsbeschluss Nachachtung verschafft wird.</p>	wird nicht berücksichtigt z.K. genommen	Tabelle basiert auf Quelle Handbuch „Planung von Velorouten“, ASTRA, 2008; dort ist Komfort nicht Teil des „Fahrflusses“.
		4.1.3 Netzdefinition und –gestaltung		
111.	Basler FDP	Die Unterteilung in ein sicheres Basis- und ein schnelles Pendlerrouennetz ist guter Ansatz. Die Pendlerrouennetze sollten jedoch ebenfalls nicht „grösstenteils“ auf den Hauptverkehrsachsen geführt werden, sondern nur wenn diese Lösung tatsächlich die schnellste Route ist.	wird tw. berücksichtigt	Anpassung Text Kap. 4.1.3: „Um dem Zeitfaktor .. diese Routen <u>grösstenteils wo zweckmässig parallel zum...geführt</u> “
112.	BastA!	<p>BastA! begrüsst die Unterscheidung in Basis- und Pendlerrouennetze. Jedoch ist auch hier die Zielsetzung zu schwammig, weshalb BastA!! folgende Änderung anregt:</p> <p><i>Änderung:</i> „Die Basisrouennetze sollen eine <u>möglichst</u> sichere Erschliessung aller Ziele des Alltagsverkehrs und des Freizeitverkehrs ermöglichen.“</p> <p><i>Änderung:</i> „Die Pendlerrouennetze sollen eine <u>möglichst</u> rasche Verbindung ohne Umwege auch über grössere Strecken von A nach B anbieten.“</p> <p>Tabelle 2 Die Definition des Pendlerrouennetzes ist zu ergänzen: <i>Ergänzung:</i> Wichtige Ziele: - Agglomerationsgemeinden</p> <p>Tabelle 3 Die Anforderungen an die Netzgestaltung für Basisrouennetze- und Pendlerrouennetze sind wie folgt zu ändern:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrfluss bei Basisrouennetzen: <i>Änderung:</i> „Die Routenwahl erlaubt ein <u>relativ</u> flüssiges Fahren.“ - Direktheit bei Basisrouennetzen: „Umwege sind aber gegenüber den Anforderungen an die Gefahrenstellen, das 	<p>wird berücksichtigt wird berücksichtigt</p> <p>wird tw. berücksichtigt</p> <p>wird nicht berücksichtigt</p>	<p>Anpassung Text Kap. 4.1.3: „- Die Basisrouennetze sollen eine <u>möglichst</u> sichere Erschliessung ...“ „- Die Pendlerrouennetze sollen eine <u>möglichst</u> rasche Verbindung ...“</p> <p>Ergänzung Tabelle 2, Kap. 4.1.3: „Wichtige Ziele - <u>grössere Agglomerationsgemeinden</u>“</p> <p>Durchgehend flüssiges Fahren ist aufgrund der verkehrsrechtlichen Vorgaben in T30-Zonen z.Z. nicht realisierbar. Geringe Umwege müssen zugunsten der Sicherheit und Attraktivität in Kauf genommen werden, wenn</p>

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		<p>Verkehrsregime und die Verkehrsbelastung geringer zu gewichten“ <i>Ergänzung:</i> „Umwege kommen nur in Frage, wenn alle anderen VMa zur Gefahrenreduktion ausgeschöpft wurden (ultima ratio).“</p> <p>Fussnote 1: Die potenziellen Gefahrenstellen für den Veloverkehr sind wie folgt zu <i>ergänzen</i>: Kreisel und Kapphaltestellen</p> <p>Fussnote 2: „Unterbrechung des Fahrflusses insbesondere bei Knoten ohne Vortritt oder bei LSA und bei ÖV Haltestellen auf der Fahrbahn (exkl. Inselhaltestellen)“ ist zu streichen, da sie nicht aussagekräftig ist.</p> <p><i>Neu:</i> Fussnote 2 (bei den erwähnten VMa einfügen): „Velomassnahmen (VMa) sind insbesondere erhöhte Velowege, Grünstreifen zw. Velo- und Autostrassen, Beschilderung, Aufhebung von Parkplätzen, extra Veloampeln, Rechtabbiegen auch bei Rot möglich. Durchgehende Velowege über Kreuzungen, Velosack bei Kreuzungen (Veloaufreihung), Grüne Welle für Velofahrende (auf Fahrradgeschwindigkeit eingestellt). Begründung: Es werden nur die Gefahrenstellen namentlich aufgeführt, nicht aber mit welchen Massnahmen diese Gefahrenquellen behoben werden können.</p>	<p>wird tw. berücksichtigt Hinweis</p> <p>wird nicht berücksichtigt</p> <p>s. Ziff. 105</p>	<p>sinnvollerweise siedlungsorientierte Strassen ins Veloroutennetz einbezogen werden.</p> <p>Ergänzung Tabelle 3, Kap. 4.1.3: „<i>Fussnote 1</i> - <i>komplexe Verkehrssituationen (z.B. grosse Kreisel und Kreuzungen).</i>“ Kap-HS sind bereits enthalten („Schienen nahe am Randstein“).</p> <p>Nicht alle verstehen sonst, was mit Fahrfluss gemeint ist.</p>
113.	BLT	Die Sicherheit zwischen dem Veloverkehr und den Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs ist von grosser Bedeutung. Klarheit beim Vortrittsrecht und eindeutige Verkehrsführungen in den Haltestellenebereichen tragen wesentlich zur Gewährleistung der Sicherheit bei.	z.K. genommen	
114.	BVB	<p>Auch den Ausbau des Basisveloroutennetzes begrüessen wir, werden doch so letzte Lücken geschlossen und der Veloverkehr besser kanalisiert. Selbstverständlich begrüessen wir es, wenn der Fahrradverkehr vom Tramverkehr getrennt werden kann. Mischverkehr Tram/Fahrrad ist grundsätzlich möglich, wobei uns – zur Sicherstellung eines reibungslosen und sicheren Tramverkehrs – folgende Anliegen wichtig sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durch die Velomassnahmen sollten keine bestehenden Tram-Eigentrasse aufgehoben werden. Wo dies unerlässlich ist, möchten wir Sie bitten – mittel LSA-Schaltung – Vorstarts zugunsten des Trams einzurichten. - Wenn möglich sollte der Fahrradstreifen auf der offenen Strecke so angeordnet werden, dass das Tram Velos in sicherem Abstand überholen kann. Im Gundeli, wo dies über eine längere Strecke nicht gegeben ist, sind langsame und unsichere Velofahrer oftmals die Ursache von Verspätungen. 	<p>z.K. genommen</p> <p>z.K. genommen nTRPr</p>	<p>Nicht Flughöhe des TRP Velo, Anliegen für Projektierung und Betrieb</p>

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		<ul style="list-style-type: none"> - Bei Kaphaltestellen und Haltestellen in Strassenlage (z.B. Voltaplatz), muss sichergestellt werden, dass die ein- und aussteigenden Fahrgäste nicht durch vorbeifahrende Velos gestört oder gar gefährdet werden. - Bei Haltestellen im Mischverkehr muss sichergestellt sein, dass die Velofahrenden keine stehenden Trams überholen. Die Unsitte, stehende Trams zu überholen, kann zu gefährlichen Situationen führen (Beispiel: Haltestelle Rheingasse) - Ganz generell muss durch polizeiliche Massnahmen sichergestellt werden, dass sich Velofahrende wieder besser an die Verkehrsregeln halten. Heute entstehen viele gefährliche Situationen dadurch, dass einige rücksichts- und gedankenlose Velofahrer, vor allem auch Velokuriere, die Rotlichter nicht respektieren, aufs Trottoir ausweichen, bei haltendem Tram durch die Menge ein- und aussteigenden Fahrgäste brausen oder Sicherheitslinien überfahren. 		
115.	Fussverkehr Region Basel	Schnellfahrende Velopendler sollen aufgrund kurzer und direkter Verbindungen die Pendlerrouten bevorzugt benutzen und dadurch auch das Basisnetz entlasten können. Dazu müssen diese auch entsprechend attraktiv sein: Eine Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h für alle Verkehrsmittel, sowie Möglichkeiten Velos zu überholen und zu Zweit nebeneinander zu fahren, können entscheidende Erfolgsfaktoren sein.	z.K. genommen nTRPr	Es gelten die verkehrsrechtlichen Grundlagen, das Tempo 30-Konzept und die dazugehörigen politischen Beschlüsse.
116.	Junges grünes Bündnis	<p>Das jgb begrüsst die Unterscheidung in Basis- und Pendlerrouten. Jedoch ist auch hier die Zielsetzung zu schwammig, weshalb das jgb folgende Änderung anregt:</p> <p><i>Änderung:</i> „Die Basisrouten sollen eine möglichst sichere Erschliessung aller Ziele des Alltagsverkehrs und des Freizeitverkehrs ermöglichen.“</p> <p><i>Änderung:</i> „Die Pendlerrouten sollen eine möglichst rasche Verbindung ohne Umwege auch über grössere Strecken von A nach B anbieten.“</p> <p>Tabelle 2 Die Definition des Pendlerroutennetze ist zu ergänzen: - <i>Ergänzung:</i> Wichtige Ziele: - Agglomerationsgemeinden</p> <p>Tabelle 3 Die Anforderungen an die Netzgestaltung für Basisrouten- und Pendlerroutennetz sind wie folgt zu ändern:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrfluss bei Basisrouten: <i>Änderung:</i> „Die Routenwahl erlaubt ein relativ flüssiges Fahren.“ - Direktheit bei Basisrouten: „Umwege sind aber gegenüber den Anforderungen an die Gefahrenstellen, das Verkehrsregime und die Verkehrsbelastung geringer zu gewichten“ <i>Ergänzung:</i> „Umwege kommen nur in Frage, wenn alle anderen VMa zur Gefahrenreduktion ausgeschöpft wurden (ultima ratio).“ 	s. Ziff. 112	

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		<p>Fussnote: 1 Die potenziellen Gefahrenstellen für den Veloverkehr sind wie folgt zu <i>ergänzen</i>: Kreisel und Kapphaltestellen</p> <p>Fussnote 2: „Unterbrechung des Fahrflusses insbesondere bei Knoten ohne Vortritt oder bei LSA und bei ÖV Haltestellen auf der Fahrbahn (exkl. Inselhaltestellen)“ ist zu streichen, da sie nicht aussagekräftig ist.</p> <p>Neu: Fussnote 2 (bei den erwähnten VMa einfügen): „Velomassnahmen (VMa) sind insbesondere erhöhte Velowege, Grünstreifen zw. Velo- und Autostrassen, Beschilderung, Aufhebung von Parkplätzen, extra Veloampeln, Rechtabbiegen auch bei Rot möglich, Durchgehende Velowege über Kreuzungen, Velosack bei Kreuzungen (Veloaufrichtung), Grüne Welle für Velofahrende (auf Fahrradgeschwindigkeit eingestellt). <i>Begründung:</i> Es werden nur die Gefahrenstellen namentlich aufgeführt, nicht aber mit welchen Massnahmen diese Gefahrenquellen behoben werden können.</p>		
117.	NQV St. Johann	Zu den Velorouten; Die Velorouten sollen direkte Verbindungen ermöglichen, auch in die Innenstadt. Wo eine Route Verkehrsampeln enthält sollen die Ampeln so eingestellt werden das man mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 -25 Kmh mit möglichst wenigen Stopps zum Ziel kommt. Es ist nichts mühsamer als alle paar Meter wegen einem Rotlicht zu halten. Dies führt zwangsläufig auch zum missachten von den Rotlichtern oder man nimmt wider das Auto.	Hinweis s. Ziff. 107	siehe Kap. 4.1.3, Tabelle 2
118.	Pro Velo beider Basel	<ul style="list-style-type: none"> Bei den Nutzergruppen für das Basisroutennetz in Tabelle 2 fehlen die Seniorinnen und Senioren. Tabelle 3, Fahrfluss: PendlerInnenrouten mit LSA sollten Grüne Wellen für Velos aufweisen (bspw. für 20 km/h). Grenzüberschreitende Veloverbindungen, welche nicht über eine offizielle Zollanlage führen, dürfen im Moment nur bei Tag befahren werden. Es wäre schön, wenn diese Regel gelockert werden könnte 	wird berücksichtigt s. Ziff. 107 nTRPr	Ergänzung Tabelle 2, Kap. 4.1.3 „Nutzergruppen: - <u>Schüler/-innen</u> , <u>Senior/-innen</u> , <u>Eltern mit Kindern</u> “
119.	SP Basel-Stadt	Unter Tabelle 3 Ergänzung zu "potenzielle Gefahrenstellen für den Veloverkehr" beifügen: Kreisel, Kapphaltestellen	s. Ziff. 112	
120.	STS Basel-West	1. In der Tabelle werden ältere SchülerInnen (bzw. weiterführende Schulen) in das Pendlerrouennetz aufgenommen. Sie gehören aber unserer Ansicht nach in das Basisroutennetz.	wird nicht berücksichtigt Hinweis	Ergänzung Tabelle 2, Kap. 4.1.3: „Wichtige Ziele - <u>Volksschule (obligatorische Schulzeit)</u> “

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		<p>2. Als Ergänzung in der Nutzergruppen für das Basisroutennetz sind zudem RadfahrerInnen mit Veloanhängern aufzuführen.</p> <p>3. In der Fussnote 1 bei potentiellen Gefahrenstellen sind auch Strassen mit viel Verkehr und schnellem Temporegime aufzuführen.</p>	<p>wird tw. berücksichtigt s. Ziff. 118</p> <p>wird tw. berücksichtigt s. Ziff. 113</p>	
121.	VCS beider Basel	<p>a) Tabelle 3. Wir lehnen PRt und BRt auf verkehrsorientierten Strassen ohne VMa ab (s. Strassen-Initiative Basel-Stadt). Die zulässigen Umwegen bei den BRt sollen nur geringfügig sein. Die Qualitätsanforderungen sollen entsprechend ergänzt werden.</p> <p>Verkehrsregime, Verkehrsbelastung: → PRt: <u>Führung der Route bevorzugt auf verkehrsorientierten Strassen mit VMa (...) zügiges Vorwärtskommen erlauben. Die Führung von PRt auf verkehrsorientierten Strassen ohne Temporeduktion und ohne VMa ist nicht zulässig.</u> → PRt <u>müssen zügiges Vorwärtskommen ermöglichen, dazu gehört auch eine Grünwelle für Velofahrende. D.h. die Ampelsteuerung wird auf Velo- statt Autogeschwindigkeit eingestellt: ca. 20 km/h.</u> → BRt: <u>Die Führung von BRt auf verkehrsorientierten Strassen ohne Temporeduktion und ohne VMa ist zu vermeiden ausgeschlossen.</u> → BRt: <u>Die Führung von BRt auf siedlungsorientierten Strassen oder auf verkehrsorientierten Strassen mit VMa soll nach folgenden Prioritäten gewählt werden:</u> <u>1. Motorfahrzeugfreie/-arme Strassen</u> <u>2. Verkehrsberuhigte Zonen</u> <u>3. verkehrsorientierte Strassen mit Temporeduktion oder VMa (separate Veloführung oder mindestens Velostreifen mit „Schwank-Toleranzbreite“)</u></p> <p>Direktheit: → BRt: <u>BRt verbinden Ziele und Quellen möglichst direkt. Höhendifferenzen sind zu vermeiden. Umwege sind aber (...) geringer zu gewichten.</u> Alternativ höchstens: → <u>Geringfügige Umwege sind aber (...) zu gewichten.</u></p> <p>b) Fussnote 1: Potentielle Gefahrenstelle. Wir stimmen dieser Aufzählung absolut zu und halten fest, dass die Gefahr in 4-5 der 8 aufgezählten Fällen auf die Parkierung zurück zu führen ist (Längsparkierung, Quer- und Schrägparkierung, Güterumschlag, Tramschienen, zT. nicht ausreichende Kreuzungsmöglichkeit, bei engen Stellen wegen Parkierung). Als zusätzlicher Punkt gilt übersetztes Tempo. Zwar ist</p>	<p>wird nicht berücksichtigt s. Ziff. 107 und 117</p> <p>wird tw. berücksichtigt wird tw. berücksichtigt</p> <p>wird tw. berücksichtigt s. Ziff. 112</p>	<p>Ergänzung Tabelle 3, Kap. 4.1.3: „Verkehrsregime: <u>Führung der Route auf verkehrsarmen / -freien Wegen, siedlungsorientierten... Basisrouten auf verkehrsorientierten Strassen ohne Temporeduktion oder ohne VMa ist wenn immer möglich zu vermeiden.“</u></p> <p>Ergänzung Tabelle 3, Kap. 4.1.3: „Direktheit: <u>Kleinere Umwege sind aber gegenüber ...</u>“</p>

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		dies mit polizeilichen Massnahmen zu verhindern, für die Veloführung ist es jedoch wichtig, diese Stellen zu kennen und durch bauliche Massnahmen Tempoüberschreitungen zwingend zu verhindern. c) Fussnote 2: → Unterbrechung des Fahrflusses (...) ÖV-Haltestellen auf der Fahrbahn (exkl. Inselhaltestellen aber inkl. Lichtinseln).	wird nicht berücksichtigt	Inklusivnennung müsste alle Haltestellen-Typen enthalten, es reicht exkl. Nennung
		4.2 Veloparkieranlagen		
122.	BastA!	BastA! begrüsst es, dass im Konzept Veloparkieranlagen vorgesehen sind.	z.K. genommen	
123.	Junges grünes Bündnis	Das jgb begrüsst es, dass im Konzept Veloparkieranlagen vorgesehen sind.	z.K. genommen	
124.	STS Kleinbasel	Wir begrüssen die vorgesehenen Angebote für Veloparkings und Bike&Ride-Stationen. Gerade bei den beiden Bahnhöfen sehen wir einen sehr hohen Bedarf. Wir sehen die Verantwortung für die Schaffung von Veloparkings allerdings nicht nur im öffentlichen Bereich. Es wäre zu überlegen, ob nicht bei Baubewilligungen, wo bspw. Viele Arbeitsplätze geschaffen werden, Veloparkings als Auflage eingefordert werden sollten.	nTRPr s. Ziff. 35	In §73, BPG BS geregelt.
125.	VCS beider Basel	a) Wir unterstützen wie erwähnt in aller Form, dass die Veloparkierung nun Teil des TRP Velo ist. Die Veloparkierung kleinerer Anlagen auf Allmend soll in einem separaten Veloabstell-Konzept geregelt werden. Wir regen an, dass die grundsätzlichen Anforderungen an dieses Konzept dennoch im TRP Velo festgehalten werden. Insbesondere sollen bei unterirdischen Velostationen weiterhin auch eine gewisse Anzahl oberirdischer Veloparkplätze angeboten werden. Dies ist gerade bei den Bahnhöfen und in der Innenstadt für die Kurzzeitparkierung wichtig (kurzer Einkauf, abholen Fahrgäste SBB, etc.).	Hinweis wird tw. berücksichtigt	Siehe Kap. 4.1.1 zu ST 6 sowie Kap. 4.2.1 Ergänzung Text Kap. 4.2.2: <i>„Velostationen sind ... wie z.B. an den Bahnhöfen und in der Innenstadt. Sie bilden zusammen mit offenen/frei zugänglichen Abstellplätzen das Parkierangebot.“</i>
		4.2.1 Qualitätsanforderungen		
126.	Basler FDP	Gedekte Veloparkieranlagen sind nicht nur an den grossen Velostationen und B&R-Anlagen anzubieten. Auch bei kleineren Abstellanlagen sollten gedekte Versionen realisiert werden, wo dies möglich ist. Grundsätzlich sollte auch die Zusammenarbeit mit privaten Bauherren bei Neu- und Umbauten gesucht werden, um allenfalls Synergien umzusetzen.	wird nicht berücksichtigt Hinweis	Gedekte Abstellplätze sind kostenintensiv und im Strassenraum problematisch (Abstände). Private Abstellanlage sind in § 73, BPG BS geregelt.

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
127.	Basta!	Bei den Qualitätsanforderungen hat die BASTA! folgende Änderungsvorschläge anzubringen: <ul style="list-style-type: none"> • Qualitätsanforderungen an die Ästhetik sind zu streichen. Begründung: Bei zu hohen Anforderungen an die Ästhetik besteht die Gefahr einer Verzögerung bei der Umsetzung. <ul style="list-style-type: none"> • Verzicht auf Videoüberwachung. Begründung: Sicherheit im öffentlichen Raum stellt ein wichtiges Qualitätsmerkmal dar. Basta! erachtet jedoch Videoüberwachung als ungeeignet, um diese Anforderungen zu erreichen. <i>Änderung:</i> ist gewährleistet (z.B. durch Beleuchtung, Einsehbarkeit, Platzierung, <i>aber nicht durch Videoüberwachung</i>).	wird nicht berücksichtigt nTRPr bzw. wird nicht berücksichtigt	einzusetzende Modelle sind abhängig von Lage bestimmt, Ästhetik erhöht die Akzeptanz. Videoüberwachung des öffentlichen Raums ist nicht Sache des TRP Velo; anders sieht es für Velostationen (Gebäude) analog Parkhäuser aus: Als Minimallösung ist dort eine elektronische Überwachung für das Sicherheitsgefühl und zum Schutz vor Vandalismus notwendig.
128.	BLT	Bezogen auf die Netzwirkung sind die beiden Verkehrsträger optimal aufeinander abzustimmen. Bei der Planung der Veloabstellanlagen ist zu berücksichtigen, dass die Pendler mit dem öV teilweise bis an den Stadtrand fahren und von dort aus ihren Weg mit dem Velo zu ihrer Zieldestination in der Stadt fortsetzen. Die Anlagen sind so zu auszugestalten, dass die Velos auch nachts parkiert werden können.	z.K. genommen Hinweis	Siehe Tabelle 4, Kap. 4.2.1 zu Sicherheit
129.	Junges grünes Bündnis	Bei den Qualitätsanforderungen an die Veloparkieranlagen hat das jgb folgende Änderungsvorschläge anzubringen: <p><i>Änderung:</i> Qualitätsanforderungen an die Ästhetik ist zu streichen.</p> <p><i>Begründung:</i> Bei zu hohen Anforderungen an die Ästhetik besteht die Gefahr einer Verzögerung bei der Umsetzung. Zudem ist die Funktionalität und die Anzahl der Abstellanlagen entscheidend, die Ästhetik hat eine untergeordnete Bedeutung.</p> <p>- Sicherheit im öffentlichen Raum stellt ein wichtiges Qualitätsmerkmal dar. Das jgb erachtet jedoch die Massnahmen der Videoüberwachung, wie sie unter 4.2.2. genannt wird, als ungeeignet um diese Anforderungen zu erreichen. Das jgb regt daher an, die Videoüberwachung explizit abzulehnen. <i>Änderung:</i> (z.B. durch Beleuchtung, Einsehbarkeit, Platzierung, <i>aber nicht durch Videoüberwachung</i>).</p>	s. Ziff. 127	
130.	Pro Velo beider Basel	<ul style="list-style-type: none"> • Unter „Komfort“ wird nur bei Bike&Ride-Stationen ein Witterungsschutz vorgesehen. Witterungsschutz ist aber grundsätzlich an allen Abstellanlagen erwünscht! Siehe auch Bemerkungen zu 5.2 	s. Ziff. 126	
131.	SP Basel-Stadt	In Tabelle 4, Qualitätsanforderungen an Veloparkieranlagen, unter Stichwort "Komfort" ergänzen: Überdachung, gemäss heute gültigem Basler Umweltschutzgesetz, USG, § 16.	s. Ziff. 126 Hinweis	B&R-Standorte sind als geeignete Orte gemäss USG definiert; Gebäude, wie Schulen, fallen unter § 73, BPG BS

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
132.	STS Basel-West	„Die Veloparkieranlage genügt den ästhetischen Anforderungen“ 1. Was sind die ästhetischen Anforderungen? Die Veloparkieranlagen müssen sich aus unserer Sicht ästhetisch in das Quartier einfügen, d.h. es braucht für jeden Standort ein individuelles Kriterium bzw. Kriterien.	s. Ziff. 128	
133.	VCS beider Basel	a) Veloparkieranlagen von kantonaler Bedeutung sollen immer fahrbar erreichbar sein. → <i>Zielnähe: Veloparkplätze (...) sind vom Strassennetz her <u>fahrbar</u>, sicher, konfliktfrei und komfortabel erreichbar.</i> b) Wir unterstützen insbesondere auch, dass die Sicherheit im öffentlichen Raum gegeben sein muss, z.B. also die Einsehbarkeit. Dieses Kriterium sehen wir beispielsweise in der Planung Bernoulliplatz bei S-Bahn-Haltestelle Dreispitz nicht gegeben (Veloabstellplätze in Böschungsnischen).	wird nicht berücksichtigt Hinweis z.K. genommen nTRPr	Die möglichst fahrende Erreichbarkeit ist unter dem Stichwort komfortabel enthalten.
		4.2.2 Öffentliche Veloparkierungs-Anlagen von kantonaler Bedeutung		
134.	BastA!	<i>Änderung:</i> Sie können kostenpflichtig sein, <i>wenn genügend Gratisparkplätze vorhanden sind.</i> Velostationen werden durch Personal betreut und bewacht <i>und nicht mit oder mit</i> elektronischen Mitteln (Video) kontrolliert.	wird berücksichtigt wird nicht berücksichtigt s. Ziff. 127	Ergänzung Text Kap. 4.2.2: <i>„Sie können kostenpflichtig sein, <u>wenn alternative kostenlose Parkmöglichkeiten in der Umgebung bestehen.</u>“</i>
135.	BVB	Wir begrüßen die Absicht des Kantons, bei ÖV-Haltestellen Bike&Ride-Anlagen zu errichten und ganz generell die Absicht, bei den abgestellten Fahrrädern durch die Einrichtung neuer Velostationen mehr Ordnung zu schaffen. Dies wird nicht nur unseren Kundinnen und Kunden zu Gute kommen, sondern auch die Sicherheit erhöhen und den Verkehrsfluss verbessern, wenn es in Zukunft weniger Störungen durch wild parkierte Velos gibt.	z.K. genommen	
136.	Junges grünes Bündnis	Das jgb ist grundsätzlich damit einverstanden, dass öffentliche Veloparkierungs-Anlagen kostenpflichtig sein können, jedoch nur wenn in der Nähe auch genügend Gratisparkplätze vorhanden sind. Ausserdem sind Velostationen durch Personal zu betreuen und bewachen. Eine ständige Videoüberwachung lehnt das jgb ab (siehe oben 4.2.1).	s. Ziff. 134	
137.	STS Basel-West	Velostationen „... sie können kostenpflichtig sein“ 1. Ist generell eine Kostenpflicht für Velostationen vorgesehen oder nicht? Bzw. von was hängt eine Kostenpflicht ab? 2. Unter keinen Umständen dürfen Veloparkieranlagen an Schulen etc. kostenpflichtig sein.	s. Ziff. 134 Hinweis	Velostationen sind nicht generell kostenpflichtig, es hängt vom Gesamtparkierungsangebot ab. Veloparkieranlagen an Schulen fallen unter § 73, BPG BS.

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
138.	VCS beider Basel	a) Velostationen: Es soll immer auch einen Gratis-Bereich geben, damit die Parkierungskosten kein Hindernis für die Nutzung und kein Argument für das oberirdische Wildparkieren sind. → <i>Velostationen sind Parkieranlagen in einem geschlossenen Raum, (...). Sie können teilweise kostenpflichtig sein.</i>	s. Ziff. 134	
		5. Massnahmen	Hinweis	siehe auch Stellungnahmen zu „PLAN“
		5.1 Festlegungen Veloroutennetz		
139.	Basler FDP	Generell wird eine Priorisierung der einzelnen Massnahmen vermisst (als Strategie in der Umsetzung).	z.K. genommen	Erhaltungsplanung und andere Projekte beeinflussen Umsetzungstermin
140.	Bau- und Umweltschutzdirektion BL	Wir bitten Sie, bei der Überarbeitung des Teilrichtplans Velo 2013 die rechtskräftigen Radroutennetze im angrenzenden Kanton Basel-Landschaft zu berücksichtigen.	Wird tw. berücksichtigt s. Ziff. 77	Es werden nicht nur kantonale sondern auch kommunale Routen (Rückmeldung Gemeinden wichtig) und neue wichtige Verbindungen berücksichtigt.
141.	VCS beider Basel	Sehr erfreut sind wir über die Netzergänzungen, die wichtige Velobeziehungen herstellen. Als Beispiele möchten wir die Missionsstrasse und die Arnold Böcklin-Strasse (sehr wichtiger Bf-Zubringer) hervorheben. Wenn es gelingt, solch wichtige, täglich von (noch) ungezählten VelofahrerInnen genutzten Verbindungen mit verlässlichen VMA sicher zu gestalten (va. Aufhebung Parkierung), ist wirklich etwas gewonnen. Grundsätzliches - Die beiden Routennetze sollen auch unabhängig voneinander vollständig und lückenlos sein. - Beim PRt-Netz erkennen wir ein grundsätzliches Manko in fehlenden Tangentialen. - Tram(radial)achsen sollen generell auch PRt sein. Daher ist dort grundsätzlich das Längsparkieren durch einen Velostreifen zu ersetzen. - Bei allen Netzergänzungen müssen die Naturschutzanliegen im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt werden.	z.K. genommen z.K. genommen z.K. genommen wird nicht berücksichtigt z.K. genommen s. Ziff. 152	Netze sind lückenlos. Netz ist funktional festzulegen, nicht verallgemeinert. Geeignete Velomassnahmen sind im konkreten Projekt zu definieren. Abwägung erfolgt in konkretem Projekt.

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		5.1.1 Überblick über örtliche Festlegungen Netz		
142.	BastA!	Wir begrüßen die vorgeschlagenen Änderungen, erwarten jedoch, dass die meisten davon schnell angegangen werden. Die Massnahmen sind daher mindestens als Zwischenergebnis festzusetzen. Die Planung muss zügig fertiggestellt werden, so dass alle Bauten noch vor 2020 umgesetzt sind und ihren Beitrag zur Einhaltung des Städteinitiativgegnervorschlags leisten können.	wird nicht berücksichtigt Hinweis	<p>Der Koordinationsstand sagt etwas über den aktuellen Stand eines Projektes aus und kann nicht beliebig festgelegt werden.</p> <p>Ergänzung Text Kap. 1.6: <u>„...Inhalt des TRP Velo ist es, das übergeordnete Veloroutennetz mit seinen Anschlüssen an die Nachbargemeinden sowie allfällige Absichten für künftige Verbindungen festzuhalten, um eine Koordination aller Raumansprüche zu ermöglichen. Absichtserklärungen zu Netzverbindungen deklarieren einen Koordinations- und Prüfungsbedarf seitens des Kantons bei allfälligen künftigen Planungen in diesem Gebiet. Die Teilrichtplan-Vorhaben werden in folgende Abstimmungskategorien (gemäss Art. 5 Abs. 2 Raumplanungsverordnung) eingeteilt, welche den unterschiedlichen Koordinationsstand aufzeigen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Vororientierung: noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschriebene raumwirksame Tätigkeit mit möglichen erheblichen Auswirkungen auf die Nutzung des Bodens</u> - <u>Zwischenergebnis: noch nicht aufeinander abgestimmte raumwirksame Tätigkeiten mit nötigen Vorkehrungen, damit eine zeitgerechte Abstimmung erreicht werden kann</u> - <u>Festsetzung: aufeinander abgestimmte raumwirksame Tätigkeiten“</u> <p>Eine Umsetzung aller Massnahmen bis 2020 ist weder finanziell tragbar noch praktisch realisierbar, da tw.</p>

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
				Abhängigkeiten zu anderen Projekten bestehen. Insbesondere teure Brückenbauwerke, welche im Agglomerationsprogramm noch nicht als A-Projekte enthalten sind, werden nach 2023 verschoben.
143.	BVD BS	<p>Titeländerungen, Anpassung Koordinationsstand oder Streichen aufgrund externer Vernehmlassung zum Richtplan BS, Anpassung 2012 für folgende örtlichen Festlegungen:</p> <p>b) Fuss- und Veloweg St. Johannis-Park – Huningue (linkes Rheinufer)</p> <p>c) Fuss- und Veloverbindung Unterer Rheinweg – Westquai (rechtes Rheinufer)</p> <p>d) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck – Zoll Friedlingen</p> <p>e) Fuss- und Velopasserelle Dreispitz – Güterbahnhof Wolf</p> <p>f) Fuss- und Velowege Dreispitz</p> <p>h) Fuss- und Veloverbindung Bäumlihofstrasse – Hirzbrunnen-Promenade Fussverbindung Bäumlihofstrasse – Rankstrasse (Hirzbrunnen-Promenade)</p> <p>i) Fuss- und Veloverbindung Hirzbrunnen-Promenade</p> <p>j) Fuss- und Veloverbindung Burgfelderstrasse – Friedrich Miescher-Strasse</p> <p>k) Veloverbindung im Bereich Tierpark Lange Erlen</p> <p>m) Fuss- und Velobrücke St. Alban – Wettstein</p> <p>o) Fuss- und Veloweg Am Mühleleich</p> <p>p) neue Gleisfeldquerung West</p>	wird berücksichtigt	<p>Anpassung Titel bzw. Koordinationsstand, Kap. 5.1.1 (gemäss RP BS 2012):</p> <p>„b) <u>Fuss- und Velowegverbindung St. Johannis-Park – Huningue (linkes Rheinufer) (Rheinpromenade)</u>“</p> <p>„c) <u>Fuss- und Veloverbindung Unterer Rheinweg – Westquai (rechtes Rheinufer) Hafen Kleinhüningen/Klybeck</u>“</p> <p>„d) <u>Fuss- und Velobrücke Dreiländereck – Zoll Friedlingen</u>“</p> <p>„e) <u>Fuss- und Velopasserellebrücke Dreispitz – Güterbahnhof Wolf</u>“</p> <p>„f) <u>Fuss- und Velowege Dreispitz: Zwischenergebnis Festsetzung</u>“</p> <p>„j) <u>Fuss- und Veloverbindung Burgfelderstrasse – Friedrich Miescher-Strasse – Theodor Herzl-Strasse</u>“</p> <p>„k) <u>Veloverbindung im Bereich Tierpark Lange Erlen</u>“</p> <p>„m) <u>Fuss- und Velobrückeverbindung St. Alban – Wettstein (Sevogelbrücke)</u>“</p> <p>„o) <u>Fuss- und Veloweg Riehen/Lörrach: Steg Gewerbekanal / Am Mühleleich</u>“</p> <p>„p) <u>Neue Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB</u>“</p> <p>zu Streichen gemäss RP BS 2012:</p> <p>h) Fuss- und Veloverbindung Bäumlihofstrasse – Hirzbrunnen-Promenade</p> <p>i) Fuss- und Veloverbindung Hirzbrunnen-Promenade</p>

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
144.	Junges grünes Bündnis	<p>Das jgb begrüsst die vorgeschlagenen Änderungen und erwarten, dass diese schnell angegangen werden. Die Planung muss zügig fertig gestellt werden, so dass alle Bauten noch vor 2020 umgesetzt sind und ihren Beitrag zur Einhaltung des Städteinitiativgegenvorschlags leisten können. Daher sind alle Netzergänzungen als Festsetzung in die Teilrichtplankarte aufzunehmen. Zudem erwarten wir, dass die Veloärgernisse des jgb sowie die anderen bekannten Schwachstellen so rasch als möglich behoben werden.</p> <p>Örtliche Festlegungen Netze (in Teilrichtplankarte) sollen alle in die Festsetzung überführt werden:</p> <p>Koordinationszustand</p> <p>a) Fuss- und Velobrücke Zolli Zwischenergebnis Festsetzung</p> <p>b) Fuss- und Veloweg St. Johannis-Park – Huningue Festsetzung</p> <p>c) Fuss- und Veloverbindung Unterer Rheinweg – Westquai Festsetzung</p> <p>d) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck – Zoll Friedlingen Vororientierung Festsetzung</p> <p>e) Fuss- und Velopasserelle Dreispitz – Güterbahnhof Wolf Vororientierung Festsetzung</p> <p>f) Fuss- und Veloweg Dreispitz Zwischenergebnis Festsetzung</p> <p>g) Fuss- und Veloverbindung Erlenmatt Festsetzung</p> <p>h) Fuss- und Veloverbindung Bäumlhofstrasse - Hirzbrunnen Promenade Zwischenergebnis Festsetzung</p> <p>i) Fuss- und Veloverbindung Hirzbrunnen-Promenade Festsetzung</p> <p>j) Fuss- und Veloverbindung Burgfelderstrasse – Friedrich MlescherStrasse Festsetzung</p> <p>k) Veloverbindung im Bereich Tierpark Lange Erlen Festsetzung</p> <p>l) Fuss- und Veloverbindung bei Schwarzwaldbrücke über den Rhein Vororientierung Festsetzung</p> <p>m) Fuss- und Velobrücke St. Alban –Wettstein Vororientierung Festsetzung</p> <p>n) Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Whylen Vororientierung</p> <p>o) Fuss- und Veloweg Am Mühlenteich Zwischenergebnis Festsetzung</p> <p>p) neue Gleisfeldquerung West Vororientierung Festsetzung</p>	s. Ziff. 142	
145.	Lörrach	Es wird nochmal auf den Übergang "Am Mühlenteich" hingewiesen, der auch im Agglomerationsprogramm aufgenommen ist. Die Stadt Lörrach ist mit der Aufnahme dieses Übergangs in die Planunterlagen einverstanden. Mit dem Bau kann aber frühestens 2015 begonnen werden.	z.K. genommen s. Ziff. 143	

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
146.	NQV Hirzbrunnen	<p>„Fuss- und Veloverbindung Hirzbrunnen-Promenade“ Die Aufnahme der Hirzbrunnen-Promenade in den Teilrichtplan Velo 2013 halten wir nicht als zweckmässig.</p> <p>Konflikt Veloverkehr / Fussgänger Wir befürchten, dass damit Zustände geschaffen werden wie an der Solitude-Promenade. Diese ist uns als abschreckendes Beispiel bekannt. Eine Promenade soll zum Promenieren da sein. Ein unbeschwertes Spazieren, ohne Gefahr laufen zu müssen, in Konflikte mit Velos verwickelt zu werden, muss möglich sein. Auch sollte man sich dort mit Kindern bewegen können, ohne sie ständig an der Hand führen zu müssen. Eben dies ist aber überall dort nicht möglich, wo sich Fussgänger und Velofahrer die Verkehrsfläche zu teilen haben. Uns bekanntes Beispiel sind neben der oben erwähnten Solitude-Promenade auch die Grenzacher-strasse (am Rhein) und die Bäumlihofstrasse zwischen Allmendstrasse und Drei Linden.</p> <p>Wir zitieren aus den Brief eines Mitglieds unseres Vereins: „Konflikt Velofahrer ./ Fussgänger <i>Mein Einwand basiert auf meinen Erfahrungen, die ich als Fussgänger auf der Solitude-Promenade ständig mache. Jeder Fussgänger, der die Solitude-Promenade benutzt, kann erfahren, wie gefährlich und ärgerlich der Weg geworden ist. Ständig muss er mit meist lautlosen, aber schnellen Velofahren rechnen. Diese beanspruchen ihr Recht und erwarten, dass der Fussgänger zur Seite geht. Resultat: Für die Fussgänger ist der Zustand unzumutbar. Das soll und darf sich bei der Hirzbrunnen-Promenade nicht wiederholen. Sie ist ein beliebter Fussgängerweg Es besteht kein Grund, ihn für Fussgänger unsicher zu machen. Dies wäre aber die Folge, wenn die Promenade zusätzlich für den Velofahrer geöffnet werden sollte“.</i></p> <p>Unseres Erachtens würden auch die Vorgaben der folgenden Dokumente mindestens teilweise verletzt: -- Leitsatz aus dem kantonalen Richtplan: <i>41 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;</i> -- BVD-Strategie Förderung Velo- und Fussverkehr</p>	s. Ziff. 143 Hinweis	Diese örtliche Festlegung wird aufgrund der Resultate einer Studie als kt. Basisroute aus dem TRP Velo entfernt. Eine Öffnung als lokale Verbindung mit geringeren Anforderungen an den Ausbaustandard unter Berücksichtigung der Naturschutzanliegen ist damit aber nicht ausgeschlossen.

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		<p>3.3 <i>Sicheres, zusammenhängendes FG-Netz weiterentwickeln und mehr Flächen für den Fussverkehr zur Verfügung stellen</i> Eine Öffnung der Hirzbrunnen-Promenade für den Veloverkehr wäre deshalb nur vertretbar, wenn Fussgänger- und Veloverkehr klar abgetrennt würden. Eine Markierung genügt nicht, es ist ein Niveauunterschied wie auf der Wettsteinbrücke nötig oder eine Trennung durch Grünsteifen oder Hecke. Dabei darf aber der Fussweg nicht auf das absolute Minimum reduziert werden. Wir sind skeptisch, ob dies bei den engen Verhältnissen überhaupt möglich ist (die Brücke über die Allmendstrasse müsste ja wohl verbreitert werden). Dass die diskutierte Strecke bereits jetzt illegal mit Velos befahren wird, kann ja kein Grund zur Legalisierung sein, auch wenn manchmal der Eindruck entsteht, dass Gesetze so entstehen.. Ein Argument gegen die Behinderung der Fussgänger ist auch der Modal-Split 2007: zu Fuss 29%, Velo 20%.</p> <p>Konflikt Velofahrer / Wildtiere Das fragliche Gebiet ist aufgeführt in: Kantonaler Richtplan Vorranggebiete des Naturschutzes im Kanton Basel-Stadt NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore. NBa06 Hochrhein-Wiesentalbahn Zu diesem Thema liegt uns eine Untersuchung über die Wildtiere in den Familiengärten Basel Ost vor. Wichtig in diesem Zusammenhang ist der Bestand der Geburtshelferkröte. Der Autor F. Raschdorf, Mitglied des NQVH, hat von 2003 bis 2012 den Bestand gezählt und untersucht, in welchem Bereich der Gärten die Hauptpopulation der Kröte lebt. Er konnte auch zeigen, dass die Geburtshelferkröten über die Hirzbrunnenpromenade entlang dem Bahndamm wandern und so die Verluste in den östlichen Gärten ausgleichen. Dies ist von Bedeutung, da der Rankhof III in näherer Zukunft überbaut werden soll und die Geburtshelferkröten vorher aus dem Rankhofareal (dem Hauptvorkommen) weglockt werden müssen. Im Kanton Basel-Stadt ist die Geburtshelferkröte in der Kategorie 1 - vom Aussterben bedroht - aufgeführt. Der Kanton hat sich im Richtplan verpflichtet, für den Schutz der seltenen Kröte zu sorgen. Geburtshelferkröte = Tier des Jahres 2013 (Basler Zeitung 4.1.2013, S. 5). Wenn der Kanton Basel-Stadt sein Versprechen ernst nimmt, wird er den Wanderkorridor für die seltenen Geburtshelferkröten schützen müssen. Er kann dem Anzug, auf der Hirzbrunnen-Promenade das Velofahren zu erlauben, nicht stattgeben. Zusammenfassung und Schlussfolgerung Gegen die Öffnung der Hirzbrunnen-Promenade sprechen:</p>		

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		<p>- Verdrängung des Fussverkehrs durch Verminderung der Attraktivität und der Sicherheit</p> <p>- zusätzliche Gefährdung der auf der roten Liste stehenden Geburtshelferkröte</p> <p>Der Ausbau der Hirzbrunnen-Promenade und deren Öffnung für den Veloverkehr ist abzulehnen.</p>		
147.	Pro Natura Basel	<p>Die Gruppe der Fuss- und Velofahrer einerseits wie auch die in oder in Siedlungsnähe lebenden Tiere und Pflanzen andererseits haben im stark genutzten Kanton Basel-Stadt einen schweren Stand. Es dürfen daher keine Massnahmen umgesetzt werden, die einseitig zu Lasten einer Gruppe gehen. Daher haben wir alle neuen Fuss- und Veloverbindungen auf ihre Verträglichkeit mit dem Naturschutz hin geprüft. Die neuen Fuss- und Veloverbindungen a), c) und d) können unserer Ansicht nach umgesetzt werden, unter angemessener Berücksichtigung der Naturschutzanliegen. Bei den neuen Wegeverbindungen "Hirzbrunnen Promenade" sowie "Badischer Bahnhof- Grenzach-Wyhlen" wären die Belastungen für den Naturschutz jedoch zu gross, sodass wir hier den Antrag stellen, diese nicht zu realisieren.</p> <p>Zu i) Fuss- und Veloverbindung Hirzbrunnen-Promenade Östlich der Allmendstrasse im Bereich der Bahngleise und des Bäumlhof-Gymnasiums befindet sich eine grosse Population der geschützten Geburtshelferkröte. Lediglich in Riehen ist eine weitere aber viel kleinere Population bekannt. Diese grau-braune maximal 5 cm grosse Kröte kommt nur in der Dunkelheit aus ihren Verstecken hervor und ist daher kaum zu sehen. Die Tiere halten sich regelmässig auf der Hirzbrunnen-Promenade zwischen der Allmendstrasse und dem Gotenwegli auf und nutzen sie auch als Ausbreitungskorridor. Während bisher die Spaziergänger die Population der kleinen Kröten nicht gefährden konnten, wird die Öffnung der Promenade für den Veloverkehr und der damit verbundene Ausbau des Weges zu einer deutlich stärkeren Nutzung der Wegverbindung führen. Dadurch werden die unscheinbaren Geburtshelferkröten vermehrt zertreten oder überfahren, was zu einer Auslöschung der gesetzlich geschützten Geburtshelferkrötenpopulation führen kann. Wir stellen daher folgenden</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Antrag: Die Fuss- und Veloverbindung Hirzbrunnen-Promenade zwischen Gotenwegli und Allmendstrasse sei nicht auszubauen und nicht für den Veloverkehr zu öffnen.</i> <p>Über die Verbindung Allmendstrasse - Zu den Drei Linden - Gotenwegli besteht bereits eine gute Verbindung.</p>	s. Ziff. 143 und 146	(gemäss RP BS 2012)

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		<p>Zielkonflikt des geplanten Veloweges mit der bestehenden Ausweisung der Promenade als Vorranggebiet des Naturschutzes für die auf der roten Liste stehenden Geburtshelferkröte gesehen.</p> <p>Diese Aspekte sind unseres Erachtens bei der weiteren Prüfung des Fuss- und Veloweges Hirzbrunnen-Promenade zu berücksichtigen und möglichst konfliktfrei zu lösen.</p> <p>5.1.1) NEU: Fortführung der Basisroute Hammerstrasse im Abschnitt zwischen Riehenstrasse und Wettsteinplatz Gestützt auf den Beschluss der Delegiertenversammlung des Trägervereins Stadtteilsekretariat Kleinbasel vom 09.06.2011, fordern wir im Interesse der Quartierbevölkerung eine rasche Umsetzung der zentralen Veloverkehrsachse Hammerstrasse (Horburg-Wettstein), und zwar die Fortführung der Basisroute Hammerstrasse im Abschnitt zwischen Riehenstrasse und Wettsteinplatz (beidseitig).</p> <p>5.1.1) Basisroute Fuss- und Veloverbindung Jägerstrasse zum Sandgrubenareal Gestützt auf den Beschluss der Delegiertenversammlung vom 13.09.2013 zur Öffnung der Jäger- und Sandgrubenstrasse für den Fuss- und Veloverkehr, fordern wir die Aufnahme dieser Verbindung in das kantonale Basisroutennetz. Die Jäger- und Sandgrubenstrasse Im Rosentalareal ist durch den Kanton zurückzukaufen oder zu enteignen mit dem Ziel, die Jäger- und Sandgrubenstrasse für den Fuss- und Veloverkehr zu öffnen. Dies verbessert die Schulwegsituation und die Erschliessung im Rosentalquartier.</p>	<p>wird nicht berücksichtigt</p> <p>wird nicht berücksichtigt</p>	<p>Bestehende Infrastruktur ist nicht Bestandteil der örtlichen Festlegungen. Eine Basisroute ist nicht sicher realisierbar. Es ist eine gute alternative Führung vorgesehen.</p> <p>Diese Verbindung hat nur lokalen Charakter und ist als solches wünschenswert. Sie wird aber nicht als kantonale Route aufgenommen.</p>
150.	VCS beider Basel	<p>Konkrete Routen</p> <p>- Bei den aus Naturschutzperspektive problematischen Netzergänzungen Hirzbrunnen-Promenade und Bad. Bahnhof - Grenzach-Wylen soll konkret aufgezeigt werden, ob und wie der gebotene Schutz der Fauna garantiert werden kann.</p>	s. Ziff. 146 und 152	
151.	Weil am Rhein	<p>d) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck – Zoll Friedlingen Gleichfalls begrüßen wir die Absicht der Stadt Basel, direkt am Dreiländereck eine Brücke nach Weil am Rhein (Rheinpark) zu bauen.</p>	z.K. genommen	
		5.1.2 Erläuterungen zu den örtlichen Festlegungen Netz		
152.	BVD BS	<p>Titel- und Textergänzungen bzw. -anpassungen aufgrund externer Vernehmlassung zum Richtplan BS, Anpassung 2012 für folgende örtliche Festlegungen:</p> <p>a) Fuss- und Velobrücke Zolli b) Fuss- und Veloweg St. Johannis-Park – Huningue (linkes Rheinufer)</p>	wird berücksichtigt	<p>Anpassungen und Ergänzung von Titel und Text, Kap. 5.1.2 (gemäss RP BS 2012): a) Fuss- und Velobrücke Zolli ... und dem Bahnhof <u>Basel SBB</u>. Na-</p>

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		<p>c) Fuss- und Veloverbindung Unterer Rheinweg – Westquai (rechtes Rheinufer)</p> <p>d) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck – Zoll Friedlingen</p> <p>e) Fuss- und Velopasserelle Dreispitz – Güterbahnhof Wolf</p> <p>g) Fuss- und Veloverbindung Erlenmatt</p> <p>h) Fuss- und Veloverbindung Bäumlhofstrasse – Hirzbrunnen-Promenade</p> <p>i) Fuss- und Veloverbindung Hirzbrunnen-Promenade</p> <p>j) Fuss- und Veloverbindung Burgfelderstrasse – Friedrich Miescher-Strasse</p> <p>k) Veloverbindung im Bereich Tierpark Lange Erlen</p> <p>l) Fuss- und Veloverbindung bei Schwarzwaldbrücke über den Rhein</p> <p>m) Fuss- und Veloverbindung St. Alban – Wettstein</p> <p>n) Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen</p> <p>o) Fuss- und Veloweg Am Mühleleichen</p> <p>p) neue Gleisfeldquerung, Bahnhof SBB</p>		<p><u>turschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt. Die Massnahme ist mit dem allfälligen Ausbau der Elsasserbahn Basel SNCF – St. Johann abzustimmen.</u></p> <p>b) Fuss- und Velowegverbindung St. Johanns-Park – Huningue (linkes Rheinufer) (Rheinpromenade)</p> <p>c) Fuss- und Veloverbindung Unterer Rheinweg – Westquai (rechtes Rheinufer) Hafen Kleinhüningen/ Klybeck ... an das Dreiländereck (siehe Projekt Fuss- und Velobrücke Dreiländereck – Zoll Friedlingen) <u>Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.</u></p> <p>d) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck – Zoll Friedlingen ... <u>Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.</u></p> <p>e) Fuss- und Velopasserellebrücke Dreispitz – Güterbahnhof Wolf</p> <p>g) Fuss- und Veloverbindung Erlenmatt Neue Verbindung durch das Entwicklungsgebiet Erlenmatt auf der Strecke <u>Erkönigweg Schwarzwaldallee – Amerbachstrasse Brombacherstrasse</u> zur internen Quartierschliessung.</p> <p>j) Fuss- und Veloverbindung Burgfelderstrasse – Friedrich Miescher-Strasse – Theodor Herzl-Strasse Neue direkte Verbindung entlang Friedmatt zwischen <u>Theodor Herzl-Strasse Burgfelderstrasse</u> und</p>

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
				<p><u>Friedrich Miescher-Strasse. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.</u></p> <p>k) <u>Veloverbindung im Bereich Tierpark Lange Erlen</u></p> <p>l) <u>Fuss- und Veloverbindung bei Schwarzwaldbrücke über den Rhein</u> Neue attraktive LV-Verbindung ... Das Vorhaben steht im Zusammenhang mit der Kapazitätserweiterungsteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel.</p> <p>m) <u>Fuss- und Veloverbindung St. Alban –Wettstein (Sevogelbrücke)</u></p> <p>n) <u>Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen</u> Sichere und direkte Verbindung zwischen dem Bad. Bahnhof und Grenzach-Wyhlen <u>auf den ehemaligen Gütergleisen der Deutschen Bahn AG im Korridor der sich zurzeit ausser Betrieb befindlichen Gütergleise. Langfristige Option einer Verbindung in Koordination mit den Anliegen bzw. in Abwägung der Interessen der Bahnentwicklung und des Naturschutzes.</u></p> <p>o) <u>Fuss- und Veloweg Riehen/Lörrach: Steg Gewerbekanal / Am Mühleleichen</u> Sichere und direkte Verbindung parallel zur abseits der Lörracherstrasse über die Grenze in Schul- und Einkaufsgebiet von Lörrach.</p> <p>p) <u>Neue Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB</u> Verbesserung der Querungssituation für den Langsamverkehr <u>Fuss-</u></p>

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
				<p><u>und Veloverkehr und bessere Anbindung des Gundeldinger Quartiers an die Innenstadt. Die Massnahme ist mit dem Ausbau Gleis- und Publikumsanlagen Bahnhof SBB und mit der Studie neue Perronerschliessung abzustimmen.</u></p> <p>zu streichen gemäss RP BS 2012: h) Fuss- und Veloverbindung Bäumlhofstrasse – Hirzbrunnen-Promenade i) Fuss- und Veloverbindung Hirzbrunnen-Promenade</p>
153.	DB AG / BEV	<p>n) Zu Pkt. 2. Neue Velorouten aufbauend auf neuer Infrastruktur Hier: 2. c Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof-Grenzach-Wyhlen</p> <p>Hierzu muss klargestellt werden, dass es sich nicht um „ehemalige“ Gütergleise handelt; vielmehr hat das zuständige Bundesamt für Verkehr lediglich bewilligt, die betreffenden Gleise ausser Betrieb zu nehmen. Die Bewilligung steht unter Auflage, bei eintretendem Bedarf die Gleise nach allenfalls nötigem Extra-Unterhalt jederzeit wieder in Betrieb nehmen zu können. Vor diesem Hintergrund ist die Einrichtung eines Fuss- und Velowegs in diesem Bereich allenfalls als temporäre Gestattungsmassnahme und dann zwar nicht auf der Trasse der Gleisanlage sondern allenfalls im Dammbereich denkbar.</p>	wird tw. berücksichtigt s. Ziff. 152	<p>(gemäss RP BS 2012)</p> <p>Die genaue Führung des Fuss-/Veloverkehrs wird dank der Anpassung des Textes offengelassen und ist Inhalt späterer Abklärungen in der Projekterarbeitung.</p>
154.	Pro Natura Basel	<p>Zu a) Fuss- und Velobrücke Zolli</p> <p>Im Bereich der neuen Fuss- und Velobrücke über den Zolli befinden sich Flächen, die naturschützerisch von Bedeutung sind. Beim Bau der neuen Brücke muss daher darauf geachtet werden, dass die Belange des Naturschutzes angemessen berücksichtigt werden. Einige dieser Flächen wurden in das Kantonale Inventar der schützenswerten Naturobjekte aufgenommen, was ihre Bedeutung für den Naturschutz unterstreicht. Es wäre daher wichtig, im Teilrichtplan Velo 2013 auf diesen Umstand hinzuweisen. Wir stellen daher folgenden</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Antrag: In den Textteil zur Fuss- und Velobrücke Zolli sei folgender Hinweis aufzunehmen: "Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt".</i> <p>Dieser Hinweis wurde übrigens auch im Entwurf zum Kantonalen Richtplan 2012 so gegeben.</p>	s. Ziff. 152	(gemäss RP BS 2012)

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		<p>Zu c) Fuss und Veloverbindung Unterer Rheinweg- Westquai Diese neue Fuss- und Veloverbindung führt entlang des Rheinuferes, welches im Kantonalen Inventar der schützenswerten Naturobjekte aufgenommen wurde. Da die neue Wegeverbindung direkt auf den schützenswerten Flächen zu liegen kommt, sind die Anforderungen an den Naturschutz besonders gross. Wir stellen daher folgenden</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Antrag: In den Textteil zur Fuss- und Veloverbindung Unterer Rheinweg – Westquai sei folgender Hinweis aufzunehmen: "Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt".</i> <p>Zu d) Fuss und Velobrücke Dreiländereck - Zoll Friedlingen Diese neue Fuss- und Veloverbindung führt entlang des Rheinuferes, welches im Kantonalen Inventar der schützenswerten Naturobjekte aufgenommen wurde. Da die nötigen Brückenköpfe direkt auf den schützenswerten Flächen zu liegen kommen, sind die Anforderungen an den Naturschutz besonders gross. Wir stellen daher folgenden</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Antrag: In den Textteil zur Fuss- und Velobrücke Dreiländereck - Zoll Friedlingen sei folgender Hinweis aufzunehmen: "Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt".</i> 	<p>s. Ziff. 152</p> <p>s. Ziff. 152</p>	
155.	Pro Velo beider Basel	<ul style="list-style-type: none"> • Bei den Fuss- und Veloverbindungen l) und n) sollten frühzeitig mögliche Anschlüsse in die Planung einbezogen werden: wie kommen Velofahrende sicher und möglichst direkt von der Solitude zum Badischen Bahnhof, an welchen Stellen kann der Bahndamm zwischen Badischem Bahnhof und Grenzach mit dem Veloroutennetz verbunden werden? 	z.K. genommen	
156.	Schelble Hansruedi	<p>„Fuss- und Veloverbindung Hirzbrunnen-Promenade“ Die Aufnahme der Hirzbrunnen-Promenade in den Teilrichtplan Velo 2013 finde ich nicht zweckmässig. Konflikt Veloverkehr / Fussgänger Wir befürchten, dass damit Zustände geschaffen werden wie an der Solitude-Promenade (siehe oben). Die Hirzbrunnen-Promenade wird als Spazierweg rege benutzt. Bei der Öffnung für den Veloverkehr würden meiner Meinung nach die folgenden Richtlinien verletzt: -- Leitsatz aus dem kantonalen Richtplan: <i>41 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;</i></p>		

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		<p>-- BVD-Strategie Förderung Velo- und Fussverkehr 3.3 Sicheres, zusammenhängendes FG-Netz weiterentwickeln und mehr Flächen für den Fussverkehr zur Verfügung stellen Eine Öffnung der Hirzbrunnen-Promenade für den Veloverkehr ist nur vertretbar, wenn Fussgänger- und Veloverkehr klar abgetrennt würden. Eine Markierung genügt nicht, es ist ein Niveauunterschied wie auf der Wettsteinbrücke nötig oder eine Trennung durch Grünsteifen oder Hecke. Dabei darf aber der Fussweg nicht auf das absolute Minimum reduziert werden. Ich bin skeptisch, ob dies bei den engen Verhältnissen überhaupt möglich ist (die Brücke über die Allmendstrasse müsste ja wohl verbreitert werden). Dass die diskutierte Strecke bereits jetzt illegal mit Velos befahren wird, kann ja kein Grund zur Legalisierung sein, auch wenn manchmal der Eindruck entsteht, dass Gesetze so entstehen. Ein Argument gegen die Behinderung der Fussgänger ist auch der Modal-Split 2007: zu Fuss 29%, Velo 20%.</p> <p>Konflikt Velofahrer / Wildtiere Das fragliche Gebiet ist aufgeführt in: Kantonaler Richtplan Vorranggebiete des Naturschutzes im Kanton Basel-Stadt NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore. NBa06 Hochrhein-Wiesentalbahn Zu diesem Thema liegt uns eine Untersuchung über die Wildtiere in den Familiengärten Basel Ost vor. Wichtig in diesem Zusammenhang ist der Bestand der Geburtshelferkröte. Der Autor F. Raschdorf vom Umweltzentrum TRUZ hat von 2003 bis 2012 den Bestand gezählt und untersucht, in welchem Bereich der Gärten die Hauptpopulation der Kröte lebt. Er konnte auch zeigen, dass die Geburtshelferkröten über die Hirzbrunnenpromenade entlang dem Bahndamm wandern und so die Verluste in den östlichen Gärten ausgleichen. Dies ist von Bedeutung, da der Rankhof III in näherer Zukunft überbaut werden soll und die Geburtshelferkröten vorher aus dem Rankhofareal (dem Hauptvorkommen) weggelockt werden müssen. Im Kanton Basel-Stadt ist die Geburtshelferkröte in der Kategorie 1 - vom Aussterben bedroht - aufgeführt. Der Kanton hat sich im Richtplan verpflichtet, für den Schutz der seltenen Kröte zu sorgen. Geburtshelferkröte = Tier des Jahres 2013 (Basler Zeitung 4.1.2013, S. 5). Wenn der Kanton Basel-Stadt sein Versprechen ernst nimmt, wird er den Wanderkorridor für die seltenen Geburtshelferkröten schützen müssen. Er kann dem Anzug, auf der Hirzbrunnen-Promenade das Velofahren zu erlauben, nicht stattgeben.</p>		

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		<p>Zusammenfassung und Schlussfolgerung Generell sind Fussgänger- und Veloverbindungen deutlich voneinander zu trennen, durch Höhenunterschied oder besser Rabatten oder Hecken.</p> <p>Gegen die Öffnung der Hirzbrunnen-Promenade sprechen: - Verdrängung des Fussverkehrs durch Verminderung der Attraktivität und der Sicherheit - zusätzliche Gefährdung der auf der roten Liste stehenden Geburtshelferkröte. Der Ausbau der Hirzbrunnen-Promenade und deren Öffnung für den Veloverkehr ist abzulehnen.</p>	<p>z.K. genommen</p> <p>S. Ziff. 143 und 146</p>	<p>Grundsätzlich unterstützen wir eine Trennung von Fuss- und Veloverkehr. Zweckmässige und umsetzbare Massnahmen sind jedoch situationsabhängig.</p>
157.	VCS beider Basel	<p>Konkrete Routen</p> <p>- Anpassung g): → <i>Neue Verbindung durch das Entwicklungsgebiet Erlenmatt auf der Strecke Erbkönigweg – Amerbacherstrasse - Wiesekreisel zur Quartierserschliessung und als Zugang zum Naherholungsgebiet Lange Erlen.</i></p> <p>- Anpassung l): → <i>Neue attraktive LV-Fuss-/Velo-Verbindung zwischen Gross- und Kleinbasel parallel zur Schwarzwaldbrücke. Das Vorhaben steht im Zusammenhang mit der Kapazitätserweiterung Osttangente.</i></p>	<p>s. Ziff. 152</p> <p>s. Ziff. 152</p>	<p>(gemäss RP BS 2012)</p>
158.	WWF Region Basel	<p>Als erstes Ziel sehen wir die Führung und Erweiterung der Pendler- wie der Basisvelorouten auf bereits als Verkehrsfläche genutztem Raum. Dies ist auch mit den Zielsetzungen des häuslicheren Umgangs mit dem Boden und einer Umnutzung und Rückgewinnung automobiler Verkehrsfläche konform.</p> <p>Bevor Neubaustrecken geprüft werden, müssen deshalb Varianten im bestehenden Verkehrsnetz betrachtet werden. Falls neue Velowege nötig sind, diese möglicherweise zu Konflikten mit Naturanliegen führen, ist dies darzustellen und in Abwägung zu bringen. Leider müssen wir feststellen, dass der Teilrichtplan Velo auf Naturwerte nicht eingeht.</p> <p>Antrag 2 → Neu - und Erweiterungsbauten für Velowege sind auf ihre Konformität mit dem Naturschutz zu prüfen. Die Naturschutzanliegen sind dabei angemessen zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere für folgende Routen, mit denen Objekte im Naturinventar³ betroffen sind: a) Fuss- und Velobrücke Zolli</p>	<p>z.K. genommen</p> <p>Hinweis s. Ziff. 21</p> <p>s. Ziff. 152</p>	<p>Naturschutzanliegen werden im Rahmen der konkreten Planung angemessen berücksichtigt.</p>

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		<p>c) Fuss und Veloverbindung Unterer Rheinweg – Westquai d) Fuss und Velobrücke Dreiländereck – Zoll Friedlingen</p> <p>Problematisch sind nach unserer Auffassung insbesondere zwei Neubaustrecken, die in der vorgeschlagenen, mit Naturinteressen nicht abgewogenen Form nicht teilrichtplantauglich sind, ja sogar in Konflikt zum übergeordneten und vom Bund genehmigten kantonalen Richtplan stehen können.⁴</p> <p>Antrag 3 → Folgende beiden Vorhaben sind in der vorliegenden Form <u>nicht</u> in den Teilrichtplan aufzunehmen. Sie sind auf Alternativen zu prüfen, und das Ergebnis ist mit Naturwerten in Abwägung zu stellen. i) Fuss- und Veloverbindung Hirzbrunnen-Promenade (Zwischenergebnis) n) Fuss- und Veloweg Badischer Bahnhof – Grenzach-Wyhlen (Vororientierung)</p> <p>Begründung Östlich der Allmendstrasse im Bereich der Bahngleise und des Bäumlhof-Gymnasiums existiert die grösste Population der geschützten Geburtshelferkröte im Kanton. Während die Population bisher durch Spaziergänger nicht gefährdet wurde, führt die Öffnung der Promenade für den Veloverkehr zu einer stärkeren Nutzung, was zu einer Beeinträchtigung der Population führen kann. Die Hirzbrunnen-Promenade ist heute ein beliebter Spazierweg. Mit dem Ausbau zur Veloverbindung könnten sich auch Nutzungskonflikte zwischen Velofahrern und Fussgängern ergeben. Zudem ist mit einem Eingriff ins landschaftliche Bild zu rechnen. Leider finden sich in den Unterlagen über die Dimensionen keine Angaben. Wir nehmen aber an, dass es sich um bis fünf Meter breite, allenfalls beleuchtete Wege / Strassen handelt: je mindestens anderthalb Meter für die Velospuren, anderthalb bis zwei Meter für die Fussgänger. Teile der Velowege sollen offenbar auch auf den ehemaligen Geleisen der Deutschen Bahn geführt werden. Auch hier finden sich geschützte und seltene Arten. Wie weit durch die Wegführung auch Ausgleichsflächen für die PEZA betroffen sind, können wir nicht beurteilen. Wir weisen auch darauf hin, dass das Areal der «Hochrhein-Wiesentalbahn» im kantonalen Richtplan⁵ als Naturschutz festgesetzt ist und ihm im Naturinventar⁶ des Kantons Basel-Stadt zum grössten Teil kantonale Bedeutung zugemessen wird.</p>	<p>s. Ziff. 152 s. Ziff. 152</p> <p>s. Ziff. 143 und 146 s. Ziff. 152 und 153</p>	

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		³ Naturinventar des Kantons Basel-Stadt, Plandarstellung, S. 26ff. ⁴ Kantonaler Richtplan Basel-Stadt, 2009, S. 126f. ⁵ Ebenda. NBa06. ⁶ Naturinventar des Kantons Basel-Stadt, Plandarstellung, S. 26ff.		
		5.2 Festlegungen Veloparkierungsanlagen		
159.	Pro Velo beider Basel	<p>– Die Bedeutung, Begründung und Berechtigung zukünftiger Velostationen am Rande der Innenstadt erschliesst sich uns aus den Unterlagen nicht. Wichtiger als Grossanlagen sind möglichst viele zielnahe, diebstahl- und wettersichere Abstellplätze.</p> <p>→ Wir vermissen Aussagen zu den Standorten automatischer Verleihstationen.</p>	<p>Hinweis</p> <p>nTRPr Hinweis</p>	<p>Velostationen stehen im Zusammenhang mit Grossprojekten, wie dem Herzstück und decken langfristig den nötigen Bedarf ab, der mit kleinen Abstellplätzen nicht gedeckt werden kann.</p> <p>Der Regierungsrat hat sich im Rahmen seiner Investitionspriorisierung aufgrund des als zu gering eingeschätzten Nutzens gegen ein autom. Veloverleihsystem ausgesprochen.</p>
160.	VCS beider Basel	b) Es fehlen im TRP Velo Aussagen und örtliche Festlegungen zu Veloverleihstationen, obwohl die Strategielandkarte des BVD solche explizit schaffen will.	s. Ziff. 159	
		5.2.1 Überblick über Velostationen		
161.	Basler FDP	Die Konzentration der Veloparkplätze auf grosse Velostationen im Innenstadtbereich wird als kritisch beurteilt. Wir befürchten, dass die Akzeptanz bei den Velofahrenden klein ist und bei aufgehobenen Einzelparkplätzen näher am Ziel eine „Wildparkier“-Situation entsteht. Wenn eine Velostation Sinn macht, dann am ehesten diejenige am Barfüsserplatz.	z.K. genommen s. Ziff. 159 und 165	
162.	BastA!	<p><i>Änderungen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bahnhof SBB Südseite auf Festsetzung. • West und Ost auf Zwischenstand legen. 	wird nicht berücksichtigt s. Ziff. 142	Der Koordinationsstand sagt etwas über den aktuellen Stand eines Projektes aus und kann nicht beliebig festgelegt werden.
163.	BVD BS	<p>Titeländerungen aufgrund externer Vernehmlassung zum Richtplan BS, Anpassung 2012 und im Abgleich mit dem Entwicklungsrichtplan Innenstadt für folgende örtlichen Festlegungen:</p> <p>b) Velostation Bahnhof SBB, Südseite (Gleiskopf Süd) c) Velostation Bahnhof SBB, West d) Velostation Bahnhof SBB, Ost e) Velostation Innenstadt – Aeschenplatz</p>	wird berücksichtigt	<p>Anpassung Titel Kap. 5.2.1 (gemäss RP BS 2012 und Abgleich mit ERPI 12/2013):</p> <p>b) <u>Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB, Südseite (Gleiskopf Süd)</u> c) <u>Velostation West am Bahnhof Basel SBB, West</u></p>

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		f) Velostation Innenstadt – Barfüsserplatz g) Velostation Innenstadt – Claraplatz h) Velostation Innenstadt – Heuwaage i) Velostation Innenstadt – Petergraben/Uniquartier j) Velostation Innenstadt – Schiffflände		d) <i>Velostation <u>Ost am Bahnhof Basel SBB, Ost</u></i> e) <i>Velostation <u>Regionalschwerpunkt Innenstadt – Aeschenplatz</u></i> f) <i>Velostation <u>Regionalschwerpunkt Innenstadt – Barfüsserplatz</u></i> g) <i>Velostation <u>Regionalschwerpunkt Innenstadt – Claraplatz</u></i> h) <i>Velostation <u>Regionalschwerpunkt Innenstadt – Heuwaage</u></i> i) <i>Velostation <u>Regionalschwerpunkt Innenstadt – Petergraben/Uniquartier</u></i> j) <i>Velostation <u>Regionalschwerpunkt Innenstadt – Marktplatz/Schiffflände</u></i>
164.	Junges grünes Bündnis	Hier ist gleichermassen zu verfahren (siehe 5.1.1): b) Velostation Bahnhof SBB Südseite c) Velostation Bahnhof SBB West d) Velostation Bahnhof SBB Ost	Zwischenstand Festsetzung Vororientierung Festsetzung Vororientierung Festsetzung	s. Ziff. 142 und 162
165.	SP Basel-Stadt	Örtliche Festlegung Velostationen ergänzen mit Standorten <u>Hauptpost</u> und <u>Rümelinsplatz</u> Nebst den grossen Velostationen erwartet die SP, dass über die ganze Stadt, insbesondere in der Innenstadt, dezentral kleine Veloabstellplätze geschaffen werden. Dies entspricht dem Charakter der Velofahrenden, ihr Ziel möglichst nah zu erreichen und den „Restweg“ kurz zu Fuss zurücklegen zu müssen. Wir möchten auch darauf hinweisen, dass schon im Richtplan Velo von 1975 die Philosophie der dezentralen Veloabstellplätze stipuliert wurde. Diese hat heute noch seine Richtigkeit.	wird nicht berücksichtigt z.K. genommen Hinweis	Velostationen sind aufgrund ihrer Kosten und der Grösse des Einzugsgebiets nur an wenigen ausgewählten Standorten sinnvoll. Ergänzt werden grosse Abstellanlagen in der ganzen Stadt mit kleineren dezentralen Abstellplätzen (siehe Kap. 4.2).
166.	STS Basel-West	1. Eine Velostation braucht es auch an folgenden Orten - in der Nähe des Voltaschulhauses - in der Nähe des St. Johann-Schulhauses - in der Nähe des Jugendzentrums Bachgraben, Schulhaus Wasgenring - in der Nähe des Felix Platter Areal	wird nicht berücksichtigt bzw. nTRPr	Veloabstellplätze für Bauten und Anlagen sind im BPG BS geregelt. Öffentl. Velostationen im weiteren Umfeld solcher Bauten sind keine wirtschaftlich tragbare Lösung.
		5.2.2 Erläuterungen zu den örtlichen Festlegungen Velostationen		
167.	BastA!	a) Velostation Badischer Bahnhof Die Veloabstellplatz-Situation am Bad. Bahnhof wird ausgebaut. Zusätzlich sollen oberirdisch die Autoparkplätze zugunsten der Veloparkplätze oder anderweitige Langsamverkehrsnutzungen zu Verfügung gestellt werden.	wird nicht berücksichtigt nTRPr	Die Umnutzung von Autoparkplätzen ist nicht Flughöhe dieses TRP.

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
168.	BVD BS	<p>Titel- und Textergänzungen bzw. -anpassungen aufgrund externer Vernehmlassung zum Richtplan BS, Anpassung 2012 für folgende örtliche Festlegungen:</p> <p>b) Velostation Bahnhof SBB, Südseite (Gleiskopf Süd)</p> <p>c) Velostation Bahnhof SBB, West</p> <p>d) Velostation Bahnhof SBB, Ost</p> <p>e)-j) Velostationen Innenstadt</p>	wird berücksichtigt	<p>Anpassungen und Ergänzung von Titel und Text, Kap. 5.2.2 (gemäss RP BS 2012 und Abgleich mit ERPI 12/2013):</p> <p>b) <u>Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB, Südseite (Gleiskopf Süd)</u></p> <p>c) <u>Velostation West am Bahnhof Basel SBB, West</u></p> <p>d) <u>Velostation Ost am Bahnhof Basel SBB, Ost</u> <i>Die ... mit bedürfnisgerechten Abstellplätzen im Zusammenhang mit der Verbesserung der Gleisfeldquerung ausgebaut.</i></p> <p>e)-j) <u>Velostationen Regionalschwerpunkt Innenstadt Basel</u> <i>Mit Velostationen in den möglichen Bereichen ... werden sowohl einerseits Komfort- und Sicherheitsansprüche ... Möglichkeiten durch die Aufhebung von Einzelanlagen geschaffen. ... Haltestellenzugängen zum geplanten „Herzstück der Regio S-Bahn Basel“ oder anderen grossen Bauvorhaben koordiniert werden.</i></p>
169.	DB AG / BEV	Wir begrüssen die Planungen für eine (neue) Velostation am Badischen Bahnhof. Sollte der Kanton eine Mitbenutzung des Aufnahmegebäudes anstreben, sind wir für Gespräche hierzu offen.	z.K. genommen	
170.	Junges grünes Bündnis	<p>a) Velostation Badischer Bahnhof</p> <p><i>Änderung:</i> „Die Veloabstellplatz-Situation am Bad. Bahnhof wird auf das nötige Angebot mit bedürfnisgerechten Abstellplätzen ausgebaut. <i>Neu:</i> Zusätzlich sollen oberirdisch die Autoparkplätze zugunsten der Veloparkplätze oder anderweitige Langsamverkehrsnutzungen zu Verfügung gestellt werden.“</p>	wird nicht berücksichtigt s. Ziff. 167	Ausbau soll nicht nur Teil des Bedarfs abdecken sondern ganzes nötiges Angebot bereitstellen, bedürfnisgerechte Anlagen sind nutzerfreundlich.
171.	VCS beider Basel	a) Alle Velostationen sollen auf das künftig nötige Angebot, also inkl. Angestrebter Mehr-Veloverkehr, ausgelegt werden. Bei der Aufhebung von oberirdischen Einzelanlagen, insbesondere alleine wegen stadtgestalterischen Argumenten, ist Zurückhaltung nötig. Veloparkierungen sollen vielmehr ästhetisch gestaltet werden: Velos	z.K. genommen	

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		<p>sind nicht hässlicher Störfaktor sondern urbaner Lifestyle, siehe Niederlanden und Dänemark.</p> <p>→ <i>Mit Velostationen in den möglichen Bereichen (...) werden einerseits Komfort und Sicherheitsansprüche der Velofahrenden befriedigt. Die gute Platzierung von dezentrale Einzelanlagen schafft Übersichtlichkeit und damit als auch stadtgestalterische Möglichkeiten durch die Aufhebung von Einzelanlagen geschaffen.</i></p> <p>→ <i>a) Velostation Bad. Bf. Die Veloabstellplatz-Situation am Bad. Bf wird auf das künftig nötige Angebot (...) ausgebaut.</i></p> <p>→ <i>c) redaktioneller Hinweis: Nordseite durch Westseite ersetzen</i></p>	<p>wird nicht übernommen s. Ziff. 168</p> <p>wird berücksichtigt</p> <p>z.K. genommen</p>	<p>Die Aufhebung gewisser Einzelanlagen ist Bedingungen für eine bessere Nutzung und Gestaltung einiger Innerstadtplätze.</p> <p>Anpassung Text, Kap. 5.2.2: „Die Veloabstellplatz-Situation am Bad. Bahnhof wird auf das <u>künftig</u> nötige Angebot mit bedürfnisgerechten Abstellplätzen ausgebaut.“</p>
		5.2.3 Überblick über Bike&Ride-Anlagen		
172.	Basler FDP	Bike&Ride-Anlagen: Wir bezweifeln den Bedarf für solche Anlagen in dieser Menge und Ausprägung (siehe Bemerkungen bei den Strategien). Viel eher sollten auch überdachte Einzelanlagen in den Quartieren vorgesehen werden (teilweise durchaus bei Tramstationen, nicht aber im Sinne von B&R- Anlagen).	z.K. genommen s. Ziff. 126	B&R-Anlagen sind wichtiger Bestandteil der Mobilitätskette
173.	VCS beider Basel	a) S-Bahnstationen: Bei den zukünftigen Haltestellen Morgartenring und Solitude sollen auch Bike&Ride-Anlagen als Vororientierung vorgemerkt werden.	wird berücksichtigt	<p>Ergänzung Festlegungen Kap. 5.2.3:</p> <p><i>d) Morgartenring – Vororientierung</i> <i>e) Solitude – Vororientierung</i></p> <p>Ergänzung Text Kap. 5.2.4:</p> <p><i>b-d) neue S-Bahnstationen Stettenfeld</i></p> <p><i>Im Rahmen des Ausbaus der Regio-S-Bahn ist <u>sind</u> eine neue Haltestellen im Bereich Stettenfeld, Morgartenring und Solitude <u>angedacht</u>. Deren genaue Lage sowie der Realisierungszeitpunkt sind noch offen. Um die <u>neuen</u> S-Bahnstationen optimal zu erschliessen, ist <u>sind</u> eine Bike&Ride-Anlagen <u>vorzusehen</u>.</i></p>
		5.2.4 Erläuterungen zu den örtlichen Festlegungen Bike&Ride-Anlagen		

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		6. Umsetzung		
174.	SP Basel-Stadt	Die ist das wichtigste im neuen Teilrichtplan Velo. In den letzten 30 Jahren haperte es in Basel an der Umsetzung der von der Politik immer wieder geforderten und beschlossenen Massnahmen. Wir verweisen hier auch auf die im Anhang beigefügte Tabelle der hängigen politischen Vorstösse zum Velo.	z.K. genommen	
		6.1 Planungsprogramm		
175.	BastA!	6.1 <i>streichen und ersetzen:</i> Nach der Genehmigung des TRP Velo durch den RR werden die Inhalte des TRP Velo umgesetzt. Die entsprechenden Aufwendungen werden via ordentliches Budget und bestehende Spezialfinanzierungen finanziert.	wird nicht berücksichtigt s. Ziff. 176 und 184	Ohne Analyse ist der durch den neuen TRP Velo generierte Handlungsbedarf, besonders auf Pendler Routen, nicht bekannt. Die bestehenden Spezialfinanzierungen der Rahmenausgabenbewilligungen sind voraussichtlich im 2015 aufgebraucht.
176.	junges grünes Bündnis	Hier macht das jgb folgende Änderungsvorschläge um der raschen Umsetzung mehr Nachdruck zu verleihen: - „Nach der Genehmigung des TRP Velo durch den Regierungsrat <i>neu:</i> werden die Inhalte des TRP Velo insbesondere der VMa und der stehenden Vorstösse im GR, der Verkehrskommission der NQV's, und in besonderem Masse die Veloärgernisse des jgb umgesetzt.“ - „Die entsprechenden Aufwendungen werden via ordentliches Budget <i>neu:</i> und bestehende Spezialfinanzierungen finanziert.“	wird tw. berücksichtigt s. Ziff. 175 und Ziff. 184	Anpassung Text Kap. 6.1: „Nach der Genehmigung des TRP Velo durch den Regierungsrat soll <u>innert nützlicher Frist im Rahmen einer Schwachstellenanalyse</u> Analyse ... Davon abgeleitet wird <u>unter Berücksichtigung der bereits heute bekannten Schwachstellen ein Planungsprogramm für Netzverbesserungen auf dem bestehenden Strassenetz für die Umsetzung nötiger Velomassnahmen erarbeitet.</u> Dieses bezeichnet mögliche Massnahmen, nötige Koordinationen mit anderen Vorhaben und, soweit möglich, Umsetzungszeiträume für die <u>Massnahmen.</u> Die <u>Behebung der von sicherheitsrelevanten Schwachstellen und Netzlücken sowie Massnahmen mit besonders vorteilhaftem Nutzen/Kosten-Verhältnis sollen dabei prioritär angegangen werden.</u> Die <u>entsprechenden Aufwendungen werden via ordentliches Budget finanziert.</u> “

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
177.	Pro Velo beider Basel	Wir begrüßen ein Planungsprogramm. Dieses soll zwingend Fristen für die Umsetzung des Geplanten enthalten.	wird nicht berücksichtigt s. Ziff. 28	Die Umsetzung hängt tw. von Erhaltungsmassnahmen oder von Finanzierungs-Prozessen, wie dem Aggloprogramm ab. Mögliche Umsetzungszeiträume können deshalb grösstenteils genannt werden. Da auch Anhängigkeiten zu anderen Vorhaben, wie z.B. schwerer einschätzbaren Stadtteilentwicklungen bestehen, können keine Fristen gesetzt werden.
178.	SP Basel-Stadt	Hier wird geschrieben, dass nach Genehmigung des TRP Velo eine Schwachstellenanalyse gemacht werden müsse. Danach werde ein Umsetzungsprogramm festgelegt: Die SP möchte hier klar festhalten, dass die Schwachstellen im Basler Veloroutennetz und generell auf den Basler Strassen seit Jahren bekannt sind. Die Jungen Grünen, aber auch die Verkehrskommission der Neutralen Quartiervereine haben in den letzten Jahren mit Listen die Schwachstellen aufgezeigt. Diese sind dem BVD bekannt und werden behandelt. Weiter gibt es einige politische Vorstösse, siehe Anhang, die auf Schwachstellen hinweisen. Die SP fordert unmissverständlich, dass es keine weiteren Schwachstellenanalysen braucht. Es braucht jetzt eine klare Umsetzungsstrategie mit der innert kürzester Zeit altbekannte Probleme behoben werden.	z.K. genommen z.K. genommen wird nicht berücksichtigt Hinweis s. Ziff. 175 und 176	Die genannte Analyse ergänzt die bereits bekannten Problemstellen aufgrund der neuen Anforderungen aus dem TRP Velo, besonders betreffend neu aufgenommene Pendlerrouen. Die bekannten Schwachstellen sind bereits heute wichtige Basis für Massnahmen im Rahmen von Erhaltungs- und Umgestaltungsprojekten.
179.	STS Kleinbasel	zu 6. Umsetzung Rückmeldungen zu Konflikten und Sicherheitsaspekten auf bestehenden Basisrouten des Velonetzes Im Folgenden sind die Rückmeldungen zu bestehenden Situationen auf dem Basisroutennetz (und weiteren) aufgeführt, die bei der Umsetzung, der Überprüfung der Gefahrenstellen von Bedeutung sein können. Veloverbindung über den Messeplatz – Einschränkung durch temporäre Sperrungen? Die bestehende Basisroute über den Messeplatz ist und bleibt notwendig - sie wird viel genutzt. Die temporäre Sperrung des Messeplatzes während Messen für den Veloverkehr widerspricht der Nutzung als Basisroute und ist zu überdenken.	nTRPr Hinweis z.K. genommen	Die Hinweise zu einzelnen Velorouten werden allfällig in die bestehende Schwachstellenliste aufgenommen

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		<p>Knotenpunkt Dreirosenbrücke (Kleinbasler Seite) Der Knoten Dreirosenbrücke/Klybeckstrasse bedarf der Verbesserung: insbesondere die Veloabzweiger sind mangelhaft signalisiert, es fehlt Übersichtlichkeit.</p> <p>Pendlerstrecke Richtung Grenzach – Wartezeiten Kreuzung Schwarzwaldallee/Grenzacherstrasse Insbesondere stadtauswärts ist die Ampelschaltung Velounfreundlich (sehr lange Wartezeiten). Die langen Wartezeiten für Velofahrer sollten auf einer Pendlerstrecke verkürzt werden.</p> <p>Pendlerstrecke Richtung Riehen – Flaschenhals Unterführung Bad. Bahnhof (Riehenstrasse) Die Achse Riehenstrasse im Bereich Badischer Bahnhof/ Unterführung ist insbes. stadteinwärts hinsichtlich Gefahren für Velofahrende (Kreuzen der Tramschiene, Velospur in der Unterführung Riehenstrasse) zu entschärfen bzw. zu verbessern. Die Unterführung Riehenstrasse am Bad. Bahnhof ist in einem Veloschnellroutennetz ein Flaschenhals.</p> <p>Pendlerstrecke Abschnitt Claragraben bis Wettsteinplatz – Sicherheit und Schnelligkeit Der Claragraben zwischen Riehenstrasse und Wettsteinplatz ist aufgrund der engen Platzverhältnisse für Velofahrer bei Autostau nicht mehr passierbar und wäre dahingehend als Pendlerroute zu optimieren.</p> <p>Pendlerstrecke Riehenring – Verengung an der Messe Bei PW-Stau auf dem Riehenring im Abschnitt zwischen Klingentalstrasse und Riehenstrasse wird der Velofahrer auf dieser Strasse aufgrund des geringen Platzes und des fehlenden Velostreifens ausgebremst und abgedrängt. Hier wäre ein Velostreifen sinnvoll.</p> <p>Pendler- und Basisroute Greifengasse (bestehend) Zu der Pendler- und Basisroute Greifengasse gibt es unterschiedliche Rückmeldungen. → Die direkte Pendlerverbindung Mittlere Brücke – Messe wird gutgeheissen. Der Konflikt Fussgänger und Veloverkehr wird für gering erachtet, da infolge der Tramschienen, Bus- und Fussgängerverkehr langsam gefahren würde. → Die Greifengasse sollte nur als Basisroute ausgewiesen werden! Aufgrund der Bedeutung für die Fussgängernutzung erscheint es nicht sinnvoll, die Greifengasse als Pendlerroute einzustufen, da dadurch nur die Konflikte mit den Fussgängern verschärft würden.</p> <p>Basisroute Richtung Grenzach - Abschnitt Stachelrain bis Schwarzwaldbrücke (Solitude)</p>		

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		<p>Auf dem schmalen und teilweise unübersichtlichen Abschnitt bestehen zu hochfrequenten Zeiten Konflikte zwischen Velofahrern und Fussgängern. Die Basisroute am Rhein Richtung Hörnli/Grenzach ist von grosser Bedeutung, daher wäre eine Verbesserung der Situation wünschenswert.</p> <p>Zu den Lösungsansätzen gibt es von den Mitgliederorganisationen des Trägervereins unterschiedliche Haltungen:</p> <p>→ Trennung von Fussgänger- und Veloverkehr in diesem Abschnitt. Mögliche alternative Basisroute über die Grenzacherstrasse im Abschnitt zwischen Peter Rot-Strasse bis Schwarzwaldbrücke (und umgekehrt) mit einer separaten Velospur (Umfahrung der Solitude), inkl. sicherer Querungen.</p> <p>→ Optimierung der Fussgänger- und Veloverbindung durch Wegverbreiterung und Linienführung (unübersichtliche Situation an der Ecke des Roche-Areals/Toilettenanlage).</p> <p>Basisroute Wettsteinallee - Einmündung in den Wettsteinplatz Der Abschnitt der gut genutzten Basisroute Wettsteinallee zwischen Wettsteinplatz bis Rheinfelderstrasse ist sehr eng, bei viel Verkehr werden die Velofahrer abgedrängt. Die Situation wäre bei der Prüfung der Gefahrenstellen kritisch anzuschauen und zu verbessern.</p> <p>Veloverkehr in Einbahnstrassen Gerade in den Einbahnstrassen mit Velogegenverkehr zwischen Rhein und Klybeckstrasse ist es auffällig, dass die Autofahrer nicht mit entgegenkommenden Velos rechnen. Das ist gefährlich. Möglicherweise kann das entschärft werden durch deutlichere und für PW-fahrer gut sichtbare (spürbare) Signalisation und Bodenmarkierungen – insbesondere im Bereich der Einmündungen.</p>		
180.	STS Basel-West	<p>„ ... aufgrund der Qualitätsanforderungen an entsprechende Nutzungen überprüft werden“</p> <p>1. Wer soll bis wann überprüfen?</p>	s. Ziff. 176	
181.	VCS beider Basel	<p>a) Der Abschluss der Schwachstellenanalyse nach Genehmigung TRP Velo soll konkret terminiert werden.</p> <p>→ <i>Bis spätestens XY nach der Genehmigung des TRP Velo durch den Regierungsrat (...).</i></p> <p>b) Die Massnahmen im Planungsprogramm sollen mit Umsetzungsfristen versehen werden.</p> <p>→ <i>Davon abgeleitet wird ein Planungsprogramm (...). Dieses bezeichnet (...) und, soweit möglich, Umsetzungszeiträume die Umsetzungsfristen für die Behebung der Schwachstellen.</i></p>	<p>Hinweis</p> <p>s. Ziff. 176 und 177</p>	Es ist ein entsprechender Regierungsratsbeschluss als Auftrag an das BVD vorgesehen.

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		6.2 Finanzierung		
182.	ASTRA	Verschiedene der im TRP Velo enthaltenen Massnahmen werden im Rahmen des Agglomerationsprogramms Siedlung und Verkehr durch den Bund aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert. Wir würden es begrüessen, wenn diese Tatsache im Kapitel zur Finanzierung oder an einer anderen Stelle im Bericht erwähnt würde.	wird berücksichtigt s. Ziff. 184	
183.	Basler FDP	Zumindest eine Abschätzung des Finanzbedarfs für die Umsetzung des Teilrichtplans fehlt, ebenfalls fehlt eine Annahme, welche Projekte aus den Rahmenausgaben und welche separat finanziert werden sollen.	s. Ziff. 148 s.Ziff. 184 Hinweis	s. Kap. 6.2 Finanzierung
184.	SP Basel-Stadt	Das Geld ist vorhanden, jetzt muss es in die Projekte umgesetzt werden! Der Grosse Rat hat mit den verschiedenen Rahmenkrediten immer genügend Geld für die Umsetzung der Velomassnahmen bereit gestellt. In Bericht 04.1614.02 zum 2. Velo-Rahmenkredit, GRB vom Januar 2006, hat der Grosse Rat CHF 8 Mio bewilligt und gleichzeitig gefordert, dass dieser Kredit innert 5 Jahren und nicht wie von der Regierung vorgesehen innert 8 Jahren umgesetzt werden soll. Heute müssen wir feststellen, dass diese politischen Vorgaben nicht eingehalten wurden. Nach 7 Jahren (!) stehen immer noch Gelder aus diesem Kredit zur Verfügung. Zu erwähnen ist, dass auch noch der Langsamverkehrskredit von CHF 10 Mio zur Umsetzung bereit steht. Die SP fordert unmissverständlich einen Umsetzungsplan (Masterplan Anzug Vitelli), mit dem auch grössere Projekte (Zollbrücke, Veloweg Riehen-Basel, Dreispitz St. Jakob usw.) zügig umgesetzt werden. Die SP möchte abschliessend erwähnen, dass den magistralen Äusserungen vor 4 Jahren, das Velo sei zu fördern, nun auch grössere Taten folgen. Ohne die Umsetzung von Massnahmen wird auch der im Erläuterungsbericht vielgelobte Veloverkehr nicht gefördert.	s. Ziff. 175 s. Ziff. 176 z.K. genommen	Anpassung Text Kap. 6.2: <i>„Die Finanzierung der Umsetzung erfolgt bei kleineren bis mittleren Massnahmen <u>ab 2015</u> grundsätzlich über <u>das ordentliche Budget</u>. Bis voraussichtlich 2015 stehen zudem noch die beiden nachstehend erläuterten Rahmenausgabenbewilligungen (RAB) zur Verfügung. Dazu wird jeweils dem Regierungsrat (kleine Projekte) bzw. dem Grosse Rat (mittlere Projekte) eine Ausgabenbewilligung zulasten der Rahmenausgabenbewilligung beantragt. Anstelle eines Folgekredits für diese RAB's ist geplant, das ordentliche Budget entsprechend aufzustocken. Denn nach neuem Finanzhaushaltsgesetz dürfen Mittel aus einer RAB nicht für Kleininvestitionen (< 300'000 Franken) eingesetzt werden. Grossprojekte (> 300'000 Franken) werden als eigenständige Rahmenausgabenbewilligungen <u>bzw. des ordentlichen Budgets</u>, sondern werden dem Hauptkostenträger... <u>Einige der Velomassnahmen werden zudem im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel vom Bund mitfinanziert.</u></i>

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		6.2.1 Zweite Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Veloverkehrs		
		6.2.2 Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Langsamverkehrs		
		6.3 Monitoring und Controlling		
185.	VCS beider Basel	a) Wir unterstützen die flächendeckende Erfassung des Veloverkehrs, weil erfahrungsgemäss nur was gezählt wird zählt. b) Ein sinnvolles Controlling der Erhöhung des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr bedarf einer konkreten Zielsetzung (s. 1.5 a) und eines konkreten Umsetzungshorizontes des TRP Velo.	z.K. genommen s. Ziff. 25 und 29	
		6.4 Neu		
186.	VCS beider Basel	NEU 6.4 Massnahmen bei Nicht-Erreichen der Zielsetzungen a) Ein Controlling ohne Konsequenzen ist wenig sinnvoll. Es sollen Massnahmen/ Interventionen vorgeschlagen werden, die auf einer nächsten "Stufe" umgesetzt werden, wenn die Ziele nicht innerhalb der konkreten Frist erreicht sind.	Wird nicht berücksichtigt s. Ziff. 25, 29 und 185	Der TRP definiert keine messbare Zielsetzung. Entsprechend kann auch keine „nächste Stufe“ ausgelöst werden. Zudem können die Gründe für ein Nichterreichen von Zielsetzungen vielfältiger Art und auch unbeeinflussbar sein. Entsprechend kann eine „nächste Stufe“ nicht a priori definiert werden.
		A1. Mitwirkung		
		A1.1 Interne Erarbeitung und fachliche Vernehmlassung		
		A1.2 Interne Vernehmlassung bei Departementen Basel-Stadt		
		A1.3 Externe Vernehmlassung		
187.	VCS beider Basel	a) Wir bedanken uns nocheinmal für die Einladung zur Stellungnahme. b) Wir regen an, auch die Behindertenorganisationen und Naturschutzverbände in den Vernehmlassungskreis aufzunehmen, weil sich bei der Veloroutenplanung immer auch Konflikte mit der Behindertengleichstellung und dem Naturschutz (s. oben) ergeben können.	z.K. genommen s. Ziff. 21	

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		PLAN		
P001	ASTRA	Im Richtplan 2009 wird der Velo-Netzplan nur in einer sehr kleinen und schlecht lesbaren Form im Anhang abgebildet. Wir gehen davon aus, dass dies mit der Überarbeitung 2012 nicht anders vorgesehen ist. Die rechtliche Wirkung des Netzplans ist zwar dadurch sichergestellt. Benutzerfreundlicher wäre es aber, wenn der Netzplan Veloverkehr auch in der Richtplankarte ersichtlich wäre - eventualiter, aus Gründen der Lesbarkeit, evtl. nur in der Online-Version, bei der ja verschiedene Layer ein- und ausgeblendet werden können. Wir würden es begrüßen, wenn auch der Verlauf der nationalen und regionalen Routen von Veloland Schweiz auf dem Netzplan dargestellt würde.	z.K. genommen wird nicht berücksichtigt wird nicht berücksichtigt	Es müssten ansonsten alle Netze in der Richtplankarte dargestellt werden, nicht nur das des Veloverkehrs. Der TRP Velo wird einen gut lesbaren Netzplan bereitstellen. Die signalisierten Veloland-Routen verlaufen alle auf dem Basler Veloroutennetz, das aber nebst der Freizeitfunktion v.a. dem Alltagsverkehr dienen muss. Die Lesbarkeit des Plans würde zudem leiden.
P002	Bau- und Umweltschutzdirektion BL	Damit das Radroutennetz aber tatsächlich - und insbesondere für Pendlerinnen und Pendler - eine attraktive Alternative zu den anderen Verkehrsarten darstellt, müssen die Radroutennetze zwingend aufeinander abgestimmt sein. Im Raum Allschwil (Parkallee und Binningerstrasse) und im Raum Muttenz (St. Jakob-Strasse) ist dies nicht der Fall.	wird tw. berücksichtigt s. Ziff. 77 und 140 s. Ziff. P019	Abstimmung der Routen ist erfolgt, es wird auch an kommunale Routen (Rückmeldung Gemeinden wichtig) und neue wichtige Verbindungen angeknüpft.
P003	BVD BS	Korrekturen aufgrund Abgleich mit dem ERPI 12/2013 für folgende Planeinträge: – Verschiebung des Standorts B&R Frauenspital – Verschiebung des Standorts Velostation Schiffflände in den Raum Marktplatz/Schiffflände	wird berücksichtigt s. Ziff. 163	Anpassung verbindlicher Planinhalt: „Verschiebung B&R-Standort Frauenspital“ „Verschiebung Velostation Schiffflände“
P004	STS Basel-West	2. Diese Orte gehören nur unter bestimmten Verbesserungen in den Veloroutenplan! Das Veloroutennetz soll den RadfahrerInnen geeignete und sichere Verbindungen aufzeigen. Allerdings sind auf dem Veloroutennetz Orte eingetragen, die statistisch erwiesen (über Jahre hinweg) zu den Unfallschwerpunkten in Basel-Stadt gelten und deshalb – selbst für geübte und routinierte Velofahrer – alles andere als sicher sind. Eine Aufnahme in das Veloroutennetz kann nur mit Begleitmassnahmen, wie Einführung von Tempo 30 Zonen zu einer verbesserten Sicherheit führen. Wir unterstützen die Bemühungen, Sicherheitsverbesserung im Vorfeld zu leisten (wie unter den Anforderungen Netzgestaltung für Basisrouten- und Pendlerroustennetz formuliert wird). Dies betrifft unser Ansicht vor allem folgende Orte: - Knoten Flughafenstrasse / Luzernerring - Kreisel Dorenbach West - Knoten Burgfelderplatz	nTRPr Hinweis	Der TRP Velo definiert mit dem Netz den gewünschten künftigen Zustand, der nichts mit der heutigen Qualität des Routennetzes zu tun hat. Auszug aus der Verkehrsunfallstatistik 2013 der Kantonspolizei BS: „Im Rahmen der Steigerung der Verkehrssicherheit wurden in den vergangenen Jahren erkannte Unfallschwerpunkte analysiert und saniert. Dies geschah mittels Anpassungen der Infrastruktur und/oder

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		<ul style="list-style-type: none"> - Knoten Kannenfeldplatz - Knoten Schanzenstrasse / Spitalstrasse bzw. St. Johannis-Vorstadt - Knoten Voltaplatz - Knoten Aeschenplatz - Knoten Badischer Bahnhof - Knoten Grosspeterstrasse / Münchensteinerstrasse - Knoten beim St. Jakob-Station - Knoten Bruderholzstrasse / Dornacherstrasse - Knoten Dufourstrasse / Rittergasse / St. Albangraben - Knoten vor dem Bahnhof SBB - Knoten Tellplatz <p>Obwohl kein Unfallschwerpunkt erachten wir ferner folgende Strecken als gefährlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Feldbergstrasse / Schönaustrasse (sehr hohes Verkehrsaufkommen) - Hegenheimerstrasse (wenn möglich soll für Radfahrer die Bachgrabenpromenade befahrbar sein) - Greifengasse zwischen Mittlerer Brücke und Claraplatz (Tramschienen, enge Platzverhältnisse) - Knoten Wielandplatz (viel Verkehr von verschiedenen Richtungen) - Horburgstrasse im Abschnitt zwischen Müllheimerstrasse und Wiesenschanzweg (Tramschienen, enge Platzverhältnisse) 		der Signalisation. Diese Massnahmen zeigen ihre Wirkung, indem im Kanton Basel-Stadt kein statistisch relevanter Unfallschwerpunkt mehr registriert wird.“
P005	VCS beider Basel	Grundsätzliches Die Plandarstellung soll durch die wichtigen Ziele ergänzt werden, insbesondere weiterführende Schulen, Einkaufszentren, grosse Freizeitanlagen, wichtige Tram/Bus-Haltestellen.	wird tw. berücksichtigt Hinweis	Ergänzung informativer Planinhalt und Ergänzung Legende: „weiterführende Schulen, Hochschulstandorte, Einkaufszentren“ Lesbarkeit des Plans muss gewährleistet bleiben. Freizeitanlagen sind bereits enthalten.
		RIEHEN		
P006	BastA!	Ergänzungen: Neu festgelegte Abschnitte Pendlerrouthenetz <ul style="list-style-type: none"> • Bettingen - Riehen 	wird berücksichtigt	Ergänzung verbindlicher Planinhalt: „ <u>Pendlerroute Bettingerstrasse</u> “
P007	Inzlingen	Die Gemeinde Inzlingen hält es für sinnvoll, dass der vorhandene Weg zwischen Esenberg und In der Au, der auf schweizer Seite ins Moostal in Riehen führt, im Teilrichtplan Velo verbleibt. Aus unserer Erfahrung wird diese Verbindung von vielen	z.K. genommen Hinweis	Ist als Basisroute im TRP Velo 2013 enthalten.

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		Fahrradfahrern genutzt. Damit wird vermieden, auf der Riehenstraße bzw. Inzlingerstraße, die teilweise doch sehr eng ist, mit dem Fahrrad zu fahren. Deshalb sollte aus unserer Sicht dieser Weg zusätzlich zur Inzlinger-/Riehenstraße im Teilrichtplan Velo ausgewiesen werden, erlaubt er doch auch eine Anbindung durch Riehen an die weiteren in der Karte eingezeichneten Fahrrad- bzw. Fußwege bis hin zur Wiese.		
P008	Landkreis Lörrach	<p><u>Verbindungen Lörrach – Riehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Verbindung Stettenweg/Inzlinger Straße wird von allen Seiten als wichtig erachtet und als Basisroute deklariert. Diese Verbindung ist im Teilrichtplan noch nicht enthalten. - Wiesenradweg: Der Radweg entlang der Wiese hat für die Stadt Lörrach sehr hohe Bedeutung und wird hier als Pendlerroute betrachtet. Auf Seiten des Kantons Basel-Stadt wird diese Verbindung nur als Basisroute gesehen, da der Weg teilweise durch Naturschutzgebiete führt und daher nicht beleuchtet werden kann. Jedoch ist der Kanton damit einverstanden, die Strecke ab der Weilstraße am linken Wiesenufer als Pendlerroute zu betrachten. Eine Verbesserung der Situation bei der Querung über die Weilstrasse (z.B. Unterquerung der Weilstrassenbrücke) wäre sehr wünschenswert. - Übergang "Am Mühleleichen": Dieser Übergang wird von Seiten der Gemeinde Riehen gewünscht und ist auch in das Agglomerationsprogramm (Baubeginn spätestens 2018) aufgenommen. Für die Stadt Lörrach hat dieser Übergang nur nachgeordnete Priorität, da hier ein kostenintensives Brückenbauwerk realisiert werden müsste. Mit dem langfristigen Zeithorizont aus dem Agglomerationsprogramm, der damit verbundenen Förderung (evtl. 30 %) und einer Beteiligung der Gemeinde Riehen stimmt die Stadt Lörrach der Aufnahme dieses Überganges in die Planungsunterlagen zu. <p><u>Verbindung zwischen Weil am Rhein und Lörrach</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Nachrichtlich wird der Weg am rechten Wiesenufer in die Planungen des Landkreises Lörrach aufgenommen. Er führt zum einen über Schweizer Staatsgebiet und zum anderen durch ein Naturschutzgebiet, weshalb er nicht asphaltiert werden kann. Daher wird dieser Weg auf Schweizer Seite als Gemeinderoute eingeordnet. Jedoch hat auch die Gemeinde Riehen ein Interesse an dieser Verbindung, da diese auf einem bereits bestehenden Weg geführt werden kann. Detailfragen bezüglich von Unterhaltszahlungen durch die Städte Weil am Rhein und Lörrach sind zu klären. 	<p>wird nicht berücksichtigt Hinweis z.K. genommen</p> <p>wird berücksichtigt</p> <p>nTRPr</p> <p>z.K. genommen Hinweis</p> <p>z.K. genommen</p>	<p>Die Verbindung ist von kommunaler Bedeutung (komm. Route in Riehen).</p> <p>Ergänzung verbindlicher Planinhalt: <u>„Pendlerroute Am Wiesengriener (Weilstrasse – Grenze)“</u></p> <p>Entscheid wird begrüsst.</p>

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		<u>Verbindungen Inzlingen/ Riehen</u> - Die Verbindung Riehenstraße in Inzlingen zur Inzlingerstrasse in Riehen soll anstelle der Verbindung über den Auweg als Basisroute zwischen den beiden Gemeinden aufgenommen werden. Die bisherige Verbindung über den Auweg bleibt als Verdichtungsnetz in den Planungen des Landkreis Lörrach bestehen.	wird nicht berücksichtigt Hinweis	Unterer Haidweg bleibt Basisroute. Ergänzung verbindlicher Planinhalt: <u>„Pendlerroute Inzlingerstrasse“</u>
P009	Pro Velo beider Basel	Es fehlt eine PendlerInnenroute auf der Inzlingerstrasse.	s. Ziff. P008	
P010	Riehen	<p>1. Zusätzlich in das Basisroutennetz sollte die attraktive Einkaufs- und Pendlerverbindung von Riehen Dorf nach Stetten aufgenommen werden (Schützengasse – Hinter Gärten – Steingrubenweg – Stettenweg – Stettenwegli – nach Lörrach Stetten).</p> <p>2. Gemeinsam mit Inzlingen schlägt der Gemeinderat vor, die Verbindung Riehen - Inzlingen auf der Inzlingerstrasse (Kantonsstrasse) ebenfalls in das Basisroutennetz aufzunehmen. Diese Veloroute nach Inzlingen soll die bestehende attraktive, aber unbeleuchtete und teils auf Mergelbelag geführte Verbindung via Leimgrubenweg nach Inzlingen ergänzen und nicht ersetzen.</p> <p>3. Nach wie vor ist die Gemeinde Riehen auch interessiert daran, den rechtsufrigen Verbindungsweg von der Weilstrasse bis zum bestehenden Fuss- und Veloweg auf der westlichen Seite der Wiese in Lörrach durchzubinden. Auf schweizerischer Seite ist ein bestehender Weg bis über die Landesgrenze vorhanden. Es fehlt nur ein kurzes Teilstück von einigen Metern über den Weilmühleiteich beim Weiler Wehr. Mit dem Wegfall der bisherigen Wegverbindung via Eglingerweg über die inzwischen abgebrochene Bahnbrücke wäre diese Verbindung entlang der Wiese insbesondere für den Fussverkehr, aber auch für den Freizeit-Veloverkehr sehr attraktiv.</p> <p>4. Die Sicherheit der linksufrigen Veloquerung über die Weilstrasse (am Wiesengriener) soll verbessert werden, indem eine Unterquerung über das Wiesevorland realisiert wird.</p> <p>5. Im Übersichtsplan sind in Riehen die Parks, Sport- und Freizeitanlagen sehr unvollständig eingetragen (z.B. Wenkenpark, Sarasinpark, Sportanlage Grendelmatte etc.). Bei der Weilstrasse wurde das alte Schwimmbad für den Bau der Zollfreien Strasse entfernt und ein neues Naturbad ist auf der gegenüberliegenden Strassenseite im Entstehen.</p>	<p>s. Ziff. P008</p> <p>s. Ziff. P008</p> <p>wird nicht berücksichtigt s. Ziff. P008</p> <p>s. Ziff. P008</p> <p>wird berücksichtigt</p>	<p>Verbindung von kommunaler Bedeutung, Gmd. Riehen kann sie als kommunale Veloroute festlegen.</p> <p>Ergänzung informativer Planinhalt in Riehen: <u>„Parks, Sport- und Freizeitanlagen“</u></p>

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
P011	VCS beider Basel	- Die Inzlingerstrasse soll als PRt vorgesehen werden. - BRt: Stettenweg Riehen (eigentlich nicht in Basel-Hoheit...)	s. Ziff. P008 s. Ziff. P008	
		BETTINGEN		
P012	Bettingen	3. Die Gemeindeverwalterin wird beauftragt, das Amt für Mobilität betr. Neusignalisation Jägerweg / Baiergasse zu informieren: Ich möchte Sie in diesem Sinne darauf hinweisen, dass mit der neuen Signalisation auf den Gemeindestrassen die Veloroute auch via Jägerweg / Baiergasse / Zollhaus nach St. Chrischona geführt werden könnte; wir bitten Sie, dies zu prüfen und allenfalls in die Änderungen des Teilrichtplans aufzunehmen.	z.K. genommen Hinweis	Die Basisroute wird nach Prüfung auf der Kantonsstrasse belassen.
P013	Landkreis Lörrach	<u>Verbindungen von Riehen und Bettingen nach Grenzach-Wyhlen</u> Nachrichtlich nimmt der Landkreis Lörrach die Verbindung von der Bettinger Straße in Grenzach-Wyhlen zum Lenzenweg in St. Chrischona (Gemeinde Bettingen) als Verdichtungsnetz in seine Planungen mit auf.	z.K. genommen Hinweis	Entscheid wird begrüsst, Anschluss an mögliche kommunale Verbindung in Bettingen.
P014	Pro Velo beider Basel	Es fehlt eine Verbindung zwischen Bettingen und Grenzach.	wird nicht berücksichtigt s. Ziff. P013	Verbindung von kommunaler Bedeutung.
P015	VCS beider Basel	- Es fehlt eine Verbindung zwischen Bettingen und Grenzach.	s. Ziff. P013 und P014	
		GROSSBASEL		
		Altstadt Grossbasel – Vorstädte		
P016	Basler FDP	Veloverbindung Spiegel-/Schneider-/Hutgasse: Die Aufhebung dieses Abschnittes ist auch mit der Einführung einer zweiten Achse aus Richtung Mittleren Brücke durch die Eisengasse nicht nötig. Für den Verkehr aus dem St. Johann in/durch die Innenstadt ist die Führung über die Eisengasse ein unnötiger Umweg. Das bestehende gemischte Verkehrsregime funktioniert aus unserer Sicht gut und eignet sich auch für eine verkehrsberuhigte Eisengasse. Velorouten Innenstadt: Die Führung im Bereich Marktplatz-Barfusserplatz ist unklar. Falls Begegnungszonen Velo/FG unerwünscht sind, sollte der Verkehr parallel mit dem Tram geführt werden (auch im Stationsbereich; wie auf der Kleinbasler Seite). Eigene zusätzliche Velostrassen in der Fussgängerzone sind nicht angezeigt.	Hinweis s. Ziff. P017 z.K. genommen Hinweis	Das VKI gilt; Verbindung Schneidergasse – Sattelgasse – Glockengasse – Hutgasse ist weiterhin in einer Richtung befahrbar, aber nicht mehr kt. Veloroute. Es gilt das VKI. Veloführung erfolgt entlang der Tramachsen, ausser im Haltestellenbereich. St. Johannis-Vorstadt ist im TRP Velo als Veloroute vorgesehen. Deren

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		Veloroute St. Johans-Vorstadt: Die Öffnung in Richtung Innenstadt in der inneren St. Johans-Vorstadt wird nicht erwähnt. Wir gehen davon aus, dass diese nach der erfolgten Umgestaltung umgesetzt wird.	nTRPt Hinweis	Umsetzung ist mit Massnahmen am Knoten Schanzenstrasse zu koordinieren.
P017	Pro Velo beider Basel	<ul style="list-style-type: none"> - Es fehlt eine Verbindung vom Barfässer- zum Münsterplatz. Die Route via Steinberg – St. Alban Graben ist umständlich und gefährlich und damit nicht akzeptabel (die Gegenrichtung via Luftgässlein mit wenigen Verbesserungen für Velos gut nutzbar). Die Barfässer- und die Bäumleingasse sollten daher zumindest Richtung Münsterplatz mit dem Velo befahrbar sein, ebenso das Stück der Freien Strasse, das dabei gekreuzt wird. - Wir bedauern die Verschlechterungen beim Zugang zur Innenstadt im Rahmen des VKI. Legales und klar markiertes/signalisiertes Befahren von Fussgängerbereichen durch Velos funktioniert. Wir schlagen vor, zumindest die bewährte Velozufahrt auf den Rümelinsplatz via Spiegelgasse – Schneidergasse – Hutgasse weiterhin vorzusehen. Eine Verbindung via Grünpfahlgasse ist zu prüfen. 	wird nicht berücksichtigt Ziff. P016	Umsetzung gemäss VKI.
P018	VCS beider Basel	- Es soll eine direkte und sichere Veloverbindung (Bahnhof SBB -) Heumattstrasse – Heuwaageviadukt realisiert werden	nTRPr	Im Veloroutennetz enthalten.
		Bachletten – Gotthelf – Iselin – Am Ring		
P019	Allschwil	<p>Neu festgelegte Abschnitte im Basisroutennetz Bachgraben-Promenade / Badweglein Dieser neu festgelegte Abschnitt zur Erschliessung des Gartenbads Bachgraben aus dem Iselinquartier wird vom Gemeinderat begrüsst. Die Gemeinde Allschwil plant die Neugestaltung des Hegenheimermattweges mit einem Veloweg in beide Richtungen auf der Seite des Gartenbades. Damit ist die Anbindung und Weiterführung über das Badweglein in beiden Richtungen gewährleistet.</p> <p>Bestehendes Basisroutennetz Die bestehende Basisroute vom Neuweilerplatz über In den Ziegelhöfen soll via Fröschgasse geführt werden, da die eingetragene Linienführung vom Herrenweg zur Steinbühlallee nicht vorhanden ist.</p> <p>Neu festgelegte Abschnitte im Pendlerrouennetz A. Böcklin-Strasse/Neubadstrasse/Neuweilerstrasse Dem Gemeinderat ist eine direkte Verbindung vom Bahnhof SBB nach Allschwil beim Pendlerrouennetz auch wichtig. Der Bereich vom Neuweilerplatz über die Neuweilerstrasse nach Allschwil und in Richtung Stadt erscheint uns jedoch proble-</p>	z.K. genommen wird berücksichtigt wird nicht berücksichtigt	Anpassung Plan: „Basisroute In den Ziegelhöfen – Fröschgasse – Steinbühlallee“ Führung über Gotthardstrasse – Göschenenstrasse – Steinbühlallee wird von Pendlern als Umweg empfunden. TRP Velo stellt nicht Ist-Zustand

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		matisch. Die engen Platzverhältnisse bei den Tramgeleisen und die Parkierung entlang der Strasse erweisen sich auch für geübte Zweiradfahrende als potenzielle Gefahrenstellen. Zudem erlauben die Staus während der Pendlerzeiten, speziell vor dem Neuweilerplatz aus Richtung Allschwil, keine flüssige Fahrweise. Wir beantragen Ihnen, diese Pendlerroute vom Neuweilerplatz über die Göschenenstrasse/Steinbühlallee in die Binningerstrasse zu führen. Dadurch wird die Sicherheit erhöht und es entsteht nur ein unwesentlicher Zeitverlust.		dar, sondern langfristigen Zielzustand. Vielerorts sind noch Massnahmen für eine Veloroute zu treffen.
P020	Basler FDP	a) Fuss- und Velobrücke Zolli: Die auf der Karte angedeutete direkte Linienführung über den Zolli wird als kritisch beurteilt. Eine zur Eisenbahnbrücke parallele Führung wird als realistischer betrachtet auch wenn sie zu leicht längeren Wegen führt. Dies ist bei einer Basisroute vertretbar.	Hinweis	Im TRP nur schematische Darstellung, genaue Linienführung wird noch festgelegt.
P021	BastA!	Ergänzungen: Neu festgelegte Abschnitte Pendlerrouthenetz <ul style="list-style-type: none"> Innere Margarethenstrasse 	wird berücksichtigt	Ergänzung verbindlicher Planinhalt: „ <u>Pendlerroute Innere Margarethenstrasse</u> “
P022	Pro Velo beider Basel	Die Route St. Galler-Ring – Strassburgerallee – Mülhauserstrasse ist als PendlerInnen- und Basisroute zu definieren, damit auf dieser wichtigen Strecke der Fahrfluss möglichst nicht unterbrochen wird.	wird nicht berücksichtigt Hinweis	Direkte Überlagerung mit Basisroute, zu dichtes Pendlerrouthenetz. Vielmehr fehlen leicht versetzte Achse Richtung Bachgraben und Route zum Bhf. St. Johann. Ergänzung verbindlicher Planinhalt: „ <u>Pendlerroute Entenweidstrasse und Pendlerroute Hegenheimerstrasse (Missionsstrasse – Luzernerring)</u> “
P023	SP Basel-Stadt	Neu: B 30 Eulerstrasse-Mostackerstrasse-Korngasse-Lyss (Anzug Helen Schai)	wird nicht berücksichtigt	Keine direkte Führung, Basisroute wird über Leimenstrasse bzw. Schützenmattstrasse geführt. Ergänzung verbindlicher Planinhalt: „ <u>Basisroute Schützenmattstrasse (Eulerstrasse – Spalenvorstadt)</u> “
P024	VCS beider Basel	- Die Verbindung Ensisheimerstrasse – Voltaplatz erfolgt umständlich via Septerstrasse – Largitzenstrasse – Lachenstrasse – Flughafenstrasse. Es soll die direktere Führung via Glaserbergstrasse – Flughafenstrasse gewählt werden. - PRt St. Galler Ring – Strassburgerallee – Mülhauserstrasse, mind. ab Allschwilerstrasse – Strassburgerallee – Mülhauserstrasse – bis Dreirosenbrücke	wird nicht berücksichtigt s. Ziff. P022	Die Einmündungs-/Abbiegesituation Flughafenstrasse ist auf Höhe Lachenstrasse besser.

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		- PRt Allschwilerstrasse, ganze – Ahornstrasse - Birmannsgasse, inkl. Birmannsgasse - bis Spalentor. Zentrale, wichtige Achse aus Grossbasel West nach Innenstadt - BRt: (Hegenheimer-) Türkheimerstrasse	wird berücksichtigt wird berücksichtigt	Ergänzung verbindlicher Planinhalt: <u>„Pendlerroute Ahornstrasse - Allschwilerstrasse“</u> Ergänzung verbindlicher Planinhalt: <u>„Basisroute Türkheimerstrasse“</u>
		St. Johann		
P025	NQV St. Johann	Im St. Johann sollte eine durchgehende Routen Führung von der Elsässerstrasse, Voltaplatz, IWB, Dreirosenbrücke (Rheinabwärts), Kleinhünigerstrasse in Richtung Novartis geführt werden, mit einer Querung auf der Höhe der Voltahalle. Beides sind schon Gegenstand von Petitionen, Motionen etc.	Hinweis	Die Route besteht, die Querung ist leicht verschoben auf Höhe Fabrikstrasse. Die Dreirosenbrücke ist neu auf beiden Seiten in beide Richtungen befahrbar.
P026	VCS beider Basel	- BRt: Vogesenstrasse	wird nicht berücksichtigt	Anschlüsse Rt. Frankreich und Dreirosenbrücke sind besser über Lothringerstrasse.
		St. Alban – Breite		
P027	BastA!	Ergänzungen: Neu festgelegte Abschnitte Basisroutennetz <ul style="list-style-type: none"> • Hardstrasse Neu festgelegte Abschnitte Pendlerrouennetz <ul style="list-style-type: none"> • Engelgasse 	wird nicht berücksichtigt wird nicht berücksichtigt	Parallele Verbindungen als Velorouten vorgesehen.
P028	Pro Velo beider Basel	Die Verbindung Schwarzwaldbrücke (resp. dortige geplante Fuss- und Veloverbindung) – Gellert – Dreispitz ist nicht direkt genug. Die geplanten Verbindungen über den Rhein und den Güterbahnhof Wolf sollten zumindest in Basisroutenqualität via Emanuel Büchel-Strasse und Speiserstrasse oder direkt via Galgenhügelpromenade verbunden werden.	wird berücksichtigt	Ergänzung verbindlicher Planinhalt: <u>„Basisrouten Emanuel Büchel-Strasse und Speiserstrasse“</u>
P029	SP Basel-Stadt	Neu: B 31 Fussgängertunnel Gellert: Gegenverkehr (Anzug Dominique König)	nTRPr Hinweis	Aus Schutz für den Fussverkehr ist nur eine Richtung befahrbar. Gellertstrasse ist Veloroute.
P030	VCS beider Basel	- Im Raum Gellert fehlt eine zentral wichtige PRt. Diese soll entlang der Tramachse via Hardstrasse und Adlerstrasse - Zeughausstrasse geführt werden (Velostreifen statt Längsparkierung). - Die Verbindung Schwarzwaldbrücke (resp. dortige geplante Fuss- und Veloverbin-	wird nicht berücksichtigt s. Ziff. P028	Für Pendler hat die Route keinen Mehrwert gegenüber der derzeitig ausgewiesenen.

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		dung) – Gellert – Dreispitz ist nicht direkt genug. Die geplanten Verbindungen über den Rhein und den Güterbahnhof Wolf sollen mindestens als BRt via Emanuel Büchel-Strasse und Speiserstrasse oder direkt via Galgenhügelpromenade verbunden werden.		
		Gundelingen – Bruderholz		
P031	BastA!	Ergänzungen: Neu festgelegte Abschnitte Basisroutennetz <ul style="list-style-type: none"> • Güterstrasse Neu festgelegte Abschnitte Pendlerrouennetz <ul style="list-style-type: none"> • Güterstrasse • Margarethenstrasse 	wird nicht berücksichtigt wird nicht berücksichtigt wird berücksichtigt	Parallele Verbindungen zur Güterstrasse als Velorouten vorgesehen. Ergänzung verbindlicher Planinhalt: „ <u>Pendlerroute Margarethenstrasse</u> “
P032	Bottmingen	Im aktuellen Strassennetzplan Siedlung der Gemeinde Bottmingen aus dem Jahr 1997 sind die Velorouten von der Gemeinde festgehalten. Die Anschlusspunkte stimmen überein und eine Fortführung der Velowege ist somit gewährleistet. <u>Erwägungen:</u> Die im Plan des Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt ersichtlichen Velorouten korrespondieren mit den Velorouten des aktuellen Strassennetzplans Siedlung. Es sind somit keine Auswirkungen auf die Velorouten auf dem Gemeindegebiet erkennbar.	z.K. genommen	
		KLEINBASEL		
		Altstadt Kleinbasel – Clara – Wettstein		
P033	Basler FDP	Fuss- und Veloverbindung St. Alban-Wettstein: Diese neue Brücke über den Rhein kann interessant sein, muss aber natürlich stadtbildverträglich sein und steht in starker Konkurrenz zur bestehenden Fähre (für Fussgänger). Aus unserer Sicht drängt sich eine weiter östliche Führung auf. Eventuell kann sie auch mit der gestrichelten Verbindung zwischen Solitude und Cecile-Ines-Loos Anlage zusammengefasst werden.	z.K. genommen Hinweis	Schematische Darstellung, zu späterem Zeitpunkt ist konkrete Lage im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu definieren.
P034	BastA!	Ergänzungen: Neu festgelegte Abschnitte Pendlerrouennetz <ul style="list-style-type: none"> • Claragraben • Kasernernstrasse, Webergasse, Ochsen-gasse (fällt weg, wenn Claragraben in beide Richtungen befahrbar ist) 	wird nicht berücksichtigt wird nicht berücksichtigt	Versatz ist zwingend, da Claragraben keine Fortsetzung hat. Gerade Querung Feldbergstrasse auf Klybeckstrasse ist bessere Führung. Verbindung als Basisroute vorhanden.

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
P035	Komitee Heb Sorg zum Glaibasel	Unbefriedigend bleibt die Veloachse durch die Solitude. Hier wäre allenfalls teilweise ein zusätzlicher Meter des Fabrikgeländes der Roche nötig, damit der Mischverkehr Velo/Fussgängerinnen und Fussgänger etwas mehr Platz erhält. Die Achse ist wichtig, aber sie muss baulich optimiert werden.	z.K. genommen nTRPr	
P036	VCS beider Basel	- BRt: Clarahofweg Hirzbrunnen	wird berücksichtigt	Ergänzung verbindlicher Planinhalt: „ <u>Basisroute Clarahofweg</u> “
P037	Fussverkehr Region Basel	Lücken im Netz der Basisrouten – Stadtrandentwicklung Ost Hier fehlt eine Nord-Süd-Verbindung zwischen Hörnli Grenze, Bäumlhof und Wiese, welche auch mit einem Fussweg kombiniert werden kann.	wird nicht berücksichtigt	Diese Netzverbindung ist von lokaler Bedeutung
P038	Komitee Heb Sorg zum Glaibasel	Ungünstig erscheinen uns ferner die «Zick-Zack-Routen» im Hirzbrunnen. Die in beiden Richtungen (längs und quer) den Velofahrenden zugemuteten Richtungsänderungen sind nach Möglichkeit zu vermeiden und die Routen zu begradigen. Die Bäumlhofstrasse mit der Nebenfahrbahn und der Überbreiten Fahrbahn zwischen Basel und Riehen böte eine gute direkt Möglichkeit für eine sichere Veloschnellroute.	wird berücksichtigt s. Ziff. 142	Ergänzung verbindlicher Planinhalt: „ <u>Basisroute Bäumlhofstrasse</u> “
P039	Pro Velo beider Basel	PendlerInnenrouten sollen ein flüssiges Fahren mit möglichst seltenen und kurzen Unterbrechungen ermöglichen. Im vorliegenden Entwurf bildet das Geviert Hirzbrunnen/Bäumlhof eine übergrosse Kammer ohne solche direkten Verbindungen. Wir schlagen vor, die Bäumlhofstrasse als Basisroute und die Allmendstrasse zusätzlich als PendlerInnenroute auszuweisen. Als logische Verbindung zwischen Birsfelden und Kleinhüningen wäre zudem die Fasanenstrasse als PendlerInnenroute vorzusehen.	wird berücksichtigt s. Ziff. P038	Ergänzung verbindlicher Planinhalt: „ <u>PendlerInnenrouten Fasanenstrasse und Allmendstrasse</u> “
P040	VCS beider Basel	- Im Raum Hirzbrunnen/Bäumlhof fehlen Radrouten. Die Bäumlhofstrasse soll als BRt und die Allmendstrasse als PRt. aufgenommen werden. - Zwischen Birsfelden und Kleinhüningen soll die Fasanenstrasse als PRt ausgewiesen werden.	s. Ziff. P038 s. Ziff. P039	
		Kleinhüningen		
P041	Fussverkehr Region Basel	Lücken im Netz der Basisrouten – Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen Es fehlen die Ost-Westverbindungen von den Quartieren Kleinhüningen und Klybeck zum Rhein sowohl für den Velo-, wie auch für den Fussverkehr.	wird nicht berücksichtigt	Von lokaler Bedeutung

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
P042	Landkreis Lörrach	<p>Verbindungen zwischen Basel und Weil am Rhein</p> <p>– Entgegen den Abstimmungen vom 25. Januar 2013 haben sich im Rahmen der Regionalkonferenz in Weil am Rhein bezüglich der Verbindung Hardstraße (unterhalb der Autobahn) nach Basel Änderungen ergeben. Die Stadt Weil am Rhein will diese Verbindung nun zur Pendlerroute höherstufen. Wir bitten daher das Amt für Mobilität des Kantons Basel-Stadt diese Überlegungen in Ihrem Teilrichtplan zu berücksichtigen.</p>	wird berücksichtigt	Ergänzung verbindlicher Planinhalt: „ <u>Pendlerroute Grenzstrasse / Neuhausstrasse (Grenzstrasse – Freiburgerstrasse)</u> “
P043	Weil am Rhein	<p>Aktuell stellt der Landkreis Lörrach ein Radverkehrskonzept für den Landkreis auf. Im Rahmen der Abstimmung hat die Stadt Weil am Rhein eine Stellungnahme zu diesem Konzept abgegeben. Die Planungen der Pendlerroute des Teilrichtplans Velo 2013 an den Grenzübergängen Riehen, Otterbach und Kleinhüningen entsprechen den Vorstellungen der Stadt Weil am Rhein zu den Pendler Routen auf deutscher Seite.</p> <p>Ebenfalls begrüßen wir die Basisroute am Grenzübergang Otterbach und am Wiesenübergang „Eisenerweg“ weiterführend in den „Regioweg“.</p>	z.K. genommen	
		Rosental – Matthäus – Klybeck		
P044	Komitee Heb Sorg zum Glaibasel	<p>Neue Abschnitte Basisroutennetz, Aufhebung von Abschnitten</p> <p>B23: Amerachstrasse; Wir begrüßen die Erweiterung zwischen Hammerstrasse und Riehenring zur Erschliessung der Erlenmatte. Allerdings ist die bisherige Veloführung durch die Dreirosenanlage ungünstig. Die natürliche Veloverbindung vom Rhein für Velofahrende geht durch die Offenburgerstrasse in die Amerbachstrasse. Die gesamte Achse verdient eine Aufwertung.</p> <p>B24: Mattenstrasse: Die Verbindung in die Erlenmattstrasse ist eine wichtige Verbindung und verdient eine Aufwertung.</p> <p>B25: Breisacherstrasse: Die Verlegung in die Breisacherstrasse wird begrüsst. Die Breisacherstrasse ist der Klybeckstrasse mit dem Tramverkehr deutlich vorzuziehen. Allerdings ist der Knoten Erasmusplatz für Velofahrende unbefriedigend ausgestaltet, Die Fussgängerinseln müssten unbedingt so erweitert werden, dass sie auch Velofahrenden Schutz bieten, die viel befahrene Feldbergstrasse in zwei Teilschritten zu überqueren. Allenfalls muss überlegt werden, ob die Querung mit Lichtsignalanlage zu sichern ist.</p>	<p>z.K. genommen Hinweis nTRPr</p> <p>nTRPr</p> <p>z.K. genommen nTRPr</p>	<p>Im TRP Velo ist Offenburgerstrasse als Basisroute enthalten.</p> <p>Konkrete Verbesserungsmassnahmen sind nicht Gegenstand des TRP Velo.</p>

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		<p>B26: Clarahofweg: Wesentlich wichtiger als die Fahrtrichtung ist, dass endlich der fehlende Teil Hammerstrasse (Velogegenverkehr) realisiert wird. Hier wartet die Bevölkerung schon viel zu lange darauf. → Folglich:</p> <p>H: Aufhebung Hammerstrasse (Riehenstrasse - Clarahofweg): Diese Aufhebung wird nicht akzeptiert! Die Hammerstrasse ist durchgängig dem Veloverkehr zu öffnen. Im Claragraben ist künftig Tramverkehr vorgesehen. Deshalb ist die Achse Hammerstrasse im Richtplan vollständig beizubehalten. Der Knoten Hammerstrasse/Riehenstrasse ist velofreundlich umzugestalten. Platz hat es genügend.</p> <p>Es fehlt die vom Quartier geforderte Verbindung für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende durch das alte (Ciba-)Geigy-Areals, die Verlängerung der Jägerstrasse bis zur Rosentalstrasse. Diese Achse ist ebenfalls in den Basisplan aufzunehmen. Es fehlt diese Verbindung von der Jägerstrasse (mit Querungen der Matten- und Riehenteichstrasse) bis zur Rosentalstrasse – und dann die Weiterführung in die Sandgrubenstrasse. Damit würde das Erlenmattquartier direkt und velofreundlich mit den Hauptachsen verbunden. Die Verbindung durch das heute abgeschlossene Areal ergäbe eine ausgezeichnete Möglichkeit, diese Achse einzig für den nicht-motorisierten Verkehr zu öffnen.</p>	<p>wird nicht berücksichtigt Hinweis</p> <p>s. Ziff. 148</p>	<p>Die Hammerstrasse soll durchgehend für den Veloverkehr geöffnet werden, im TRP Velo ist die noch geschlossene Fahrtrichtung enthalten! Die Basisroute in heute bestehender Fahrtrichtung wird aufgrund von Sicherheitsabklärungen via Clarahofweg geführt.</p>
P045	Schelble Hansruedi	<p>„Fuss- und Veloverbindung Solitude-Promenade und Trottoir Grenzacherstrasse bis Allmendstrasse“</p> <p>Die Solitude-Promenade ist ein Beispiel, wie eine Planung nicht sein dürfte. Offensichtlich sind dort Normen verletzt. Bei diesen engen Platzverhältnissen ist eine vernünftiges Nebeneinander von Fussgängern und Velofahrern nicht möglich. Eine Promenade soll zum Promenieren da sein. Ein unbeschwertes Spazieren, ohne Gefahr laufen zu müssen, in Konflikte mit Velos verwickelt zu werden, muss möglich sein. Auch sollte man sich dort mit Kindern bewegen können, ohne sie ständig an der Hand führen zu müssen. Eben dies ist aber überall dort nicht möglich, wo sich Fussgänger und Velofahrer die Verkehrsfläche zu teilen haben. Der Hinweis „Velos gestattet“, wird von den Fussgängern so interpretiert, dass Velofahrer geduldet sind. Diese oder viele davon verhalten sich so, wie wenn sie ohne Rücksicht auf Verluste das Vortrittsrecht ohne Einschränkungen hätten. Das vermeintliche Recht des Stärkeren wird voll ausgenützt. Auf der Fortsetzung in der Grenzacherstrasse herrschen ähnliche Zustände. Der Fussgänger wird dort (auf einem markierten Wanderweg) ebenso bedrängt von rücksichtslosen, auch in der falschen Richtung fahrenden Radfahrern. Ausserdem wird auch dort das Trottoir benützt, wo es klar als Fussgängerbereich signalisiert ist. Täglich und zu jeder Tageszeit ist dies zu beobachten zwischen Allmendstrasse und Landauerstrasse. Dem Radfahrer steht ja auch auf</p>	<p>z.K. genommen</p>	

Ziffer	Antragssteller	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	Begründung / Präzisierung / Hinweis
		<p>der Seite der Sportplätze ein reservierter Weg zur Verfügung. Beim Aussteigen an den Haltestellen Sportzentrum Rankhof und Allmendstrasse (aber auch an der Haltestelle Hörnli Grenze) läuft man Gefahr, von Velofahrern über den Haufen gefahren zu werden.</p> <p>Zusammenfassung und Schlussfolgerung Die Verkehrsverhältnisse an der Fuss- und Veloverbindung Solitude-Promenade und an der Grenzacherstrasse bis zur Grenze sind zu verbessern durch Trennung der beiden Nutzungen.</p>	wird nicht berücksichtigt nTRPr	Solitude bleibt als Basisroute im Netz, da aufgrund zahlreicher Bevölkerungswünsche Velozulassung realisiert wurde.
P046	STS Basel-West	<p>Diese Strecken sollen in den Veloroutenplan aufgenommen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Für ungeübte Fahrer soll die Strecke zwischen Klybeckstrasse und Meisengasse bis zum Rhein (neben der Freizeitanlage Dreirosen) aufgenommen werden. – Ungeübte Fahrer sollen die Müllheimerstrasse an Stelle des Wiesenschanzwegs verwenden, wenn sie am Horburgpark vorbeifahren wollen. 	<p>wird nicht berücksichtigt</p> <p>wird nicht berücksichtigt</p>	Basisroute verläuft direkt daneben, ohne Querung von Parkflächen in Konflikt mit Fussgängern Basisroute auf Wiesenschanzweg ist die direkte Fortsetzung der wichtigen Veloachse Hammerstrasse, Müllheimerstrasse bedeutet Umweg.
		VELOSTATIONEN UND BIKE&RIDE-ANLAGEN		
P047	Komitee Heb- sorg zum Kleinbasel	Gedekte Velostationen und Bike&Ride-Anlagen werden sehr begrüsst. Neben dem Claraplatz ist im Kleinbasel bei der Messe zumindest eine Bike&Ride-Anlage, evtl. eine Velostation vorzusehen. Die Messe mit den Veranstaltungen in der neuen Eventhalle und die Rosentalanlage als Ort für verschiedene Veranstaltungen bringen Veloverkehr mit sich. Die Bike&Ride-Anlage ist so zu bemessen, dass sie auch bei grösseren Veranstaltungen in und rund um die Messe den Velos ausreichend Platz und Schutz bietet.	wird nicht berücksichtigt Hinweis	Es ist gemäss § 73, BPG BS Aufgabe der Messe, genügend Veloabstellplätze zur Verfügung zu stellen für ihre Veranstaltungen. B&R-Anlagen sollen nicht für private Nutzungen sondern für Wegketten Velo – ÖV zur Verfügung gestellt werden.